

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 62 • 8-9/2003 • ΤΙΜΗ 5,90

www.naftikachronika.gr

Ν. Λεβογιάννης
Η ακτοπλοΐα στη νέα εποχή



Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων:
Προοπτικές και αντιξοότητες

Επίτροπος Pascal Lamy
Η Κορέα καταπατά διεθνείς κανονισμούς



Η αναβάθμιση της κυπριακής ναυτιλίας | Αγοραπωλησίες Ελλήνων εφοπλιστών

Δείτε τον κόσμο αλλιώς,



μέσα από τις πτήσεις της Hellas Jet!

• Η Hellas Jet μας ταξιδεύει καθημερινά στις Βρυξέλλες, τη Ζυρίχη, το Λονδίνο και το Παρίσι έτσι όπως μας αξίζει:

✓ Με τη συνέπεια και την ποιότητα που μπορεί να προσφέρει μια σύγχρονη αεροπορική εταιρία υψηλών προδιαγραφών.

✓ Με την εξυπηρέτηση και την άνεση που θα κάνει κάθε μας ταξίδι μια ευχάριστη εμπειρία.

- Σύγχρονος στόλος νέων αεροσκαφών, τύπου Airbus A320
- Δερμάτινα καθίσματα σε όλες τις θέσεις (Οικονομική & Business)
- Προβολή ψυχαγωγικών προγραμμάτων σε όλες τις πτήσεις
- Πρόγραμμα Τακτικών Επιβατών Hellas Jet Club

Επικοινωνήστε μαζί μας καθημερινά από τις 8:00 π.μ. έως τις 8:00 μ.μ.:

801 11 53000 (από σταθερό τηλέφωνο) ή

210 6244 244 (από κινητό τηλέφωνο ή για κλήσεις από το εξωτερικό).

Για κρατήσεις και πληροφορίες μπορείτε επίσης να επικοινωνείτε με τον ταξιδιωτικό σας πράκτορα.



Απογειώνει τις απαιτήσεις σας!

www.hellas-jet.com



Non stop

Intersmooth® Ecoloflex SPC

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

www.intersmoothecoloflexSPC.com

X CONSTANT REVOLUTION

X International and Intersmooth are trademarks of Akzo Nobel

© International Coatings Limited, 2001

X International.
Marine Coatings

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


AKZO NOBEL

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



Fleet : 32 tankers

Average age : 6.4 years

Total dwt : 3.2 million



NYSE (TNP)



OSLO (TEN)



BERMUDA (TN)



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

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

Fleet Manager

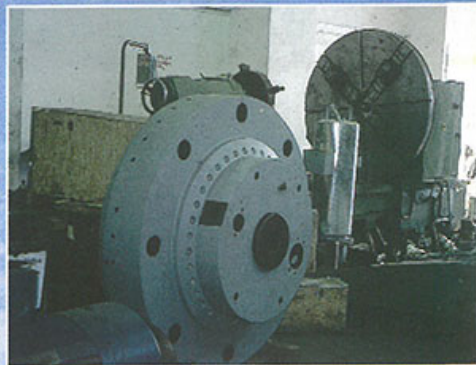


Tsakos Shipping & Trading S.A.

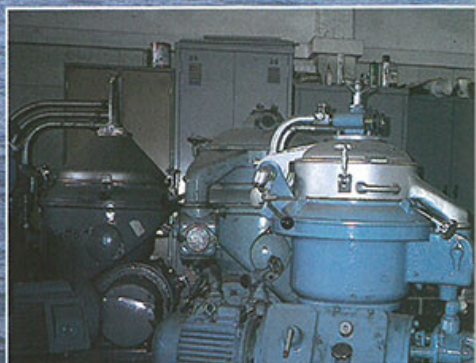


InjeGov L.T.D.

GENERAL AND SPECIALIZED SHIP REPAIRS



HATLAPA
MARINE EQUIPMENT



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

Περιεχόμενα

6. Editorial
8. Σκάπουλος
12. Ναυτιλιακά Νέα
20. Εξεταστική επιτροπή: ένα ακόμα επεισόδιο στο σίριαλ του «Prestige»
Άρθρο του ευρωβουλευτή της Ν.Δ. Κωστή Χαιζηδάκη
22. Η διάσπαση του ναυαγίου M/T «Prestige»
Άρθρο του Σπ. Ράνη
26. Πρότυπα - στόχοι για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων, στρατηγική προτεραιότητα του IMO
Άρθρο του Αλέξανδρου Καρκαντζού
28. Η ποιοτική αναβάθμιση της κυπριακής σημαίας θα συνεχιστεί
Συνέντευξη του Κύπριου υπουργού Συγκοινωνιών και Έργων Κίκη Καζαμία
32. More Trade but Fair Trade
Άρθρο του Pascal Lamy, επιτρόπου Εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
36. Στόχος η διεύρυνση και εξειδίκευση του Κλάδου
Συνέντευξη του αντιπλοιάρχου Λ.Σ. Απόστολου Καμαρινάκη
40. Ασφάλεια (Security), η νέα παράμετρος στην Εμπορική Ναυτιλία
Άρθρο του Ιωάννη Δαμηλάτη
44. Η ακτοπλοΐα στη νέα εποχή
Του Ν. Λεβογιάννη
46. ΑΦΙΕΡΩΜΑ: Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων
Το αφιέρωμα υποστηρίχθηκε με την ευγενή χορηγία της «LAMDA Shipyards & Marine Services Βιομηχανική & Ναυτιλιακή Ανώνυμη Εταιρεία»
48. Ευρωπαϊκή πολιτική για την προώθηση της Ναυτιλίας μικρών αποστάσεων
Του Φώτη Καραμήτσου
56. Να επικρατήσει αντικειμενική πολιτική και να ενισχυθούν όλοι οι τομείς της ΝΜΑ
Του Σπύρου Αλεξανδράτου
60. Να ενισχύσουμε την ανταγωνιστικότητα των μεσογειακών πλοίων
Του Νικ. Βαρβαρέ
64. Τα ελληνικά λιμάνια απέχουν πολύ της ελληνικής πραγματικότητας
Του Σπυρ. Αγγελόπουλου
70. Επιβάλλεται η συνεργασία με την Πολιτεία
Συνέντευξη της Μελίνας Τραυλού
74. Ο νέος ρόλος του ΥΕΝ: Φορέας ενημέρωσης, διαμόρφωσης και στήριξης των εθνικών θέσεων σε περιφερειακό επίπεδο
Του Γ. Γιαννημάρα
80. Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και Περιβάλλον
Του Β. Τσελένη
82. Αγοραπωλησίες Ελλήνων εφοπλιστών: Ανασκόπηση πρώτου εξαμήνου 2003
Του Τάκη Ευστρατίου
90. Παραναυτιλιακά



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.

Μια νέα Πύλη συνεργασίας!



ΚΑΝΝΕΛΟΠΟΥΛΟΥ 6, 19 200 ΕΛΕΥΣΙΝΑ, Τηλ.: 210 55 43 755, Fax: 210 55 45 965

e-mail: info@olesa.gr

Ως πότε η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα θα δέχεται την απαξίωση του ΥΕΝ;

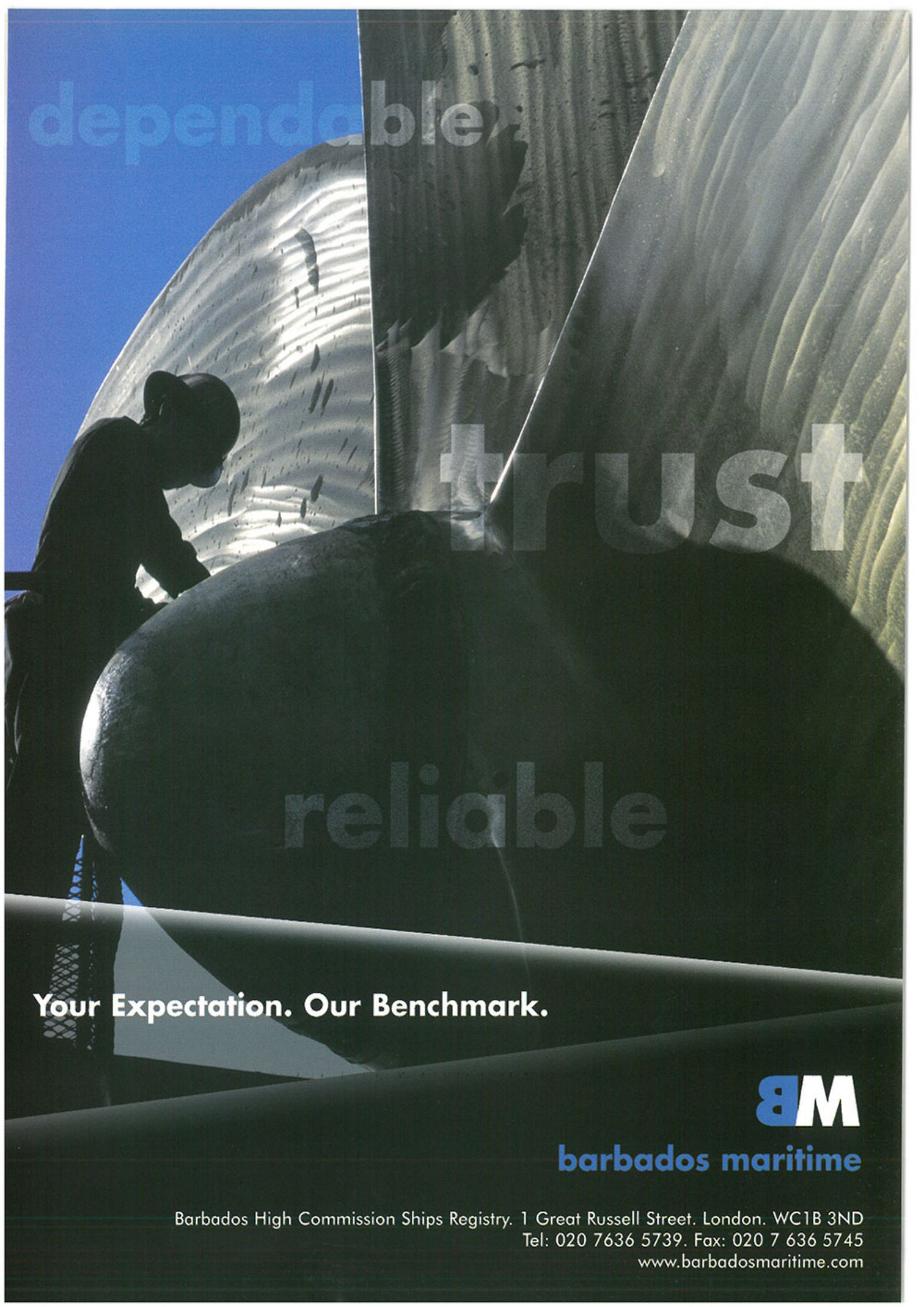
Η πρόσφατη αλλαγή ηγεσίας στο ΥΕΝ δημιούργησε τελικά έντονη ανησυχία -ίσως και απογοήτευση- στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα. Οι λόγοι σχετίζονται όχι μόνο με τις πολιτικές ικανότητες και πρωτοβουλίες του τέως υπουργού κ. Ανωμερίτη, αλλά πολύ περισσότερο με την έντονη πλέον απαξίωση της κυβέρνησης ως προς το ρόλο που διαδραματίζει σήμερα το υπουργείο Ναυτιλίας. Η τοποθέτηση μάλιστα του νέου υπουργού και η απότομη απομάκρυνση του παλαιού δημιούργησε έντονη ανησυχία σε όλους τους ναυτιλιακούς φορείς, πολύ περισσότερο όμως σε αυτούς που απολάμβαναν θέσεις και προνόμια εξαιτίας της πολιτικής τους συμπαθείας προς τον κ. Ανωμερίτη.

Η τοποθέτηση στο ΥΕΝ, για μία ακόμα φορά, ενός πολιτικού προσώπου άνευ ναυτιλιακών γνώσεων και εμπειρίας αναδεικνύει την παντελή έλλειψη κυβερνητικής ευαισθησίας σε θέματα ναυτιλιακής πολιτικής. Είναι μάλιστα οξύμωρο το γεγονός ότι, ενώ ο πρωθυπουργός χρίζει συχνά ως υπουργούς κάποιους εξαιρετικούς επιστήμονες που δεν προέρχονται από τον πολιτικό στίβο, αρνείται πεισματικά να τοποθετήσει στο ΥΕΝ μία προσωπικότητα που θα αναπτύξει ουσιαστικό ρόλο αλλά και μακροπρόθεσμο έργο στη Γρηγορίου Λαμπράκη. Με αυτόν το γνώμονα είμαστε στη δυσάρεστη θέση να θεωρούμε τελικά ότι ο ορισμός του κ. Πασχαλίδη συνιστά την αρχή του τέλους του ΥΕΝ. Ο νέος υπουργός αφ' ενός πολιτεύεται σε ένα νομό που δεν φημίζεται για τη... ναυτική του παράδοση(!) και αφετέρου δεν γνωρίζει -ούτε μάλλον φαντάζεται- τις συχνές και πολυήμερες «τρικυμίες» που συνοδεύουν τη νέα του θέση. Το σημαντικό είναι βέβαια ότι το έργο (ή μη-έργο) του νέου υπουργού δεν πρόκειται να επηρεάσει σε καμία περίπτωση την κρίση του εκλογικού σώματος στην περιφέρεια στην οποία πολιτεύεται!

Η απορία όλων είναι εάν τελικά οι συνεχείς τοποθετήσεις ιατρών, μηχανικών και γενικά ανίδεων προς τη ναυτιλία πολιτικών αντικατοπτρίζει τη διάθεση του πρωθυπουργού για συρρίκνωση ή/και κατάργηση του ΥΕΝ. Κάθε νέος υπουργός χρειάζεται τουλάχιστον ένα δεκάμηνο για να εξοικειωθεί με την πολύπλευρη ναυτιλιακή πολιτική, με αποτέλεσμα, κατά την άποψή μας, να υπάρχει τελικώς ένα διαρκώς ακέφαλο υπουργείο.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν υπήρξαν ποτέ στο παρελθόν οι θερμότεροι υποστηρικτές του κ. Ανωμερίτη. Προσπάθησαν όμως να διατηρήσουν μια αντικειμενική στάση απέναντι στις διαρκείς αντιπαραθέσεις του τ. υπουργού τόσο με το Committee όσο και με την αξιωματική αντιπολίτευση. Οι λόγοι της απομάκρυνσής του σχετίζονται, σύμφωνα με πολιτικούς αναλυτές, τόσο με τη στενή φιλική του σχέση με τον κ. Λαλιώτη όσο και με το κόστος της πρόσφατης κρουαζιέρας, που τελικά ενόχλησε τον πρωθυπουργό. Σχετίζεται επίσης με τη διάθεση του κ. Σημίτη να τοποθετήσει στη Γρηγ. Λαμπράκη πολιτικό που θα δέχεται την άμεση επιρροή του και δεν θα δημιουργεί εντάσεις με άλλους υπουργούς (αν αναλογιστούμε μάλιστα τις ασαφείς σχέσεις που ανέπτυξε ο τ. υπουργός με τον κ. Χριστοδουλάκη).

Η ανησυχία μας είναι πλέον έντονη. Θεωρούμε βέβαιο ότι η νέα πολιτική ηγεσία μόνο καθυστερήσεις θα συνεισφέρει. Ας φανούμε επιτέλους αυστηροί σε αυτό τον αδάσσο κυβερνητικό παρορμητισμό, που δημιουργεί έντονες φουρτούνες στην ομαλή πλεύση της ναυτιλίας μας και τελικά σημαντική ζημία στην επί Ευρώ ακμής ευρισκόμενη οικονομία μας.



dependable

trust

reliable

Your Expectation. Our Benchmark.



barbados maritime

Barbados High Commission Ships Registry, 1 Great Russell Street, London, WC1B 3ND
Tel: 020 7636 5739. Fax: 020 7 636 5745
www.barbadosmaritime.com



Δύο συνεντεύξεις που συζητήθηκαν

A. «Δεν υπάρχουν καλά παιδιά και αποπαιδία στην ελληνική ναυτιλία»!

Βολές κατά της κυβέρνησης εξαπέλυσε στη διάρκεια συνέντευξης Τύπου προς τα ΜΜΕ ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Ν. Ευθυμίου, τόσο για την έντονη πολιτικοποίηση του θέματος της επίσημης απόσυρσης δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος όσο και για τους κυβερνητικούς χειρισμούς στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Από τα πυρά του δεν γλίτωσαν ούτε οι βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, παρ' ότι η πλειοψηφία αυτών είχε υποστηρίξει τους Έλληνες εφοπλιστές, επισημαίνοντας ότι η αξιωματική αντιπολίτευση αντέδρασε κατόπιν εορτής. Ο κ. Ευθυμίου επισήμανε:

- Η συζήτηση στη Βουλή σε επίπεδο αρχηγών άφησε πικρή γεύση... Διαπιστώσαμε ότι από τη μια στιγμή στην άλλη η ναυτιλία μπήκε στο στίβο της πολιτικής αντιπαράθεσης γιατί έτσι βόλεψε εκείνη τη στιγμή, το θέμα πουλούσε. Το μόνο που δεν άκουσα ήταν για... απύθμενα πλοία!
- Θέλω να σχολιάσω μία λέξη του πρωθυπουργού: Το «ορισμένοι» εφοπλιστές. Εάν 488 δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος ανήκουν σε ορισμένους εφοπλιστές που αντιδρούν για την επίσημη, τότε τι να πω, είναι υποκειμενική η άποψή του. Προκαλώ όμως να μας πουν ποιοι είναι αυτοί οι ορισμένοι εφοπλιστές και ποια ορισμένα οπισθοδρομικά συμφέροντα κρύβονται πίσω από τα 488 ελληνόκτητα πλοία.

Όσον αφορά τις συχνές κυβερνητικές επικρίσεις για τον ελληνόκτητο στόλο δήλωσε:

«Φαίνεται ότι διαφεύγει από πολλούς, και ελπίζω όχι εσκεμμένα, ότι οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που διαχειρίζονται μόνον πλοία μονού ή μόνο διπλού τοιχώματος μετριούνται στα δάχτυλα, ενώ η πλειονότητα των εταιρειών διαχειρίζεται πλοία και των δύο τύπων.

Όσον αφορά τα πλοία κάτω των 5.000 τόνων που μεταφέρουν πετρελαιοειδή, εξαιρέθηκαν αμέσως από τον ισχύοντα κανονισμό ταχύτητα. Ούτε συζητήθηκε, αφού στην αντίθετη περίπτωση οι κάτοικοι των νησιών μας θα έμεναν χωρίς πετρέλαιο θέρμανσης και κίνησης. Εκεί όπου υπήρξε πολιτικό κόστος και ψήφοι δόθηκε παράταση...».

Για την ελπίδα των εφοπλιστών να συζητηθεί άμεσα το θέμα της επίσημης στον IMO, προκειμένου να βελτιωθούν τα χρονοδιαγράμματα, ο πρόεδρος της ΕΕΕ τόνισε πως «ό,τι αποφασιστεί στον IMO έχει παγκόσμια ισχύ. Ό,τι αποφασίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση αφορά μόνον την Ευρώπη. Η ναυτιλία όμως δεν μπορεί να ζήσει με περιφερειακές λύσεις, χρειάζεται παγκόσμιους και ενιαίους κανονισμούς».



B. Σφιχτός εναγκαλισμός

Την ελπίδα ο νέος ΥΕΝ να συνεχίσει από εκεί όπου σταμάτησε ο απερχόμενος υπουργός, εξέφρασε ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας Σ. Σαρρής στην πρόσφατη, εν πλώ, συνέντευξη Τύπου που έδωσε για να ενημερώσει τους δημοσιογράφους με τα τεκταινόμενα στην ακτοπλοΐα. «Ελπίζουμε η αλλαγή στο ΥΕΝ να μη σημαίνει και επανεξέταση στα προβλήματά μας. Δεν υπάρχει δικαιολογία για παλινδρόμηση», είπε ο κ. Σαρρής, ο οποίος μεταξύ άλλων επισήμανε ότι:

- Θα πάμε κατηγορούμενοι για απιστία εις βάρος των μετόχων εάν η Πολιτεία συνεχίσει την τακτική που ακολουθεί, αφού θα καταστήσει τις ακτοπλοϊκές εταιρείες προβληματικές.
- Εάν χρειαστεί θα καταφύγουμε σε κινητοποιήσεις κάθε μορφής, όπως κατάθεση αγωγών εις βάρος του κράτους για διαφυγόντα κέρδη, μέχρι και «δέσιμο» πλοίων στην περίπτωση που το ΥΕΝ από τις αρχές του νέου έτους δεν απελευθερώσει πλήρως τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.
- Στο ΥΕΝ και στο υπουργείο Οικονομίας βεβαίως και διαπιστώνουν την άσχημη οικονομική μας κατάσταση, αλλά αδιαφορούν για το πώς θα συνεχίσουν να λειτουργούν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες και για το γεγονός που χάνουν τα λεφτά τους οι μέτοχοι.

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com



Αδιαφορία για το NAT

Επανάλθε στο προσκήνιο το πρόβλημα της παντελούς έλλειψης οργάνωσης και σύγχρονης υποδομής στο NAT. Παρά τις διαρκείς επισημάνσεις του νυν προέδρου, η ηγεσία του YEN δεν έχει δώσει μέχρι σήμερα τη δέουσα σημασία στα μακροχρόνια προβλήματα του σημαντικού Ταμείου. Σε πρόσφατη ερώτηση μάλιστα του βουλευτή Π. Μελά προς τον YEN, επισημάνθηκε ότι η αρχειοθέτηση των φακέλων έχει αποδειχθεί... Γολγοθάς. Κατά το βουλευτή έχουν ήδη δημιουργηθεί τα ακόλουθα τεράστια και ανεπίτρεπτα προβλήματα: Είναι πλέον ανέφικτη η ανεύρεση των περισσότερων ατομικών φακέλων των ασφαλισμένων, αλλά και χρονοβόρα η επεξεργασία στοιχείων που θα επιτρέπουν την έγκαιρη συνταξιοδότησή τους. Επισημαίνεται ότι οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την αρχειοθέτηση των φακέλων αλλά και οι γνώσεις των εμπλεκόμενων υπαλλήλων είναι τουλάχιστον απαράδεκτες και δεν απεικονίζουν το σύγχρονο πνεύμα της ναυtilίας μας.



Έλλειψη διαφάνειας

Δημοσιογράφος των «Ν.Χ.» απευθύνθηκε πρόσφατα στη Διεύθυνση Εκπαίδευσης του YEN με σκοπό την ανεύρεση αναλυτικών πινάκων ναυτιλιακών εταιρειών που υποστηρίζουν τα εκπαιδευτικά θερινά ταξίδια των πρωτοετών σπουδαστών στις ΑΕΝ. Σκοπός της έρευνας ήταν η δημοσίευση όλων των στοιχείων με σκοπό τη γνωστοποίηση στο ευρύ αναγνωστικό κοινό του σημαντικού έργου που προσφέρουν ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες ως προς τη ναυτική εκπαίδευση. Η Διεύθυνση, ύστερα από πολύμηνη καθυστέρηση, αρνήθηκε τελικά να μας γνωστοποιήσει τα αναλυτικά στοιχεία τόσο για το 2003 όσο και για το 2002, θέτοντας ως δικαιολογία ότι οι σπουδαστές κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού και της εκπαίδευσης αλλάζουν συχνά εταιρείες! Η τελική αυτή δικαιολογία συμπληρώνει και όλες τις υπόλοιπες που ακούστηκαν κατά τη διάρκεια της έρευνας, αφού ανάμεσα στα άλλα οι υπεύθυνοι αρχικά ισχυρίστηκαν ότι δεν υπάρχουν αυτά τα στοιχεία! Μετά τα παραπάνω είναι δυνατό να μιλάμε για ουσιαστική ανανέωση της ναυτικής εκπαίδευσης;



Φρούδες ελπίδες

Στην πρόσφατη συνεδρίαση της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος του IMO, όπου και συζητήθηκε το χρονοδιάγραμμα απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, αξίζει να σημειωθεί η στάση της ελληνικής αντιπροσωπείας. Η αντιπροσωπεία μας, λοιπόν, παρέμεινε αμετακίνητη στις θέσεις της Ε.Ε. παρά τις υποσχέσεις που είχαν δοθεί στην πλοιοκτησία για έντονη κινητικότητα στο διεθνή οργανισμό και διαφοροποίηση στην υπάρχουσα ευρωπαϊκή πολιτική. Ας μην έχει ο εφοπλισμός ελπίδες για την υποστήριξη της Ελλάδας στο θέμα αυτό. Τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. θα τηρήσουν κοινή στάση και δεν θα προδώσουν το «όραμα» των 15 πρωθυπουργών τους. Με αυτόν το γνώμονα η υπόσχεση του κ. Ανωμερίτη προς τον κ. Ευθυμίου για βελτίωση της ευρωπαϊκής θέσης αποδείχθηκε μάταιη. Το είχαμε εξάλλου αναφέρει και στο παρελθόν: ο κ. Ανωμερίτης πολλές υποσχέσεις είχε δώσει στη διάρκεια της υπουργικής του θητείας.



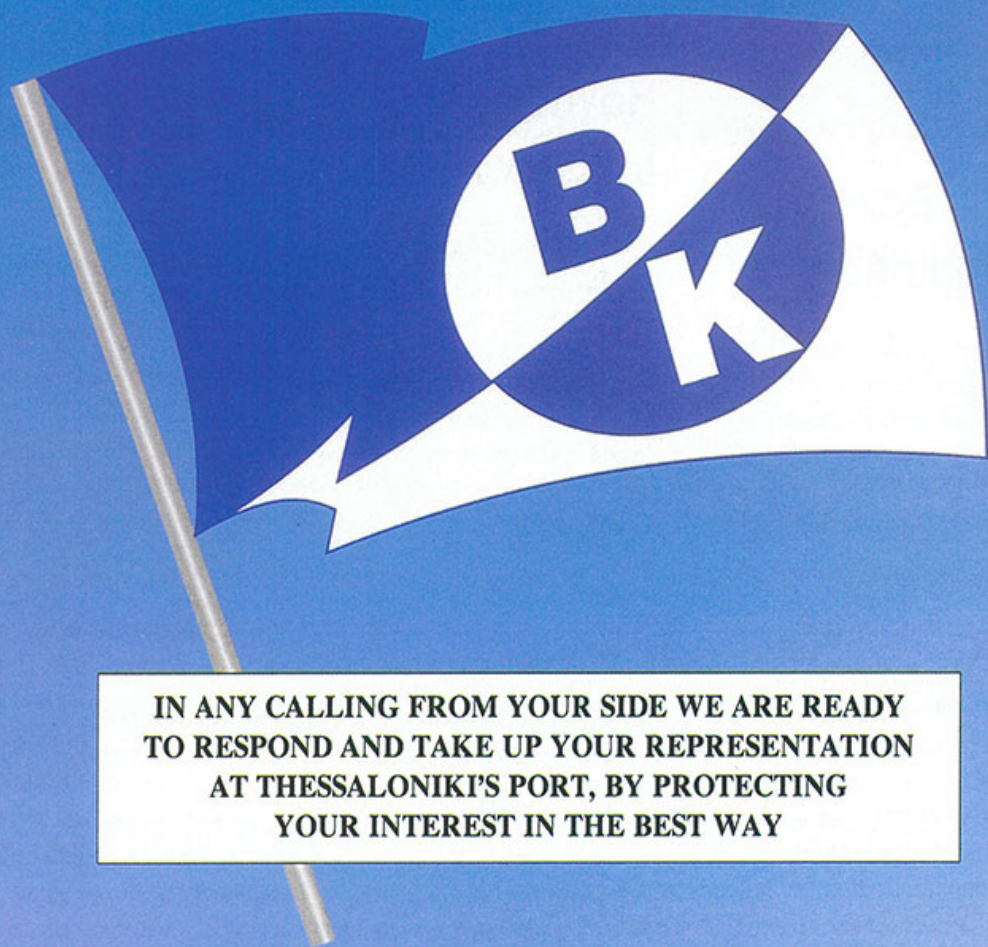
Πειραιάς και ολυμπιακή... απραξία

Η κατάσταση στην πόλη του Πειραιά είναι πλέον γνωστή. Αναρωτιόμαστε λοιπόν πώς το πρώτο λιμάνι της χώρας θα φιλοξενήσει με αξιοπρέπεια τους πολυάριθμους επισκέπτες στους προσεχείς Ολυμπιακούς Αγώνες. Αναρωτιόμαστε επίσης για το θράσος των υπευθύνων να χρίσουν τον Πειραιά... ολυμπιακή πόλη παρά την έλλειψη βασικών υποδομών αλλά και απαραίτητων έργων. Στο ίδιο πλαίσιο, έκπληξη μας προκαλεί η αδιαφορία των υπευθύνων για το ασύλληπτο κυκλοφοριακό πρόβλημα που ταλαιπωρεί πλέον καθημερινά τόσο τους κατοίκους όσο και τους ταξιδιώτες στο λιμάνι. Φαίνεται ότι οι σύγχρονοι «άρχοντες» της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, που ως γνωστόν έχουν επιλέξει να κατοικούν σε άλλες περιοχές της Αττικής, ξεχνούν και σίγουρα αδιαφορούν για την πεζή καθημερινότητα που αντιμετωπίζουν οι ταλαιπωρημένοι ψηφοφόροι τους.

Ο Γιάννης Παναγιώτης

VASILIOS CH. KAMPAKIS

SHIPPING AGENT-BROKER-FORWARDER-CUSTOM BROKER



**IN ANY CALLING FROM YOUR SIDE WE ARE READY
TO RESPOND AND TAKE UP YOUR REPRESENTATION
AT THESSALONIKI'S PORT, BY PROTECTING
YOUR INTEREST IN THE BEST WAY**

SERVICES - ACTIVITIES

The activities of the company include the whole circle of works that a maritime office can offer except for the ship owning and the ship's purchase and sale.

In particular our company offers to its clients all of the following services:

1. The Shipping Section
 - a) Shipping Agent
 - b) Broker
2. Forwarder
3. Custom Broker-Formalities
4. Operation-Agency for containers VSLS
5. Reefer VSLS Agency
6. Transportation (Local - International - Heavy)
7. Agency of VSLS Transporting - Heavy metals.

Contact us at

Postal Address: G. Fasianou Str Thessaloniki Greece 54625

Tel: ++30310 541266/ 550090/ 521629/ 542847

Fax: ++30310 545422 - Telex: 419075 KAPS

[http:// www.kampakis.gr/](http://www.kampakis.gr/)

Αποτελέσματα εργασιών 90ής τακτικής συνόδου Συμβουλίου IMO

Η 90ή σύνοδος του Συμβουλίου του IMO πραγματοποιήθηκε στην έδρα του IMO, στο Λονδίνο, κατά το χρονικό διάστημα από 16 έως 20.6.2003, υπό την προεδρία του κ. Chen Tze Penn (Σιγκαπούρη).

Η ελληνική αντιπροσωπεία απαρτίστηκε από τους κ. Σάνδη Αλέξανδρο, επικεφαλής μόνιμης αντιπροσωπείας της Ελλάδος στον IMO, Θωμόγλου Ιωάννη, δ/ντή Β4 Δ/νσης ΥΠΕΞ, ως εκπροσώπους ΥΠΕΞ, υποναύαρχο Α.Σ. Παπαχριστοδούλου Γεώργιο ως εκπρόσωπο YEN, τους πλοίαρχο Α.Σ. Γιαννημάρα Γ., πλοίαρχο Α.Σ. Μαργέτη Α., πλοίαρχο Α.Σ. (Τ) Φωκά Δ., αντιπλοίαρχο Α.Σ. Τσαντζαλο Ε. ως εναλλακτικούς εκπροσώπους, και Ζδούγκο Ζήνωνα, εκπρόσωπο της ΕΕΕ, και Καλούδη Αντώνιο, εκπρόσωπο της ΕΕΕΠ, ως συμβούλους.

Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στα παρακάτω θέματα:

Εκλογή νέου γ.γ. IMO

Η εκλογή έλαβε χώρα την Τετάρτη, 18.6.2003 και, σύμφωνα με τους κανονισμούς του Συμβουλίου, διεξήχθη μυστική ψηφοφορία μεταξύ των 40 κρατών-μελών του Συμβουλίου για την ανάδειξη του νέου γ.γ. IMO.

Οι υποψήφιοι ήταν ο κ. Ευ. Μητρόπουλος, που υποστηρίχθηκε από τη χώρα μας, ο κ. M. Johannenson, που υποστηρίχθηκε από την κυβέρνηση της Ισλανδίας, και η κα M. Mbanefo, η οποία υποστηρίχθηκε από την κυβέρνηση της Νιγηρίας. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των εκλογών ευρέθηκαν 40 έγκυρα ψηφοδέλτια και επικράτησε ο κ. Μητρόπουλος με συντριπτική πλειοψηφία 32 ψήφων έναντι 8 της κας Mbanefo και καμίας του κ. Johannenson.

Το Συμβούλιο εισηγείται πλέον στη γενική συνέλευση, που έχει και τον τελικό λόγο, να εγκρίνει τον ορισμό του κ. Μητρόπουλου, ο οποίος θα αναλάβει τα νέα του καθήκοντα από 1.1.2004 και για διάστημα 4 ετών με δικαίωμα ανανέωσης για μία ακόμη τετραετία.

Στρατηγικό σχέδιο του IMO

Το Συμβούλιο εξέτασε την έκθεση αποτελεσμάτων της δεύτερης συνόδου του Ad Hoc Working Group που είχε αναλάβει να προβεί στη χάραξη του στρατηγικού σχεδίου του IMO και έκανε δεκτή την εισήγηση της εν λόγω Ομάδας Εργασίας για το Mission Statement του οργανισμού, τις στρατηγικές κατευθύνσεις που πρέπει να ακολουθήσει ο IMO, καθώς και τη διαμόρφωση του σχεδίου σε εξαετή βάση, με αναθεώρησή του κάθε δύο έτη ώστε να διατηρείται επίκαιρο.

Από πλευράς ελληνικού ενδιαφέροντος, ιδιαίτερα σημαντική ήταν η έγκριση του Συμβουλίου για τη συμπερίληψη, στις στρατηγικές κατευθύνσεις του IMO, των goal based standards για το σχεδιασμό και την κατασκευή πλοίων. Η εν λόγω πρόταση -που υποβλήθηκε από τη χώρα μας από κοινού με τις Μπαχάμες- έγινε αρχικά αποδεκτή σε επίπεδο MSC και στη συνέχεια, το Συμβούλιο, αφού ενέκρινε την έκθεση των εργασιών της MSC, δέχθηκε την εισήγηση των δύο επισπευδουσών χωρών και την ένταξή της στο στρατηγικό σχέδιο, υπό την προϋπόθεση της περαιτέρω επεξεργασίας της κατά την προαναφερθείσα προσεχή τελική σύνοδο του Working Group.

IMO - Model Audit Scheme

Το Συμβούλιο εξέτασε την έκθεση αποτελεσμάτων της κοινής Ομάδας Εργασίας MSC/MEPC/TCC, προκειμένου να εξετάσει συνολικά το θέμα της διαμόρφωσης εθελοντικού Model Audit Scheme για την αξιολόγηση των κρατών-μελών του IMO.

Το Συμβούλιο έκανε αποδεκτή την εισήγηση του Group για τους αντικειμενικούς στόχους του Scheme -τη διακρίβωση του βαθμού στον οποίο τα κράτη-μέλη εφαρμόζουν τα όργανα του IMO και την περαιτέρω βελτίωση της επίδοσής τους-, τις αρχές που θα το διέπουν (αντικειμενικότητα, διάρκεια, εμπιστευτικότητα αποτελεσμάτων), τις διεθνείς συμβάσεις που θα ελεγχθούν (Solas 74, Marpol 73/78, SCTW, LL 66, Tonnage 69, Colreg 72) καθώς και τις αρμοδιότητες



και υποχρεώσεις των κρατών-μελών, των οποίων η αποτελεσματικότητα θα αξιολογηθεί.

Σε ό,τι αφορά το χρονοδιάγραμμα διαμόρφωσης του Audit Scheme, αποφασίστηκε η σύσταση Correspondence Group, με συντονίστρια χώρα τη Δανία, που θα συνεχίσει την επεξεργασία του Scheme και του πλαισίου διενέργειας των αξιολογήσεων και θα υποβάλει σχετική έκθεση στην κοινή ομάδα εργασίας MSC/MEPC/TCC, η οποία θα συνέλθει την άνοιξη 2004 και 2005.

Η επεξεργασία του Audit Scheme θα γίνεται παράλληλα με την επεξεργασία του draft Flag State Implementation Code, που συντελείται στο πλαίσιο της FSI. Ο εν λόγω κώδικας θα χρησιμοποιηθεί για την εφαρμογή του Audit Scheme και για το λόγο αυτόν επιδιώκεται η πλήρης συμβατότητα των περιεχομένων τους. Αμφότερα τα παραπάνω όργανα αναμένεται να λάβουν την τελική τους μορφή και να υποβληθούν προς υιοθέτηση κατά την 24η γενική συνέλευση του IMO, το Νοέμβριο 2005.

Το Συμβούλιο αποφάσισε ότι προς το παρόν δεν φαίνεται να υπάρχει ομοφωνία για να καταστεί το Model Audit Scheme υποχρεωτικό και αναγνώρισε ότι αρκετά κράτη-μέλη του Συμβουλίου τάχθηκαν υπέρ της σταδιακής μετατροπής του σε υποχρεωτικό, στο μέλλον. Κατόπιν αυτού, αποφασίσθηκε το Audit Scheme να συνεχίσει να διαμορφώνεται όπως έχει ξεκινήσει, αλλά κατά τρόπο που να επιτρέψει τη μελλοντική εξέλιξη και εφαρμογή του σε υποχρεωτική πλέον βάση.

Συνομογραφίες

MSC - Maritime Safety Committee

MEPC - Marine Environment Protection Committee

TCC - Technical Co-operation Committee

Η Arcadia Shipmanagement συνεχίζει την ανοδική της πορεία



Τη συμπλήρωση 5 χρόνων δραστηριότητας γιόρτασαν σε ειδική εκδήλωση εργαζόμενοι και στελέχη της Arcadia Shipmanagement Co. Ltd. Στην εκδήλωση έδωσαν το παρών εκπρόσωποι του ναυτιλιακού και του επιχειρηματικού κόσμου.

Η Arcadia Shipmanagement Co. Ltd ξεκίνησε τις δραστηριότητές της το 1998 αναλαμβάνοντας τη διαχείριση των δύο δεξαμενοπλοίων «M/T Alphatank» και «M/T Betatank», ενώ έθεσε σε εφαρμογή ένα μεγάλο και φιλόδοξο επενδυτικό πρόγραμμα για την κατασκευή σύγχρονων πετρελαιοφόρων.

Σήμερα ο στόλος της Arcadia Shipmanagement Co. Ltd απαρτίζεται από 10 δεξαμενόπλοια σύγχρονης τεχνολογίας, διπλού κελύφους, με μέσον όρο ηλικίας τα 4 χρόνια και συνολική μεταφορική ικανότητα 1.500.000 τόνων DW. Τα περισσότερα δε από αυτά φέρουν την ελληνική σημαία.

Όπως τόνισε στην ομιλία του ο γενικός διευθυντής της εταιρείας κ. Νικόλαος Μανιάς: «Στην πορεία των πέντε χρόνων σημειώθηκαν σημαντικές επιτυχίες που εδραίωσαν και καθιέρωσαν την εταιρεία σε σημαντικό παράγοντα της ελληνικής ναυτιλίας». Αναλυτικότερα ο κ. Μανιάς δήλωσε ότι «οι προσπάθειες για εκσυγχρονισμό του στόλου της Arcadia Shipmanagement Co. Ltd είναι συνεχείς αφού για όλους μας στην Arcadia η ασφάλεια των μεταφορών και ο σεβασμός στο περιβάλλον κατέχουν σπουδαίο ρόλο».

Η Arcadia Shipmanagement Co. Ltd συνεχίζει δυναμικά το ναυπηγικό της πρόγραμμα με την ένταξη του νεότευκτου δεξαμενοπλοίου «Maratha» τύπου Aframax, 105.000 τόνων, ενώ στο δυναμικό του στόλου της θα εντάξει άλλα δύο πλοία εντός του 2004, στα οποία θα υψωθεί η ελληνική σημαία.



Οι αγοραπωλησίες πλοίων

Από την Overseas Agency Ltd

Πτωτικά κινήθηκαν οι δείκτες Εηρού φορτίου την περίοδο που εξετάζουμε. Η διόρθωση αυτή, η οποία ήταν αναμενόμενη, ξεκίνησε γύρω στο τρίτο δεκαήμερο του Μαΐου επηρεάζοντας βαθμιαία όλους ανεξαιρέτως τους δείκτες. Έτσι, ο Baltic Dry έχασε από την τελευταία μας ανασκόπηση 156 μονάδες, κλείνοντας στις 2.135, αφού είχε προηγουμένως φθάσει τις 2.337 μονάδες στις 21 Μαΐου - πολύ κοντά δηλαδή στο υψηλότερο σημείο που είχε φτάσει ο BIFFEX την 1η Μαΐου του 1995 (2.355 μονάδες).

Αρκετά σημαντικές ήταν οι απώλειες για το δείκτη των Panamax, ο οποίος σημείωσε πτώση 330 μονάδων και διαμορφώθηκε στις 1.993, ενώ και ο δείκτης των Handymaxes απώλεσε 780 μονάδες και έκλεισε στις 13.080.

Τέλος, ο δείκτης των Capes παρουσίασε τη μικρότερη πτώση όλων, αφού έχασε μόλις 51 μονάδες κλείνοντας στις 2.957.

Στις αγοραπωλησίες, και παρόλο που το αγοραστικό ενδιαφέρον για μεταχειρισμένα φορτηγά παραμένει αμείωτο, τα υψηλά επίπεδα της ναυλαγοράς και το αποτέλεσμα που αυτά έχουν επιφέρει στις τιμές των πλοίων είχαν συνέπεια τη μείωση του συνόλου των πράξεων που έλαβαν χώρα. Στα δεξαμενόπλοια, το καθεστώς αβεβαιότητας που έχει δημιουργηθεί με την προσπάθεια επίσπευσης της απόσυρσης των πλοίων μονού τοιχώματος, ιδιαίτερα στην Ευρώπη, έχει κατα-

στήσει τους υποψήφιους αγοραστές αρκετά προσεκτικούς στις επιλογές τους.

Στο χώρο των ναυπηγήσεων, η ζήτηση παραμένει σε υψηλά επίπεδα για φορτηγά, δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Ιδιαίτερα στα δεξαμενόπλοια, οι προσπάθειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που προαναφέραμε όσον αφορά την επίσπευση της απόσυρσης πλοίων μονού τοιχώματος αναμένεται να επιδράσει θετικά στο χώρο. Από την άλλη, η κυριαρχία της Κορέας φαίνεται πως εξακολουθεί να ενοχλεί τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία, τα οποία συνεχίζουν τη διαμαρτυρία τους στον Οργανισμό Διεθνούς Εμπορίου για τις επιχορηγήσεις που παρέχει η κορεατική κυβέρνηση στα τοπικά ναυπηγεία. Οι επιχορηγήσεις αυτές βοηθούν σημαντικά τα τελευταία στο να προσφέρουν τιμές, τις οποίες οι Ευρωπαίοι αδυνατούν να ανταγωνιστούν.

Στις διαλύσεις, αυξομειώσεις παρατηρήθηκαν σε κάποιες αγορές οι οποίες οφείλονταν σε συγκεκριμένα γεγονότα, όπως η ανακοίνωση του προϋπολογισμού του Μπανγκλαντές, που ώθησε ανοδικά τις τιμές για μονάδες με παράδοση πριν από τον προϋπολογισμό.

Σημαντική αύξηση των τιμών κατά περίπου 25 δολάρια ανά τόνο light παρατηρήθηκε την τελευταία εβδομάδα και στην Ινδία, γεγονός που οφείλεται περισσότερο στις προσδοκίες των αγοραστών και λιγότερο στις συνήθειες αιτίες όπως η έλλειψη τονάζ και η υψηλή τιμή του ανακυκλωμένου μετάλλου.

Ο νέος διευθυντής του DNV στην Ελλάδα

Την Ελλάδα επισκέφθηκε πρόσφατα ο νέος επικεφαλής του ναυτιλιακού τμήματος του Νορβηγικού Νηογνώμονα Det Norske Veritas, κ. Tor E. Svensen, στο πλαίσιο της ανάληψης των νέων του καθηκόντων.

Ο κ. Svensen ανήκει στη γενιά των στελεχών του Νορβηγικού Νηογνώμονα που αναγνωρίζουν την ανάγκη επίτευξης στενών σχέσεων με την ελληνική και ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία, καθώς επίσης και την ανάγκη ύπαρξης ενός ανοικτού διαύλου επικοινωνίας και διαλόγου με τους Έλληνες πλοιοκτήτες.

Κατά τη διάρκεια της παραμονής του στον Πειραιά, ο κ. Svensen συμμετείχε στη συνάντηση της Ελληνικής

Τεχνικής Επιτροπής του Νορβηγικού Νηογνώμονα (Greek Technical Committee) προς τους οποίους υπογράμμισε τη σπουδαιότητα που αποδίδει ο Νορβηγικός Νηογνώμονας σε αυτό τον ανοικτό διάλογο, επισημαίνοντας ότι ο DNV θα βρίσκεται πάντα στο πλευρό των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων προσφέροντας αξιόπιστες και ρεαλιστικές λύσεις υψηλών προδιαγραφών, που θα διασφαλίζουν τόσο τα γνωστά επίπεδα ποιότητας που επιδιώκει πάντα ο νηογνώμονας, όσο και τη διαρκή βελτίωση των παραμέτρων ασφαλείας και αποδοτικότητας στη ναυτιλία.

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

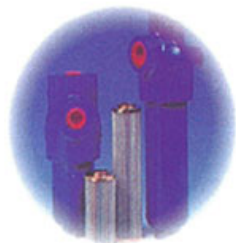
Η Εταιρεία μας σας καλύπτει εξ' ολοκλήρου σε ότι αφορά το φίλτρο.

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.

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



ARGO
FILTER

Luberfiner

MANN

VOKES

PALL

Fleetguard

Hengst

RACOR

Λιμάνια - Ναυτιλία – Περιβάλλον



Στο ναυτιλιακό συνέδριο «EuroMare» που διοργανώθηκε στη διάρκεια της 4ης διεθνούς έκθεσης «Λιμένες 2003» ο πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού Ευάγγελος Κούζιλος ανέπτυξε το θέμα «Λιμάνια - Ναυτιλία - Περιβάλλον».

Ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ στην ομιλία του τόνισε μεταξύ άλλων:

«Η συμβολή της ναυτιλίας στη ρύπανση των θαλασσών είναι μικρότερη και περιορίζεται σε συγκεκριμένες περιοχές. Παρ' όλα αυτά η ναυτιλία ευθύνεται για τη ρύπανση κυρίως στα λιμάνια και στα θαλάσσια περάσματα. Πολύ δε περισσότερο, σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος. Η ρύπανση προκαλούμενη από ατύχημα μπορεί να αποβεί καταστροφική για το θαλάσσιο και παράκτιο οικοσύστημα στη γύρω περιοχή. Ιδιαίτερα ευπαθείς είναι οι περιοχές οι οποίες αποτελούν συνήθεις ρότες για τα πλοία και στις οποίες τα ατυχήματα επιβαρύνουν το περιβάλλον αθροιστικά. Τα ατυχήματα στη θάλασσα, εκτός από το κόστος που έχουν σε ανθρώπινες ζωές, ναυτικών ή και επιβατών, προκαλούν σε πολλές περιπτώσεις μόλυνση, η οποία έχει σοβαρές επιπτώσεις στη ζωή και την υγεία των κατοίκων των παράκτιων περιοχών.

Θα ήθελα να αναφερθώ στην έρευνα του καθηγητού του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου κ. Κ. Μουτζούρη, που αφορούσε όλα τα λιμάνια της χώρας, ηπειρωτικής και νησιωτικής, μικρά και μεγάλα, και να σταθώ μόνο στις διευ-

κολύνσεις υποδοχής καταλοίπων και στην υποδομή και εξοπλισμό για την καταπολέμηση της ρύπανσης. Με λύπη διαπιστώνω ότι η περιγραφή καταγράφει την εικόνα, την κατάσταση, με τα πλέον μελανά χρώματα. Μέχρι πρότινος όλα τα λιμάνια στερούνταν ευκολιών και μέσων. Και όπου υπήρχαν, ήταν ξεχασμένα σε κάποια αποθήκη άχρηστα ή ανενεργά.

Δεν παραβλέπω τις βελτιώσεις, που με ταχείς θα έλεγα ρυθμούς γίνονται, την ενίσχυση και διατήρηση σε ετοιμότητα του εξοπλισμού, του σχεδιασμού, σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό πλαίσιο. Φαίνεται ότι κάτι αλλάζει. Μακάρι και ο βαθμός εκτίμησης και σεβασμού.

Πρέπει όλα τα λιμάνια να δημιουργήσουν σταθμούς υποδοχής, που θα παραλαμβάνουν τα κάθε λογής υπολείμματα, είτε αυτά είναι πετρελαιοειδή ή χημικά ή άλλα, μηδέν των τροφίμων

και υλικών εξαιρουμένων. Και δεν φτάνει μόνο αυτό.

Ο τρόπος διάθεσης και διαχείρισης και ο τελικός προορισμός, οι εγκαταστάσεις και όλες οι παράπλευρες δραστηριότητες πρέπει και αυτές να ελέγχονται.

Η αντικανονική και αυθαίρετη διάθεσή τους στη στεριά είναι και αυτό ρύπανση, μόλυνση, επιβάρυνση, διατάραξη τέλος πάντων αυτής της αρμονικής σχέσης και αλληλοσεβασμού που πρέπει να υπάρχει.

Η λήψη μέτρων, κανονισμών και αυστηρών κυρώσεων είναι βεβαίως ένα χρήσιμο εργαλείο, proactive v reactive. Βεβαίως δεν αναφέρομαι σε μέτρα που λαμβάνονται υπό το κράτος του πανικού ύστερα από μια καταστροφή και προσπαθούν να δικαιολογήσουν την ανικανότητά τους, την αδυναμία τους και να καλύψουν τα όποια οικονομικά ή πολιτικά παιχνίδια.

Ως πλοίαρχοι συμπλέουμε και προσπαθούμε να πείσουμε ότι:

Πρώτον, να αντιληφθούμε τον κίνδυνο και να συνειδητοποιήσουμε ότι δεν πρέπει να συμπεριφερόμαστε προς το περιβάλλον λες και είμαστε η τελευταία γενιά των ανθρώπων που κατοικούμε τον πλανήτη μας.

Και δεύτερον, να μετατραπούν σε πράξεις, με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και πόρους, οι δεσμεύσεις που κατά καιρούς αναλαμβάνονται κυρίως από αυτούς που δείχνουν και τη μεγαλύτερη ασέβεια προς το περιβάλλον και έχουν και τη μεγαλύτερη ευθύνη.



ON TIME ...ANY TIME!



MV Canarian Reefer, 270,000 cbft, built 1996



MV 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.



MV 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.



Ναυπηγικές επενδύσεις

• Στις 14 Ιουλίου 2003 στα ναυπηγεία της Hyundai Heavy Industries Co. Ltd, στο Ulsan της Ν. Κορέας, πραγματοποιήθηκε η παράδοση ενός ακόμη δεξαμενόπλοιου, παρουσία εκπροσώπων των πλοιοκτητών, της διαχειρίστριας εταιρείας Arcadia Shipmanagement Co. Ltd και λοιπών στελεχών και τεχνικών.

Το νέο απόκτημα της εταιρείας πήρε το όνομα «ΜΑΡΑΘΑ» (αρχαία ονομασία του σημερινού Βλαχόραφτη στην ορεινή Αρκαδία, τόπο καταγωγής του αείμνηστου Παναγιώτη Αγγελόπουλου).

Ανάδοχος του πλοίου είναι η κα Σεσίλια Σκινδήλια, σύζυγος του κ. Γεωργίου Σκινδήλια, αναπληρωτή διευθύνοντα συμβούλου της Χαλυβουργικής.

Πρόκειται για ένα δεξαμενόπλοιο χωρητικότητας 105.000 DWT, το οποίο ναυπηγήθηκε με τις αυστηρότερες προδιαγραφές και σύμφωνα με τις προβλέψεις των διεθνών κανονισμών (IMO) για την ασφαλή ναυσιπλοΐα και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (διπλών τοιχωμάτων). Ακόμη διαθέτει σύστημα προστασίας των υφάλων με χρήση οικολογικών χρωμάτων. Το πλοίο είναι τελευταίας τεχνολογίας, πλήρως αυτοματοποιημένο, ταξινομημένο στο Νορβηγικό Νηογνώμονα Det Norske Veritas και θα υψώσει την ελληνική σημαία. Με την απόκτηση του νέου δεξαμενόπλοιου «ΜΑΡΑΘΑ» ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου που διαχειρίζεται η εταιρεία Arcadia Shipmanagement Co. Ltd γίνεται 4 χρόνων και καθίσταται έτσι ένας από τους πιο σύγχρονους στόλους δεξαμενοπλοίων στον κόσμο.

Εξ άλλου τέσσερα ακόμη δεξαμενόπλοια ναυπηγήθηκαν μέσα στο 2003, το δε ναυπηγικό πρόγραμμα της εταιρείας συνεχίζεται με την παραλαβή δύο ακόμη δεξαμενοπλοίων τύπου suezmax (160.000 DWT) εντός του 2004.

Η Arcadia Shipmanagement Co. Ltd με την παραλαβή του νέου δεξαμενοπλοίου «ΜΑΡΑΘΑ» γιορτάζει και τα πέντε χρόνια δραστηριότητάς της.

• Η ναυτιλιακή εταιρεία Thenamaris επεκτείνει το ναυπηγικό της πρόγραμμα με την παραγγελία, στα ναυπηγεία Hyundai Samho, δύο δεξαμενόπλοιων suezmax ice class χωρητικότητας 164.000 dwt το κάθε ένα. Τα δύο πλοία αναμένεται να παραδοθούν στη

Thenamaris το πρώτο εξάμηνο του 2006. Το κόστος ναυπήγησης των νέων πλοίων πιθανόν να ξεπεράσει τα 46,8 εκατ. δολάρια (μέσος όρος συμβατικός για suezmax).

Η εταιρεία, εκτός των προαναφερθέντων πλοίων, έχει παραγγείλει στο ίδιο ναυπηγείο ένα VLCC χωρητικότητας 300.000 dwt και τέσσερα aframax.

• Σε νέα επένδυση στο χώρο των τάνκερ προχώρησε η Tsakos Energy Navigation (TEN) ύψους 200 εκατ. δολαρίων.

Η νέα παραγγελία αφορά δύο συν δύο suezmax, προδιαγραφών ice class, που θα κατασκευαστούν στα ναυπηγεία της Hyundai με τα οποία ο όμιλος συνεργάζεται από το 1998.

Τα δύο πρώτα suezmax αναμένεται να ενισχύσουν το στόλο της TEN το δεύτερο εξάμηνο του 2005, ενώ τα δύο επόμενα αναμένεται να παραδοθούν στην εταιρεία το 2006.

Έτσι, με την προσθήκη των δύο πλοίων το 2005 ο στόλος της Tsakos Energy Navigation θα περιλαμβάνει 32 πλοία με μέσον όρο ηλικίας κάτω των έξι ετών και χωρητικότητα άνω των 3,2 εκατ. τόνων.

• Με τα ίδια ναυπηγεία υπέγραψε και η εταιρεία Costamare. Η εταιρεία του Βασίλη Κωνσταντακόπουλου συμφώνησε με τα ναυπηγεία Hyundai για την κατασκευή πέντε πλοίων container, 8.200 teu, που θα παραδοθούν το 2006.

• Παράλληλα σε εξέλιξη βρίσκεται το επενδυτικό πρόγραμμα της κυπριακής εταιρείας Interorient Navigation Co. Ltd για την κατασκευή δέκα τάνκερ από τα κορεατικά ναυπηγεία Hyundai Mipo Dockyard ενώ την 1η Ιουνίου παραδόθηκαν στο Ulsan της Κορέας τα δύο πρώτα τάνκερ «Baltic Commodore» και «Baltic Champion». Επίσης η κυπριακή εταιρεία Interorient σε συνεργασία με τη γερμανική εταιρεία Gebab έχει αποκτήσει ακόμα δύο τάνκερ, το «Baltic Adonia» και το «Baltic Sea», ανεβάζοντας το συνολικό κόστος της επένδυσης στα 330 εκατ. δολάρια ενώ το πρόγραμμα θα ολοκληρωθεί μέχρι τα τέλη του 2005.



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY GREECE S.A.



Με κέντρο του κόσμου τον Πειραιά

Είναι στην Ελλάδα:

Η πρώτη Ναυτιλιακή εταιρεία

σε κίνηση containers

Η πρώτη σε αριθμό προσεγγίσεων

πλοίων και σε συχνότητα

αφίξεων αναχωρήσεων

Η πρώτη σε κατευθείαν και χωρίς

μεταφορτώσεις συνδέσεις με όλα

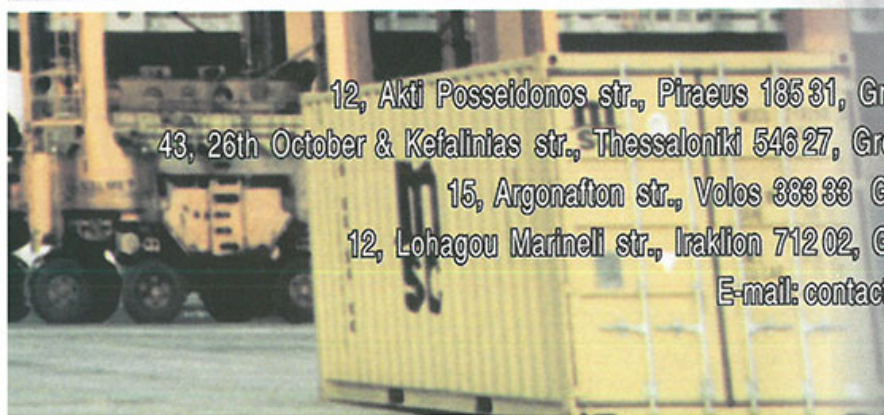
τα λιμάνια του κόσμου

..... και φυσικά η πρώτη στην

προτίμηση των Ελλήνων

εισαγωγέων - εξαγωγέων και

διαμεταφορέων.



12, Akti Poseidonos str., Piraeus 185 31, Greece - Tel.: 210.4145.500, Fax: 210.4119.454

43, 26th October & Kefalinias str., Thessaloniki 546 27, Greece - Tel.: 2310.507.600, Fax: 2310.507.680

15, Argonafton str., Volos 383 33 Greece - Tel.: 24210.22.875, Fax: 24210.37.907

12, Lohagou Marineli str., Iraklion 712 02, Greece - Tel.: 2810.223.050, Fax: 2810.246.190

E-mail: contact@mscgr.mscgva.ch, <http://www.mscgreece.gr>

Εξεταστική επιτροπή: ένα ακόμα επεισόδιο στο σίριαλ του «Prestige»

Οι πρωτοβουλίες του Ευρωκοινοβουλίου



>>> Του Κωστή Χατζηδάκη

Ευρωβουλευτή της Νέας Δημοκρατίας

Το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου «Prestige» τον περασμένο Νοέμβριο και η τεράστια οικολογική καταστροφή που προκάλεσε στις ακτές κυρίως της Γαλικίας στην Ισπανία είναι δυστυχώς γεγονότα πολύ γνωστά σε όλους μας. Ο δραματικός χαρακτήρας ενός ναυαγίου, εξάλλου, και οι τηλεοπτικές εικόνες με τις μολυσμένες ακτές και τα γεμάτα με πίσσες πουλιά που γυρίζουν ολόκληρο τον κόσμο, συνήθως φτάνουν για να προκαλέσουν μία έντονη λαϊκή αντίδραση. Μπορεί η περίπτωση του «Prestige» να μην ήταν η πρώτη φορά που ένα θαλάσσιο ατύχημα προκάλεσε μεγάλη καταστροφή. Πρόβαλε όμως περισσότερο επιτακτική από ποτέ την ανάγκη να εξαλειφθεί η πιθανότητα αυτή για το μέλλον.

Όπως αναμενόταν, το ναυάγιο έδρασε ως καταλύτης επηρεάζοντας καθοριστικά και τις πολιτικές εξελίξεις στον τομέα της ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα προέταξαν στην αιζέντα τους σειρά νομοθετικών ρυθμίσεων που σχετίζονται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, έστω και αν δεν είχαν προλάβει ακόμα να τύχουν εφαρμογής τα αντίστοιχα μέτρα που προβλέπονταν στις δύο δέσμες ERIKA I και ERIKA II. Το εσπευσμένο χρονοδιάγραμμα απόσυρσης των πετρελαιοφόρων μονού κύτους είναι ίσως το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα. Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε να προχωρήσει σε αυτό ανεξάρτητα ακόμη και από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, παραγνωρίζοντας την ανάγκη να διαφυλαχθεί τόσο η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο, όσο και

η ίδια η διαθεσιμότητα τάνκερ για τη μεταφορά πετρελαίου στην Ευρώπη! Δίνεται λοιπόν εύλογα η εντύπωση ότι πολλά μέτρα υιοθετήθηκαν υπό το κράτος πανικού σε μια προσπάθεια να κατευνασθεί η λαϊκή οργή και να υπάρξουν ουσιαστικές απαντήσεις και εγγυήσεις στο θέμα της θαλάσσιας ασφάλειας.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ως το κατεξοχήν όργανο που εκπροσωπεί τους Ευρωπαίους πολίτες, προέβη σε μία σειρά πρωτοβουλιών. Εξέδωσε ψήφισμα αμέσως μετά το ατύχημα, ενώ λίγους μήνες αργότερα διοργάνωσε στις Βρυξέλλες δημόσια ακρόαση για το «Prestige» με παρουσία όλων σχεδόν των εμπλεκόμενων φορέων σε αυτή την υπόθεση. Η δημόσια ακρόαση επιχείρησε να διαλευκάνει τα αίτια και τις συνθήκες του ατυχήματος, ενώ συνδέθηκε και με το γενικότερο



θέμα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Πραγματοποιήθηκαν, επίσης, αποστολές ευρωβουλευτών στη Γαλικία και τη Βρέστη.

Πιο ουσιαστικό ακόμη εγχείρημα ήταν η εκπόνηση έκθεσης πρωτοβουλίας από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με θέμα την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα μετά το ναυάγιο του «Prestige». Στο πλαίσιο της έκθεσης αυτής επισημαίνεται η ανάγκη εφαρμογής και τήρησης της υφιστάμενης κοινοτικής και διεθνούς νομοθεσίας για τη θαλάσσια ασφάλεια, ενώ γίνονται συγκεκριμένες προτάσεις ακόμη και για νέα μέτρα. Μεταξύ άλλων, η ανάγκη για ανάπτυξη σχεδίων εκτάκτου ανάγκης για την υποδοχή πλοίων που αντιμετωπίζουν κίνδυνο, ο ορισμός συγκεκριμένων, επαρκών και πλήρως εξοπλισμένων τόπων καταφυγής και η υποχρέωση χρησιμοποίησής τους, η εφαρμογή συστήματος έκδοσης εντολών και λήψεως αποφάσεων σε καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης και η ανάγκη προσαρμογής της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), ώστε τα παράκτια κράτη να έχουν εξουσία επί των διερχομένων πλοίων που πλέουν και εντός της αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή στα ανοικτά της θάλασσας. Σίγουρα όμως, το ζήτημα που σημάδεψε εξ αρχής τη διαδικασία αυτή στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποτέλεσε η πρόταση για τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής για την υπόθεση «Prestige». Αυτή υπήρξε αίτημα των σοσιαλιστικών, Πράσινων και αριστερών κοινοβουλευτικών δυνάμεων, που απορρίφθηκε αρχικά από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με το ψήφισμά του τον περασμένο Δεκέμβριο. Ωστόσο, με την έκθεση πρωτοβουλίας για τη θαλάσσια ασφάλεια δόθηκε μία ακόμη ευκαιρία να έρθει και πάλι στο προσκήνιο η ίδια πρόταση. Μια βασική εξήγηση της ενέργειας αυτής αποτελεί το γεγονός ότι η υπόθεση «Prestige», όπως ήταν ίσως επόμενο, κατέστη μείζον πολιτικό ζήτημα στην Ισπανία και κατ' επέκτασιν και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Είναι γνωστό ότι η ισπανική αντιπολίτευση αποδίδει μεγάλο μέρος της ευθύνης για την οικολογική καταστροφή, που προκλήθηκε, στους χειρισμούς της κυβέρνησης Α-

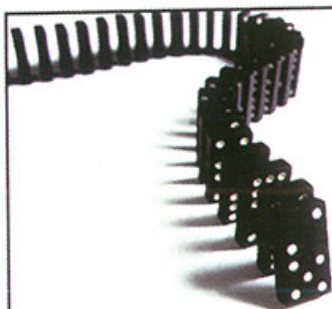
θνάρ. Και είναι σίγουρα προς το δικό της συμφέρον να κρατηθεί ζωντανό το θέμα στην ισπανική και ευρωπαϊκή κοινή γνώμη, με την υπόνοια της ευθύνης της ισπανικής κυβέρνησης, μέχρι την ημερομηνία διεξαγωγής των επόμενων εθνικών εκλογών στη χώρα. Από την άλλη μεριά, το Ευρωπαϊκό Λαϊκό Κόμμα αντιτίθεται στη σύσταση της εξεταστικής επιτροπής. Θεωρεί ότι ένα εσωτερικό ζήτημα στην Ισπανία δεν έχει κανένα λόγο να αποτελέσει αντικείμενο πολιτικής εκμετάλλευσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο, δεδομένης μάλιστα και της δικαστικής διερεύνησης της υπόθεσης που βρίσκεται σε εξέλιξη. Ασφαλώς με τον τρόπο αυτό εκφράζει και τη συμπαράστασή του στην κυβέρνηση Αθνάρ για λόγους πολιτικής αλληλεγγύης.

Στην αρμόδια Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου η πρόταση της σύστασης εξεταστικής επιτροπής απορρίφθηκε με οριακή πλειοψηφία. Σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις, η ίδια πρόταση θα τεθεί σε ψηφοφορία σε κάποια από τις προσεχείς ολομέλειες του Κοινοβουλίου, οπότε και θα παρθεί η τελική απόφαση. Το σίγουρο πάντως είναι ότι ανεξάρτητα από την έκβαση αυτής της ιστορίας, πολύ λίγα πράγματα πρόκειται να αλλάξουν στην ουσία της υπόθεσης. Το πλοίο ναυάγησε, η οικολογική καταστροφή ήταν μεγάλη. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, οι αποφάσεις πάρθηκαν δυστυχώς εν θερμώ και χωρίς ιδιαίτερη μελέτη. Ωστόσο, τέτοιες καταστάσεις πρέπει να αντιμετωπίζονται με σοβαρότητα και ψυχραιμία. Οφείλουμε και το περιβάλλον να προστατεύσουμε και την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας να διαφυλάξουμε.

Το ζήτημα λοιπόν δεν είναι τόσο η απόδοση ευθυνών με τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής όσο η αποφυγή παρόμοιων καταστροφών στο μέλλον.

Δεν έχουμε τίποτα να κερδίσουμε παίζοντας ένα πολιτικό παιχνίδι σκοπιμότητας με τις συνέπειες ενός τραγικού ατυχήματος.

Μπορούμε μόνο να κρατήσουμε το βλέμμα στραμμένο προς το μέλλον και να δουλέψουμε σκληρά προς αυτήν την κατεύθυνση.



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



INTERORIENT NAVIGATION CO LTD
SHIPMANAGERS

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



Η ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΝΑΥΑΓΙΟΥ M/T PRESTIGE

>>> Του Σπύρου Πάνη

Managing director Ranger Marine S.A.

**«Κάνουμε τους παλιότερους στους ισχυρούς
για να επιζηήσουμε κι εμείς».
Σοφοκλέους - Οιδίπους επί Κολωνώ**



Μια πολύ σοβαρή διάσταση του ναυαγίου του «Prestige» και τη συνακόλουθη τεράστια ρύπανση των ισπανικών ακτών έχει εντελώς αγνοηθεί, αφορά δε την προκλητική και κατάφωρη παραβίαση, από τις ισπανικές αρχές, θεμελιώδους κανόνα του διεθνούς ναυτικού δικαίου και της παγκόσμιας ναυτικής παράδοσης.

Σύμφωνα, ειδικότερα, με τη Διεθνή Σύμβαση περί Επιθαλάσσιας Αρωγής - IMO 1989, ένα κράτος οφείλει να παρέχει κάθε δυνατή συνδρομή σε πλοίο που κινδυνεύει πλησίον των ακτών του.

Στην εισαγωγή, όπου περιγράφονται οι θεμελιώδεις στόχοι της σύμβασης, τονίζεται με έμφαση ότι:

«Η αποτελεσματική και έγκαιρη αρωγή συμβάλλει τα μέγιστα στη διάσωση πλοίου, φορτίου, επιβαίνοντων, καθώς και στην προστασία του περιβάλλοντος».

Ακολούθως, στο άρθρο 11 - Co-operation αναφέρεται: «Οσάκις ρυθμίζουν ή αποφασίζουν επί θεμάτων επιθαλάσσιας αρωγής, όπως είναι η υποδοχή σε λιμένα καταφυγής του κινδυνεύοντος πλοίου ή η παροχή συνδρομής στους ναυαγοσώστες, οφείλουν τα κράτη να συνεργάζονται με τους ναυαγοσώστες, τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη και τις τοπικές αρχές, εξασφαλίζοντας αποτελεσματική και επιτυχή παροχή βοήθειας, με στόχο τη διάσωση ζωής και αγαθών που είναι σε κίνδυνο, καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος».

Η περί ου ο λόγος διάσταση του κρίσιμότερου αυτού θέματος δεν απασχόλησε τα ΜΜΕ, τους φορείς της μεγάλης μας ναυτιλίας ή τους πολιτικούς, που αυτοεγκλωβί-

στηκαν σε «διπύθμενους» λαϊκισμούς και ευφυολογήματα. Με την -σωστή δυστυχώς- πεποίθηση ότι απευθύνονται σε λαό μεταλλαγμένων ποδοσφαιροφίλων, που κάποτε -και από αρχαιοτάτων χρόνων- ήταν ναυτικός. Στην απίστευτη, για ναυτική χώρα, έντονη δημόσια αντιπαράθεση, δεν ακούστηκε φωνή φροντίδας ή αναφοράς στο δημόσιο συμφέρον. Ότι η ναυτιλία είναι εθνικό θέμα, συλλογικό επίτευγμα. Και συμφέρει! Δίνει ψωμί σε ναυτεργάτες, λιμενεργάτες, νηογνώμονες, τράπεζες, ναυπηγεία, λιμενικούς και σε πολλούς άλλους. Ακόμη και σε... εφοπλιστές.

Υπολογίζεται ότι για κάθε μέλος του πληρώματος άλλοι τέσσερις ζουν, εκτός πλοίου, απ' το πλοίο. Χάρης δε στο αθούρως εισαγόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα, εισάγουμε, καταναλώνουμε, ή υπερκαταναλώνουμε, απαραίτητα ή περιττά πολυτέλειας αγαθά. Κι αυτό ενδιαφέρει τους πάντες, από τον επιτήδριο «επενδυτή» του Χ.Α. που κυκλοφορεί με πολυτελέστατο αυτοκίνητο, μέχρι τον υψηλότερα ιστάμενο αργοποϊμένα των Αγράφων, για τον οποίο το εισαγόμενο... αγροτικό* του είναι είδος πρώτης ανάγκης.

Το ποδόσφαιρο είναι ο βασιλιάς των σπορ, αλλά η ενασχόληση με τον αθλητισμό δεν θα 'πρεπε να εμποδίζει την αγάπη προς τα θαλάσσια έργα, του λαού αυτού, με την πιο μακρά ναυτική παράδοση, που ζει τόσο κοντά σε μια υπέροχη θάλασσα. Με 16.600 χιλιόμετρα μήκος ακτών, πάνω από 8.000 νησίδες και βραχονησίδες και τη μεγαλύτερη ναυτιλία στον κόσμο. Χρειάστηκαν



ασφαλώς προκλητική αδιαφορία της Πολιτείας, πείσμων προσπάθεια των συντεχνιών και των ΜΜΕ και... άφρονες επιχορηγήσεις από την Ε.Ε., ώστε να ξεχάσουμε ότι υπάρχουν θάλασσα και βαπόρια, όπου διαπρέπουμε. Κι ας μη γίνει λόγος για επιδοτούμενες δραστηριότητες και καλλιέργειες προϊόντων που ουδείς επιθυμεί να αγοράσει.

Επιχορηγήσεις διεκδικούν -και μαχητικά- περίπου οι πάντες, άνευ δε τούτων, ούτε χρυσωρυχείο δεν προκόφτει στην πατρίδα του Γουλιμή! Η Πολιτεία ουδέποτε μεν δυνήθηκε να συμπαρασταθεί στη Μεγάλη μας Πολυεθνική - που ουδέποτε πρόβαλε τέτοιου είδους διεκδικήσεις.

Και αιφνιδιάστηκε που η Πολιτεία την οδήγησε στο θυσιαστήριο της εξωτερικής μας πολιτικής, προκειμένου να εξευμενίσει τους μεγάλους της Ε.Ε., να τους εξιλεώσει απ' τις αμαρτίες τους και να συμπαρασταθεί στο λαϊκισμό τους.

Όπως οι Αχαιοί οδήγησαν την Ιφιγένεια στο βωμό, για να πνεύσουν ούριοι άνεμοι, να κινήσουν για τις απέναντι ακτές της Ιωνίας. Ήταν θέμα... εξωτερικής πολιτικής.

Καθ' όσον αφορά το «εθνικό» μας -ωραίο, πλην βάνουσα παρεξηγημένο- σπορ, διατηρώ ζωντανή τη γλυκόπικρη ανάμνηση των απεριόριστα δύσκολων κατοχικών και μετακατοχικών χρόνων («των ολόχλωρων καρδιών»).

Νηπιακοί, αλλά με ασυγκράτητο, τρέχαμε, ενθουσιασμό, να στηρίξουμε τους καταπληκτικούς ποδοσφαιριστές - νηπιακοί κι αυτοί- του αήπτητου Φωστήρα (Σφαγεία νυν Ταύρος).

Παίζανε αμισθί με τέχνη και αυταπάρνηση στο Ξερό γήπεδο, χωρίς σκουλαρίκι ή μαλλί Σαμουράι. Ούτε μοτοσάκo δεν είχαν, πολύ δε λιγότερο Cherokee-four wheel drive.

Δεν ήμαστε φανατικοί ούτε αποκλειστικά «οπαδοί», πολύ δε αργότερα μεταλλάχθηκαν οι μεν ομάδες σε επι-

χειρήσεις, οι δε «φίλαθλοι» σε ταραχοποιούς. Συνήθη θέματα έκθεσης, στο γυμνάσιο, ήταν: «Ελλάς και Ναυτιλία», «Η Ναυτιλία εν ειρήνη και εν πολέμω», «Η Ναυτιλία στον αγώνα της Παλιγγενεσίας» κοκ. κοκ. Μεγαλώναμε με το όνειρο της φυγής, «σ' άλλη γη, σ' άλλα μέρη». Πολλοί υλοποιήσαμε το όνειρό μας και μετά χρόνια συναντιόμαστε στα λιμάνια του κόσμου ή συνομιλούσαμε στο πέλαγος από βαπόρι σε βαπόρι με τον ασύρματο. Δύσκολα τα μέσα της εποχής, αλλά η ναυτιλία έζησε καλά κι εμείς καλύτερα. Θέματα που στρέφουν το ενδιαφέρον της νεολαίας στη θάλασσα δεν βλέπουμε πια στις Πανελλήνιες ή στους διάφορους διαγωνισμούς (του ΑΣΕΠ π.χ.), όπου συνήθως διαπομπεύεται δημοσίως η δημόσια παιδεία μας, που είναι «δημόσιο αγαθό».

Μια δεύτερη σοβαρή διάσταση του θέματος «Prestige» είναι η παρέμβαση της Ε.Ε. στις αρμοδιότητες του IMO (International Maritime Organization) και η, ως εκ τούτου, υπονόμηση αυτού. Η απόσυρση των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος και το σχετικό χρονοδιάγραμμα, όπως και κάθε θέμα κανονισμών και μέτρων ασφαλείας στη θάλασσα, αποτελούν σαφή αρμοδιότητα του οργανισμού IMO, όπου το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο όφειλε να παραπέμψει το θέμα. Στόχος του IMO είναι να είναι ομοιογενείς και ενιαίοι οι ανωτέρω κανονισμοί, και ο τελευταίος δε Φιλιππινέζος ναυτόπαις αντιλαμβάνεται ότι, εάν άλλοι κανονισμοί ισχύουν στην Ευρώπη, άλλοι στην Αμερική κοκ., δεν μπορεί να λειτουργήσει η διεθνής ναυτιλία.

Υπάρχει η τάση, παρά ταύτα, να λαμβάνονται μονομερή μέτρα και «παρεμβολές» από κράτη ή ομάδες κρατών στο έργο του IMO, που δημιουργούν σύγχυση και αβεβαιότητα ως προς το τι ισχύει και πού.

Πρόσφατο παράδειγμα περιφρόνησης και υπονόμησης του IMO είναι τα μονομερή μέτρα κατά της τρομοκρατίας (Antiterror decrees) που πήραν οι ΗΠΑ. Και το ίδιο, στο παρελθόν, έπραξαν με τους κανονισμούς



OPA '90 (Oil Pollution Act - 1990). Και ως μην επεκταθούμε στη βάναιση υπονόμησης (προς μέγα και δικαιολογημένο κακοφάνισμό της Ε.Ε.) του ΟΗΕ, υπηρέσια του οποίου είναι ο ΙΜΟ.

Η απαίτηση των οργανισμών αυτών έχει δημιουργήσει άγχος στην Ε.Ε., που όμως έσπευσε να συνεργήσει στην υπονόμηση του ΙΜΟ. Ο ΙΜΟ είναι όμως πολύτιμο όργανο για τη διεθνή ναυτιλία, και δη την ελληνική. Αλλά οι κύριοι Σιράκ και Αθάνρ έδωσαν προτεραιότητα στις προσωπικές τους πολιτικές επιλογές. Ουραγός και η προεδρεύουσα ναυτική υπερδύναμη.

Σταθερά, και πολύ σωστά, η ναυτική πατρίδα μας ανέκαθεν ήταν κατά τέτοιων περιφερειακών «παρεμβολών». Αυτή η ουσιαστική αρχή εγκαταλείφθηκε στην προκειμένη περίπτωση, αλλά κι εδώ φωνή δεν ακούστηκε για την ανοικτή αυτή αλλαγή πλεύσης.

Μία τρίτη διάσταση της περί ου ο λόγος θλιβερής ιστορίας είναι η εξής, που εναργώς δηλοποιεί ότι ένα απλό, σχετικά τεχνικό καθαρά πρόβλημα μετατράπηκε σε πολιτικό και δυσεπίλυτο.

Από έτους και πλέον ζήτησε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο να ορίσουν, μέχρι 1/7/03, τα κράτη-μέλη, λιμένες ή όρμους καταφυγής πλοίων εν κινδύνω. Το δε περιστατικό «Prestige» κατέδειξε πόσο είναι τούτο θέμα απόλυτης προτεραιότητας. Αλλά μόνο τρεις χώρες παρουσίασαν σχετικές προτάσεις, και ως φαίνεται οι ημερομηνίες θα μετατεθούν επ' αόριστον.

Αλλά σε μίαν ακόμη διάσταση του ίδιου θέματος θ' αναφερθώ.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα συμβάλλει με U.S. \$8,5 δισ. ετησίως στην οικονομία μας, καλύπτοντας πάνω από το 1/5 του ελλείμματος στο ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών. Αποτελεί παράδειγμα (προς μίμηση που πρέπει να προβάλλεται επιμόνως και όχι να περιφρονείται εμπράκτως) ανταγωνιστικότητας στο διεθνή στίβο, σε αντίθεση με πολλές άλλες βιομηχανίες μας. Πόσω μάλλον αφού υστερούμε θεαματικά στο θέμα ανταγωνιστικότητας, και ΟΝΕ χωρίς ανταγωνιστικότητα σημαίνει ανεργία και άλλα δεινά. Μακάρι ο λαϊκισμός να μη μας εμποδίσει κάποτε να το καταλάβουμε.

Και λίγα λόγια για τη σύγχρονη γαλλική υποκριτική τέχνη.

Ο πρόεδρος Σιράκ, προκειμένου να εξοβελίσει εδώ και τώρα τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος, κατηγορησε με ιερή αγανάκτηση τις σημαίες «ευκαιρίας» που τα φιλοξενούν, καθώς και άλλα «σαπισκάραβα». Και που αδιαφορούν προκλητικά για την ασφάλεια στη θά-

λασσα, την τήρηση των κανονισμών και την προστασία του περιβάλλοντος. Αλλά η Γαλλία διαθέτει ήδη ένα νηολόγιο ευκαιρίας (νήσος Kerguelen στο νότιο Ινδικό). Η δε υπουργός Μεταφορών της Γαλλίας κα Dominique Busserau ανακοίνωσε πριν από λίγο καιρό (30.04.03) ότι ιδρύει και νέο νηολόγιο ευκαιρίας - French International Registry, FIR, με σημαντικά κίνητρα, φυσικά γαλλικά σημαία, μόνο πλοίαρχος και υποπλοίαρχος Ευρωπαίοι, σχεδόν καθόλου φόροι και πολύ χαμηλές (επιδοτούμενες) ασφαλιστικές εισφορές.

Στο θέμα της εσπευσμένης απόσυρσης των δεξαμενόπλοίων μονού τοιχώματος, άλλη, πιο λογική και συντηρητική, ήταν η θέση του υπουργείου Ναυτιλίας, η δε εντολή αλλαγής πορείας ήρθε «άνωθεν».

Στο άλλο μείζον θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης (νέος σχετικός ν. 3153/03)- επίσης άλλη, τολμηρή και ρηξικέλευθη, ήταν η θέση του τ. υπουργού Γ. Ανωμερίτη. Αφού προσωπικά, και με τη συνδρομή φυσικά των συνεργατών του, μελέτησε προσεκτικά και κατάλαβε το θέμα, εξήγγειλε εκσυγχρονισμό - «από μηδενική βάση». Αλλά ο πιο πάνω νόμος δεν οδηγεί σε τέτοια εξέλιξη**. Και σ' αυτό το θέμα σημειώθηκε αλλαγή πορείας, μόνο που εδώ η «εντολή» ήρθε... κάτωθεν: Από τις κρατικοδίαιτες συντεχνίες, που συνιστούν ένα χθόνιο ΟΜΚ***.

Και η απειλή είναι εδώ γενικότερη. Ακκίζεται η χώρα μας, φορώντας επιδεικτικά την Ευρωζώνη, μεταξύ σοβαρών χωρών με εύρωστες ανταγωνιστικές οικονομίες. Ενώ η δική μας οικονομία είναι ελλιποβαρής (οι πολίτες υπέρβαροι) υπό τη συνεχή απειλή αυτού του μοιραίου ΟΜΚ και, ήδη, δείχνει, η ακριβή αυτή Ζώνη να μας πέφτει κάπως φαρδιά και αιτίαση.

Μπορεί, παρ' όλα αυτά να μην είμαστε εντελώς μεταλλαγμένοι, υπερασπιζόμαστε τις ελευθερίες και τα δικαιώματά μας, όχι όμως και τις υποχρεώσεις μας, εκλέγουμε τους πολιτικούς που μας ταιριάζουν και αισιοδοξούμε. Παρά την κάποια πολιτική αστάθεια τα τελευταία 3 χιλιάδες χρόνια.

Υποσημειώσεις:

* Αν, στωϊκή αναγνώστη μου, ακούσεις, σε καφενείο της ορεινής υπαίθρου, την εντολή «ένα αγροικό!», να μην υποθέσεις ότι ο χωριανός παραγγέλνει το αυτοκίνητο των αγροικών του αναγκών. Ούσις αφορά η εντολή. Κι ως σημειωθεί -για να μη νομισθεί ότι η ναυτιλία είναι η μοναδική μας πρωτιά- ότι, σύμφωνα με πρόσφατη στατιστική του οργανισμού Scotch Whisky Association, η χώρα μας, με 38 εκατομμύρια μπουκάλια ετησίως, είναι παγκοσμίως πρώτη στην κατά κεφαλήν κατανάλωση του εν λόγω ελιξήριου.

** Ο νέος ν. 3153/03 για τη Ν.Ε. ανοίγει μια ρωγμή στο εικοσιπενταετές κρατικό μονοπώλιο και γενικά αποτελεί -διστακτικό έσω- βήμα εξέλιξης στο κρίσιμο αυτό θέμα.

*** ΟΜΚ - Όντο Μαιζικής Καταστροφής.



GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΕΤΗΝ 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



Παρακολουθήστε τις εξελίξεις από
τη νέα ιστοσελίδα του βραβευμένου περιοδικού.

Αποκτήστε άμεσα
όλες τις απαραίτητες
πληροφορίες σε θέματα:

- ποντοπόρου ναυτιλίας
- ακτοπλοΐας
- αγοραπωλησιών
- αερομεταφορών

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. 204/2002 ΕΤ. 6-7/2002 • ΤΙΜΗ 5,90

Ναυτική ασφάλεια:
Προτεραιότητες και
δεσμεύσεις

Εκπαίδευση ετοιμότητας
με τη Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών
της Εθνικής Σημασίας
αυτοδρόμι των εξελίξεων

naftikachronika.gr



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



Ο καιρός νικητής στο 40ο ράλι Αιγαίου

Με την απονομή των επάθλων, στις εγκαταστάσεις της Ναυτικής Διοίκησης Αιγαίου στον Πειραιά, σφραγίστηκε η λήξη του 40ου ράλι Αιγαίου.

Το 40ο ράλι διεξήχθη κάτω από ιδιαίτερα αντίξοες καιρικές συνθήκες αφού ο δυνατός βόρειος άνεμος, που έπνεε κατά τη διάρκεια της τελευταίας ισοδρομίας (Μήλος-Βουλιαγμένη), διαμόρφωσε ριζικά τη σειρά της κατάταξης.

Στη βραδιά της απονομής ο πρόεδρος του Π.Ο.Ι.Α.Θ., κ. Ι. Μαραγκουδάκης, τίμησε το χορηγό του αγώνα TELESTET, για την προσφορά του στο Ράλλι Αιγαίου τα τελευταία χρόνια, το δε αναμνηστικό παρέλαβε ο κ. Γ. Τσαπρούνης, διευθυντής επικοινωνίας της εταιρείας.

Τα τελικά αποτελέσματα της κατηγορίας ISM είναι:
GUAPA, κυβερνήτης Ι. Μπεθάνης, βαθμοί: 20,5
ALPHA BANK, κυβερνήτης Θ. Τσουλφάς, βαθμοί: 21
ZANTINO-TELESTET: κυβερνήτης: Π. Στρούζας, βαθμοί: 22

Τα τελικά αποτελέσματα της κατηγορίας ORC είναι:
ASTARTI, κυβερνήτης Κ. Μαρκουλιδάκης, βαθμοί: 12,5
IONIA-CLIMAVENETA, κυβερνήτης Α. Δελγιώργης, βαθμοί: 18,5
NEFELI: κυβερνήτης: Κ. Αντωνόπουλος, βαθμοί: 24,5



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 μηχανήμα την ώρα και σύμφωνα με όλες τις υπάρχουσες διεθνείς προδιαγραφές.

Μπορούν να εκτελούν εργασία σε οιονδήποτε σημείο λόγω του ότι είναι τελείως φιλικά προς το περιβάλλον απορροφώντας από vacuum όλα τα κατάλοιπα της υδροβολής αφήνοντας 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 (δυσλίσθητρα, χημικά εργοστάσια κ.α.) και η ναυτιλία.



TURBOMED

ΧΥΘΗΡΙΟ • ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ • TURBO SERVICE



ΧΥΘΗΡΙΟ

- Χυτά ακριβείας
- Μέθοδος Lost Wax (χαμένο κερί)
- Ειδικά κράματα σιδηρούχα και μη σιδηρούχα
- Ανοξείδωτος χάλυβας
- Εξαρτήματα Βιομηχανίας και Ναυτιλίας

ΤΗΛ.: 210 4616001

FAX: 210 4616082

www.turbomed.gr

ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ

- Γενικές επισκευές μηχανών εσωτερικής καύσης
- Μηχανολογικές κατασκευές ακριβείας



TURBO SERVICE

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



>>> Άρθρο του πλοιάρχου Λ.Σ.
Αλέξανδρου Καρκαντζού

Πρότυπα - στόχοι για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων, στρατηγική προτεραιότητα του IMO

Προέδρου της Υποεπιτροπής Ευστάθειας
και Γραμμών Φόρτωσης (SLF) του IMO

Τα τελευταία χρόνια είχαμε τη δυσάρεστη εμπειρία σειράς σοβαρών ατυχημάτων σε διάφορες κατηγορίες πλοίων και κυρίως σε πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk carriers) και δεξαμενόπλοια (tankers). Ως πλέον νηρηρά παραδείγματα μπορούν να αναφερθούν οι ολικές απώλειες των πλοίων «Erika», «Flare», «Nakhodka», «MSC Carla», «Albion Two», «Leros Strenght», «Honghae Sanyo» και πρόσφατα «Prestige», με συνέπεια την απώλεια μεγάλου αριθμού ανθρώπων ζωών ή και πρόκληση εκτεταμένης ρύπανσης του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Από τις σχετικές διερευνήσεις των εν λόγω ατυχημάτων προέκυψε αβίαστα το συμπέρασμα ότι η κύρια και επαναλαμβανόμενη αιτία ήταν η αστοχία της μεταλλικής κατασκευής των πλοίων αυτών. Ως επιμέρους υποαιτίες μπορούν να αναφερθούν η φυσιολογική φθορά της μεταλλικής κατασκευής λόγω της χρήσης της στο θαλάσσιο περιβάλλον, η κόπωση των υλικών κατασκευής καθώς και η διάβρωση των μεταλλικών στοιχείων της δομής του πλοίου κυρίως λόγω του είδους των φορτίων που μεταφέρονται.

Τα προαναφερθέντα θα μπορούσαν ενδεχομένως να χαρακτηρισθούν ως «φυσιολογικά αναμενόμενα» και εν πάση περιπτώσει συνδεδεμένα με τη λειτουργία και τη χρήση των πλοίων. Το ως άνω ενδεχόμενο συμπέρασμα φαίνεται όμως να αστοχεί αν ληφθεί υπ' όψιν ο ικανός αριθμός προβλημάτων (π.χ. ρωγμές κ.λπ.) στη μεταλλική κατασκευή νεοαναπηγθέντων πλοίων, κυρίως δεξαμενόπλοιοι. Το γεγονός αυτό αποδεικνύει την ανάγκη για συνολική αξιολόγηση του φαινομένου της αστοχίας, η οποία οδηγεί στο θεμελιακό ερώτημα, δηλαδή αν η σχεδιαστική φιλοσοφία των πλοίων που

είχε υιοθετηθεί μέχρι σήμερα, κυρίως πεδίο δραστηριότητας των νηογυμνών, είναι πραγματικά επαρκής και επί πλέον οδηγεί στη ναυπήγηση πλοίων που μπορούν με επιτυχία να ανταποκριθούν στις σκληρές απαιτήσεις της εργασιακής τους ζωής.

Η τάση για «βελτιστοποιημένη» (optimized) σχεδίαση που έχει υιοθετηθεί κατά τις τελευταίες δεκαετίες, για λόγους κυρίως οικονομικούς, με χρήση της μεθόδου





των περασμένων στοιχείων, έχει οδηγήσει σε πολλές περιπτώσεις στη ναυπήγηση «οριακών», από πλευράς αντοχής, πλοίων με ελαχιστοποιημένες διαστάσεις των στοιχείων της μεταλλικής τους κατασκευής. Η κατά συνέπεια αναπόφευκτη θυσία της λογικής περισσεύας (redundancy) των διαστάσεων αυτών των στοιχείων μάς οδηγεί σε αρνητική απάντηση στο προαναφερθέν ερώτημα.

Με βάση τους προαναφερόμενους προβληματισμούς η χώρα μας, σε συνεργασία με τις Μπαχάμες, υπέβαλε πρόταση στην 77η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του IMO (28 Μαΐου - 6 Ιουνίου 2003) αναφορικά με την ανάπτυξη και υιοθέτηση από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό βασικών προτύπων - στόχων σχετικά με την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων. Στα αρχικά στάδια προτείναμε όπως τα εν λόγω πρότυπα αφορούν:

- Την σχεδιαστική φιλοσοφία των πλοίων με σκοπό την επίτευξη ικανοποιητικής αντοχής.
- Την σχέση προοπτικής ζωής (design life) και εργασιακής ζωής (fatigue life) των πλοίων.
- Τις μέγιστες επιτρεπόμενες τένουσες δυνάμεις και καμπτικές ροπές ευπαθών κατηγοριών πλοίων, όπως τα bulk carriers και τα tankers, και
- Την ελάχιστη επιτρεπόμενη κατά το διάμηκες αντοχή των ως προηγουμένως ευπαθών κατηγοριών πλοίων.

Η πρότασή μας έτυχε της υποστήριξης της μεγάλης πλειοψηφίας της επιτροπής και έγινε τελικά αποδεκτή από αυτή παρά την αντίδραση χωρών με σημαντική επιρροή στον IMO όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Γερμανία, η Αυστραλία, ο Παναμάς και η Λιβερία, που συντάχθηκαν με την πρόταση της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (IACS), η οποία παρά την κριτική που

ασκείται τελευταία από διάφορους κύκλους για το έργο των νηογνώμωνων, μελών της ή μη, υποστήριξε τη διατήρηση του status quo.

Επισημαίνεται ότι η στρατηγική πλέον ενασχόληση του Οργανισμού με την ανάπτυξη και υιοθέτηση βασικών προτύπων - στόχων για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων αποτελεί σταθμό στην ιστορία του IMO και προβλέπεται να διαμορφώσει ένα νέο πλαίσιο προληπτικής κανονιστικής λειτουργίας του, γεγονός που θα συντελέσει ιδιαίτερα στην αύξηση της μελλοντικής επιρροής του στα ναυτιλιακά δρώμενα. Αυτό βεβαίως δημιουργεί αυξημένες υποχρεώσεις για τη χώρα μας, ως προτείνουσας και επιτυχούσας. Κατ' ακολουθία απαιτείται η ουσιαστική συμβολή της στη με επιτυχία πλέον υλοποίηση της απόφασης της επιτροπής, διαδικασία που εκτιμάται μακρά και απαιτητική.

Σε αυτό το σημείο επιβάλλεται να σημειώσουμε τη θετική συμβολή της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας, αναφορικά με την αρχική συνειδητοποίηση του προβλήματος, γεγονός που αποδεικνύει ότι είναι ευαίσθητη σε θέματα που αφορούν τη ναυτική ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ότι έχει ποιοτικό προσανατολισμό.

Τελειώνοντας πιστεύουμε πως η αποδοχή από τον IMO ιστορικών πρωτοβουλιών της χώρας μας, σε συνδυασμό με το γεγονός της συμπερίληψης της ελληνικής σημαίας για δεύτερο συνεχές έτος -και μάλιστα με βελτιωμένα ποσοστά- στη «νέα» λευκή λίστα του PARIS MOU, αναδεικνύουν την ουσιαστική συμβολή της Ελλάδας στη νέα ναυτιλιακή πραγματικότητα και την εντάσσουν στην πρωτοπορία της κυρίαρχης πλέον παγκόσμιας τάσης για ποιότητα, διαφάνεια και ασφάλεια στις ναυτιλιακές μεταφορές.





Η ποιοτική αναβάθμιση της κυπριακής σημαίας θα συνεχιστεί

> > > Συνέντευξη του Κύπριου υπουργού Συγκοινωνιών και Έργων Κίκη Καζαμιά

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν στην 36η σύνοδο του Paris Memorandum of Understanding, τα αποτελέσματα για τη σημαία της Κύπρου δεν ήταν ενθαρρυντικά. Ποιος θεωρείτε ότι είναι ο λόγος για τα αποτελέσματα αυτά και πώς κατά την άποψή σας θα πρέπει να κινηθεί η πολιτική σας για την ποιοτική προώθηση της σημαίας της Κύπρου;

Να μου επιτρέψετε να διαφωνήσω μαζί σας. Τα αποτελέσματα για την Κύπρο, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν κατά την 36η σύνοδο του Paris MOU, ήταν αρκετά καλά. Κατά τη σύνοδο αυτή αποφασίστηκε η συμπερίληψη της Κύπρου ως συνεργαζόμενου μέλους (cooperating member) ενώ σύντομα θα εξετασθεί η πρόσδοος που έχει επιτευχθεί από την Κύπρο με σκοπό την ένταξή της στο Μνημόνιο ως πλήρες μέλος. Η πτωτική τάση του ποσοστού κατακρατήσεων των κυπριακών πλοίων σε λιμάνια χωρών-μελών του Paris MOU συνεχίστηκε και κατά το 2002, με αποτέλεσμα ο μέσος όρος κατακρατήσεων των κυπριακών πλοίων (7,43%) να είναι για δεύτερη συνεχή χρονιά χαμηλότερος του μέσου όρου κατακρατήσεων του Μνημονίου (7,98%). Σύμφωνα με την κατάταξη, η Κύπρος βρίσκεται αυτήν τη στιγμή προ της εξέδου της από τη Μαύρη Λίστα αφού είναι η χώρα με το χαμηλότερο excess factor. Η πολιτική για ποιοτική αναβάθμιση της κυπριακής σημαίας αναμένεται να συνεχιστεί.

Ποια είναι η θέση σας σχετικά με τις πρόσφατες πρωτοβουλίες της Ε.Ε. ως προς την εσπευσμένη

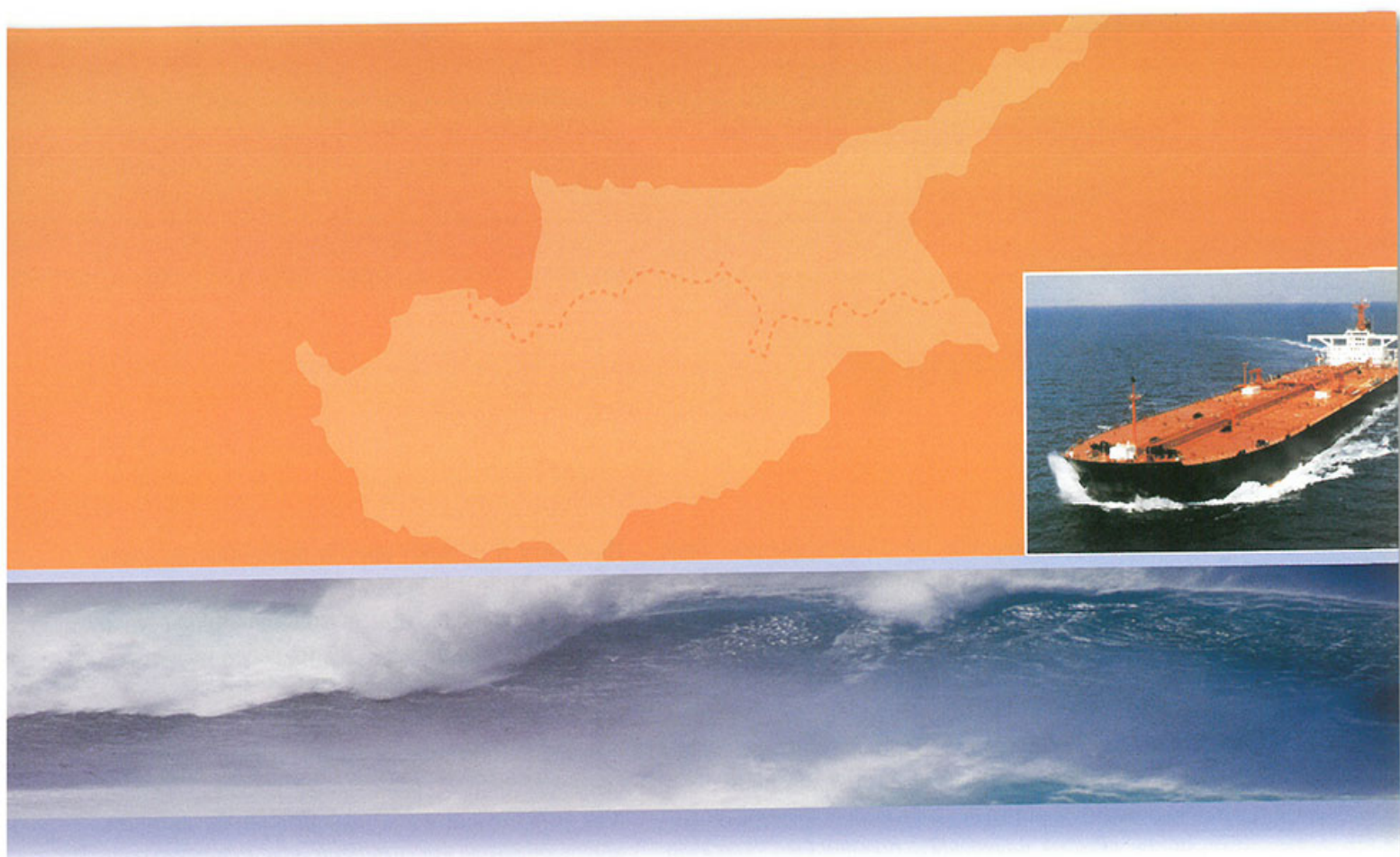
«Ήδη έχουμε τονίσει ότι η Κύπρος είναι έτοιμη να παίξει σωστά το σημαντικό της ρόλο ως το νοτιοανατολικότερο σύνορο της Ε.Ε. στον επόμενο μεγαλεπήβολο στόχο της Κοινότητας για διασύνδεση των διευρωπαϊκών δικτύων με τρίτες χώρες», αναφέρει ο Κύπριος υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων Κίκης Καζαμιάς, στη συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ν.Χ.». Μία συνέντευξη άκρως ενδιαφέρουσα στην οποία καταθέτει με ευθύτητα τις απόψεις του για το παρόν και το μέλλον της κυπριακής ναυτιλίας, ενώ ταυτόχρονα απαντάει σε καιρία ερωτήματα σχετικά με την πολιτική που θα ακολουθήσει και τις πρωτοβουλίες που θα αναλάβει για την ποιοτική προώθηση της σημαίας της Μεγαλονήσου.

απόσυρση των single hull tankers; Πιστεύετε ότι η Ε.Ε. προωθεί μια περιφερειακή ναυτιλιακή εις βάρος των πρωτοβουλιών του IMO;

Πάγια πολιτική της Κύπρου είναι να αποφεύγονται οι μονομερείς ενέργειες και οι ρυθμίσεις με περιορισμένη γεωγραφική ισχύ και να επιζητούνται συναινετικές αποφάσεις στο πλαίσιο του ΔΝΟ που να έχουν διεθνή ισχύ.

Ποια παρέμβαση έχετε ζητήσει από τα κοινοτικά όργανα ως προς το θέμα του αποκλεισμού της κυπριακής ναυτιλίας από τα τουρκικά λιμάνια; Πόσο έχει επηρεάσει το νηολόγιό σας η προκλητική αυτή στάση της Τουρκίας;

Το τουρκικό εμπάργκο σίγουρα έχει επηρεάσει την ελκυστικότητα του κυπριακού νηολογίου, αφού αρκετά



πλοία υπό κυπριακή σημαία που εκτελούσαν δρομολόγια σε τουρκικά λιμάνια αναγκάστηκαν να αλλάξουν σημαία.

Η ένταξη της Κύπρου στην Ενωμένη Ευρώπη αναμένεται να δημιουργήσει προοπτικές άρσης του εμπάργκο της Τουρκίας εναντίον των κυπριακών πλοίων, ενδεχόμενο που θα δημιουργήσει νέες προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη. Ήδη αρκετοί ομόλογοί μου υπουργοί σε διάφορα κράτη-μέλη της Ε.Ε., καθώς επίσης και αξιωματούχοι της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, μου έχουν κάνει ξεκάθαρο πως το τουρκικό εμπάργκο δεν μπορεί να συνεχιστεί γιατί η διάκριση αυτή κατά της Κύπρου θα σημαίνει πως η Τουρκία τραυματίζει κοινοτικά συμφέροντα. Είμαι σίγουρος πως στο σύντομο χρονικό διάστημα που απομένει μέχρι την πλήρη ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. θα ασκηθούν έντονες πιέσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση προς την Τουρκία και ευελπιστώ ότι το τουρκικό εμπάργκο θα αρθεί πολύ σύντομα.

Συμπερασματικά μπορώ να πω ότι πιθανή απόφαση για στενότερη συνεργασία της Τουρκίας με την Ε.Ε. περνάει και μέσα από την ανάγκη άρσης του τουρκικού εμπάργκο για την κυπριακή ναυτιλιακή σημαία.

Η τακτική ακτοπλοϊκή σύνδεση Ελλάδας - Κύπρου

έχει ως γνωστόν καταργηθεί τα τελευταία έτη. Από τη στιγμή που η Μεγαλόνησος σε λίγους μήνες θα αποτελεί το γεωγραφικά πιο απομακρυσμένο μέλος της Ε.Ε., θεωρείτε επιβεβλημένη την επιδότηση μιας τέτοιας σύνδεσης λαμβάνοντας υπ' όψιν την κοινοτική νομοθεσία και πολιτική στο θέμα αυτό; Είναι γεγονός ότι η τακτική σύνδεση Κύπρου - Ελλάδας με επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία έχει διακοπεί λόγω μειωμένης ζήτησης, που καθιστούν τη γραμμή μη συμφέρουσα οικονομικά. Δεν ευνοούνται κρατικές επιδοτήσεις αφού η Κύπρος και η Ελλάδα ως μέλη της Ε.Ε. ακολουθούν σχετικές κοινοτικές οδηγίες που είναι αυστηρές. Θα εξετάσουμε όμως τρόπους που θα καθιστούν βιώσιμη τη σύνδεση Κύπρου - Ελλάδας με επιβατηγά/οχηματαγωγά πλοία. Θα προτείνουμε στις Βρυξέλλες να συμπεριληφθούν οι σχετικές γραμμές στο σχέδιο «Marco Polo» έτσι που η σχετική επιδότηση του ιδιωτικού τομέα να προέλθει μέσα από το ειδικό κοινοτικό ταμείο που προωθεί εσωτερικές ευρωπαϊκές ναυτιλιακές γραμμές μικρών αποστάσεων.

Σύμφωνα με τα έως σήμερα στοιχεία που διαθέτετε, πόσο επηρέασαν τα πρόσφατα διεθνή γεγονότα τον κυπριακό θαλάσσιο τουρισμό;

Παρόλο ότι τα θέματα του τουρισμού δεν εμπίπτουν



στον τομέα αρμοδιότητας του υπουργείου μας, είναι γεγονός ότι ο τουρισμός στη Κύπρο έχει γενικά επηρεαστεί δυσμενώς λόγω των πρόσφατων διεθνών γεγονότων. Ελπίζουμε και ευχόμαστε η δραματική μείωση του πρώτου εξαμήνου να εξισορροπηθεί από σχετική αύξηση πριν από το τέλος του χρόνου. Μην παραγνωρίζετε, όμως, πως γενικότερα το τουριστικό ρεύμα στο χώρο της Ευρώπης είναι αρνητικά επηρεασμένο και από άλλους παράγοντες, όπως είναι η οικονομική ύφεση σε κύριους τουριστικούς προμηθευτές (Γερμανία και Αγγλία).

Με γνώμονα τη σημαντικότητα της ναυτιλίας για την εθνική σας οικονομία, αποτελεί προτεραιότητα της κυπριακής κυβέρνησης η τοποθέτηση μέλους στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή με γνώσεις ναυτιλίας; Θα επιθυμούσατε, ενδεχομένως, ο νέος Κύπριος επιτροπος να αναλάβει καθήκοντα Μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή;

Το θέμα του Κύπριου επιτρόπου και σε ποιον τομέα η Κύπρος θα ζητήσει να έχει μια πιο ενεργή εκπροσώπηση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι θέμα που θα απασχολήσει την κυβέρνηση. Τα κριτήρια τα οποία θα καθορίσουν τη δική μας επιλογή δεν έχουν ακόμη οριστεί. Εάν αποφασιστεί πως σημαντικό κριτήριο επιλογής θα είναι η εξειδίκευση και η ανάπτυξη σε κάποιον τομέα, τότε σίγουρα η ναυτιλία θα ήταν ένας από τους τομείς που προσφέρονται και δεν θα απέκλειε το γεγονός η Κύπρος να επιδείκνυε την προτίμησή της προς μια τέτοια επιλογή.

Ποιες είναι οι σκέψεις σας για το νέο κώδικα ISPS, που προφανώς επηρεάζει όλο το φάσμα και τους φορείς της ναυτιλίας;

Ο κώδικας ISPS θα τεθεί σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2004 και μέχρι τότε πρέπει να εφαρμόζεται αποτελεσματικά. Ήδη έχει αρχίσει η εκπαίδευση του προσωπικού και η εγκατάσταση εξοπλισμού τόσο στα κυπριακά πλοία όσο και στα λιμάνια για την υλοποίηση του κώδικα.

Ποια είναι η πολιτική που θα ακολουθήσετε σχετικά με τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων; Στο πλαίσιο της νέας πολιτικής που ανακοίνωσε πρόσφατα η Ε.Ε., ανοίγονται κάποιες προοπτικές για τις διεθνείς μεταφορές προς την Κύπρο;

Η Ε.Ε. δίνει ιδιαίτερη έμφαση στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, αφού με αυτόν τον τρόπο διευκολύνεται η σύνδεση μεταξύ κρατών-μελών ενώ παράλληλα γίνεται αποτελεσματικότερα και με περισσότερη ασφάλεια και φιλικότητα προς το περιβάλλον η μεταφορά φορτίων.

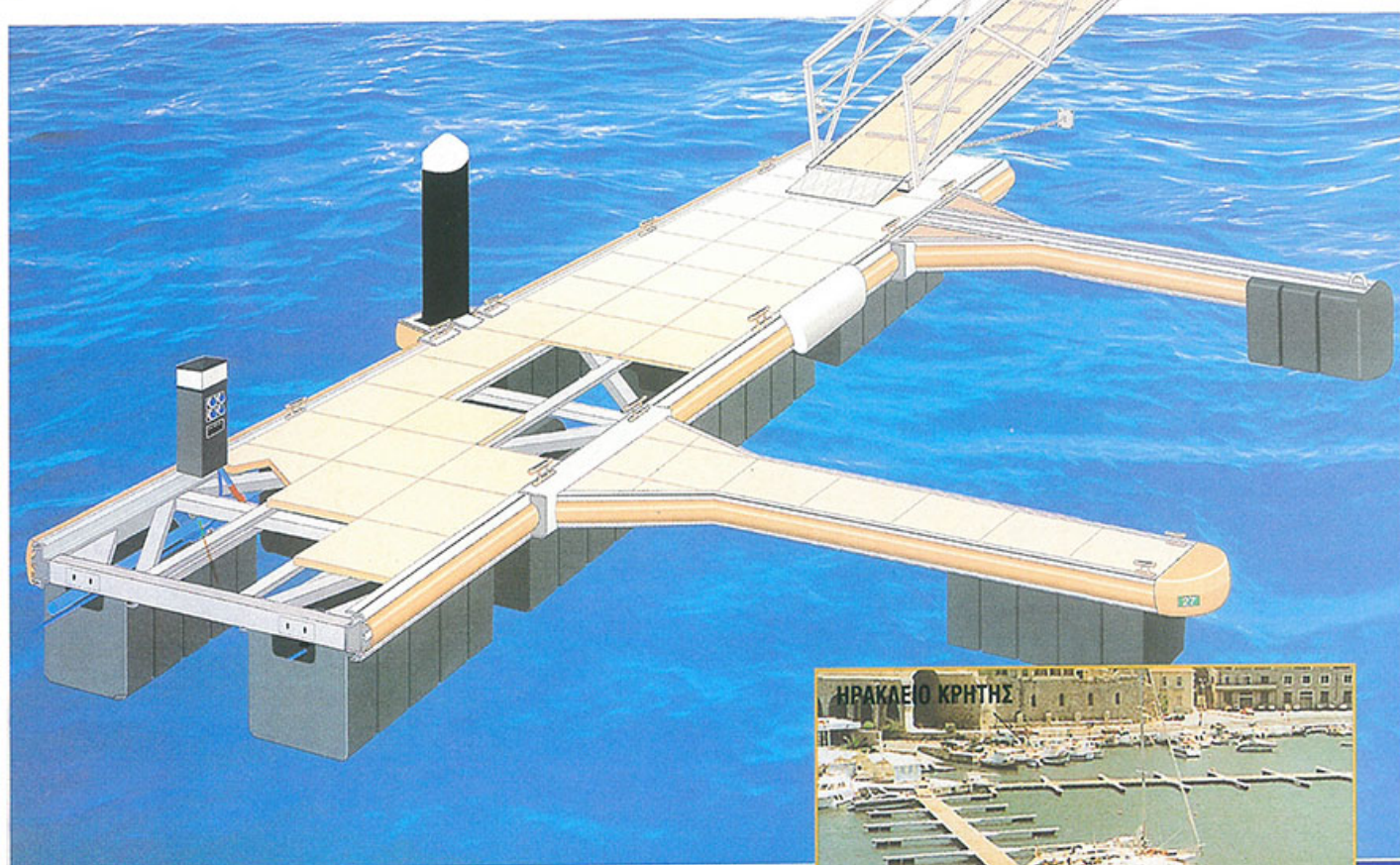
Οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αναζωογονούν τις περιφερειακές περιοχές, και η Κύπρος λόγω της γεωγραφικής της θέσης οπωσδήποτε μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη αυτού του τομέα μεταφορών, συνδέοντας τα ευρωπαϊκά λιμάνια με διάφορα άλλα λιμάνια που βρίσκονται σε μη ευρωπαϊκές χώρες, ιδιαίτερα στις μεσογειακές ακτές χωρών της Μέσης Ανατολής.

Για το σκοπό αυτό η κυβέρνηση θα εξετάσει το θέμα τόσο με τους αρμόδιους φορείς εντός της Κύπρου όσο και με τους αρμόδιους κοινοτικούς αξιωματούχους, για να καθοριστεί στρατηγική ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων που θα εξυπηρετούσε τα συμφέροντα και τους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κατ' επέκτασιν της Κύπρου.

Πέρα από τα πιο πάνω είναι σημαντικό να τονιστεί πως μια ενδεχόμενη λύση του κυπριακού προβλήματος θα έδινε την ευκαιρία μεγάλης άνθησης των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων μεταξύ Κύπρου και Τουρκίας.

Ήδη έχουμε τονίσει, κατά την τελευταία σύνοδο των υπουργών Μεταφορών της Ε.Ε., ότι η Κύπρος είναι έτοιμη να παίξει σωστά το σημαντικό της ρόλο ως το νοτιο-ανατολικότερο σύνορο της Ε.Ε. στον επόμενο μεγαλύτερο στόχο της Κοινότητας για διασύνδεση των διευρωπαϊκών δικτύων με τρίτες χώρες. Αυτό ισχύει τόσο για τη ναυτιλία όσο και για την πολιτική αεροπορία.

Η παγκόσμια λύση στην κατασκευή Πλωτών προβλητών και εξεδρών



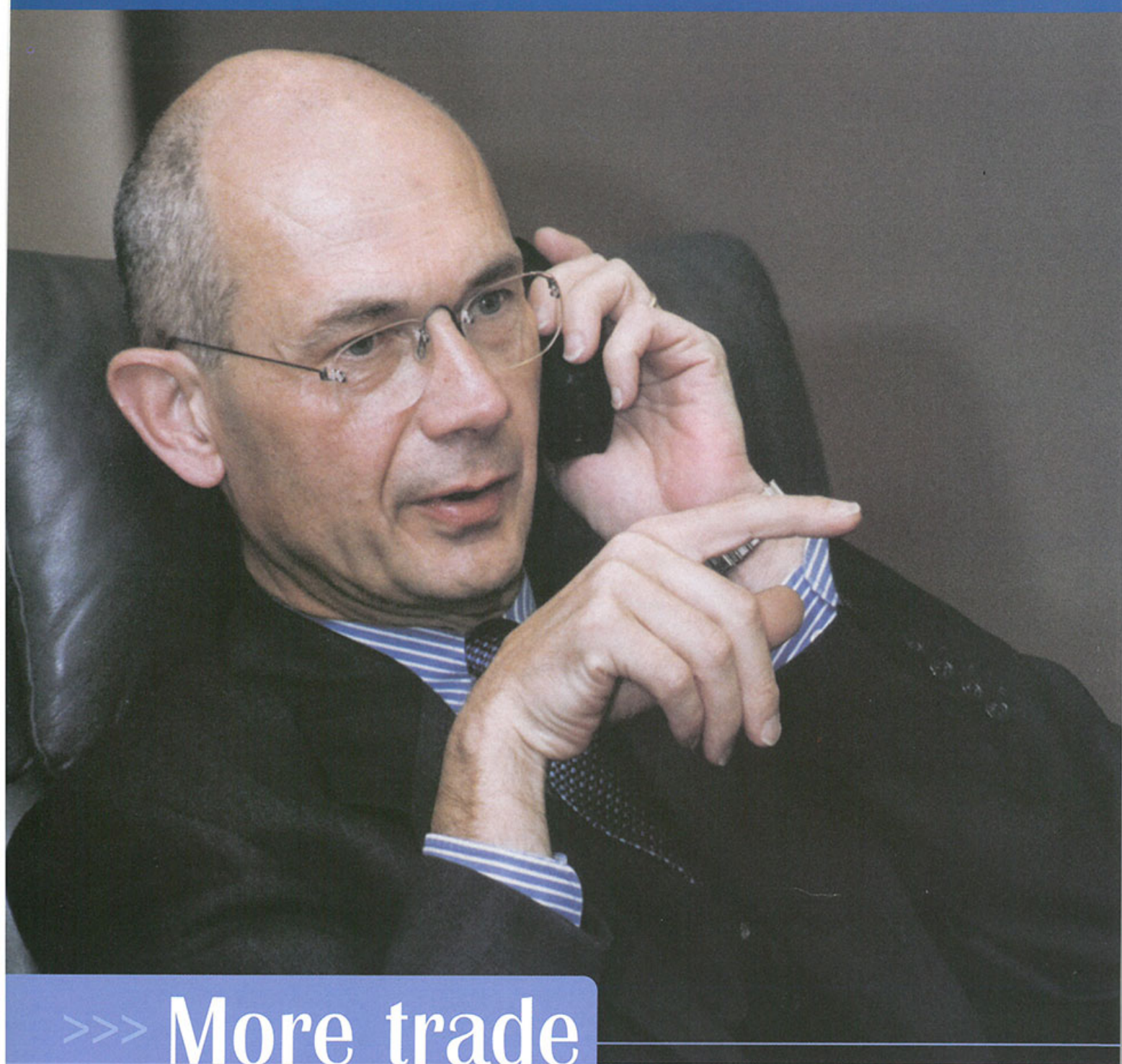
Η ψυχαγωγία, τα θαλάσσια sports,
το yachting, οι θαλάσσιες μεταφορές,
είναι οι τομείς που μας διαφημίζουν

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



ELITE YACHTING LTD
Αποκλειστικός αντιπρόσωπος για Ελλάδα και Κύπρο

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



>>> More trade

Άρθρο του Pascal Lamy, επιτρόπου Εμπορίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης

but fair trade

Η Ε.Ε. υποστηρίζει θερμά την άνοδο του εμπορίου. Η διεύρυνση του εμπορίου και η αύξηση των ευκαιριών για τις εταιρείες μας προκειμένου να παρέχουν υπηρεσίες, όπως οι ναυτιλιακές, σε τρίτες χώρες, είναι θέματα-κλειδιά της εμπορικής ατζέντας μας για τον 21ο αιώνα.



Οι Ευρωπαίοι παραγωγοί αγαθών και υπηρεσιών είναι έτοιμοι να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις της παγκοσμιοποίησης: οι προσπάθειες που πραγματοποιήθηκαν από επιχειρήσεις και κυβερνήσεις στην Ευρώπη στο πρόσφατο παρελθόν μάς έχουν φέρει σε πιο ανταγωνιστική θέση στις διεθνείς αγορές. Πάρτε για παράδειγμα τις βιομηχανίες χάλυβα και ναυπήγησης πλοίων: η δεκαετία του '80 ήταν δύσκολη γι' αυτές τις βιομηχανίες: Απολύσεις, κλείσιμο εταιρειών, δραστική μείωση της δυναμικότητας. Όλα αυτά για να μπορέσει να πραγματοποιηθεί η προσαρμογή τους στις νέες συνθήκες της αγοράς και να προαχθεί η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών εταιρειών. Η βοήθεια που προσφέρθηκε από τους ευρωπαϊκούς θεσμούς ήταν σημαντική ως προς την απορρόφηση των κραδασμών που προκλήθηκαν από τις αρνητικές επιδράσεις των γενικότερων αναδιαρθρώσεων.

Ωστόσο, δεν ακολούθησαν όλες οι χώρες το δρόμο που χάραξε η Ευρωπαϊκή Ένωση και τώρα προσπαθούν να ανταγωνιστούν τις διεθνείς αγορές με αθέμιτα μέσα. Ας πάρουμε για παράδειγμα τη βιομηχανία χάλυβα των ΗΠΑ, η οποία αντί να αντιμετωπίσει τις αναπόφευκτες αλλαγές από την κατάρρευση των δαπανηρών δυναμικότητων, επιμένει να απαιτεί από την αμερικανική κυβέρνηση τη χρήση γενικότερων «μέτρων» και «εργαλείων» εμπορικής «άμυνας» για την προστασία της αγοράς. Έπειτα από επανειλημμένες απαιτήσεις της συγκεκριμένης βιομηχανίας, πέτυχε η αμερικανική διοίκηση αύξησε σημαντικά τους δασμούς εισαγωγής χάλυβα, σε αντίθεση με τις υποχρεώσεις της προς τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (ΠΟΕ). Έπειτα από την καταγγελία που πραγματοποίησε μια συμμαχία ευρείας κλίμακας με επικεφαλής την Ευρωπαϊκή Ένωση, το συγκεκριμένο μέτρο καταδικάστηκε από τον ΠΟΕ.

Άλλο ένα καθαρό παράδειγμα της καταπάτησης των διεθνών κανονισμών είναι η Κορέα και η βιομηχανία της ναυπήγησης πλοίων. Η κορεατική κυβέρνηση, για να μπορέσει να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό των διεθνών αγορών, προωθεί μια πολιτική επιχορηγήσεων των ναυπηγείων της, σε πλήρη αντίθεση με τους κανονισμούς του ΠΟΕ.

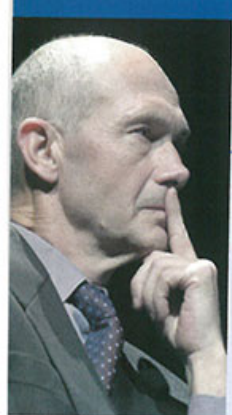
Μια εις βάθος έρευνα που πραγματοποίησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αποδεικνύει ξεκάθαρα τις επιπτώσεις στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία από την εφαρμογή των παραπάνω



πολιτικών. Με αυτόν το γνώμονα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζήτησε από τον ΠΟΕ, τον Οκτώβριο του 2002, να αποφανθεί για τη συμβατότητα των μέτρων αυτών με τους διεθνείς κανονισμούς για τις επιχορηγήσεις. Πιστεύω ότι σύντομα ο ΠΟΕ θα καταδικάσει τέτοιες πρακτικές και θα απαιτήσει από την Κορέα να βάλει ένα τέλος στο θέμα αυτό. Παράλληλα, έχει επιτραπεί στις ευρωπαϊκές κυβερνήσεις να βοηθήσουν, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, τα ναυπηγεία που έχουν επηρεαστεί από τις συνέπειες της πολιτικής της Κορέας. Εν τω μεταξύ, η Ε.Ε. εργάζεται σκληρά για την ανάπτυξη διεθνών κανονισμών με στόχο την αποφυγή καταχρηστικών πολιτικών που σκοπεύουν σε κρατικές επιχορηγήσεις στο συγκεκριμένο τομέα.

Ωστόσο, υπάρχουν και καλά νέα για τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει επί του παρόντος ξεκινήσει έναν κύκλο εμπορικών διαπραγματεύσεων, υπό τον ΠΟΕ, με την ονομασία «Αναπτυξιακή Ατζέντα της Doha». Αυτός ο κύκλος διαπραγματεύσεων έχει ως στόχο το άνοιγμα των αγορών για το εμπόριο αγαθών και υπηρεσιών σε παγκόσμιο επίπεδο και τη δημιουργία κανονισμών σε τομείς όπως αθέμιτες εμπορικές πρακτικές, ανταγωνισμός, διευκόλυνση εμπορίου ή επενδύσεων. Σκοπός είναι η εξασφάλιση ενός δίκαιου πεδίου δραστηριοποίησης τόσο για οικονομικά αδύναμες όσο και πλούσιες χώρες. Στο πλαίσιο αυτό, η Ε.Ε. δραστηριοποιείται με σκοπό το πλήρες άνοιγμα των ναυπηγικών αγορών τρίτων χωρών προς ευρωπαϊκές εταιρείες παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών. Οι ευρωπαϊκές εταιρείες παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών βρίσκονται σε πλεονεκτική θέση για να εκμεταλλευτούν τις αυξημένες ευκαιρίες σε παγκόσμιο επίπεδο.

Οι ικανές και αποδοτικές υπηρεσίες αποτελούν σημαντικούς παράγοντες στις σύγχρονες οικονομίες. Σε αγορές με ανεπτυγμένες υποδομές μεταφορών, οι χρήστες μεταφορικών υπηρεσιών μπορούν να επιλέξουν μεταξύ



Curriculum Vitae

Ο επιτροπος Pascal Lamy γεννήθηκε το 1947 στο Levallois-Peret της Γαλλίας.

Σπούδασε νομικά και κατέχει πτυχίο MBA. Ο κ. Lamy απεφοίτησε επίσης από την περίφημη ENA (Ecole Nationale d' Administration), η οποία θεωρείται η σπουδαιότερη σχολή δημόσιας διοίκησης της Γαλλίας.

Ο Γάλλος επιτροπος υπήρξε από το 1981 έως το 1983 σύμβουλος του κ. Jacques Delors στο γαλλικό υπουργείο Οικονομικών και από το 1983 έως το 1985 αναπληρωτής επικεφαλής του γραφείου του Γάλλου πρωθυπουργού Pierre Mauroy.

Από το 1985 έως το 1994 υπήρξε επικεφαλής του γραφείου του τότε προέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Jacques Delors.

Το 1994 υπήρξε ένας εκ των διευθυντικών στελεχών που επεξεργάστηκαν και προώθησαν την αναδιοργάνωση της Credit Lyonnais.

Στον πολιτικό στίβο, ο κ. Lamy έχει διατελέσει, από το 1985 έως το 1994, μέλος της κεντρικής επιτροπής του γαλλικού Σοσιαλιστικού κόμματος.

Το 1999 ορίζεται από τη Γαλλική Δημοκρατία ως μέλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Τα θέματα εμπορίου που διαχειρίζεται θεωρούνται εξαιρετικής σημασίας και προτεραιότητας για την Κομισιόν. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο κ. Lamy μαζί με τον κ. Michel Barnier είναι σήμερα οι δύο Γάλλοι επιτροποι στην Ε.Ε. αφού η Γαλλία είναι μία εκ των πέντε χωρών που εκπροσωπούνται με 2 μέλη. Ο επιτροπος έχει τιμηθεί με πολλές διακρίσεις και μετάλλια ενώ ανήκει στις Λεγεόνες της Τιμής της Γαλλίας, της Γερμανίας, του Λουξεμβούργου και της Γκαμπόν.



εναλλακτικών μεταφορικών μέσων (δηλ. οδικές ή θαλάσσιες μεταφορές) και διαφορετικά εμπορικά δρομολόγια ή ακόμα και πράκτορες (π.χ. σε λιμάνια). Αυτό έχει δημιουργήσει αυξημένες πιέσεις στις εταιρείες παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, καθώς επίσης και συνθήκες μεγαλύτερου ανταγωνισμού, οδηγώντας όλους τους εμπλεκόμενους φορείς στην ανάπτυξη καινοτομιών και ποιοτικών υπηρεσιών. Ωστόσο, και οι αγορές με περιορισμένη εμβέλεια μπορούν να απορροφήσουν επιτυχώς τη γόνιμη ανάπτυξη του ανταγωνισμού. Ένα παράδειγμα είναι το εμπόριο μεταξύ ανατολικής Αφρικής και Ευρώπης, όπου συμμετέχουν τουλάχιστον εννέα ναυτιλιακές εταιρείες και όπου τα freight rates έχουν μειωθεί δραστικά τα τελευταία χρόνια.

Οι εν εξελίξει διαπραγματεύσεις στον ΠΟΕ που αφορούν τις υπηρεσίες μεταφορών παρέχουν στις χώρες τη δυνατότητα να δημιουργήσουν ένα νομικό πλαίσιο και υπόβαθρο, με το οποίο θα εξασφαλίζεται η πρόσβαση σε αποδοτικές και ανταγωνιστικές μεταφορικές υπηρεσίες. Επί πλέον, το νέο νομικό πλαίσιο θα εξασφαλίσει και θα προσελκύσει τις απαραίτητες επενδύσεις για το συγκεκριμένο τομέα. Είναι αξιοσημείωτο ότι από τη στιγμή που οι παγκόσμιες οικονομίες εισπράξουν τα οφέλη από την ύπαρξη ολοκληρωμένων μεταφορικών δικτύων, το κόστος της μεταφοράς θα αντικατοπτρίζει τελικά μόνο ένα μικρό ποσοστό της τιμής που ο τελικός χρήστης και οι πελάτες πληρώνουν για το προϊόν.

Ελεύθερη πρόσβαση σε φορτία, αυξανόμενη επιλογή μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών και εταιρειών παροχής υπηρεσιών και η κατάργηση μεροληπτικών πρακτικών που αφορούν τη χρήση ανεπαρκών υποδομών, είναι τα κύρια ζητήματα για τις επερχόμενες διαπραγματεύσεις.

Η Ε.Ε. θα εργασθεί σκληρά κατά τους επόμενους μήνες για να εξασφαλίσει την επιτυχία του τρέχοντος κύκλου συνομιλιών του ΠΟΕ. Μέχρι το τέλος του 2004, στόχος μας είναι να φέρει ενθαρρυντικά νέα για τις οικονομίες μας. Μια νέα πρόκληση θα δημιουργηθεί στη συνέχεια για τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις.



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



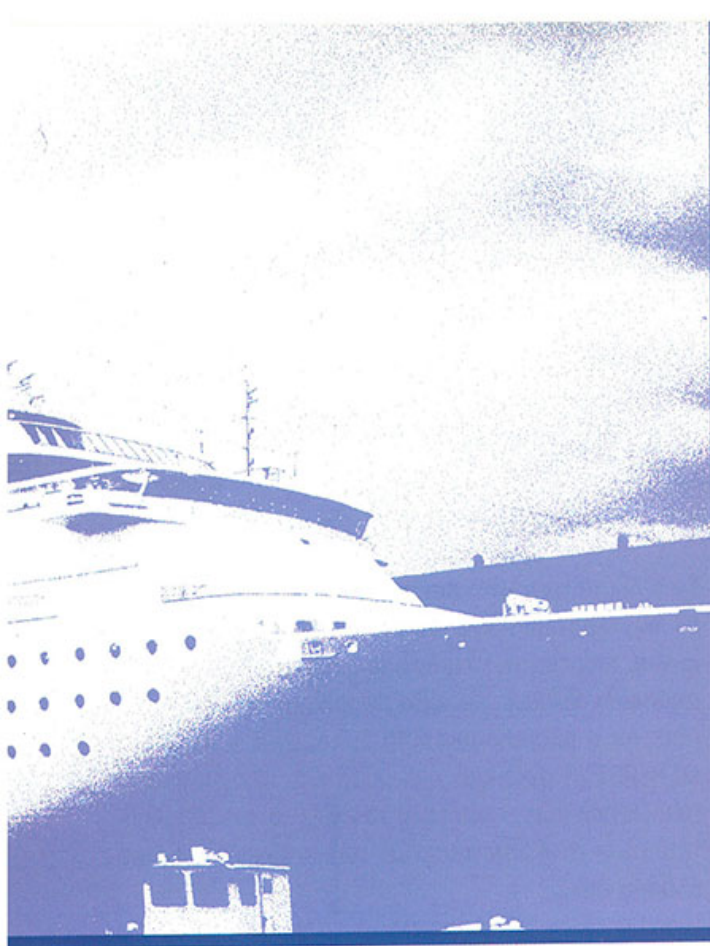
>>> Συνέντευξη του Απόστολου Καμαρινάκη

Αντιπλοίαρχου Λ.Σ., κλαδάρχη Κλάδου
Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων

Στόχος η διεύρυνση και εξειδίκευση του Κλάδου

Με στόχο τη διεύρυνση και εξειδίκευση του κλάδου ώστε να συνεισφέρει ακόμα περισσότερο στη ναυτιλία, οριοθετεί τις προτεραιότητές της νέας του προαγωγής ως κλαδάρχη, σήμερα του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, ο αρχιπλοίαρχος του Λ.Σ. Απόστολος Καμαρινάκης. Με μια πετυχημένη πολύχρονη διαδρομή στον τομέα κυρίως των λιμένων, ανέλαβε μία από τις πλέον νευραλγικές υπηρεσίες του ΥΕΝ, την πλέον ευάλωτη όπως τη χαρακτηρίζει ο ίδιος, για να συμπληρώσει: «Η ανάληψη καθηκόντων σε έναν τόσο ενδιαφέρων τομέα αποτελεί για μένα μια ιδιαίτερη πρόκληση.

Πιστεύω ότι όταν είσαι νεοφερμένος σε έναν τομέα, μπορείς απεριόριστος να προτείνεις ορισμένα μέτρα, συνδέοντας το όνομά σου με μια καλύτερη και αποτελεσματικότερη οργάνωση της υπηρεσίας».



Ποιες νέες αρχές θα προωθήσετε στη νέα σας επιτελική θέση; Σε ποια θέματα θα δώσετε προτεραιότητα;

Αναλαμβάνοντας τα νέα μου καθήκοντα, οριοθέτησα κάποιες αρχές, τις οποίες και προσπαθώ να υλοποιήσω. Το γεγονός που με εξέπληξε είναι ότι από τις πρώτες μέρες εργασίας μου στον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, όλοι μου ευχόντουσαν καλή τύχη, που πάντα χρειάζεται όταν κανείς αναλαμβάνει μια νέα θέση, αλλά την ευχή τη συμπλήρωναν και με το «να προσέχεις». Από τις πρωταρχικές προσπάθειές μου, οι οποίες αξίζει να σημειωθεί πως συνοδεύονται από την υποστήριξη της ηγεσίας του υπουργείου, είναι η βελτίωση της μέχρι σήμερα εικόνας της υπηρεσίας και η ανάλογη τοποθέτησή της στον κόσμο της ναυτιλίας στη θέση που της αξίζει. Αν και θα έλεγα ότι, ενώ οι άνθρωποι της ναυτιλίας καταλαβαίνουν τις προσπάθειες που γίνονται και τις κατανοούν, ίσως λείπει μια σωστότερη ενημέρωση προς το ευρύ κοινό και κυρίως το επιβατικό κοινό για το έργο που επιτελεί ο κλάδος. Ως προτεραιότητες θεωρώ ότι ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων πρέπει να εντείνει ακόμη περισσότερο τις έκτακτες επιθεωρήσεις. Θα προσπαθήσω, λοιπόν, με κάθε τρόπο να

ενταθούν αυτές οι επιθεωρήσεις ακόμα και εν πλω, ενώ παράλληλα θα πρέπει να ανέβει το επίπεδο του γνωστικού πεδίου των επιθεωρητών και αυτό θα επιτευχθεί μέσα από ειδικές εκπαιδεύσεις και μετεκπαιδεύσεις. Σκοπεύω, μάλιστα, να ξεκινήσω ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα σε συνεργασία με τους νηογνώμονες, προκειμένου το επίπεδο της εκπαίδευσης των επιθεωρητών (της υπηρεσίας) να ανέβει σε υψηλότερα επίπεδα.

Επίσης, οι επιθεωρητές θα φέρουν στη στολή τους συγκεκριμένα διακριτικά, με όνομα, βαθμό κ.λπ., έτσι ώστε να γνωρίζουν όλοι ποιοι είναι οι συγκεκριμένοι άνθρωποι που εκτελούν επιθεώρηση μέσα στο πλοίο. Παράλληλα, θα προσπαθήσουμε με κάθε τρόπο να ενταθούν οι επιθεωρήσεις γυμνασίων στα πληρώματα των πλοίων και αυτό διότι πιστεύω ότι πρέπει να βρίσκονται σε εγρήγορση και έτοιμοι ανά πάσα στιγμή.

Θα ακολουθήσουμε πιστά και απαρέγκλιτα τους κανόνες βάσει των οποίων γίνονται οι επιθεωρήσεις. Επίσης θα πρέπει να γίνεται ένας προέλεγχος, προκειμένου να ενημερώνονται οι πλοιοκτήτριες εταιρείες ότι, για παράδειγμα, ύστερα από 10 μέρες λήγει το πιστοποιητικό τους, να είναι έτοιμοι να το ανανεώσουν, ποια ακρι-



βώς πιστοποιητικά πρέπει να διαθέτουν κ.λπ. Διότι, κατά την προσφιλή συνήθεια του Έλληνα, φτάνουν την ίδια μέρα, μία ώρα πριν από τον απόπλου, για ανανέωση πιστοποιητικού. Αυτό είναι ένα μεγάλο πρόβλημα και γινόμαστε συχνά αποδέκτες των διαμαρτυριών του επιβατικού κοινού για την καθυστέρηση του απόπλου. Και αρχίζει μια κατάσταση, η οποία δεν είναι ευχάριστη για κανέναν. Για να το πετύχουμε αυτό, θέλουμε καλύτερη μηχανογράφηση σε όλους τους τομείς.

Θα δώσετε μεγαλύτερη έμφαση στον κλάδο της ακτοπλοΐας από αυτόν της ποντοπόρου;

Η ακτοπλοΐα αναμφίβολα είναι το πιο σημαντικό και ευαίσθητο κομμάτι ελέγχου των επιθεωρήσεων του κλάδου μας. Η μορφολογία της χώρας μας της προσδίδει ιδιότητες ξεχωριστές από άλλα κράτη της Ε.Ε. Ακτοπλοΐα για μας σημαίνει επικοινωνία του κόσμου των νησιών με την υπόλοιπη ηπειρωτική Ελλάδα. Είναι πάρα πολύ σημαντικό ο Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων να ασχοληθεί, όπως άλλωστε κάνουν και τα περισσότερα κράτη, με την έννοια της επιθεώρησης έκτακτα και ελεγκτικά. Η τακτική επιθεώρηση και η έκδοση των πιστοποιητικών πρέπει κατά κύριο λόγο να γίνεται από τους νηογνώμονες.

Από την άλλη πλευρά, προσπαθούμε να κάνουμε μια αποκέντρωση, διότι θα πρέπει να οργανώσουμε τα τοπικά κλιμάκια για να μπορέσει ο κόσμος να εξυπηρετηθεί καλύτερα αλλά και να αποσυμφορηθεί η κεντρική υπηρεσία. Όσον αφορά τώρα την ακτοπλοΐα και την ποντοπόρο ναυτιλία, υπάρχει μια σημαντική εξέλιξη.

Η ποντοπόρος ναυτιλία έχει φτάσει με όλες τις διατάξεις της Ε.Ε. να είναι πολύ ποιοτική, πολύ δυναμική. Έτσι, για μας είναι πλέον πολύ πιο εύκολο να την παρακολουθούμε ακόμα και στο εξωτερικό, όπου συχνά στέλνουμε επιθεωρητές στα πλοία. Επίσης, τα περισσότερα θέματα της ποντοπόρου καλύπτονται από τους νηογνώμονες. Αξίζει σε αυτό το σημείο να σας πω ότι με ένα προεδρικό διάταγμα που βρίσκεται σε εξέλιξη, δίνεται η δυνατότητα στους νηογνώμονες να ασχοληθούν και με την ακτοπλοΐα, αν και μέχρι στιγμής διαφαίνεται ότι δεν έχουν την παραμικρή επιθυμία! Θα ήθελα επίσης να σημειώσω ότι ο κλάδος δεν έχει μόνο το έργο της επιθεώρησης των πλοίων, αλλά επιθεωρεί και αυτούς τους οποίους έχει δώσει την εξουσιοδότηση για

να επιθεωρούν πλοία. Αυτό σημαίνει κράτος. Ελέγχο αυτούς που εξουσιοδοτώ αν κάνουν σωστά τη δουλειά τους.

Τα τελευταία χρόνια υπήρχαν διάφορα παράπονα από το επιβατικό κοινό και τα ΜΜΕ. Πρόβαλαν μια όχι και τόσο θετική εικόνα του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων. Πώς θα μπορέσετε να διασφαλίσετε ότι ο κλάδος αυτός θα λειτουργεί αντικειμενικά χωρίς τα αρνητικά της ελληνικής πραγματικότητας; Παράλληλα, ποια είναι τα εκέγγυα της ακεραιότητας και αντικειμενικότητας των επιθεωρητών του κλάδου σας;

Πιστεύω ότι σε μένα προσωπικά το Λιμενικό μου έδωσε άριστα εκέγγυα. Θέλω να πω, μάλιστα, ότι αυτό εξαρτάται από τη δυναμική που θα αναπτύξει ο καθένας κατά τη διάρκεια της καριέρας του. Το Λιμενικό Σώμα διαθέτει πολύ καλά και ικανά στελέχη, όπως αποδεικνύεται από όποια θέση υπηρέτησαν ή υπηρετούν, τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό. Δεν είναι τυχαίο ότι τόσα χρόνια στελέχη του Λ.Σ. αναπτύσσουν ιδιαίτερες δραστηριότητες σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας. Το Λ.Σ. έχει πολύ μεγάλες δυνατότητες, ο κόσμος του είναι ιδιαίτερα μορφωμένος, με μετεκπαιδευσεις οι οποίες γίνονται ανελλιπώς, με αποκλειστικό και μόνο γνώμονα τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών. Τα ίδια ισχύουν και για το πολιτικό προσωπικό που υπηρετεί στον κλάδο. Αναφορικά με τα διάφορα παράπονα που με ρωτήσατε, θα ήθελα να μου δώσετε κάποιο ικανό χρονικό διάστημα ώστε να διαπιστώσω αν δικαίως ακούγονται και σε μια νέα συνάντησή μας να είμαι σε θέση να σας απαντήσω.

Εκείνο το οποίο μπορώ να σας βεβαιώσω, είναι ότι θα κάνω το ανθρωπίνως δυνατόν ο κλάδος, και φυσικά το έμφυτο δυναμικό του, να λειτουργήσει αντικειμενικά προς κάθε κατεύθυνση, με έναν και μοναδικό σκοπό: «το δημόσιο συμφέρον, το συμφέρον του πολίτη και την ασφάλεια των πλοίων, μέσα στα όρια της νομιμότητας». Να είστε εκ προοιμίου σίγουροι ότι, εφόσον διαπιστώσω ότι δεν καλύπτονται στο έπακρο τα παραπάνω αναφερόμενα, θα ενεργήσω, όπως βεβαίως έκανα πάντα, προς κάθε κατεύθυνση, όπως επιτάσσει η θέση μου, η φιλοσοφία μου και η πολύχρονη παρουσία μου στο Λ.Σ.

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)

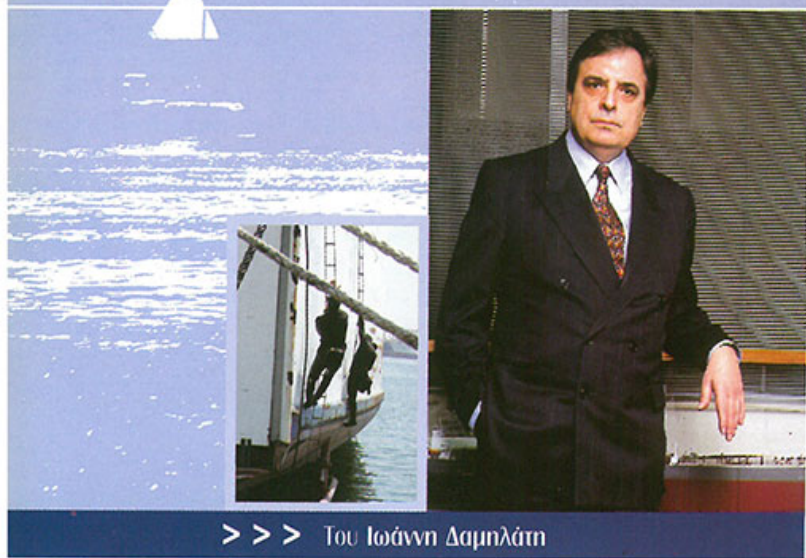
Germanischer Lloyd Hellas Survey E.P.E. - 85, Akti Miaouli - GR-18538 Piraeus/Greece
Phone: +30-(0)10-4290373 - Fax: +30-(0)10-4290350 - E-mail: gl-mea@gl-group.com

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

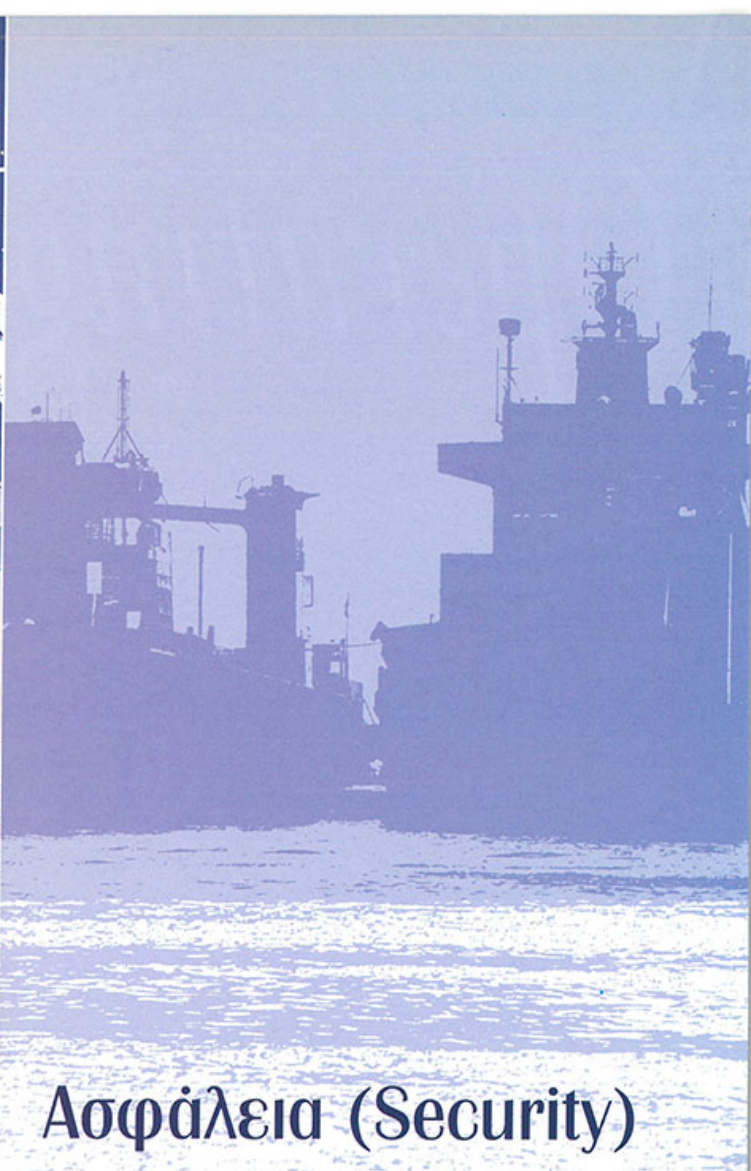


Germanischer Lloyd
O P E R A T I N G 2 4 / 7



>>> Του Ιωάννη Δαμιλάτη

Υποναύρχου Π.Ν. (ε.α.), διευθυντή Ασφαλείας/DPA
Kyklades Maritime Corporation



Ασφάλεια (Security) η νέα παράμετρος στην Εμπορική Ναυτιλία

Η απειλή κατά των πλοίων της εμπορικής ναυτιλίας δεν είναι ασφαλώς μια καινούργια υπόθεση. Τα πλοία πάντα αντιμετώπιζαν απειλές, που προέρχονταν κυρίως από την πειρατεία, η οποία σε προηγούμενους αιώνες ήταν η μεγάλη μαστίγα και που ακόμη και σήμερα υφίσταται, σε μικρότερη βεβαίως κλίμακα και μορφή, σε ορισμένες περιοχές του κόσμου.

Η τρομοκρατία ποτέ δεν εθεωρείτο σημαντική απειλή, ιδιαίτερα για τα πλοία μεταφοράς φορτίου. Οι όποιες ανησυχίες αλλά και τα μέτρα του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας (IMO), που υιοθετήθηκαν μετά τις επιθέσεις στο «Achille Lauro» το 1985 και στο «City of Potos» το 1989, αφορούσαν αποκλειστικά και μόνον τα επιβατικά πλοία.

Η τρομοκρατική επίθεση της Αλ Κάιντα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 ήλθε να ανατρέψει εντελώς την κατάσταση.

Οι κυβερνήσεις των ΗΠΑ, της Ευρωπαϊκής Ένωσης

και άλλων χωρών συνειδητοποίησαν ότι και τα πλοία, όπως τα αεροπλάνα και τα χερσαία μεταφορικά μέσα, μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τους τρομοκράτες σαν όπλα μαζικής καταστροφής. Επίσης, τα πλοία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για μεταφορά τρομοκρατών ή οπλισμού τους ή, ακόμη, όταν χτυπηθούν να προκαλέσουν εκατόμβες θυμάτων και εκτεταμένες οικολογικές καταστροφές ή σοβαρή διαταραχή των θαλασσιών μεταφορών σε κάποια περιοχή του κόσμου.

Η επίθεση κατά του γαλλικών συμφερόντων τάνκερ «Limburg» κοντά στις ακτές της Υεμένης, τον Οκτώβριο



του 2002, ήλθε να επιβεβαιώσει αυτές τις ανησυχίες. Έτσι, έπειτα από ισχυρότατες διπλωματικές πιέσεις και σε χρόνο ρεκόρ για τα δεδομένα του IMO, το Δεκέμβριο του 2002, κατά τη Διπλωματική Διάσκεψη στο Λονδίνο, ο οργανισμός υιοθέτησε τα μέτρα για την πρόληψη τρομοκρατικών πράξεων κατά πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων.

Συγκεκριμένα, η Διάσκεψη υιοθέτησε τις τροποποιήσεις στα κεφάλαια V και XI της SOLAS και στο νέο κεφάλαιο XI-2 του International Ship and Port Security Code (ISPS Code).

Σκοπός του ISPS Code είναι να δημιουργήσει ένα διεθνές πλαίσιο μέτρων που θα αυξήσουν τη ναυτιλιακή ασφάλεια (Security), μέσω των οποίων τα πλοία και οι λιμενικές εγκαταστάσεις θα συνεργάζονται για εντοπισμό και αποτροπή ενεργειών που απειλούν την ασφάλειά τους.

Η απόφαση του IMO και η υιοθέτηση ενός ακόμη διεθνούς κώδικα, που θα τεθεί σε ισχύ την 1-7-2004, δημιούργησε μια νέα παράμετρο στη ναυτιλιακή κοινότητα, που ήλθε να αναστατώσει και να προβληματίσει για μία ακόμη φορά τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Οι βασικές υποχρεώσεις που πηγάζουν για τις ναυτιλιακές εταιρείες και κάποιες σκέψεις για τη συμμόρφωση, μπορούν να συνοψιστούν στα ακόλουθα:

- Καθορισμός του αξιωματικού ασφαλείας της εταιρείας (Company Security Officer). Εκτιμάται ότι θα πρέπει να είναι κάποιο υψηλόβαθμο στέλεχος της εταιρείας, που να μπορεί να πάρει αποφάσεις ή να προτείνει λύσεις στη διεύθυνση της εταιρείας. Για μεσαίου μεγέθους εταιρείες, μια λύση ίσως είναι ο DPA σε παράλληλα καθήκοντα.
- Καθορισμός του αξιωματικού ασφαλείας κάθε πλοίου (Ship Security Officer). Και εδώ εκτιμάται ότι θα πρέπει να είναι υψηλόβαθμος αξιωματικός, πλοίαρχος ή υποπλοίαρχος με άμεσο βοηθό έναν ανθυποπλοίαρχο.
- Διενέργεια ελέγχου ασφαλείας (Ship Security Assessment) σε κάθε πλοίο, που θα πρέπει να γίνει από κατάλληλο επιθεωρητή με μεγάλη πείρα στα θέματα ασφαλείας.
- Εκπόνηση σχεδίου ασφαλείας (Ship Security Plan) και υποβολή του για έγκριση από την Αρχή της σημαίας. Το σχέδιο θα πρέπει να εκπονηθεί κατά πρόταση από την εταιρεία ασφαλείας που διενήργησε τον έλεγχο σε στενή συνεργασία με τον αξιωματικό

ασφαλείας.

- Εκπαίδευση των αξιωματικών ασφαλείας, των πλοιάρχων και πληρωμάτων καθώς και των επιθεωρητών με τον έλεγχο των πλοίων επιθεωρητών (Marine & Engineer Superintendents). Η εκπαίδευση θα πρέπει να γίνει σε σοβαρά κέντρα εκπαίδευσης νπογνωμόνων ή ιδιωτικών εταιρειών με πείρα σε θέματα ασφαλείας. Για εξοικονόμηση χρημάτων/χρόνου, οι εταιρείες ίσως θα πρέπει να οργανώσουν εκπαιδευτικά σεμινάρια στις εγκαταστάσεις τους.
- Προετοιμασία των πλοίων για πιστοποίηση, με εκπαίδευση επί του πλοίου και εκτέλεση ελέγχων (Internal Audits). Πρέπει να γίνει από τον αξιωματικό ασφαλείας της εταιρείας ή άλλους κατάλληλα εκπαιδευμένους επιθεωρητές (Superintendents).
- Επιθεώρηση για έκδοση από την Αρχή πιστοποιητικού International Ship Security Certificate (ISSC). Τα πλοία θα πρέπει απαραίτητα να εξοπλιστούν με τα παρακάτω:

- Automatic Identification System (AIS)

Συσκευή εκπομπής και λήψης που αυτόματα αναγνωρίζει το πλοίο, τον τύπο του, τη θέση, καθώς και πορεία/ταχύτητα.

Για τα υπάρχοντα πλοία, η εγκατάσταση πρέπει να γίνει κατά την πρώτη επιθεώρηση εξοπλισμού ασφαλείας (Safety Equipment) μετά την 01-07-2004 και το αργότερο μέχρι 31-12-2004.

- Ship Identification number

Ο αριθμός IMO θα πρέπει να χαρακτηρίσει σε περιοχή θέση (στην πρύμνη ή στις πλευρές πάνω από τη χαμηλότερη γραμμή φορτώσεως κ.λπ.). Συμμόρφωση μέχρι τον πρώτο προγραμματισμένο δεξαμενισμό μετά την 01-07-04.

- Ship Security Alert System

Σύστημα συναγερμού με δύο σημεία ενεργοποιήσεων, που να μεταδίδει σήμα συναγερμού στην Αρχή της σημαίας του πλοίου και στην εταιρεία. Η εγκατάσταση για τα υπάρχοντα πλοία πρέπει να γίνει μέχρι την πρώτη επιθεώρηση του ραδιοεξοπλισμού, μετά την 01-07-2004.

- Continoues Synopsis Record (CSR)

Οι Αρχές των σημείων θα εφοδιάσουν με CSR τα πλοία, στο οποίο θα καταγράφεται η ιστορία τους (πληροφορίες σχετικές με τα στοιχεία τους, τους πλοιοκτήτες, διαχειριστές, ναυλωτές, νπογνώμονες και εκδότες πιστοποιητικών ISM και ISPS κ.λπ.).



Η ενημέρωση θα γίνεται από τον πλοίαρχο και το έγγραφο θα παραμένει επί του πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής του. Για τα υπάρχοντα πλοία θα πρέπει να περιλαμβάνει πληροφορίες κατ' ελάχιστον από την 01-07-04.

- Διάφορες άλλες συσκευές που θα προκύψουν από τον έλεγχο ασφαλείας (Security Assessment), όπως συναγερμοί, ανιχνευτές μετάλλων, εκρηκτικών, μηχανήματα ακτίνων, κλειστά κυκλώματα τηλεοράσεως κ.ά. Από τις απαιτήσεις που περιγράφονται ανωτέρω, είναι προφανές ότι πρέπει να καταβληθούν πολύ μεγάλες προσπάθειες, τόσο από το επιφορτισμένο με το έργο αυτό προσωπικό των εταιρειών όσο και από τα πληρώματα των πλοίων, για την έγκαιρη συμμόρφωση. Επιχειρώντας μια σύγκριση μεταξύ του ISM και του ISPS, μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι υπάρχουν πολλές ομοιότητες όπως π.χ. διεθνής εφαρμογή, σύστημα διοικήσεως (management system), κοινή δομή ως προς τα στοιχεία και τις απαιτήσεις, ίδιες απαιτήσεις πιστοποίησης και επαληθεύσεως κ.λπ. Ασφαλώς υπάρχουν και διαφορές σε συγκεκριμένες λεπτομέρειες που αφορούν τον έλεγχο (assessment), τα σχέδια και την εκπαίδευση.

Η μεγάλη, όμως, και ειδοποιός κατά τη γνώμη μου διαφορά είναι ότι, με την εφαρμογή του κώδικα ISM, οι εταιρείες, ναί μεν οργανώθηκαν πολύ καλύτερα και βελτίωσαν ουσιαστικά τον τρόπο διεύθυνσεως των πλοίων τους, χωρίς όμως να χρειαστεί να αλλάξουν τις βασικές τους δραστηριότητες.

Ο κώδικας ISPS εισάγει κάτι καινούργιο στην εμπορική ναυτιλία, καλώντας όλους τους εμπλεκόμενους να εντάξουν στη σκέψη και νοοτροπία τους την απειλή της τρομοκρατίας, κάτι που ήταν σχετικά άγνωστο σε αυτούς έως σήμερα.

Η διαφορά αυτή αλλά και οι πολλές δυσκολίες υλοποίησης θα πρέπει να κατανοηθούν από τους πλοιοκτήτες και τα διευθυντικά στελέχη των ναυτιλιακών εταιρειών.

Οι απαιτήσεις του ISPS σε σύγκριση με τον ISM είναι ασφαλώς μικρότερες αλλά ο χρόνος συμμορφώσεως, μόλις 18 μήνες έναντι 4 και πλέον ετών, είναι πραγματικά οριακός, τη στιγμή που ακόμη και σήμερα, δηλαδή 12 μήνες πριν από την καταλυτική ημερομηνία, υπάρχουν πολλά αδιευκρίνιστα θέματα. Π.χ. δεν έχει γίνει ακόμη νομοθετική ρύθμιση από πολλές χώρες, δεν έχουν εξουσιοδοτηθεί αναγνωρισμένοι οργανισμοί ασφαλείας (Recognized Security Organizations), δεν

έχει εκδοθεί το μοντέλο εκπαίδευσσης (Model Course) από τον IMO και πολλά άλλα.

Η άποψη του γράφοντος είναι ότι θα πρέπει ο IMO να δώσει παράταση στην ημερομηνία συμμορφώσεως τουλάχιστον κατά 6 μήνες.

Ίσως ο νέος πρόεδρος του IMO, ο διακεκριμένος ναύαρχος του Λ.Σ. Ευθύμιος Μητρόπουλος, του οποίου η εκλογή προκάλεσε δικαιολογημένη υπερηφάνεια στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, θα μπορούσε να επανεκτιμήσει το ζήτημα ως προς το χρόνο υλοποίησης.

Μία άλλη παράμετρος του θέματος είναι ασφαλώς και το απαιτούμενο κόστος που θα πρέπει να καταβάλουν οι εταιρείες για την προετοιμασία και πιστοποίηση των πλοίων τους.

Ήδη στην αγορά, με αξιοθαύμαστη ταχύτητα ομολογουμένως, έχουν εμφανιστεί πάμπολες εταιρείες που προσφέρουν σχετικές υπηρεσίες, εκπαίδευση, καθώς και τα απαιτούμενα υλικά.

Στο σημείο αυτό χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή στην επιλογή των καταλλήλων, ώστε ο στόχος να επιτευχθεί μέσω καλών υπηρεσιών και αξιόπιστων υλικών, με λογικό κόστος.

Με δεδομένη την απαίτηση πιστοποίησης περίπου 55.000 πλοίων και το σχετικά μικρό χρονικό διάστημα συμμορφώσεως, εκτιμάται πως οι εταιρείες θα πρέπει να κινηθούν γρήγορα.

Πολλοί μέσα στη ναυτιλιακή κοινότητα έχουν εκφράσει τις έντονες αμφιβολίες τους στο κατά πόσο όλα αυτά τα μέτρα, η μεγάλη προσπάθεια και το κόστος θα έχουν πρακτικό αποτέλεσμα και θα αποτρέψουν ή προλάβουν τρομοκρατικές ενέργειες στα πλοία.

Πολλοί αναρωτούνται αν περιστατικά όπως αυτό του «Limbourg» θα μπορούσαν να αποφευχθούν ακόμη και με το τελειότερο σχέδιο ασφαλείας και το πιο εκπαιδευμένο πλήρωμα.

Όλες αυτές οι αμφιβολίες ασφαλώς είναι σε μεγάλο βαθμό δικαιολογημένες, όπως δικαιολογημένη είναι και η δυσανασχέτηση πολλών πλοιοκτητών, στελεχών εταιρειών, αλλά και κυρίως των πλοίαρχων των πλοίων, που καλούνται να επωμιστούν ένα ακόμα μεγάλο βάρος.

Ανεξάρτητα, όμως, από όλα αυτά, από τη στιγμή που ο IMO αποφάσισε, ανελαστική υποχρέωση όλων των εταιρειών είναι να συμμορφωθούν. Άλλωστε, έστω και μια τρομοκρατική επίθεση να αποτραπεί ή ακόμη και μια ανθρώπινη ζωή αν σωθεί, ίσως όλα να αποδειχθούν δικαιολογημένα.



- 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:

◆ SECURITY CONSULTING & TRAINING

- ◆ Shipboard Security Assessment
- ◆ Shipboard Security Training
- ◆ Ship Security Plan Development
- ◆ Company Security Officer Training



◆ ISM/ISO CONSULTING

- ◆ ISM/ISO System Implementation Support
- ◆ ISM Code systems Development, Implementation and Monitoring
- ◆ ISO 9001:2000/9000/14000 Documentation Review and Upgrade
- ◆ 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
- ◆ SOPEP / SMPEP Plans Development and Upgrade



◆ TRAINING

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



◆ SOFTWARE

- ◆ Interactive Shipboard Familiarisation Application
- ◆ Company ISM / SMS Familiarisation Application
- ◆ Shipboard Fire Fighting Training Application
- ◆ Multimedia Presentations

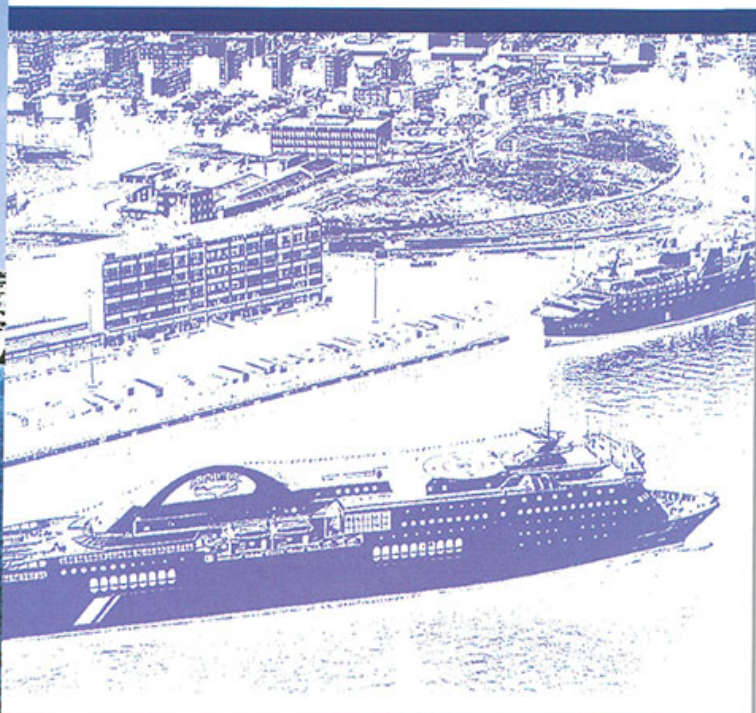


Our standing promise to all our clients is full reliability and after sale support to what promised, time, cost and quality wise. For more details please call us or visit our web site.

CREATIVE THINKING ◆ PROVEN RESULTS



2 Afentouli Street & Iroon Polytechniou, 185 36 Piraeus, Greece
Phone: (30) 210 4520410 (4 lines), Fax: (30) 210 4520182
Internet Web Site: www.ibsnet.gr E-mail: info@ibsnet.gr



Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΣΤΗ ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ

>>> Του Νίκου Λεβογιάννη

Βουλευτή Κυκλάδων του ΠΑΣΟΚ



Η ακτοπλοΐα, μετά τη θεσμοθέτηση και στη χώρα μας της λεγόμενης «άρσης του καμποτάζ», είναι γεγονός ότι εισήλθε σε μια νέα εποχή, με πολλές προκλήσεις και δυσκολίες.

Το ίδιο συνέβη και για τα νησιά, πολλά από τα οποία, ιδιαίτερα τα μικρά, αντιμετώπισαν πολλά προβλήματα τους χειμερινούς μήνες.

Η Πολιτεία κατέβαλε πολλές προσπάθειες αντιμετώπισης των προβλημάτων αυτών, ενίσχυσε σημαντικά τον προϋπολογισμό των άγονων γραμμών και, προ ημερών, βελτίωσε τη σχετικά πρόσφατη νομοθεσία στα σημεία που παρουσιάστηκαν προβλήματα εφαρμογής.

Θα απαιτηθεί χρόνος, μελέτη, διάλογος με τους ενδιαφερόμενους φορείς, για να επιτευχθεί, στο πλαίσιο της απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, τόσο ο υγιής ανταγωνισμός όσο και η διατήρηση του χαρακτήρα τους ως δημόσιου αγαθού.

Ουδείς πρέπει να ξεχνάει ότι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι υπηρεσίες κοινής ωφελείας, υπηρεσίες ζωτικής σημασίας για τα νησιά, και ως τέτοιες πρέπει να παραμείνουν.

Στο πλαίσιο αυτό, βεβαίως, είναι αυτονόητο ότι οι επι-

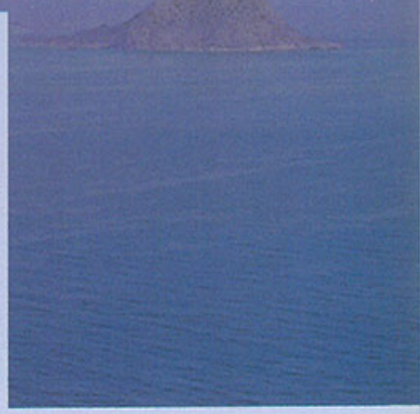
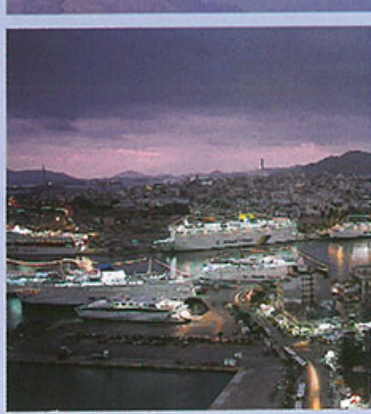
χειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τομέα αυτό πρέπει να είναι βιώσιμες, για να μπορούν να ανανεώνουν και να εκσυγχρονίζουν τα πλοία τους και να αναβαθμίζουν τις υπηρεσίες που παρέχουν.

Και στον τομέα αυτό διαπιστώνουμε ότι, τουλάχιστον, οι εταιρείες που έχουν πλοία παλιάς τεχνολογίας, τα οποία σιγά-σιγά αποσύρονται, δεν προχωρούν σε αντικατάστασή τους με σύγχρονα πλοία. Αποσύρονται τα παλιά, χωρίς να αντικαθίστανται με καινούργια.

Όλοι όσοι ταξιδεύουμε συχνά με πλοία, μπορούμε να διαπιστώσουμε τη διαφορά που υπάρχει στα πλοία σύγχρονης τεχνολογίας.

Αυτά όμως τα πλοία έχουν υψηλό κόστος λειτουργίας, τα ταχύπλοα έχουν διπλά πληρώματα μετά τις 10 ώρες ταξιδιού την ημέρα.

Τα ταξίδια προς τα νησιά, σήμερα, με αυτά τα πλοία ουδεμία σχέση έχουν με εκείνα των προηγούμενων 5-6 ετών. Οι αποστάσεις μίκρυναν και τα ταξίδια έγιναν



ευκολότερα για όλους.

Είναι δεδομένο ότι ο εκσυγχρονισμός των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών θα συμβάλει στη γρηγορότερη ανάπτυξη των νησιών, στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και στην αύξηση των επισκεπτών κατά τα τριήμερα για όλον το χρόνο.

Το αίτημα όμως των ακτοπλοίων για αύξηση της τιμής του εισιτηρίου δεν θα οδηγήσει στη λύση του οικονομικού προβλήματος, που φαίνεται να αντιμετωπίζουν.

Οι κάτοικοι των νησιών, οι εργαζόμενοι σ' αυτά, για τους οποίους το πλοίο είναι συναρτημένο με την καθημερινή τους δραστηριότητα, με τη ζωή τους, δικαιούνται, ανεξαρτήτως της οικονομικής τους κατάστασης, να μπορούν να ταξιδεύουν χωρίς να σκέφτονται τα έξοδα μετακίνησης.

Και το ζήτημα αυτό έχει υποχρέωση να το λύσει η Πολιτεία, με τον ίδιο τρόπο που το έχει αντιμετωπίσει και για όλα τα άλλα Μέσα Μασικής Μεταφοράς (ΟΣΕ, ΗΛΠΑΠ, ΕΑΣ κ.λπ.), στα οποία το εισιτήριο διατηρείται φθινό, με τις επιδοτήσεις που συχνά η Πολιτεία παρέχει στις κοινωφελείς αυτές επιχειρήσεις.

Επιβάλλεται να υπάρξει μια μορφή «επιδότησης» του εισιτηρίου και στην ακτοπλοΐα. Μικρό βήμα προς την κατεύθυνση αυτή είναι οι αλλαγές που σημειώθηκαν τελευταία στις διάφορες εκπτώσεις που χορηγούνται στο εισιτήριο σε κάποιες κοινωνικές ομάδες, όπως στους μόνιμους κατοίκους των νησιών κάτω των 3.000 κατοίκων.

Μερικές απ' αυτές τις εκπτώσεις προβλέπεται να καλύπτονται οικονομικά από την Πολιτεία, ασφαλιστικούς οργανισμούς και άλλους αρμόδιους φορείς.

Μπορεί να αναζητηθούν και άλλες λύσεις, όπως η χορήγηση από δημόσιο φορέα αριθμού δωρεάν εισιτηρίων ετήσιας διάρκειας για τους μόνιμους κατοίκους των μικρών νησιών, για τους μόνιμους κατοίκους ορεινών οικισμών, για τους μόνιμους κατοίκους με χαμηλό

εισόδημα, για τους φοιτητές, για τους πολύτεκνους και για άλλες ομάδες μόνιμων κατοίκων των νησιών

Πρέπει επίσης να εξεταστεί η δυνατότητα σύστασης κάποιου ειδικού λογαριασμού που να προκύπτει από κάποιον πόρο και να ενισχύεται ενδεχομένως από τον κρατικό προϋπολογισμό για το σκοπό αυτόν.

Παρόμοια, εξάλλου, διαδικασία ακολουθείται για τις άγονες γραμμές, με την καθιέρωση επιναύλου, στις οποίες όμως, ενώ επιχορηγούνται και μάλιστα ικανοποιητικά, οι νησιώτες πληρώνουν εισιτήριο.

Το σωστό θα ήταν οι μόνιμοι κάτοικοι να μην πληρώνουν εισιτήριο στις επιδοτούμενες γραμμές.

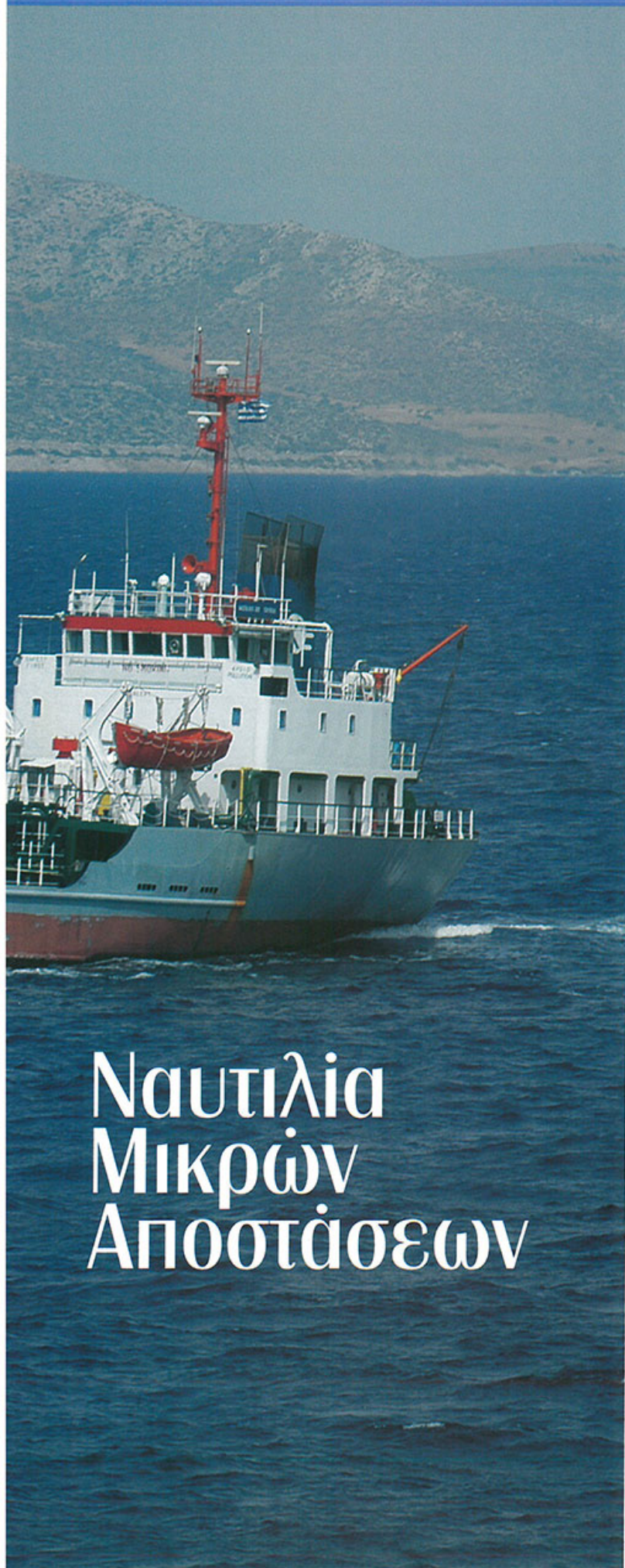
Υπάρχει επίσης και το πρόβλημα των ναυτικών πρακτόρων των νησιών, οι οποίοι, ενώ υποχρεώθηκαν να επενδύσουν σημαντικά ποσά για τον εκσυγχρονισμό των επιχειρήσεών τους, βλέπουν και πάλι τα εισοδήματά τους να συρρικνώνονται υπέρ των επιχειρηματιών του Πειραιά κυρίως.

Κι αυτό, γιατί δεν δικαιούνται προμήθεια στα εισιτήρια επιστροφής που δεν εκδίδονται στα νησιά.

Δικαιολογημένα οι ναυτικοί πράκτορες των νησιών διεκδικούν ποσοστό από την προμήθεια για τα εισιτήρια αυτά, διότι τα πρακτορεία τους εξυπηρετούν και τους ταξιδιώτες που έχουν και εισιτήριο επιστροφής, γιατί έχουν ευθύνες για τη φόρτωση του πλοίου, εκπροσωπούν την πλοιοκτήτρια εταιρεία απέναντι στον πελάτη-ταξιδιώτη, είναι υποχρεωμένοι να τον εξυπηρετήσουν σε ό,τι έχει σχέση με το ταξίδι της επιστροφής του. Είναι, λοιπόν, πολλά από τα προβλήματα αυτά καινούργια, διαμορφώνονται σε ένα νέο περιβάλλον και σε καμιά περίπτωση δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται επιβαρύνοντας τους νησιώτες. Γι' αυτούς το πλοίο είναι το τρένο, το λεωφορείο, το τρόλεϊ, το μετρό... Λύσεις υπάρχουν και πρέπει να καθιερωθούν. Τα νησιά δικαιούνται τη δική τους εθνική οδό και αυτή είναι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Ευρωπαϊκό όραμα Ελληνική πραγματικότητα





Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων αποτελεί πλέον σημαντικότερη προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και εξ αντανάκλασής της ελληνικής Πολιτικής. Ύστερα από πολυετή εγκατάλειψη ο σημαντικός αυτός κλάδος επανέρχεται στο προσκήνιο, αφού ο ρόλος που καλείται να διαδραματίσει είναι καθοριστικός για τις διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» με γνώμονα τον απαραίτητο εκσυγχρονισμό του κλάδου αναλύουν τη νέα ευρωπαϊκή πολιτική, που ήδη επιδρά στην ελληνική αγορά προκαλώντας ένα αίσθημα αισιοδοξίας στους μέχρι πρόσφατως λησμονημένους φορείς.

Ερευνά επίσης το πολύπλοκο πεδίο δράσης που καλούνται σήμερα να αντιμετωπίσουν πλοιοκτήτες και πράκτορες, προτείνοντας θεσμικές αλλαγές αλλά και ριζικές καινοτομίες σε θέματα τόσο τεχνολογίας όσο και υποδομής της Πολιτείας.



Το αφιέρωμα υποστηρίχθηκε από τη
«LAMDA Shipyards & Marine Services
Βιομηχανική & Ναυτιλιακή Ανώνυμη
Εταιρία»



Ευρωπαϊκή πολιτική

για την προώθηση
της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων

>>> Του Φώτη Καραμήτσου

Διευθυντή Θαλασσίων Μεταφορών της γενικής διεύθυνσης
Μεταφορών και Ενέργειας Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA) είναι αναγκαία για την Ευρώπη, επειδή χρειαζόμαστε ένα ασφαλές και βιώσιμο σύστημα μεταφορών τόσο για το παρόν όσο και για το μέλλον. Το ευρωπαϊκό οδικό σύστημα πλησιάζει το σημείο κορεσμού του και το σύστημα μεταφορών «just in time» αντιμετωπίζει τον κίνδυνο να μην είναι λειτουργικό. Αλλά η NMA μπορεί να μας προσφέρει έναν τρόπο αντιμετώπισης αυτών των προβλημάτων με τη μεταφορά περισσότερων εμπορευμάτων από τους χερσαίους οδικούς άξονες στη θάλασσα.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει θεσπίσει μια πολιτική προώθησής της. Αυτό με έμφαση επαναβεβαιώθηκε στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για την Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών για το 2010¹. Επίσης, οι υπουργοί Μεταφορών των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη συνάντησή τους πέρυσι στη Gijón της Ισπανίας αποφάσισαν να ενισχύσουν την πολιτική προτεραιότητα που αποδίδεται στη NMA. Αυτή η συνάντηση ανέθεσε στην Ευ. Επιτροπή να θεσπίσει σχετικά ένα σχέδιο δράσης. Έτσι, ένα πρόγραμμα για την προώθηση της NMA²

παρουσιάστηκε τον περασμένο Απρίλιο. Περιέχει 14 συγκεκριμένες δράσεις που θα κάνουν αυτόν τον τρόπο μεταφοράς ακόμη πιο επιτυχημένο απ' ό,τι είναι σήμερα.

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων λειτουργεί ικανοποιητικά αλλά έχει πρόσθετα περιθώρια βελτίωσης

Είναι γεγονός πως στην περασμένη δεκαετία η NMA ήταν ο μόνος τρόπος μεταφοράς που μπόρεσε να ακο-

λουθήσει τη γρήγορη αύξηση των οδικών μεταφορών. Αυξήθηκε κατά 38% στην περίοδο αυτή, έναντι 40% των οδικών μεταφορών. Σήμερα η απόδοση ανά τόνο/χιλιόμετρο της NMA και των οδικών μεταφορών είναι σχεδόν ταυτόσημη (41%-43% αντιστοίχως). Έτσι, μπορούμε με εμπιστοσύνη να πούμε πως η NMA είναι ήδη σήμερα ένας πάρα πολύ επιτυχημένος τρό-

Ο τρίτος τομέας, που μπορεί να χαρακτηριστεί προβληματικός για τη NMA, είναι η αποτελεσματικότητα των λιμένων, η σύνδεσή τους με την ενδοχώρα και η σχετική ακαμψία των παροχών λιμενικών υπηρεσιών συμπεριλαμβανομένων και μη διαφανών πρακτικών επιβολής τελών.



πος μεταφοράς. Όμως, παρά την επιτυχή του πορεία τη δεκαετία του 1990, το συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς αντιμετωπίζει και προβληματικά πεδία.

Πρώτον, η NMA δεν έχει ακόμη πλήρως ενταχθεί στη διατροπική αλυσίδα μεταφορών και έτσι δεν απολαμβάνει τη φήμη ενός μέσου μεταφοράς το οποίο παρέχει υπηρεσίες «πόρτα-πόρτα».

Τα δίκτυα μεταφορών που περιλαμβάνουν τη NMA πρέπει να διαχειρίζονται και να εκμεταλλεύονται εμπορικά από ενιαίες εμπορικές οντότητες στο πρότυπο του «one stop shop». Οι εταιρείες αυτές θα πρέπει να διαθέτουν στους πελάτες τους ένα συγκεκριμένο και μοναδικό σημείο αναφοράς, που θα έχει την ευθύνη για όλη τη διατροπική αλυσίδα. Αυτό απαιτεί προσπάθεια από όλες τις μεριές, αλλά θα επιφέρει παράλληλα κέρδη για όλους τους εμπλεκόμενους.

Δεύτερον, η NMA αποτελεί έναν πραγματικά περίπλοκο, στο διοικητικό επίπεδο, τρόπο μεταφοράς. Επί του παρόντος, οι διοικητικές διαδικασίες ως προς τα απαιτούμενα έντυπα αποτελούν μειονέκτημα για τη NMA, κυρίως γιατί οι απαιτήσεις διαφέρουν σημαντικά από χώρα σε χώρα.

Τι μπορούμε να κάνουμε για να λύσουμε τα προβλήματα;

Για την περαιτέρω ανάπτυξη της NMA είναι κυρίως υπεύθυνες οι εμπλεκόμενες βιομηχανίες. Παρ' όλα αυτά, οι κρατικές αρχές έχουν να παίξουν ένα σαφή ρόλο με το να δημιουργήσουν το απαραίτητο πλαίσιο και τις συνθήκες και να διατηρήσουν το συγκεκριμένο μεταφορικό μέσο ως προτεραιότητα στην πολιτική ατζέντα, όπως έχει γίνει τα τελευταία χρόνια.

IMO-FAL

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ήδη αρχίσει να αντιμετωπίζει τη διοικητική πολυπλοκότητα της NMA. Η Ευρωπαϊκή Ένωση πρόσφατα υιοθέτησε μία οδηγία³ που ορίζει ότι τα διεθνή έγγραφα IMO-FAL⁴ θα πρέπει να αναγνωρίζονται ως έχουν για πλοία που φθάνουν σε/ή αναχωρούν από λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όταν η οδηγία τεθεί σε ισχύ το Σεπτέμβριο 2003, η παρούσα πληθώρα περίπου 50 διοικητικών εγγράφων που χρησιμοποιούνται στην Ευρώπη, θα αντικατασταθεί από 5 κοινά και τυποποιημένα έγγραφα.

Οι βασικές απαιτήσεις που καλύπτει η οδηγία σχετιζο-



Ευρωπαϊκή πολιτική

για την προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων

νται με το πλοίο, τις προμήθειές του, τα προσωπικά αντικείμενα του πληρώματος καθώς και το πλήρωμα και τους επιβάτες του. Η ανωτέρω ενέργεια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έγινε θετικά αποδεκτή από όλους τους ενδιαφερομένους, τόσο στο πολιτικό όσο και στο πρακτικό-καθημερινό επίπεδο.

Οδηγός τελωνειακών υπηρεσιών

Το επόμενο επίπεδο διοικητικών και γραφειοκρατικών διαδικασιών, που αρχίσαμε να αντιμετωπίζουμε, έχει σχέση με τις τελωνειακές υποχρεώσεις. Σκοπεύουμε να ερευνήσουμε το θέμα σε βάθος και να εντοπίσουμε πιθανά προβλήματα.

Έτσι, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε τον προηγούμενο χρόνο έναν Οδηγό Τελωνειακών Διαδικασιών για τη ΝΜΑ⁵. Με βάση αυτόν τον οδηγό, εξετάζουμε αυτή την περίοδο, μαζί με άλλα κράτη-μέλη και τη βιομηχανία, τι πρέπει αλλά και τι είναι εφικτό να γίνει για να απλουστευθούν οι διατυπώσεις.

Λιμενικές υπηρεσίες

Όσον αφορά τις λιμενικές υπηρεσίες, η ΝΜΑ χρειάζεται αποτελεσματικούς λιμένες φιλικούς προς το συγκεκριμένο τρόπο μεταφοράς, λογικούς χρόνους φορτοεκφόρτωσης, διαφανείς διαδικασίες και διαφάνεια στην επιβολή τελών. Μόνο με λιμένες που λειτουργούν απρόσκοπτα στη διατροφική αλυσίδα θα εδραιωθεί ο ρόλος της ΝΜΑ στην Ευρώπη. Αυτές όμως οι συνθήκες δεν ικανοποιούνται πάντα.

Με γνώμονα τα ανωτέρω η Ευ. Επιτροπή υπέβαλε το 2001 μία πρόταση για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών⁶ στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτή η πρόταση προβλέπει στην ενίσχυση της αποτελεσματικότητας και στη μείωση του κόστους ορισμένων λιμενικών υπηρεσιών όπως πλοήγηση, ρυμούλκηση, ελλιμενισμός, υπηρεσίες παρεχόμενες προς τους επιβάτες και διακίνηση φορτίου.

Τα κύρια στοιχεία της πρότασης είναι τα ακόλουθα:

- Οι διαδικαστικοί κανόνες πρέπει να γίνουν διαφανείς, άνευ διακρίσεων, αντικειμενικοί, αλλά και να ακολου-

θούν την αρχή της αναλογικότητας.

- Σε κάθε υποψήφιο παρέχοντα λιμενικές υπηρεσίες, ανεξάρτητα εάν είναι ιδιωτικός ή δημόσιος φορέας, θα πρέπει να προσφέρονται ίσες και ισότιμες ευκαιρίες για να συμμετάσχει στον αναπτυσσόμενο κλάδο των λιμενικών υπηρεσιών. Αυτό πρέπει να γίνει με σαφείς κανόνες και διαδικασίες.
- Ο αριθμός των παρεχόντων λιμενικές υπηρεσίες μπορεί να περιορισθεί μόνο για αιτίες που σχετίζονται με το διαθέσιμο χώρο ή τη χωρητικότητα ή με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.
- Η ελεύθερη χρήση ιδίων μέσων.
- Οι αρχές λιμένων δεν μπορούν ταυτόχρονα να είναι κριτές και ενδιαφερόμενα μέρη. Έτσι, σε τέτοιες περιπτώσεις τα κράτη-μέλη θα πρέπει να βρουν έναν αδέκαστο κριτή για την επιλογή των παρεχόντων υπηρεσιών.

Το Συμβούλιο Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης υιοθέτησε κοινή θέση επί της σχετικής πρότασης του Νοεμβρίου του προηγούμενου έτους⁷ και το κείμενο εξετάζεται στην παρούσα φάση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Επί του παρόντος θα αποφύγω λεπτομερέστερη ανάλυση. Επιτρέψτε μου απλώς να υπογραμμίσω ότι η εφαρμογή σύγχρονων εμπορικών πρακτικών στο σύνολο των λιμένων θα προσδώσει ανεπιφύλακτα συγκεκριμένα πλεονεκτήματα στην ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Σύνδεση λιμένα με εγκαταστάσεις ενδοχώρας

Επιπροσθέτως, προκειμένου οι λιμένες να λειτουργούν εποικοδομητικά, απαιτούνται λειτουργικές συνδέσεις με την ενδοχώρα. Ελλείψεις χερσαίες συνδέσεις οι οποίες καθυστερούν φορτηγά οχήματα κατευθυνόμενα προς το λιμάνι δεν θα καταστήσουν τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων αξιόπιστη. Η Ευ. Επιτροπή προτίθεται να αποδώσει ιδιαίτερη σημασία στις συγκεκριμένες συνδέσεις με την ενδοχώρα των λιμένων καθώς και στην ποιότητά τους, στο πλαίσιο εξέτασης των Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών⁸.

**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





Μονάδες φόρτωσης

Ένας επιπρόσθετος τομέας ενδιαφέροντος για μας είναι η συμβατότητα των μονάδων φόρτωσης ή, με άλλα λόγια, των εμπορευματοκιβωτίων και των συρομένων οχημάτων. Η υφιστάμενη ύπαρξη πολλαπλών διευθετήσεων για μονάδες φόρτωσης δημιουργεί επιπρόσθετα κόστη και καθυστερεί τις σχετικές διαδικασίες φόρτωσης μεταξύ διαφορετικών μέσων μεταφοράς. Τα ανωτέρω μπορούν να υπερκεραστούν μέσω εναρμόνισης συγκεκριμένων τεχνικών χαρακτηριστικών των μονάδων φόρτωσης, όπως τα εξαρτήματα προσαρμογής της άνω και κάτω γωνίας των εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και οι σήραγγες σε σχήμα U. Επιπροσθέτως, τα συρόμενα οχήματα είναι ως επί το πλείστον προβληματικά ως προς τη στοιβάση και για το λόγο αυτό μη κατάλληλα για μεταφορά μέσω θαλάσσης, με εξαίρεση τα πλοία Ro-Ro.

Από την άλλη μεριά, τα εμπορευματοκιβώτια δεν αξιοποιούν στο έπακρο τις επιτρεπόμενες διαστάσεις εντός του θεσμικού πλαισίου των ευρωπαϊκών οδικών μεταφορών. Η τυποποίηση μιας Ευρωπαϊκής Μονάδας Φόρτωσης, η οποία θα μπορούσε να συνδυάσει τη δυνατότητα στοιβάσης των εμπορευματοκιβωτίων με την εκμετάλλευση του χώρου φορτίου ενός συρόμενου οχήματος, είναι μια σαφής εναλλακτική επιλογή προς εξέταση.

Στο ανωτέρω πλαίσιο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε σε συγκεκριμένη νομοθετική πρόταση αναφορικά με τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης⁹ τον Απρίλιο τ.ε.

Πρόγραμμα «Marco Polo»

Επιπροσθέτως, το Φεβρουάριο του προηγούμενου έτους η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση για ένα νέο χρηματοδοτικό πρόγραμμα υποστήριξης των διατροφικών μεταφορών, το πρόγραμμα «Marco Polo»¹⁰. Το πρόγραμμα βαδίζει επάνω στα ακνάρια ενός προηγούμενου επιτυχημένου προγράμματος του PACT (Pilot Actions for Combined Transport). Όπως και το προκάτοχο πρόγραμμα, το νέο πρόγραμμα θα καλύψει τις ανάγκες των σιδηροδρομικών μεταφορών επιπρόσθετα προς τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και αποσκοπεί στο να ε-

πιφέρει καινοτόμες αλλαγές στην αγορά μεταφορικών υπηρεσιών. Πιο συγκεκριμένα, θα συνεισφέρει στο να υπερκεραστούν τα υψηλά κόστη που είναι συνυφασμένα με τις αρχικές επενδύσεις για παροχή νέων υπηρεσιών. Πρόθεσή μας είναι να καταστεί το πρόγραμμα λειτουργικό ήδη εντός του 2003. Η πρώτη κλήση για υποβολή προσφορών προγραμματίζεται για τον Ιούλιο του τρέχοντος έτους.

«Θαλάσσιες λεωφόροι»

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να αναφερθώ συνοπτικά στις «θαλάσσιες λεωφόρους», οι οποίες τονίζονται ιδιαίτερα στη Λευκή Βίβλο της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών έως το 2010.

Οι «λεωφόροι» αυτές αποσκοπούν στο να υπερκεράσουν προβληματικά πεδία των ευρωπαϊκών χερσαίων μεταφορών, ως τμήμα ενός περιεκτικού συστήματος μεταφορικής δραστηριότητας «πόρτα-πόρτα». Σύμφωνα πάντα με τη Λευκή Βίβλο, τα προβληματικά πεδία μπορεί να είναι γεωγραφικά, όπως τα όρη των Άλπεων και των Πυρηναίων, ή μπορεί να αφορούν περιοχές κορεσμένες ή παραμεθόριες περιοχές μεταξύ κρατών-μελών της Ε.Ε. και τρίτων κρατών.

Οι «θαλάσσιες λεωφόροι» θα πρέπει να προσφέρουν αποδοτικές, αδιάκοπες και τακτικές υπηρεσίες, ικανές να ανταγωνιστούν αντίστοιχες παρεχόμενες υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών, ως προς το χρόνο διαμετακόμισης και το κόστος. Επίσης, οι συνδεδεμένοι με τις «θαλάσσιες λεωφόρους» λιμένες θα πρέπει να έχουν αποτελεσματικές συνδέσεις με την ενδοχώρα και απαίτηση για υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, προκειμένου να καταστούν οι δραστηριότητες στο πλαίσιο της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων επιτυχείς.

Τον Ιανουάριο του 2003 οργανώσαμε σχετικό σεμινάριο στις Βρυξέλλες με τη συμμετοχή των κρατών-μελών, των υπό ένταξη κρατών, τοπικών περιφερειών και της βιομηχανίας με αντικείμενο τις «θαλάσσιες λεωφόρους». Το τελικό ζητούμενο ήταν η ανταλλαγή συγκεκριμένων ιδεών αναφορικά με τις ευκαιρίες που προσφέρουν οι «θαλάσσιες λεωφόροι». Στην παρούσα φάση συνεχίζουμε και δουλεύουμε στη βάση περαιτέρω ο-

Ευρωπαϊκή πολιτική για την προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων



ριοθέτησης της συγκεκριμένης έννοιας, προκειμένου να παρουσιάσουμε σχετικά αποτελέσματα στην επόμενη αναθεώρηση των πανευρωπαϊκών δικτύων στο τέλος του 2003. Η τροποποίηση αυτή διενεργείται από ομάδα υψηλόβαθμων αξιωματούχων εκπροσώπων των κρατών-μελών και των υπό ένταξη κρατών. Οι χρηματοδοτικοί πόροι των πανευρωπαϊκών δικτύων θα μπορούσαν έτσι να χρησιμοποιηθούν προκειμένου να προσαρμοστούν οι κερσαίες υποδομές στις ανάγκες των «Λεωφόρων της Θάλασσας». Επιπροσθέτως, το πρόγραμμα «Marco Polo» θα μπορούσε να παίξει καθοριστικό ρόλο στην υποστήριξη προγραμμάτων νέων παρεχόμενων υπηρεσιών διά θαλάσσης. Λοιπές πρωτότυπες ιδέες σχετιζόμενες με την παροχή χρηματοδότησης, όπως συνεργαζόμενες επιχειρηματικές ομάδες (consortia) και συνεταιρισμοί με συμμετοχή ιδιωτικών και δημοσίων φορέων με κοινοτική υποστήριξη, βρίσκονται επί του παρόντος υπό εξέταση.

Πρόγραμμα για την προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων

Τέλος, θα ήθελα να υπογραμμίσω το πρόσφατο Πρόγραμμα Προώθησης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, το οποίο δημοσιεύθηκε μόλις τον προηγούμενο μήνα. Ο βασικός του στόχος δεν αποσκοπεί στο να προτείνει νέες νομοθετικές ρυθμίσεις. Αντί αυτού, στοχεύει στο να απλοποιήσει το υφιστάμενο πλαίσιο προς όφελος της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Για παράδειγμα, τα τελευταία χρόνια η Επιτροπή συλλέγει πληροφορίες αναφορικά με προβληματικά πεδία, τα οποία δυσχεραίνουν την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Στην παρούσα φάση, εξετάζουμε ένα προς ένα τα ανωτέρω προβληματικά πεδία σε συνεργασία με τα κράτη-μέλη και τη βιομηχανία προκειμένου να προωθήσουμε συγκεκριμένες λύσεις. Εάν οι λύσεις αυτές θα οδηγήσουν και σε συγκεκριμένες νομοθετικές ρυθμίσεις παραμένει υπό εξέταση.

Πρόθεσή μας είναι επίσης η περαιτέρω συγκεκριμενοποίηση των «θαλάσσιων λεωφόρων» προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για να αυξήσουμε την ελκυστι-

κότητα της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Για παράδειγμα, αυτές οι «λεωφόροι» θα μπορούσαν να προσφέρουν «ένα μοναδικό σημείο διεκπεραίωσης διοικητικών διαδικασιών» ή «μονάδες υποστήριξης» σε λιμένες προκειμένου να συμβάλουν στην απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών σχετιζόμενων με τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων.

Οι τελωνειακές διαδικασίες είναι επίσης ένα θεματικό αντικείμενο το οποίο χρήζει περαιτέρω εξέτασης, ειδικότερα υπό το πρίσμα υφισταμένων μηχανογραφικών εφαρμογών για την ηλεκτρονική διεκπεραίωση τελωνειακών διαδικασιών. Η δυνατότητα ηλεκτρονικής αποστολής των φορτωτικών και άλλων τελωνειακών εγγράφων σε πραγματικό χρόνο αναμφίβολα θα συμβάλει προς όφελος της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Επιπροσθέτως, η εναρμόνιση των εθνικών τελωνειακών διαδικασιών εκτιμάται ότι θα επιδράσει επίσης θετικά. Προτιθέμεθα επίσης να εργαστούμε περαιτέρω με βάση τις σχετικές εισηγήσεις στο πλαίσιο της διαδικασίας διαβούλευσης για τον Οδηγό Τελωνιακών Διαδικασιών για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων.

Επί του παρόντος, εκτιμάται πως δεν είναι όλοι ενήμεροι για τα σύγχρονα πλεονεκτήματα που παρέχει η μεταφορική διαδικασία «πόρτα-πόρτα» στο πλαίσιο της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Για το σκοπό αυτόν, σε κάθε ναυτιλιακό κράτος-μέλος, καθώς και στη Νορβηγία και την Ισλανδία, δρουν δημόσιοι υπάλληλοι των εθνικών διοικήσεων ως σημεία αναφοράς για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, με σκοπό την προώθηση του συγκεκριμένου μέσου μεταφοράς σε εθνικό επίπεδο. Το Πρόγραμμα Δράσης αποσκοπεί στη διεύρυνση της συνεργασίας μεταξύ των εθνικών εκπροσώπων για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο και την περαιτέρω επέκτασή της στις υπό ένταξη χώρες. Μεταξύ αυτών η Πολωνία, η Λιθουανία, η Εσθονία, η Σλοβενία και η Τουρκία έχουν ήδη υποδείξει τους αντίστοιχους υπαλλήλους, οι οποίοι θα υπέχουν ρόλο σημείου αναφοράς για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων.

Επιπροσθέτως, 14 εθνικά κέντρα προώθησης της



NMA δραστηριοποιούνται στην παρούσα φάση εντός ορίων Ε.Ε.

Όπως είναι γνωστό, αυτά τα κέντρα για την προώθηση της NMA βρίσκονται σε αντιστοιχία με τη πολιτική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Κινητήριος δύναμη είναι η αντίληψη, ότι το επιχειρηματικό ενδιαφέρον έχει όφελος από την ύπαρξη ενός ουδέτερου οργάνου, το οποίο θα προωθεί τη NMA. Για παράδειγμα, κάποιες αρκετά διορατικές ευρωπαϊκές μεταφορικές εταιρείες έχουν ήδη αρχίσει να συνεργάζονται με τα κέντρα προώθησης της NMA.

Τα κέντρα προώθησης της NMA βοηθούν τους εμπλεκόμενους παρέχοντας χρήσιμες συμβουλές και ενημέρωση. Κάποια κέντρα έχουν προχωρήσει ένα βήμα πιο μπροστά, παίρνοντας την πρωτοβουλία να συνομιλούν ατομικά με τους εμπλεκόμενους, προσφέροντάς τους εξατομικευμένες εναλλακτικές λύσεις στο πλαίσιο των ναυτιλιακών μεταφορών και ειδικότερα της NMA, όπου αυτό καθίσταται δυνατό.

Στο Πρόγραμμα Προώθησης της NMA, δίνουμε την αναγκαία καθοδήγηση για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας των κέντρων προώθησης της NMA με βάση σαφείς στόχους.

Η ναυτιλία είναι μια διεθνής επιχειρηματική δραστηριότητα με χρήστες των υπηρεσιών και στα δύο άκρα της θαλάσσιας διαδρομής. Συμβουλές και βοήθεια είναι αναγκαίες και για τις δυο πλευρές και γι' αυτόν το λόγο τα εθνικά κέντρα είναι διασυνδεδεμένα σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το ευρωπαϊκό δίκτυο της NMA θα επιτρέψει στους πιθανούς χρήστες των υπηρεσιών της NMA να επωφεληθούν όχι μόνον από την υφιστάμενη ευρεία γεωγραφική κάλυψη, αλλά και από τη συνδυασμένη τεχνογνωσία όλων των κέντρων ξεχωριστά.

Παράλληλα, η έρευνα και η τεχνολογική εξέλιξη πρέπει να συμβαδίζουν με τη πολιτική για τη NMA, στοχεύοντας σε ερευνητικούς τομείς οι οποίοι θα μπορούσαν να έχουν απευθείας επίδραση στη NMA. Ως παραδείγματα θα μπορούσαν να αναφερθούν η εξέλιξη των ταχύπλων σκαφών καθώς και οι νέες τεχνολογικές εφαρμογές οι οποίες στοχεύουν στη διευκόλυνση των διοικητικών διαδικασιών.

Είναι σημαντικό να αναλογιστούμε ότι το πρόγραμμα της NMA μπορεί να προσφέρει μια σειρά από πλεονεκτήματα σε όλους τους εμπλεκόμενους. Οι «θαλάσσιες λεωφόροι» έχουν δυνατότητα εκτενέστερης αλλά και εντατικότερης χρήσης, κάτι που μπορεί να βοηθήσει στην επίτευξη επιχειρηματικών αλλά και πολιτικών στόχων. Οι πρόσφατες πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής καθώς και το νέο πρόγραμμα προώθησης της NMA συμβάλλουν στο να καταστήσουν το συγκεκριμένο μέσο μεταφοράς πιο επιτυχημένο.

Η περαιτέρω επιτυχής προώθηση της NMA θα εξομαλύνει το δρόμο για την επίτευξη των στόχων που θέτει η Λευκή Βιβλος της Ευ. Επιτροπής για τις μεταφορές και θα μας επιτρέψει να κινηθούμε ομαλά προς μελλοντικές προκλήσεις αναφορικά με τις «θαλάσσιες λεωφόρους».

1. COM (2001) 370, 12.9.2001.
2. Ανακοίνωση της Επιτροπής: Πρόγραμμα για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, COM (2003) 155 τελικό, 7.4.2003.
3. Οδηγία 2002/6/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Φεβρουαρίου 2002 σχετική με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών-μελών της Κοινότητας Ε.Ε. L 67, 9.3.2002, σελ. 31.
4. Έγγραφο Διευκόλυνσης Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.
5. Έγγραφο των Υπηρεσιών της Επιτροπής: Οδηγός των Τελωνειακών Διαδικασιών στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, SEC (2002) 632, 29.5.2002.
6. Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ελεύθερη πρόσβαση στις λιμενικές υπηρεσίες, COM (2001) 35 final, 13.02.2001, όπως τροποποιήθηκε με το COM (2002) 101 final, 19.02.2002.
7. Κοινή Θέση (ΕΚ) Νο 61/2002, που υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο στις 05.11.2002 για την υιοθέτηση της οδηγίας 2002/./ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της ... αναφορικά με την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών, Ε.Ε. C 299, 3.12.2002, σελ. 1.
8. Απόφαση υπ' αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσαρμογών για την ανάπτυξη του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, Ε.Ε. L 228, 9.9.1996, σ. 1, όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση υπ' αριθ. 1346/2001/ΕΚ, Ε.Ε. L 185, 6.7.2001, σ. 1.
9. Πρόταση για οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις Διατropicές Μονάδες Φόρτωσης, COM (2003) 155 final, 7.4.2003.
10. Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής για τη βελτίωση των περιβαλλοντολογικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών, COM (2002) 54 final, 4.2.2002.



MINOAN LINES

ΕΛΛΑΔΑ - ΙΤΑΛΙΑ



Στο δρόμο
για το χρυσό



30%

Έκπτωση στο
εισιτήριο επιστροφής

ΠΙΟ ΓΡΗΓΟΡΑ ΠΙΟ ΑΝΕΤΑ

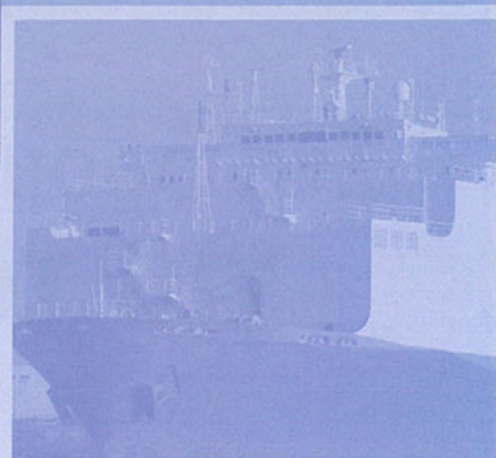
✦ Πάτρα - Κέρκυρα - Ηγουμενίτσα - Βενετία

✦ Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Αγκώνα

NEO Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα - Μπάρι



www.minoan.gr



Να επικρατήσει αντικειμενική πολιτική και να ενισχυθούν όλοι οι τομείς της ΝΜΑ

>>> Άρθρο του Σπυρίδωνος Αλεξανδράτου

Προέδρου Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ)

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (ΝΜΑ), το γνωστό Short Sea Shipping (SSS), στη χώρα μας αποτελεί ξεχωριστό κλάδο και εκπροσωπείται κυρίως από την Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων.

Αυτός ο κλάδος της ναυτιλίας τα τελευταία χρόνια έχει αποτελέσει πεδίο πολλών συζητήσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και έχουν διατυπωθεί πολλές απόψεις.

Με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος από τα ρυπογόνα χερσαία μέσα μεταφοράς, το Short Sea Shipping κερδίζει συνεχώς έδαφος, χωρίς όμως μέχρι σήμερα να ληφθούν οι ριζοσπαστικές εκείνες αποφάσεις που απαιτούνται για την ενίσχυση, τον εκσυγχρονισμό και την εδραίωσή του.

Ακόμη και η χώρα μας, στα μέτρα ενισχύσεως της ναυτιλίας που προ ετών πήρε με την καθιέρωση μειωμένου αριθμού Ελλήνων στη σύνθεση του πληρώματος, τη μεσογειακή ναυτιλία την εξαίρεσε, έχοντας σήμερα το οξύμωρο σχήμα ένα ποντοπόρο πλοίο τριπλάσιας χωρητικότητας να έχει 6-8 Έλληνες όταν το μεσογειακό υποχρεούται να έχει 12 και, παρά τις επανειλημμένες εκκλήσεις, διατηρείται η ίδια κατάσταση.

Εδώ παρατηρείται και το άλλο φαινόμενο, και αυτοί οι 12 επιβαλλόμενοι να μην προσφέρονται.

Εμείς από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (ΝΕΕ) έχουμε επανειλημμένως προσεγγίσει το θέμα και έχουμε εκθέσει τις θέσεις μας. Μάλιστα, στην προετοιμασία για την ελληνική προεδρία στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που μόλις ολοκληρώθηκε, είχαμε αναφέρει και τα εξής:

«Ο τομέας της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (Short Sea Shipping) που η Ε.Ε. έχει αναπτύξει σχετική πρωτοβουλία, νομίζουμε ότι έχει σταδιακά διαφοροποιηθεί. Τώρα στοχεύει στην ανάπτυξη μικρών θαλασσιών αποστάσεων, όταν αρχικά επιδιώκετο και σωστά -αυτή πρέπει να είναι η επιδίωξή μας- η μεγιστοποίηση του θαλασσίου σκέλους μεταφοράς με παράλληλη αποτροπή της διά οδικών μέσων μεταφοράς.

Έτσι αναπτύσσεται μια πρωτοβουλία δημιουργίας μικρών θαλασσιών οδών προς διευκόλυνση των χερσαίων μεταφορών, όπως π.χ. από Μαδρίτη προς Ρώμη (δηλαδή το φορτηγό αυτοκίνητο από τη Μαδρίτη προς τη Ρώμη θα διευκολυνθεί μόνο σε ένα κομμάτι της διαδρομής, εκεί όπου δημιουργούνται τα Bottleneck, ενώ τα Μαδρίτη - Μασσαλία & Γένοβα - Ρώμη θα γίνουν οδικός), όπου δεν συμφωνούμε.

Η φιλοσοφία όμως του Short Sea Shipping είναι το φορτίο να διανύσει τη μικρότερη δυνατή οδική απόσταση προς απόσταση προς όφελος της θαλάσσιας διαδρομής, δηλαδή να κατευθυνθεί στο πλησιέστερο λιμάνι του τύπου εκφορτώσεως.



Η ελληνική προεδρία πιστεύουμε ότι πρέπει να παραμείνει στην αρχική φιλοσοφία της έννοιας Short Sea Shipping και να πείσει την Ε.Ε. ότι ο στόχος είναι να ενισχυθεί, αναπτυχθεί και μεγιστοποιηθεί το θαλάσσιο τμήμα της μεταφοράς για περιβαλλοντικούς, οικονομικούς κ.ά. λόγους».

Διαπιστώνουμε, όμως, πως στην ιταλική προεδρία μεταφέρονται τα ίδια προβλήματα. Επί πλέον, πρέπει ακόμα να σταθώ σε δύο τρία άλλα στοιχεία αναφορικά με το SSS.

Έτσι θα ξεκινήσω λέγοντας δύο λόγια για το πώς αυτό συγκροτείται και τη φιλοσοφία που γι' αυτό υπάρχει στην Ε.Ε.

Το Short Sea Shipping συγκροτείται από κυρίως 2 μέρη, το κομμάτι εκείνο της ναυτιλίας που διακινεί φορτία χύδην και αυτό των τακτικών γραμμών RO-RO.

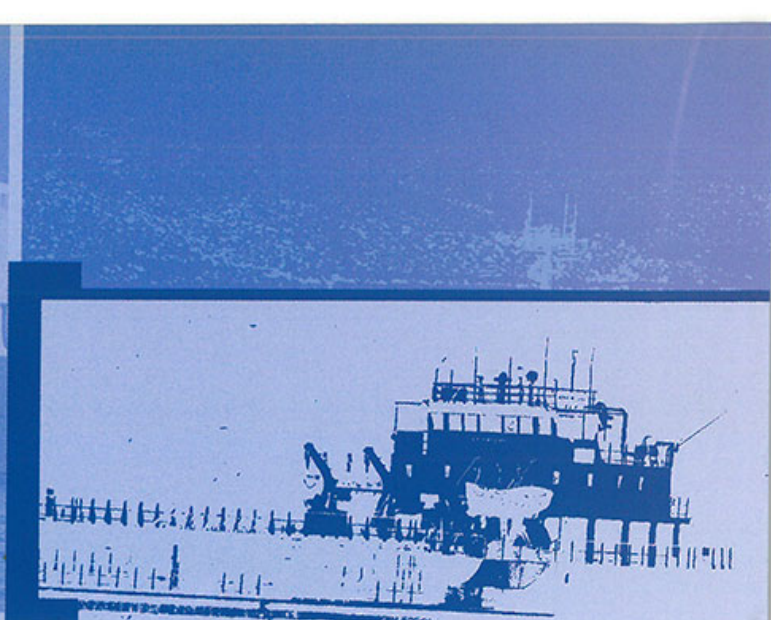
Οι Ευρωπαίοι στο θέμα των τακτικών γραμμών πάντα εδεικνυαν ιδιαίτερη ευαισθησία γι' αυτό και η ελληνική ναυτιλία, αν και η μεγαλύτερη στον κόσμο, δεν έχει αντιστοίχη ανάπτυξη στις τακτικές γραμμές.

Οι μεταφορές σε παράκτια διαδρομή είναι γεγονός ότι εκτελούνται γρηγορότερα με χερσαία μέσα και έτσι το

SSS δεν είναι εύκολο να αναπτυχθεί εάν δεν υπάρξουν ουσιαστικές ενέργειες της Ε.Ε., η οποία έχει ιδιαίτερη ευαισθησία για περιβαλλοντικά θέματα, όπως τουλάχιστον διατείνεται και το είδαμε και με την ελληνική προεδρία.

Να θυμηθούμε και να δούμε λίγο το φαινόμενο «Αδριατική». Όσο η ενωμένη τότε Γιουγκοσλαβία παρείχε οδική διευκόλυνση προς κεντρική και βόρειο Ευρώπη, η Αδριατική είχε μόνο κρουαζιέρες και το ελληνοϊταλικό εγχείρημα των πρώτων «Φέρις Απνία - Εγνατία» δεν είχε μιμητές, έως ότου η οδική αρτηρία μέσω Γιουγκοσλαβίας εξέλιπε και αυτόματα ανεπύχθη με τη σημερινή πλέον κυριαρχία των Ro-Ro φέρις η θαλάσσια οδός.

Δεν θα πρέπει όμως να περιμένουμε ασάθμητοι παράγοντες να βοηθήσουν το SSS, αλλά με μεθοδικότητα και προοπτικές να το αναπτύξουμε μέσα από διαδικασίες και μέτρα ενισχύσεώς του. Οι εξελίξεις και προοπτικές, αν και έχουν πολλές δυσκολίες, φαίνεται ότι έχουν σωστούς στόχους αρκεί να επικρατήσει και αντικειμενική πολιτική με ενίσχυση όλων των τομέων της ΝΜΑ.



Ο τύπος για παράδειγμα που προωθείται, του ειδικού πλοίου για SSS, δεν πρέπει να αναφέρεται μόνο στα Ro-Ro, αλλά να περιλάβει και πλοία μεταφοράς χύδην στερεών/υγρών φορτίων. Στην έννοια της NMA (SSS) πρέπει να έχει σημαίνουσα ύπαρξη και το χύδην υγρό/στέρεο φορτίο.

Στα International Loading Units οι όποιες διεργασίες πρέπει να λαμβάνουν σοβαρά υπ' όψιν και τη διαθέσιμη υποδομή.

Έτσι, διαφοροποίηση από τον ήδη καθιερωμένο και προσαρμοσμένο με τις γενικότερες θαλάσσιες μεταφορές τύπο container δεν πρέπει να αλλάξει. Η όποια αλλαγή στη μορφή θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις στη NMA. Ας προσεχθεί ιδιαίτερα. Η προώθηση θέσεων αλλαγής του τύπου των containers, που είναι και η μόνη ουσιαστική νέα πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, θα δημιουργήσει προβλήματα και γι' αυτό έχουμε σοβαρές επιφυλάξεις και αντιρρήσεις. Έστω και εάν δεν είναι στις προθέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να επιβάλει τον προτεινόμενο τύπο container, αλλά η χρησιμοποίησή του εξαρτηθεί από τη βούληση των μεταφορέων. Επισημαίνω ότι το κόστος τεχνικής προσαρμογής των υφισταμένων πλοίων, ώστε να μπορούν να υποδεχθούν containers νέου τύπου, δεν είναι ασήμαντο όπως διατείνεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Επίσης σημαντικό θα είναι το κόστος για τη ναυτιλιακή εταιρεία, για την αντικατάσταση των ιδίων αυτής container που διαθέτει και διακινεί.

Αλλά και για νεοαναυπηγούμενα πλοία είναι αδιανόητο να διαθέτουν υποδομή που, ενώ θα μπορούν να δεχθούν ευρωπαϊκά containers νέου τύπου, δεν θα μπορούν να δεχθούν ISO containers.

Επί πλέον, θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν η ανάγκη

εξυπηρέτησής του διεθνούς εμπορίου (Αμερικής, Ασίας κ.λπ.) που διακινείται σε ISO containers, καθώς και ότι θα πρέπει να υπάρξει ανάλογη προσαρμογή του εξοπλισμού των τερματικών λιμένων, που επίσης συνεπάγεται κόστος.

Συνεπώς, η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, μολονότι μπορεί να είναι ελκυστική για ορισμένους τύπους χειραίων μεταφορών, ως προσφέρουσα μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα, δημιουργεί προβλήματα για τη ναυτιλία και βεβαίως δεν μπορεί να θεωρηθεί ως μέτρο που θα προωθήσει τη NMA.

Υπενθυμίζεται πως η ναυτιλία λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της διέπεται από διεθνείς ρυθμίσεις και, συνεπώς, τυχόν προτάσεις για καθιέρωση νέων διαστάσεων containers θα πρέπει να εξετασθούν και αποφασισθούν στο αρμόδιο διεθνές όργανο και να είναι τύπου ISO.

Ολοκληρώνοντας την αναφορά μου στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA), που επί χρόνια είχα την τύχη να την υπηρετήσω και από τη θέση του προέδρου της Ενώσεως Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, πιστεύω ότι πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία σ' αυτόν τον κλάδο.

Είναι ο κλάδος που έχει δύο πολύ σημαντικά χαρακτηριστικά. Αυτό της φιλικής προς το περιβάλλον μεταφοράς, όταν σήμερα είναι πλέον αδήριτη ανάγκη με κάθε τρόπο να το προστατεύσουμε για το καλό της ανθρωπότητας, και αυτό του μικρού κόστους σε σύγκριση με άλλα είδη μεταφορών.

Εξομάλυνση, λοιπόν, των δυσκολιών που συναντά η NMA από τη μία μεριά και παροχή κινήτρων από την άλλη είναι στοιχεία που θα βοηθήσουν στην περαιτέρω ανάπτυξη της για το καλό της διεθνούς κοινωνίας.



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



Να ενισχύσουμε την ανταγωνιστικότητα των μεσογειακών πλοίων



>>> Άρθρο του Νικ. Βαρβατέ

Προέδρου ΕΕΜΦΠ



Όταν λέμε Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, εννοούμε, σύμφωνα με τον ορισμό της Ευ. Επιτροπής, τη ναυτιλία, φορτηγό και επιβατηγό, που δραστηριοποιείται στη Μεσόγειο, στο Continent, στον Εύξεινο Πόντο και στις δυτικές ακτές της Αφρικής, ανεξαρτήτως μεγέθους πλοίου. Όπως είναι φυσικό, η μεσογειακή φορτηγός ναυτιλία ταυτίζεται με τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων.

Η κοινοτική πρωτοβουλία για την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων ξεκίνησε από την ανάγκη περιορισμού των διακινουμένων διά Ξηράς φορτηγών αυτοκινήτων, ώστε να περιοριστούν η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος και τα ατυχήματα. Είναι όμως αυτονόητο, ότι και μια δυναμική κοινοτική ναυτιλία που θα εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο την Ευρώπη, είναι απολύτως αναγκαία προκειμένου η Ευρώπη να είναι όχι μόνον αυτόνομη αλλά και ισχυρή διεθνώς ναυτιλιακή δύναμη.

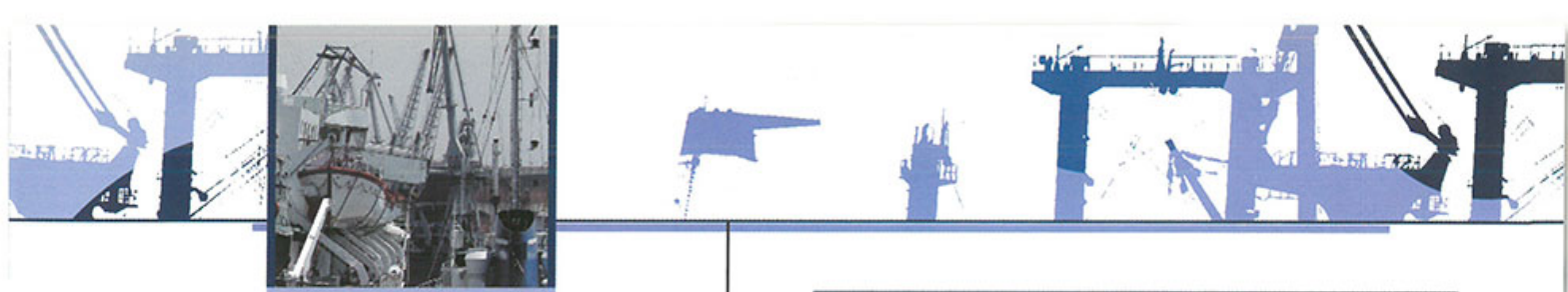
Έτσι, από την πρώτη στιγμή η πρωτοβουλία για την ανάπτυξη της ΝΜΑ βρήκε άμεση υποστήριξη και από το Συμβούλιο Υπουργών Ναυτιλίας και από το συμβούλιο κορυφής της Ευ. Ένωσης.

Ταυτόχρονα με την κοινοτική πρωτοβουλία για την ανάπτυξη της ΝΜΑ, έχουμε και την απελευθέρωση της φορτηγού ακτοπλοΐας, αλλά και την τελευταία φάση

της απελευθέρωσης της επιβατηγού ακτοπλοΐας. Έτσι, διαμορφώθηκε σταδιακά το θεσμικό πλαίσιο ελεύθερης παροχής θαλασσίων υπηρεσιών στην Ε.Ε. Για τη φορτηγό ναυτιλία η πλήρης απελευθέρωση έχει συντελεστεί από την 1/1/1999.

Ο συνδυασμός της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας με την πρωτοβουλία για την ανάπτυξη της ΝΜΑ είναι κατ' αρχάς θετικός για την ανάπτυξη του κλάδου των μεσογειακών φορτηγών πλοίων. Όμως, ακριβώς λόγω αυτού του κλίματος που διαμορφώνεται και το οποίο βασίζεται σε συνθήκες ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, που πρέπει να επικρατούν και επικρατούν στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, επομένως και στην Ευ. Ένωση, έρχονται στην επιφάνεια οι εγγενείς και χρόνιες αδυναμίες μας για ανάπτυξη, χωρίς τη συνδρομή της Πολιτείας και της Ευ. Ένωσης γενικότερα.

Ο πρωταγωνιστικός ρόλος που είχαμε κάποτε στις χύδην μεσογειακές μεταφορές γίνεται ολοένα και πιο δύσκολο να διατηρηθεί. Ο μεγάλος μέσος όρος ηλικίας των πλοίων, σε συνδυασμό με την προσπάθεια ανανέωσης του στόλου άλλων κοινοτικών χωρών (Ισπανία, Γερμανία, Ιταλία κ.λπ.) και της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας, λειτουργούν εις βάρος μας. Βεβαίως υπάρχουν φορτία (πρώτες ύλες, αδρανή υλικά, πετρε-



λαιοειδή), τα οποία μας ανήκουν παραδοσιακά και δεν κινδυνεύουν από την ολοένα αυξανόμενη τάση ομογενοποίησης των φορτίων με σκοπό την τελική τους μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια. Όμως, ο μεγάλος μέσος όρος ηλικίας, σε συνδυασμό με το ακριβό κόστος λειτουργίας των πλοίων, καθιστούν το μεσογειακό πλοίο ο ολοένα και λιγότερο ανταγωνιστικό, όχι μόνο εν σχέσει με τα λοιπά κοινοτικά πλοία, αλλά και κυρίως ως προς τις τρίτες σημαίες.

Έχοντας υπόψη τα ανωτέρω, εδώ και αρκετό καιρό, δύο είναι οι κύριοι στόχοι της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων. Ο πρώτος παραμένει πάντοτε η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων μας. Ο δεύτερος, αλλά εξίσου σημαντικός, είναι η προσπάθεια που καταβάλλουμε τα δύο τελευταία χρόνια, ώστε να πείσουμε την Πολιτεία να μας στηρίξει στην προσπάθειά μας για την ανανέωση του στόλου μας.

Όσον αφορά στην ανταγωνιστικότητα, δεν έχουμε κουραστεί να ζητούμε ίση μεταχείριση με τους άλλους τομείς της ναυτιλίας. Οι συνθήσεις μας ισχύουν από το 1986 και το μεσογειακό Φ/Γ πλοίο είναι σε όλους γνωστό ότι επιβαρύνεται, τόσο σε αριθμό συνολικής συνθέσεως όσο και σε Έλληνες ναυτικούς, περισσότερο από τα ποντοπόρα. Ειδικά τα πλοία που δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο ή και αποκλειστικά στην ακτοπλοΐα είναι τα πλέον επιβαρυνόμενα, τόσο από την ανελαστική εθνική νομοθεσία όσο και από τους συχνούς και αυστηρούς ελέγχους στα ελληνικά λιμάνια.

Οι παραστάσεις μας προς την Πολιτεία είναι συνεχείς. Όμως όλοι οι υπουργοί που έχουν περάσει από το ΥΕΝ τα τελευταία είκοσι (20) χρόνια δεν έχουν λάβει μέτρα για την ανταγωνιστικότητα του μεσογειακού φορτηγού πλοίου. Τα τελευταία μέτρα ελήφθησαν το 1986. Συνεχώς παίρνουμε υποσχέσεις αλλά δεν βλέπουμε μέτρα. Ίσως γίνονται κουραστικοί αλλά πρέπει να το επαναλάβω: Είναι απαράδεκτο το μεσογειακό Φ/Γ πλοίο να εξακολουθεί να έχει μεγαλύτερη επιβάρυνση σε αριθμό πληρώματος από ένα πλοίο 19.999 κοκ και από ένα VLCC ή ένα μεγάλο Bulk Carrier, ως προς τους Έλληνες ναυτικούς που απασχολεί. Και τονίζω εδώ το μεγάλο χρόνιο πρόβλημα του κλάδου μας, που είναι η έλλειψη τόσο κατάλληλων και ικανών Ελλήνων αξιωματικών, πλοίαρχων και μηχανικών όσο και κατωτέρων πληρωμάτων.

Βεβαίως, χαρακτηρίζονται θετικές κινήσεις οι φορολογικές ρυθμίσεις για τους ναυτικούς και τα πλοία, η μείωση της στρατιωτικής θητείας των σπουδαστών των ΑΕΝ



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 μεταδοτή 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 ΕΕΧΙα
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: Μαυρογένους 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

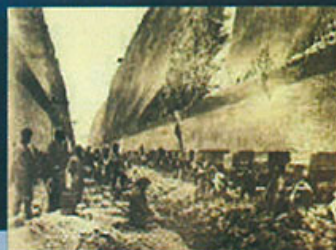


και η επαναναυτολόγηση των συνταξιούχων. Όμως η πρόσφατη ένταξη της χώρας στη Ζώνη του Ευρώ έχει διαφοροποιήσει ορισμένα σταθερά δεδομένα στη μέχρι τώρα ναυτιλιακή διαχείριση και έχει προκαλέσει σημαντική αύξηση όλων των δαπανών του πλοίου. Καθίσταται λοιπόν περισσότερο επιτακτική από άλλοτε η ανάγκη άμεσης λήψης μέτρων.

Η ανανέωση του μεσογειακού Φ/Γ στόλου είναι συνδεδασμένη με τη δραστηριοποίησή του στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Όπως είναι γνωστό, τα μεσογειακά Φ/Γ πλοία, λόγω του αυξημένου μέσου όρου ηλικίας τους, αντιμετωπίζουν πλέον το φάσμα του αποκλεισμού τους από πλοία ανταγωνιστικών σημαιών. Αν λάβουμε υπ' όψιν μας ότι άλλες κοινοτικές χώρες (Ιταλία, Γερμανία, Ισπανία) αλλά και μη κοινοτικές, όπως η Τουρκία, ακολουθήσαν μαζικό πρόγραμμα ναυπηγήσεων είτε με κρατική ενίσχυση και χρηματοδότηση είτε με διευκολύνσεις για προγράμματα και νέες αγορές μικρής κλίμακας πλοίων (εννέα ετών), αντιλαμβάνεστε γιατί η ανανέωση του μεσογειακού μας στόλου είναι επιβεβλημένη. Έχοντας λοιπόν υπόψη όλες τις τελευταίες εξελίξεις στην Ευ. Ένωση για την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, η ένωσή μας υπέβαλε το Σεπτέμβριο συγκεκριμένες προτάσεις προς το ΥΕΝ με τελικό αποδέκτη το υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, για την υπαγωγή ενός προγράμματος ανανέωσης του μεσογειακού φορτηγού στόλου στο νέο αναπτυξιακό νόμο. Οι προτάσεις μας είναι ρεαλιστικές και βασίζονται πάνω στο ιταλικό πρότυπο, που έγινε αποδεκτό από την Ε.Ε. Η βασική φιλοσοφία της πρότασής μας αποτελείται από συνδυασμό ενίσχυσης για την απόσυρση των παρήλικων πλοίων και εγγυοδοσία για τη ναυπήγηση νέας τεχνολογίας πλοίων, φιλικών προς το περιβάλλον. Δηλαδή ξεκινάμε με την απόσυρση και αντικατάσταση των παλαιών Δ/Ξ και προχωράμε με την ανανέωση και των άλλων τύπων μεσογειακών Φ/Γ πλοίων. Θέλω να πιστεύω ότι οι αρμόδιοι του υπουργείου Οικονομικών, και κυρίως η πολιτική ηγεσία, θα υποστηρίξουν την προσπάθειά μας, διότι, εκτός των άλλων, ο μεσογειακός Φ/Γ στόλος εξυπηρετεί σχεδόν αποκλειστικά εθνικές εσωτερικές ανάγκες και κυρίως του νησιωτικού μας συμπλέγματος, με κυριότερα προϊόντα τα πετρελαιοειδή, τις πρώτες ύλες, οικοδομικά υλικά και άλλα γενικά φορτία. Ένας τρίτος παράγοντας που επηρεάζει σημαντικά τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων είναι η λιμενική υποδομή και οι λιμενικές υπηρεσίες. Στο λιμάνι του Πειραιά εξακολουθούμε να έχουμε πρόβλημα

με την τιμολογιακή πολιτική των παρεχομένων λιμενικών υπηρεσιών, η οποία δεν βοηθάει το μεσογειακό Φ/Γ πλοίο, καθώς και με την ελλιπή εφαρμογή της κοινοτικής οδηγίας για τη διακίνηση των κοινοτικών φορτίων που μεταφέρονται με εμπορευματοκιβώτια. Βεβαίως, η κατάσταση έχει βελτιωθεί σε σχέση με το παρελθόν αλλά δεν έχει εξομοιωθεί με αυτή των άλλων κοινοτικών λιμένων. Ως προς τα τιμολόγια περιμένουμε από τη νέα διοίκηση του Οργανισμού και την επαναδραστηριοποίηση του άτυπου συμβουλίου των χρηστών, κάποια θετικά αποτελέσματα και κυρίως με τον εξορθολογισμό των τιμολογίων και μόνο για εκείνες τις υπηρεσίες που παρέχονται.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να αναφέρω τα ακόλουθα. Είναι γεγονός πως, όταν ξεκίνησε η πρωτοβουλία για τη ΝΜΑ, είχαμε κάποιες προσδοκίες λόγω ακριβώς του γεγονότος ότι ο μεσογειακός Φ/Γ στόλος είναι εξ ορισμού στόλος ΝΜΑ. Ύστερα από έξι χρόνια, διαπιστώνουμε μερικά βασικά πράγματα. Πρώτον, εμείς δίνουμε περισσότερη σημασία και στοχεύουμε στην επίλυση θεσμικών προβλημάτων, ενώ οι άλλες κοινοτικές χώρες κινούνται κυρίως ή σχεδόν αποκλειστικά προς την επίλυση προβλημάτων της αγοράς. Δεύτερον, εμείς δραστηριοποιούμεθα σχεδόν αποκλειστικά στις χύδην μεταφορές, και πολύ εντός του ελλαδικού χώρου (ακτοπλοία), ενώ οι λοιποί Ευρωπαίοι δραστηριοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά στις τακτικές γραμμές και κυρίως στις συνδυασμένες, «πόρτα-πόρτα», μεταφορές μέσα στην Ευ. Ένωση. Τρίτον, εδώ και δύο χρόνια, λειτουργεί άτυπα, υποστηριζόμενο όμως από την Ευ. Επιτροπή, το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Γραφείων ΝΜΑ, το οποίο αποτελεί μια χαλαρή μορφή συνεργασίας μεταξύ των Γραφείων και της Ευ. Επιτροπής. Έτσι, έστω και χαλαρά, γίνεται μία επί πλέον προσπάθεια από τον ιδιωτικό τομέα, ώστε να επιλύονται διάφορα προβλήματα που εμποδίζουν την ανάπτυξη της ΝΜΑ, είτε αυτά έχουν θεσμικό χαρακτήρα είτε είναι πρακτικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η ναυτιλία. Η ανάπτυξη της ΝΜΑ αποτελεί εδώ και σχεδόν δέκα χρόνια προτεραιότητα της Ευ. Ένωσης. Είναι λοιπόν στο χέρι, κυρίως των οργάνων της Ε.Ε. και των κρατών-μελών, να την υποστηρίξουν ρεαλιστικά, γιατί πραγματικά συνδέεται με την ίδια την αυτάρκεια και την ύπαρξη της Ενωμένης Ευρώπης, εφ' όσον το διά θαλάσσης μεταφερόμενο εμπόριο από και προς την Ευρώπη, πλέον των άλλων πλεονεκτημάτων που έχει για την Ευ. Ένωση, εξακολουθεί να είναι ο κυριότερος τρόπος τροφοδοσίας της.



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



Τα ελληνικά λιμάνια απέχουν πολύ της ευρωπαϊκής πραγματικότητας



>>> Άρθρο του Σπυρίδωνος Αγγελόπουλου

Πρόεδρου της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης

- Ο ρόλος των εμπορικών λιμένων και ιδιαίτερα του Πειραιά
- Υποδομές, παρεχόμενες υπηρεσίες, παραγωγικότητα
- Απαιτούμενα βελτιωτικά μέτρα
- Θέσεις της Διεθνούς Ναυτικής Ενώσεως

Η ελληνική λιμενική πραγματικότητα (παγκόσμια μοναδικότητα) θα μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο ειδικής μελέτης, καθώς οι πιυχές της μπορούν να αποκαλύψουν στον ερευνητή βασικά στοιχεία που σήμερα συνθέτουν την εικόνα εκείνων που οι ειδικοί αναφέρουν ως στοιχεία των τοπικών οικονομιών. Στοιχεία, δηλαδή, που συνθέτουν την εικόνα εγκατάλειψης ενός βασικού τμήματος της εθνικής οικονομίας. Ο ρόλος των λιμανιών στις τοπικές οικονομίες, στη διαδρομή του χρόνου, ήταν και παραμένει πρωταγωνιστικός. Ήταν και είναι η βάση για την ανάπτυξη, το εμπόριο, την επικοινωνία με τον έξω κόσμο. Και αυτή ακριβώς η επικοινωνία δημιουργούσε και δημιουργεί τις ζυμώσεις, λειτουργώντας σαν καταλύτης ενάντια σε αυτό που θα μπορούσε κάποιος εύκολα να χαρακτηρίσει στατικότητα.

Αν και βεβαιωμένος ο ρόλος των λιμανιών στα οικονομικά και κοινωνικά δρώμενα, τα λιμάνια δεν φάνηκε να αποτελούν μία από τις προτεραιότητες στα πλάνα ανάπτυξης των εκάστοτε κυβερνήσεων, παρά το γεγονός ότι η χώρα δεν διέθετε και δεν διαθέτει ισχυρότερη δύναμη στο παγκόσμιο γίγνεσθαι εκτός της ναυτιλιακής. Σήμερα, δεν μπορεί ουσιαστικά να προσδιοριστεί πότε επήλθε η αφύπνιση της Πολιτείας σε θέματα λιμενικών υποδομών. Άλλωστε, το στοιχείο αυτό είναι και εν πολλοίς το αντικείμενο για το οποίο υπάρχει διάσταση από-



ψεων. Η Πολιτεία έχει αφυπνιστεί; Έχει κατανοήσει τη σημασία και το ρόλο των εμπορικών και επιβατικών λιμανιών; Είναι έτοιμη να εγκαταλείψει την πρακτική τής ουσιαστικά γραφειοκρατικής απραξίας και του ασφυκτικού εναγκαλισμού αυτού που προσδιορίζουμε σήμερα ως κράτος; Κρίσιμα τα ερωτήματα, που πρέπει να απαντηθούν.

Ωστόσο, το γεγονός είναι ένα: Τα ελληνικά λιμάνια, εμπορικά ή επιβατικά, έμειναν πίσω σε σχέση με την εικόνα που σήμερα παρουσιάζουν λιμάνια μικρά και μεγάλα άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όχι μόνο, αλλά και σε σχέση με το επίπεδο υπηρεσιών. Η ανυπαρξία λιμενικής πολιτικής αλλά και η ανυπερβλητή γραφειοκρατία ευθύνονται για τη σημερινή κατάσταση. Και δεν πρόκειται για μία απλά επιπόλαια διαπίστωση. Απέχουμε πολύ της ευρωπαϊκής πραγματικότητας. Και συνήθως αυτός που μένει πίσω έχει δύο επιλογές: Ή να αποδεχθεί τη θέση όπου είναι και να τεθεί εκτός συναγωνισμού εθελουσίως ή να κάνει άλματα και όχι βήματα, για να φτάσει στα διεθνώς παραδεκτά επίπεδα. Και σε αυτόν τον τομέα η Ελλάδα δεν πρέπει να κάνει βήματα αλλά άλματα.

Μόλις τα τελευταία χρόνια αρχίσαμε να αναρωτιόμαστε για την επάρκεια των υποδομών των μικρότερων αλλά εξίσου στρατηγικών για τα οικονομικά συμφέροντα της χώρας λιμένων. Μέχρι τότε τα φώτα της δημοσιότητας ήταν στραμμένα στα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας. Η κρίση στα Βαλκάνια ανέδειξε το ρόλο του λιμένα της Πάτρας και λίγο αργότερα της Ηγουμενίτσας. Ακολούθησαν ο Βόλος και η Αλεξανδρούπολη. Το διεθνές εμπόριο είχε ανάγκη από πύλες και η Ελλάδα τις διέθετε. Αλλά και ο τουρισμός ήθελε τις πύλες αυτές. Αλλά ποιες ήταν οι υποδομές τους; Ποιο το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών; Πόσο καλά είναι οργανωμένο και εκπαιδευμένο το προσωπικό τους.

Τα ερωτήματα αυτά σήμερα αποτελούν αντικείμενο προβληματισμού των χρηστών των λιμενικών εγκαταστάσεων, αλλά και αιτία ανάπτυξης τριβών μεταξύ των χρηστών και των διοικήσεων των λιμένων. Σήμερα, οι ελλείψεις σε πολλά επίπεδα οδηγούν σε στρεβλώσεις,

θέτουν σε κίνδυνο την εμπιστοσύνη των μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών, θέτουν σε κίνδυνο τον τουρισμό και την ανάπτυξη των νησιών, και μάλιστα σε περίοδο όπου ο ανταγωνισμός, απαλλαγμένος από ταμπού και γραφειοκρατικές αγκυλώσεις αλλά και ψηφοθηρικές αντιλήψεις, προβάλλει δυναμικά εκείνα τα στοιχεία που στα ελληνικά λιμάνια είναι τα ζητούμενα από τους χρήστες, διεκδικώντας μεγαλύτερα μερίδια της πίτας της ανάπτυξης και του ελέγχου που συνεπάγεται η εμπορική και η επιβατική κίνηση.

Δεν χρειάστηκε η κυοφορούμενη οδηγία για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών για την ενεργοποίηση των χρηστών. Δεν ήταν αυτή που προκάλεσε προβληματισμό. Ο προβληματισμός προϋπήρχε. Είναι σίγουρο ότι στα συρτάκια των συναρμοδίων -άλλη μία τραγική ελληνική πραγματικότητα, η συναρμοδιότητα και η αλληλοεπικάλυψη- βρίσκονται αναρίθμητα υπομνήματα, που όχι μόνο διαπιστώνουν αδυναμίες αλλά και προτείνουν λύσεις. Λύσεις που, αν είχαν εφαρμοστεί, σήμερα το οικονομικό γίγνεσθαι της χώρας θα ήταν, τολμώ να πω, τελείως διαφορετικό. Εξ αιτίας των αδυναμιών μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες ήρθαν και έφυγαν για άλλα ευρωπαϊκά και μη λιμάνια, αρνούμενες την ελληνική πραγματικότητα.

Και πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχει σοβαρός προβληματισμός ακόμη και σε αυτές που επιμένουν να υφίστανται καταστάσεις, μερικές εκ των οποίων δεν περιγράφονται καν στη διεθνή πρακτική, που παρά το τραγικό τους θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν «ροκ». Ελλιπείς υποδομές, στοιχειώδη λιμάνια, τεχνολογικός εξοπλισμός ανεπαρκής ή, στην καλύτερη περίπτωση, οριακός για την εξυπηρέτηση των αναγκών, όταν αυτός λειτουργεί, ανύπαρκτες αίθουσες αναμονής για τα επιβατικά λιμάνια, προσωπικό που με τα ευρωπαϊκά λιμενικά δεδομένα θα χαρακτηριζόταν πλεονάζον και χωρίς ευκαιρίες μετεκπαίδευσης, νομικό πλαίσιο και πολλά άλλα.

Ως πρόεδρος της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης, βασικού φορέα των ναυτιλιακών πρακτορείων τακτικών γραμμών, δεν μπορώ παρά να μην επικεντρωθώ στα προ-



βλήματα που σήμερα τα μέλη μας, και όχι μόνον, αντιμετωπίζουν, εξαιτίας βασικών προβλημάτων στην οργάνωση και τη λειτουργία των εμπορικών λιμένων, αλλά και στις ελλείψεις της υποδομής.

Με δεδομένο, μάλιστα, ότι το μεγαλύτερο μέρος των δραστηριοτήτων των μελών μας αφορά το πρώτο λιμάνι της χώρας, έχω την υποχρέωση να σταθώ στα προβλήματα που σήμερα παρουσιάζονται στους σταθμούς εξυπηρέτησης μοναδοποιημένων φορτίων στον Πειραιά.

Το θέμα κάθε άλλο παρά είναι άσχετο με το καθεστώς υπό το οποίο σήμερα παρέχονται οι υπηρεσίες και το οποίο, όπως όλοι γνωρίζετε, συνίσταται στην παροχή του συνόλου των υπηρεσιών αποκλειστικά από τον ΟΛΠ. Δεν θα είχαμε τίποτα να αντιτάξουμε στο ισχύον θεσμικό πλαίσιο και στην κατά αποκλειστικότητα εξυπηρέτηση των χρηστών από τα μέσα και το προσωπικό του ΟΛΠ, αν το επίπεδο των προσφερομένων υπηρεσιών ικανοποιούσε τους χρήστες και δεν δημιουργούσε, δικαιολογημένα, την εντύπωση ότι η μονοπωλιακού χαρακτήρα εξυπηρέτηση εξοστρακίζει την απαραίτητη και δημιουργική σχέση πελάτη και παρόχου της υπηρεσίας.

Τα μέλη μας προσφέρουν κατά κύριο λόγο υπηρεσίες σε ένα καθεστώς σκληρού ανταγωνισμού και γνωρίζουν ότι απαραίτητη προϋπόθεση επιτυχίας, αλλά και επιβίωσης, είναι ο συνεχής εκσυγχρονισμός και η βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών που προσφέρονται, πάντοτε με απόλυτο σεβασμό στο πρόσωπο του πελάτη.

Το καθημερινό άγχος των εταιρειών-μελών της ΔΕΝ, και όχι μόνον, είναι η αγωνία να παραμένει ο πελάτης ευχαριστημένος και να μη μετακινηθεί προς τον ανταγωνισμό, ο οποίος ενδεχομένως έχει κάτι καινούργιο να προσφέρει ή το κόστος και η ποιότητα των υπηρεσιών είναι υπέρτερα.

Δυστυχώς, κάτι παρόμοιο δεν φαίνεται να συμβαίνει στις σχέσεις του ΟΛΠ με τους πελάτες του, αφού η αντιμετώπιση των καθημερινών αναγκών του και η επίλυση των προβλημάτων του φέρουν έντονη τη σφραγίδα του δημόσιου χαρακτήρα και, γιατί όχι, της αλαζονείας

της εταιρείας που κινείται σε συνθήκες μονοπωλίου. Θεωρώ ως μη αναγκαίο να αναφερθώ λεπτομερώς στα ειδικά προβλήματα, δεν μπορώ όμως να μην κάνω λόγο για το πρόβλημα, το οποίο κατά την άποψή μου είναι και το κύριο αίτιο που προκαλεί τα καθημερινά παράπονα και τις διαμαρτυρίες.

Ο ΟΛΠ είχε μοιραία να αντιμετωπίσει ένα μεγάλο δίλημμα. Έχοντας ένα σταθμό εμπορευματοκιβωτίων που με ιδανικές συνθήκες οργάνωσης και λειτουργίας και με κάποια ενίσχυση της υποδομής σε μηχανολογικό εξοπλισμό μπορούσε να ανταποκριθεί σε ετήσια κίνηση περίπου 1.700.000 Τεμ, είχε υπό τον έλεγχό του κίνηση που δεν ξεπερνάει μέχρι και σήμερα τα 600.000 Τεμ.

Την ίδια στιγμή, οι εκάστοτε διοικήσεις όφειλαν να ανταποκριθούν στην ανάγκη της ανάδειξης του Πειραιά σε λιμάνι με κεντρικό ρόλο στη Μεσόγειο.

Ήταν, λοιπόν, λογικό και αποδεκτό να αναζητήσει ο ΟΛΠ στρατηγικές συμμαχίες με μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες προκειμένου να εξασφαλίσει κίνηση φορτίων in transit και να ενισχύσει το ρόλο του Πειραιά ως διεθνούς κέντρου διαμετακόμισης.

Η Διεθνής Ναυτική Ένωση ευθύς εξαρχής είχε την ξεκάθαρη θέση ότι υποστηρίζει τις ενέργειες αυτές, με την προϋπόθεση πως θα εξασφαλιστεί ένα αποδεκτό επίπεδο εξυπηρέτησης για όλους τους χρήστες.

Δυστυχώς, η σημερινή κατάσταση κάθε άλλο παρά συμπίπτει με τα όσα ζήτησε ως ελάχιστες εγγυήσεις η Διεθνής Ναυτική Ένωση.

Το σημερινό, απαράδεκτα χαμηλό, επίπεδο παραγωγικότητας είναι, όπως προανέφερα, το κύριο αίτιο για καθημερινά προβλήματα που δημιουργούν, σε πολλές περιπτώσεις, ιδιαίτερα δυσάρεστες εντυπώσεις στις ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών.

Σε πολλές περιπτώσεις, στον κατάλογο των δυσανεγιζόμενων περιλαμβάνονται ακόμη και εταιρείες οι οποίες εξυπηρετούνται στον Πειραιά βάσει ειδικών συμφωνιών, αφού η γενική κατάσταση δημιουργεί και σε αυτές προβλήματα.

Είναι λοιπόν μία καλή ευκαιρία, από το βήμα αυτό, να



D. KORONAKIS S.A.

Manufacturers of:

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

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

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

Stockists of:

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



Stocks Around the World:

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



Associated member
INTERTANKO

Member of EUROCORD & EWRIS

D. KORONAKIS S.A.

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



παρακαλέσω τη διοίκηση του ΟΛΠ να σταθεί πολύ προσεκτικά μπροστά στο πρόβλημα και να πάρει τα μέτρα εκείνα που απαιτούνται, έτσι ώστε προς το συμφέρον όλων, συμπεριλαμβανομένου βεβαίως και του ΟΛΠ, να αυξηθούν οι ρυθμοί της παραγωγικότητας και να αποσυμφορηθεί το λιμάνι.

Ο χρόνος δεν μου επιτρέπει να απαριθμήσω τα μέτρα που κατά την άποψή μου απαιτούνται, η Διεθνής Ναυτική Ένωση έχει όμως επανειλημμένως κάνει προτάσεις σχετικές με τα μέτρα αυτά.

Ανάλογες επισημάνσεις για προβλήματα και ελλείψεις έχουν γίνει και για το car terminal, όπου και εκεί το επίπεδο εξυπηρέτησης, όχι μόνο δεν είναι ικανοποιητικό για τους χρήστες, αλλά και αποθαρρύνει ενδιαφερομένους για κίνηση in transit αυτοκινήτων μέσω του Πειραιά.

Οι εξαγγελίες για νέες επενδύσεις και προμήθειες μηχανολογικού εξοπλισμού ηχούν ευχάριστα, τις ενθαρρύνουμε, αλλά δεν δίνουν απάντηση στο σημερινό έντονο πρόβλημα, το οποίο επιτακτικά ζητάει λύσεις.

Ο ΟΛΠ οφείλει, πάντως, να τιμήσει τις δεσμεύσεις που έχει ήδη αναλάβει έναντι συγκεκριμένων ναυτιλιακών εταιρειών που έχουν εμπιστευτεί τον Πειραιά για τη διακίνηση των in transit φορτίων τους, θα πρέπει όμως η αμέσως επόμενη δέσμευσή του να αφορά το σύνολο των υπολοίπων χρηστών, οι οποίοι απαιτούν άμεση αναβάθμιση του επιπέδου των υπηρεσιών που παρέχονται σήμερα.

Η αναβάθμιση αυτή δεν είναι βεβαίως έργο μόνο της διοίκησης του ΟΛΠ, αλλά αφορά και το σύνολο των εργαζομένων σε αυτόν, αφού η αύξηση της παραγωγικότητας θα επιτευχθεί σε μεγάλο βαθμό με τη δική τους συμβολή και τη συναντίληψη πως σε ορισμένες περιπτώσεις απαιτούνται παραχωρήσεις και θυσίες.

Η 24ωρη εργασία, επτά ημέρες την εβδομάδα, ισχύει μόνο θεωρητικά καθώς στην πράξη τα ωράρια εργασίας με τις επίσημες και ανεπίσημες διακοπές περιορίζονται σημαντικά, αυξάνοντας έτσι τη συμφόρηση στο λιμάνι.

Σε πολλές περιπτώσεις οι κανονισμοί, ο τρόπος ερμη-

νείας τους και οι γραφειοκρατικές διαδικασίες κατά τη συναλλαγή με τους χρήστες οξύνουν περαιτέρω τα προβλήματα, με συνέπεια την αδικαιολόγητη σπατάλη χρόνου και τη δημιουργία αρνητικών εντυπώσεων σε διεθνές επίπεδο.

Τέλος, οι ελπίδες για σημαντική βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας και αύξηση της παραγωγικότητας από την εφαρμογή του νέου μηχανογραφικού συστήματος έχουν σε μεγάλο βαθμό διαψευστεί, όχι λόγω του συστήματος, αλλά από το βαθμό και τον τρόπο με τον οποίο αυτό αξιοποιείται.

Πριν τελειώσω, θα ήθελα να αναφερθώ και σε ένα παράπονο το οποίο, κατά την άποψή μου, αγγίζει το σύνολο των μελών της ένωσης μας αλλά και των υπολοίπων χρηστών του λιμένα.

Ο ρόλος των ενώσεων και των χρηστών έχει σημαντικά υποβαθμιστεί και η λειτουργία του άτυπου συμβουλίου χρηστών δεν παρέχει καμία ευχέρεια για ανταλλαγή απόψεων και επαρκή ενημέρωση.

Οι ενώσεις και οι χρήστες πληροφορούνται πλέον τις αποφάσεις του ΟΛΠ και ενημερώνονται για τις εξελίξεις από τον ημερήσιο οικονομικό τύπο. Σε αυτό, βεβαίως, δεν φέρει ευθύνη η διοίκηση του ΟΛΠ και αντίστοιχα του ΟΛΘ, αλλά το νέο θεσμικό πλαίσιο το οποίο στέρησε από τους χρήστες τη δυνατότητα συμμετοχής τους στα κέντρα αποφάσεων του ΟΛΠ και τους αποξένωσε από αυτόν.

Παρ' όλα αυτά, οι ελπίδες δεν έχουν εκλείψει. Αν υπάρξει συντονισμός ενεργειών αλλά προ πάντων εγκατάλειψη των πρακτικών και αντιλήψεων του παρελθόντος, αν οι διοικήσεις των λιμένων σήμερα θεωρητικά απελευθέρωσαν αφεθούν να δράσουν με βάση τις αρχές του σύγχρονου management, θα υπάρξει το επιζητούμενο αποτέλεσμα. Οι χειρισμοί που πρέπει να γίνουν είναι λεπτοί. Χειρουργικοί θα έλεγα εγώ.

Απαιτείται ταχύτητα αντίληψης και ευελιξία κινήσεων για να αντιμετωπιστεί ο ανταγωνισμός, είτε με τη σημερινή του μορφή είτε με αυτή που προσδιορίζει η κυοφορούμενη οδηγία για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών.

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

Επιβάλλεται η συνεργασία με την Πολιτεία

>>> Συνέντευξη της Μελίνας Τραυλού

Διευθύνουσας συμβούλου Neptune Lines,
αντιπροέδρου Ένωσης Εφοπλιστών
Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων

Η αντιπρόεδρος της ΕΜΦΠ κα Μελίνα Τραυλού στη συνέντευξή της στα Ναυτικά Χρονικά παρουσιάζει τα προβλήματα που αναχαϊτίζουν την αποδοτικότητα του κλάδου. Παράλληλα, διερευνά τις παραμέτρους που πιθανώς να καθυστερήσουν το νέο πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και αναλύει τις συνιστώσες που επέτρεψαν την ανέλιξη των Ευρωπαίων πλοιοκτητών. Η κα Τραυλού ασκεί επίσης έντονη κριτική στη συνεργασία Πολιτείας και πλοιοκτητών και προτρέπει την ηγεσία του ΥΕΝ να ασχοληθεί ενεργά πλέον με τη ΝΜΑ.



Σε ποιους λόγους αποδίδετε την έλλειψη εποικοδομητικής συνεργασίας της Πολιτείας με τους ιδιοκτήτες πλοίων του κλάδου σας;

Θα έλεγα ότι η ναυτιλία γενικά θεωρείται παραμελημένος κλάδος από την Πολιτεία. Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων είναι ένας τομέας που αναπτύσσεται τα τελευταία 10 χρόνια με πρωτοβουλία της Ε.Ε. Ο λόγος για τον οποίο η Ε.Ε. έχει δώσει τα τελευταία χρόνια μεγάλη έμφαση στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων είναι η προστασία του περιβάλλοντος κυρίως με την αποσυμφόρηση των οδικών δικτύων από φορτηγά αυτοκίνητα. Ειδικά σε χώρες οι οποίες συνδέονται θαλασσίως ή σε χώρες στις οποίες οι εσωτερικές μεταφορές μπορούν να γίνουν διά θαλάσσης ή ακόμα και μέσω ποταμών. Στην Ελλάδα, η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων μπορεί να αναπτυχθεί όπως και ήδη εν μέρει γίνεται για τις μεταφορές εμπορευμάτων - επιβατών από άλλες χώρες της Μεσογείου προς τη χώρα μας αλλά και για τις εσωτερικές μεταφορές.

Στον Πειραιά δραστηριοποιείται, μέσω της ΕΕΜΦΠ, ειδικό γραφείο Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, κατά τις υποδείξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως άλλωστε δραστηριοποιούνται γραφεία και σε όλες τις χώρες-μέλη που εντάσσονται σε αυτό το πρόγραμμα, το οποίο όμως δυστυχώς παρ' όλα τα υπομνήματα προς το ΥΕΝ δεν δέχεται καμία αναγνώριση ή βοήθεια από την Πολιτεία, όπως επίσης τολμώ να πω και από τις άλλες ενώσεις πλοιοκτητών.

Συνεργασία της Πολιτείας με τους ιδιοκτήτες των πλοίων γενικά και όχι μόνο των πλοίων που δραστηριοποιούνται σε αυτό τον κλάδο δεν νομίζω ότι υπάρχει.



Παρ' όλα αυτά, θα έπρεπε η ηγεσία του υπουργείου να ασχοληθεί ενεργά με αυτόν τον κλάδο της ναυτιλίας, ο οποίος θα μπορούσε να γίνει από τους δυνατότερους στην Ευρώπη.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επεξεργάζεται τρόπους ουσιαστικής υποστήριξης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Ποιες παράμετροι θεωρείτε ότι θα καθυστερήσουν ένα τέτοιο μακροπρόθεσμο πρόγραμμα στην ελληνική επικράτεια;

Οι παράμετροι οι οποίες μπορούν να καθυστερήσουν την εξέλιξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων είναι οι εξής:

- Έλλειψη σωστών λιμενικών υποδομών.
- Καθυτέρηση απελευθέρωσης λιμενικών υπηρεσιών.
- Κόστος λιμενικών υπηρεσιών.
- Η μη απλούστευση των τελωνειακών διαδικασιών, καθώς επίσης και η ηλεκτρονική προώθηση τελωνειακών στοιχείων (δηλωτικών) μεταξύ των χωρών της Ε.Ε.

Όλες οι παραπάνω παράμετροι θα μπορούσαν να αναπτυχθούν καλύτερα μέσω μιας ιδιωτικοποίησης των λιμενικών υπηρεσιών, όπως άλλωστε έχει γίνει στα περισσότερα λιμάνια της Μεσογείου και της Ευρώπης.

Ο εκσυγχρονισμός του στόλου στο συγκεκριμένο κλάδο αποτελεί ένα μεγάλο εμπόδιο ως προς τη μεγαλύτερη αποδοτικότητά του. Πλοιοκτήτες όμως με έδρα και επιχειρηματικές δραστηριότητες σε Ολλανδία, Γερμανία και Ιταλία κατάφεραν να ανανεώσουν τους στόλους τους. Ποιες είναι κατά την άποψή σας οι συνιστώσες που επέτρεψαν τη γενικότερη ανέλιξη των Ευρωπαίων συναδέλφων σας;

Πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται στις χώρες τις οποίες αναφέρατε, παραδοσιακά ασχολούνται με τη ΝΚΑ πριν καν αποκτήσει την υπόσταση που έχει αυτή

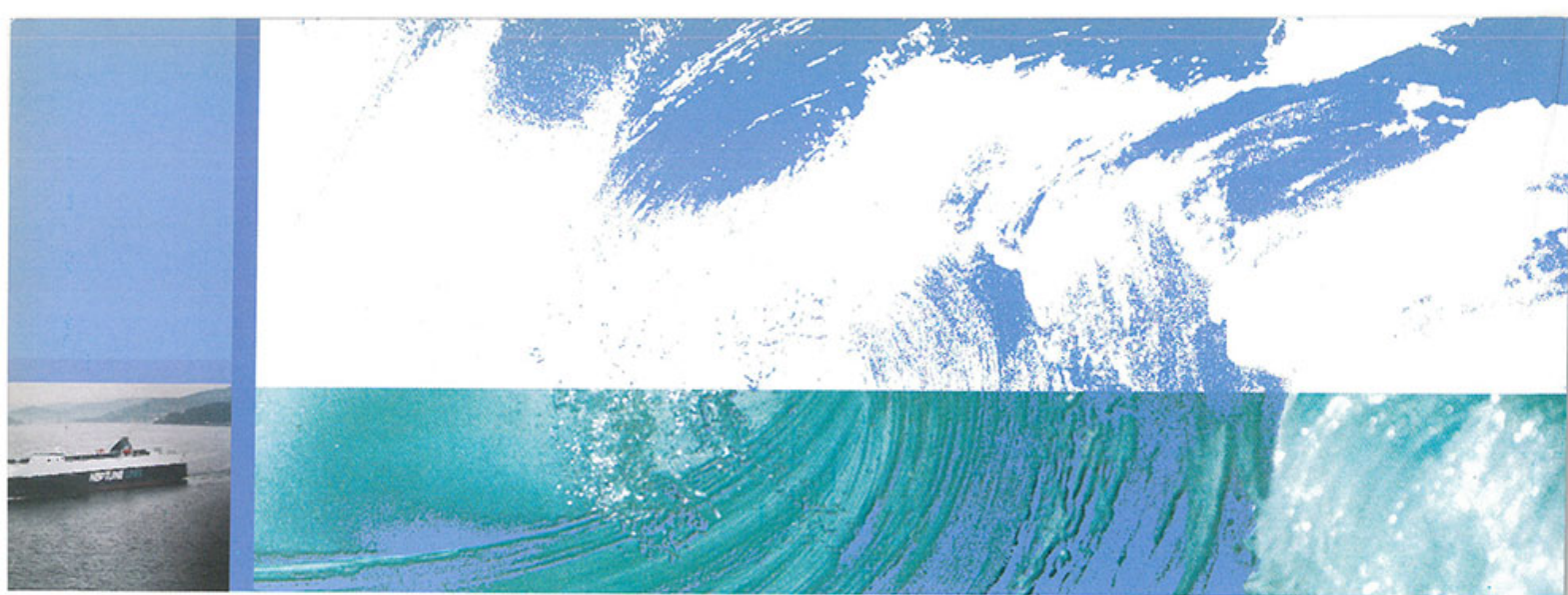
τη στιγμή, γιατί στις χώρες αυτές η ναυτιλία τακτικών γραμμών έχει μεγάλη παράδοση. Αντίθετα το μεγαλύτερο ποσοστό των Ελλήνων πλοιοκτητών, εκτός εξαιρέσεων, ασχολείται με tramp shipping.

Παρ' όλα αυτά, δεν θα πρέπει να παραλείψουμε τους πλοιοκτήτες μικρών δεξαμενόπλοιων που δραστηριοποιούνται στην ελληνική επικράτεια κάνοντας τις εσωτερικές μεταφορές, όπως επίσης και Έλληνες πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται στις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων εντός Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας, όπως επίσης αυτοκινήτων και φορτίων Ro/Ro με εξειδικευμένα πλοία και επιβατών.

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα του κλάδου αυτού της ναυτιλίας, όπως κατ' επανάληψιν η ΕΕΜΦΠ έχει επισημάνει στην ηγεσία του ΥΕΝ, είναι οι συνθήκες των πληρωμάτων που πολλές φορές δημιουργούν αρκετά προβλήματα στους πλοιοκτήτες αυτών των πλοίων.

Είναι γνωστό ότι τα πλοία του μεγαλύτερου ποσοστού των Ελλήνων πλοιοκτητών που ασχολούνται με τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, και αναφέρομαι κυρίως στα δεξαμενόπλοια, είναι πλοία που χρειάζονται άμεση αντικατάσταση. Έχει γίνει ειδική μελέτη από την ΕΕΜΦΠ ως προς το κόστος απόσυρσης και αντικατάστασης αυτών με ναυπήγηση νέων μοντέρνων πλοίων, όπως επίσης και πιθανό τρόπο επιδότησης από την Πολιτεία, ακολουθώντας κατά κάποιον τρόπο το μοντέλο της ιταλικής κυβέρνησης.

Ένας άλλος λόγος για τον οποίο στις χώρες τις οποίες αναφέρατε έχει αναπτυχθεί η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, είναι και ο ουσιαστικός διάλογος μεταξύ φορέων και πλοιοκτητών, το ενδιαφέρον των φορέων και κατά συνέπεια η βοήθεια του κράτους, όχι μόνον η οικονομική προς τους πλοιοκτήτες και τα ναυπηγεία μέσω διαφόρων επιδοτήσεων, κυρίως προς τα ναυπηγεία, αλλά και η ουσιαστική ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών, καθώς και η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών.



Παρά τις προθέσεις της Ε.Ε. αρκετοί παρατηρητές εικάζουν ότι οποιαδήποτε ευρωπαϊκή πολιτική δεν μπορεί να ευδοκιμήσει εξαιτίας της εξαιρετικά χαμηλής τιμολογιακής πολιτικής που επικρατεί στις οδικές/ χερσαίες μεταφορές. Με αυτόν το γνώμονα ποιες παραμέτρους οφείλει να εξετάσει η Πολιτεία στο σχεδιασμό των νέων «εθνικών θαλασσίων οδών»;

Είναι γεγονός ότι σε πολλές περιπτώσεις οι θαλάσσιες μεταφορές δεν μπορούν να συναγωνισθούν το χαμηλό κόστος που επιφέρουν οι χερσαίες/οδικές μεταφορές, όμως η Ε.Ε. έχει θέσει ως στόχο και σκοπό της να μειώσει στο χαμηλότερο εφικτό ποσοστό τις οδικές μεταφορές, με αποτέλεσμα τη μείωση της ρύπανσης, της κυκλοφορίας στους οδικούς άξονες και την προάσπιση της ασφάλειας στους δρόμους της.

Έτσι, μέσω ειδικών προγραμμάτων, η Ε.Ε. δουλεύει μαζί με όλα τα κράτη-μέλη εξετάζοντας τους τρόπους με τους οποίους μπορεί το κόστος της θαλάσσιας μεταφοράς να μειωθεί και να ανταγωνιστεί αυτό της οδικής μεταφοράς, που σημαίνει:

- Λιμάνια με σωστές υποδομές για να δεχθούν πλοία της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.
- Άμεση και ταχεία εξυπηρέτηση μέσω 24ώρου εργασίας σε όλα τα λιμάνια με flat rates.
- Μείωση του κόστους προσέγγισης αυτών των πλοίων με κατάργηση, όπου είναι εφικτό, των πλοηγικών τελών καθώς επίσης και των ρυμουλκών, καθότι τα περισσότερα πλοία που δραστηριοποιούνται σε αυτόν το χώρο, είναι πλοία μοντέρνα που προσεγγίζουν τα ίδια λιμάνια πολλές φορές σε διάστημα μικρότερο της μιας εβδομάδας και κατά συνέπεια μπορούν να προσεγγίσουν χωρίς τη βοήθεια ρυμουλκών και πλοηγών.
- Μείωση του κόστους των εργατικών δικαιωμάτων καθώς επίσης και αύξηση της παραγωγικότητας και ποιότητας με ειδικά εκπαιδευμένους ναυτεργάτες.

Αυτό βέβαια θα γίνει μόνο με την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών.

- Ανάπτυξη ταχέων οδικών αρτηριών που θα συνδέουν τα λιμάνια με τις εθνικές οδούς και, τέλος, εκσυγχρονισμός των σιδηροδρόμων και σύνδεσή τους με τα ειδικά terminals.
- Εφαρμογή του συστήματος ηλεκτρονικής μεταφοράς δεδομένων μεταξύ των τελωνείων μας και των τελωνείων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.
- Απλούστευση τελωνειακών διαδικασιών.
- Δημιουργία σωστών και αναλυτικών στατιστικών δεδομένων.

Η Ελλάδα, με δεδομένη την άμεση οικονομική της εξάρτηση από τον τουρισμό, πιστεύετε ότι θα αντιμετωπίσει ιδιαίτερες δυσκολίες στην εφαρμογή των θαλασσίων αρτηριών και στη γενικότερη προώθηση των θαλασσίων μεταφορών εις βάρος ίσως της τουριστικής υποδομής;

Δεν βλέπω πώς η εφαρμογή νέων θαλασσίων αρτηριών όπως και η προώθηση θαλασσίων μεταφορών θα βλάψει τον τουρισμό μας, αντιθέτως μάλλον θα τον βοηθήσει.

Η ευδοκίμηση μιας νέας εθνικής πολιτικής Ναυτιλίας Κοντινών Αποστάσεων απαιτεί τη συνεργασία αρκετών φορέων. Θεωρείτε ότι θα πρέπει να συσταθεί ένας ενιαίος φορέας για την αποτελεσματικότερη εποπτεία του όλου εγχειρήματος;

Όπως και στην αρχή σας ανέφερα, ήδη υπάρχει ενιαίος φορέας εντός της Κοινότητας που ασχολείται και μελετάει τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, απλώς θα πρέπει η ελληνική Πολιτεία να δώσει την αρμόζουσα σημασία και βοήθεια στο ελληνικό γραφείο που δραστηριοποιείται μέσω της ΕΕΜΦΠ.



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

Ο νέος ρόλος του YEN:

φορέας ενημέρωσης, διαμόρφωσης και στήριξης των εθνικών θέσεων σε περιφερειακό επίπεδο



>>> Συνέντευξη του Γιώργου Γιαννημάρα



Πλοίαρχου Α.Σ.,
διευθυντή Διεύθυνσης Θαλασσίας
Πολιτικής και Ανάπτυξης του YEN

Στόχος υψηλής προτεραιότητας του YEN η προώθηση της NMA

Τα σημαντικά οφέλη που απορρέουν από τις πρωτοβουλίες που έχουν δρομολογηθεί για τη βελτίωση και αναβάθμιση της NMA, την ανάπτυξη των «θαλασσιών λεωφόρων», τις τρέχουσες εξελίξεις σχετικά με την προώθηση και υλοποίησή τους, όπως αυτές προβλέπονται από τη Λευκή Βίβλο της Ε.Ε., καθώς και την ανάληψη δράσεων που θα οδηγήσουν στην προώθηση και περαιτέρω ανάπτυξη της NMA, αναλύει στη συνέντευξή του ο διευθυντής Διεύθυνσης Θαλασσίας Πολιτικής και Ανάπτυξης του YEN, πλοίαρχος Α.Σ. Γιώργος Γιαννημάρας.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επεξεργάζεται τρόπους ουσιαστικής υποστήριξης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Ποιες παράμετροι θεωρείτε ότι θα επηρεάσουν την υλοποίηση ενός τέτοιου μακροπρόθεσμου προγράμματος;

Είναι γεγονός ότι η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA) αποτελεί για την Ευ. Επιτροπή μία από τις σημαντικότερες προτεραιότητες στον τομέα των μεταφορών, όπως αποτυπώνεται άλλωστε χαρακτηριστικά και στη «Λευκή Βίβλο για μια ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών έως το 2010: Η ώρα των αποφάσεων». Στο πλαίσιο αυτό αποτελεί στρατηγικό στόχο, η ανάληψη δράσεων που θα οδηγήσουν στην προώθηση και περαιτέρω ανάπτυξή της.

Προς την κατεύθυνση αυτή κινείται και η πρόσφατη ανακοίνωση της Ευ. Επιτροπής, στην οποία αποτυπώνονται οι δράσεις και τα μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν για την περαιτέρω προώθηση της NMA και τα οποία αποτελούν το «Πρόγραμμα για την ανάπτυξη της NMA», το λεγόμενο «Action Plan», που είχε εξαγγελθεί κατά το Άτυπο Συμβούλιο Υπουργών Θαλασσιών Μεταφορών στη Γκζον (Ιούνιος του 2002).

Επίσης, στο πρόγραμμα αυτό αποτυπώνεται, μεταξύ άλλων,

το χρονοδιάγραμμα και προσδιορίζονται οι εμπλεκόμενοι φορείς που θα πρέπει να συνεργασθούν ώστε αυτό να στεφθεί με επιτυχία. Από το σχεδιασμό του προγράμματος απορρέει πως η υλοποίησή του θα πραγματοποιηθεί μέσα σε έναν αρκετά ευρύ χρονικό ορίζοντα, δεδομένου ότι αρκετές από τις περιλαμβανόμενες δράσεις είτε καλύπτουν ένα αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα (π.χ. κοινοτικό χρηματοδοτικό πρόγραμμα «Marco Polo») είτε είναι συνεχιζόμενες (π.χ. bottleneck exercise).

Αξιοσημείωτο είναι ότι στις επιμέρους δράσεις προβλέπεται να συμμετέχουν ως φορείς και οι εθνικές διοικήσεις των κρατών-μελών. Σε αυτόν τον ευρύ ορίζοντα δράσης, πιστεύω ότι το YEN είναι έτοιμο να ανταποκριθεί στις «προκλήσεις» μέσω της ενεργούς συμμετοχής του σε όλες τις πρωτοβουλίες που έχουν δρομολογηθεί και βρίσκονται σε εξέλιξη για τη βελτίωση και αναβάθμιση της NMA. Ο ρόλος που καλείται να αναλάβει το YEN είναι κατ' αρχήν αυτός του εθνικού συντονιστή και του φορέα παροχής διαρκούς και εμπειριστωμένης ενημέρωσης στους ενδιαφερόμενους για τις τρέχουσες εξελίξεις, καθώς επίσης και διαμόρφωσης και στήριξης των εθνικών θέσεων σε περιφερειακό και ευρωπαϊκό

ϊκό επίπεδο.

Παράλληλα, εξίσου σημαντικό ρόλο καλείται να διαδραματίσει και ο ιδιωτικός τομέας με την ενεργή συμμετοχή της ναυτιλιακής βιομηχανίας, των οργανισμών λιμένων και των λοιπών φορέων, στο πλαίσιο της ελεύθερης και αυτόνομης επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Συνεπώς, με τη διαμόρφωση μιας ευρωπαϊκής στρατηγικής για τη ΝΜΑ, τη δημιουργία του θεσμικού πλαισίου («Action Plan», «Marco Polo», Motorways of the Sea), την παροχή κινήτρων και τη δραστηριοποίηση των εθνικών διοικήσεων για τη στήριξη των πρωτοβουλιών που εντάσσονται στην πιο πάνω στρατηγική, έχω την άποψη ότι εναπόκειται στον ιδιωτικό τομέα και τους λοιπούς φορείς να αξιοποιήσουν, μέσω καινοτόμων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, τους διατιθέμενους κοινοτικούς πόρους.

Παρά τις προθέσεις της Ε.Ε. αρκετοί παρατηρητές εικάζουν ότι οποιαδήποτε ευρωπαϊκή πολιτική δεν μπορεί να ευδοκιμήσει εξαιτίας της εξαιρετικά χαμηλής τιμολογιακής πολιτικής που επικρατεί στις οδικές μεταφορές. Πιστεύετε ότι υπάρχει ουσιαστικό μέλλον στις προσπάθειες αυτές;

Η σύγκριση μεταξύ των δύο τρόπων μεταφοράς (οδικές και θαλάσσιες μεταφορές) επιτρέπει μεταξύ άλλων και την εξαγωγή συμπερασμάτων, που οδηγούν στη διαπίστωση ότι πράγματι υπάρχει απόκλιση στην τιμολογιακή πολιτική.

Ως γνωστόν, η παράμετρος του κόστους είναι μία από τις σημαντικότερες και γίνεται πιο καθοριστική σε περιπτώσεις όπου η τυχόν αύξησή του δημιουργεί ανατροπή του κατωφλίου βιωσιμότητας ενός έργου ή μιας προσφερόμενης υπηρεσίας. Θα πρέπει όμως να τονισθεί ότι στο εμφανιζόμενο χαμηλό κόστος των οδικών μεταφορών δεν έχει ενσωματωθεί η τιμή του εξωτερικού κόστους (π.χ. περιβαλλοντική επιβάρυνση), που θα πρέπει ουσιαστικά να λαμβάνεται υπ' όψιν για τη διαμόρφωση του συνολικού κόστους που αφορά τον οποιονδήποτε τρόπο μεταφοράς. Γίνεται αντιληπτό πως μόνο σε αυτή την περίπτωση μπορεί να υπάρξει σύγκριση με το αντίστοιχο κόστος της θαλάσσιας μεταφοράς, η οποία δεν θα πρέπει να λησμονείται ότι πραγματοποιείται με τα πλοία, που είναι τα περισσότερα φιλικά προς το περιβάλλον μέσα.

Παρ' όλα αυτά, η διαφορά στην τιμολογιακή πολιτική είναι ένα από τα προβληματικά πεδία που παρουσιάζονται στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, το οποίο εξετάζεται στις σχετικές συναντήσεις που πραγματοποιούνται

με τη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Αυτό που θα πρέπει όμως να τονισθεί είναι ότι η ευρωπαϊκή πολιτική, που έχει υιοθετηθεί για την προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, έχει μια ουσιαστική δυναμική, της οποίας το μέλλον δεν εξαρτάται αποκλειστικά από την επενέργεια ενός και μόνον παράγοντα.

Ποιες είναι οι τρέχουσες εξελίξεις αναφορικά με την υλοποίηση και προώθηση των θαλασσιών αρτηριών, όπως αυτές προβλέπονται από τη Λευκή Βίβλο;

Οι θαλάσσιες αρτηρίες, ή όπως έχει επικρατήσει ο όρος «θαλάσσιες λεωφόροι» (Motorways of the Sea), μετά την πρόβλεψή τους στη Λευκή Βίβλο αποτυπώνονται και ως έννοια στο «Action Plan» της Ευ. Επιτροπής, στο οποίο, όπως προαναφέρθηκε, έχουν καταγραφεί όλες οι δράσεις, προτεραιότητες και τα αντίστοιχα μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν για την προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και την επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής Μεταφορών έως το 2010.

Σημειώνεται ότι κατά το πρόσφατο Άτυπο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας, που συνήλθε υπό την ιταλική προεδρία στη Νεάπολη από 4 έως 5 Ιουλίου 2003, αναγνωρίστηκε από τους συμμετέχοντες η σημασία των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών για τη διευρυμένη Ευρώπη, καθώς επίσης ο ρόλος και η σπουδαιότητα των θαλασσιών διαδρόμων (Motorways of the Sea).

Ο στόχος υλοποίησης των Motorways of the Sea είναι η βελτίωση του συνόλου του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με ταυτόχρονη αποσυμφόρηση περιοχών που εξυπηρετούνται από τις οδικές μεταφορές με σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις (π.χ. Πυρηναία - Άλπεις). Ιδιαίτερη βαρύτητα αποδίδεται στην ολοκλήρωση ενός εκτεταμένου δικτύου μεταφορών στον ευρωπαϊκό χώρο, που αποσκοπεί στη διασύνδεση των εθνικών δικτύων μεταφοράς, στη διευκόλυνση των εμπορικών συναλλαγών, στη σύνδεση των περιφερειών, στην υπέρβαση των φυσικών εμποδίων, στη συμπλήρωση των μεταφορικών συνδέσεων, ούτως ώστε να επιτευχθεί ο κεντρικός άξονας πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που είναι η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και η εξασφάλιση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής.

Η υλοποίηση των Motorways of the Sea εξετάζεται σε συνάρτηση και με την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, για τα οποία άλλωστε αναμένεται



η υποβολή από την Ευ. Επιτροπή πρότασης αναθεώρησης των κατευθυντηρίων οδηγιών, συνεκτιμουμένων και των συστάσεων και έργων προτεραιότητας που προτείνονται στην προσφάτως δημοσιευθείσα έκθεση Ομάδος Εργασίας (High Level Group Of Van Miert). Η χρηματοδότηση των υποδομών των θαλασσιών διαδρόμων θα αντιμετωπισθεί στο πλαίσιο των πιο πάνω δικτύων, θα πρέπει όμως να δίδεται η ίδια βαρύτητα στην κατανομή των χρηματοδοτήσεων τόσο για την ανάπτυξη των υποδομών όσο και τη βελτίωση των υφισταμένων ή και δημιουργία νέων παρεχόμενων υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές. Επιπροσθέτως, θα πρέπει να επιδιωχθεί, στο πλαίσιο αξιοποίησης των δράσεων του «Action Plan» της Ευ. Επιτροπής και των παρεχομένων χρηματοδοτήσεων του προγράμματος «Marco Polo», η βελτίωση της διαχείρισης της μεταφορικής αλυσίδας (transport chain) με παροχή υπηρεσιών που θα διακρίνονται για την ποιότητα, την αξιοπιστία, την επάρκεια, τον εξορθολογισμό του κόστους, την απλούστευση των διαδικασιών, τη διαφάνεια και τον καινοτόμο χαρακτήρα τους. Η δημιουργία συνεπώς των «θαλασσιών λεωφόρων» είναι η προτεινόμενη λύση για τη βελτίωση των μεταφορικών υπηρεσιών στη διευρυμένη Ευρώπη. Ενδεικτικά θα μπορούσαν να αναφερθούν ως σημαντικότερα οφέλη που απορρέουν από την ανάπτυξη των «θαλασσιών λεωφόρων»:

- Η αύξηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.
- Η σύνδεση των περιφερειών της Ευρώπης.
- Η στήριξη της ΝΜΑ ώστε να γίνει πιο ελκυστική και να παρέχει υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας.
- Η μείωση των προβληματικών πεδίων της ΝΜΑ.
- Η υποστήριξη και ανάπτυξη δράσεων με γνώμονα πάντοτε την αποφυγή στρέβλωσης του ανταγωνισμού.
- Η δημιουργία «στρατηγικών συνδέσεων» και καινοτόμων μοντέλων μέσω κρατικών και ιδιωτικών συνεργασιών.
- Η διεύρυνση του ρόλου των λιμένων ως στρατηγικών κόμβων μεταξύ των «θαλασσιών λεωφόρων» και των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών.
- Η δραστηριοποίηση όλων των τύπων των πλοίων και των κατηγοριών λιμένων για την εξυπηρέτηση όλων των ειδών φορτίων.

Η Ελλάδα με δεδομένη την άμεση οικονομική της εξάρτηση από τον τουρισμό θεωρείται ότι θα αντιμετωπίσει ιδιαίτερες δυσκολίες στην εφαρμογή των θαλασσιών αρτηριών και της γενικότερης προώθησης των θαλασσιών μεταφορών εις βάρος ίσως της

τουριστικής υποδομής;

Η οικονομική ενίσχυση που παρέχεται μέσω του τουρισμού είναι σημαντική για τη χώρα μας. Η Ελλάδα είναι μία πολυνησιακή χώρα και διαθέτει ένα ακτοπλοϊκό δίκτυο άρρηκτα συνυφασμένο με την κοινωνική και οικονομική συνοχή των νησιών μας. Είναι γεγονός ότι η μεγαλύτερη πηγή άντλησης πόρων από τον τουρισμό είναι τα ελληνικά νησιά. Όπως είναι επίσης γνωστό, οι οικονομίες των νησιών δοκιμάζονται από τους υψηλούς δείκτες ανεργίας, τις μικρές κλίμακας και έντονης εποχικότητας τοπικές αγορές και συχνά εξαρτώνται από έναν και μόνο οικονομικό τομέα, όπως ο τουρισμός ή η αλιεία. Συνεπώς είναι επιτακτική ανάγκη, κάθε απόφαση που θα ληφθεί να είναι εστιασμένη στην αειφόρο ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών και ειδικότερα στη βελτίωση των υπάρχουσών υποδομών και στην ανάπτυξη νέων, προκειμένου να καταστεί εφικτή η παροχή ποιοτικών μεταφορικών υπηρεσιών, παράλληλα με την ήδη συντελεσθείσα ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου με τη ναυπήγηση σύγχρονων και ποιοτικών πλοίων που συνδέουν τα νησιά μας. Θα πρέπει λοιπόν να γίνει κατανοητό πως η αειφόρος ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών και η κοινωνική και οικονομική συνοχή τους είναι ένας ιδιαίτερα κρίσιμος παράγοντας για την επίτευξη μιας ενιαίας και ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής εσωτερικής αγοράς. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι η επέκταση των διευρωπαϊκών δικτύων με τη δημιουργία «θαλασσιών λεωφόρων», προκειμένου να συμπεριληφθούν και τα νησιά, αποτελεί και έχει επισήμως εξαγγελθεί ως μία από τις βασικές προτεραιότητες της πολιτικής του ΥΕΝ.

Η πρόταση μάλιστα αυτή κατατέθηκε και έγινε αποδεκτή στο Άτυπο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας στη Νεάπολη Ιταλίας (4-5 Ιουλίου), με την καταχώριση σχετικής αναφοράς στο κείμενο που φέρει τον τίτλο «Χάρτης της Νεάπολης» και τελικά υιοθετήθηκε στο πιο πάνω συμβούλιο. Ειδικότερα, προβλέπεται η διασύνδεση των εθνικών δικτύων μεταφορών με τα διευρωπαϊκά δίκτυα προκειμένου να διασφαλισθεί η κοινωνική και οικονομική συνοχή της Ευρώπης.

Η ευδοκίμηση μιας νέας εθνικής πολιτικής Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων απαιτεί τη συνεργασία αρκετών φορέων. Πιστεύετε ότι θα πρέπει να συσταθεί ένας ενιαίος φορέας για την αποτελεσματικότερη εποπτεία του όλου εγχειρήματος;

Όπως είναι γνωστό και έχει εξαγγελθεί επισήμως από το ΥΕΝ, ένας από τους πολιτικούς στόχους υψηλής προ-



KLAIPEDA LITHUANIA
MARINE SERVICES



SHIP ASSISTANCE IN THE PORT OF KLAIPEDA

COASTAL TOWAGE

TOWING OF FLOATING CRANES AND BARGES

SHIP ESCORT FOR SAFE PASSAGE

STAND BY AT DISABLED VESSELS

SHIFTING OF IMMOBILIZED SHIPS AT ANCHORAGE

SALVAGE AND WRECK REMOVAL

SINGLE BUOY MOORING ASSISTANCE

TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES

CREW CHANGE ON ANCHORAGE

SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE

FRESHWATER SUPPLY

UNDERWATER REPAIRS





τεραιότητας είναι και η προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Στο πλαίσιο αυτό από το έτος 1997 το YEN έχει εγκρίνει τη σύσταση Γραφείου Προώθησης της NMA και ταυτόχρονα συμμετέχει ενεργά τόσο στο δίκτυο των Focal Points που έχει δημιουργηθεί από την Ευ. Επιτροπή, όσο και σε οποιαδήποτε πρωτοβουλία που εντάσσεται σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο.

Ειδικότερα, θα πρέπει να αναφερθεί η ενεργή συμμετοχή της χώρας μας, από το Σεπτέμβριο του 2002, στην Περιφερειακή Συνεργασία των κρατών-μελών της Νοτίου Ευρώπης για την ανάπτυξη της NMA. Στην εν λόγω πρωτοβουλία εκτός της Ελλάδας συμμετέχουν οι Γαλλία, Ισπανία, Ιταλία και Πορτογαλία. Στο πλαίσιο αυτής της πρωτοβουλίας έχουν τεθεί ως προτεραιότητες θέματα που αφορούν τις «θαλάσσιες λεωφόρους», την απλούστευση των τελωνειακών διαδικασιών, τα δυνατά χρηματοδοτικά μοντέλα που μπορούν να αναπτυχθούν για την εξυπηρέτηση της NMA σε επίπεδο κοινοτικών και κρατικών ενισχύσεων, καθώς επίσης και τη βελτίωση της ποιότητας στα πλοία, τα πληρώματα και στις προσφερόμενες μεταφορικές υπηρεσίες. Επικύρωση της όλης προσπάθειας αποτελεί η πρόσφατη Διακήρυξη που υπογράφηκε στις 5/7/2003 από τους υπουργούς Θαλασσίων Μεταφορών των πέντε κρατών-μελών της Περιφερειακής Πρωτοβουλίας.

Τέλος, σημειώνεται ότι σε εθνικό επίπεδο πραγματοποιούνται συσκέψεις με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη (εκπρόσωποι των εφοπλιστικών ενώσεων, οργανισμών λιμένων, τελωνείων και υπηρεσιακοί παράγοντες YEN) ανά τακτά χρονικά διαστήματα υπό την εποπτεία και το συντονισμό του YEN προκειμένου, αφενός, να εξασφαλισθεί η διαρκής και πλήρης ενημέρωσή τους και, αφετέρου, να διατυπωθούν όλες οι απόψεις επί των θεμάτων της NMA και αναζητηθούν λύσεις για τα προβλήματα που εμφανίζονται τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Θεωρείτε ότι η επικείμενη ένταξη της Μάλτας και της Κύπρου στην Ε.Ε. θα μειώσει το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών ΜΦΠ ως προς το ελληνικό νηολόγιο, εξαιτίας κυρίως των συνθέσεων;

Η Ελλάδα είναι μία παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα, η οποία από τη μία επιδιώκει σταθερά και δυναμικά τη διαφύλαξη και προώθηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού στόλου, μέσα σε ένα περιβάλλον υγιούς και θεμιτού ανταγωνισμού, και από την άλλη προωθεί έμπρακτα την ποιοτική ναυτιλία. Στο πλαίσιο αυτό εντάσ-

σεται και το εκτεταμένο πλέγμα διμερών ναυτιλιακών και φορολογικών συμβάσεων που έχει συνάψει η χώρα μας. Για την πραγμάτωση των πολιτικών αυτών, έχει συσταθεί ένας κρατικός φορέας, το YEN, που στηρίζει την ελληνική ναυτιλία και τους Έλληνες ναυτικούς, υποστηρίζει τις πάγιες αρχές της ναυτιλιακής μας πολιτικής σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς και fora και έχει την ευθύνη της συμμόρφωσης των ελληνικών πλοίων με τα ισχύοντα εθνικά, διεθνή και κοινοτικά πρότυπα ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Το αποτέλεσμα της προσπάθειας αυτής αντανακλάται στο γεγονός της συμπερίληψης της ελληνικής σημαίας στη λευκή λίστα του μνημονίου συνεννόησης των Παρισίων (PARIS MOU), ως αποτέλεσμα της πλήρους εφαρμογής των σχετικών προτύπων. Βασική θέση της πολιτικής του YEN, όπως έχει επισήμως διατυπωθεί, είναι ότι η βιωσιμότητα της ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας θα κριθεί πρωτίστως σε ποιοτικό επίπεδο και για το λόγο αυτό θα πρέπει να υποστηρίζεται η συνεχής βελτίωση της ποιότητας σε σχέση με την ασφάλεια των πλοίων, ο σεβασμός στο θαλάσσιο περιβάλλον και να ενισχύεται η επιχειρηματική δραστηριότητα.

Η χώρα μας, παράλληλα, έχει έμπρακτα επενδύσει στο ανθρώπινο δυναμικό της ναυτιλίας. Γνώμονα της σχετικής δράσης αποτελεί η παραδοχή ότι ναυτιλία είναι πρωτίστως οι άνθρωποι της. Στη διάρκεια της ελληνικής προεδρίας προωθήθηκε και υιοθετήθηκε ομοφώνως κείμενο συμπερασμάτων του Συμβουλίου της Ε.Ε. για την προσέλκυση των Ευρωπαίων νέων στο ναυτικό επάγγελμα, με απώτερο στόχο τη διατήρηση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής τεχνογνωσίας, η οποία με τη σειρά της σχετίζεται με την ποιοτική δραστηριοποίηση των ευρωπαϊκών πλοίων.

Η Ελλάδα, θα πρέπει να τονισθεί, διαθέτει καλά εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό, το οποίο θεωρείται βασικό στοιχείο ανταγωνιστικότητας υπό τις διαμορφούμενες διεθνείς συνθήκες και θα πρέπει, κατά τη γνώμη μου, να καταβάλλεται συνεχής προσπάθεια για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και να επιδιώκεται η αύξηση του αριθμού των εισακτέων στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Για τους παραπάνω λόγους, εκτιμώ πως η ελληνική σημαία διατηρεί συγκριτικά πλεονεκτήματα που την καθιστούν ικανή να αντέξει τον ανταγωνισμό από άλλες σημαίες και όχι μόνο από την Κύπρο και τη Μάλτα. Τα ανωτέρω ισχύουν τόσο για την ποντοπόρο όσο και για τη μεσογειακή φορτηγό ναυτιλία.



History and Activity

LAMDA Shipyards and Marine Services was established in 1968. It is an affiliated company of LAMDA Development (listed company in the Athens Stock Exchange) and a member of Latsis group of companies.

LAMDA Shipyards is a dynamic shipyard in Greece, specialized in new building, conversions, repairs and maintenance works for luxury yachts, commercial vessels and specialized crafts, such as navy speed boats.

The objective of LAMDA Shipyards is to establish itself as a leading shipyard in the Southeastern Mediterranean region.

LAMDA Shipyards employs high-calibre personnel, capable of undertaking complex maritime projects from conception to delivery.

The company's extensive premises in Elefsina, located on the old national highway from Athens to Korinth, cover a total area of 90,000 m².

Currently, LAMDA Shipyards and Marine Services is proceeding with a substantial facility upgrade.

LAMDA Shipyards & Marine Services holds ISO 9001 of 2000 certification for any ship repair, conversion and new building project.

Existing Facilities

Floating Dock

Floating dock with maximum lifting capacity of 4,000 tonnes, overall length 90 metres and internal width 24 metres. Grit blasting allowed.

Transportation System

Mobile transportation system with maximum capacity of 1,200 tonnes.

Painting Hangar

Dedicated painting hangar 91m x 24m x 22m.

Berths:

Repair berths, 800m in total with permissible draft up to 18m.

Berth for Inert Gas Condition:

Special berths for inerted condition tankers are provided from our shipyard with drafts 12m to 18m.

Cranes:

- Mobile cranes up to 150 tonnes.
- Floating crane up to 150 tonnes.

Workshops:

- Fully equipped mechanical workshop, capable of undertaking any kind of mechanical repairs.
- Steel and pipe workshops.
- Electrical workshop equipped with all necessary equipment for undertaking repairs of all types of electric motors, generators and associated equipments.

Services and Capabilities

- Dry-dock.
- Berthing services, including shore connection, telephone, fresh water, fire fighting, compressed air, garbage removal, oil-waste disposal services etc.
- Capability to accommodate oil tankers at inert gas condition.
- New buildings, conversions, elongations and modification of hull and interiors.
- Any steel, aluminum and GRP works.
- Pipe works, machinery and deck outfitting works at all areas and spaces.
- All electrical and electronic works.
- Any type of coating.
- Surface preparation (water blasting, sand blasting, power tooling etc).
- Interior works, design and application.
- Naval architecture and engineering design service.

LAMDA Shipyards & Marine Services

27th klm Old National Road Athens-Korinth – GREECE • TEL: +30 210 55 15 700 • FAX: +30 210 55 48 750

E-MAIL: shipyards@lamda-development.net

For further information please contact Mr Constantinos Tsaoussis, Marketing Director:

direct: +30 210 55 15 861, mobile: +30 6974 934 507, e-mail: ctsa@lamda-development.net



Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων και Περιβάλλον

Μια σχέση φιλική και
πολλά υποσχόμενη

Η μετακίνηση φορτίων από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές και ιδιαίτερα τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων - NMA (Short Sea Shipping) αποτελεί έναν από τους βασικούς στόχους της κοινής πολιτικής για τις μεταφορές της Ε.Ε. (Common Transport Policy). Είναι όμως γνωστό (από πρόσφατα στοιχεία της Eurostat) ότι οι οδικές μεταφορές είναι αυτές που κυριαρχούν, διατηρώντας το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς, με τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των χωρών-μελών (intra-EU sea transport) σε δεύτερη θέση. Το γεγονός, επίσης, ότι αναμένεται αύξηση των ευρωπαϊκών φορτίων κατά 2% το χρόνο, για την περίοδο από 1997 έως και 2017, αναδεικνύει το πόσο σημαντικό είναι να παρουσιαστούν τα πλεονεκτήματα της NMA σε σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος, έτσι ώστε να αποτελέσει την υπεύθυνη εναλλακτική λύση στις συνδυασμένες πολυτροπικές/ενδοτροπικές (multi-modal/intermodal) μεταφορικές αλυσίδες.

>>> Άρθρο του Β. Τσελέντι

Αναπληρωτή καθηγητή θαλασσιού περιβάλλοντος
στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς

Κατά γενική ομολογία, πέντε είναι οι τύποι των πλοίων που δραστηριοποιούνται στη NMA: α) Πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου «παραδοσιακού τύπου» με τη δυνατότητα μεταφοράς και χύδην φορτίων, β) μικρά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Ε/Κ) (Feeders) με μεταφορική ικανότητα από 150 έως 500 TEU, γ) πλοία Ro-Ro/Ferry με δυνατότητες μεταφοράς ομαδοποιημένων φορτίων, φορτηγά οχήματα (νταλίκες) σιδηροδρομικά βαγόνια κ.λπ., δ) πλοία χύδην φορτίου και δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν καθαρά και παραδοσιακά χύδην φορτία, όπως άνθρακα, σιδηρομετάλλευμα και σιτηρά, καθώς και πετρελαιοειδή, χημικά και υγροποιημένο φυσικό αέριο (LPG), ε) πλοία θαλάσσης - ποταμού, τα οποία μπορούν να ταξιδέψουν με εύκολες μετατροπές από το ένα μέσο στο άλλο. Τα μεγέθη

κυμαίνονται από 1.500 έως 2.200 dwt, αν και υπάρχει η τάση για τη χρήση μεγαλύτερων πλοίων, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις μεταφοράς Ε/Κ, με feeder πλοία. Η Ε.Ε. έχει σήμερα πλέον των 70.000 χιλιομέτρων ακτογραμμής, το 70% των βιομηχανικών και παραγωγικών της κέντρων σε απόσταση μικρότερη των 150 - 200 χιλιομέτρων από την ακτή και ένα δίκτυο ποτάμιων οδών μήκους 25.000 χιλιομέτρων, 12.000 χλμ. εκ των οποίων είναι ήδη συνδεδεμένα με το δίκτυο οδικών μεταφορών. Αυτές οι συνθήκες προσδίδουν στη NMA γεωγραφικά και πολιτικά πλεονεκτήματα σε συνδυασμό με την αδιαμφισβήτητη φιλικότητα αυτού του τρόπου μεταφοράς προς το περιβάλλον.

Οι σοβαρές επιπτώσεις των οδικών μεταφορών τόσο στο περιβάλλον όσο και στην ποιότητα ζωής είναι πλε-

ον αρκετά γνωστές.

Ο πίνακας I αναφέρεται σε μερικές βασικές περιβαλλοντικές παραμέτρους και συγκρίνει τις επιδόσεις των σημαντικότερων τρόπων μεταφοράς. Οι επιπτώσεις αυτές έχουν ήδη μεταφραστεί σε νομοθετικές ρυθμίσεις, όπως π.χ. ο περιορισμός στην κίνηση των βαρέων οχημάτων τις νυχτερινές ώρες και τις ημέρες του Σαββατοκύριακου (Γαλλία, Πορτογαλία, Ισπανία), καθώς και η εισαγωγή φορολογικών μέτρων, όπως το Eurovignete, που ορίζει ένα νέο φόρο στις μεταφορές ανάλογα με την απόσταση και τη διάρκεια του ταξιδιού σε μια ορισμένη χώρα της Ε.Ε.

Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (NMA) έχει επίσης να επιδείξει μια αξιοζήλευτη εικόνα όσον αφορά στην ενεργειακή απόδοση τόσο κατά τη διαδικασία της μετα-

φοράς όσο και για την ανάπτυξη της υποδομής αυτής.

Τα στοιχεία αυτά παρατίθενται στον Πίνακα II.

Η κατά πολύ μειωμένη κατανάλωση ενέργειας για το ίδιο μεταφορικό έργο σημαίνει λιγότερους ρύπους στην ατμόσφαιρα και στο περιβάλλον γενικότερα, όσο και ορθολογικότερη χρήση των μη ανανεώσιμων φυσικών πόρων του πλανήτη.

Είναι λοιπόν φανερό ότι η NMA αποτελεί το φιλικότερο προς το περιβάλλον τρόπο μεταφοράς και η σημαντικότητα της αυξάνεται περισσότερο, αν αναλογισθεί κανείς ότι σήμερα παρά ποτέ οι περιβαλλοντικοί περιορισμοί και το νέο θεσμικό και νομικό πλαίσιο που διαμορφώνεται, τείνει να επιβραβεύσει μεταφορικά μέσα που αποδεδειγμένα δραστηριοποιούνται στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης.

ΠΙΝΑΚΑΣ I

Συνεισφορά των σημαντικότερων τρόπων μεταφοράς
σε βασικούς περιβαλλοντικούς δείκτες:

	Αερο- μεταφορές	Σιδηροδρομικές μεταφορές	Θαλάσσιες μεταφορές	Οδικές μεταφορές
Θόρυβος	26%	10%	0%	64%
Χρήση γης	1%	7%	1%	91%
Υποδομή	2%	37%	5%	56%
Ατυχήματα	1%	1%	0%*	98%
Κατανάλωση ενέργειας	10,9%	2,3%	1,9%	72,5%

(NMA & ποτάμιες)

* Το 1996 τα θανατηφόρα ατυχήματα ήταν 690 παγκοσμίως, ενώ τον ίδιο χρόνο για την Ε.Ε. οι οδικές μεταφορές ευθύνονται για 44.004 ατυχήματα.

Πηγές: Eurostat 2000 και Μελέτη «Transport in a Fast Changing Europe»,
«Ομάδα 2000», Δανία 2001.

ΠΙΝΑΚΑΣ II

Ενεργειακή απόδοση (ανά μονάδα μεταφορικού έργου) των βασικών μέσων
ενεργειακής απόδοσης για τη μεταφορά και την υποδομή

Ενεργειακή απόδοση (liters oil equivalents per 1000 tons/km)	Ενέργεια για τη μεταφορά	Ενέργεια για την υποδομή
Μικρό φορτηγό	41	20
Φορτηγά 8 τόνων και άνω	50	20
Μικρά πλοία, 500 GRT και κάτω	18	3
Μεταφορές με φορτηγίδες	7	3
Σιδηροδρομικές μεταφορές	25	20



Του Τάκη Ευστρατίου, αντιπροέδρου George Moundreas and Co. S.A.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ

ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Ανασκόπηση πρώτου εξαμήνου 2003



Διεθνές οικονομικό περιβάλλον

Η διεθνής οικονομία κατά το α' εξάμηνο του 2003 κινήθηκε υπό την ομπρέλα του προετοιμαζόμενου και στη συνέχεια διεξαγόμενου πολέμου στο Ιράκ. Η αβεβαιότητα παρέτεινε, και γι' αυτό επιδείνωσε, τα συμπτώματα της οικονομικής ύφεσης που είχε αρχίσει το 2001, ώστε, παρά τη σύντομη διάρκεια του πολέμου, η ανάκαμψη να δείχνει δύσκολη και ολίγον περιπετειώδης. Η οικονομία των ΗΠΑ φαίνεται να κινείται ταχύτερα προς την ανάκαμψη με αύξηση του ΑΕΠ κατά 1,9% το πρώτο τρίμηνο, αύξηση του ρυθμού ίσως πάνω από 2,1% στο δεύτερο τρίμηνο και προβλεπόμενο ρυθμό 3,5% στο δεύτερο εξάμηνο. Για να είναι η ανάκαμψη υγιής και σταθερή, η κυβέρνηση Μπους μείωσε ορισμένες φορολογίες επιδεινώνοντας βραχυχρόνια το ήδη επικίνδυνο έλλειμμα του προϋπολογισμού, αποβλέποντας όμως στην πτώση του δολαρίου, η οποία θα αυξήσει τις εξαγωγές και θα ενισχύσει την εγχώρια κατανάλωση αμερικανικών προϊόντων. Αυτό θα εξυγιάνει το άλλο επικίνδυνο έλλειμμα, αυτό του εμπορικού ισοζυγίου, θα αυξήσει τη βιομηχανική παραγωγή, την απασχόληση, την κατανάλωση, το ΑΕΠ, τη φορολογητέα ύλη και κατά συνέπεια, μακροχρόνια, θα λύσει και το πρόβλημα του ελλείμματος του προϋπολογισμού.

Αυτή είναι η πολιτική του νέου υπουργού Οικονομικών Σνόου, και του προέδρου Μπους, για να δώσει την αρχική ώθηση για την επίτευξη της αλληλουχίας του ανοδικού οικονομικού κύκλου.

Στην Ευρώπη τα πράγματα δεν είναι τόσο ευνοϊκά. Η γερμανική οικονομία σημείωσε μείωση του ΑΕΠ κατά το πρώτο τρίμηνο, ενώ συνολικά η Ευρωζώνη είχε μηδενική ανάπτυξη. Η πορεία κατά το δεύτερο τρίμηνο δεν φαίνεται σημαντικά διαφορετική, οι δε προβλέψεις για αύξηση του ΑΕΠ καθ' όλο το 2003 δεν υπερβαίνουν το 0,5-0,8%. Η άνοδος του ευρώ δυσκολεύει τις εξαγωγές και την έξοδο από την ύφεση, ενώ το μέγεθος και η συνεχιζόμενη αύξηση της ανεργίας, σε ποσοστό σχεδόν διπλάσιο των ΗΠΑ και της Ιαπωνίας (10,7% στη Γερμανία, 8-9% σε όλη την Ευρωζώνη) απονευρώνει την εσωτερική κατανάλωση.

Η άμυνα της Ευρώπης περιορίζεται προς το παρόν στις μειώσεις επιτοκίων, που θα συνεχισθούν, και στην επιτάχυνση εφαρμογής του σχεδίου κατασκευής μεγάλων διευρωπαϊκών έργων ενέργειας και οδικών έργων χερσαίων μεταφορών με ιδιωτικά κεφάλαια (ομόλογα με εγγύηση των Βρυξελλών), ώστε να χτυπηθεί η ανεργία, να αυξηθεί το διαθέσιμο εισόδημα για κατανάλωση, να μειωθεί το κόστος παραγωγής και να αυξηθεί η παραγωγικότητα, ούτως ώστε να δοθεί ώθηση στην αλληλουχία του ανοδικού οικονομικού κύκλου. Αυτό μαζί με την



έμμεση ωφέλεια από την άνοδο του ΑΕΠ των ΗΠΑ και την αναμενόμενη αύξηση εξαγωγών ευρωπαϊκών προϊόντων, θα είναι η οδός της εξόδου της Ευρώπης από την ύφεση. Είναι περισσότερο μακροχρόνια οδός, αλλά η μόνη εφικτή.

Στην Ιαπωνία, τα πράγματα είναι το ίδιο βραδυκίνητα με την Ευρώπη, αν όχι χειρότερα, αλλά δείχνουν να έχουν μπει για πρώτη φορά μετά 10 χρόνια ύφεσης σε κάποιο δρόμο. Η ανάπτυξη και εκεί είναι σχεδόν μηδενική κατά το πρώτο εξάμηνο του 2003, αλλά επειδή η ύφεση είναι μακροβιότερη έχουν εκδηλωθεί προχωρημένα συμπτώματα του χειρότερου οικονομικού φαινομένου, του αποπληθωρισμού. Συνεχίζεται δηλαδή ο φαύλος (καθοδικός) κύκλος μείωσης τιμών - μείωσης κατανάλωσης/παραγωγής. Αυτό επιτείνεται εξαιτίας του ότι η οικονομία τους είναι σε μέγιστο βαθμό (περίπου 55%) εξαρτημένη από τις εξαγωγές και υπάρχει μείωση των εξαγωγών λόγω της διεθνούς ύφεσης, αύξηση της ανεργίας που φέρνει νέα μείωση κατανάλωσης - τιμών και ούτω καθεξής. Η απαξίωση αυτή περιουσιακών στοιχείων, επιχειρήσεων και εμπορευμάτων έχει υποσκάψει το υπόβαθρο των τραπεζικών εξασφαλίσεων και κεφαλαίων, με αποτέλεσμα να απειλείται κατάρρευση της οικονομίας.

Φαίνεται όμως ότι για πρώτη φορά η ιαπωνική κυβέρνηση επεμβαίνει δραστήρια και μάλλον αποτελεσματικά. Ενίσχυσε ήδη την κεφαλαιακή βάση της κλονιζόμενης τραπεζής Resona στο 10% των assets, δημιούργησε fund εξαγοράς επισφαλών δανείων από τράπεζες για να τις εξυγιάνει, εξαγοράζει κρατικά ομόλογα 1,2 τρισ. γιεν κάθε μήνα για να αυξήσει τη ρευστότητα της οικονομίας και για ενθάρρυνση τόσο της κατανάλωσης όσο και της χρηματοδοτικής λειτουργίας των τραπεζών, και αρχίζει την αγορά εταιρικών ομολόγων ύψους USD 8,5 δισ. για να βοηθήσει και τις επιχειρήσεις.

Οι άλλοι δύο σημαντικοί, λόγω του όγκου τους, πόλοι της διεθνούς οικονομίας πλήττονται από εξω-οικονομικά προβλήματα, τον ιό SARS η Κίνα και την πρωτοφανή Επιδείξη η Ινδία, με αποτέλεσμα να μειωθεί ο ρυθμός ανάπτυξης και να μειωθεί η περυσινή βοήθεια που προσέφεραν στη διεθνή οικονομία.

Η Standard & Poor προβλέπει την εφετινή αύξηση του ΑΕΠ της Κίνας με νεότερες εκτιμήσεις στο 6% από 8% εφέτος, ενώ της Ινδίας προβλέπεται στο 4% από 5,5%. Τα πράγματα όμως για την Κίνα φαίνεται να βελτιώνονται λόγω υποχώρησης της επιδημίας, ευελιξίας προσαρμογής και δράσης της κεντρικής διαχείρισης της οικονομίας καθώς και απεριόριστης δυνατότητας ανάπτυξης στροφής στα δημόσια έργα, ώστε να διατηρηθούν οι ρυθμοί ανάπτυξης, ακόμα και να αυξηθούν.

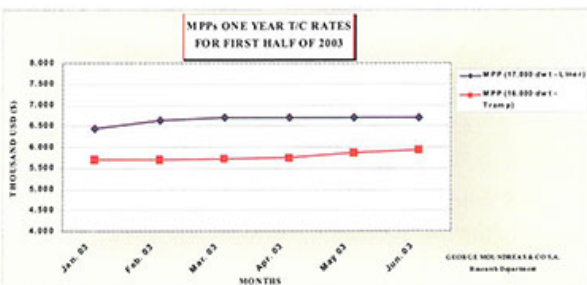
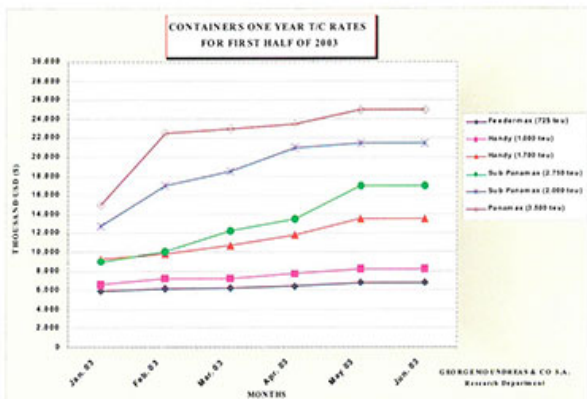
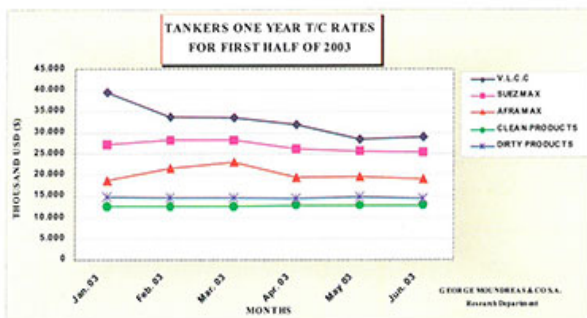
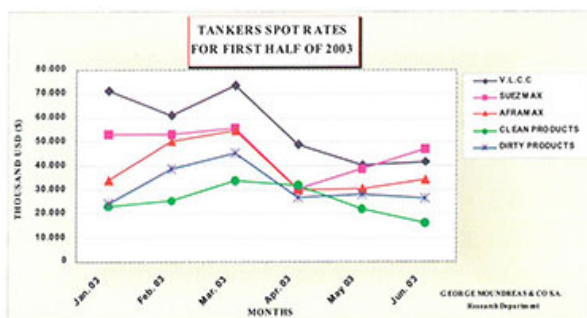
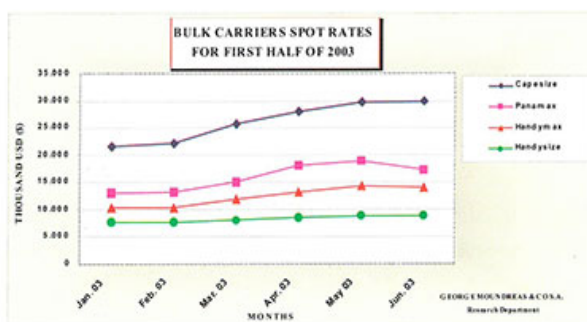
Συμπέρασμα: Από την παραπάνω ανάλυση φαίνεται ότι οι προϋποθέσεις για ταχύτερη ανάπτυξη κατά το β' εξάμηνο είναι γεγονός, με τη βοήθεια και χαμηλότερων τιμών πετρελαίου χάριν της αναμενόμενης ροής του πετρελαίου από το Ιράκ. Αυτοί είναι οι λόγοι που τα διεθνή χρηματιστήρια σημειώνουν ζωηρές ανοδικές τάσεις μέσα στον Ιούνιο, προεξοφλώντας όπως πάντα βιαστικά αυτές τις προσδοκίες. Μένει βεβαίως οι προσδοκίες να γίνουν πραγματικότητα, χωρίς μεγάλες ταλαντεύσεις που θα οφείλονται σε νέα έκτακτα διεθνή γεγονότα και θα επανέφεραν την οικονομία σε κατάσταση αβεβαιότητας και αναμονής πολεμικών εξελίξεων, ειδικά στην ευαίσθητη περιοχή της Μέσης Ανατολής και του Αραβικού Κόλπου.

Συνοπτική αναφορά στις ναυλαγορές



BULKERS

Μετά το συνεχές ράλι της ναυλαγοράς τους τελευταίους μήνες του 2002, η αγορά έκανε στην αρχή του 2003 μια μικρή διόρθωση και συνέχισε την ανοδική της πορεία. Ακόμα και κατά την περίοδο της διόρθωσης, το κλείσιμο των ιαπωνικών πυρηνικών αντιδραστήρων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και η μειωμένη παραγωγή σιτηρών σε διάφορες περιοχές οδηγούσαν κατ' ευθείαν σε αύξηση ζήτησης Capes και Panamax. Γεγονός που επαληθεύτηκε -και όχι μόνο για τα Capes και Panamax- αμέσως μετά το πέρας των εορτασμών του κινεζικού νέου έτους. Η κάποια κόπωση της αγοράς



-με εξαίρεση τα Capes- που παρατηρείται στους κατωτέρω πίνακες τον Ιούνιο, δεν φαίνεται να δημιουργεί ανησυχία. Αντιθέτως, όλοι περιμένουν να συνεχίσει η άνοδος λίαν συντόμως.

TANKERS

Ωφελήθηκαν στο έπακρο από την απεργία της Βενεζουέλας, την αυξημένη κατανάλωση πετρελαίου, τα μειωμένα αποθέματα και τους φόβους για τον επικείμενο πόλεμο στο Ιράκ. Στην αρχή της χρονιάς, η όλη εικόνα ήταν αρκετά μπερδεμένη και αρκετά αισιόδοξη για να μπορέσει κάποιος να διακρίνει σχετικά εύκολα τα θεμελιώδη της αγοράς από τα έκτακτα γεγονότα, καθώς και το βαθμό επιδράσης των έκτακτων γεγονότων στη διαμόρφωση της ναυλαγοράς.

Αυτά τουλάχιστον μέχρι τις αρχές Μαΐου οπότε το τοπίο άρχισε να ξεδιαλύνει. Ο πόλεμος του Ιράκ τελείωσε πάρα πολύ γρήγορα, πάρα πολύ ανώδυνα και με ελάχιστες ζημιές στην πετρελαϊκή υποδομή (σε πλήρη αντίθεση με τις διάφορες Κασσάνδρες που ευαγγελίζονταν τουλάχιστον επανάληψη του... Βιετνάμ), η τιμή του πετρελαίου έπεσε στα προ του πολέμου επίπεδα, η απεργία της Βενεζουέλας είχε τελειώσει και, μαζί με όλα αυτά, ήρθε και η ανοιξιάτικη μειωμένη ζήτηση πετρελαίου. Συνέπεια ήταν η κάθετη πτώση ζήτησης τονάζ, που μαζί με την αναμενόμενη επιτάχυνση των μέτρων της Ε.Ε. για τα μονοκέλυφα πλοία οδήγησε στο γνωστό μαζικό scrapping των VL/ULCCs, Suezmax, Aframax, που βεβαίως εκμεταλλεύθηκαν τις πολύ υψηλές τιμές του παλαιαιοσήρου.

CONTAINERS - MPPs

Η ναυλαγορά των Containers ξεκίνησε ανοδική και συνεχίζει ακόμα ακάθεκτη, με αποτέλεσμα πολλά ορίσιμα των ναυλωτών για επέκταση ήδη υπάρχουσων ναυλώσεων να ενεργοποιηθούν προς μεγάλη τέρψιν των ναυλωτών εκείνων, αφού πληρώνουν σημαντικά χαμηλότερους ναύλους από τους άλλους συναδέλφους τους. Η συνεχής άνοδος της αγοράς οδήγησε τους πλοιοκτήτες στα ναυπηγεία για νέες κατασκευές μεγαλύτερων πλοίων προκειμένου να καλύψουν την αναμενόμενη ζήτηση τονάζ το 2005 και εντεύθεν. Σε ό,τι αφορά τα MPPs, αυτός ο τύπος θεωρείται (και πιθανότατα είναι) ξεπερασμένος. Το μόνο του πλεονέκτημα είναι η εν πολλοίς χαμηλή, αλλά σταθερή του ναυλαγορά. Ελάχιστα MPP πλοία κατασκευάστηκαν τα τελευταία χρόνια, και ο παγκόσμιος στόλος γερνάει ανεπιστρεπτή.

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

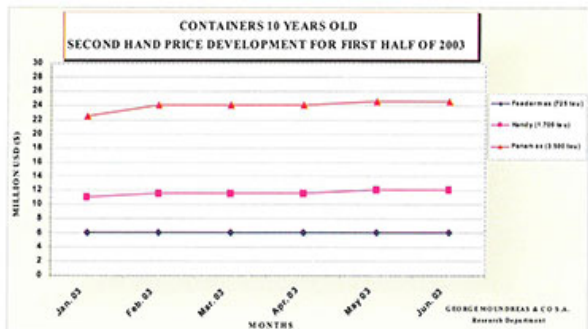
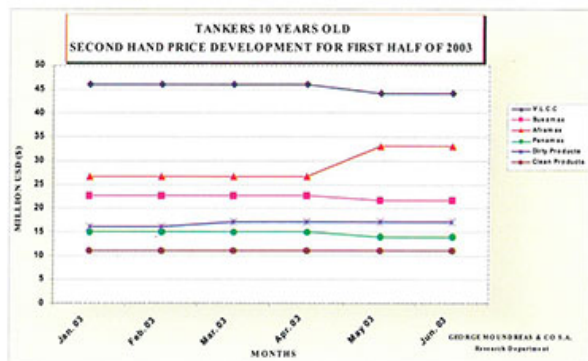
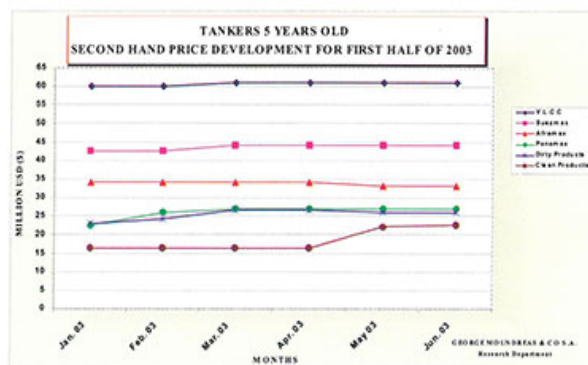
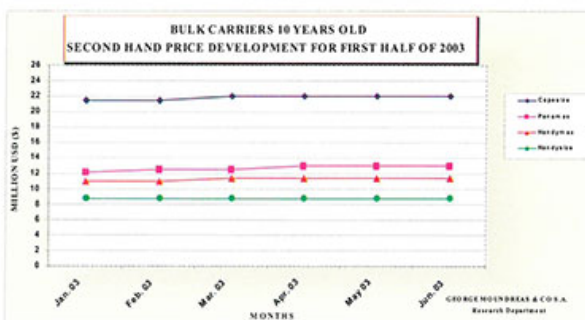
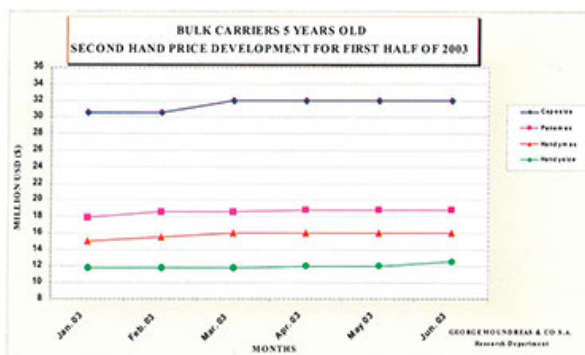
WORLDWIDE OFFICES

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

website: www.register-iri.com

Συνοπτική αναφορά στην αγορά μεταχειρισμένων

Οι παρακάτω πίνακες δείχνουν πολύ καθαρά τη διαμόρφωση των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων στο Εξάμηνο που πέρασε. Με ελάχιστες εξαιρέσεις, όπως τα Capes, Aframaxes και Medium Range Clean Products που ήταν έντονα ανοδική, η αγορά μπορεί να χαρακτηριστεί σταθερά ελαφρά ανοδική. Γεγονός που σε κάποιο βαθμό οδήγησε τους Έλληνες αγοραστές στο να μειώσουν κάπως την αγοραστική τους διάθεση ειδικά τους δύο τελευταίους μήνες. Το φαινόμενο δεν αναμένεται να έχει διάρκεια. Πολύ σύντομα πιστεύουμε θα επιστρέψουν δριμύτατοι.



DEMOLITION

Τον Ιανουάριο παρατηρήθηκε μια μικρή πτώση των τιμών από τα ήδη υψηλά επίπεδα, που όμως δεν συνέχισε τους υπόλοιπους μήνες αφού λόγω της ζήτησης του παλαιοσιδήρου -απότοκος της οικονομικής ανάπτυξης της Ινδίας και Κίνας- οι τιμές εκτοξεύτηκαν στα ύψη, γεγονός που ενθάρρυνε πολλούς να οδηγήσουν ευκολότερα τα υπερήλικα πλοία τους στα διαλυτήρια. Η πολύ μεγάλη προσφορά tankers ώθησε για λίγο τις

τιμές σημαντικά χαμηλά (από τα 220 δολ. ανά τόνο στα 185), αλλά σύντομα ανέβηκε πάλι στα επίπεδα των 220 δολ. ανά τόνο. Η ελληνική συμμετοχή ήταν αρκετά σημαντική αφού πολλοί πλοιοκτήτες εκμεταλλεύτηκαν τις υψηλές τιμές του scrap και πούλησαν σε τιμές που -σε πολλές περιπτώσεις- πλησίαζαν τις τιμές που θα μπορούσε να δώσει ένας further trading αγοραστής. Ενδεικτικό είναι ότι σε πολλές περιπτώσεις το τίμημα από τη διάλυση ενός πλοίου αντιπροσωπεύει το 10% της αντικατάστασής του με νεότευκτο ή το 20% ενός μέσης ηλικίας ίδιου πλοίου. Ως γενική παρατήρηση πρέπει να αναφερθεί η μικρή προσφορά πλοίων

Το μήνα αυτόν η Anangel Maritime πρωταγωνιστεί στα πλοία Επρώυ φορτίου με την αγορά του «La Pampa», 165.289 tdw, Cape size του 1994, αντί του ποσού των 23.300.000 δολαρίων. Η Alpha Tankers and Freighters αγόρασε το VLCC «Zeeland», 305.704 tdw, του 2001 αντί του ποσού των 67.000.000 δολαρίων, ενώ ακολούθησαν σχεδόν όλοι οι Έλληνες tanker operators με σχετικά μικρότερες επενδύσεις.



ΑΠΡΙΛΙΟΣ

Αρκετά δραστήριος μήνας με 2.111.039 TDW νέον τανά σε χέρια Ελλήνων και επένδυση 347.000.000 δολ., κυρίως στην αγορά των Bulkers.

Ενδεικτικά η Diana Shipping Agencies αγόρασε για λογαριασμό πελατών της το Panamax Bulker «Danae», 75.106 TDW, του 2001 αντί 22.750.000 δολαρίων, η Fafalios Shipping το Handymax «Bateen», 50.900 TDW, του 2002 αντί 21.500.000 δολαρίων.

Ακολούθησαν αρκετοί Έλληνες με Bulk carriers, πελάτες της Chartworld Shipping αγόρασαν έξι πλοία-ψυγεία (ένα του 1984, τρία του 1985 και δύο του 1993) περίπου 13.000 TDW, σε μη ανακοινωθείσα τιμή, και η Drytank για πελάτες της αγόρασε το «Minerva Concept» της Minerva Marine, Aframax του 1992 αντί του ποσού των 26.000.000 δολαρίων.

ΜΑΪΟΣ

Σχετικά μειωμένη δραστηριότητα, με περίπου 1.364.217 TDW και περίπου 308.000.000 δολάρια

επένδυση, με λίγα (15) Bulkers.

Ξεχωρίζει η πώληση του Cape «Celingy», 149.507 TDW, του 1991 αντί 18.500.000 δολαρίων σε μη ανακοινωθέντες Έλληνες αγοραστές.

Η Danaos Shipping για πελάτες της 6 containers, εκ των οποίων 2 Panamax size, το «Hyundai Commodore» και το «Hyundai Duke», 61.152 TDW, του 1992 αντί του ποσού των 33.000.000 δολαρίων, καθώς και τα «Kingdom Container», «Liberty Container», «Convenience Container», «Mandarin Container», 23.840 TDW, του 1999 αντί του ποσού των 17.000.000 δολαρίων έκαστο.

Πολύ χαμηλή επίσης η δραστηριότητα στα tankers.

ΙΟΥΝΙΟΣ

Μέχρι τα μέσα του Ιουνίου οπότε γράφονται αυτές οι γραμμές, η δραστηριότητα είναι αρκετά μειωμένη σε σχέση και με το Μάιο, με συνολικό D.W. 1.217.597 και επένδυση περίπου 100.000.000 δολάρια. Σημαντικότερη κίνηση αυτή της Overseas Marine Enterprises, που αγόρασε 3 Capes, τα «Corona Fortune», «Corona Fury» και «Alexandros T», 172.000 TDW περίπου, των 1993, 1990 και 1989 αντίστοιχα, αντί των ποσών των περίπου 13.000.000, 11.500.000 και 10.500.000 αντίστοιχως.

Αντί επιλόγου

Είναι προφανές ότι η ελληνική και ελληνόκτητη ναυτιλία προσαρμόζεται πολύ γρήγορα στις νέες συνθήκες της αγοράς, επιδεικνύοντας τη γνωστή της ευελιξία και προσαρμοστικότητα, που της επέτρεψε να κυριαρχεί όλες αυτές τις δεκαετίες. Είναι πολύ σημαντικό αυτό που δημιουργείται τα τελευταία χρόνια, το υψηλό μορφωτικό επίπεδο της ελληνικής εταιρείας, η δραστητική μείωση της μέσης ηλικίας των πλοίων που περνάνε σε ελληνικά χέρια καθώς και η ραγδαία αύξηση των παραγγελιών νεότευκτων, που, βοηθώντας της νέας τεχνολογίας και του ανταγωνισμού, διατηρούν σχετικά χαμηλές τιμές και δεν επιτρέπουν στα πολύ νέα πλοία να υπερβούν τα όρια των σημερινών νεότευκτων.

Σημείωση: Όλα τα στοιχεία επί των οποίων βασίστηκε η παρούσα ανασκόπηση προέρχονται από τα αρχεία της γνωστής μεσικής εταιρείας του Πειραιά George Moundreas and Co. S.A.

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

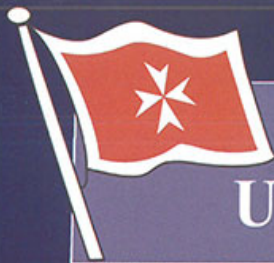
MARITIME EQUIPMENT

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



Ship & Yacht Registration Under the Malta or Panama Flag



Agency, Brokerage, Bunkering

In 26 years GM International Services Limited has registered over 25 million tons operating all over the world.

Years of experience have taught us that efficiency, speed, confidentiality and the ability to cater for individual needs are the only criteria for success.

Our very comprehensive services include
Registration, Brokerage, Financial
Administration, Agency, Legal Services,
Offshore Company Formation and
Maintenance. The many satisfied clients we have are the confirmation of our ability to accommodate all the needs of the shipowner.

26 years of professional service



GM International Services Ltd.

147/1, St. Lucia Street, Valletta VLT 04, Malta.

Tel: (+356) 21-235-341 Ext. 156

Fax: (+356) 21-244-821

Fax General: (+356) 21-220-101

Telex: 1462 ECOCRD MW

e-mail: gmi@gmint.com

Website: www.gmint.com

Επιμέλεια:

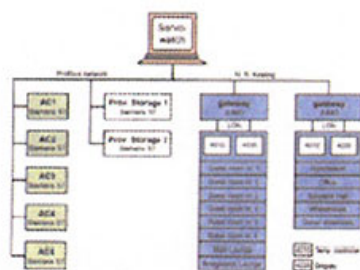
Αίσα Μαρέλου

Εφαρμογή συστήματος αποκεντρωμένου ελέγχου mTRON από την JUMO στη ναυτιλία

Σκάφος «Ahoi» με δίκτυο Profibus Σύστημα αυτοματισμού για έλεγχο εγκατάστασης κλιματισμού σε πολυτελή γιοτ



Κάποτε ελέγχονταν οι λειτουργίες των πλοίων μέσω απλοϊκών συστημάτων. Σήμερα όμως τα συστήματα βελτιώθηκαν με μέσα υψηλής τεχνολογίας για τον έλεγχο όλο και περισσότερων λειτουργιών. Έτσι, π.χ., οι εγκαταστάσεις κλιματισμού των πολυτελών γιοτ έχουν αυτοματοποιηθεί πλήρως.



Η ανταλλαγή πληροφοριών και σημάτων μεταξύ διαφόρων επιμέρους μονάδων γίνεται τώρα πλέον με τη χρήση τοπικών μονάδων ελέγχου που συνδέονται μεταξύ

τους σε δίκτυο και το όλο σύστημα είναι πλέον υπεύθυνο για τον έλεγχο της θερμοκρασίας διαφόρων χώρων στο πλοίο.

Η εταιρεία N.R. Koelling, με έδρα το Krimpen της Ολλανδίας, εξοπλίζει πολυτελή σκάφη με συστήματα αερισμού/εξαερισμού και κλιματισμού. Για παράδειγμα, το γιοτ της φωτογραφίας, με μήκος 65 m, διαθέτει ένα δίκτυο Profibus-DP που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά πληροφοριών μεταξύ των διαφόρων επιμέρους συστημάτων ελέγχου του πλοίου και κυρίως με αυτά που σχετίζονται με τον κλιματισμό του πλοίου. Η εγκατάσταση κλιματισμού διαθέτει παράλληλα με το SCADA της εταιρείας Servowatch και αρκετά τοπικά PLC και σε κάθε καμπίνα διαθέτει έναν Controller τριών σημείων. Με τη βοήθεια του ελεγκτή διατηρείται η θερμοκρασία της καμπίνας στα επιθυμητά επίπεδα. Αυτή η επιθυμητή θερμοκρασία μπορεί να ρυθμιστεί είτε τοπικά είτε μέσω του SCADA.

Ελαχιστοποίηση δαπανών

Στην εταιρεία Koelling είχε αποφασιστεί ότι θα χρησιμοποιούνταν το σύστημα mTRON της JUMO για τον έλεγχο των διαφόρων σημείων του γιοτ, διότι έτσι θα μπορούσε να επιτευχθεί μείωση της καλωδίωσης και συνεπώς του κόστους. Το σύστημα αποτελείται από οκτώ διαφορετικά decentralized συστήματα ελέγχου, τα οποία συνδέονται μεταξύ τους μέσω δικτύου LON-bus και μέσω απλού λογισμικού μπορούν να λειτουργήσουν σε ανταλλαγή πληροφοριών - εντολών.

Οι controllers που χρησιμοποιούνται σε αυτή τη περίπτωση, παραμετροποιούνται έτσι ώστε να χρησιμοποιούνται ως ελεγκτές τριών σημείων. Για την αλλαγή των διαφόρων Set Points που ενδεχομένως θα χρειαστούν, μπορεί να χρησιμοποιηθεί και η τοπική συσκευή ελέγχου.

Αυτή η συσκευή παραμετροποιείται έτσι ώστε στην οθόνη της να απεικονίζεται η τιμή actual και η Set Point, και η τελευταία να μπορεί να αλλάζεται μέσω του ηλεκτρολογίου. Για τη μετατροπή των σημάτων από LON σε Profibus-DP χρησιμοποιήθηκε η Gateway Profibus-DP to LON.

Το SCADA λειτουργεί ως Master Station και ελέγχει τη μεταφορά δεδομένων μεταξύ των διαφόρων τοπικών σταθμών, που ελέγχονται μεταξύ τους με PLC και της Gateway ή των Gateways.

Επί πλέον το SCADA αυτό χρησιμοποιείται και ως σύστημα επιτήρησης. Οι σταθμοί ελέγχου από AC1 έως AC5 χρησιμοποιούνται στην προπαρασκευή του αέρα για τις εγκαταστάσεις κλιματισμού των καμπινών.

Οι δύο σταθμοί PLC με την ονομασία «Proniant Storage» αναλαμβάνουν τον έλεγχο της θερμοκρασίας των χώρων ψύξεως.



Ελεύθερα προς διαμόρφωση (Free configuration)

Τα πλεονεκτήματα αυτού του συστήματος έχουν να κάνουν με τις δυνατότητες παραμετροποίησης, την ικανότητα χρήσης decentralized συστημάτων, την ελαχιστοποίηση της καλωδίωσης και, σε σύγκριση με συσκευές Profibus, πιο οικονομική λύση. Παράλληλα με την Gateway, η εταιρεία JUMO προσφέρει και άλλες συσκευές στους πελάτες της, όπως Controllers ή καταγραφικά με ενσωματωμένη σειριακή θύρα PROFIBUS-DP. Γι' αυτού του είδους τις συσκευές δεν χρειάζονται Driver για σύνδεση σε έναν Master, εμπεριέχεται όμως στο πακέτο ένας GSD files Generator. Αυτό το πρόγραμμα καθιστά δυνατή στο χρήστη τη δημιουργία ενός αρχείου GSD το οποίο να ταιριάζει στην εφαρμογή του. Με αυτό το αρχείο, μπορεί ο χρήστης να πραγματοποιήσει τη σύνδεση που επιθυμεί.

Αντιπρόσωπος: UTECO

Βιομηχανικός και ναυτιλιακός αυτοματισμός

Η WISTA Hellas έγινε 10 ετών

Με στόχο να φέρουν κοντά τα γυναικεία στελέχη του ναυτιλιακού κλάδου, ιδρύθηκε πριν από 10 χρόνια η WISTA Hellas (Women's International Shipping and Trading Association). Η WISTA Hellas, η οποία τελεί υπό την αιγίδα της WISTA International, μαζί με άλλες 23 εθνικές ενώσεις αντίστοιχων ναυτιλιακών κρατών, έχει σκοπό την ανταλλαγή απόψεων, τη διατύπωση προβλημάτων, τη διαρκή ενημέρωση και την παρακολούθηση των εξελίξεων στον τομέα της ναυτιλίας, μέσω σεμιναρίων με ομιλητές διακεκριμένους στον ασφαλιστικό, νομικό, ναυλομεσιτικό και σε άλλους τομείς, έτσι ώστε τα μέλη της να βελτιώνουν διαρκώς το επίπεδό τους. Σημαντικό γεγονός της WISTA είναι η ετήσια διάσκεψη, η οποία γίνεται σε διαφορετική κάθε φορά χώρα και όπου προσέρχονται στελέχη και από τις 24 χώρες-μέλη της Διεθνούς. Πρόσφατα η WISTA Hellas γιόρτασε την επέτειο των δέκα ετών του συλλόγου σε κοσμικό παραλιακό κέντρο, παρουσία μελών και φίλων. Τον τελευταίο χρόνο η WISTA Hellas απέκτησε το δικό της γραφείο στο κέντρο του Πειραιά, απ' όπου επικοινωνεί με τα μέλη της, τηρεί τα αρχεία της και συγκαλεί τη μηνιαία συνάντηση του διοικητικού της συμβουλίου.

Μοναδικές προσφορές από την Germanwings

Η νέα γερμανική αεροπορική εταιρεία Germanwings εγκαινίασε πρόσφατα τακτικές αεροπορικές πτήσεις μεταξύ Κολωνίας, Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Οι πτήσεις εκτελούνται τέσσερις φορές την εβδομάδα από την Αθήνα και τρεις από τη Θεσσαλονίκη, ενώ οι τιμές των εισιτηρίων ξεκινούν από 19 ευρώ. Η εταιρεία διαθέτει έναν υπερασύγχρονο στόλο αεροσκαφών Airbus A320 και 319 και εξυπηρετεί 23 ευρωπαϊκές πόλεις προσφέροντας εξαιρετικά δελεαστικούς ναύλους. Η βάση της γερμανικής εταιρείας είναι το αεροδρόμιο της Κολωνίας / Βόννης ενώ σύντομα εξετάζεται η ανάπτυξη και ενός δεύτερου κόμβου, πιθανώς στη Στουτγάρδη, το Βερολίνο, τη Νυρεμβέργη ή τη Ζυρίχη. Η Germanwings παρουσιάζει ενθαρρυντικά οικονομικά αποτελέσματα, ακολουθώντας την επιτυχημένη πορεία άλλων αεροπορικών εταιρειών low budget. Αξίζει να σημειωθεί ότι η τιμή των 19 ευρώ ισχύει καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου για συγκεκριμένο αριθμό θέσεων σε όλο το δίκτυο της εταιρείας. Για περισσότερες πληροφορίες επισκεφθείτε την εξαιρετική ιστοσελίδα, www.german-wings.com, και ανακαλύψτε τις συμφέρουσες προσφορές του νέου γερμανικού αερομεταφορέα.



«Λιμένες 2003»

Με επιτυχία ολοκληρώθηκε η 4η διεθνής έκθεση για την κατασκευή, ανάπτυξη και διαχείριση λιμένων και τουριστικών λιμένων, «Λιμένες 2003», η οποία διεξήχθη στον ΟΛΠ, υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του δήμου Πειραιά και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων (ESPO).

Στα εγκαίνια παρέστησαν ο τ. υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτης, ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής Ν. Θωμόπουλος, ο γενικός γραμματέας Τουρισμού Δ. Γεωργαράκης, ο δήμαρχος Πειραιά Χρ. Αγραπιδής και ο γενικός γραμματέας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων (ESPO) Patrick Verhoeven, καθώς και άλλοι επίσημοι.

Στην έκθεση συμμετείχαν περισσότερες από 60 εταιρείες και φορείς που δραστηριοποιούνται στο χώρο των λιμένων, ενώ αξιοσημείωτη ήταν η ούσωμη παρουσία των 12 Οργανισμών Λιμένων, μελών της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας.

Χορηγοί επικοινωνίας της έκθεσης ήταν η εφημερίδα «Ισοτιμία», τα περιοδικά «Ναυτικά Χρονικά» και «Forum» και η ηλεκτρονική εφημερίδα Travel DailyNews.

Μετά την επιτυχία της φετινής έκθεσης, ανανεώνεται το ραντεβού με τους εκθέτες και τους επισκέπτες για την επόμενη έκθεση «Λιμένες 2005».

Η πρώτη ομάδα της φιλαθλητικής ναυτιλιακής ένωσης (ΦΝΕ) κατέκτησε το Marine Challenge Cup 2003

Πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο το Marine Challenge Cup 2003, ετήσιο τουρνουά Mini Soccer Ναυτιλιακών Εταιρειών που διοργανώνεται από τους Chaffe, Mc Call και Georgantas & Walters.

Στο μονοήμερο αυτό ναυτιλιακό τουρνουά έλαβαν μέρος 15 ομάδες από Αγγλία, Αμερική και Ελλάδα. Την Ελλάδα εκπροσώπησε αποστολή επιλέκτων (η Dream Team No 1) από το Ελληνικό Ναυτιλιακό Πρωτάθλημα, με τα χρώματα της ΦΝΕ και με βασικό σπόνσορα την εταιρεία FRANMAN.



Την ελληνική ομάδα αποτέλεσαν οι: Φραγκούλης (captain), Μητσός, Παπάζογλου, Μιχαλόπουλος από Franman, Γαβριήλ, Χρονάιος από Golden Union, Αλιφραγκής από Centrofin, Τινιακός από Polychronopoulos, Αλιφραγκής και Γρηγοριάδης από ABS, Ψωμάς από Kristen, Φλωράς από Tsakos και Καραβάντζης από Oceanbulk.

Πρωταθλήτρια στέφθηκε η ελληνική ομάδα με 8 νίκες σε ισάριθμους αγώνες. Δεύτερη η ομάδα του Thomas Miller και τρίτη η ομάδα των Charles Taylor.

Σύμφωνα με πληροφορίες, αντίστοιχο διεθνές τουρνουά ενδέχεται να ξεκινήσει στην Ελλάδα το 2004 και να διοργανώνεται κάθε 2 χρόνια με την επωνυμία Posidonia Cup.

carta

**ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ**

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



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 62, ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2003
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωπτάκης
Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια
Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλγου
Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Μπίσιος
Art Director: Γιώργος Παρασκευάς
Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Αν. Δόμβρος,
Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής, Χαρ. Ψαραύτης
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντιος
Υποδοχή Διαφήμισης: Ράνια Πανταζή
Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακός
Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.
Κατσάντων 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 Σπυριδώνος 5-7, Πειραιάς, τηλ. 210 - 42.27.111
fax: 210 - 42.26.719, e-mail: gratia@ath.forthnet.gr
www.naftikachronika.gr
Web strategy development by OMNICON

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



*In GREEK waters
JETOIL leads the way.*

JETOIL, 35 years ago anticipated a growing emphasis on Bunker market activity.

Today JETOIL acts as a principal and independent physical Bunker supplier in Greek waters in all major ports (Piraeus, Salonica, Kalamata, Pylos) as well as other ports and islands within Greek waters (Chalkis, Lavrion, Crete, Kythira, Mylos, Patra). It provides high standard services at competitive prices. It supplies the best quality at the right quantity.

So, if your ships call Piraeus or the other Greek ports, try the best Bunker supplier. Try JETOIL!

JETOIL