

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 63 • 10/2003 • ΤΙΜΗ 5,90

www.naftikachronika.gr

IMO

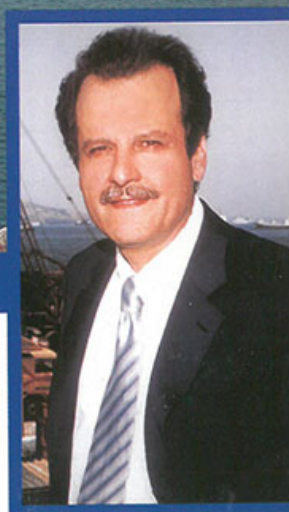
IMO V IACS

IACS



Νηολόγια στο στόχαστρο του Port State Control

Στ. Γαϊτανάρος Ένα όραμα για την Ελευσίνα



ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ:

Η νέα απόπειρα

Καθυστερήσεις

στα μεγάλα έργα του Πειραιά

Οι πρωτοβουλίες

της ιταλικής προεδρίας



RINA

the reliable
partner

REGISTRO ITALIANO NAVALE (HELLAS) LTD

RINA

2, Kantharou str, 185 37 Piraeus - Greece, Tel: +30 210 4518837 - Fax: +30 210 4517272

E-mail: Piraeus.Office@rina.org

RINA SPA, Via Corsica 12, 16128 Genova - Italy

Tel +39010 53851, Web: www.rina.org - E-mail: info@rina.org

Think TankER

- **Think** of a modern fleet of tankers operating to the highest industry standards all over the world.
- **Think** of the latest computer technology in the service of experienced seafarers and satisfied customers.
- **Think** of a management that promotes the continuing establishment of Health, Safe and Environmentally responsible working conditions, protecting employees, the public at large and the environment.
- **Think** of an expanding shipping company, floated on the New York Stock Exchange since March 2001, with a solid financial backing, skilled personnel and caring management, committed to providing quality, cost-effective service to customers worldwide.

Next time, when you think tanker,
think... Stelmar



Stelmar Tankers (Management) Ltd.

Stelmar Tankers (UK) Ltd.

Status Center, 2A, Areos Street, Vouliagmeni, GR 166 71, Athens, Greece
Tel: +30 210 891 7200, Telex: 217515 SMAR GR
email: info@athens.stelmar.com

76, Watling Street, London EC4M 9BJ, England
Tel: (0207) 798 9900, Fax: (0207) 798 9915, Telex: 8814172 STELMA G
email: info@london.stelmar.com

www.stelmar.com



A R C A D I A
SHIPMANAGEMENT Co. LTD



DNV

Certified to ISO 9001 : 2000
by DNV



INTERTANKO

MEMBER

8, Dragatsaniou str., 105 59 Athens, Hellas
Tel: (210) 3238 290, 3315 980/1/2, 3234 951 - Fax: (210) 3254 677, 3252 500
Telex: 218657, e-mail: info@arcadiasm.gr



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



40 Ολυμπιακή Αεροπορία: η νέα απόπειρα μέλλει να καταλήξει σε αδιέξοδο

Άρθρο του βουλευτή Σπήλιου Σπηλιωτόπουλου



42 Ιταλική προεδρία: Οι θέσεις και οι πρωτοβουλίες

Συνέντευξη του Ιταλού υπουργού Μεταφορών Pietro Lunardi

76 IMO & IACS: Απαιτούνται ξεκάθαροι ρόλοι

Συνέντευξη του Ugo Salerno, προέδρου IACS



Περιεχόμενα

Οκτώβριος 2003

- | | |
|---|---|
| 8. Editorial | μέλλει να καταλήξει σε αδιέξοδο
Άρθρο του Σπήλιου Σπηλιωτόπουλου |
| 10. Σκάπουλος | |
| 14. Επιτέλους γιατί όχι και στην Ελλάδα
Άρθρο του Χρήστου Ντούνη | 42. Ιταλική προεδρία: Οι θέσεις και οι πρωτοβουλίες
Συνέντευξη του Ιταλού υπουργού Μεταφορών
Pietro Lunardi |
| 16. Ναυτιλιακά Νέα | 48. Το νέο Στρατηγικό και Επιχειρησιακό σχέδιο
του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας
Συνέντευξη του Στέλιου Γαϊτανάρου |
| 24. Χάρτα Σύγκλισης και ελληνική ναυτιλία | 54. Αφιέρωμα: ΝΗΟΛΟΓΙΑ |
| 26. Συνάντηση ΕΕΕ και Committee | 56. Το μέλλον του Paris MOU
Συνέντευξη του Richard W.J. Schiferli |
| 30. Ναυτιλιακή Κύπρος 2003 | 58. Πλοίαρχος και Port State Control
Άρθρο του Ευάγγελου Κουζίλου |
| 32. Διεθνή Ύδατα | 60. Τα ανοιχτά νηολόγια as μη βρίσκονται |
| 34. 2.004 υποσχέσεις... για έναν διαφορετικό Πειραιά | |
| 40. Ολυμπιακή Αεροπορία: η νέα απόπειρα | |

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

**ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers**

ARGO ADVERTISING

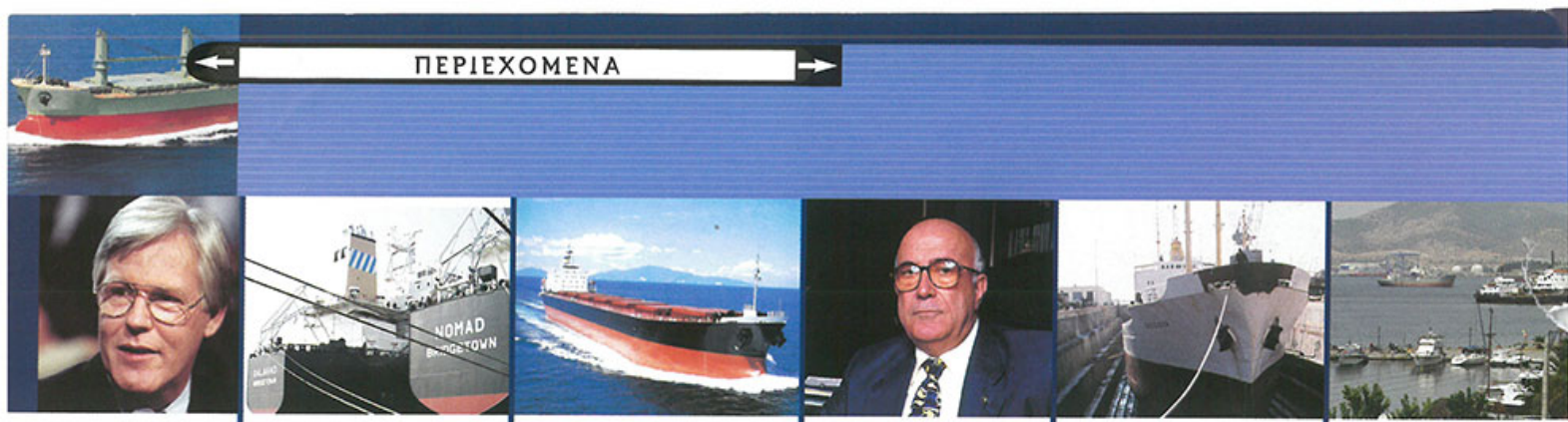


ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com



στο στόχαστρο της προκατάληψης
Συνέντευξη του C. D. Sawyer

62. Δομικές αλλαγές στην πολυεθνικότητα
του ελληνικής πλοιοκτησίας πλοίου
Άρθρο του Αλ. Γουλιέλμου

64. Απαγόρευση απόπλου πλοίου
από το Port State Control
Άρθρο του Νικ. Σκορίνη

72. Νηολόγια και νηογνώμονες στο στόχαστρο
των επιθεωρήσεων PSC

75. Αφιέρωμα: ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

76. IMO & IACS: Απαιτούνται Ξεκάθαροι ρόλοι
Συνέντευξη του Ugo Salerno

82. Η συγχώνευση μεταξύ των νηογνώμωνων
δεν είναι η μοναδική λύση
Συνέντευξη του Στάθη Κουλουκουνη

84. Χρέος των νηογνώμωνων η συνεργασία
με τον IMO
Συνέντευξη του Παν Τσάκου

86. Επιβάλλεται η ενιαιοποίηση των κανονισμών
Συνέντευξη του Γ. Γράτσου

88. Μια νέα εποχή για τους Νηογνώμονες
Άρθρο του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη

92. Η μεγαλειώδης δράση του πολεμικού μας
ναυτικού πριν από 60 χρόνια
Άρθρο του Σωτήρη Γεωργιάδη

94. Παρουσίαση βιβλίων

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 63, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2003
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωτσάκης
Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια
Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλγου
Σύμβουλος Έκδοσης: Ηλίας Μπίσιος
Art Director: Γιώργος Παρασκευάς
Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Αν. Δόμβρος,
Γιώργος Μπάνος, Γιώργος Μακρής, Χαρ. Ψαραύτης
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας
Υπεύθυνος Διαφήμισης: Θανάσης Αντύπας
Υποδοχή Διαφήμισης: Ράνια Πανταζή
Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακός
Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΚΑΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.
Κατσαντώνη 3, Μεταμόρφωση, τηλ. 210-28.55.067
Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

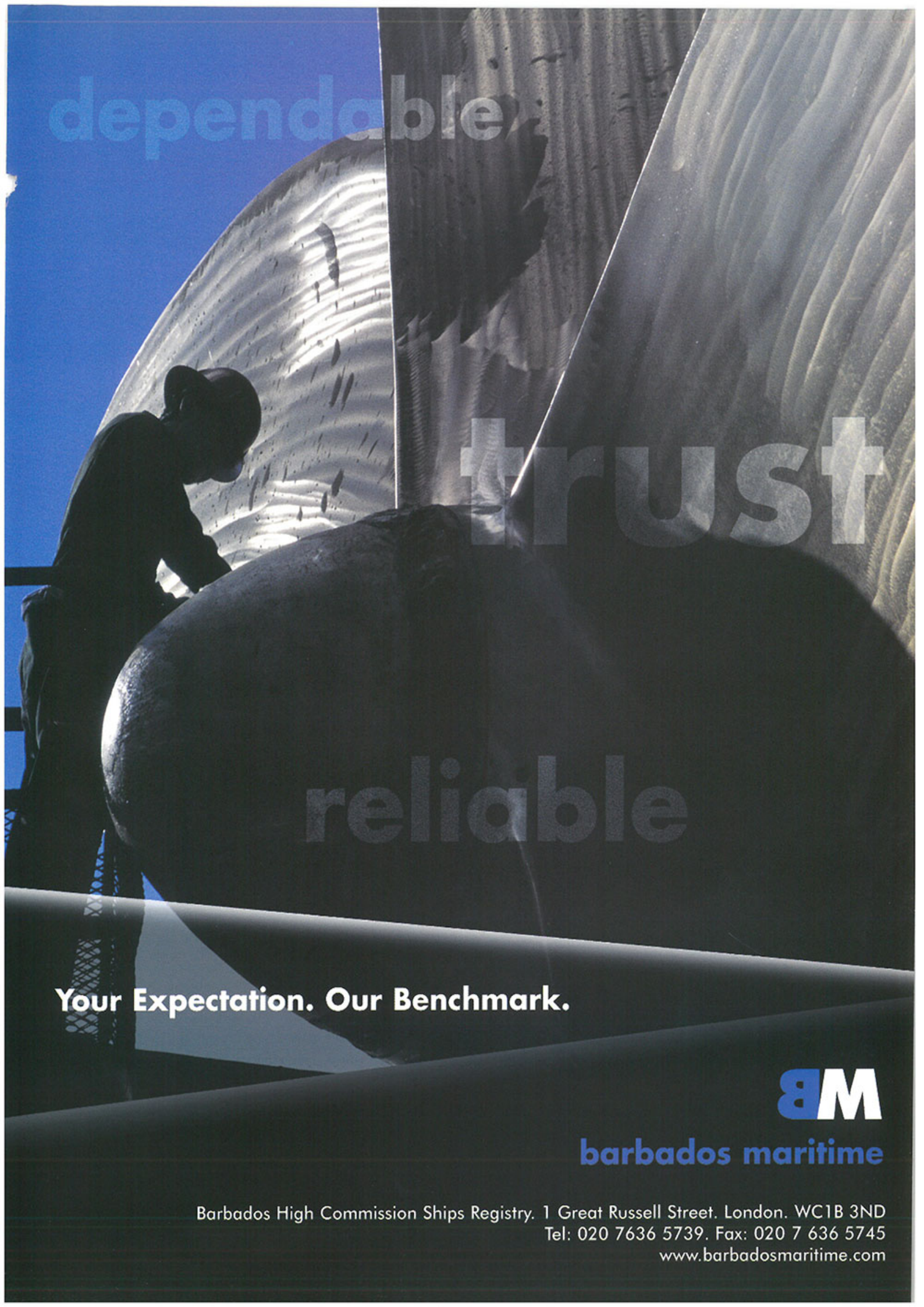
- ◆ ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ
- ◆ ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ
- ◆ ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ

Συνδρομές (10 τεύχη):

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

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

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



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

Ένας μακρύς χειμώνας πλησιάζει

Τρικυμιώδης αναμένεται ο φετινός χειμώνας. Οι σημαντικές και μερικώς ανατρεπτικές νομοθετικές πρωτοβουλίες που ήδη εξετάζονται στους διεθνείς οργανισμούς, αλλά και η αλλαγή πολιτικών ηγεσιών τόσο σε ελληνικό όσο και διεθνές επίπεδο, αναμένεται να επηρεάσουν άμεσα και καθοριστικά τη «χειμερινή» ρότα της ναυτιλίας μας.

**Διαρκείς πολιτικές
αντιπαραθέσεις
και ανατροπές
εμποδίζουν την ήρεμη
πλεύση της ναυτιλίας μας**

Με αυτόν το γνώμονα, οι εκλογές είναι σαφές ότι θα σηματοδοτήσουν, ασχέτως αποτελέσματος, μία ακόμα αλλαγή στην ηγεσία του ΥΕΝ.

Σε περίπτωση νίκης του κυβερνώντος κόμματος, ο κ. Πασχαλίδης υποθέτουμε πως δεν θα αποζητήσει την παραμονή του στη Γρηγ. Λαμπράκη. Μια τέτοια προοπτική, εξάλλου, θα τον κρατούσε μακριά από το εκλογικό του σώμα και τις προσωπικές του πολιτικές αναζητήσεις. Εντούτοις, σε περίπτωση που επικρατήσει υπουργός από τους χώρους της νυν αντιπολίτευσης, οι αλλαγές στο ΥΕΝ ενδέχεται να είναι πιο... σαρωτικές αλλά και απρόβλεπτες. Η Νέα Δημοκρατία επισημαίνουμε ότι δεν έχει ανακοινώσει μέχρι σήμερα το πρόγραμμά της, οπότε δεν μπορούμε να γνωρίζουμε την «πορεία» των προθέσεων των υπευθύνων. Παράλληλα, είναι σχετικά απίθανη η υπουργοποίηση του νυν τομεάρχη του κόμματος.



Σε εθνικό επίπεδο, η αλλαγή της ηγεσίας στο ΥΕΝ -όπως αναμενόταν- μόνο καθυστερήσεις εξακολουθεί να επιφέρει στην ολοκλήρωση του έργου του κ. Ανωμερίτη. Οι επικείμενες μάλιστα εκλογές, τόσο σε εθνικό όσο και ευρωπαϊκό επίπεδο, ενδέχεται να συνδράμουν στην περαιτέρω αναβλητικότητα του σχεδιασμού μιας μακροχρόνιας πολιτικής.

Η οποιαδήποτε αλλαγή της πολιτικής ηγεσίας του ΥΕΝ θα συνοδεύσει, βεβαίως, και αυτή της στρατιωτικής διοίκησης του Λ.Σ., η οποία με τη σειρά της θα προκαλέσει αναταράξεις εξαιτίας της αποστράτευσης αρκετών ανώτατων αξιωματικών. Ευχόμαστε μόνο η αξιολόγηση να είναι αξιοκρατική...

Στο διεθνές σκηνικό, η νέα Ευρώπη των «25» αναμέ-



νεται κατά την επόμενη χειμερινή προεδρία να επανα-
χαράξει την πολιτική της σε θέματα μεταφορών, ενώ
νεφελώδης παραμένει η κοινή στάση που θα λάβουν
οι 25 υπουργοί στη χάραξη μιας ενιαίας ναυτιλιακής
πολιτικής.

Η μέχρι σήμερα διαφοροποίηση των νέων κρατών-με-
λών σε αρκετά θέματα ναυτιλιακής πολιτικής και ασφά-
λειας αναμένεται να καθυστερήσει τις πρωτοβουλίες
της κας Ντε Παλάθιο. Όσο για την Ισπανίδα αντιπρόε-
δρο της Επιτροπής, προβλέπεται να αντιμετωπίσει
αυξημένες υποχρεώσεις και έντονες αμφισβητήσεις
από την παγκόσμια κοινότητα. Η στάση μάλιστα που θα
κρατήσει η Ε.Ε. στην προσεχή συνέλευση του Marine
Environment Protection Committee στον IMO το
Δεκέμβριο (για το θέμα του χρονοδιαγράμματος από-
συρσης) αναμένεται με αγωνία - από τους περισσότε-
ρους ναυτιλιακούς κύκλους. Εάν οι δύο πλευρές δεν
συμφωνήσουν, ο IMO θα βρεθεί πλέον σε ανοικτή αντι-
παράθεση με τους Ευρωπαίους εταίρους και η παγκό-
σμια ναυτιλία θα υποστεί τις συνέπειες μιας διεθνούς
πολιτικής τρικυμίας. Ο νέος γ.γ. του IMO κ. Μητρόπου-
λος θα κληθεί να συνδράμει στην πιθανή αντιπαράθε-
ση, αλλά και να αποσαφηνίσει το ρόλο που οφείλει
πλέον να διαδραματίζει ο μάλλον κλονισμένος διεθνής
οργανισμός.

Αυξημένες υποχρεώσεις ως προς τους ευρωπαϊκούς
ναυπηγικούς οίκους θα κληθεί να φέρει σε πέρας και
ο επιτροπος της Ε.Ε. για θέματα Εμπορίου κ. Λαμί. Ο
επιτροπος σύντομα θα παρουσιάσει αναλυτικά τις
ευρωπαϊκές θέσεις εναντίον της Κορέας ενώπιον του
Διεθνούς Οργανισμού Εμπορίου. Η έκβαση της υπόθε-
σης αναμένεται επίσης με σκεπτικισμό.

Οι επικείμενες ευρωεκλογές είναι πλέον σαφές ότι θα
συνδράμουν στην ανανέωση και γιγάντωση του Σώμα-

τος, ενώ το επόμενο σώμα του Ευρωκοινοβουλίου, με
εκλεγμένους αντιπροσώπους από επτά νέα «παραθα-
λάσσια» κράτη, ενδέχεται να λάβει εκ νέου πρωτοβου-
λίες σε θέματα ναυτιλιακού ενδιαφέροντος.

Οφείλουμε, πάντως, να επισημάνουμε προς τα δύο με-
γάλα κόμματα της χώρας ότι θα είναι άδικη η μη επα-
νεκλογή των Ελλήνων ευρωβουλευτών - αρμοδίων για
θέματα μεταφορών που σαφώς ενήργησαν, έως σήμε-
ρα, εποικοδομητικά για την ελληνική ναυτιλία. Ο ρόλος
μάλιστα του Ευρωκοινοβουλίου την επόμενη πενταετία
θεωρούμε βέβαιο ότι θα συνεισφέρει στην επανεξέτα-
ση θεμάτων που επηρεάζουν άμεσα τις ευρωπαϊκές
θάλασσες, ακτές και οικονομίες.

Οι σύγχρονες Κασσάνδρες προφητεύουν ότι οι απρό-
σμενες εξελίξεις στο χώρο της Μέσης Ανατολής, η
έκρυθμη κατάσταση στους λιμένες της Δυτικής Αφρι-
κής, η επανεμφάνιση του SARS, η παγκόσμια πλέον
οικονομική ύφεση και ο εφιάλτης ενός τρομοκρατικού
χτυπήματος πιθανώς να δημιουργήσουν απρόσμενες
φουρτούνες στην ήρεμη ρότα της ναυτιλίας μας.

Ένας μακρύς χειμώνας πλησιάζει.

Απαιτείται σύνεση και προσοχή από τους πολιτικούς.

Επιπροσθέτως, όμως, επιβάλλεται εγρήγορη και διο-
ρατικότητα από τους φορείς της ναυτιλίας μας.





Η Σουηδή επιτροπος Περιβάλλοντος... παρέσυρε τον αντιπρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε βόλτα με ηλεκτρικό μοτοποδήλατο ταξί. Η κα Wallstrom και ο κ. Kinnock άφησαν λοιπόν για λίγο τα γραφεία τους στις Βρυξέλλες και με ευκαιρία την Εβδομάδα του Περιβάλλοντος κάλεσαν και μερικούς δημοσιογράφους για να τους απαθανάτισουν. Ας μην ξεχνάμε ότι οι άψογες σχέσεις της Σουηδής επιτροπής με τα ΜΜΕ της χάρισαν τον τίτλο της επιτροπής της χρονιάς.



Ο λησμονημένος πλοίαρχος

Απογοήτευση εξακολουθεί να μας προκαλεί η πολύμηνη εγκατάλειψη του πλοίαρχου του «Prestige». Το YEN δεν έχει επιδείξει τη δέουσα προσοχή αλλά και υπευθυνότητα ως προς το θέμα του άτυχου πλοίαρχου, σε αντίθεση με άλλα θέματα μικρότερης σημασίας που διεκπεραιώνονται σε γρήγορους ρυθμούς. Σε μια εποχή που η Πολιτεία έχει επιδείξει αρκετό ζήλο για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, είναι οξύμωρο το γεγονός ότι έχει «καταδικαστεί» αβοήθητος σε μια ξένη χώρα ένας Έλληνας πλοίαρχος. Από τη στιγμή που τα υπουργεία Δικαιοσύνης και Εξωτερικών δείχνουν επιείκεια και κατανόηση στα «ανθρώπινα» δικαιώματα κάθε κοινού καταπατητή του ποινικού μας κώδικα, θεωρούμε επιβεβλημένη την υποστήριξη ενός ανθρώπου - ήρωα που κουβαλάει σήμερα στις πλάτες του τα βάρη άλλων υπευθύνων.



Ναυτιλιακή... αντιπολιτευτική πολιτική

Παραμονές εκλογών και η Νέα Δημοκρατία δεν έχει σχηματοποιήσει ακόμη τη ναυτιλιακή πολιτική της. Αρκετοί ναυτιλιακοί κύκλοι μάλιστα, έντονα εκνευρισμένοι, εκφράζουν την απογοήτευσή τους για την ανέλπιστη καθυστέρηση στη χάραξη μιας ανανεωμένης ναυτιλιακής πολιτικής. Αυτό που μας προβληματίζει, όμως, είναι το γεγονός ότι οι υπεύθυνοι της αντιπολίτευσης πιθανώς να «φοβούνται» για το συνολικό πολιτικό κόστος μιας πρωτοποριακής και ολοκληρωμένης πρότασης. Όποια και αν είναι η απόφαση του κόμματος, οι υπεύθυνοι θα πρέπει, πάντως, να συμβουλευτούν εκτενώς και να μην αγνοήσουν όλους τους ναυτιλιακούς φορείς. Ας θυμηθούν μάλιστα τα λόγια του τ. Προέδρου της ΕΕΕ, ο οποίος δήλωνε επανειλημμένως ότι «δεν είναι ντροπή η συνεργασία με τον εφοπλισμό».



Οι περιοδείες του κ. Πασχαλίδη

Ο νέος YEN εμφανίζει ιδιαίτερη προτίμηση στο σχεδιασμό μιας νέας λιμενικής πολιτικής. Με αυτόν τον γνώμονα περιόδευσε τους τελευταίους μήνες σε όλα τα μεγάλα λιμάνια της χώρας για να επικοινωνήσει «καλύτερα» με τοπικούς φορείς. Παράλληλα, βεβαίως, με τις επισκέψεις του στα μεγάλα λιμάνια, συνδύασε και μερικές «εθιμοτυπικές» επαφές στις τοπικές Επιτροπές του ΠΑΣΟΚ. Με ένα σμπάρο... δυο τρυγόνια λοιπόν, καθώς παράλληλα με τις υπουργικές του δραστηριότητες ο κ. Υπουργός δεν αμελεί και την κομματική υποστήριξη. Σωστά προβλέψαμε λοιπόν ότι ο κ. Σημίτης ήθελε να τοποθετήσει σε καίριες θέσεις ανθρώπους εμπιστοσύνης, αφού ως εν ενεργεία υπουργοί θα προετοιμάζαν καλύτερα το «έδαφος» για τις προσεχείς εκλογές.



Αντίο Stella Solaris

Το τέλος μιας ολόκληρης εποχής συμβολίζει για πολλούς η διάλυση του Stella Solaris. Το κρουαζιερόπλοιο δεν βρήκε μνηστήρα-αγοραστή και φεύγει για το τελευταίο του ταξίδι στην Ινδία.

Αυτή τη φορά όμως χωρίς επιβάτες και πολυάριθμο πλήρωμα.

Και βέβαια χωρίς επιστροφή.

Από το πλοίο θα μείνουν μόνο οι αναμνήσεις και οι λίγες φωτογραφίες που θα μας θυμίζουν τις κάποτε χρυσές εποχές της ελληνικής κρουαζιέρας.

ON TIME ...ANY TIME!



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



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

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

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



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

Head Office:
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens:
Tel : +30-210-6284200.
Fax : +30-210-8089710/11/12
e-mail: athens@laskaridis.gr

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



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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

Ο υπουργός συναντά και γνωρίζει τους ανθρώπους της ναυτιλίας. Εδώ συσκέπτεται με το επιτελείο του και το ΝΕΕ. Μια ερώτηση θα υποβάλουμε όμως (πά-λι): Επιτρέπεται ο κ. Αρχηγός να συναντά σε εθιμοτυπική συνάντηση εργασίας φορείς της ναυτιλίας και να φοράει πολιτικά; Τώρα καταλαβαίνουμε γιατί πολλοί ανώτεροι και ανώτατοι αξιωματικοί κυκλοφορούν με... μεταξωτές γραβάτες στη Γρηγορίου Λαμπράκη. Μα πώς μπορούν να υπάρχουν λιμενικοί που ντρέπονται για τη στολή τους;



Οι λιμενικοί είναι για τη θάλασσα και τα πλοία και όχι για τα γραφεία

Σε ένα από τα συμπεράσματα που κατέληξε ο YEN στην, περίπου, τρίμηνη θητεία του, είναι ότι από τους 7.000 άνδρες και γυναίκες που υπηρετούν στο Λιμενικό Σώμα, οι περισσότεροι από τους μισούς εργάζονται στις διάφορες διευθύνσεις του υπουργείου. Οι υπόλοιποι, όπως είναι φυσικό, δεν επαρκούν για τη φύλαξη της ελληνικής θαλάσσιας έκτασης ούτε για την επάνδρωση των λιμενικών εγκαταστάσεων κάθε είδους και μορφής,

Λιγότεροι λοιπόν από 3.000 ανθρώπους καλούνται να φυλάξουν εκατοντάδες σημεία μιας απέραντης θάλασσας, και με μέσα τα οποία ευτυχώς βελτιώθηκαν τα τελευταία χρόνια. Οφείλουμε, διεμήνυσε ο κ. Πασχαλίδης, «να έχουμε περισσότερους αξιωματικούς, περισσότερες δυνάμεις στο Λιμενικό Σώμα, περισσότερες δυνάμεις στη θαλάσσια ασφάλεια, στην προστασία του περιβάλλοντος, στη θαλάσσια οικονομία και βέβαια να διαθέτουν τα αντίστοιχα προσόντα. Ο λιμενικός πρέπει να είναι στη θάλασσα και στα λιμάνια, να είναι στα πλοία, να είναι δηλαδή εκεί όπου πραγματικά τον χρειάζεται ο χώρος τον οποίον υπηρετεί». Για να καταλήξει μονολογώντας: «Ουσιαστικά χρειαζόμαστε περισσότερους αξιωματικούς, χρειαζόμαστε περισσότερους λιμενικούς, θα πω τώρα πως χρειαζόμαστε περισσότερα χρήματα για τα λιμάνια, αλλά ποιος θα με ακούσει; Θα πουν, ήρθε τώρα ο Πασχαλίδης δυο μήνες στο υπουργείο και ζητάει άλλα 200 δισ., τα οποία είναι απαραίτητα».



Σκηνή καθημερινής τρέλας στις εισόδους και εξόδους του Πειραιά. Χαιρόμαστε που όλα θα «φτιάξουν» εν όψει των Ολυμπιακών

Αγώνων, αλλά τα έργα στις εισόδους του λιμανιού καθυστερούν τελικά... ανέλπιστα. Δεν το λέμε εμείς μόνον αυτό. Το αναφέρουν και οι σύμβουλοι του YEN στην επίσημη μελέτη τους. Ίδωμεν αλλά, ως τότε, προσοχή και υπομονή στο λαβύρινθο της Ποσειδώνος.

Το ενδιαφέρον της ελληνικής και όχι μόνο ναυτικής οικογένειας εστιάστηκε στο συνέδριο Cyprus Maritime στη Λεμεσό. Παράλληλα όμως με το συνέδριο, διεξήχθησαν εκλογές στη Κύπρο.

Πρόεδρος εξελέγη ο Γιώργος Τσαβλίρης και αντιπρόεδροι οι Αδωνīs Παπαδόπουλος και Eugen Adamī ενώ τις υπόλοιπες θέσεις στην Εκτελεστική Επιτροπή κατέλαβαν οι Ζήνων Μούσκας και Γιώργος Πέτρου. Τα υπόλοιπα μέλη του Δ.Σ.:

Ανδρέας Δρουσιώτης, Στέλιος Χατζηωάννου, Κλέλια Χατζηωάννου, Μίνως Κυριακού, Ανδρέας Ξαπόλυτος, Γιάγκος Κλεόπας, Ανδρέας Κρηπιώτης, Κώστας Λανίτης, Γιάννης Τελώνης και Ευριπίδης Γαβριηλίδης. Κατά τη διάρκεια της συνέλευσης τιμήθηκε για την πολυετή προσφορά του στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ο γ.γ. του IMO William O' Neil, ενώ παρών ήταν και ο νεοεκλεγείς γ.γ. Ευθύμιος Μητρόπουλος.



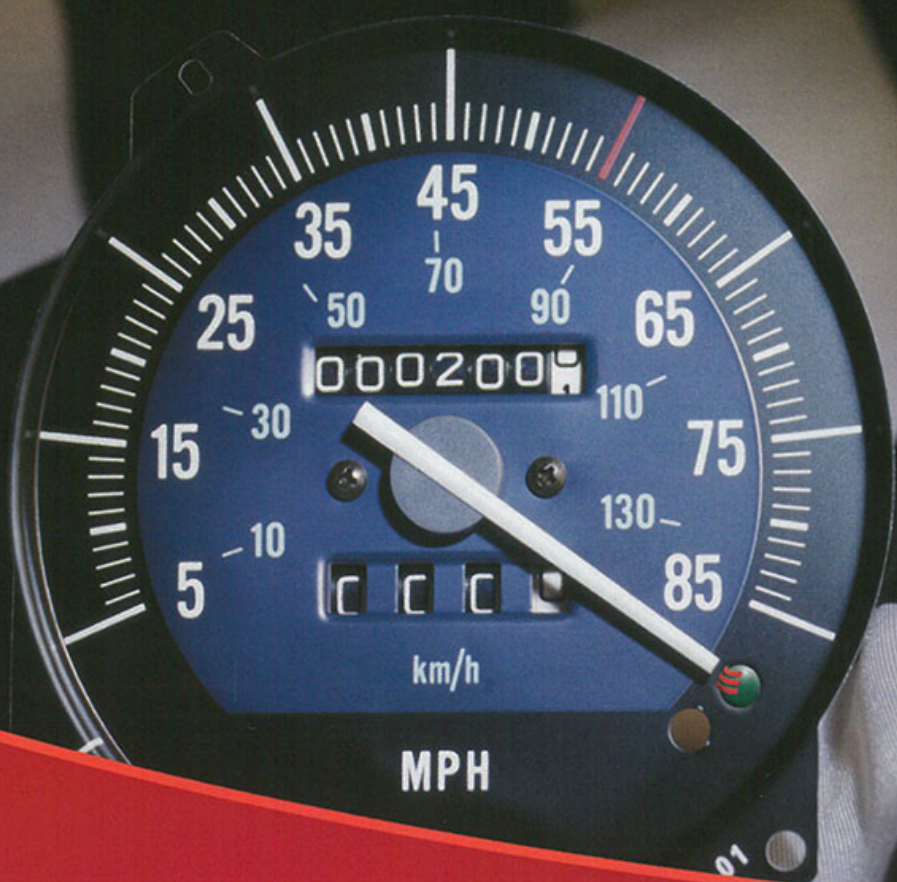
Αναζητήθηκε στον ευρύτερο επαγγελματικό χώρο ως αντικαταστάτης του παραιτηθέντος γενικού γραμματέα YEN κ. Λαμπρόπουλου. Ο λόγος για το νέο γ.γ. κ. Νίκο Ζαχαριάδη, ο οποίος μέχρι σήμερα αποδεικνύεται άριστος γνώστης της πολιτικής στρατηγικής και από ό,τι φαίνεται απαλλαγμένος από συνηθισμένες αγκυλώσεις και σκοπιμότητες που πάσχουν οι καθήμενοι σε αντίστοιχες πολιτικές καθέδρες.

Αλλαγή εικόνας λοιπόν στο YEN από αυτή που οι πρώην γ.γ. μάς είχαν συνηθίσει.

Ο Ξαυανούλης



Expect More.

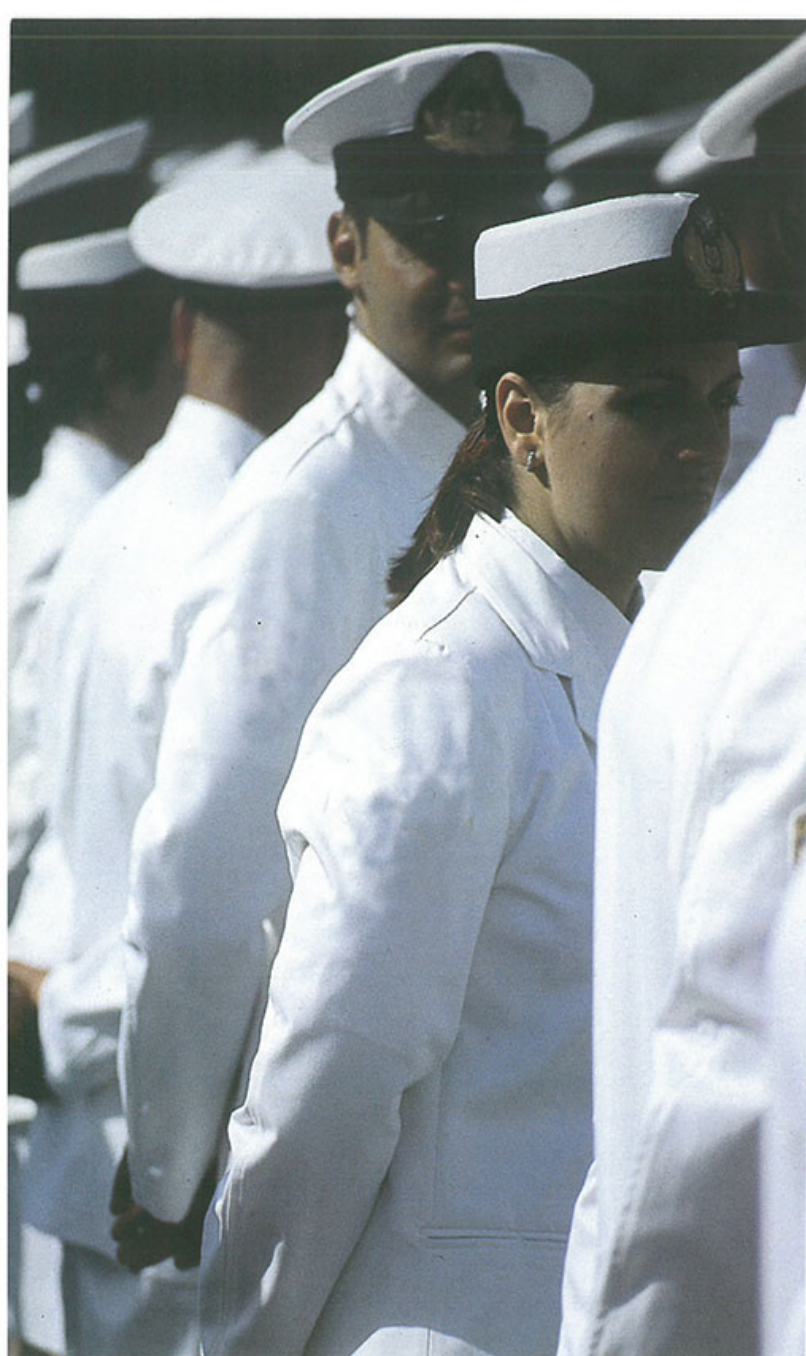


Eurasia

Total Shipmanagement
www.eurasiagroup.com



HKMA Quality Award
Overall Winner



Επιτέλους γιατί όχι και στην Ελλάδα



Του Χρήστου Ντούνη,
αντιναυάρχου, επίτιμου αρχηγού Λ.Σ.

Πολύ πολύ προβληματίστηκα εάν έπρεπε να επανέλθω σε ένα θέμα για το οποίο πολλά χρόνια γράφω και μέσα από πολλές προσεγγίσεις προσπαθώ να κατανοήσει ο ναυτιλιακός κόσμος και οι κάθε λογής αρμόδιοι, που αρνούνται να το δουν κατάματα, κοιτάζοντας προς το μέλλον, απαλλαγμένοι από αγκυλώσεις και συντεχνιακές σκοπιμότητες.

Όμως, πραγματικά δεν μπόρεσα να αποφύγω τον πειρασμό και επανέρχομαι ωθούμενος από τις παρακάτω αφορμές:

Πρώτη αφορμή αποτελεί το γεγονός ότι κάθε χρόνο στη χώρα μας ιδρύονται δεκάδες νέα τμήματα ΑΕΙ που των περισσότερων από αυτά το γνωστικό αντικείμενο

δεν καλύπτει ανάγκες ούτε της κοινωνίας ούτε της αγοράς εργασίας, και η ίδρυσή τους περισσότερο συνδέεται με τις φιλοδοξίες ορισμένων καθηγητών ή των ιδίων των ιδρυμάτων.

Το βέβαιο είναι ότι οι απόφοιτοι αυτοί, με ένα ομιχλώδες και κατά βάση επικαλυπτόμενο αντικείμενο από ήδη λειτουργούντα τμήματα ΑΕΙ, οι περισσότεροι οδηγούνται στην ανεργία και στην ετεροαπασχόληση. Όμως, για να παραχθούν οι άνεργοι αυτοί πληρώνει ο φορολογούμενος Έλληνας τεράστια ποσά, που όπως έχει γραφεί φτάνουν επτάς το ποσό του 1.400.000 ευρώ, που απαιτεί η λειτουργία καθενός τέτοιου τμήματος.

Δεύτερη αφορμή υπήρξε το δημοσίευμα του Lloyd's List ότι η πρόεδρος των Φιλιππίνων κ. Gloria Arroyo χορήγησε σε πανηγυρική τελετή στους 127 αποφοίτους του έτους 2003 της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού στο Mariveles της Μανίλας το πανεπιστημιακό πτυχίο της σχολής Bachelor Of Science και συγχρόνως το δίπλωμα τρίτης τάξεως Εμπορικού Ναυτικού.

Η πρόεδρος με υπερηφάνεια στην ομιλία της προέβαλε το επιστημονικό επίπεδο των ναυτικών σπουδών στις Φιλιππίνες ως ένα ποιοτικά ανταγωνιστικό εξαγωγίμο προϊόν της χώρας της στον τομέα των ναυτιλιακών υπηρεσιών. Και είχε βεβαίως απόλυτα δίκιο, αφού πάρα πολλοί από τους αποφοίτους αυτούς προορίζονται να στελεχώσουν πλοία της ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Τρίτη αφορμή αποτέλεσε το δημοσίευμα του Mickael Grey στο Lloyd's List της 25 Αυγούστου 2003, σύμφωνα με το οποίο πρόσφατα απέκτησε συγχρόνως τα δύο διπλώματά της η Αγγλίδα Jennifer Jewell (της οποίας παραθέτει και φωτογραφία με τη στολή του δοκίμου). Είναι ιστορικό το γεγονός για την Αγγλία, η οποία προχώρησε στην αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών όταν



το έτος 2000 δύο ναυτικά κολέγια, του Southampton και του Glasgow, συνεργάστηκαν με αντίστοιχα πανεπιστήμια για τη χορήγηση στον απόφοιτο συγχρόνως του διπλώματος Γ' τάξεως και του πανεπιστημιακού πτυχίου Ναυτικών Επιστημών. Η παραπάνω Jennifer Jewell συγχρόνως αποφοίτησε από το Glasgow College In Nautical Studies και το Glasgow University και απέκτησε το δίπλωμα πλοιάρχου τρίτης τάξεως και το πανεπιστημιακό πτυχίο Bachelor Of Sciences In Nautical Sciences.

Σε άρθρο μου στα «Ναυτικά Χρονικά», το Φεβρουάριο του 2001, είχα επισημάνει ότι «και η Αγγλία αναβαθμίζει τις ναυτικές σπουδές», αναφερόμενος ακριβώς στη συνεργασία των δύο ανωτέρων ναυτικών κολεγίων με αντίστοιχα πανεπιστήμια.

Στο ίδιο άρθρο μου επισήμανα ακόμα ότι η Αγγλία ήταν από τις λίγες χώρες που παρέμεινε προσκολλημένη σε ένα σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης που δεν δημιουργούσε όραμα και συνακόλουθα στη ναυτική σταδιοδρομία. Χρειάστηκε πράγματι να γίνουν προσπάθειες και να ξεπεραστούν και εκεί αγκυλώσεις για να προχωρήσει στο επόμενο βήμα, που οι άλλες χώρες προ πολλού είχαν υλοποιήσει, δηλαδή την πανεπιστημιακή βαθμίδα των ναυτικών σπουδών. Χωρίς αμφιβολία, η συνεχής αρθρογραφία του Mickael Grey αφύπνισε τη ναυτική Αγγλία. -

Και τώρα, η απορία μου απευθυνόμενη στους αρμόδιους υπουργούς:

α) Ο υπουργός Ε.Ν. θεωρεί ότι τους αξιωματικούς πανεπιστημιακού επιπέδου δεν τους χρειάζεται η ελληνική ναυτιλία; Δηλαδή το σύγχρονο τεχνολογικό σύμπλεγμα, το πλοίο των δεκάδων εκατομμυρίων δολαρίων περισσότερο έχει ανάγκη για τη λειτουργία του το φροντιστηριακής / ιδιωτικής εκπαίδευσης ναυτικό από το ανωτάτης εκπαίδευσης στέλεχος;

Είναι κατανοητές οι δυσκολίες του υπουργού Ε.Ν. να λάβει καινοτόμες αποφάσεις, γι' αυτό και περιορίζουμε την απορία μας μόνο στο θεωρητικό αυτό ερώτημα.

β) Ο υπουργός Παιδείας θεωρεί ότι σωστά διαθέτει τον ιδρώτα του φορολογούμενου Έλληνα για να λειτουργεί πανεπιστημιακά τμήματα που παράγουν πτυχιούχους τους οποίους δεν απορροφά η αγορά εργασίας, με αποτέλεσμα να παραμένουν άνεργοι αναζητώντας για

χρόνια μια θέση στο Δημόσιο.

Εάν, κ. Υπουργέ, είσαστε βιομήχανος και παράγετε ένα βιομηχανικό προϊόν που δεν αγοράζουν οι άνθρωποι, θα εξακολουθούσατε να το παράγετε;

Λογικά, με βεβαιότητα όχι, γιατί τότε θα οδηγούσατε την επιχείρησή σας στην καταστροφή.

Εδώ, κ. υπουργέ, σας δίνεται η δυνατότητα, ανεξάρτητα από τη συνέχιση της παραγωγής ανέργων από κάποια τμήματα ΑΕΙ -θέμα πολιτικής πλέον- να παράγετε πτυχιούχους Αξιωματικών Ε.Ν. από Πανεπιστημιακά Τμήματα Ναυτικής Κατεύθυνσης (Nautical Science). Αυτούς τους πτυχιούχους αξιωματικούς Ε.Ν. που θα έχουν σπουδάσει με τον ιδρώτα του ελληνικού λαού και δαπάνες αποκλειστικά του δημόσιου προϋπολογισμού (χωρίς θεσμική παρέμβαση του ΥΕΝ, ούτε του κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης) θα τους αναμένουν οι κενές θέσεις ναυτικής εργασίας στα ελληνικά πλοία.

Είναι η μοναδική κατηγορία πτυχιούχων που δεν θα παραπονείται για ανεργία και οι μόνοι πτυχιούχοι που δεν θα κάνουν πορείες με πλακάτ για διορισμό στο Δημόσιο. Αυτούς η ελληνική ναυτιλία τους αναμένει.

Και διερωτάται, ο πολίτης αυτής της χώρας τελείως καλόπιστα, γιατί να αρνείστε την παραγωγή πτυχιούχων με ανοικτές θέσεις εργασίας στα ελληνικά πλοία τις οποίες σήμερα καλύπτουν οι πτυχιούχοι αξιωματικοί των Φιλιππίνων, της Ρωσίας, της Ουκρανίας, της Αιγύπτου κ.λπ., ενώ την ίδια στιγμή λειτουργείτε και ιδρύετε νέα τμήματα ΑΕΙ απ' όπου οι απόφοιτοι οδηγούνται ευθέως στην ανεργία και την ετεροαποσχόληση.

Κύριε υπουργέ της Παιδείας, και τα ελληνικά πλοία και η ναυτιλία μας γενικότερα αποτελούν ελληνική οικονομική δραστηριότητα που συνδέεται με την ελληνική κοινωνία.

Επιτέλους, οι Έλληνες αξιωματικοί Ε.Ν. δεν είναι μετανάστες, και την τεχνογνωσία, τη μόρφωση και τον επαγγελματισμό τους δεν τον καρπούται κάποια ξένη χώρα. Αποτελεί ελληνικό INFRASTRUCTURE. Αποτελούν μέρος της ελληνικής ναυτιλιακής υποδομής, τα δε πανεπιστημιακού επιπέδου θα αποτελούν το ελληνικό MARITIME SUPREMACY και μοχλό στήριξης της ποιοτικής ναυτιλίας. Μιας δραστηριότητας, κ. υπουργέ της Παιδείας, πολύ υψηλών απαιτήσεων στο σκληρό κόσμο της παγκοσμιοποίησης που βιώνει καθημερινά η ελληνική ναυτιλία.



Επιμέλεια:

Λίζα Μαρέλου



Αποχαιρετισμός

Η ναυτική οικογένεια του Πειραιά έχασε πρόσφατα έναν πολύτιμο φίλο και άξιο συνεργάτη. Ο Τάκης Μακρής, ύστερα από έντονη μάχη με την επάρατο νόσο μας αποχαιρέτησε τον περασμένο Σεπτέμβριο. Η λύπη όλων των συγγενών, φίλων και συνεργατών είναι ακόμα νωπή ενώ στη δική μας δημοσιογραφική οικογένεια, τα «Ναυτικά Χρονικά», το κενό είναι δυσαναπλήρωτο.

Ο καπετάν Παναγιώτης Γ. Μακρής γεννήθηκε στην Αθήνα το 1944. Αποφοίτησε από την ΑΕΝ Σύρου και υπηρέτησε την εμπορική ναυτιλία για σειρά ετών ως πλοίαρχος και ναυλομεσίτης.

Το 1969 ίδρυσε την Overseas Agency Ltd, μια ναυλομεσιτική εταιρεία εξειδικευμένη στα ακόλουθα τμήματα: Chartering of Dry and Liquid cargoes, Ships' Sale, Purchase & Finance, Ships' and Charterers Management, Oil sales. Η εταιρεία την οποία διεύθυνε ο κ. Μακρής για 30 και πλέον έτη, εξειδικεύεται σήμερα σε αγοραπωλησίες και χρηματοδοτήσεις πλοίων ενώ θεωρείται ιδιαίτερα πετυχημένη στο συγκεκριμένο χώρο.

Ο κ. Μακρής εκλέχτηκε γενικός γραμματέας στην Ένωση Ναυλομεσιτών ενώ από το 1977 διετέλεσε σύμβουλος του υπουργείου Βιομηχανίας της Ουκρανίας με αντικείμενο την προώθηση της ουκρανικής ναυπηγικής βιομηχανίας. Το 1999 ορίζεται επίτιμος πρόεδρος της Ουκρανίας στον Πειραιά.

Από το 1970 ο Τάκης Μακρής αρθρογραφούσε σε μόνη βάση στα «Ναυτικά Χρονικά» ενώ από την αφετηρία της νέας έκδοσης του περιοδικού, το 1998, συνεισφερε με τις πολύτιμες γνώσεις του στη χάραξη της σύγχρονης πορείας του περιοδικού.

Η αγάπη του για τη ναυτιλία και για το περιοδικό μας υπήρξε πάντα συγκινητική ενώ οι πρωτοποριακές θέσεις και προτάσεις του βοήθησαν ανέλπιστα στη νέα μας πλεύση.

Άξιος συνεχιστής του οράματος του Τ. Μακρή είναι ο γιος του Γιώργος, στον οποίο ευχόμαστε ολόψυχα καλή συνέχεια.

Οι φίλοι και συνεργάτες του στα «Ναυτικά Χρονικά»

Το νέο απόκτημα της Strintzis Ferries



Το επιβατηγό - οχηματογωγό πλοίο «Επτάνησος» έφτασε στις 7 Μαρτίου του 2003 στο Πέραμα από την Κορέα και στις 6 Αυγούστου υπεγράφη από το ΥΕΝ η δρομολόγησή του για τη σύνδεση της γραμμής Κεφαλονιάς (Αργοστόλι και Πόρου) με την Κυλλήνη της Πελοποννήσου.

Το «Επτάνησος» ανήκει από τις 14 Φεβρουαρίου του 2003 στην εταιρεία Strintzis Ferries. Ναυπηγήθηκε πριν από 14 χρόνια και συγκεκριμένα το 1989 στο ναυπηγείο Fukuoka Shipbuilding Ltd της Ιαπωνίας. Πρόκειται για το ιαπωνικό πλοίο με την παλαιότερη ονομασία Shinko Maru ενώ τελευταία έφερε το κορεατικό όνομα Choon Hyang. Οι νέοι ιδιοκτήτες, Παναγής, Μπάμπης και Κώστας του Αντωνίου Στριντζής, το βάπτισαν «Επτάνησος» και το πλοίο ανακαινίσθηκε εξ ολοκλήρου σύμφωνα με τα σχέδια του αρχιτέκτονα Πάνου Γεωργάνα.

Το «Επτάνησος» έχει μήκος 114,5 μέτρα, μέγιστο πλάτος 20,90 και βύθισμα 4,90 μ.

Στα κυρίως γκαράζ του χωρούν 300 αυτοκίνητα ή 40 φορτηγά και διαθέτει δέκα δίκλινες καμπίνες και μία τρικλίνη. Οι κυρίως μηχανές του 9PC2-6 Niigata - Pielstick (x2) παράλληλα με τις ηλεκτροκίνητες μηχανές 6DL - 24 Daihatsu (x2), D34AMT Volvo Penta (x1) του δίνουν ταχύτητα 20,5 κόμβων, ενώ η υπηρεσιακή του φτάνει τους 19,5 κόμβους.



Τιμή στο ναύαρχο Ξενοφώντα Αντωνιάδη

Τα «Ναυτικά Χρονικά» αισθάνονται ιδιαίτερη ικανοποίηση για την επιβλητική τιμητική εκδήλωση με την οποία ο δήμος Σκύρου και ο σκυριανός λαός τίμησαν το σεβαστό μας φίλο και συνεργάτη, ναύαρχο Ξενοφώντα Αντωνιάδη, για την πολύχρονη και πολύτροπη προσφορά στη γενέτειρά του.

Τη σχετική πρωτοβουλία είχε ο δήμαρχος Σκύρου Μιλτιάδης Χατζηγιαννάκης, η υπηρεσία του οποίου οργάνωσε την εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε με μεγάλη επιτυχία το Σάββατο 9 Αυγούστου, το βράδυ, στο προαύλιο του Γυμνασίου - Λυκείου, παρουσία των Αρχών του τόπου και με εντυπωσιακή συμμετοχή του σκυριανού κόσμου.

Μετά την προσφώνηση του δημάρχου, ομιλητές από τον κύκλο των επιστημόνων και λογίων του νησιού ανέλαβαν να εκθέσουν τη δράση και το έργο του τιμωμένου. Με σύντομους λόγους οι 6 ομιλητές εξήραν την πολυσχιδή προσωπικότητα του κ. Αντωνιάδη, αναφερόμενοι στην υπηρεσιακή σταδιοδρομία του που τον καθιέρωσε ως θεμελιωτή της ναυτικής παιδείας, στην πολυειδή επινοητική συμπαράσταση προς την πατρίδα του και τα προβλήματά της, στη συνεχή υποστήριξη των Σκυριανών, ιδίως των νέων, και στο τεράστιο επιστημονικό συγγραφικό του έργο τόσο στο πεδίο της Εμπορικής Ναυτιλίας όσο και στο πεδίο της μακράς και σχεδόν άγνωστης μεσαιωνικής ιστορίας της Σκύρου, βάσει

των στοιχείων του πολύτιμου αρχείου εγγράφων Σκύρου το οποίο διαθέτει. Σημειώνουμε ότι το συγγραφικό αυτό έργο, ένα μέρος του οποίου είχε εκτεθεί στο προαύλιο του Γυμνασίου, περιλαμβάνει 17 βιβλία επί θεμάτων δημοσίου ναυτικού δικαίου και πλήθος δημοσιευμένων μελετών σε θέματα ναυτιλίας, Αιμενικού Σώματος, ναυτικής εργασίας και ναυτικής εκπαίδευσης. Εξάλλου, οι συγγραφές του στον τομέα της σκυριανής ιστορίας περιλαμβάνουν 8 αυτοτελή έργα, δύο από τα οποία έχουν βραβευθεί από την Ακαδημία Αθηνών, και 35 αυτοτελείς μελέτες δημοσιευμένες σε επιστημονικά περιοδικά και κυκλοφορούσες σε ανάτυπα.

Στην τελετή παρέστη και ο γιος του τιμωμένου, ο αντιναύαρχος Π.Ν. Αντώνιος Ξ. Αντωνιάδης, αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, ενώ η κόρη του, κ. Έφη Αντωνιάδου - Μπαχλιτζανάκη, με λίγα συγκινητικά λόγια ευχαρίστησε τους γονείς τους για την αγωγή και την καλλιέργεια της αγάπης για την πατρίδα Σκύρο.

Η ωραία αυτή εκδήλωση κορυφώθηκε με τις εγκάρδιες ευχαριστίες του ναύαρχου προς το δήμο, τους ομιλητές και κυρίως προς το σκυριανό κόσμο για την πάγκοινη αναγνώριση. Και έκλεισε με την επίδοση της ωραίας αναμνηστικής πλακέτας που γράφει: «Ο Δήμος Σκύρου τιμά και ευχαριστεί τον Ξενοφώντα Αντωνιάδη για την πολύχρονη και πολύτροπη προσφορά στη γενέτειρά του».

Πρωτιά στις διαλύσεις

Η Ινδία κρατά την πρωτιά στο τομέα των διαλύσεων των πλοίων. Σύμφωνα με στοιχεία την περυσινή χρονιά κατέληξαν στα διαλυτήριά της 292 πλοία χωρητικότητας 10,8 εκατ. dwt, ενώ για το 2003 στα ινδικά διαλυτήρια έχουν καταλήξει 241 πλοία χωρητικότητας 7,71 εκατ. dwt.

Το 2003 η Κίνα εμφανίζει έντονη δραστηριότητα με 58 πλοία χωρητικότητας 6,25 εκατ. dwt, ενώ το 2002 στα διαλυτήριά της είχαν καταλήξει 91 πλοία χωρητικότητας 6,4 εκατ. dwt.

Στα διαλυτήρια του Μπανγκλαντές έχουν οδηγηθεί 32 πλοία χωρητικότητας 4 εκατ. dwt, ενώ το 2002 είχαν καταλήξει 65 πλοία χωρητικότητας 8,3 εκατ. dwt.

Στον τομέα των διαλύσεων δραστηριοποιούνται επίσης το Πακιστάν και η Τουρκία, που για τους πρώτους 8 μήνες του 2003 έχουν αγοράσει για διάλυση 14 πλοία χωρητικότητας 1,1 εκατ. dwt.



Νέες παραγγελίες

- Η Tsakos Energy Navigation παρέλαβε το 15ο νεότευκτο δεξαμενόπλοιο aframax double hull από το ιαπωνικό ναυπηγείο Imabari. Στην τελετή παραλαβής του συμπεριελήφθη και το panamax Andes, το τελευταίο από τα τέσσερα fully coated αδελφά πλοία. Παράλληλα, η TEN κάνοντας χρήση του option με τα ναυπηγεία Hyundai Heavy στην Κορέα παρήγγειλε άλλα δύο ice-class suezmax δεξαμενόπλοια, τα οποία θα παραλάβει μέσα στο 2006.
- Η Aeolos Management S.A. του Επαμεινώνδα Εμπειρικού αγόρασε το single Hull Sumidagawa, 259.000 τόνων dw, κατασκευής 1992, από την K Line της Ιαπωνίας. Επίσης, η Aeolos έχει παραγγείλει ένα VLCC double hull στην Daewoo με παράδοση το 2005.
- Η Chios Navigation παρήγγειλε ένα bulker 83.000 τόνων, της σειράς kamsarmax, στο ναυπηγείο Tsuneishi, με παράδοση τον Ιανουάριο του 2006.
- Η Diana Shipping θα ναυπηγήσει ένα πλοίο 73.100 τόνων στα ναυπηγεία της Κίνας με χρόνο παράδοσης το 2005.
- Η Target Marine προχώρησε στην αγορά τεσσάρων υπό κατασκευή bulk carriers 53.000 τόνων, με παράδοση το 2005.
- Η Athenian Sea Carriers παρήγγειλε δύο τάνκερ 46.000 τόνων στο ναυπηγείο Mipo της Hyundai και η παράδοσή τους έχει προγραμματιστεί το 2006.
- Η Dynacom παρήγγειλε δύο crude 71.000 τόνων με χρόνο παράδοσης το 2006.
- Η Pleiades Shipping παρήγγειλε, επίσης, δύο crude 61.000 τόνων, στο ιαπωνικό ναυπηγείο Sumitomo Heavy Industries, με παράδοση το 2005.
- Η Marmaras τοποθέτησε παραγγελία δύο crude 164.000 τόνων με παράδοση το 2006.
- Η Magna Marine -πρόκειται για την ποντοπόρο εταιρεία του Περικλή Παναγόπουλου- πούλησε δύο bulkers των 42.000 τόνων, στοχεύοντας στην αγορά new tonnage.
- Η Chandris προχώρησε στην παραγγελία ενός τάνκερ 105.000 τόνων, σε ναυπηγείο της Daewoo, με παράδοση το 2006. Από το ίδιο ναυπηγείο η εταιρεία περιμένει να παραδοθούν άλλα δύο νεότευκτα.
- Η Danaos Shipping αγόρασε τέσσερα αδελφά container ships, κατασκευής 1977-1978, 48.878 τόνων dw.
- Ο Όμιλος Ρέστη υπέγραψε με ναυπηγείο της Κίνας νέα συμφωνία ύψους 80 εκατ. δολαρίων για την κατασκευή τεσσάρων bulk carrier χωρητικότητας 53.000 τόνων. Τα νέα πλοία θα παραδοθούν μέσα στο 2005. Συνολικά ο Όμιλος Ρέστη, μέσω της νέας εταιρείας του Golden Energy, έχει παραγγείλει δώδεκα δεξαμενόπλοια σε ναυπηγεία της Νότιας Κορέας που θα παραληφθούν το 2005.
- Η Metrostar κατασκευάζει δύο πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου στα ναυπηγεία Onomichi. Τα bulk carriers θα ενισχύσουν το στόλο της εταιρείας το 2004.
- Ο όμιλος του Γιάννη Αγγελικούση υπέγραψε συμφωνία με τα κορεατικά ναυπηγεία της Daewoo για την κατασκευή ενός LNG' c χωρητικότητας 145.000 cbm, το οποίο θα παραλάβει το 2005. Στη συμφωνία προβλέπεται και option για την κατασκευή ενός ακόμα LNG' c. Η option μπορεί να ενεργοποιηθεί μέχρι το Φεβρουάριο του 2004.
- Ο Όμιλος Βαρδινογιάννη προχώρησε στην αγορά ενός δεξαμενόπλοιου double side ναυπήγησης 1987 και χωρητικότητας 135.000 dwt. Παράλληλα, από το ουκρανικό ναυπηγείο Chernomorskiy ο όμιλος αναμένει να παραλάβει έξι νεότευκτα handymax product tankers.

**ΤΑΞΙΔΕΨΕ ΜΑΖΙ ΜΑΣ
ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ
ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ**

ARGO ADVERTISING

**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



Το ελληνικό νηολόγιο

Σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το μήνα Αύγουστο, οι διαγραφές των πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο ήταν περισσότερες από αυτές των εγγραφών. Παρ' όλα αυτά, η ελληνική σημαία συνεχίζει την ανοδική της πορεία, αφού ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που διεγράφησαν από το ελληνικό νηολόγιο είναι τα 24 έτη ενώ τα τρία πλοία που ενεγράφησαν αγγίζουν τα 13,5 έτη.

Αναλυτικότερα, ύψωσαν την ελληνική σημαία 3 πλοία με συνολική χωρητικότητα 53.505 τόνων. Από τα τρία πλοία τα δύο ενεγράφησαν βάσει του άρθρου 13 και το τρίτο βάσει των παγίων διατάξεων. Το ένα από αυτά είναι νεότευκτο ενώ τα άλλα δύο είναι ναυπηγήσης 1979 και 1975.

Παράλληλα, από το ελληνικό νηολόγιο διεγράφησαν 13 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 486.100 τόνων.

Από τα διαγραφέντα πλοία τα εννέα είχαν μέσον όρο ηλικίας τα 20 έτη και 477.403 κοχ, ενώ τα υπόλοιπα τέσσερα, 4.697 κοχ και μέσον όρο ηλικίας τα 32 έτη. Το νεότερο από τα πλοία που διεγράφησαν ναυπηγήθηκε το 1994 και το παλαιότερο το 1996. Από τα 13 πλοία, τα 11 άλλαξαν σημαία λόγω πώλησης στο εξωτερικό, ένα πουλήθηκε για διάλυση και το τελευταίο, πρόκειται για το «Εξπρές Σαμίνα».

Η δύναμη του ελληνικού στόλου μέχρι το τέλος Αυγούστου ανέρχεται σε 1.970 πλοία άνω των 100 κοχ., ενώ ο ελληνικός στόλος μέσα στο τρέχον έτος έχει ενισχυθεί κατά έξι πλοία. Παράλληλα η συνολική χωρητικότητα του νηολογίου αυξήθηκε κατά 1.663.436 κοχ.

Ειδικότερα τους οκτώ πρώτους μήνες του 2003 έχουν υψώσει την ελληνική σημαία 116 πλοία χωρητικότητας 5.03 εκατ. κοχ, ενώ διεγράφησαν 110 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.36 εκατ. κοχ.

Μνημόνιο μεταξύ Ελλάδας και Κύπρου



Στην εισαγωγή Κυπρίων σπουδαστών στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού της Ελλάδας, από τη φετινή χρονιά, συμφώνησε ο υπουργός Ε.Ν. Γ. Πασχαλίδης με τον υπουργό Συγκοινωνιών της Κύπρου Κίκη Καζαμιά. Κατά τη συνάντηση των δύο υπουργών, ο Έλληνας υπουργός ανταποκρίθηκε θετικά στο αίτημα της κυπριακής πλευράς για παροχή σε Κύπριους επιβάτες κρουαζιεροπλοίων, που εκτελούν κυκλικό ταξίδι μεταξύ Ελλάδας - Κύπρου, της δυνατότητας να παραμένουν προσωρινά σε ελληνικούς λιμένες για μικρό χρονικό διάστημα.

Ο κ. Γ. Πασχαλίδης τόνισε το ενδιαφέρον της υπογραφής ενός μνημονίου συνεργασίας για θέματα έρευνας και διάσωσης των δύο χωρών.

Παράλληλα σε εξέλιξη βρίσκεται η διαδικασία κύρωσης της συμφωνίας που υπογράφηκε πρόσφατα μεταξύ των δύο πλευρών.

Η ναυτιλιακή συμφωνία προβλέπει μεταξύ άλλων:

- Εφαρμογή των αρχών του ελεύθερου και θετικού ανταγωνισμού.
- Εφαρμογή της ίδιας μεταχείρισης στα πλοία τους.
- Ανταλλαγή πληροφοριών σε θέματα ναυτιλιακών υποθέσεων και επιχειρήσεων.
- Αμοιβαία αναγνώριση των εγγράφων εθνικότητας.
- Σύσταση κοινής Ναυτιλιακής Επιτροπής.
- Σύσταση κοινών επιχειρησιακών σχεδίων.

Οι δύο νέοι αντιπρόεδροι της Intertanko

Δύο νέους αντιπροέδρους εξέλεξε η ολομέλεια του ελληνικού Forum της Intertanko στην πρόσφατη συνεδρίαση της. Πρόκειται για τους κ. Ιωάννη Δαμιλάτη της Kyklades Maritime Corporation και Εμμανουήλ Βορδώνη της Thenamaris Ships Management. Επίσης εξελέγη και ο κ. Κωστής Κέρτοικωφ της Eletson Holding ως μέλος του συμβουλίου της Intertanko.

Η agenda του Forum μεταξύ άλλων περιελάμβανε:

- Την απόσυρση των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος, μετά τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας (IMO).
- Τις επιθεωρήσεις (CAS) που η Ε.Ε. απαιτεί από τον Απρίλιο του 2005 για όλα τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος ηλικίας 15 ετών και άνω.
- Την απαγόρευση από την Ε.Ε. μεταφοράς βαρέων πετρελαιοειδών από δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος.



- Θέματα ευθύνης (Liability).
- Την προτεινόμενη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή της Ε.Ε. ποινικοποίηση για τις περιπτώσεις ρυπάνσεως.
- Την Ναυτική Ασφάλεια (Maritime Security).
- Τις περιοχές καταφυγής (Places of refuge).

Μετά τη λήξη των εργασιών του Forum, ο γενικός διευθυντής της Intertanko Dr Peter Swift συνοδευόμενος από τον πρόεδρο Νίκο Φιστέ, τους δύο νέους αντιπροέδρους και τον αναπληρωτή γενικό διευθυντή κ. Svein Ringbakken επισκέφθηκαν τον υπουργό Ε.Ν. Γιώργο Παχαλίδη. Στη διάρκεια της σύσκεψης αντιπλάγησαν απόψεις για όλα τα τρέχοντα ζητήματα που απασχολούν τη βιομηχανία των δεξαμενοπλοίων, καθώς και το θέμα της έδρας της υπό ίδρυση EMSA (European Maritime Safety Agency) και η περίπτωση αυτή να εγκατασταθεί στην Ελλάδα.

Οι αγοραπωλησίες πλοίων

Από την Overseas Agency Ltd

Κατά την προετοιμασία της πρώτης ανασκόπησης μετά τους καλοκαιρινούς μήνες, ένα είναι σίγουρο, το καλοκαίρι που πέρασε ήταν ιδιαίτερα... δροσερό για τα πλοία ξηρού φορτίου, αφού ο δείκτης Baltic Dry παρέμεινε συνεχώς πάνω από τις 2.130 μονάδες, ενώ η κίνηση στην αγορά υπήρξε ιδιαίτερα έντονη καθώς τα επίπεδα των ναύλων εξάλειψαν οποιεσδήποτε πιθανότητες υποτονικότητας κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου.



Από την τελευταία μας ανασκόπηση του Ιουνίου, ο δείκτης BDI σημείωσε άνοδο 369 μονάδων, ένα ποσοστό της τάξεως του 17%, φτάνοντας τις 2.501 μονάδες κατά την προετοιμασία της ανασκόπησης. Ανάλογα κινήθηκαν και οι δείκτες για τα Handymaxes, τα Panamaxs και τα Capesizes, με αύξηση 1.080 (8%), 338 (17%) και 650 (22%) μονάδων, φτάνοντας τις 14.180, 2.324 και 3.602 μονάδες αντιστοίχως. Παρά το γενικότερο κλίμα αισιοδοξίας, αξίζει να αναφέρουμε πως οικονο-

μικοί και ναυτιλιακοί αναλυτές επισημαίνουν την ανάγκη να υπάρξουν σημάδια ανάκαμψης των κατά γενική ομολογία ισχυρών οικονομιών, όπως των Ευρώπης, ΗΠΑ και Ιαπωνίας, αφού είναι το λιγότερο ανασφαλές, από οικονομικής πλευράς, να στηρίζεται το διακομιστικό εμπόριο -και κατά συνέπεια η καλή κατάσταση της ναυλαγοράς- μόνο στην οικονομική και πολιτική άνθηση της

Κίνας (με ρυθμό ανάπτυξης περίπου 8%).

Ο χώρος των αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου παρουσίασε, όπως ήταν αναμενόμενο λόγω της πορείας της ναυλαγοράς, ιδιαίτερη ενεργητικότητα κατά την περίοδο.

Η σταθερή άνοδος των προσφερόμενων ναύλων δικαιολογεί το αυξημένο αγοραστικό ενδιαφέρον ενώ,

από την άλλη, η αύξηση αυτή των εσόδων καλλιεργεί την "ανελαστικότητα" των πωλητών, περιορίζοντας συχνά τον προσφερόμενο αριθμό, συγκεκριμένων μεγεθών και ηλικίας πλοίων, προς πώληση.

Γενικότερα, οι συνθήκες αυτές ώθησαν τις τιμές σε ανώτερα επίπεδα. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε τα εξής παραδείγματα: Το United Purpose (44.000 tdw, κατασκευής '95 στην Κορέα) επωλήθη το Σεπτέμβριο αντί δολ. ΗΠΑ 13,50 εκατ. ενώ αντίστοιχη πώληση είχαμε τον Ιούνιο στα δολ. ΗΠΑ 13,10 εκατ., αυτή του Oriental Dream (44.000 tdw, κατασκευής '95 επίσης στην Κορέα). Το Pandora P (37.600 tdw, κατασκευής '83 στην Ιαπωνία) επωλήθη τον Αύγουστο αντί δολ. ΗΠΑ 4,80 εκατ. ενώ αντίστοιχη πώληση είχαμε τον Ιούνιο στα δολ. ΗΠΑ 4,20 εκατ. για το Nava Kyma (38.000 tdw, κατασκευής '83 στην Κορέα).

Επιπροσθέτως, η πορεία αυτή της αγοράς έδωσε "πίστωση χρόνου" σε αρκετά μεγάλο αριθμό υπερηλικών πλοίων, τα οποία αντί να καταλήξουν στα διαλυτήρια συνεχίζουν την εμπορική ζωή τους, αποφέροντας υψηλά κέρδη στους πλοιοκτήτες.

Περνώντας στο χώρο των δεξαμενόπλοιοι, αν και η πορεία τους δεν ήταν εξίσου καλή με αυτή των φορτηγών, καθώς η ναυλαγορά τους κινήθηκε σε γενικές γραμμές πτωτικά, οι αξίες των πλοίων διατηρήθηκαν σε περίπου

παρόμοια επίπεδα με αυτά της τελευταίας μας ανασκόπησης.

Σημειώνουμε ότι η συγκεκριμένη αγορά κινείται πλέον στην σκιά των αποφάσεων για την ταχύτερη από την αναμενόμενη απόσυρση των πλοίων μονού τοιχώματος, οδηγώντας έτσι στην αυξημένη προσφορά τέτοιων μονάδων προς πώληση.

Στις περισσότερες από αυτές τις περιπτώσεις, ελλείψει κάποιου ενδιαφερόμενου αγοραστή για περαιτέρω εκμετάλλευση, τα πλοία αυτά καταλήγουν στα διαλυτήρια. Ο χώρος των ναυπηγήσεων παρουσίασε αυξημένη γενικά κινητικότητα κατά την περίοδο, με αποτέλεσμα διαθέσιμες κλίνες να υπάρχουν πλέον για παράδοση μόνο από το 2006 και μετέπειτα.

Σε γενικές γραμμές, οι τιμές των νεότευκτων εμφανίζονται ενισχυμένες ιδιαίτερα για Panamax B/C με αύξηση περίπου 5,9% κατά την περίοδο και τιμή γύρω στα δολ. ΗΠΑ 24 εκατ., Handymax με αύξηση περίπου 5,1% και τιμή γύρω στα δολ. ΗΠΑ 21 εκατ. και Capesize με αύξηση περίπου 4,3% και τιμή γύρω στα δολ. ΗΠΑ 41 εκατ.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσίασε ο χώρος των διαλύσεων λόγω των διακυμάνσεών του κατά την περίοδο που αναλύουμε. Από την τελευταία μας ανασκόπηση οι τιμές ανέβηκαν (ενδεικτικά για φορτηγά πλοία) από τα \$215/ldt στα \$250/ldt (αρχές Αυγούστου) για να πέσουν -και να σταθεροποιηθούν- στις αρχές Σεπτεμβρίου γύρω στα \$210/ldt.

Πέρα από τις μεταβολές των προσφερόμενων τιμών, ενδιαφέρον παρουσιάζει η συμμετοχή άλλων χωρών σε ιδιαίτερα ανταγωνιστικά επίπεδα, όπως η Κίνα και το Πακιστάν, όπου για το τελευταίο, προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες της τοπικής χαλυβουργίας, η κυβέρνηση αποφάσισε τη μείωση των δασμών του scrap. Προβλήματα παρατηρήθηκαν στο Μπανγκλαντές, όπου η δολοφονία ενός από τους βασικούς αγοραστές της περιοχής οδήγησε σε προσωρινό "πάγωμα" της τοπικής αγοράς. Τα προβλήματα αυτά ξεπεράστηκαν σιγά σιγά στις αρχές Σεπτεμβρίου.

Σε γενικές γραμμές, τα επίπεδα των τιμών κυμαίνονται γύρω στα \$210/ldt για φορτηγά, στα \$230/ldt για δεξαμενόπλοια και στα \$235/ldt για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.



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





Χάρτα Σύγκλισης και ελληνική ναυτιλία

Στις εξαγγελίες του ο πρωθυπουργός, για τη Χάρτα Σύγκλισης, συμπεριέλαβε και την ελληνική ναυτιλία δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση σε αυτόν το σημαντικό, όπως χαρακτήρισε, τομέα της οικονομίας. Είναι η πρώτη φορά που σε κυβερνητικό κείμενο γίνεται ειδική αναφορά για την ελληνική ναυτιλία, όπως και είναι η πρώτη φορά που κυβέρνηση επιχειρεί μία συγκροτημένη πολιτική για τη ναυτιλία. Στόχος της εξαγγελίας είναι η ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας και η συνέχιση της θαλάσσιας πρωτοκαθεδρίας της Ελλάδας σε παγκόσμια κλίμακα. Την ίδια στιγμή, ναυτιλιακοί κύκλοι διατυπώνουν επιφυλάξεις για τις εξαγγελίες του πρωθυπουργού, σημειώνοντας ότι δόθηκε μεγαλύτερη έμφαση στους λιμένες και στις άγονες γραμμές ενώ δεν έγινε καμία αναφορά στο πολύπαθο β' πακέτο μέτρων για την ποντοπόρο ναυτιλία.

Παράλληλα, οικονομικοί κύκλοι υποστηρίζουν ότι η όποια επιτυχία της σύγκλισης θα εξαρτηθεί από το βαθμό με τον οποίο θα αυξηθούν η ανταγωνιστικότητα και οι εξαγωγές, τομείς που βρίσκουν την Ελλάδα να κρατάει μία από τις τελευταίες θέσεις διεθνώς.

Τι προβλέπει η Χάρτα Σύγκλισης για τη ναυτιλία

Στη Χάρτα γίνεται ειδική αναφορά στις «κατευθύνσεις της πολιτικής για σύγχρονες υποδομές». Ειδικότερα, ο πρωθυπουργός αναφέρεται στην παράδοση των έξι λιμένων και στην «εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών». Στο σημείο αυτό ο κ. Σημίτης υπογραμμίζει τα εξής: «Ένα νέο πρόγραμμα ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης άγονων γραμμών βρίσκεται υπό διαμόρφωση, με την οικονομική αρωγή του κράτους. Το πρόγραμμα στοχεύει στην ανάπτυξη των απομακρυσμένων νησιωτικών περιοχών του Αιγαίου, βάσει του υποδείγματος πολυετούς σύμβασης παραχώρησης εκμετάλλευσης σε ιδιώτη επενδυτή επιλεγμένο από μειοδοτικό διαγωνισμό.

Με ετήσιο προϋπολογισμό 45 εκατ. ευρώ, στόχος είναι η δρομολόγηση στην περίοδο 2004-2008, σε 27 άγονες γραμμές του Αιγαίου, μεγάλων πλοίων με σύγχρο-

νες προδιαγραφές, με μεγάλη ταχύτητα, με επαρκή χωρητικότητα, με άνεση και σύγχρονα επίπεδα εξυπηρέτησης επιβατών και οχημάτων και με δυνατότητα σε ανέμους μεγάλης έντασης».

Ο πρωθυπουργός στη Χάρτα Σύγκλισης δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στην αναπτυξιακή προοπτική της ναυτιλίας, του εμπορίου και του τουρισμού, επαναλαμβάνοντας ότι σε αυτή την προσπάθεια συμβάλλουν οι μεγάλες επενδύσεις λιμενικών υποδομών.

Αναλυτικότερα στη Χάρτα Σύγκλισης αναφέρονται τα εξής σημεία για την ελληνική ναυτιλία:

- Ολοκλήρωση αναβάθμισης λιμένων στην περιφέρεια και παράδοση νέου λιμένα Ηγουμενίστας και οδική σύνδεση με την Εγνατία, λειτουργία νέου λιμένα Πατρών, ολοκλήρωση αναβάθμισης λιμένων Ηρακλείου, Αλεξανδρούπολης, Σούδας, Λαυρίου.
- Διαμόρφωση νέου προγράμματος ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης άγονων γραμμών με οικονομική αρωγή του κράτους (ετήσιο προϋπολογισμό 45 εκατ. ευρώ) και στόχο τη δρομολόγηση στην περίοδο 2004-2008 σε 27 άγονες γραμμές του Αιγαίου, μεγάλων πλοίων με σύγχρονες προδιαγραφές, ταχύτητα με επαρκή χωρητικότητα, με άνεση και σύγχρονα επίπεδα εξυπηρέτησης επιβατών και οχημάτων και με δυνατότητα πλου σε ανέμους μεγάλης έντασης.
- Θαλάσσιες μεταφορές. Σταδιακή απελευθέρωση με ενίσχυση του ανταγωνισμού, δημιουργία νέων συνδέσεων, ευέλικτης τιμολογιακής πολιτικής, και βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών.
- Ναυτιλία. Στο χώρο της ναυτιλίας η Ελλάδα είναι παγκόσμια δύναμη, κατέχει την πρώτη θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ οι σχετικές εισροές συναλλάγματος ξεπέρασαν τα 8,5 δισ. ευρώ το 2002. Στον τομέα αυτό, στόχος μας είναι συνεπώς να διατηρήσουμε και να ενισχύσουμε το κεκτημένο του πρωταγωνιστικού ρόλου σε παγκόσμιο επίπεδο σε συνθήκες απελευθέρωσης και εντεινόμενου διεθνούς ανταγωνισμού.
- Κεντρικοί άξονες πολιτικής. Ποιοτικά χαρακτηριστικά σε όλους τους συντελεστές της ναυτιλίας, ελληνόκτητο στόλο, ναυτεργατικό δυναμικό, εκπαίδευση, λιμενικές υποδομές. Ανταγωνιστική ναυτιλία με προγράμματα εκσυγχρονισμού των λιμένων της χώρας και μέτρα στήριξης της επιχειρηματικότητας, του ναυτικού επαγγέλματος, της εκπαίδευσης. Συνέργεια πλοιοκτησίας και ναυτεργασίας στο πλαίσιο ενός Εθνικού Συμβουλίου Ναυτιλιακής Πολιτικής.



100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

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



Συνάντηση ΕΕΕ και Committee



Αλληπάλληλες συναντήσεις είχε στη διάρκεια της επίσκεψής του στον Πειραιά το προεδρείο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου.

Συσκέψεις, ανταλλαγές απόψεων, αιτήματα για ανάληψη πρωτοβουλιών από μεριάς της Πολιτείας, αμφισβητήσεις και ανασφάλειες για τη μελλοντική πορεία της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής.

Μία ημέρα πριν από την καθιερωμένη ετήσια συνάντηση των προεδρείων ΕΕΕ και Committee, οι εκπρόσωποί τους, κ. Νίκος Ευθυμίου, Επαμεινώνδας Εμπειρικός και Σπύρος Αλεξανδράτος (ως πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος), επισκέφθηκαν τον πρόεδρο της Νέας Δημοκρατίας, Κωνσταντίνο Καραμανλή. Στη συνάντηση εξετάστηκαν τα προβλήματα που απασχολούν την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία και χαραχθηκαν οι επόμενες κινήσεις του ελληνικού εφοπλισμού.

Θα δημιουργήσουμε σταθερό φορολογικό σύστημα

Ο κ. Καραμανλής δεσμεύτηκε προς τους Έλληνες εφοπλιστές ότι όταν η Ν.Δ. αναλάβει την κυβέρνηση της χώρας θα βελτιώσει περαιτέρω τη ναυτική εκπαίδευση και την πολιτική προσέλκυσης των νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Θα δώσει ισχυρά κίνητρα για τους νέους που θα ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα και θα χορηγήσει κονδύλια από το Γ' ΚΠΣ για τη ναυτική εκπαίδευση.

Δεσμεύτηκε επίσης η Ελλάδα να διαδραματίσει σημα-

ντικό ρόλο στη χάραξη της κοινής ναυτιλιακής ευρωπαϊκής πολιτικής και να ενισχύσει το ρόλο της στον ευρωπαϊκό οργανισμό για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Όσον αφορά τα θέματα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, θα προβεί σε μείωση ή εξάλειψη των εργοδοτικών εισφορών και των εισφορών των ναυτικών που αφορούν τα κατώτερα πληρώματα και τους ανώτερους αξιωματικούς.

Τέλος, υποσχέθηκε να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού ποντοπόρου πλοίου με τη δημιουργία ενός σταθερού φορολογικού συστήματος, με την παράλληλη παρακολούθηση και εναρμόνιση της πολιτικής της Ελλάδας, με αυτή που ακολουθείται σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο.

Συσπείρωση γύρω από το εθνικό νηολόγιο

Στις 16 Σεπτεμβρίου, συναντήθηκαν τα Συμβούλια της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου και μετά την κοινή συνεδρίασή τους κατέληξαν στη διαπίστωση: Ο ελληνικός εφοπλισμός αντιπροσωπεύει το 18,3% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε τόνους dw, έναντι 17,8% του προηγούμενου έτους, ενώ η ναυτιλία υπό τα εθνικά χρώματα το 37,38% του κοινοτικού συνόλου, προηγούμενη κατά είκοσι εκατομμύρια τόνους του επόμενου στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η αθρόα, τα τελευταία χρόνια, παραλαβή νεότευκτων πλοίων και η συνεχιζόμενη εκτέλεση νέων παραγγε-



λιών ανανεώνουν τον υπό ελληνική διαχείριση στόλο με ρυθμούς όχι συνήθεις στη διεθνή ναυτιλιακή πρακτική. Συγχρόνως, η διαγραφόμενη τάση για συσπείρωση γύρω από το εθνικό νηολόγιο και τη ναυτιλιακή διαχείριση από τον εθνικό χώρο έχει ως αποτέλεσμα τη σταθερή αύξηση της ναυτιλιακής προσόδου. Το πρώτο τετράμηνο του 2003 ανήλθε στα 4 δισεκατομμύρια 606,5 εκατομμύρια ευρώ, αυξημένη κατά περίπου 300 εκατομμύρια (7,8%) από το αντίστοιχο τετράμηνο του περασμένου χρόνου.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η περαιτέρω θετική πορεία της ναυτιλίας, που διαχειρίζονται οι Έλληνες εφοπλιστές, πραγματοποιείται σε περιβάλλον παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης, με κύρια χαρακτηριστικά την αστάθεια των τιμών του πετρελαίου και την αλλαγή των γεωγραφικών περιοχών της εμπορίας του. Ακόμη σε καθεστώς πολιτικής ρευστότητας αλλά και ταραχών στον πλανήτη και, κυρίως, υπό το φάσμα τρομοκρατικών ενεργειών που, πέραν των άλλων, κλονίζουν το αίσθημα ασφάλειας και στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών, με αποτέλεσμα να λαμβάνονται ακραία πολλές φορές προληπτικά και κατασταλτικά μέτρα, τα οποία δυσχεραίνουν την ομαλή λειτουργία του.

Εάν σε αυτό το αρνητικό περιβάλλον, προστεθεί και η συστηματικά καλλιεργούμενη ψυχολογία του πανικού για τη ρύπανση του περιβάλλοντος, με αφορμή το τραγικό περιστατικό του δεξαμενοπλοίου *Prestige*, τότε μπορεί να γίνει κατανοητό το μέγεθος των δυσκολιών που αντιμετωπίζει ο Έλληνας εφοπλιστής σήμερα για να διατηρήσει τον ηγετικό του ρόλο στο θαλάσσιο μεταφορικό έργο παγκοσμίως.

Οι Έλληνες εφοπλιστές συζητήσαν επίσης για τους βασικούς άξονες πάνω στους οποίους θα διευκολυνθεί η

συνεργασία σε κοινοτικό πλαίσιο και θα διαμορφωθούν οι συνθήκες συνύπαρξης μεγάλου μέρους της ελληνόκτητης ναυτιλίας υπό κοινή ευρωπαϊκή στέγη, όπως:

1. **Η ανταγωνιστικότητα.** Το πρόβλημα παραμένει ακέραιο, αφού το πλοίο της ελληνικής σημαίας εξακολουθεί να βρίσκεται στην ουρά των κοινοτικών ανταγωνιστών του. Μετά το πρώτο πακέτο μέτρων για τη βελτίωση των δυνατοτήτων της ελληνικής ναυτιλίας να αντιμετωπίσει το σκληρό διεθνή ανταγωνισμό, αναμένεται από τα μέσα του περασμένου χρόνου το δεύτερο πακέτο που είχε προαναγγείλει η κυβέρνηση.
2. **Η εκπαίδευση.** Το χρόνιο και σταθερά επιδεινούμενο πρόβλημα της ελληνικής ναυτιλίας πέρασε προσφάτως από μια φάση κινητικότητας με πακέτο εξαγγελθέντων μέτρων που όμως μέχρι στιγμής δεν αποκρυσταλλώθηκαν στην επιθυμητή φυσιογνωμία μιας σύγχρονης εκπαιδευτικής διαδικασίας νέων στελεχών των πλοίων.
3. **Η είσοδος στην Ευρωπαϊκή Ένωση,** κατά τη διάρκεια της ελληνικής προεδρίας, της Κύπρου και της Μάλτας, δύο κρατών που η ναυτιλία τους θα ενισχύσει τον κοινοτικό στόλο, εκτιμάται ότι δημιουργεί νέες συνθήκες συνεργασίας και διαλόγου με τον ελληνικό εφοπλισμό, βασικό άλλωστε συμμετέχον της ναυτιλιακής τους οντότητας. Οι Έλληνες εφοπλιστές, επομένως, εκφράζουν τη ζωντανή επιθυμία τους να έχουν αξιόπιστους και με ίσους όρους συνομιλητές και γι' αυτό θα χαιρετίσουν με ιδιαίτερη ικανοποίηση την ίδρυση ή την αναδιοργάνωση εθνικών εφοπλιστικών οργανώσεων στα δύο κράτη, που θα διευκολύνουν τη συνεργασία σε κοινοτικό πλαίσιο και θα διαμορφώσουν συνθήκες συνύπαρ-



Ενς μεγάλου μέρους της ελληνόκτητης ναυτιλίας υπό την κοινή ευρωπαϊκή στέγη.

Οι συζητήσεις των δύο Συμβουλίων στη συνέχεια εστιάστηκαν στα κρίσιμα διεθνή θέματα, μεταξύ των οποίων και τα εξής:

- Η περιφερειακή επιτάχυνση της απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος σε διάστημα μικρότερο των δύο ετών, χωρίς να έχουν διευκρινισθεί επαρκώς τα αίτια του ατυχήματος του Prestige και παρά το γεγονός ότι ο IMO έχει υιοθετήσει κατάλληλο χρονοδιάγραμμα για μια τόσο σοβαρή διαδικασία, αποτελεί για τους Έλληνες εφοπλιστές μείζονα, πολιτικής υφής, αυθαιρεσία, που από ναυπλιακής πλευράς ισοδυναμεί με αναπαιλόγητη δήμευση περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης και, από γενικότερης οικονομικής, πλήττει καίρια την ομαλή διεξαγωγή του έργου στο παγκόσμιο εμπόριο πετρελαίου.
- Η κατ' αρχήν έγκριση από τον IMO της πρότασης για την υποχρεωτική κατασκευή bulk carriers διπλού τοιχώματος από το 2007 προκαλεί σοβαρές ανησυχίες πως και πάλι, και από λόγους που δεν σχετίζονται με τη ναυπλιακή πραγματικότητα, επιχειρείται νέα κρίση, αυτήν τη φορά στην απρόσκοπτη διακίνηση ανά τον κόσμο του Ήπρου φορτίου.
- Ιδιαίτερη έμφαση έδωσαν τα μέλη των δύο Συμβουλίων στις εξελίξεις για την εφαρμογή του κώδικα International Ships & Port Facility Security

(ISPS), από τον Ιούλιο του 2004.

Με αφορμή τις επισημάνσεις του εφοπλισμού, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Πασχαλίδης έκανε τις εξής δηλώσεις:

«Συνδιαμορφώνουμε τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχουμε ισχυρή παρουσία και στον IMO και θέλουμε όλες αυτές οι συζητήσεις να καταλήξουν σε μια ρύθμιση που θα έχει εφαρμογή σε διεθνές επίπεδο.

Έχουμε μια ηγετική θέση σε ό,τι αφορά τα ναυπλιακά πράγματα και, σε μια εποχή που γίνεται μεγάλη συζήτηση για τη σύγκλιση, η ελληνική ναυτιλία έχει κερδίσει μια σημαντική θέση την οποία οφείλουμε, Πολιτεία, πλοιοκτησία και ναυτεργασία και να τη διαφυλάξουμε και να την ενισχύσουμε».

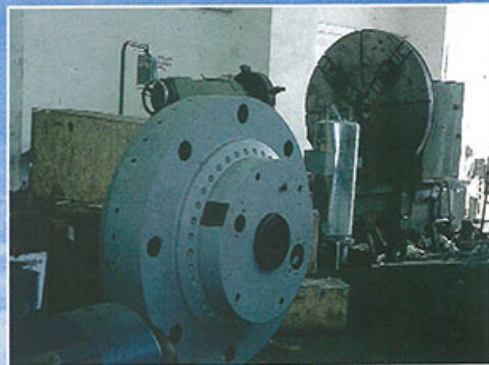
Όσον αφορά το β' πακέτο μέτρων για την ανταγωνιστικότητα, ο κ. Πασχαλίδης δήλωσε ότι οι συζητήσεις με το υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών θα προχωρήσουν τις επόμενες ημέρες και μέσα στον Οκτώβριο θα υπάρξουν πιο συγκεκριμένες θέσεις που αφορούν την ανταγωνιστικότητα των πλοίων και γενικά τη βιωσιμότητα, για την ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας, πάντα σε συνδυασμό με την απασχόληση, την εκπαίδευση, την ποιότητα, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος.

«Θέλουμε να είμαστε και ουσιαστικοί, με την έννοια ότι μας ενδιαφέρει η οικονομική πλευρά, η οικονομική βάση της ισχυροποίησης της ελληνικής ναυτιλίας και της προσέλκυσης στο εθνικό νηολόγιο».



Inje Gov L.T.D.

GENERAL AND SPECIALIZED SHIP REPAIRS



HATLAPA
MARINE EQUIPMENT



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

Ναυτιλιακή Κύπρος 2003



Έληξαν οι εργασίες του συνεδρίου «Ναυτιλιακή Κύπρος 2003», που πραγματοποιήθηκε από τις 22 έως τις 24 Σεπτεμβρίου στη Λεμεσό της Κύπρου.

Το «Maritime Cyprus» οργανώθηκε από το υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, την Κεντρική Τράπεζα Κύπρου και το Ναυτιλιακό Συμβούλιο Κύπρου και το παρακολούθησαν 800 και πλέον σύνεδροι που έφτασαν στη Λεμεσό από όλο τον κόσμο.

Ο υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων Κίκκος Καζαμίας, κηρύσσοντας την έναρξη του συνεδρίου, μίλησε για την αποφασιστικότητα και τη δέσμευση της Κυπριακής Κυβέρνησης για περαιτέρω ενίσχυση και βελτίωση της ναυτιλιακής υποδομής και των υπηρεσιών που παρέχονται στη ναυτιλιακή κοινότητα. Ο Κύπριος υπουργός υπογράμμισε τη σημασία ένταξης της Μεγαλονήσου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, λέγοντας ότι με την πείρα και τις τεχνικές γνώσεις που έχει αποκομίσει, θα μπορέσει να συμβάλει μελλοντικά στην πολιτική ασφαλείας της ναυτιλίας της Ε.Ε. στην ανατολική Μεσόγειο. «Με την ένταξη στην Ε.Ε., η Κύπρος θα διευρύνει τους ναυτιλιακούς της ορίζοντες και θα πάρει τη θέση που της αξίζει ανάμεσα σε άλλα σημαντικά ναυτιλιακά κράτη», τόνισε χαρακτηριστικά ο κ. Καζαμίας.

Στην ομιλία του ο πρόεδρος του Ναυτιλιακού Συμβουλίου Κύπρου κ. Ανδρέας Δρουσιώτης αναφέρθηκε στο στόλο της Κύπρου, ο οποίος σήμερα κατέχει την έκτη θέση διεθνώς, ενώ μετά την ένταξη της Μεγαλονήσου στην Ε.Ε. θα αποτελεί το 25% του ευρωπαϊκού στόλου. Ο κ. Δρουσιώτης μιλώντας για τις ενταξιακές διαπραγματεύσεις τόνισε πως με το κλείσιμο του κεφαλαίου για τη ναυτιλία, το μέλλον της Κύπρου σε αυτόν τον τομέα υπόσχεται πολλά. «Αναμένεται πως περισσότερα πλοία θα εγγράφονται υπό κυπριακή σημαία και περισσότερες εταιρείες θα ανοίγουν επιχειρήσεις στην Κύπρο,

καθιστώντας τη μία μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη μέσα στην Ε.Ε.», υπογράμμισε χαρακτηριστικά.

Η αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αρμόδια για τις Μεταφορές και την Ενέργεια Λογίολα ντε Παλάθιο δεν μπόρεσε να παρευρεθεί και την ομιλία της διάβασε ο ανώτερος λειτουργός της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας και Μεταφορών Ζακ Μισιό, ο οποίος αναφέρθηκε στις εντατικές προσπάθειες που πρέπει να καταβάλει η Κύπρος από το Μάιο του 2004 προκειμένου να εναρμονιστούν τα πλοία της με βάση τα ευρωπαϊκά πρότυπα.

Σύμφωνα με την ομιλία της κ. Παλάθιο, χάρις στην Κύπρο η Ε.Ε. θα αυξήσει το ποσοστό της στην παγκόσμια ναυτιλία, παράλληλα όμως απόλυτος στόχος της Ε.Ε. είναι ένας σημαντικός εμπορικός στόλος που να τηρεί την υψηλή ποιότητα, να σέβεται τα κριτήρια ασφαλείας, τις συνθήκες εργοδότησης και να είναι φιλικός προς το περιβάλλον.

Το συνέδριο προσφώνησε επίσης ο γενικός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού William O' Neil, ο οποίος αναφέρθηκε στις νέες εξελίξεις που αναμένονται στον τομέα της ναυτιλίας, ενώ εξέφρασε την ικανοποίησή του για το ενδιαφέρον που επιδεικνύει η Κυπριακή Κυβέρνηση σχετικά με τη βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας στα πλοία που φέρουν την κυπριακή σημαία.



TS AVLIRIS

Salvage International

Services:

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

Piraeus - Greece

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

London - England

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





Οι προτάσεις των Νήσων Μάρσαλ για την ασφάλεια στη ναυτιλία

Ο Ιούλιος του 2004 πλησιάζει γρήγορα και είναι ο μήνας κατά τον οποίο θα αρχίσει να ισχύει το σύνολο των απαιτήσεων ασφαλείας που περιλαμβάνονται στο Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code) μαζί με το νέο κεφάλαιο του SOLAS XI-2, των μέτρων για τη βελτίωση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Τη στιγμή αυτή, όλοι όσοι απασχολούνται στη ναυτιλιακή βιομηχανία γνωρίζουν το περιεχόμενο και το στόχο του κώδικα ISPS και έχουν ήδη αρχίσει να προετοιμάζονται για την πλήρη εφαρμογή αυτών των αυστηρών απαιτήσεων.

Η διοίκηση του ναυτιλιακού τμήματος των Νήσων Μάρσαλ έχει διαδραματίσει ουσιαστικό ρόλο στον IMO, ενώ οι αντιπρόσωποι μας στο Maritime Safety Committee (MSC-77) βοήθησαν στη δημιουργία πολλών κανονισμών που σχετίζονται με την ασφάλεια. Η διοίκηση του ναυτιλιακού τμήματος των Νήσων Μάρσαλ ετοίμασε δύο προτάσεις για συζήτηση από την Επιτροπή. Και οι δύο προτάσεις παρουσιάστηκαν για μελέτη από την Ομάδα Εργασίας για την Ασφαλή Ναυσιπλοΐα (MSWG). Η διοίκηση πρότεινε ότι όλα τα συμμετέχοντα νηολόγια (flag states) θα πρέπει να χορηγούν σε μηνιαία βάση πληροφορίες συμμόρφωσης, αρχίζοντας από το Νοέμβριο του 2003 (MSC 77/6/13). Οι στατιστικές αυτές θα χρησιμοποιηθούν για να καθορισθεί η κατάσταση των διαφόρων στόλων οι οποίοι συμμορφώνονται με τον κώδικα ISPS και για την αναγνώριση των προβληματικών σημείων. Αρχικά, υπήρχε προβληματισμός πως αυτό μπορεί να αποτελέσει ένα επι πλέον διοικητικό βάρος, ωστόσο, ύστερα από συζητήσεις για τα πλεονεκτήματα της πρότασης, η Ομάδα Εργασίας για την Ασφαλή Ναυσιπλοΐα συμφώνησε προς ένα τροποποιημένο πλάνο αναφοράς, το οποίο υποστηρίχθηκε και από την Επιτροπή. Οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις θα κληθούν έτσι ώστε να χορηγήσουν πληροφορίες συμμόρφωσης προς τον κώδικα ISPS πολύ πριν από την 23η Συνέλευση και πάλι να ενημερώσουν πριν από τη συνάντηση του MSC 78 το 2004. Η διοίκηση επίσης συμμετέχει σε μια Ομάδα Αλληλογραφίας, η οποία εστιάζει στην ανάπτυξη των κανονισμών για τον έλεγχο της κατάστασης των λιμένων και τον προσδιορισμό των οδηγιών για το Continuous Synopsis Record (CSR).

Είναι πρόθεση της διοίκησης να αναθέσει συγκεκριμένες αρμοδιότητες που θα σχετίζονται με την ασφάλεια σε Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφαλείας (RSO) όπως προβλέπεται από τον κώδικα ISPS. Η διοίκηση έχει ήδη λάβει διάφορες αιτήσεις από νηογνώμονες για αναγνώρισή τους ως RSO. Μέχρι σήμερα, το Lloyds Register of Shipping, το Det Norske Veritas, το American Bureau of Shipping και το Germanischer Lloyd, όλοι έχουν επιδείξει την ικανότητα

τους να πληρούν τις απαιτήσεις ως RSO.

Ο κώδικας ISPS είναι ασαφής στο θέμα των απαιτήσεων για την εκπαίδευση των αξιωματικών ασφαλείας πλοίων (SSO). Η διοίκηση έχει αποφασίσει ότι η επίσημη εκπαίδευση είναι θεμιτή και θα πρέπει να απαιτείται στο μέλλον.

Με αυτό το σκεπτικό, το τμήμα που αναλαμβάνει τα Έγγραφα των Ναυτικών έχει ήδη αρχίσει να εξετάζει την έγκριση επίσημων εκπαιδευτικών σεμιναρίων για αξιωματικούς ασφαλείας πλοίων και εταιρειών (CSOs). Θα εκδίδει ειδικά πιστοποιητικά (SQC) προς τους αξιωματικούς οι οποίοι έχουν επιτυχημένα ολοκληρώσει εγκεκριμένα εκπαιδευτικά προγράμματα. Αντιπρόσωποι των RSO έχουν δηλώσει ότι ένα πιστοποιητικό νηολογίου, το οποίο θα αποδεικνύει εγκεκριμένη εκπαίδευση σε θέματα ασφαλείας θα βοηθήσει πολύ στον προσδιορισμό της ικανότητας και γνώσης του κώδικα ISPS από τους διορισμένους SSO κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων αξιολόγησης των πλοίων.

Ενδεικνύεται οι CSO να έχουν ολοκληρώσει επίσημη εκπαίδευση τριών ημερών πάνω σε θέματα ασφαλείας του κώδικα ISPS. Η διοίκηση αντιλαμβάνεται ότι ο λιγότερος διαθέσιμος χρόνος που υπάρχει πριν από την εφαρμογή του Κώδικα μπορεί να δημιουργήσει δυσκολίες στη λήψη εκπαίδευσης από όλους τους αξιωματικούς. Επομένως, οι CSO οι οποίοι έχουν ολοκληρώσει εγκεκριμένα προγράμματα εκπαίδευσης, θα έχουν τη δυνατότητα να καθορίζουν, να εκπαιδεύουν και να καταρτίζουν αξιωματικούς πλοίων σαν SSO αφού έχουν εξασφαλίσει ότι διαθέτουν τις απαραίτητες γνώσεις και κατανόηση του Κώδικα και των σχετικών ευθυνών. Οι αξιωματικοί οι οποίοι θα καταθέτουν ένα πιστοποιητικό διορισμού από έναν καταρτισμένο CSO θα τους χορηγείται ένα SQC. Οι πλοιοκτίτες όπως και τα γραφεία ναυλώσεων έχουν ειδοποιηθεί έτσι ώστε να αρχίσουν να εκπαιδεύονται για τον κώδικα ISPS όσο πιο σύντομα γίνεται, για να αποφευχθεί ο συνωστισμός των courses, όσο πλησιάζει το τέλος της προθεσμίας.

Η διοίκηση σχεδιάζει την πραγματοποίηση σεμιναρίων του κώδικα ISPS στο άμεσο μέλλον για πλοιοκτίτες, γραφεία ναυλώσεων και άλλους ενδιαφερόμενους στο Λονδίνο, το Αμβούργο, τον Πειραιά και το Reston της Βιρτζίνια. Τα σεμινάρια αυτά θα παρέχουν μια ευκαιρία να συζητηθούν και να εξηγηθούν διεθνείς διαδικασίες σε σχέση με τον κώδικα ISPS και το κεφάλαιο XI-2 του SOLAS που αναφέρονται σε απαιτήσεις και μέτρα συμμόρφωσης. Οι αντιπρόσωποι από τη ναυτική διοίκηση, το U.S. Coast Guard, την Ευρωπαϊκή Ένωση μαζί με άλλους συμμετέχοντες στη ναυτιλιακή βιομηχανία θα είναι διαθέσιμοι να συζητήσουν την εφαρμογή των νέων μέτρων ασφαλείας.

GIVE YOUR COMPANY AN EDGE

THE 4TH INTERNATIONAL SHIP BUILDING, PORT AND MARINE TECHNOLOGY AND TRANSPORTATION EQUIPMENT EXHIBITION FOR CHINA

SHIPORT CHINA 2004

EXHIBIT HIGHLIGHTS:

SHIPBUILDING FACILITIES

MARINE TECHNOLOGY

PORT FACILITIES

TRANSPORTATION EQUIPMENT

NAVAL SUPPLIES

CONCURRENT CONFERENCE:

INTERNATIONAL MARINE-TECH
CONFERENCE FOR DALIAN

June 22-25, 2004

Dalian Xinghai Convention & Exhibition Centre, China

Whether you are promoting a novel technology or marketing the advantage of a niche application, Shiport China 2004 ensures you a total networking and solutions experience with over 30,000 most competent buyers from China and other parts of the world.

Ensure your presence at this icon event for the industry, where the world's brand leaders and engineering experts meet and do business.

Organizers :

China Association of the Shipbuilding Trade
Dalian Municipal Government

Co-organizers :

Dalian Shipbuilding Industry Corp. (Group)
Liaoning Province Society of
Naval Architects & Marine Engineers
Dalian Xinghai Convention & Exhibition Centre
Business & Industrial Trade Fairs Ltd.
Port of Dalian Authority

For enquiry, please contact:

BUSINESS & INDUSTRIAL TRADE FAIRS LTD.

Unit 103-105 New East Ocean Centre,
9 Science Museum Road,
Tsimshatsui East, Kowloon, Hong Kong

Tel: (852) 2865 2633

Fax: (852) 2866 1770

Email: shiport@bitf.com.hk

Show Website : www.shiport.com

B&I
EXHIBITION

SHIPORT CHINA 2004 REPLY COUPON

- ☐ I am interested in exhibiting, please reserve _____ sq.m. for me and send me more details.
☐ I am interested in visiting, please put me on the pre-registration list.

Name _____

Title _____

Company _____

Address _____

Post Code _____

Tel _____ Fax _____

Email _____

Company Website _____

2.004

ΥΠΟΣΧΕΣΕΙΣ... για έναν διαφορετικό Πειραιά

Ποια έργα υλοποιούνται
αλλά και ποια καθυστερούν
από ΥΕΝ, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΠΠΟ
και ΟΛΠ

Οι πρόσφατες ανακοινώσεις του κ. Πα-
σαλιδή σχετικά με την αναμόρφωση του
Πειραιά εν όψει των Ολυμπιακών Αγώ-
νων δημιούργησαν μάλλον σκεπτικισμό
παρά αισιοδοξία. Οι καθυστερήσεις σε
αρκετά εργοτάξια αντικατοπτρίζουν για
πολλούς την αμηχανία των υπευθύνων
ως προς την έγκαιρη ολοκλήρωση μερι-
κών σημαντικών έργων, που έχουν πλέον
άμεση ανάγκη οι κάτοικοι και επισκέπτες
στο μεγάλο λιμάνι. Πιο συγκεκριμένα,
σημαντικές καθυστερήσεις παρουσιάζ-
ονται σήμερα στην αναβάθμιση των
κυκλοφοριακών αξόνων και υπηρεσιών
που θα διευκολύνουν τους επισκέπτες
και ταξιδιώτες στη μετακίνησή τους προς
τις ολυμπιακές εγκαταστάσεις. Αντίθετα,
με καλό ρυθμό συνεχίζονται οι εργασίες
εντός του λιμένα του ΟΛΠ, όπως και των
κτιριακών συμπλεγμάτων όπου θα φιλο-
ξενηθούν τα ολυμπιακά αθλήματα.



Τα έργα που έχουν σχεδιαστεί αφορούν στην πλειονό-
τητά τους τις εγκαταστάσεις στο Δέλτα Φαλήρου και την
οδική και σιδηροδρομική πρόσβαση προς Αθήνα και
Πειραιά καθώς και την αναβάθμιση και ανακαίνιση
σημαντικών κτιρίων εντός του δήμου Πειραιά (συνολικά
26 έργα). Τα υπόλοιπα έργα αφορούν τον εκσυγχρο-
σμό του ΟΛΠ και περιλαμβάνουν 11 σχέδια που σχετί-
ζονται με την ολυμπιακή φιλοξενία και την εξυπηρέ-
τηση των κρουαζιερόπλοιων.

Έργα στο Δέλτα Φαλήρου και στο δήμο Πειραιά

Ανισόπεδος κόμβος ΣΕΦ

Η νέα οδός θα συνδέει τη Λεωφόρο Κηφισού με τη Λε-
ωφόρο Ποσειδώνος - Τροχιοδρόμων. Ο προϋπολογι-
σμός του ανέρχεται στα 41,7 εκατ. ευρώ και το ποσο-
στό υλοποίησής του κατά τον Αύγουστο 2003 ήταν
42%. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΥΕΝ, το έργο εμφα-
νίζει καθυστερήσεις και απαιτείται εντατικοποίηση των
εργασιών.

Δυτικός Κλάδος Ολυμπιακού Δακτυλίου (Λεωφ. Κηφισού, τμήμα Πειραιώς - Ποσειδώνος)

Το έργο αφορά την κατασκευή δρόμου τριών λωρίδων



ανά κατεύθυνση πάνω από την κοίτη του Κηφισού με συνολικό μήκος 700 μ. Ο προϋπολογισμός του εξαιρετικά σημαντικού έργου ανέρχεται στα 58,7 εκατ. ευρώ και το ποσοστό υλοποίησής του τον Αύγουστο 2003 ήταν 25%! Σύμφωνα με τα στοιχεία του YEN, το έργο είναι εξαιρετικής κρισιμότητας και δόθηκε παράταση στην ημερομηνία ολοκλήρωσής του (15/7/04), ενώ απαιτείται εντατικοποίηση των εργασιών.

Δυτικός Κλάδος Ολυμπιακού Δακτυλίου (Λεωφ. Κηφισού, τμήμα Λαχαναγοράς)

Το έργο αφορά την κατασκευή δρόμου τριών λωρίδων ανά κατεύθυνση πάνω από την κοίτη του Κηφισού. Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται στα 60,1 εκατ. ευρώ και το ποσοστό υλοποίησής του τον Αύγουστο 2003 ήταν 41%! Σύμφωνα με τα στοιχεία του YEN, το έργο είναι επίσης εξαιρετικής κρισιμότητας και η πρόοδος των εργασιών δεν είναι ικανοποιητική. Ανασχεδιάστηκε ο τρόπος κατασκευής του έργου σε όλο το μήκος του(!) και προφανώς απαιτείται εντατικοποίηση των νέων εργασιών.

Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας

Αντικείμενο του έργου είναι ο εκσυγχρονισμός και η

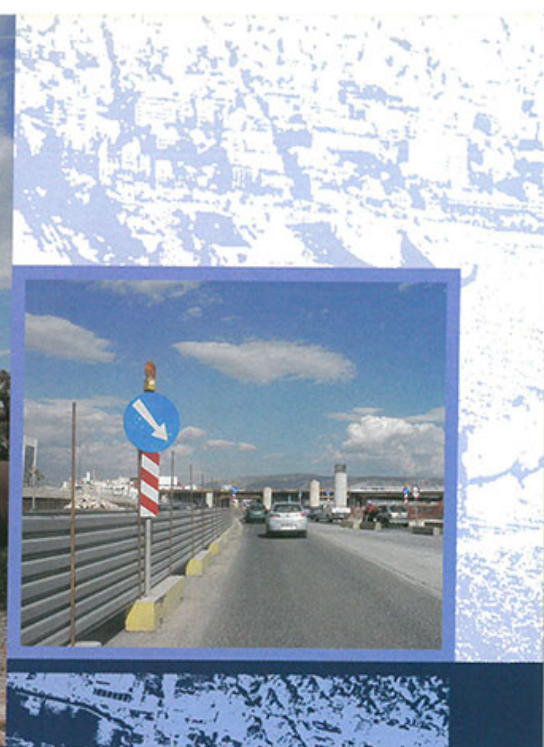
βελτίωση των εγκαταστάσεων. Επίσης αφορά την προσαρμογή των εγκαταστάσεων για τη φιλοξενία αθλητών και επισκεπτών στους Παραολυμπιακούς Αγώνες volley. Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται στα 18,7 εκατ. ευρώ και το ποσοστό υλοποίησής του τον Αύγουστο 2003 ήταν στο πολύ ικανοποιητικό επίπεδο του 63%. Σύμφωνα με τα στοιχεία του YEN, η πρόοδος των εργασιών είναι ταχύτερη από την αρχικώς προβλεπόμενη.

Τραμ Φαλήρου, Σταθμός ΗΣΑΠ, Σταθμός ΟΣΕ

Τα έργα είναι υπό κατασκευή πλην του Σταθμού ΟΣΕ, που βρίσκεται ακόμα υπό μελέτη. Το τραμ θα ολοκληρωθεί το Μάιο 2004 και θα κοστίσει 343,3 εκατ. ευρώ ενώ ο σταθμός στο Φάληρο θα κοστίσει 8,198 εκατ. ευρώ και θα ολοκληρωθεί την ίδια περίπου περίοδο.

Σύνδεση με δίκτυο προστασιακού σιδηρόδρομου

Σύμφωνα με τη μελέτη, ο προστασιακός σιδηρόδρομος θα καταλήγει στο σημερινό σταθμό Πελοποννήσου στον Πειραιά. Ο αναβαθμισμένος σταθμός βρίσκεται δίπλα στο σταθμό ΗΣΑΠ και ανακαινίζεται ολοκληρωτικά. Μεταξύ των δύο σταθμών θα χτιστεί υπέργεια γέφυρα, ενώ ο νέος σταθμός θα συνδέεται με ειδική γραμμή, κάθε 20 λεπτά, με το Αεροδρόμιο Αθηνών στα Σπάτα.



Λεωφόρος Παπανδρέου

Η λεωφόρος περιλαμβάνει δύο έργα. Το πρώτο αφορά τη σύνδεσή της με το λιμάνι του Πειραιά και το δεύτερο τη σύνδεση με τη Λεωφόρο Σχιστού και τη διαμόρφωση - διαπλάτυνση της Ακτής Καλλιμασιώτη, Κονδύλη και Ηετίωνα. Τα έργα θα ολοκληρωθούν το Μάρτιο 2004.

Παραλιακή Οδική Σύνδεση περιοχής Λιπασμάτων Δραπετσώνας και Γέφυρας Τελωνείου Κερατσινίου

Το έργο αφορά την παραλιακή σύνδεση μήκους 1.600 μ. και περιλαμβάνει την κατασκευή σήραγγας και διαβάσεων. Ο προϋπολογισμός του αγγίζει τα 5,9 εκατ. ευρώ και η ολοκλήρωσή του θα γίνει το Μάρτιο 2004.

Ανάπλαση Ιστορικού Κέντρου Πειραιά

Η μελέτη περιλαμβάνει την ανάπλαση και διαμόρφωση σημαντικών σημείων της Καστέλλας, της ακτής Πρωτοψάλτη, του Μικρολίμανου, των Πλατειών Κανάρη και Κοραή αλλά και την αισθητική βελτίωση του παλιού εμπορικού κέντρου. Ο προϋπολογισμός του έργου ξεπερνά το 1,2 εκατ. ευρώ και η ολοκλήρωσή του θα γίνει τον Ιανουάριο 2004, αλλά ο αρχικός διαγωνισμός κηρύχθηκε άγονος και τμήμα του έργου έχει δημοπρατηθεί ανεξάρτητα από το δήμο Πειραιά. Καταβάλλεται επίσης προσπάθεια ώστε η μελέτη του Ιστορικού Κέντρου μαζί με τη μελέτη της νότιας πύλης να καλύπτουν πλήρως τις προτεραιότητες του «Αθήνα 2004».

Έργα ιστορικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος στο δήμο Πειραιά

Ανάμεσα στα έργα που ξεχωρίσαμε συμπεριλαμβά-

νται τα ακόλουθα:

Αρχαιολογικό πάρκο (διαμόρφωση ενιαίου αρχαιολογικού πάρκου, εμπλουτισμός πρασίνου, ανάδειξη μνημείου Δίπυλου Πειραιά, πεζοδρομήσεις). Προϋπολογισμός 7,04 εκατ. ευρώ και ολοκλήρωση έργου 7/2004.

Αρχαίο Θέατρο Ζέας (απομάκρυνση πρόχειρων κατασκευών, στερέωση θεάτρου, εξωραϊσμός χώρου). Προϋπολογισμός 0,505 εκατ. ευρώ και ολοκλήρωση έργου 4/2004.

Δημοτικό Θέατρο Πειραιά (αποκατάσταση διατηρητέου κτιρίου). Προϋπολογισμός 17,1 εκατ. ευρώ και ολοκλήρωση έργου 4/2004.

Σχολή Ναυτικών Δοκίμων (μερική ανακαίνιση). Προϋπολογισμός 4,1 εκατ. ευρώ.

Πανεπιστήμιο Πειραιά (Αγορά κτήματος Ρετιόνα και ανέγερση εντός τριών χρόνων νέου κτιρίου που θα στεγάσει όλες τις υπηρεσίες). Προϋπολογισμός 20,55 εκατ. ευρώ.

Δικαστικό Μέγαρο Πειραιά. Ολοκληρώνονται στο άμεσο μέλλον τα σχέδια για τη μετεγκατάσταση του Δικαστικού Μεγάρου στη θέση του εργοστασίου ΧΡΩΠΕΙ.

Έργα ΟΛΠ

Τομέας ολυμπιακής φιλοξενίας

Τα έργα συμπεριλαμβάνουν 11 τομείς, εκ των οποίων οι 6 έχουν ολοκληρωθεί από 50 έως 90% ενώ οι 5 βρίσκονται στη φάση δημοπρατήσεως ή αρχικών εκτελέσεων. Ανάμεσα στα έργα που εκτελεί ο ΟΛΠ Α.Ε. συμπεριλαμβάνονται:

Λιμενικά έργα στο «Παλατάκι». Με την ολοκλήρωση του έργου θα δημιουργηθούν επί πλέον 3 θέσεις πρόσ-

Ανακαλύψτε με τα Blue Star Ferries το καλύτερο ταξίδι!

ΚΡΗΤΗ

ΑΠΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΧΑΝΙΑ σε 5 ώρες και 45' *

ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ

ΑΠΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΚΩ-ΡΟΔΟ
& ΠΑΤΜΟ-ΛΕΡΟ

ΚΥΚΛΑΔΕΣ

ΑΠΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΡΟ • ΝΑΞΟ • ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ
ΣΥΡΟ • ΤΗΝΟ • ΜΥΚΟΝΟ
ΙΟ • ΑΜΟΡΓΟ • ΗΡΑΚΛΕΙΑ
ΣΧΟΙΝΟΥΣΑ • ΚΟΥΦΟΝΗΣΙ

ΑΠΟ ΡΑΦΗΝΑ

ΑΝΔΡΟ • ΤΗΝΟ
ΜΥΚΟΝΟ • ΠΑΡΟ

ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ

ΑΠΟ ΠΑΤΡΑ

ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ • ΙΘΑΚΗ
ΚΕΡΚΥΡΑ

ΕΛΛΑΔΑ-ΙΤΑΛΙΑ

ΠΑΤΡΑ - ΑΝΚΟΝΑ
ΠΑΤΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΑΝΚΟΝΑ
ΠΑΤΡΑ - ΚΕΡΚΥΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΒΕΝΕΤΙΑ
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΚΕΡΚΥΡΑ - ΜΠΡΙΝΤΕΖΙ

*5 ώρες και 45' είναι η διάρκεια του ταξιδιού από την έξοδο του λιμένα αναχώρησης έως την είσοδο στο λιμένα άφιξης.

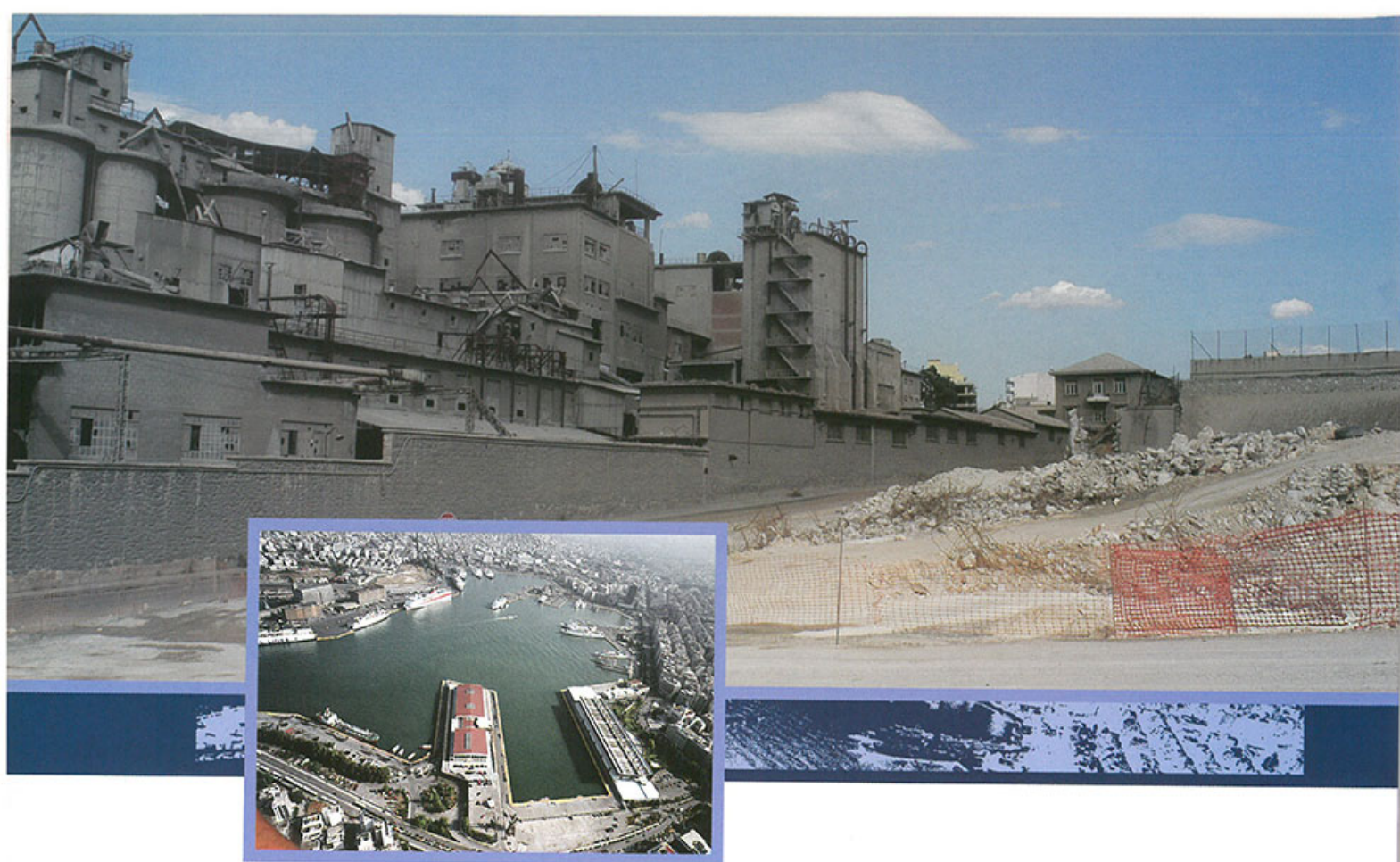


Blue Star Ferries®

Κανείς δεν σας ταξιδεύει καλύτερα

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟ ΣΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑ Η ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ BLUE STAR FERRIES:
ΑΘΗΝΑ/ΠΕΙΡΑΙΑΣ: 210 89 19 800, ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: 2310 560 800, www.bluestarferries.com

A Premium Alliance Member 



δεσps κρουαζιερόπλοιων και θα δοθεί η δυνατότητα πρόσδεσps εξαιρετικά μεγάλων κρουαζιερόπλοιων. Επί πλέον διαμορφώνονται οι χερσαίοι χώροι και κατεδαφίζονται τα παλαιά κτίρια. Προϋπολογισμός 18.800 εκατ. ευρώ.

Αναβάθμιση και ανακαίνιση κτιρίων κεντρικού Λιμένα. Στα έργα συμπεριλαμβάνονται η ανακατασκευή της παλαιάς πέτρινης αποθήκης Κανέλου, του βασιλικού περιπτέρου, η δημιουργία Διοικητικού Κέντρου Αθήνα 2004.

Επίσης υλοποιείται η μετατροπή του κτιρίου Ξαβερίου σε σύγχρονο επιβατικό σταθμό και η διαμόρφωση χώρων α΄ βοηθειών και η στέγαση της Αντιτρομοκρατικής Υπηρεσίας στο ισόγειο του Μεγάλου ΟΛΠ.

Παράλληλα, ολοκληρώνονται πρωτοποριακά έργα που σχετίζονται με την ύδρευση και την αποχέτευση των κρουαζιερόπλοιων που θα εξυπηρετούνται στον κεντρικό λιμένα. Ο Πειραιάς θα είναι ο πρώτος μεσογειακός λιμένας που διαθέτει τόσο σύγχρονο και επαρκές σύστημα απομάκρυνσης λυμάτων πλοίων. Αξίζει να σημειώσουμε, επίσης, την κατασκευή κτιρίου πυροσβεστικού σταθμού, υπόγειου χώρου στάθμευσης στον εκθεσιακό χώρο του ΟΛΠ, την εγκατάσταση κλιματισμού στον εκθεσιακό χώρο και την κατασκευή κτιρίου πλοηγικού σταθμού.

Τομέας εξυπηρέτησης ακτοπλοΐας και εμπορικού λιμένα

Φορέας εκτέλεσps και σε αυτόν τον τομέα είναι ο ΟΛΠ. Ειδικά ως προς τα χερσαία έργα ανάπλασης και μετατροπής του κεντρικού λιμένα σε σύγχρονο επιβατικό, ο ρυθμός ολοκλήρωσps ήταν τάχιστος με αποτέλεσμα την ήδη ολοκλήρωσps του 95% του έργου. Σε ικανοποιητικό βαθμό προχωρούν επίσης τα έργα αισθητικής και λειτουργικής διαμόρφωσps χερσαίων χώρων επιβατικού λιμένα. Παράλληλα, κατασκευάζονται δύο μικρές προβλήτες στην περιοχή Dock 1 με σκοπό τη δημιουργία δύο νέων θέσεων πρόσδεσps πλοίων της ακτοπλοΐας.

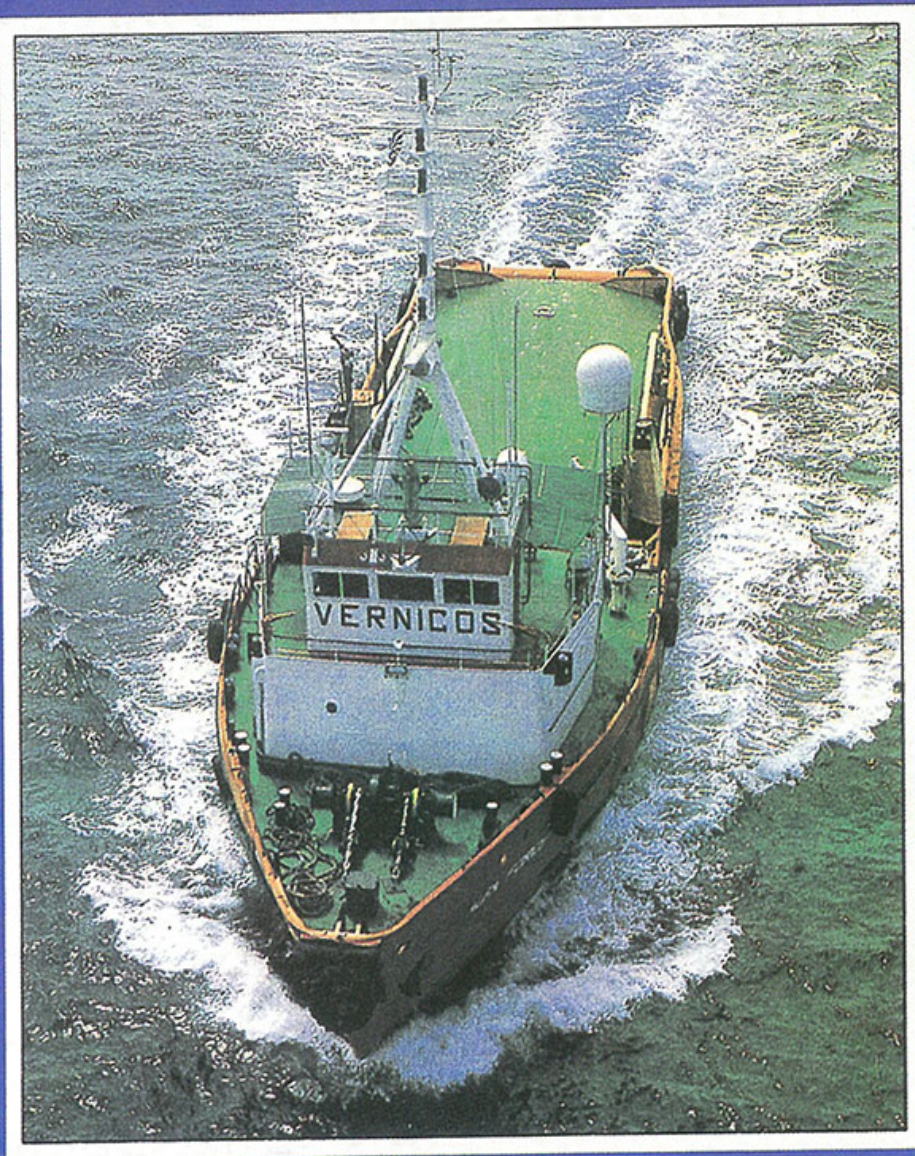
Ως προς τον εμπορικό λιμένα (περιοχές Δραπετσώνας, Ικονίου, Κερατσινίου) δημιουργούνται νέες εγκαταστάσεις διακίνησης αυτοκινήτων (car terminal) όπως επίσης προχωράει και η κατασκευή νέων χερσαίων χώρων στο Ικόνιο για τη δημιουργία 3 νέων θέσεων πρόσδεσps πλοίων Containers. Παράλληλα, εκσυγχρονίζονται οι οδικοί άξονες της περιφερειακής λεωφόρου Πειραιά, από Άγ. Διονύσιο έως Λεωφόρο Σχιστού, και ολοκληρώνονται έργα παρέμβασης σε θαλάσσιους και χερσαίους χώρους στη λιμενική ζώνη Δραπετσώνας - Κερατσινίου με σκοπό την εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων στους προσεχείς Ολυμπιακούς.

Τα στοιχεία του άρθρου ελήφθησαν από το ειδικό τεύχος με τίτλο *Πειραιάς 2004*, που επιμελήθηκε η εταιρεία Bung και εξεδόθη από το YEN τον Αύγουστο 2003.



VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851



SALVAGE & TOWAGE
POLLUTION FIGHTING

**24 HOUR
SERVICE**

35-39 AKTI MIAOULI STREET, 185 35 PIRAEUS GREECE
TEL.: 210 42 92 201 - 6 • TLX.: 212450 VERN GR. • FAX: 21042 92 200

DESIGN BY VICKY DANIEL

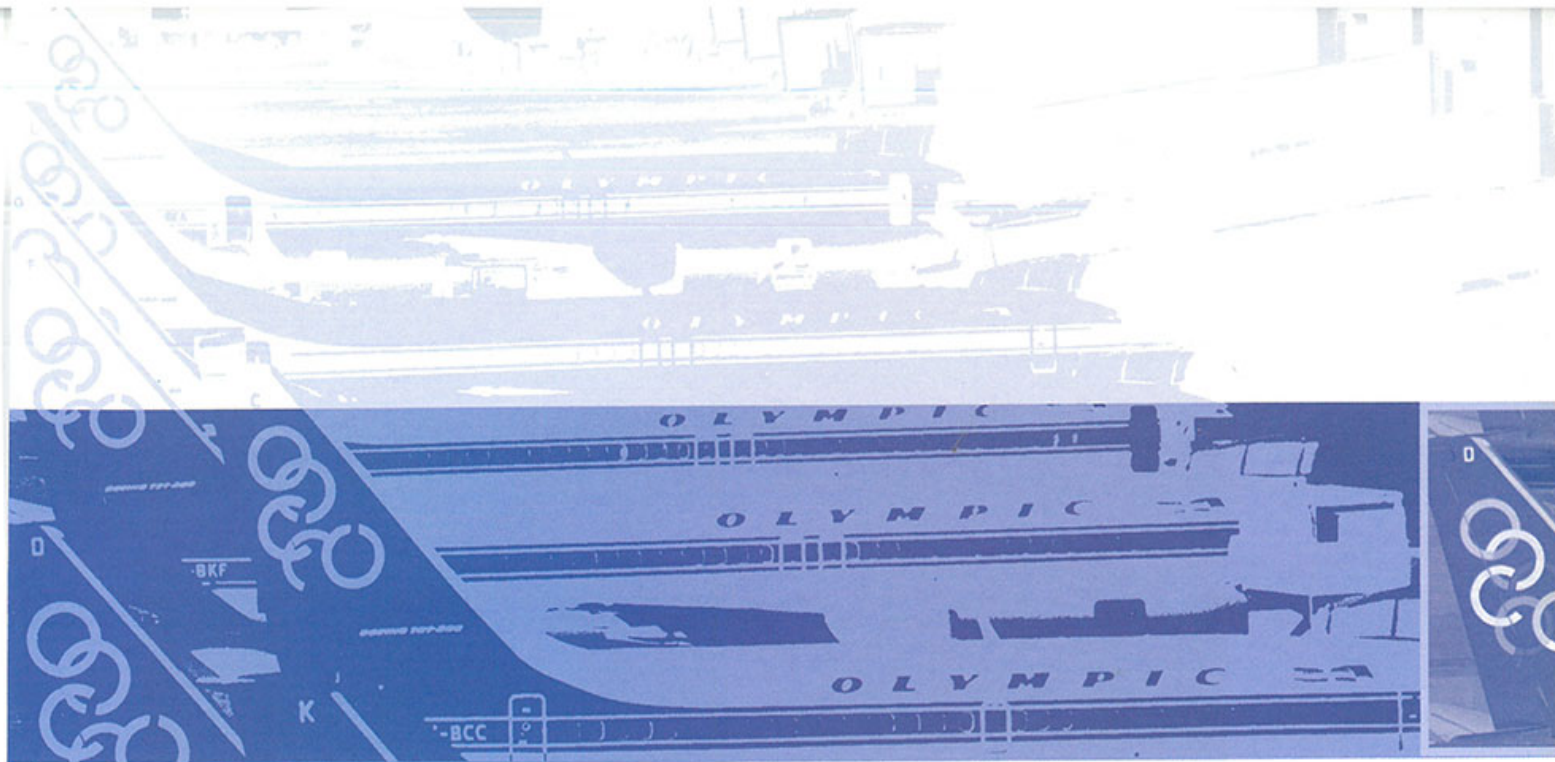
FOR YOUR SAFETY AT SEA



Ολυμπιακή Αεροπορία: η νέα απόπειρα μέλλει να καταλήξει σε αδιέξοδο



Πρόσφατα, η κυβέρνηση για άλλη μία φορά -την τελευταία, όπως όλα δείχνουν- επεχείρησε με ένα νέο πρόγραμμα να αντιστρέψει την καταστροφική πορεία που η ίδια προκάλεσε στον εθνικό αερομεταφορέα με τη γνωστή τροπολογία που εισήγαγε στη Βουλή. Βάσει αυτής της τροπολογίας, πρόκειται να δημιουργηθεί μία νέα εταιρεία που θα αντικαταστήσει το νυν οργανωτικό/επιχειρηματικό σχήμα. Σαφώς στην περίπτωση της Ολυμπιακής, πρέπει οι προσεγγίσεις μας να είναι ψυχραιμες και σε καμία περίπτωση να μη χαρακτηρίζονται από κομματικό χαρακτήρα. Πλην όμως, και σε αυτή την περίπτωση τα «ψυχρά στοιχεία» καταδεικνύουν ότι και η νέα απόπειρα μέλλει να καταλήξει σύντομα σε αδιέξοδο.



Μόνο τα τελευταία πέντε χρόνια υπήρξαν δύο άλλες απόπειρες διάσωσης της εταιρείας, για τις οποίες δαπανήθηκαν άνω των 10 δις. δρχ. Ουδείς λογοδότησε, όχι γιατί απέτυχαν, αλλά γιατί εγκρίθηκαν και προχώρησαν θνητογενή σχέδια. Όπως επίσης δεν προχώρησαν και οι δύο διαγωνισμοί για την ιδιωτικοποίηση της εταιρείας. Κύρια αιτία, η τραγική κατάσταση στην οποία βρίσκεται η εταιρεία. Τα τελευταία δέκα χρόνια η κυβέρνηση έχει ψηφίσει αλλεπάλληλα νομοσχέδια για τη διάσωση της Ολυμπιακής και έχει δεσμευθεί πολλές φορές έναντι της Ε.Ε. για την εξυγίανσή της χωρίς να καταφέρει τίποτα το ουσιαστικό. Καταφεύγει σε πλάσματικές αυξήσεις, καθυστερεί να επιδοτήσει τις άγονες γραμμές, υπονομεύει η ίδια τις προσπάθειές της με συχνές αλλαγές διοίκησης και υπερέρβη το κόστος μετεγκατάστασης στα Σπάτα, κατά 30 δις. δρχ. Επί πλέον:

- Τα προγράμματα εξυγίανσης των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ τα πληρώνουν, εκτός του ελληνικού λαού, και οι ίδιοι οι εργαζόμενοι. Υπολογίζεται ότι, σε πραγματικές τιμές, υπέστησαν μείωση μισθού κατά 30% στη δεκαετία 1993-03. Η συνεχιζόμενη εκκρεμότητα υπονομεύει την ψυχολογία τους και το παραγωγικό τους έργο.
- Ακολουθήθηκε κάκιστος εμπορικός σχεδιασμός σε περιόδους ανταγωνιστικής έντασης, εντός και εκτός Ελλάδος, με αναποτελεσματικό δίκτυο, κακή διοίκηση εσόδων και ακατάλληλο μίγμα αεροσκαφών στόλου. Αποτέλεσμα, όταν διαπιστώνονταν τα αδιέξοδα, να ανοιγοκλείνει σπασμωδικά τις διάφορες γραμμές και τους προορισμούς, με δραματικές συνέπειες στην κερδοφορία της εταιρείας.

- Δεν επιβλήθηκε ευθύς εξ αρχής η τακτοποίηση των λογιστικών καταστάσεων του ομίλου της Ο.Α. που θα διαμόρφωναν μια ξεκάθαρη οικονομική εικόνα μέσω των αναγκαιών κατά νόμο ισολογισμών, επιτρέποντας έτσι την αυθαίρετη και αδιαφανή οικονομική διαχείριση που οδήγησε σε αθροιστικό διαχρονικό παθητικό κόστος λειτουργίας, που υπερβαίνει σήμερα το 1,2 τρισ. δρχ.!

Αυτά στα οποία πρέπει άμεσα να επιμένει η Νέα Ολυμπιακή Αεροπορία είναι η δημιουργία Εταιρικού Οράματος, Δήλωση Αποστολής, Στρατηγικό Σχέδιο και συγκεκριμένες Πολιτικές Ανάπτυξης. Και βέβαια, να εξασφαλίσει ρευστότητα και οικονομική αυτάρκεια για την κάλυψη των λειτουργικών δαπανών της, τους πρώτους 6 μήνες. Η Ε.Ε. δεν πρόκειται εσσει να ανέχεται αυτή την κατάσταση και ήδη τα επώδυνα μέτρα που έχει λάβει εις βάρος της χώρας, μπορούν να γίνουν ακόμα οδυνηρότερα, αν δεν υπάρξουν άμεσες ενέργειες. Ενέργειες που πάνω απ' όλα πρέπει να χαρακτηρίζονται από διαφάνεια και ειλικρίνεια απέναντι στον ελληνικό λαό και τους εργαζομένους στην εταιρεία. Είναι αδιανόητο να μην είναι γνωστό στους Έλληνες φορολογούμενους το τελικό κόστος μετασχηματισμού και εξυγίανσης. Όπως είναι επίσης αδιανόητο να αντιμετωπίζεται και η προσπάθεια αυτή με προχειρότητα και βιασύνη, όπως αποδείχτηκε στη Βουλή κατά τη συζήτηση της σχετικής τροπολογίας, της οποίας το περιεχόμενο, κάθε άλλο, παρά εξυπηρετεί τον επιδιωκόμενο στόχο, αφού τα νομικά προβλήματα που αναφύονται και οι πολιτικές σκοπιμότητες αποτελούν τροχοπέδη των περαιτέρω εξελίξεων του εγχειρήματος.



>>> Συνέντευξη του Ιταλού υπουργού Μεταφορών Pietro Lunardi στον Ηλία Μπίσια

Ιταλική προεδρία:

Οι θέσεις και οι πρωτοβουλίες μας

Στην αποκλειστική συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά», ο Ιταλός υπουργός και πρόεδρος του Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών της Ε.Ε. αναλύει τις στρατηγικές προτάσεις της ιταλικής προεδρίας στο θέμα των θαλασσίων μεταφορών. Σύμφωνα με τον κ. Lunardi, αξίζει να δοθεί, κατά το τρέχον εξάμηνο, ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα της Ναυτιλίας Κοντινών Αποστάσεων και στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Ο υπουργός επικροτεί, επίσης, την άψογη συνεργασία μεταξύ των ελληνικών και ιταλικών αρχών στο Ιόνιο πέλαγος, ενώ θεωρεί αναγκαία την εγρήγορση της Ε.Ε. σε θέματα ναυτικής ασφάλειας.



Ποιες πρωτοβουλίες έχετε αναλάβει ως προς την προώθηση των θεμάτων που σχετίζονται με τις μεταφορές κατά τη διάρκεια της ιταλικής προεδρίας;

Η ελεύθερη μετακίνηση αγαθών και ατόμων εμποδίζεται σε μεγάλες περιοχές της Ευρώπης λόγω ύπαρξης φυσικών εμποδίων, ανεπαρκούς υποδομής και διοικητικών εμποδίων. Η ιταλική προεδρία θα δώσει επομένως μια κεντρική θέση, κατά τη διάρκεια των έξι μηνών της, στην επανεξέταση των πρωτοβουλιών για την αναβάθμιση των υποδομών και την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου και αποδοτικού ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (TEN-T) σε σχέση με την ποιότητα, διάρκεια, ασφάλεια και πρόσβαση για όλα τα κράτη-μέλη της διευρυμένης Ευρώπης.

Όπως τονίστηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, την περασμένη άνοιξη, το βασικό ζήτημα είναι ο σχεδιασμός και η ολοκλήρωση των υποδομών κοινού ενδιαφέροντος, λαμβάνοντας υπ' όψιν όλες τις επιλογές οι οποίες έχουν εγκριθεί και να αναγνωρισθούν οι προτεραιότητες, οι κυκλοφοριακοί άξονες, αλλά και ουσιαστικά προβλήματα των δικτύων, όπως ελαχιστοποίηση των μποτιλιαρισμάτων και η ολοκλήρωση των υπόλοιπων συνδέσεων για την αντιμετώπιση των φυσικών εμποδίων, η βελτίωση της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών, η κατασκευή των απαραίτητων «διαδρόμων» προς τα μελλοντικά κράτη-μέλη, τα Βαλκάνια και τη Μεσόγειο και την ύπαρξη ισορροπίας μεταξύ των δύο αξόνων Βορράς - Νότος και Ανατολή - Δύση. Σε αυτό το σημείο θα απαντηθούν ερωτήσεις για το ζήτη-

μα των αλπικών μεταφορών, βάσει των μέτρων που θα θεσπισθούν πάνω στο ζήτημα, στο White Paper της Ευρωπαϊκής Πολιτικής για το 2010.

Η διάρκεια στην ανάπτυξη των μεταφορών

Η γενικότερη ανασκόπηση των ευρωπαϊκών δικτύων θα πρέπει επίσης να δώσει προτεραιότητα στην προστασία του περιβάλλοντος μέσα από δυναμικές πρωτοβουλίες και κίνητρα για την ανάπτυξη αυτών των μέσων μεταφοράς, τα οποία θα έχουν τις χαμηλότερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις (θαλάσσιες μεταφορές και σιδηρόδρομος). Εδώ θα συζητηθεί η περίπτωση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, και οι «αυτοκινητόδρομοι της θάλασσας» ίσως να αποτελέσουν σημαντικά μέσα για την εξισορρόπηση μεταξύ των μέσων μεταφοράς.

Κατάλληλα εργαλεία για τη χρηματοδότηση νέων υποδομών

Η πραγματοποίηση αυτών των στρατηγικών - αντικειμενικών στόχων και η προώθηση αποτελεσματικών ευρωπαϊκών μεταφορών με ελεύθερη μετακίνηση προϋποθέτουν την εύρεση νέων τρόπων χρηματοδότησης και πιο αποτελεσματικές μεθόδους συνεργασίας μεταξύ του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, όπως επίσης τη χρήση νέων τεχνολογιών. Αυτό θα σημαίνει απαραίτητα την πραγματοποίηση συνομιλιών για το ζήτημα της χρέωσης, για τη χρήση των υποδομών και πιο συγκεκριμένα για τη χρήση των οδικών υποδομών (μετατροπή του



[Κατά την άποψή μου, τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. πρέπει να αποκτήσουν κοινό δίκαιο με σκοπό την προστασία των ακτών και των οικονομιών τους, που ενδέχεται να πληγούν από μια ναυτική καταστροφή]



Eurovignette).

Επίσης, πρέπει να επιτευχθεί μια ισορροπία μεταξύ των απαιτήσεων των χωρών τελικού προορισμού και των χωρών διαμετακόμισης (transit countries), με στόχο την επίτευξη υψηλότερης διαθεσιμότητας οικονομικών πόρων, όπως και η εξεύρεση μεθόδων για τη μεταφορά οικονομικών πόρων (cross financing) από τον έναν τρόπο μεταφοράς στον άλλο. Επί πλέον, θα υπάρξουν συζητήσεις προτάσεων για την επίτευξη ενός ηλεκτρονικού συστήματος πληρωμής διοδίων με στόχο την υιοθέτηση ενός κοινοτικού συστήματος βασισμένου σε δορυφορική τεχνολογία (Galileo).

Οδική και θαλάσσια ασφάλεια, προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Η ιταλική προεδρία θα δώσει μεγάλη προσοχή στην προστασία των επιβατών και γενικότερα σε όλα τα ζητήματα της ασφάλειας. Σε σχέση με την οδική ασφάλεια, οι εργασίες θα προχωρήσουν με στόχο την εναρμόνιση των προδιαγραφών ασφαλείας για σήραγγες στο δίκτυο TEN και για την αύξηση των ελέγχων και των προστίμων στις οδικές μεταφορές.

Για τις θαλάσσιες μεταφορές, πρέπει να δίδεται προσοχή στην ασφάλεια κατά τη μεταφορά επικίνδυνων και ρυπογόνων φορτίων και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος με απώτερο σκοπό την αύξηση των επιπέδων ευθύνης και διαδικασιών ελέγχου. Ακόμη θα συζητηθούν μέτρα αποτροπής τρομοκρατικών ενεργειών σε λιμάνια και πλοία.

Λιμενικές και σιδηροδρομικές υπηρεσίες, Single European Sky

Η ιταλική προεδρία θα πραγματοποιήσει όλες εκείνες

τις ενέργειες για την ολοκλήρωση της διαδικασίας που ξεκίνησε από το πρώτο πακέτο για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες και ολοκληρώθηκε με το δεύτερο πακέτο. Επίσης, θα συνεχισθούν οι εργασίες της πρότασης για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών και το πακέτο Single European Sky, όπως και τις προτάσεις που αφορούν τις εξωτερικές σχέσεις με τρίτα κράτη στον αεροπορικό τομέα.

Πρόγραμμα Galileo

Η ιταλική προεδρία προσδίδει μεγάλη σημασία στην πραγματοποίηση του προγράμματος Galileo και, επομένως, έχει σκοπό να κάνει όλα τα απαραίτητα βήματα κατά το δεύτερο μισό του 2003 για την ολοκλήρωση των προτάσεων με σκοπό να υποβληθούν στην Επιτροπή στο δεύτερο μισό του 2003.

Ασφάλεια δικτύων

Σε ένα ευρωπαϊκό τοπίο, στο οποίο το Διαδίκτυο φαίνεται να επεκτείνεται ραγδαία, είναι ξεκάθαρη η ανάγκη ενίσχυσης των ζητημάτων ασφαλείας των δικτύων έτσι ώστε να αυξηθεί η σιγουριά για τη χρήση εργαλείων επεξεργασίας δεδομένων.

Επομένως, η ιταλική προεδρία θα εργαστεί για την έγκριση του κανονισμού με στόχο την ίδρυση του Οργανισμού Ευρωπαϊκής Ασφάλειας των Δικτύων ως υπεύθυνου για την εύρεση των καλύτερων πολιτικών και το συντονισμό των ενεργειών σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την αποφυγή και αντίδραση κατά επιθέσεων στη δομή των δικτύων δεδομένων.

Νέες τεχνολογίες

Οι προσπάθειες θα συνεχιστούν σε ευρωπαϊκό επι-



International Business Solutions S.A.

- Consulting
- Engineering
- Training
- Software

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

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

Our solutions fall under the following categories:

◆ 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



πεδο, για να γίνει η βιομηχανία μας πιο ανταγωνιστική στην παγκόσμια κοινότητα και να δοθεί ώθηση στη συνέχιση του διαλόγου για τις νέες τεχνολογίες -π.χ. broadband, κινητή τηλεφωνία 3G, ψηφιακή τηλεόραση, η νέα γενιά του Διαδικτύου, πολυμέσα-, τα οποία μπορεί να γεννήσουν νέα προϊόντα και νέες αγορές. Για την προώθηση αυτών των στόχων, θα πραγματοποιηθεί η ετήσια Ευρωπαϊκή Σύσκεψη ICT στο Μιλάνο τον Οκτώβριο.

Η διαδικασία απελευθέρωσης της αγοράς

Βασισμένη στην αναφορά της Επιτροπής για την εφαρμογή των νέων οδηγιών, η ιταλική προεδρία θα δώσει ώθηση στη συνέχιση της διαδικασίας απελευθέρωσης της ευρωπαϊκής αγοράς στο συγκεκριμένο τομέα -η οποία φαίνεται να είναι ακόμα πολύ ανόμοια αλλά και διασπασμένη- προς αναζήτηση της εναρμόνισης και της διαφάνειας, με αποτέλεσμα την ανάπτυξη και τη μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα.

Ναυτιλία Κοντινών Αποστάσεων

Ανάμεσα στις πρωτοβουλίες μας ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί και στη Ναυτιλία Κοντινών Αποστάσεων, όπως υποστηρίχθηκε από το ανεπίσημο Συμβούλιο Υπουργών στη Νάπολη στις 4 και 5 Ιουλίου και τις προτάσεις της Ομάδας Εργασίας του κ. Van Miert.

Ποιο είναι το επίπεδο συνεργασίας μεταξύ των ιταλικών και ελληνικών αρχών ως προς την αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης και της τρομοκρατίας στο Ιόνιο πέλαγος;

Το ιταλικό λιμενικό σώμα ελέγχει και επιβλέπει αποκλειστικά και μόνον αστική ή/και εμπορική δραστηριότητα που λαμβάνει χώρα στις ιταλικές ακτές και θάλασσες, σε αντίθεση με την ιταλική αστυνομία που ασχολείται με εγκληματικές ενέργειες στους ίδιους χώρους. Ως προς τη συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών, είχαμε στο παρελθόν ασχοληθεί από κοινού με το θέμα της λαθρομετανάστευσης και είχαμε ανταλλάξει πληροφορίες και απόψεις.

Τα δύο σώματα συνεργάζονται, πάντως, πολύ ενεργά σε θέματα θαλάσσιας έρευνας και διάσωσης, εποπτείας των θαλασσιών υδάτων και του ελέγχου της ασφαλούς ναυσιπλοΐας, ιδιαίτερα στο Ιόνιο πέλαγος.

Ποιες ήταν οι αντιδράσεις σας μετά το ναυάγιο του «Prestige»;

Η Ιταλία ήταν μία από τις πρώτες χώρες που ψήφισε νόμο για την απόσυρση παλαιών πλοίων και τη σταδιακή ανανέωση του στόλου με πλοία διπλού πυθμένα που είναι πιο εκέγγυα σε περίπτωση ατυχήματος.

Η αντίδρασή μου εστιάστηκε στην επίλυση του προβλήματος που δημιουργήθηκε.

Θεωρείτε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να αναπτύξει μια ισχυρή περιφερειακή ναυτιλιακή πολιτική; Πώς κρίνετε τις αντικρουόμενες θέσεις που αναπτύσσει προσφάτως η Ε.Ε. σε σχέση με τον IMO, ειδικά σε θέματα ναυτικής ασφάλειας;

Η Ευρωπαϊκή Ένωση λειτούργησε και έδρασε τα τελευταία χρόνια με μεγαλύτερη ενέργεια σε θέματα που αφορούν την εμπορική ναυτιλία με σκοπό την προστασία των ακτών από πιθανά ναυτικά ατυχήματα.

Η στάση της Ε.Ε. ήταν πιο αυστηρή από αυτή του IMO (αξίζει εδώ να σημειωθεί το χρονοδιάγραμμα απόσυρσης δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος).

Κατά την άποψή μου, τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. πρέπει να αποκτήσουν κοινό δίκαιο με σκοπό την προστασία των ακτών και των οικονομιών τους, που ενδέχεται να πληγούν από μια ναυτική καταστροφή.

Ποιες είναι οι συνιστώσες που καθιστούν την Ιταλία μια σημαντική ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική δύναμη; Οι διεθνείς οικονομικές συγκυρίες πόσο επηρέασαν αυτόν τον κλάδο;

Ο βασικός λόγος της υπεροχής μας είναι η ιστορική παράδοσή μας σε αυτόν το χώρο: τόσο η κουλτούρα μας όσο και η τεχνογνωσία των τεσσάρων «ναυτικών» Δημοκρατιών (Γένοβα, Βενετία, Αμόλφι και Πίζα) ανήκουν στην Ιστορία μας.

Η διεθνής οικονομική κρίση δεν είχε καμία επίπτωση στον τομέα των ναυπηγήσεων, αφού η χώρα μας εξειδικεύεται και είναι διεθνώς φημισμένη για τις κατασκευές στον κλάδο των κρουαζιερόπλοιων.

Ποιες πρωτοβουλίες έχετε αναλάβει για την προώθηση του ιταλικού νηολογίου;

Η κυβέρνησή μας δραστηριοποιείται στην εξέταση πολλών πρωτοβουλιών με σκοπό την ανάπτυξη του ιταλικού στόλου.



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



Το νέο Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας

>>> Συνέντευξη του Στέλιου Γ. Γαϊτανάρου

Προέδρου του Οργανισμού Λιμένος Ελευσίνας (ΟΛΕ)



Συμμαχία για τη βιώσιμη ανάπτυξη του λιμένα και της πόλης

Στη σχεδιαζόμενη στρατηγική ανάπτυξης του Λιμένος Ελευσίνας αναφέρεται ο πρόεδρος ΟΛΕ κ. Στέλιος Γ. Γαϊτανάρος στη συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ναυτικά Χρονικά».

Με στόχο να καταστεί το λιμάνι της Ελευσίνας ένα από τα πλέον σύγχρονα και ανταγωνιστικά, πηγή πλούτου και απασχόλησης για την περιοχή, η στρατηγική ανάπτυξης ακολουθεί βασικούς άξονες με ολοκληρωμένα πλάνα όπως ο νέος εμπορικός λιμένας με ωφέλιμο χώρο 300 στρεμμάτων, δηλαδή εξαπλάσιο χώρο σε σχέση με το σημερινό, ή το νέο λειτουργικό σχέδιο που προβλέπει πως θα αποδοθεί στην πόλη της Ελευσίνας και στους πολίτες της η παραλία με το άνοιγμα όλου του μετώπου της παραλίας στην πόλη (από τις εγκαταστάσεις του TITAN μέχρι το Καλυμπάκι), δημιουργώντας τουριστικές λιμενικές δραστηριότητες και χώρους αναψυχής των πολιτών.



Η Ελευσίνα μετά τα έργα ολοκλήρωσης της Αττικής Οδού μπορεί να εξελιχθεί σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών και προσέλκυσης μεσογειακών φορτηγών πλοίων. Ποιες ενέργειες θα αναλάβετε για την εξυπηρέτηση της αυξανόμενης εμπορικής κίνησης;

Πράγματι, το λιμάνι της Ελευσίνας μπορεί και πρέπει να εξελιχθεί σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών, με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που δημιουργούνται από την ολοκλήρωση της Αττικής οδού, τη δημιουργία Τέρμιναλ του ΟΣΕ στον Ασπρόπυργο και τη βελτίωση του οδικού άξονα της ΠΑΘΕ που συνδέει την Πελοπόννησο με τη Θεσσαλονίκη.

Επίσης, από τη γεινιάσή του με τα μεγάλα κέντρα διαμετακόμισης εμπορευμάτων, που είναι εγκατεστημένα στην ενδοχώρα της Ελευσίνας και της Δυτικής Αττικής. Από τους πρώτους μήνες που αναλάβαμε τη Διοίκηση του ΟΛΕ Α.Ε., εργαζόμαστε ακατάπαυστα και πιστεύω μεθοδικά προς αυτή την κατεύθυνση. Δύο ήταν τα μεγάλα προβλήματα που έπρεπε να αντιμετωπίσουμε: Το μικρό μέγεθος του υφιστάμενου λιμένα της Ελευσίνας, που είναι σε έκταση μόλις 50 στρέμματα, και τη δικαιολογημένη απαίτηση της πόλης της Ελευσίνας και των κατοίκων της να αποκτήσουν πρόσβαση στην παραλία.

Είναι χαρακτηριστικό ότι η Ελευσίνα, όπως εύστοχα λέγεται, «είναι μια παραθαλάσσια πόλη χωρίς παραλία», αφού στο μεγαλύτερο μέρος της παράκτιας ζώνης της είναι εγκατεστημένες και λειτουργούν από 30ετίας, μεγάλες βιομηχανικές και ναυπηγικές μονάδες, που εκτός από την περιβαλλοντική επιβάρυνση την αποκλείουν και από την παραλία της.

Αναλάβαμε, λοιπόν, την πρωτοβουλία ενός συνολικού ανασχεδιασμού του λιμένα και των χρήσεων γης στη χερσαία ζώνη του λιμένα, με στόχο να δώσουμε λύση στα δύο μεγάλα προβλήματα που προανέφερα.

Σκοπός μας ήταν και είναι να δώσουμε ένα νέο όραμα ανάπτυξης στην περιοχή με επίκεντρο το λιμάνι, αξιοποιώντας τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της γεωγραφικής του θέσης και αντιμετωπίζοντας το πρόβλημα του αποκλεισμού της πόλης από την παραλία της.

Για το σκοπό αυτόν αναθέσαμε, ύστερα από διαγωνισμό, την εκπόνηση ενός νέου Στρατηγικού και Επιχειρησιακού Σχεδίου του ΟΛΕ Α.Ε. και ενός νέου Λειτουργικού και Προγραμματικού Σχεδίου του Λιμένα (master plan), σε άξιους μελετητές, με τη συμμετοχή καθηγητών από το Ναυτιλιακό Τμήμα του Πανεπιστημίου Πειραιά.

Ολοκληρώθηκε αυτό το Σχέδιο; Τι περιλαμβάνει;

Το σχέδιο ολοκληρώθηκε προ διμήνου και περιλαμβάνει: Το Στρατηγικό Σχέδιο του ΟΛΕ με ορίζοντα 15ετίας, το Επιχειρησιακό Σχέδιο με ορίζοντα 5ετίας και το Λει-

τουργικό Σχέδιο του λιμένα. Εντός διμήνου θα έχει ολοκληρωθεί και το Προγραμματικό Σχέδιο, το master plan, με βάση το Λειτουργικό Σχέδιο, στο οποίο θα είναι οροθετημένες οι χρήσεις γης στην παραλία από τεχνικής άποψης και από πλευράς βιωσιμότητας. Υπολογίζουμε ότι από τις αρχές του 2004 θα ξεκινήσει η υλοποίησή του.

Ποια είναι η φιλοσοφία του νέου σας αναπτυξιακού σχεδιασμού;

Πρώτον, είναι η δημιουργία νέου, σύγχρονου και δυναμικού εμπορικού λιμένα, «τρίτης γενιάς» που λέμε στη γλώσσα των ειδικών, ικανού να εξελιχθεί σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών και, δεύτερον, η απόδοση στην πόλη της Ελευσίνας και στους κατοίκους, της παραλίας τους.

Αυτό θα γίνει με τη δημιουργία τουριστικών λιμενικών δραστηριοτήτων και χώρων αναψυχής, στους χώρους και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, όπου σήμερα ασκούνται δραστηριότητες φορτίσ/ων εμπορευμάτων.

Ποιες νέες υποδομές περιλαμβάνει το Σχέδιό σας, ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και από πού θα αντλήσετε τους πόρους;

Δημιουργούμε μια πληρότητα δράσεων που περιλαμβάνει:

- Νέο σύγχρονο δυναμικό λιμάνι, ικανό να εξελιχθεί σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών, με δυνατότητα ένταξής του στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, έξω από τον οικιστικό ιστό της πόλης.
- Μεγάλη σύγχρονη μαρίνα αναψυχής στη θέση του σημερινού εμπορικού λιμένα.
- Προβλήτα για ακτοπλοΐα και προσέγγιση κρουαζιερόπλοιου.
- Δύο μικρές μαρίνες για τουριστικά σκάφη.
- Αλιευτικό καταφύγιο.
- Εγκαταστάσεις και χώρο για Ναυταθλητισμό.
- Συνεδριακό κέντρο χωρητικότητας 500 ατόμων με ξενοδοχειακή υποστήριξη δυναμικότητας 250 κλινών.
- Χώρο αθλοπαιδιών (γήπεδο ή κολυμβητήριο).
- Διαδρομές περιπάτου και αναψυχής.
- Δύο χώρους στάθμευσης οχημάτων, συνολικής χωρητικότητας 600 αυτοκινήτων.
- Δυνατότητα δημιουργίας καταστημάτων αναψυχής στην παραλία.

Το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης χωρίζεται σε τρεις φάσεις:

Έργα 3ετίας, 5ετίας, 8ετίας.

Η απαιτούμενη χρηματοδότηση θα καλυφθεί εν μέρει από Κοινοτικά Κονδύλια (Γ΄ ΚΠΣ ΠΕΠ) και στο μεγαλύτερο μέρος της από ιδιωτική χρηματοδότηση.



Η υλοποίηση αυτού του σχεδίου πιστεύουμε ότι θα καταστήσει το Εμπορικό Λιμάνι της Ελευσίνας από τα πλέον σύγχρονα και δυναμικά, σημαντική πηγή πλούτου και απασχόλησης για την περιοχή και τη χώρα. Επίσης, η πόλη της Ελευσίνας θα ανακτήσει την πολυπόθητη παραλία της και θα εξελιχθεί σε ελκυστικό τόπο αναψυχής για τους κατοίκους και τους επισκέπτες.

Έχει τύχει αποδοχής αυτό το Σχέδιο από την τοπική κοινωνία και από τους χρήστες του Λιμένος;

Το παρουσίασα προσωπικά, μαζί με τους μελετητές, στο Δημοτικό Συμβούλιο της Ελευσίνας, και έγινε ομόφωνα αποδεκτό (με μία λευκή ψήφο), στη βασική του διάταξη. Μάλιστα, ο Δήμαρχος χαρακτήρισε «ιστορική» αυτή τη συνεδρίαση.

Επίσης εγκρίθηκε ομόφωνα από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΛΕ, στο οποίο συμμετέχουν ο Νομάρχης και ο Δήμαρχος, με σύμφωνη συνεπώς γνώμη και της Νομαρχίας.

Επιπροσθέτως, το παρουσιάσαμε στη σύσκεψη που έγινε στον ΟΛΕ την 30ή Αυγούστου

2003, με την παρουσία και του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γιώργου Πασχαλίδη, στην οποία συμμετείχαν όλοι οι φορείς της πόλης (Νομάρχης, Δήμαρχος, Εργατικό Κέντρο, Επιμελητήρια κ.ά.) και όλοι οι φορείς που εμπλέκονται στις δραστηριότητες του λιμένος (Εργαζόμενοι - Λιμενεργάτες - Ναυτικοί Πράκτορες - Λιμεναρχείο - Παραλήπτες φορτίων κ.ά.).

Έγινε ομόφωνα αποδεκτό, από όλους τους φορείς, ενώπιον του κ. Υπουργού, ο οποίος μάλιστα χαρακτήρισε τη συνεργασία μας με την πόλη και τους φορείς «**Συμμαχία για τη βιώσιμη ανάπτυξη στην Ελευσίνα**».

Ποιο είναι το μυστικό για τη διάρθρωση μιας τέτοιας «συμμαχίας», που ομολογουμένως σπάνια επιτυγχάνεται;

Η κατανόηση του συνολικού προβλήματος και των επί μέρους προβλημάτων της πόλης, των εργαζομένων και των παραγωγικών τάξεων που εμπλέκονται με το λιμάνι. Ο ειλικρινής διάλογος και η αντίληψη του κοινωφελούς χαρακτήρα του έργου μας.

Ο σωστός σχεδιασμός και η διαφάνεια στους στόχους και στη διαχείριση.

Η αξιοπιστία που πρέπει να έχουμε στους λόγους και στα έργα μας.

Αυτά είναι μερικά από τα χαρακτηριστικά που πρέπει να υπάρχουν, κατά τη γνώμη μου, για τη θετική συνδρομή όλων των ενδιαφερομένων σε μίαν αναπτυξιακή διαδικασία με κοινό όφελος.

Ποια είναι σήμερα τα χαρακτηριστικά μεγέθη του Λιμένα Ελευσίνας και τι προβλέψεις έχετε στο νέο Επιχειρησιακό σας Σχέδιο;

Το σημερινό εμπορικό λιμάνι διαθέτει ωφέλιμο χώρο περίπου 50 στρεμμάτων, μήκος κρηπιδωμάτων 1.037 μέτρα και βύθισμα μέχρι 11 μέτρα.

Βρίσκεται, δε, στο κέντρο του μετώπου της πόλης στην παραλία.

Το νέο λιμάνι, που θα δημιουργηθεί από προσχώσεις, δυτικά του υφισταμένου, έμπροσθεν της ακτογραμμής του κτήματος της ΠΥΡΚΑΛ, έξω από τον ιστό της πόλης και πλησίον της Αττικής οδού, θα διαθέτει ωφέλιμο χώρο 300 στρεμμάτων, μήκος κρηπιδωμάτων 2.500 μέτρα και βύθισμα μέχρι 15 μέτρα.

Πρέπει επίσης να προσθέσω ότι υπάρχει προοπτική χρησιμοποίησης 350 ή 500 ακόμη στρεμμάτων της ΠΥΡΚΑΛ, για επέκταση του χώρου του νέου λιμένος, με συνέργειες μεταξύ ΟΛΕ και ΠΥΡΚΑΛ, ύστερα από τη μετεγκατάστασή της σε άλλο χώρο.

Στην περίπτωση που αυτό επιτευχθεί το νέο λιμάνι θα διαθέτει ωφέλιμο χώρο 650 έως 800 στρεμμάτων.

Από πλευράς προσωπικού στον ΟΛΕ εργάζονται σήμερα 10 υπάλληλοι και 13 τεχνικοί, ενώ η λιμενεργασία διεκπεραιώνεται από 115 λιμενεργάτες του Συνδέσμου Φορτιών Ελευσίνας.

Είναι σαφές ότι το προσωπικό δεν επαρκεί και χρειάζεται νέο στελεχικό δυναμικό. Έχουμε ήδη ολοκληρώσει, με διαδικασίες ΑΣΕΠ, την επιλογή για πρόσληψη ακόμα 5 τεχνικών και προγραμματίζουμε την πρόσληψη ακόμα 10 υπαλλήλων (επιστημονικό προσωπικό).

Στο νέο οργανόγραμμα και σε πλήρη ανάπτυξη του ΟΛΕ, μέσα στην επόμενη 5ετία, προβλέπεται το συνολικό δυναμικό να ανέλθει στα 80 άτομα.

Η διακίνηση των εμπορευμάτων το 2001 ανήλθε σε 1,9 εκατ. τόνους εμπορεύσιμων και ο κύκλος εργασιών σε περίπου 600 εκατ. δρχ.

Το πρώτο έτος της θητείας μας η διακίνηση των εμπορευμάτων αυξήθηκε κατά 40%, περίπου, και ο κύκλος εργασιών κατά 20%.

Το 2003 υπολογίζουμε σε μεγαλύτερη αύξηση.

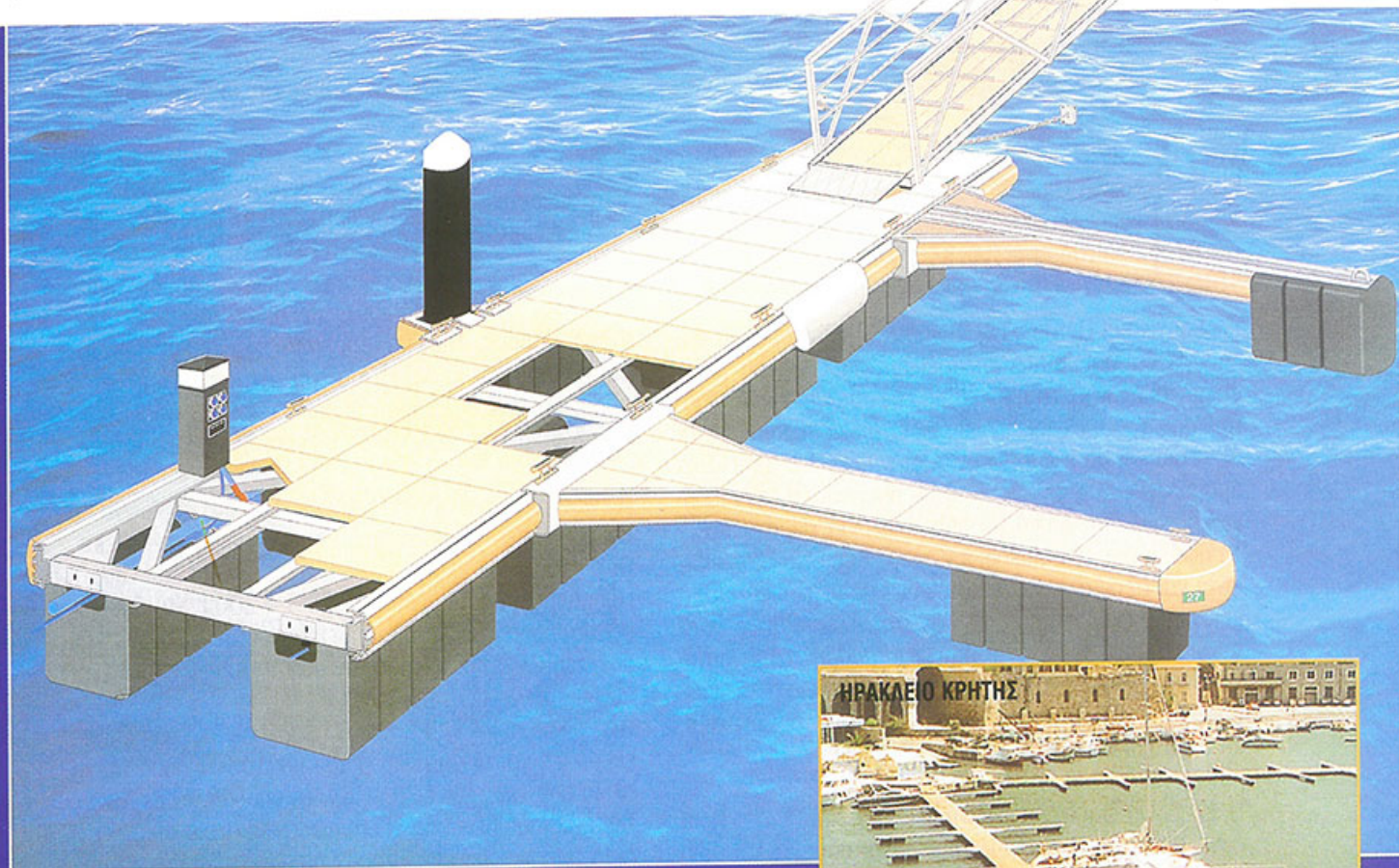
Θεωρείτε επιβεβλημένη την οικονομική και επιχειρηματική συνεργασία των Λιμένων της Αττικής και της Πελοποννήσου;

Βεβαίως. Και θέλω να σας πληροφορήσω ότι ήδη οργανώνουμε μια τέτοια συνεργασία μεταξύ των Λιμένων



Ο πρόεδρος κ. Γαϊτανάρος ενημερώνει τον ΥΕΝ κατά την πρόσφατη επίσκεψή του στον ΟΛΕ

Η παγκόσμια λύση στην κατασκευή Πλωτών προβλητών και εξεδρών



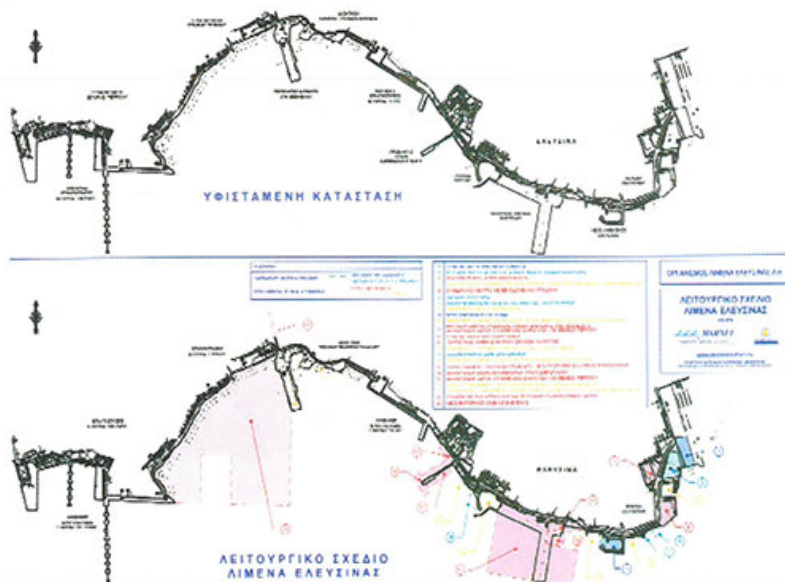
Η ψυχαγωγία, τα θαλάσσια sports,
το yachting, οι θαλάσσιες μεταφορές,
είναι οι τομείς που μας διαφημίζουν

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



Το Λειτουργικό Σχέδιο του Λιμένα Ελευσίνας

όπως π.χ. τους Ναυτοπροσκόπους Ελευσίνας.

Επίσης, ο ΟΛΕ διαθέτει στο χώρο ευθύνης του θερινό κινηματογράφο, που τον διαχειρίζεται η Κινηματογραφική Λέσχη Ελευσίνας, και αθλητικές εγκαταστάσεις (μικρό γήπεδο ποδοσφαίρου), τα οποία συντηρεί από

Ελευσίνας και Πάτρας, που αφορά τη μεταφορά διά θαλάσσης εμπορευμάτων σε τρέιλερ, που σήμερα μεταφέρονται οδικώς. Τα τρέιλερ θα εκφορτώνονται στην Πάτρα από γραμμές του εξωτερικού, θα μεταφορτώνονται σε πλοίο και θα εκφορτώνονται στην Ελευσίνα με τακτικά δρομολόγια. Από την Ελευσίνα θα μπορούν να διοχετεύονται οδικώς στην Αττική και στην υπόλοιπη χώρα.

Τα οφέλη που θα προκύψουν, εκτός από οικονομικά, θα είναι και περιβαλλοντικά, καθ' όσον θα ανακουφίζεται ο κυκλοφοριακός φόρτος της Εθνικής οδού Αθηνών - Πατρών. Τέτοιες φύσης συνέργειες μπορεί να αναπτυχθούν και μεταξύ άλλων λιμένων στο πλαίσιο της προώθησης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, με οικονομικό αλλά και κοινωνικό όφελος.

Η Ελευσίνα βασίζεται οικονομικά στο λιμάνι της. Ποια έργα υποδομής ολοκληρώσατε μέχρι σήμερα και ποιο κοινωνικό έργο έχετε αναπτύξει για τη γενικότερη αναβάθμιση της περιοχής;

Ολοκληρώσαμε ένα νέο λιμενίσκο σκαφών αναψυχής προϋπολογισμού 3,8 εκατ. ευρώ από ίδιους πόρους, δυναμικότητας 70 μικρών σκαφών, με βύθισμα μέχρι 3,5 μέτρα.

Είναι ένα πραγματικό «κόσμημα» για την περιοχή, στην παραλία της Ελευσίνας, που την αναβαθμίζει αισθητικά και την αξιοποιεί τουριστικά.

Επίσης έχουμε υλοποιήσει αρκετά έργα και παρεμβάσεις συντήρησης και βελτίωσης των υφιστάμενων λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς και τις απαραίτητες μελέτες αποτύπωσης της χερσαίας ζώνης του λιμένα.

Όσον αφορά τα έργα και τις δραστηριότητες κοινωνικού χαρακτήρα, πέρα από το μέρος του Αναπτυξιακού Σχεδίου που αφορά την «απόδοση της παραλίας στην πόλη», που σας έχω αναφέρει, υπάρχει στενή συνεργασία του ΟΛΕ με τη Νομαρχία, τους Δήμους και τους κοινωνικούς φορείς της περιοχής, για την υλοποίηση δράσεων πολιτιστικού και κοινωνικού χαρακτήρα, εξαντλώντας τις οικονομικές δυνατότητες του Οργανισμού.

Για παράδειγμα, ενισχύουμε οικονομικά πολιτιστικές εκδηλώσεις, οργανώνουμε από κοινού άλλες, διαθέτουμε χώρους της χερσαίας ζώνης για τη διοργάνωση εκδηλώσεων και ενισχύουμε ποικίλες πολιτιστικές δραστηριότητες και ειδικότερα σχετικές με το Ναυταθλητισμό,

ιδίους πόρους. Προγραμματίζονται επίσης συνέργειες με το Δήμο και τη Νομαρχία, για την αντιμετώπιση της ρύπανσης της θαλάσσιας περιοχής του κόλπου της Ελευσίνας, με την αξιοποίηση Κοινοτικών προγραμμάτων.

Η έντονη εμπορική κίνηση του λιμένα απαιτεί σύμφωνα με τις πρόσθετες νομοθεσίες αυξημένα μέτρα ασφαλείας. Ποιες ενέργειες έχετε προωθήσει σε αυτό το επίπεδο;

Προετοιμαζόμαστε ώστε μέχρι 1-7-2004 να έχουμε προσαρμοστεί με τις απαιτήσεις του νέου διεθνούς κώδικα του IMO, που αφορά την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Ο κώδικας αυτός (ISPS code) προβλέπει συγκεκριμένες ενέργειες και προληπτικά μέτρα ασφαλείας, τόσο για τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες όσο και για τις λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τα πλοία αυτά.

Αυτή την περίοδο ετοιμάζουμε σε συνεργασία με εξωτερικούς συμβούλους το Σχέδιο Ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων (Port Facility Security Plan - PFSP), που ταίριαζει στις συνθήκες λειτουργίας του Λιμένα Ελευσίνας.

Στο παρελθόν η Ελευσίνα και οι παράκτιες περιοχές της αντιμετώπιζαν έντονα προβλήματα θαλάσσιας ρύπανσης. Ποια είναι η σημερινή εικόνα και ποια μέτρα έχετε λάβει για την προστασία του περιβάλλοντος;

Πράγματι, η θαλάσσια περιοχή του κόλπου της Ελευσίνας και η περιοχή του Θριασίου Πεδίου είναι από τις πλέον προσβεβλημένες, από πλευράς περιβάλλοντος, περιοχές.

Και εδώ οφείλει να σκύψει η Πολιτεία με όλα τα μέσα που διαθέτει. Η ρύπανση των ακτών, εκτός των άλλων, μπορεί να προέρχεται από κατάλοιπα της πόλης που διοχετεύονται στη θάλασσα, από τα πλοία, από τις δραστηριότητες του λιμένος και από τις δραστηριότητες των παραθαλάσσιων βιομηχανικών εγκαταστάσεων.

Σε ό,τι αφορά τις δραστηριότητες, τις υποχρεώσεις, τις δικαιοδοσίες και τις δυνατότητες του ΟΛΕ, οι ενέργειές μας εξελίσσονται σε τρεις κατευθύνσεις:

- Στη ρύπανση που μπορεί να προκαλείται από τις λιμενικές δραστηριότητες (φορτ/ση φορτίων κ.λπ.).

Εδώ λαμβάνονται όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να μην προκαλείται κανενός είδους ρύπανση στο θα-



Από τη σύσκεψη που έγινε στον ΟΛΕ παρουσία του κ. Πασχαλίδη, των εκπροσώπων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, των παραγωγικών τάξεων και των χρηστών του Λιμένα

λάσσιο περιβάλλον.

- Στη ρύπανση που μπορεί να προκαλείται από τα πλοία που προσορμίζουν στον κόλπο της Ελευσίνας.

Εφαρμόζουμε ήδη το σχέδιο συλλογής και διαχείρισης καταλοίπων και αποβλήτων των πλοίων, σύμφωνα με τη MARPOL 73/78, και τις κυρωτικές αυτής κοινοτικές και εθνικές διατάξεις.

Έχουμε συμβάσεις με δύο ιδιωτικές εταιρείες, οι οποίες εκτελούν το έργο συλλογής και διαχείρισης των υγρών (Slops) και των στερεών αποβλήτων αντίστοιχα.

- Στη ρύπανση που μπορεί να προκαλείται από τη δραστηριότητα μονάδων, στις οποίες ο ΟΛΕ έχει παραχωρήσει τη χρήση του χώρου εντός της χερσαίας ζώνης του Λιμένα.

Εδώ λαμβάνουμε αυστηρά μέτρα, ύστερα από επισημάνσεις ή βεβαιώσεις των αρμοδίων ελεγκτικών αρχών, που φθάνουν μέχρι την άρση της παραχώρησης του χώρου στις συγκεκριμένες επιχειρήσεις.

Επί πλέον ενέργειες είναι η θέσπιση **Τμήματος Περιβάλλοντος** στο νέο οργανόγραμμα του ΟΛΕ, για την πιο αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος και οι προωθούμενες συνέργειες με το Δήμο και τη Νομαρχία που προανέφερα.

Οι συνέργειες αυτές κατευθύνονται στην αντιμετώπιση της ρύπανσης από τα αγκυροβόλια και τα παροπλισμένα πλοία στον κόλπο της Ελευσίνας και στην καθημερινή συλλογή από το θαλάσσιο χώρο επιπλεόντων αντικειμένων.

Από την ανάληψή σας της προεδρίας του Οργανισμού του ΟΛΕ, ο λιμένας απέκτησε ένα σύγχρονο και πρωταγωνιστικό ρόλο. Ποιες δυσκολίες αντιμετωπίσατε ως προς τον εκσυγχρονισμό της Α.Ε. και ποιες είναι οι μελλοντικές σας σκέψεις και προτάσεις;

Προσπαθώ να γίνεται το καλύτερο. Δεν μπορώ όμως να κρύψω ότι δεν υπάρχουν δυσκολίες, εμπόδια και προβλήματα.

Με τη μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου (ΝΠΔΔ) σε Α.Ε., έπρεπε να αλλάξει η φυσιογνωμία του φορέα διαχείρισης του λιμένα, ο τρόπος λειτουργίας, η οργανωτική συγκρότηση, οι νοοτροπίες, οι σχέσεις με το στενό και ευρύτερο περιβάλλον του Οργανισμού.

Από μια στατική διαχείριση του λιμένα έπρεπε να πάμε σε μια δυναμική ανάπτυξης, μέσα στον ανταγωνισμό.

Το πρώτο βήμα ήταν να καταστεί αυτεξούσιος ο ΟΛΕ σε σχέση με τις επιρροές του τοπικού θεσμικού και επιχει-

ρηματικού περιβάλλοντος.

Ταυτόχρονα να δομήσει νέους τρόπους συνεργασίας και επικοινωνίας με τους τοπικούς φορείς, τους χρήστες, τους συνεργαζόμενους και τους συνεργάτες και να **θεσπιστεί ένα σύστημα αξιών που θα χαρακτηρίζει τη λειτουργία και τη φυσιογνωμία του.**

Στον κόλπο της Ελευσίνας είναι γνωστό ότι υπάρχουν ποικίλα και ισχυρά επιχειρησιακά συμφέροντα. Και αναπτύσσονται πολύ ισχυρές δυναμικές για την εξυπηρέτησή τους.

Εμείς προχωράμε με γνώμονα, οι δράσεις μας να εξυπηρετούν τις μεταφορές και την κοινή ωφέλεια.

Και προσπαθούμε να εξασφαλίζουμε την ευρύτερη αποδοχή των ενεργειών μας.

Στηρίζουμε, διευκολύνουμε και ενισχύουμε την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας και του υγιούς ανταγωνισμού.

Οι ιδιωτικές επενδυτικές προτάσεις και πρωτοβουλίες είναι καλοδεχούμενες, σύμφωνα με το παραπάνω πλαίσιο, και η χρηματοδότηση των έργων του προγράμματός μας από ιδιωτικά κεφάλαια είναι μέσα στους άμεσους στόχους μας.

Ποιες ενέργειες θα αναπτύξετε με σκοπό την προσέλωση ακτοπλοϊκών συνδέσεων της Ελευσίνας με τα νησιά του Αργοσαρωνικού και του Αιγαίου;

Είναι γεγονός ότι δεν υπάρχει ακτοπλοϊκή σύνδεση της Ελευσίνας με τα νησιά ή άλλες περιοχές, για τη μεταφορά επιβατών. Θεωρούμε απαραίτητη την ακτοπλοϊκή σύνδεση της Ελευσίνας με τον Πειραιά, τη Σαλαμίνα και τα νησιά του Αργοσαρωνικού και οι πρώτες διερευνήσεις που έγιναν χαρακτηρίζουν βιώσιμη επιχειρηματικά αυτήν τη σύνδεση με υδροπτέρυγα και Ο/Γ πλοία.

Προϋπόθεση, όμως, είναι το άνοιγμα του διαύλου του Ναυστάθμου Σαλαμίνας ώστε να επιτρέπεται η διέλευση και μετά τη δύση του ηλίου.

Στην κατεύθυνση αυτή έχουμε ζητήσει την παρέμβαση του ΥΕΝ ώστε να λυθεί αυτό το θέμα, που εκτός από την ακτοπλοϊά το θεωρούμε απαραίτητο και για τη μελλοντική ανάπτυξη του εμπορικού λιμένα.

Έχετε κάτι τελευταίο να προσθέσετε;

Είπαμε αρκετά. Θέλω να κλείσω με ένα μήνυμα.

Έχουμε όραμα, σχέδιο και πρόγραμμα. Και μετρήσιμους στόχους.

Προχωράμε με σταθερότητα και αισιοδοξία.

Και πιστεύω πως θα ξεπεράσουμε γρήγορα τα προβλήματα και τις δυσκολίες.



Νηολόγια στο στοχαστρο του Port State Control Control

A large cargo ship is shown from a low angle, sailing on the sea. The ship has a dark hull and a white superstructure with multiple decks. A prominent mast with various antennas and equipment is visible. The sky is overcast and the water is a muted blue-grey.

Στο ετήσιο αφιέρωμά τους στα διεθνή νηολόγια, τα «Ναυτικά Χρονικά» εξερευνούν το ρόλο του Μνημονίου των Παρισίων και τις τροποποιήσεις που υιοθετήθηκαν πρόσφατα με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας αλλά και την εξάλειψη των πλοίων με... σκοτεινό παρελθόν.

Στο αφιέρωμα φιλοξενούνται οι θέσεις και απόψεις όλων των εμπλεκόμενων φορέων με στόχο την κατανόηση των προβλημάτων που δημιουργούνται από τη μη «συμμόρφωση» ενός πλοίου στις διεθνείς νομοθεσίες.

Αναλύονται, επίσης, οι πολύπλοκες και μερικές φορές δύστροπες σχέσεις μεταξύ νηολογίων και νηογνωμόνων, όπως επίσης και οι ρόλοι του πλοιάρχου και του νομικού συμβούλου που οφείλουν σήμερα να αντιμετωπίσουν την οποιαδήποτε δυσάρεστη έκφραση με γνώση και σύγχρονη, τακτική εκπαίδευση.

ΟΙ ΣΤΟΙΧΕΙΟΙ ΣΤΟ
ΘΕΣΗ
State
rol

>>> Συνέντευξη του Richard W.J. Schiferli

General Secretary
Paris MOU
on Port State Control



Το μέλλον του Paris MOU

Οι πρόσφατες αλλαγές στις επιθεωρήσεις πλοίων αλλά και η αποφασιστικότητα του PSC Committee να διαδραματίσει έναν πιο ισχυρό ρόλο στη θεμελίωση αποφασιστικών μέτρων, που θα εξαλείψουν τα «υποβαθμισμένα» πλοία από τα λιμάνια της Ευρώπης, αναλύονται στις απαντήσεις του γ.γ. του Paris MOU, Richard Schiferli. Με ιδιαίτερα καυστικό τόνο, ο γ.γ. επικρίνει τους πλοιοκτήτες που επιλέγουν σημαίες με χαμηλές... αποδόσεις και υποστηρίζει ότι σε λίγα χρόνια η παγκόσμια ναυτιλία θα αλλάξει υποχρεωτικά πλεύση, με δεσμευτικό γνώμονα την ασφάλεια και την προστασία των θαλασσών.

Πόσο αποτελεσματικό κρίνετε το σημερινό σύστημα MOU στον περιορισμό των υποβαθμισμένων πλοίων; Ποιοι ήταν οι κύριοι λόγοι για τις νέες αλλαγές που θα υιοθετηθούν το 2003;

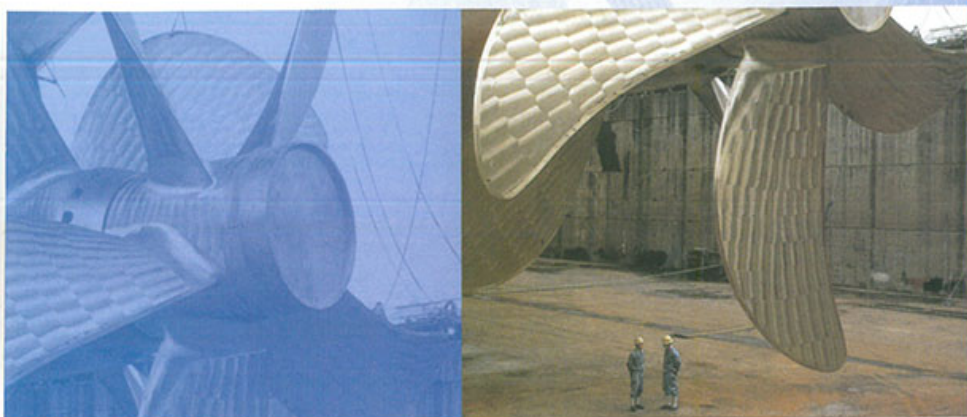
Από το 1982 το Μνημόνιο των Παρισίων έχει βελτιώσει την αποτελεσματικότητα του αγώνα κατά των υποβαθμισμένων πλοίων. Η διαφάνεια των παρεχόμενων πληροφοριών έχει συντελέσει πάρα πολύ προς αυτή την κατεύθυνση. Εδώ και αρκετά χρόνια, σημαίες και διεθνείς νηογνώμονες καταγράφονται ως προς την απόδοσή τους, ενώ ταυτόχρονα λεπτομερείς πληροφορίες για επιθεωρήσεις δημοσιεύονται στην ιστοσελίδα (www.parismou.org). Με τις νέες προσαρμογές του 2002, οι οποίες θα ισχύουν από τις 22 Ιουλίου 2003, προστέθηκαν τρία σημαντικά στοιχεία για την αύξηση της αποτελεσματικότητας:

- Πιο επιλεκτικές διαδικασίες.
- Περισσότερες και πιο λεπτομερείς επιθεωρήσεις (εκτεταμένες επιθεωρήσεις) και
- Πιο αποτελεσματικά μέτρα ενάντια στην ύπαρξη υποβαθμισμένων πλοίων, συμπεριλαμβάνοντας την απαγόρευση απόπλου έπειτα από πολλαπλές κρατήσεις.

Ποιες είναι οι σκέψεις σας και οι αντιδράσεις σας στις πρόσφατες στατιστικές για το 2002; Τι θα προτείνετε στους πλοιοκτήτες, οι οποίοι συνεχίζουν να συνεργάζονται με νηολόγια που κατατάσσονται στη μαύρη λίστα; Παρόλο που μερικοί σημαντικοί πλοιοκτήτες διαχειρίζονται ή εκμεταλλεύονται πλοία με σημαίες που βρίσκονται στη μαύρη λίστα του MOU των Παρισίων, ο μέσος όρος απόδοσης των πλοίων αυτών είναι πολύ χαμηλός. Επομένως, θα πρέπει να υποστούν συχνούς ελέγχους και κατά συνέπεια περισσότερες πιθανότητες για αποκλεισμό από κάποια συγκεκριμένη περιοχή. Οι οικονομικές επιπτώσεις τέτοιων μέτρων μπορεί να δελεάσουν τους πλοιοκτήτες ώστε να προτιμήσουν μια σημαία που βρίσκεται στη λευκή λίστα.

Μερικά νηολόγια συχνά -αν όχι συνέχεια- εμφανίζονται στη μαύρη λίστα. Πιστεύετε ότι υπάρχουν ακόμα ελπίδες και προοπτικές για μερικά νηολόγια να βελτιώσουν τις απογοητευτικές επιδόσεις τους;

Πιστεύω ότι μερικές σημαίες στη μαύρη λίστα μας λαμβάνουν θετικά μέτρα για να βελτιώσουν την απόδοσή τους. Αυτό διαφαίνεται όταν αυτές οι σημαίες επανατοποθετούνται στη μαύρη λίστα και μετακινούνται σιγά-σιγά



στην γκρίζα λίστα. Άλλες σημαίες, δυστυχώς, δεν παίρνουν καθόλου μέτρα.

Ωστόσο, με δεδομένη την ύπαρξη των νέων μέτρων, τα πλοία τους πιθανότατα να «μεταπηδήσουν» σε άλλα νηολόγια. Ίσως απλώς να σβήσουν ως νηολόγια ή τα πλοία τους να ανακαλύψουν άλλες περιοχές για εμπορική εκμετάλλευση.

Ποια μέτρα σκοπεύει να εισαγάγει το MOU για να εστιάσει σε πλοία υψηλού κινδύνου;

Τα πλοία υψηλού κινδύνου υπόκεινται σε εκτεταμένες επιθεωρήσεις κάθε 12 μήνες. Επίσης, κάποιο πλοίο με target factor πάνω από 50 θα υπόκειται σε υποχρεωτικές επιθεωρήσεις.

Σύμφωνα με πρόσφατες στατιστικές μελέτες, ποιοι είναι οι πιο συχνόι λόγοι για κρατήσεις πλοίων;

Ακόμα και σήμερα, οι πιο συχνές ατέλειες σχετίζονται με την ασφάλεια (safety). Μια τάση που προκαλεί ανησυχία είναι η αύξηση των ατελειών στη λειτουργία των πλοίων, όπου σε πολλές περιπτώσεις το πλήρωμα δεν έχει τη δυνατότητα να ανταποκριθεί επαρκώς σε επείγουσες καταστάσεις. Οι ενδείξεις δείχνουν ότι τα συστήματα διαχείρισης της ασφαλείας σε πολλά πλοία δεν δουλεύουν όπως θα έπρεπε.

Έπειτα από πρόσφατες στατιστικές μελέτες του MOU, φαίνεται ότι την επόμενη χρονιά μερικά κράτη με νηολόγια που παρουσιάζουν χαμηλή απόδοση, θα προσχωρήσουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ανησυχείτε καθόλου για το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε θέματα ποιότητας;

Οι πιο πολλές από αυτές τις σημαίες βρίσκονται στη διαδικασία να γίνουν μέλη του MOU. Αρκετά κράτη έχουν κάνει σημαντικά βήματα για να βελτιώσουν τις επιδόσεις τους. Κάποια άλλα έχουν ακόμη πολλή δουλειά μπροστά τους. Το Committee του MOU θα παρακολουθεί από κοντά τις εξελίξεις. Τα υποψήφια νέα μέλη πρέπει να πλη-

ρούν τα κριτήρια του Παραρτήματος 6 του MOU, έτσι ώστε να γίνουν αποδεκτά ως μέλη και η ψηφοφορία για την ένταξή τους πρέπει να ομόφωνη.

Ποιες πολιτικές έχουν εφαρμοσθεί έτσι ώστε να προστατευτεί η διαφάνεια των πληροφοριών σε σχέση με τα πλοία υπό κράτηση;

Όλα τα πλοία υπό κράτηση θα δημοσιεύονται στην ιστοσελίδα μας στο «μηνιαίο κατάλογο κρατήσεων» και σε μια βάση δεδομένων στο Διαδίκτυο.

Υπάρχει περίπτωση η νέα διεθνής νομοθετική ρύθμιση για την ασφάλεια να βελτιώσει τα στάνταρ ασφαλείας στα πλοία και στα νηολόγια;

Αναμένεται πως η νέα νομοθετική ρύθμιση για την ασφάλεια θα έχει επίσης θετικά αποτελέσματα στις προδιαγραφές ασφαλείας. Όπως με τόσες άλλες νέες απαιτήσεις, θα πρέπει να περιμένουμε μέχρι τον Ιούλιο του 2004 για να δούμε τα αποτελέσματα. Το Port State Control θα διαδραματίσει ένα σημαντικό ρόλο.

Ποιες πρωτοβουλίες έχετε προωθήσει έτσι ώστε να προαχθεί μια κοινή πολιτική εναρμόνισης για τα κριτήρια PSC σε όλα τα κράτη-μέλη;

Η εκπαίδευση και η εναρμόνιση αποτελούσαν πάντα σημαντικά θέματα για το Μνημόνιο των Παρισίων.

Επιπροσθέτως, στα συχνά σεμινάρια PSC (δύο φορές το χρόνο) έχουμε πρόσφατα εισαγάγει (αρχές του 2002) ένα νέο εκπαιδευτικό κύκλο με την ονομασία «Άρτια και Εξειδικευμένη Εκπαίδευση».

Αυτό θα προσφέρει στους αξιωματικούς PSC ένα υψηλότερο επίπεδο εξειδίκευσης και θα βελτιώσει ακόμη περισσότερο την εναρμόνιση. Η εκπαίδευση θα ολοκληρώνεται με εξετάσεις.

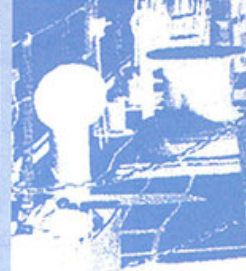
Επίσης παρέχουμε στους PSCOs οδηγίες PSC, οι οποίες προσφέρουν λεπτομερή καθοδήγηση για την αντιμετώπιση συγκεκριμένων καταστάσεων και τα μέτρα ελέγχου τα οποία είναι απαραίτητα να ληφθούν.

>>> Του Ευάγγελου Κούζιλου

Προέδρου Πανελλήνιας Ένωσης Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ)

Πλοίαρχος και Port State Control:

Ο ικανότερος πλοίαρχος
δεν μπορεί να αλλάξει
την κακή εικόνα του πλοίου



Στην παγκοσμιοποιημένη ναυτιλία, στο φιλελευθεροποιημένο εμπόριο και στις παγκοσμιοποιημένες αγορές, μέρα με τη μέρα, οι απαιτήσεις των κρατών, για καλύτερο περιβάλλον, για μεγαλύτερη ασφάλεια, για καλύτερη ποιότητα ζωής, γίνονται όλο και περισσότερες, όλο και μεγαλύτερες, όλο και πιο αυστηρές.

Όλα λοιπόν τα κράτη, προς επίτευξιν αυτού του σκοπού, αυτού του στόχου, έχουν διαμορφώσει και εφαρμόζουν με κοινή δέσμευση και αποδοχή ένα σύστημα ελέγχου και επιθεωρήσεων σ' όλα τα λιμάνια του κόσμου, γνωστό σαν Port State Control.

Πάνω σ' αυτό το πλαίσιο, η Ελλάδα, ως μεγάλο ναυτικό κράτος, με μεγάλη ναυτική παράδοση και με σεβασμό πάντα στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, στην προστασία του θαλάσσιου και όχι μόνον περιβάλλοντος, στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα πλοία, έχει κυρώσει και εφαρμόζει όλες τις διεθνείς συμβάσεις και τους κώδικες του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (IMO), του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (ILO) και όλες τις οδηγίες και τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όταν μάλιστα το 1982 υπεγράφη το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων - Memorandum of Understanding, το γνωστό σε όλους μας MOU, η Ελλάδα ήταν μεταξύ των 14 πρώτων κρατών που το υπέγραψαν. Και είναι γνωστό σ' όλους μας ότι το Paris MOU είναι το πρώτο και το πλέον γνωστό μνημόνιο που αναφέρεται σε επιθεωρήσεις και ελέγχους πλοίων στα λιμάνια.

Ξέχωρα όμως από νόμους, κανονισμούς ή απαιτήσεις,

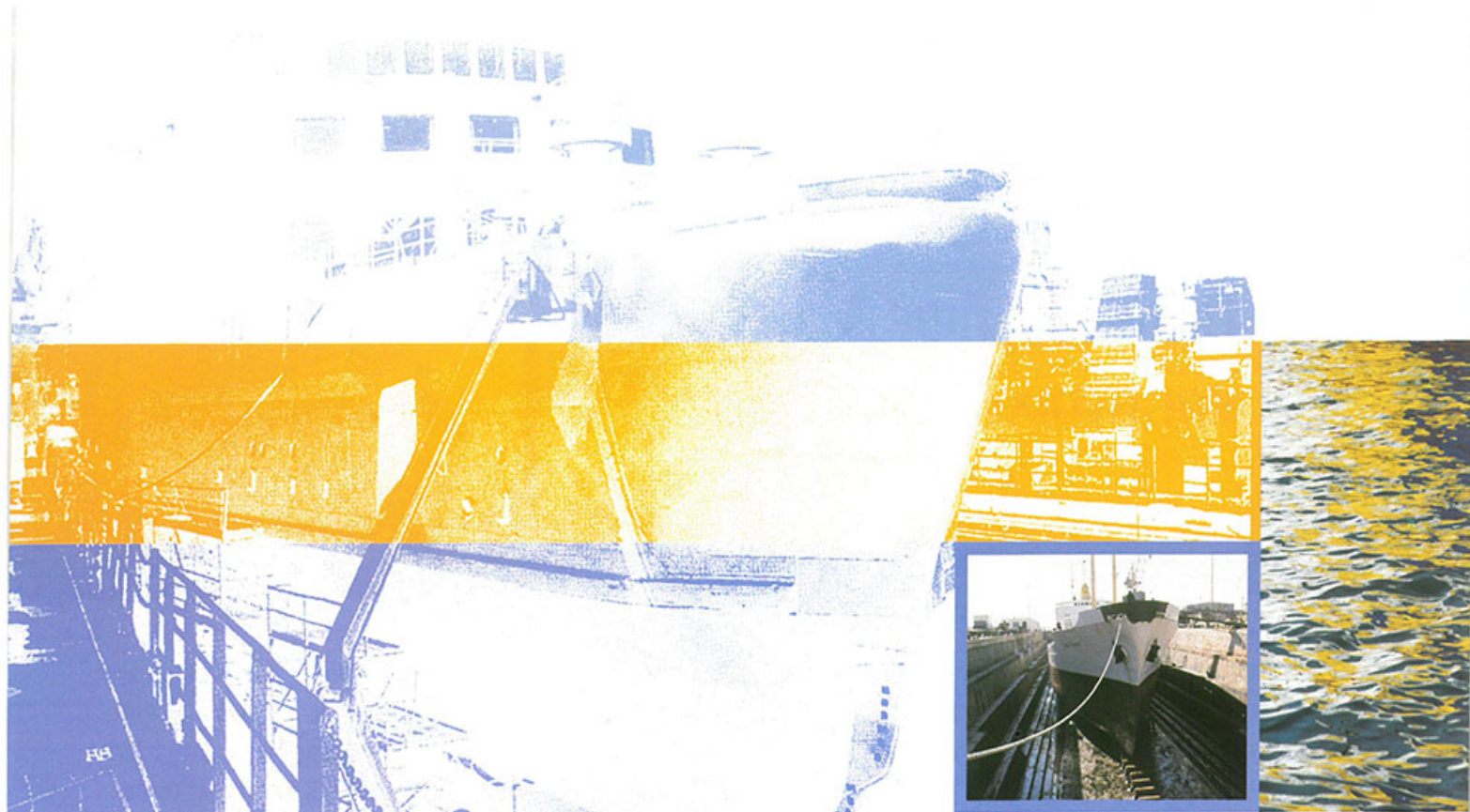
εθνικούς - διεθνείς και οδηγίες, αυτό που πρέπει ο πλοίαρχος πάντα να έχει στο νου του είναι ότι: ανά πάσα στιγμή το πλοίο και το πλήρωμά του πρέπει να είναι σε τέτοια κατάσταση και θέση, που να εξυπηρετεί αυτούς τους κανονισμούς, νόμους και οδηγίες.

Να είναι το πλοίο του, από άποψη λειτουργικότητας, σε τέτοια κατάσταση, που να ικανοποιεί και τον πλέον απαιτητικό επιθεωρητή, ακόμη και τον πλέον «παράξενο». Διότι μην αμφιβάλλετε, υπάρχουν και τέτοιοι που κατά καιρούς έχουν δημιουργήσει αρκετά προβλήματα, αρκετές καθυστερήσεις, αρκετά υψηλά έξοδα. Είναι κατανοητό εδώ, ότι δεν θέλω να προτάξω την εξαίρεση έναντι του κανόνα. Και ο κανόνας είναι αυτό που μας ενδιαφέρει.

Θέματα που αφορούν την ασφάλεια, τη ρύπανση, την υγιεινή, είναι από τους πρώτους στόχους. Η καλή εμφάνιση του πλοίου, η «νοικοκυροσύνη», η προθυμία και η ευγένεια πάντα προδιαθέτουν θετικά τον οποιονδήποτε επιθεωρητή.

Ο βαθμός συνεργασίας μαζί του πρέπει να είναι άριστος και είναι απαραίτητο να συνοδεύεται πάντα από αξιωματικό ικανό να του απαντήσει ή να δείξει ό,τι του ζητηθεί, στο πλαίσιο βεβαίως της επιθεωρήσεως. Δικαιολογίες, δυστροπίες ή ό,τι άλλο, σίγουρα, έχουν αρνητικά αποτελέσματα. Εδώ θα έλεγα ότι φρονιμότερο θα ήταν ο πλοίαρχος να είναι παρών και να έχει αυτός όλο το πρόσταγμα, εφ' όσον το επιτρέπουν οι συνθήκες (operation) του πλοίου.

Περιπτώσεις που σε κάθε ερώτηση ή έλεγχο θα πρέ-



πει να καλείται ο πλοίαρχος, σίγουρα διασφαλίζουν προβλήματα.

Οι αξιωματικοί και το πλήρωμα να είναι ενήμεροι των πολιτικών της εταιρείας (ISM - ISO) και των διαδικασιών, όπως αυτές ορίζονται στο Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης και Διασφάλισης Ποιότητας, στο μέτρο των αρμοδιοτήτων του καθ' ενός ξεχωριστά, φυσικά.

Και αυτό είναι ευθύνη του πλοιάρχου για να το διασφαλίσει, επιβάλλοντας τη σωστή και τακτική εκπαίδευση, όπως αυτή ορίζεται, τόσο από το πρόγραμμα εκπαίδευσης και γυμνασίων της εταιρείας όσο και από τους κανονισμούς.

Ένα καλό και δυνατό όπλο είναι η διαρκής και σχολαστική εκπαίδευση του πληρώματος μέσα στο πλοίο, σαν συνέχεια αυτής που ο ναυτικός έχει από τα διάφορα σχολεία, ειδικά ή μη, στη στεριά.

Κακά τα ψέματα, όμως, αυτό που είναι ο καθοριστικός παράγοντας και καθορίζει τα αποτελέσματα της επιθεώρησης από το Port State Control, είναι τούτο το πλοίο. Ούτε ο καλύτερος πλοίαρχος ούτε το καλύτερο και πλέον πεπειραμένο πλήρωμα είναι σε θέση μέσα σε λίγο χρονικό διάστημα να αλλάξει την ενδεχομένως κακή εικόνα του πλοίου. Γι' αυτό, η συντήρηση, η επισκευή ή οτιδήποτε άλλο, επιμένουμε, πρέπει να είναι συνεχές και ασταμάτητο, σύμφωνα πάντα με τους κανόνες της ναυτικής τέχνης, τις οδηγίες των κατασκευαστών και τις απαιτήσεις των αρχών και των κανονισμών. Εάν αυτό συμβαίνει με τη βοήθεια και τη συμβολή και των ανθρώπων της στεριάς (της εταιρείας δηλαδή),

τότε διασφαλίζεται κατά τον καλύτερο τρόπο η σωστή λειτουργία, η σωστή επάνδρωση, τα σωστά performance του πλοίου και η κάθε επιθεώρηση, το κάθε Port State αντιμετωπίζεται πάντα με επιτυχία.

Εδώ, λοιπόν, η ευθύνη του πλοιάρχου είναι να φρονίζει, να εντοπίζει το πρόβλημα, τις ανάγκες, τις αδυναμίες κ.τ.λ. και να ζητάει από την εταιρεία, ή τα απαραίτητα υλικά και εφόδια ή την οποιανδήποτε βοήθεια. Το να προσπαθήσει να κρύψει κάτι «φοβούμενος» δεν ξέρω κι εγώ τι, είναι λάθος. Σίγουρα αργά ή γρήγορα θα βγει στην επιφάνεια και τότε η «ζημιά» θα είναι πολύ μεγαλύτερη.

Συμπερασματικά, καθ' όσον δεν μπορούμε και διαφορετικά, οι έλεγχοι από το Port State Control είναι απόλυτα συνδεδεμένοι και με τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης όπου στο Element 5 ρητά καθορίζονται οι ευθύνες και αρμοδιότητες του πλοιάρχου, οι οποίες είναι:

- Η υλοποίηση της πολιτικής της κάθε εταιρείας για θέματα ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.
- Η ενεργοποίηση του πληρώματος για την τήρηση της πολιτικής αυτής.
- Η έκδοση κατάλληλων οδηγιών και διαταγών με σαφή και απλό τρόπο.
- Η διασφάλιση ότι οι απαιτήσεις του Σχεδίου Ασφαλούς Διαχείρισης (ΣΑΔ) τηρούνται.
- Η αναθεώρηση του ΣΑΔ και η υποβολή αναφορών των ελλείψεων στους αρμοδίους - υπευθύνους της εταιρείας στην Ξηρά (εξουσιοδοτημένο πρόσωπο).

Προκαταλήψεις και ανοιχτά νηολόγια

> > >

Συνέντευξη του C. D. Sawyer

Principal Registrar Ship Registry Barbados Maritime



Οι θέσεις και προτάσεις των διεθνών νηολογίων ως προς τη σωστή αντιμετώπιση του Port State Control αντιμετωπίζεται πάντα με ενδιαφέρον. Στη συνέντευξη του στα «Ν.Χ.» ο κ. Sawyer, εκπροσωπώντας την Barbados Maritime, αναφέρεται στη χρησιμότητα του διεθνούς μνημονίου, ενώ επισημαίνει τις καθημερινές ελλείψεις ή υπερβολές που επιβάλλεται να εντοπισθούν από τους υπεύθυνους με σκοπό την άμεση βελτίωσή τους.

Θεωρείτε ότι τα «ανοιχτά» νηολόγια βρίσκονται διαρκώς στο στόχαστρο των επιθεωρήσεων των επιθεωρητών του Port State Control;

Το Port State Control (PSC) αποτελεί μια μετρήσιμη πηγή και επομένως πρέπει να αντιμετωπισθεί με έναν αποτελεσματικό τρόπο από πλευράς κόστους. Εάν τα δεδομένα υποδηλώνουν ότι ένα υψηλό ποσοστό υποβαθμισμένων πλοίων εμφανίζεται σε κάποιο συγκεκριμένο νηολόγιο, τότε πρέπει να γίνει κατανοητό ότι πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε αυτό το νηολόγιο εξακολουθούν να βρίσκονται στο στόχαστρο.

Ωστόσο, κατά την εφαρμογή αυτής της οδηγίας θα πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν μας ότι εμφανίζονται μεγάλες διαφοροποιήσεις σε θέματα ποιότητας για τα ανοιχτά και κλειστά νηολόγια. Όταν γίνεται η σύγκριση μεταξύ των ανοιχτών και κλειστών νηολογίων οι διαφορές δεν είναι πάντα οι αναμενόμενες.

Αυτό που θα πρέπει να αποφευχθεί είναι η τάση να μπαίνουν στο στόχαστρο τα ανοιχτά νηολόγια για λόγους προσωπικών προκαταλήψεων.

Ποια θα ήταν η συμβουλή σας προς έναν πλοιοκτήτη που επιλέγει να συναλλάσσεται με νηολόγια τα οποία εμφανίζουν αρνητικές επιδόσεις κατά τις επιθεωρήσεις του PSC;

Ένας ιδιοκτήτης ο οποίος επιλέγει μια σημαία με ασθενές ιστορικό PSC πρέπει να συνειδητοποιήσει ότι το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό και με κάποιους άλλους παράγοντες, οδηγεί σε πιο συχνούς ελέγχους του πλοίου. Εάν υποθέσουμε ότι ο ιδιοκτήτης έχει γνώση του συγκεκριμένου

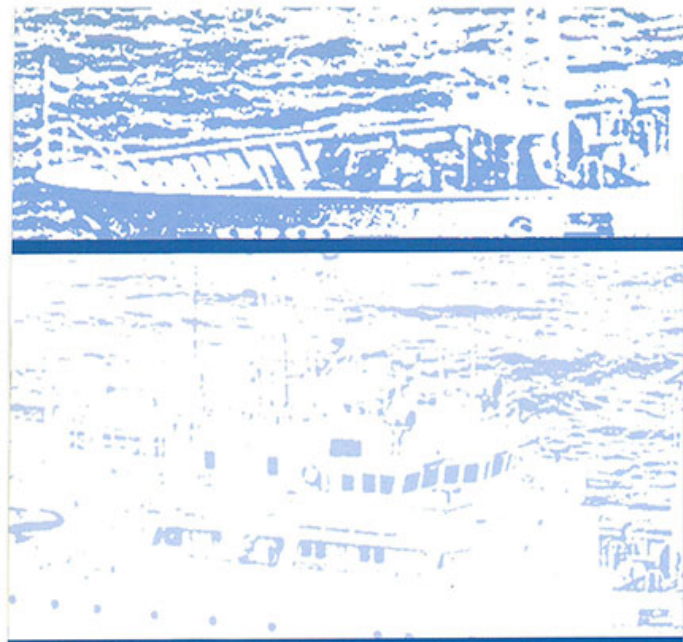
κριμένου γεγονότος και είναι σίγουρος για το πλοίο του, οι επιπτώσεις της αξιολόγησης της σημαίας από το PSC θα περιορισθούν σε πιθανή παρακώλυση και παρενόχληση της λειτουργίας του πλοίου κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων.

Ποιες δυσκολίες έχετε αντιμετωπίσει ως προς τη διατήρηση της αξιοπιστίας και της ποιότητας του νηολογίου σας;

Η Barbados Maritime έχει προχωρήσει σε έναν αριθμό ενεργειών, έχοντας ως μοναδικό σκοπό τη μείωση της έλλειψης αξιοπιστίας που προκύπτει μεταξύ της διαχείρισης της σημαίας και των συνθηκών που υπάρχουν πάνω στα πλοία:

- Αυξημένες απαιτήσεις στον τρόπο που θα γίνονται οι αναφορές από τους διεθνείς νηογνώμονες.
- Αναβαθμισμένες ετήσιες επιθεωρήσεις πλοίων.
- Εισαγωγή του προγράμματος παρακολούθησης ασφάλειας ως υποχρεωτικού για πλοία που ελέγχονται από το PSC.
- Ανασκόπηση όλων των βιογραφικών σημειωμάτων των επιθεωρητών πλοίων.
- Εισαγωγή των Ετήσιων Αναφορών Παρουσίασης των Συνθηκών προς πλοιοκτήτες.

Από τα παραπάνω τα δυο πιο δύσκολα ζητήματα προς εφαρμογή είναι η προώθηση από τους εξουσιοδοτημένους νηογνώμονες των περιοδικών αναφορών που σχετίζονται με τα πιστοποιητικά κατάστασης των πλοίων - οι οποίες εκδίδονται εκ μέρους του BM- και η ανασκόπηση των βιογραφικών των 250 επιθεωρητών πλοίων.



Γενικό σχόλιο

Το ΒΜ υποστηρίζει σθεναρά την άποψη ότι οι δύο πιο σημαντικοί παράγοντες για την ασφάλεια των πλοίων κατά τη διάρκεια των 10 τελευταίων ετών είναι τα Port State Control MOU's και ο κώδικας ISM. Ενώ και τα δυο παρουσίασαν κάποια πρόβλημα σε σχέση με τη γενικότερη έλλειψη εκπαίδευσης από τους επιθεωρητές και ελεγκτές πλοίων, στα πιο πολλά μέρη του κόσμου αυτό το πρόβλημα έχει αντιμετωπισθεί.

Ωστόσο, υπάρχουν και άλλα ζητήματα που χρειάζεται προσεκτική αντιμετώπιση.

PSC

Ο λόγος για την ύπαρξη πιστοποίησης είναι να παρέχεται άμεση πληροφόρηση για τη συμμόρφωση ενός πλοίου στις προδιαγραφές, χωρίς να υπάρχει ανάγκη εκτέλεσης κανονικής επιθεώρησης.

Προκύπτει ότι η έλλειψη ενός πιστοποιητικού πάνω σε ένα πλοίο οδηγεί απλώς στην απουσία αυτής της άμεσης πληροφόρησης.

Είναι επομένως ανησυχητικό ότι οι επιθεωρητές του PSC συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν την απουσία ή τη λάθος σφράγιση ενός πιστοποιητικού με την ίδια αυστηρότητα που θα έδειχναν σε ένα πλοίο χωρίς σωσίβια λέμβο, με αποτέλεσμα την κράτηση του πλοίου.

Εφόσον η ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος και του φορτίου δεν διακυβεύεται από αυτού του είδους διαχειριστικές παραλείψεις, πιστεύουμε ότι η κατάταξη τέτοιων ατελειών στην κατηγορία των προβλημάτων προς αντιμετώπιση πριν από τον απόπλου είναι πιο σωστή.

Μια τόσο περιορισμένη ανταπόκριση δεν θα έδινε μόνο τη δυνατότητα στα πλοία να αντιμετωπίζουν ατέλειες χωρίς την άσκοπη κράτησή τους, αλλά θα επέ-

τρεπε και την ακριβέστερη καταγραφή στα αρχεία κράτησης πλοίων με στόχο την παράθεση πλοίων που έχουν ελλείψεις σε υλικά τα οποία έχουν επίπτωση στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας.

Με αυτόν τον τρόπο θα ήταν ξεκάθαρο ότι πλοία που εμφανίζονται σε τέτοιες λίστες ανήκουν σίγουρα στην κατηγορία των υποβαθμισμένων.

ISM

Φαίνεται πως η πλειονότητα των πιστοποιήσεων του ISM εκτελείται από επιθεωρητές νηογνωμόνων ή πρώην επιθεωρητές, με αποτέλεσμα ο έλεγχος να εκτελείται υπό τη μορφή λίστας με προκαθορισμένα σημεία αξιολόγησης.

Η υπαρκτή διαφορά μεταξύ μιας απλής αξιολόγησης και ενός ολοκληρωμένου ελέγχου δεν εκτιμάται πλέον όπως θα έπρεπε.

Ένα πιστοποιητικό αξιολόγησης μπορεί να εκδοθεί μόνον εάν όλα τα τμήματα του αντικειμένου έχουν ληφθεί υπ' όψιν.

Επομένως, όσο το εύρος του αντικειμένου μεγαλώνει και νέοι, λιγότερο έμπειροι ελεγκτές αντικαθιστούν παλαιότερους, τόσο οι λίστες με σημεία αξιολόγησης αποτελούν συνηθισμένη τακτική πλέον.

Από την άλλη, οι έλεγχοι είναι ένα διαφορετικό ζήτημα γιατί αποτελούν μια επαλήθευση συστημάτων, τα οποία δεν έχουν σκοπό τον εξονυχιστικό έλεγχο όλων των ζητημάτων όσο μια στιγμιαία αξιολόγηση της διαχείρισης μιας εταιρείας.

Αναγνωρίζεται πια πως η προσέγγιση της λίστας αξιολόγησης έχει προκύψει από το γεγονός ότι οι ελεγκτές του ISM πλέον τσεκάρουν κουτάκια κατά τη διάρκεια των ελέγχων αντί να εκτελούν ελεύθερους και διεισδυτικούς ελέγχους, όπως απαιτείται κανονικά από τη διαδικασία ελέγχου της ασφάλειας των πλοίων.



>> Του Αλέξανδρου Μ. Γουλιέλμου

Καθηγητή Πανεπιστημίου Πειραιώς,
τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών
και πρώην γ.γ. ΥΕΝ

Δομικές αλλαγές στην πολυεθνικότητα του ελληνικής πλοιοκτησίας πλοίου;

Οι Έλληνες εφοπλιστές προπολεμικά και μεταπολεμικά διάλεξαν μια περίπου κύρια πεντάδα σημαίων -εκτός της ελληνικής- για να έχουν στα πλοία τους, στη νοοτροπία και στο σωστό δόγμα: «Η ναυτιλία είναι ελληνική, αλλά οι ευκαιρίες είναι παγκόσμιες».

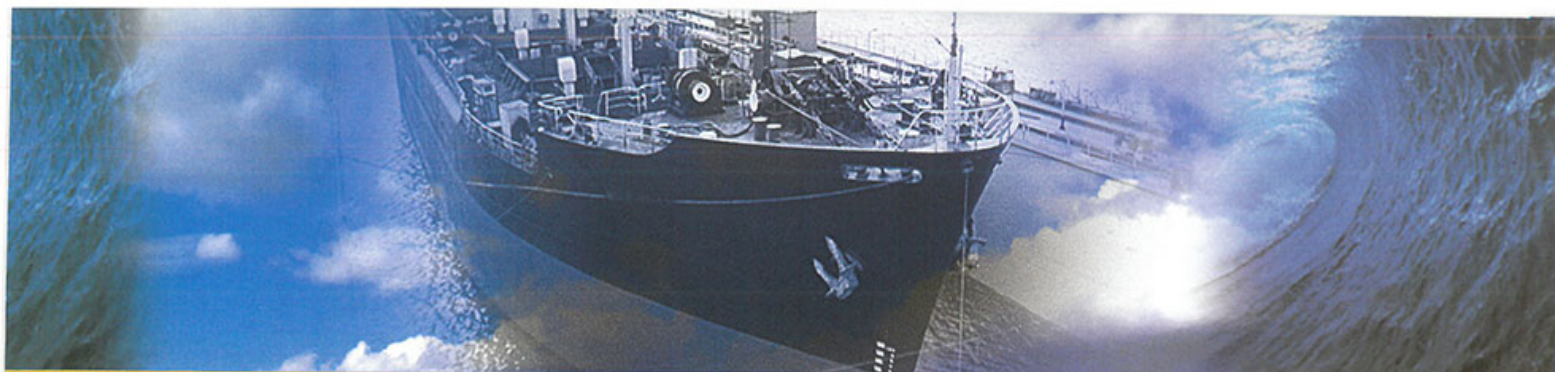
Σε αυτή την πορεία, που αφορμή έδωσε το επεισόδιο Ωνάση - προξενικού λιμεναρχείου και η υποδομή που είχαν ετοιμάσει οι Αμερικανοί από το 1920 με τη σημαία χώρας που ήλεγχαν, η ελληνική πλοιοκτησία μετέβαλε κατά καιρούς το ποσοστό της χωρητικότητας στην ελληνική και στις άλλες σημαίες σημαντικά, από 80% μέχρι και 20%, ανάλογα με μια δέσμη παραγόντων (φορολογικών, στενών ελέγχων της σημαίας, διεθνών πολιτικών συγκυριών, δράση της ΔΟΜ, νομικών και οικονομικών). Το καταπληκτικό είναι η σταθερότητα «χρήσης» των άλλων σημαίων (Κύπρου, Μάλτας, Παναμά και Λιβερίας) καθ' όλη την περίοδο ύπαρξης της ελληνικής ναυτιλίας (Κύπρος και Μάλτα είναι «νεότερες» σημαίες). Και ενώ κανείς επιστήμων δεν θεμελίωσε τη σχέση ωφέλειας «ελληνικής σημαίας» και «ελληνικής οικονομίας», σε μια στατιστική έρευνα, το ΥΕΝ δεν πείθεται από το 1981 ώστε να θέσει το θέμα «γοήτρου» της ελληνικής ναυτιλίας πάνω από «πολιτικά» κριτήρια. Στην ουσία δεν υπάρχει μια μακροχρόνια στρατηγική για την εμπορική ναυτιλία όπως θα έπρεπε. Και το αξιοπερίεργο είναι ότι, ενώ όλες οι άλλες σημαίες πλην της ελληνικής είναι σημαντικά «φθηνότερες» (λ.χ. η φορολογία είναι κάτι μεταξύ \$5.000-\$7.500

το χρόνο σε Μάλτα, Λιβερία, Παναμά και Κύπρο, ενώ στην ελληνική σημαία υπερβαίνει τις \$45.000 το χρόνο για ένα και το αυτό πλοίο 30.000 κοχ), υπάρχει ένα ποσοστό αριθμού πλοίων (28%, Μάιος 2003) και χωρητικότητας (κοχ ή τνβ) που προτιμούν την ελληνική σημαία. Άρα, υπάρχουν ακόμη Έλληνες πατριώτες όπου το οικονομικό κίνητρο είναι ασθενέστερο του πατριωτικού!

Η δύναμη των νηολογίων (2003)

Μιλήσαμε πιο πάνω για σταθερότητα των διαφόρων σημαίων όπως αυτή διαπιστώνεται από τα μερίδια χωρητικότητας, αλλά είναι έτσι τα πράγματα; Ο πιο κάτω πίνακας δίνει μια συγκριτική εικόνα μεταξύ 1993 και 2003 σε τνβ.

Όπως δείχνει ο συγκριτικός πίνακας μιας δεκαετίας, η ελληνική σημαία, να μεν έχει το μεγαλύτερο ποσοστό από όλες τις σημαίες, αλλά έχασε σημαντικά το μερίδιό της κατά σχεδόν 13% μονάδες. Η Λιβερία έχασε και αυτή 3 μονάδες. Χαμένη βγήκε από την είσοδο στην Ε.Ε. και η Κύπρος, η οποία έχασε 5 και πλέον μονάδες! Η πρωταθλήτρια όμως είναι η Μάλτα - κατάφερε να κερδίσει περίπου 10 μονάδες και είναι στην πρώτη θέση από



**Πίνακας 1: Πέντε κύρια νηολόγια
ελληνικής χωρητικότητας: 1993, 2003.**

Χώρες	TNB	% στο σύνολο
	1993 2003	1993 2003
Κύπρος	20,499,247 24,698,749	19,72 14,39
Ελλάς	47,318,585 56,404,506	45,52 32,87
Λιβερία	10,838,842 12,773,345	10,43 7,44
Μάλτα	8,236,582 30,040,584	7,92 17,51
Παναμάς	7,725,743 21,370,088 94,618,999 145,287,272	7,43 12,45 91,02 84,67
Λοιπές	9,339,105 26,306,215	8,98 15,33
Σύνολο	103,958,104 171,593,487	100 100

Πηγή: Υπολογισμοί Γουλιέλμος 2003 από στοιχεία ΕΕΝΕ. Πλοία 1.000 κοκ και άνω.

τις «Ξένιες» σημαίες! Προφανώς θα τη βλάψει και αυτή η είσοδος στην Ε.Ε. Ο Παναμάς, παλαιότατος γνώριμος, κέρδισε 5 μονάδες. Από τον πιο πάνω πίνακα προκύπτει και μια σημαντική διαρροή μακριά από την «παραδοσιακή» πεντάδα με 15,33%.

Η Κύπρος προφανώς θα απολέσει τη σχετική εύνοια της ελληνικής πλοιοκτησίας υπέρ νηολογίων που «ανεβαίνουν», όπως τα Νησιά του Μάρσαλ, οι Μπαχάμες και ο Άγιος Βικέντιος & Γρεναδίνες (σήμερα αυτές οι τρεις σημαίες έχουν 21 εκατ. τνβ). Οι σημαίες αυτές τριπλασίασαν τη χωρητικότητά τους από 7,48 εκατ. τνβ το 1993 σε 21 εκατ. το 2003. Το μέλλον επομένως είναι μακριά από τα νηολόγια της Ε.Ε.; Σημαντική φυσικά είναι η άνοδος της ελληνικής πλοιοκτησίας στη δεκαετία. Από 104 εκατ. τνβ σε 172 εκατ., ήτοι 65,38% αύξηση με 606 περισσότερα πλοία!

Η Κύπρος πάρα ταύτα βελτιώνει την υποδομή της, όπως τον Κυπριακό Νηογνώμονα (1987), και έχει επιλέξει μια γρήγορη προσαρμογή στα ευρωπαϊκά ναυτιλιακά πρότυπα και ειδικότερα στους τομείς της ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος για τα 1.700 πλοία της από 25 εκατ. τόνους, από τους οποίους τα 15 εκατ. υποθέτω είναι ελληνικά (βλέπε Γιάννη Χρυσάφη, ΚΚ, 22/06/03). Είναι σημαντικό ότι το 75% με 80% της ναυτιλίας της Ε.Ε. κατέχουν μόνο 3 χώρες: Ελλάδα, Κύπρος και Μάλτα. Αυτή

η δύναμη δυστυχώς δεν ωφέλησε την Ελλάδα αφού οι άλλοι εταίροι είναι άναυτοι σχεδόν και απώλεσαν ήδη τη ναυτιλία τους και έχουν τώρα ποσοστά κάτω του 10% στην Ε.Ε.! «Στου κουφού την πόρτα όσο θέλεις βρόντα» ισχύει στην Ε.Ε., μέχρι που ο νυν πρόεδρος της ΕΕΕ ομιλεί για «δήμευση» Ξένης περιουσίας στην εφαρμογή των αποφάσεων για την πρόωπη «απόσυρση» των δεξαμενόπλοιων εκτός Μάρσαλ. Ανεβαίνει επίσης το «Νησί του Ανθρώπου» -1,19 εκατ. τνβ. το 2003 και μη αναφερόμενο χωριστά το 1993- διά λόγους ευνότητος. Η Ελλάδα μπορεί να κατηγορηθεί ότι δεν διέθεσε τις δυνάμεις για να έχει έναν Έλληνα επιτροπο στις μεταφορές (ενώ τα κατάφερε με τον ΙΜΟ). Το ίδιο φιλοδοξεί και η Κύπρος, να διεκδικήσει την έδρα του ευρωπαϊκού νηολογίου. Σε μια τεχνολογική Ε.Ε. οι «πατέντες» των Ελλήνων θαλασσοπόρων με το οδυσσειακό DNA, όπου χωρίς μέσα ανεδείχθησαν πρώτοι πλοιοκτήτες στον Κόσμο, είναι σοβαρά δυσνόητες! Η Ελλάδα προσέλκυσε το 28% σε κοκ των πλοίων από 501 κοκ και άνω. Από τα μεγάλα πλοία -και νεότερα- έχει το 41%, αλλά σοβαροί σχετικώς αντίπαλοι είναι ο Παναμάς, η Μάλτα, οι Μπαχάμες, τα Νησιά Μάρσαλ και η Κύπρος. Στα πολύ μικρά, αυτά που θα λέγαμε «ημι-μεσογειακά» (μέχρι 3.000 κοκ) το πρώτο μερίδιο έχει ο Άγιος Βικέντιος(!). Στα μεγαλύτερα πλοία 3.001-20.000 κοκ οι Μάλτα, Κύπρος και Παναμάς έχουν μεγαλύτερα μερίδια της Ελλάδος! Στα μεσαία πλοία, 20.001-40.000, η Ελλάδα έχει την πρώτη θέση αλλά σοβαροί αντίπαλοι είναι οι Μάλτα, Κύπρος, Παναμάς, Μπαχάμες, Λιβερία. Στην κατηγορία 40.001-80.000 η Μάλτα ανταγωνίζεται την Ελλάδα και ακολουθούν Παναμάς, Μπαχάμες, Κύπρος & Ν. Μάρσαλ καθώς και η Λιβερία. Τα στοιχεία αυτά αφορούν σε διαχειριζόμενο στόλο 31/12/2002 του νόμου 89/67 με 96,48 εκατ. κοκ (Δελτίο της Ναυτιλίας, ΝΕΕ, 5-6/2003). Επομένως, κάτω από άλλους νόμους υπάρχουν γύρω στα 7 εκατ. κοκ και αυτοί που έχουν προσελκυστεί είναι περίπου 96 εκατ. κοκ.

1. Ο γράφων επεχείρησε και έτρεξε μια παλινδρόμηση συσχετιστικότητας αριθμό πλοίων με ελληνική και Ξένη σημαία με την εισροή συναλλάγματος, η οποία έδειξε διαφορές υπέρ της ελληνικής σημαίας! Η πρόσφατη μελέτη της ΕΕΕ, που δόθηκε σε άναυτους αλλά καλούς γνώστες του αντικείμενου, τους οδήγησε σε αμφιβολίες των σχετικών συμπερασμάτων τους.

2. Ένα επιστημονικό άρθρο του γράφοντος που δημοσιεύτηκε πριν από μερικά χρόνια στο περιοδικό Διεθνές Περιοδικό Ναυτιλιακής Οικονομικής, που εκδίδεται από το Palgrave/MacMillan, ανέφερε ένα point system ναυτιλιακής πολιτικής.

Απαγόρευση απόπλου πλοίου από το Port State Control



>>> Του Γιώργου Σκορίνη

LL.M., Δικηγόρου
Δικηγορικό Γραφείο Σκορίνη

Σε όλους είναι γνωστό το καθεστώς ελέγχου των πλοίων από το κράτος του λιμένα (Port State Control).

Κρίνεται σκόπιμο, εντούτοις, να θυμίσουμε με λίγα λόγια το διεθνές νομικό και ιστορικό υπόβαθρο του Port State Control και σε ποιες περιπτώσεις επιβάλλεται η απαγόρευση απόπλου (Detention) ενός πλοίου.

Εισαγωγικά

Με τον όρο Port State Control εννοείται η επιθεώρηση και ο έλεγχος πλοίων υπό ξένη σημαία σε εθνικούς λιμένες. Η ιδέα του Port State Control ξεκίνησε εδώ και μερικές δεκαετίες υπό το πρίσμα μεγάλων ναυτικών ατυχημάτων, τα οποία κόστισαν σε ανθρώπινες ζωές ή επέφεραν τεράστιες ζημιές στο φυσικό περιβάλλον (Amoco Cadiz, Derbyshire, Braer, Exxon Valdez, Herald of Free Enterprise, Estonia, Leader L). Παραδοσιακά, ο έλεγχος της αξιοπιστίας, ασφάλειας και συμμόρφωσης των πλοίων με τις διεθνείς συμβάσεις ανήκε στα κράτη των οποίων τη σημαία έφεραν τα αντίστοιχα πλοία (Flag State Control) και στους νηογνώμονες που παρακολουθούσαν ένα πλοίο. Επειδή όμως τα κράτη της σημαίας δεν είναι πάντοτε σε θέση ή δεν έχουν τα μέσα ή τη βούληση να ελέγξουν τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους και υπό την πίεση των σοβαρότατων ναυπλιακών ατυχημάτων, άρχισαν να συνάπτονται με όλο και αυξανόμενους ρυθμούς από τη διεθνή κοινότητα και τα όργανά της (IMO, ILO, UNCTAD, UNCITRAL, CMI) διεθνείς συμβάσεις για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής, των πλοίων, της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Σε πολλές από τις διεθνείς αυτές συμβάσεις περιλήφθηκε το δικαίωμα ελέγχου των πλοίων από τα κράτη των λιμένων στους οποίους αυτά κατέπλεαν. Το Port State Control δημιουργήθηκε προκειμένου να εξακριβώνεται η συμμόρφωση των πλοίων προς τους διεθνείς κανόνες για την ασφάλεια, την αποφυγή ρυπάνσεως και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών.

Paris MOU - Port State Control

Στο πλαίσιο των προαναφερομένων διεθνών συμβάσεων, υπογράφηκε στο Παρίσι, το 1982, από τις ναυπλιακές αρχές 14 ευρωπαϊκών κρατών το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control - Paris MOU). Σήμερα τα κράτη αυτά είναι 20 (Βέλγιο, Καναδάς, Κροατία, Δανία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ισλανδία, Ιρλανδία, Ιταλία, Ολλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ομοσπονδία Ρωσικών Κρατών, Σλοβενία, Ισπανία, Σουηδία, Μεγάλη Βρετανία). Το Paris MOU δεν αποτελεί διεθνή σύμβαση αλλά μια διοικητική συμφωνία για τον τακτικό και συστηματικό έλεγχο πλοίων από ένα σύνολο κρατών τα οποία είναι συμβαλλόμενα στις σχετικές διεθνείς συμβάσεις. Να σημειωθεί ότι σε έλεγχο υποβάλλονται όλα τα πλοία ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν ή του εάν το κράτος της σημαίας είναι συμβαλλόμενο στις διεθνείς συμβάσεις. Το Paris MOU ήταν η πρώτη περιφερειακή συμφωνία του είδους, την οποία ακολούθησαν άλλες 7 συμφωνίες αντίστοιχου περιεχομένου, υπό τις οποίες καλύπτονται σχεδόν όλες οι θαλάσσιες περιοχές του πλανήτη.

Επί πλέον, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως εκδόθηκε από το Συμβούλιο η ο-



δηγία 95/21, η οποία είναι σύμφωνη με τις αρχές του Paris MOU, και ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο με το Προεδρικό Διάταγμα 88/97 για την «Επιβολή των διεθνών προτύπων στα πλοία που χρησιμοποιούν κοινοτικούς λιμένες ή πλέουν στα ύδατα δικαιοδοσίας της Ελλάδας και έχουν σχέση με την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα) σύμφωνα με την οδηγία 95/21/EK του Συμβουλίου της 19ης Ιουνίου 1995».

Διαδικασίες του Port State Control

Σύμφωνα με το Paris MOU αλλά και με την οδηγία 95/21, οι αρμόδιες αρχές δεσμεύονται να διεξαγάγουν κατά μέσον όρο ένα συνολικό αριθμό επιθεωρήσεων που να αντιστοιχεί στο 25% των καταπλεόντων πλοίων. Στην Ελλάδα, αρμόδιες για τη διενέργεια των επιθεωρήσεων είναι η Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων και οι λιμενικές αρχές που ορίζονται από το ΥΕΝ. Για την επιλογή των πλοίων προς επιθεώρηση χρησιμοποιούνται συγκεκριμένα κριτήρια, τα οποία συνηγορολογιζόμενα αποδίδουν ένα «συνολικό παράγοντα εστίασης» (Target Factor), σύμφωνα με τον οποίο καθορίζεται ο βαθμός προτεραιότητας προς επιθεώρηση.

Ανεξαρτήτως όμως του συνολικού παράγοντα εστίασης, προέχουσα προτεραιότητα προς επιθεώρηση έχουν τα ακόλουθα πλοία:

- Πλοία για τα οποία πλοηγοί ή λιμενικές αρχές ανέφεραν ότι έχουν ελλείψεις, οι οποίες ενδέχεται να επηρεάζουν την ασφάλεια του πλοίου.
- Πλοία τα οποία μεταφέρουν επικίνδυνα ή μολυσματικά φορτία και δεν έχουν συμμορφωθεί με τις υποχρεώσεις γνωστοποίησης των πληροφοριών σχετικά με τα στοιχεία και τις κινήσεις του πλοίου και τη φύση του φορτίου.
- Πλοία τα οποία έχουν αποτελέσει αντικείμενο έκθεσης ή κοινοποίησης από Αρχή άλλου κράτους.
- Πλοία τα οποία έχουν αναφερθεί ή καταγγελλθεί από τον πλοίαρχο, μέλος του πληρώματος ή οποιοδήποτε πρόσωπο έχει έννομο συμφέρον για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας και την αποφυγή ρυπάνσεως.
- Πλοία τα οποία έχουν εμπλακεί σε κάποιο ατύχημα καθ' οδόν προς τον λιμένα ή έχουν κατηγορηθεί για απόρριψη επικίνδυνων ουσιών ή λυμάτων ή έχουν εκτελέσει επισφαλείς ελιγμούς, κατά τους οποίους δεν τηρήθηκαν οι πρακτικές ασφαλούς ναυσιπλοΐας.
- Πλοία των οποίων η κλάση έχει ανακληθεί για λόγους ασφαλείας κατά τους προηγούμενους έξι μήνες.

Πέρα από τα παραπάνω, πλοία τα οποία πρέπει να επιθεωρούνται κατά προέχουσα προτεραιότητα, η σειρά προτεραιότητας των υπολοίπων πλοίων προς επιθεώρηση καθορίζεται, όπως προαναφέρθηκε, βάσει ενός συνολικού παράγοντα εστίασης. Ο τελευταίος εμφανίζεται στο κεντρικό σύστημα πληροφοριών του Paris MOU και καθορίζεται από κριτήρια σχετιζόμενα με τον αριθμό και τη συχνότητα των επιθεωρήσεων που έχει περάσει το πλοίο κατά το τελευταίο έτος στους λιμένες δικαιοδοσίας του Paris MOU, το κατά πόσον έχει απαγορευθεί ο απόπλους σε κάποιο προηγούμενο λιμένα, τον αριθμό των διαπιστωμένων ελλείψεων σε προηγούμενη επιθεώρηση, την αρχική έκδοση των πιστοποιητικών του, τη σημαία του (εάν η σημαία ανήκει στη μαύρη λίστα), την ηλικία του, το μέσον όρο ελλείψεων κ.ά.

Εφόσον ένα πλοίο επιλεγεί προς επιθεώρηση, πρώτο μέλημα των επιθεωρητών είναι ο έλεγχος των πιστοποιητικών και εγγράφων του, τα οποία απαιτείται να υπάρχουν σύμφωνα με τις πολυάριθμες διεθνείς συμβάσεις και απαριθμούνται στα κείμενα που προβλέπει το Port State Control.

Στη συνέχεια, επιθεωρείται η γενική κατάσταση του πλοίου και του πληρώματος, συμπεριλαμβανομένων του μηχανοστασίου, των χώρων ενδιαίτησης και των συνθηκών υγιεινής, τα οποία πρέπει να είναι σύμφωνα με τους γενικούς αποδεκτούς διεθνείς κανόνες και επίπεδα.

Σε περίπτωση απουσίας έγκυρων πιστοποιητικών ή εγγράφων ή εάν υπάρχουν «σαφείς ενδείξεις» ότι η κατάσταση ενός πλοίου, του εξοπλισμού του ή του πληρώματός του δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις σχετικές απαιτήσεις ορισμένης σύμβασης, διεξάγεται λεπτομερέστερη επιθεώρηση. Είναι επιτακτική επομένως η ανάγκη να τηρούνται με τάξη σε ένα πλοίο όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά και έγγραφα σε ισχύ, καθώς και να βρίσκονται σε καλή και λειτουργική κατάσταση το πλοίο, ο εξοπλισμός και το πλήρωμά του.

Το Paris MOU και η οδηγία 95/21 παραθέτουν παραδείγματα «σαφών ενδείξεων» από τις οποίες επιβάλλεται «λεπτομερέστερη επιθεώρηση» και αυτά είναι όταν:

- Το πλοίο έχει επισημανθεί ως προέχουσα προτεραιότητας προς επιθεώρηση ή τα πιστοποιητικά του έχουν εκδοθεί από οργανισμό που δεν αναγνωρίζεται από την αρμόδια αρχή ή φέρει σημαία της μαύρης λίστας ή φέρει τη σημαία χώρας που δεν είναι μέλος σε κάποια διεθνή σύμβαση.
- Τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα περιέχουν ανακρίβειες ή δεν έχουν ανανεωθεί.
- Υπάρχουν ενδείξεις ότι τα μέλη του πληρώματος αδυνατούν να επικοινωνήσουν μεταξύ τους ή με τις Αρ-



χές του λιμένα.

- Υπάρχουν ενδείξεις ότι οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης και οι λοιπές εργασίες δεν εκτελούνται με ασφάλεια ή σύμφωνα με τις οδηγίες του IMO.
- Ο πλοίαρχος ενός πετρελαιοφόρου παραλείπει να προσκομίσει τα στοιχεία του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου για το τελευταίο ταξίδι άνευ φορτίου.
- Λείπει ένας ενημερωμένος πίνακας διαίρεσης του πληρώματος (muster list) ή υπάρχει άγνοια του πληρώματος για τα καθήκοντά του σε περίπτωση πυρκαγιάς ή εγκατάλειψης του πλοίου.
- Η εκπομπή δοκιμαστικών σημάτων κινδύνου δεν ακολουθείται από κατάλληλες διαδικασίες ακύρωσης.
- Υπάρχει απουσία βασικού εξοπλισμού όπως απαιτούν οι συμβάσεις.
- Υπάρχουν ενδείξεις από τις γενικές εντυπώσεις και παρατηρήσεις του επιθεωρητή ότι το κύτος ή η κατασκευή του πλοίου παρουσιάζουν σοβαρές φθορές ή ελλείψεις, οι οποίες ενδεχομένως θέτουν σε κίνδυνο την ακεραιότητα, τη στεγανότητα ή την αντοχή του πλοίου στις καιρικές συνθήκες.
- Υπάρχουν εξαιρετικά ανθυγιεινές συνθήκες επί του πλοίου.
- Υπάρχουν πληροφορίες ή στοιχεία ότι ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με βασικούς χειρισμούς, σχετικούς με την ασφάλεια του πλοίου ή την αποφυγή ρυπάνσεως, ή ότι οι εν λόγω χειρισμοί δεν έχουν εκτελεσθεί.

Τα σχετικά κείμενα ορίζουν περαιτέρω και κάποιες κατηγορίες πλοίων, τα οποία πρέπει να υποβάλλονται σε «ενδελεχή επιθεώρηση».

Απαγόρευση απόπλου (Detention)

Κάθε αρμόδια αρχή θα καταβάλλει προσπάθειες ώστε να εξασφαλίζει την αποκατάσταση όλων των ελλείψεων που εντοπίζονται. Με τον όρο ότι έχουν καταβληθεί όλες οι δυνατές προσπάθειες για την αποκατάσταση των ελλείψεων -με την εξαίρεση εκείνων που επιβάλλουν την απαγόρευση απόπλου- θα επιτρέπεται να αποπλεύσει το πλοίο. Η αρμόδια αρχή, όμως, δύναται σε ορισμένες περιπτώσεις να επιβάλλει ένα ιδιαίτερο επαχθές μέτρο, εκείνο της απαγόρευσης απόπλου. Το Paris MOU αλλά και η οδηγία 95/21 ορίζουν ότι σε περίπτωση ελλείψεων, οι οποίες είναι σαφώς επικίνδυνες για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον, η αρμόδια αρχή πρέπει να διασφαλίσει ότι ο κίνδυνος θα εξαλειφθεί προτού το πλοίο αποπλεύσει, και για το λόγο αυτόν μπορεί να απαγορεύσει τον απόπλου ή να επιβάλει τη διακοπή κάποιας επι-

κίνδυνος δραστηριότητας.

Στην περίπτωση αυτή, η αρμόδια αρχή πρέπει να ενημερώσει αμέσως τις Αρχές του κράτους της σημαίας του πλοίου εγγράφως, περιλαμβάνοντας και την έκθεση επιθεωρήσεως. Επίσης πρέπει να ενημερωθούν και οι οργανισμοί (ντογνώμονες κ.ά.) που έχουν εκδώσει τα σχετικά πιστοποιητικά του πλοίου.

Οι επιθεωρητές, προκειμένου να αποφασίσουν περί της απαγόρευσης απόπλου ή μη ενός πλοίου, οφείλουν να εφαρμόζουν τα κριτήρια που αναφέρονται στο Paris MOU και στην οδηγία 95/21. Στα όργανα αυτά παρατίθενται ενδεικτικοί πίνακες σοβαρών ελλείψεων ανά σύμβαση, καθώς και οι τομείς τους οποίους πρέπει να εξετάζει ο επιθεωρητής, ώστε να δικαιολογείται η απαγόρευση απόπλου του συγκεκριμένου πλοίου.

Στην περίπτωση απαγόρευσης απόπλου ενός πλοίου, προκειμένου αυτή να αρθεί, θα πρέπει πρώτα να αποκατασταθούν οι ελλείψεις.

Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, στις οποίες οι ελλείψεις δεν είναι δυνατόν να αποκατασταθούν στο λιμένα της επιθεωρήσεως, η αρμόδια αρχή μπορεί να επιτρέψει στο πλοίο να πλεύσει στην πλησιέστερη κατάλληλη επισκευαστική βάση, εφόσον εξασφαλίζεται ότι το πλοίο μπορεί να πλεύσει χωρίς κίνδυνο για την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών και του πληρώματος, χωρίς κίνδυνο για άλλα πλοία και χωρίς να απειλείται βλάβη του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Πρέπει στο σημείο αυτό να αναφερθεί ότι τα πλοία στα οποία έχει επιβληθεί απαγόρευση απόπλου και αποπλέουν χωρίς να έχουν συμμορφωθεί με τους όρους της αρμόδιας αρχής του λιμένα επιθεώρησης, καθώς και τα πλοία τα οποία αρνούνται να συμμορφωθούν με τις εφαρμοστέες διατάξεις των σχετικών κειμένων με τη μη μετάβαση στην υποδειχθείσα επισκευαστική βάση, θα απαγορεύεται να προσεγγίσουν οποιονδήποτε λιμένα των συμβαλλομένων στο Paris MOU κρατών μέχρι να ικανοποιηθεί η αρμόδια αρχή του λιμένα όπου το πλοίο επιθεωρήθηκε ότι το πλοίο συμμορφώνεται πλήρως με όλες τις απαιτήσεις των συμβάσεων.

Δικαιώματα κατά της απαγόρευσης απόπλου

Τόσο το Paris MOU όσο και η οδηγία 95/21 διακηρύσσουν ότι πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια, ώστε να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη απαγόρευση απόπλου ή η καθυστέρηση ενός πλοίου. Επίσης, διακηρύσσεται το (θεωρητικό;) δικαίωμα του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή για αποζημίωση για τις τυχόν ζημιές που υπέστη από την αδικαιολόγητη απαγόρευση απόπλου ή την καθυστέρηση.

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



Δικαίωμα προσφυγής

Σε περίπτωση που διαταχθεί απαγόρευση απόπλου ενός πλοίου, ο επιθεωρητής πρέπει να επιδώσει στον πλοίαρχο εγγράφως την ανακοίνωση της απαγόρευσης απόπλου, αλλά και να τον ενημερώσει για το δικαίωμα προσφυγής του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή κατά της απαγορεύσεως απόπλου. Το δικαίωμα αυτό αναγράφεται και στο έγγραφο της απαγόρευσης απόπλου.

Η διαδικασία προσφυγής διαφέρει από κράτος σε κράτος ανάμεσα στα συμβαλλόμενα κράτη του ΜΟΥ. Οι διαφορές αφορούν στον φορέα προς τον οποίο πρέπει να υποβληθεί η προσφυγή, στον τρόπο υποβολής, στην προθεσμία εντός της οποίας η προσφυγή πρέπει να υποβληθεί, στα περαιτέρω ένδικα μέσα. Η άσκηση της προσφυγής, όμως, δεν έχει ποτέ ανασταλτικό αποτέλεσμα και, επομένως, δεν αίρεται η απαγόρευση απόπλου με την άσκησή της.

Regulations 1995] προβλέπει ότι η διαφορά που προκύπτει εξαιτίας της απαγόρευσης απόπλου είναι δυνατόν, εφόσον το επιδιώξει ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης με έγγραφη κοινοποίηση προς τον επιθεωρητή εντός 21 ημερών από την επίδοση της απαγορεύσεως απόπλου, να παραπεμφθεί σε ένα διαιτητή, ο οποίος θα διοριστεί κατόπιν συμφωνίας των μερών. Ο διαιτητής θα κληθεί να αποφασίσει σχετικά με το κατά πόσον υπήρχαν βάσιμοι λόγοι για τη γνώμη που σχημάτισε ο επιθεωρητής, η οποία ενσωματώθηκε στην απόφαση της απαγόρευσης απόπλου. Στις περιπτώσεις που ο διαιτητής θα κρίνει ότι τα θέματα που ετέθησαν υπ' όψιν του δεν αποτελούσαν βάσιμο λόγο για την απόφαση του επιθεωρητή, είτε θα ακυρώσει την απόφαση της απαγόρευσης απόπλου είτε θα την επικυρώσει με τις τροποποιήσεις που τυχόν θα θεωρήσει κατάλληλες.

Διαδικασία αναθεώρησης

Το Paris MOU προβλέπει και μian άλλη διαδικασία αναθεώρησης, την οποία μπορούν να ακολουθήσουν οι πλοιοκτήτες ή οι εφοπλιστές, σε περίπτωση που δεν επιθυμούν να κάνουν χρήση της επίσημης εθνικής διαδικασίας, αλλά παρ' όλα αυτά επιθυμούν να υποβάλουν παράπονα σχετικά με την απόφαση απαγόρευσης απόπλου. Σύμφωνα με αυτήν τη διαδικασία, τα παράπονα πρέπει να αποστέλλονται στο κράτος της σημαίας του πλοίου ή στο νιογνώμονα που είναι εξουσιοδοτημένος να ενεργεί για το κράτος της σημαίας. Εν συνεχεία, το κράτος της σημαίας ή ο νιογνώμονας μπορούν να ζητήσουν από το κράτος του λιμένα της επιθεώρησης να εξετάσει εκ νέου την απόφασή του για την απαγόρευση απόπλου. Το κράτος του λιμένα πρέπει να ερευνήσει την απόφαση και να ενημερώσει το κράτος της σημαίας ή το νιογνώμονα για το αποτέλεσμα. Εάν το κράτος της σημαίας ή ο νιογνώμονας διαφωνούν με το αποτέλεσμα της έρευνας, δικαιούνται να στείλουν μian αίτηση για αναθεώρηση στη Γραμματεία του Paris MOU, η οποία θα διορίσει μια Επιτροπή Αναθεώρησης, αποτελούμενη από τη Γραμματεία και τις Αρχές τριών κρατών-μελών στο ΜΟΥ. Εάν οι απόψεις της Επιτροπής Αναθεώρησης υποστηρίζουν τα παράπονα του κράτους της σημαίας ή του νιογνώμονα, τότε θα ζητηθεί από το κράτος του λιμένα να επαναθεωρήσει την απόφασή του. Πρέπει να σημειωθεί, όμως, ότι οι απόψεις της Επιτροπής Αναθεώρησης δεν είναι δεσμευτικές για το κράτος του λιμένα.

Το ιδιαίτερο αυτό ένδικο βοήθημα, το οποίο προβλέπεται από το Paris MOU, δεν παρουσιάζει εκ πρώτης όψεως την αμεσότητα, την ταχύτητα και την αποτελεσματικότητα που συνήθως απαιτείται σε περιπτώσεις απαγορεύσεων



Στην Ελλάδα, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ενός πλοίου ή ο εκπρόσωπός του στην Ελλάδα έχουν δικαίωμα προσφυγής κατά της απόφασης απαγορεύσεως απόπλου της αρμόδιας αρχής ενώπιον του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 4 του άρθρου 45 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Η προσφυγή πρέπει να υποβληθεί εντός μηνός από της κοινοποίησής. Η απόφαση που εκδίδεται επί της ως άνω προσφυγής μπορεί να προσβληθεί σε επόμενο βαθμό ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει στο πλαίσιο των προσφυγών και της αποζημιώσεως η περίπτωση της Αγγλίας. Και αυτό γιατί η ενσωμάτωση της οδηγίας 95/21 και κατά συνέπεια του Paris MOU έχει γίνει με την πιο πλήρη και λεπτομερειακή ρύθμιση. Το σχετικό νομοθετικό διάταγμα [The Merchant Shipping (Port State Control)



trans • it worldwide agencies S.A.

EVERYTHING ABOUT SHIPPING

Transit Worldwide Agencies S.A.

108 Kolokotroni str. - 5th floor, 185 35 Piraeus Greece

Tel.: +30210 - 4101290, 95 Fax: +30210 - 4115332 E-mail: twa@twa.gr

IMMARBE

INTERNATIONAL MERCHANT MARINE
REGISTRY OF BELIZE



'the friendly flag of quality'

www.immarbe.com

Suite 204, Marina Towers

Newtown Barracks

Belize City

Belize C.A.

Tel: 501-22-35026 / 35031 / 35047

Fax: 501-22-35048 / 35070

Email: immarbe@btl.net

Open to all ship owners, we offer:

- Ship Registration services.
- Competitive fees.
- Special registration for vessels due for delivery or scrap.
- Dual Registration procedures (charter in / charter out).
- Reliable recording system for ownership title, mortgages and liens.
- International Conventions requirements.
- Dependable common law system.

**STRIVING FOR
EXCELLENCE**



του απόπλου ενός πλοίου. Άλλωστε, τα ίδια τα όργανα του Paris MOU συμβουλευούν τους πλοιοκτήτες ή τους εφοπλιστές να χρησιμοποιούν τις επίσημες εθνικές διαδικασίες.

Αποζημίωση στην περίπτωση αδικαιολόγητης απαγόρευσης απόπλου ή καθυστέρησης

Όπως προαναφέρθηκε, υπάρχει θεωρητικά δικαίωμα αποζημίωσης του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή για τις τυχόν ζημιές ή απώλειες που υπέστη σε περίπτωση αδικαιολόγητης απαγόρευσης απόπλου ή καθυστέρησης ενός πλοίου. Στην Ελλάδα, η αξίωση αυτή του πλοιοκτήτη ως διοικητική διαφορά ουσίας κατά της αρμόδιας δημόσιας αρχής θα πρέπει να εισαχθεί στα τακτικά διοικη-

τικά δικαστήρια. Δεν φαίνεται, όμως, να υπάρχουν στη χώρα μας περιπτώσεις στις οποίες να έχει επιδικαστεί τέτοια αποζημίωση.

Το βάρος της απόδειξης για την αδικαιολόγητη απαγόρευση απόπλου ή καθυστέρησης το φέρει ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής, όπως προβλέπεται από τα σχετικά κείμενα. Το ελληνικό δίκαιο δεν προσδιορίζει τα αποδεικτέα στοιχεία, προκειμένου να επιδικαστεί αποζημίωση στον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή.

Αντιθέτως, στο αγγλικό δίκαιο ορίζεται ότι ο διαιτητής στον οποίο έχει παραπεμφθεί η προσφυγή θα επιδικάσει την αποζημίωση που θεωρεί αρμόζουσα, εάν ο πλοιοκτήτης αποδείξει ότι:

α) Ορισμένο ζήτημα δεν αποτελούσε ισχυρή βάση για την απόφαση του επιθεωρητή και

β) Η απόφαση του επιθεωρητή δεν ήταν εύλογη.

Ούτε όμως στην Αγγλία κατέστη δυνατόν από την έρευνά μας να εντοπιστούν αποφάσεις που να επιδικάζουν τέτοια αποζημίωση.

Συμπερασματικά

Το συνήθως συμβαίνει στην περίπτωση που σε ένα πλοίο απαγορευθεί ο απόπλους κατόπιν επιθεωρήσεως από το κράτος του λιμένα, είναι ότι ο συνεπής πλοιοκτήτης θα σπεύσει να διορθώσει τις διαπιστωθείσες πλημμέλειες, να συγκεντρώσει τα απαραίτητα πιστοποιητικά ή να αντικαταστήσει τα ακατάλληλα μέλη του πληρώματος, έτσι ώστε το πλοίο του να συμμορφωθεί με τις επιταγές των διεθνών συμβάσεων και να αρθεί η απαγόρευση απόπλου. Τα ένδικο βοηθήματα που δικαιούται να ασκήσει σε οποιαδήποτε δικαιοδοσία δεν θα τον βοηθήσουν, στις περισσότερες περιπτώσεις, να ελευθερώσει το πλοίο ταχύτερα, αφού η άσκησή τους δεν αναστέλλει την απαγόρευση απόπλου.

Από την άλλη μεριά, η αξίωσή του για αποζημίωση φαίνεται να είναι δυνατή μόνο σε κάποια ακραία περίπτωση, καθώς το βάρος αποδείξεως ότι ο επιθεωρητής δεν είχε κάποιο βάσιμο λόγο να επιβάλει την απαγόρευση φαίνεται ανυπέρβλητο, ειδικά υπό το πρίσμα των επιταγών της διεθνούς κοινότητας για την ασφάλεια στη ναυτιλία.

Υπενθυμίζουμε, για λόγους συγκρίσεως, ότι σύμφωνα με τον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (άρθρο 703 ΚΠολΔ) ο πλοιοκτήτης μπορεί να απαιτήσει αποζημίωση εξαιτίας αδικαιολόγητης συντηρητικής κατάσχεσης από τον αντίδικό του μόνον αν ο τελευταίος «γνώριζε ή από βαριά αμέλεια αγνοούσε» ότι δεν υπήρχε το δικαίωμα στο οποίο στήριζε την αξίωσή του.

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:

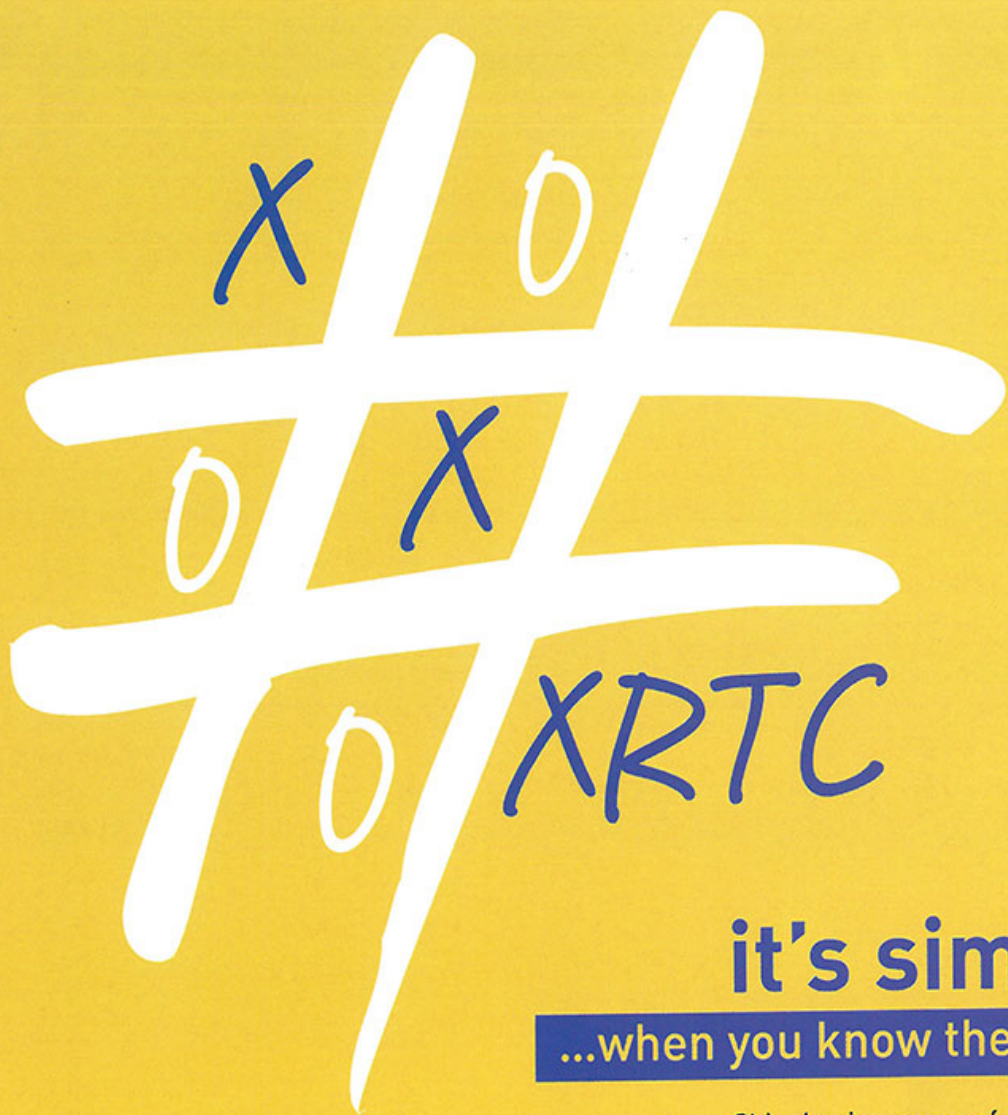
MARINE CONSULT INTERNATIONAL LTD.

Tel.: 01 42 85960/61

Fax.: 01 42 85962

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus 185 35

E-mail: maricons@complink.gr



it's simple

...when you know the right moves

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

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

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



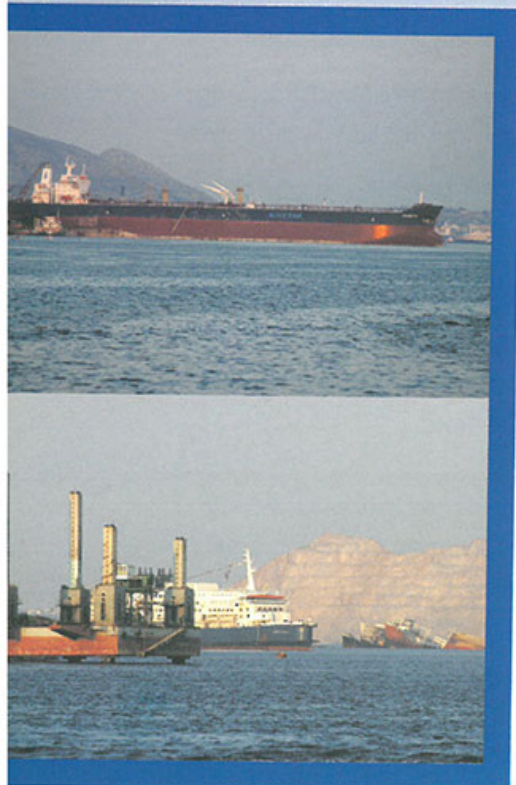
Instinctive Understanding

Consultants to



CREDIT LYONNAIS

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



Νηολόγια και νηογνώμονες στο στόχαστρο των επιθεωρήσεων PSC

Οι πρόσφατες ανακοινώσεις της Γενικής Γραμματείας του Μνημονίου των Παρισίων πιστοποιούν την έντονη ανησυχία των υπευθύνων σχετικά με την αδιαφορία αρκετών νηολογίων ως προς τη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας στα πλοία που επιθεωρούν. Η ανακοίνωση μάλιστα που συνοδεύει τη νέα «black list 2002» χρησιμοποιεί μια ιδιαίτερα καυστική φρασεολογία, επικρίνοντας τα νηολόγια που διαρκώς εμφανίζονται σε αρνητικές σειρές κατάταξης. Κατά τους αξιωματούχους του Paris MOU, τα παλαιάς τεχνολογίας πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε «fly-by-night» νηολόγια και επιθεωρούνται από «shady», δηλ. ύποπτους(!), νηογνώμονες θεωρούνται τεράστια απειλή για τις διεθνείς θάλασσες. Οι υπεύθυνοι μάλιστα αδυνατούν, σύμφωνα με την ανακοίνωσή τους, να συνειδητοποιήσουν τους λόγους για τους οποίους οι τράπεζες, οι ναυλομεσιτές και οι ασφαλιστές εξακολουθούν να διαπραγματεύονται με πλοιοκτήτες που αδιαφορούν για την ποιότητα και την ασφάλεια των πλοίων τους. Κατά τον Alan Cubin, πρόεδρο του Port State Control Committee, οι πλοιοκτήτες που εξακολουθούν να νηολογούν τα πλοία τους σε νηολόγια χαμηλών δυνατοτήτων, θα συνειδητοποιήσουν ότι σύντομα θα είναι περισσότερο επικερδές να επανεξετάσουν μια αλλαγή σημαίας ή ακόμα και τη διάλυση του πλοίου τους παρά να συνεχίσουν την έως τώρα πορεία τους! Κατά τον κ. Cubin, ορισμένες σημαίες που εμφανίζονται στη μαύρη λίστα επεξεργάζονται ήδη τρόπους για τη βελτίωση της απόδοσής τους, ενώ άλλες αδιαφορούν παντελώς για οποιονδήποτε έλεγχο. Ο κ. Cubin κατονομάζει μάλιστα συγκεκριμένα νηολόγια: της Τόνγκα και των νήσων Sao Tome and Principe. Τα δύο πρωτοεμφανιζόμενα νηολόγια συναγωνίζονται για την τρίτη θέση αρνητικής κατάταξης και θεωρούνται εξαιρετικά υψηλού κινδύνου στη μαύρη λίστα. Ο πρόεδρος του Committee επισημαίνει επίσης ότι αρκετοί νηογνώμονες εξακολουθούν να προσφέρουν υπηρεσίες σε σημαίες χαμηλών επιδόσεων, γεγονός που πιστοποιείται από τα στοιχεία των επιθεωρήσεων (78% των class related κρατήσεων αφορούσαν πλοία εγγεγραμμένα σε νηολόγια της μαύρης λίστας). Η έντονη κριτική διάθεση του Port State Control Committee προς τους νηογνώμονες είχε κατά το παρελθόν δυσαρεστήσει αρκετούς. Οι υπεύθυνοι όμως του MOU δεν φαίνεται να αλλάζουν την επιχειρηματολογία τους, αφού η αποδοκιμασία τους σχετικά με το θέμα των συνεργασιών των κλάσεων με ορισμένα «ύποπτα» νηολόγια εμφανίζεται και φέτος στις ανακοινώσεις τους. Το Committee στις ανακοινώσεις του εμφανίζεται

να χρησιμοποιεί έντονο ύφος ως προς το συγκεκριμένο θέμα, εξετάζοντας επί πλέον σχολαστικά τη σχέση αλλά και την ευθύνη των νηογνώμωνων στις κρατήσεις που διατάσσονται. Κατά το 2002, 312 υποθέσεις αφορούσαν κρατήσεις όπου «υπεύθυνοι» ήταν οι νηογνώμονες, ποσοστό που αναλογεί σε 20% στις συνολικά 1.577 κρατήσεις. Το ποσοστό αυτό είναι ελαφρώς καλύτερο από το 20% που είχε επισημοποιηθεί το 2001. Κατά το 2001 είχε επίσης δοθεί έμφαση από το Port State Control Committee στο θέμα της διαβίωσης των ναυτικών σε πλοία παλαιότερης τεχνολογίας (ειδικά σε Bulk carriers και Ξηρού φορτίου πλοία). Στην τότε ανακοίνωσή τους οι υπεύθυνοι έβρισκαν λυπηρό το γεγονός ότι νηολόγια και νηογνώμονες αδιαφορούν συστηματικά για το θέμα αυτό και δεν αναλαμβάνουν καμία ευθύνη ή αρμοδιότητα σχετικά με τη βελτίωση των συνθηκών υγιεινής και διαβίωσης για τα πληρώματα.

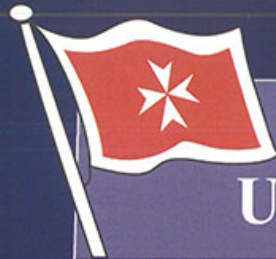
Ως προς τα στοιχεία του 2002, όπως ανακοινώθηκαν τον περασμένο Ιούλιο, στη μαύρη λίστα εξακολουθούν να κατατάσσονται σε χαμηλές θέσεις ορισμένες παραδοσιακά «αδύναμες» σημαίες. Η Αλβανία (πάντα τελευταία στη λίστα), η Βολιβία, οι νήσοι Sao Tome and Principe, η Τόνγκα, ο Λίβανος, η Αλγερία, η πρωτοεμφανιζόμενη Βόρεια Κορέα, η Καμπότζη, η Γεωργία και η Τουρκία εμφανίζονται σταθερά στις πλέον απογοητευτικές θέσεις. Σχετικά βελτιωμένες επιδόσεις εμφανίζουν σε σχέση με προηγούμενα έτη η Μπελίζ, το Μαρόκο και η Αίγυπτος. Πιο ενθαρρυντικές είναι οι επιδόσεις της Μάλτας και της Κύπρου, που μάλλον προετοιμάζεται για την γκριζα λίστα.

Ως προς την γκριζα λίστα, «άλμα» παρουσίασαν οι σημαίες της Ρωσίας και του Αζερμπαϊτζάν, ενώ για πρώτη φορά εμφανίζεται σε ικανοποιητική θέση η Μυσανάρ (πρώην Βιρμανία). Θεαματική άνοδο παρουσιάζει η Σαουδική Αραβία που πιθανώς θα «μεταπηδήσει» στη λευκή λίστα ενώ πτώση παρουσιάζουν η Ισπανία, η Πολωνία, η Αυστρία και τα Μπαρμπάντος.

Στη λευκή λίστα πρωτοεμφανίζεται φέτος η Ελβετία ενώ εξαιρετική θεωρείται η άνοδος της Ιταλίας και των ΗΠΑ. Την πρώτη φέτος εξακολουθούν να απολαμβάνουν τρία κράτη της Ε.Ε.:

το Ηνωμένο Βασίλειο (807 επιθεωρήσεις, 8 κρατήσεις), η Σουηδία (852 επιθεωρήσεις, 15 κρατήσεις) και η Φινλανδία (508 επιθεωρήσεις, 8 κρατήσεις).

Η Ελλάδα εξακολουθεί να βρίσκεται στη λευκή λίστα με 1.422 επιθεωρήσεις και 73 κρατήσεις, στο ίδιο επίπεδο με πέρσι, όπου καταγράφηκαν 1.409 επιθεωρήσεις και 77 κρατήσεις.



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

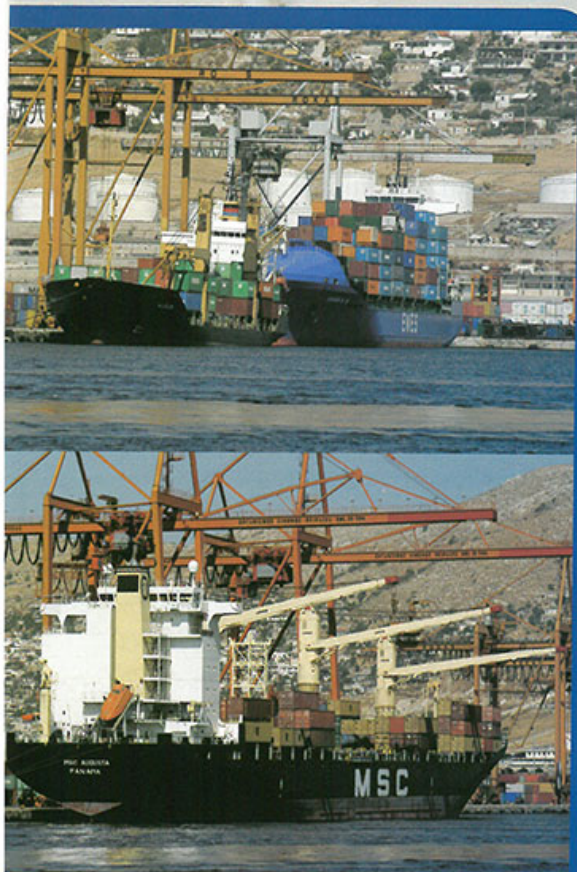
Fax: (+356) 21-244-821

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

Telex: 1462 ECOCRD MW

e-mail: gmi@gmint.com

Website: www.gmint.com



Νηογνώμονες

Στο ετήσιο αφιέρωμά τους στους νηογνώμονες, τα «Ναυτικά Χρονικά» εξερευνούν το μελλοντικό ρόλο τους έτσι όπως διαμορφώνεται μετά τις πρόσφατες ανακοινώσεις τόσο του IMO όσο και του IACS.

Οι ευαίσθητες ισορροπίες μεταξύ νηογνώμωνων και διεθνών οργανισμών εξετάζονται και αναλύονται, με σκοπό την επισήμανση των θεμάτων που κλονίζουν την αμοιβαία εμπιστοσύνη και συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων.

Εξετάζονται, επίσης, οι θέσεις και απόψεις της πλοιοκτησίας ως προς το σύγχρονο ρόλο που οι διεθνείς νηογνώμονες οφείλουν να διαδραματίσουν.



IMO & IACS: Απαιτούνται Ξεκάθαροι ρόλοι

> > > Συνέντευξη του Ugo Salerno

Πρόεδρου του IACS

Στην αποκλειστική του συνέντευξη στα «Ναυτικά Χρονικά», ο νέος πρόεδρος του IACS Hugo Salerno αναλύει τις πρόσφατες συνομιλίες μεταξύ IMO και IACS και υποστηρίζει ότι η δημιουργία κοινών κανονισμών, βάσει στόχων, απαιτεί εντατική εργασία από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, που θα συνεισφέρει όμως μεγαλύτερη διαφάνεια στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Ο Ιταλός πρόεδρος επισημαίνει ότι δεν υπάρχει αντιπαλότητα μεταξύ IMO και IACS, ενώ θεωρεί το διεθνή οργανισμό ως τον πλέον αρμόδιο για τη χάραξη κοινής διεθνούς πολιτικής σε θέματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και προστασίας του περιβάλλοντος. Στη συνέντευξη ο κ. Salerno αποκαλύπτει το νέο ρόλο που οι νηογνώμονες οφείλουν να διαδραματίσουν, ενώ επίσης αναλύει τις αντιδράσεις της κοινής γνώμης ύστερα από το ναυάγιο του «Prestige».

Ποιες είναι οι σκέψεις σας για την πρόταση που προώθησαν προσφάτως από κοινού η Ελλάδα με τις Μπαχάμες, με τη σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου του IMO, για την εξέλιξη προδιαγραφών με σκοπό την κατασκευή και τον έλεγχο των πλοίων βάσει στόχων (goal-based); Γιατί ο IACS αντέδρασε στην παραπάνω πρόταση κατά τη διάρκεια των αρχικών συνομιλιών πάνω στο συγκεκριμένο θέμα;

Σε σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο, τον περασμένο Ιούλιο, οι Μπαχάμες, η Ελλάδα και ο IACS συμφώνησαν να εργασθούν μαζί για την εξέλιξη από κοινού μιας πρότασης με σκοπό να υποβληθεί στην επόμενη σύσκεψη της Επιτροπής για την Ασφάλεια στη Ναυσιπλοΐα του IMO.

Η συνεργασία αυτή θα προσφέρει στον IMO ένα σημείο εκκίνησης των διαδικασιών για τη δημιουργία των κοινών προδιαγραφών (στόχων) με σκοπό την κατασκευή και τον έλεγχο νεότευκτων πλοίων βάσει στόχων. Έχει συμφωνηθεί ότι η συνεργασία Ελλάδας, Μπαχάμων και IACS θα προσφέρει μια ξεκάθαρη εικόνα του ρόλου που θα μπορούσε να παίξει ο IMO στον καθορισμό των βασικών προδιαγραφών και του ρόλου του IACS όσον αφορά τη μορφοποίηση των σχετικών λεπτομερών κανονισμών, οι οποίοι θα εξασφαλίσουν ότι οι παραπάνω στόχοι είναι εφικτοί.

Αναμένεται πως, τα επόμενα 5 έτη, η διαφάνεια των παραπάνω «στόχων» που θα συμφωνηθούν από τον IMO και των «βασικών κανονισμών» του IACS (οι οποίοι αποδείχθηκε ότι καλύπτουν αυτούς τους «στόχους») θα οδηγήσει σε ευρύτερη αποδοχή του συγκεκριμένου συστήματος ασφαλείας της ναυσιπλοΐας.

Οι εξελίξεις αυτές δεν θα υπονομεύουν το ρόλο των διαφόρων διεθνών νηογνώμωνων. Έχοντας ευδιάκριτους στόχους και κοινούς κανονισμούς, οι νηογνώμονες θα συνεχίσουν να ανταγωνίζονται για την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας.

Η ναυτιλία θα ευεργετηθεί από την ύπαρξη πιο ξεκάθαρων ρόλων για τον IMO και τον IACS, όπως και από την πιθανότητα εκδήλωσης ενδιαφέροντος για συνεργασίες προς τον κοινό στόχο της βελτίωσης των προδιαγραφών ποιότητας στη ναυτιλία.

Όσον αφορά στο δεύτερο μέρος της ερώτησής σας, ο IACS είχε την αρχική εντύπωση ότι η πρόταση ήταν πως ο IMO θα έπρεπε να αναπτύξει και να διατηρήσει λεπτομερείς και αυστηρούς κανονισμούς για να ικανοποιηθούν οι υψηλές προδιαγραφές βάσει στόχων. Εμείς δεν πιστέψαμε πως αυτό ήταν πρακτικό.

Οι νηογνώμονες με την πάροδο του χρόνου έχουν αναπτύξει λεπτομερείς απαιτήσεις για δομές και βασικά συστήματα. Αυτές οι λεπτομερείς απαιτήσεις έχουν



εξελιχθεί έπειτα από έρευνες, ενημέρωση και καινοτομίες στην τεχνολογία. Οι υπάρχοντες κανονισμοί για τα μέλη του IACS έχουν ρυθμιστεί και βελτιωθεί μέσα από την πράξη και ταυτοχρόνως έχουν ενσωματώσει σημαντικά μεγαλύτερο βαθμό τεχνικής κατάρτισης και κριτικής ικανότητας από τη φαινομενική απλότητα των υπάρχοντων κανονισμών.

Ο IACS πιστεύει ότι ο καθορισμός των στόχων και των επιπέδων ασφαλείας (ή αποδοχής του κινδύνου) αποτελεί ζήτημα για όλη τη διεθνή κοινότητα όπως εκφράζεται μέσα από τον IMO. Ο IACS συμφωνεί ότι ο IMO θα πρέπει να ξεκαθαρίσει τους απαιτούμενους στόχους και τα επίπεδα ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας.

Ποιο ρόλο θα πρέπει να αναπτύξει ο IACS έτσι ώστε να βοηθήσει τον IMO να επιτύχει τον καθορισμό εφικτών στόχων σε σχέση με την ασφαλή κατασκευή και τις προδιαγραφές ελέγχου νεότευκτων πλοίων;

Ο IACS έχει σκοπό να συνεισφέρει στο έργο που έχει αναλάβει ο IMO, έτσι ώστε να επιτύχει ξεκάθαρους, καταννοτούς και εφικτούς μακροπρόθεσμους στόχους σε σχέση με την ασφαλή κατασκευή και τις προδιαγραφές ελέγχου νεότευκτων πλοίων.

Οι προδιαγραφές αυτές, κατά την άποψη του IACS, θα πρέπει να περιλαμβάνουν γενικότερους στόχους ασφαλείας, οι οποίοι θα πρέπει να είναι εφαρμόσιμοι για όλους τους τύπους πλοίων, λειτουργικούς στόχους για κάθε τύπο πλοίου και σχετικά επίπεδα ασφαλείας (ή κριτήρια αποδοχής ρίσκου).

Για να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι, απαιτείται μια μακροπρόθεσμη στρατηγική. Το πρώτο βήμα της συνεργασίας μεταξύ Ελλάδας και Μπαχαμών είναι να παρέχουν στον IMO, με κοινή υποβολή, μαζί με τον καθορισμό των στόχων, και μερικά παραδείγματα που αφορούν την επίτευξη της ασφάλειας, τους λειτουργικούς στόχους και τα κριτήρια αποδοχής ρίσκου.

Όταν αυτές οι προδιαγραφές αναπτυχθούν, ο IACS θα πρέπει να βοηθήσει τον IMO έτσι ώστε να φέρει σε πέρας μια ανάλυση των επιπτώσεων από την εφαρμογή τους, έπειτα από την αποκόμιση συμβουλών που θα απορρέουν από το σύνολο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, σαν μέρος μιας επαναλαμβανόμενης διαδικασίας. Παράλληλα με τις δραστηριότητες του IMO που αφορούν την ανάπτυξη των παραπάνω προδιαγραφών βάσει στόχων, ο IACS έχει αποφασίσει να αναπτύξει κοινούς κανονισμούς για να αντιμετωπίσει, ως άμεση προτεραιότητα, το ζήτημα της αξιολόγησης των διαφόρων τύπων πλοίων σύμφωνα με τον τρόπο κατασκευής του πλοίου σε δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος (double-hull) και bulk carriers διπλού πλευρικού τοιχώματος (double side skin). Η συγκεκριμένη εργασία βρίσκεται σε εξέλιξη και τα πρώτα αποτελέσματα θα δοθούν κατά το τέλος τους τρέχοντος έτους.

Οι κανονισμοί αυτοί είναι ήδη βασισμένοι στις πρώτες αρχές μέσα από σαφή καθορισμό των επιπέδων ασφαλείας, οριακών καταστάσεων και κριτηρίων αποδοχής, όπως περιθώρια σκουριάς και διάρκεια ζωής. Η εργασία αυτή απαιτεί μεγάλες επενδύσεις, εξειδικευμένο προσωπικό και εκτεταμένες σπουδές βασισμένες σε απευθείας δομικούς υπολογισμούς.

Οι συνδυασμένες προσπάθειες του IMO για την ανάπτυξη των προδιαγραφών, βάσει στόχων, και του IACS με στόχο τη δημιουργία κοινών κανονισμών, θα παρέχουν μεγαλύτερη διαφάνεια στη ναυτιλιακή βιομηχανία για τις καινούργιες προδιαγραφές κατασκευής και ελέγχου των πλοίων.

Ποιοι είναι οι λόγοι πίσω από τη δέσμευση που έχει αναλάβει ο IACS για τον καθορισμό των κοινών κανόνων μεταξύ των μελών για την αξιολόγηση των δεξαμενόπλοιων και bulk carriers διπλού τοιχώματος;

Ο βασικός λόγος που ο IACS πήρε μια τέτοια απόφαση είναι η συνειδητοποίηση ότι υπάρχει μεγάλη ανάγκη



της ναυτιλιακής βιομηχανίας, όπως έχει εκφραστεί και από τον IMO, για την κατασκευή νέων πλοίων βασισμένων σε διεθνώς ενοποιημένες προδιαγραφές και πιο συγκεκριμένα όσον αφορά στις μεθόδους κατασκευής. Μέχρι σήμερα, τα μέλη του IACS έχουν διατηρήσει ξεχωριστούς -εάν επιτρέπεται ο όρος «ανταγωνιστικούς»- κανονισμούς αξιολόγησης, ενώ παράλληλα ικανοποιούν την παραπάνω ανάγκη μέσα από βασικές ενοποιημένες απαιτήσεις του IACS. Υπήρχε η άποψη ότι αυτός ήταν ο καλύτερος τρόπος για να ενθαρρυνθεί η συνεχής βελτίωση των προδιαγραφών αξιολόγησης. Από τη μια, οι κανονισμοί κάθε μέλους του IACS έχουν εξελιχθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια έπειτα από την έρευνα, την ανάλυση των ερευνών και την εξέλιξη της τεχνολογίας, ενώ από την άλλη, οι ενοποιημένες απαιτήσεις του IACS έχουν επεκταθεί καλύπτοντας όλο και περισσότερα τμήματα των κανονισμών αξιολόγησης.

Ωστόσο, άλλοι μέσα στη ναυτιλιακή βιομηχανία, όπως και κάποιοι εκτός αυτής, έχουν απαιτήσει να δοθεί ένα τέλος στην «καθοδική» πορεία των προδιαγραφών. Δίδεται η δυνατότητα στα ναυπηγεία να χρησιμοποιήσουν τις διαφορές μεταξύ των κανονισμών αξιολόγησης των μελών του IACS σαν πίεση για να διαλέξουν τη φθηνότερη κατασκευαστική επιλογή για μια ολόκληρη σειρά παραγωγής.

Το Συμβούλιο του IACS βρίσκεται σε διαδικασία διερεύνησης λύσης σε αυτό το δίλημμα για ένα χρονικό διάστημα και έχει συμπεράνει ότι οι «κοινοί κανονισμοί» είναι ο μόνος τρόπος προς το μέλλον. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, ομάδες εργασίας του IACS έχουν αναλάβει τα διάφορα πιλοτικά project για την εναρμόνιση των κανονισμών αξιολόγησης με στόχο τη χρησιμοποίησή τους για τα πρώτα σει των κοινών κανονισμών του IACS. Η δημιουργία ολόκληρων των σει κοινών κανονισμών τα οποία θα καλύπτουν όλους τους τύπους πλοίων θα πάρει πολλά χρόνια - σχεδόν ολόκληρη την επόμενη δεκαετία.

Στο μεταξύ, τα δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος θέτουν τις προδιαγραφές σήμερα, ενώ ο IMO έχει αποφασίσει να απαιτεί στα μελλοντικά πλοία μεταφοράς Επρώ φορτίου να κατασκευάζονται με διπλά πλευρικά τοιχώματα. Επομένως, ήταν λογικό για τον IACS να εργάζεται όχι μόνο για την εξέλιξη των ενοποιημένων κανονισμών με βάση τις νέες απαιτήσεις, αλλά να τους ολοκληρώσει σαν κοινούς κανονισμούς.

Επίσης, η δέσμευση του IACS για την εξέλιξη κοινών κανονισμών θα πρέπει να αποτελεί τον ιδανικό τρόπο να παραδώσει τις προδιαγραφές βάσει στόχων που έχουν συμφωνηθεί με τον IMO.

Πώς εκλαμβάνετε τις δημόσιες αντιδράσεις μερικών πλοιοκτητών, πως ο IACS δεν πραγματοποιεί επικοινωνιακές επαφές με τη ναυτιλιακή κοινότητα και ότι ο σχεδιασμός μερικών τακτικών δεν αντικατοπτρίζει τις ανάγκες της βιομηχανίας; Πώς είναι δυνατόν αυτή η σημαντική σχέση να οδηγηθεί σε πιο επιτυχημένους και επικερδείς δρόμους για όλες τις πλευρές;

Διαφωνούμε πως ο IACS δεν πραγματοποιεί επικοινωνιακές επαφές με τη ναυτιλιακή κοινότητα. Αντιθέτως, κατά τη διάρκεια του τελευταίου έτους, πραγματοποιούνται συνεχείς προσπάθειες για τη διατήρηση ενός διαλόγου με διάφορους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας συμπεριλαμβάνοντας και επαφές με ενώσεις πλοιοκτητών (ICS, BIMCO, Intertanko, Intercargo). Σκοπός του διαλόγου είναι να συζητηθούν θέματα όπως η ασφάλεια των πλοίων μεταφοράς Επρώ φορτίου, η γενικότερη ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα και άλλα ζητήματα κοινού ενδιαφέροντος. Αυτή η επικοινωνία συνδυάζεται με εκτεταμένες επαφές κάθε οργανισμού του IACS με τα κατά τόπους τμήματα, τις τεχνικές επιτροπές και άλλα διοικητικά σώματα.

Στο παρελθόν, ο πρόεδρος του IACS, κ. A. Gavin, και ο μόνιμος γραμματέας, κ. R. Leslie, παρακολούθησαν διάφορα συνέδρια και συγκεντρώσεις ανά τον κόσμο, περιλαμβάνοντας και Ενώσεις Πλοιοκτητών από Ελλάδα, Χονγκ Κονγκ και Σιγκαπούρη.

Ο διάλογος με τις διάφορες ενώσεις αποτελεί προτεραιότητα προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνέχεια μεταξύ του προηγούμενου και του σημερινού προέδρου (από την 1η Ιουλίου του τρέχοντος έτους).

Στη διάρκεια της προεδρίας μου στο Συμβούλιο του IACS έχω ήδη αρχίσει τις συναντήσεις με σημαντικές ενώσεις και διοικητικούς εκπρόσωπους της ναυτιλιακής βιομηχανίας και σχεδιάζω τη συμμετοχή μου σε σημαντικά γεγονότα ανά τον κόσμο. Σε τεχνικό επίπεδο, έχουν σχεδιαστεί συσκέψεις για να συζητηθούν οι εξελίξεις, όπως οι κοινοί κανονισμοί για πλοία μεταφοράς Επρώ φορτίων διπλού πλευρικού τοιχώματος.

Σε όλες αυτές τις συσκέψεις, ο IACS συγκεντρώνει

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



πληροφορίες για ζητήματα που ενδιαφέρουν και, όπου είναι εφικτό, τα λαμβάνει υπ' όψιν σε μελλοντικές συζητήσεις.

Αυτή η διαδικασία μπορεί να είναι πιο επιτυχής και ωφέλιμη για όλες τις πλευρές κατά τη διάρκεια της εξέλιξης των προδιαγραφών βάσει στόχων του IMO και των κοινών κανονισμών του IACS.

Στο παρελθόν, διακεκριμένα μέλη του IACS εξέφρασαν την άποψη ότι μερικοί διεθνείς νηογνώμονες θα πρέπει να ενωθούν ενώ άλλοι θα πρέπει να σταματήσουν να λειτουργούν; Ποια είναι η αντίδρασή σας σε μια τέτοια πρόταση;

Τα 10 μέλη του IACS, τα οποία αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 90% του συνολικού τόνάζ του παγκόσμιου στόλου, συνεργάζονται όλο και πιο στενά για κοινούς κανονισμούς αλλά και για την ανάπτυξη των δικών τους κανονισμών και ερευνών.

Η ανάπτυξη κοινών κανονισμών έχει αυξήσει την ανάγκη για στενή συνεργασία.

Οι προσπάθειες αυτές έχουν σκοπό την ενίσχυση της δύναμης του IACS και των μελών του, διατηρώντας την ανεξαρτησία τους για το συμφέρον της ναυτικής ασφάλειας και της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Δεν αναμένεται ότι το σενάριο αυτό θα αλλάξει στο εγγύς μέλλον.

Τα τελευταία χρόνια φαίνεται να υπάρχει μια συνεχής αντιπαλότητα πολιτικής και στρατηγικής μεταξύ του IMO και της Ε.Ε. Ποιες είναι οι αντιδράσεις σας ως προς τις πρόσφατες προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε σχέση με την ασφάλεια στη θάλασσα;

Ο IACS υποστηρίζει σθεναρά ότι σε μια παγκόσμια οικονομία η οποία κατευθύνει τη ναυτιλιακή βιομηχανία, θέματα όπως η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η προστασία του περιβάλλοντος θα πρέπει να αντιμετωπίζονται σε διεθνές επίπεδο.

Ο IMO έχει παίξει έναν πολύ σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη διεθνών κανονισμών, οι οποίοι υιοθετούνται και εφαρμόζονται από κάθε συμβαλλόμενη κυβέρνηση μέσα από τους εθνικούς τους κανονισμούς.

Ως τεχνοκρατικός, μη-κυβερνητικός οργανισμός, ο IACS έχει συνεισφέρει σημαντικά στην ανάπτυξη αυτών των κανονισμών με στόχο την ενιαία εφαρμογή τους από τις διάφορες ενώσεις του IACS όταν ενεργούν εκ μέρους των κυβερνήσεών τους.

Επίσης, ο IACS έχει συχνές επαφές με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, γνωρίζοντας την αυξανόμενη σημαντικότητα της ως προς την εφαρμογή των διεθνών κανονισμών των κρατών-μελών της Ε.Ε. αλλά και ως προς την εξέλιξη των οδηγιών αυτής.

Πρόσφατες προτάσεις της Ε.Ε. που σχετίζονται με την αναμενόμενη σταδιακή απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, έχουν μελετηθεί από τον IMO για τις επιπτώσεις που θα επιφέρουν στον παγκόσμιο στόλο. Ο IACS έχει συνεισφέρει άμεσα στον καθορισμό των τεχνικών απαιτήσεων που σχετίζονται με την εφαρμογή του Προγράμματος Συνθηκών Αξιολόγησης (CAS) των δεξαμενόπλοιων μονού κελύφους.

Οι προσπάθειές μας κατευθύνονται πάντα προς την πραγματοποίηση τεχνικών συνεισφορών με στόχο την κατανόηση της δυνατότητας επίτευξης των προτεινόμενων κανονισμών και της εφαρμογής τους σε διεθνές ή περιφερειακό επίπεδο έπειτα από την υιοθέτησή τους.

Τα αποτελέσματα του ναυαγίου του «Prestige» δημιούργησαν σύγχυση και αβεβαιότητα στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία. Πιστεύετε ότι οι διεθνείς αντιδράσεις που επακολούθησαν επηρέασαν αναπάντεχα και δραματικά τη διεθνή ναυτιλιακή σκηνή;

Τα αποτελέσματα σοβαρών απωλειών αναπόφευκτα ξεσήκωσαν το κοινό αίσθημα ενάντια στη ναυτιλιακή βιομηχανία, παρά την ύπαρξη των στατιστικών οι οποίες παρουσιάζουν τη ναυτιλία ως έναν από τους πιο ασφαλείς τρόπους μεταφοράς, σε θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος, με συνεχή βελτίωση.

Ο τεχνικός ρόλος του IACS είναι να αναλαμβάνει σοβαρές περιπτώσεις απωλειών και τα αποτελέσματα των ερευνών για τις απώλειες με απώτερο σκοπό τον καθορισμό νέων ή βελτιωμένων απαιτήσεων, οι οποίες θα πρέπει να αναπτυχθούν για να αποφευχθούν παρόμοια ατυχήματα στο μέλλον.

Υπό το φως των πρόσφατων απωλειών και ζημιών από ναυάγια δεξαμενόπλοιων, συμπεριλαμβανοντας και αυτό του «Prestige», ο IACS επεξεργάζεται την υιοθέτηση τροποποιήσεων στις ενοποιημένες απαιτήσεις σχετικά με το ζήτημα των ελέγχων των τοιχωμάτων με στόχο να γίνουν πιο αυστηρές οι απαιτήσεις των δεξαμενών έρματος νερού και συνδυασμένων δεξαμενών φορτίου/έρματος.

Urgently needed within Maritime Industry:

Security awareness

The International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code requires all ships to comply by 1st July 2004.

DNV is prepared to assist and advise its customers worldwide:

- through trained dedicated security surveyors either locally at the owner's premises, or in ship's ports of call
- through public training courses, with the co-operation of experienced independent security consultants.

Det Norske Veritas S.A., 26-28 Akti Kondyli, Piraeus 185 45, Greece
tel: +30 210 41 00 200, fax: +30 210 42 20 621, e-mail: pirmar@dnv.com



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



>>> Συνέντευξη του Στάθη Κουλουκουντή

Διευθυντή Rethymnis & Kulukundis Ltd,
μέλους Δ.Σ. Ελληνικής Επιτροπής
Ναυτιλιακής Συνεργασίας (GSCC), Λονδίνο



Οι θέσεις της πλοιοκτησίας

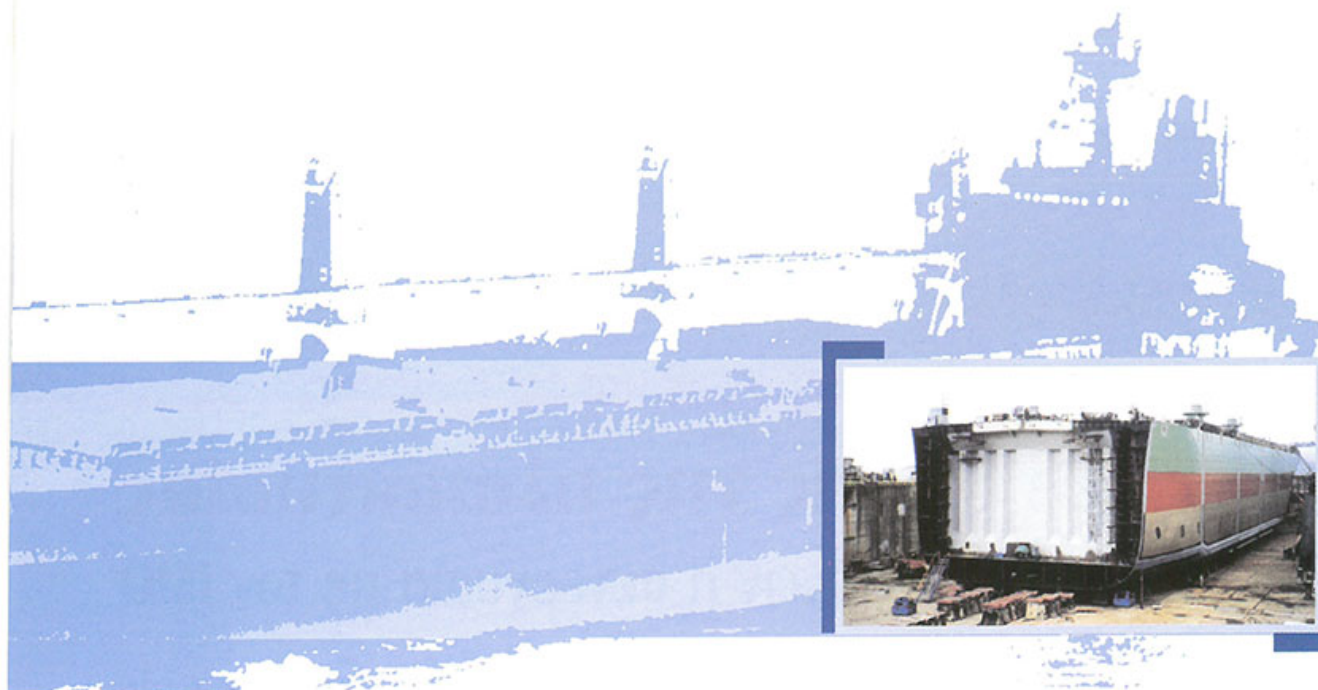
Η συγχώνευση των νηογνώμωνων δεν είναι η μοναδική λύση

Συμφωνείτε με την άποψη ορισμένων πλοιοκτητών οι οποίοι υποστηρίζουν ότι οι νηογνώμονες έχουν περιοριστεί σήμερα στην επικύρωση σχεδίων και όχι στην εισαγωγή πολύτιμων εμπειρικών στοιχείων, που θα προωθούσαν σημαντικές αλλαγές και καινοτομίες στη ναυπηγική βιομηχανία;

Από ό,τι καταλαβαίνω από συναδέλφους οι οποίοι έχουν προσφάτως παραγγείλει πλοία από ναυπηγεία, υπάρχει τρομερή πίεση από πλευράς ναυπηγών προς τους νηογνώμονες όλο και περισσότερο για να δεχθούν πιο ελαφρά κατασκευαστικά σχέδια πλοίων, ούτως ώστε να μειωθεί το κόστος ναυπήγησης και, επομένως, να μειωθούν οι τιμές των νεότευκτων πλοίων. Η μελλο-

νική συνέπεια αυτής της τακτικής σίγουρα θα είναι ότι τα πλοία αυτά θα αντιμετωπίσουν κατασκευαστικά προβλήματα μόλις παλαιώσουν λίγο.

Η θέση των εφοπλιστικών οργανώσεων στο θέμα αυτό είναι ότι δεν πρέπει να υπάρχει τέτοιος συναγωνισμός μεταξύ νηογνώμωνων στο ζήτημα του σχεδίου του πλοίου. Οι εφοπλιστικές οργανώσεις νομίζουν ότι θα έπρεπε οι νηογνώμονες να συμφωνήσουν σε σχέδια γερών νεότευκτων πλοίων, ούτως ώστε να μην αντιμετωπίσουν τα πλοία μελλοντικά κατασκευαστικά προβλήματα, κατά τη διάρκεια της αναμενόμενης ζωής ενός πλοίου (25 ετών), εφόσον συντηρούνται τα πλοία κανονικά, σύμφωνα με τους κανονισμούς του νηογνώμονα.



Οι αντιδράσεις των νηογνώμωνων, μετά τα πρόσφατα ναυτικά ατυχήματα, θεωρείτε ότι επηρέασαν την αξιοπιστία τους; Πώς κρίνετε τα μέτρα που έλαβαν τα τελευταία χρόνια με αφορμή την αποτροπή περαιτέρω ατυχημάτων;

Υπάρχει η άποψη ότι οι πολλαπλές αναδρομικές ενισχύσεις και οι σχεδιαστικές τροποποιήσεις που απαιτήσαν οι νηογνώμονες μετά τα ατυχήματα των δεκαετιών '80 και '90 ήταν, κατά μεγάλο μέρος, περιττές και ότι το πρόβλημα των απωλειών των πλοίων χύδην φορτίων (Bulk Carriers) θα μπορούσε να είχε αποφευχθεί με σωστή εφαρμογή, από πλευράς νηογνώμωνων, των ήδη υπάρχοντων κανονισμών.

Η άποψη αυτή στηρίζεται από το γεγονός πως μειώθηκαν σημαντικά τα συμβάντα απωλειών των Bulk Carriers αμέσως μετά την εφαρμογή, στην περασμένη δεκαετία, του προγράμματος ενισχυμένων επιθεωρήσεων (ESP).

Πάντοτε, μετά ένα σημαντικό ατύχημα, ιδίως όταν υπάρχει ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος (εάν όχι απώλεια ανθρώπινης ζωής), υπάρχει πολιτική πίεση προς τους κυβερνητικούς οργανισμούς και, εν συνεχεία, προς τους νηογνώμονες, για τροποποίηση, ενίσχυση, βελτίωση κ.λπ. των ήδη υπάρχοντων κανονισμών, έστω και αν μην είναι λογικές οι απαιτούμενες τροποποιήσεις. Αυτό το φαινόμενο δεν έχει αλλάξει μετά τα πιο πρόσφατα ατυχήματα. Από άποψη αξιοπιστίας, όμως, βλέπονται οι πολιτικοί περισσότερο από τους νηογνώμονες.

Κορυφαία στελέχη σημαντικών νηογνώμωνων εξέφρασαν τα τελευταία χρόνια την ανάγκη για την «επανάδρυσή» λιγότερων αλλά πιο αποτελεσματικών νηογνώμωνων. Θεωρείτε απαραίτητη τη σταδιακή συγχώνευση των νηογνώμωνων με σκοπό την κατάργηση της «πολυνομίας» που κλονίζει τους εμπλεκόμενους φορείς;

Όπως πιο πάνω αναφέρω, το πρόβλημα του συναγωνισμού μεταξύ νηογνώμωνων στην ανάπτυξη και υιοθέτηση κατασκευαστικών σχεδίων των νεότευκτων πλοίων ίσως θα μπορούσε να αντιμετωπισθεί με συγχώνευση των νηογνώμωνων. Η συγχώνευση μεταξύ εταιρειών είναι οπωσδήποτε σύγχρονο φαινόμενο στη ναυτιλία, όπως και επίσης και σε άλλες βιομηχανίες. Δεν τη θεωρώ όμως σαν μοναδική λύση για τους νηογνώμονες.

Ποιες είναι οι σκέψεις σας για το νέο ρόλο που καλούνται να διαδραματίσουν οι νηογνώμονες μετά τις πρόσφατες αποφάσεις του IMO, που αφορούν την ανάπτυξη και υιοθέτηση, από το Διεθνή Οργανισμό, βασικών προτύπων-στόχων σχετικά με την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων; Πώς σχολιάζετε την αρχικά έντονη αντίδραση του IACS στην πρωτοβουλία αυτή;

Ο IMO μπορεί να παίξει πολύτιμο συντονιστικό ρόλο στον τομέα της ανάπτυξης και υιοθέτησης κατασκευαστικών σχεδίων νεότευκτων πλοίων, ενώ ταυτοχρόνως να εξακολουθεί να υφίσταται η χρήση και η εφαρμογή των πολύτιμων τεχνικών και εμπειρικών γνώσεων του κάθε νηογνώμονα. Ενώ η αρχική ανταπόκριση των νηογνώμωνων στην πρόταση του IMO ήταν αρνητική, τώρα φαίνεται και οι ίδιοι να συμφωνούν.



>>> Συνέντευξη του καπετάν Παναγιώτη Τσάκου, ιδρυτή Ομίλου Τσάκου



Οι θέσεις της πλοιοκτησίας

Χρέος των νηογνώμωνων η συνεργασία με τον IMO

Συμφωνείτε με την άποψη ορισμένων πλοιοκτητών, οι οποίοι υποστηρίζουν ότι οι νηογνώμονες έχουν περιοριστεί σήμερα στην επικύρωση σχεδίων και όχι στην εισαγωγή πολύτιμων εμπειρικών στοιχείων, που θα προωθούσαν σημαντικές αλλαγές και καινοτομίες στη ναυπηγική βιομηχανία;

Δυστυχώς, η άποψη αυτή είναι σωστή. Παράδειγμα τα coatings τα οποία, παρά τις δικές μας συνεχείς πιέσεις, επί 10ετίες δεν τα έχουν ακόμη αναγάγει σε class requirement. Αποφεύγουν χρονοτριβώντας, με αποτέλεσμα αντί να είναι «Προμηθείς» να καταντούν γραφειοκράτες «Επιμηθείς», για να μην αναφερθώ και σε άλλες πιο σοβαρές παραμέτρους.

Οι αντιδράσεις των νηογνώμωνων, μετά τα πρόσφατα ναυικά ατυχήματα, θεωρείτε ότι επηρέασαν την αξιοπιστία τους; Πώς κρίνετε τα μέτρα που έλαβαν τα τελευταία χρόνια με αφορμή την αποτροπή περαιτέρω ατυχημάτων;

Όσον αφορά το πρώτο σκέλος του ερωτήματός σας, οι αντιδράσεις των νηογνώμωνων δεν επηρέασαν, τουλάχιστον θετικά, την αξιοπιστία τους. Τα μέτρα που έλαβαν οι νηογνώμονες τα τελευταία χρόνια δεν είναι γνωστά, εκτός από την προσπάθεια να επιβάλουν λεπτομερέστερο έλεγχο της καταστάσεως των πλοίων στα γνωστά τακτά χρονικά διαστήματα.

Θεωρώ ότι ουδείς ενδιαφέρθηκε πραγματικά να ερευνηθεί και αναδειχθεί τα πραγματικά αίτια των ατυχημάτων, αλλά ούτε και την άρνηση των Αρχών να επιτρέψουν την προσέγγιση σε ασφαλή όρμιο. Αντί τούτου επιδίδονται στην έκδοση νέων κανονισμών, ανταγωνιζόμενοι εαυτούς, τις Βρυξέλλες και τις κυβερνήσεις.

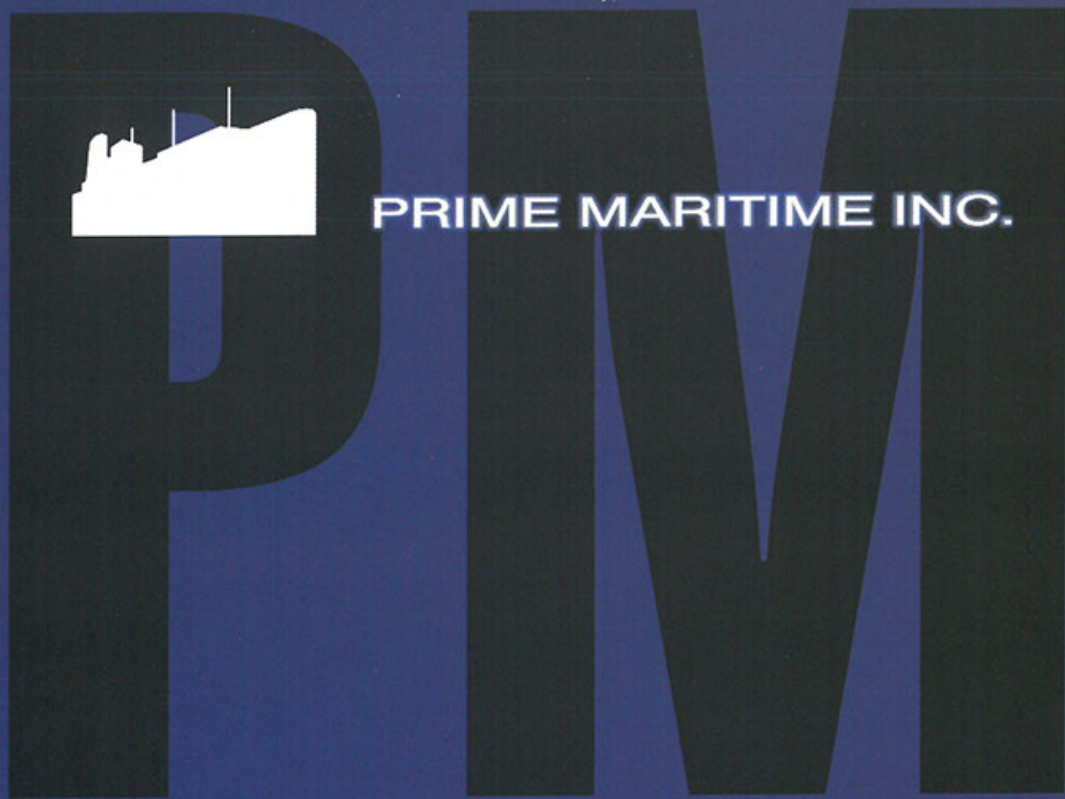
Κορυφαία στελέχη σημαντικών νηογνώμωνων εξέφρασαν τα τελευταία χρόνια την ανάγκη για την «επανάδρυσή» λιγότερων αλλά πιο αποτελεσματικών νηογνώμο-

νων. Θεωρείτε απαραίτητη τη σταδιακή συγχώνευση των νηογνώμωνων με σκοπό την κατάργηση της «πολυνομίας» που κλονίζει τους εμπλεκόμενους φορείς;

Ο μεγάλος αριθμός νηογνώμωνων δεν δημιουργεί, απαραίτητα, πολυνομία γιατί οι απαιτήσεις των νηογνώμωνων είναι σχεδόν πανομοιότυπες. Η συγχώνευση νηογνώμωνων, όμως, εάν ήτο εκφικτή, θα εμετρίαζε το μεταξύ τους ανταγωνισμό και θα συνέβαλλε στον αποτελεσματικότερο ρόλο τους, αν δημιουργούσε και οικονομικά υγιέστερους οργανισμούς. Ίσως αυτό τους πρόετρεπε ή τους επέτρεπε να παίξουν τον πρωταρχικό τους ρόλο, ήτοι την προσήλωση στην αποτελεσματικότερη παρακολούθηση της κατάστασης των πλοίων.

Ποιες είναι οι σκέψεις σας για το νέο ρόλο που καλούνται να διαδραματίσουν οι νηογνώμονες μετά τις πρόσφατες αποφάσεις του IMO που αφορούν την ανάπτυξη και υιοθέτηση, από το Διεθνή Οργανισμό, βασικών προτύπων-στόχων σχετικά με την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων; Πώς σχολιάζετε την αρχικά έντονη αντίδραση του IACS στην πρωτοβουλία αυτή;

Θεωρώ ότι χρέος των νηογνώμωνων, έστω και με τον υποβαθμισμένο ρόλο και το αποδυναμωμένο κύρος που βιώνουν σήμερα, είναι να καταβάλλουν δραστήριες προσπάθειες προς την κατεύθυνση της συνεργασίας με τον IMO και της ενισχύσεως του ρόλου του ως μοναδικού αξιόπιστου οργανισμού στον τομέα της ασφαλείας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Η συγκυρία είναι ευνοϊκή, διότι επικεφαλής του οργανισμού αναλαμβάνει ο καταξιωμένος συμπατριώτης μας ναύαρχος Ευθύμιος Μητρόπουλος, ο οποίος διαθέτει όλα τα εκέγγυα για μια επιτυχή θητεία και αναβάθμιση του ρόλου του οργανισμού. Εάν οι προσπάθειες των νηογνώμωνων και του IMO αποτύχουν, τότε είναι βέβαιο ότι θα επικρατήσει στο χώρο της διεθνούς ναυτιλίας σύγχυση και χάος.



PRIME MARITIME INC.

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

✦ Ferry / cruise chartering

✦ Projects/contracts of affreightment

✦ Sale & Purchase



3, Irodotou Str.

Piraeus 185 38 Greece

Phone : +30 210-4527001

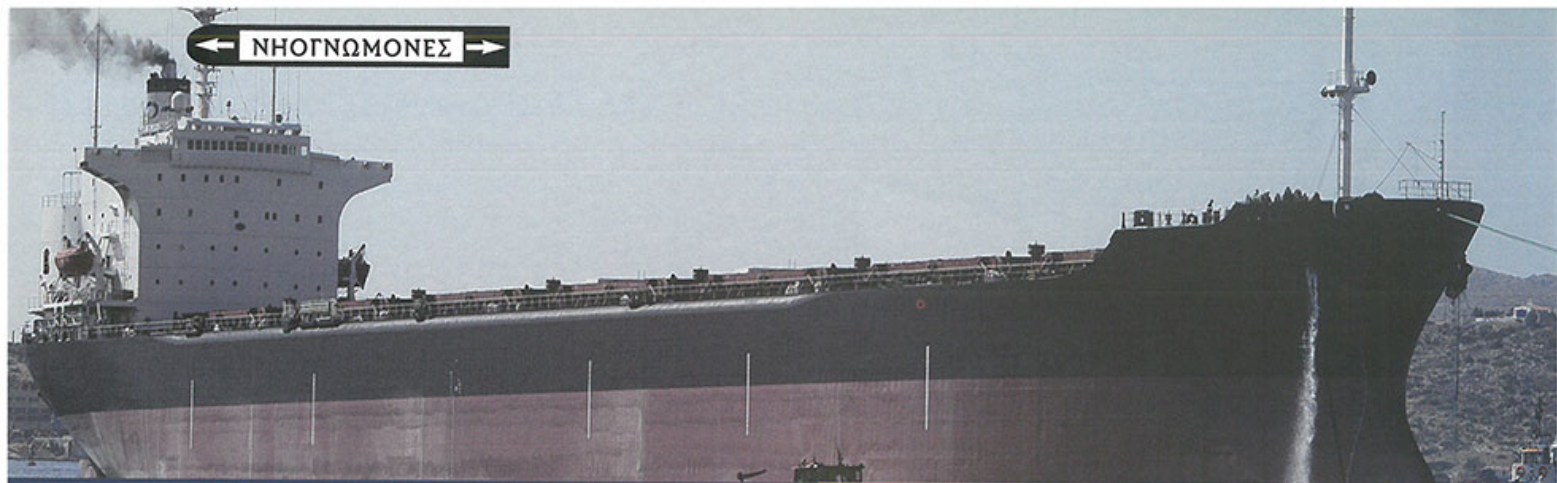
Fax: +30 210-4527006

Tlx : 212791-92 PRIM GR

Comtext: A54GR157

www.primemaritime.gr

E-mail: chartering@primemaritime.gr



>>> Συνέντευξη του Γεωργίου Α. Γράτσου

Προέδρου Standard Bulk Transport Corporation



Οι θέσεις της πλοιοκτησίας Επιβάλλεται η ενιαιοποίηση των κανονισμών

Συμφωνείτε με την άποψη ορισμένων πλοιοκτητών, οι οποίοι υποστηρίζουν ότι οι νηογνώμονες έχουν περιοριστεί σήμερα στην επικύρωση σχεδίων και όχι στην εισαγωγή πολύτιμων εμπειρικών στοιχείων, που θα προωθούσαν σημαντικές αλλαγές και καινοτομίες στη ναυπηγική βιομηχανία;

Συμφωνώ. Τούτο όμως είναι φυσικό, διότι μεγάλο μέρος των εσόδων των νηογνώμωνων προέρχεται από την κατασκευή των πλοίων, όπου ο πελάτης που πληρώνει είναι το ναυπηγείο. Κατά τη γνώμη μου, πρέπει και κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης ο νηογνώμονας να δουλεύει για λογαριασμό του πλοιοκτήτη και όχι του ναυπηγείου. Με αυτόν τον τρόπο ξεκαθαρίζουν τα πράγματα. Πιστεύω ότι έτσι μόνον θα κτιστούν καλύτερα πλοία.

Οι αντιδράσεις των νηογνώμωνων, μετά τα πρόσφατα ναυτικά ατυχήματα, θεωρείτε ότι επηρέασαν την αξιοπιστία τους; Πώς κρίνετε τα μέτρα που έλαβαν τα τελευταία χρόνια με αφορμή την αποτροπή περαιτέρω ατυχημάτων;

Πάγια αρχή των νηογνώμωνων και κάθε ελεγκτού είναι η επιθεώρηση ούτως ώστε να είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς τους. Κάποια στιγμή, επειδή το μέγεθος των πλοίων μεγάλωσε, δεν έγιναν αρκετά λεπτομερείς επιθεωρήσεις και εφαρμόστηκε το Enhanced Special Survey, που δεν ήταν τίποτε άλλο από αυτό που έπρεπε να κάνουν πάντα οι νηογνώμονες.

Τώρα ζητούν αναδρομικές ενισχύσεις πλοίων, πράγμα το οποίο σηματοδοτεί ότι τα κριτήρια κατασκευής δεν ήταν σωστά, πράγμα αδιανόητο που μας οδηγεί στην απάντηση της πρώτης ερωτήσεως. Πρέπει να σημειωθεί πως βάσει της SOLAS και της Συμβάσεως Γραμμής Φορτώσεως οι γενικές απαιτήσεις αντοχής των πλοίων, των φρακτών κ.λπ. είναι σαφείς, ως εκ τούτου έπρεπε να είχαν

τηρηθεί. Όσον αφορά την παρακίνηση για μέτρα που προωθούν πλοία διπλού τοιχώματος, τα κρίνω αδικαιολόγητα, διότι διπλό τοίχωμα δεν θα έλυσε το πρόβλημα των δεξαμενοπλοίων «Erica», «Castor» ή «Prestige». Πιθανότατα, δεν θα προσέδιδε περισσότερη ασφάλεια στα bulk carriers.

Κορυφαία στελέχη σημαντικών νηογνώμωνων εξέφρασαν τα τελευταία χρόνια την ανάγκη για την «επανάδρυσή» λιγότερων αλλά πιο αποτελεσματικών νηογνώμωνων. Θεωρείτε απαραίτητη τη σταδιακή συγχώνευση των νηογνώμωνων με σκοπό την κατάργηση της «πολυνομίας» που κλονίζει τους εμπλεκόμενους φορείς;

Όχι. Τα πλοία όποιου τύπου και μεγέθους, οι νόμοι της αντοχής των μετάλλων και τα στοιχεία της φύσεως είναι ενιαία, γι' αυτό και πιστεύω ότι οι σημαντικότερες παράμετροι και κριτήρια κατασκευής πλοίων πρέπει να είναι ενιαία για τους νηογνώμονες. Αντιθέτως, οι νηογνώμονες πρέπει να είναι αρκετοί ώστε να ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την προσφορά καλύτερων υπηρεσιών στη ναυτιλία. Ο περιορισμός του αριθμού των νηογνώμωνων χωρίς την «ενιαιοποίηση» των κανονισμών δεν θα φέρει το αυτό καλό αποτέλεσμα.

Ποιες είναι οι σκέψεις σας για το νέο ρόλο που καλούνται να διαδραματίσουν οι νηογνώμονες μετά τις πρόσφατες αποφάσεις του IMO που αφορούν την ανάπτυξη και υιοθέτηση, από το Διεθνή Οργανισμό, βασικών προτύπων-στόχων σχετικά με την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων; Πώς σχολιάζετε την αρχικά έντονη αντίδραση του IACS στην πρωτοβουλία αυτή;

Πιστεύω ότι η πρωτοβουλία είναι προς όφελος της ναυτιλίας και της ασφαλείας. Η αντίδραση του IACS ήταν αναμενόμενη, γιατί τους «πάτησε τον κάλο».

ΠΡΟΣ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ Ή ΠΩΛΗΣΗ

ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΤΗΡΙΟ ΓΡΑΦΕΙΩΝ - ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΤΕΣΣΕΡΑ ΥΠΟΓΕΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ: Α. ΠΑΠΑΦΙΛΗΣ GROUP Α.Ε.Β.Ε.

Δ/ΝΣΗ: ΚΑΣΤΟΡΟΣ 72, ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ: 210-95.36.270



✓ ΥΠΟΓΕΙΑ	ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	100 ΘΕΣΕΙΣ
✓ ΙΣΟΓΕΙΟ	ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΜΕ ΠΑΤΑΡΙ	10-44 τ.μ.
✓ 1ος ΟΡΟΦΟΣ	ΓΡΑΦΕΙΑ	630 τ.μ.
✓ 2ος ΟΡΟΦΟΣ	ΓΡΑΦΕΙΑ	630 τ.μ.
✓ 3ος ΟΡΟΦΟΣ	ΓΡΑΦΕΙΑ	554 τ.μ.
✓ 4ος ΟΡΟΦΟΣ	ΓΡΑΦΕΙΑ	554 τ.μ.
✓ 5ος ΟΡΟΦΟΣ	ΓΡΑΦΕΙΑ	554 τ.μ.
✓ 6ος/7ος ΟΡΟΦΟΣ	ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ	842τ.μ.





>>> Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη*



Θυμάμαι σε ένα συνέδριο Mareforum, πριν από μερικά χρόνια, είχα ρωτήσει τον τότε πρόεδρο του IACS με ποια κριτήρια ένας νηογνώμονας μπορεί να χαρακτηριστεί ως «sub-standard». Θεώρησα ότι η ερώτηση είχε νόημα, επειδή την εποχή εκείνη είχε καταστεί σαφές ότι ορισμένοι νηογνώμονες προσέφεραν υπηρεσίες που από πολλούς μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως μέτριας ή κακής ποιότητας, δίνοντας πιστοποιητικά αξιοπλοΐας σε πλοία ακατάλληλα να ταξιδέψουν, νηολογημένα σε σημαίες αμφισβητούμενης υπόστασης. Δυστυχώς, σαφή απάντηση στην ερώτησή μου αυτή δεν πήρα, ούτε τότε ούτε σε κάποια άλλη ευκαιρία αργότερα.

*Ο κ. Ψαραύτης είναι καθηγητής στο ΕΜΠ. Διετέλεσε καθηγητής στο MIT από το 1979 έως το 1989 και προϊστάμενος Υπηρεσιών και διευθύνων σύμβουλος στον ΟΛΠ από το 1996 έως το 2002. Από το 1995 έως το 2002 ήταν μέλος της Ελληνικής Επιτροπής του Det Norske Veritas. Οι απόψεις στο άρθρο είναι προσωπικές.

Μια νέα εποχή για τους Νηογνώμονες

Είναι γνωστό ότι ο IACS αποτελεί την αφρόκρεμα των νηογνώμωνων σε παγκόσμιο επίπεδο και περιλαμβάνει στις τάξεις του τους νηογνώμονες που θεωρούνται οι πιο έγκυροι και αξιόπιστοι στον κόσμο. Από αυτούς, ο Βρετανικός, ο Αμερικανικός και ο Νορβηγικός, δηλαδή το Lloyds Register of Shipping (LRS), το American Bureau of Shipping (ABS) και το Det Norske Veritas (DNV), θεωρούνται η αφρόκρεμα της αφρόκρεμας, γνωστή εν συντομογραφία διεθνώς και ως LAN.

Παρά την αίγλη που οπωσδήποτε απορρέει από παρόμοιους χαρακτηρισμούς, αίγλη που είναι σίγουρα δικαιολογημένη, τουλάχιστον από την ιστορία και τη συμβολή των πιο φημισμένων νηογνώμωνων στην ποιτική ναυτιλία, είναι σαφές ότι οι καιροί είναι δύσκολοι και το μέλλον αβέβαιο για τον κλάδο στο σύνολό του. Έτσι, φαίνεται ότι όχι μόνον εξακολουθούν να λειτουργούν νηογνώμονες αμφιβόλου ποιότητας, αλλά σκιές έχουν αρχίσει να πέφτουν ακόμη και στα μέλη του ίδιου του IACS.

Είναι χαρακτηριστικό ότι πολλά πλοία που απασχόλησαν τη διεθνή κοινή γνώμη τα τελευταία χρόνια, με τα ατυχήματα που προκάλεσαν, είχαν πάρει πιστοποιητικά αξιοπλοΐας από μέλη του IACS. Ως χαρακτηριστικά παραδείγματα αναφέρω το «Estonia» (Γαλλικός Νηογνώμονας - Bureau Veritas) και το «Erika» (Ιταλικός Νηογνώμονας - RINA). Αυτό δεν σημαίνει αναγκαστικά ότι οι συγκεκριμένοι νηογνώμονες ευθύνονται για τα ατυχήματα αυτά, για τα οποία πιθανώς θα αποδειχθεί τελικά ότι δεν έχουν καμία ευθύνη. Γεγονός πάντως είναι ότι άσχημα ατυχήματα συμβαίνουν και σε πλοία που τα έχουν αναλάβει οι πιο έγκυροι νηογνώμονες.

Το ατύχημα που ίσως απομυθοποίησε περισσότερο από όλα την αίγλη του IACS είναι εκείνο του «Prestige», δεξαμενόπλοιου που είχε πιστοποιητικό από το ABS. Το ABS αυτήν τη στιγμή αντιμετωπίζει αγωγή τουλάχιστον 700 εκατ. δολαρίων από την Ισπανία, για τις κατ'



αρχήν ζημιές που προκλήθηκαν από την οικολογική καταστροφή και τις άλλες οικονομικές ζημιές που προκάλεσε και θα προκαλέσει ακόμη το ατύχημα. Τοπικές κυβερνήσεις της Χώρας των Βάσκων έχουν επίσης εναγάγει το ABS για μικρότερα ποσά. Κατά τους Αμερικανούς δικηγόρους που κατέθεσαν τις αγωγές αυτές, το ABS ευθύνεται ότι από αμέλεια πιστοποίησε ως αξιόπλοο ένα πλοίο που ήταν ακατάλληλο να μεταφέρει πετρέλαιο.

Βέβαια, το ABS αποποιείται πάσης ευθύνης για το συγκεκριμένο ατύχημα, επιρρίπτοντάς την καθαρά στις ισπανικές αρχές, στις οποίες καταλογίζει ότι θα μπορούσαν να είχαν περιορίσει τις επιπτώσεις του ατυχήματος αν είχαν ρυμουλκήσει το πλοίο σε κάποιο λιμάνι καταφυγής προτού κοπεί στα δυο.

Η δικαστική αυτή διαμάχη, η οποία θα διεξαχθεί στις ΗΠΑ, πιθανότατα θα πάρει χρόνια για να έχει οριστική έκβαση. Όμως, η υπόθεση «Prestige» σίγουρα αποτελεί τη σοβαρότερη μέχρι στιγμής δικαστική υπόθεση εναντίον ενός νηογνώμονα. Δεν αποκλείεται να έχει γενικότερες και καθοριστικές επιπτώσεις στο ξεκαθάρισμα του ρόλου που οι νηογνώμονες καλούνται να παίξουν όσον αφορά τη θαλάσσια ασφάλεια από εδώ και εμπρός.

Παρά το γεγονός ότι δικαστικές υποθέσεις εναντίον νηογνώμωνων έχουν υπάρξει πολλές στο παρελθόν, σε γενικές γραμμές οι νηογνώμονες έχουν μέχρι στιγμής κατορθώσει να είναι στο απυρόβλητο από πλευράς αστικής και ποινικής ευθύνης για διάφορα σοβαρά ατυχήματα. Πάγια θέση των νηογνώμωνων είναι ότι το πιστοποιητικό που εκδίδουν είναι απλώς μια βεβαίωση ότι το πλοίο, για το οποίο αυτό εκδίδεται, τηρεί τους κανονισμούς του εκάστοτε νηογνώμονα και ότι η ευθύνη τους σταματάει εκεί. Η γενική ευθύνη για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου ανήκει στον πλοιοκτήτη. Κατά πόσον η υπόθεση του «Prestige» θα ανατρέψει ή όχι αυτό το ιστορικό, είναι κάτι που αναμένεται με εξαιρετικό ενδιαφέρον.

Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι οργανισμοί αντίστοιχοι με τους νηογνώμονες δεν υπάρχουν για κανένα άλλο μεταφορικό μέσο. Σίγουρα δεν υπάρχουν στις αεροπορικές μεταφορές, μέσο το οποίο έχει ένα πολύ πιο σφικτό και αποτελεσματικό πλαίσιο πιστοποίησης και τήρησης της ασφάλειας απ' ό,τι η ναυτιλία. Οι κανονισμοί των

νηογνώμωνων είναι διαφορετικοί από νηογνώμονα σε νηογνώμονα. Ως παράδειγμα, οι κανονισμοί που αφορούν την κατασκευή και την αντοχή των πλοίων ιστορικά συντάσσονται έτσι ώστε τα πλοία να πληρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας του IMO. Όμως, ο IMO ουδέποτε μέχρι στιγμής έχει εμπλακεί σε λεπτομερείς κανονισμούς που προσδιορίζουν μεταβλητές όπως το πάχος της λαμαρίνας, διαστάσεις ενισχυτικών στοιχείων ή άλλες κατασκευαστικές παραμέτρους. Το έργο αυτό το έχουν αναλάβει οι νηογνώμονες. Έτσι, η όλη τεχνολογία για την ανάλυση της αντοχής του πλοίου, την ανάλυση ρίσκου και άλλες μεθόδους που τεκμηριώνουν ότι ένα πλοίο, αν κατασκευασθεί και συντηρηθεί σύμφωνα με τους κανονισμούς των νηογνώμωνων, θα πληροί τις προδιαγραφές ασφαλείας του IMO, ανήκει περισσότερο στους νηογνώμονες και λιγότερο στον IMO.

Ορισμένοι ναυτιλιακοί κύκλοι πιστεύουν ότι, με τον έντονο εμπορικό ανταγωνισμό μεταξύ των ναυπηγείων σε παγκόσμιο επίπεδο, υπάρχει μεγάλη πίεση για τυποποιημένα designs, για τα οποία η τήρηση των ελάχιστων προδιαγραφών του IMO με το ελάχιστο δυνατό κόστος είναι η πρώτη προτεραιότητα. Έτσι, μετά την υπογραφή του συμβολαίου ναυπήγησης, είναι πιθανό ο νηογνώμονας να υποστεί πίεση από το ναυπηγείο να εγκρίνει κατασκευές ελάχιστων προδιαγραφών, να ερμηνεύσει τους κανονισμούς του IMO κατά «θετικό» τρόπο, να εγκρίνει αλλαγές στα κατασκευαστικά σχέδια ώστε να μειωθεί το κόστος και γενικά να πιστοποιήσει ένα πλοίο, για το οποίο το κατασκευαστικό κόστος θα είναι το χαμηλότερο δυνατό.

Επειδή ο κάθε νηογνώμονας με τη σειρά του δεν είναι φιλανθρωπικό ίδρυμα αλλά εμπορική επιχείρηση, που ανταγωνίζεται έντονα με άλλους νηογνώμονες, είναι ενδεχόμενο η ως άνω πίεση, που υφίσταται από το ναυπηγείο, κάποτε να έχει αποτέλεσμα. Η έλλειψη ομοιομορφίας στους κανονισμούς των νηογνώμωνων σίγουρα ενθαρρύνει την κατάσταση αυτή, καθ' όσον οι νηογνώμονες είναι ελεύθεροι να ανταγωνίζονται μεταξύ τους και ως προς τους κανονισμούς που υιοθετούν, αντί να ανταγωνίζονται μόνον ως προς τις υπηρεσίες που παρέχουν και πόσο χρεώνουν γι' αυτές. Επίσης, το γεγονός ότι οι νηογνώμονες πληρώνονται από τα ναυπηγεία στη φάση της κατασκευής σίγουρα δεν αποθαρ-



ρύνει τέτοιου είδους πιέσεις.

Η σχέση νηογνώμωνων και ναυπηγείων έχει και άλλες πτυχές που θα μπορούσαν να δημιουργήσουν την εντύπωση ότι είναι ύποπτες, χωρίς βεβαίως να είναι αναγκαστικά τέτοιες. Αυτοί που κυρίως καρπώνονται τα οφέλη από τους πάσης φύσεως νέους κανονισμούς για τη σχεδίαση και κατασκευή των πλοίων (όπως π.χ. διπλά τοιχώματα, ενισχύσεις φρακτών κ.λπ.) είναι τα ναυπηγεία, πολλά από τα οποία μαστίζονται από χρόνια προβλήματα κρίσης και ύφεσης. Ως παράδειγμα, η ιδέα των bulk carriers διπλών τοιχωμάτων προήλθε από το LAN. Αν όλα τα νέα bulk carriers κατασκευάζονται εφεξής με διπλά τοιχώματα και αν υπάρξει και χρονοδιάγραμμα απόσυρσης ή μετασκευής των παλαιών, ποιος άραγε θα τριβεί τα χέρια του; Βέβαια, οι νηογνώμονες επιχειρηματολογούν ότι επιστημονικές μέθοδοι όπως το Formal Safety Assessment τεκμηριώνουν την ανάγκη των διπλών τοιχωμάτων και στα bulk carriers. Όμως, το ζήτημα είναι σίγουρα πιο σύνθετο, άπαξ και πολλά από τα ατυχήματα bulk carriers οφείλονται περισσότερο στον ανθρώπινο παράγοντα παρά σε κακή σχεδίαση. Επίσης, δεν έχει γίνει καμία μελέτη κόστους - οφέλους που να τεκμηριώνει τι θα στοιχίσει τελικά στην παγκόσμια ναυτιλία η υποτιθέμενη αύξηση της ασφάλειας από ένα τέτοιο μέτρο, η οποία και αυτή είναι μέχρι στιγμής άγνωστη.

Η μέχρι πρόσφατα απροθυμία των νηογνώμωνων, ακόμη και μελών του IACS, να αποκηρύξουν νηολόγια που αποδεδειγμένα νηολογούν πλοία κακής ποιότητας, είναι κάτι που έχει επισημανθεί από εκείνους που πιστεύουν ότι στόχος των νηογνώμωνων είναι περισσότερο να επιζήσουν εμπορικά παρά να συμβάλουν στη θαλάσσια ασφάλεια. Ο αντίλογος εδώ είναι ότι ο νηογνώμονας πιστοποιεί το πλοίο και όχι τη σημαία, και αν οι «καλοί» νηογνώμονες αποκηρύξουν τις σημαίες αυτές, τότε θα τις αναλάβουν κάποιοι άλλοι «κακοί», με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Ευτυχώς φαίνεται ότι η κατάσταση αυτή τείνει να διορθωθεί, με τη διαφαινόμενη πρόθεση των πλέον επιφανών μελών του IACS να σταματήσουν να έχουν σχέση με τις χειρότερες σημαίες στη μαύρη λίστα του Paris MOU, εκτός αν αυτές λάβουν τα απαραίτητα μέτρα.

Θα βελτιώσει όμως η κίνηση αυτή τη θαλάσσια ασφάλεια ή θα αυξήσει απλώς το μερίδιο των «κακών» νηογνώμωνων; Είναι μια απορία που επαναφέρει το μέχρι στιγμής αναπάντητο ερώτημα, τι προτίθεται να κάνει η

ναυτιλιακή κοινότητα για να ξέρουμε σαφώς ποιοι είναι οι «κακοί» νηογνώμονες, πολλώ μάλλον για να απαλλαγούμε από αυτούς.

Πάντως, προς την κατεύθυνση αυτή, η υιοθέτηση κανονισμών που είναι ομοιόμορφοι για όλους τους νηογνώμονες, ή ακόμη και η νομοθετική (μέσω κάποιας συνόδου του IMO) επιβολή μιας τέτοιας υποχρέωσης σε όλους τους νηογνώμονες είναι ένα μέτρο που συζητείται τελευταία. Το καλοκαίρι, η Ελλάδα και οι Μπαχάμες υπέβαλαν στον IMO μια κοινή πρόταση, πως ο ίδιος ο IMO θα πρέπει να αναλάβει τη θέσπιση «goal based standards» για τις κατασκευές νέων πλοίων. Ο δε IACS εργάζεται προς στην κατεύθυνση υιοθέτησης κοινών κανονισμών για την περίπτωση των δεξαμενόπλοιοι και bulk carrier διπλού τοιχώματος.

Ορισμένοι ναυτιλιακοί κύκλοι πιστεύουν ότι για την επίτευξη μέγιστης ασφάλειας, οι κοινοί αυτοί κανονισμοί πρέπει να είναι ο μέγιστος παρά ο ελάχιστος κοινός παρονομαστής μεταξύ των ισχυόντων διαφορετικών κανονισμών. Άλλοι κύκλοι ανησυχούν ότι κάτι τέτοιο θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις στο κόστος. Ένα είναι σίγουρο: ότι η συνεχιζόμενη ανομοιογένεια και η απουσία μέτρων για την εξάλειψή της δεν συμβάλλουν στη βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας.

Όποια λύση και να υιοθετηθεί τελικά, θα πρέπει να στοχεύει στον περιορισμό του πρωτοφανούς «αλαλούμ» που ιστορικά έχει επικρατήσει στο νομικο-κανονιστικό πλαίσιο ασφαλείας στις θαλάσσιες μεταφορές. Το τεράστιο πλήθος αλληλοεπικαλυπτόμενων και ανομοιόμορφων κανονισμών, το τεράστιο πλήθος παικτών που παράγουν, ερμηνεύουν και εφαρμόζουν τους κανονισμούς αυτούς και το τεράστιο πλήθος προβληματικών κρίσεων στην όλη αλυσίδα της θαλάσσιας ασφάλειας είναι χαρακτηριστικά στοιχεία αυτής της κατάστασης. Σίγουρα όλα αυτά δεν προάγουν τον επιθυμητό στόχο μιας ουσιαστικής βελτίωσης στη θαλάσσια ασφάλεια.

Είναι σαφές ότι η αντοχή της όλης αλυσίδας της θαλάσσιας ασφάλειας είναι ίση με την αντοχή του πιο αδύναμου κρίκου της. Άρα, όσο και να ενισχύουμε τους ήδη ισχυρούς κρίκους, δεν θα υπάρξει ποτέ το επιθυμητό αποτέλεσμα. Η έλλειψη ομοιομορφίας και η αδυναμία ουσιαστικού ελέγχου της ποιότητας και του όλου πλέγματος λειτουργίας των νηογνώμωνων είναι σίγουρα ένας από τους αδύναμους κρίκους της αλυσίδας. Σαφώς δεν είναι ο μόνος προβληματικός κρίκος, αλλά νομίζω ότι έφτασε η ώρα να επισκευαστεί.



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

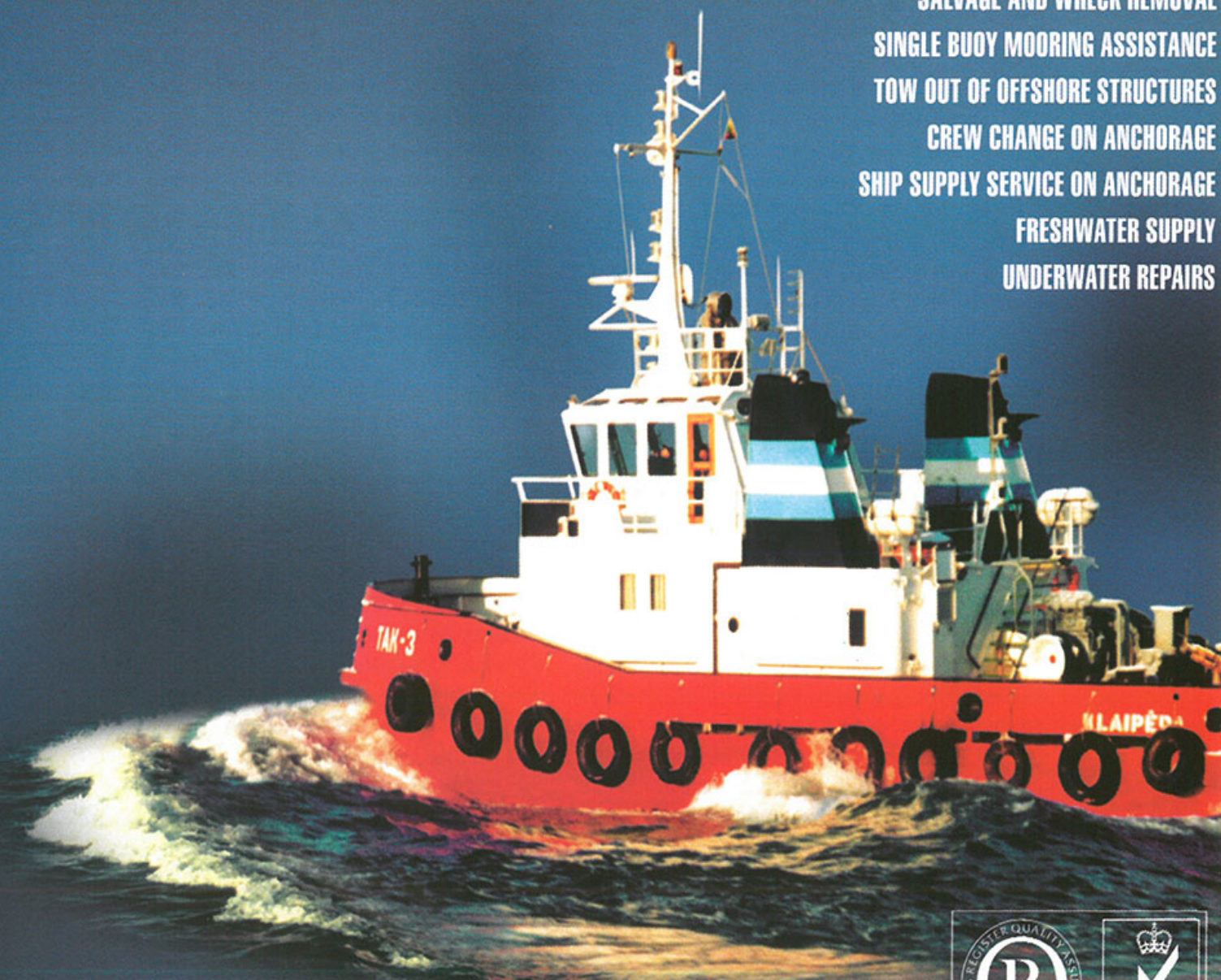
TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES

CREW CHANGE ON ANCHORAGE

SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE

FRESHWATER SUPPLY

UNDERWATER REPAIRS



Η μεγαλειώδης δράση του Πολεμικού μας Ναυτικού πριν από 60 χρόνια



>>> Του Σωτήρη Γεωργιάδη, υποναυάρχου ε.α. Π.Ν.

Από την ιστορία του τόπου μας συνηθίζεται να εξαίρονται κάθε χρόνο μερικά μεμονωμένα αειόλογα γεγονότα, όπως π.χ. η δράση και βύθιση ενός πολεμικού μας πλοίου, αλλά να παραβλέπεται η συνολική δράση του στόλου και του Πολεμικού μας Ναυτικού (Π.Ν.) την ίδια περίοδο. Έτσι, π.χ., κάθε χρόνο γίνεται τελετή εις ανάμνησιν της δράσεως και βυθίσεως, το Σεπτέμβριο του 1943, του πράγματι ηρωικού αντιτορπιλικού «Βασίλισσα Όλγα» και μνημόσυνο των νεκρών του αλλά παραβλέπεται και δεν τιμάται η αποδημία το 1941 και η μεγαλειώδης, αλλά άγνωστη εν πολλοίς δράση μέχρι το 1944 στο πλευρό των συμμάχων μας ολοκλήρου του πολεμικού μας στόλου, ενώ η πατρίδα μας βρισκόταν υπό εχθρική κατοχή. Είναι χαρακτηριστικό ότι για μοναδική φορά έγινε το 2001, με προτροπή αποστράτων αξιωματικών, μια υποβαθμισμένη τελικά τελετή για την 60ή επέτειο της εν λόγω αποδημίας και δράσεως του στόλου μας κατά το 1941-44, από την οποία απουσίασαν πολλοί επίσημοι, περιλαμβανομένου και του Προέδρου της Δημοκρατίας, ο οποίος κατά το Σύνταγμα «άρχει των Ενόπλων Δυνάμεων», παρά το ότι οι προσκλήσεις έγραφαν ότι θα παραστεί.

Το φθινόπωρο του 1943 η συγκρότηση και δράση του αποδήμου Π.Ν. βρισκόταν στο απόγειό της. Ο στόλος μας, του οποίου η κυρία βάση στο εξωτερικό ήταν στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου, ενισχύθηκε από τους Συμμάχους κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου με 37 συνολικά μάχιμα πλοία για την αναπλήρωση των απωλειών του και περαιτέρω για την ενδυνάμωσή του, σε αναγνώριση της σημαντικότητας συμβολής του Π.Ν. στον κοινό αγώνα κατά του Άξονα. Μόνο μέσα στο

1943, οι Σύμμαχοι διέθεσαν στο Π.Ν. 20 νέα μάχιμα πλοία, τα περισσότερα νεότευκτα. Οι σχεδόν 3.000 εθελοντές που επάνδρωναν τα 15 μάχιμα πλοία του στόλου μας κατά την αποδημία του, είχαν στο τέλος του 1943 υπερβεί τους 8.500.

Μάχιμα πλοία του στόλου του Π.Ν. έλαβαν μέρος σε όλες τις νηοπομπές και επιθετικές επιχειρήσεις των Συμμάχων κατά το 1943 στη Μεσόγειο, όπως στην απόβαση στη Σικελία τον Ιούνιο και στις προσπάθειες ανακαταλήψεως των Δωδεκανήσων κατά το φθινόπωρο. Στις αιματηρότατες επιχειρήσεις των Δωδεκανήσων βυθίστηκαν, ηρωικά μαχόμενα, το αντιτορπιλικό «Βασίλισσα Όλγα» και το υποβρύχιο «Κατσώνης», ενώ το αντιτορπιλικό «Αδριας» προσέκρουσε σε νάρκη, αποκόπηκε το πρωραίο τμήμα του πλοίου μέχρι τη γέφυρα και, παρά ταύτα, επέτυχε όχι μόνο να διασωθεί, αλλά ύστερα από πρόχειρες επισκευές να επαναπλεύσει με ίδιες δυνάμεις στο λιμένα της Αλεξανδρείας.

Η συνοπτική αυτή αναφορά στη σημαντικότερη δράση του Π.Ν. πριν από 60 χρόνια δεν παρέχει τη δυνατότητα εκτενέστερων περιγραφών. Εκτός από τα προμνημονευθέντα πολεμικά μας, οφείλεται τουλάχιστον να σημειωθούν τα ονόματα μερικών ακόμη κυρίων μονάδων του στόλου μας με εκτενή δράση κατά το 1943, όπως των αντιτορπιλικών «Πινδος», «Κανάρης», «Μισούλης», «Θεμιστοκλής», «Κρήτη», «Κουντουριώτης», «Σπέτσαι», «Ιεράξ», «Αετός», «Πάνθηρ», των υποβρυχίων «Παπανικολής», «Νηρεύς», «Ματρώζος» και των κορβेटών «Σαχτούρης», «Αποστολής». Στους νεκρούς και στους απομάρχους του τιπάνιου αυτού αγώνα, που έφερε τη συμμαχική νίκη, οφείλεται ευγνωμοσύνη και τιμή.



ShipRepair & Conversion

The Ship Maintenance
Exhibition and Conference

26th - 27th November 2003
Grand Hall, Olympia, London



12th ShipRepair & Conversion
Exhibition and Conference.
The one-stop-shop for repair,
conversion, maintenance, refit
and after sales services.

www.shiprepair.com

Please send me more information about ShipRepair & Conversion 2003, I am interested in:

☐ Exhibiting ☐ Attending the conference ☐ Attending the Workshop ☐ Visiting the exhibition

Organised by
Lloyd's List events

Name: Position:

Company: E-mail:

Address:

Country: Postcode:

Tel: Fax:

Please complete and return to: Lloyd's List Events, 69-77 Paul Street, London EC2A 4LQ, UK.
Tel: +44 20 7553 1565 Fax: +44 20 7553 1820 E-mail: donna.watson@informa.com

REF: SRC03/13

FAX BACK TO LLOYD'S LIST EVENTS: +44 20 7553 1820

DATA PROTECTION: The personal information shown in this e-mail, or provided by you, will be held on a database and may be shared with companies in the Informa Group in the UK and internationally. Sometimes your details may be obtained from external companies for marketing purposes. If you do not wish your details to be used for this purpose, please write to the Database Marketing Manager, IBC UK Conferences Limited, Enterprise House, 45 Station Approach, West Byfleet, Surrey, KT14 6NN. E-mail database@ibcuk.co.uk



ΔΙΚΑΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ Του ΜΙΧΑΗΛ ΜΑΛΕΡΜΠΑ - Εκδόσεις ΣΤΑΜΟΥΛΗ

Πρόκειται για την πρώτη ολοκληρωμένη νομοτεχνική κωδικοποίηση όλων των εθνικών και διεθνών διατάξεων που ισχύουν για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος στη χώρα μας, με ενημέρωση μέχρι και το 2002.

Στο δίτομο αναλυτικό σύγγραμμα, ο συγγραφέας υποναύαρχος ε.α. Μ. Μαλέρμπας ασχολείται με συστηματική κωδικοποίηση και σχολιασμό του ισχύοντος στη χώρα μας corpus του Δικαίου Προστασίας του Θαλασσιού Περιβάλλοντος. Ο β' τόμος παρουσιάζει τη διεθνή σύμβαση Marpol του '73 για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, με το πρωτόκολλο του '78, όπως ισχύουν στην Ελλάδα. Η κωδικοποίηση και ταξινόμηση του υλικού τεκμηριώνεται με βάση όλες τις σχετικές κυρωτικές πράξεις - Π.Δ. και Υπουργικές Αποφάσεις. Εκτός από τα έξι παραρτήματα της Marpol 73/78 και τα επισυναπτόμενα προσαρτήματα, ο αναγνώστης μπορεί να ανατρέξει εύκολα σε όλες τις σχετικές και συνάδουσες διατάξεις. Τη μελέτη των νομοθετημάτων διευκολύνουν εισαγωγικά σημειώματα, εισηγητικές εκθέσεις, παραπομπές, υποσημειώσεις, ερμηνευτικές και διευκρινιστικές παρατηρήσεις του συγγραφέα. Το δίτομο έργο προσφέρει έγκυρη και επίκαιρη ενημέρωση σε ποικίλους φορείς εμπλεκόμενους με τη ναυτιλία και την προστασία της θάλασσας και των ακτών, πλοιάρχους Ε.Ν., λιμενικές αρχές, ερευνητές κ.ά.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ Των ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΚΟΡΡΕ, ΔΙΟΝ. Π. ΧΙΟΝΗ - Εκδόσεις ΣΤΑΜΟΥΛΗ

Οι πανεπιστημιακοί καθηγητές, συγγραφείς κ. Χιόνης και Κορρές περιγράφουν τα κύρια γνωρίσματα και τα διαρθρωτικά προβλήματα της ελληνικής οικονομίας, το ρόλο που διαδραμάτισε η ένταξη της Ελλάδας στην ευρωπαϊκή ζώνη, τις προκλήσεις και τις προοπτικές που διαγράφονται για τη μελλοντική τουριστική και οικονομική ανάπτυξη της χώρας στο πλαίσιο του παγκοσμιοποιημένου ανταγωνισμού. Το εύχρηστο εγχειρίδιο ανάλυσης μεταδίδει σε απλή γλώσσα μια ποικιλία σύνθετων γνώσεων -θεωρητικών, ιστορικών και πρακτικών- για νευραλγικούς τομείς όπως οι βιομηχανικός, τραπεζικός, χρηματοοικονομικός και τουριστικός, για την τεχνολογική πολιτική, τη διανομή εισοδήματος, την παραοικονομία, τις επενδύσεις, τα θέματα απασχόλησης, ανεργίας και πληθωρισμού αλλά και κοινής ευρωπαϊκής πολιτικής. Η μελέτη έχει πλούσιες ελληνικές και διεθνείς βιβλιογραφικές πηγές και ολοκληρώνεται με παράρτημα - «χάρτη».

ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ Της ΑΛΙΚΗΣ ΚΙΑΝΤΟΥ - ΠΑΜΠΟΥΚΗ, ομότιμης καθηγήτριας Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ

Οι ραγδαίες εξελίξεις στα θέματα της ναυτιλίας και της νομοθεσίας του ναυτικού δικαίου έκαναν αναγκαία την αύξηση της ύλης του βιβλίου και την κατανομή της σε δύο τόμους, από τους οποίους ο δεύτερος είναι υπό έκδοση και πρόκειται να κυκλοφορήσει σύντομα. Στον πρώτο τόμο περιλαμβάνεται η ύλη του γενικού ναυτικού δικαίου και στο δεύτερο, η κατά κυριολεξία ναύλωση και η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων (κατά τους Κανόνες Χάγης - Βισμπύ που ρυθμίζουν πλέον και τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές).

Η νέα έκδοση είναι ανανεωμένη, προσαρμοσμένη στο κοινοτικό δίκαιο και στις διεθνείς συμβάσεις που κύρωσε η Ελλάδα την τελευταία δεκαετία. Είναι δε πλήρως ενημερωμένη με τη νεότερη νομολογία και τις απόψεις που υποστηρίζονται στα κυριότερα ξένα δίκαια. Εντελώς νέα είναι η ανάπτυξη του δικαίου που αφορά τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις. Για πρώτη φορά στην Ελλάδα γίνεται συστηματική ερμηνεία της Διεθνούς Συμβάσεως του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις. Η σύμβαση αυτή, την οποία η Ελλάδα κύρωσε το 1991, εφαρμόζεται και στις εσωτερικές σχέσεις που αφορούν περιορισμό της ευθύνης και, ως εκ τούτου, έχει εκτοπίσει σημαντικά την εφαρμογή του τμήματος του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου για τον παραδοσιακό περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη.



ΕΝ ΚΑΙΡΩ ΠΟΛΕΜΟΥ

Το Πολεμικό Ναυτικό στη δίνη δύο παγκοσμίων πολέμων.

Τα απολεσθέντα στους ωκεανούς ποντοπόρα πλοία.

Του **ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ**, αντιναύρχου, επίτιμου αρχηγού Λ.Σ.

Τα βιβλίο αποτελείται από δύο ξεχωριστές ενότητες. Το πρώτο μέρος περιέχει μία συνοπτική θεώρηση της ελληνικής ναυτιλίας και πιο συγκεκριμένα: Την περίοδο που προηγήθηκε του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, την περίοδο του Μεσοπολέμου, την περίοδο του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και την πρώτη μεταπολεμική περίοδο.

Μέσα από αυτή την πρώτη πεντηκονταετία του 20ού αιώνα, παρά τις τρομακτικές απώλειες της ελληνικής ναυτιλίας στους δύο Παγκοσμίους Πολέμους και τις συνέπειες από τους Βαλκανικούς, καθώς και την εθνική περιπέτεια της Μικράς Ασίας, βλέπουμε μια συνεχή ανοδική πορεία της που δεν μεταφράζεται μόνο σε ποσοτικά μεγέθη, αλλά επεκτείνεται και σε ποιοτικά στοιχεία που αφορούν τη σύνθεση του εμπορικού στόλου, το ανθρώπινο δυναμικό της κίνησης και της λειτουργίας του, καθώς και τη ναυτιλιακή υποδομή.

Το δεύτερο μέρος αποτελεί το κυρίως σώμα του βιβλίου. Περιέχονται σε αυτό όλα τα απολεσθέντα έξω από τις ελληνικές θάλασσες και στους ωκεανούς ελληνικά πλοία. Για κάθε πλοίο παρέχονται: Τα στοιχεία ταυτότητάς του, ο πλοιοκτήτης, τα τεχνικά χαρακτηριστικά του σκάφους, τα στοιχεία του ταξιδιού, ο πλοίαρχος και το πλήρωμα με τα ονόματά τους, στοιχεία της απώλειας του σκάφους, αποτελέσματα και συνθήκες της απώλειας.

Οι συνθήκες γενικά της απώλειας του πλοίου περιγράφονται συνοπτικά, αφού και μία περιγραφή θα ήταν για τα πλοία πολυσέλιδη και προφανώς τεχνι-

κά αδύνατο να περιληφθεί στους δεδομένους περιορισμούς ενός βιβλίου που καταγράφει τις απώλειες εκατοντάδων πλοίων και συγκεκριμένα των 512 πλοίων που περιέχονται στον τόμο αυτό.

Όμως και μέσα από τη συνοπτική περιγραφή ορισμένων γεγονότων, αποκαλύπτεται η τραγικότητα των συνθηκών που ξεπερνούν κάθε ανθρώπινη φαντασία.

Βλέπουμε ακόμα ότι, από τη μία πλευρά, αναδεικνύεται η τεράστια δύναμη που περικλείει μέσα του ο άνθρωπος στην προσπάθειά του να σωθεί και, από την άλλη πλευρά, αποκαλύπτεται και το μεγαλείο της ηθικής τελειότητας του ναυτικού, ο οποίος θέτει σε κίνδυνο τη δική του ζωή στην προσπάθειά του να διασώσει τον κινδυνεύοντα συνάνθρωπό του στη θάλασσα.




**ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ**

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

ΔΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ



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

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. 91/ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2003 • 6.70003 • ΤΡΑΧ. 5.50

Ναυτική ασφάλεια:
Προτεραιότητες και
δεσμεύσεις

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

naftikachronika.gr



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



GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

Mediterranean, Black Sea, Red Sea
and European waters

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

Operating 24 hours

GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

Headquarters:

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

Tel.: (+30 2310) 53 00 17 • Fax: (+30 2310) 54 06 46 • A.O.H.: (+30 6944) 694562 • Telex: 412117 MIGI GR
<http://www.gigilinis.gr> • <http://www.gigilinis.com> • e-mail: gigilinis.shpn@axiom.gr

Branch office:

2, Filellinon str. • 643 02 Kavala • Greece

Tel.: (+30 2510) 83 11 30 • Fax: (+30 2510) 83 52 87 • Telex: 452146 MIGI GR
e-mail: gigikav@otenet.gr

Ocean Going Salvage Tug
HELLAS



Ocean Going S&T Tug
MACEDON-II



Ocean Going Salvage Tug
EVEREST



Harbour and Open Sea Tug
MINOTAUROS



Harbour and Open Sea Tug
ALEXANDROS



Harbour Tug
DIMITRIOS



Harbour Tug
THEODOROS



ISO 9002

Certificate Number: 36335

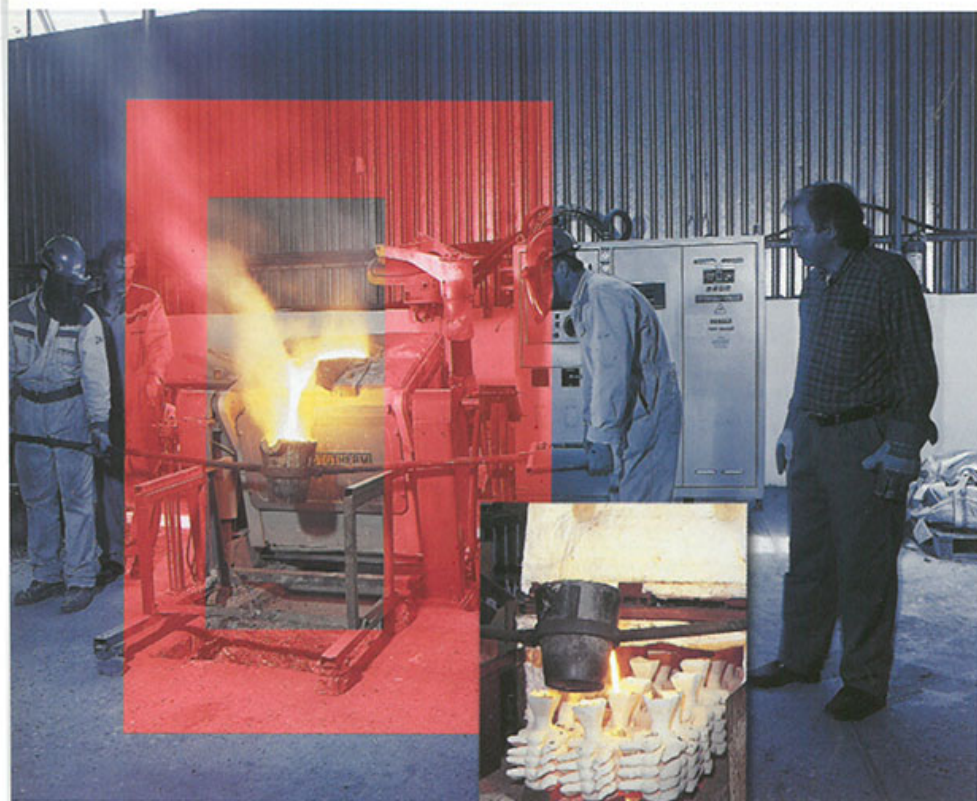


Accredited by the RYA



TURBOMED

ΧΥΤΗΡΙΟ • ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ • TURBO SERVICE



ΧΥΤΗΡΙΟ

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

ΤΗΛ.: 210 4616001

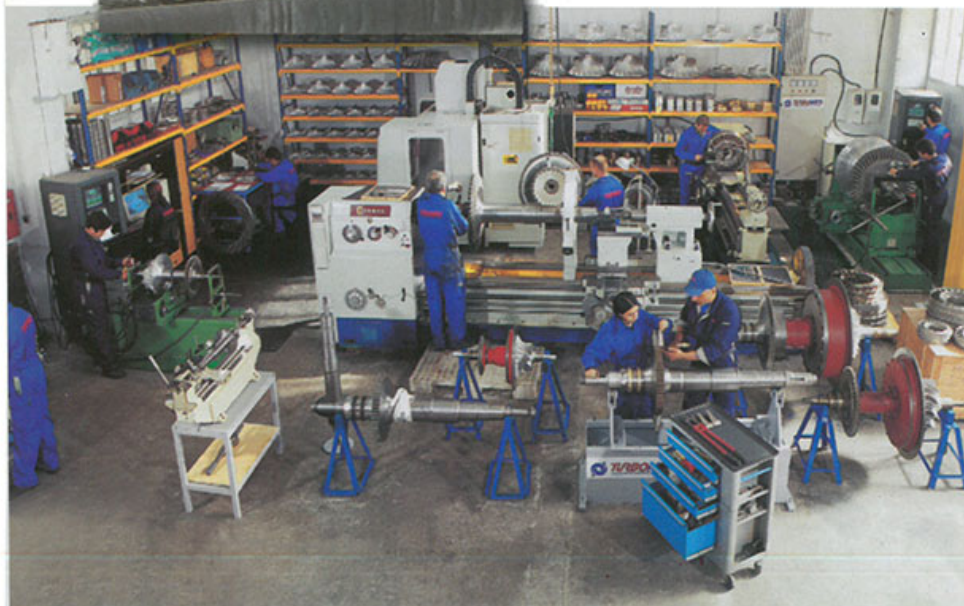
FAX: 210 4616082

www.turbomed.gr

ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ

- Γενικές επισκευές μηχανών εσωτερικής καύσης
- Μηχανολογικές κατασκευές ακριβείας

LINE ADVERTISING



TURBO SERVICE

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