

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 65 • 12/2003 • ΤΙΜΗ 5,90

www.naftikachronika.gr



Βρυξέλλες >

ναυτιλιακή πρωτεύουσα της Ευρώπης(;) >

Κρίσεις και προτάσεις των Διεθνών Εφοπλιστικών Ενώσεων



Αυξήσεις στις απαιτήσεις των P&I Clubs | Ναυτικοί: Όμηροι-πιόνια στα χέρια των κρατικών αρχών



Η μόνη σύνδεση που χρειάζεστε.

Λύστε τα χέρια του πληρώματος σας χωρίς κόστος

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

Αποκτήστε δωρεάν* το Inmarsat Crew Phone σήμερα.

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

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

an inmarsat ventures company



«Έχουμε γη και πατρίδα
όταν έχουμε πλοία και θάλασσα»

Ηρόδοτος



AVIN INTERNATIONAL S.A.

Ηρώδου Αττικού 12Α, 151 24 Μαρούσι, Αθήνα, τηλ.: +30-210-8093100, fax: +30-210-8093111, e-mail: avin@avin.gr, URL: www.avin.gr



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



ΣΦΑΚΤΗΡΙΑΣ 5, 185 45 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΗΛ. 210 42.21.024, FAX. 210 41.25.061

Το εικαστικό της καταχώρησης είναι από τον Χριστουγεννιάτικο καταλόγο
"ΕΥΧΕΣ ΑΓΑΠΗΣ" για την υποστήριξη του Ι.Π.Α.Π "ΘΕΟΤΟΚΟΣ"

34 Η Ελλάδα προστατεύει τους Έλληνες ναυτικούς;

Άρθρο του Αλέκου Αλαβάνου

46 Οι αυξήσεις των P&I Clubs είναι δημιούργημα των περιστάσεων

Άρθρο του Σπύρου Πολέμη

64 Ο ρόλος της Ε.Ε. στο διεθνές περιβάλλον

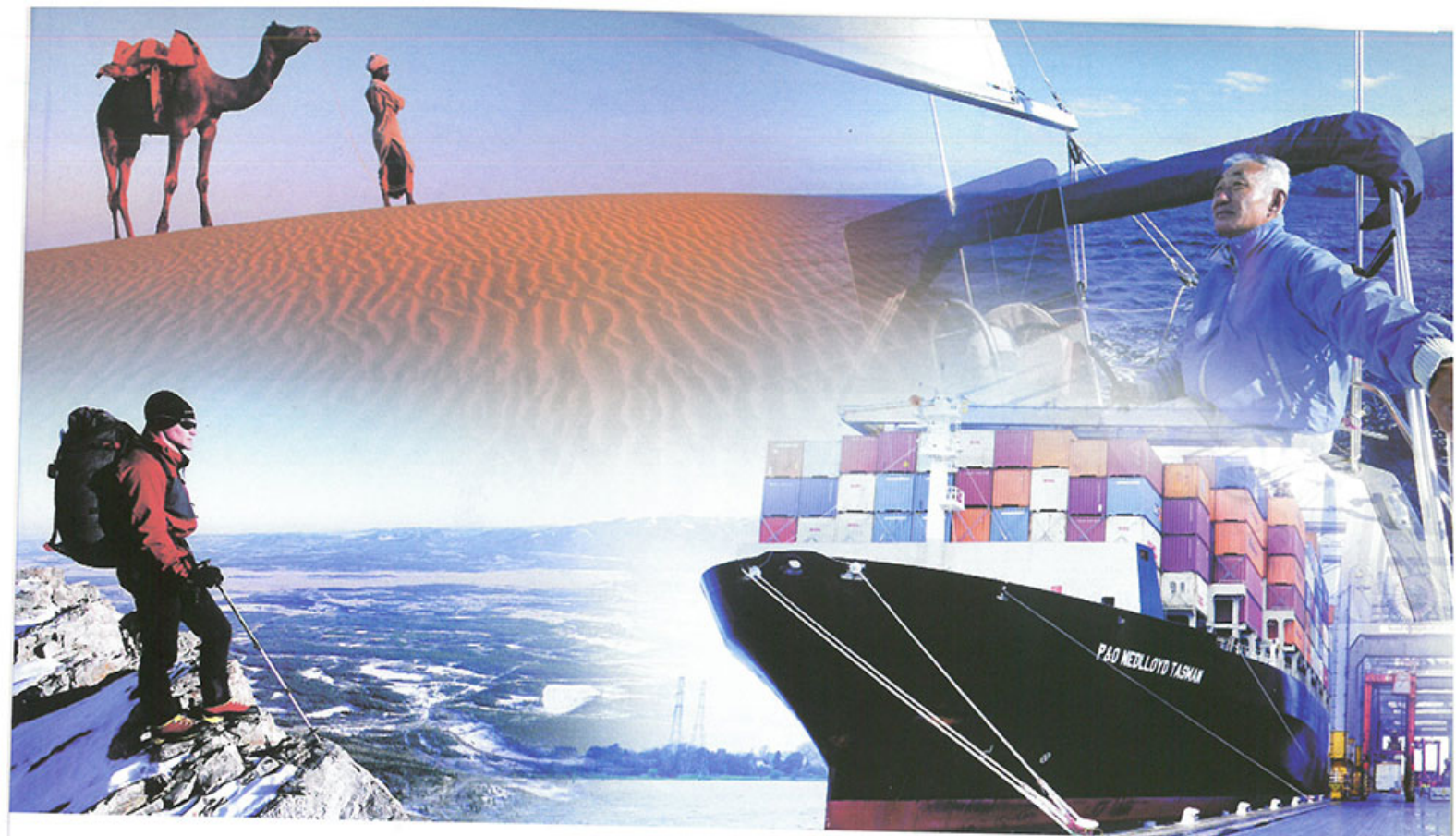
Άρθρο του Φώτη Καραμήτσου

Περιεχόμενα

Δεκέμβριος 2003

- | | |
|--|--|
| 10. Περισκόπιο | 42. Νέος κανονισμός της Ε.Ε. για την αντιμετώπιση της τρομοκρατίας |
| 14. Ναυτιλιακά Νέα | 44. Στα ύψη εκτινάχθηκε ο αριθμός των πειρατικών επιθέσεων |
| 26. Οι γνωστοί - άγνωστοι των Βρυξελλών | 46. Οι αυξήσεις των P&I Clubs είναι δημιούργημα των περιστάσεων
Του Σπύρου Πολέμη |
| 32. Δυναμική αντίδραση στην ομηρεία Ελλήνων ναυτικών | 48. «Δεν μπορώ να δεχθώ αυτό το πλαστό δίλημμα: ή είσαι με τη ναυτεργασία ή είσαι με την πλοιοκτησία»
Συνέντευξη του γ.γ. YEN Νίκου Ζαχαριάδη |
| 34. Η Ελλάδα προστατεύει τους Έλληνες ναυτικούς;
Του Αλέκου Αλαβάνου | |
| 36. Όμηροι-πιόνια στα κρατικών αρχών
Του Ανδρέα Τσαβλίρη | |
| 40. Το «Όχι» του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου στην απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών | |

Οι φωτογραφίες του εξωφύλλου και του αφιερώματος είναι από το αρχείο της Ε.Ε.



WE HAVE THE ABILITY. YOU HAVE THE CAPABILITY.

As a leader in satellite communications and part of the OTE Group, we provide high quality, reliable, technologically developed services all over the world. By using OTESAT-Maritel's proven services you will develop your business capabilities by:

Communicating all over the world, from any location on the globe, on land and at sea using our digital satellite voice and data communications services // Improving your company's competitiveness with our integrated telecommunications solutions // Controlling costs easily and effectively through single billing with the same provider for all services.

Expand your business capabilities through the reliability of the high quality services provided by OTESAT-Maritel, (which have been certified by the DNV in accordance with ISO 9002), knowing that you can: Utilise directly and efficiently our personal sales account manager for all your business requirements // Benefit from our 24 hour customer care support // Reduce the cost of long distance and international calls through the Voice over IP services // Avail yourselves of Internet services, specially designed for shipping.



otesat maritel
MEMBER OF OTE GROUP



Keeping you in touch, globally.

Via
inmarsat

Satellite and Maritime Telecommunications S.A.
8, Aegaleo str., GR-185 45, Piraeus // Tel: +30 210 459 9500 // Fax: +30 210 459 9600
www.otesat-maritel.com // e-mail: info@otesat-maritel.com



- 56. Το Πέραμα να κάνει την υπέρβασή του
Του Χρήστου Ντούνη
- 62. Αφιέρωμα: Η Ευρωπαϊκή Ένωση στο διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον
- 64. Ο ρόλος της Ε.Ε. στο διεθνές περιβάλλον
Του Φώτη Καραμήτσου
- 68. Σχέσεις περιφερειακών οργανισμών και IMO
- 76. Εναρμόνιση των διεθνών νομοθεσιών για τη ναυτική ασφάλεια
- 80. Το ευρωπαϊκό μέλλον του Λιμενικού Σώματος
- 84. Οι καθοριστικές ενέργειες των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων
- 90. Διαφάνεια και εποπτεία στις ευρωπαϊκές θάλασσες



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

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

Αριθμός φύλλου 65, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2003
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωπτάκης
Έτος Ιδρύσεως: 1931

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

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

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7, Πειραιάς, τηλ. 210 - 42.27.111
fax: 210 - 42.26.719, e-mail: editors@naftikachronika.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 παρεμφερήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαραχθεί, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com

Οι Βρυξέλλες και η Αθήνα

έχουν το ίδιο πολιτικό προσώπειο

Στο παρόν τεύχος των "Ναυτικών Χρονικών", η συντακτική ομάδα εστίασε το ενδιαφέρον της, για μία ακόμη φορά, στο θέμα της χάραξης ναυτιλιακής πολιτικής εκ μέρους των θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο προβληματισμός μας εστιάστηκε κυρίως στην καταγραφή των απόψεων της διεθνούς πλοιοκτησίας με σκοπό την απεικόνιση της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής γνώμης στο επίκαιρο θέμα της μετακίνησης των εθνικών ναυτιλιακών αρμοδιοτήτων προς τις Βρυξέλλες.

Ο γενικότερος σκεπτικισμός μας δεν σημαίνει αναγκαστικά εχθρότητα προς την Ενωμένη Ευρώπη. Σημαίνει, όμως, την από μέρους μας καταγραφή και

Ε.Ε. Αντιθέτως, αναφέρονται με γενικολογίες στην ενίσχυση της ελληνικής παρουσίας στους διεθνείς οργανισμούς.

Σε αυτό το πλαίσιο θεωρούμε μάλιστα απαξιωτική τη στάση των δύο ισχυρών κομμάτων του τόπου προς τη ναυτιλιακή κοινότητα, αφού δεν συνειδητοποιούν, ειδικά σήμερα, τη σημαντικότητα της εθνικής μας ναυτιλίας.

Εκφάνσεις αυτής της απαξίωσης είναι το γεγονός ότι κατατάσσουν από τη μια πλευρά το ΥΕΝ ως υπουργείο με μικρή έως ασήμαντη πολιτική αξία και από την άλλη αδιαφορούν για την επιλογή ευρωβουλευτών από τους κόλπους της ναυτιλίας. Στο ίδιο πλαίσιο θεωρούμε επίσης προσβλητική την αναποτελεσματική στάση των

ανάλυση των προτεραιοτήτων της Ε.Ε. και την απορία ως προς την αδιαφορία της ελληνικής Πολιτείας προς τα ναυτιλιακά δρώμενα της Ευρώπης. Η πρόσφατη μάλιστα ανακοίνωση του ΥΕΝ για τη δέσμη των 44 μέτρων ενισχύει την αντίθεσή μας προς την κυβερνητική θέση.

Τα μέτρα δεν αποδίδουν επαρκώς την αναγκαιότητα για συστηματική προσπάθεια αξιολόγησης και κριτικής εκ μέρους της Πολιτείας των θεμάτων που χειρίζεται η

δύο μεγάλων κομμάτων σχετικά με το θέμα της "ομηρείας" των Ελλήνων ναυτικών από τις Αρχές της Ισπανίας και του Πακιστάν.

Με αυτόν το γνώμονα η μεμφιμοιρία των φορέων, αλλά και των ΜΜΕ, απέναντι στην Ευρώπη αποτελεί μάλλον διαστρέβλωση μιας θλιβεράς πραγματικότητας. Δεν αδιαφορεί μόνον η Ευρώπη για τις συστάσεις της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας. Η κυβερνητική αδιαφορία για τη ναυτιλία είναι για μας η πιο





απογοητευτική. Όπως εξαιρετικά απογοητευτική είναι και η αμήχανη στάση της αντιπολίτευσης ως προς τη χάραξη μιας "γενναίας" ναυτιλιακής πολιτικής.

Η πρόσφατη μάλιστα σύσταση του Συμβουλίου Ναυτιλιακής Πολιτικής μάς προκάλεσε μόνον απορία, εάν όχι και επιφυλακτικότητα: αφού ο ρόλος του νέου συμβουλίου σαφώς μπορεί να διαδραματιστεί από το ΝΕΕ, που είναι εξάλλου και το μόνο επίσημο συμβουλευτικό όργανο του ΥΕΝ. Η οποιαδήποτε σύσταση περαιτέρω συμβουλίων, παρασυμβουλίων και... ομάδων αποπροσανατολίζει την Ακμή Μιαούλη και δημιουργεί την αίσθηση της αναβλητικότητας και της υποσχολογίας σε όλους μας.

Η Πολιτεία πρέπει επιτέλους να συνειδητοποιήσει ότι, εάν επιθυμεί τη διατήρηση του ΥΕΝ, θα πρέπει να αναλάβει μια πιο ουσιαστική αντιμετώπιση των χρόνιων και καιρίων ζητημάτων που απασχολούν τον κλάδο.

Για εμάς, η κατάταξη του ΥΕΝ ως προτελευταίου υπουργείου σε σημαντικότητα από όλες τις παρατάξεις πρέπει επιτέλους να παύσει. Και σε αυτό το σημείο επιμένουμε, για μία ακόμη φορά, ότι ο ρόλος του ΥΕΝ είναι πιο σύνθετος και δεν αφορά μόνο την αστυνόμευση των θαλασσών και την πρόσκαιρη ρύθμιση των θεμάτων της ακτοπλοΐας.

Οι εφοπλιστικοί φορείς πρέπει, επίσης, να συνειδητοποιήσουν πως σε αυτή την κρίσιμη περίοδο

για τη ναυτιλία απαιτείται -επιτέλους- μια ενωμένη φωνή, που θα αντανakλά τις μακροπρόθεσμες επιθυμίες της ελληνικής πλοιοκτησίας.

Οι φορείς οφείλουν να αντιδρούν στη βιαστική επιχειρηματολογία των Βρυξελλών. Οφείλουν, όμως, να έχουν μίαν άμεση επαφή με τα κοινοτικά όργανα και πιθανώς, ακολουθώντας το παράδειγμα άλλων οργανώσεων και επιχειρηματικών κλάδων, να συστήσουν μόνιμες αντιπροσωπείες στις Βρυξέλλες.

Οι φορείς οφείλουν επίσης να επισημαίνουν και να καυτηριάζουν την ανικανότητα της Πολιτείας να ανανεώσει την πολιτική της στα πολύ ειπωμένα θέματα που καθυστερούν την ανέλιξη του κλάδου. Οφείλουν ακόμη να πιέζουν, ειδικά αυτήν τη χρονική περίοδο, για την εκλογή ικανών βουλευτών και ευρωβουλευτών που θα γνωρίζουν σε βάθος τα φλέγοντα ζητήματα της ναυτιλίας και θα δραστηριοποιούνται τόσο σε εθνικό όσο και ευρωπαϊκό επίπεδο. Τα κόμματα πρέπει να δεχθούν στους κόλπους τους άξια στελέχη της ναυτιλίας και να προωθήσουν -αλλά και να απαιτήσουν- κατά το 2004 την επιλογή Έλληνα επιτρόπου αρμοδίου για θέματα μεταφορών.

Οι Βρυξέλλες και η Αθήνα έχουν το ίδιο προσώπιο.

Οι πολιτικοί έχουν τις ίδιες αντιλήψεις.

Η ανεκτικότητα και η σιωπή εκ μέρους μας πρέπει επιτέλους να παύσει.



«Στο κόκκινο» η ασφάλεια λιμένων

Οι πρόσφατες τρομοκρατικές επιθέσεις στη γειτονική μας Τουρκία γεννούν πληθώρα ερωτημάτων για την ασφάλεια των λιμένων της χώρας μας.

Και σε αυτό το σημείο δεν μπορούμε να φανούμε υποκειμενικοί και να κατακρίνουμε ανώριμα για κωλυσιεργία τους αρμόδιους φορείς. Οι λιμένες δεν είναι αεροδρόμια και δεν μπορούν -ούτε πρέπει- να μετατραπούν σε φρούρια, διότι θα χάσουν τον ουσιαστικό ρόλο τους ως σημεία μαζικής διακίνησης επιβατών που εξυπηρετούν τις τοπικές οικονομίες των πόλεων που τους φιλοξενούν.

Η Πολιτεία θα πρέπει απλώς να αντιληφθεί ότι για τη στοιχειώδη επιτήρηση των πολυάριθμων λιμένων και μαρινών της χώρας θα πρέπει να προσληφθούν αρκετοί γενναίοι και εκπαιδευμένοι λιμενοφύλακες και όχι να διατηρηθούν πολυάριθμοι αξιωματικοί και υπαξιωματικοί εντός της Γρηγ. Λαμπράκη με «κίβδηλα» καθήκοντα. Τον υδροκεφαλισμό του υπουργείου τόνισε μάλιστα εύστοχα και ο νυν υπουργός.

Ουσιαστική τομή, πάντως, στη λειτουργία του Σώματος δεν πρόκειται να χαραχθεί εάν δεν ξεκαθαρίσει ο ρόλος που οφείλει πλέον να αποκτήσει το Λιμενικό. Το ερώτημα για το σύγχρονο ρόλο του Λ.Σ. είναι απλό αλλά πάντα επίκαιρο: ακτοφυλακή ή φορέας διοικητικής και πολιτικής εξουσίας;

Και τα δύο δεν είναι εφικτά. Ο Σκάπουλος υποστηρίζει και προωθεί αποκλειστικά και μόνο την ιδέα της ακτοφυλακής.

Το μέλλον των νιογνωμώνων

Κατά την πρόσφατη επίσκεψή του στην Αθήνα, ο Ιταλός πρόεδρος του IACS κ. Salerno διατύπωσε σε δημοσιογράφους κάποιες σημαντικές απόψεις και προβλέψεις. Σύμφωνα με τον Ιταλό πρόεδρο, η πρόσφατη «διαμάχη» μεταξύ IMO και IACS οφειλόταν σε μίαν απλή παρεξήγηση.

Τα μέλη του IACS δεν είχαν αντιληφθεί τον απώτερο ρόλο που πρότειναν η Ελλάδα και οι Μπαχάμες για τον IMO, με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί κάποια σύγχυση για τις μελλοντικές δραστηριότητες και αρμοδιότητες του διεθνούς οργανισμού.

Ο κ. Salerno εξέφρασε την πεποίθηση πως οι δύο χώρες, σε συνεργασία με τον IACS, θα προτείνουν την ερχόμενη άνοιξη συγκεκριμένους εποικοδομητικούς στόχους που θα πρέπει να αναλάβει ο IMO.

Ο IACS είχε αρχικά αντιληφθεί ότι ο IMO, κάπως βιαστικά, θα ξεκινούσε να νομοθετεί σε θέματα εντελώς τεχνικά χωρίς να διαθέτει την απαραίτητη τεχνογνωσία. Ως προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, ο κ. Salerno εξέφρα-

σε την ικανοποίησή του στο γεγονός ότι τα κοινοτικά όργανα -με δική τους πλέον πρωτοβουλία- επιζητούν πλέον μια πιο στενή και τακτική συνεργασία με τους νιογνωμόνες. Κατά την άποψή του, σκοπός των Βρυξελλών είναι η εποικοδομητική ανταλλαγή απόψεων και προτάσεων.

Για το πάντα επίκαιρο θέμα των συνεργασιών των νιογνωμώνων, διατύπωσε την άποψη ότι σήμερα δεν υπάρχει το εξαιρετικά ανταγωνιστικό κλίμα που κάποτε σαφώς προϋπήρχε στον κλάδο, ενώ τα common rules θα συμβάλουν στην περαιτέρω συνεργασία τους, ειδικά σε θέματα τεχνογνωσίας.

Όσο για πιθανές συγχωνεύσεις και εξαγορές νιογνωμώνων, ο Ιταλός πρόεδρος παρέμεινε επιφυλακτικός και δύσπιστος ως προς την αναγκαιότητά τους.

Εμάς πάντως μας ευχαριστεί το γεγονός ότι οι νιογνωμόνες αποκτούν ένα πιο σύγχρονο πρόσωπο με μεγαλύτερη διάθεση για επικοινωνία, διαφάνεια και συνεργασία.



ON TIME ...ANY TIME!



MV Canarian Reefer, 270,000 cbft, built 1996



MV Frio London, 200,000 cbft, built 1996

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

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



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft, built 1999

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

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



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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

Το προφίλ του κ. Υπουργού (1)

Ο υπογράφων δεν υπήρξε ποτέ ένθερμος υποστηρικτής του νυν υπουργού κ. Πασχαλίδη. Σε γενικότερο πλαίσιο, μάλιστα, θα παραμένουμε πάντα επιφυλακτικοί απέναντι σε όσους πολιτικούς αναλαμβάνουν τα ηνία της Γρηγ. Λαμπράκη χωρίς να έχουν σημαντικές ναυτιλιακές γνώσεις.



Προσωπικά, πάντως, λιγότερο επικριτικός πιθανώς να είμαι στο μέλλον εάν οριστεί «αδαής» υπουργός ο οποίος όμως εκλέγεται από περιφέρεια με σημαντική ναυτική παράδοση.

Τότε μόνο θα ενδιαφέρεται «αναγκαστικά» για τη συνέχιση της ναυτικής παράδοσης του εκλογικού του σώματος. Ωστόσο, δεν θα πρέπει να είμαστε και τόσο μεμψίμοιροι απέναντι στη νυν ηγεσία του ΥΕΝ: Ξεφυλλίζοντας παλαιότερα τεύχη των «Ναυτικών Χρονικών» συναντάμε λίγους, ίσως ελάχιστους, γνώστες των θεμάτων της ναυτιλίας στο καταταλαιπωρημένο υπουργείο:

Αναλογιστείτε λοιπόν και επιλέξτε τους καλύτερους, τους χειρότερους ή/και τους πιο αδιάφορους υπουργούς: Πασχαλίδης, Ανωμερίτης, Παπουτσή, Σουμάκης, Κατσιφάρας, Παυλίδης, Γιαννόπουλος, Μπιστοτάκης, Αλεξανδρής κ.ά... Περιμένουμε σε λίγο και τον επόμενο.

Και ερωτάμε τους αρχηγούς των κομμάτων τα εξής:

Δεν θα ήταν καλύτερα να ξέρουμε από τώρα τους νέους εκλεκτούς των μεγάλων κομμάτων όπως συμβαίνει σε όλες τις ανεπτυγμένες, σύγχρονες δημοκρατίες της Ευρώπης; Προς τι η τόση σιγή για ένα τόσο «ειδικό» υπουργείο; Για να δούμε ποιον θα δούμε... Παπαθανασίου, Βαρβιτσιώτη, Βαρίνο ή Σουμάκη;

Μα, τελικά, θα ψηφίζουμε πάντα στα τυφλά για τα θέματα της ναυτιλίας μας;

Το προφίλ του κ. Υπουργού (2)

Λίγους μήνες μετά την ανάληψη των καθηκόντων του, ο υπογράφων οφείλει πάντως να εκφράσει ευθαρσώς τη γνώμη του για το νέο υπουργό. Και τυχάνει μάλιστα η γνώμη μου να συμπίπτει με την άποψη σημαντικών παρατηρητών στο χώρο.

Ο νέος υπουργός δεν είχε προφανώς εμπειρία στα θέματα που απασχολούν ένα τόσο ειδικό υπουργείο, κρατά όμως μια «έξυπνη» στάση, η οποία να μεν υποδηλώνει την «αμηχανία» του για ορισμένα ναυτιλιακά θέματα, συνδυάζει όμως τη διάθεσή του για εποικοδομητική συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς.

Και ορθώς δεν αρκείται στις απόψεις και προτροπές των ανώτατων αξιωματικών του Λ.Σ.!

Ως χαρακτήρας, στις συναντήσεις του με τους φορείς και τα ΜΜΕ είναι προσηνής, υπομονετικός αλλά και ειλικρινής.

Διαθέτει επίσης, κατά την άποψη όλων, το χάρισμα της επικοινωνίας και χειρίζεται με άνεση την ελληνική γλώσσα ως ικανός, σύγχρονος πολιτικός.

Ο νέος υπουργός «ακούει» και αυτό είναι προς όφελός του, σε αντίθεση με τον κ. Παπουτσή που αρκετοί υποστήριζαν ότι δεν ήταν ιδιαίτερα συζητήσιμος.

Σε σχέση τώρα με τον κ. Ανωμερίτη, μάλλον προτιμάμε το χαμηλό προφίλ του νυν υπουργού από την «παντογνωσία» του προηγούμενου.

Σε σχέση με τον κ. Σουμάκη, ας μην κάνουμε κάποιο σχόλιο.

Όσο για το γενικότερο πολιτικό έργο του... Είπαμε εδώ να μην περιμένουμε πολλά!

Προεκλογική περίοδος είναι άλλωστε, οπότε ποιος πολιτικός θα έπαιρνε το ρίσκο της γενικότερης επίλυσης των πολύχρονων πλέον προβλημάτων του κλάδου που θα ανέτρεπε την ισχύουσα κατάσταση;

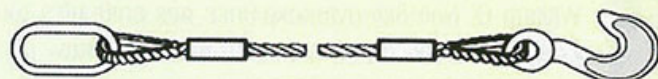
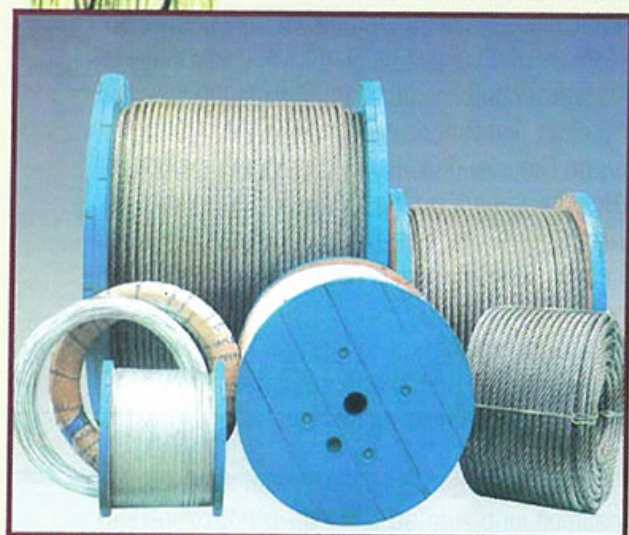
Ο Σ. Ξανθόπουλος



N. ΛΕΒΕΝΤΕΡΗΣ Α.Ε.

70 1933-2003 χρόνια

70 χρόνια εμπειρίας μας επιτρέπουν να επιλύουμε κάθε τεχνικό πρόβλημα συρματόσχοινου



Συρματόσχοινα ειδικά για:

- | | |
|------------------------|-------------|
| ► ΝΑΥΤΙΛΙΑ | ► ΕΚΣΚΑΦΕΙΣ |
| ► ΑΛΙΕΙΑ | ► ΓΕΡΑΝΟΥΣ |
| ► ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΕΣ | ► ΜΕΤΑΛΕΙΑ |
| ► ΑΝΥΨΩΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ | ► ΟΡΥΧΕΙΑ |
| ► ΓΕΡΑΝΟΓΕΦΥΡΕΣ | ► ΛΑΤΟΜΕΙΑ |

Σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές των DIN-ASTM και BSS-API

Η μοναδική
κάθετος βιομηχανία
Συρματόσχοινων
για κάθε χρήση

Dierna

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ



Τα προϊόντα μας συνοδεύονται
με πιστοποιητικά
LLOYD'S REGISTER
OF SHIPPING

- Χαλυβόσυρματα ελατηρίων
- Σχοινιά Συνθετικά και Φυτικά
- Εξαρτήματα Συρματόσχοινων:
Σφικτήρες, Κλειδιά, Ροδάντζες, κ.λπ.
- Προϊόντα CROSBY
- Αλυσίδες-Άγκυρες
- Προσκραυστήρες (FENDERS)

► ΜΗ ΔΙΣΤΑΖΕΤΕ ΝΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΕΙΤΕ ΜΑΖΙ ΜΑΣ

► ΓΙΑ ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΥ

ΑΣΚΛΗΠΙΟΥ 32 και ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ 2 ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 45
Τηλ.: 210-4220.581 (12 γραμμές), Fax: 210-4172.142
e-mail: levederi@otenet.gr

Επιμέλεια:

Αίσα Μαρέλου



Στη ναυτιλία δεν θα πρέπει να υπάρχουν διαφωνίες

Τη δυσaréσκειά του διατύπωσε ο πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου κ. Επαμεινώνδας Εμπειρικός σε επιστολή του προς τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Πασχαλίδη σχετικά με τη θέση που πήρε προσφάτως ο υπουργός όσον αφορά στον Κανονισμό του IMO αναφορικά με τα μέσα πρόσβασης για την επιθεώρηση χώρων φορτίου των δεξαμενόπλοιων και των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων.

Η πρόταση του YEN προς το γενικό γραμματέα του IMO William O' Neil δεν ανταποκρίθηκε στις επιθυμίες του Committee, με αποτέλεσμα τα σύννεφα στην ήδη «γκρίζα» σχέση να πυκνώσουν.

Χαρακτηριστική είναι η ακόλουθη παράγραφος που περιλαμβάνεται στην επιστολή του κ. Εμπειρικού:

«Πολύ λυπηθήκαμε από την εξέλιξη, διότι ολόκληρος ο ελληνικός εφοπλισμός ομοφώνως, καθώς και ομοφώνως όλοι οι διεθνείς οργανισμοί της ναυτιλίας σάς έχουν παρακαλέσει για κάτι άλλο, να ηγηθείτε της υποβολής αντιρρήσεων στον IMO για να μην τεθεί σε ισχύ ο ανασφαλής αυτός κανονισμός.

Αντ' αυτού φαίνεται ότι συμφωνείτε να τεθεί σε ισχύ ο

κανονισμός αυτός από την 1.1.2005, με όλες τις δυσμενείς επιπτώσεις για την ασφάλεια των πλοίων και των πληρωμάτων τους, καθώς και για τις επιχειρήσεις που παραγγέλνουν και ναυπηγούν, με μόνη ελπίδα να επιτύχετε κάποια απόμακρη τροποποίηση του κανονισμού, που εκ των προτέρων φαίνεται πολύ αμφίβολος».

Ενώ σε άλλο σημείο της επιστολής ο πρόεδρος του Committee επισημαίνει πως στη ναυτιλία δεν θα πρέπει να υπάρχουν διαφωνίες και, όταν υπάρχουν, καταλήγουν εις βάρος της και προς μεγάλη ζημία της.

Ο κ. Εμπειρικός αναφέρει συγκεκριμένα:

«Σας έχουμε ήδη γράψει με λεπτομέρειες τις απόψεις μας και επαναλαμβάνω ότι μόνον ένα ηχηρό και έγκυρο objection οφείλουμε στη ναυτιλία και στη ναυτική ασφάλεια. Πιστεύω ότι και εσείς θα συμφωνείτε ότι στη ναυτιλία δεν θα πρέπει να υπάρχουν διαφωνίες και σας πληροφορώ ότι, όταν αυτές υπάρχουν και δεν αποτρέπονται, καταλήγουν εις βάρος της και προς μεγάλη ζημία της.

Το θέμα αυτό, καθώς και το γεγονός ότι αποτελούμε την πρώτη ναυτιλία στον κόσμο, με υποχρεώνει να παρακαλέσω να το ξανασκεφτείτε».

Η ΡΑΘΕ αναζητεί πρόεδρο

Προκηρύχθηκε από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας η θέση που αφορά το διορισμό προέδρου στην Ανεξάρτητη Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών (ΡΑΘΕ). Μετά την πρόσφατη παραίτηση του κ. Ζησιμόπουλου και την ενασχόλησή του σε άλλο υπουργείο, προσωρινά την

προεδρία έχει αναλάβει ο κ. Νίκος Οικονομάκης. Η θέση του νέου προέδρου θα καλυφθεί για χρονικό διάστημα έως τη λήξη της πενταετούς θητείας του παραιτηθέντος μέλους, δηλαδή έως 08/10/2006.

TURBOCHARGERS REPAIR

ABB

MAN
B&W

MITSUBISHI

NAPIER

HOLSET
TURBOCHARGERS

PBS turbo

KBB

SPECIALISED SERVICE STATION

Σε σταθερή πορεία αναβάθμισης το ελληνικό νηολόγιο



Αμετάβλητο παρέμεινε το ισοζύγιο εγγραφών - διαγραφών του ελληνικού νηολογίου. Πιο συγκεκριμένα, 12 πλοία ύψωσαν την ελληνική σημαία και άλλα τόσα διεγράφησαν, ενώ η ποιοτική αναβάθμισή του παραμένει σε σταθερή πορεία.

Αναλυτικότερα, για το μήνα Οκτώβριο ο μέσος όρος πλοίων που ενεγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο είναι τα 12,1 έτη, ενώ αυτά που διεγράφησαν φτάνουν τα 28,5 έτη.

Από τα 12 πλοία που ύψωσαν την ελληνική σημαία, τα πέντε είναι βάσει του άρθρου 13 και η χωρητικότητά τους ανέρχεται σε 296.495 κοχ, με μέσον όρο ηλικίας τα τέσσερα έτη.

Τα υπόλοιπα επτά ύψωσαν την ελληνική σημαία βάσει των παγίων διατάξεων και η χωρητικότητά τους φτάνει τους 16.917 κοχ με μέσον όρο ηλικίας τα 18 έτη.

Από τα 12 πλοία τα έξι είναι ναυπήγησης 2003 ενώ το παλαιότερο είναι ναυπήγησης του 1971.

Από τα 12 πλοία που διεγράφησαν από το ελληνικό νηολόγιο, συνολικής χωρητικότητας 315.552 κοχ, τα εννέα είναι βάσει του άρθρου 13 και έχουν χωρητικότητας 313.731 κοχ, με μέσον όρο ηλικίας τα 28 έτη, ενώ τα υπόλοιπα τρία, χωρητικότητας 1.821 κοχ και μέσον όρο ηλικίας τα 34 έτη, διεγράφησαν βάσει των παγίων διατάξεων.

Το νεότερο από τα πλοία που διεγράφη ναυπηγήθηκε το 2002 και το παλαιότερο το 1953. Από τα 12 πλοία τα οκτώ πουλήθηκαν στο εξωτερικό, τρία άλλαξαν σημαία και το ένα βυθίστηκε.

Για το τρέχον έτος και μέχρι το μήνα Οκτώβριο, η δύναμη του ελληνικού στόλου ανέρχεται σε 1.977 πλοία άνω των 100 κοχ. Ο ελληνικός στόλος για το 2003 έχει ενισχυθεί κατά 13 πλοία, ενώ η συνολική χωρητικότητα του νηολογίου αυξήθηκε κατά 2.401.469 κοχ.

Τους πρώτους εννέα μήνες του 2003 έχουν υψώσει την ελληνική σημαία 144 πλοία χωρητικότητας 6,25 εκατ. κοχ, ενώ διεγράφησαν 132 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3,85 εκατ. κοχ.

Ο YEN εγκρίνει τις προϋποθέσεις για τα εκπαιδευτικά ταξίδια

Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργου Πασχαλίδη αναφορικά με τους σπουδαστές του Α' εξαμήνου ακαδημαϊκού έτους 2002-2003, που είχαν τις προϋποθέσεις εκτέλεσης α' θαλάσσιου εκπαιδευτικού ταξιδιού, εγκρίθηκαν τα παρακάτω:

- Σπουδαστές των οποίων η διάρκεια του εκτελεσθέντος ταξιδιού είναι μικρότερη των 4 μηνών και 7 ημερών, εφόσον κρίνεται από τις ΑΕΝ ότι αυτό οφείλεται

σε αποδεδειγμένους λόγους ανωτέρας βίας ή άλλους σοβαρούς λόγους, έχουν το δικαίωμα της κατ' εξαίρεση εγγραφής τους στο Β' εξάμηνο. Το β' θαλάσσιο εκπαιδευτικό ταξίδι υποχρεούνται να το εκτελέσουν πριν από την απόκτηση του πτυχίου της ΑΕΝ.

- Σε κάθε περίπτωση δεν θα τους χορηγηθεί το πτυχίο της ΑΕΝ πριν συμπληρώσουν 12μηνο θαλάσσιο εκπαιδευτικό ταξίδι.



CENTER - SPARE PARTS



TURBOMARE
KOSTAS PARASKEVOPOULOS

8, ARISTOTELOUS STR., DRAPETSONA 186 48
Tel. +30 210 4082680/1, Fax. +30 210 4082682
e-mail. turbomar@otenet.gr



Οι αγοραπωλησίες πλοίων

Από την Overseas Agency Ltd

Ύστερα από δύο μήνες αξιοσημείωτης ανόδου, η αγορά Ξηρού φορτίου πλέον παρουσιάζει διορθωτικές τάσεις. Αξίζει να σημειωθεί ότι την τελευταία φορά που οι δείκτες κινήθηκαν πτωτικά ήταν την 1η Σεπτεμβρίου του 2003, από τότε, ο δείκτης Baltic Dry κινήθηκε σταθερά ανοδικά για να φτάσει στα μέσα της περιόδου που αναλύουμε τις 4.558 μονάδες, κερδίζοντας 2.293 μονάδες. Παρ' όλα αυτά, κατά τη σύνταξη αυτής της ανασκόπησης ο Baltic Dry κυμαίνεται στις 4.078 μονάδες, μια μείωση της τάξεως του 6,5%. Όσον αφορά στους επιμέρους δείκτες, αυτός των Capes (BCI) έπεσε κατά 786 μονάδες, μείωση της τάξεως του 11,6%, φτάνοντας τις 5.984 μονάδες. Ο δείκτης των Panamax (BPI) ακολουθώντας και αυτός τις διορθωτικές τάσεις έχασε 170 μονάδες, μείωση της τάξεως του 4,6%, κλείνοντας στις 3.815 μονάδες. Τέλος, ο δείκτης των Handymax (BHI), παρόλο που υπέστη και αυτός διορθωτικές τάσεις, παρουσιάζεται ενισχυμένος κατά 872 μονάδες, αύξηση της τάξεως του 4,1% φτάνοντας τις 21.919 μονάδες, σε σχέση με την τελευταία μας ανασκόπηση. Σε αυτό το σημείο πρέπει να σημειώσουμε ότι ο συγκεκριμένος δείκτης παρουσίασε θεαματική αύξηση κατά την περίοδο, φτάνοντας έως και τις 22.795 μονάδες.

Όσον αφορά στο χώρο των δεξαμενόπλοιων, τα επίπεδα της ναυλαγοράς μπορούν να θεωρηθούν γενικά ευσταθή με κάποιες τάσεις ανόδου. Από τη μια πλευρά, η αγορά των products κυμαίνεται περίπου στα ίδια επίπεδα, ενώ από την άλλη, η αγορά αργού πετρελαίου με πρωταγωνιστές τα VLCC's συνεχίζει από τα τέλη Οκτωβρίου την ανοδική της πορεία. Έκτοτε, η ζήτηση στη συγκεκριμένη αγορά υπήρξε σημαντική, ειδικότερα για μοντέρνα πλοία, η οποία και ώθησε τους ναύλους σε υψηλότερα επίπεδα.

Ο τομέας αγοραπωλησιών των μεταχειρισμένων πλοίων παρουσίασε κι αυτός με τη σειρά του αυξημένη κινητι-

κότητα. Παρόλο που η ναυλαγορά Ξηρού φορτίου παρουσιάζει διορθωτικές τάσεις, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, οι τιμές μεταχειρισμένων πλοίων παραμένουν σε υψηλές τιμές. Οι συνθήκες αυτές σε πολλές περιπτώσεις υποχρεώνουν τους υποψήφιους αγοραστές να αναπροσαρμόσουν τις ανάγκες τους και κατά συνέπεια να στρέψουν την προσοχή τους ακόμα και σε υπερήλικα πλοία, σε τιμές ιδιαίτερα ελκυστικές για τους πωλητές. Όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια, η αυξημένη ζήτηση που παρουσιάστηκε τις τελευταίες εβδομάδες είχε ως αποτέλεσμα τη δυναμική αύξηση της κινητικότητας όπως επίσης και του αγοραστικού ενδιαφέροντος για όλα τα πλοία.

Ο χώρος των ναυπηγήσεων παρουσίασε σταθερότητα κατά την περίοδο, καθώς διαθέσιμες για παράδοση κλίνες υπάρχουν μόνο από το 2006 κι έπειτα. Ειδικότερα, η Κίνα, η Κορέα και η Ιαπωνία ισχυρίζονται ότι έχουν διαθεσιμότητα κλινών για παράδοση από το 2007. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι οι τιμές των Capesizes μπορούν πλέον να ανταγωνιστούν τις τιμές των Suezmaxes (λ.χ. ένα Capesize 170.000 dwt κοστίζει \$43,5 εκατομμύρια, ενώ ένα Suezmax 150.000 dwt κοστίζει \$49 εκατομμύρια).

Τέλος, σε ό,τι αφορά τον τομέα των διαλύσεων, η υπάρχουσα κατάσταση της ναυλαγοράς ελαχιστοποιεί την προσφορά πλοίων προς διάλυση. Αποτέλεσμα αυτής της μειωμένης προσφοράς είναι εύλογα η άνοδος των τιμών, κυρίως λόγω της αυξημένης ανταγωνιστικότητας των αγοραστών. Αξιοσημείωτη είναι η στάση της Κίνας, η οποία αύξησε τις τιμές σε επίπεδα παρόμοια με αυτά της Ινδίας του περασμένου καλοκαιριού (λ.χ. το M/T «West Virginia» με 14.943 ldt και τιμή πώλησης στα \$270/ldt). Σε γενικές γραμμές τα επίπεδα των τιμών κυμαίνονται γύρω στα \$240/ldt για φορτηγά, στα \$250-255/ldt για δεξαμενόπλοια και στα \$245/ldt για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

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

Διευκρινίσεις για την Εστία Ναυτικών

Ο Ξενώνας της Εστίας των Ναυτικών θα χρησιμοποιηθεί και πάλι για τη φιλοξενία των άνεργων ναυτικών μετά το τέλος των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, διευκρίνισε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας.

Εν τω μεταξύ, το διοικητικό συμβούλιο της Εστίας Ναυτικών χαρακτηρίζει ως προσωρινή την ταλαιπωρία που θα υποστούν οι ναυτικοί, ενώ η προσωρινή παύση λειτουργίας του Ξενώνα σε καμία περίπτωση δεν σημαίνει πως λήγει η μίσθωση του κτιρίου ή καταργείται η συγκεκριμένη παροχή, την οποία και θεωρεί από τις σημαντικότερες και ουσιαστικότερες προς τους ναυτεργάτες.

Το Δ.Σ. τονίζει ότι η επαναλειτουργία του Ξενώνα προβλέπεται από ρητό όρο του από 31/10/2001 μισθωτηρίου συμβολαίου, η δε μίσθωση αυτή προστατεύεται

από τις κάθε φορά ισχύουσες για τις επαγγελματικές μισθώσεις νομοθετικές διατάξεις.

Μέχρι την ολοκλήρωση της ανακαίνισης θα παρέχεται στους ναυτικούς η δυνατότητα διανυκτέρευσης στο Ξενοδοχείο «Φαληρέας», στην ίδια περιοχή του Πειραιά, το οποίο παρέχει διαμονή τόσο στους άνεργους ναυτικούς όσο και στους σπουδαστές των ΚΕΣΕΝ για όλο τον κύκλο σπουδών τους.

Στη συνεδρίαση του Δ.Σ. αποφασίστηκε επίσης η τροποποίηση του Κανονισμού Παροχής Προσωρινής Διαμονής στους Ναυτικούς και διπλασιάστηκε ο χρόνος παραμονής τους, ενώ παράλληλα αποφασίστηκε να μην αυξηθεί για 4η συνεχή χρονιά το αντίτιμο διανυκτέρευσης που καταβάλλεται για την παραμονή τους.

Τα παιδιά των ΑΕΝ δεν είναι παιδιά ενός κατώτερου θεού

Πραγματοποιήθηκε η εναρκτήρια συνάντηση της επιτροπής αξιολόγησης ναυτικής εκπαίδευσης. Στη διάρκεια της συνάντησης έγινε εμπεριστατωμένη παρουσίαση της υπάρχουσας δομής και του τρόπου λειτουργίας της ναυτικής εκπαίδευσης από το διευθυντή και τα στελέχη της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών. Παράλληλα, αποφασίστηκε ο τρόπος λειτουργίας της επιτροπής και ο καταμερισμός των επιμέρους καθηκόντων των μελών της.

Με δηλώσεις του, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Πασχαλίδης τόνισε πως έγιναν σημαντικά βήματα τα τελευταία χρόνια στην κατεύθυνση της αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης και της επιμόρφωσης, ωστόσο πρέπει να γίνουν πολλά ακόμη.

«Έχω πει και θα το επαναλάβω πάλι», δήλωσε ο ΥΕΝ, «πως τα παιδιά που φοιτούν στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού δεν πρέπει, δεν μπορεί να είναι παιδιά ενός κατώτερου θεού. Και θα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε επιτέλους τη βαθμίδα στην οποία ανήκει η ναυτική εκπαίδευση. Θα είναι, δηλαδή, μια τριτοβάθμια εκπαίδευση ή θα είναι κάτι μεταξύ τεχνικής εκπαίδευσης, όπως την έχουμε γνωρίσει στην Ελλάδα, και τριτοβάθμιας; Είναι σε μια ενδιάμεση ζώνη. Νομίζω λοιπόν πως πρέπει, μαζί με την προσπάθεια για προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και την ανάδειξη μιας βελτιωμένης εικόνας της ναυτιλίας, να δώσουμε ιδιαίτερο βάρος στη ναυτική εκπαίδευση».

Ο ΥΕΝ πρόσθεσε ότι «αυτό δεν μπορεί να γίνει από τη μια μέρα στην άλλη, χρειάζεται μια αξιολόγηση και στη συνέχεια μια πιστοποίηση».

Συζήτησα το θέμα και με τον κ. Μητρόπουλο, όταν συναντηθήκαμε στο Λονδίνο τον Οκτώβριο, και μου περιέγραψε το περιεχόμενο του Ναυτικού Πανεπιστημίου στο Μάλμσε, συζήτησα το θέμα και με τον κ. Ευθυμίου. Θεωρώ πως πρέπει όλοι να αποφασίσουμε και θα είναι ένα από τα σημεία του γενικού σχεδίου για την ελληνική ναυτιλία, η ουσιαστική αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Εκτιμώ και θα το επαναλάβω, πως άνθρωποι που έχουν στα χέρια τους πλοία με χιλιάδες επιβάτες, πρέπει να είναι άνθρωποι με πολύ σωστή εκπαίδευση και αυτό πριν από όλους θα πρέπει να το φροντίσει η ελληνική Πολιτεία, σ' αυτήν την κατεύθυνση».



Ρεκόρ παραγγελιών για τα ναυπηγεία της Ν. Κορέας

Παρά την κάμψη που παρατηρείται το τελευταίο τρίμηνο στις παραγγελίες πλοίων, κυρίως λόγω των υψηλότερων τιμών, τα ναυπηγεία της Νοτίου Κορέας θα κλείσουν τη φετινή χρονιά με ρεκόρ παραγγελιών.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσε η ένωση κορεατικών ναυπηγείων, για τους πρώτους εννέα μήνες του 2003 οι παραγγελίες ανέρχονται στα 13,18 εκατ. τόνους γκρος έναντι 10,4 εκατ. γκρος του 2000, χρονιά που είχε επιτευχθεί το προηγούμενο ρεκόρ παραγγελιών. Αναλυτικότερα, τα πλοία κοντέινερ αγγίζουν το 51% των παραγγελιών με 6,71 εκατ. τόνους γκρος, ενώ τα δεξαμενόπλοια έφτασαν τις 197 παραγγελίες συνολικής χωρητικότητας 5,29 τόνων γκρος. Εν τω μεταξύ:

- Η εταιρεία Dynacom του Ομίλου Προκοπίου προχώρησε στην αγορά τεσσάρων τάνκερ, τα τρία εκ των οποίων έχουν συνολική χωρητικότητα 159.600 τόνων το κάθε ένα και είναι κατασκευασμένα στο διάστημα 2002-2003. Το τέταρτο έχει συνολική χωρητικότητα 257.882 τόνων και είναι κατασκευής 1981.
- Ο Όμιλος Λυκιαρδοπούλου αγόρασε το τάνκερ «Front Hawk», κατασκευής 2003 και συνολικής χωρητικότητας 308.200 τόνων.
- Η εταιρεία Vrontados παρέλαβε το bulker «Christina L», 51.000 τόνων dwt, από το κινεζικό ναυπηγείο Jiangnan Shipyard. Η ανανέωση του στόλου της εταιρείας ξεκίνησε το 1999 με την παραγγελία δύο bulkers 74.000 dwt και σήμερα διαχειρίζεται ένα νέο στόλο με έξι νεότευκτα φορτηγά χύδην Ξηρού φορτίου, των οποίων η ηλικία ξεκινάει από το 2001 και μετά.
- Η εταιρεία LMZ Transoil υπέγραψε με το ναυπηγείο της Daewoo συμβόλαιο παραγγελίας δύο νεότευκτων δεξαμενόπλοιων τύπου panamax, 69.000 dwt.
- Ο Όμιλος Αγγελικούση, σε συνέχεια της προηγούμενης επένδυσης, προχώρησε στην παραγγελία ενός ακόμα LNG carrier, χωρητικότητας 145.000 cbm, κάνοντας χρήση της option που έχει με τα ναυπηγεία της Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering.
- Εκτός του Ομίλου Αγγελικούση αναμένεται και ο Όμιλος Χανδρή να εξαγοράσει δύο LNG's από την BG Group, τα οποία και σχεδιάζει να δραστηριοποιήσει για εξαγωγές από την Αίγυπτο.
- Σε συμφωνία για την πώληση δύο aframax βρίσκεται η εταιρεία Ceres Hellenic. Τα δύο πλοία είχαν αγοραστεί το 2001 σε resale's από την Ungland της Νορβηγίας.
- Η Transmed Shipping προχωρά στην πώληση του bulker «Nickolas Smile», ναυπήγησης 1986 και χωρητικότητας 69.000 dwt. Η εταιρεία είχε αγοράσει το πλοίο το 1999 ως «Orange Phoenix».
- Το bulker «Celeste», ναυπήγησης 1981 και χωρητικότητας 68.000 dwt, πούλησε ο Όμιλος Τσάκου.
- Σε πώληση προχώρησε η εταιρεία Ενρίπος του bulker «Kymi», ναυπήγησης 1982 και χωρητικότητας 34.000 dwt.
- Η εταιρεία Magna Marine προχώρησε στην πώληση του bulker «Panthea», χωρητικότητας 73.000 dwt και ναυπήγησης 1997.
- Η Michalos & Sons πούλησε το bulker «Alkimos», χωρητικότητας 41.000 dwt, ναυπήγησης 1985.



Η Κομισιόν αποφάσισε να διπλασιάσει τις ναυπηγικές επιδοτήσεις

Διπλασιάζονται οι κρατικές επιδοτήσεις που λαμβάνουν οι ναυπηγικές εταιρείες των κρατών-μελών της Ε.Ε., με σκοπό την ενίσχυση των ερευνητικών, αναπτυξιακών τους δραστηριοτήτων.

Η απόφαση που έλαβε η Κομισιόν ικανοποιεί το πάγιο αίτημα των ευρωπαϊκών ναυπηγείων για αύξηση των κρατικών επιδοτήσεων προκρινόμενου να αντιμετωπίσουν τον ολοένα πιεστικό αυξανόμενο ανταγωνισμό των ναυπηγείων, κυρίως της Νότιας Κορέας.

Ο επίτροπος Ανταγωνισμού, Μάριο Πρόντι, δήλωσε ότι «το νέο πλαίσιο επιτρέπει στον κλάδο να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά του, κυρίως διότι ενθαρρύνει την καινοτομία», ενώ η Κομισιόν επισήμανε ότι η Σεούλ επιδοτεί με αθέμιτο τρόπο τα ναυπηγεία της χώρας εις βάρος των Ευρωπαίων ανταγωνιστών τους. Συγκεκριμένα, σε σχετική ανακοίνωση αναφέρεται ότι «το ποσοστό της κρατικής βοήθειας για επενδυτικές δαπάνες που σχετίζονται με την ανάπτυξη καινοτόμων προγραμμάτων διπλασιάζεται από το 10% στο 20%. Η αύξηση των επιδοτήσεων θα επιτρέπεται μόνον ως πραγματικό κίνητρο πρωτοπορίας για την ανάπτυξη προϊόντων που θα είναι καινούργια σε σχέση με τα ισχύοντα στην Ευρωπαϊκή Ένωση».

Έγκριση εγκατάστασης ναυτιλιακών εταιρειών

Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργου Πασχαλίδη και του υφυπουργού Οικονομίας και Οικονομικών Χρήστου Πάχτα εγκρίθηκε η εγκατάσταση στην Ελλάδα γραφείου ή υποκαταστήματος των πιο κάτω εταιρειών που εδρεύουν στο εξωτερικό και η υπαγωγή τους στις διατάξεις των Α.Ν. 89/67, 378/68 και του άρθρου 25 του Ν. 27/75 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του Ν. 2234/94, με σκοπό, εφόσον επιτρέπεται από το καταστατικό τους, να απασχολούνται αποκλειστικά και μόνο με την εκμετάλλευση, ναύλωση, μεσιτεία ναυλώσεων πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία πάνω από 500 κόρους ολικής χωρητικότητας, με εξαίρεση τα επιβατηγά αεροπλοϊκά πλοία και τα εμπορικά πλοία που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και με την αντιπροσώπευση πλοιοκτητριών εταιρειών, καθώς και επιχειρήσεων που έχουν ως αντικείμενο εργασιών τις ίδιες με τις προαναφερόμενες δραστηριότητες.

Eletson Chartering Inc. που εδρεύει στη Λιβερία, Marchant Marine Management (3M) SA που εδρεύει στη Λιβερία, Varorient Shipmanagement Inc. που εδρεύει στη Λιβερία, Proteas Shipping And Trading SA που εδρεύει στον Παναμά, Classic Cruises Management Company Ltd που εδρεύει στη Λιβερία, Perla Line Maritime Corp. που εδρεύει στον Παναμά, Blossom Shipmanagement SA που εδρεύει στα Νησιά Μάρσαλ, Yardtech Marine Services SA που εδρεύει στον Παναμά, International Registries Inc. που εδρεύει στις ΗΠΑ.

Επίσης ανακλήθηκε Κοινή Υπουργική Απόφαση σχετικά με την εγκατάσταση γραφείου στην Ελλάδα της εταιρείας Issomarine Maritime Inc. που εδρεύει στη Λιβερία.

Τροποποίηση Π.Δ.

Από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργο Πασχαλίδη υπεγράφη και απεστάλη στον Πρόεδρο της Ελληνικής Δημοκρατίας, σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος που αφορά την τροποποίηση του Π.Δ. 894/81(226Α) όπως αυτό τροποποιήθηκε με τις διατάξεις του Π.Δ. 296/85(109Α) «Περί της παρεχομένης εις τους ασφαλισμένους του Οίκου Ναύτου προστασίας».

Το ανωτέρω σχέδιο Π.Δ. αφορά τη βελτίωση της παρεχόμενης, από τον Οίκο Ναύτου, προστασίας προς τους ασφαλισμένους του, που καθορίζεται στα Π.Δ. 894/81 και 296/85.

Οι λόγοι που επέβαλαν την κατάρτιση του σχεδίου Π.Δ. υπαγορεύθηκαν από την ανάγκη εφαρμογής, αφενός μεν, ενός νέου μοντέλου υγειονομικής περίθαλψης των Ελλήνων ναυτικών και των μελών των οικογενειών τους, προσαρμοσμένου στις νέες επιστημονικές εξελίξεις στο χώρο της ιατρικής, και αφετέρου, εναρμόνισης των διατάξεων αυτού του φορέα με εκείνες που ισχύουν για τους ασφαλισμένους, αρμοδιότητας των υπουργείων Υγείας - Πρόνοιας και Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σύμφωνα και με τις κοινοτικές οδηγίες.

Αναπροσαρμόζονται τα λιμενικά τέλη

Με κοινή Υπουργική Απόφαση των υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών, αναπροσαρμόζονται τα λιμενικά τέλη επί των πλοίων. Ειδικότερα, με την εν λόγω ΚΥΑ, αποφασίζονται τα εξής:

- Η μη αύξηση των λιμενικών τελών των επαγγελματιών αλιευτικών σκαφών λόγω της φύσης και των ιδιομορφιών της επαγγελματικής αλιείας.
- Η μείωση των τελών για τα πλοία εξωτερικού στα επίπεδα τελών που ισχύουν για τα πλοία εσωτερικού. Ελάφρυνση των πλοίων του εξωτερικού με αντίστοιχη μείωση εσόδων των Λιμενικών Ταμείων, κυρίως αυτών που εξυπηρετούν πλοία εξωτερικού.

- Οι μειώσεις των τιμών εξωτερικού στα επίπεδα εσωτερικού και οι απώλειες εσόδων των Λιμενικών Ταμείων στην παρούσα φάση, λόγω της αναγκαστικής εναρμόνισης-ενοποίησης των κατηγοριών, μπορούν να αποκατασταθούν αφενός με αύξηση που θα γίνει στο μέλλον, λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι οι τιμές παραμένουν σταθερές από το 1998, και αφετέρου με την προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού πλοίων, λόγω επίτευξης ανταγωνιστικών συνθηκών παροχής υπηρεσιών και μείωσης των τιμολογίων.

Τα δικαιώματα ελλιμενισμού και ναυαγίων παραμένουν όπως ισχύουν σήμερα.





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

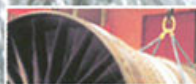
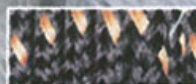
Stockists of:

- 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

D. KORONAKIS S.A.



Member of EUROCORD & EWRIS

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

Δέσμη 10 μέτρων για τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος



Τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος επισκέφθηκε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Πασχαλίδης. Ο κ. Πασχαλίδης συναντήθηκε με εκπροσώπους των εργαζομένων, των εργοδοτών και των τοπικών φορέων, οι οποίοι του εξέθεσαν τα προβλήματα και τις προτάσεις τους για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της Ζώνης.

Ειδικότερα, ο υπουργός ανακοίνωσε δέσμη δέκα μέτρων για την ανάπτυξη της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, τα οποία είναι:

- Άμεση ενεργοποίηση του Μητρώου Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων στη βάση δύο Προεδρικών Διαταγμάτων, που τροποποιούν τα υφιστάμενα 187 και 245/1999, έτυχαν της επεξεργασίας και έγκρισης του Συμβουλίου της Επικρατείας και προωθούνται στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας για υπογραφή και για δημοσίευση στο ΦΕΚ.
- Για το θέμα της ΝΑΖΩΠΕΙ, δηλαδή του φορέα διαχείρισης της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, δόθηκε εντολή στις υπηρεσίες του ΥΕΝ να χορηγήσουν αντίγραφο του καταστατικού που έχει καταρτιστεί από τον ΟΛΠ σε όλους τους φορείς των εργαζομένων και των επιχειρηματιών για να εκφράσουν τις απόψεις και τις θέσεις τους.
- Για το θέμα της χωροθέτησης της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης δόθηκε εντολή στις υπηρεσίες του ΥΕΝ να ενημερώσουν τους φορείς των εργαζομένων και των επιχειρηματιών και να τους χορηγήσουν αντίγραφα των κανονιστικών διατάξεων που αφορούν σε αυτήν.
- Για την κατασκευή πλωτών δεξαμενών στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, και συγκεκριμένα στο χώρο της Κυνοσούρας, ζητήθηκε από τον ΟΛΠ να προχωρήσει στην ολοκλήρωση της μελέτης που έχει αναθέσει και στις υπηρεσίες του ΥΕΝ να παρακολουθήσουν την εξέλιξη και να ενημερώνουν τους ενδιαφερομένους.
- Ανακοινώθηκε η συμμετοχή ελεγκτών χημικών ναυτιλίας στις δύο πενταμελείς μικτές επιτροπές ελέγχου, για την ασφάλεια των εργαζομένων, σύμφωνα

με τη διάταξη της παραγράφου 3 του άρθρου 9 του Ν. 3144/03.

- Μετά από συνεργασία με τον υφυπουργό Κοινωνικών Ασφαλίσεων Ροβέρτο Σπυρόπουλο, για το θέμα της ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης των εργαζομένων που έχουν μικρό αριθμό ημερομισθίων, προωθείται η επαναφορά στο καθεστώς που ίσχυε μέχρι τον Ιούνιο του 2003.
- Για τις οφειλόμενες εισφορές των επιχειρήσεων της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης προωθείται νομοθετική ρύθμιση για την εξόφλησή τους σε 120 μηνιαίες δόσεις, χωρίς προκαταβολές ή πρόσθετες οφειλές και προσαυξήσεις.
- Μέτρα ενίσχυσης, μέσω του αναπτυξιακού νόμου, των Ξενοδοχειακών υποδομών της επιβατηγού ναυτιλίας.
- Προσέλκυση μεσογειακών πλοίων για ναυπήγηση μετά την απόσυρση των υπερήλικων πλοίων της μεσογειακής ναυτιλίας.
- Υπεγράφη απόφαση σύμφωνα με την οποία για τη μεταβίβαση ναυαγίων κατά τις διατάξεις του Ν. 2881/2001 (ρύθμιση θεμάτων ανέλκυσης ναυαγίων και άλλες διατάξεις) δεν απαιτείται πιστοποιητικό μη οφειλής από το ΝΑΤ. Η παρούσα ρύθμιση γίνεται για την απελευθέρωση των χώρων από τα ναυάγια.

Ο πρόεδρος της Ένωσης Ναυπηγοεπισκευαστών Πειραιά, Βασίλης Κόκκινος, έκανε τις ακόλουθες αποκλειστικές δηλώσεις σχετικά με τη δέσμη μέτρων που ανακοίνωσε ο ΥΕΝ:

«Δεν υπάρχει, έως την παρούσα στιγμή, υπουργός της Εμπορικής Ναυτιλίας που να μην έχει ασχοληθεί με τη Ζώνη Περάματος.

Μέχρι σήμερα έχω στείλει 3 επιστολές στον κ. Πασχαλίδη προκειμένου να μας δεχθεί ως Ένωση Ναυπηγοεπισκευαστών και ακόμη αναμένουμε.

Αντ' αυτού γνωρίζω ότι έχει δεχθεί στο γραφείο του ανθρώπους που δεν είναι εκλεγμένοι και εμείς, ως Ένωση με μέλη της το 70% των εταιρειών, ακόμα αναμένουμε για μία συνάντηση.





Τώρα, όσον αφορά τα μέτρα, ως μου επιτραπεί να σχολιάσω ότι πρόκειται για μία συνέχεια των 26 σημείων, τα οποία ξεχάστηκαν...

Μιλάμε σήμερα, έπειτα από 6 χρόνια, για άμεση ενεργοποίηση του Μητρώου Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων. Τελευταία φορά το περιμέναμε να ενεργοποιηθεί τον Αύγουστο του 2002 επί υπουργίας Γιώργου Ανωμερίτη.

Για το 2ο μέτρο, αυτό δηλαδή του φορέα διαχείρισης της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, είναι ένα σημείο που εμείς ως Ένωση είχαμε διαμαρτυρηθεί, αλλά σήμερα από ό,τι μαθαίνω γίνεται κάτι καινούργιο.

Για την κατασκευή πλωτών δεξαμενών, θέλω να επισημάνω ότι από τη στιγμή που ο χώρος της Κυνοσούρας δεν έχει ξεκαθαριστεί, είμαστε υπό διωγμόν. Σήμερα αν πάμε να κάνουμε αμμοβολή μάς σέρνουν στο Αυτόφωρο. Αν δεν ψηφιστεί Προεδρικό Διάταγμα ή δεν υπογραφεί κάποια Υπουργική Απόφαση οι εργασίες μας στο χώρο αυτόν θα είναι ανά πάσα στιγμή αμφισβητούμενες.

Στην ανακοίνωση για τη συμμετοχή ελεγκτών χημικών ναυτιλίας στις δύο πενταμελείς μικτές επιτροπές ελέγχου, είναι ένα δικό μας παλαιότερο αίτημα για το οποίο είχαμε εκφράσει την επιθυμία να συμμετάσχουμε και εμείς. Κάτι που μέχρι στιγμής έχει αγνοηθεί.

Τώρα, όσον αφορά το θέμα της ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης των εργαζομένων που έχουν μικρό αριθμό ημερομισθίων, το βρίσκω άκρως ρατσιστικό. Είναι δυνατόν, το 2003, να διαθέτεις 7.000 ένοσημα κι αν τα τελευταία 2 χρόνια δεν έχεις, να στερείσαι την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη;

Η ανακοίνωση για τις οφειλόμενες εισφορές των επιχειρήσεων της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης και την προώθηση νομοθετικής ρύθμισης για την εξόφλησή τους είναι η συνέχεια της ρύθμισης που είχε εφαρμοστεί και σε άλλες περιπτώσεις και μέσα από διάφορες δικές μας πιέσεις η νομοθετική ρύθμιση θα ισχύει και για μας».

CLEMCO
INTERNATIONAL



**Μηχανήματα -
Εξαρτήματα
αμμοβολής
και υλικό αμμοβολής**



**Μηχανήματα -
Εξαρτήματα βαφής
AIRLESS αντίλησης
και μεταφοράς υγρών**



MUNKEBO



WOMA



**Μονάδες αναρρόφησης υλικού
αμμοβολής και αφύγρανσης δεξαμενών**



Μηχανήματα υδροβολής

HELLENIC CLEMCO - GRACO LTD

**ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΑΜΜΟΒΟΛΗΣ - ΒΑΦΗΣ
ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΝΑΡΡΟΦΗΣΗΣ & ΑΦΥΓΡΑΝΣΗΣ**

Α. Σαλαμίνος 207, 187 56 Κερατσίνι, Πειραιάς
Τηλ.: 210 43.24.200, 210 43.24.201 - Fax: 210 43.29.780
e-mail: clemco@otenet.gr



Η MSC επανήλθε στη ΔΝΕ

Στη Διεθνή Ναυτική Ένωση, κατόπιν αιτήματός της, επανέρχεται η Mediterranean Shipping Company Ελλάς, ύστερα από τέσσερα και πλέον χρόνια από την αποχώρησή της. Το αίτημα της MSC έγινε ομοφώνως δεκτό από το διοικητικό συμβούλιο της ΔΝΕ.

Η επάνοδος της μεγαλύτερης σε κίνηση εταιρείας του Πειραιά στη ΔΝΕ θεωρείται προσωπική επιτυχία τόσο του προεδρείου της ΔΝΕ όσο και του προέδρου της, Σπύρου Αγγελόπουλου.

Η πολιτική που ακολουθήθηκε από τη Διεθνή Ναυτική

Ένωση στη συγκεκριμένη περίοδο, που τα προβλήματα στο λιμάνι και ειδικά στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων είναι ουσιαστικά, συνέβαλε γενικότερα στην ενίσχυση των σχέσεων μεταξύ όλων των ναυτικών πρακτορείων του Πειραιά, που συνειδητοποιήσαν ότι ενωμένα μπορούν να αντιμετωπίσουν με επιτυχία στα μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζουν.

Εξ άλλου, ο πρόεδρος της MSC, Δημήτρης Θεοδωρίκας, διετέλεσε και πρόεδρος της ΔΝΕ την περίοδο 1994-1997.

Νέο σχέδιο νόμου για την ενδυνάμωση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας

Σχέδιο νόμου επεξεργάζεται το ΥΕΝ, το οποίο αφορά την εγγραφή πλοίων σε ειδικό μητρώο ύστερα από ναύλωση του πλοίου χωρίς το πλήρωμα (γυμνή ναύλωση, bareboat in).

Όπως υποστηρίζουν υπηρεσιακοί παράγοντες του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, η νέα ρύθμιση πρόκειται να δώσει μία νέα ευκαιρία ενδυνάμωσης της εμπορικής μας ναυτιλίας.

Αναλυτικότερα, η νέα ρύθμιση προβλέπει τη δημιουργία ενός παράλληλου προς το εθνικό νηολόγιο μητρώου, στο οποίο θα μπορούν να εγγράφονται και να υψώνουν την ελληνική σημαία ναυλωμένα πλοία, σε αντίθεση με το ελληνικό νηολόγιο όπου μπορούν να εγγράφονται μόνον πλοία που ανήκουν σε ελληνικά συμφέροντα.

Η εγγραφή θα αφορά μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο και θα παρέχεται η δυνατότητα ανανέωσής της σε περίπτωση που διαχειριστής του ναυλωμένου πλοίου το επιθυμεί.

Τα πλοία από τη στιγμή που θα υψώσουν την ελληνική σημαία θα υπόκεινται στην ελληνική νομοθεσία, κυρίως δε σε ό,τι αφορά την επάνδρωσή τους που θα γίνεται με Έλληνες ή κοινοτικούς ναυτικούς, εφόσον αποδεικνύεται η ελληνομάθειά τους, η δε επάνδρωση θα γίνεται με ευθύνη του ναυλωτή.

Η ρύθμιση αυτή εφαρμόζεται με επιτυχία και σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη, ιδιαίτερα δε στη Μάλτα και στην Κύπρο. Με το bareboat το ΥΕΝ θα προσπαθήσει να δώσει



ουσιαστικές λύσεις στα προβλήματα του κλάδου της ακτοπλοΐας και της κρουαζιέρας.

Ειδικότερα στον τομέα της ακτοπλοΐας μετά το «νόμο Παπουτσή», που ορίζει ένα σαφές χρονοδιάγραμμα απόσυρσης των πλοίων του κλάδου με τη συμπλήρωση των 30 χρόνων, θα προκληθεί σημαντική μείωση του αριθμού των πλοίων.

Και αυτό διότι οι εταιρείες, λόγω έλλειψης κεφαλαίων για νέες ναυπηγήσεις, δεν θα μπορέσουν να προχωρήσουν σε ανανέωση του στόλου τους.

Με τη νέα ρύθμιση η ακτοπλοϊκή εταιρεία θα έχει τη δυνατότητα να αντικαταστήσει το πλοίο που αποσύρει με ένα άλλο το οποίο δεν της ανήκει αλλά θα το έχει ναυλώσει από το εξωτερικό.

Ευεργετική αναμένεται να είναι η νέα ρύθμιση για τον κλάδο της ελληνικής κρουαζιέρας αλλά και για τα μεσογειακά φορτηγά πλοία.

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus

Tel: (+30210) 463 0126 - 463 0823

Fax: (+30210) 461 9583

E-mail: liakos@otenet.gr





>>> Οι γνωστοί - άγνωστοι των Βρυξελλών

Το προφίλ των επιτρόπων που καθορίζουν την τύχη της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής οικογένειας

Από το Σεπτέμβριο 1999 οι πολιτικές και νομοθετικές πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σε θέματα ναυτιλίας, καθορίζονται από κυρίως επτά μέλη της, που ενώ στις Βρυξέλλες χαίρουν μεγάλης προβολής, στην ελληνική επικράτεια δεν γνωρίζουν ιδιαίτερη αποδοχή.

Οι επιτροποί Ανταγωνισμού, Επιχειρήσεων, Περιβάλλοντος και Έρευνας, αν και δεν διαθέτουν εμπειρία ή και γνώσεις σχετικά με την πολυπλοκότητα των θαλασσίων μεταφορών, θεωρούνται ιδιαίτερως δραστήριοι σε συγκεκριμένους ναυτιλιακούς τομείς που άπτονται των αρμοδιοτήτων τους. Είναι μάλιστα ενδεικτικό ότι οι έξι επιτροποί απολαμβάνουν σε γενικές γραμμές την υποστήριξη των κυβερνήσεών τους, της Ευρωβουλής, αλλά και αρκετών παραγόντων διεθνούς εμβέλειας. Τα «Ναυτικά Χρονικά» με σκοπό την πληροφόρηση του ελληνικού κοινού σε θέματα ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος παρουσιάζουν το προφίλ του προέδρου της Επιτροπής, Romano Protti, της αντιπροέδρου, αρμόδιας για θέματα Μεταφορών και Ενέργειας, Loyola de Palacio, όπως και των επιτρόπων Ανταγωνισμού Mario Monti, Επιχειρήσεων Erkki Liikanen, Περιβάλλοντος Margot Wallstrom, Έρευνας Philippe Busquin και Εμπορίου Pascal Lamy.



Loyola de Palacio,
Ισπανίδα, αντιπρόεδρος
της Ευρωπαϊκής
Επιτροπής, αρμόδια
για θέματα Μεταφορών
και Ενέργειας

Η Ισπανίδα αντιπρόεδρος δεν χρειάζεται ιδιαίτερες συστάσεις στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα. Γεννήθηκε στη Μαδρίτη το 1950 και σπούδασε νομικά στο πανεπιστήμιο της γενέτειράς της. Ως πολιτικός κατείχε διάφορες θέσεις στην ισπανική Γερουσία και Βουλή, ενώ παράλληλα διετέλεσε υπουργός Γεωργίας και ευρωβουλευτής. Θεωρείται στενή φίλη του Ισπανού πρωθυπουργού και ως γνωστόν ανήκει στο συντηρητικό κόμμα Partido Popular. Η αδελφή της αντιπροέδρου είναι σήμερα υπουργός Εξωτερικών της Ισπανίας.

Ως αρμόδια για θέματα θαλασσίων μεταφορών έχει γνωστοποιήσει τις απόψεις της για τις αρμοδιότητες που θα ήθελε η Ε.Ε. να αποκτήσει, ενώ θεωρείται από έγκυρους διπλωματικούς κύκλους των Βρυξελλών ιδιαίτερα δραστήρια και μαχητική ως προς την προάσπιση των θέσεών της.

Σε γενικότερες γραμμές χάρει της εκτιμήσεως των ευρωβουλευτών και του Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών. Ανάμεσα στο επιτελείο της αξίζει να σημειωθεί ότι ιδιαίτερως ενεργό ρόλο διαδραματίζει ο ικανότατος Έλληνας αναπληρωτής επικεφαλής του γραφείου της, κ. Μαργαρίτης Σχινάς.



Romano Pronti, Ιταλός, πρόεδρος Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Ο Ιταλός πρόεδρος της Επιτροπής γεννήθηκε στην πόλη Scandiano της Ιταλίας το 1939. Κατέχει πτυχίο Νομικής από το Καθολικό Πανεπιστήμιο του Μιλάνου και μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών από το London School of Economics. Διαθέτει επίσης πολυετή διδακτική και ερευνητική εμπειρία σε κορυφαία ιδρύματα της Ευρώπης και της Αμερικής, κυρίως σε θέματα πολιτικής οικονομίας και βιομηχανικής πολιτικής. Στην πολιτική του σταδιοδρομία ο κ. Pronti προέρχεται από τον κεντροαριστερό πολιτικό χώρο και διετέλεσε βουλευτής, υπουργός Βιομηχανίας και πρόεδρος του υπουργικού συμβουλίου της Ιταλίας.

Ο ρόλος του κ. Pronti σε θέματα ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης είναι καθοριστικός αφού ως πρόεδρος της Επιτροπής διορίζεται από τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών, με επακόλουθη έγκριση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Η διπλή αυτή νομιμότητα παρέχει στον πρόεδρο πολιτική εξουσία, που καλείται να ασκήσει κατά διάφορους τρόπους.

Ως πρόεδρος καθορίζει τις πολιτικές κατευθύνσεις που πλαισιώνουν τη συλλογική δράση του σώματος των 20 επιτρόπων. Επί πλέον, διοργανώνει τις εργασίες της Επιτροπής, συγκαλεί και διευθύνει τις συνεδριάσεις του σώματος, αναθέτει την αρμοδιότητα ειδικών δραστηριοτήτων ή συστήνει ομάδες εργασίας.

Παρότι κατά την εκπλήρωση των παραπάνω αποστολών η δράση της Επιτροπής στηρίζεται στην αρχή της συλλογικότητας, ο πρόεδρος είναι κάτι περισσότερο από πρώτος μεταξύ ίσων.

Η σχετικά πρόσφατη Συνθήκη της Νίκαιας έχει ανάμεσα στους στόχους της την περαιτέρω ενίσχυση της πολιτικής εξουσίας του προέδρου, παρέχοντάς του, μεταξύ άλλων, τη δυνατότητα να αναδιοργανώνει την κατανομή αρμοδιοτήτων των επιτρόπων κατά τη διάρκεια της θητείας τους αλλά και να τους ζητεί την παραίτησή τους. Κατά την άσκηση των πολύπλευρων καθηκόντων του, ο πρόεδρος βοηθείται από το ιδιαίτερο γραφείο του, όπου εξειδικευμένα στελέχη της Ε.Ε. τον ενημερώνουν για όλους τους τομείς που απασχολούν τους εταίρους του στην Επιτροπή. Ο κ. Pronti δεν έχει αποκλείσει το ενδεχόμενο ανανέωσης της θητείας του κατά την επόμενη πενταετία.

Mario Monti, Ιταλός, μέλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αρμόδιος για θέματα Ανταγωνισμού

Ο Ιταλός ακαδημαϊκός κ. Monti θεωρείται ότι κατέχει ένα από τα πιο σημαντικά -εάν όχι το σημαντικότερο- χαρτοφυλάκια. Γεννήθηκε στο Βαρέζε της Ιταλίας το 1943, σπούδασε οικονομικά στο πανεπιστήμιο Bocconi και μετακπαιδεύτηκε στο Yale. Η ακαδημαϊκή του καριέρα υπήρξε εξαιρετικά σημαντική, αφού διετέλεσε καθηγητής οικονομικών σε πολλά πανεπιστημιακά ιδρύματα της Ευρώπης και από το 1989 έως το 1994 πρόεδρος του Bocconi. Ο κ. Monti υπήρξε επί σειράν ετών αρθρογράφος για θέματα οικονομίας στην εφημερίδα Corriere della Sera, ενώ συμμετείχε σε πολυάριθμες ιταλικές νομοθετικές επιτροπές.

Στην τετραετία 1995 - 1994 διετέλεσε επιτροπος, αρμόδιος για θέματα Εσωτερικής Αγοράς, Φορολογίας και Οικονομικής Ενοποίησης. Το 1999, η Ιταλία «ανανεώνει» τη θητεία του στην Ευρώπη και ο πρόεδρος της Επιτροπής του αναθέτει το χαρτοφυλάκιο του Ανταγωνισμού. Ο κ. Monti θεωρεί επιβεβλημένη την περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη και ανεξαρτησία της Ευρώπης και είναι πολύ δραστήριος σε θέματα ελέγχου παράνομων κρατικών επιδοτήσεων.





Erkki Liikanen, Φινλανδός, μέλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αρμόδιος για θέματα Επιχειρήσεων και Κοινωνίας της Πληροφορίας

Στη δεύτερη κατά σειρά θητεία του στην Επιτροπή, ο Φινλανδός κ. Liikanen έγινε ιδιαίτερα γνωστός στην ευρωπαϊκή βιομηχανία εξαιτίας της ανοιχτής αντιπαράθεσής του με την κορεατική κυβέρνηση με αφορμή τις κρατικές επιδοτήσεις που δέχεται η βιομηχανία της χώρας αυτής.

Ο κ. Liikanen έχει εκφράσει την έντονη υποστήριξη και ευαισθησία του στα θέματα επιβίωσης της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας και θεωρεί επιβεβλημένη την επιδότηση του κλάδου. Ο Φινλανδός επιτροπος, σε συνεργασία με το Βέλγο επιτροπο Busquin, έχει υποστηρίξει την πρωτοβουλία «Leader- ship 2015» με σκοπό την εξασφάλιση της πρωτοκαθεδρίας της Ε.Ε. στον τομέα της ναυπηγικής και ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, ενώ ήδη έχει αναλάβει αρκετές πρωτοβουλίες για τη βιωσιμότητα του κλάδου.

Ο κ. Liikanen γεννήθηκε το 1959 στο Mikkeli της Φινλανδίας και εξελέγη βουλευτής σε ηλικία 22 ετών.

Ο σοσιαλδημοκράτης επιτροπος σπούδασε οικονομικά και διετέλεσε υπουργός Οικονομικών, πρέσβης της Φινλανδίας στην Ε.Ε. αλλά και επιτροπος, αρμόδιος για θέματα Εσωτερικής Διοίκησης, Προσωπικού και Μετάφρασης από το 1995 έως το 1999.



Margot Wallstrom, Σουηδή, μέλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αρμόδια για θέματα Περιβάλλοντος

Η Σουηδή επιτροπος, αρμόδια για θέματα Περιβάλλοντος, είναι σχετικά άγνωστη στους ελληνικούς ναυτιλιακούς κύκλους, αν και οι πρωτοβουλίες της επηρεάζουν τις ευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές. Γεννήθηκε το 1954 και είναι απόφοιτος λυκείου. Σε πολύ νεαρή ηλικία -25 ετών- εκλέγεται βουλευτής ενώ σε ηλικία 34 ετών αναλαμβάνει το υπουργείο Κοινωνικής Πρόνοιας και αργότερα το υπουργείο Πολιτισμού. Η σοσιαλδημοκράτης κα Wallstrom θεωρείται η πλέον επιτυχημένη επιτροπος και χαίρει της εκτιμήσεως πολλών φορέων και οργανώσεων. Έχει έρθει πολλές φορές σε αντιπαράθεση με την ελληνική κυβέρνηση, ιδιαίτερα για το θέμα των χωματερών, ενώ σε πρόσφατη επίσκεψή της στη χώρα μας έχει εκφράσει την πεποίθηση ότι οι Έλληνες έχουν αποκτήσει περιβαλλοντική

συνείδηση μόνο τα τελευταία έτη. Η επιτροπος Wallstrom έχει ιδιαίτερη ευαισθησία σε θέματα προστασίας θαλασσιού περιβάλλοντος και είναι υπεύθυνη για τις νομοθετικές πρωτοβουλίες σχετικά με τα νέα οικολογικά χρώματα που καλούνται τα ευρωπαϊκά πλοία και ναυπηγεία να χρησιμοποιούν σε αποκλειστικότητα.

**Philippe Busquin, Βέλγος,
μέλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,
αρμοδιος για θέματα Έρευνας**

Ο επιτροπος Busquin θεωρεί επιβεβλημένη την επιδότηση των ευρωπαϊκών ερευνών σε θέματα ναυπηγικής και γι' αυτόν το σκοπό συμμετέχει στην πρωτοβουλία «Leadership 2015» σε συνεργασία με τη γενική διεύθυνση βιομηχανίας της Ε.Ε.

Είναι αξιοσημείωτο ότι τόσο το πέμπτο πρόγραμμα έρευνας της Ε.Ε. (FP5 1998- 2002) όσο και το έκτο πρόγραμμα (FP6 2003- 2008) προβλέπουν τη διάθεση σημαντικών κοινοτικών κονδυλίων για την επιδότηση της έρευνας στο συγκεκριμένο κλάδο.

Ο Βέλγος επιτροπος έχει εκφράσει την ανησυχία του για την οικονομική βιωσιμότητα του κλάδου αλλά ελπίζει στην ευρωπαϊκή υπεροχή σε θέματα καινοτόμων ερευνών, αναλύσεων και εφευρέσεων.

Ο κ. Busquin γεννήθηκε το 1941 και έχει σπουδάσει φυσική και φιλοσοφία.

Διετέλεσε μεταξύ άλλων βουλευτής του βελγικού σοσιαλιστικού κόμματος αλλά και υπουργός Παιδείας, Εσωτερικών και Κοινωνικών Υποθέσεων. Τον Ιούνιο 1999 εξελέγη ευρωβουλευτής αλλά λίγους μήνες αργότερα διορίστηκε από τη βελγική κυβέρνηση ως μέλος στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

**Pascal Lamy, Γάλλος, μέλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,
αρμοδιος για θέματα Εμπορίου**

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

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

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

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

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

Το 1999 ορίζεται από τη Γαλλική Δημοκρατία ως μέλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Τα θέματα εμπορίου που διαχειρίζεται θεωρούνται εξαιρετικής σημασίας και προτεραιότητας για την Κομισιόν. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο κ. Lamy μαζί με τον κ. Michel Barnier είναι σήμερα οι δύο Γάλλοι επιτροποι στην Ε.Ε. αφού η Γαλλία είναι μία εκ των πέντε χωρών που εκπροσωπούνται με δύο μέλη. Ο κ. Lamy χειρίζεται την υπόθεση των καταγγελιών μεταξύ της Κορέας και της Ε.Ε. και προετοιμάζει την υποστήριξη των ευρωπαϊκών θέσεων και προτάσεων.





ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Εκτός από τη μεγάλη αξιοπιστία και απόδοση τα HAMILTON υδροjet εξασφαλίζουν στους χρήστες δυνατότητα πλεύσης σε αβαθή νερά καθώς και μοναδική ευκολία στις μανούβρες.

Για τις ιδιότητές τους αυτές τα HAMILTON JETS έχουν επιλεγεί από τους σοβαρούς κατασκευαστές.



ΣΚΑΦΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ

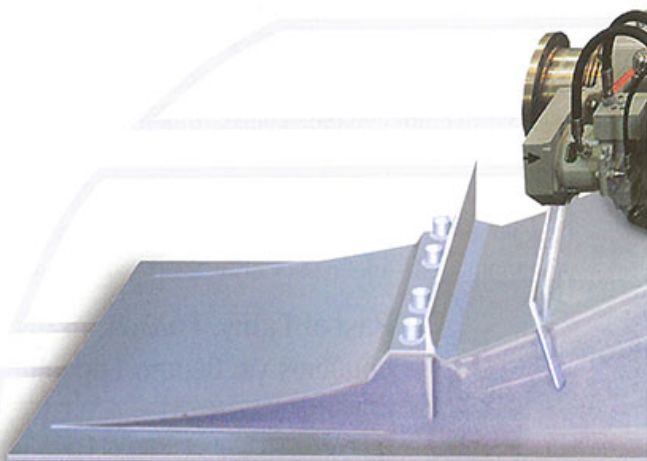
Όπου οι απαιτήσεις σε ταχύτητα, κατευθυντικότητα και υψηλή απόδοση είναι αυξημένες, τα HAMILTON JET είναι η καλύτερη επιλογή. Η εγκατάσταση των HAMILTON JETS σε περίπλοκα και αποβατικά σκάφη στην Ελλάδα απέδειξε την αντοχή τους στη σκληρή χρήση και την υψηλή τους απόδοση σε σκληρές συνθήκες λειτουργίας.



ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ

Τα γρήγορα επιβατικά σκάφη λειτουργούν κάτω από σκληρές συνθήκες, ενώ ο βαθμός αποδόσεως του προωστήριου συστήματος επιδρά άμεσα στα έξοδα των καυσίμων, δηλαδή στο κόστος λειτουργίας των σκαφών.

Ham



MOTO CRAFT

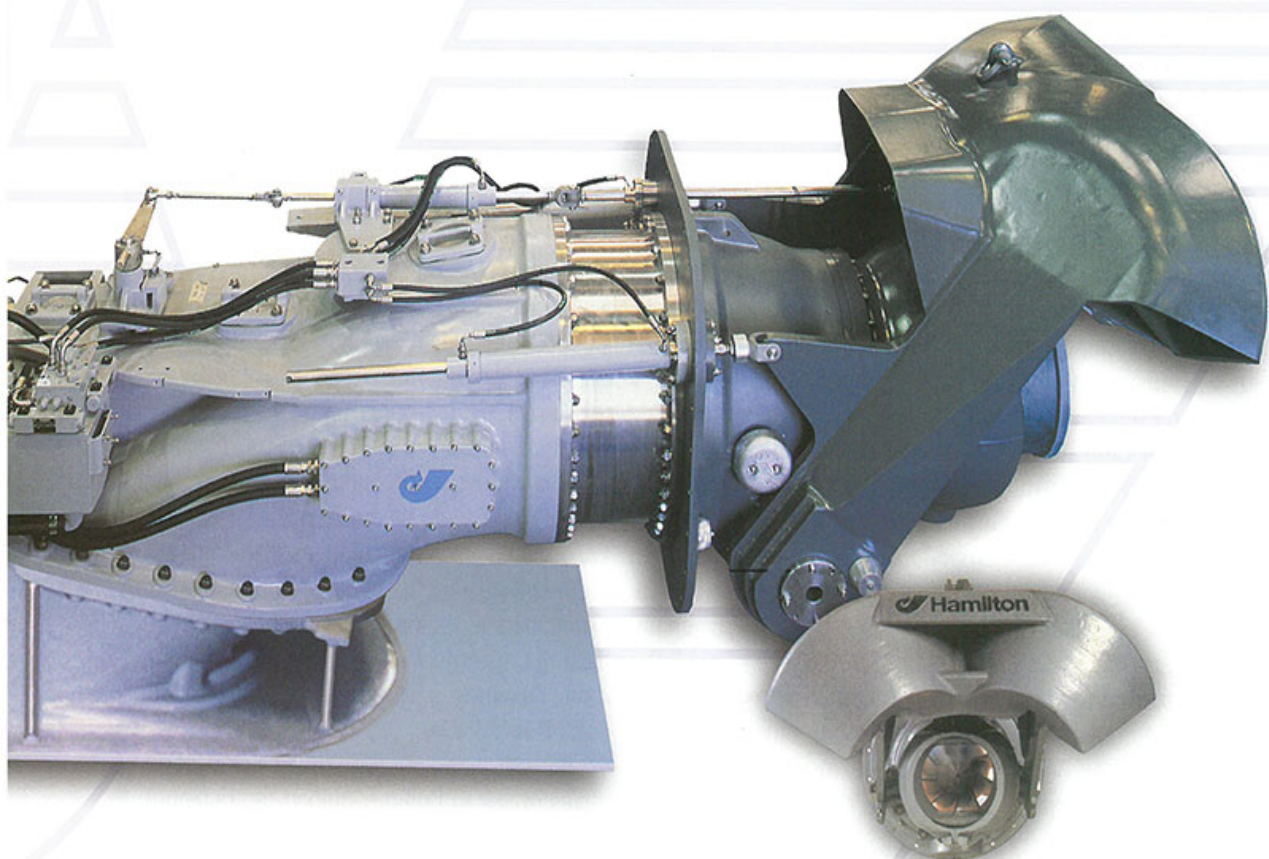
ΛΕΩΦ. ΑΛΙΜΟΥ 48, ΑΛΙΜΟΣ 174 55, ΑΘΗΝΑ

ΤΗΛ.: +30 210 988.8288, FAX: +30 210 985.0102

E-MAIL: motocraft@motocraft.gr, <http://www.motocraft.gr>



Hamilton Jet



Η Εταιρεία Hamilton Jet ιδρύθηκε το 1953 και δοκίμασε τα υδροjet της στις άγριες θάλασσες της Ν. Ζηλανδίας. Σήμερα μετά από 50 χρόνια η HAMILTON μπορεί να υπερηφανευτεί ότι είναι μεταξύ των πρώτων στο χώρο της, με περισσότερες από 35.000 μονάδες εγκατεστημένες σε πλοία όλων των τύπων. Τα HAMILTON JET έφτασαν σε υψηλότατο επίπεδο απόδοσης και αξιοπιστίας, μετά από συνεχείς έρευνες που έγιναν στα σύγχρονα εργαστήρια υδροδυναμικών δοκιμών της εταιρείας. Σήμερα η HAMILTON JET διαθέτει συστήματα προώσεως που θεωρούνται ως τα πλέον αποδοτικά και αξιόπιστα, ενώ παράλληλα έχει δημιουργήσει σοβαρότατο δίκτυο για την τεχνική υποστήριξη των προϊόντων της (πριν και μετά την πώληση) παγκοσμίως. Τα "μικρά" (HJ series), εκπροσωπούνται από την εταιρεία MOTOCRAFT που έχει παράδοση στα σκάφη αναψυχής μικρού και μεσαίου μεγέθους, ενώ τα "μεγάλα" (σειρά HM) εκπροσωπούνται από την εταιρεία ARIEXPO S.A., που έχει παράδοση στον εξοπλισμό μεγάλων σκαφών αναψυχής, επαγγελματικών σκαφών καθώς και στρατιωτικών εφαρμογών.



Hamilton Jet



ARIEXPO S.A

ΛΕΩΦ. ΑΛΙΜΟΥ 68, ΑΛΙΜΟΣ 174 55, ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ: +30 210 984.3863, FAX: +30 210 983.1346, +30 210 982.8108
TLX: 219152 RXPO, E-MAIL: ariexpo@tee.gr



Δυναμική αντίδραση στην ομηρεία

Ελλήνων ναυτικών

Αβάσιμες και ενάντια στις θεμελιώδεις διατάξεις της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κοινότητας χαρακτηρίζονται τα περιστατικά ομηρείας τόσο του πλοίαρχου του δεξαμενόπλοιου «Prestige» όσο και των ναυτικών του «Tasman Spirit».

Ειδικότερα, απερρίφθη η αίτηση που κατέθεσε προς τις ισπανικές αρχές ο πλοίαρχος του «Prestige» Απόστολος Μαγκούρας, σχετικά με τους όρους αποφυλάκισής του. Στην αίτηση ο κ. Μαγκούρας ζητούσε να αλλάξει το καθημερινό τμήμα της Βαρκελώνης σε καθημερινή βάση καθώς και να μειωθεί η εγγύηση των 3 εκατ. ευρώ που έχει κατατεθεί από το P&I Club για την αποφυλάκισή του.

Το θέμα του Έλληνα πλοίαρχου συζητήθηκε και στη συνεδρίαση της Ομάδας της Ευρωπαϊκής Ενωτικής Αριστεράς, που πραγματοποιήθηκε στο Στρασβούργο, όπου παρευρέθηκε ο υπουργός Δικαιοσύνης και Ασφάλειας της Αστουρίας, Francisco Valledor.

Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, ο κ. Francisco Valledor παρουσίασε τη «λευκή βίβλο» που κατάρτισε η κυβέρνηση της Αστουρίας, η οποία αναφέρεται στην έκταση και στις ευθύνες που επιρρίπτονται για τη μεγάλη αυτή οικολογική καταστροφή που έπληξε τις ισπανικές και γαλλικές ακτές.

Ο κ. Valledor τόνισε χαρακτηριστικά: «Η ισπανική κυβέρνηση κατηγορεί τον Έλληνα πλοίαρχο ως υπεύθυνο για ολέθριους πολιτικούς χειρισμούς, που η ίδια έκανε κατά τη διάρκεια της κρίσης. Η νομική διαδικασία έχει μπλοκαρισθεί. Δεν μπορούμε να πούμε πότε ακριβώς θα γίνει η εκδίκαση και ο καταλογισμός ευθυνών. Δεν θα θέλαμε ο Έλληνας πλοίαρχος να γίνει το «κεφάλι του Τούρκου», όπως λέμε στα ισπανικά, δηλαδή ο αποδιονομιαίος τράγος, σε αυτή την υπόθεση. Έγινε ατύχημα κι αυτό έχει σχέση με τους χειρισμούς από την ισπανική κυβέρνηση. Δεν έχει σχέση με τις ευθύνες του πλοίαρχου».

Στη συζήτηση παρενέβη ο Ισπανός ευρωβουλευτής Salvador Jove, επισημαίνοντας: «Η Ένωση Ισπανών Ναυτικών έχει υπερασπισθεί τον Έλληνα πλοίαρχο. Κατήγγειλε την ισπανική κυβέρνηση και τη στάση της. Υπάρχει απόλυτη αλληλεγγύη μεταξύ των ναυτικών. Οι ευθύνες του Έλληνα πλοίαρχου δεν μπορούν να καλύψουν τις

παράνομες δραστηριότητες της ισπανικής κυβέρνησης. Το ισπανικό Κοινοβούλιο δεν συγκρότησε καν εξεταστική επιτροπή για το χειρισμό του ατυχήματος. Η τύχη του Έλληνα πλοίαρχου εξαρτάται τελικώς από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την εξεταστική επιτροπή που αποφάσισε».

Εν τω μεταξύ για την κράτηση των Ελλήνων ναυτικών «Tasman Spirit» και του Νίκου Παπά, μέλους του σωστικού συνεργείου, που κρατούνται από τις πακιστανικές αρχές, ο πρόεδρος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κ. Pat Cox απέστειλε δεύτερη επιστολή στον ευρωβουλευτή του ΣΥΝ Αλ. Αλαβάνο, με την οποία τον ενημερώνει για τις ενέργειες αξιωματούχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπέρ των Ελλήνων ναυτικών που κρατούνται από τις πακιστανικές αρχές. Στη νέα του επιστολή, ο κ. Cox ενημερώνει τον Έλληνα ευρωβουλευτή «για τις επαφές που έγιναν μέχρι σήμερα» και τονίζει ότι «ο επιτροπος για τις Εξωτερικές Υποθέσεις κ. Patten και ο ύπατος αρμοστής της Ε.Ε. κ. Solanas συζήτησαν το θέμα με τον υπουργό Εξωτερικών του Πακιστάν κ. Kasuri κατά τη διάρκεια συνάντησης στις Βρυξέλλες».

Στην επιστολή σημειώνει, επίσης, πως ο ίδιος μετέφερε στις πακιστανικές αρχές τη βαθιά ανησυχία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την κατάσταση των μελών του πληρώματος του πετρελαιοφόρου και του ναυαγοσωστικού που συνελήφθησαν στο Καρατσι και ζήτησε να του παρασχεθούν πρόσθετες πληροφορίες και επισημαίνει ότι ήρθε σε επαφή και με τις ελληνικές αρχές, οι οποίες τον ενημέρωσαν ότι «ο Έλληνας υπουργός Εξωτερικών κ. Γ. Παπανδρέου έχει επίσης μιλήσει με τον ομόλογό του κ. Kasuri, ενώ η ελληνική πρεσβεία στο Ισλαμαμπάντ εργάζεται άμεσα για το θέμα με τις πακιστανικές αρχές».

Και ο κ. Cox καταλήγει: «Έχοντας υπόψη τη σοβαρότητα αυτής της περίπτωσης, που αφορά άμεσα Ευρωπαίους πολίτες, θα συνεχίσουμε να διαχειριζόμαστε το θέμα και θα σας κρατάμε ενήμερο».

Στις επόμενες σελίδες του περιοδικού ο ευρωβουλευτής του ΣΥΝ Αλέκος Αλαβάνος και ο Ανδρέας Τσαβλίρης της Tsavlis shipping Ltd μάς αναλύουν εκτενώς τις απόψεις τους για τη σοβαρή διάσταση της κράτησης των Ελλήνων ναυτικών του «Tasman Spirit».



ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΥΛΟΣ
Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.
Π Ρ Α Κ Τ Ο Ρ Ε Υ Σ Ε Ι Σ - Ν Α Υ Λ Ω Σ Ε Ι Σ

**ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΗ ΡΑΔΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
ΜΕ ΙΔΙΟΚΤΗΤΟ Υ/Φ ΣΚΑΦΟΣ ΧΩΡ. 150 ΤΟΝ.**

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 21
Τηλ. Γραφείου: (27210) 82426 & 82407
Τηλ. Α.Ο.Η.: (27210) 82671
ΤΕΛΕΞ: (0252) 123 ZERV GR
FAX: (27210) 81243
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - ΚΑΛΑΜΑΤΑ
mobile: 6945 872195, 6974 475875, 6972 557800
e-mail: contact@zervakisltd.gr

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: Πύλος - Μεσσηνίας
Τηλ. Γραφείου: (27230) 22244 & 22189
Τηλ. Α.Ο.Η.: (27210) 82671
ΤΕΛΕΞ: (0252) 203 ZERV GR
FAX: (27230) 22896
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - PYLOS
mobile: 6937 027047
e-mail: anzervak@otenet.gr

**Η πολυετής πείρα μας εγγυάται
την καλύτερη και οικονομικότερη
εξυπηρέτηση των πλοίων καθ' όλο το 24ωρο**



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



>>> Του Αλέκου Αλαβάνου, ευρωβουλευτή Συνασπισμού

Η Ελλάδα προστατεύει τους Έλληνες ναυτικούς;

Η υπόθεση του «Tasman Spirit» και η 4μηνη ομηρεία των Ελλήνων ναυτικών είναι άλλη μια υπόθεση ομηρείας Ελλήνων ναυτικών, φοβάμαι όχι η τελευταία, που αποδεικνύει ότι η Ελλάδα δεν έχει αναπτύξει τις άμυνες και τους μηχανισμούς που είναι αναγκαία ώστε να προστατεύει τους Έλληνες ναυτικούς σε ανάλογες περιπτώσεις. Αυτήν τη στιγμή υπάρχουν ανοιχτές άλλες δύο υποθέσεις με θύματα Έλληνες ναυτικούς. Η πρώτη αφορά την πολύ γνωστή υπόθεση στην Αίγυπτο, του μοτοροπλίου «Θανάσης», όπου σε μία δίκη-παρωδία ο Κύπριος καπετάνιος «αγνοούσε» την ύπαρξη ναρκωτικών ενώ καταδικάστηκε σε θάνατο, που μετατράπηκε σε ισόβια κάθειρξη, 3 Έλληνες ναυτικοί.

Ο Νίκος Σεγγελάκης πέθανε αφού προσβλήθηκε από καρκίνο. Ο Αντ. Κοντογιάννης «προσβλήθηκε από υγρασία στο αναπνευστικό σύστημα» και πέθανε. Ο μοναδικός επιζών Κ. Καστανιάς αργοπεθαίνει στη φυλακή Αλ Κανάντερ, λίγα χιλιόμετρα έξω από το Κάιρο, ενώ έχει ήδη εκτίσει ποινή 14 χρόνων. Ενώ, έπειτα από πιέσεις που ασκήσαμε, κινήθηκε επανειλημμένως η ισπανική προεδρία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ βγάλαμε ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που ζητεί τη μεταφορά του Κ. Καστανιά στην Ελλάδα, η ελληνική κυβέρνηση φάνηκε ανίκανη να το εκμεταλλευτεί, μπερδεμένη σε μιαν ακατανόητη γραφειοκρατία και αδιαφορία θα έλεγα, μεταξύ υπουργείων Δικαιοσύνης και Εξωτερικών, και όλα αυτά, παρά τις προτάσεις μας να εκμεταλλευτεί ακόμα και τη συμφωνία Ε.Ε. - Αιγύπτου, που χρειάζεται την ελληνική υπογραφή για να τεθεί σε ισχύ. Η δεύτερη αφορά το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου «Prestige» στις ακτές της Ισπανίας, όπου ο Έλληνας καπετάνιος επί ένα χρόνο δεν μπορεί να φύγει από την Ισπανία και καθημερινά οφείλει να εμφανίζεται στο αστυνομικό τμήμα. Δεν γνωρίζω να έχει γίνει κάποια σοβαρή ενέργεια από τις ελληνικές αρχές για μεταφορά του στην Ελλάδα μέχρι την εκδίκαση της υπόθεσης, αφού υπάρχουν τέτοιες νομικές δυνατότητες μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πολύ περισσότε-

ρο που, στις 18.11.2003, ο υπουργός Δικαιοσύνης και Ασφάλειας της Αστούρις της Ισπανίας, σε ερώτησή μου στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, παραδέχθηκε ότι η «ισπανική κυβέρνηση θέλει να κάνει τον Έλληνα πλοίαρχο υπεύθυνο για ολέθριους πολιτικούς χειρισμούς, που η ίδια έκανε κατά τη διάρκεια της κρίσης».

Για να επανέλθω στην υπόθεση «Tasman Spirit», είναι σαφές ότι οι πακιστανικές αρχές χρησιμοποιούν ως ομήρους τους Έλληνες ναυτικούς για να πετύχουν την αποζημίωση που ζητούν από την ασφαλιστική εταιρεία. Απόδειξη ότι κρατείται και ο Έλληνας που εστάλη μετά το ατύχημα με συνεργείο για τον περιορισμό της ρύπανσης. Είναι γεγονός ότι το Πακιστάν δεν έχει υπογράψει διεθνείς συμβάσεις, που έχουν αποδεχθεί σχεδόν όλες οι χώρες, σύμφωνα με τις οποίες ορίζεται αποζημίωση ύψους 1 δισ. δολαρίων. Η ασφαλιστική εταιρεία πρότεινε στο Πακιστάν να αποδεχθεί τις συμβάσεις αυτές αναδρομικά από 1.1.2003 και να καταβληθούν τα χρήματα. Οι πακιστανικές αρχές δεν έχουν απαντήσει ακόμα σ' αυτή την πρόταση και οι Έλληνες ναυτικοί εξακολουθούν να είναι όμηροι των πακιστανικών αρχών.

Από τα παραπάνω θα έλεγα ότι προκύπτουν ορισμένες διαπιστώσεις για τη στάση των ελληνικών αρχών.

Η διπλωματία που ασκεί η Ελλάδα σε αυτές τις περιπτώσεις δεν είναι σε αντιστοιχία με το μέγεθος και τις δραστηριότητες της ελληνικής ναυτιλίας.

Είναι απογοητευτικό να διαπιστώνεις ότι υπάρχουν υποσχέσεις εκ μέρους των αρμόδιων υπουργείων όταν οι υποθέσεις έρχονται στο φως της δημοσιότητας και όλες οι ενέργειες να παγώνουν όταν σταματά η δημοσιότητα. Είναι εξίσου απογοητευτικό, να διαπιστώνεις ότι η ελληνική Πολιτεία δεν είναι σε θέση με αποτελεσματικότητα να προστατέψει τα ανθρώπινα δικαιώματα των Ελλήνων ναυτικών από χώρες όπως η Αίγυπτος και το Πακιστάν, που όχι μόνον αντίστοιχ χρηματοδοτήσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση, με τη σύμφωνη γνώμη της Ελλάδας, αλλά που σε τελευταία ανάλυση απασχολούν χιλιάδες πολίτες τους στον υπό ελληνική σημαία ελληνόκτητο στόλο.

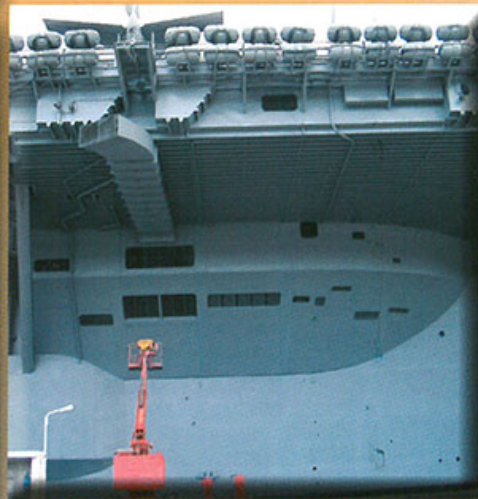
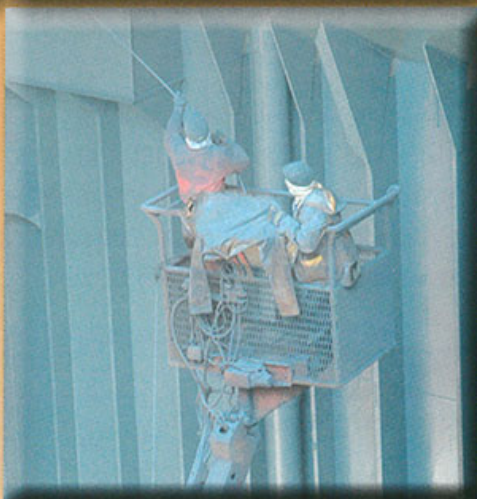
* Ο κ. Αλ. Αλαβάνος προωθεί επείγον ψήφισμα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για τους Έλληνες ναυτικούς του «Tasman Spirit», που θα κατατεθεί στην επόμενη ολομέλεια.



We offer
**COST-EFFECTIVE
SOLUTIONS**

for...

YOUR CORROSION PROBLEMS



- MAN LIFT CRANES UP TO 35m
- ULTRA HIGH PRESSURE WATER JETTING 3000 BAR (OPERATORS 10)
- HIGH PRESSURE WATER JETTING UP TO 1300 BAR (OPERATORS 40)
- SPIDER JET CLEANING 3000 BAR
- SANDBLASTING FLOATING WORKSHOP
- PAINTING
- STEEL CUTTING, by UHPWJ

Application in:
**CARGO HOLDS
DECK
HATCH COMINGS
HULL**

**UPPER WING BALLAST TANK
D.B. WATER BALLAST TANKS
ACCOMODATION**



14, SKOUZE STR. • 185 36 PIRAEUS, HELLAS
TEL.: 210 459 9650-6 • FAX: 210 459 9659
<http://www.coral-ltd.gr> • e-mail: info@coral-ltd.gr

CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS



Όμηροι-πιόνια στα χέρια κρατικών αρχών

Στο θέμα του «Tasman Spirit» αναφέρεται και ο κ. Ανδρέας Τσαβλiris, στην εταιρεία του οποίου ανετέθη η μεταφορά του φορτίου του πλοίου, που είχε συνέπεια ο salvage master κ. Νίκος Παπάς, παρά την επιτυχημένη επιχείρηση, να κρατείται και αυτός όμηρος στα χέρια των πακιστανικών αρχών.

>>> Του Ανδρέα Τσαβλiris

Διευθυντή της Tsavlis (Shipping) Ltd

Στις 27 Ιουλίου 2003, το υπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Tasman Spirit» (87.000 dwt) προσάραξε -εν μέσω ισχυρών μουσώνων και έντονων βροχοπτώσεων- στην ανατολική πλευρά της εισόδου του λιμανιού του Καράτσι. Τη στιγμή της προσάραξης το πλοίο βρισκόταν υπό την καθοδήγηση πλοηγού.

Στην Tsavlis Russ, εταιρεία του ομίλου μας, ανετέθη η μεταφορά του φορτίου των 67.000 τόνων αργού πετρελαίου από το προσαραγμένο πλοίο, που αποτέλεσε το χειρότερο ναυτικό ατύχημα στο Πακιστάν. Πράγματι,

μετά μία άρτια σχεδιασμένη επιχείρηση «Ξελημπαρίσματος» (lightening) κατορθώσαμε να περισυλλέξουμε 38.000 τόνους, προτού το πλοίο κοπεί στα δύο λόγω των ισχυρών μουσώνων.

Υπό ιδιαίτερα αντίξοες συνθήκες και με το πλοίο κομμένο στα δύο, η επιχείρηση περισυλλογής του φορτίου και των καυσίμων συνεχίστηκε και ολοκληρώθηκε με επιτυχία την 6η Σεπτεμβρίου. Ειδικές δε χημικές μέθοδοι χρησιμοποιήθηκαν για να μειωθούν οι ρυπογόνες συνέπειες των υπολειμμάτων φορτίου και καυσίμων

TURBOCHARGERS REPAIR

ABB

MAN
B&W

MITSUBISHI

NAPIER

HOLSET
TURBOCHARGERS

PBS

KBB

SPECIALISED SERVICE STATION



που έμειναν μέσα στο πλοίο. Εκτιμάται, ωστόσο, πως 29.000 τόνοι αργού πετρελαίου χάθηκαν στη θάλασσα. Στις 14 Αυγούστου, όταν το πλοίο κόπηκε στα δύο, επτά από τα μέλη του πληρώματος μαζί με τον salvage master της εταιρείας μας, Νίκο Παπά -ο οποίος να σημειωθεί πως έφτασε στο Καράτσι δύο ημέρες αφότου το πλοίο είχε πλέον κοπεί και η ρύπανση συντελεστεί- μεταφέρθηκαν σε Ξενοδοχείο, όπου τους αρνήθηκε η έξοδος από τη χώρα, προκειμένου να συμμετάσχουν σε ανεπίσημη προκαταρκτική έρευνα που διενεργείτο από το αρμόδιο τμήμα του πακιστανικού υπουργείου Ναυτιλίας, αναφορικά με τις αιτίες που οδήγησαν στην πρόσκρουση του πλοίου.

Οι λιμενικές αρχές στο Καράτσι (Karachi Port Trust) κατηγορήσαν τον πλοίαρχο και ισχυρίστηκαν ότι ο μηχανισμός πηδαλίου (steering gear) του πλοίου ήταν ελαττωματικός. Σημειωτέον, έχει σχηματιστεί δικογραφία εναντίον των μελών του πληρώματος, που αντιμετωπίζουν ποινικές ευθύνες για αμέλεια και έκθεση σε κίνδυνο ανθρωπίνων ζωών.

Επί πλέον, οι λιμενικές αρχές εξαπέλυσαν δριμύτατες κατηγορίες στον αλληλασφαλιστικό οργανισμό

American Steamship Owners Mutual P&I Association, στο pollution fund ITOPF και στην εταιρεία μας, διότι, κατά τους ισχυρισμούς τους, η προκληθείσα οικολογική καταστροφή ήταν συνέπεια της αδράνειας των εμπλεκόμενων μερών για την αποτροπή της ρύπανσης και εν γένει της πλημμελούς συμπεριφοράς τους.

Το American Club από την πλευρά του ισχυρίστηκε ότι δεν υπήρχε ουσιαστική συνδρομή από τις λιμενικές αρχές στο Καράτσι και επέρριψε ευθύνες στην πολιτική ηγεσία, που οδήγησαν σε αδικαιολόγητη κωλυσιεργία και κατ' ουσίαν παρεμπόδιση του έργου τους.

Το προσαρμαμένο πλοίο και τα ρυμουλκά μας τελούν υπό κατάσχεση από τις λιμενικές αρχές (Karachi Port Trust), κρατώντας «εγκλωβισμένους» και τους ναυλωτές, Pakistan Refinery, μέχρι την άρση των κατασχέσεων. Σε αντίποινα αυτών των ενεργειών, η διαχειρίστρια εταιρεία του «Tasman Spirit», Polembros Shipping, πρόβη στην κατάσχεση δύο φορτηγών πλοίων της κρατικής ναυτιλιακής εταιρείας Pakistan National Shipping Corp. (PNSC), η οποία ήρθη μετά την καταβολή εγγύησης από τον αλληλασφαλιστικό οργανισμό P&I Club, Steamship Mutual. Αλλά ο «πόλεμος» παρα-

CENTER - SPARE PARTS



TURBOMARE
KOSTAS PARASKEVOPOULOS

8, ARISTOTELOUS STR., DRAPETSONA 186 48
Tel. +30 210 4082680/1, Fax. +30 210 4082682
e-mail. turbomar@otenet.gr



μένει ανοιχτός, αφού αντίστοιχες κινήσεις στο μέλλον από τη διαχειρίστρια εταιρεία, Polembros Shipping, δεν μπορούν να αποκλειστούν.

Σε έγγραφη δήλωσή του στις 21 Οκτωβρίου, το American Club εξέφρασε την άποψη ότι η εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων για την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης θα οδηγούσε σε λύση του προβλήματος. Σε σχετική μάλιστα επιστολή προς τον πρόεδρο του Πακιστάν, το American Club εξήγησε ότι τυχόν αποζημίωση με βάση τη διεθνή σύμβαση Civil and Liability Fund Convention 1992 (CLC) θα περιόριζε το πεδίο της νομικής διαμάχης λόγω των εριζομένων νομικών ζητημάτων που έχουν ανακύψει, κυρίως αναφορικά με τον καταλογισμό ευθυνών, και θα μπορούσε ενδεχομένως να οδηγήσει σε καταβολή αποζημίωσης, αποφεύγοντας δαπανηρές και χρονοβόρες διαδικασίες. Το Πακιστάν δεν είναι ένα από τα 124 κράτη που έχουν κυρώσει την CLC, αλλά αυτό δεν θα έπρεπε να αποτελεί τροχοπέδη για την εξεύρεση μιας λύσης με βάση τους κανόνες του διεθνούς δικαίου.

Επιπροσθέτως, το American Club πρότεινε στην κυβέρνηση του Πακιστάν να συζητήσουν όλα τα ζητήματα καθορισμού και καταβολής αποζημίωσης με τον John Maxwell, ειδικό σύμβουλο του IMO.

Είναι πάντως γεγονός πως, αν δεν εξευρεθεί άμεσα μία πρακτική και ρεαλιστική λύση, ώστε να λήξει το καθεστώς «ομηρείας» των ναυτικών και του Νίκου Παπά, οι συνέπειες για τη διακίνηση των πλοίων και εν γένει την ομαλή διεξαγωγή των εμπορικών συναλλαγών στο λιμάνι του Κάρατσι (υπολογίζεται ότι το λιμάνι αυτό εξυπηρετεί το 90% των διεθνών μεταφορών) θα είναι ολέθριες, αφού το κόστος θα αυξηθεί αισθητά.

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, η ελληνική πρεσβεία και το ελληνικό υπουργείο Εξωτερικών από την πρώτη στιγμή στάθηκαν στο πλευρό των «ομήρων», τονίζοντας επανειλημμένως το παράλογο των αποφάσεων του πακιστανικού κράτους. Και ενώ προς στιγμήν χαροποίησε όλους το γεγονός ότι εξεδόθη στις 6 Οκτωβρίου από-

φαση τοπικού δικαστηρίου που θα επέτρεπε την απελευθέρωση των «ομήρων» με την καταβολή εύλογης αποζημίωσης, εν τέλει ουδεμία θετική εξέλιξη έχει γίνει προς αυτήν την κατεύθυνση.

Δυστυχώς, θα πρέπει να σημειωθεί πως η συνδρομή των πακιστανικών αρχών στην αντιμετώπιση του εν λόγω ναυτικού ατυχήματος δεν ήταν ουσιαστική. Σε ορισμένες δε περιπτώσεις, δεν θα ήταν υπερβολή να λεχθεί πως η στάση τους ήταν ανασχετική στην προσπάθειά μας να αποτρέψουμε μια περιβαλλοντική καταστροφή. Η εν γένει, πάντως, αδικαιολόγητη συμπεριφορά τους εγείρει πολλά ζητήματα και πρόκειται να επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις στον κλάδο μας: κατ' αρχάς, αποτελεί κακό προηγούμενο, αφού αναχαιτίζει τους διασώστες στο πολύτιμο έργο τους για την περίπτωση που αντίστοιχα ναυτικά ατυχήματα συμβούν στα χωρικά ύδατα του Πακιστάν. Κατά δεύτερο λόγο, πιστοποιεί την τάση που έχει εμφανιστεί αναφορικά με την ποινικοποίηση των περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης, που επίσης δυσχεραίνει τις προσπάθειες του διασώστη στις διάφορες έννομες τάξεις. Τέλος, η παράνομη κράτηση, «ομηρεία» κατ' ουσίαν, του salvage master Νίκου Παπά (όπως και του πλοιάρχου του «Prestige») καταδεικνύει το πόσο ευάλωτος είναι ο διασώστης, όταν καλείται ανά πάσα στιγμή να προσφέρει στο «πεδίο της μάχης» τις υπηρεσίες του.

Οι IMO, ISU και ITF ανήκουν σε ορισμένους από τους διεθνείς οργανισμούς που επίσης δραστηριοποιήθηκαν ενεργώς, προειδοποιώντας τις Αρχές του Πακιστάν ότι η πολιτική εκμετάλλευση της κατάστασης μέσω της καταπάτησης των δικαιωμάτων αθών ναυτικών και διασωστών θα επιφέρει σημαντική ζημία στην αξιοπιστία της χώρας διεθνώς.

Είναι αναμφίβολο ότι ο ρόλος των διασωστών στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και στη μείωση των συνεπειών των ναυτικών ατυχημάτων είναι καθοριστικός. Ως εκ τούτου, θεωρώ απαραίτητο να είμαστε πιόνια στα χέρια των κρατικών αρχών.

Είμαστε 70 χρόνια στην Ελλάδα

και φέρνουμε το Λονδίνο πιο κοντά από όσο νομίζετε



BRITISH AIRWAYS



Το "Όχι" του Ευρωκοινοβουλίου στην απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών

Απερρίφθη από την Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου η πρόταση που αφορούσε την πολυσυζητημένη πλέον οδηγία για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών.

Η οδηγία απορρίφθηκε από το Ε.Κ. για 20 μόλις ψήφους (209 ευρωβουλευτές ήταν υπέρ, 229 κατά, ενώ υπήρξαν 16 αποχές). Υπερψηφίστηκε κυρίως από ευρωβουλευτές του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος, του Ευρωπαϊκού Κόμματος των Φιλελευθέρων και της Ένωσης για την Ευρώπη των Εθνών. Η απόρριψη αποτελεί ένα άδοξο τέλος για μία νομοθετική διαδικασία που διήρκεσε περίπου δύομισι χρόνια.

Αξίζει να σημειωθεί πως η οδηγία καταψηφίστηκε από την Αριστερά, τους Πράσινους και τους Σοσιαλιστές. Αντίθετα, στο Συμβούλιο υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας όλες οι σοσιαλιστικές κυβερνήσεις, συμπεριλαμβανομένης της ελληνικής, είχαν ψηφίσει υπέρ.

Για την απροσδόκητη αυτή έκκληση καταψήφισις αξίζει να επισημανθεί πως τα μέλη της Ευρωβουλής, που συμμετείχαν στην Επιτροπή Συνδιαλλαγής με το Συμβούλιο, είχαν συμφωνήσει με τους Ευρωπαίους υπουργούς σε όλες τις διατάξεις της νέας οδηγίας. Στις διατάξεις αυτές αντικατοπτρίζονταν και οι συστάσεις της ESPO.

Με το απορριπτικό αυτό αποτέλεσμα καταρρίπτεται ολόκληρη η νομοθεσία όπως αυτή είχε προταθεί από την Επιτροπή και είχε τροποποιηθεί από τη διαδικασία συνδιαλλαγής.

Η οδηγία είχε σκοπό να ανταποκριθεί στην ανάγκη μιας ενιαίας ρύθμισης για τους θαλάσσιους λιμένες σε ολόκληρη την Ευρώπη, οι οποίοι διαδραματίζουν ζωτικό ρόλο στην ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών. Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί με τη θέσπιση ενός σαφούς ευρωπαϊκού ρυθμιστικού πλαισίου, ιδίως όσον αφορά το θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ και εντός των θαλάσσιων λιμένων και τη διασφάλιση μιας ανοικτής και διαφανούς πρόσβασης στην αγορά για τους φορείς παροχής λιμενικών υπηρεσιών. Πρακτικά, τα μεγαλύτερα λι-

μάνια θα υποχρεούνταν να επιτρέψουν την πρόσβαση σε δύο τουλάχιστον παρόχους υπηρεσιών, εφόσον υπήρχε τέτοιο ενδιαφέρον. Για την Ελλάδα αυτό θα σήμαινε το τέλος του μονοπωλίου για τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς και τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης. Ο πρόεδρος της ESPO ανακοίνωσε σε δήλωσή του προς τον Τύπο την απογοήτευσή του για την έκβαση της ψηφοφορίας, υποστηρίζοντας ότι ορισμένοι ευρωβουλευτές πιθανώς να δέχτηκαν ανεπίσημες συναισθηματικές και πολιτικές πιέσεις από ορισμένες ενώσεις. Σύμφωνα με ανεπίσημες πηγές, αρκετοί ευρωβουλευτές υποστήριξαν επίσης ότι η πρόταση οδηγίας δεν ήταν αρκετά ριζοσπαστική αλλά αποτέλεσμα συμβιβασμών με αποτέλεσμα να μην υπερψηφιστεί.

Ο ευρωβουλευτής της Νέας Δημοκρατίας, Κωστής Χατζηδάκης, κοινοβουλευτικός εκπρόσωπος του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος για θέματα μεταφορών, δήλωσε μετά το πέρας της ψηφοφορίας: "Είναι πραγματικά ακατανόητο αυτό που συνέβη σήμερα. Το ίδιο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο που έχει ταχθεί στο παρελθόν υπέρ της απελευθέρωσης των σιδηροδρόμων, υπέρ της απελευθέρωσης των αεροπορικών συγκοινωνιών, υπέρ της απελευθέρωσης των τηλεπικοινωνιών ή των ταχυδρομικών υπηρεσιών, να έρχεται σήμερα να απορρίπτει την απελευθέρωση της πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών. Δεν υπάρχει καμία λογική, να υπάρχει μία εξαίρεση σε αυτήν τη μακρά σειρά ανοίγματος στην αγορά όλων αυτών των υπηρεσιών και αυτή η εξαίρεση να είναι οι λιμενικές υπηρεσίες. Πιστεύω ότι η απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών μεσο/μακροπρόθεσμα θα ωφελούσε τους εργαζομένους στα λιμάνια, διότι θα δημιουργούσε με βεβαιότητα καινούργιες θέσεις εργασίας. Θα μπορούσε να συμβάλει στην περαιτέρω ανάπτυξη των λιμενικών υπηρεσιών, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας. Πρόκειται πραγματικά για ένα λυπηρό αποτέλεσμα".

Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Συρματοσχοινοτεχνική



Τεστάρισμα των σωστικών και συψωτικών μέσων
των πλοίων «Cargo Gear»

Εξουσιοδοτημένοι από κρατικό φορέα

Πιστοποιημένοι από νηογνώμονες

Τεστάρισμα των υλικών

Διαθέτουμε ηλεκτροϋδραυλική μηχανή δοκιμών εφελκυσμού,
διακριβωμένη από πιστοποιημένο φορέα: Algosystems

Εκδοση πιστοποιητικών

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι
μεγάλων οίκων του εξωτερικού:

• *συρματοσχοινα*

• *αλυσίδες*

• *σχοινιά*

• *ιμάντες*

• *εξαρτήματα*



Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε. - Συρματοσχοινοτεχνική

Κεντρικά: Αντ. Π. Βλάχακου 10 & Πολυδεύκου 53, Τηλ.: 210-4175729, Fax: 210-4177722

e-mail: cargogear@marinet.gr, www.synodinos.gr





Νέος Κανονισμός

για την αντιμετώπιση της τρομοκρατίας

Εγκρίθηκε από την Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου η έκθεση της ευρωβουλευτού Μιγκέλες Ράμος αναφορικά με την πρόταση κανονισμού για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις

Στο νέο κανονισμό υιοθετούνται τα μέτρα που εγκρίθηκαν προσφάτως από το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό, προκειμένου να αντιμετωπιστεί ο κίνδυνος τρομοκρατικών χτυπημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Η προσαρμογή σε εσωτερική νομοθεσία των μέτρων του IMO θα μπορούσε να γίνει μονομερώς από κάθε κράτος-μέλος. Ωστόσο, η επί πλέον υιοθέτηση ενός κοινοτικού κανονισμού έχει ιδιαίτερη σημασία, αφού εξασφαλίζει κυρίως την ομοιογενή εφαρμογή των μέτρων αυτών εντός της Ένωσης, την αποφυγή διαφορετικών προσαρμογών και ερμηνειών των σχετικών διατάξεων και την καθιέρωση κοινοτικού ελέγχου.

Η πρόταση κανονισμού διευρύνει το πεδίο εφαρμογής των διεθνών μέτρων αυτών, ώστε -πέρα από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές- να καλύπτει τη ναυσιπλοΐα στην επικράτεια κάθε κράτους-μέλους και στις αντίστοιχες λιμενικές εγκαταστάσεις και να δημιουργείται έτσι ένα ευρύτερο καθεστώς ασφάλειας στη θάλασσα σε ευρωπαϊκή κλίμακα. Επίσης, υποχρεώνεται κάθε κράτος-μέλος να ορίσει ένα συντονιστικό κέντρο για την ασφάλεια στη θάλασσα, ενώ η Επιτροπή αναλαμβάνει κατά κύριο λόγο, με τη διενέργεια επιθεωρήσεων, την επαλήθευση της εφαρμογής από τα κράτη-μέλη του κανονισμού.

Βέβαια, η αποτελεσματική και ομοιόμορφη εφαρμογή των μέτρων αυτών εγείρει σημαντικά ερωτήματα σχετικά με τη χρηματοδότησή τους. Ήδη η βιομηχανία σε ευρωπαϊκό επίπεδο ανησυχεί ότι θα επιβαρυνθεί -κάποιες φορές ίσως και υπέρμετρα- με τα μέτρα αυτά. Υπάρχει σίγουρα ο κίνδυνος να νοθευτεί ο ανταγωνισμός, διότι σε άλλα κράτη-μέλη θα χρειαστεί να ληφθούν λιγότερα και σε άλλα περισσότερα μέτρα και, επομένως, να υπάρξει ανισόρροπη επιβάρυνση της βιομηχανίας.

Ενώ το Συμβούλιο υπήρξε αρχικά αντίθετο σε οποιαδήποτε ρύθμιση που να αναφέρεται στο ποιος αναλαμβάνει τη χρηματοδότηση των νέων αυτών μέτρων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, έπειτα από τροπολογία του ευρωβουλευτή της Νέας Δημοκρατίας Κωστή Χατζηδάκη, υιοθέτησε μια συμβιβαστική ρύθμιση, σύμφωνα με την οποία η Επιτροπή καλείται να αναλάβει την εκπόνηση μελέτης, που θα αναφέρεται ακριβώς στις επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και την κατανομή της χρηματοδότησης μεταξύ των δημόσιων αρχών και των φορέων εκμετάλλευσης.

Από την πλευρά της, η επιτροπή αρμόδια για θέματα Μεταφορών Λογίολα ντε Παλάθιο δήλωσε, κατά τη χθεσινή συζήτηση της έκθεσης στην Ολομέλεια, ότι αναγνωρίζει την ανησυχία της βιομηχανίας και προτίθεται να προχωρήσει αμέσως στην εκπόνηση της σχετικής έκθεσης και να κάνει, αν κριθεί σκόπιμο, ενδεχόμενες προτάσεις.

Ο κ. Χατζηδάκης, κοινοβουλευτικός εκπρόσωπος του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος για θέματα μεταφορών, δήλωσε χαρακτηριστικά: "Αντίθετα με άλλες ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες, ο συγκεκριμένος κανονισμός προβλέπει την εκ των προτέρων δράση για την αποφυγή μεγάλων καταστροφών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Ωστόσο, σε ό,τι αφορά τη χρηματοδότηση των νέων μέτρων, συμπεριζομαι φυσικά τις έντονες ανησυχίες της βιομηχανίας. Ελπίζω ότι η σχετική έκθεση καταμερισμού του κόστους, που η Επιτροπή δεσμεύτηκε σήμερα να εκπονήσει, μπορεί να μετριάσει τις σοβαρές επιπτώσεις στην ελληνική ναυτιλία. Δυστυχώς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο δεν μπορούσε να πιέσει περισσότερο. Όχι μόνο γιατί τα κράτη-μέλη ήταν απολύτως αντίθετα σε πιο συγκεκριμένες ρυθμίσεις. Αλλά και γιατί, εν προκειμένω, θα μπορούσαν να αγνοήσουν την κοινοτική διαδικασία της συναπόφασης με το Κοινοβούλιο και να υιοθετήσουν μονομερώς τα μέτρα του IMO. Έτσι, αυτό που υιοθετήθηκε μετά την πρότασή μου, βασίζεται στο προηγούμενο της αντίστοιχης ρύθμισης για την ασφάλεια στα αεροδρόμια".

S. RANIS - PIRAEUS MARITIME TRAINING CENTRE



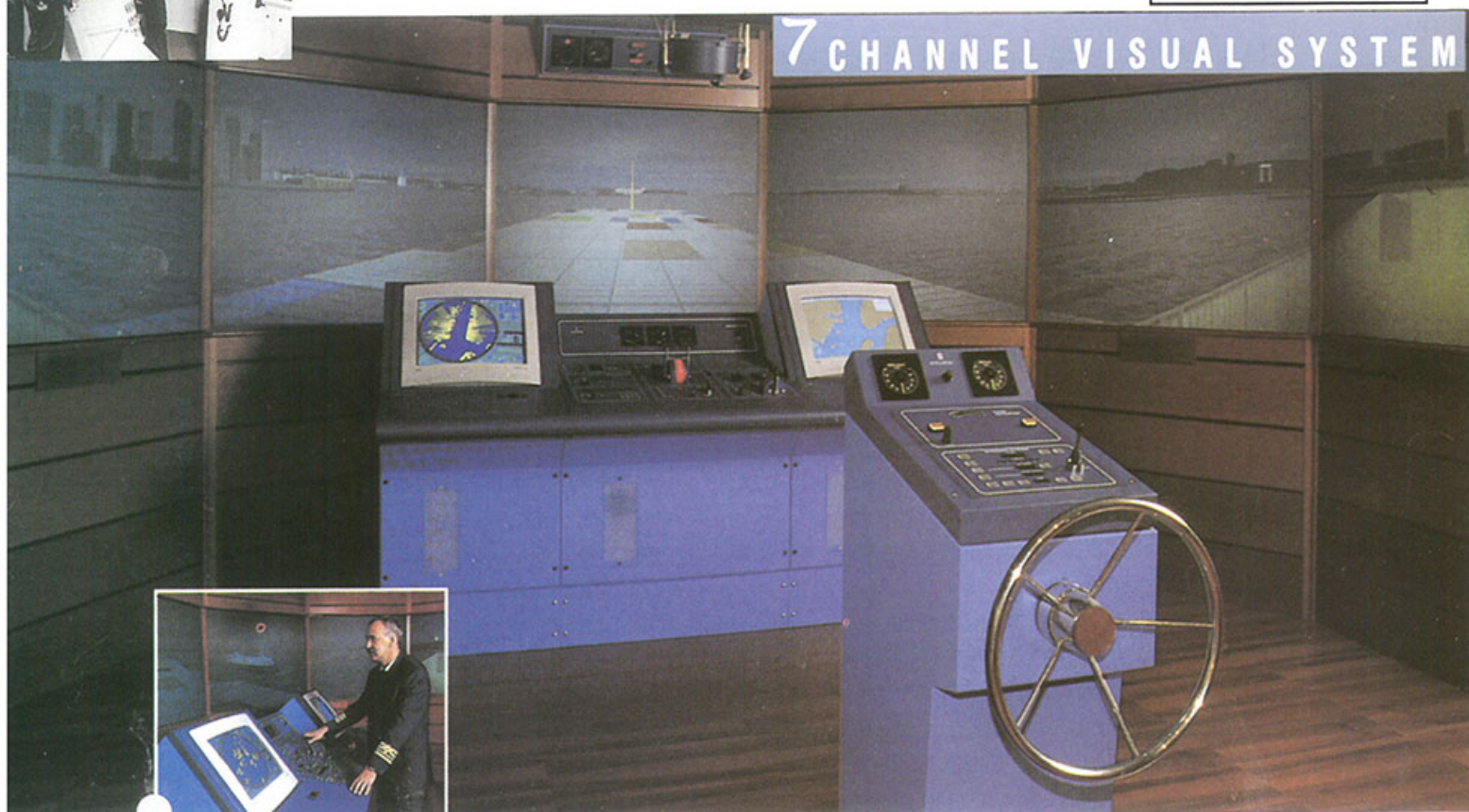
BRM - BTM Course

**POLARIS - NORCONTROL FULL MISSION BRIDGE MANOEUVRING
SIMULATOR A TOTAL CONCEPT FOR TRAINING AND EVALUATION**

**CAPABLE OF SIMULATING A TOTAL SHIPBOARD
BRIDGE OPERATION INCLUDING THE CAPABILITY
FOR ADVANCE MANOEUVRING**

**5 DAYS BRM-BTM COURSES BRIDGES TEAM MANAGEMENT
INCLUDING 3 DAYS SIMULATION**

40, LEOSTHENOUS STR.
185 35 PIRAEUS
Tel: +30 210 4525301/304
Fax: +30 210 4181704
E-mail: pmtc@hol.gr



A guide to training

With the support of our Class A simulator

STCW - Specification of standard of competence for officers in charge Chapter II	Table A-II/ 1.1	Plan and conduct a passage and determine position
	Table A-II/ 1.2	Maintain a safe navigational watch
	Table A-II/ 1.3	Use of radar and ARPA to maintain safety of navigation
	Table A-II/ 1.4	Respond to emergencies
	Table A-II/ 1.5	Respond to a distress signal at sea
	Table A-II/ 1.8	Manoeuvre the ship
	Table A-II/ 2.1	Plan voyage and conduct navigation
	Table A-II/ 2.2	Determine position and the accuracy of resultant position fix by any means
	Table A-II/ 2.3	Determine and allow for compass errors
	Table A-II/ 2.4	Co-ordinate search and rescue operations
	Table A-II/ 2.5	Establish watchkeeping arrangements and procedures
	Table A-II/ 2.6	Maintains safe navigation through the use of radar and ARPA and modern navigation systems to assist command decision - making
	Table A-II/ 2.8	Manoeuvre and handle a ship in all conditions
	Table A-II/ 2.9	Operate remote controls of propulsion plant and engineering systems and services



Στα ύψη εκτινάχθηκε ο αριθμός των πειρατικών επιθέσεων

Τη μεγαλύτερη άνοδο παρουσίασαν τα περιστατικά πειρατειάς, σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα το International Maritime Bureau (Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο).

Βάσει των στοιχείων του International Maritime Bureau, τους τελευταίους εννέα μήνες οι πειρατικές επιθέσεις παρουσίασαν τη μεγαλύτερη άνοδο από τη χρονιά που εκδίδονται τα στατιστικά στοιχεία για την πειρατεία, δηλαδή από τις αρχές της δεκαετίας του '90.

Πιο συγκεκριμένα, για το διάστημα από τον Ιανουάριο έως και το Σεπτέμβριο του 2003 σημειώθηκαν 344 πειρατείες έναντι 271 το 2002, δηλαδή αυξήθηκαν κατά 26,93%. Στις επιθέσεις αυτές έχασαν τη ζωή τους είκοσι ναυτικοί, ενώ το αντίστοιχο διάστημα του 2002 τα θύματα ήταν έξι.

Στην κορυφή των πειρατικών επιθέσεων, η Ινδονησία εξακολουθεί να κρατάει την πρωτοκαθεδρία με 87 επιθέσεις πλοίων που έπλεαν στα νερά της. Ακολουθεί το Μπανγκλαντές με 37 επιθέσεις, ενώ στα Στενά Μάλακα οι επιθέσεις σχεδόν διπλασιάστηκαν, από 11 το 2002 σε 24 το 2003. Αύξηση των πειρατειών παρατηρείται και στη Νιγηρία με 28 επιθέσεις το συγκεκριμένο διάστημα του 2003 έναντι 9 επιθέσεων το 2002.

Αξιοσημείωτη είναι η πτώση των πειρατειών στις περιοχές των Εκουαδór, Γουιάνας και Ταϊλάνδης, ενώ στη Μαλαισία δεν έχει αναφερθεί κανένα περιστατικό τους τελευταίους τρεις μήνες.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του International Maritime Bureau, το οικονομικό κόστος που προκαλείται στη διεθνή οικονομία από τις πειρατικές επιθέσεις είναι της τάξεως των 25 δισ. δολαρίων το χρόνο.

Αύξηση παρουσιάζεται επίσης στη χρήση όπλων και μαχαιριών, όπου σε 77 επιθέσεις έγινε χρήση όπλων και 115 χρήση μαχαιριών. Την περυσινή χρονιά οι αριθμοί ήταν 49 επιθέσεις με όπλα και 99 με μαχαίρια.

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο στην έκθεσή του κατα-

γράφει 36 λιμάνια σε όλον τον κόσμο ως σημεία υψηλού κινδύνου καθώς και τις θαλάσσιες περιοχές στη νοτιοανατολική Ασία, στη χερσόνησο της Ινδίας, στην Ερυθρά Θάλασσα, στη Νότια και Κεντρική Αμερική και στην Καραϊβική.

Ο διευθυντής του IMB, Pottengul Mukundan, σε δηλώσεις του επισήμανε ότι χρειάζεται η λήψη άμεσων μέτρων για την καταπολέμηση των πειρατικών επιθέσεων, τονίζοντας ότι οι επιθέσεις σε πλοία θα μειωθούν όταν οι πειρατικές ομάδες θα αντιμετωπίζουν μεγαλύτερες ποινές αν συλληφθούν. Μέχρι σήμερα, σε περιπτώσεις σύλληψης πειρατών αυτοί δεν τιμωρούνται ανάλογα με το αδίκημα που διέπραξαν, αφού δεν υπάρχει ενιαία νομοθεσία που να αφορά την πειρατεία στις χώρες όπου έχουν σημειωθεί ανάλογα κρούσματα.

Για το ανησυχητικό φαινόμενο της σύγχρονης πειρατειάς, στελέχη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) εξετάζουν το ενδεχόμενο σύστασης ενός διεθνούς κώδικα για την πειρατεία.

Εξ άλλου, ο διεθνής οργανισμός πραγματοποιεί τακτικά σεμινάρια με στόχο την ευαισθητοποίηση των κρατών στο συγκεκριμένο πρόβλημα και τη λήψη άμεσων και δραστηκών μέτρων για την πρόληψη και αντιμετώπισή του.

Παράλληλα, η Ναυτιλιακή και Λιμενική Αρχή της Σιγκαπούρης (MPA) με εγκύκλιό της προς όλους τους φορείς εισηγείται τη χρήση υψηλής τεχνολογίας εξοπλισμού προκειμένου να υπάρχει άμεση προειδοποίηση για τις πειρατικές επιθέσεις με την ενεργοποίηση, για παράδειγμα, ενός συναγερμού ο οποίος θα ειδοποιεί τους πλοιοκτίτες ότι τα πλοία τους ενδεχομένως να τελούν υπό ομηρεία.

Η MPA συνιστά επίσης στις εταιρείες να ενισχύσουν και να βελτιώσουν την παρακολούθηση των πλοίων τους μέσω δορυφορικών συστημάτων, καθώς και με την εκπόνηση σχεδίων ασφάλειας και προστασίας για κάθε πλοίο, τα οποία θα περιλαμβάνουν και πλάνο αντίδρασης των πληρωμάτων.



>>> Άρθρο του Σπύρου Πολέμη

Αντιπροέδρου του Greek Shipping Co-Operation Committee

Οι αυξήσεις των P&I Clubs είναι δημιουργήματα των περιστάσεων

Όπως είναι γνωστό, τα P&I Clubs είναι non-profit making organizations και ανήκουν στους ιδιοκτήτες πλοίων σε όλον τον κόσμο.

Τα έσοδα των Clubs προϋπολογίζονται βάσει της πείρας την οποία έχουν αποκτήσει οι διευθυντές τους διαμέσου των ετών, σε συνδυασμό με τον υπολογισμό τού κατ' εκτίμησην κόστους για το ερχόμενο έτος.

Η ακρίβεια με την οποία οι διευθυντές υπολογίζουν το κόστος του επομένου έτους είναι αρκετά καλή και βασίζεται, βεβαίως, αφ' ενός μεν εις την πείρα την οποία έχουν αποκομίσει κατά τα προηγούμενα χρόνια, αφ' ετέρου δε, εις τις προβλέψεις πιθανών αυξήσεων του κόστους λόγω πολλών και διαφορετικών αιτιών. Υπάρχει βέβαια πάντοτε το απρόβλεπτο και ιδιαίτερος η τυχόν αύξηση των μεγάλων claims, δηλαδή claims που είναι πάνω από \$1.000.000 το καθένα, και δεύτερον αυτά που είναι πάνω από \$5.000.000 το ένα.

Εκ των ανωτέρω θα καταλάβει κανείς ότι οι αυξήσεις των ασφαλιστρών οι οποίες γίνονται, οφείλονται καθαρά εις την αύξηση του κόστους των claims για το χρόνο στον οποίον αναφερόμαστε. Το κόστος βέβαια συμπεριλαμβάνει και την τυχόν απαραίτητη αύξηση των αποθεμάτων του κάθε Club. Η εκάστοτε αύξηση των αποθεματικών εξαρτάται από το πόσο τα αποθεματικά έχουν μειωθεί λόγω των αναγκών των προηγούμενων ετών. Οι αυξήσεις, δηλαδή, δεν καθορίζονται είτε διότι

οι διευθυντές τις αποφασίζουν μόνοι τους και αυθαίρετα είτε διότι πιστεύουν ότι τα αποθεματικά πρέπει να αυξηθούν σε κάποιο υψηλό επίπεδο, αλλά διότι υπολογίζουν κατ' εκτίμησην ότι το συνολικό κόστος των claims για το κάθε Club θα αυξηθεί λόγω των περιστάσεων.

Οι αυξήσεις των εισφορών οι οποίες προέρχονται από τους ως άνω υπολογισμούς θεωρούνται αναγκαίες για να μπορέσουν τα Clubs να συνεχίζουν να υπάρχουν και να αντεπεξέρχονται στις απαιτήσεις της ναυτιλίας.

Οι αυξήσεις δεν είναι δημιουργήματα των Clubs, είναι δημιουργήματα των περιστάσεων, δηλαδή των αυξημένων απαιτήσεων.

Εάν κάποιος εξετάσει βαθύτερα το γιατί γίνονται οι αυξήσεις, και εφόσον αποδέχεται τα όσα αναφέρθηκαν ανωτέρω, δηλαδή ότι δεν είναι ούτε αυθαίρετες ούτε αντικανονικές, αλλά είναι αναγκαίες για να καλυφθεί το συνολικό κόστος των απαιτήσεων, τότε πρέπει να δει κανείς σε ποιες αιτίες οφείλονται οι αυξήσεις αυτές. Οι λόγοι είναι πολλοί και πολύπλοκοι αλλά θα μπορούσαν να συνοψισθούν εις τους εξής:

- Υπάρχει αύξηση εις τα ετήσια ton-miles, το οποίο σημαίνει ότι κυκλοφορούν περισσότερα πλοία λόγω της αυξήσεως του εμπορίου, τα οποία διανύουν περισσότερα μίλια το χρόνο και μεταφέρουν περισσότερα φορτία. Αυτό σημαίνει περισσότερες επισκέψεις σε λιμάνια και περισσότερες φορτοεκφορτώσεις. Αυτό, εν συνε-

THE COMMONWEALTH OF DOMINICA INTERNATIONAL SHIP REGISTRY



«The Flag of Responsibility»

GREECE REGIONAL OFFICES:

2a, Perikleous Street, Vouliagmeni 16671, Greece

Tel.: +30-210-8962118 - 8963432

Fax: +30-210-8962152 - 8961308

info@Dominica-Registry-Greece.com

www.Dominica-Registry-Greece.com

Affiliated web sites:

www.Global-Money.com

www.InternationalShipRegistries.com

www.BulkCarriersInvestors.com



χεία, σημαίνει αυξημένες περιπτώσεις για claims, είτε λόγω ζημίας φορτίου είτε λόγω ελλείψεως φορτίου είτε λόγω ατυχημάτων εις τα λιμάνια.

- Υπάρχει μία γενική ποσοτική αύξηση των απαιτήσεων διότι υπάρχει αυξημένη όρεξη να απαιτούνται μεγαλύτερα ποσά από τους θιγόντες γενικά ανά των κόσμων. Αυτό οφείλεται στην έκπτωση της ηθικής των συναλλαγών, διότι πολλοί οι οποίοι έχουν εισέλθει στο επάγγελμα τα τελευταία 20 με 30 χρόνια, δεν έχουν την ίδια νοοτροπία, «my word is my bond», και την ίδια ηθική τάξη η οποία κάποτε υπήρχε. Βλέπουν το βαπόρι σαν τράπεζα, σαν χρυσωρυχείο, και προσπαθούν να αποκομίσουν ό,τι μπορούν.

- Υπάρχουν πολλά κράτη και πολλές περιοχές στον κόσμο όπου δημιουργούνται συστηματικά απαιτήσεις χωρίς στην ουσία να υπάρχει λόγος, μόνο και μόνο για να αποκομίσουν χρήματα. Αυτό είναι ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα, το οποίο πολύ λίγοι το γνωρίζουν, και είναι ένα πρόβλημα που έχει γίνει αρκετά πιο σοβαρό και οξεί όσο περνούν τα χρόνια, διότι αυτοί οι οποίοι καταφεύγουν σε αυτές τις πράξεις γίνονται ολοένα και πιο θρασεείς. Τα P&I Clubs έχουν προσπαθήσει, και ιδιαίτερα τα τελευταία 2 χρόνια, να καταπολεμήσουν αυτό το πρόβλημα το οποίο δεν είναι μόνο πολύπλοκο, είναι και πάρα πολύ δύσκολο, ειδικά όταν έχει να αντιμετωπίσει κανείς χώρες και όχι απλώς εταιρείες. Πάντως, η ικανοποίηση αυτού του είδους και προελεύσεως απαιτήσεων αποτελεί ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό του συνολικού ετήσιου κόστους των απαιτήσεων που υποχρεούνται να εξοφλήσουν τα P&I Clubs.

- Το κόστος καταπολεμήσεως των απαιτήσεων έχει ανέλθει σε τέτοιο μεγάλο βαθμό, που τα P&I Clubs εί-

ναι αναγκασμένα να συμβιβάζονται καθημερινά προκειμένου να κλείσουν μία υπόθεση, ώστε να μη συνεχίζει να ανεβαίνει το κόστος με την πάροδο του χρόνου. Αυτό είναι κάτι το οποίο, όπως καταλαβαίνει κανείς, πολλοί το εκμεταλλεύονται διότι είναι γνωστό πως εάν υπάρχει η διάθεση από τα Clubs να συμβιβαστούν, ιδιαίτερα στα μικρά ποσά, και να μην οδηγούνται στα δικαστήρια, τότε αυτό δημιουργεί την έξη σε πολλούς να δημιουργούν και απαιτήσεις εκ του μη όντως.

Πολλοί λίγοι ιθύνοντες και πολύ λίγα κράτη έχουν σωστή επίγνωση όλων αυτών των προβλημάτων και κακώς πιστεύουν ότι τα P&I Clubs είναι ένα απύθμενο πηγάδι και ότι μπορούν να πληρώνουν εσάει ό,τι ποσά τους ζητηθούν. Έχουμε φτάσει σε μια περίοδο πολύ επικίνδυνη για τα P&I Clubs, όπου κάποιο μεγάλο ατύχημα, ειδικά τώρα λόγω των τρομοκρατικών ενεργειών, θα μπορούσε να δημιουργήσει μια απαίτηση πολλών δισεκατομμυρίων δολαρίων, η οποία θα έθετε σε κίνδυνο ακόμα και την ύπαρξη αυτών καθ' εαυτών των Clubs. Ατυχήματα σε πλοία από τρομοκράτες θα πρέπει να πληρώνονται από τα ίδια τα κράτη, διότι είναι τα μόνα τα οποία έχουν την οικονομική δυνατότητα να το κάνουν, και όχι από τα P&I Clubs.

Τα P&I Clubs, να μην ξεχνάμε, βασίζονται σε πολύ μεγάλο βαθμό σε αντισφαλίσεις, και όπως είδαμε μετά την 11η Σεπτεμβρίου 2001 όλες οι ασφάλειες στον κόσμο, είτε αφορούσαν τη ναυτιλία είτε αυτοκίνητα είτε ακίνητα, ανέβηκαν κατά πολύ. Η αύξηση ήταν αναπόφευκτη εφ' όσον αυξήθηκε η αντισφάλεια, η οποία παρέχεται από ανθρώπους σαν εμάς, δηλαδή ούτε κι εκείνοι έχουν απύθμενες τσέπες. Εάν αυτό δεν γίνει απόλυτα αντιληπτό από τα κράτη γενικώς αλλά και από τους καταναλωτές, τα Institutions, όπως αυτά των P&I Clubs, δεν θα μπορέσουν να συνεχίσουν να παρέχουν κάλυψη ασφαλίσεως σε τέτοια μεγάλα επίπεδα.



Στην αποκλειστική του συνέντευξη ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Νίκος Ζαχαριάδης αναφέρεται στο νέο ηγετικό ρόλο που θα διαδραματίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση στα ναυτιλιακά δρώμενα, επισημαίνοντας ότι η πολιτική ολοκλήρωση της Ε.Ε θα την ωθεί στην αναζήτηση και άλλων πεδίων διαμόρφωσης συλλογικής πολιτικής, συμπεριλαμβανομένης και της ναυτιλίας. Ο κ. Ζαχαριάδης, αναφερόμενος στο ρόλο του IMO, σχολιάζει ότι δεν θα πρέπει να οδηγηθούμε σε μια «περιφερειοποίηση» αυτού του διεθνούς οργανισμού, γιατί κάτι τέτοιο θα αναιρούσε την ουσία της προσφοράς του. Τονίζει, δε, ότι είναι αναμενόμενο μια περιφερειακή πολιτική, όπως αυτή που προωθεί η Ε.Ε., να περιορίσει - σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό - το δικαίωμα των κρατών να εκφράζονται ως αυτοτελείς παρουσίες στον IMO. Όμως ο τρόπος με τον οποίο θα γίνει αυτό, πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να αφήνει την περιφερειακή συλλογικότητα της Ε.Ε. να λειτουργήσει συμπληρωματικά προς τη διεθνή διάσταση που εκφράζει ο διεθνής οργανισμός.

«Δεν μπορώ να δεχθώ αυτό το πλαστό δίλημμα:

>>> Συνέντευξη του Νίκου Ζαχαριάδη

Γενικού γραμματέα υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

Ποια είναι η θέση της ελληνικής κυβέρνησης για την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να συμμετάσχει, με δικαίωμα ψήφου, ως πλήρες μέλος στον IMO;

Μέσα στη δέσμη των 44 μέτρων που παρουσίασε προσφάτως ο υπουργός Γ. Πασχαλίδης στη Βουλή, το μέτρο αυτό βρίσκεται στην πρώτη θέση, χωρίς αυτό να σημαίνει βεβαίως την ιεραρχική κατάταξη, αλλά είναι ενδεικτικό της σημασίας που δίδουμε σε αυτό που ονομάζεται ενίσχυση της ελληνικής παρουσίας στον IMO.

Είναι σαφές ότι η Ελλάδα, που αν θέλετε έχει και μια μοναδικότητα σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης έχοντας ένα υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, θα πρέπει να συγκροτεί την παρουσία της στον IMO με τρόπο που να διασφαλίζει τα συμφέροντα και τη φωνή της ελληνικής ναυτιλίας.

Το πώς θα γίνει αυτό μελετάται. Υπάρχει ένα ζήτημα ενίσχυσης σε ό,τι αφορά την αριθμητική παρουσία των εκπροσώπων μας στον IMO, και υπάρχει ακόμα ένα ζήτημα, αυτό του χρόνου παραμονής των διαπιστευμένων αξιωματικών μας στην αρμόδια υπηρεσία. Η ευκαιριακή διαχείριση αυτών των παραμέτρων δεν θα βοηθούσε τη φωνή της ελληνικής ναυτιλίας να ακουστεί δυνατά.

Διαφαίνεται πως ολόένα και περισσότερο η πολιτική ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα την ωθεί στην αναζήτηση και άλλων πεδίων διαμόρφωσης συλλογικής πολιτικής. Ένα από τα πεδία αυτά μοιραίως είναι η ναυτιλία. Και είναι η ναυτιλία, γιατί έχει σχέση άμεση με το θαλάσσιο, και όχι μόνον, περιβάλλον και αυτό αποτελεί τον πυρήνα μιας ιδιαίτερα ευαίσθητης στο θέμα αυτό ευρωπαϊκής κοινής γνώμης.

Είναι όμως εξίσου σαφές πως η διαδικασία της ολοκλήρωσης της Ε.Ε., που μοιραία θα την ωθήσει στην έκφραση πολιτικής για τη ναυτιλία, δεν θα πρέπει να αποτελέσει ανταγωνιστική τάση στη διεθνή πραγματικότητα που εκφράζει ο IMO. Δεν θα πρέπει, με άλλα λόγια, να οδηγηθούμε σε μια «περιφερειοποίηση» αυτού του διεθνούς οργανισμού, γιατί αυτό θα αναιρούσε την ουσία της δικής του προσφοράς.

Είναι αναμενόμενο ότι μια περιφερειακή πολιτική, όπως αυτή που προωθεί η Ε.Ε., θα περιορίσει -σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό- το δικαίωμα των κρατών να εκφράζονται ως αυτοτελείς παρουσίες στον IMO.

ή είσαι με τη ναυτεργασία ή είσαι με την πλοιοκτησία»

Όμως, ο τρόπος με τον οποίο θα γίνει αυτό πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να αφήνει την περιφερειακή συλλογικότητα της Ε.Ε. να λειτουργήσει συμπληρωματικά προς τη διεθνή διάσταση που εκφράζει ο IMO. Αυτή ήταν και η θέση του YEN που διατυπώθηκε στο Συμβούλιο των Υπουργών τον Ιούνιο 2002.

Πολιτική μας, λοιπόν, είναι η προώθηση εκείνων των εσωτερικών διαδικασιών διαβούλευσης της Ε.Ε. οι οποίες, ενώ προωθούν την υιοθέτηση συλλογικής πολιτικής των κρατών-μελών, δεν ανταγωνίζονται το διεθνή χαρακτήρα του IMO.

Στόχος είναι η φωνή της Ελλάδας να παραμένει ισχυρή στον IMO, μέσα όμως από τις τοποθετήσεις της Ε.Ε. σε όσα θέματα υπάρχει κοινοτική συνισταμένη. Πράγμα που σημαίνει ότι η φωνή μας θα πρέπει να γίνεται ολοένα και πιο ισχυρή μέσα στην Ε.Ε. για θέματα ναυτιλίας, έτσι ώστε η κοινή θέση της Ε.Ε. να αντανakλά και, εν πάση περιπτώσει, να διασφαλίζει τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας.

Η ένταξη της Μάλτας και της Κύπρου θεωρείται δεδομένο ότι θα κλονίσει την ελληνική σημαία. Ποιες ενέργειες πρέπει να λάβετε άμεσα με σκοπό την προστασία της σημαίας μας σε σχέση με άλλες, ευρωπαϊκές πλέον, που μέχρι σήμερα ανήκουν στις «σημαίες ευκαιρίας» και στη μαύρη λίστα του Paris MOU;

Χωρίς να θέλω να εξωραίσω την όποια πραγματικότητα, η ένταξη της Μάλτας και της Κύπρου στην κοινοτική οικογένεια θα διαφοροποιήσει το τοπίο του ανταγωνισμού. Αυτό είναι βέβαιον.

Δεν θα μπορούσα όμως να συμφωνήσω ότι θα κλονίσει την ελληνική σημαία. Η σημαία μας, χάρη και στις σημαντικές προσπάθειες των προκατόχων μας στη θέση της πολιτικής ηγεσίας του YEN, δεν είναι εύκολο να κλονιστεί. Ήταν σημαντικό επίτευγμα αυτό που απολαμβάνουμε σήμερα, η «λευκή σημαία» και το κύρος της ελληνικής ναυτιλίας. Παρά ταύτα πρέπει να δούμε κάποιες διαφοροποιήσεις. As πάρουμε, πρώτα απ' όλα, τις κατηγορίες των πλοίων για να δούμε πιο εξειδικευμένα πού θα μπορούσε να έχει επιπτώσεις η ένταξη της Κύπρου και της Μάλτας. Σε ό,τι αφορά τα ποντοπόρα, είναι σαφές ότι οι επι-

λογές σημαίας που κάνουν οι πλοιοκτήτες τους καθορίζεται από μια σειρά κριτηρίων που ανταποκρίνονται στη διεθνή πραγματικότητα του ανταγωνισμού. Πολύ λίγο νομίζω ότι θα επηρεαστούν αυτά τα κριτήρια -και κατά συνέπεια η επιλογή της σημαίας- από τη διαμόρφωση αυτού του νέου τοπίου με την είσοδο των δύο αυτών χωρών.

Τώρα, όσον αφορά αντίστοιχες επιλογές των πλοιοκτητών ακτοπλοΐας, επίσης γίνεται κατανοητό ότι στο πλαίσιο των ρυθμίσεων του Κανονισμού 3577 οτιδήποτε ισχύει για τα πλοία αυτά στον τομέα της επάνδρωσης ανταποκρίνεται στο δικαίο της φιλοξενούσας χώρας, εκεί δηλαδή όπου οι πλότες εκτελούνται και όχι στο δικαίο της σημαίας. Αυτή είναι η κρατούσα πραγματικότητα. Άρα και εδώ, μικρές θα είναι οι επιπτώσεις, με μόνη ενδιαφέρουσα διαφοροποίηση αυτήν που ενδεχομένως προκύψει από την απαίτηση ελληνομάθειας των πληρωμάτων.

Όσον αφορά τα κρουαζιερόπλοια, έχει διαμορφωθεί μία συγκεκριμένη εικόνα σε ό,τι αφορά την επιλογή σημαίας από αυτά. Σε κάθε περίπτωση, η πλήρωση των θέσεων των ανωτέρων πληρωμάτων, στις περιπτώσεις που επιλέγονται άλλες σημαίες, γίνεται με Έλληνες ναυτικούς και αυτό είναι κάτι που όχι μόνον δεν αναμένεται να αλλάξει, αλλά πιστεύουμε ότι θα ενισχύεται όσο περνάει ο καιρός. Επιτρέψτε μου να αναφερθώ σε κάτι που το θεωρώ σημαντικό. Ο υπουργός Ε.Ν. Γ. Πασχαλίδης συμπεριέλαβε στη δέσμη των 44 μέτρων σχέδιο νόμου για το Ειδικό Μητρώο παράλληλης νολόγησης πλοίων. Στο Ειδικό Μητρώο θα μπορούν να εντάσσονται πλοία τα οποία έχουν ναυλωθεί από Έλληνες ή κοινοτικούς επιχειρηματίες και τα οποία θα φέρουν την ελληνική σημαία για όσο διάστημα διαρκεί η εγγραφή τους σ' αυτό. Να προλάβουμε, όμως, την όποια παρανόηση, λέγοντας ότι το μέτρο αφορά μόνο την ένταξη νέων πλοίων στην ελληνική σημαία και όχι την έξοδο αυτών που ήδη τη χρησιμοποιούσαν.

Αυτό, κατά τη γνώμη μου, αφαιρεί ένα από τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα που ενδεχομένως θα μπορούσαν να οδηγήσουν τις επιλογές των πλοιοκτητών σε σχέση με την ύψωση σημαίας Κύπρου ή Μάλτας. Θα αποκτήσουμε ένα σημαντικό εργαλείο, τόσο για να καλύψουμε τα όποια κενά δημιουργήσει η απόσυρση των ηλικιωμένων πλοίων στο μέλλον, όσο και για να μπορούμε να ανταγωνιστούμε



με επιτυχία σημαίες που ήδη διαθέτουν αυτό το πλεονέκτημα. Με την ευκαιρία επισημαίνω πως σύγχρονα χρηματοδοτικά εργαλεία όπως αυτά της χρονομίσθωσης (leasing) και της πώλησης με ταυτόχρονη ναύλωση (sale & lease back) τίθενται στην υπηρεσία των επιχειρηματιών.

Από όλα αυτά προκύπτει ότι η ελληνική σημαία δεν θα κλονιστεί, αντιθέτως θα αποδείξει ακόμη μία φορά την αξία και το κύρος της και θα επιβεβαιώσει πως για λόγους πολύ ουσιαστικούς παραμένει εξαιρετικά ελκυστική.

Η ελληνική σημαία θεωρείται ακόμα μη ανταγωνιστική. Παρά τις τοποθετήσεις της ηγεσίας του YEN, ο Έλληνας πλοιοκτήτης παραμένει δυσαρεστημένος και μάλλον αδικημένος σε σχέση με τους Ευρωπαίους συναδέλφους του. Πιστεύετε ότι το YEN μπορεί να αναλάβει πιο ριζοσπαστικές πρωτοβουλίες, που θα δώσουν ώθηση στο ναυτιλιακό συνάλλαγμα αλλά πιθανώς να αποβούν βραχυπρόθεσμα εις βάρος της φιλολαϊκής πολιτικής του; (Η ερώτηση δεν αφορά το αναμενόμενο δεύτερο πακέτο μέτρων αλλά τη γενικότερη μακροπρόθεσμη πολιτική του YEN σε θέματα ανταγωνιστικότητας.)

Επιτρέψτε μου να ξεκινήσω από το τελευταίο, που έχει σχέση με τη φιλολαϊκή πολιτική. Αυτό είναι ένα δίπολο που το θεωρώ ξεπερασμένο. Οι όποιες φιλολαϊκές πολιτικές -και η πολιτική μας συνολικά είναι φιλολαϊκή- όχι μόνον δεν αντιπολιτεύονται την ανταγωνιστικότητα αλλά τη συμπληρώνουν. Και θα σας εξηγήσω γιατί, εξειδικεύοντας το στο χώρο της ναυτιλίας.

Όταν μιλάμε για την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας, στην ουσία μιλάμε σε άμεση διασύνδεση με την αγορά εργασίας των ναυτικών μας: όσο πιο πολλά πλοία έρχονται στην ελληνική σημαία, τόσο πιο πολλές θέσεις απασχόλησης ανοίγουν, τόσο πιο πολύ παγιώνεται το συγκριτικό πλεονέκτημα του Έλληνα ναυτικού. Δεν μπορώ να καταλάβω και να δεχθώ αυτό το πλάστο, αν θέλετε, δίλημμα: ή είσαι με τη ναυτεργασία ή είσαι με την πλοιοκτησία.

Και οι δύο αποτελούν τους βασικούς πυλώνες αυτού του θαύματος που λέγεται ελληνική ναυτιλία. Η οποιαδήποτε μονομέρεια θα την οδηγούσε σε μαρασμό.

Όπως υπάρχει, σε πιο εξειδικευμένη βάση, η παραγωγικότητα της εργασίας διακριτή ως έννοια από την παραγωγικότητα του κεφαλαίου ή του management ή της υποδο-

μής, έτσι, αντίστοιχα, υπάρχει η συνολική ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου που συνδιαμορφώνεται από την ανταγωνιστικότητα της ναυτεργασίας, της ναυτιλιακής διαχείρισης και του πλοίου καθ' εαυτού.

Σε ό,τι αφορά την ελληνική σημαία, σε επικοινωνία που έχω με πλοιοκτήτες όλων των κατηγοριών, δεν έχω εισπράξει δυσαρέσκεια. Έχω εισπράξει συγκεκριμένες προτάσεις για τη βελτίωση της συνολικής ανταγωνιστικότητας. Είναι φυσικό, οι άνθρωποι που βρίσκονται στην πρώτη γραμμή και που δίνουν τη μάχη στη διεθνή αγορά για την αναβάθμιση της ελληνικής ναυτιλίας, να έχουν και αιτήματα που πολλές φορές είναι πιο προωθημένα από την πραγματικότητα την οποία εμείς αντιμετωπίζουμε.

Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι υπάρχει δυσαρέσκεια. Υπάρχουν προτάσεις, πολλές από τις οποίες έχουν λογική βάση και είναι ρεαλιστικό να τις συζητήσουμε διότι είναι ήδη ώριμες, υπάρχουν κάποιες παρατηρήσεις που αφορούν επιμέρους στοιχεία πολιτικής, αλλά όχι δυσαρέσκεια.

Αντιθέτως, η ελληνική είναι μια σημαία που παρέχει κύρος και ασφάλεια. Και αυτό θα παίζει ολοένα και περισσότερο ρόλο, καθώς το τοπίο στη διεθνή ναυτιλία αλλάζει, αφού μπαίνουν παράμετροι που μέχρι τώρα δεν αποτελούσαν μέρος της εικόνας, όπως π.χ. η παράμετρος του security των πλοίων και των λιμανιών που θα αλλάξει την εικόνα της διεθνούς ναυτιλίας.

Πολλοί θα ξανασκεφτούν τη «λευκή» ελληνική σημαία, το κύρος της οποίας θα τους προστατεύσει ενδεχομένως από οχλητικές παρεμβάσεις Αρχών που θα θελήσουν να εξαντλήσουν την αυστηρότητά τους σε πλοία των οποίων η σημαία δεν είναι στη λευκή λίστα. Κατά συνέπεια, όχι μόνον δεν θα αποτελέσει μία λιγότερο ανταγωνιστική επιλογή, το αντίθετο, θα αποτελέσει μια επιλογή που πολλοί θα προστρέξουν για να περιβληθούν με το κύρος της.

Αναντίρρητα υπάρχουν πολλά πεδία βελτίωσης για κάποιον που θέλει να είναι ρεαλιστής τόσο σε επίπεδο ναυτιλιακής πολιτικής όσο και σε επίπεδο λιμενικής πολιτικής. Αυτά αναζητούμε, αυτά προσπαθούμε να ψηλαφήσουμε, συνδυάζοντας τη δημιουργικότητα της επικοινωνίας με όλους τους παράγοντες της ναυτιλιακής αγοράς, με την κρίση μας για το κατά πόσον ένα αίτημα είναι ώριμο να υιοθετηθεί θεσμικά, αλλά και για το οικονομικό του κόστος.

Υπάρχουν αυτήν τη στιγμή ανοικτοί διάλογοι τόσο σε επίπεδο IMO όσο και σε επίπεδο Ε.Ε. Γνώμονας των θέσεων που η κυβέρνηση παίρνει, οδηγός των παρεμβάσεών μας

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

**ως σπουδαστής
και αξιωματικός
γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα
δεξαμενόπλοια**



KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

ΤΗΛ: 010 94 84 500 FAX: 010 94 08 508 TLX: 21 43 41 - 21 43 42 KRIS GR e-mail: kristen@internet.gr

και κομβικό σημείο της πολιτικής μας είναι να μην κλονίσουμε το κύρος της ελληνικής σημαίας. Γι' αυτό και οι χειρισμοί μας είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί και λαμβάνουμε υπ' όψιν όλες τις παραμέτρους, τις πιθανές αντιδράσεις της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, αλλά και την προοπτική αυτού που εξαγγέλλουμε ως παρέμβαση.

Η ίδρυση του Συμβουλίου της Ναυτιλιακής Πολιτικής αποσκοπεί ως συμβουλευτικό ρόλο του ΥΕΝ. Ποιος θα είναι τότε ο ρόλος του, επίσης συμβούλου, ΝΕΕ;
Έχω την άποψη ότι οι ρόλοι των δύο είναι διακριτοί. Ίσως δεν έχουν γίνει με σαφήνεια κατανοητοί. Το Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής, όπως έχει σχεδιαστεί τουλάχιστον, είναι μια πλατφόρμα ανταλλαγής απόψεων. Ο ρόλος του Συμβουλίου ξεπερνάει το ρόλο του να συμβουλεύει την Κυβέρνηση. Αντιστοιχεί στο να εκφράζει, μέσα από μια δημιουργική σύνθεση και έναν πολυμερή διάλογο, όλες τις απόψεις που μπορεί να κατατεθούν προς όφελος της ελληνικής ναυτιλίας και της στρατηγικής για την αναβάθμισή της.

Μέσα από αυτό δημιουργείται ένα απαραίτητο μίνιμουμ

συναινέσης που πρέπει να υπάρχει για το πλέγμα των θεμάτων που αφορούν την ελληνική ναυτιλία. Μέσα στο πλαίσιο του Συμβουλίου έρχονται και τοποθετούνται οι εκφράσεις της ναυτεργασίας, της πλοιοκτησίας, των κομμάτων. Εκεί όλοι μαθαίνουμε από όλους, όλοι ακούμε όλους σε μια προσπάθεια δημιουργίας μιας βάσης κοινής κατανόησης των προβλημάτων, αλλά και των μεγάλων επιλογών που είναι μπροστά μας.

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος παίζει έναν καθοριστικό και σημαντικότερο ρόλο στα ναυτιλιακά μας πράγματα, με μία υπευθυνότητα που το καθιστά έναν παράγοντα με μεγάλο κύρος. Το ΝΕΕ, ως θεσμοθετημένος ναυτιλιακός σύμβουλος της Κυβέρνησης, έχει μια συνεχή επαφή με το ΥΕΝ και με τη ναυτιλιακή κοινότητα. Μέσα από αυτόν το διάλογο, το υπουργείο δέχεται πολλές από τις εισροές εκείνες που συνδιαμορφώνουν την πολιτική του και αποκτά μια πιο ρεαλιστική αντίληψη για το πώς σκέπτεται και δρα η ναυτιλιακή κοινότητα.

Πιστεύω ότι, όσο προχωράμε σε βάθος χρόνου, η λειτουργία του Συμβουλίου θα δικαιώσει εκείνους που το θέσπισαν και θα καταστήσει απολύτως σαφή το διακριτό του ρόλο σε σχέση με εκείνον του ΝΕΕ.

Ποια είναι η άποψή σας για την ίδρυση ενός πανευρωπαϊκού Λιμενικού Σώματος; Θεωρείτε εφικτές και εποικοδομητικές τις προτάσεις της Ε.Ε. για συγκέντρωση αρκετών αρμοδιοτήτων και υποχρεώσεων (ιδιαίτερα σε θέματα Port State Control) σε έναν ενιαίο φορέα στις Βρυξέλλες;

Αν μιλήσουμε για το ζήτημα μιας Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής είναι ένα μεγάλο ζήτημα, που κανείς δεν μπορεί να πει ότι το έχει διερευνήσει σε όλες του τις πτυχές.

Δεν γνωρίζουμε τι μορφή θα πάρει. Αυτό θα εξαρτηθεί από το είδος του διαλόγου και από τις κατευθύνσεις που θα δοθούν σε ανώτατο επίπεδο, τόσο στις χώρες που θα μετέσχουν όσο και στην ίδια την Ευρωπαϊκή Ένωση. Θα εξαρτηθεί, επίσης, από τις πολιτικές πραγματικότητες στον ευρύτερο περίγυρο της Ευρώπης.

Πιστεύω ότι γνωρίζετε πως εμείς ως Ελλάδα διεκδικούμε για την πόλη του Πειραιά την εγκατάσταση σε αυτόν της EMSA. Υπήρξε μια πρόσφατη προσέγγιση όταν ο υπουργός Ε.Ν. επανέφερε το θέμα παρουσία της αντιπροέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κ. Ντε Παλάθιο, η οποία έδειξε να κατανοεί και να αναγνωρίζει το δικαίωμα της Ελλάδας.





Θα δούμε πώς θα εξελιχθεί αυτή η προσπάθεια, δεδομένου ότι αυτά είναι θέματα υψηλής πολιτικής σημασίας και υπόκεινται σε συλλογικές ρυθμίσεις και συμβιβασμούς που πολλές φορές οδηγούν σε εκβάσεις μη αναμενόμενες.

Διατηρούμε πάντως την αισιοδοξία μας ότι η πόλη του Πειραιά, που είναι έτοιμη να δεχθεί την έδρα της EMSA, θα δικαιωθεί.

Είναι πλέον πασιφανές ότι η μη ύπαρξη σχολών ανώτατης εκπαίδευσης για τους αξιωματικούς και υπαξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος δημιουργεί μειονεκτικότητα των νέων βαθμοφόρων σε σχέση με τα άλλα Σώματα. Ποιες πρωτοβουλίες θα πρέπει να αναλάβει το ΥΕΝ για την άμεση ίδρυση σχολών που θα συμπεριλαμβάνονται όμως και στις πανελλήνιες εξετάσεις;

Η κατάσταση στη ναυτική εκπαίδευση δεν έχει όση αντιστοιχία θα έπρεπε με το γεγονός ότι η Ελλάδα έχει την πρώτη ναυτιλία στον κόσμο. Είναι σαφές ότι άλλες χώρες, λιγότερο ισχυρές στον τομέα αυτόν, έχουν καθιερώσει τη ναυτική εκπαίδευση σε επίπεδο πανεπιστημιακό. Εμείς έχουμε τη ναυτική μας εκπαίδευση σε αρκετά ικανοποιητικό επίπεδο από άποψη ουσίας, δηλαδή από άποψη περιεχομένου σπουδών, εξοπλιστικών μέσων, έμπικρου δυναμικού, όχι όμως από άποψη βαθμίδας ή, αν θέλετε, στάθμης πτυχίου.

Η κατοχύρωση της τριτοβάθμιας βαθμίδας στη ναυτική εκπαίδευση αποτελεί στόχο για το ΥΕΝ. Είναι σαφές ότι η επιλογή της στάθμης του πτυχίου δεν είναι μια υπόθεση που μπορεί να γίνει μόνον από την Ελλάδα και στο πλαίσιο μιας εθνικής πολιτικής. Έχουμε δεσμεύσεις, συμμετέχουμε σε δίκτυα εκπαίδευσης. Έχουμε μια αναφορά στο ευρωπαϊκό κεκτημένο. Κατά συνέπεια, θα ήθελα να διαλυθεί μια ενδεχόμενη λανθασμένη αντίληψη, πως είναι θέμα ενός νόμου η αναβάθμιση. Η αναβάθμιση των πτυχίων προϋποθέτει αναβάθμιση των σπουδών, η οποία με τη σειρά της προϋποθέτει προσαρμογή σε μια σειρά από standards που έχουν θεσπιστεί σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Αναβάθμιση πτυχίων σημαίνει αναβάθμιση σπουδών, που με τη σειρά της σημαίνει αναβάθμιση του περιεχομένου σπουδών, των προσόντων του διδακτικού προσωπικού και μιας σειράς από παράγοντες που συμμετέχουν στην παραγωγή ποιοτικών βαθμοφόρων για τη ναυτιλία μας.

Κάναμε ήδη το πρώτο βήμα, που ήταν η συγκρότηση μιας επιτροπής που θα διενεργήσει αυτό που λέμε εσωτερική και εξωτερική αξιολόγηση σπουδών. Για να γνωρίζουμε πού είμαστε και να πάμε εκεί όπου θέλουμε.

Το πρόγραμμα για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα δεν σχεδιάστηκε σε περιφερειακή βάση. Ήταν μια πανελλαδική εκστρατεία, η οποία έγινε το σωστό χρόνο με τα σωστά μέσα και είχε σημαντικά αποτελέσματα. Εντατικοποιούμε τώρα αυτή την προσπάθεια και είναι μέσα στα μέτρα που εξαγγείλαμε.

Τώρα, σε ό,τι αφορά την εικόνα στο χώρο της ναυτεργασίας, δεν συμφωνώ μαζί σας ότι είναι απογοητευτική, αντιθέτως είναι σαφώς καλύτερη εάν συγκριθεί με την κατάσταση στις λοιπές χώρες-μέλη της Ε.Ε.

Υπάρχουν προβληματικές περιοχές, αλλά πρέπει να κατανοήσουμε πως η ζωή του ναυτικού έχει ιδιαιτερότητα, και ο χώρος της ναυτεργασίας επίσης. Για παράδειγμα, ο ναυτικός είναι ελεύθερος να ταξιδεύει, χωρίς οικογενειακές υποχρεώσεις, σε κάποιες περιόδους της ζωής του, ενώ σε άλλες περιόδους αισθάνεται τις δεσμεύσεις αυτές να αποτελούν αντிகίνητρο για τη θαλάσσια υπηρεσία του. Αυτό έχει επισημανθεί από μελέτες, αλλά δεν νομίζω ότι έχει κατανοηθεί στο βαθμό που να επηρεάζει σημαντικά το σχεδιασμό μας.

Ο Πειραιάς εξελίσσεται σε έναν πολύ σημαντικό πόλο που προσελκύει ναυτικές επιχειρήσεις και πιστεύω ότι ολοένα και περισσότερο οι πολιτικές μας θα αναγνωρίζουν αυτές τις πραγματικότητες και θα καταφέρνουν μέσα από κατάλληλους χειρισμούς να δημιουργούν νέες θέσεις εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς.

Άλλωστε, αν θέλουμε να δούμε τα πράγματα σε μια βάση πιο μακροπρόθεσμη, πρέπει να δεχθούμε ότι όλες αυτές οι αναπροσαρμογές προτεραιοτήτων υπέρ της ασφάλειας, είτε αυτή εκφράζεται με το security είτε με το safety, όλες αυτές οι διαστάσεις που προστίθενται στο θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας, πρέπει να αξιοποιηθούν προς την κατεύθυνση της ναυτεργασίας. Στην πραγματικότητα, τόσο ο ISM όσο και ο ISPS δημιουργούν θέσεις εργασίας στην Ελλάδα, ενώ συμβάλλουν στην ποιοτική αναβάθμιση της ναυτιλίας μας.

Η άγωνα νησιωτική γραμμή της χώρας εξακολουθεί να είναι ένα «αγκάθι» για τις ελληνικές ακτοπολικές εταιρείες. Παρά τις κυβερνητικές εξαγγελίες και τις επιχορηγήσεις, οι εταιρείες δεν φαίνεται να δαλεάζο-



νται από τα νέα οικονομικά κίνητρα. Σε αντίθεση με τις γενναίες επιχορηγήσεις που λαμβάνει η Ολυμπιακή για τη διαρκή εξυπηρέτηση των μικρών νησιών, οι ακτοπλοϊκές εταιρείες δεν είναι ιδιαίτερα πρόθυμες να συμμετάσχουν στους διαγωνισμούς. Ποιοι παράγοντες οδήγησαν στη σημερινή εικόνα και γιατί το YEN δεν ακολούθησε παρόμοια ελκυστική πολιτική όπως αυτή του υπουργείου Μεταφορών;

Η προσαρμογή των θεσμικών νόμων που αφορούν την ακτοπλοΐα έχει γίνει με τρόπο ιδιαίτερα επιτυχή. Ο νόμος 2932, που με πρωτοβουλία του κ. Παπουτσά ψηφίστηκε, αποτελεί ένα ουσιαστικό βήμα προς την κατεύθυνση της απελευθέρωσης όπως τη διατυπώνει ο Κανονισμός 3577. Πρέπει όμως να λάβουμε υπ' όψιν μας ότι αυτή η

απελευθέρωση, όπως επανειλημμένως έχει τονίσει ο υπουργός κ. Πασχαλίδης, έχει κανόνες, έχει ρυθμιστικό πλαίσιο. Η ανάγκη για ένα πλαίσιο είναι προφανής διότι η Ελλάδα έχει έναν πολυνησιακό χαρακτήρα σε αντίθεση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Με την ακτοπλοΐα η Ελλάδα διατηρεί το χώρο της ενισχύει και αυτό μάς υποχρεώνει να έχουμε πρόσθετο μέλημα στην πολιτική μας για τη διατήρηση συχνών και τακτικών επικοινωνιών των νησιών μας. Όπως ξέρετε, ένα κλιμάκιο παραγόντων του YEN επισκέφθηκε πρόσφατα τις Βρυξέλλες, όπου συζήτησε με ομολόγους τους της Επιτροπής ζητήματα ακτοπλοΐας. Μετά τις εξηγήσεις που δόθηκαν, νομίζω ότι το σύνολο κάποιων περιοχών αμφιβολίας έχει διευκρινιστεί με τρόπο ιδιαίτερα θετικό. Η έκφραση «άγρινη γραμμή» θα πρέπει κάποτε να βγει από το λεξιλόγιό μας. Κανένα από τα νησιά μας δεν είναι άγριο, έχουν ανθρώπους παραγωγικούς, συμβάλλουν στην οικονομία της χώρας.

Υπάρχουν σήμερα οι γραμμές δημόσιας υπηρεσίας και με την έκφραση αυτή νοείται μια σειρά από παραμέτρους της πολιτικής μας, είτε αυτές έχουν να κάνουν με την τακτικότητα των γραμμών είτε με τη δεκάμηνη παρουσία των πλοίων στις γραμμές είτε με άλλα ζητήματα. Για όλα αυτά υπάρχει ένας συνεχιζόμενος διάλογος με την Ε.Ε. και συντεταγμένα θα προχωρήσουμε στην πλήρη εναρμόνιση του θεσμικού πλαισίου μας με το κοινοτικό όπου αυτό χρειαστεί. Αυτό είναι το τοπίο που διαμορφώνεται στην προοπτική της 1.1.2004.

Όταν λέμε ότι το YEN διαμορφώνει την πολιτική του με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον, αυτό περιλαμβάνει τόσο την ανάγκη ενός προστιθέμενου ναύλου για το ευρύ κοινό όσο και κυρίως για τους κατοίκους των μικρών νησιών, που δεν πρέπει να στερηθούν τη δυνατότητα τακτικής επικοινωνίας με την ηπειρωτική χώρα, αλλά και την ευρωστία των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Είναι υπέρ του δημόσιου συμφέροντος να έχουμε εύρωστες, υγιείς και οικονομικά ισχυρές ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Αυτά τα δύο στοιχεία πρέπει να συνδυαστούν μέσα από μια ισόρροπη πολιτική, η οποία θα αναγνωρίζει όχι μόνο τα νόμιμα συμφέροντα των ακτοπλοϊκών εταιρειών αλλά και το κοινωνικό απαιτούμενο για προστιθέμενο ναύλο και τακτική συγκοινωνία. Παράλληλα, πρέπει να αναγνωρίζει την ανάγκη να ενισχυθεί η θέση της ναυτικής εργασίας. Ακούγεται δύσκολο να συνδυαστούν όλα και ίσως είναι, αλλά δεν μπορούμε να εφαρμόσουμε την πολιτική μας μεροληπτικά.

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

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus 185 35

Fax.: 01 42 85962

E-mail: maricons@complink.gr

PHOTO: PIRELLA GÖTTSCHE LOWE, ARTWORK: JAN 2001

Ταξιδέψτε...

ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ



ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΩΣ-ΡΟΔΟΣ

...με NEL LINES και TELESTET!

ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΪΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ-ΣΑΜΟΣ

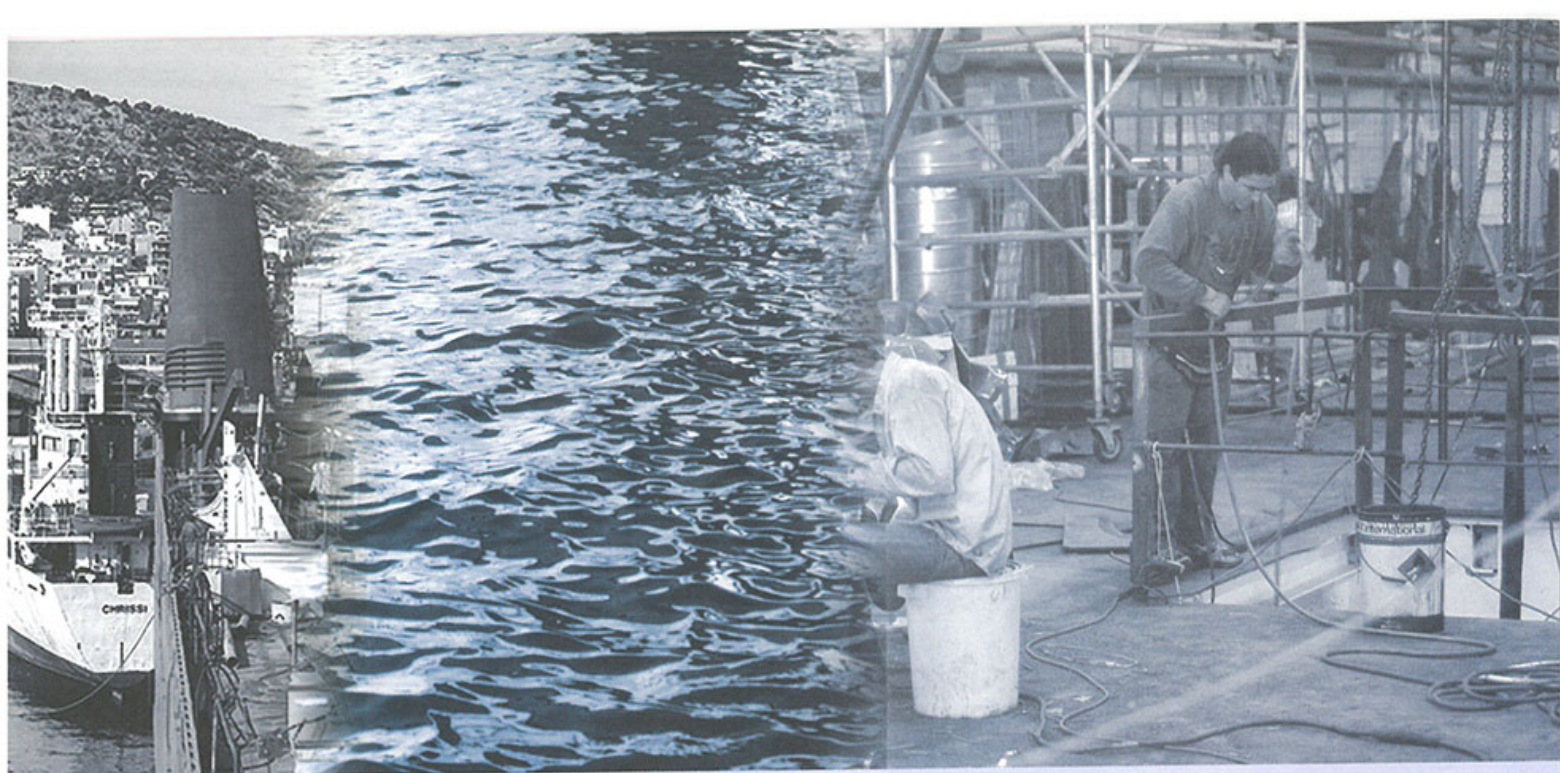
ΠΕΙΡΑΙΑΣ 210 4123185-4115015 - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2310 522716 - ΛΗΜΝΟΣ 22540 22460 - ΣΥΡΟΣ 22810 83400
ΜΥΤΙΛΗΝΗ 22510 28480-22220 - ΕΥΔΗΛΟΣ 22750 31990 - ΑΜΟΡΓΟΣ 22850 71201 - ΣΑΜΟΣ 22730 25133 - ΜΥΚΟΝΟΣ 22890 28240
ΚΩΣ 22420 49930 - ΤΗΝΟΣ 22830 22517 - ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ 22750 22397-8 - ΝΑΪΟΣ 22850 23830 - ΠΑΡΟΣ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



NEL LINES



Μιλάτε, σας Ακούμε



Το Πέραμα να κάνει την υπέρβασή του

>>> Άρθρο του Χρήστου Ντουνή

Αντιναύρχου, επίτιμου αρχηγού Λιμενικού Σώματος

Αφορμή για να γραφούν οι σκέψεις που ακολουθούν απετέλεσε το πράγματι πολύ ενδιαφέρον άρθρο του αγαπητού φίλου ναυπηγού - μηχανολόγου κ. Ιωάννη Κουιμάνη (αντιπροέδρου του ΕΛΙΝΤ), που δημοσιεύτηκε στις σελίδες του ΕΛΙΝΤ (τεύχος 140/41+42 του 2003) με τίτλο «Έχουν μέλλον στην Ελλάδα οι Ναυπηγικές Εργασίες;»

Στο άρθρο επισημαίνονται τα κύρια αίτια που έχουν προκαλέσει τα προβλήματα στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και ουσιαστικά αναφέρονται σκέψεις για τη συνολική αντιμετώπισή τους.

Η Ελλάδα, χώρα νησιωτική, ναυτιλιακή και τουριστική, χωρίς αμφιβολία, μπορεί αντικειμενικά να στηρίξει μια σημαντική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία με τις ανάγκες που δημιουργούνται για ναυπηγήσεις, επισκευές επιθεωρήσεις:

- Ακτοπλοϊκών επιβατηγών / οχηματαγωγών.
- Ακτοπλοϊκών φορτηγών και δεξαμενοπλοίων.
- Αλιευτικών.
- Επαγγελματικών - τουριστικών και ιδιωτικών σκαφών αναψυχής.
- Κρουαζιερόπλοίων εσωτερικού, κυρίως ταξιδιών.
- Ρυμουλκών, πλοηγίδων, λαντζών και λοιπών βοηθητικών σκαφών.
- Περιπολικών για το Π.Ν. και το Λ.Σ. κ.λπ. κ.λπ.

Όμως, όπως αποδείχθηκε στις δεκαετίες του '60 και '70 και το '80, εκεί που προσέφερε επίσης σημαντι-

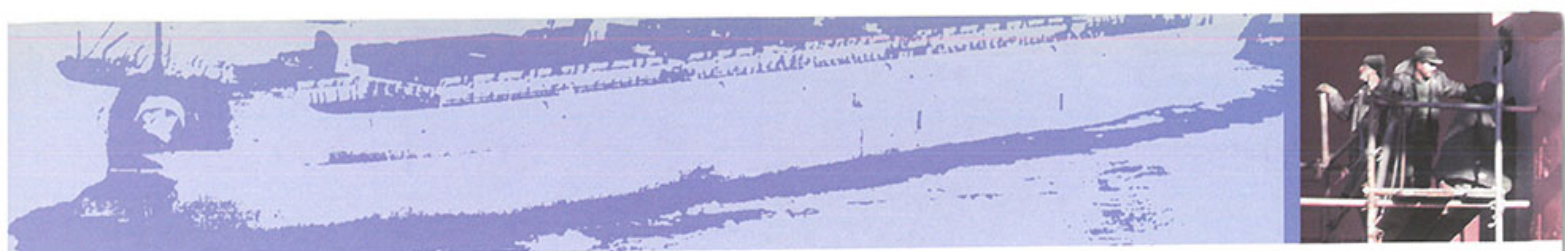
κές υπηρεσίες η ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία ήταν η ελληνόκτητη φορτηγός ποτοπόρος ναυτιλία. Πράγματι, αυτή ουσιαστικά απογείωσε το Πέραμα και το κατέστησε μία από τις μεγαλύτερες επισκευαστικές βάσεις στον κόσμο. Χωρίς υπερβολή, θα μπορούσε βάσιμα να υποστηριχθεί ότι και μόνο η πελατεία της ποτοπόρου ναυτιλίας θα αρκούσε για να επιβιώσει το Πέραμα.

Και όμως, εδώ και 15 σχεδόν χρόνια η επισκευαστική βάση του Περάματος μαραζώνει και οι χιλιάδες εργατοτεχνίτες -που ήταν η υψηλότερα αμειβόμενη εργατική τάξη στην Ελλάδα- παραμένουν σε σημαντικό αριθμό άνεργοι, ενώ ένα πολύ μεγάλο επιστημονικό / ναυπηγικό προσωπικό που διαθέτει τεράστιες δυνατότητες, παραμένει σε μεγάλο βαθμό αναξιοποίητο.

Αλήθεια, τι άραγε να φταίει. Μεταξύ των τόσων λόγων που αναφέρει ο κ. Ιω. Κουιμάνης, εγώ θα σταθώ περισσότερο σ' αυτό, για το οποίο επισημαίνει:

«Το συνδικαλιστικό κίνημα, που είναι μεν ιερό δικαίωμα των εργαζομένων, αλλά που οι παράλογες, κατά νόνα, διεκδικήσεις τους απομακρύνουν τους Ξένους και τους Έλληνες πλοιοκτήτες από την Ελλάδα».

Στη συνείδηση πράγματι του ναυτιλιακού κόσμου για το μαρasmus του Περάματος, σε μεγάλο βαθμό ενοχοποιούνται οι ακραίες συμπεριφορές του ανθρώπινου δυναμικού που εργάζονται στις ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, που είτε προβάλλοντας παράλογες διεκδική-



σεις είτε με αφορμή ένα ατύχημα Ξεσώκωναν ομαδικές απεργίες ή στάσεις εργασίας με κινητοποιήσεις και πορείες, οι οποίες παρέλυαν τις εργασίες σε εκατοντάδες πλοία που μάταια ανέμεναν την ολοκλήρωση των εργασιών, προκειμένου να αποπλεύσουν. Τέτοιες αδικαιολόγητες καθυστερήσεις είχαν τεράστιες οικονομικές συνέπειες στις ναυτιλιακές εταιρείες. Ήταν αυτές οι αψυχολόγητες ενέργειες που Ξεσώκωναν ολόκληρη την κοινωνία σε πορείες συμπαράστασης με συνθήματα του τύπου: «Εφοπλιστές ληστές» ή το χειρότερο «Εφοπλιστές δολοφόνοι».

Και ήταν αυτές ακόμη οι συμπεριφορές που οδήγησαν την Πολιτεία στη λήψη όχι μόνο πολύ αυστηρών και ανελαστικών μέτρων εργατικής νομοθεσίας, αλλά ακόμη και αψυχολόγητα αυστηρών μέτρων που έγιναν ουσιαστικά βρόχοι στη λειτουργία των μονάδων. Ακόμη δε για τους ίδιους τους πλοιοκτίτες, επλάντο ο κίνδυνος κοινωνικού διασурμού τους αλλά και της άσκησης ακόμη ποινικών διώξεων σε περίπτωση ατυχήματος πάνω σε επισκευαζόμενο πλοίο τους.

Και το τελικό αποτέλεσμα ήταν προδιαγεγραμμένο. Ενώ δηλαδή η θετική εικόνα του Περάματος έκανε χρόνια να κτιστεί και να φθάσει σε ένα ζηλευτό ανταγωνιστικό επίπεδο, διακρινόμενο για την τεχνογνωσία, τον επαγγελματισμό και τη συνέπειά του, αλλά και για το ιδιαίτερα οικείο και φιλικό περιβάλλον που δημιουργούσε στον Έλληνα πλοιοκτήτη, αρκούσαν μερικές μόνον αδικαιολόγητες και αψυχολόγητες πορείες και διαδηλώσεις στο Πέραμα και στον Πειραιά για να αντιστρέψουν τελείως το κλίμα.

Ο εφοπλιστής από καλοδεχούμενος που ήταν -όπως και έπρεπε να ήταν-, αφού έφερνε το πλοίο του να επισκευαστεί στο Πέραμα, δίνοντας δουλειά σε ελληνικά χέρια (παρόλο που είχε πολύ πιο συμφέρουσες προσφορές από τα ναυπηγεία γειτονικών χωρών), έγινε Ξαφνικά από τους ίδιους τους εργαζομένους ο μιστός εχθρός, ο κυνικός εκμεταλλευτής. Έγινε αυτός που περιφρονεί την ανθρώπινη ζωή του εργαζομένου και ότι έφερνε το πλοίο του για επισκευή στην Ελλάδα, γιατί ήταν φτηνότερα τα μεροκάματα και γιατί επικρατούσε ασυδοσία και ανυπαρξία μέτρων ασφαλείας με την ανοχή της Πολιτείας.

Αυτά ήταν τα συνθήματά τους στις πορείες. Όμως, οι εργαζόμενοι με μπροστάρηδες τους συνδικαλιστές δεν αντελήφθησαν έγκαιρα ότι η ευφορία του Περάματος

ήταν κάτι που οι ίδιοι είχαν κατακτήσει με την εργατικότητα και τη συνέπεια στη δουλειά τους, πλην όμως, η διάρκειά της δεν ήταν διά βίου, αλλά εξαρτιόταν από τους ίδιους, για όσο χρόνο δηλαδή θα συνέχιζαν με τον ίδιο τρόπο να εργάζονται και να συμπεριφέρονται.

Και εδώ ήταν που έκαναν το μεγάλο λάθος. Θεώρησαν ότι το Πέραμα ήταν μοναδικό σε ανταγωνιστικότητα και ότι θα το έχουν πάντοτε ανάγκη οι εφοπλιστές για να φέρουν εδώ τα πλοία τους. Και όμως, τα πλοία έπαυσαν να έρχονται στο Πέραμα, όχι μόνο γιατί πιθανόν να είναι ακριβότερο, το αποφεύγουν και για το απαράδεκτο κλίμα ανασφάλειας που δημιουργήθηκε, για την εργασιακή αβεβαιότητα τήρησης των χρονοδιαγραμμάτων, αποπεράτωσης των εργασιών και ακόμη και για τον τυχόν κοινωνικό διασурμό που θα υποστούν οι πλοιοκτίτες όταν συμβεί κάποιο ατύχημα ή άλλη ανωμαλία. Και ενώ το Πέραμα συνεχίζει να αργοπεθαίνει, ο συνδικαλισμός έριξε το μπαλάκι της ευθύνης στην Πολιτεία για έλλειψη στοιχειωδών μέτρων εργασιακής ασφαλείας κ.λπ., για έλλειψη κινήτρων προσέλκυσης των πλοίων για επισκευές και ναυπηγήσεις στην Ελλάδα.

Το αποτέλεσμα να δημιουργούνται επιτροπές και πάλι επιτροπές, σχέδια και πάλι σχέδια χρηματοδότησης, σύσταση και νέων επιτροπών για ακόμη περισσότερα μέτρα ασφαλείας και στη συνέχεια πάλι πορείες στους δρόμους του Πειραιά.

Όμως, αυτήν τη φορά, τα πανό δεν αναγράφουν «τα βαπόρια κάτεργα» αλλά αναγράφουν «όχι στην ανεργία», «θέλουμε δουλειά» και ότι «το Πέραμα αργοπεθαίνει».

Και είναι πράγματι απορίας άξιο, κάτω από αυτή τη στυγνή πραγματικότητα της ανεργίας, εάν έχει συνειδητοποιήσει ο συνδικαλισμός του Περάματος ότι η ποntonόπος ναυτιλία είναι μια διεθνοποιημένη από τη φύση της επιχειρηματική δραστηριότητα, όπου ο ανταγωνισμός στη διεθνή αγορά είναι το μοναδικό στοιχείο της επιβίωσης της και ότι στο ίδιο αναγκαστικά ανταγωνιστικό παιχνίδι οφείλουν να συμμετέχουν και οι από τη ναυτιλία αντλούντες την πελατεία και τη βιωσιμότητά τους ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες.

Αυτό ισχύει πολύ περισσότερο για τις ελληνικές μονάδες αφού στη γειτονική περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και του Εύξεινου Πόντου, υπάρχει πολύ φθηνότερο εργατικό κόστος και, προπαντός, υπάρχει εργασιακή ειρήνη και σταθερότητα με τηρούμενα χρονοδια-



γράμματα.

Με άλλα λόγια, δύο πολύ ελκυστικά στοιχεία που ελκύουν το ελληνόκτητο πλοίο να επιλέξει τις επισκευές, επιθεωρήσεις κ.λπ. εκτός Ελλάδας, σε αυτές τις περιοχές, που άλλωστε και μακριά δεν είναι και οι Έλληνες επιχειρηματίες είναι πολύ καλοδεχούμενοι.

Αληθινά, πιστεύουν οι εργαζόμενοι ότι για την αντιστροφή του κλίματος είναι οι πορείες της ανεργίας που θα δώσουν λύση ή οι διάφορες συντονιστικές επιτροπές που η εμπειρία της μέχρι τώρα λειτουργίας τους όχι μόνο δεν άλλαξε το κλίμα αλλά ακόμη περισσότερο αύξησε τη γραφειοκρατία και τους ελεγκτικούς μηχανισμούς, είτε αυτοί αναφέρονται στις εργασιακές σχέσεις είτε αναφέρονται στα μέτρα ασφαλείας της εργασίας. Και θα πρέπει να γίνει παραδεκτό ότι όσα μέτρα και αν ληφθούν, τόσο για τη διασφάλιση των εργασιακών σχέσεων όσο και για την ασφάλεια της εργασίας, ως είμαστε ρεαλιστές, και παρανομίες ή παρατυπίες θα υπάρξουν και τα εργατικά ατυχήματα δεν είναι δυνατόν απολύτως να αποφευχθούν.

Και αυτό γιατί σε κάθε περίπτωση παρεμβαίνει αποφασιστικά ο άνθρωπος παράγων. Ποιος, αλήθεια, μπορεί να αποκλείσει ότι σε κάποια στιγμή υπό συγκεκριμένες συνθήκες μπορεί να ενεργήσει είτε από εσφαλμένη εκτίμηση είτε από αμέλεια είτε από επιπολαιότητα είτε από υπερβολική εμπιστοσύνη είτε και από πρόθεση ακόμη, κατά τρόπο που δεν συμμορφώνεται με τους κανονισμούς;

Τα ανωτέρω αναφέρονται προκειμένου να γίνει κατανοητό σε όλα τα επίπεδα ότι παρ' όλες τις ασφαλιστικές δικλίδες πόσο εύκολα μπορεί να συμβεί ένα ατύχημα, αλλά και πόσο εύκολα αυτό το ατύχημα μπορεί να γίνει αντικείμενο μικρής ή μεγάλης εκμετάλλευσης ανάλογα με την οπτική που θα το προσεγγίσει αυτός που θα ήθελε για τους δικούς του λόγους να το κάνει.

Χωρίς αμφιβολία οι προτάσεις του Ιω. Κουιμάνη, τόσο για τη συγκρότηση ομάδας εργασίας με εκπροσώπους όλων των αρμοδίων φορέων όσο και για συγκρότηση ολιγομελούς επιτροπής ειδικών, είναι πρωτοβουλίες προς την ορθή κατεύθυνση.

Πάντως, θα ήθελα να αναφέρω εδώ, ότι κατά καιρούς εδώ και πολλά χρόνια έχουν εκδηλωθεί τέτοιες πρωτοβουλίες μεμονωμένα ή και από περισσότερους ενδια-

φερόμενους φορείς, διότι πραγματικά το θέμα της εγχώριας ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας είναι μπροστά στην αιζέντα πολλών επιχειρηματικών και επαγγελματικών φορέων καθώς και των εμπλεκόμενων κρατικών υπηρεσιών.

Όμως, ο γράφων δεν είναι πολύ αισιόδοξος για το τελικό πρακτικό αποτέλεσμα, χωρίς αυτή η επιφύλαξη να αποτελεί και αρνητική θέση στην προώθηση τέτοιων προτάσεων.

Και η επιφύλαξη αυτή ξεκινά από το γεγονός ότι οι τελικές αξιολογήσεις εμπλέκονται αναπότρεπτα στα πλοκάμια της πολιτικής προσέγγισης, εντασσόμενες στο πολιτικό κλίμα της κάθε εποχής και συνακόλουθα υπόκεινται σε πολιτικές επιλογές που έχουν και τους δικούς τους κανόνες λειτουργίας.

Πολλοί θεωρούν, και μεταξύ αυτών και ο γράφων το παρόν άρθρο, ότι για να ανακάμψει το Πέραμα και να βρει τους παλαιούς ρυθμούς του, χρειάζεται μια θεαματική πρωτοβουλία που δεν φαίνεται να μπορεί να ληφθεί ούτε από την Πολιτεία ούτε από άλλους θεσμικούς φορείς και βεβαίως ούτε και από την εφοπλιστική πλευρά.

Το αναφέρω το τελευταίο για να διαστείλω τη θέση του γιατί ο παράγων εφοπλισμός είναι ο πελάτης του Περάματος.

Είναι αυτός για τον οποίο όλα τα ανωτέρω θα πρέπει προηγουμένως εμείς εδώ να τα αντιμετωπίσουμε προκειμένου να μας εμπιστευτεί και πάλι ο πελάτης.

Είναι, δηλαδή, αυτός που τελικά θα αξιολογήσει την ολική ποιότητα του προϊόντος που θέλουμε να προσφέρουμε ως Πέραμα στα πλοία, για να μας επιλέξουν για τις ναυπηγοεπισκευαστικές τους εργασίες κ.λπ.

Όμως, ποιος φορέας μπορεί να πάρει μια τέτοια θεαματική πρωτοβουλία;

Αλήθεια, ποιος άλλος από αυτόν που στην κοινή συνείδηση φέρει το κύριο βάρος της απαξίωσης του Περάματος. Και αυτός ο φορέας είναι οι ίδιοι οι εργαζόμενοι με τους συνδικαλιστικούς τους εκπροσώπους. Αυτοί καλούνται να κάνουν την υπέρβαση.

Οι συνδικαλιστές οφείλουν να γίνουν πρωτοπόροι - μπροστάρηδες σε μια νέα αντίληψη για την προσέγγιση του προβλήματος που ονομάζεται «μαράζωμα του Περάματος».



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

NEPTUNE TECHNICAL AGENCIES LTD MARINE CONSULTANTS AND SURVEYORS - SHIPYARD REPRESENTATIVES

Achilleos 82, 17563 P. Faliro, Greece - Tel/Fax: +30 210 9880006, +30 210 9880086 - e-mail: neptech2@otenet.gr

SHIPREPAIRS IN THE BALTIC SEA

With more than 15 years experience in the Baltic Sea States, enhanced by the exclusive representation of shipyards we can offer a full range of any type of repairs, modifications, new buildings and services through the companies we represent and cooperate in the following countries:

LITHUANIA - LATVIA - ESTONIA - RUSSIA
POLAND

Stockholm

Tallinn

Riga

Klaipeda

Western Shipyard

Tallin Shipyard

Vyborg Shipyard



Οφείλουν να οδηγήσουν τους ανέργους συναδέλφους τους σε νέους δρόμους δράσης, τελείως διαφορετικούς από αυτούς που εφάρμοσαν με τις πορείες τους και έδωξαν τα πλοία των πελατών, φέρνοντας την ανεργία στο Πέραμα. Θα υποστηριζόταν ακόμη, νέους δρόμους διαφορετικούς από τους συνήθεις που εφαρμόζουν στους άλλους τομείς εργασίας στην Ξηρά.

Οι ίδιοι θα πρέπει να οργανώσουν τη νέα τους στρατηγική έξω από κομματικές δεσμεύσεις, αποκαθιστώντας επικοινωνία απευθείας και με τους πελάτες και με τους εργοδότες. Ως βασικό τους επιχείρημα η συναίνεση και η δέσμευση για εργασιακή ειρήνη και το οβήσιμο του παρελθόντος, που οδήγησε σε αυτόν το μαρasmus. Αυτοί θα πρέπει να κάνουν το πρώτο βήμα. Αυτοί θα πρέπει να χτυπήσουν την πόρτα και των ναυπηγοεπισκευαστών και των εφοπλιστών. Σκοπός τους, η αποκατάσταση της επικοινωνίας και ο ανοικτός ειλικρινής διάλογος για το χτίσιμο της αμοιβαίας εμπιστοσύνης.

Η ανοικτή και συναινετική λειτουργία του τριγώνου: εργαζόμενοι - εργοδότες (μονάδες) - πλοιοκτήτες (πελά-

τες) μπορεί να αποτελέσει την πιο υγιή βάση για αντιμετώπιση των προβλημάτων που συνδέονται και με την εφαρμογή της νομοθεσίας και με την ασφάλεια της εργασίας και γενικότερα την ομαλή παραγωγή.

Και είναι πράγματι πολύ σημαντικό να ληφθεί πως μια τέτοια πρωτοβουλία, όταν ξεκινά από τους ίδιους τους εργαζομένους, πρέπει να είμαστε βέβαιοι ότι θα έχει τεράστια απήχηση και προς την πλευρά των εργοδοτών (των μονάδων), οι οποίοι θα πρέπει και αυτοί συντονισμένα να δράσουν, αλλά και προς την πλευρά των πελατών-εφοπλιστών.

Και θα πρέπει ακόμη να ληφθεί ότι μια τέτοια πρωτοβουλία των εργαζομένων θα αποτελεί πραγματικά μια διαφορετική επανάσταση στις εργασιακές σχέσεις, που θα ταραξεί τα νερά εκπέμποντας και διαφορετικά μηνύματα.

Η λειτουργία αυτού του τριγώνου θα αποτελέσει μια ήρεμη δύναμη στο ναυτιλιακό χώρο, που γρήγορα θα αγκαλιαστεί από πολλούς φορείς, από τις τράπεζες αλλά και από την Πολιτεία.

Και αυτό γιατί θα έχει μία μαζικότητα που θα εκφράζουν οι ίδιοι οι εργαζόμενοι και θα εκπέμψει το μήνυμά της συναίνεσης.

Πιστεύω πραγματικά πως η εδραίωση ενός τέτοιου κλίματος αμοιβαίας εμπιστοσύνης και συνεννόησης δεν μπορεί να μη βρει ανταπόκριση για επίλυση προβλημάτων και ικανοποίηση αιτημάτων που αφορούν τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και από πλευράς Πολιτείας και τραπεζών ή και άλλων φορέων.

Τ' αποτελέσματά της γρήγορα θα γίνουν ορατά.

Και θα υποστηριζόταν ακόμη ότι ο κόπινος της συνδικαλιστικής διάκρισης προσφοράς, καταξίωσης και δόξας δεν κερδίζεται μόνο με το γνωστό κατέβασμα στους δρόμους κρατώντας κλασικά πλακάτ, κερδίζεται και με τις υπερβάσεις κόντρα στο ρεύμα μιας τυποποιημένης διαδικασίας που από χρόνια βλέπουμε στους δρόμους του Πειραιά και είχε συνέπεια την κατάντια του Περάματος.

Και εδώ είναι ευκαιρία οι συνδικαλιστές του Περάματος να κάνουν τη δική τους υπέρβαση για να Ξαναζωντανέψουν το Πέραμα, γράφοντας συγχρόνως και τη δική τους ιστορία.

Εδώ θέλω να θυμίσω τα λόγια του Μάο Τσε Τουνγκ: «Και η πιο μεγάλη πορεία αρχίζει από το πρώτο βήμα». Αλλά να θυμίσω ακόμη: «Ότι δεν υπάρχει χειρότερη προσπάθεια από αυτή που ουδέποτε ξεκίνησε».

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ



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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

Full Ship Spares

Main Engines

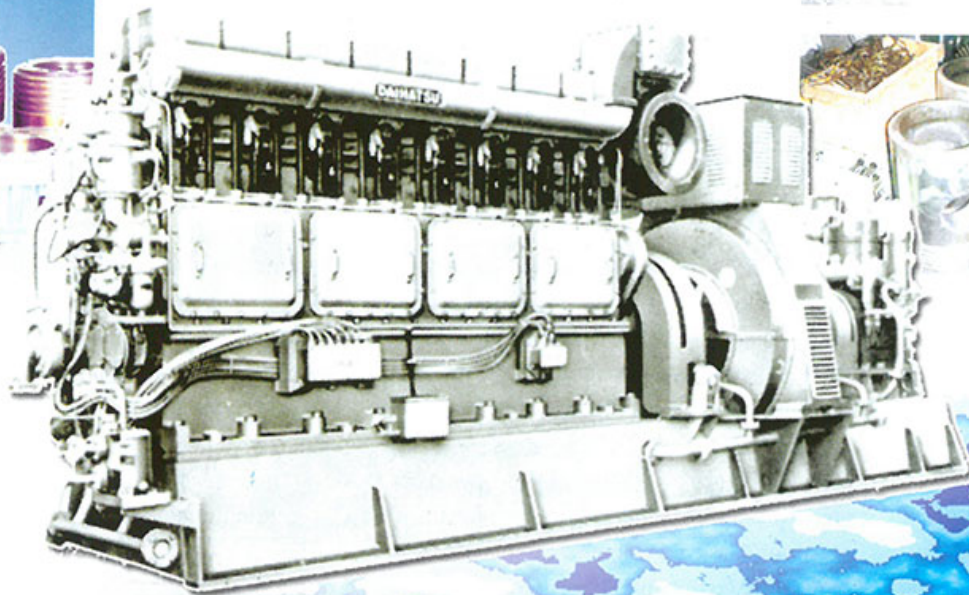
Diesel Generators

Turbo Chargers

Purifiers

Air Compressors

Inspections - Repairs



M

MARIDINA

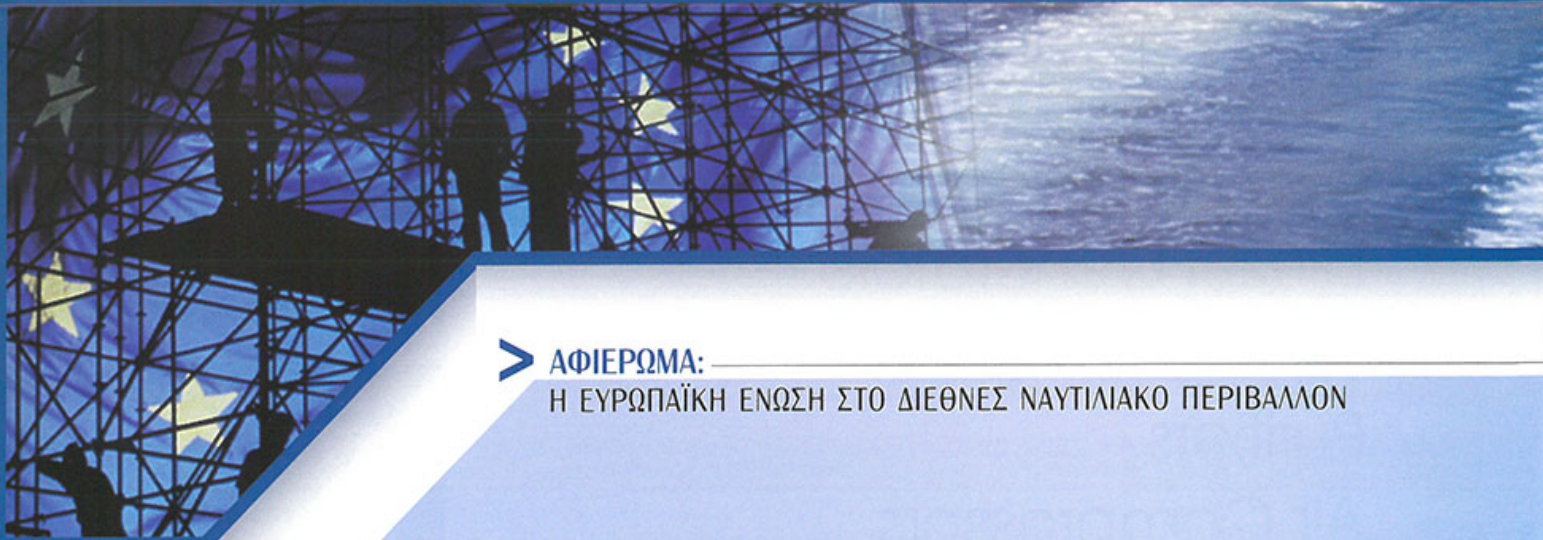


Workshop: 9 Haidariou Str., Piraeus 185 45, Tel: +30 2104174824, 2104515155, Fax: +30 2104128043

Office: 31, Sp. Lambrou Str., Piraeus 185 38, Tel: +30 2104515155, Fax: +30 2104232505

Mobile: +30 6932396363, 6932224755

website: www.infotrade.gr/maridina - e-mail: maridina@otenet.gr



> ΑΦΙΕΡΩΜΑ:

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

> >

Βρυξέλλες, η ναυτιλιακή πρωτεύουσα της Ευρώπης(;)



Οι πρόσφατες πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που αφορούν στην επίτευξη ενός ουσιαστικού ρόλου στα ναυτιλιακά πολιτικά δρώμενα, έχουν προκαλέσει την ανησυχία, ίσως και δυσπιστία αρκετών παραδοσιακών φορέων της ναυτιλίας.

Η ανάπτυξη των περιφερειακών οργανισμών και ο ρόλος που επιθυμούν οι πλοιοκτήτες να αναπτύξει η Ε.Ε. αποτελούν την αφετηρία για την έρευνα που πραγματοποιήσαν τα «Ναυτικά Χρονικά».

Εκπρόσωποι σημαντικών ναυτιλιακών ενώσεων και εθνικών εφοπλιστικών ενώσεων εκφράζουν στις σελίδες που ακολουθούν αποκλειστικές σκέψεις και προτάσεις για το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής αλλά και για το ρόλο που οφείλει να διαδραματίσει σε αυτή την κρίσιμη περίοδο ο ΙΜΟ.

Η πρωτοτυπία του αφιερώματος συνίσταται στην εκ παραλλήλου παραβολή των απόψεων-απαντήσεων των προέδρων διεθνών

εφοπλιστικών ενώσεων, με σκοπό την πληρέστερη ενημέρωση του αναγνώστη σχετικά με τις απόψεις των εκτός ελληνικών συνόρων φορέων και παρατηρητών.

Σε αυτό το πλαίσιο ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η άποψη του διευθυντή Θαλασσίων Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κ. Καραμήτσου.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» επισημαίνουν την ανάγκη για εξωστρέφεια και για διεθνή συνεργασία μεταξύ των εφοπλιστικών φορέων, αφού οι πολιτικές αποφάσεις που επηρεάζουν τη ναυτιλία δεν κρίνονται πλέον από εθνικά συμβούλια και πολιτικούς αλλά από διεθνείς φορείς και οργανισμούς.

Το 2004 αναμένεται να εξελιχθεί σε χρονιά ορόσημο για τη διαφάνεια αλλά και την αποτελεσματική λειτουργία των θεσμών και οργάνων, με αποτέλεσμα την αναγκαία αλλαγή πλεύσης στη μέχρι τώρα καθημερινότητα των ναυτιλιακών εταιρειών.

Οι απαντήσεις δόθηκαν πριν από την 50η συνεδρίαση της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (MEPC) του ΙΜΟ.



Ο ρόλος της Ε.Ε. στο διεθνές περιβάλλον

>>> Άρθρο του Φ. Καραμήτσου

Διευθυντή Ναυτιλιακών
Μεταφορών
και Πολυτροπικότητας,
της Γενικής Διεύθυνσης
Μεταφορών και Ενέργειας
της Ευρωπαϊκής Επιτροπής



Με δεδομένη την ηγετική εμπορική δύναμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανά τον κόσμο, με το μεγαλύτερο μέρος των εμπορικών της συναλλαγών να πραγματοποιείται εκτός των ορίων της Ένωσης, αλλά και την αρμοδιότητά της σε μεγάλο αριθμό πεδίων συνδεδεμένων άμεσα ή έμμεσα με την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία, καθίσταται επιτακτική η ανάγκη να διαδραματίσει το ρόλο που της αναλογεί για την έγκριση των διεθνών κανόνων, μέσω της ένταξής της στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

Διεθνείς φορείς και Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες
συναντιούνται στις σελίδες των «Ναυτικών Χρονικών».



Φώτης Καραμήτσος,
διευθυντής Ναυτιλιακών
Μεταφορών και
Πολυτροπικότητας,
της Γενικής Διεύθυνσης
Μεταφορών και Ενέργειας
της Ευρωπαϊκής Επιτροπής



Lars Carlsson,
πρόεδρος της INTERTANKO



Frederick Tsao,
πρόεδρος της
INTERCARGO



Αλέξανδρος Παναγόπουλος,
πρόεδρος & διευθύνων
σύμβουλος Super Fast
Ferries, Chairman High
Level Passengers Ferry
Group ECSA



Ανδρέας Δρουσιώτης,
πρόεδρος Κυπριακού
Ναυτιλιακού Συμβουλίου

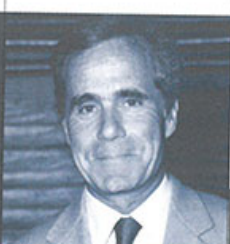
Frank Leonhardt,
πρόεδρος Ένωσης
Γερμανών Πλοιοκτητών

Philippe Louis - Dreyfus,
πρόεδρος Ένωσης Γάλλων
Πλοιοκτητών

Knud Pontoppidan,
πρόεδρος Ένωσης Δανών
Πλοιοκτητών

Κωνσταντίνος Κληρονόμος,
πρόεδρος των Μινωικών
Γραμμών

Εμμανουήλ Βορδώνης,
Executive Director της
Thenamaris (ships man-
agement) Inc.





ΑΦΙΕΡΩΜΑ:

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Πριν εξετασθεί ο μελλοντικός ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), θα πρέπει να αναφερθεί κανείς στην οικονομική, εμπορική αλλά και ναυτιλιακή οντότητα που αποτελεί η Ευρωπαϊκή Ένωση, ιδιαίτερα μετά την επικείμενη διεύρυνσή της το 2004. Σήμερα, το εμπόριο από και προς τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. αντιπροσωπεύει το 25% της αξίας του παγκοσμίου εμπορίου, ενώ περίπου το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ε.Ε. μεταφέρεται διά θαλάσσης. Μετά την ένταξη 10 νέων κρατών στην Ε.Ε., το 2004, περίπου το 45% του παγκοσμίου στόλου θα ελέγχεται από συμφέροντα των κρατών-μελών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ). Τέλος, σύμφωνα με στοιχεία της United Nations Conference on Trade and Development του ΟΗΕ, ο συνολικός όγκος των διά θαλάσσης μεταφερομένων εμπορευμάτων ανήλθε από 2.566 εκατ. τόνους το έτος 1970 σε 5.832 εκατ. τόνους το 2001¹. Τα στοιχεία αυτά καταδεικνύουν τόσο τον πρωταγωνιστικό ρόλο της Ε.Ε. στη διεθνή εμπορική και ναυτιλιακή σκηνή όσο και το στρατηγικό χαρακτήρα των ναυτιλιακών μεταφορών για την οικονομία και το εμπόριο των κρατών-μελών της Ε.Ε.

Όπως υπογραμμίζεται στη Λευκή Βίβλο για το μέλλον της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών, είναι αναγκαίο η Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία αποτελεί την ηγετική εμπορική δύναμη στον κόσμο και η οποία πραγματοποιεί μεγάλο μέρος των εμπορικών της συναλλαγών εκτός των ορίων της Ένωσης, να διαδραματίσει το ρό-

λο που της προσιδιάζει για την έγκριση των διεθνών κανόνων οι οποίοι διέπουν μεγάλο μέρος των μεταφορών².

Κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, η Ευρωπαϊκή Ένωση εξέδωσε σημαντικές νομοθετικές ρυθμίσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών. Οι αρμοδιότητές της έχουν παγιωθεί από την έναρξη ισχύος αυτών των υποχρεωτικών νομοθετικών κειμένων, μέρος των οποίων εκδόθηκαν βάσει ψηφισμάτων, συστάσεων και συμβάσεων του ΔΝΟ. Στόχος της νομοθεσίας αυτής είναι κυρίως να εξασφαλισθεί η εναρμονισμένη και συνεπής εφαρμογή των διεθνών κανόνων σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, είτε πρόκειται για το κράτος σημαίας είτε για διεθνείς ή εθνικούς πλόες είτε για πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας, που προσεγγίζουν στα ευρωπαϊκά λιμάνια.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στη διατήρηση της απαιτούμενης συνοχής των υφιστάμενων αλλά και μελλοντικών κανόνων με τις υπόλοιπες πολιτικές που αναπτύσσει η Ευρωπαϊκή Ένωση, αναφορικά κυρίως με τους στόχους της εσωτερικής αγοράς και της πολιτικής περιβάλλοντος. Περιληπτικά μπορούν να αναφερθούν οι κατωτέρω δέσμες νομοθετικών μέτρων, οι οποίες αποτελούν καταλυτικές σημασίας πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα τελευταία χρόνια στον τομέα της ασφάλ-

1. United Nations Conference on Trade and Development, Geneva, Review of Maritime Transport, 2002 Report by the UNCTAD Secretariat, United Nations N. York and Geneva, 2002.

2. Λευκή Βίβλος με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών», COM(2001)370 της 12.09.2001.



λειας ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος:

- Δέσμη προτάσεων «Erika I»: Οι έλεγχοι από το κράτος του λιμένα, η ρύθμιση σχετικά με τους νηογνώμονες, η απόσυρση των παλαιών δεξαμενόπλοιων μονού κύτους.

- Δέσμη προτάσεων «Erika II»: Το κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης, ελέγχου και πληροφοριών για τις θαλάσσιες μεταφορές, το Ταμείο Αποζημιώσεων για τις ζημιές που προκαλούνται από τους υδρογονάνθρακες στα ευρωπαϊκά ύδατα και, κυρίως, η δημιουργία μιας Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας και

- Η υιοθέτηση -πιο πρόσφατα, μετά τη βύθιση του δεξαμενόπλοιου «Prestige»- του κανονισμού για την εσπευσμένη απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους και την απαγόρευση μεταφοράς βαρέων κλασμάτων πετρελαίου από και προς λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης με δεξαμενόπλοια μονού κύτους, καθώς και οι αντίστοιχες προτάσεις των κρατών-μελών της Ε.Ε. στο πλαίσιο του IMO για την τροποποίηση της διεθνούς σύμβασης Marpol.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με την ιδιότητα του θεματοφύλακα των συνθηκών, έχει την υποχρέωση να εμπεδώσει αυτό το πνεύμα συνοχής και να προωθήσει τις αρχές για ποιοτική ναυτιλία παγκοσμίως. Η αυξανόμενη συμμετοχή της Επιτροπής στα ζητήματα που χειρίζεται ο ΔΝΟ και η συνακόλουθη διαμόρφωση των ευρωπαϊκών κανόνων καθιστούν αναγκαία την ενίσχυση της συμμετοχής της στο ΔΝΟ. Αυτό θα επιτρέψει στην Επιτροπή να ανταποκριθεί στις θεσμικές υποχρεώσεις της στα θέματα των εξωτερικών αρμοδιοτήτων της και να εγγυ-

ηθεί τη συνοχή μεταξύ των ρυθμίσεων του ευρωπαϊκού και του διεθνούς δικαίου στο ναυτιλιακό τομέα.

Ωστόσο, οι υφιστάμενες διευθετήσεις που αφορούν τη συμμετοχή της Επιτροπής υπό την ιδιότητα του παρατηρητή στις εργασίες του ΔΝΟ δεν επαρκούν για την αποτελεσματική εκπροσώπηση των θέσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το καθεστώς του παρατηρητή, που διαθέτει η Επιτροπή στο ΔΝΟ, δεν της επιτρέπει να διατυπώνει τις απόψεις της εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε θέματα αποκλειστικής κοινοτικής αρμοδιότητας. Υπό αυτές τις περιστάσεις, το καθεστώς του παρατηρητή καθιστά δυσχερή την τελεσφόρο λειτουργία του συντονισμού των θέσεων, ευνοώντας αντί αυτού την προβολή θέσεων αντίθετων προς τα κοινοτικά συμφέροντα. Καθώς στη Σύμβαση της Γενεύης, βάσει της οποίας συγκροτήθηκε ο ΔΝΟ, προβλέπεται μόνον η απόκτηση της ιδιότητας του μέλους από κράτη, για την προσχώρηση της Κοινότητας απαιτείται η τροποποίησή της, ούτως ώστε να επιτραπεί στους περιφερειακούς οργανισμούς οικονομικής ολοκλήρωσης να καταστούν μέλη.

Για τους ανωτέρω λόγους, τον Απρίλιο του 2002 η Επιτροπή εξέδωσε σχετική σύσταση προς το Συμβούλιο της Ε.Ε. «περί εξουσιοδότησης της Επιτροπής να εγκαινιάσει και να διεξαγάγει τις διαπραγματεύσεις με το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) σχετικά με τους όρους και την αναλυτική διαδικασία προσχώρησης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας»³.

Πιο συγκεκριμένα με την ανακοίνωση αυτή η Επιτροπή καλεί το Συμβούλιο:

- Να εξουσιοδοτήσει την Επιτροπή να διαπραγματευθεί εξ ονόματος της Κοινότητας τις απαιτούμενες τρο-

3. «Σύσταση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο περί εξουσιοδότησης της Επιτροπής να εγκαινιάσει και να διεξαγάγει τις διαπραγματεύσεις με το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) σχετικά με τους όρους και την αναλυτική διαδικασία προσχώρησης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας», SEC (2002) 381 final.



ποποιήσεις της Σύμβασης της Γενεύης, για να της παρασχεθεί η δυνατότητα να καταστεί μέλος και να υιοθετηθούν οι προσηκούμενες ρυθμίσεις για τη μεταβατική χρονική περίοδο και

- Να εγκρίνει τις κατάλληλες εσωτερικές κοινοτικές διαδικασίες για την αποτελεσματική συμμετοχή στις εργασίες του οργανισμού.

Αν και ο ΔΝΟ παραμένει το πιο ενδεδειγμένο όργανο για τη θέσπιση διεθνών προτύπων στο θέμα της ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία, ο αναγκαστικός χαρακτήρας του κοινοτικού νομικού συστήματος αποδεικνύει την αποτελεσματικότητά του στην εφαρμογή των προτύπων αυτών.

Αυτή η συνοχή μεταξύ των 15 κρατών-μελών, ή των «25» μετά τη διεύρυνση, πρέπει λογικά να αντικατοπτρίζεται στη διεθνή σκηνή ώστε η Ευρωπαϊκή Ένωση να μπορεί πιο αποτελεσματικά να επηρεάσει τις αποφάσεις του ΔΝΟ «εκ των έδρων». Η συνεχής οικονομική και πολιτική ένωση της Ευρώπης θα πρέπει να αντικατοπτρίζεται στη θέση της στους διεθνείς οργανισμούς. Όσον αφορά δε στον τρόπο παρουσίασης των κοινοτικών θέσεων στο ΔΝΟ, πρόκειται να ακολουθηθεί το μοντέλο το οποίο ήδη εφαρμόζεται στο Διεθνή Οργανισμό Τροφίμων και Γεωργίας (FAO):

- Όταν ο κοινοτικός συντονισμός αφορά ένα πεδίο πλήρως εναρμονισμένης αρμοδιότητας, η Επιτροπή εκφράζεται και ψηφίζει ΕΞ ονόματος των 15 κρατών-μελών, με το σύνολο των ψήφων που αυτά διαθέτουν. Άρα τα κράτη-μέλη εξακολουθούν να διαθέτουν τις ψήφους τους.

- Όταν ο κοινοτικός συντονισμός αφορά ένα πεδίο εθνικής αρμοδιότητας, τα κράτη-μέλη εκφράζονται και ψηφίζουν χωριστά το καθένα.

- Όταν ο κοινοτικός συντονισμός αφορά ένα πεδίο επι-

μερισμένης μικτής αρμοδιότητας και εφόσον έχει συμφωνηθεί κοινή θέση, παρουσιάζεται η κοινή θέση από την προεδρία του Συμβουλίου ή από την Επιτροπή. Εάν δεν έχει συμφωνηθεί κοινή θέση, τα κράτη-μέλη εκφράζονται και ψηφίζουν χωριστά.

Καθώς η διαδικασία της προσχώρησης αναμένεται να κλιμακωθεί χρονικά σε διάστημα περισσότερων ετών, είναι αναγκαία η εύρεση μιας μεταβατικής λύσης για να βελτιωθούν οι εσωτερικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση για το συντονισμό των θέσεων στο πλαίσιο του ΔΝΟ, αλλά και για να ενισχυθεί η εκπροσώπηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο ΔΝΟ.

Το μεταβατικό αυτό καθεστώς θα επιτρέψει στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όσον αφορά τα θέματα των αρμοδιοτήτων της και σε ισότιμη βάση με τα άλλα μέλη του ΔΝΟ:

- α) Να διατυπώνει τις απόψεις της κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων ή σε οποιαδήποτε συνεδρίαση των οργάνων του.

- β) Να διαθέτει για τα ζητήματα που πρέπει να αποφασίζονται με ψηφοφορία σταθμισμένο βάρος ψήφου, ισοδύναμο με το αντίστοιχο εκείνων των κρατών-μελών της που εκπροσωπούνται στα συναφή όργανα του ΔΝΟ και τα οποία δεσμεύονται από τις ρυθμίσεις της κοινοτικής νομοθεσίας από τις οποίες πηγάζουν οι εξωτερικές αρμοδιότητες.

- γ) Να διατυπώνει ΕΞ ιδίου ονόματός της τη συγκατάθεσή της για την ανάληψη δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που απορρέουν από τα κείμενα τα οποία συνομολογούνται στο πλαίσιο του ΔΝΟ.

Με αυτόν τον τρόπο η Ευρωπαϊκή Ένωση, που είναι από τους κύριους υποστηρικτές της ποιοτικής ναυτιλίας, θα μπορέσει καλύτερα να συμβάλει στη λήψη προηγμένων αποφάσεων που θα ενισχύσουν το κύρος του ΔΝΟ.

Σχέσεις περιφερειακών οργανισμών και IMO



Κατά την άποψή σας πιστεύετε ότι οι ενέργειες που έχουν δρομολογηθεί από ορισμένους περιφερειακούς οργανισμούς θα αναγκάσουν τον IMO να αναλάβει άμεσα έναν πιο δραστήριο και καθοριστικό ρόλο στα παγκόσμια ναυτιλιακά δρώμενα;



>>> **Lars Carlsson, πρόεδρος της INTERTANKO**

Ο IMO λαμβάνει πάντα υπ' όψιν του τα σημαντικά ζητήματα της ναυτιλίας και ενεργεί βάσει των δεδομένων που εισάγονται είτε από τα κράτη-μέλη είτε από ομάδες κρατών-μελών είτε από το ναυτιλιακό κλάδο. Ωστόσο, υπάρχουν πρόσφατα παραδείγματα, όπου ένα κράτος-μέλος του IMO ή ομάδα κρατών-μελών έχουν πιέσει σημαντικά τον Οργανισμό για την εξεύρεση λύσεων μέσα σε πολύ στενά χρονικά περιθώρια με στόχο την προώθηση ή τη μεταβολή σημαντικών διεθνών συμφωνιών.

Οι ΗΠΑ, για παράδειγμα, έχοντας αναγνωρίσει τη σημαντικότητα της ναυτιλιακής ασφάλειας, ηγήθηκαν στην ανάπτυξη του κώδικα ISPS από τον IMO. Ο κώδικας αναπτύχθηκε εντός πολύ στενών χρονικών περιθωρίων λόγω της άμεσης ανταπόκρισης τό-

σο του Οργανισμού όσο και των κρατών-μελών.

Σήμερα, ο κώδικας ISPS βρίσκεται πλέον στο στάδιο της εφαρμογής.

Μετά το ναυάγιο του «Erika», η Ε.Ε. επισήμανε έναν αριθμό μέτρων τα οποία θα επιθυμούσε ο IMO να λάβει υπ' όψιν του, τα πιο σημαντικά από τα οποία ήταν η πρόωρη απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος και η καθιέρωση ενός επικουρικού ταμείου χρηματοδότησης για αποζημίωση σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο. Για άλλη μια φορά, ο IMO κατάφερε να ανταποκριθεί άμεσα, δημιουργώντας το κατάλληλο πεδίο για μια διεθνή συμφωνία. Η συμφωνία αφορά την πρόωρη απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος μέσω της συνθήκης Marpol και την υιοθέτηση ενός πρωτοκόλλου για την ίδρυση ενός επικουρικού ταμείου χρη-



εις βάρος των παγκόσμιων ρυθμίσεων. Ειδικότερα, οι ΗΠΑ αλλά και η Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν προχωρήσει σε αρκετές ενέργειες οι οποίες υπερβαίνουν τα μέτρα που θεσπίζονται σε επίπεδο IMO, κυρίως στους τομείς της ασφάλειας με την έννοια του security και της προστασίας του περιβάλλοντος. Παρατηρούμε μάλιστα να ασκείται και πίεση προς τον IMO για την υιοθέτηση, εκ των υστέρων, των περιφερειακών αυτών πρωτοβουλιών, έτσι ώστε να καταστούν παγκόσμιες ναυτιλιακές ρυθμίσεις. Κατανοούμε την ανάγκη των περιφερειακών οργανισμών να θεσπίσουν σκληρότερα μέτρα υπό το φως των δυσάρεστων συμβάντων των τελευταίων δύο χρόνων (9/11, «Prestige»). Παρ' όλα αυτά χρειάζεται ψυχραιμία και συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων, κυβερνήσεων, διεθνών οργανισμών, ναυτιλιακής κοινότητας, έτσι ώστε να μη βρεθούμε αντιμέτωποι με ένα κατακερματισμένο ναυτιλιακό νομικό πλαίσιο, που είναι εκ προοιμίου αντίθετο και επιζήμιο με την ίδια τη φύση της ναυτιλίας ως παγκόσμιας δραστηριότητας.

>>> Ανδρέας Δρουσιώτης, πρόεδρος Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου

Τα τελευταία χρόνια η διεθνής ναυτιλία έχει επικεντρωθεί σε θέματα ναυτικής ασφάλειας, ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και προστασίας του περιβάλλοντος. Οι εξελίξεις αυτές προέρχονται βασικά από δύο άξονες, τις ΗΠΑ και την Ε.Ε.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) έχει δραματίσει σημαντικό ρόλο σ' αυτά τα θέματα και έχει ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των ΗΠΑ σε σχέση με τη ναυτική ασφάλεια και της Ε.Ε. σε σχέση με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος. Όμως, σε σχέση με το τελευταίο, η Ε.Ε. έχει υιοθετήσει και προτείνει μερικά μέτρα τα οποία είναι επιπρόσθετα των Διεθνών Ναυτιλιακών Συμβάσεων. Τελευταίως, ενώ ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) μελετούσε την τροποποίηση της σύμβασης Marpol κατόπιν πρότασης της Ε.Ε. μετά το ατύχημα

του «Prestige», η Ε.Ε. υιοθέτησε μονομερή νομοθετικά μέτρα για την επιτάχυνση της απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος και την απαγόρευση της μεταφοράς βαρέων κλασμάτων πετρελαίου από δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος.

Ενώ τα τελευταία (δύο) χρόνια ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έχει πάρει πρωτοποριακό ρόλο στα θέματα της ναυτικής ασφάλειας και ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και προστασίας του περιβάλλοντος, εν όψει των τελευταίων εξελίξεων στην Ε.Ε., ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός θα πρέπει να δώσει ιδιαίτερη έμφαση στις ευαισθησίες της Ε.Ε., ειδικότερα στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, προς αποφυγή της λήψης μονομερών μέτρων στο μέλλον.

Ταυτόχρονα, όμως, θα πρέπει και περιφερειακοί οργανισμοί, όπως η Ε.Ε., να επιδείξουν περισσότερη κατανόηση στους ρυθμούς εργασίας του ΔΝΟ, έτσι ώστε το νομοθετικό πλαίσιο το οποίο θα διέπει τη ναυτιλία, να είναι παγκόσμιας εμβέλειας και εφαρμογής.

Διαφορετικά, υπάρχει ο ορατός κίνδυνος να δημιουργηθούν δύο (ή περισσότερα) καθεστώτα δύο ταχυτήτων με πολύ βαριές συνέπειες για την παγκόσμια ναυτιλία και κατ' επέκταση την παγκόσμια οικονομία.

Πρέπει επίσης να τονισθεί η ανάγκη όπως, αποφάσεις πολιτικών που λαμβάνονται σε περιφερειακά κέντρα, ειδικά σε θέματα ασφάλειας, θα πρέπει να βασίζονται σε ορθολογιστικά αποδεδειγμένες επιστημονικές έρευνες και όχι να λαμβάνονται κάτω από βεβαιωμένες ενέργειες πολιτικών σε περιπτώσεις ατυχημάτων, για να καθουχάσουν προσωρινά την κοινή γνώμη, χωρίς βάσιμες αποδείξεις.

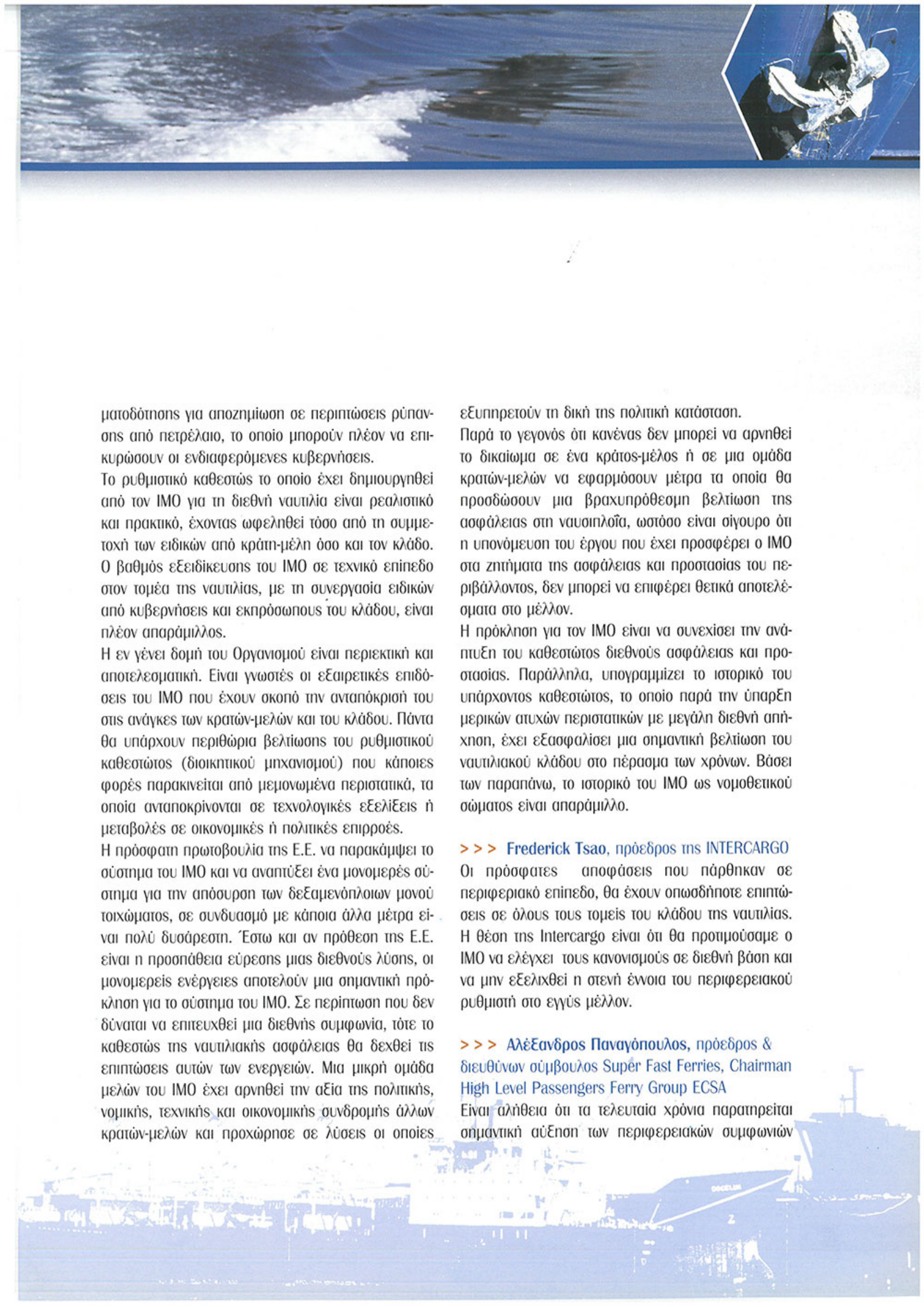
>>> Frank Leonhardt, πρόεδρος Ένωσης Γερμανών Πλοιοκτητών

Ο IMO είχε ανέκαθεν ένα δραστήριο, ηγετικό ρόλο, εργαζόμενος πάντα για την καλύτερευση του επιπέδου ασφαλείας των πλοίων καθώς επίσης και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Αυτός ο ρόλος πηγάζει, εξάλλου, από το ναυτικό δικαιο, το οποίο προσδίδει ένα γενικά δεσμευτικό χαρακτήρα στα πρότυπα που θέτει ο IMO.

Οι πιο πρόσφατες ενέργειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης γεννούν ερωτήματα ως προς την έννοια του ρόλου αυ-





ματοδότησης για αποζημίωση σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο, το οποίο μπορούν πλέον να επικυρώσουν οι ενδιαφερόμενες κυβερνήσεις.

Το ρυθμιστικό καθεστώς το οποίο έχει δημιουργηθεί από τον IMO για τη διεθνή ναυτιλία είναι ρεαλιστικό και πρακτικό, έχοντας ωφεληθεί τόσο από τη συμμετοχή των ειδικών από κράτη-μέλη όσο και τον κλάδο. Ο βαθμός εξειδίκευσης του IMO σε τεχνικό επίπεδο στον τομέα της ναυτιλίας, με τη συνεργασία ειδικών από κυβερνήσεις και εκπρόσωπους του κλάδου, είναι πλέον απaráμιλλος.

Η εν γένει δομή του Οργανισμού είναι περιεκτική και αποτελεσματική. Είναι γνωστές οι εξαιρετικές επιδόσεις του IMO που έχουν σκοπό την ανταπόκρισή του στις ανάγκες των κρατών-μελών και του κλάδου. Πάντα θα υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης του ρυθμιστικού καθεστώτος (διοικητικού μηχανισμού) που κάποιες φορές παρακινείται από μεμονωμένα περιστατικά, τα οποία ανταποκρίνονται σε τεχνολογικές εξελίξεις ή μεταβολές σε οικονομικές ή πολιτικές επιρροές.

Η πρόσφατη πρωτοβουλία της Ε.Ε. να παρακάμψει το σύστημα του IMO και να αναπτύξει ένα μονομερές σύστημα για την απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, σε συνδυασμό με κάποια άλλα μέτρα είναι πολύ δυσάρεστη. Έστω και αν πρόθεση της Ε.Ε. είναι η προσπάθεια εύρεσης μιας διεθνούς λύσης, οι μονομερείς ενέργειες αποτελούν μια σημαντική πρόκληση για το σύστημα του IMO. Σε περίπτωση που δεν δύναται να επιτευχθεί μια διεθνής συμφωνία, τότε το καθεστώς της ναυτιλιακής ασφάλειας θα δεχθεί τις επιπτώσεις αυτών των ενεργειών. Μια μικρή ομάδα μελών του IMO έχει αρνηθεί την αξία της πολιτικής, νομικής, τεχνικής και οικονομικής συνδρομής άλλων κρατών-μελών και προχώρησε σε λύσεις οι οποίες

εξυπηρετούν τη δική της πολιτική κατάσταση.

Παρά το γεγονός ότι κανένας δεν μπορεί να αρνηθεί το δικαίωμα σε ένα κράτος-μέλος ή σε μια ομάδα κρατών-μελών να εφαρμόσουν μέτρα τα οποία θα προσδώσουν μια βραχυπρόθεσμη βελτίωση της ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα, ωστόσο είναι σίγουρο ότι η υπονόμηση του έργου που έχει προσφέρει ο IMO στα ζητήματα της ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, δεν μπορεί να επιφέρει θετικά αποτελέσματα στο μέλλον.

Η πρόκληση για τον IMO είναι να συνεχίσει την ανάπτυξη του καθεστώτος διεθνούς ασφάλειας και προστασίας. Παράλληλα, υπογραμμίζει το ιστορικό του υπάρχοντος καθεστώτος, το οποίο παρά την ύπαρξη μερικών ατυχών περιστατικών με μεγάλη διεθνή απήχηση, έχει εξασφαλίσει μια σημαντική βελτίωση του ναυτιλιακού κλάδου στο πέρασμα των χρόνων. Βάσει των παραπάνω, το ιστορικό του IMO ως νομοθετικού σώματος είναι απάράμιλλο.

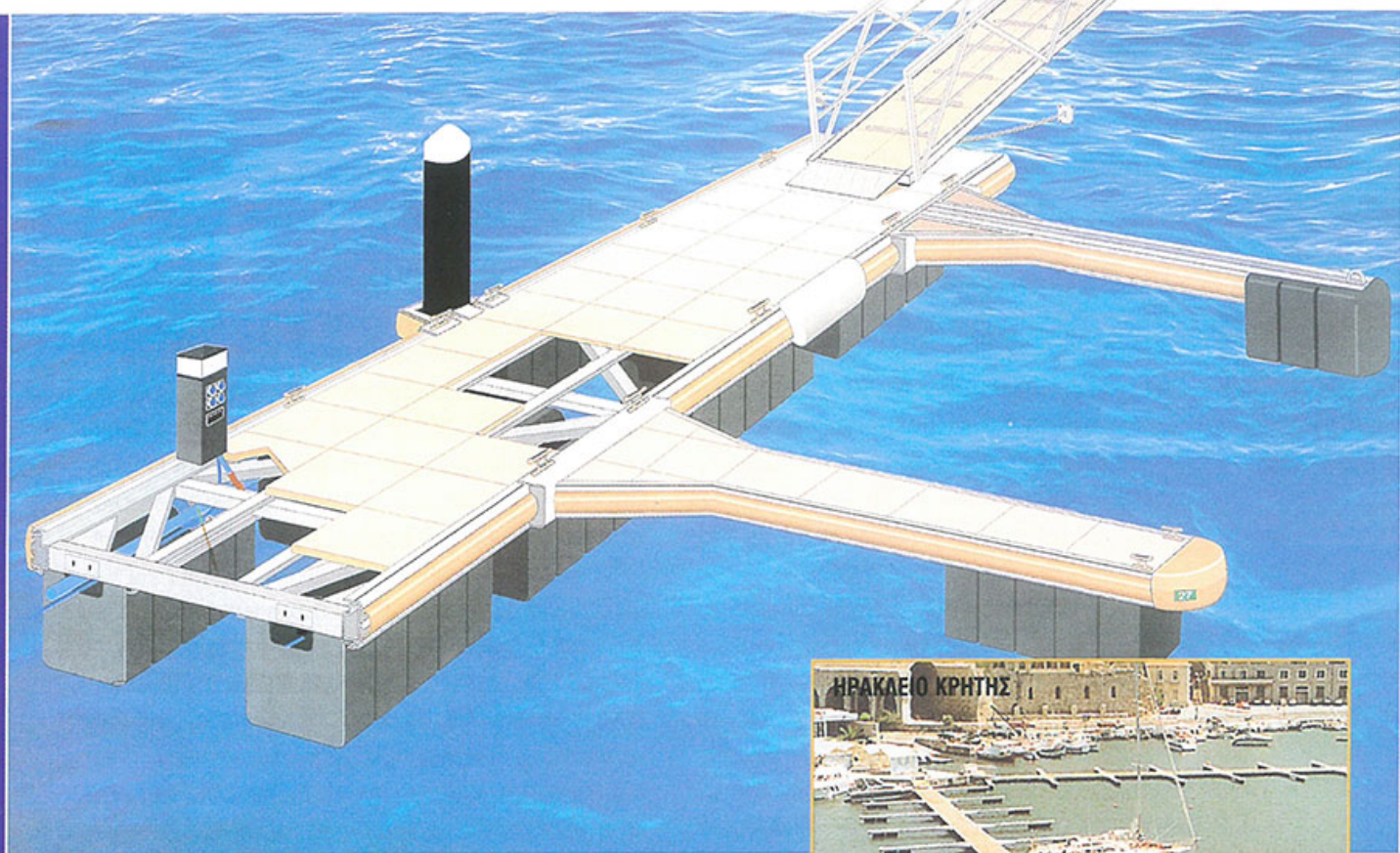
>>> **Frederick Tsao, πρόεδρος της INTERCARGO**

Οι πρόσφατες αποφάσεις που πάρθηκαν σε περιφερειακό επίπεδο, θα έχουν οπωσδήποτε επιπτώσεις σε όλους τους τομείς του κλάδου της ναυτιλίας. Η θέση της Intercargo είναι ότι θα προτιμούσαμε ο IMO να ελέγχει τους κανονισμούς σε διεθνή βάση και να μην εξελιχθεί η στενή έννοια του περιφερειακού ρυθμιστή στο εγγύς μέλλον.

>>> **Αλέξανδρος Παναγόπουλος, πρόεδρος & διευθύνων σύμβουλος Super Fast Ferries, Chairman High Level Passengers Ferry Group ECSA**

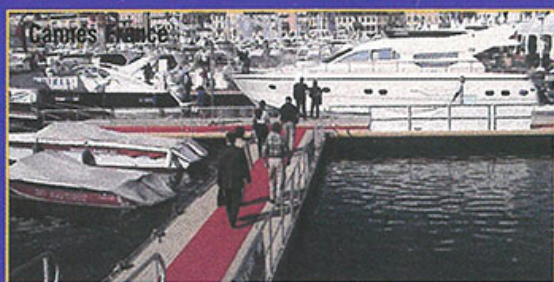
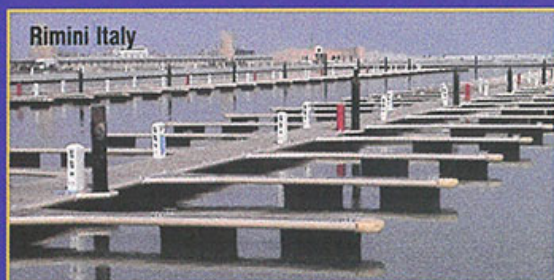
Είναι αλήθεια ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται σημαντική αύξηση των περιφερειακών συμφωνιών

Η παγκόσμια λύση στην κατασκευή Πλωτών προβλητών και εξεδρών



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

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



ELITE YACHTING LTD
Αποκλειστικός αντιπρόσωπος για Ελλάδα και Κύπρο

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



τού, καθώς έθεσε δικούς της κανονισμούς σε ενέργεια ανεξαρτήτως του IMO, όπως με την απόφαση για την απομάκρυνση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος καθώς και την απαγόρευση πλεύσης σε ευρωπαϊκά λιμάνια.

Θα έπρεπε στο μέλλον, αποφάσεις που έχουν σχέση με πρότυπα ασφαλείας πλοίων να μην έχουν «τοπικό χαρακτήρα». Οι ενέργειες αυτές, πάντως, της Ευρωπαϊκής Ένωσης είχαν και ένα θετικό αποτέλεσμα: την επίσπευση των διαδικασιών του IMO.

>>> **Philippe Louis - Dreyfus**, πρόεδρος Ένωσης Γάλλων Πλοιοκτητών

Στην περίπτωση της απόσυρσης των μονού τοιχώματος δεξαμενόπλοιων και της σύστασης του επικουρικού ταμείου αποζημίωσης, τότε υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις ότι η προώθηση ζητημάτων από την Ε.Ε. έχει επιταχύνει τη διαδικασία λήψης αποφάσεων στον IMO.

>>> **Knud Pontoppidan**, πρόεδρος Ένωσης Δανών Πλοιοκτητών

Εδώ και καιρό ο IMO έχει αναλάβει έναν πιο ενεργό και αποφασιστικό ρόλο στη διεθνή ναυτιλιακή σκηνή. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90 ο IMO εξυπηρέτησε τις ανάγκες διαφόρων κρατών με στόχο τη θέσπιση νέων κανονισμών πάνω σε θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος, με χαρακτηριστικά γεγονότα την πρόσφατη τροποποίηση της SOLAS και του Κώδικα ISPS, τα οποία αποτελούν ένα ακόμα τρανό παράδειγμα της αποτελεσματικότητας και ταχύτητας του IMO.

>>> **Κωνσταντίνος Κληρονόμος**, πρόεδρος των Μινωικών Γραμμών

Ανέκαθεν ο IMO ήταν ο αποδέκτης διαφόρων απόψεων που σχετίζονται με θέματα ασφαλείας (SOLAS), λειτουργούσε ως ρυθμιστής και -ανάλογα με τις κατά καιρούς επικρατούσες συνθήκες και συγκυρίες- επέβαλλε κανονισμούς στα κράτη-μέλη ή και μη-μέλη με

βασικό σκοπό την αύξηση της ασφάλειας στα πλοία. Το πιο πρόσφατο παράδειγμα είναι η εφαρμογή του ISPS Code, του οποίου η ανάγκη προέκυψε μετά τις τρομοκρατικές ενέργειες της 11.9.2001.

>>> **Εμμανουήλ Βορδώνης**, Executive Director της Thenamaris (ships management) Inc.

Η λέξη «αναγκάσουν» μοιάζει κατ' αρχήν άστοχη.

Δεν νομίζω ότι χρειάζεται κανείς να «αναγκάσει» έναν ολόκληρο IMO να αναλάβει πιο δραστήριο και καθοριστικό ρόλο, τη στιγμή που, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, ο Οργανισμός έχει αναδείξει σημαντικές πρωτοβουλίες και μεγάλη ωριμότητα στην κατανόηση των ουσιαστικών προβλημάτων και στις καινοτομίες για την αναβάθμιση σε όλα τα επίπεδα ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας.

Ιδιαίτερα, η εστίαση στην επάρκεια του ανθρώπινου δυναμικού και την ποιότητα του management που ακολούθησε τα παλαιότερα χρόνια των τεχνικών εξειδικεύσεων της MARPOL, όχι μόνο οδήγησαν στη ριζική αναβάθμιση της ποιότητας της συνολικής διαχείρισης, αλλά με την ωρίμαση του ISM και της STCW πέτυχαν τη μετρήσιμη και εντυπωσιακή μείωση των ναυτικών ατυχημάτων και περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης από τα βαπόρια.

Αισθάνομαι πως ο IMO έχει απόλυτη αίσθηση του κρίσιμου ρόλου του και της βαριάς του ευθύνης να θεομοθετεί και να εξελίσσει το καθεστώς που διέπει τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, με μέτρα ώριμα, ισορροπία, και καλοσχεδιασμένα.

Ο IMO έχει συνείδηση τόσο της παγκόσμιας οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής σημασίας, όσο και των παρενεργειών και στρεβλώσεων, που μπορεί να επιφέρουν όποιες αβασάνιστες, παρορμητικές, ατεκμηρίωτες και επιπόλαιες πρωτοβουλίες, όταν κατευθύνονται από σπασμωδικές και βεβιασμένες αντιδράσεις σε κάποιο δυσάρεστο γεγονός.

Το θέμα, λοιπόν, δεν είναι πώς θα αναγκάσουμε τον IMO να κινείται με ετοιμότητα και αποτελεσματικότητα, αλλά το πώς θα συνεργαστούμε μαζί του πιο αποτελεσματικά.

Βοηθώντας έτσι, όχι μόνο την επιτάχυνση των διαδικασιών, αλλά και την εξασφάλιση της ποιότητας πραγμα-



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





τικά ώριμων και καλά σταθμισμένων νέων μέτρων.

Είναι σημαντικό να κατανοούμε το μέγεθος και την, εκ των πραγμάτων, πολυπλοκότητα του Οργανισμού, τόσο στο τεχνικό όσο και το πολιτικό επίπεδο. Χρειάζεται εμείς, ως εκπρόσωποι του επιχειρηματικού κλάδου, να δημιουργούμε τα εξειδικευμένα εργαλεία του διαλόγου, που γρήγορα και αποτελεσματικά θα αναδεικνύουν τις πιεστικές των θεμάτων. Χρειάζεται πληρότητα, διαφάνεια και τεκμηρίωση, που θα οδηγεί στις καθαρές και εύστοχες λύσεις. Πιο πολύ σε μας, και λιγότερο στις κυβερνητικές αντιπροσωπείες, πέφτει το βάρος να διεκδικούμε τις λεωφόρους επικοινωνίας και το υπόβαθρο της αμοιβαίας εμπιστοσύνης με φαντασία, καινοτομία και δημιουργικότητα.

Συχνά, σε κλίμα άτυπης φιλικής συζήτησης με μέλη των Επιτροπών και της Διοίκησης του Οργανισμού, έχουμε αγγίξει το θέμα. Και εκείνοι από τη δικιά τους πλευρά, βιώνουν τη δυσκαμψία, και είναι πιστεύω πολύ έτοιμοι να αναπτύξουν μαζί μας τους τρόπους που θα αυξήσουν την αποτελεσματικότητα της επικοινωνίας, την ποιότητα των λύσεων και την παραγωγικότητα του Οργανισμού.

Οι χρονοβόρες διαδικασίες και ο συνήθης Βυζαντινισμός των συζητήσεων στις Επιτροπές και στα όργανα του IMO σίγουρα δεν είναι άμοιρες φλύαρων νομικιστικών και συχνά μη επικεντρωμένων εισηγήσεων που υποβάλλονται στον Οργανισμό. Και αυτό, όχι μόνο από κυβερνητικές και πολιτικές εκπροσωπήσεις, αλλά ακόμα και από τους ίδιους τους τεχνοκράτες των δικών μας συλλογικών Φορέων. Μια γλώσσα απλουστευμένη, σαφής τεκμηρίωση και κοινός κώδικας επικοινωνίας είναι συστατικά απαραίτητα στη διατήρηση της εμπιστοσύνης που οδηγεί στη συνέργεια για καθαρές και εφαρμόσιμες λύσεις.

Μήπως δεν ήταν η ανεξήγητη εσωτερική κρίση εμπιστοσύνης και η αδυναμία όλων μας, ναυτιλίας και του κλάδου των πετρελαίων, να προβάλουμε εύληπτα τις διαφορές των «double» και «singles», καθώς και το

μοιραίο ρόλο της αδυναμίας συνεννόησης ενός πλοίου σε κίνδυνο, με τις υποδομές της Ξηράς, που οδήγησαν στη θεσμοθέτηση μέτρων βεβαιωμένης απόσυρσης; Ή, μήπως, δεν σχετίζεται η αδυναμία των τεχνικών μας συμβούλων να εκφράσουν με απλότητα και επαρκή τεκμηρίωση τα συν και τα πλην των single και double-hull bulkcarriers που σήμερα οδηγούν στη σύγχυση των αγορών και επενδυτικών προγραμμάτων στα βαπόρια του Ξηρού χύδην φορτίου;

Είναι εντυπωσιακό, πώς τώρα, που τόσο πολλά διασκατομύρια δολάρια έχουν ήδη πρώιμα επενδυθεί, ξαναγυρίζουμε στην ποιότητα του management, τη σοβαρότητα του operator, την επάρκεια του πληρώματος, για να ξαναθυμηθούμε: Τι double & single συζητάμε; Η ουσία είναι η τεχνογνωσία, η σοβαρότητα και ο επαγγελματισμός αυτών που διαχειρίζονται και επανδρώνουν τα πλοία. Πίσω πάλι λοιπόν, ευτυχώς πίσω, στα θέματα του software, της ποιότητας, της επάρκειας και του επαγγελματισμού.

Καλή βούληση, λοιπόν, νηφάλια σκέψη, διαφάνεια και κατάλληλη γλώσσα είναι τα εργαλεία για τα συνετά βήματα στις θεσμικές εξελίξεις της Ναυτιλίας.

Τόσο για την ταχύτητα στις αλλαγές, αλλά κύρια την αποτροπή των βεβαιωμένων και άστοχων μέτρων.

Είναι χαρακτηριστική η ανωριμότητα του Κώδικα ISPS για την ασφάλεια και η σύγχυση που προς το παρόν επικρατεί, στα λιμάνια, στα πλοία, στις εταιρείες και σε όσους προωθούν το σύστημα. Εκεί αξίζει να επικεντρωθούμε και να γίνουμε καλύτεροι, βοηθώντας τους ίδιους μας τους εαυτούς, τον Κλάδο μας, αλλά και το ευρύτερο σύνολο της κοινωνίας, που δεν θα οδηγείται άστοχα σε κατασπατάληση πόρων χωρίς αξία.

Σημαντικός ακόμα παράγοντας, ...σημαντικότερος!... είναι η γνώση και ο σεβασμός των ιστορικά καταξιωμένων θεσμών.

Ο εξαναγκασμός και η παράκαμψη του IMO στα θέματα της Ναυτιλίας είναι ανάλογη και εξ ίσου επικίνδυνη με την υποσκέλιση του ίδιου του ΟΗΕ, ως το μοναδικό Διεθνές Όργανο για την επίλυση των παγκόσμιων προβλημάτων και τη διατήρηση της διεθνούς συνεργασίας και τάξης. Υποσκέλιση και παράκαμψη, τις συνέπειες των οποίων, τόσο έντονα και τραυματικά, βιώνουμε σήμερα ως διεθνής κοινωνία.



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



ΑΦΙΕΡΩΜΑ: Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ



Εναρμόνιση διεθνών νομοθεσιών για τη ναυτική ασφάλεια

Θεωρείτε ανέφικτη την εναρμόνιση όλων των περιφερειακών νοοτροπιών και πολιτικών σε θέματα ναυτικής ασφάλειας;



>>> Lars Carlsson, πρόεδρος της INTERTANKO

Ο σημερινός βαθμός ενοποίησης της διεθνούς πολιτικής και φιλοσοφίας στα θέματα ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών είναι σημαντικός. Η πρόκληση για το μέλλον είναι να διατηρηθεί το επίπεδο ενοποίησης, ενώ μακροπρόθεσμα η διεθνής συνεργασία και η οριοθέτηση των προδιαγραφών είναι ο μοναδικός τρόπος που θα μας επιτρέψει να εξασφαλίσουμε την ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία.

>>> Frederick Tsao, πρόεδρος της INTERCARGO

Η Intercargo θα ήθελε να αντιμετωπισθεί η ενοποίηση των διεθνών κανονισμών και συνθηκών για την ασφάλεια στη θάλασσα ως βασικός στόχος. Ωστόσο,

αποδεχόμαστε ότι η συνολική ενοποίηση των κανόνων πιθανώς να μην μπορεί να είναι εφικτή.

>>> Αλέξανδρος Παναγόπουλος, πρόεδρος & διευθύνων σύμβουλος Super Fast Ferries, Chairman High Level Passengers Ferry Group ECSA

Όχι σε καμία περίπτωση. Όπως προανέφερα, η ναυτιλία εκ φύσεως αποτελεί παγκόσμια δραστηριότητα. Οι κίνδυνοι επομένως που ελλοχεύουν είναι οι ίδιοι παγκοσμίως, από τη στιγμή μάλιστα που όπως αποδεικνύεται ούτε εκείνοι γνωρίζουν συνοριακούς φραγμούς. Από την στιγμή, λοιπόν, που όλοι κινδυνεύουμε από τις ίδιες αιτίες, είναι φυσικό και επόμενο να αναζητήσουμε κοινή αντιμετώπισή τους.



>>> Ανδρέας Δρουσιώτης, πρόεδρος Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έδειξε θέληση με την τελευταία πρόταση της Ε.Ε. να μελετήσει την πρότασή της για την επιτάχυνση της απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος και την απαγόρευση της μεταφοράς βαρέων κλασμάτων πετρελαίου από δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος και τροποποίηση της Marpol 73/78, παρά τις πολύ πρόσφατες τροποποιήσεις της Marpol 73/78, και ακόμη και αν η πολιτική πίεση προήλθε από την Ε.Ε.

Το θέμα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας είναι παγκόσμιας σημασίας. Εκεί που υπάρχουν εξαιρετικές ιδιαιτερότητες, μέσω των διεθνών συμβάσεων υπάρχουν εξαιρέσεις, π.χ. σε σχέση με το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, υπάρχουν μηχανισμοί στη Marpol 73/78 όπου μια περιοχή θαλάσσης μπορεί να κηρυχθεί είτε «special area» ή «particularly sensitive sea area».

Ως εκ τούτου, λοιπόν, μόνο το πέρασμα του χρόνου και η εφαρμογή των συγκεκριμένων περιφερειακών νοοτροπιών θα έχουν τελικά θετικά αποτελέσματα, τόσο σε περιφερειακά κέντρα, όπως η Ε.Ε., όσο και για την παγκόσμια ναυτιλία γενικότερα.

>>> Frank Leonhardt, πρόεδρος Ένωσης Γερμανών Πλοιοκτιπών

Πιστεύουμε ότι μπορεί να επιτευχθεί μια κοινή πολιτική και ενίσχυση ασφαλείας.

Ο IMO απέδειξε στο θέμα του Security ότι κατάφερε μέσα σε ένα χρόνο να αναπτύξει ένα σύστημα κανονισμών για την αντιμετώπιση (τρομοκρατικών) απειλών (ISPS Code). Αυτό, πάντως, προϋποθέτει μια ισχυρή θέση του IMO, η οποία δεν κινδυνεύει ή υπονομιεύε-

ται από πρότυπα ασφαλείας πλοίων με τοπικό χαρακτήρα.

>>> Philippe Louis - Dreyfus, πρόεδρος Ένωσης Γάλλων Πλοιοκτιπών

Η ενοποίηση είναι, σε μακροχρόνιο ορίζοντα, εφικτή για δύο λόγους:

- Η πίεση της κοινής γνώμης για μεγαλύτερη ασφαλεία και προστασία του περιβάλλοντος θα προωθηθεί παντού στον κόσμο με την κατάλληλη πληροφόρηση, εκπαίδευση και πρόνοια.
- Η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας συνδυάζεται με μια παγκόσμια αντίληψη των αναγκών και ενεργειών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

>>> Knud Pontoppidan, πρόεδρος Ένωσης Δανών Πλοιοκτιπών

Καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας της, η ναυτιλία είχε ανάγκη την ύπαρξη διεθνών κανονισμών. Σήμερα πλέον, υφίσταται ένα εμπειριστατωμένο σύνολο από διεθνείς κανονισμούς σε σχέση με τα πλοία και τα πληρώματά τους αλλά και τις ίδιες τις πλοιοκτιπικές εταιρείες. Ως διεθνής δραστηριότητα, η ναυτιλία σήμερα συγκεντρώνει διεθνείς πολιτικές και κουλτούρες, στις οποίες ανταποκρίνεται η A.P. Moller/Maersk, η εταιρεία την οποία εκπροσωπώ, γεγονός που διαφαίνεται από τον τρόπο που εκπαιδεύουμε και καταρτίζουμε τους ανθρώπους μας, ανεξάρτητα από το γεγονός ότι μπορεί να υπηρετήσουν δανέζικα, αγγλικά ή αμερικανικά συμφέροντα.

>>> Κωνσταντίνος Κληρονόμος, πρόεδρος των Μινωικών Γραμμών

Στην παρούσα φάση ναι. Η εναρμόνιση δεν μπορεί να





επιτευχθεί λόγω της διαφορετικής νομοθεσίας που εφαρμόζεται σε κάθε κράτος, η οποία είναι και ο πλέον καθοριστικός παράγων. Μακροπρόθεσμα όμως, πιστεύουμε ότι στα θέματα ασφαλείας, οι περιφερειακές πολιτικές θα εναρμονιστούν πλήρως. Ήδη, η Ευρωπαϊκή Ένωση προωθεί την εναρμόνιση με την έκδοση κοινών εγκυκλίων σε πρώτη φάση, σε κύρια θέματα, και στη συνέχεια θα προχωρήσει σε δευτερεύοντα θέματα ασφαλείας της ναυτικής βιομηχανίας.

>>> Εμμανουήλ Βορδώνης, Executive Director της Thenamaris (ships management) Inc.

Όσο και αν μοιάζει δύσκολη, δεν μπορεί παρά να δεσμευόμαστε και να δουλεύουμε για να την κάνουμε εφικτή. Χωρίς αυτή, η ομαλή πορεία των πλοίων από λιμάνι σε λιμάνι και από θάλασσα σε θάλασσα, είναι ανέφικτη.

Το οικοσύστημα των πλοίων, το μεγάλο τους σπίτι, είναι το ενιαίο, συνεχές και αδιάλειπτο σύνολο από τις κλειστές και ανοικτές θάλασσες, τα στενά, τα πελάγη και τους ωκεανούς. Είναι ένας, μοναδικός και χωρίς φυσικούς διαχωρισμούς ενιαίος συνδεκτικός ιστός που ενώνει τα λιμάνια στην κάθε γωνιά του πλανήτη. Όταν μιλάμε για διαφορετικά ρυθμιστικά καθεστώτα σε διαφορετικές περιοχές, είναι σαν απλοϊκά να λέμε πως στην κουζίνα θα μπαίνουμε με παλτό, στο σαλόνι με φράκο, στα υπνοδωμάτια θα μιλάμε ισπανικά, και πως στην τραπεζαρία θα μπαίνουμε με ποδήλατο.

Όσο και αν το παράδειγμα ακούγεται απλουστευτικό, θέλει να δείξει πως σε ένα σπίτι, σε μία θάλασσα - γιατί η θάλασσα είναι μία - μόνο εναρμονισμένες μπορεί να είναι οι περιφερειακές νοοτροπίες και πολιτικές σε θέματα ασφαλείας. Και προς την

κατεύθυνση αυτή δεν υπάρχει άλλος μηχανισμός από τη διεθνή διαδικτύωση του IMO που επιτρέπει την επικοινωνία, την ενημέρωση και το διάλογο που απομειώνει τις αντιθέσεις και εξισορροπεί τις διαφορές.

Είναι νομίζω για όλους μας σημαντικό... Στη συνέχεια του κ. O' Neil, που παρά τις αντιστάσεις υλοποίησε τα διεθνή μέτρα στην πορεία για ολοκληρωμένη ποιότητα και το καλό management, βρίσκεται τώρα ένας άγιος Έλληνας!

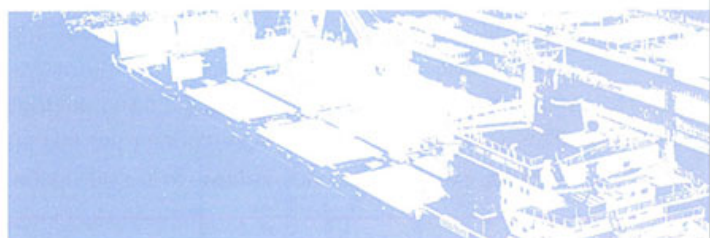
Έξι χιλιάδες χρόνια τώρα, οι Έλληνες ταξιδεύουμε, και μαζί με τα προϊόντα, μεταφέρουμε τις ιδέες, τις νοοτροπίες και τις διαφορές των λαών. Έξι χιλιάδες χρόνια τώρα, οι Έλληνες Ναυτικοί γεφυρώνουν τον κόσμο.

Αισθάνομαι σίγουρος και εύχομαι με όλη μου την καρδιά στον κ. Μητρόπουλο, ως καλός Έλληνας της θάλασσας, να πετυχαίνει μέρα με τη μέρα, την τόσο δύσκολη αλλά και απόλυτα αναγκαία εναρμόνιση των θεσμικών πλαισίων για μία ενοποιημένη και κοινή παγκόσμια ναυτιλιακή πολιτική ασφαλείας.

Θα είναι και αυτό ένα επίτευγμα της γλώσσας.

Μιας γλώσσας που θα αποτυπώνει τις διαφορές, θα αναδεικνύει τις αποχρώσεις, θα στηρίζει το διάλογο και θα οδηγεί στην αμοιβαία συναινέση.

Μιας γλώσσας σαν αυτή που σπάνια ωριμάζει για να καταστείλει τα προβλήματα που μας περιβάλλουν και που τόσο μας ανησυχούν.



Τρεχαντήρια

ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ - ΜΕΖΕΔΟΠΩΛΕΙΟ

Ακτή Αλ. Κουμουνδούρου 52
185 33 Μικρολίμανο Πειραιάς
Τηλ.: 210 4127900, Τηλ./Fax: 210 4175643

Το παλιό παραδοσιακό ζυθισιατόριο «Πράσινα Τρεχαντήρια» στέκει πολλών επωνύμων, επαναλειτουργεί με την πρώτη του διεύθυνση, των ιδιοκτητών του, στην ψυχή του Μικρολίμανου.

Πλήρως ανακαινισμένος, ο άνετος και αξιοπρεπής χώρος του, στολίστηκε διακριτικά με καινούργια και παλιά... σκαριά... Το έμπειρο και γνώριμο προσωπικό του μαγαζιού, με πολλή φροντίδα και σεβασμό προς τον πελάτη, προσφέρει ζωντανά ψάρια από Μυτιλήνη, Κύθηρα, Αήμνο, γαρίδα-γάμπαρη από Πλαταμώνα, θαλασσινά σε κλασσικές νησιώτικες συνταγές.

Τα μενού συμπληρώνουν οι ασταχομακαρονάδες και τα ριζότα, ποικιλία από σαλάτες, βραστά και ψητά λαχανικά. Τα σπιτίσια σοκολατένια γλυκά είναι το ευχάριστο συμπλήρωμα, στο τέλος του δείπνου ή του γεύματος.

Με την επωνυμία λοιπόν «Τρεχαντήρια» και με την σιγουριά ότι μπορούμε να σας προσφέρουμε ένα εξαιρετικά ποιοτικό γεύμα ή δείπνο, σας περιμένουμε για να σας ταξιδέψουμε στις γεύσεις του Αιγαίου.

Παρακολουθήστε τις εξελίξεις από
τη νέα ιστοσελίδα του βραβευμένου περιοδικού.

Αποκτήστε άμεσα
όλες τις απαραίτητες
πληροφορίες σε θέματα:

- ποντοπόρου ναυτιλίας
- ακτοπλοΐας
- αγοραπωλησιών
- αερομεταφορών

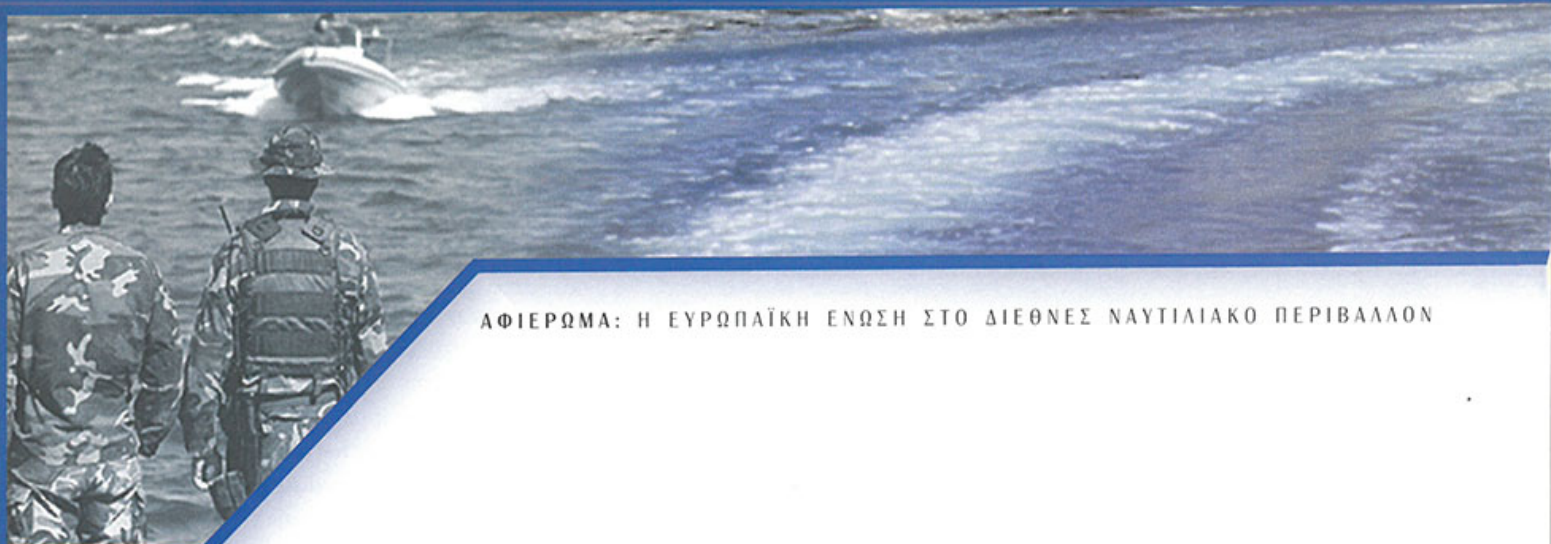
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΑΚΟΥ 61 • 6-7-2003 • ΤΙΜΗ 5,90

Ναυτική ασφάλεια:
Προτεραιότητες και
δεσμεύσεις

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

naftikachronika.gr



ΑΦΙΕΡΩΜΑ: Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

> > >

Το ευρωπαϊκό μέλλον του Λιμενικού Σώματος

Πώς κρίνετε τις πρόσφατες προτάσεις για την ίδρυση ενός πανευρωπαϊκού Λιμενικού Σώματος; Κρίνετε απαραίτητη τη μετακίνηση των αρμοδιοτήτων των εθνικών επιθεωρητών PSC σε πανευρωπαϊκά όργανα;



> > > **Lars Carlsson**, πρόεδρος της INTERTANKO

Εάν κοιτάξουμε προσεκτικά τι έχει ήδη συμφωνηθεί στην Ε.Ε., η Intertanko καλωσορίζει την καθιέρωση της EMSA ως ένα εξειδικευμένο σώμα το οποίο θα διαδραματίζει βασικό ρόλο στην προώθηση της ασφάλειας. Η EMSA, ως μη-πολιτικό σώμα, μπορεί να παίξει ένα σημαντικό ρόλο για την Ε.Ε. σε θέματα προώθησης της ναυτικής ασφάλειας. Είναι ευπρόσδεκτη οποιαδήποτε μορφή επιπλέον συντονισμού στο πλαίσιο του PSC. Μια μεταφορά αρμοδιοτήτων σε σχέση με το PSC στις Βρυξέλλες δεν φαίνεται να αποτελεί βασικό στοιχείο επιτυχίας για την EMSA.

> > > **Frederick Tsao**, πρόεδρος της INTERCARGO

Δεν βλέπω την πιθανότητα να μεταφέρονται αρμοδιότητες στις Βρυξέλλες στο πλαίσιο του PSC, ωστό-

σο η EMSA θα μπορούσε να εξελιχθεί σε έναν χρήσιμο οργανισμό ασφαλείας. Είναι πολύ νωρίς να εκφέρουμε κρίσεις, υπάρχουν όμως θετικές ενδείξεις εφόσον τεθούν ξεκάθαρες αρμοδιότητες.

> > > **Αλέξανδρος Παναγόπουλος**, πρόεδρος & διευθύνων σύμβουλος Super Fast Ferries, Chairman High Level Passengers Ferry Group ECSA

Η μεταφορά των αρμοδιοτήτων των εθνικών επιθεωρητών PSC (Port State Control) σε πανευρωπαϊκά όργανα είναι απαραίτητη. Όπως και η δημιουργία πανευρωπαϊκού Λιμενικού Σώματος.

Με αυτόν τον τρόπο θα είμαστε σε θέση να έχουμε ένα ολοκληρωμένο δίκτυο για την αντιμετώπιση του θαλάσσιου εγκλήματος, όπως π.χ. της διακίνησης ναρκωτικών και της λαθρομετανάστευσης από τα κυ-



κλώματα που λυμαίνονται τις θάλασσες και ενεργούν σε όλες σχεδόν τις ευρωπαϊκές χώρες. Από την άλλη μεριά, όσον αφορά τους επιθεωρητές PSC, η μεταφορά των αρμοδιοτήτων τους σε πανευρωπαϊκά όργανα θα βοηθήσει στην επίτευξη υψηλών επιπέδων ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος.

Άλλωστε, η συνεργασία που ήδη υπάρχει στο πλαίσιο του Paris MOU για το Port State Control ανάμεσα σε όλες σχεδόν τις ευρωπαϊκές χώρες, θα αποκτήσει μεγαλύτερο κύρος και θα ενδυναμωθεί με αυτή την πρωτοβουλία.

Θα υπάρχουν πλέον θεσμοθετημένοι κοινοί κανόνες για ελέγχους/επιθεωρήσεις στα λιμάνια και θα δημιουργηθεί ένα ενιαίο νομικό πλαίσιο για όλα τα πλοία που προσεγγίζουν ευρωπαϊκά λιμάνια.

>>> **Ανδρέας Δρουσιώτης, πρόεδρος Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου**

Το Μνημόνιο Συνεννόησης του Παρισιού για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα υπογράφηκε το 1982 από όλα τα παραθαλάσσια κράτη-μέλη και από ορισμένα άλλα ευρωπαϊκά κράτη υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ).

Ο Κανονισμός (Ε.Κ.) υπ' αριθ. 1406/2002 αφορά τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα. Κάτω από τα καθήκοντα του οργανισμού είναι η παρακολούθηση της συνολικής λειτουργίας του κοινοτικού καθεστώτος ελέγχου από τη χώρα του λιμένα, η παροχή στην Επιτροπή της αναγκαίας τεχνικής βοήθειας για συμμετοχή στις εργασίες των τεχνικών οργανισμών του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού για τον έλεγχο των πλοίων από τη χώρα του λιμένα και η συνεργασία με τα κράτη-μέλη για την οργάνωση σχετικών δραστηριοτήτων κατάρτισης σε το-

μείς που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους του λιμένα και του κράτους της σημαίας.

Με τον ευρωπαϊκό οργανισμό για την ασφάλεια στη θάλασσα ίσως θα δημιουργηθεί κάτι παρόμοιο με πανευρωπαϊκό όργανο, δεδομένου ότι οι δραστηριότητές του καλύπτουν καθαρά εποπτικό ρόλο και λειτουργεί ως ένα μέσο καλύτερης εφαρμογής της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής νομοθεσίας.

Δεν θα πρέπει όμως να εμπλακεί στη λήψη αποφάσεων πολιτικών για τη ναυτιλία, αφού ο ρόλος αυτός ανήκει σε άλλα θεσμικά όργανα της Ε.Ε.

>>> **Frank Leonhardt, πρόεδρος Ένωσης Γερμανών Πλοιοκτητών**

Η ίδρυση της EMSA έχει από τη δική μας σκοπιά δύο πλευρές.

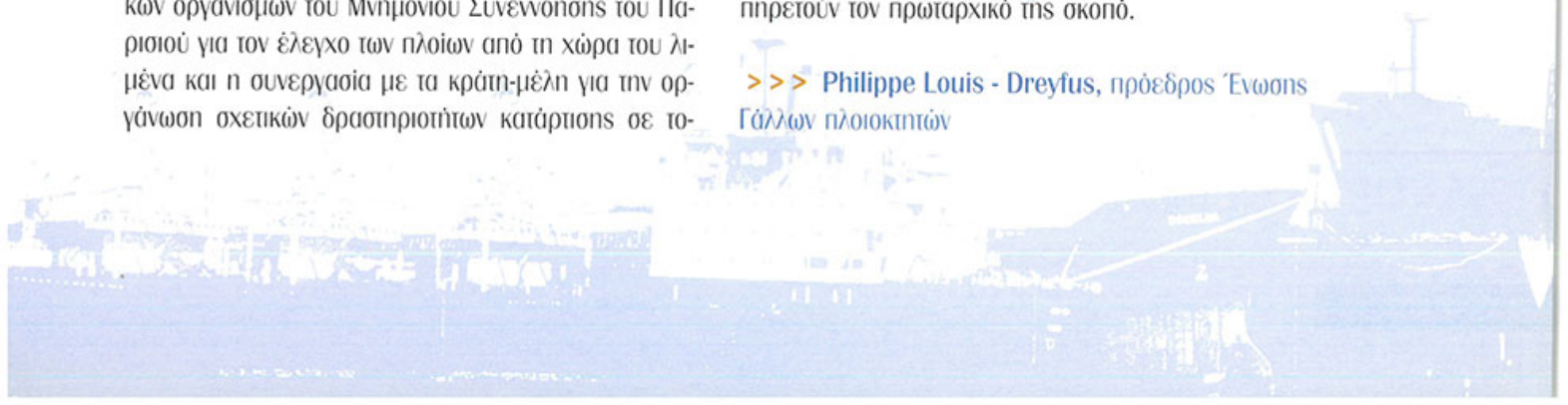
Η θετική πλευρά του θέματος είναι ότι η EMSA μπορεί να συνεισφέρει στην ενοποίηση του ευρωπαϊκού δικαίου ναυσιπλοΐας και να επιφέρει έτσι ένα συναγωνισμό με ίσους όρους στην εγχώρια αγορά.

Ως αρνητική πλευρά μπορεί να υποδειχθεί το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση ενεργεί ως φορέας συμφερόντων της εκάστοτε Ακτοφυλακής και Οργάνωσης Προστασίας Καταναλωτών των κρατών-μελών της σε υποθέσεις παγκοσμίου βεληνεκούς.

Η EMSA μπορεί έτσι να εισέλθει σε έναν ακόμη πιο σκληρό ανταγωνισμό με τις τοπικές κυβερνήσεις και διοικήσεις απ' ό,τι συνέβαινε με την Επιτροπή μέχρι στιγμής.

Το ερώτημα είναι εύλογο εάν αυτές οι εξελίξεις εξυπηρετούν τον πρωταρχικό της σκοπό.

>>> **Philippe Louis - Dreyfus, πρόεδρος Ένωσης Γάλλων πλοιοκτητών**





Η σύσταση της EMSA αποτελεί μια θετική εξέλιξη για την ασφάλεια, γιατί επιτρέπει την καλύτερη αναμόρφωση των διαδικασιών ελέγχου. Ο πραγματικός αντίκτυπος του νέου οργανισμού δεν μπορεί να αξιολογηθεί ακόμη, λαμβάνοντας υπ' όψιν την πρόσφατη ημερομηνία σύστασής του.

>>> Knud Pontoppidan, πρόεδρος Ένωσης Δανών Πλοιοκτητών

Τη στιγμή αυτή η EMSA αρχίζει τις εργασίες του στις Βρυξέλλες υπό την καθοδήγηση του Willem de Ruiter και χωρίς αμφιβολία θα ελέγξουν τη δουλειά των διαφόρων διεθνών οργανισμών για την εξασφάλιση της αναμόρφωσης αυτής της εργασίας. Εξασκοιούμαι να είμαι της άποψης ότι έχουμε ανάγκη τη γνώση και την εμπειρία των εθνικών ναυτιλιακών/λιμενικών οργανισμών. Τώρα, το κατά πόσο μπορούμε να μεταφέρουμε τις αρμοδιότητές τους με τη δημιουργία ενός ενιαίου σώματος στις Βρυξέλλες, είναι πολύ νωρίς για να το συζητήσουμε.

>>> Κωνσταντίνος Κληρονόμος, πρόεδρος των Μινωικών Γραμμών

Για την επιβατηγό ναυτιλία, όπου εμείς δραστηριοποιούμαστε, τη θεωρούμε μεγίστης σημασίας, ιδιαίτερα μετά την εφαρμογή της κοινοτικής οδηγίας 99/35, σύμφωνα με την οποία τα ενδιαφερόμενα κράτη πραγματοποιούν από κοινού επιθεωρήσεις σε πλοία. Αποτέλεσμα αυτής της εφαρμογής, η οποία λειτουργεί για το κοινό όφελος, είναι να αποφευχθεί η απώλεια χρόνου με επί πλέον επιθεωρήσεις πλοίων, λόγω των διαφορετικών απαιτήσεων που μπορεί να προκύψουν.

>>> Εμμανουήλ Βορδώνης, Executive Director

της Thenamaris (ships management) Inc.

Οι πρωτοβουλίες μοιάζουν να οδηγούνται από την ανομοιομορφία και ασυνέπεια στην εφαρμογή των συμφωνημένων στο PARIS MOU από τα διαφορετικά κράτη και τους επί τόπου PORT STATE CONTROLLERS.

Ανομοιομορφία εφαρμογή, διαφορετική κατανόηση και διαφορετικές συμπεριφορές, παράγωγα και πάλι της έλλειψης μιας κοινής γλώσσας.

Η μία λύση θα ήταν, μια μεγάλη προσπάθεια εκπαίδευσης και εξομοίωσης των διαφορετικών νοοτροπιών και επιπέδων γλώσσας που θα οδηγήσουν σε κοινή αντικειμενικότητα και βελτιούμενη ομοιομορφία στη βαθμολόγηση και τα detentions.

Η άλλη, οδηγημένη από το μεγαλεπήβολο και τις δυσκολίες ενός τέτοιου εγχειρήματος, είναι να μεταβιβασθεί η ευθύνη, ο ρόλος και η εξουσία από τα διασπαρμένα στα κράτη όργανα, στην κεντρική διοίκηση ενός Βρυξελλιώτικου, και κάτω από την εποπτεία της EMSA, Λιμενικού Σώματος.

Είναι σαν να λέμε, ότι επειδή μοιάζει δύσκολο να διοικήσουμε μια εταιρεία με πολλά άξια και επαρκή στελέχη που συνεργάζονται αρμονικά και με κοινή γλώσσα, είναι καλύτερα να συγκεντρώσουμε όλες τις αρμοδιότητες, ευθύνη και αποφάσεις σε έναν κεντρικό αποφασιστή που μοιάζει καλύτερος και υπεράνθρωπος.

Δεν είναι ασυνήθιστο το φαινόμενο. Πολύ συχνά και όταν τα πράγματα δυσκολεύουν, η ευκολία υπερισχύει, η τάση να μεταπίπτουμε από τον αποκεντρωμένο και δημοκρατικό τρόπο δουλειάς σε κεντρικά, και μοιραία αυταρχικότερα, συστήματα διοίκησης.

Νομίζω πως αξίζει το θέμα ψύχραιμα και ώριμα να ξανακοιταχθεί για να μην οδηγηθούμε σε άστοχες και αναποτελεσματικές υπερ-συγκεντρώσεις δυνάμεων και τεχνογνωσίας.





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

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



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

www.nbg.gr

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

ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ:

η ΝΑΥΤΙΛΙΑ μας

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Δ/ΝΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Ακτή Μιαούλη & Μπουμπουνάδας 2,
Μέγαρο Βάτη, 185-35 Πειραιάς, Ελλάδα
Τηλ.: (210) 4144125,
Fax: (210) 4144120,
Αλέξ. Τοντοζιάς, Γεν. Διευθυντής

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

Ακτή Μιαούλη & Μπουμπουνάδας 2,
Μέγαρο Βάτη, 185-35 Πειραιάς, Ελλάδα
Τηλ.: (210) 4144000,
Fax: (210) 4144005,
Στ. Στυλός, Διευθυντής

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

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

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Headquarters & Maritime Finance
960, Avenue of the Americas,
New York, N.Y. 10001, U.S.A.
Tel: 01 - 212 - 6955400,
Fax: 01 - 212 - 5632729
<http://www.abny.com>
Thomas M. O'Brien, President and C.E.O.



Οι καθοριστικές ενέργειες των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων

Πιστεύετε πως μονομερείς ενέργειες όπως οι πρόσφατες νομοθετήσεις της Ε.Ε. σε θέματα ασφαλείας θα είναι μακροπρόθεσμα καταστροφικές για την παγκόσμια ναυτιλία;



>>> Lars Carlsson, πρόεδρος της INTERTANKO

Εάν οι μονομερείς ενέργειες και αποφάσεις που έχουν ληφθεί από την Ε.Ε. υποβαθμίζουν τη σημαντικότητα του IMO και των διεθνών κανονισμών, αυτό θα αποβεί καταστροφικό για όλους τους ενδιαφερομένους στους τομείς της ασφάλειας στη θάλασσα και της περιβαλλοντικής προστασίας, συμπεριλαμβανομένης και της διεθνούς ναυτιλίας.

>>> Frederick Tsao, πρόεδρος της INTERCARGO

Μεσομακροπρόθεσμα είναι σίγουρα ζημιογόνες. Τι θα γινόταν εάν όλα τα κράτη-μέλη αποφάσιζαν να

καθιερώσουν τις δικές τους μονομερείς πρωτοβουλίες; Η ναυτιλία θα βρισκόταν σε δυσχερή θέση.

>>> Αλέξανδρος Παναγόπουλος, πρόεδρος & διευθύνων σύμβουλος Super Fast Ferries, Chairman High Level Passengers Ferry Group ECSA

Η λέξη «καταστροφικές» είναι μάλλον βαριά. Χωρίς βεβαιώς αυτό να σημαίνει ότι οι μονομερείς ενέργειες δεν είναι επιζήμιες για τη ναυτιλία ως κατεξοχήν παγκόσμια δραστηριότητα. Παρ' όλα αυτά, θεωρώ ότι εκείνη που πλήττεται από τέτοιου είδους



ενέργειες είναι κατά κύριο λόγο η ευρωπαϊκή ναυτιλία καθώς επίσης και η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αγοράς γενικότερα.

>>> Ανδρέας Δρουσιώτης, πρόεδρος Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου

Η πρόσφατη απόφαση της Ε.Ε. να υιοθετήσει μονομερή νομοθετικά μέτρα για την επιτάχυνση της απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος και την απαγόρευση της μεταφοράς βαρέων κλασμάτων πετρελαίου από δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος, τροποποιώντας τον κανονισμό 417/2002 της Ε.Ε., που υιοθέτησε το χρονοδιάγραμμα του IMO (Marpol 73/78) για την απόσυρση δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, πηγάζει ενάντια στην αρχή της βεβαιότητας της σύμβασης Marpol και στα χρονοδιαγράμματα του ΔΝΟ.

Η Ε.Ε. πριν από τη θέσπιση του κανονισμού 1726/2003 είχε προτείνει στο ΔΝΟ να λάβει μέτρα ανάλογα με την απόφαση του Συμβουλίου Μεταφο-

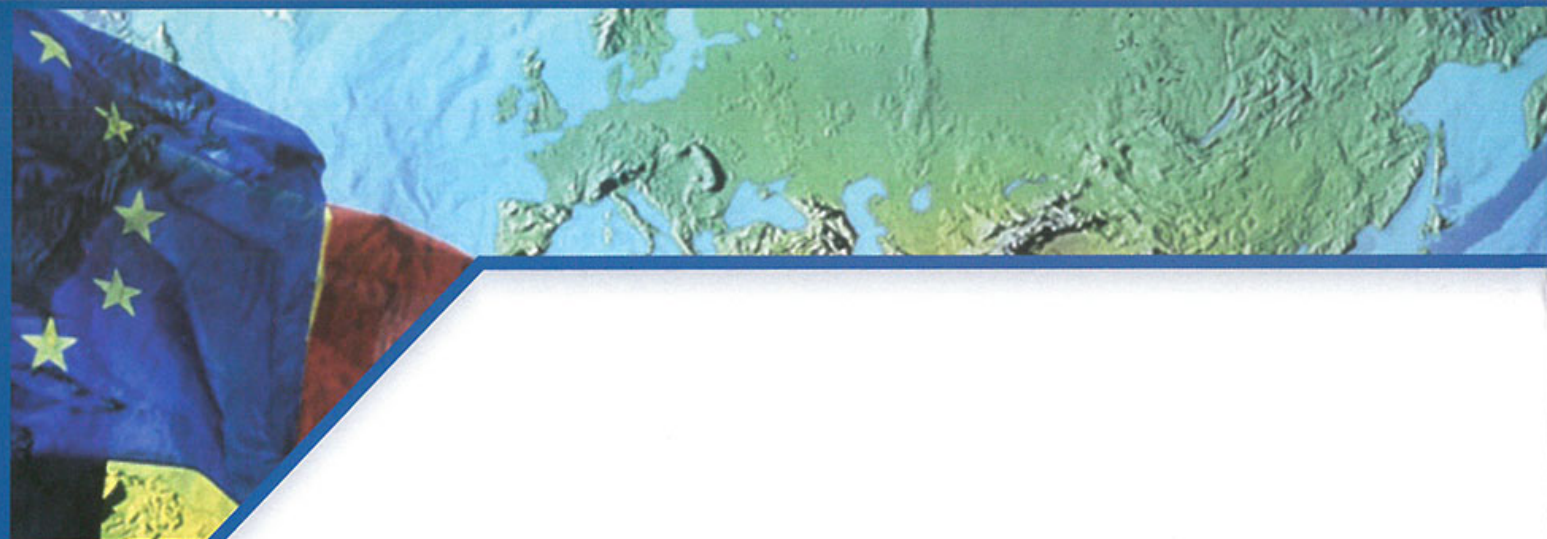
ρών για θέματα της επιτάχυνσης του χρονοδιαγράμματος απόσυρσης που μελετούνταν και αξιολογούνταν από το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ).

Ο William O' Neil, γενικός γραμματέας του IMO, εξέφρασε τη δυσάρεσκέιά του για τους νέους κανονισμούς της Ευρώπης, ειδικότερα εφόσον ο ΔΝΟ αξιολογούσε τη σχετική πρόταση της Ε.Ε. για τροποποίηση των υφιστάμενων κανονισμών.

Το OCIMF, σχολιάζοντας την πρόταση της Ε.Ε., είχε συμπεράνει τα ακόλουθα:

«The shipbuilding industry may be able to cope with the output. There is a danger of capacity bottleneck (around 2010) if there is not a more gradual phase out timetable or the industry delays in investment» - OCIMF capacity study on the likely impact of measures proposed by the European Commission in December 2002 - dated January 2003.

Σε σχέση με την αποζημίωση σε περίπτωση πετρελαϊκής ρύπανσης, η ρύπανση από δεξαμενόπλοια ρυθμίζεται επί του παρόντος σε διεθνές επίπεδο από



το καθεστώς που προβλέπεται στη διεθνή σύμβαση περί Αστικής Ευθύνης για τη Ρύπανση από Πετρέλαιο (CLC) και τη διεθνή σύμβαση με την οποία συστήνεται Ταμείο Αποζημίωσης για τη Ρύπανση από Πετρέλαιο (Σύμβαση για το Ταμείο), όπως τροποποιήθηκαν με τα πρωτόκολλα του 1992, όπου συμμετέχουν ως συμβαλλόμενα μέρη όλα τα παράκτια κράτη-μέλη.

Πρόσφατα υιοθετήθηκε Συμπληρωματικό Ταμείο από τη διπλωματική διάσκεψη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού το Μάιο του 2003, ανταποκρινόμενο στις απαιτήσεις για υψηλότερα ποσά αποζημιώσεων. Το διεθνές καθεστώς για την πετρελαϊκή ρύπανση (και τη ρύπανση από άλλες επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, που διέπεται από σύμβαση η οποία δεν έχει ακόμη τεθεί σε ισχύ) εστιάζει κυρίως στην αποζημίωση των θυμάτων.

Είναι η θέση της Ε.Ε. ότι τα καθεστώτα ευθύνης και αποζημίωσης για τη θαλάσσια ρύπανση, όπως υφίστανται σήμερα, περιλαμβάνουν πολύ λίγα αποτρεπτικά στοιχεία που να αποθαρρύνουν εκείνους οι οποίοι εμπλέκονται στη θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων από το να ενεργούν με αμέλεια, και έχουν συνεπώς περιορισμένη αξία όσον αφορά την κατ' αρχήν αποφυγή πρόκλησης ατυχημάτων.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να εισαχθεί στο επίπεδο της Ε.Ε. ένα μέτρο ποινικού χαρακτήρα, το οποίο να συμπληρώνει το υφιστάμενο καθεστώς αστικής ευθύνης και αποζημίωσης για βλάβες από ρύπανση.

Η Επιτροπή, όπως ανέφερε στην ανακοίνωση της 3ης Δεκεμβρίου 2002 για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, μετά το ατύχημα του «Prestige» [COM(2002) 681 τελικό], προτείνει τα αδικήματα

ρύπανσης από πλοία, εφόσον διαπράττονται εκ προθέσεως ή εκ βαρείας αμέλειας, να επιφέρουν κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων των ποινικών.

Όμως, πλοιοκτήτες δίδουν τεράστια έμφαση στην καλή τους φήμη. Αυτό αποτελεί μεγαλύτερο κίνητρο για τους πλοιοκτήτες να πάρουν τα αναγκαία μέτρα εναντίον της ρύπανσης της θάλασσας χωρίς την ποινικοποίηση του θέματος και του ναυτικού επαγγέλματος.

Ακόμα ένα θέμα που έχει προκαλέσει έντονες ανησυχίες στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα είναι οι μονομερείς αποφάσεις και ενέργειες μερικών επηρεαζόμενων χωρών της Ε.Ε. μετά το ατύχημα του «Prestige», π.χ. Ισπανία και Γαλλία, σε αντίθεση με τη σύμβαση UNCLOS, που περιόριζε το δικαίωμα της ελεύθερης ναυσιπλοΐας.

Όλα τα πιο πάνω παραδείγματα έχουν δημιουργήσει έντονες ανησυχίες για την παγκόσμια ναυτιλία με σοβαρές επιπτώσεις. Η νομοθεσία και οι κανονισμοί για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της ρύπανσης, που επηρεάζουν την παγκόσμια ναυτιλία, θα πρέπει λοιπόν να προέρχονται από τον αρμόδιο διεθνή οργανισμό (ΔΝΟ).

> > > Frank Leonhardt, πρόεδρος Ένωσης Γερμανών Πλοιοκτητών

Πιστεύουμε ότι ειδικά η ψήφιση της διαταγής 1726/2003 είναι επιβλαβής, διότι συνειδητά έρχεται σε σύγκρουση με τη σύμβαση Marpol του IMO.

Αυτό ισχύει ειδικά για την απαγόρευση προσέγγισης δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος με βαρύ πετρέλαιο σε λιμάνια της Ευρώπης.

Αυτό φθείρει τη θέση του IMO και θέτει υπό αμφισβήτηση τη στάση του απέναντι και σε άλλα μείζονα θέματα.

Θέλουμε να ελπίζουμε πως η ήδη υπάρχουσα ζημιά

Operating 24/7



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

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

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

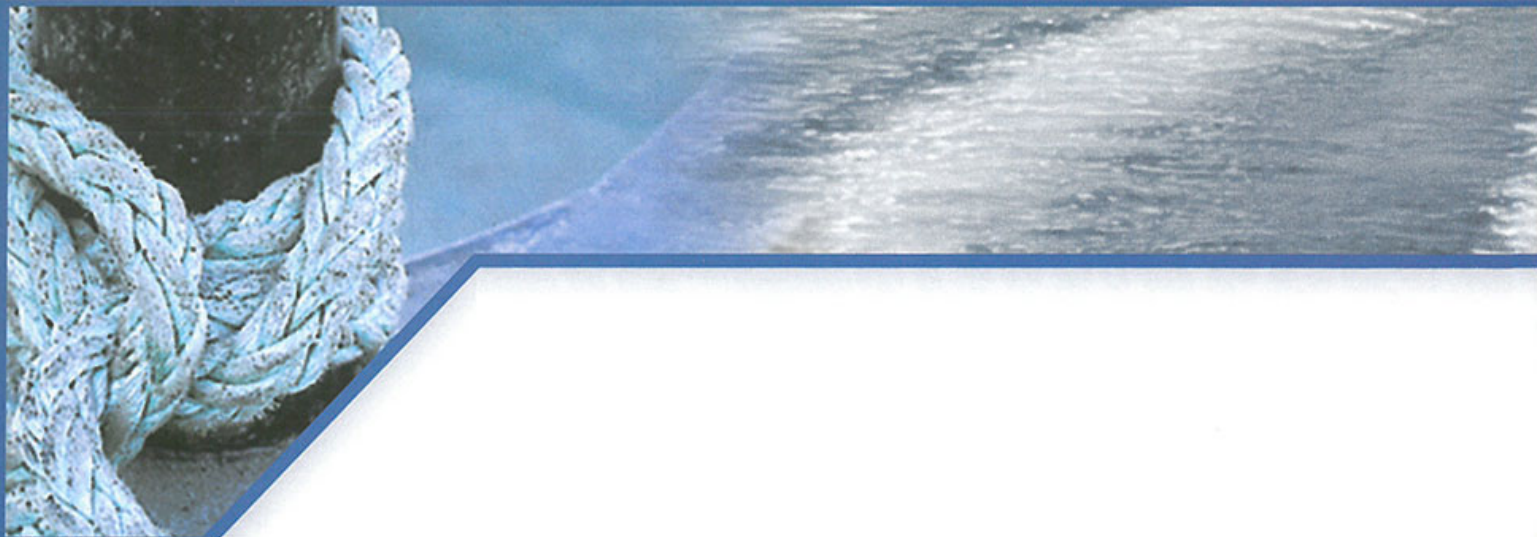
Germanischer Lloyd Hellas Survey E.P.E. - 85, Akti Miaouli - GR-18538 Piraeus/Greece
Phone: +30-(0)10-4290373 - Fax: +30-(0)10-4290350 - E-mail: gl-mea@gl-group.com

Head Office Hamburg

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



Germanischer Lloyd
OPERATING 24/7



μπορεί να διορθωθεί ύστερα από την αναμενόμενη σχετική προσθήκη στους κανονισμούς Marpol και την ακόλουθη προσαρμογή του δικτύου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

>>> Philippe Louis - Dreyfus, πρόεδρος Ένωσης Γάλλων Πλοιοκτητών

Οι μονομερείς ενέργειες της Ε.Ε. δεν είναι καταστροφικές εφόσον αναφέρονται στην καλύτερη εφαρμογή και τον έλεγχο των κανονισμών, γεγονός το οποίο συμβαίνει στις περιπτώσεις των πακέτων μέτρων του «Erika I» και «Erika II». Θα ήταν αρνητικό εάν αποφαιζόνταν νέοι κανονισμοί (τεχνικοί, διοικητικοί...) σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης χωρίς την υποστήριξη του IMO.

>>> Knud Pontoppidan, πρόεδρος Ένωσης Δανών Πλοιοκτητών

Μεμονωμένες ενέργειες και αποφάσεις, οι οποίες λαμβάνονται από την Ε.Ε. ή άλλες περιοχές, θα δημιουργήσουν προβλήματα στη διεθνή ναυτιλία. Δεν θα δημιουργηθούν προβλήματα μόνο για τη διεθνή ναυτιλία αλλά και για τις παράκτιες χώρες και αυτό γιατί, εφόσον δεν θα εργαζόμαστε πλὺν για τις υψηλότερες διεθνείς προδιαγραφές μέσω του IMO, ίσως να διακινδυνεύουμε να βρεθούμε μπροστά σε μια πληθώρα διαφόρων προδιαγραφών που σε γενικές γραμμές θα μειώσουν το σύνολο των καλών αποτελεσμάτων, τα οποία έχουμε πετύχει σε σχέση με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Ωστόσο, η ναυτιλία πρέπει να ανταποκρίνεται πιο άμεσα σε περιπτώσεις γεγονότων που προκαλούν την κοινή αίσθηση

και απαιτούν άμεση απόκριση.

>>> Κωνσταντίνος Κληρονόμος, πρόεδρος των Μινωικών Γραμμών

Θεωρούμε θετικές τις αποφάσεις που υιοθετούνται για τη βελτίωση της ασφάλειας και -σύμφωνα με τα μέχρι τώρα στοιχεία- οι αποφάσεις αυτές λαμβάνονται συνήθως μετά από κάποιο ατύχημα το οποίο γίνεται αντικείμενο μελέτης, τα πορίσματα τα οποία εξάγονται αναλύονται και εφαρμόζονται με σκοπό την αποφυγή επανάληψης παρόμοιου περιστατικού. Καταστροφικό για τη ναυτιλία θα ήταν να μη λαμβάνονταν αποφάσεις και να μην τροποποιούνταν οι νομοθεσίες, όπως καταστροφικό θα ήταν να πραγματοποιούνται τα παραπάνω και να μη λαμβάνεται υπ' όψιν η λειτουργικότητα των πλοίων και η καλή εκμετάλλευσή τους

>>> Εμμανουήλ Βορδώνης, Executive Director της Thenamaris (ships management) Inc.

Η λέξη «καταστροφικές» μου μοιάζει υπερτονισμένη και κάπως καταστροφολογική. Σίγουρα οι αγκυλώσεις, οι δυσχέρειες και οι στρεβλώσεις θα είναι μεγάλες. Η ζωή των πλοίων θα γίνει πολύπλοκη και δυσάρεστη και αφόρητη όπως είναι και η ζωή σε ένα σπίτι, στο οποίο για να πάει κανείς από δωμάτιο σε δωμάτιο πρέπει να αλλάζει ενδυμασία, εξοπλισμό και να απαρνείται τη φυσική του γλώσσα.

Προσωπικά έχω μεγάλη εμπιστοσύνη στην τεράστια δύναμη των ελεύθερων αγορών. Αυτές είναι που τελικά φέρνουν τις ισορροπίες σε αντίσταση των όποιων μονομερών κανονιστικών διατάξεων και υπερβολών θα επιδιώξουν οι κατά τόπους ηγεμόνες.



HARBOUR TOWAGE TERMINALS ► SALVAGE TRANSPORT & HEAVY LIFT



WWW.SMIT.COM

OUR EXPERIENCE, YOUR ADVANTAGE

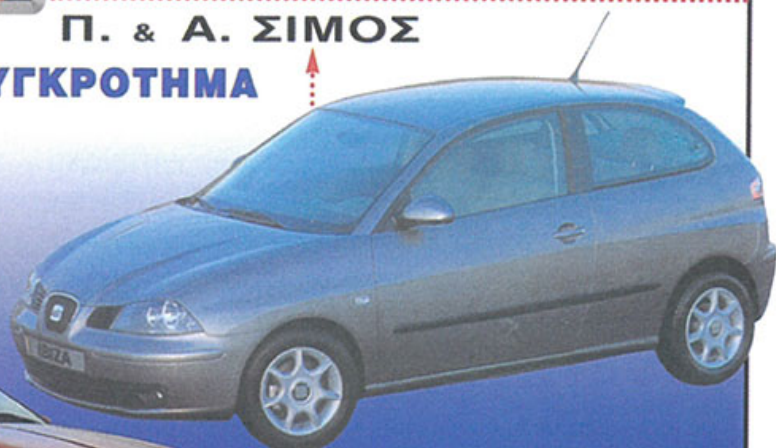


Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**48 Μηνιαίες
Άτοκες Δόσεις**



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ**

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



Διαφάνεια και εποπτεία στις ευρωπαϊκές θάλασσες

Οι ενέργειες της Ε.Ε. που αφορούν την έκδοση μαύρης λίστας πλοίων και τη στενή εποπτεία- παρακολούθηση τόσο των νηολογίων όσο και των νηογνώμωνων, ενισχύουν τη διαφάνεια στη ναυτιλιακή βιομηχανία ή θα προσθέσουν επί πλέον γραφειοκρατικές επιπλοκές στις ναυτιλιακές εταιρείες;



>>> **Lars Carlsson, πρόεδρος της INTERTANKO**
Πιστεύουμε ότι είναι δύσκολο να προβλέψουμε τον ακριβή αντίκτυπο από την καθιέρωση της μαύρης λίστας και της επιτήρησης των νηολογίων και νηογνώμωνων. Συμφωνούμε ότι υπάρχει μια ανάγκη για παρακολούθηση της απόδοσης των νηολογίων και πως η επιτήρηση τόσο των νηολογίων όσο και των νηογνώμωνων δημιουργεί προοπτική για αυξημένη διαφάνεια. Η εφαρμογή των νέων απαιτήσεων θα δείξει εάν η προοπτική αυτή είναι ρεαλιστική.

>>> **Frederick Tsao, πρόεδρος της INTERCARGO**
Δυστυχώς, είναι αναγκαία η έκδοση των μαύρων λι-

στών έτσι ώστε αναπόφευκτα τα υποβαθμισμένα πλοία να απαγορεύονται από τα ευρωπαϊκά χωρικά ύδατα, ενώ οι νηογνώμονες θα υπόκεινται σε ακόμη περισσότερους ελέγχους. Θα υπάρχει μεγαλύτερη διαφάνεια αλλά και περισσότερη γραφειοκρατία, την οποία κανένας δεν προτιμάει.

>>> **Αλέξανδρος Παναγόπουλος, πρόεδρος & διευθύνων σύμβουλος Super Fast Ferries, Chairman High Level Passengers Ferry Group ECSA**

Και τα δύο. Στην πραγματικότητα αυτό που συμβαι-



νει είναι ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει τώρα να δημιουργήσουν τις διαδικασίες παρακολούθησης των ενεργειών αυτών και να είναι ανά πάσα στιγμή σε θέση να συμμορφώνονται με τις όποιες γραφειοκρατικές προϋποθέσεις.

Από την άλλη μεριά, η έκδοση μαύρης λίστας πλοίων και η παρακολούθηση νηολογίων και νηογνώμωνων αυξάνει τη διαφάνεια και την εμπιστοσύνη του κοινού στη ναυτιλιακή βιομηχανία, ενώ ταυτόχρονα δίνει τη δυνατότητα να ξεχωρίσουν οι «καλοί» πλοιοκτήτες από τους «κακούς» πλοιοκτήτες, οι «καλοί» νηογνώμονες από τους «κακούς» νηογνώμονες κοκ.

Εν τέλει, φέρνει τον κάθε φορέα αντιμέτωπο με τις ευθύνες του. Από την άλλη μεριά, όμως, θα πρέπει η εποπτεία αυτή να ασκείται με συνέπεια, συνέχεια, διαφάνεια και πάνω από όλα αντικειμενικότητα, κρατώντας ίσες αποστάσεις από όλους.

>>> **Ανδρέας Δρουσιώτης, πρόεδρος Κυπριακού Ναυτιλιακού Συμβουλίου**

Σίγουρα μέσω του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού και οργανισμών, όπως το Euqasis, έχει ενισχυθεί η διαφάνεια στη ναυτιλία με τη δημοσίευση των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων, αλλά ταυτόχρονα ο έλεγχος του κράτους λιμένα έχει δημιουργήσει κάποια προβλήματα στη βιομηχανία. Αυτό δεν είναι τόσο από στενή εποπτεία των νηολογίων που επί του παρόντος δεν ρυθμίζεται από κοινοτική οδηγία.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα για τους πλοιοκτήτες είναι οι πολλαπλοί έλεγχοι των πλοίων από επιθεωρητές του κάθε κράτους λιμένα.

Η οδηγία 95/21/EK σχετικά με τον έλεγχο του κράτους του λιμένα προνοεί ότι τα κράτη-μέλη δεν θα επιθεωρούν πλοία τα οποία έχουν επιθεωρηθεί από άλλα κράτη-μέλη κατά το τελευταίο εξάμηνο, εφόσον δεν έχουν αναφερθεί ελαττώματα κατά την προηγούμενη επιθεώρηση και δεν υπάρχουν σαφείς λόγοι για τη διεξαγωγή επιθεώρησης.

Υπάρχει, επίσης, το θέμα της επίτευξης του στόχου της επιθεώρησης του 25% των σκαφών που δένουν σε λιμένες της Ε.Ε.

Βάσει ανεπίσημων πληροφοριών από παράγοντες του τομέα, επικρατεί σε ορισμένους λιμένες η τάση να επιλέγονται σκάφη που φαίνονται καλοδιατηρημένα, προκειμένου να εξοικονομείται χρόνος και να επιτυγχάνεται ο στόχος του 25%. (Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού, Έγγραφο Εργασίας σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα: προδιαγραφές για τα πλοία που κάνουν χρήση κοινοτικών λιμένων, 7 Ιουνίου 2000.)

Ακόμη ένα πρόβλημα είναι η μη ομοιόμορφη εφαρμογή της οδηγίας εντός του χώρου του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού και η κατάρτιση/εκπαίδευση των επιθεωρητών.

Ίσως με τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα θα ξεπεραστούν κάποια απ' αυτά τα προβλήματα.

Ο Κανονισμός (Ε.Κ.) υπ' αριθ. 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα ιδρύει ευρωπαϊκό οργανισμό για την ασφάλεια στη θάλασσα, που παρέχει συνδρομή στην Επιτροπή στην αποτελεσματική



εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία σε όλη την Κοινότητα. Ειδικότερα, κάτω από τα καθήκοντα του οργανισμού είναι η παρακολούθηση της συνολικής λειτουργίας του κοινοτικού καθεστώτος ελέγχου από τη χώρα του λιμένα, την παροχή στην Επιτροπή της αναγκαίας τεχνικής βοήθειας για συμμετοχή στις εργασίες των τεχνικών οργανισμών του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού για τον έλεγχο των πλοίων από τη χώρα του λιμένα, και η συνεργασία με τα κράτη-μέλη για την οργάνωση σχετικών δραστηριοτήτων κατάρτισης σε τομείς που εμπιπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους του λιμένα και του κράτους της σημαίας.

Το σύστημα προσδιορισμού (targeting) βασικά προσδιορίζεται από τη μαύρη λίστα, η οποία στην ουσία προσδιορίζει σημαίες που πιθανόν έχουν πλοία που παρουσιάζουν μεγαλύτερη πιθανότητα να είναι ελαττωματικά.

Ως γενικό σχόλιο, μπορεί να λεχθεί ότι η έκδοση μαύρης λίστας, η στενότερη εποπτεία, ή άλλα παρόμοια μέτρα, μπορούν μόνο να λειτουργούν θετικά για τη ναυτιλία, δεδομένου ότι το σύστημα αυτό εφαρμόζεται με τον ίδιο τρόπο σε όλες τις χώρες που καλύπτει το σύστημα αυτό.

> > > Frank Leonhardt, πρόεδρος Ένωσης Γερμανών Πλοιοκτητών

Πιστεύουμε πως η ομοιογενής επιτήρηση των εν ισχύ ευρωπαϊκών και διεθνών κανονισμών και συμβάσεων, όσον αφορά την ασφάλεια πλοίων, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των κοινωνικών προτύπων, από τον έλεγχο ευρωπαϊκών λιμένων και μελλοντικά την Ευρωπαϊκή Ακτοφυλακή, είναι σωστή.

Καλωσορίζουμε τη μεγαλύτερη διαφάνεια σε αυτούς

τους τομείς. Δεν αποτελεί συμφέρον μιας σοβαρής διεθνούς ναυτικής αγοράς το γεγονός ότι τα υποβαθμισμένα σε ποιότητα πλοία αποτελούν μέρος της αγοράς αυτής και κατέχουν μάλιστα σε αυτήν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα από τη μη τήρηση διεθνών προτύπων και κανονισμών.

> > > Philippe Louis - Dreyfus, πρόεδρος Ένωσης Γάλλων Πλοιοκτητών

Η αύξηση των ελέγχων, σε γενικές γραμμές, σημαίνει περισσότερους περιορισμούς για τις εταιρείες.

Οι έλεγχοι θα είναι αποδεκτοί μόνον εάν ενεργούν προς την κατεύθυνση της ποιότητας της ναυτιλίας.

Υπό κανονικές συνθήκες η διαφάνεια βελτιώνει την ποιότητα. Ο καπνός και η ομίχλη ευνοούν μόνο τις λιγότερο έντιμες δραστηριότητες.

> > > Knud Pontoppidan, πρόεδρος Ένωσης Δανών Πλοιοκτητών

Θεωρούμε ευπρόσδεκτη την πρωτοβουλία της Ε.Ε. για τη δημοσίευση της μαύρης λίστας για τα υποβαθμισμένα πλοία, γιατί μόνον η ποιοτική ναυτιλία έχει μέλλον τη σημερινή εποχή. Εντυπωσιάστηκα όταν προσφάτως έμαθα ότι το Equasis έχει πάνω από 200.000 επισκέψεις το μήνα.

Μέσα από το σύστημα του Equasis είναι πλέον δυνατό για τους ιδιοκτήτες φορτίων να εξασφαλίσουν την ποιότητα οποιουδήποτε πλοίου θέλουν να ναυλώσουν και, επίσης, θεωρούμε πολύ σημαντικό ότι όλοι όσοι εμπλέκονται στη διεθνή ναυτιλία κάνουν ό,τι περνάει από το χέρι τους για να βελτιώσουν την αξιοπιστία του κλάδου και να περιορίσουν τη λειτουργία των υποβαθμισμένων πλοίων.

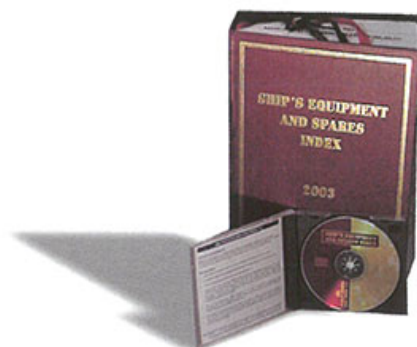
> > > Κωνσταντίνος Κληρονόμος, πρόεδρος των Μινωικών Γραμμών

Εκτιμούμε ότι οι ενέργειες αυτές καταπολεμούν τον αθέμιτο ανταγωνισμό και ενισχύουν την εμπορικότητα



It's easy to make it look different

But difficult to make it better



Published annually, in 1,500 pages divided into two sections it covers more than 20,000 Companies providing over 7,000 Equipment / Services in 3,300 Ports / Towns Worldwide.. Every year over 100,000 changes / updates are published and about 2,000 new Company listings are added. The directory is also available on CD-ROM and On-line keeping you up-to-date with the latest information available.

Ship's Equipment and Spares Index

AN INDISPENSABLE GUIDE TO THE MARINE INDUSTRY AND REPAIR MARKET



των πλοίων, στο βαθμό που τους αρμόζει, και επί πλέον θα χρησιμοποιηθούν από τις ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο, στο πλαίσιο πάντα του υγιούς ανταγωνισμού. Δεν είναι δεδομένο ότι η ασφάλεια επιτυγχάνεται μόνο μέσω των γραφειοκρατικών διαδικασιών, οι οποίες πολλές φορές έχουν ως αποτέλεσμα την άσκοπη επιβάρυνση και αύξηση της εργασίας, εις βάρος πιθανόν και της επιδιωκόμενης ασφάλειας.

> > > Εμμανουήλ Βορδώνης, Executive Director της Thenamaris (ships management) Inc.

Είναι ατυχές το ότι η σύγχυση και σπασμωδικότητα στις αντιδράσεις μας δεν κατάφεραν να καθοδηγήσουν τους Ευρωπαίους πολιτικούς και έφεραν τόσο τις Βρυξέλλες, όσο και τις τοπικές Κυβερνήσεις, στην ψυχολογία του καχύποπτου, ελεγκτή και σκληρού τιμωρού.

Ενώ οι μετρήσιμες επιτυχίες στη μείωση ατυχημάτων και ρυπάνσεων που ήρθαν με την αναβάθμιση της επάρκειας των πληρωμάτων, τις βελτιώσεις στο management και τον επαγγελματισμό των εταιρειών θα μπορούσαν να είχαν οδηγήσει σε ένα θετικό και αισιόδοξο κλίμα ενθάρρυνσης του καλού και αποτροπής του χειρότερου, έφτασε ένα «Erika» και το «Prestige» για να εδραιώσει στην Ευρώπη την καταστροφική αυτή ψυχολογία, πως όλοι μοιάζουν κακοί και ως τους τρομοκρατούμε με μαύρες λίστες και ποινικοποιήσεις. Και το δυσάρεστο είναι ότι πολλές από τις μαύρες λίστες που σήμερα κυκλοφορούν προέρχονται από την αβασάνιστη ερμηνεία ισοπεδωτικών στατιστικών αποτελεσμάτων. Μέσοι όροι από ανομοιογενή στατιστικά δείγματα ισοπεδώνουν και εξομοιώνουν τους πολύ καλούς, με τους καλούς, τους μέτριους και τους χειρότερους. Οδηγούν συχνά μέσα από διάφορα κριτήρια

ταξινόμησης (η σημαία, ο νηογνώμονας, η ηλικία, η εθνικότητα του πληρώματος κ.λπ.) σε υπερ-γενικευμένα και άστοχα συμπεράσματα που στρεβλώνουν την αντικειμενική αξιολόγηση των πραγματικών δεδομένων. Και τούτο, παρά την τεράστια δυνατότητα που σήμερα όλοι έχουμε μέσα από τις ανοικτές τράπεζες πληροφοριών για εξειδικευμένη αξιολόγηση, όχι μόνο της κάθε μιας εταιρείας ξεχωριστά, αλλά και του καθενός πλοίου συγκεκριμένα, η συμπεριφορά του οποίου καταγράφεται και συνεχώς παρακολουθείται. Δεν είναι τόσο οι μαύρες λίστες που ανησυχούν, είναι το συνολικό κλίμα καχυποψίας που καθορίζει τις συμπεριφορές και που είναι επικίνδυνο και ανησυχιακό.

Νομίζω πως αξίζει συνολικά να εργαστούμε αναδεικνύοντας τις καλές πτυχές του κλάδου, την πρόοδο και τα επιτεύγματά του, για να αποκαταστήσουμε την εμπιστοσύνη και να απεγκλωβίσουμε την Ευρώπη και τη νεογέννητη EMSA από το σύνδρομο της αστυνόμευσης και του ποινικοποιητή. Η επανασύσταση της εμπιστοσύνης μεταξύ των υπεύθυνων εκπροσώπων του κλάδου είναι σημαντική και απλά χρειάζεται και πάλι μία κατανοητή και κοινή γλώσσα επικοινωνίας και συνεννόησης. Το καθήκον μας είναι μεγάλο και ευρύτερο. Όσο επιτρέπουμε σε απομονωμένα μονομερή και ανεξάρτητα κακά γεγονότα σαν το «Prestige» και το «Erika» αλλά και το συγκλονιστικό γεγονός της 11ης Σεπτεμβρίου, να κλονίζουν συνολικά και ανεπανόρθωτα την εμπιστοσύνη μεταξύ Φορέων και λαών, τόσο τα οφέλη της «καλής παγκοσμιοποίησης» που διασπείρει τη γνώση, απομειώνει τις ανισότητες και γεφυρώνει τις αντιπαραθέσεις κινδυνεύουν να εξαφανιστούν. Η βιαστική ερμηνεία και η έλλειψη βαθιάς κατανόησης θα δημιουργούν πάντα τον κίνδυνο βεβιασμένων επιλογών που θα απειλούν την παγκόσμια συνεργασία και τη Διεθνή Ειρήνη.

Παρακολουθήστε τις εξελίξεις από
τη νέα ιστοσελίδα του βραβευμένου περιοδικού

**ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ**



Ευρωπαϊκή Ένωση
& Νότια Κορέα
Η σύγκρουση των Τιτάνων

Εκδόσεις: 12.000 Εισαγωγή: 2.000

naftikachronika.gr

Αποκτήστε άμεσα όλες τις απαραίτητες πληροφορίες σε θέματα:

ποντοπόρου
ναυτιλίας

ακτοπλοΐας

αγοραπωλησιών

αερομεταφορών

Αν και ο ΔΝΟ παραμένει το πιο ενδεδειγμένο όργανο για τη θέσπιση διεθνών προτύπων στο θέμα της ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία, ο αναγκαστικός χαρακτήρας του κοινοτικού νομικού συστήματος αποδεικνύει την αποτελεσματικότητά του στην εφαρμογή των προτύπων αυτών.

Αυτή η συνοχή μεταξύ των 15 κρατών-μελών, ή των «25» μετά τη διεύρυνση, πρέπει λογικά να αντικατοπτρίζεται στη διεθνή σκηνή. Ωστε η Ευρωπαϊκή Ένωση να μπορεί πιο αποτελεσματικά να επηρεάσει τις αποφάσεις του ΔΝΟ «εκ των ένδον». Η συνεχής οικονομική και πολιτική ένωση της Ευρώπης θα πρέπει να αντικατοπτρίζεται στη θέση της στους διεθνείς οργανισμούς.

Φώτης Καραμήτσος

Η πρόσφατη πρωτοβουλία της Ε.Ε. να παρακάμψει το σύστημα του ΙΜΟ και να αναπτύξει ένα μονομερές σύστημα για την απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, σε συνδυασμό με κάποια άλλα μέτρα, είναι πολύ δυσάρεστη. Έστω και αν πρόθεση της Ε.Ε. είναι η προσπάθεια εύρεσης μιας διεθνούς λύσης, οι μονομερείς ενέργειες αποτελούν μια σημαντική πρόκληση για το σύστημα του ΙΜΟ. Σε περίπτωση που δεν δύναται να επιτευχθεί μια διεθνής συμφωνία, τότε το καθεστώς της ναυτιλιακής ασφάλειας θα δεχθεί τις επιπτώσεις αυτών των ενεργειών.

Lars Carlsson

Οι αυξήσεις των εισφορών θεωρούνται αναγκαίες για να μπορέσουν τα Clubs να συνεχίζουν να υπάρχουν και να αντεπεξέρχονται στις απαιτήσεις της ναυτιλίας. Οι αυξήσεις δεν είναι δημιουργήματα των Clubs, είναι δημιουργήματα των περιστάσεων, δηλαδή των αυξημένων απαιτήσεων.

Εάν κάποιος εξετάσει βαθύτερα το γιατί γίνονται οι αυξήσεις, και εφόσον αποδέχεται τα όσα αναφέρθηκαν ανωτέρω, δηλαδή ότι δεν είναι ούτε αυθαίρετες ούτε αντικανονικές, αλλά είναι αναγκαίες για να καλυφθεί το συνολικό κόστος των απαιτήσεων, τότε πρέπει να δει σε ποιες αιτίες οφείλονται οι αυξήσεις αυτές.

Σπύρος Πολέμης

Τη στιγμή αυτή ο EMSA ξεκινάει τις εργασίες του στις Βρυξέλλες υπό

την καθοδήγηση του Willem de Ruiter και χωρίς αμφιβολία θα ελέγξουν το έργο των διαφόρων διεθνών οργανισμών για την εξα-

σφάλιση της εναρμόνισης αυτής της εργασίας. Εξακολουθώ να είμαι της άποψης ότι έχουμε ανάγκη τη γνώση και την εμπειρία των εθνικών ναυτιλιακών/ λιμενικών οργανισμών. Τώρα, το κατά πόσο μπορούμε να μεταφέρουμε τις αρμοδιότητές τους με τη δημιουργία ενός ενιαίου σώματος στις Βρυξέλλες, είναι πολύ νωρίς για να το συζητήσουμε.

Knud Pontoppidan

Είναι, πάντως, γεγονός πως, αν δεν εξευρεθεί άμεσα μία πρακτική και ρεαλιστική λύση, ώστε να λήξει το καθεστώς «ομηρείας» των ναυτικών και του Νίκου Παπά, οι συνέπειες για τη διακίνηση των πλοίων και εν γένει την ομαλή διεξαγωγή των εμπορικών συναλλαγών στο λιμάνι του Καράτι (υπολογίζεται ότι το λι-

μάνι αυτό εξυπηρετεί το 90% των διεθνών μεταφορών) θα είναι ολέθριες, αφού το κόστος θα αυξηθεί αισθητά.

Ανδρέας Τσαβλirης

Και το δυσάρεστο είναι ότι πολλές από τις μαύρες λίστες που σήμερα κυκλοφορούν προέρχονται από την αβασάνιστη ερμηνεία ισοπεδωτικών στατιστικών αποτελεσμάτων. Μέσοι όροι από ανομοιογενή στατιστικά δείγματα ισοπεδώνουν και εξομοιώνουν τους πολύ καλούς, με τους καλούς, τους μέτριους και τους χειρότερους. Οδηγούν συχνά μέσα από διάφορα κριτήρια ταξινομήσης (η σημαία, ο νηογνώμονας, η ηλικία, η εθνικότητα του πληρώματος κ.λπ.) σε υπερ-γενικευμένα και άστοχα συμπεράσματα που στρεβλώνουν την αντικειμενική αξιολόγηση των πραγματικών δεδομένων.

Εμμανουήλ Βορδώνης



46



36



9



82



64



68

SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS

ISO 9000 CERTIFICATE OF COMPLIANCE

This is to certify that the Quality Management System of:

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

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

ISO 9001:2000

The Quality Management System is applicable to:

WHOLESALE SUPPLY OF TURBOCHARGER SPARE PARTS AND SERVICE OF TURBOCHARGERS.

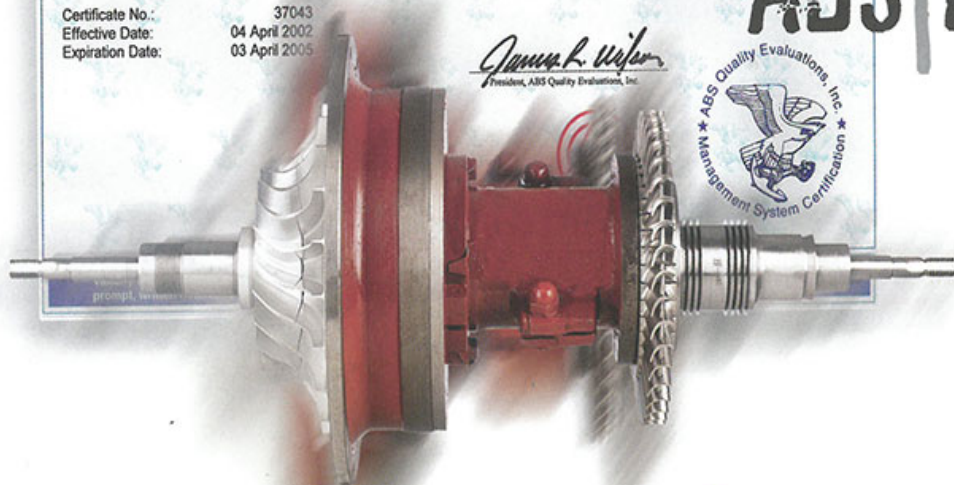
Further clarifications regarding the scope of this certificate and the applicability of ISO 9001:2000 requirements may be obtained by consulting the certificate holder.

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

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



CERTIFICATE
ABS ISO

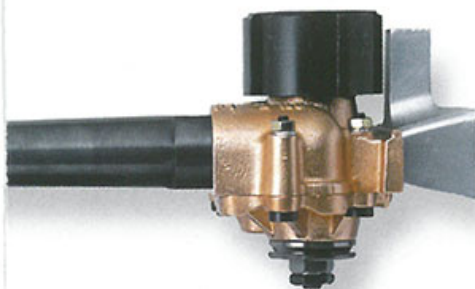


turbotechnica

D. & TH. PISTOLIS

DIRECT LINE SERVICE: 6944 304 863

SERVICE STATION: HOUSTON | SHANGHAI



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

[Quality Assurance ISO 9001-2000, ABS]

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



123 DIMOKRATIAS Av. GR. 188 63 PERAMA

TEL.: +210 441 5963, +210 402 2794, 6944 596 079 FAX: +210 441 4104 WEB SITE: www.turbotechnica.gr E-MAIL: turbopis@hol.gr

THE LEADING CLUB



TANKERS

The leading provider of P&I to the tanker industry, the UK Club insures more than 20% of the world oil tanker fleet. This unrivalled experience is available through a multimedia portfolio of loss prevention materials.



PASSENGERS & CREW

People claims are a specialist area requiring skill and sensitivity. The Club's valuable experience in this field is distributed through various publications. The crew fitness programme tackles a major area of cost – pre-existing medical conditions.



CONTAINER SHIPPING

Another innovation by the UK Club was identifying the need to project loss prevention advice through members to the shippers if cargo loss and damage in containers was to be tackled effectively. The video "Any Fool can stuff a Container..." complements the "Container Matters" video for Club members.



QUALITY MEMBERSHIP

Quality of membership is an important element in the Club's strategy, so that members can have confidence that those with whom the costs of claims are shared observe responsible standards of operation and maintenance for their ships.