

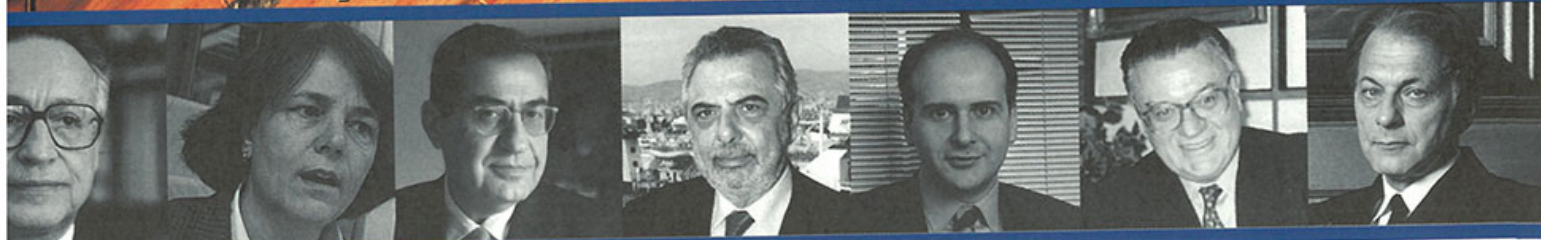
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

www.naftikachronika.gr

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 66 • 01/2004 • ΤΙΜΗ 6 €

2004:

ΟΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ
ΑΞΙΟΛΟΓΟΥΝ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΛΥΠΤΟΥΝ

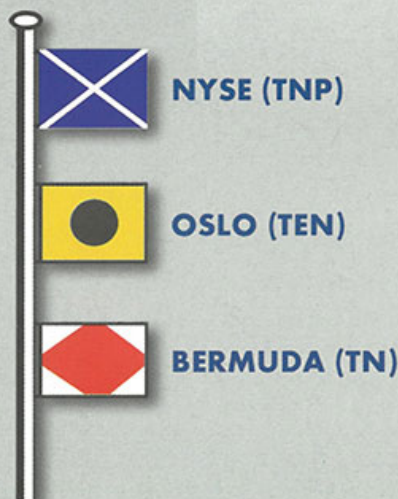


Ε Τ Η Σ Ι Α Σ Υ Λ Λ Ε Κ Τ Ι Κ Η Ε Κ Δ Ο Σ Η

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



Fleet : 32 tankers
Average age : 6.4 years
Total dwt : 3.2 million



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

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

Fleet Manager



Tsakos Shipping & Trading S.A.



Efficient

Interswift® 655

Effective, patented* hybrid TBT-free self polishing antifouling. Incorporates proven, patented, Copper Acrylate SPC technology. Value for money. Surface tolerance and high volume solids control preparation costs and solvent emissions. Flexibility in drydock interval. Options for Newbuilding and Maintenance on a wide range of vessel types.

www.international-marine.com

X CONSTANT REVOLUTION

International and Interswift are trademarks of Akzo Nobel

© Akzo Nobel, 2002

 **International**
Marine Coatings

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


AKZO NOBEL

*Patent applied for.



A R C A D I A
SHIPMANAGEMENT Co. LTD



DNV

Certified to ISO 9001 : 2000
by DNV



INTERTANKO

MEMBER

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



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.

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



Member of EUROCORD & EWRIS



Associated member
INTERTANKO

14 Θα πρέπει να ενεργήσουμε γρήγορα, τώρα!

Άρθρο του Ε. Η. Μητρόπουλου

22 Ελληνική ναυτοσύνη και διαρκής εκσυγχρονισμός για μια ποιοτική ναυτιλία

Συνέντευξη του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Πασχαλίδη

38 Ναυτιλία & Κοινωνία / Οικονομία

Άρθρο του Σ. Αλεξανδράτου

Περιεχόμενα

10. 2004 ευχές από τη ναυτιλιακή οικογένεια του Πειραιά
14. Θα πρέπει να ενεργήσουμε γρήγορα, τώρα!
Του Ε.Η. Μητρόπουλου, γενικού γραμματέα Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού
16. Δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος: η πρόταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την τροποποίηση της διεθνούς σύμβασης MARPOL
Της Loyola de Palacio, αντιπροέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
22. Ελληνική ναυτοσύνη και διαρκής εκσυγχρονισμός για μια ποιοτική ναυτιλία
Συνέντευξη του υπουργού Ε.Ν. Γ. Πασχαλίδη
28. Η πολιτική της Ε.Ε. για τη ναυτιλία το 2003
Του Κωστή Χατζηδάκη, ευρωβουλευτή της Ν.Δ.
36. Το Πολεμικό Ναυτικό μπροστά στις προκλήσεις του 21ου αιώνα
Του Α/ΓΕΝ αντιναυάρχου Α. Αντωνιάδη Π.Ν.
38. Ναυτιλία & Κοινωνία / Οικονομία
Του Σπυρίδωνος Αλεξανδράτου, προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος
40. Ανασφαλής ο νέος κανονισμός μέσω πρόσβασης για επιθεώρηση της κατασκευής του πλοίου (Permanent Means of Access - PMA)
Του Επαμεινώνδα Εμπειρίκου, προέδρου Greek Shipping Cooperation Committee
42. Αντι εγγυήσεως ο πλοίαρχος
Του Ευάγγελου Κούζιλου, προέδρου ΠΕΠΕΝ
44. Οι υποστηρικτές της Ναυτικής Εκπαίδευσης
Αποκλειστική έρευνα

We
hear
you,
we
are
with
you.



M/T HELLESPONT ALHAMBRA photo courtesy of HELLESPONT STEAMSHIP CORP.

Understanding & support. With us you've got the solution. Which explains our track record for delivering winning solutions time and again. We understand you so well that we are able to anticipate your evolving needs. What's more, we support those needs with the integrated products and services it takes to give you the competitive edge. That's how we communicate our caring - through actions, not words. With us you've got the solution.

Mini-M • Inmarsat A, B, C • Crew Calling
High-speed Data Applications • Fleet 77


NAVARINO
telecom





48. 2004: Έτος απόγνωσης και προβληματισμού για τον κλάδο των κρουαζιεροπλοίων
Του Μιχάλη Λάμπρου, γενικού διευθυντή της Majestic International Cruises Inc. Managers
52. Η εσπευσμένη απόσυρση δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος
Του Αντώνη Λάμπρου, quality & safety manager Centrofin
54. ISPS-ISM-STCW: Μια τριλογία κανονισμών, υποχρεώσεων και ελέγχων
Του Σ. Κεχρή, αντιναύαρχου ε.α. Π.Ν., QMS-Quality Maritime Services S.A.
58. Μέσα πρόσβασης για την επιθεώρηση των χώρων φορτίου των Bulk Carriers και των Tankers
Του πλοιάρχου Λ.Σ. Αλ. Καρκαντζού
60. Ευρωπαϊκά λιμάνια 2003: Quo vadis?
Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη, καθηγητή ΕΜΠ
66. Περιβαλλοντικό Ημερολόγιο 2003
Του Β. Τσελένη, αναπληρωτή καθηγητή τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιά
73. Απόψεις 2003
Με την ευγενή χορηγία της HELLAS JET
84. Αγοραπωλησίες Ελλήνων εφοπλιστών για το έτος 2003
Του Τάκη Ευστρατίου, αντιπροέδρου George Moundreas and Co. S.A.
92. Ανασκόπηση 2003



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

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

Αριθμός φύλλου 66, ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2004
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωπτάκης
Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια
Σύμβουλος Έκδοσης: Ηλίας Μπίσιας
Διευθύντρια Σύνταξης: Λίνα Μαρέλου
Art Director: Γιώργος Παρασκευάς
Ειδικό Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Απ. Δόμβρος,
Γιώργος Μπάνας, Γιώργος Μακρής, Β. Τσελένης, Χαρ. Ψαραύτης
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας
Υποδοχή Διαφήμισης: Ράνια Παναζή
Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακής
Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΚΑΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.
Κατσάντωνη 3, Μεταμόρφωση, τηλ. 210-28.55.067
Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές (10 τεύχη):

Ιδιώτες:	53
Ναυτικοί & φοιτητές:	47
Εταιρείες - Οργανισμοί:	62
Χώρες Ε.Ε.:	95
Χώρες εκτός Ε.Ε.:	105

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυριδώνος 5-7, Πειραιάς, τηλ. 210 - 42.27.111
fax: 210 - 42.26.719, e-mail: 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 παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράχθει, 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



Οικονομική ευρωστία και νομοθετικό παραλήρημα: Η ναυτική οικογένεια ως διατηρήσει την ψυχραιμία της

>> Διαρκείς ίσως και αδικαιολόγητες αντιπαραθέσεις και ανατροπές σιγματίσαν το περασμένο έτος την ευρωπαϊκή ναυτιλία. Αντιπαραθέσεις που καταλήγουν σε βεβιασμένες κινήσεις και απρόσμενα αποτελέσματα, που τελικά θα επηρεάσουν τη ναυτιλία και κατά το τρέχον έτος.

Στο παρόν τεύχος, οι σκέψεις των συνεργατών των «Ναυτικών Χρονικών» εστιάζονται στην πρωτοφανή δραστηριότητα που εξελίσσεται στους κόλπους των διεθνών και κοινοτικών οργανισμών και φορέων, όπως η εσπευσμένη απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, οι διεθνείς πρωτοβουλίες για τα Bulk carriers, η ανοικτή αντιπαραθέση μεταξύ Ε.Ε. και Κορέας, το δυσοίωνα μέλλον των P&I Clubs, η ρήξη μεταξύ IACS και IMO, ο πονοκέφαλος που δημιουργήθηκε από τον ανατρεπτικό κώδικα ISPS...

Η επιχειρηματολογία που συνόδευσε τα θέματα αυτά, μας οδήγησε στο συμπέρασμα ότι η ναυτιλία έχει πλέον να ξεπεράσει νέες σύγχρονες Κασσάνδρες και απρόσμενες, αμετακίνητες «Συμπληγάδες Πέτρες».

>> Η ελληνική ναυτιλία, όμως, παραμένει ανταγωνιστική και κερδοφόρος. Η παράδοση και η εμπειρία, σε συνδυασμό με τη σύγχρονη τεχνολογία, τον ορθολογισμό και την προνοητικότητα, αποδίδουν πλέον καρπούς σε μια εποχή που οι παγκόσμιες οικονομίες αντιμετωπίζουν δυσκινησία και... συρρίκνωση. Και είναι πραγματικά αξιέπαινη η προσπάθεια που καταβάλλει η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, αφού πλέον αποδεδειγμένα ενεργεί χωρίς καμία υποστήριξη τόσο από την ελληνική Πολιτεία όσο και από τη νέα μας ευρωπαϊκή οικογένεια. Σε αυτό το πλαίσιο θεωρούμε ότι οι προσεχείς εκλογές θα στείλουν ένα μήνυμα σε όλους εκείνους που αμέλησαν -μάλλον ηθελημένα- να χαράξουν μια ριζοσπαστική πολιτική ως προς την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας μας και ως προς τη σταθερή προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Ευελπιστούμε, παράλληλα, ότι οι αιρετοί, που θα αναδείξει η εθνική κάληψη, θα κατανοούν το δυναμισμό της ναυτιλίας μας και θα εστιάζουν τον προβληματισμό τους στην υποστήριξη και ανάδειξη της, αφηφώντας τη γραφειοκρατία, την απειρία και την αναβλητικότητα του κρατικού μηχανισμού.

Ευελπιστούμε, επίσης, πως οι νέοι ευρωβουλευτές και επιτροπείς θα αντιμετωπίσουν με ωριμότητα τη σύγχρονη πραγματικότητα και δεν θα επηρεάζονται από παρορμητικές και δημαγωγικές προκαταλήψεις όταν χαράζουν μια ενιαία ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική.

Σε αυτό το σημείο, ιδιαίτερη προσπάθεια οφείλουν να καταβάλουν οι μάλλον αμήχανες και δισσασμένες εθνικές ενώσεις - πλοιοκτητών και ναυτεργατών- για την υπεράσπιση και ανάδειξη του συνολικού έργου της ναυτιλίας.

>> Κλείνοντας τις πρώτες μας σκέψεις για το Νέο Έτος, στεκόμαστε στην αποχώρηση του Ομίλου Νιάρχου από τη ναυτιλία. Μια ιστορική οικογένεια, ένα σημαντικό όνομα παγκοσμίου εμβέλειας, αποχωρεί σε μια εποχή που λίγοι νέοι επιχειρηματίες τολμούν να ασχοληθούν με τη θάλασσα. Στεκόμαστε επίσης στην «ομηρεία» των Ελλήνων ναυτικών στα ευρωπαϊκά και ασιατικά λιμάνια. Μέχρι προσφάτως εξιλαστήριο θύμα για τη διεθνή κοινή γνώμη παρέμενε ο πλοιοκτήτης. Σήμερα, η διεθνής κοινή γνώμη αλλά και οι κρατικές αρχές ορισμένων χωρών στρέφουν τα πυρά τους -πολλές φορές αδικαιολόγητα- και προς τους ναυτικούς.

Παραμένουμε όμως αισιόδοξοι. Η νέα τάξη πραγμάτων απαιτεί σύγχεση και προνοητικότητα. Η ναυτιλία μας θα παραμείνει για μία ακόμη φορά αλώβητη και ισχυρή.

Έχουμε γη και πατρίδα όσο έχουμε θάλασσα.

Mariners fly Austrian

More than 200 destinations
connecting via Vienna



A STAR ALLIANCE MEMBER

Earn miles with **Miles&More**

Africa

Agadir • Cairo • Tripoli

Asia

Almaty • Bangkok • Beijing • Colombo • Delhi
Kathmandu • Kuala Lumpur • Male • Mauritius
Osaka • Pukhet • Shanghai • Singapore • Tokyo
Yanong

Australia

Melburne • Sydney

Canada

Montreal • Toronto

Middle East

Aleppo • Amman • Dubai • Tel Aviv • Tehran

USA

New York • Washington

Daily flights from Athens and Thessaloniki via Vienna to more than 200 destinations worldwide and to 35 destinations in 21 countries in Eastern Europe. Enjoy Austrian charm and our friendly service on board.
www.austrianairlines.gr - Athens ☎ 210 96 01 240
Thessaloniki ☎ 2310 474101 or at your travel agent.

Austrian



Οι εκδότες με το επιτελείο των «Ναυτικών Χρονικών»

Στα γραφεία τους στον Πειραιά δέχθηκαν οι εκδότες και το επιτελείο των «Ναυτικών Χρονικών» φίλους και συνεργάτες με σκοπό να ανταλλάξουν ευχές για τα Χριστούγεννα και το Νέο Έτος. Τη χριστουγεννιάτικη εκδήλωση τίμησαν παράγοντες του εφοπλιστικού, επιχειρηματικού και πολιτικού χώρου καθώς και η ανώτατη ηγεσία του ΥΕΝ και του Λιμενικού Σώματος.

Ιδιαίτερη τιμή για τους εκδότες του περιοδικού υπήρξε η σύσσωμη προσέλευση σημαντικών προσωπικοτήτων από το χώρο του ναυτικού δικαίου και της νομικής επιστήμης.

Ακόμα μια φορά η παρουσία των προέδρων και αιρετών εκπροσώπων όλων των σημαντικών ναυτιλιακών φορέων και ενώσεων επιβεβαίωσε έμπρακτα την ιδιαίτερη αγάπη των ανθρώπων της ναυτιλίας προς το ιστορικό περιοδικό του Πειραιά.

2004

ΕΥΧΕΣ

από τη ναυτιλιακή οικογένεια
του Πειραιά

1. Ο γ.γ. Λιμένων κ. Θωμόπουλος με τους κ. Π. Αβραμέα και Η. Μπίσια
2. Η κα Ι. Μπίσια και ο κ. Κασιότσης
3. Οι κ. Ν. Πενθερουδάκης, Ι. Παχούλης



1



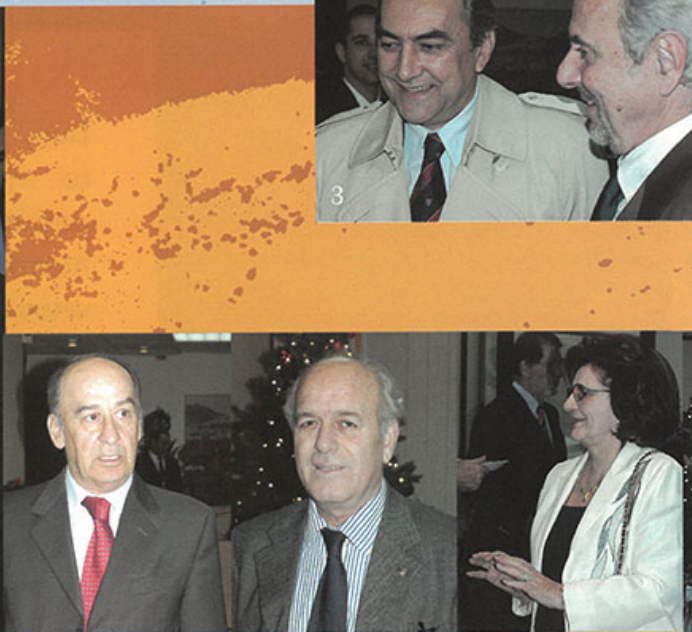
2



3



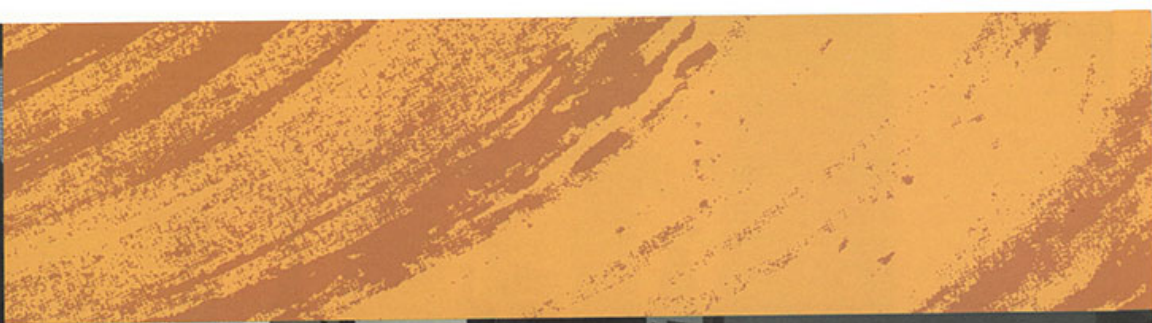
Ο αρχηγός Α.Σ. Χρ. Δελημιάλης και ο β' υπαρχηγός κ. Γ. Παπαχριστοδούλου με τον κ. Γ. Μπίσια



Ο κ. Εμμ. Παπαζέσης

Ο κ. Ευ. Κούζλας

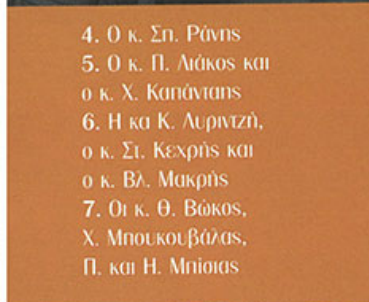
Η κα Ελένη Τσουκάτου



10. Ο πλοίαρχος κ. Καρκα-
νιζός και η κα Ιω. Μπίσια
11. Ο κ. Γαβριηλίδης
12. Ο κ. Χαλκίτης
13. Ο βουλευτής
κ. Αθ. Βαρίνος
14. Ο κ. Σερ. Κριεμπίδης
15. Ο κ. Χρήστος Χαρμπίης
με την κόρη του



8. Ο κ. Γ. Βερνίκος
9. Ο κ. Γρηγόρης Τιμαγένης

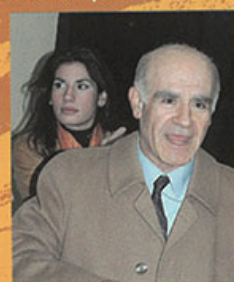


4. Ο κ. Σπ. Ράνης
5. Ο κ. Π. Λιάκος και
ο κ. Χ. Καπάνιανς
6. Η κα Κ. Λυριντζή,
ο κ. Στ. Κεχρής και
ο κ. Βλ. Μακρής
7. Οι κ. Θ. Βόκος,
Χ. Μπουκουβάλας,
Π. και Η. Μπίσιας



Ο κ. Νίκος Σκορίνης Ο κ. Θωμάς Ζαφείρας Ο κ. Γ. Δερós Ο κ. Πουτούς

Ο πρεσβυτήριος κ. Θεόδωρος
Αποστολίδης με την κόρη του





Ο βουλευτής κ. Μ. Βαρβυσιώτης



Ο κ. Β. Ζαφίης



Ο κ. Δ. Μπεζανιάκος



Η κα Μ. Κονιολέφα



Ο κ. Ν. Κοζιράκης



16



17



18



19



20



21



22

16. Ο κ. Απ. Πουλοβασιάνης
17. Ο α' υπαρχηγός ΑΣ. Π. Αγγελόπουλος με τον κ. Ιω. Θεοτότη
18. Η κα Μ. Καράτσα
19. Ο κ. Ιω. Τσούπρας
20. Ο κ. Γεώργιος Χατζής
21. Η κα Αθ. Βεζύρη και η κα Ιω. Μήσια
22. Ο κ. Ν. Βαρβατιές
23. Η κα Β. Χαλκίδη



23



24



25



26



27



28

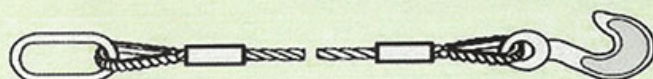
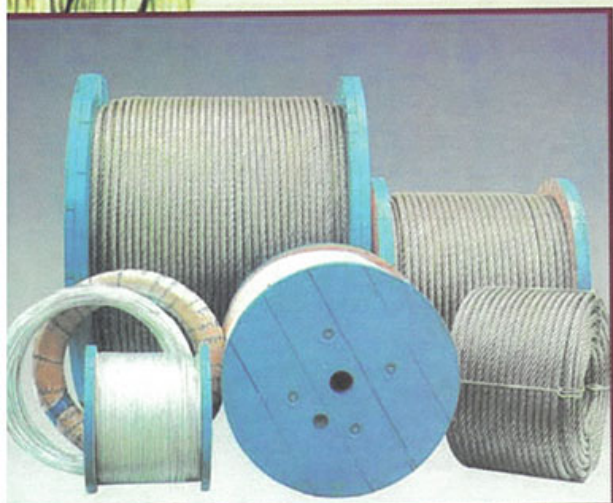
24. Ο κ. Πάπας Μαρπουλιάνης με το γιο του
25. Ο κ. Χ. Φαρατίης
26. Η κα Μ. Παπαδοπούλου
27. Ο κ. Γ. Μακρίης
28. Η κα Είρ. Βερόνη



Ν. 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

- Χαλυβόσφραμα 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



Θα πρέπει να ενεργήσουμε γρήγορα, τώρα!

> > > Άρθρο του Ε.Η. Μιτρόπουλου

γενικού γραμματέα Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)

Με χαρά ανταποκρίνομαι στην ευγενική πρόσκληση των «Ναυτικών Χρονικών» να επικοινωνήσω, μέσ' από τις φιλόξενες στήλες τους, με το αναγνωστικό τους κοινό επ' ευκαιρία των Χριστουγέννων 2003 και της Πρωτοχρονιάς 2004.

Τέτοιοι σημαντικοί ημερολογιακοί σταθμοί μάς δίνουν την ευκαιρία να στραφούμε σε όσα διαδραματίστηκαν το χρόνο που πέρασε, να κάνουμε αναλύσεις, να εξαγάγουμε συμπεράσματα, διαμορφώσουμε πολιτικές και χαράξουμε στρατηγικές για όσα σχεδιάζουμε να πραγματοποιήσουμε στο νέο χρόνο.

Σε μιαν εποχή σαρωτικών διαρθρωτικών αλλαγών στο παγκόσμιο προσκήνιο, μοιραίο και αναπόφευκτο είναι και η βιομηχανία που υπηρετούμε, αυτή των διεθνών θαλασσιών μεταφορών, να έχει το μερίδιό της στις γενικότερες πολιτικές, οικονομικές και τεχνολογικές αλλαγές και μεταρρυθμίσεις. Εκείνο που χρειάζεται στην προκειμένη περίπτωση είναι νηφαλιότητα, ψύχραιμη

αντιμετώπιση των εξελίξεων όπως καθημερινά διαμορφώνονται στο διεθνή ορίζοντα, σχεδιασμός σε βάθος χρόνου και λήψη ισορροπημένων αποφάσεων που να εξυπηρετούν τη βιομηχανία, το διεθνές εμπόριο και, σε τελική ανάλυση, την παγκόσμια οικονομία.

Παρ' ότι στο δικό μας χώρο, το ναυτιλιακό, προτεραιότητα έχει αποφασισθεί να δοθεί στον ανθρώπινο παράγοντα και στην ευρεία και αποτελεσματική εφαρμογή των υφισταμένων συμβάσεων, κωδίκων, κανόνων και κανονισμών, δεν έχουμε δυστυχώς την πολυτέλεια να αδρανήσουμε σήμερα ή να αφήσουμε για αργότερα την εφαρμογή των υποχρεώσεών μας που πηγάζουν από την αδήριτη ανάγκη να θωρακίσουμε τη ναυτιλία έναντι πιθανών επιθέσεων της διεθνούς τρομοκρατίας. Δυστυχώς, ο κίνδυνος είναι παρών και μέγας και θα πρέπει να ενεργήσουμε γρήγορα τώρα!

Ο IMO αντέδρασε ακαριαία στη νέα πραγματικότητα που προέκυψε από τις τρομοκρατικές ενέργειες της



11ης Σεπτεμβρίου 2001 και έτσι, σήμερα, η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα είναι σε θέση να γνωρίζει ποια μέτρα πρέπει να πάρει για να εφαρμόσει τις τροποποιήσεις της SOLAS 2002 και τον ISPS κώδικα.

Απομένει πλέον στις κυβερνήσεις και στη βιομηχανία, συμπεριλαμβανομένων των λιμενικών εγκαταστάσεων, να εφαρμόσουν χωρίς χρονοτριβή και χωρίς να περιμένουν την 1η Ιουλίου 2004, τόσο τη SOLAS όσο και τον κώδικα.

Πρόσφατα ναυτικά ατυχήματα, κυρίως αυτά των δεξαμενοπλοίων «Έρικα» και «Prestige», κατέληξαν σε εσπευσμένες νομοθετικές ρυθμίσεις που πάρθηκαν τμηματικά και, θα τολμούσα να πω, σπασμωδικά.

Έτσι, σήμερα έχουμε τρία νομοθετικά καθεστώτα να διέπουν το ίδιο θέμα (αυτό της επιτάχυνσης απόσυρσης των μονού κύτους δεξαμενοπλοίων), δηλαδή την OPA '90, την ευρωπαϊκή νομοθεσία και την του IMO (MARPOL 2003).

Δεν νομίζω ότι έτσι προσφέρουμε θετικές υπηρεσίες σε μια κατ' εξοχήν διεθνή βιομηχανία, που θα πρέπει να λειτουργεί μέσα σ' ένα θεσμικό πλαίσιο ναυτικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος παγκόσμιας αποδοχής, λειτουργίας και εφαρμογής.

Εύχομαι πρώτα απ' όλα, να μη θρηνήσουμε ξανά νέα ατυχήματα τέτοιας έκτασης ώστε κυβερνήσεις είτε μεμονωμένα είτε σε περιφερειακή βάση, να στέρξουν να προβούν σε μονομερή μέτρα. Και εύχομαι επίσης, οτιδήποτε συμβεί στο μέλλον, τα ενδιαφερόμενα - θιγόμενα μέρη να επιλέξουν τη μέσω IMO λεωφόρο αποκατάστασης αδυναμιών, ελλείψεων ή ανεπαρκειών του παγκόσμιου νομοθετικού πλαισίου. Και οι πολιτικοί, που αντιλαμβάνομαι και δέχομαι ότι, ύστερα από ένα σοβαρό ατύχημα, κάτι θα πρέπει να πουν και κάποια μέτρα να προτείνουν, καλό θα είναι να συμβουλευτούν τους τεχνικούς συνεργάτες τους ώστε να είναι σε θέση να εκτιμήσουν τι μπορεί και θα πρέπει να ειπωθεί μέσα στο πλαίσιο του υφιστάμενου διεθνούς νομοθετικού πλαισίου ή τι αλλαγές να προτείνουν αν το πλαίσιο αυτό αποδειχθεί ανεπαρκές ή ατελέσφορο. Στην τελευταία περίπτωση, οι οποιεσδήποτε αλλαγές θα πρέπει

να επιδιωχθούν μέσα από τις διαδικασίες των διεθνών οργάνων- και αν, κατά την εκτίμησή τους, αυτές οι διαδικασίες είναι χρονοβόρες, τίποτα δεν τους εμποδίζει να προτείνουν την αλλαγή τους ώστε να συντηθούν οι όποιες διαδικασίες και συντομευτεί ο χρόνος θέσης σε εφαρμογή των οποιωνδήποτε νέων απαιτήσεων.

Ως Έλληνας παρακολουθώ με δικαιολογημένα αισθήματα υπερηφάνειας τις επιτυχίες των συμπατριωτών μας στο διεθνές ναυτιλιακό στερέωμα και χαίρομαι διαβάζοντας (ή διαπιστώνοντας από όσα κατά καιρούς διαδίδονται στο City του Λονδίνου) τις προόδους του ελληνόκτητου στόλου, την ανανέωσή του χάρις σε φιλόδοξα ναυπηγικά προγράμματα, ακόμη και σε άκρως εξειδικευμένους τύπους πλοίων, και την υιοθέτηση συστημάτων υψηλής τεχνολογίας τόσο στις παραλαμβανόμενες νέες μονάδες όσο και στα γραφεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Από την άλλη πλευρά, ενώ χαίρομαι που οι πλοίαρχοι και μηχανικοί μας συμβαδίζουν επιτυχώς με τις εξελίξεις των καιρών και, για μία ακόμη φορά, αποδεικνύονται απaráμιλλοι, ανησυχώ που η προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες ενός συνεχώς αυξανόμενου, σε αριθμό πλοίων και χωρητικότητα, στόλου ταχέως ανανεούμενου.

Βέβαια το ανησυχητικό αυτό φαινόμενο παρουσιάζεται και σε άλλες παραδοσιακά ναυτικές χώρες και γι' αυτό πιστεύω ότι περισσότερα θα έπρεπε να γίνουν για να βελτιωθεί η εικόνα της ναυτιλίας, να εξαρθεί η συμβολή της στο εμπόριο και την οικονομία και να εμπεδωθεί ένα αίσθημα υπερηφάνειας στους ναυτικούς μας και σε όσους θελήσουν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα για την προσφορά του στο κοινωνικό σύνολο και στη συνέχιση της μοναδικής ελληνικής πρωτιάς που ακούει στο όνομα ναυτιλία.

Εύχομαι στο αναγνωστικό κοινό των «Ν.Χ.» Καλά Χριστούγεννα, στους ναυτικούς μας (και τους ναυτικούς όλου του κόσμου) εύπλοια και ούριους ανέμους και στους ναυτιλιακούς επιχειρηματίες και όλους όσοι ασχολούνται με τα ναυτιλιακά Καλή Χρονιά από πάσης πλευράς.

Δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος:

η πρόταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL



>>> Άρθρο της Loyola de Palacio,
αντιπροέδρου
της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Στις 4 Δεκεμβρίου 2003, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) υιοθέτησε μια σειρά τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL), κυρίως σε σχέση με τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος.

Αυτές οι τροποποιήσεις της MARPOL αποτελούν μια σημαντική επιτυχία της ευρωπαϊκής πολιτικής για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας δεδομένου ότι:

Η διάταξη που προτάθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) για να διασφαλίσει ότι οι πλέον ρυπογόνες μορφές πετρελαίου (crude and fuel oil) θα μεταφέρονται αποκλειστικά από δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος, αποτελεί πλέον δεσπόζουσα πρακτική στη διεθνή ναυτιλία.

Το χρονοδιάγραμμα που προτάθηκε από την Ε.Ε., για την εσπευσμένη απομάκρυνση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, έγινε επίσης αποδεκτό με λίγες εξαιρέσεις, οι οποίες σε καμία περίπτωση δεν υπονομεύουν το επίπεδο προστασίας που απαιτούσαμε στα παράλια των χωρών-μελών της Ε.Ε.

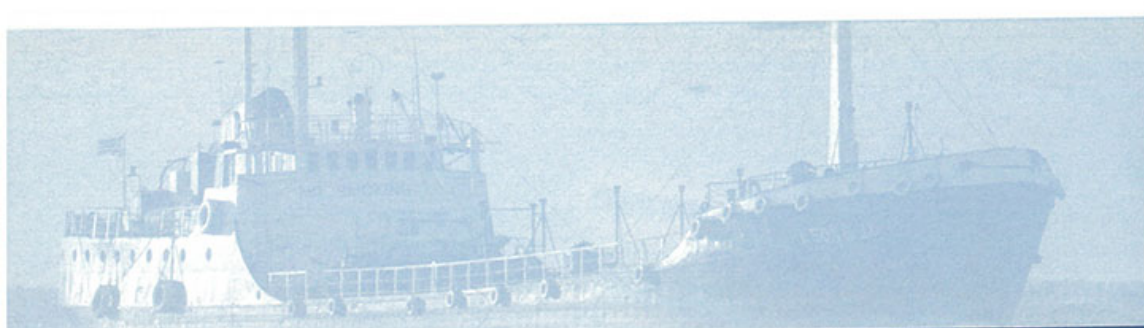
Τέλος, η επέκταση του καθεστώτος τεχνικών επιθεωρήσεων που εφαρμόζεται σε δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος, η οποία ζητήθηκε από την Ε.Ε., καθίσταται υποχρεωτική και θα εφαρμόζεται για το σύνολο των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος του παγκοσμίου στόλου.

Αυτοί οι νέοι κανόνες του ΔΝΟ, που προτάθηκαν από την Ε.Ε., αποτελούν πράγματι ένα αποφασιστικό βήμα για την αποτροπή περιβαλλοντολογικών καταστροφών από δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος - ένα βήμα - απάντηση της διεθνούς ναυτιλίας στο ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου «Prestige».

Θα ήταν χρήσιμο να εξετάσει κανείς τον απώτερο σκοπό και την έκταση των νέων μέτρων ασφαλείας ναυσιπλοΐας, μέσα από το πρίσμα των παραμέτρων του κλάδου των κοινοτικών δεξαμενόπλοιων.

Η στρατηγική σημασία του κλάδου των δεξαμενόπλοιων για την Ε.Ε.

Όπως είναι φυσικό, για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ο συγκε-



κριμένος κλάδος είναι σημαίνουσας σημασίας αφού διασφαλίζει την παροχή ενέργειας για τις οικονομίες μας τις άμεσα συνδεδεμένες με τις πετρελαϊκές πηγές ενέργειας. Τα δεξαμενόπλοια μεταφέρουν πάνω από το 90% του συνόλου του όγκου πετρελαίου μεταξύ της Ε.Ε. και των υπολοίπων εμπορικών μας εταίρων. Είναι επομένως επιτακτική η ανάγκη να διασφαλίσουμε ένα σύστημα προμήθειας και διανομής, το οποίο θα λειτουργεί ομαλά, χωρίς ατυχήματα και το οποίο θα είναι φιλικό προς το περιβάλλον.

Από την οπτική γωνία της προστασίας του περιβάλλοντος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια συνεχής μείωση του αριθμού των ρυπάνσεων από πετρέλαιο και διαπιστώνεται μια πολύ συγκεκριμένη δέσμευση εκ μέρους της ναυτιλιακής βιομηχανίας για την ανάληψη μέτρων που αποσκοπούν στην προστασία από τη θαλάσσια ρύπανση. Αυτό το γεγονός είναι πολύ σημαντικό σήμερα που ο κλάδος των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς πετρελαίου, όπως άλλωστε πολλοί βασικοί βιομηχανικοί κλάδοι, εισέρχεται σε φάση μηδενικής ανοχής από την κοινωνία σε ό,τι αφορά την προστασία του περιβάλλοντος. Είναι γνωστό ότι περιβαλλοντολογικές καταστροφές, όπως αυτές που προκλήθηκαν από τη βύθιση των δεξαμενόπλοιων «Exxon Valdez», «Erika» καθώς και του «Prestige», προξένησαν σημαντική ζημία στο προφίλ της βιομηχανίας και, παράλληλα, οδήγησαν στην υιοθέτηση γνωστών μέτρων ασφάλειας. Είναι σαφές ότι τα δεδομένα στο συγκεκριμένο κλάδο δεν είναι πλέον τα ίδια σε σύγκριση με αυτά πριν από μία δεκαετία, πριν από μία τριετία ή ακόμη και πριν από έναν χρόνο, και όλες οι εμπλεκόμενες πλευρές, συμπεριλαμβανομένων των πλοιοκτητών, των πετρελαϊκών εταιρειών, των νπογνωμόνων και των αρμοδίων διοικήσεων των κρατών σημαίας, γνωρίζουν καλά τα νέα δεδομένα.

Αναντίρρητα, ο κλάδος των δεξαμενόπλοιων μεταφοράς πετρελαίου έχει πολύ σημαντικές οικονομικές επιδόσεις προς όφελος των κρατών-Μελών και είναι εντυπωσιακό το ότι ήδη προεξόφλησε σε σημαντικό βαθμό τους νέους κανόνες για δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος και βρίσκεται, στην παρούσα φάση, σε διαδικασία σημαντικών επενδύσεων για την ανανέωσή του. Ο μέσος όρος ηλικίας του κοινοτικού στόλου δεξαμενόπλοιων μεταφοράς πετρελαίου είναι σημαντικά κάτω των 15 ετών. Παράλληλα, ποσοστό

70% του στόλου δεξαμενόπλοιων ελεγχόμενων από κοινοτικά συμφέροντα συνάδει ήδη με τις κατασκευαστικές απαιτήσεις δεξαμενόπλοιων διπλών τοιχωμάτων.

Μπορεί λοιπόν να λεχθεί, ότι ο κλάδος δεξαμενόπλοιων μεταφοράς πετρελαίου της Ε.Ε. είναι έτοιμος να ανταποκριθεί στις προκλήσεις που πρόκειται να επιφέρει ο 21ος αιώνας. Αυτό βεβαίως προϋποθέτει έναν προσανατολισμό προσαρμοσμένο στις επερχόμενες προκλήσεις, προκειμένου τα συμβάντα του παρόντος να μπορέσουν να μετουσιωθούν σε μελλοντικά πλεονεκτήματα για το σύνολο της βιομηχανίας.

Μέτρα τα οποία ελήφθησαν για τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος σε συνάφεια με το ατύχημα του «Prestige»

Όπως είναι γνωστό, η περιβαλλοντολογική καταστροφή από τη βύθιση του δεξαμενόπλοιου «Prestige» έθεσε τον κλάδο των δεξαμενόπλοιων υπό το στενό πρίσμα εξέτασης του υψηλότερου πολιτικού κλιμακίου σε επίπεδο Ε.Ε., δηλαδή του Συμβουλίου των Αρχηγών Κρατών και Κυβερνήσεων των 15 κρατών-μελών καθώς επίσης και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Στις μέρες που ακολούθησαν μετά τη βύθιση του δεξαμενόπλοιου «Prestige» δημοσιοποιήθηκε, όπως θα αναμενόταν μετά ένα τέτοιο ατύχημα, το γεγονός ότι ένας σημαντικός αριθμός παλαιών δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, πιθανώς επιβαρυνμένων από κατασκευαστικά προβλήματα παρόμοια με αυτά που εικάζονταν τότε για το «Prestige», συνέχισαν να είναι σε πλήρη επιχειρησιακή λειτουργία. Γενική ήταν, κατά συνέπεια, η αντίληψη, πως το υφιστάμενο πλαίσιο διενέργειας επιθεωρήσεων των «υπερήλικων» δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος δεν ήταν επαρκές, προκειμένου να αποσοβήσουν το ρίσκο μιας πιθανής δομικής ανεπάρκειας των πλοίων κατά τη διάρκεια του πλου τους στην ανοικτή θάλασσα. Επιπροσθέτως το γεγονός ότι, παρά το ατύχημα του δεξαμενόπλοιου «Erika», πολλά από τα συγκεκριμένου τύπου πλοία συνέχισαν να χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά των πλέον ρυπογόνων τύπων πετρελαίου χωρίς την υποχρέωση καμίας επιπρόσθετης κατασκευαστικής επιθεώρησης αξιολογήθηκε ως απαράδεκτο.

Τα παραπάνω οδήγησαν τους υπουργούς Μεταφορών της Ε.Ε. να ζητήσουν την άμεση υιοθέτηση τριών συγκεκριμέ-

Loyola de Palacio



νων προληπτικού χαρακτήρα μέτρων σχετικά με την ασφάλεια ναυσιπλοΐας έναντι του κινδύνου πιθανών νέων ατυχημάτων με δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος.

Ως προς την ουσία τους τα μέτρα αυτά ήταν:

Η όσο δυνατόν συντομότερη απαγόρευση μεταφοράς βαρέων κλασμάτων πετρελαίου με δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος. Το συγκεκριμένο μέτρο βασίστηκε στην αυτονόητη αρχή ότι οι πλέον ρυπογόνοι τύποι πετρελαίου θα πρέπει να μεταφέρονται με τους πλέον ασφαλείς και πρόσφατης κατασκευής τύπους πλοίων.

Η επιτάχυνση του χρονοδιαγράμματος απόσυρσης δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, λαμβάνοντας υπ' όψιν την οριστική απομάκρυνση του συγκεκριμένου τύπου πλοίων το έτος 2015. Αυτό το μέτρο βασικά ευθυγραμμίζει το υφιστάμενο χρονοδιάγραμμα απόσυρσης, το οποίο προβλέπεται στη MARPOL με τις αντίστοιχες πιο αυστηρές καταληκτικές ημερομηνίες απόσυρσης, που εφαρμόζονται ήδη από το 1992 στις ΗΠΑ.

Η απαίτηση για αυστηρούς και περιοδικούς ελέγχους κατασκευαστικών απαιτήσεων σε δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος μεγάλης ηλικίας. Το μέτρο αυτό απαιτούσε την επέκταση σε όλα τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος 15 ετών και άνω, της επιθεώρησης (Condition Assessment Scheme) η οποία προβλέπεται στη MARPOL για τα μεγάλης ηλικίας δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος.

Είναι σημαντικό στο σημείο αυτό να υπογραμμιστεί ο επείγων χαρακτήρας των ανωτέρω μέτρων. Μετά τη βύθιση του δεξαμενόπλοιου «Prestige» πολλοί ήταν εκείνοι οι οποίοι εξέφρασαν διάφορες απόψεις αναφορικά με τις ενέργειες στις οποίες θα έπρεπε να είχαν προβεί ή, αντιστοίχως, να είχαν αποφύγει οι αρμόδιες αρχές, το πλήρωμα, ο πλοιοκτήτης, ο νηογνώμονας και διαζευκτικά ή επιπρόσθετα πολλά άλλα εμπλεκόμενα μέρη. Αυτού του τύπου οι εκτιμήσεις είναι, άλλωστε, ένα σύνηθες φαινόμενο κάθε φορά που συμβαίνει ένα παρόμοιο τύπου ατύχημα και είναι μακρά η λίστα των σημαντικών περιβαλλοντολογικών καταστροφών που προκλήθηκαν από ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται δεξαμενόπλοια. Από την εποχή της βύθισης του δεξαμενόπλοιου «Torre Canyon», το Μάρτιο του 1967, οι προσπάθειες αποφυγής νέων καταστροφών πήραν συχνά τη μορφή μεμονωμένων αντιδράσεων ύστερα από κάθε ατύχημα, όταν ήταν πλέον πολύ αργά για να αποφύγει κανείς τη ζημία.

Ο παράγοντας εκείνος που προκαλούσε ανησυχία ήταν ότι κάθε νέο ατύχημα αποκάλυπτε θεμελιώδη προβλήματα ασφαλείας, που ευθέως επηρέαζαν τον κλάδο των δεξαμενόπλοιων.

Τα πραγματικά αίτια της βύθισης του δεξαμενόπλοιου «Prestige» καθώς και τα απορρέοντα από το συμβάν αυτό διδάγματα θα πρέπει να αποδειχθούν στο πλαίσιο της εν εξελίξει επίσημης ανάκρισης, η οποία διενεργείται από τις αρμόδιες αρχές.

Η απόφαση για υιοθέτηση ενός κοινοτικού κανονισμού πριν από την αντίστοιχη συμφωνία που επιτεύχθηκε στο πλαίσιο του ΔΝΟ

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ήδη από τις 20 Δεκεμβρίου του 2002, υπέβαλε πρόταση για την υιοθέτηση ενός δεξαμενικού κανονισμού, προκειμένου να διασφαλίσει, σε αρμονία με τη διεθνή νομοθεσία, νέους κανόνες για τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος οι οποίοι θα εφαρμόζονταν σε δεξαμενόπλοια υπό κοινοτική σημασία και σε δεξαμενόπλοια τα οποία προσεγγίζουν κοινοτικούς λιμένες.

Η πρόταση αυτή, αφού εξετάστηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και από το Συμβούλιο, υιοθετήθηκε στις 22 Ιουλίου του 2003 και τελικά ο κανονισμός τέθηκε σε ισχύ στις 21 Οκτωβρίου του 2003.

Ορισμένες πλευρές θεώρησαν την υιοθέτηση των επείγων μέτρων για τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ως μια προσπάθεια της Ε.Ε. να επιβάλει μονομερή μέτρα, χωρίς να αποδίδει τη δέουσα προσοχή σε μια διεθνή συναινετική διαδικασία, ενώ παράλληλα υποτίθεται ότι αποδυναμώνονταν και ο ρόλος του ΔΝΟ. Τα ανωτέρω όμως σαφώς δεν ευσταθούν. Τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασαν τις προθέσεις τους στο ΔΝΟ αμέσως μόλις οι υπουργοί Μεταφορών έφτασαν σε μια πολιτική συμφωνία αναφορικά με τον επιδιωκόμενο σκοπό του νέου κανονισμού. Πλέον αυτού ο ΔΝΟ ενημερωνόταν διαρκώς σχετικά με τις καίριες ανησυχίες της Ε.Ε. καθώς και με τις αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Θα πρέπει επίσης να τονιστεί πως ο σχετικός κοινοτικός κανονισμός βασίζεται πλήρως σε αντίστοιχα πρότυπα του ΔΝΟ. Με άλλα λόγια, η επιλογή της Ε.Ε. σαφώς και δεν αποσκοπούσε στη διαφοροποίησή της ως προς τα διεθνή πρότυπα, τα οποία συμφωνήθηκαν στο

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.

Loyola de Palacio



ΔΝΟ.

Θα πρέπει επίσης να τονιστεί ότι τα προτεινόμενα μέτρα δεν αποσκοπούν στο να προσδώσουν κάποιο επιπρόσθετο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στη ναυτιλιακή βιομηχανία της Ε.Ε. ή ακόμη και να αμφισβητήσουν διεθνείς συμβάσεις. Το σύνολο των κρατών-μελών έχει προσεκτικά αξιολογήσει τα σημαντικά κόστη που είναι συνδεδεμένα με την υιοθέτηση των συγκεκριμένων μέτρων και που μοιραία θα πρέπει να επιφορτιστούν οι αντίστοιχες βιομηχανίες τους και ειδικότερα οι ναυτιλιακοί τους κλάδοι. Ο μοναδικός και αποκλειστικός στόχος αυτών των μέτρων είναι να μειώσουν τον κίνδυνο μιας νέας περιβαλλοντολογικής καταστροφής.

Η συμφωνία στο πλαίσιο του ΔΝΟ της 4ης Δεκεμβρίου 2003

Οι νέες τροποποιήσεις οι οποίες εντάχθηκαν στο πλαίσιο της MARPOL μάς ικανοποιούν αφού προσδίδουν μια συγκεκριμένη λύση για τις κοινοτικές ανησυχίες επί του θέματος και, παράλληλα, προβλέπουν συγκεκριμένες εναλλακτικές λύσεις ως προς ορισμένες τοπικές ανάγκες στη μεταφορά πετρελαίου σε άλλες περιοχές του πλανήτη. Στο σύνολό της η συμφωνία που επιτεύχθηκε στο πλαίσιο του ΔΝΟ προσφέρει μια ισορροπημένη λύση με ελεγχόμενες εξαιρέσεις για τη μεταφορά των βαρέων κλασμάτων ακατέργαστου πετρελαίου προκειμένου να μην καταγραφούν δυσλειτουργίες στην ομαλή παροχή ενέργειας σε συγκεκριμένες περιοχές του κόσμου. Ο συμβιβασμός αυτός λαμβάνει επίσης υπ' όψιν του συγκεκριμένες ανησυχίες της βιομηχανίας αναφορικά με τη λειτουργία κάποιων πρόσφατα ναυπηγηθέντων δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, καθώς επίσης και δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος τα οποία είναι εξοπλισμένα με «double bottoms» και «double sides».

Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι τα 15 κράτη-μέλη της Ε.Ε. δήλωσαν ήδη πως δεν θα κάνουν χρήση των εξαιρέσεων που αναφέρθηκαν ανωτέρω. Με άλλα λόγια, οι διατάξεις του κοινοτικού κανονισμού οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ στις 21 Οκτωβρίου του 2003, συνεχίζουν να ισχύουν.

Οι μελλοντικές προοπτικές

Οι τροποποιήσεις της MARPOL οι οποίες συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο του ΔΝΟ δεν θα τεθούν σε εφαρμογή πριν

από τον Απρίλιο του 2005. Εντούτοις, ο ΔΝΟ υιοθέτησε μία απόφαση προτρέποντας όλα τα κράτη-μέλη να εξετάσουν σοβαρά το ενδεχόμενο της εφαρμογής των τροποποιήσεων το συντομότερο δυνατόν επί πλοίων τα οποία φέρουν τη σημαία τους, χωρίς να αναμένουν την καταληκτική ημερομηνία εφαρμογής των εν λόγω τροποποιήσεων.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα συνεχίσει τις προσπάθειές της προκειμένου να διασφαλίσει ότι οι γεινιάζουσες με την Ε.Ε. χώρες, με έμφαση στις χώρες της Μεσογείου και της Βαλτικής, θα ακολουθήσουν την προτροπή του ΔΝΟ για την έγκαιρη και αποτελεσματική εφαρμογή της διάταξης της απαγόρευσης μεταφοράς βαρέων κλασμάτων πετρελαίου, και ειδικότερα των βαρέων κλασμάτων πετρελαίου καύσεως με δεξαμενόπλοια μονού κύτους.

Στρέφοντας την προσοχή μας σε μελλοντικές εξελίξεις, θα πρέπει να αναφερθεί πως σε λίγα μόλις χρόνια το σημαντικότερο ποσοστό του παγκοσμίου στόλου θα είναι δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος. Η διαδικασία ανανέωσης του στόλου, η οποία ξεκίνησε στις αρχές της δεκαετίας του 1990, στηρίχθηκε σημαντικά από την υιοθέτηση της «U.S. Oil Pollution Act». Πολύ σύντομα, η πρώτη γενιά δεξαμενόπλοιων διπλού τοιχώματος θα προσεγγίσει τα 15 χρόνια επιχειρησιακής ζωής. Η παρούσα χρονική στιγμή είναι σαφέστατα επίκαιρη προκειμένου να εξετάσει κάποιος τυχόν απορρέουσες προκλήσεις από το στόλο των παλαιότερων δεξαμενόπλοιων διπλού τοιχώματος για τους σχεδιαστές πλοίων, τους ναυπηγούς και βεβαίως για τους υπευθύνους λειτουργίας των πλοίων καθώς και για τους προμηθευτές τεχνικού εξοπλισμού.

Πράγματι, η εξέταση των προβλημάτων που σχετίζονται με την επιχειρησιακή λειτουργία αλλά και τη συντήρηση της κατασκευαστικής δομής των παλαιότερων αυτών δεξαμενόπλοιων διπλού τοιχώματος πρόκειται να καταστεί μία από τις προτεραιότητες του επιχειρησιακού προγράμματος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Μια σημαντικότερη προσπάθεια στο πλαίσιο της έρευνας και της τεχνολογικής ανάπτυξης λαμβάνει χώρα σε επίπεδο Ε.Ε. Έχουμε εμπιστοσύνη, ότι εντός του ΔΝΟ πρόκειται να ληφθούν σε σωστό χρονικό πλαίσιο κατάλληλες αποφάσεις με όλη την απαιτούμενη υποστήριξη, τόσο εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσο και όλων των ενδιαφερομένων πλευρών.

**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





Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας
Γιώργος Πασχαλίδης απαντά
στις ερωτήσεις των «Ναυτικών Χρονικών»
στην πρώτη του αποκλειστική συνέντευξη
σε ναυτιλιακό έντυπο.

>>> Συνέντευξη του κ. Γ. Πασχαλίδη, υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας

Ελληνική Ναυτοσύνη και Διαρκής Εκσυγχρονισμός για μία Ποιοτική Ναυτιλία

Οι πρόσφατες αποφάσεις που ελήφθησαν στην τελευταία συνεδρίαση του MEPC στον IMO θεωρείτε ότι αντανακλούν τον καθοριστικό ρόλο που έχει αναλάβει η Ε.Ε. στα διεθνή ναυτιλιακά δρώμενα;

Πιστεύετε ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επηρεάζει πολιτικά, εκτός από τα κράτη-μέλη της Ε.Ε., και τα υπόλοιπα μέλη του IMO;

Νομίζω πως υπάρχει μια αλληλεπίδραση ανάμεσα στην Ε.Ε. και τον IMO τόσο σε ζητήματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας όσο και σε ζητήματα προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αυτό σημαίνει πως υπάρχει μια δυναμική ισορροπία που οδηγεί στους απαραίτητους συμβιβασμούς.

Όπως είναι γνωστό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μετά το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου «Prestige» και την οικολογική καταστροφή που προκλήθηκε στη θαλάσσια περιοχή και στις ακτές της Γαλικίας της Ισπανίας, πήρε την πρωτοβουλία και πρότεινε την αναθεώρηση του Κανονισμού 417/2002 για την επίσηυση της εφαρμογής των κατασκευαστικών απαιτήσεων για διπλά τοιχώματα στα πετρελαιοφόρα πλοία.

Η ελληνική προεδρία κατά το Συμβούλιο Μεταφορών του Μαρτίου 2003 κατάφερε να υιοθετηθεί ομόφωνα

και με τη σύμφωνη γνώμη της Ευ. Επιτροπής γενική προσέγγιση για το πιο πάνω ζήτημα. Στη συνέχεια, και μετά την ψήφιση της πρότασης κανονισμού από την Ολομέλεια του Ευ. Κοινοβουλίου, υιοθετήθηκε τον Ιούλιο του 2003 ο Κανονισμός 1726/2003, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ τον περασμένο Οκτώβριο.

Επιπροσθέτως, σημειώνεται ότι κατά τη διάρκεια του παραπάνω συμβουλίου υιοθετήθηκε κοινή προσέγγιση, σύμφωνα με την οποία τα κράτη-μέλη, αναγνωρίζοντας το διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλίας και το θεσμικό - ουσιαστικό ρόλο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), παρέπεμψαν την υπόθεση και στον παραπάνω Οργανισμό προκειμένου να εξετασθεί από την αρμόδια Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) και επιτευχθεί εφαρμογή των ρυθμίσεων του νέου κανονισμού σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η πιο πάνω επιτροπή του IMO συζήτησε το θέμα σε δύο συνόδους της (Ιούλιο και Δεκέμβριο 2003, αντιστοίχως), αποτέλεσμα δε των σχετικών διαβουλεύσεων ήταν να υπάρξει κοινώς αποδεκτή λύση και να υιοθετηθούν τροποποιήσεις της διεθνούς σύμβασης MARPOL, μέσω της οποίας θα επιτευχθεί η εφαρμογή παγκοσμίως ενός καθεστώτος αναλόγου αυτού που ισχύει



σήμερα σε ευρωπαϊκό επίπεδο για τα δεξαμενόπλοια.

Με γνώμονα την απόφαση της MEPC, ποιος είναι κατά την άποψή σας ο λόγος που αγνοούνται οι απόψεις της πλοιοκτησίας από τους διεθνείς φορείς και οργανισμούς;

Θεωρώ πως οι απόψεις της πλοιοκτησίας όπως και της ναυτεργασίας συνεκτιμώνται και συνυπολογίζονται στη διαμόρφωση των προτάσεων των κρατών-μελών αλλά και στις διαδικασίες διαμόρφωσης των αποφάσεων των διεθνών οργανισμών.

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι διεθνείς ενώσεις των πλοιοκτητών (ICS, BIMCO κ.λπ.) παίρνουν ενεργό μέρος στις συζητήσεις και διαβουλεύσεις που γίνονται στο πλαίσιο των εργασιών των διεθνών οργανισμών (IMO, ΟΟΣΑ κ.λπ.) και οι απόψεις - θέσεις τους συνεκτιμώνται από τα κράτη, προκειμένου να επιτευχθεί λύση ρεαλιστική και εφαρμόσιμη απ' όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι για το ζήτημα της επίσημης της απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος, συστάθηκε από τον IMO ειδική Ομάδα Εμπειρογνομόνων, για τη σύνταξη και υποβολή μελέτης επί των επιπτώσεων που θα έχει το πιο πάνω μέτρο στη διεθνή ναυτιλία και στις μεταφορές πετρελαιοειδών παγκοσμίως, στην οποία συμμετείχαν και εκπρόσωποι των πλοιοκτητών.

Αρκετοί παράγοντες της ναυτιλίας, εξετάζοντας τα πρόσφατα μέτρα που αναγγείλατε, επεσήμαναν απογοητευμένοι ότι ο Πειραιάς έχει αγανακτήσει με τις υποσχέσεις των πολιτικών και απαιτεί άμεση παρέμβαση στα θέματα που απασχολούν τον κλάδο. Πώς σχολιάζετε την άποψη αυτή;

Το Νοέμβριο και το Δεκέμβριο 2003 σε διαδοχικές παρουσίες μου στη Βουλή, στο Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής, στο Υπουργικό Συμβούλιο, στο Συμβούλιο Υπουργών Ε.Ε., στις ενώσεις της πλοιοκτησίας και της ναυτεργασίας, είχα τη δυνατότητα να παρουσιάσω μια συνολική πρόταση για την ελληνική ναυτιλία 2004 - 2008 με μια δέσμη 44 μέτρων για το διαρκή εκσυγχρονισμό της ναυτιλίας μας. Από αυτήν τη δέσμη πολλά μέτρα ήδη υλοποιούνται και άλλα έχουν οριζοντά εφαρμογής στην τρέχουσα προγραμματική περίοδο. Ζήτησα από τους εκπροσώπους των κομμάτων και των φορέων στη διευρυμένη σύνθεση συνεδρίαση του

Συμβουλίου Ναυτιλιακής Πολιτικής να καταθέσουν τις δικές τους συμπληρωματικές ή εναλλακτικές προτάσεις. Νομίζω πως όσοι πιστεύουν ότι η ναυτιλία για την Ελλάδα είναι μια εθνική υπόθεση, θα πρέπει μαζί με τις επιμέρους επιφυλάξεις τους για συγκεκριμένα μέτρα να αποδείξουν στην πράξη πως συμμετέχουν δημιουργικά σε μια εθνική στρατηγική για την ελληνική ναυτιλία. Η ελληνική ναυτοσύνη, σε συνδυασμό με το διαρκή εκσυγχρονισμό, μπορεί να οδηγήσει σε μια σύγχρονη ποιοτική ελληνική ναυτιλία.

Ποιος ο βασικός λόγος που το ΥΕΝ δεν προχωρά σε ριζικές τομές ως προς τη χάραξη μιας ναυτιλιακής πολιτικής που θα καθιστά το ελληνικό πλοίο ακόμη πιο ανταγωνιστικό; Θεωρείτε ότι το θέμα της σύνθεσης των πληρωμάτων αποτελεί ένα αδιέξοδο μονοπάτι για οποιονδήποτε πολιτικό στην ηγεσία του ΥΕΝ; Πιστεύετε ότι θα έπρεπε το υπουργείο να επιδοτεί τα κατώτερα πληρώματα;

Υποστηρίζω πως η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πλοίων συνδέεται άμεσα με τη ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα, την εκπαίδευση, την απασχόληση, την ασφάλεια, την ποιότητα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Άρα οι ριζικές τομές σε μια συνολική ναυτιλιακή πολιτική θα πρέπει να αφορούν όλες τις πτυχές της ναυτιλιακής πολιτικής. Έχω διαπιστώσει πως αρκετοί αρέσκονται σε μια μερική, αποσπασματική αντιμετώπιση των πραγμάτων. Πρόκειται για επιπόλαιη και αναποτελεσματική νοοτροπία και συμπεριφορά.

Στις προτάσεις που καταθέσαμε το φθινόπωρο του 2003 υπάρχουν απαντήσεις για όλα αυτά τα ζητήματα. Η απασχόληση και η εύρεση εργασίας των Ελλήνων ναυτικών στην εμπορική ναυτιλία συνδέεται άμεσα και είναι σε συνάρτηση με την ύπαρξη πλοίων υπό ελληνική σημαία. Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μελετά και εξετάζει μέτρα για την περαιτέρω αύξηση των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στο εθνικό νηολόγιο, αποσκοπώντας μεταξύ άλλων στην ενίσχυση της απασχόλησης των ναυτικών μας.

Στο πλαίσιο του καθορισμού της οργανικής σύνθεσης πληρώματος των πλοίων, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, διασφαλίζονται σε κάθε περίπτωση η ασφάλεια των επιβατών και του πληρώματος, η ασφαλής δραστηριοποίησή τους, η κάλυψη των αναγκών των επιβαινόντων και η εφαρμογή όλων των σχετικών διεθνών απαιτήσεων. Η κανονική στελέχωση των πλοίων ελέγχε-



Συνέντευξη του κ. Πασχαλίδη, υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας

ται από τις Λιμενικές Αρχές, στις οποίες έχουν δοθεί οδηγίες από το ΥΕΝ για την εφαρμογή των αντίστοιχων διατάξεων και, σε περίπτωση που διαπιστώσουν παράβαση, κινούν τη διαδικασία επιβολής των προβλεπόμενων κυρώσεων.

Ποια η θέση σας για την ανανέωση της ναυτικής εκπαίδευσης; Θεωρείτε ότι οι ΑΕΝ θα πρέπει να ανελιχθούν σε ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα εφάμιλλα ιδρυμάτων του εξωτερικού; Η ανανέωση του γενικότερου πλαισίου της ναυτικής εκπαίδευσης πιστεύετε ότι θα πρέπει να επιφέρει την αναστολή λειτουργίας ορισμένων ΑΕΝ με εξαιρετικά χαμηλή ζήτηση;

Έχουμε ήδη ξεκινήσει την αξιολόγηση και πιστοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης με στόχο τη διαρκή αναβάθμισή της στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών προτύπων για τη ναυτική εκπαίδευση.

Πολιτική του ΥΕΝ είναι η συνεχής αναβάθμιση των επαγγελματικών ικανοτήτων των ναυτικών και η παραγωγή στελεχών του Εμπορικού Ναυτικού σε αριθμό ανάλογο προς τις υπάρχουσες ανάγκες, με επίπεδο κατάρτισης που να ανταποκρίνεται στις τρέχουσες τεχνολογικές εξελίξεις.

Σύμφωνα με την παρ. 8 του άρθρου 31 του Ν. 2638/98 «Οργάνωση και λειτουργία της ναυτικής εκπαίδευσης, μισθολογικές ρυθμίσεις για το προσωπικό αυτής και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 204Α/98), οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού ανήκουν στην τρίτη βαθμίδα της Ανώτερης Τεχνικής και Επαγγελματικής Εκπαίδευσης, όπου ανήκαν και οι Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού.

Σύμφωνα με την παρ. 12γ του άρθρου 5 του Ν. 2916/2001 «Διάρθρωση της ανώτατης εκπαίδευσης και ρύθμιση θεμάτων του τεχνολογικού τομέα αυτής» (ΦΕΚ 114 Α/01), «το πτυχίο που χορηγείται από τμήμα ΤΕΙ είναι βασικός τίτλος σπουδών ανώτατης εκπαίδευσης, ο οποίος δίνει τη δυνατότητα πρόσβασης σε προγράμματα μεταπτυχιακών σπουδών σε ελληνικά ή ξένα πανεπιστήμια, με τις προϋποθέσεις που εκάστοτε ισχύουν για τους πτυχιούχους ανώτατης εκπαίδευσης».

Σε κάθε περίπτωση, το ΥΕΝ δικάζει ευνοϊκά στη δυνατότητα φοίτησης των πτυχιούχων ΑΕΝ και διπλωματούχων ΑΔΣΕΝ στα ανωτέρω προγράμματα μεταπτυχιακών σπουδών (ΠΜΣ) σχετικών με την ειδικότητά τους και, ως εκ τούτου, προτίθεται να εξετάσει το θέμα σε συνεργασία με το αρμόδιο υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρη-

σκευμάτων (ΥΠΕΠΘ), για σχετική νομοθετική ρύθμιση.

Σε αρκετές δηλώσεις σας (π.χ. υδροκεφαλισμός της Γρ. Λαμπράκη) παρατηρούμε μια αυστηρή αλλά δίκαιη στάση και προσωπική θέση απέναντι στο Λ.Σ. Εάν είχατε αναλάβει τα νηπία του ΥΕΝ στην αρχή της τετραετίας, ποιες ριζοσπαστικές αλλαγές θα προτεινίετε για το Σώμα αλλά και για την ανανέωση και αναβάθμιση του υπουργείου;

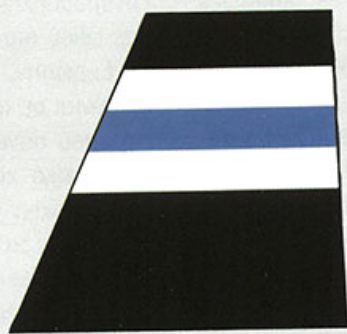
Από την πρώτη στιγμή που τοποθετήθηκα στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είχα και έχω την αίσθηση της πραγματικότητας στο συγκεκριμένο χρόνο της ολοκλήρωσης μιας κυβερνητικής θητείας.

Σίγουρα είναι διαφορετικά τα πράγματα όταν βρίσκεσαι στην αφετηρία μιας κυβερνητικής θητείας με ορίζοντα 4ετίας. Έχω, ωστόσο, αντιληφθεί τον υπεύθυνο αποστολικό ρόλο του Λιμενικού Σώματος, που έχει το βαρύ φορτίο του ελέγχου της ναυσιπλοΐας και συναφών δραστηριοτήτων σε μια ακτογραμμή 16.000 χιλιομέτρων, εκατοντάδων νησιών, χιλιάδων πλοίων και εκατοντάδων χιλιάδων δρομολογίων. Το βέβαιο είναι πως σε μια χώρα της θάλασσας στο παρελθόν, το παρόν και το μέλλον σε μια χώρα που βρίσκεται στην πρωτοπορία της ευρωπαϊκής και παγκόσμιας ναυτιλίας, η ουσιαστική αναβάθμιση και ενίσχυση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Λιμενικού Σώματος είναι μονόδρομος και θα πρέπει να τύχει της γενικής συμφωνίας όλων. Ας μην ξεχνάμε πως η ναυτιλιακή διπλωματία μάς φέρνει σε επαφή με όλο τον κόσμο σε μίαν εποχή που το 90% του παγκόσμιου εμπορίου γίνεται με θαλάσσιες συγκοινωνίες και, όταν υπολογίζουμε πως η χώρα μας έχει ένα σημαντικό μερίδιο με τον ελληνόκτητο και ελληνικό στόλο σ' αυτό το παγκόσμιο εμπόριο, μπορούμε να σκεφθούμε και να σχεδιάσουμε το ρόλο ενός αναβαθμισμένου υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ποιες πρωτοβουλίες θα έπρεπε να αναλάβει το ΥΕΝ προκειμένου να ενισχυθεί ο ρόλος του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου; Υπάρχει σήμερα συνεργασία ως προς το θέμα αυτό με την Τοπική Αυτοδιοίκηση; Υποστηρίζω πως ο Πειραιάς θα πρέπει να έχει ως κεντρική ιδέα το ρόλο της ευρωπαϊκής μητρόπολης της ναυτιλίας. Θα το πετύχει με σχέδιο, συστηματικά βήματα, συγκεκριμένες δράσεις που διαμορφώνουν μια κρίσιμη μάζα διεθνούς εκπροσώπησης στο μεγάλο λιμάνι της χώρας. Όλα αυτά σε συνεργασία πάντα με την Το-



Η εταιρεία μας σας εύχεται «Χρόνια Πολλά» και «Ευτυχισμένο το 2004»



CHIOS NAVIGATION (HELLAS) LTD.

Ship Managers

145 Notara Street, 185 36 Piraeus, Greece

Tel.: +(30) 210 4283033, Fax: +(30) 210 4281196, Telex: 212657 NAVA GR



πική Αυτοδιοίκηση.

Η ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυπιακού κέντρου αποτελεί σταθερή επιδίωξη της χώρας μας, τόσο σε επίπεδο διοικητικού φορέα της ναυτιλίας (YEN) όσο και σε επίπεδο ιδιωτικών φορέων. Για το λόγο αυτόν, ο συγκεκριμένος στόχος αποτελεί ένα από τα 44 μέτρα που προσφάτως ανακοινώθηκαν από το YEN για την ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας. Ήδη έχει αρχίσει η υλοποίηση της απόφασης της Ε.Ε. για τη δημιουργία στον Πειραιά του Ευρωπαϊκού Κέντρου για τη φύλαξη των θαλάσσιων συνόρων της Ε.Ε. Επισημαίνεται ότι έχουν κατά καιρούς ληφθεί και υλοποιηθεί σημαντικές πρωτοβουλίες σχετικά με τη βελτίωση της ναυπιακής υποδομής της πόλης. Η δραστηριοποίηση ναυπιακών εταιρειών στον Πειραιά αποτελεί για το YEN ζήτημα μείζονος σημασίας που τελεί υπό συνεχή εξέταση και παρακολούθηση για τη λήψη, εφόσον απαιτηθεί, των αναγκαίων μέτρων.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με στοιχεία του έτους 2002 λειτουργούν στον Πειραιά 1.114 γραφεία εταιρειών (αναγνωρισμένοι από το ελληνικό κράτος νηογνώμονες, χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί, οίκοι νομικών και χρηματοοικονομικών συμβούλων, σημαντικές εταιρείες ναυτασφαλίσεων και γραφεία των μεγαλύτερων P & I Clubs), που απασχολούν συνολικά 11.000 άτομα, ενώ για την κάλυψη των εξόδων που συνεπάγεται η δραστηριότητά τους, εισήχθη συνάλλαγμα ύψους 1.221 εκατ. δολαρίων ΗΠΑ. Επιπροσθέτως, τη ναυπιακή υποδομή του Πειραιά συμπληρώνει ένας σημαντικός αριθμός παραναυπιακών δραστηριοτήτων όπως ναυλωτές, ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, εταιρείες ρυμουλκήσεων και ναυαγισμείων, ναυτικών πρακτορεύσεων, ναυλομεσιτών, επιχειρήσεων τροφοδοσίας και πετρέλειασης πλοίων, κατασκευαστών - επισκευαστών - επιθεωρητών ναυτικών μηχανών και εξοπλισμού καθώς επίσης και μια τεράστια βιομηχανία θαλάσσιου τουρισμού. Δεν θα πρέπει, εξάλλου, να παραλειφθεί το γεγονός ότι η εγκατάσταση, ανάπτυξη, λειτουργία και εκμετάλλευση στον Πειραιά σύγχρονου τηλεπικοινωνιακού δικτύου έχει εξασφαλίσει την εύκολη πρόσβαση σε εγχώριους και διεθνείς προορισμούς, σταθερούς ή κινητούς, ικανοποιώντας τις σύγχρονες απαιτήσεις της ναυπιακής βιομηχανίας. Τέλος, τονίζεται ότι η δημιουργία ενός πραγματικά σύγχρονου διεθνούς ναυπιακού κέντρου συνδέεται άμεσα με τον εκσυγχρονισμό και τη

βελτίωση της λειτουργίας συγκεκριμένων θεσμών, ειδικότερα δε αυτού της εκδίκασης ναυτικών διαφορών. Προς τούτο, το YEN έχει επίσης συμπεριλάβει στην πιο πάνω αναφερθείσα δέσμη των 44 μέτρων τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση της λειτουργίας των Τμημάτων Ναυτικών Διαφορών του Πρωτοδικείου και Εφετείου Πειραιά με σκοπό την ενίσχυση του θεσμού αυτού και την επέκταση των αρμοδιοτήτων του προκειμένου να καταστεί δυνατή η προσέλκυση δραστηριοτήτων συναφούς χαρακτήρα στην πόλη του Πειραιά.

Ως βουλευτής μακεδονικής εκλογικής περιφέρειας, σε ποιους λόγους πιστεύετε ότι οφείλτε ο οικονομικός μαρσαλμός και η επακόλουθη συρρίκνωση της ναυτιλίας στη Βόρεια Ελλάδα;

Έρχονται καλύτερες μέρες για τη ναυτιλία της Β. Ελλάδας. Η Β. Ελλάδα έχει και ευρωπαϊκή και βαλκανική και μεσογειακή διάσταση. Βρίσκεται στην καρδιά των διευρωπαϊκών δικτύων συνδυασμένων μεταφορών της ΝΑ Ευρώπης, άρα η ναυτιλία είναι συστατικό στοιχείο της ανάπτυξης της.

Τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης είναι τρεις θαλάσσιες πύλες της Εγνατίας Οδού στο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών της ΝΑ Ευρώπης. Τα έργα εκσυγχρονισμού που πραγματοποιούνται σε αυτά τα τρία λιμάνια (αθροιστικά προϋπολογισμού πάνω από 100 δισ. δρχ.) θα ενισχύσουν το μεσογειακό χαρακτήρα της Βόρειας Ελλάδας και θα διευκολύνουν τη διασύνδεση της Μακεδονίας και της Θράκης με τη βαλκανική ενδοχώρα.

Στις επισκέψεις εργασίας που έκανα και στα τρία λιμάνια, διαπίστωσα πως τα επιχειρησιακά σχέδιά τους υλοποιούνται με γρήγορους ρυθμούς στη βάση των προδιαγραφών ασφάλειας, ποιότητας και συνεργασίας με τις τοπικές κοινωνίες.

Ειδικά το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι βασικό στοιχείο του επιχειρησιακού σχεδίου της EXPO 2008 και μεσοπρόθεσμα του σχεδίου βιώσιμης ανάπτυξης της μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης. Η ολοκληρωμένη ανάπτυξη και αξιοποίηση της χερσαίας λιμενικής ζώνης στην 1η και 2η προβλήτα θα αναδείξει ακόμα περισσότερο την οικονομική και πολιτιστική ταυτότητα του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, που έγινε ιδιαίτερα αισθητή στις αποθήκες του λιμανιού που λειτουργούν με πολλαπλές χρήσεις τα τελευταία 4 χρόνια.

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΕΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

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





> > > Του Κωστή Χατζηδάκη, ευρωβουλευτή της Ν.Δ.

Η δραστηριότητα στον τομέα της ναυτιλίας υπήρξε έντονη σε κοινοτικό επίπεδο και γι' αυτήν τη χρονιά. Όπως ήταν επόμενο, το 2003 βιώσαμε σε όλη τους την έκταση τις συνέπειες του δραματικού ναυαγίου του «Prestige» ανοικτά των ακτών της Ισπανίας. Οι σημαντικότερες εξελίξεις συνδέθηκαν, λοιπόν, τόσο με την ίδια την υπόθεση του ναυαγίου όσο και γενικότερα με το θέμα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, που όμως τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα είχαν ήδη προτάξει στην αιχμή τους από το παλαιότερο ναυάγιο του «Erika». Εξελίξεις σημειώθηκαν και σε άλλους τομείς, που θα επιχειρήσω να παρουσιάσω στη συνέχεια.



Η πολιτική της Ε.Ε. για τη ναυτιλία το 2003

Το ναυάγιο του «Prestige»

Το ναυάγιο του «Prestige» απασχόλησε έντονα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Δεν θα μπορούσε, άλλωστε, να γίνει διαφορετικά, αφού η λαϊκή αντίδραση στη Γαλλία και κυρίως την Ισπανία ήταν τόσο έντονη και οι τηλεοπτικές εικόνες της οικολογικής καταστροφής τόσο ζωντανές, που το Κοινοβούλιο κλήθηκε να πρωτοστατήσει στη διερεύνηση της υπόθεσης. Το Μάιο διοργανώθηκε δημόσια ακρόαση που συγκέντρωσε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, προκειμένου να ριχτεί περισσότερο φως στα αίτια που προκάλεσαν το δυστύχημα.

Παράλληλα, εκπονήθηκε έκθεση πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα κατόπιν του ναυαγίου του «Prestige». Δυστυχώς όμως, ενώ τα μέτρα που προτάθηκαν με την έκθεση αυτή ήταν σημαντικά και βρήκαν σύμφωνες όλες τις πολιτικές ομάδες στο Κοινοβούλιο, αυτό που τελικά τις διχάσε ήταν η σύσταση ή μη μιας προσωρινής (κατ' ουσίαν εξεταστικής) επιτροπής για τη διερεύνηση των αιτιών και συνεπειών του ναυαγίου. Η σύσταση της επιτροπής αυτής, που τελικά εγκρίθη-

κε, βρήκε αντίθετες τις δυνάμεις της κεντροδεξιάς, που θεώρησαν ότι η ενέργεια αυτή αποσκοπούσε στην πολιτική εκμετάλλευση της υπόθεσης εις βάρος της κυβέρνησης Αθηνών, εν όψει μάλιστα των ισπανικών εκλογών. Σε κάθε περίπτωση, η συγκεκριμένη επιτροπή συγκροτήθηκε επισήμως το Νοέμβριο κι εργάζεται προκειμένου να εκδώσει το πόρισμά της, ανεξάρτητα φυσικά από τη δικαστική διερεύνηση της υπόθεσης που βρίσκεται σε εξέλιξη στην Ισπανία.

Κοινοτική νομοθεσία για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας μετά το «Prestige»

Σε επίπεδο κοινοτικής νομοθεσίας για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, δρομολογήθηκαν εξελίξεις που δεν είχαν προγραμματιστεί, λόγω και πάλι του «Prestige». Διότι μέχρι το ναυάγιο αυτό, η Ευρωπαϊκή Ένωση είχε ήδη προχωρήσει στη λήψη μέτρων τα οποία έτυχαν αποδοχής από όλους τους παράγοντες που εμπλέκονται με τη ναυτιλία. Αναφέρομαι στα πακέτα «Erika I» και «Erika II». Η στρατηγική που ακολουθήθηκε σχετικά με τα πακέτα αυτά, ήταν να συμπορευτούμε με το





Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), στη λογική βάση ότι τα διεθνή προβλήματα απαιτούν διεθνείς λύσεις. Τα μέτρα αυτά δεν είχαν τύχει ακόμη εφαρμογής όταν έγινε το ναυάγιο του «Prestige». Ας θυμίσουμε ότι το «Erika I» αφορούσε την εσπευσμένη απόσυρση πετρελαιοφόρων μονού κύτους, προέβλεπε αυστηρότερα μέτρα για τους νηογνώμονες και επίταση των λιμενικών ελέγχων. Το «Erika II» περιλάμβανε τη σύσταση μιας Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα (EMSA), η οποία θα βοηθάει από τεχνοκρατικής πλευράς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και υιοθέτησε μέτρα σχετικά με την κυκλοφορία των πλοίων στις θάλασσες, την ενδεχόμενη απαγόρευση απόπλου σε περίπτωση κακοκαιρίας, τους λιμένες καταφυγής και την τοποθέτηση μαύρων κουτιών στα πλοία με βάση ένα χρονοδιάγραμμα το οποίο συμφωνήθηκε και με τον IMO. Το μοναδικό σκέλος αυτού του πακέτου που εκκρεμούσε για απόφαση το 2003, η δημιουργία ενός πρόσθετου ταμείου για αποζημιώσεις σε περίπτωση ναυαγίων, διευθετήθηκε τελικά στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό. Το ναυάγιο του «Prestige» ήρθε δυστυχώς να περιπλέξει τα πράγματα. Δημιούργησε φαινομενικά μια τέτοια ανάγκη για εξελίξεις, που ώθησε το Συμβούλιο Υπουργών αρχικά και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Κοπεγχάγης στη συνέχεια να προτείνει την υιοθέτηση νέων μέτρων, μεταξύ των οποίων και ένα νέο πιο σύντομο χρονοδιάγραμμα απόσυρσης των τάνκερ μονού τοιχώμα-

τος. Το τελευταίο παρουσιάστηκε ως η «χρυσή λύση» που θα αποτρέψει στο μέλλον άλλα θαλάσσια ατυχήματα. Με μία εσπευσμένη νομοθετική διαδικασία, που με πρωτοβουλία του Συμβουλίου ολοκληρώθηκε στην πρώτη ανάγνωση, το Συμβούλιο Υπουργών και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκριναν τον Ιούνιο το νέο αυτό χρονοδιάγραμμα. Πρόκειται για μία απόφαση που πάρθηκε εν θερμώ -σημειωτέον επί ελληνικής προεδρίας και με την υπογραφή του Έλληνα υπουργού- με την οποία φυσικά πλήττεται η ελληνική ναυτιλία, ενώ προσβάλλονται αντίστοιχα και οι εργαζόμενοι στη ναυτική βιομηχανία.

Δύο παρατηρήσεις μπορούν να γίνουν αναφορικά με τις εξελίξεις που επέφερε το ναυάγιο του «Prestige». Η πρώτη αφορά το γεγονός ότι η Ε.Ε. αποφάσισε να προχωρήσει τη φορά αυτή ανεξάρτητα από τον IMO και να υιοθετήσει μέτρα χωρίς να προηγηθεί η συναίνεσή του. Ευτυχώς οι εξελίξεις ευνόησαν την Ε.Ε. Μόλις την πρώτη εβδομάδα του Δεκεμβρίου, ο IMO αποφάσισε να εγκρίνει ένα χρονοδιάγραμμα απόσυρσης των τάνκερ μονού τοιχώματος ανάλογο με αυτό που είχε ήδη αποφασιστεί σε κοινοτικό επίπεδο. Στην πράξη, όμως, αυτό δεν ήταν απαραίτητο να συμβεί. Μια διαφορετική απόφαση στον IMO θα προκαλούσε ιδιαίτερη σύγχυση και έλλειψη αξιοπιστίας στην Ε.Ε., αφού αυτή θα ήταν αναγκασμένη να διαμορφώσει εκ νέου τις ρυθμίσεις αυτές. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να λαμβάνουμε πάντοτε υπόψη το γεγονός ότι η ναυτιλία έχει μια *de facto* παγκόσμια διάσταση. Όπως δεν είναι ζήτημα αποκλειστικά εθνικό, δεν είναι και ζήτημα αποκλειστικά κοινοτικό. Για το λόγο αυτόν, οι ρυθμίσεις σε εθνικό, κοινοτικό και παγκόσμιο επίπεδο πρέπει να είναι πάντοτε συμβατές.

Το δεύτερο αφορά την ανάγκη διασφάλισης μιας ισορροπίας που πρέπει να εξασφαλίζεται ανάμεσα σε δύο βασικούς στόχους της Ε.Ε.: την προστασία του περιβάλλοντος και την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας. Σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να προτάσσεται ο πρώτος εις βάρος του δεύτερου. Σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να παίρνονται αποφάσεις υπό το κράτος πανικού, προκειμένου να ικανοποιηθεί το λαϊκό αίσθημα, που δικαίως επαναστατεί στην εικόνα μιας οικολογικής καταστροφής. Μια τέτοια πολιτική είναι ανεύθυνη. Η στάση του Συμβουλίου μάς έθεσε στην

Η πολιτική της Ε.Ε. για τη ναυτιλία το 2003

Ευρωβουλή προ τετελεσμένων γεγονότων. Ιδιαίτερα η ελληνική κυβέρνηση όφειλε να αντιμετωπίσει το θέμα με μεγαλύτερη ψυχραιμία, πολύ περισσότερο που οι Έλληνες έχουμε μεγαλύτερη εμπειρία γι' αυτά τα θέματα και η οικονομία μας θίγεται περισσότερο από αυτές τις ρυθμίσεις.

Η προαναφερθείσα έκθεση πρωτοβουλίας σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα κατόπιν του ναυαγίου του «Prestige», που υιοθετήθηκε το Σεπτέμβριο από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, αποτυπώνει με μεγαλύτερη ακρίβεια την κατάσταση. Διαπιστώνει ένα σοβαρό πρόβλημα στην εφαρμογή της ήδη υπάρχουσας νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Στις προτάσεις της δίνει έμφαση στην ανάγκη σεβασμού της νομοθεσίας, πριν από την υιοθέτηση νέων μέτρων. Πράγματι, όταν κράτη-μέλη της Ε.Ε. δεν συμμορφώνονται ακόμη με τη νομοθεσία για τη διάθεση αποβλήτων στα λιμάνια, για τους λιμένες καταφυγής, για τους λιμενικούς ελέγχους ή για τους νηογνώμονες, η συζήτηση για τη θέσπιση νέων μέτρων αποκτά περισσότερο φιλολογικό χαρακτήρα.

Άλλες νομοθετικές ρυθμίσεις για την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα

Πριν κλείσουμε το κεφάλαιο της ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα, θα πρέπει να γίνει μια σύντομη αναφορά σε ακόμη δύο αξιόλογες νομοθετικές προτάσεις. Η πρώτη αφορά την πρόταση κανονισμού για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Η συγκεκριμένη νομοθετική διαδικασία μόλις ολοκληρώθηκε σε Κοινοβούλιο και Συμβούλιο. Σκοπός του νέου κανονισμού είναι η ενσωμάτωση στο κοινοτικό δίκαιο των μέτρων που εγκρίθηκαν προσφάτως από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, προκειμένου να αντιμετωπιστεί ο κίνδυνος τρομοκρατικών χτυπημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Με την κοινοτική ρύθμιση εξασφαλίζονται κυρίως η ομοιογενής εφαρμογή των μέτρων αυτών από τα κράτη-μέλη, η αποφυγή διαφορετικών προσαρμογών και ερμηνειών των σχετικών διατάξεων και η καθιέρωση κοινοτικού ελέγχου, ενώ διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής των διεθνών μέτρων αυτών -πέρα από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές- στη ναυσιπλοΐα στην επικράτεια κάθε κράτους-μέλους και

στις αντίστοιχες λιμενικές εγκαταστάσεις.

Ζήτημα, βεβαίως, δημιουργήθηκε σχετικά με το ποιος αναλαμβάνει τη χρηματοδότηση των νέων αυτών μέτρων. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ύστερα από τροπολογία μου, υιοθέτησε τελικά 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. Η τροπολογία στηρίχθηκε στο προηγούμενο που είχε δημιουργηθεί σχετικά με τα μέτρα για την ασφάλεια των αεροδρομίων. Τη ρύθμιση αυτή δέχεται τελικά και το Συμβούλιο, το οποίο υπήρξε αρχικά αρνητικό σε οποιαδήποτε αναφορά στη χρηματοδότηση των νέων μέτρων. Ελπίζω ότι η σχετική έκθεση καταμερισμού του κόστους, που η Επιτροπή δεσμεύτηκε να εκπονήσει, μπορεί να μετριάσει τις σοβαρές επιπτώσεις στην ελληνική ναυτιλία. Και, δεδομένης της στάσης του Συμβουλίου, αποτελεί σίγουρα ό,τι καλύτερο θα μπορούσαμε να πετύχουμε στο θέμα αυτό.

Η δεύτερη νομοθετική πρόταση αφορά την Οδηγία για τη ρύπανση από πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων και ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης. Η Οδηγία υποκινείται από μια συγκεκριμένη λογική: δεν υπάρχει νόημα να προσπαθούμε με κάθε τρόπο να αποτρέψουμε τα θαλάσσια ατυχήματα, εάν δεν μπορούμε ταυτοχρόνως να αντιμετωπίσουμε τις παράνομες απορρίψεις. Σκοπός λοιπόν είναι να ενσωματωθούν στο κοινοτικό δίκαιο οι διεθνώς ισχύουσες προδιαγραφές στο θέμα των απορρίψεων και να στοιχειοθετηθεί εγκληματική πράξη η παραβίαση των κανόνων αυτών. Η συγκεκριμένη διαδικασία βρίσκεται σε αρχικό ακόμα στάδιο (αναμένεται να περάσει από την Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου τον Ιανουάριο του 2004).

Λιμενικές υπηρεσίες

Το 2003 έμελλε να ολοκληρωθεί η νομοθετική διαδικασία σχετικά με την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών στην Ε.Ε. Δυστυχώς με πλήρη αποτυχία. Η κοινοτική αυτή οδηγία είχε ως σκοπό να ανταποκριθεί στην ανάγκη μιας ενιαίας ρύθμισης για τους θαλάσ-



Targeting Quality



TARGET MARINE S.A.

24, Kanigos Street. • GR - 185 34 Piraeus - Greece

Tel: 210 4220227-38 (12 lines), Telex: 211718 - 211720 - 212228 TCMT GR., Fax: 210 4222541 - 210 4222542
[http: www.targetmarine.gr](http://www.targetmarine.gr) • e-mail: contact@targetmarine.gr



Η πολιτική της Ε.Ε. για τη ναυτιλία το 2003

σιους λιμένες σε ολόκληρη την Ευρώπη. 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 λιμάνια 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.

Έπειτα από περίπου δύομισι χρόνια που είχε διαρκέσει η νομοθετική διαδικασία, και αφού είχε περάσει με επιτυχία και το στάδιο της συνδιαλλαγής, η σχετική Οδηγία απορρίφθηκε τελικά στην Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για 20 μόλις ψήφους. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Οδηγία καταψηφίστηκε από την Αριστερά, τους Πράσινους και τους Σοσιαλιστές. Αντίθετα, στο Συμβούλιο όλες οι σοσιαλιστικές κυβερνήσεις, συμπεριλαμβανομένης της ελληνικής, είχαν ψηφίσει υπέρ.

Η ατυχής αυτή έκβαση δεν μπορεί εύκολα να εξηγηθεί. Το ίδιο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο που έχει ταχθεί στο παρελθόν υπέρ της απελευθέρωσης μιας μακράς σειράς υπηρεσιών (οιδηρόδρομοι, αεροπορικές συγκοινωνίες, τηλεπικοινωνίες, ταχυδρομικές υπηρεσίες), να απορρίπτει την απελευθέρωση της πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών. Εισάγεται έτσι μια αδικαιολόγητη εξαίρεση. Είναι άλλωστε βέβαιο ότι η απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών μεσο/μακροπρόθεσμα θα ωφελούσε τους εργαζομένους στα λιμάνια, διότι θα δημιουργούσε με βεβαιότητα καινούργιες θέσεις εργασίας. Θα συνέβαλε επίσης στην περαιτέρω ανάπτυξη των λιμενικών υπηρεσιών, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας.

Εκπαίδευση ναυτικών

Το 2003 εγκρίθηκε και η νέα Οδηγία για το ελάχιστο επίπεδο ναυτικών. Προβλέπει μια καινούργια διαδικασία για την αναγνώριση πιστοποιητικών ικανότητας ναυ-

τικών που προέρχονται από τρίτες χώρες εκτός Ε.Ε. (περίπου το ένα τρίτο των ναυτικών που υπηρετούν στα υπό σημαία Ε.Ε. σκάφη). Η διαδικασία αυτή επιβάλλει την αναγνώριση της τρίτης χώρας - ύστερα από αξιολόγηση του συστήματος εκπαίδευσης και έκδοσης πιστοποιητικών στους ναυτικούς - και όχι την αναγνώριση εξατομικευμένων πιστοποιητικών ικανότητας, όπως συμβαίνει σήμερα. Την ευθύνη μιας ενιαίας και αυστηρής αξιολόγησης των αιτήσεων αναλαμβάνουν η Επιτροπή και η AESM, ενώ γίνεται συνεχής έλεγχος του σεβασμού των διατάξεων της σύμβασης STCW στον τομέα αυτό. Η αναγνώριση καθίσταται συνεπώς γενική σε κοινοτικό επίπεδο, μια ρύθμιση πολύ λογική, που απλοποιεί τις διαδικασίες και αποσκοπεί τελικά στην αποτροπή των ανθρωπίνων σφαλμάτων και κατ' επέκταση των θαλάσσιων ατυχημάτων.

Θα ήθελα να κλείσω την επισκόπηση των σημαντικότερων εξελίξεων της χρονιάς που μας πέρασε στον τομέα της ναυτιλίας με μία σύντομη αναφορά στο ρόλο που η χώρα μας οφείλει να διαδραματίζει στη διαμόρφωση των εξελίξεων αυτών. Η θέση της Ελλάδας, ως μιας υπολογίσιμης ναυτιλιακής δύναμης, καθιστά την ευθύνη όλων των εμπλεκόμενων φορέων στην ελληνική ναυτιλία ιδιαίτερα σημαντική στη χάραξη πολιτικής σε κοινοτικό και διεθνές επίπεδο. Ιδιαίτερη ευθύνη έχει φυσικά η ίδια η Κυβέρνηση. Αυτή οφείλει να πρωτοστατεί στις εξελίξεις και όχι να τις αφήνει να την παρασύρουν σε ρυθμίσεις αντίθετες με τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας. Χρέος της είναι να μη βάζει η ίδια εμπόδια, αλλά να στηρίζει την ελληνική ναυτική οικογένεια και να τη βοηθήσει να κυριαρχήσει στον παγκόσμιο στίβο. Δυστυχώς, η πρόσφατη εμπειρία της ελληνικής προεδρίας αυτήν την εντύπωση μας δημιουργήσε.

Θεωρώ ότι όχι μόνο δεν κατάφερε να σταθεί στο ύψος των περιστάσεων σε μια κρίσιμη στιγμή. Δεν κατάφερε ακόμη και να προστατέψει την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας, που δέχτηκε πλήγμα με την εσπευσμένη απόσυρση των τάνκερ μονού τοιχώματος. Αυτή είναι η πραγματικότητα σήμερα. Και σίγουρα μας γεννά πολλά ερωτήματα...



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



Towage & Marine Assistance S.Neries 12, LT-5800 Klaipėda, Lithuania
Tel.: +370 46 310644, Fax: +370 46 311155
towmar@towage.lt www.towage.lt





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

MODERN TECHNOLOGY AND QUALITY SERVICE



HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.



Capable technicians and an experienced workforce are there to ensure quality service and the best results ranging from cleaning and high pressure wash works to full paintwork including polishing and waxing, engineering, electrical, steel, carpentry and plumbing.



SINCE 1922

The only hoisting crane in Greece guaranteeing quick and safe lifting/lowering of boats.

MAXIMUM CAPACITY

WEIGHT: 280 TONS

LOA: 45 METERS

BREADTH MOULDED: .. 9 METERS

DRAFT: 5,20 METERS

HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.

104-6 DIMOKRATIAS AVE., 188 36 PERAMA, PIREAEUS, TEL.: 210.4410.182 - 210.4020.256

FAX: 210.4020.262, e-mail: halura@hol.gr, web site: www.halura.gr



ΤΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΠΡΟΣΤΑ ΣΤΙΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΤΟΥ 21ου ΑΙΩΝΑ

Του Αρχηγού ΓΕΝ Αντιναυάρχου Α. Αντωνιάδη Π.Ν.

Έκαστος εφ' ω ετάχθη, και εμείς ταχθήκαμε να φυλάμε κορφές από μανιασμένα κύματα στο Αιγαίο, απαλές μαύρες γραμμές σε έναν χάρτη που οριοθετούν μια χώρα μέσα στην οποία γεννήθηκε η δημοκρατία και η ελευθερία.

Σχεδόν δυο αιώνες τώρα, τα ελληνικά πολεμικά πλοία μας οργάνουν τις θάλασσές μας αποτρέποντας κάθε επιβουλή αλλά και προσφέροντας τη βοήθειά τους σε όσους τη χρειάζονται. Ο ρόλος μας αλλάζει μαζί με τους καιρούς και σήμερα καλούμαστε να αντιμετωπίσουμε, εκτός από το έργο της διασφάλισης της εθνικής κυριαρχίας, και κινδύνους που δεν είχαμε στο παρελθόν φανταστεί. Απειλές άγνωστες μέχρι τώρα και πολυαχιδείς που περιγράφονται με τον ευρύ όρο των «ασύμμετρων απειλών».

Ο πόλεμος άλλαξε και αυτός. Παρά το γεγονός ότι ποτέ δεν ήταν «δουλειά ενός όπλου», σήμερα η συνεργασία είναι περισσότερο από ποτέ επιβεβλημένη.

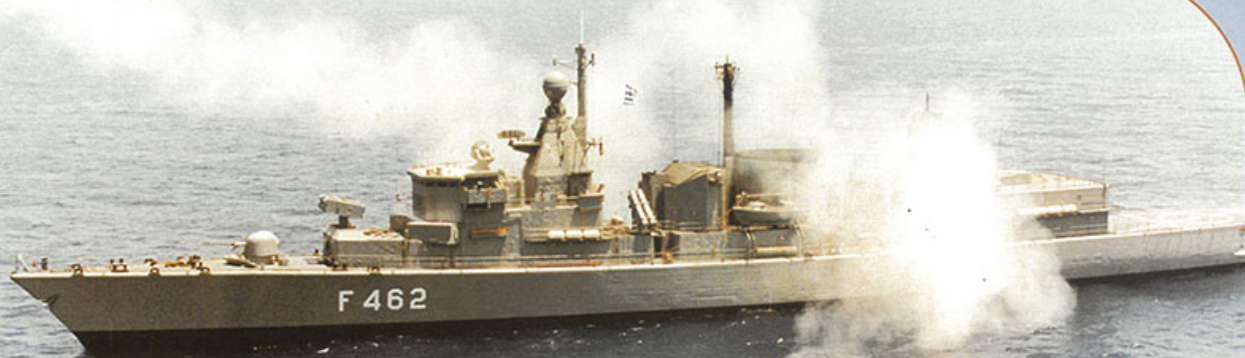
Η διακλαδικότητα είναι το μέλλον των Ενόπλων Δυνάμεων, και το δρόμο αυτόν επιλέξαμε να ακολουθήσουμε. Στην εποχή της πληροφορίας όλα εξαρτώνται από τρεις παράγοντες. Πότε θα έρθει η σωστή πληροφορία, πόσο γρήγορα μπορούμε να την επεξεργαστούμε και, τέλος, πόσο γρήγορα θα αντιδράσουμε. Για το λόγο αυτόν οδηγούμαστε σε μια νέα δομή δυνάμεων με ταχυκίνητες μονάδες, σχεδόν αυτόνομες, ικανές να αντιδράσουν με την ταχύτητα που ορίζει η εποχή.

Τέλος, αλλάζει και η κοινωνία. Η βιομηχανική εποχή που χαρακτηριζόταν από βαριές βιομηχανίες με πολ-

λούς ανειδίκευτους εργάτες, αλλά και «βαρείς» βιομηχανικούς στρατούς που είχαν ως βάση τους κληρωτούς, δίνει τη θέση της στην εποχή της πληροφόρησης, των δικτύων και της υψηλής εξειδίκευσης. Συνακόλουθα οι Ένοπλες Δυνάμεις οργανώνονται στη βάση του «δικτυοκεντρικού» πολέμου με τη χρήση συστημάτων υψηλής τεχνολογίας τα οποία χειρίζονται εξειδικευμένοι επαγγελματίες.

Στο πλαίσιο αυτό έγινε η αναδιοργάνωση του Πολεμικού Ναυτικού, η στελέχωση των πολεμικών πλοίων με επαγγελματίες οπλίτες, όπως σε αυτήν την κατεύθυνση γίνονται και οι νέες προμήθειες. Φρεγάτες, υποβρύχια, αερόστρομνα, νέα οπλικά συστήματα και επίλεκτες ειδικές δυνάμεις αποτελούν τον κορμό της άμυνας της χώρας, αλλά και ένα από τα δύο χέρια της ελληνικής εξωτερικής πολιτικής, αυτό που ονομάζεται αμυντική διπλωματία και έχει ως στόχο την ενδυνάμωση της χώρας στους διεθνείς οργανισμούς με τη συμμετοχή μας σε ειρηνευτικές αποστολές, αλλά και σε συμπαραγωγές οπλικών συστημάτων τρίτης και τέταρτης γενεάς.

Μπορεί πολλές φορές το κόστος των αποστολών αυτών να είναι εξαντλητικό και οι συνθήκες για τους δικούς μας ανθρώπους επικίνδυνες, αλλά το κέρδος της χώρας είναι ανεκτίμητο. Η θέση μας στη Συμμαχία ολοέ-



να και ισχυροποιείται, η συμμετοχή μας στην ευρωπαϊκή αμυντική δύναμη είναι πλέον δεδομένη και ο ρόλος του Πολεμικού Ναυτικού σημαντικός, καθώς ο αριθμός και η σημασία των ναυτικών επιχειρήσεων ανά τον κόσμο αυξάνονται.

Στο σημείο αυτό οι αριθμοί μιλούν από μόνοι τους.

Σε διεθνές επίπεδο, το εμπόριο αντιπροσωπεύει το 30% της παγκόσμιας οικονομίας, ενώ το 80% του διαμετακομιστικού εμπορίου γίνεται διά θαλάσσης από 46.000 εμπορικά πλοία που εξυπηρετούνται από περισσότερα από 4.000 λιμάνια σε όλον τον κόσμο.

Τα 3/4 του εμπορίου αυτού διέρχονται από έξι «υποχρεωτικά» περάσματα: Τη διώρυγα του Σουέζ (20.000 πλοία το χρόνο), τη διώρυγα του Παναμά (10.000 πλοία το χρόνο), τα Στενά της Malacca στη Σιγκαπούρη (275 πλοία ημερησίως), τα Στενά του Ορμούζ, τον Ελλήσποντο και το Γιβραλτάρ.

Δεν χρειάζεται πολλή σκέψη για να αντιληφθεί κανείς τη σημασία που έχουν όλα αυτά για τη χώρα μας.

Η Ελλάδα, χώρα ναυτική, με τη μεγαλύτερη εμπορική ναυτιλία στον κόσμο, με λιμάνια όπως ο Πειραιάς, η Πάτρα και η Θεσσαλονίκη, τα οποία θέλουν να αναβαθμιστούν ως διαμετακομιστικά κέντρα, με τη γεωγραφική της θέση που ελέγχει τις γραμμές μεταφοράς προς

το Σουέζ και τον Εύξεινο Πόντο και, τέλος, με τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, βρίσκεται στο επίκεντρο όλων αυτών των προκλήσεων.

Η Ελλάδα είναι κατεξοχήν ναυτική χώρα με 15.000 χλμ. ακτών, 3.000 νησιά και ναυτική παράδοση 4.000 ετών. Οι αριθμοί αυτοί είναι ιλιγγιώδεις αν αναλογιστούμε τη γεωγραφική θέση αλλά και τη γεωγραφική ιδιομορφία της χώρας μας.

Όπως όλοι γνωρίζουμε, με αυστηρά γεωγραφικούς όρους, η Ελλάδα εντάσσεται στις χερσονήσους.

Ένα κομμάτι Ήφρας δηλαδή που εισχωρεί στη θάλασσα.

Εάν συνυψάνουμε όμως τη γεωγραφία με τον ιστορικό λυρισμό, εάν αναλογισθούμε την ιστορία του ελληνικού έθνους και συνυπολογίσουμε τα περίπου 3.000 νησιά μας, δεν θα ήταν υπερβολή αν αντιστρέφαμε τον όρο και ισχυριζόμασταν ότι η Ελλάδα είναι μάλλον ένα κομμάτι θάλασσας που κάπου-κάπου διακόπτεται από Ήφρα.

Μοιραία λοιπόν η θάλασσα αποτελεί το σημαντικότερο παράγοντα της ευημερίας, αλλά είναι και ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια της χώρας.

Έκαστος εφ' ω ετάχθη, και εμείς ταχθήκαμε να φυλάτουμε τα Ξύλινα τείχη...



>>> Του Σπυριδώνος Αλεξανδράτου, προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος

Ναυτιλία & Κοινωνία /Οικονομία

Το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (NEE), που έχω την τιμή ως πρόεδρος να το εκπροσωπώ, πιστεύω ότι ευρισκόμενο θεσμικά έξω και πάνω από συνδικαλιστικές αντιλήψεις συμμετέχει στα ναυτιλιακά δρώμενα με συνέπεια και αντικειμενικότητα, έχοντας πάντα ως βασικό στόχο την ανταγωνιστικότητα της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, όπου προς ενίσχυσή της παρεμβαίνει και σωστά παρεμβαίνει, με εισηγήσεις, θέσεις και απόψεις.

Παρεμβαίνει και προβάλλει, για να γίνουν γνωστά στο ευρύτερο κοινό, τα τόσα θετικά και ωφέλιμα -που είναι πολλά- της ναυτιλίας, όταν συνήθως προβάλλονται μόνο τα όποια μεγέθους δυσάρεστα συμβάντα, όπως συνέβη προσφάτως με το περιστατικό του «Knossos Palace» και προ εξαμήνου περίπου με το Jet one. Για το περιστατικό του «Knossos Palace» σημειώσαμε ότι «το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (NEE) με την κοινωνική και ναυτιλιακή του διάσταση είναι υποχρεωμένο να λάβει θέση και εκφράσει την άποψή του». Κατ' αρχάς ως πρόεδρος, θα ήθελα να συγχαρώ τον πλοίαρχο, τους αξιωματικούς και το πλήρωμα για τη ναυτοσύνη και την ψυχραιμία με την οποία αξιολόγησαν και στη συνέχεια αντιμετώπισαν το γεγονός. Είναι αξιοσημείωτο, και το επισημαίνω, ότι το πλοίο έφθασε ασφαλώς στον προορισμό του, όπως όφειλε, και πρόσδεσε στο λιμάνι του Ηρακλείου. Θεατής και εγώ στην τηλεόραση, είδα και άκουσα διάφορους «ειδήμονες» να αναλύουν, να κρίνουν και χλευάζουν.

Επιτέλους, ας σταματήσει η απαξίωση και στη θέση της να βάλουμε την υπερηφάνεια που πρέπει να έχουμε ως ναυτικός λαός, ως έθνος και ως επιβάτες, ότι στην ακτοπλοΐα μας πλέον υπάρχουν πλοία νεότευκτα, ασφαλή και γρήγορα.

Για δε το συμβάν του καταμαράν Jet one, επισημάναμε ότι «ανά την υφήλιο συμβαίνουν αρκετά συχνά, και θα συνεχίσουν να συμβαίνουν. Ναυτικά περιστατικά και ατυχήματα. Χρειάζεται όμως κατάλληλη ετοιμότητα και υποδομή για αποτελεσματική αντιμετώπισή τους, όπως και έγινε, που η ελληνική Πολιτεία απέδειξε ότι τα διαθέτει, και έτσι το ατύχημα ευτυχώς κατεγράφη και έμεινε ως ένα απλό ναυτικό συμβάν.

Σ' αυτό συνέβαλαν η έγκαιρη και με μεθοδικότητα κινητοποίηση όλων των δυνάμεων και η αποτελεσματική παρέμβασή τους, όπου κατεδείχθησαν για μία φορά ακόμη η ναυτοσύνη και το ναυτικό φιλότιμο, από τα κύρια χαρακτηριστικά των Ελλήνων ναυτικών και όχι μόνον...».

Πρέπει ευρύτερα να αποδεχθούμε πως είναι γεγονός, ότι στον πλανήτη όπου ζούμε δεν είμαστε άτρωτοι, αλάνθαστοι, και τα όποια κατασκευάσματά μας δεν είναι τέλεια.

Δεν υπάρχουν οι φυσικοί νόμοι, ή τουλάχιστον δεν τους έχει ανακαλύψει το ανθρώπινο μυαλό, που θα βοηθούσαν σε τελειότητες και απρόσβλητες από όποιους παράγοντες, ανθρώπινους ή φυσικούς, κατασκευές και μηχανές.

Η εξέλιξη στον τεχνολογικό τομέα βεβαίως συνεχώς βελτώνεται και αυτό η ναυτιλία από τους πρώτους το βιώνει και εφαρμόζει, όμως πλοία αβύθιστα δεν έχουν ακόμη κατασκευασθεί, αεροπλάνα που ποτέ δεν θα πέφτουν δεν έχουν επινοηθεί και αυτοκίνητα ή τρένα που

δεν θα τρακάρουν δεν έχουν παραχθεί.

Από την άλλη μεριά, πάντα στις ανθρώπινες δραστηριότητες υπάρχει και η αρχή «κόστος - όφελος».

Αυτή την αρχή τα τελευταία χρόνια ευτυχώς και ο IMO την έχει ενστερνιστεί και, πριν καταλήξει σε κατασκευαστικές ή πρόσθετες εξοπλισμού στα πλοία αποφάσεις, ερευνά και τη σχέση «κόστος - οφέλους».

Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο, λοιπόν, λειτουργεί και το NEE και παίρνει θέσεις για τις πολιτικές που οι υπεύθυνοι του ναυτιλιακού και οικονομικού τομέα εντός και εκτός Ελλάδος πρέπει να αναπτύσσουν.

Η ναυτιλία -έχει λησθεί αυτό αλλά πρέπει να το εμποδίσουμε- ανήκει στους τομείς εκείνους που δεν επιβαρύνουν τις εθνικές οικονομίες και κυρίως τη δική μας, αλλά προσφέρουν. Είναι αξιοσημείωτο, ότι και την εκπαίδευση του προσωπικού των πλοίων η πλοιοκτησία τη χρηματοδοτεί και, επίσης, από τις δραστηριότητες των πλοίων και την εκμετάλλευσή τους στην ευρύτερη έννοια του όρου εισρέουν στη χώρα μας αρκετά δισεκατομμύρια ευρώ, όπου το 2003 υπολογίζεται να ξεπεράσουν τα 8 δισ.

Αυτό χωρίς η πατρίδα μας να έχει τις δαπάνες εκείνες που ενεργεί για άλλους τομείς της οικονομίας, όπως τον τουρισμό, τη γεωργία, τη βιομηχανία κ.λπ.

Αυτή λοιπόν η βιομηχανία της θάλασσας, «shipping industry» κατά την Ξενική ορολογία, είναι καιρός να τύχει της «κοινωνικής καταξίωσης» που της αρμόζει και καλύτερης κρατικής μέριμνας που τη δικαιούται.

Η επαινετή πρωτοβουλία και ναυτιλιακή ιδιοφυΐα στην επιχειρηματικότητα του Έλληνα, που έχει κάνει τη ναυτιλία των 171 εκατομμυρίων τονάζ πρώτη δύναμη στον κόσμο, συναντά σήμερα μεγάλες δυσκολίες από τις διαμορφούμενες διεθνείς συνθήκες παρεμβάσιμου, είτε από μεμονωμένα κράτη είτε από συνασπισμό κρατών, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Για να αντιμετωπίσει με επιτυχία τις πολυποικίλες δυσκολίες, η ελληνική ναυτιλία και απρόσκοπτα συνεχίσει την ανοδική της πορεία, έχει ανάγκη από τη σθεναρή και με ικανή επιχειρηματολογία παρέμβαση της ελληνικής Πολιτείας στα κέντρα που διαμορφώνονται και λαμβάνονται οι αποφάσεις και όχι μόνον.



No. 1

in maritime equipment

Safety Equipment

- Lifeboats – totally enclosed / partially enclosed / open
- Freefall Lifeboats
- Rescue / Fast Rescue Boats
- Davits – ship and rig davits / rescue boat davits / liferaft davits

Deck Equipment

- Deck Cranes
- Offshore Cranes
- A-frames
- Winches – diesel / hydr. / electric / air
- Windlasses
- Capstans

Other Equipment

- Anchors
- Chains
- Reverse Osmosis Plants
- Sewage Treatment Plants
- Accommodation Modules
- Firefighting systems
- Purifier
- Fenders
- Various Maritime / Offshore Equipment



Manufacturing and supply

Rental

Installation

Service

Click or call us

NORWEGIAN

maritime equipment

The worldwide marketplace
www.nme.no

Greek Office:

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus

Phone: +30 21 04 28 59 60 / 61

Fax: +30 21 04 28 59 62

e-mail: maricons@otenet.gr



>>> Του Επαμεινώνδα Εμπειρικού,
προέδρου Greek Shipping Cooperation Committee

Ανασφαλής ο νέος κανονισμός μέσω πρόσβασης για επιθεώρηση της κατασκευής του πλοίου (Permanent Means of Access - PMA)

Το θέμα των Permanent Means of Access (PMA) είναι ειδικό αλλά το επέλεξα για την πρωτοχρονιάτικη έκδοση των «Ναυτικών Χρονικών» αντί ενός γενικότερου θέματος, διότι είναι επίκαιρο για τις ναυπηγήσεις και πολύ σοβαρό για την ασφάλεια του πληρώματος και του πλοίου καθ' όλη την υπηρεσιακή του ζωή, ενώ συγχρόνως είναι και ενδεικτικό των προβλημάτων που προκύπτουν από τη λήψη θεωρητικών μέτρων δίχως τεχνικό υπόβαθρο.

Οι νέες διατάξεις για τα PMA, που θα αποτελέσουν κανονισμό της διεθνούς συμβάσεως SOLAS, προβλέπεται να εφαρμοσθούν σε κάθε πλοίο που θα ναυπηγείται μετά την 1.1.2005, την ημερομηνία που θα τεθούν διεθνώς σε ισχύ. Απαιτούν δε να κατασκευάζονται στο εσωτερικό των κυτών και των δεξαμενών MONIMOΙ πλευρικοί και ιπτάμενοι διάδρομοι και κατακόρυφοι και επικλινείς σκάλες, έτσι ώστε να είναι προσβάσιμα όλα τα σημεία της κατασκευής του πλοίου από το πλήρωμα και τους επιθεωρητές.

Καλός και αγαθός ο στόχος, αλλά η υλοποίησή του με μόνιμες κατασκευές στο εσωτερικό των πλοίων είναι ανεφάρμοστη και επικίνδυνη και για το πλοίο και για τους επιθεωρητές. Ήδη οι τεχνικοί οργανισμοί έχουν εκδηλώσει αρνητική θέση στη χρησιμοποίησή τους.

Σήμερα η εργασία αυτή, όταν απαιτείται, είναι και προσιτή και ασφαλής με φορητά, πλωτά και άλλα μέσα της σύγχρονης τεχνολογίας. Οι μόνιμες όμως κατασκευές του νέου κανονισμού, που ουσιαστικά θα χρησιμοποιηθούν μετά περίπου 10

χρόνια, θα αποτελούν συνεχείς κρυφές παγίδες ατυχημάτων, λόγω της φθοράς που θα έχουν υποστεί, ενώ εξ ίσου σοβαρή και μεγαλύτερη ζημιά θα έχει υποστεί και η κατασκευή του πλοίου. Οι πραγματικοί κίνδυνοι που ενέχει ο νέος αυτός κανονισμός για PMA επισημάνθηκαν εγκαίρως από τον ελληνικό εφοπλισμό, ο οποίος μαζί με όλους τους διεθνείς φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας ζήτησαν από τις κυβερνήσεις να τον ακυρώσουν, με την υποβολή στον IMO «αντιρρήσεων».

Κατά την πρόσφατη γενική συνέλευση του IMO, όμως, ενώ αναγνωρίσθηκε το ανασφαλές των διατάξεων του κανονισμού, αντί της ακυρώσεως αυτών διά αντιρρήσεων, προωθείται η ταχεία διαδικασία τροποποιήσεως, που στη συγκεκριμένη περίπτωση θεωρείται ολιγότερο αποτελεσματική. Επί πλέον, οι διατάξεις που θα προκύψουν θα αργήσουν να τεθούν σε ισχύ και στο μεσοδιάστημα θα επικρατεί αμφιβολία στο τι ισχύει, γεγονός που δυσκολεύει και ζημιώνει τις επιχειρήσεις.

Μετά τις ανωτέρω εξελίξεις το κύριο ζητούμενο σήμερα είναι οι τροποποιήσεις που θα επιδιώξουν οι κυβερνήσεις στον IMO να είναι ουσιαστικές, να υπηρετούν τη ναυτική ασφάλεια και να αποτραπούν οι επικίνδυνες MONIMEΣ κατασκευές PMA. Προς τούτο η ελληνική εκπροσώπηση θα πρέπει να επιμένει στις θέσεις που υπαγορεύει η ναυτική τέχνη και εμπειρία, η ορθή πρόβλεψη και μελέτη, σε αντίθεση με τις θεωρητικές, αβασισμες και ατεκμηρίωτες προτάσεις που αρχικά επεκράτησαν και συμφωνήθηκαν.

TECHNAVA SA

SUPPLIERS AND MANUFACTURERS OF SHIPBUILDING & INDUSTRIAL EQUIPMENT CONTRACTORS

► The company

Technava was founded in 1968 aiming to supply marine equipment and technical support to the Greek shipping industry. Today, it is one of the leading companies in the supply, manufacture, installation and service of equipment onboard all types of ships. Technava has recently broadened its scope to include services and equipment for the industrial sector, and in particular to the power plant industry.

► The products

Technava represents 35 of the most known and reputed European manufacturers covering the entire range of products required on-board, so that the complete outfitting of vessels may be undertaken. Several new-buildings have been successfully equipped with Technava's equipment and machinery on "package deal" based contracts, while conversions and upgrading of existing ships are the "bread and butter" of the Company's activities. The manufacturers represented have a first class name in the business, specialized products, excellent reference lists, global service network, and reasonable prices.



► Service station

Technava maintains a fully equipped service station, with modern equipment and modern attitudes. Our highly qualified service engineers and technicians have to undergo rigorous training before they are authorized to undertake service tasks, and continue formal re-training throughout their career.

Technava's service fields include life rafts and fire-extinguishing systems, mineral oil separators, fresh water generators, watertight doors, diesel engine alignment and mounting, echosounders and electronic equipment. Our service staff are available around the clock, seven days a week.

► Our assets

Technava sails on a crew of 40 highly skilled individuals, including marine, mechanical and electrical engineers, electronics experts, and technicians with many years of experience in inspection and repair of our equipment. Our team dynamically promotes, supports and services the wide range of products offered, making customer satisfaction our ultimate goal.



>>> Του Ευάγγελου Κούζιλου, προέδρου Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ)

ΑΝΤΙ ΕΓΓΥΗΣΕΩΣ ...Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ



Πέρασαν πολλές και μακρές περιόδους, όπως συμβαίνει πάντοτε στην ιστορία, για να φτάσουμε στο σημείο να πιστεύουμε ότι υπήρξε παγκοσμίως καταγραφή των δικαιωμάτων του ανθρώπου, αλλά και κατοχύρωση αυτών με διεθνείς συμβάσεις, που επικυρώθηκαν από τα κράτη-μέλη της Διεθνούς Κοινότητας. Όλα αυτά δεν έγιναν σε μία νύκτα. Απαιτήθηκαν σκληροί αγώνες και θυσίες στο βωμό της ελευθερίας και της αξιοπρέπειας. Φαντάζει πια (και είναι πολύ μακρινή η εποχή), που ο οφειλέτης, ο ίδιος, η σύζυγός του ή το παιδί του, παρέμεναν όμηροι στα χέρια του δανειστή, ως εγγύηση, μέχρι να εξοφληθεί το χρέος προς αυτόν. Σε διαφορετική περίπτωση ο δανειστής είχε το δικαίωμα να πουλήσει «το περιουσιακό αυτό στοιχείο» προκειμένου, με το τίμημα της πώλησης, να ικανοποιήσει εν όλω ή εν μέρει την αξίωσή του, που στις περισσότερες των περιπτώσεων ήταν ή υπερβολική ή εντελώς άδικη.

Και ενώ πιστεύαμε ότι τέτοιες καταστάσεις ήταν ενταφιασμένες στο χρονοντούλαπο της ιστορίας και ανασύρονταν μόνο για τη συγγραφή μυθιστορημάτων και για τη δημιουργία κινηματογραφικών και τηλεοπτικών ταινιών, γίναμε μάρτυρες καταγραφής παρεμφερών περιστατικών στη σύγχρονη εποχή.

Πρόσφατα παραδείγματα τα ναυτικά ατυχήματα του «Prestige», ανοικτά της Γαλικίας στην Ισπανία, και του «Tasman Spirit» στο Πακιστάν. Ατυχήματα που είχαν σοβαρότερες επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον και καταστρεπτικές οικονομικές συνέπειες. Άσχετα, όμως, από το αν οι επιπτώσεις αυτές θα μπορούσαν να είχαν περιορισθεί ή και να αποτραπούν, εάν οι χώρες που είχαν την ευθύνη δρούσαν έγκαιρα και σωστά, όπως υποχρεούνταν, οι ενέργειές τους απέδειξαν ότι το μόνο για το οποίο ενδιαφέρονταν ήταν, στην πρώτη περίπτωση, η επικοινωνιακή διαχείριση του θέματος που χωρίς μελέτη, χωρίς ψυχραιμία και γνώσεις, προσπάθησαν να κρατήσουν εύθραυστες ισορροπίες εξυπηρετώντας μικροπολιτικά συμφέροντα, με αποτέλεσμα η οικολογική καταστροφή να λάβει τέτοια διάσταση που να μιλάμε για ολοκληρωτική καταστροφή.

Στο πλαίσιο της τακτικής αυτής, αποσειόντας τις καθολικές τους ευθύνες, επέβαλαν υπέρογκα πρόστιμα εις βάρος των πλοιοκτητριών εταιρειών τα οποία οι εταιρείες αρνήθηκαν ή αδιαφόρησαν ή αδυνατούσαν να τα πληρώσουν.

Τι έκαναν τότε τα κράτη μέσω των υπηρεσιών τους; Συνέλαβαν τον πλοίαρχο και ανακοίνωσαν ότι τον θέτουν υπό κράτηση έως ότου οι πλοιοκτήτες καταθέσουν τις σχετικές εγγυητικές επιστολές. Έτσι απλά και ωμά, χωρίς καμία νομική διαδικασία για εντολή εγγύησης, ο πλοίαρχος και πολλά μέλη του πλοίου φυλακίστηκαν. Ταλαιπωρήθηκαν, διασύρθηκαν, μέχρι τελικά και εν μέσω πολλών και διεθνών αντιδράσεων να τους επιτραπεί να αποφυλακιστούν προσωρινά. Να μένουν όμως στη χώρα υπό περιορισμόν ή να δίνουν τακτικά το παρών στις τοπικές αστυνομικές αρχές και να τους απαγορεύεται η έξοδος από τη χώρα, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τους ίδιους, τις οικογένειές τους και την υγεία τους. Ίδια συμπεριφορά και μεταχείριση όπως οι εγκληματίες, οι κακοποιοί, έμποροι ναρκωτικών και όπλων, μαστροποί και άλλα «μπουμπούκια» του παγκόσμιου στερεώματος.

Στη δεύτερη των περιπτώσεων, ο πλοίαρχος, μέλη του πληρώματος και της ομάδας καθαρισμού κρατούνται και αυτοί όμηροι σαν μέτρο πίεσης. Ωμό εκβιασμό το λέω εγώ, για διεκδίκηση και αποκόμιση μεγαλύτερου ποσού προς αποζημίωση.

Αξίες, για τις οποίες όλοι κόπονται, όπως αξιοπρέπεια, ελευθερία, δικαιοσύνη, ανθρώπινα δικαιώματα, διεθνείς συμβάσεις, καταπατούνται κατάφωρα και όλα γίνονται βόρα στα όποια οικονομικά συμφέροντα.

Οι «φύλακες» αυτών των αξιών γίνονται ενσυνείδητα συμπαίκτες σ' αυτό το ακατανόητο για την εποχή μας παζάρι και δεν καταλαβαίνουν ότι η προστασία των θαλασσών και των οικοσυστημάτων δεν είναι δυνατόν να μετρηθούν με όρους οικονομικής συναλλαγής, που για να τους πετύχεις μάλιστα, χρησιμοποιείς την ομηρεία για κυριότερο όπλο ή τα μικροσυμφέροντα των όποιων off-shore εταιρειών.

Όταν η οικονομική διαφορά και το πρόβλημα, μεταξὺ σαφώς γνωστών και καθορισμένων αντιδικούντων, μεταφέρεται στην πλάτη του πλοίαρχου ή και του πληρώματός του, τότε είναι βέβαιο ότι οι άνθρωποι για τα δικαιώματα των οποίων όλοι δέχον κόπονται, έχουν γίνει «αντικείμενα» που τα ενεχυρίασαν χωρίς ντροπή, χωρίς αίσθημα και αίσθηση.

- Επιστρέφουμε στο Μεσσία;;
 - Θα κατακυλήσουμε στη Λίθινη εποχή;
 - Ό,τι κατακτήθηκε με κόπο και αίμα θα γκρεμισθεί;
- As επαγρυπνούμε, τίποτα δεν χαρίζεται.

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
ACCOMMODATION



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

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

Οι υποστηρικτές της Ναυτικής Εκπαίδευσης

Τα «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιεύουν για πρώτη φορά στην ιστορία του ναυτιλιακού Τύπου μια αποκλειστική έρευνα με σκοπό τη δημοσιοποίηση της εκπαιδευτικής υποστήριξης που προσφέρουν οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες στους σπουδαστές των ΑΕΝ.

Τα στοιχεία που δημοσιεύονται για πρώτη φορά αφορούν όλες τις διαχειρίστριες εταιρείες ενώ παρατίθεται και ο αντίστοιχος αριθμός σπουδαστών που ναυτολογήθηκαν κατά το Α' εκπαιδευτικό ταξίδι, το περασμένο έτος (2002).

Από τις εταιρείες που ναυτολόγησαν σπουδαστές ξεχωρίζουμε από το χώρο της ποντοπόρου ναυτιλίας τον Όμιλο Αγγελικούση, την Alpha Tankers, την AVIN, τη Ceres, την Costamare και τη Springfield (βλ. πίνακα1).

Οι εταιρείες της ακτοπλοΐας απορροφούν επίσης ένα σημαντικό αριθμό σπουδαστών: Ενδεικτικά αναφέρουμε την Hellas Flying Dolphins, την ANEK, τη Minoan Lines, την Attica Enterprises αλλά και την International Cruises από το χώρο των κρουαζιερόπλοιων, που συμβάλλουν στο εκπαιδευτικό έργο του ΥΕΝ.

Οι παραπάνω εταιρείες που διαθέτουν σημαντικούς στόλους αλλά και όλες οι υπόλοιπες που ενεργά δραστηριοποιούνται στην προσέλκυση και εκπαίδευση των νέων σπουδαστών αξίζουν την επικρότηση τόσο της ναυτιλιακής κοινότητας όσο και της πολιτικής ηγεσίας του ΥΕΝ. Για την ολοκλήρωση της έρευνάς μας αξίζει να ευχαριστήσουμε θερμά για την υποστήριξη αλλά και το αμείωτο ενδιαφέρον τους τόσο τον Β' υπαρχηγό Λ.Σ., υποναύαρχο κ. Παπαχριστοδούλου όσο και το διευθυντή ΔΝΕ πλοίαρχο κ. Θεμέλαρο καθώς και τους αξιωματικούς της Διεύθυνσης Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Πηγή: ΥΕΝ/ΔΝΕ. Σύμφωνα με παρατήρηση της Διεύθυνσης Ναυτικής Εκπαίδευσης μερικοί σπουδαστές πιθανόν να είναι διπλοεγγεγραμμένοι στην παρακάτω λίστα αφού, προκειμένου να συμπληρώσουν τον απαιτούμενο χρόνο του εκπαιδευτικού ταξιδιού τους, ναυτολογούνται σε περισσότερες από μία εταιρείες.



Οι ναυτιλιακές εταιρείες με τη σημαντικότερη απορρόφηση πρωτοετών σπουδαστών:

ΟΝΟΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ
ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ (ΟΜΙΛΟΣ)	61
HELLAS FLYING DOLPHINS	48
ANEK LINES	47
INTERNATIONAL CRUISES S.A.	34
AVIN INTERNATIONAL S.A.	29
ALPHA TANKERS & FREIGHTERS INTER.	25
SPRINGFIELD SHIPPING CO. PANAMA S.A.	25
CERES	20
COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.	19
Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ ΕΛΛΑΣ	17
ELETSON CORPORATION	17
MINOAN LINES	16

Η συνολική καταγραφή των ναυτιλιακών εταιρειών και του αριθμού σπουδαστών που ναυτολόγησαν (κατ' αλφαβητική σειρά).

ΟΝΟΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ
A.B MARITIME INC.	1
ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ (ΟΜΙΛΟΣ)	
ANANGEL- KRISTEN	61
AEGEAN BULK	2
AEGEAN SHIPPING	4
AEOLOS MANAGEMENT S.A.	7
ALNAV NAFTILIAKI	1
ALPHA TANKERS & FREIGHTERS INTER.	25
ANDRIAKI SHIPPING CO. LTD	12
ANEK LINES	47
ANEN LINES	2
ATLANTIC BULK CARRIERS LIM.	15

Η συνολική καταγραφή των ναυτιλιακών εταιρειών και του αριθμού σπουδαστών που ναυτολόγησαν (κατ' αλφαβητική σειρά).

ΟΝΟΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ
AVIN INTERNATIONAL S.A.	29
AVONDALE NAVIGATION CO.	1
BLUE STAR FERRIES	12
CARRAS HELLAS S.A.	5
CELEBRITY CRUISES	5
CENTROFIN MANAGEMENT	2
CERES	20
CHARTWORLD SHIPPING	4
CHIOS NAVIGATION	4
CHRONOS SHIPPING COMPANY LTD	2
CLEOPATRA SHIPPING	1
COMMON PROGRESS COM. NAVIERA S.A	1
CONSOLIDATED MARINE MANAGEMENT	15
COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.	19
DANAOS SHIPPING	7
DANE SEA LINES	6
DIAMLEMONS SHIPPING CO.	1
DIANA SHIPPING AGENCIES S.A.	1
DORIAN HELLAS	3
DRASTIRIOS SHIPPING	1
EASTERN MEDITERRANEAN MAR.	2
EFPLOIA SHIPPING	1
ELETSON CORPORATION	17
ELMAR SHIPPING CO. S.A.	5
EMPROS LINES	1
FAFALIOS SHIPPING	9
FESTIVAL CRUISES	5
FORTUNE MARITIME ENTERPRISES	1

ΟΝΟΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ
G.A. FERRIES	10
GOUTOS LINES	1
HALKIDON SHIPPING	2
HELLAS FLYING DOLPHINS	48
INTERNATIONAL CRUISES S.A.	34
INTERNATIONAL OPERATIONS S.A.	7
JET-TANK	1
KASSIAN MARITIME	2
KONKAR	2
KRIS SHIPPING	1
KYKLADES MARITIME CORPORATION	15
LANE	7
NAVIOS SHIPMANAGEMENT	8
LIQUIMAR TANKERS	1
MAJESTIC INTERNATIONAL CUISES	1
METROSTAR MANAGEMENT CORP.	9
MINERVA MARINE INK.	5
MINOAN LINES	16
NEDA MARITIME AGENCY CO. LTD	4
NHREYS	8
NIOVIS SHIPPING	1
NOMIKOS LINES	1
OLYMPIUS POSIDON MARITIME	1
PARALOS MARITIME CORPORATION	2
PEGASUS MARITIME	2
PLEIADES SHIPPING AGENTS S.A.	3
RANGER MARINE	1
REMI MARITIME	9
ROYAL OLYMPIC CRUISES	6
SARLIS CONTAINER	2
SEA BULK SHIPPING	1
SEA LUCK SHIPPING	1
SIRIOS SHIPMANAGEMENT	1

ΟΝΟΜΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ
SPRINGFIELD SHIPPING CO. PANAMA S.A.	25
SUPER FAST FERRIES	10
TARGET MARINE S.A.	1
THENAMARIS	6
TOMASOS BROTHERS	3
TRI MARINE SHIPPING	3
TSAKOS SHIPPING AND TRADING S.A.	9
UNION MARINE	3
Z & G HALCOUSSIS CO.	1
A.N.E. ΣΥΜΗΣ	1
ΑΔΕΛΦΟΙ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	2
ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΗΡΑΚΛΗΣ	1
ΑΧΑΪΚΗ Ν.Ε.	1
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	3
ΓΑΥΔΟΣ Ν.Ε.	2
ΓΕΡΑΙΣΤΟΣ Ν.Ε.	2
ΓΚΑΝΑΣ Ν.Ε.	1
ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ	8
ΗΛΙΑΚΙΔΗΣ	1
ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.	10
ΘΕΡΙΣΣΟΣ Ν.Ε.	2
ΚΑΡΥΣΤΙΑ Ν.Ε.	2
ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ	1
SEABOUND MARITIME INC	1
Ν.ΕΝΒΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Ν.Ε.	1
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ	14
ΝΑΥΤΙΤΑΝ Α.Ε.	1
ΠΟΛΕΜΗΣ	2
Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ ΕΛΛΑΣ	17
ΣΚΑΝ Ν.Ε.	1
ΧΑΝΔΡΗΣ (ΕΛΛΑΣ) INK	13

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



GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

Mediterranean, Black Sea, Red Sea
and European waters

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

Operating 24 hours

GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

Headquarters:

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

Tel.: (+30 2310) 53 00 17 • Fax: (+30 2310) 54 06 46 • A.O.H.: (+30 6944) 694562 • Telex: 412117 MIGI GR

<http://www.gigilinis.gr> • <http://www.gigilinis.com> • e-mail: gigilinis.shpn@axiom.gr

Branch office:

2, Filellinon str. • 643 02 Kavala • Greece

Tel.: (+30 2510) 83 11 30 • Fax: (+30 2510) 83 52 87 • Telex: 452146 MIGI GR

e-mail: gigikav@otenet.gr



Ocean Going S&T Tug
MACEDON-II



Ocean Going Salvage Tug
EVEREST



Harbour and Open Sea Tug
MINOTAUROS



Harbour and Open Sea Tug
ALEXANDROS



Harbour Tug
DIMITRIOS



Harbour Tug
THEODOROS



ISO 9002
Certificate Number: 36335



Accredited by the RvA



2004

Απολογισμός 2003 • Προοπτικές 2004

>>> Του Μιχάλη Λάμπρου
Γενικού διευθυντή
ms Majestic International
Cruises Inc. Managers

Έτος απόγνωσης και προβληματισμού για τον κλάδο των κρουαζιεροπλοίων

Βρισκόμαστε στην ανατολή του 2004, το οποίο για τη χώρα μας αποτελεί έτος Ξεχωριστό, έτος Ολυμπιακών Αγώνων, αλλά και έτος ελπίδας ότι επιτέλους θα ανακάμψει ο ταλαιπωρημένος και καταδικασμένος τα τελευταία χρόνια σε μαρασμό εγχώριος τουρισμός, που εκτός των άλλων περιλαμβάνει και τον κλάδο των κρουαζιεροπλοίων.

Όλοι μας ζούμε με την ελπίδα ότι ο πόλος έλξης των Ολυμπιακών Αγώνων θα κινήσει το ενδιαφέρον των αναμενόμενων πολυάριθμων επισκεπτών να απολαύσουν και τα ελληνικά νησιά ή τις γειτονικές μας χώρες, κάτι που θα δώσει έστω και εποχικά μια αυξημένη απασχόληση στα ελληνικά κρουαζιερόπλοια. Αλλά και η χρησιμοποίηση ορισμένων κρουαζιεροπλοίων ως «πλωτών Ξενοδοχείων» κατά τον Αύγουστο, μήνα οπότε θα διεξαχθούν οι Αγώνες, αποτελεί οπωσδήποτε μια τονωτική ένεση απασχόλησης πλοίων ενός κλάδου, που πανθομολογουμένως ευρίσκεται σε συνεχή κρίση, ιδιαίτερα κατά τα τελευταία τρία έτη.

Το έτος 2003, που αποχαιρέτησαμε προσφάτως, καταγράφεται κατά την προσωπική μου άποψη ως άλλο ένα έτος απόγνωσης και προβληματισμού για τον κλάδο των κρουαζιεροπλοίων, ιδιαίτερα των ελληνικών που δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και της Αδριατικής.

Αλλά ας πάρουμε τα πράγματα με τη σειρά τους.

Ο απόπλους των θλιβερών γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 επηρέασε αρνητικά το θαλάσσιο τουρισμό στο υπόλοιπο χρονικό διάστημα του 2001 και καθ' όλο το 2002. Παρά το γεγονός ότι οι διεθνείς στατιστικές μεταξύ των ετών 2001 και 2002 καταδεικνύουν μια αύξηση της τάξεως των 400.000 επιβατών (9,9 εκατ. επιβάτες το 2001 έναντι 10,3 εκατ. το 2002), εν τούτοις τα έσοδα των εταιρειών κρουαζιεροπλοίων έδειξαν μια τεράστια μείωση σε σχέση με τα έσοδα του έτους 2001. Σε ορισμένες περιπτώσεις οι εταιρείες παρουσίασαν δυστυχώς τεράστιες ζημιές στους ισολογισμούς τους. Και αυτό διότι εξ ανάγκης ανταγωνισμού μείωσαν σε μεγάλο ποσοστό τις τιμές των εισιτηρίων. Το ίδιο και πιθανόν χειρότερο ήταν το έτος 2003. Παρά τη φαινομενική αύξηση της κίνησης επιβατών κατά περίπου 350.000 σε σύγκριση με το 2002 (10,3 εκατ. επιβάτες το 2002 έναντι 10,65 εκατ. το 2003), οι εισπρά-

Ξεις από πωλήσεις εισιτηρίων παρουσιάστηκαν κατά πολύ χαμηλότερες από το 2002.

Καταλυτικό και συγχρόνως αρνητικό ρόλο σε αυτή την περαιτέρω μείωση των ναύλων σε σύγκριση με το ήδη χαμηλό 2002 έπαιξαν το γεγονός της έναρξης και κλιμάκωσης των εκθροπραξιών στο Ιράκ τους πρώτους μήνες του 2003, η εν συνεχεία διατήρηση της έκρυθμης κατάστασης στην ευρύτερη περιοχή της Μέσης Ανατολής και οι τοπικές τρομοκρατικές ενέργειες όπως προσφάτως στη γείτονα χώρα μας Τουρκία.

Επομένως, όλοι μας ευχόμεθα η κατάσταση που παρουσιάστηκε στην κρουαζιερόπλοιο ναυτιλία το 2003 να μην επαναληφθεί.

Το έτος 2004 ελπίζουμε όλοι ότι θα αποτελέσει ένα νέο ξεκίνημα που, εκτός από την αύξηση των επιβατών κυρίως από τις ευρωπαϊκές χώρες, θα αυξήσει κατά ένα έστω χαμηλό ποσοστό και τις τιμές των εισιτηρίων, έτσι ώστε προϊόντος του χρόνου να δοθεί κάποια ανοδική πορεία που σίγουρα θα βοηθήσει να καλυφθούν ορισμένα από τα ελλείμματα των εταιρειών που συσσωρεύτηκαν κατά τα έτη 2002 και 2003.

Εκτός σοβαρού απρόοπτου γεγονότος, οι προβλέψεις για την αύξηση του αριθμού των επιβατών κατά το έτος 2004 φθάνουν τους 500.000 και πλέον και θα προέρχονται κυρίως από τις αγορές της Ευρώπης και της Ασίας.

Όλοι, λοιπόν, στον κλάδο των κρουαζιεροπλοίων ζούμε με την ελπίδα της καλύτερης της οικονομικής κατάστασης κατά το έτος 2004.

Όμως, το 2003 είχε και την καλή του πλευρά, ιδιαίτερα στους τομείς διαχείρισης και οργάνωσης των κρουαζιεροπλοίων καθώς και βελτίωσης των λειτουργικών εξόδων, όπου είχαμε αρκετές αναταράξεις και ελπίδες ότι ίσως μερικά πράγματα βελτιωθούν κατά το έτος 2004.

Και' αρχάς, κατά το έτος 2003 υπήρχε μια αλλαγή φρουράς στη Γη. Λαμπράκη με την ανάληψη του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας από τον κ. Γεώργιο Πασχαλίδη, ένα καταξιωμένο στέλεχος της ελληνικής Βουλής, που παρέλαβε τα ηνία του ΥΕΝ από τον κ. Γεώργιο Ανωμερίτη, έναν επίσης καταξιωμένο πολιτικό και τεχνοκράτη.

Στα υπέρ της θητείας και των δύο υπουργών πρέπει να σημειώσουμε συνοπτικά τα εξής:

- Προσπάθεια στήριξης του ελληνικού πλοίου, στο οποίο φυσικά συμπεριλαμβάνεται και το κρουαζιερόπλοιο.
- Υπόσχεση λήψεων μέτρων ανταγωνιστικότητας του ελληνικού κρουαζιερόπλοιο, συμπεριλαμβανομένων και

Μοναδική Προσφορά ΜΟΝΟ για ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

COSMOTE BUSINESS SOLUTIONS

ΕΤΑΙΡΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

- => Το χαμηλότερο πάγιο της αγοράς
- => Εκπτώση επί του μηνιαίου λογαριασμού, ανάλογα με το πλήθος συνδέσεων της εταιρείας σας
- => Απλές και κατανοητές χρεώσεις
- => Δωρεάν Υπηρεσία Αναγνώρισης Κλήσεων
- => Δωρεάν Υπηρεσία Συνδιάσκεψης
- => Έκδοση αναλυτικού συγκεντρωτικού λογαριασμού



SONY-ERICSSON

T100

ΔΩΡΕΑΝ

Με μπαταρία λιθίου

ΕΞΥΠΝΕΣ
ΛΥΣΕΙΣ

ΚΑΛΕΣΤΕ
210 - 68 18 200



NOKIA 2100

Με μπαταρία λιθίου



NEA ΜΟΝΤΕΛΑ

ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΣΑΣ

PANASONIC X70

Bluetooth

Διαθέτουμε

όλους τους τύπους συσκευών όλων των εταιρειών

ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΣΑΣ



TeleBox[®]

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ

ΒΡΙΛΗΣΙΑ: ΓΡΑΜΜΟΥ 29

210 - 68 18 200

neadv.gr

SANYO
ANTIPPOΣΩΠΟΣ

COSMOTE

Απολογισμός 2003 | Προοπτικές 2004

των πολυσυζητημένων αναθεωρήσεων των συνθέσεων με κατάργηση του περίφημου απηρχαιωμένου Π.Δ. 177/74.

- Υπόσχεση για νέους κανόνες επάνδρωσης των επιβατηγών πλοίων μέσα στο πλαίσιο των αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του IMO, της STCW και του κώδικα ISM (ελάχιστη στελέχωση πλοίων - minimum safety manning document). Σε αυτή την προσπάθεια/εισήγηση του YEN αντέδρασαν δυναμικά η ΠΝΟ και τα ναυτεργατικά σωματεία, διαμαρτυρόμενοι για προσπάθεια αφελληνισμού των ελληνικών κρουαζιεροπλοίων.
- Προσπάθεια υπαγωγής των μετασκευών και της ανανέωσης του Ξενοδοχειακού εξοπλισμού των κρουαζιεροπλοίων στις ευεργετικές διατάξεις του νέου αναπτυξιακού νόμου.
- Αίτημα της Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων για την πλήρη κάλυψη των ασφαλιστικών εισφορών στο NAT από κρατικούς φορείς κατά το πρότυπο των περισσότερων χωρών της Ε.Ε.
- Σειρά άλλων αιτημάτων που αναμένουν απαντήσεις ή επιλύσεις.

Οι πιο κάτω ενέργειες του YEN αξίζει να σημειωθούν, διότι πάγια αιτήματα είτε έγιναν πραγματικότητα είτε δρομολογήθηκαν κατά το έτος 2003 για πιθανή επίλυση το 2004:

- Καθιέρωση ειδικών ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών πλοίων αναψυχής μέχρι ολικού μήκους 20 μ.
- Συγκρότηση Συμβουλίου Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής.
- Συγκρότηση επιτροπής αναθεωρήσεως της ισχύουσας νομοθεσίας «περί οργανικών συνθέσεων επιβατηγών πλοίων».
- Εφαρμογή των διατάξεων maritime security.
- Πρόταση για την ίδρυση ειδικού μητρώου παράλληλης νπολόγησης κρουαζιεροπλοίων ή ακτοπλοϊκών πλοίων υπό Ξένη σημαία (charter in).
- Δέσμη προτάσεων που υπεβλήθη από τον κ. Πασχαλίδη και αναφέρεται σε σαράντα τέσσερα σημεία, τα περισσότερα εκ των οποίων αν εφαρμο-

σθούν θα αποτελέσουν πράγματι επανάσταση στα ισχύοντα από πολλών ετών στη Γρηγ. Λαμπράκη.

Από τη δική μας σκοπιά, δηλαδή από την πλευρά της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, μπορεί να διαφωνούμε συχνά με τη νοοτροπία, τις θέσεις και τις πράξεις του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ιδιαίτερα σε μια προεκλογική περίοδο που διανύουμε σήμερα. Όμως, επειδή σε όλη μου τη ζωή συνήθισα να αποδίδω πάντα «τα του Καίσαρος τω Καίσαρι» νομίζω ότι οφείλουμε όλοι μας να συγχαρούμε και τον απελθόντα εντός του 2003 υπουργό κ. Γεώργιο Ανωμερίτη και τον νυν υπουργό κ. Γεώργιο Πασχαλίδη, που είχαν το θάρρος να ταραξουν τα νερά της Ακτής Μιαούλη και της Γρηγ. Λαμπράκη και να βρεθούν πολλές φορές αντιμέτωποι με τη ναυτεργασία, κάτι που ποτέ δεν τόλμησαν οι προκάτοχοί τους υπουργοί.

Σήμερα, το ελληνικό και ελληνόκτητο επιβατηγό πλοίο κάθε κατηγορίας (ιδιαίτερα το κρουαζιερόπλοιο) δοκιμάζεται όχι μόνον εντός των στενών ορίων της πατρίδας μας αλλά και στο διεθνή θαλάσσιο στίβο, καλούμενο να ανταγωνισθεί μεγαθήρια νεότευκτα πλοία με λειτουργικά έξοδα κατά πολύ χαμηλότερα από τα έξοδα των υπό ελληνική σημαία πλοίων, και εκ των πραγμάτων η Γαλανόλευκη έγινε εντελώς ασύμφορη σημαία χωρίς καμιά απολύτως ελπίδα έστω θεμιτού ανταγωνισμού.

Το ζητούμενο είναι να βγούμε όσο πιο γρήγορα γίνεται από αυτό το αδιέξοδο, να κάνουμε την ελληνική σημαία ανταγωνιστική όπως παλιά, και έτσι θα ανοίξει διάπλατα η πόρτα επαναπατρισμού των ελληνόκτητων με Ξένες σημαίες κρουαζιεροπλοίων.

Αυτό, εκτός των άλλων ευεργετημάτων που θα προκύψουν για το ελληνικό κράτος, θα διαλύσει ανεπιστρεπτή και το μύθο των Ελλήνων ανέργων ναυτικών που τα τελευταία χρόνια αποτελεί την επωδό κάθε εκδήλωσης ή διαμαρτυρίας της ΠΝΟ.

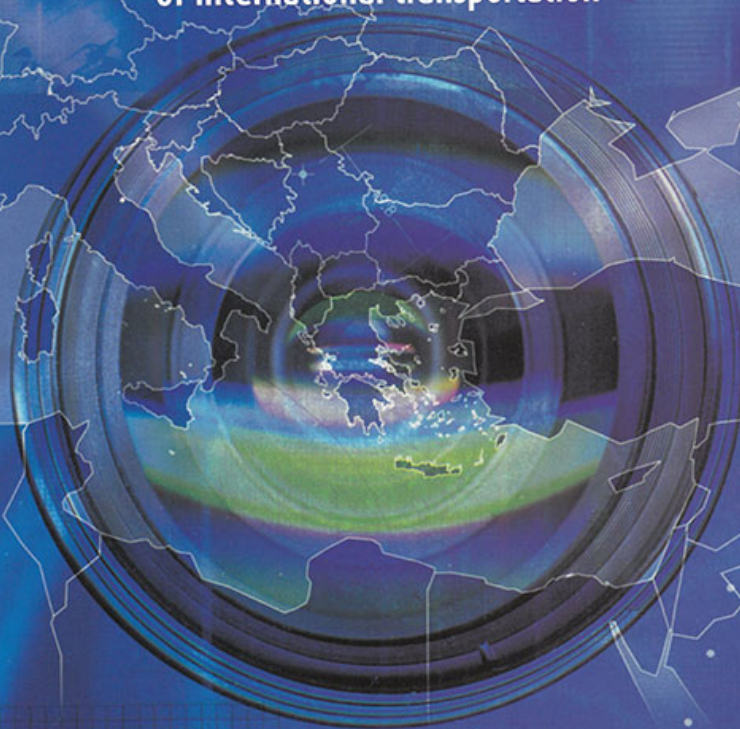
Εμείς είμαστε πρόθυμοι να επανέλθουμε στο ελληνικό νπολόγιο εφόσον γίνουν πραγματικότητα οι εξαγγελίες των δύο YEN όπως διατυπώθηκαν κατά το 2003.

Το τούνελ άνοιξε το 2003, απομένει να δούμε και το φως στο βάθος του τούνελ κατά το 2004. Διατηρούμε μια έστω συγκρατημένη αισιοδοξία. Ίδωμεν.

Port of Piraeus

Mediterranean focal point

of international transportation



premium port
in traffic and services



PIRAEUS PORT AUTHORITY SA
Leading Mediterranean port

PIRAEUS PORT AUTHORITY SA

10 Akti Miaouli Str, GR 185 38 Piraeus - Greece

tel: ++30210.4520911 - 17 • fax: ++30210.4286843

internet site: www.olp.gr • e-mail: olpdsx@otenet.gr





Του Αντώνη Λάμπρου, Quality and Safety Manager Centrofin

Η εσπευσμένη απόσυρση δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος: Πρώτα σχόλια σχετικά με τους νέους κανονισμούς του IMO

Το 2003 σηματοδεύτηκε από μια σειρά σημαντικών εξελίξεων στο χώρο της ναυτιλίας. Εάν μάλιστα δεν είχε σημειωθεί η αλματώδης και εντυπωσιακή άνοδος της ναυλαγοράς Επρού φορτίου, το 2003 θα το θυμόμασταν σίγουρα σαν τη χρονιά των αλλαγών στους κανονισμούς των δεξαμενοπλοίων - περίπου όπως έμεινε στην ιστορία το 1990 με την εφαρμογή του OPA '90. Ο κύκλος των εξελίξεων αυτών στα δεξαμενόπλοια άνοιξε στο τέλος του 2002 με το ατύχημα του «Prestige» και έκλεισε (άδοξα ίσως) τον περασμένο μήνα με την ψήφιση των νέων κανονισμών από τον International Maritime Organization (IMO).

Το περιεχόμενο των κανονισμών έχει ήδη γίνει γνωστό, και αρκετές εξηγήσεις και ερμηνείες έχουν δοθεί από διαφόρους. Η αλήθεια είναι ότι στην προσπάθειά του να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις όλων των πλευρών, αλλά και να συνδέσει τους μονομερείς κανονισμούς Ευρωπαϊκής Ένωσης και Ηνωμένων Πολιτειών, ο IMO κατέληξε να δημιουργήσει ένα μοντέλο για την απόσυρση των δεξαμενοπλοίων τόσο πολύπλοκο που για τους περισσότερους χρειάζεται ειδική επεξήγηση.

Το θέμα προσεγγίζεται από διάφορες πλευρές και σίγουρα θα διαβάσουμε για τις πιθανές επιπτώσεις στη ναυλαγορά, στις ναυπηγήσεις, στις διαλύσεις πλοίων, σε τεχνικά θέματα κ.λπ. κ.λπ. Χωρίς να εισέλθουμε στις λεπτομέρειες των κανονισμών, εκ πρώτης μπορούμε να παρατηρήσουμε τα εξής:

Σίγουρα οι αποφάσεις του IMO δεν ήταν τόσο αναπάντεχες όσο παρουσιάστηκαν. Αντιθέτως, λόγω της έκτασης και των πολιτικών επιπλοκών που είχαν λάβει αρχικά το «Erika» και εν συνεχεία το «Prestige» (με αποκορύφωμα τη μονομερή απόφαση της Ε.Ε. τον Οκτώβριο), ήταν ουσιαστικά θέμα χρόνου η εφαρμογή των μέτρων αυτών.

Οι Κασσάνδρες απ' ό,τι φαίνεται θα διαψευστούν, αφού ο αντίκτυπος της εσπευσμένης απόσυρσης των

δεξαμενοπλοίων στην ικανότητα της παγκόσμιας ναυτιλίας να μεταφέρει τις ποσότητες πετρελαίου (και κατ' επέκταση στη διεθνή ναυλαγορά) θα είναι μάλλον περιορισμένος.

Έχουν φροντίσει γι' αυτό οι εφοπλιστικές εταιρείες (κυρίως ελληνικών συμφερόντων) και τα ναυπηγεία (κυρίως Κορέας και Ιαπωνίας) με τις θεαματικές παραγγελίες δεξαμενοπλοίων. Αρκεί να αναφέρει κανείς τα εξής στοιχεία:

- Το 2002 παραγγέλθηκαν δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 20,6 εκατ. dwt, ενώ το 2003 (στους πρώτους 11 μήνες) 47,9 εκατ. dwt.
- Ήδη τα τελευταία έτη παραδίδεται κάθε χρόνο αριθμός δεξαμενοπλοίων ίσος με περίπου το 10% του παγκοσμίου στόλου (με κάποιες διαφοροποιήσεις στις επιμέρους κατηγορίες - VLCC, Suezmax, Aframax κ.λπ.).
- Η εσπευσμένη απόσυρση (τουλάχιστον έως το 2010) αφορά σε πλοία τα οποία ως επί το πλείστον έχουν συμπληρώσει το 25 έτος της ηλικίας τους - ήτοι πλοία που πιθανόν ήταν ήδη υποψήφια για απόσυρση και με εμπορικά κριτήρια μόνο. Τα όποια προβλήματα προβλέπονται από τώρα για το 2010 (bottleneck) μάλλον θα έχουν αντιμετωπισθεί έως τότε με τις νέες παραλαβές, αλλά και με τα διάφορα «παράθυρα» που άφησε ο IMO για παρατεταμένη ζωή στα πλοία αυτά.
- Οι διαλύσεις (ή «ανακυκλώσεις» όπως αποκαλούνται πλέον) για το 2003 ήταν σε αντίστοιχα επίπεδα με το 2002 (περίπου 18,5-19 εκατ. dwt), παρά την εντυπωσιακή άνοδο της τιμής της πρώτης ύλης.

Η απαγόρευση μεταφοράς βαρέων κλασμάτων πετρελαίου σε πλοία μονού τοιχώματος μπορεί να επηρεάσει εσωτερικά την κατανομή των φορτίων (ποια πλοία θα μεταφέρουν ποια φορτία), αλλά σίγουρα δεν αλλοιώνει τη συνολική εικόνα και προοπτική της αγοράς.

Κατά την προσωπική μου άποψη, οι νέοι κανονισμοί του IMO, ενώ μεν δύναται να απορροφηθούν εν τω χρόνω από την αγορά, και μάλιστα πιο γρήγορα απ' ό,τι αρχικά αναμενόταν, προξένησαν δε ζημία (πιθανώς ανεπανόρθωτη) στα εξής τρία επίπεδα:

1. Ο IMO στην προσπάθειά του να συμβιβάσει τα ασυμβίβαστα, να διατηρήσει τη συνοχή του και να μη μείνει εκτός των εξελίξεων, κατάφερε ακριβώς το αντίθετο: να αποδυναμώσει το προφίλ του υιοθετώντας κανονισμούς που «ικανοποιούν όλους». Αντί να εδραιωθεί ως ο αδιαφιλονίκητος παγκόσμιος οργανισμός που είναι ο μόνος υπεύθυνος για την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών, κατέληξε ένας ακόμα μέτοχος σε πολιτικά παρασκηνία και συμβιβασμούς.

2. Με τη συμπεριφορά του αυτή, ο IMO ουσιαστικά δικαίωσε τη στάση της Ε.Ε. και τη μονομερή επιβολή μέτρων. Και εάν πέρασαν 13 χρόνια από τον ΟΡΑ '90 μέχρι τους κανονισμούς της Ε.Ε., είμαι βέβαιος ότι πλέον δεν θα περιμένουμε άλλα 13 χρόνια για να δούμε και άλλους μονομερείς κανονισμούς και μάλιστα από λιγότερο σημαντικούς φορείς.

3. Δημιούργησε προηγούμενα για δύο θέματα, που όμοιά τους δεν είχαμε έως τώρα δει:

- Επέτρεψε τη λήψη αποφάσεων ως συνέπεια ενός ατυχήματος, με ενέργειες ουσιαστικά άσχετες με το ατύχημα αυτό και χωρίς (από τεχνικής πλευράς) να έχει ολοκληρωθεί η έρευνα και να έχει παρουσιαστεί ένα επίσημο πόρισμα.
- Θέσπισε ανώτατο όριο ηλικίας για μια κατηγορία πλοίων.

Δεν πρέπει να Ξαφνιαστούμε εάν στο εγγύς ή απώτερο μέλλον δούμε να χρησιμοποιούνται τα ανωτέρω σαν εφαλτήριο για εφαρμογή νέων κανονισμών που μπορεί, όχι μόνο να μην είναι επιβεβλημένοι, αλλά ίσως να είναι και μακροπρόθεσμα επιζήμιοι για τη ναυτιλία.

As μην Ξεχνούμε ότι ακόμα περιμένουμε (ως τότε άραγε;) να αντιμετωπισθούν πραγματικά φλέγοντα ζητήματα, όπως οι προβλέψεις για καταφύγια πλοίων (places of refuge), τα ενιαία και διαφανή standards για ναυπηγήσεις πλοίων, καθώς και τα μέτρα για συντηρήσεις και επιθεωρήσεις δεξαμενοπλοίων διπλών τοιχωμάτων.

CLEMCO
INTERNATIONAL



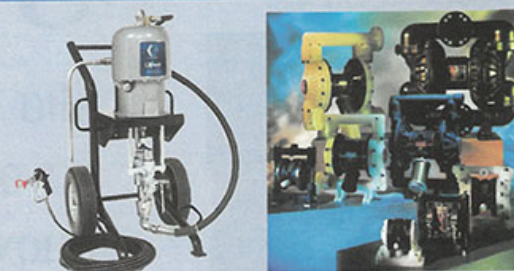
**Μηχάνηματα -
Εξαρτήματα
αμμοβολής
και υλικό αμμοβολής**



**Μηχάνηματα -
Εξαρτήματα βαφής
AIRLESS άντλησης
και μεταφοράς υγρών**



MUNKEBO



**Μονάδες αναρρόφησης υλικού
αμμοβολής και αφύγνωσης δεξαμενών**



WOMA



Μηχάνηματα υδροβολής

HELLENIC CLEMCO - GRACO LTD

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

Α. Σαλαμίνος 207, 187 56 Κερατσίνι, Πειραιάς
Τηλ.: 210 43.24.200, 210 43.24.201 - Fax: 210 43.29.786
e-mail: clemco@otenet.gr

ISPS ISM STCW

Μια τριλογία
κανονισμών,
υποχρεώσεων
και ελέγχων



>>> Του Σ. Κεχρή
Αντιναύαρχου ε.α. Π.Ν.,
QMS-Quality
Maritime Services S.A.

Η χρονιά που έφυγε ήταν σημαδιακή.

Ένας νέος κώδικας (ISPS) τέθηκε σε ισχύ, ο ISM έκλεισε τα πρώτα 5 χρόνια από την εφαρμογή του και ο STCW τον πρώτο χρόνο από την καταληκτική του ημερομηνία. Ολοκληρώθηκε έτσι ο σχηματισμός ενός τριγώνου κανονισμών που είχαν στόχο την εισαγωγή στη ναυτιλία των διαχειριστικών συστημάτων αλλά και τη διάκριση μεταξύ της τυπικής πιστοποίησης των ναυτικών και της πραγματικής γνώσης που απαιτείται.

Στατιστικές, σκέψεις και προβληματισμοί υπάρχουν για τους κανονισμούς αυτούς, αλλά εκτιμάται ότι η εξέτασή τους θα πρέπει να γίνει συλλογικά λόγω της δυναμικής αλληλοσύνδεσής τους και της κοινής τους βάσης.

Τα θέματα ασφαλούς λειτουργίας και χειρισμού του πλοίου και της προστασίας του περιβάλλοντος αποτελούσαν πάντοτε το κύριο μέλημα των ναυτιλιακών εταιρειών και των ναυτικών μας, όχι μόνο γιατί αυτό προβλέπεται από τους κανονισμούς, αλλά κυρίως γιατί αυτό ταιριάζει σε ναυτιλίες όπου η ναυτοσύνη και η παράδοση έχουν βαθιές ρίζες.

Αποδείχτηκε όμως ότι πολλά από τα ναυτικά ατυχήματα οφείλονταν σε έλλειψη διαδικασιών, επικοινωνίας, ελέγχων και σωστής νοοτροπίας. Δηλαδή οφείλονταν σε αδυναμίες που αφορούσαν τη διαχείριση των εταιρειών και των πλοίων.

Έτσι η εισαγωγή στη ναυτιλία των διαχειριστικών συστημάτων μέσω του ISM κώδικα εκτιμάται ως μια σωστή και αναγκαία ενέργεια, η οποία έχει σκοπό να χαράξει μια νέα πορεία από τον παραδοσιακό τρόπο λειτουργίας προς τις προσβάσεις της σύγχρονης εποχής της οργάνωσης και του management.

Πέραν όμως των θεμάτων ασφαλείας (safety) υπάρχουν σήμερα και κίνδυνοι που δύνανται να προκληθούν είτε από τρομοκρατικές ενέργειες είτε από πειρατικές είτε από άλλες παράνομες ενέργειες όπως η διακίνηση ναρκωτικών. Την αντιμετώπιση των κινδύνων αυτών επιδιώκει, κατά το δυνατόν, να επιτύχει ο νέος κώδικας ISPS.

Η φιλοσοφία του κώδικα αυτού επιβάλλει επίσης την εφαρμογή των διαχειριστικών συστημάτων όπως και ο ISM. Ο ISPS κώδικας ακολούθησε τη δομή του ISM, πλην όμως συμπληρώθηκε έτσι ώστε να καλύψει τις αδυναμίες που ο ISM είχε παρουσιάσει. Ενδεικτικά στον παρακάτω πίνακα 1 φαίνεται η σύγκριση των δύο αυτών κωδίκων με τις ομοιότητες και τις διαφορές τους:

Πίνακας 1
Σύγκριση ISM και ISPS

Ομοιότητες	Διαφορές
Κώδικες με έμφαση στη διεθνή τους διάσταση (I=International). Επιδιώκουν την εφαρμογή διαχειριστικών συστημάτων. Επιβάλλουν εφαρμογή διαδικασιών αξιολόγησης και διαχείρισης ρίσκου. Όμοια δομή και διατύπωση των απαιτήσεων. Όμοιες διαδικασίες εξακρίβωσης και πιστοποίησης.	Η έλλειψη αντίστοιχου Part B στον ISM κώδικα δημιούργησε διαφορετικές ερμηνείες και δυσκολίες εφαρμογής του. Στον ISPS κώδικα τα καθήκοντα, η αξιολόγηση του ρίσκου και η δομή του SSP αναφέρονται με περισσότερες λεπτομέρειες. Ο ISM καθορίζει ευθύνες εταιρειών μόνο, ενώ ο ISPS και κυβερνήσεων και εταιρειών.

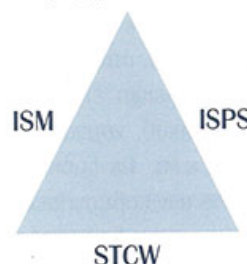
Οι δύο αυτοί κώδικες με την παράλληλη φιλοσοφία εφαρμογής, τις ομοιότητες και αλληλοσυμπληρώσεις τους έχουν έναν παράγοντα κοινής αναφοράς και στήριξης. Τον ανθρώπινο παράγοντα. Ο άνθρωπος είτε ως manager είτε ως χειριστής είναι αυτός που θα υλοποιήσει όλες τις απαιτήσεις και θα εκτελέσει τα έργα του έτσι ώστε να περιορισθούν οι κίνδυνοι που απειλούν την εν γένει ασφάλεια και το περιβάλλον. Θα πρέπει λοιπόν τα στελέχη και οι ναυτικοί να είναι σωστά εκπαιδευμένοι, ικανοί και να επιμορφώνονται συνεχώς επί των υποχρεώσεων και των κανονισμών όπως εξελίσσονται.

Η κάλυψη των απαιτήσεων σωστής εκπαίδευσης, πιστοποίησης και εκτέλεσης φυλακής των ναυτικών προβλέπεται από τη συνθήκη και τον κώδικα STCW όπου, η γνώση και η ικανότητα είναι το ζητούμενο και όχι μόνον η πιστοποίηση.

Έτσι, στη συνδεδεμένη σχέση του ISPS και του ISM

έχουμε την κοινή βάση του STCW και δημιουργείται η τριλογία που αποτελεί το σύγχρονο πλαίσιο της νομοθεσίας αλλά και της νέας νοοτροπίας που θα πρέπει να διαμορφωθεί. Η τριλογία αυτή φαίνεται παραστατικά στο ακόλουθο διάγραμμα.

Πίνακας 2:



Είναι ενδιαφέρον να εξετάσει κανείς τους αντικειμενικούς σκοπούς αυτών των κανονισμών, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 3, για να αντιληφθεί την έννοια της τριλογίας αυτής:

Πίνακας 3
Αντικειμενικοί σκοποί

ISM	STCW	ISPS
Καθιέρωση ενός SMS. Αναγνώριση ρίσκων. Ανάλυση επικινδύνων καταστάσεων. Αντιμετώπιση ατυχημάτων. Καθιέρωση διαδικασιών ελέγχου και επαλήθευσης.	Καθιέρωση ενός διεθνούς συστήματος για εκπαίδευση και πιστοποίηση. Εξασφάλιση της γνώσης και της ικανότητας των ναυτικών. Καθιέρωση αρμοδιοτήτων. Καθιέρωση ελέγχων.	Τυποποίηση της αξιολόγησης του ρίσκου. Παροχή μεθοδολογίας για SSA και SSP. Εξασφάλιση εφαρμογής προληπτικών μέτρων ασφαλείας. Καθιέρωση διαδικασιών ελέγχου και επαλήθευσης.



ISPS ISM STCW

Το κλείσιμο του τριγώνου με τον κώδικα ISPS ήταν ίσως αναμενόμενο μετά τα διεθνή γεγονότα των τελευταίων ετών, αλλά ο διατιθέμενος χρόνος για την υλοποίησή του είναι πολύ μικρός. Αν δε το συγκρίνει κανείς με τους χρόνους εφαρμογής των άλλων κωδίκων, τότε οι «απορίες» και οι ανησυχίες γίνονται πλέον έντονες.

Πίνακας 4 Διατεθείς χρόνος εφαρμογής		
ISM	STCW	ISPS
5 χρόνια	5 χρόνια	18 μήνες

Πέρα όμως από τον περιορισμένο χρόνο θα πρέπει κάποιος να υπολογίσει άλλες δυσκολίες και επιπλοκές για την εφαρμογή του ISPS, όπως: Απαιτήση δημιουργίας νέας κουλτούρας, έλλειψη εκπαίδευσης και διάθεσης ανθρώπινου δυναμικού, νομικές και επιχειρηματικές επιπλοκές, κόστη κ.λπ. Τις δυσκολίες αυτές επιτείνουν οι καθυστερήσεις των κυβερνήσεων για να αποφασίσουν, των εταιρειών για να δράσουν και των RSO για να εγκρίνουν τα σχέδια ασφαλείας. Ο λόγος είναι προφανής. Κανείς δεν έχει προηγούμενη εμπειρία στον τομέα αυτό.

Οι έλεγχοι για τον ISM και τον STCW ήδη εκτελούνται. Η αποτελεσματικότητα και η έμφαση των ελέγχων αυτών μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο συζήτησης. Τα στατιστικά στοιχεία, όπως τα παρεχόμενα στους ακόλουθους

Πίνακας 5 DETENTION STATISTICS - USCG 2001			
YEAR	VESSELS DETAINED	VESSELS ARRIVAL	ANNUAL DETENTION RATIO
1995	514	7846	6,55%
1996	476	7608	6,26%
1997	547	7686	7,12%
1998	373	7880	4,73%
1999	257	7617	3,37%
2000	193	7657	2,52%
2001	172	7842	2,21%

Πίνακας 6 MAJOR DEFICIENCY CATEGORIES-PARIS MOU 2002		
DEFICIENCIES	No.(TOTAL 69,079)	% OF TOTAL
Ship's certificates & documents	3.369	4,88%
STCW	5.572	7,99%
Life saving appliance	9.009	13,04%
Fire safety measures	8.158	11,81%
Safety in general	9.306	13,47%
Safety in navigation	6.769	9,80%
Radio communications	2.421	3,50%
Propulsion & auxiliary machinery	3.606	5,22%
Marpol - Annex I	4.421	6,40%
SOLAS related deficiencies	1.353	1,96%
ISM	3.120	4,65%

Από τη μελέτη των στατιστικών στοιχείων, φαίνεται ότι από το 1998 μέχρι σήμερα υπήρξε μια αισθητή μείωση των κρατήσεων των πλοίων στην Αμερική, η οποία προφανώς οφείλεται στην εφαρμογή του ISM κώδικα. Επίσης, εξετάζοντας τις κατηγορίες των σοβαρών παραλείψεων των πλοίων, είναι σαφές ότι τα θέματα του STCW είναι ανάμεσα στα 5 μεγαλύτερα ποσοστά, ενώ και οι αδυναμίες του ISM είναι ακόμα σε κάποιο αξιοσημείωτο ποσοστό.

Πώς θα είναι τα ποσοστά των κρατήσεων ή των σοβαρών παραλείψεων από τους ελέγχους του ISPS κώδικα; Πώς θα είναι αυτοί οι έλεγχοι; Θα είναι αυστηροί; Θα χρησιμοποιηθούν τα πρότυπα των ελέγχων ασφαλείας; Τι ακριβώς θα γίνει;

Κανείς δεν έχει τις ακριβείς απαντήσεις σήμερα για να μπορέσει να προβλέψει τα προληπτικά μέτρα για την αντιμετώπιση των ελέγχων αυτών. Έχουμε μόνον ένα εργαλείο για μπορέσουμε κατά το δυνατόν να προετοιμασθούμε προς μια σωστή κατεύθυνση μέχρι τα μελλοντικά στατιστικά στοιχεία να μας δείξουν όλες τις παραμέτρους της κατεύθυνσής αυτής. Την εκπαίδευση. Τη σωστή εκπαίδευση και τη συνεχή επιμόρφωση του προσωπικού τόσο στον τεχνικό τομέα όσο και στον τομέα της δημιουργίας μιας κουλτούρας που θα έχει στόχο τη συλλογική και συνειδητή εφαρμογή της ισοσκελούς αυτής τριλογίας που αναπτύξαμε.

SOUTHERN SHIPPING & FINANCE CO. LTD

SOUTHERN SHIPPING (CHARTERING) LTD



HALKIDON SHIPPING CORPORATION

4th Floor
3, London Wall Buildings
London Wall
London EC2M 5 RL

85 Akti Miaouli & 2 Flessa Str.
185 38 Piraeus

Μέσα πρόσβασης για την επιθεώρηση των χώρων φορτίου των Bulk Carriers και των Tankers

>>> Του πλοιάρχου Λ.Σ. Αλέξανδρου Καρκαντζού,

- Ελληνική πρωτοβουλία στον IMO

προέδρου της Υποεπιτροπής Ευσταθείας Γραμμών Φόρτωσης και Ασφαλείας Αλιευτικών Σκαφών (SLF) του IMO



Η 76η σύνοδος της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) το Δεκέμβριο του 2002 υιοθέτησε τροποποιήσεις της διεθνούς σύμβασης για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS 74) αναφορικά με την πρόσβαση για επιθεώρηση στους χώρους φορτίου των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων και των δεξαμενοπλοίων. Ταυτόχρονα με τις εν λόγω τροποποιήσεις, η MSC76 υιοθέτησε και λεπτομερείς σχετικές τεχνικές διατάξεις υποχρεωτικού χαρακτήρα.

Η επιτακτική ανάγκη για τη λήψη από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό των μέτρων αυτών έγινε φανερή μετά το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου «Erika» που είχε συνέπεια εκτεταμένη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος. Κατά τη σχετική διερεύνηση του ανωτέρω ατυχήματος, προέκυψε το γενικό συμπέρασμα ότι πλοία αυτού του τύπου δεν έχουν ικανό αριθμό μέσων πρόσβασης σε όλα τα κρίσιμα σημεία της μεταλλικής κατασκευής των χώρων φορτίου, με αποτέλεσμα αυτοί να μην είναι δυνατό να επιθεωρηθούν σε ικανοποιητικό βαθμό και κατά συνέπεια να μην εκτελούνται οι απαραίτητες αντικαταστάσεις μεταλλικών μερών που έχουν υποστεί εκτεταμένη φθορά. Εδώ πρέπει να σημειώ-

σουμε πως οι ανωτέρω τροποποιήσεις και οι σχετικές τεχνικές διατάξεις, οι οποίες προϋποθέτουν τον εφοδιασμό των νεοαυπηγούμενων (μετά την 1.1.2005) tankers και bulk carriers με μεγάλο αριθμό κλιμάκων, πλατφορμών και επικρεμάμενων διαδρόμων υποστηρίχθηκαν από τη συντηρητική πλειοψηφία των κρατών-μελών του Οργανισμού, συμπεριλαμβανομένης και της χώρας μας.

Ωστόσο, έκτοτε, από διάφορους φορείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένων των πλοιοκτητών, των νηολογιστών και των ναυπηγείων, που άρχισαν τη σχετική διερεύνηση προκειμένου να βρεθούν πρακτικές λύσεις για την εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων, έγινε αυξανόμενο φανερό ότι οι τεχνικές απαιτήσεις, όπως είναι διατυπωμένες, δημιουργούν σοβαρά προβλήματα ειδικότερα σε σχέση με την ασφάλεια των πληρωμάτων, των επιθεωρητών, αλλά και των ιδίων των πλοίων.

Ορισμένα από τα προβλήματα που εντοπίστηκαν σχετίζονται με τις πρόσθετες κατασκευές που εισάγονται με τη μορφή κάθετων κλιμάκων (monkey ladders), επικρεμάμενων διαδρόμων και πλατφορμών, οι οποίες αφ' ενός θα υπόκεινται σε εκτεταμένη διάβρωση και

TURBOCHARGERS REPAIR

ABB

MAN
B&W

MITSUBISHI

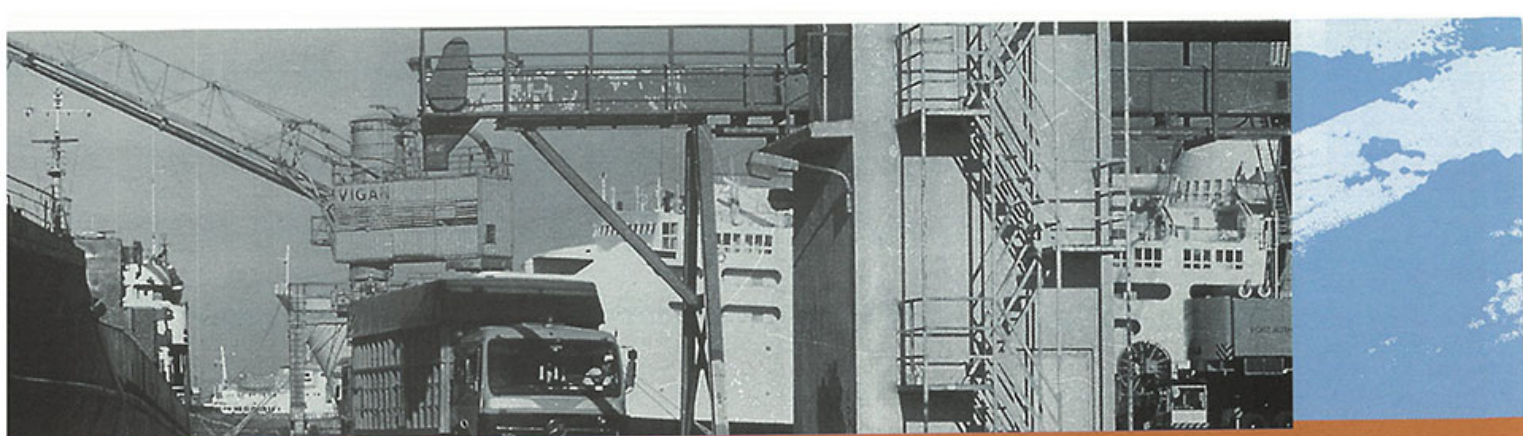
NAPIER

HOLSET
TURBOCHARGERS

PBS

KBB

SPECIALISED SERVICE STATION



ενδεχόμενη καταστροφή από την κρουστική επίδραση των φορτίων σε περίπτωση κυματισμών (sloshing) και αφ' ετέρου θα δημιουργούν παγίδες σκουριάς, συγκέντρωση τοπικών τάσεων και βαρείς κραδασμούς στη δομή των πλοίων. Επιπρόσθετο μειονέκτημα είναι η πρόσθεση βάρους στο άφορτο πλοίο χωρίς θετική συνεισφορά στην αντοχή του.

Υποκινούμενη από τα προαναφερθέντα και εν μέσω γενικής απροθυμίας από άλλες χώρες-μέλη του IMO να κινηθούν προς διευθέτηση του προβλήματος, η χώρα μας την 11η Νοεμβρίου του 2003 υπέβαλε πρόταση προς τον Οργανισμό με σκοπό την τροποποίηση του κανονισμού 3-6 του Μέρους Α-1 του κεφαλαίου 2-1 της Δ.Σ. SOLAS 74 και των σχετικών τεχνικών διατάξεων. Αίτημα της χώρας μας ήταν η εξέταση των ανωτέρω από την 78η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας (12 έως 21 Μαΐου 2004), αφού προηγουμένως αυτά αξιολογηθούν από τη 47η σύνοδο της Υποεπιτροπής Σχεδίασης και Εξοπλισμού (25 Φεβρουαρίου έως 5 Μαρτίου 2004) με σκοπό την υποβολή σχετικής εισήγησης προς τη MSC78.

Η ουσία των προτεινόμενων από τη χώρα μας βασίζεται στη θέση ότι τα μέσα πρόσβασης για την επιθεώρηση των χώρων φορτίου των tankers και των bulk carriers πρέπει να αποτελούν μέρος της φέρουσας κατασκευής των πλοίων, συνεισφέροντας έτσι στην εξοικονόμηση υλικού κατασκευής και στην αύξηση της αντοχής τους, να είναι ικανά να ανθίστανται στη διάβρωση

και στα κρουστικά φορτία και να μην υπόκεινται σε βλάβες κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση των πλοίων. Επιπροσθέτως, αυτά πρέπει να είναι ασφαλή στη χρήση τους από το πλήρωμα και τους επιθεωρητές των ναυτιλιακών αρχών, να αποτρέπουν τη δημιουργία παγίδων σκουριάς, συγκέντρωσης τάσεων και επικίνδυνων ταλαντώσεων στη δομή των πλοίων και επίσης να διευκολύνουν τον καθαρισμό και τη συντήρηση των χώρων φορτίου. Τέλος, αυτά να παρέχουν αξιόπιστη και ασφαλή πρόσβαση για πολλά έτη μετά την κατασκευή των πλοίων.

Με σκοπό τη σχετική έγκαιρη ενημέρωση των χωρών-μελών του Οργανισμού αλλά και την εξασφάλιση πολιτικής στήριξης από το ανώτατο όργανο του IMO, η χώρα μας κατά τη διάρκεια των εργασιών της 23ης γενικής συνέλευσης (24 Νοεμβρίου έως 5 Δεκεμβρίου 2003) έθεσε το θέμα και εξασφάλισε την ομόφωνη υποστήριξη της συνέλευσης αναφορικά με το επίκαιρο των ενεργειών μας, την προτεινόμενη διαδικασία και τη σχετική επιτακτική ανάγκη.

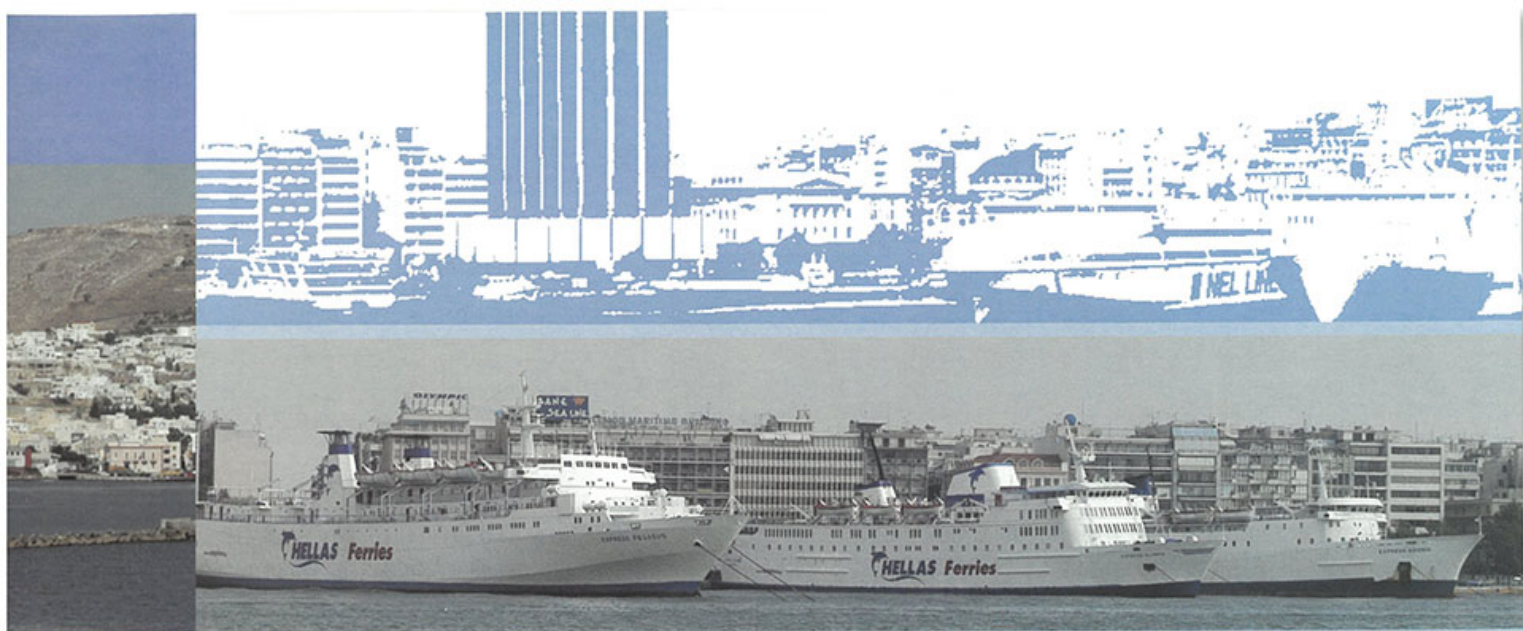
Τελειώνοντας, πιστεύουμε πως η υποστήριξη από τον IMO αυτής της σημαντικής πρωτοβουλίας της χώρας μας, σε συνδυασμό με την αποδοχή από τον Οργανισμό της ιστορικής πρότασής μας για την υιοθέτηση προτύπων-στόχων για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων, καθιστούν τη χώρα μας πρωτοπόρο της κυρίαρχης παγκόσμιας τάσης για διαφάνεια, ποιότητα και ασφάλεια στις ναυτιλιακές μεταφορές.

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



ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ 2003: QUO VADIS?

Α' ΜΕΡΟΣ

>>> Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη

Καθηγητή ΕΜΠ, πρώην διευθύνοντος συμβούλου ΟΛΠ Α.Ε.



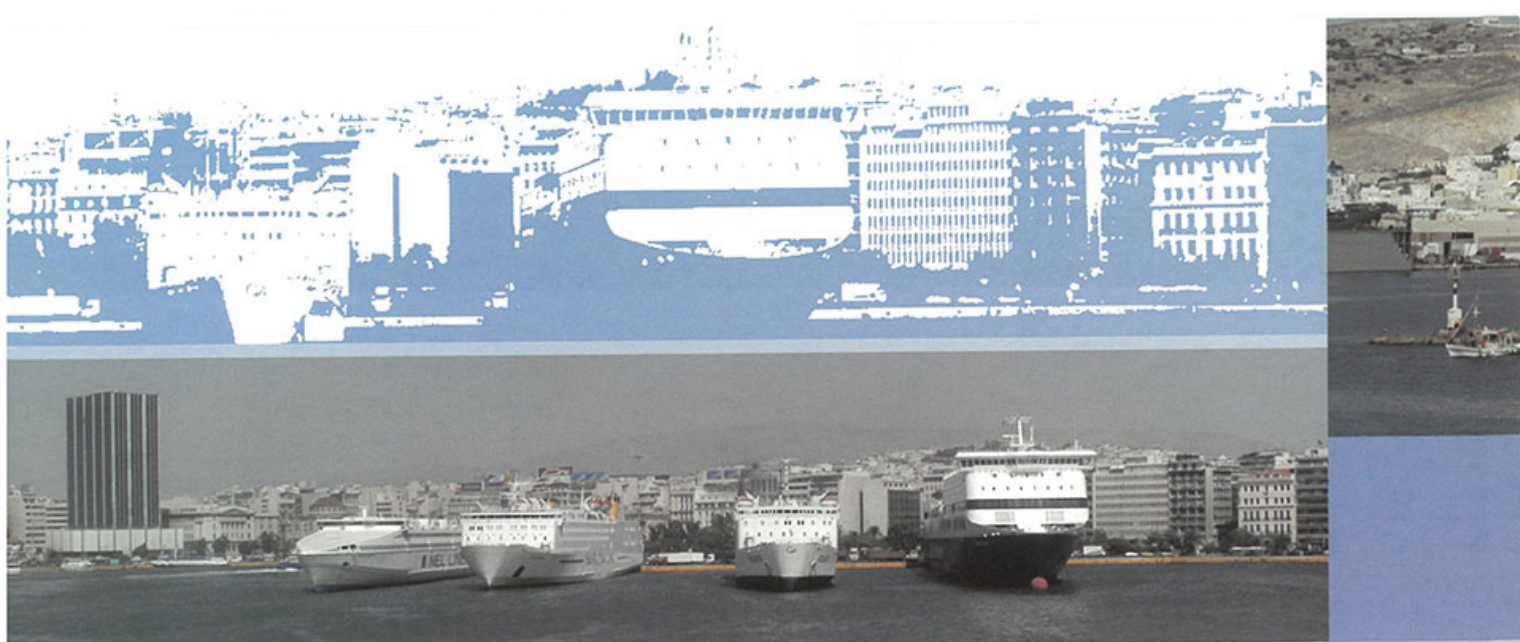
Ήταν το 2003 ένα καλό ή ένα κακό έτος για τα ευρωπαϊκά λιμάνια; Στην ενδιαφέρουσα αυτή ερώτηση προσπαθώ να απαντήσω στο παρόν άρθρο, καταγράφοντας μερικές, κατά την άποψή μου, σημαντικές εξελίξεις εντός και εκτός Ελλάδος και συγχρόνως προβαίνοντας σε ορισμένες επισημάνσεις. Διευκρινίζω προκαταβολικά ότι το άρθρο δεν διεκδικεί εγκυκλοπαιδικότητα.

Αν και αναμφίβολα η πιο σημαντική εξέλιξη του 2003 ήταν η απόρριψη του περιβόητου «λιμενικού πακέτου» (περί της οποίας αργότερα), ξεκινώ από την εξής πολύ πρόσφατη εξέλιξη, η οποία ίσως πέρασε για πολλούς απαρατήρητη.

>>

Απόπνοχος του «Prestige»

Ως αποτέλεσμα της τραγωδίας του «Prestige» το Νοέμβριο του 2002, αρμόδια επιτροπή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου εισήγαγε το Νοέμβριο του 2003 τροπολογία, βάσει της οποίας καταλογίζονται ποινικές κυρώσεις σε ένα λιμάνι αν από ευθύνη του προκληθεί ρύπανση σε περίπτωση που δεν αποδεχθεί τον ελλιμενισμό πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο και ζητάει καταφύγιο στο λιμάνι αυτό. Είναι ήδη γνωστό ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, μετά το ατύχημα του «Prestige», ζήτησε από την Επιτροπή να εξετάσει, μεταξύ άλλων, τη δυνατότητα να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο χρηματικής ευθύνης για όσα λιμάνια αρνούνται να υποδεχθούν πλοία που ζητούν βοήθεια. Με την τροπολογία της, η συγκεκριμένη επιτροπή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου πέρα από τη χρηματική ευθύνη θέλει να υπάρξει και πλαίσιο ποινικής ευθύνης για τα λιμάνια. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα τοποθετηθεί επί του θέματος αυτού τον Ιανουάριο του 2004.



TEN-T, SSS, Marco Polo, EILU

Περισσότερο αξιοπρόσεκτο στο λιμενικό κλάδο υπήρξε το γεγονός ότι τον Οκτώβριο του 2003 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε τις προτάσεις υψηλόβαθμης ομάδας υπό τον επίτροπο Van Miert σχετικά με τα Διερωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (TEN-T). Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει η δημιουργία δικτύου των λεγόμενων «αυτοκινητόδρομων της θάλασσας». Τέσσερις τέτοιοι θαλάσσιοι αυτοκινητόδρομοι προσδιορίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως παρεμβάσεις υψηλής προτεραιότητας: 1) ο θαλάσσιος αυτοκινητόδρομος της Βαλτικής, 2) εκείνος της Δυτικής Ευρώπης, 3) εκείνος της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και 4) εκείνος της Νοτιοδυτικής Ευρώπης. Ο στόχος εδώ είναι η συγκέντρωση και η διοχέτευση ροών φορτίων στους «αυτοκινητόδρομους» αυτούς, ώστε μέσω της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (Shortsea Shipping, SSS) να ελαττωθεί η οδική συμφόρηση και να βελτιωθεί η πρόσβαση στις περιφερειακές και νησιωτικές περιοχές της Ευρώπης. Οι σχετικές παρεμβάσεις εστιάζονται στις εγκαταστάσεις και υποδομές που συνιστούν το δίκτυο των θαλασσίων αυτών αρτηριών και, αν χρειαστεί, περιλαμβάνουν και αρχική οικονομική στήριξη στις ναυτιλιακές εταιρείες που θα προσφέρουν υπηρεσίες στο δίκτυο αυτό. Είναι προφανές ότι τα λιμάνια θα παίξουν καθοριστικό ρόλο για την ανάπτυξη ή μη του SSS.

Βέβαια, ένας τέτοιος στόχος δεν είναι και καινούργιος. Στη Λευκή Βίβλο «Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών για το 2010: Ώρα για Αποφάσεις», το SSS αναγνωρίζεται ως ένας από τους κεντρικούς πυλώνες της κοινοτικής πολι-

τικής μεταφορών για την τρέχουσα δεκαετία. Η μετατόπιση της κίνησης (κυρίως των φορτίων) από το δρόμο στη θάλασσα υιοθετείται ως κύριος στρατηγικός στόχος, και συγκεκριμένες δράσεις προτείνονται για την υλοποίησή του. Καθώς η αύξηση της κίνησης στις ευρωπαϊκές οδικές αρτηρίες δημιουργεί σημαντικά προβλήματα όπως κυκλοφοριακή συμφόρηση, ρύπανση, θόρυβος, ατυχήματα, και άλλα, τα προβλήματα αυτά δημιουργούν ένα σημαντικό «εξωτερικό» κόστος, το οποίο δεν αντανακλάται στην τιμή των υπηρεσιών που προσφέρονται. Η πιο πρόσφατη εκτίμηση του εξωτερικού αυτού κόστους είναι το 0,5% του Κοινοτικού Ακαθάριστου Εγχωρίου Προϊόντος, ποσοστό που προβλέπεται να αυξηθεί στο 1% το 2010 αν δεν ληφθεί κάποιο μέτρο (αυτό αντιστοιχεί σε περίπου 80 δισεκατομμύρια ευρώ το έτος).

Όμως, και παρά συζητήσεις επί συζητήσεων τα τελευταία 10 χρόνια για το θέμα, τα νέα σχετικά με το SSS στην Ευρώπη δεν είναι και τόσο ενθαρρυντικά. Αν και η κίνηση μέσω SSS στην Κοινότητα αυξήθηκε περίπου 27% μεταξύ 1990 και 1998, η κίνηση μέσω οδικών μεταφορών αυξήθηκε ακόμη πιο γρήγορα, 35% στο ίδιο διάστημα. Και πράγματι, το 1990 οι οδικές μεταφορές εκθρόνισαν το SSS από την πρώτη θέση στην κίνηση φορτίων, θέση την οποία ακόμη κρατούν και θα συνεχίσουν να κρατούν αν δεν ληφθούν μέτρα. Επίσης, το «Marco Polo», το κατ' εξοχήν πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη στήριξη του «intermodality», συνάντησε προβλήματα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, λαμβάνοντας σημαντικά λιγότερη χρηματοδότηση (περί τα



75 εκατομμύρια ευρώ) από ό,τι είχε προηγουμένως διαφημιστεί. Η πρώτη φάση υποβολής προτάσεων, αυτή που έληξε το Δεκέμβριο, θα έχει χρηματοδότηση μόλις 15 εκατομμύρια ευρώ. Ας συγκρίνει κάποιος το ποσό αυτό με τα 80 δισεκατομμύρια ευρώ ετήσιου εξωτερικού κόστους, που το πρόγραμμα αυτό λέει ότι θα μειώσει.

Κακών νέων συνέχεια: Μία ξεχωριστή νομοθετική πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη στήριξη του SSS, η πρόταση για Οδηγία για τα European Intermodal Loading Units (EILU), συνάντησε ιδιαίτερη έλλειψη ενθουσιασμού από τα ευρωπαϊκά λιμάνια και την υπόλοιπη ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία. Η ογκωδέστατη αυτή πρόταση αποτελεί μια προσπάθεια για συγκεκριμένη τυποποίηση στα μοναδοποιημένα φορτία, με την παραδοχή ότι αυτή θα βοηθήσει στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και του SSS. Η αντίδραση στην Οδηγία ίσως σημαίνει ότι η παραδοχή αυτή δεν είναι αναγκαστικά σωστή. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αναμένεται να ψηφίσει επί του θέματος το Φεβρουάριο του 2004.

ISPS, CSI

Σαν να μην έφταναν αυτά, η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για κανονισμό που θα μετατρέπει απευθείας σε κοινοτικό νόμο τον κώδικα ISPS (International Ship and Port Security Code) του IMO θα έχει σημαντικές επιπτώσεις σε όλα τα τμήματα της αλυσίδας συνδυασμένων μεταφορών, και ιδιαίτερα στα λιμάνια. Είναι χαρακτηριστικό εδώ ότι η Επιτροπή έγινε βασιλικότερη του βασιλέως, άπαξ και μερικά σημεία της πρότασης αυτής είναι πιο αυστηρά από τον ίδιο τον κώδικα ISPS, περιλαμβάνοντας ως υποχρεωτικά μερικά σημεία που είναι προαιρετικά στον κώδικα ISPS και έχοντας σφικτότερο χρονοδιάγραμμα. Αν και τα μέτρα αυτά είναι όντως σημαντικά από πλευράς ασφάλειας, είναι ενδεχόμενο να προσκρούουν σε οποιοδήποτε άλλο μέτρο επιχειρεί να κάνει πιο γρήγορη και αποδοτική την αλυσίδα συνδυασμένων μεταφορών, προϋπόθεση για την ανάπτυξη του SSS. Επίσης, τα μέτρα αυτά θα αυξήσουν σημαντικά το ολικό μεταφορικό κόστος, ιδίως στα λιμάνια, χωρίς να ξέρει κανένας αυτήν τη στιγμή ποιος θα

επωμισθεί αυτό το κόστος. Εξ άλλου, το εξαιρετικά σφικτό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του ISPS (1η Ιουλίου του 2004) σίγουρα δεν κάνει τα πράγματα πιο εύκολα. Είναι πολλοί αυτοί που πιστεύουν ότι τα περισσότερα πλοία θα είναι έτοιμα την ημερομηνία αυτή, αλλά πολλά από τα λιμάνια όχι.

Παράλληλα, το Νοέμβριο του 2003, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέγραψε συμφωνία για την ασφάλεια με τις Ηνωμένες Πολιτείες. Η συμφωνία επεκτείνει προγενέστερη τελωνειακή συμφωνία Ε.Ε. - ΗΠΑ και στηρίζει τους στόχους του Container Security Initiative (CSI) που οι ΗΠΑ είχαν ήδη ξεκινήσει διμερώς με διάφορα λιμάνια ανά τον κόσμο (μεταξύ των οποίων και αρκετά κοινοτικά), αναγνωρίζοντας ότι το CSI θα πρέπει να επεκταθεί σε όλα τα κοινοτικά λιμάνια. Είναι ήδη γνωστό ότι κανονισμός των αμερικανικών τελωνείων προβλέπει πως 24 ώρες προτού φορτωθεί οποιοδήποτε εμπορευματοκιβώτιο σε πλοίο με προορισμό τις ΗΠΑ, οι αμερικανικές αρχές πρέπει να ξέρουν τα πάντα γι' αυτό.

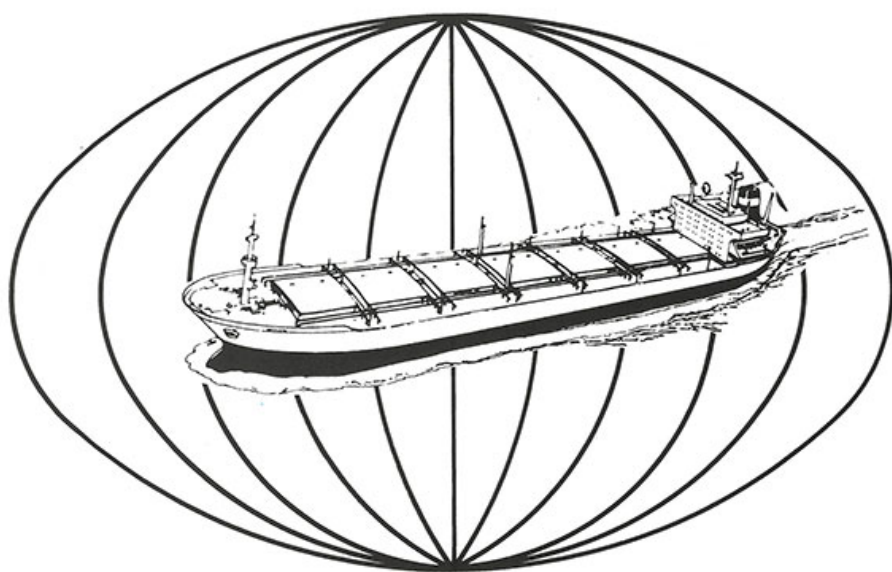
Port package

Αν τα πολυποίκιλα μέτρα για την υποτιθέμενη ανάπτυξη του SSS είναι χλωμά και αντιφατικά και αν τα νέα μέτρα για το security είναι μία επί πλέον τροχοπέδη στην ανάπτυξη αυτή, περισσότερα κακά νέα ήρθαν στις 20 Νοεμβρίου 2003: Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο απέρριψε με οριακή πλειοψηφία την Οδηγία για την πρόσβαση στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών στην Ευρώπη, πλέον γνωστή και ως «λιμενικό πακέτο». Η Οδηγία αυτή ήταν η νομοθετική ναυαρχίδα της Επιτροπής για την απελευθέρωση της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών στην Ευρωπαϊκή Ένωση και ήταν η λογική συνέχεια της «Πράσινης Βίβλου για τα λιμάνια» που η Κομισιόν είχε παρουσιάσει με επιτυχία το 1998. Η απόρριψη της Οδηγίας ήταν η τραγική κατάληξη πολλών συζητήσεων, διαβουλεύσεων, διαπραγματεύσεων, και αντεγκλήσεων, αρχής γενομένης από την εποχή της Πράσινης Βίβλου, αλλά κυρίως τα τελευταία 3 χρόνια, από τότε που το πρώτο σχέδιο της Οδηγίας δόθηκε στη δημοσιότητα. Το αρχικό αυτό σχέδιο ήταν σημαντικά διαφορετικό από εκείνο που τελικά απερρίφθη. Η απόρριψη της Οδηγίας προκάλεσε σοκ και απογοήτευση



MARINE MANAGEMENT SERVICES

Ship Managers - Operators



Quick and safe operations worldwide

PIRAEUS 61-65 Filonos Str., GR 185 35
P.O. Box 80 104 GR 185 10
Phone: 2104225540-7, Telex: 21-1279 21-1772
Fax: 2104224939, Cables: Marun PIRAEUS

EUROPEAN AGENTS: TRADE AND TRANSPORT (UK) LTD
16 OLD BOND STR. LONDON W1S4PS
Phone: (207) 4917014, Cables: Tatuk LONDON
Telex: 893356/266311, Fax: (207) 6296914

UNITED STATES AGENTS: BROKERAGE AND MANAGEMENT CORP.
90 Broad Str., New York N.Y. 10.004 Phone: (212) 4253730
Cables: Searunner Codes: New Boe Code, Fax: (212) 3634843
Telex: ITT 710-581-3866 RCA 2222 11 WWT 620053

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 over 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**



Western Shipyard

Tallin Shipyard

Vyborg Shipyard





σε όσους είχαν δουλέψει σκληρά για να περάσει, περιλαμβανομένων της ESPO (ευρωπαϊκοί λιμένες) και της ECSA (Ευρωπαίοι εφοπλιστές). Φυσικά ήταν μια μεγάλη ήττα για την Επιτροπή και ιδιαίτερα για την αρμόδια επιτροπή De Palacio. Από την άλλη πλευρά, η απόρριψη παρουσιάστηκε σαν θρίαμβος από ένα ετερόκλητο φάσμα δυνάμεων που ενώθηκαν μόνο και μόνο για να μην περάσει η Οδηγία, από τους απανταχού λιμενεργάτες της Ευρώπης στο ένα άκρο, μέχρι τα ιδιωτικά λιμάνια στο άλλο.

Για ορισμένους, η απόρριψη της Οδηγίας δεν ήταν τόσο μεγάλη έκπληξη, άπαξ και η τελική της συμβιβαστική έκδοση, επιχειρώντας να ικανοποιήσει κατά το δυνατόν όλους, κατόρθωσε ακριβώς αυτό που μερικά χρόνια πριν θα φαινόταν ακατόρθωτο: Να συνενώσει εναντίον της δυνάμεις που θα περίμενε στην καλύτερη περίπτωση να τις έχει με το μέρος της, στη δε χειρότερη να έχει τουλάχιστο με το μέρος της κάποιες από αυτές (π.χ. τα ιδιωτικά λιμάνια). Αν και είναι πάντα ενδεχόμενο η Κομισιόν να επαναφέρει το θέμα προτού λήξει η θητεία της το 2004, άποψή μου είναι ότι οποιαδήποτε σοβαρή απόπειρα επαναφοράς παρόμοιας Οδηγίας θα πάρει αρκετό χρόνο για να πραγματοποιηθεί, άπαξ και θα πρέπει να γίνει πολύ σοβαρή ανάλυση τι δεν πήγε καλά τώρα και τι πρέπει να γίνει ώστε η επόμενη φορά να μην έχει την ίδια κατάληξη. Βέβαια, η Επιτροπή είχε δηλώσει προκαταβολικά ότι σε περίπτωση απόρριψης της Οδηγίας θα κινηθεί δικαστικά σε όσες περιπτώσεις λιμάνια παραβιάζουν την κοινοτική νομοθεσία, και ότι τα λιμάνια αυτά θα χάσουν μια χρυσή ευκαιρία αποφυγής μιας τέτοιας περιπέτειας αν η Οδηγία απορριφθεί. Αν και είναι αλήθεια

ότι η Επιτροπή έχει αυτήν τη δυνατότητα, την οποία και κατά πάσα πιθανότητα θα εξασκήσει σύντομα, αυτό σε καμία περίπτωση δεν μειώνει το μέγεθος της αποτυχίας της στο θέμα της Οδηγίας. Τίθεται εξ άλλου και το εύλογο ερώτημα προς τι όλη αυτή η κοσμογονική προσπάθεια δημιουργίας νέου νομικού πλαισίου για τα λιμάνια, άπαξ και η δυνατότητα συμμόρφωσής τους στην ήδη υπάρχουσα κοινοτική νομοθεσία κατόπιν δικαστικής προσφυγής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής υπήρχε και προγενέστερα. Αν και ορισμένοι πιστεύουν ότι οι εξελίξεις στο δικαστικό στίβο θα είναι ραγδαίες και οι επιπτώσεις τους θα είναι πολύ πιο σκληρές από το αν είχε περάσει το πακέτο, άλλοι θεωρούν τη στάση αυτή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ως απόπειρα υποβάθμισης της ήττας της. Κατά τα λόγια επιφανούς Έλληνα λιμενεργάτη, στον οποίο επεσήμανα τις πιθανές αρνητικές επιπτώσεις της απόρριψης της Οδηγίας, «εμείς τους νικήσαμε και συ πες ότι θες» (χρησιμοποιώντας πιο περιγραφική λέξη από το «νικήσαμε»).

Προς τα πού πάμε;

Με δεδομένη την ως άνω εικόνα, το ερώτημα που τίθεται κατά την άποψή μου είναι το εξής:

- Υπάρχει άραγε μια σαφής ένδειξη κατεύθυνσης στα Ευρωπαϊκά λιμενικά δρώμενα, όσον αφορά θέματα νομοθεσίας και διαμόρφωσης λιμενικής πολιτικής;

Η απάντηση στο ερώτημα αυτό, μαζί με σχόλια για τις σχετικές εξελίξεις στην Ελλάδα, θα δοθεί στο επόμενο τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών».

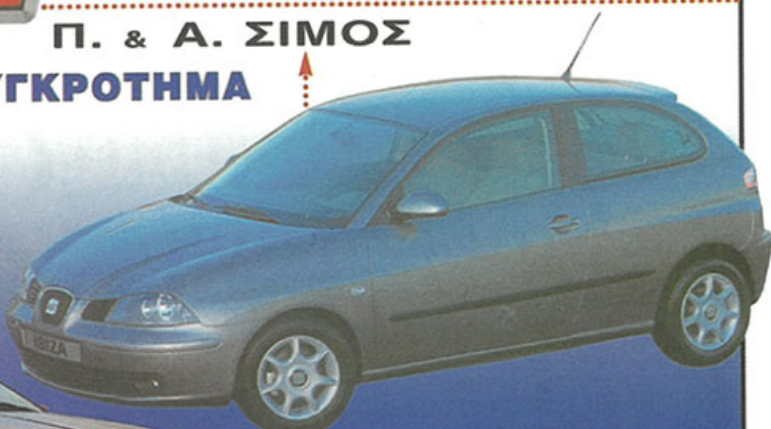


Impocar A.E.

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

ALLOCEANS SHIPPING CO. LTD

Η Alloceans

εύχεται στη ναυτική οικογένεια

Χρόνια Πολλά

Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 225-227, ΚΗΦΙΣΙΑ, 145 61 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ.: +(30) 210 6142891, FAX: +(30) 210 6143056



Περιβαλλοντικό Ημερολόγιο 2003

Κατά τη διάρκεια του έτους 2003 δεν είχαμε, ευτυχώς, ναυτικά ατυχήματα που να κατέληξαν σε σοβαρή ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος. Παρ' όλο ότι το ατύχημα του «Prestige» έγινε τον προηγούμενο χρόνο (13 Νοεμβρίου 2002), οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του, αλλά κυρίως οι πολιτικές, επηρέασαν τις εξελίξεις στο χώρο της ναυτιλίας, ιδιαίτερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Στο χώρο του IMO έχουμε σημαντικές εξελίξεις, με νέα πρόσωπα σε σημαντικές θέσεις του Οργανισμού. Στην Ελλάδα, οι προετοιμασίες για τους Ολυμπιακούς Αγώνες και η διασφάλιση της ασφάλειάς τους κυριαρχούν. Ιδιαίτερα για τη ναυτιλία, η εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμένων (ISPS Code) φαίνεται να προκαλεί πονοκέφαλο στους υπευθύνους της ασφάλειας των λιμένων και της από θάλασσα πρόσβασης στις ακτές της χώρας. Από πλευράς λιμένων, κατατίθεται ο κώδικας περιβαλλοντικής συμπεριφοράς της ESPO και αναπτύσσεται νέα μεθοδολογία πιστοποίησης των περιβαλλοντικών δραστηριοτήτων των λιμένων.

Ιανουάριος 2003

Νέες τροποποιήσεις στη διεθνή σύμβαση SOLAS 74 και σε άλλες διεθνείς συμβάσεις τέθηκαν σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2003. Αυτές αφορούν:

- Στη διεθνή σύμβαση STCW 78 και στα ελάχιστα επίπεδα ικανότητας των πληρωμάτων φορτηγών πλοίων (Κεφ. A-II/1 και A-II/2).
- Στη διεθνή σύμβαση SOLAS (Κεφάλαιο VII - Μεταφορά Επικίνδυνων Φορτίων) και στο Διεθνή Κώδικα για την Ασφαλή Μεταφορά Συσκευασμένων Ραδιενεργών Φορτίων (INF Code), σε συμφωνία με το Διεθνή Κώδικα για τη Θαλάσσια Μεταφορά Επικίνδυνων Αγαθών (IMDG Code).
- Στο Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια Ταχύπλοων Σκαφών (Code of Safety for High-Speed Craft-1994 HSC Code).

Πριν από τα Χριστούγεννα του 2002 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε πρόταση για την επιτάχυνση της προοδευτικής απόσυρσης των μονού κελύφους πετρελαιοφόρων. Ο στόχος ήταν να επιταχυνθούν και να ενισχυθούν οι διατάξεις του κανονισμού 417/2002 (μέρος των μέτρων «Erika I»), ο οποίος καταργεί σταδιακά τα πετρελαιοφόρα μονού κελύφους.

Ο γενικός γραμματέας του IMO, William O' Neil, επισκέπτεται την Ελλάδα (10 Ιανουαρίου 2003) για να συναντήσει τον υπουργό Γεώργιο Ανωμερίτη, ως πρόεδρο του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για θέματα Μεταφορών, και να συζητήσει τα θέματα που έχουν προκύψει από το ατύχημα του «Prestige». Συνοδεύεται από το γενικό γραμματέα του Οργανισμού κ. Ε. Μητρόπουλο.



Φεβρουάριος 2003

Η Ισπανία, η Γαλλία και η Ιταλία μονομερώς αποφασίζουν να απαγορεύσουν τα πετρελαιοφόρα μονού κελύφους, μεγαλύτερα από 5.000 DWT, από τα χωρικά ύδατα και τους λιμένες τους. Η Ελλάδα, ως προεδρεύουσα της Ε.Ε., εκφράζει την έντονη διαφωνία της με τις μονομερείς αυτές αποφάσεις.

Μάρτιος 2003

Συνάντηση μεταξύ της επιτρόπου Loyola de Palacio και του Γ.Γ του IMO William O' Neil στις Βρυξέλλες, για τις εξελίξεις μετά το ναυάγιο του «Prestige». Και τα δύο μέρη εκφράζουν την ικανοποίησή τους για το θετικό κλίμα και την εποικοδομητική συζήτηση σχετικά με τους στόχους που πρέπει να τεθούν μετά και λόγω του ατυχήματος στις ακτές της Γαλικίας.

Απρίλιος 2003

■ Οι χώρες της Ε.Ε. προτείνουν τροποποιήσεις στη MARPOL

■ Ο γενικός γραμματέας του IMO, William O' Neil, παρέλαβε στις 10 Απριλίου 2003 από τα δεκαπέντε κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ένα σύνολο επίσημων προτάσεων για τροποποιήσεις της συνθήκης MARPOL. Στην ουσία, οι προτάσεις αφορούν στην επιτάχυνση του χρονοδιαγράμματος σταδιακής απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού κελύφους.

Ο IMO δεσμεύτηκε ότι όλα τα κράτη-μέλη του IMO θα ενημερωθούν για τις προτάσεις αυτές πριν από τη 49η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC), τον Ιούλιο του 2003.

■ Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εγκρίνει πρόγραμμα για την προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (Short Sea Shipping - SSS). Το πρόγραμμα αυτό αποτελείται από 14 ενέργειες προκειμένου να ενσωματωθεί η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων στις συνδυασμένες αλυσίδες ανεφοδιασμού. Κάθε μία από τις ενέργειες αυτές υποδιαιρείται σε μέτρα με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα εφαρμογής.

Μάιος 2003

■ Διάσκεψη του IMO για την υιοθέτηση νέου ορίου αποζημίωσης για επεισόδια ρύπανσης από πετρέλαιο.

■ Διεθνής διάσκεψη με θέμα την «Εγκαθίδρυση συμπληρωματικής αποζημίωσης για τα επεισόδια ρύπανσης από πετρέλαιο».

■ Σκοπός της διάσκεψης ήταν η υιοθέτηση ενός νέου ορίου αποζημίωσης από ρύπανση πετρελαίου από δεξαμενόπλοια, προκειμένου να ενισχυθεί η αποζημίωση που προβλέπεται από τις συμβάσεις αστικής ευθύνης (CLC) και διεθνούς κεφαλαίου με σκοπό την αποζημίωση σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο (FUND/1971).

■ Στη συνεδρίαση της Ολομέλειας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, στις 14 Μαΐου, εγκρίνεται, σε πρώτη ανάγνωση, η πρόταση της Επιτροπής σχετικά με την ευθύνη των επιχειρήσεων που προκαλούν περιβαλλοντική ζημία.

■ Οι ευρωβουλευτές ψήφισαν για αυστηρότερη εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» και υιοθέτησαν έναν μεγάλο αριθμό τροποποιήσεων, με σκοπό την ενίσχυση της περιβαλλοντικής ευθύνης των επιχειρήσεων και την έκδοση Οδηγίας 2003/ Ε.Ε. του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την πρόληψη και αντιμετώπιση περιβαλλοντικών περιστατικών.

Τέλος Μαΐου 2003

Πραγματοποιείται η 77η σύνοδος της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC), η οποία συνεδρίασε στην έδρα του IMO στο Λονδίνο, στις 28 Μαΐου-6 Ιουνίου, και υιοθετεί αναθεωρημένο παράρτημα Β του Πρωτοκόλλου για τις Γραμμές Φόρτωσης του 1988. Το παράρτημα αυτό περιέχει σημαντικές βελτιώσεις στην ασφάλεια κατασκευής των σκαφών, και ειδικότερα για πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου. Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, η επιτροπή εξέτασε επίσης ένα νέο ρόλο για τον IMO σε σχέση με νέα πρότυπα ναυπήγησης σκαφών.





Ιούνιος 2003

Στη 90ή συνεδρία του Συμβουλίου του IMO (16-20 Ιουνίου) εκλέγεται ο κ. Ε. Μητρόπουλος ως γενικός γραμματέας του Οργανισμού στη θέση του κ. William O' Neil. Ο κ. Ε. Μητρόπουλος εκλέγεται από την πλειοψηφία των 40 μελών του Συμβουλίου, με συνυποψηφίους τον κ. Magnus Johannesson από την Ισλανδία και την κα Monica Mbanefo από τη Νιγηρία.

Ιούλιος 2003

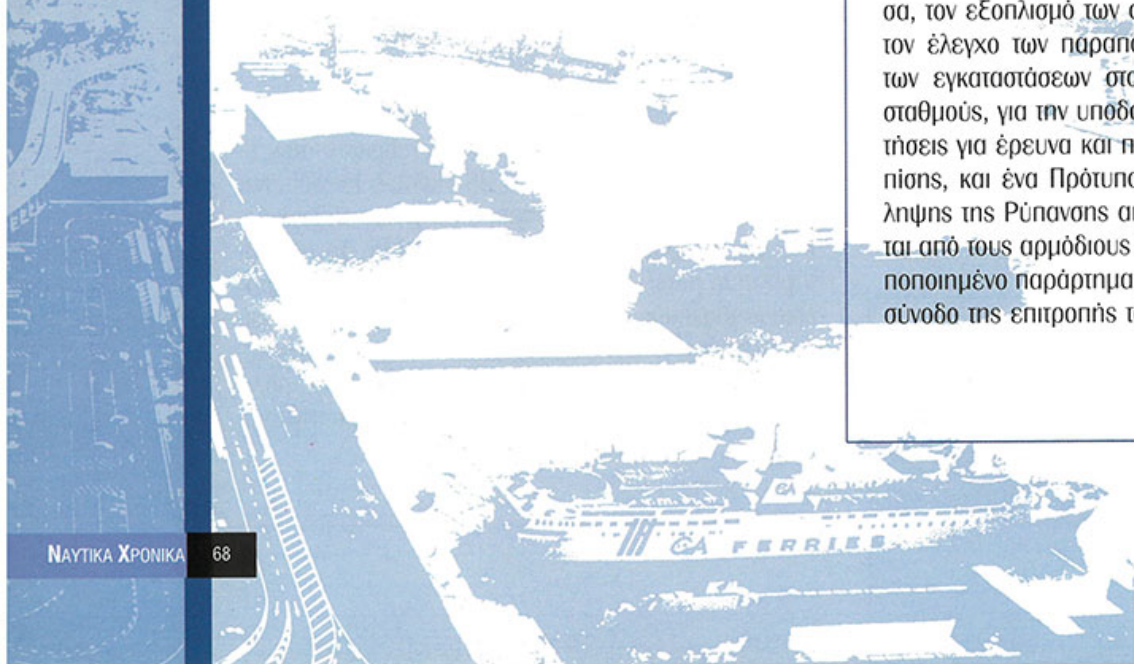
■ 14-18 Ιουλίου. Πραγματοποιείται η 49η σύνοδος της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC), υπό την προεδρία του κ. Αντρέα Χρυσόστομου από την Κύπρο, όπου συζητούνται οι προτάσεις των δεκαπέντε κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με σκοπό την τροποποίηση της συνθήκης MARPOL και την επιτάχυνση του χρονοδιαγράμματος σταδιακής απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού κελύφους.

■ Άλλα θέματα της επιτροπής αποτελούν η διαχείριση έρματος, ο περιορισμός των αερίων του θερμοκηπίου στις καυσάεριες εκπομπές των πλοίων και η ανακύκλωση των πλοίων.

Σεπτέμβριος 2003

■ Ο νέος Περιβαλλοντικός Κώδικας Συμπεριφοράς (Environmental Code of Practice) παρουσιάζεται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ήδη από το 1994 ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Λιμένων (ESPO) δημοσιοποιεί τον 1ο Κώδικα, ο οποίος θεωρείται ορόσημο για την περιβαλλοντική διαχείριση των λιμενικών δραστηριοτήτων. Ο αναθεωρημένος κώδικας του 2003 λαμβάνει υπ' όψιν τις νομοθετικές αλλαγές της Ε.Ε. και την πρόοδο που έχει επιτευχθεί από τη λιμενική βιομηχανία στην ανάπτυξη βιώσιμων λιμενικών πολιτικών περιβαλλοντικής προστασίας. Ο νέος κώδικας επιβεβαιώνει τη συλλογική δέσμευση των ευρωπαϊκών λιμένων για βιώσιμη ανάπτυξη και αποδεικνύει ότι ο λιμενικός τομέας βελτιώνει την περιβαλλοντική του απόδοση.

■ Επιτυγχάνεται η τελική υιοθέτηση του παραρτήματος IV της MARPOL στις 27 Σεπτεμβρίου 2003 - σχεδόν 30 έτη μετά την αρχική του διατύπωση. Με την απόφαση της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC), στη 44η σύνοδό της, το Μάρτιο του 2000, να εγκρίνει ένα αναθεωρημένο κείμενο του παραρτήματος IV, πέτυχε να καταστήσει το παράρτημα λιγότερο περιοριστικό και τελικά να υιοθετηθεί. Το παράρτημα IV περιέχει ένα σύνολο κανονισμών σχετικά με την απόρριψη λυμάτων στη θάλασσα, τον εξοπλισμό των σκαφών και τα συστήματα για τον έλεγχο των παραπάνω διαδικασιών, τη διάταξη των εγκαταστάσεων στους λιμένες και τερματικούς σταθμούς, για την υποδοχή των λυμάτων και τις απαιτήσεις για έρευνα και πιστοποίηση. Περιλαμβάνει, επίσης, και ένα Πρότυπο Διεθνές Πιστοποιητικό Πρόληψης της Ρύπανσης από Λύματα, το οποίο θα δίδεται από τους αρμόδιους εθνικούς φορείς. Το νέο τροποποιημένο παράρτημα IV θα τεθεί σε ισχύ στην 51η σύνοδο της επιτροπής το Μάρτιο του 2004.



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



Οκτώβριος 2003

■ Ένταση στις σχέσεις Ευρωπαϊκής Ένωσης και IMO, καθώς μονομερώς η Ε.Ε. υιοθετεί μέτρα για την επιτάχυνση της προοδευτικής απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού κελύφους στις 21 Οκτωβρίου 2003. Ο Γ.Γ. του IMO, William O' Neil, εκφράζει τις ανησυχίες του καθώς οι μονομερείς και περιφερειακές αποφάσεις αυτού του τύπου δεν βοηθούν τις προσπάθειες της διεθνούς κοινότητας.

■ Η Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στο Στρασβούργο ενέκρινε την έκθεση από το Βέλγο ευρωβουλευτή Dirk Sterckx σχετικά με το ατύχημα του «Prestige». Κατά παράκληση διάφορων πολιτικών ομάδων, το Κοινοβούλιο υιοθέτησε τροποποίηση, με την οποία προβλέπεται η δημιουργία μιας προσωρινής κοινοβουλευτικής επιτροπής που θα εξετάσει σε βάθος τις αιτίες και τις συνέπειες του ατυχήματος του «Prestige».

■ Το συνέδριο ECOPORTS στη Βαρκελώνη, στις 23-24 Οκτωβρίου 2003, επιβεβαιώνει ότι τα λιμάνια παίζουν ένα σημαντικό ρόλο στην επίτευξη ενός ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που είναι βιώσιμο, οικονομικά ανταποδοτικό και φιλικό προς το περιβάλλον. Επίσης, ότι το περιβάλλον δεν αποτελεί πεδίο ανταγωνισμού μεταξύ των ευρωπαϊκών λιμένων και ότι στόχος παραμένει να επιτευχθεί μια κοινή αφετηρία για όλα τα λιμάνια μέσα από ανταλλαγή οικονομικά ανταποδοτικών περιβαλλοντικών λύσεων.

Νοέμβριος 2003

■ Πραγματοποιείται η 25η γενική συνέλευση του IMO, όπου οι εκπρόσωποι 136 χωρών-μελών λαμβάνουν σημαντικές αποφάσεις που αφορούν τους λιμένες καταφυγής, την ανακύκλωση των πλοίων και την ανάπτυξη ενός συστήματος ελέγχου στη ναυτιλία. Στη συνέλευση αυτή, ο νέος Γ.Γ. αναλαμβάνει τα καθήκοντά του, εκλέγεται νέο συμβούλιο, αποφασίζεται το πρόγραμμα δράσης του Οργανισμού και εγκρίνεται ο προϋπολογισμός αυτού για το 2004-2005.

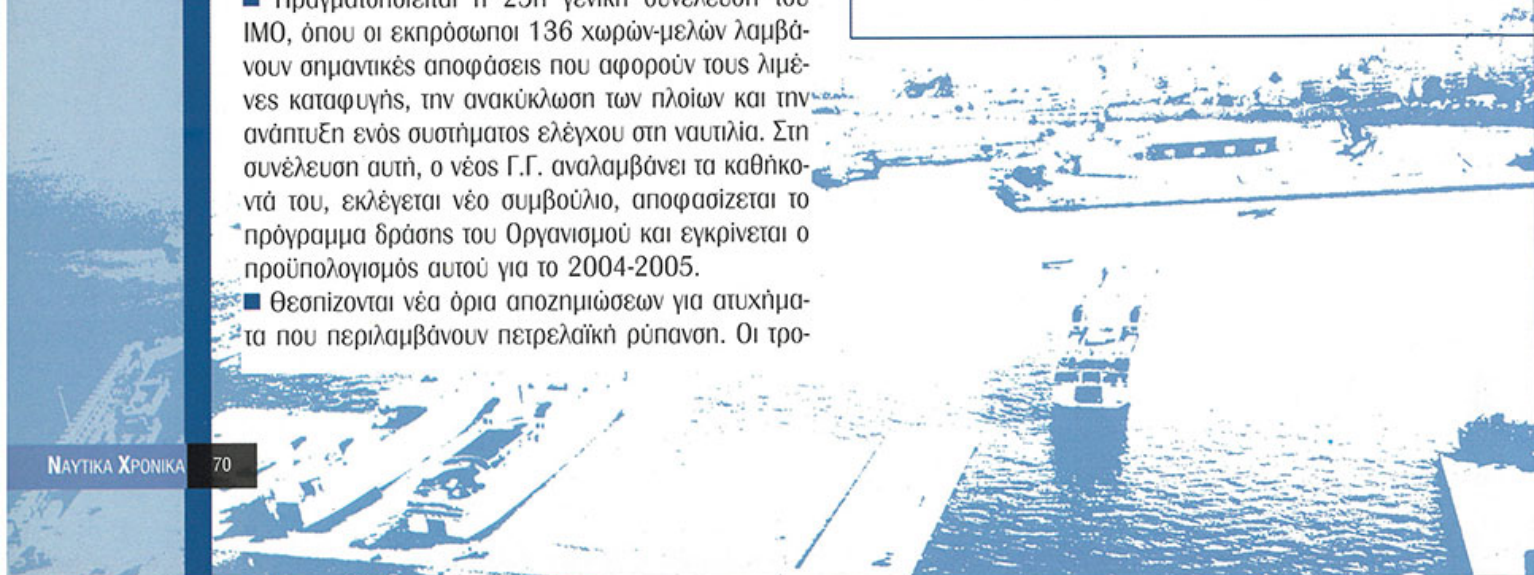
■ Θεσπίζονται νέα όρια αποζημιώσεων για ατυχήματα που περιλαμβάνουν πετρελαϊκή ρύπανση. Οι τρο-

ποποιήσεις αυξάνουν κατά 50 τοις εκατό τα όρια αποζημιώσεων λόγω ρύπανσης από πετρέλαιο από δεξαμενόπλοια και τίθενται σε ισχύ την 1η Νοεμβρίου 2003. Οι τροποποιήσεις αυξάνουν τα πληρωτέα όρια σε 89,77 εκατομμύρια Special Drawing Units (SDR) (περίπου 127 εκατομμύρια US\$) για ένα σκάφος πάνω από 140.000 GRT, από 59,7 εκατομμύρια SDR (85 εκατομμύρια US\$) που ίσχυε βάσει του πρωτοκόλλου του 1992.

Δεκέμβριος 2003

■ Στην 50ή συνεδρίαση της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (1-4 Δεκεμβρίου) υιοθετείται ένα αναθεωρημένο σχέδιο για την επιτάχυνση του χρονοδιαγράμματος σταδιακής απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού κελύφους. Ενώ υιοθετούνται και η εκτεταμένη εφαρμογή του σχεδίου αξιολόγησης κατάστασης πλοίου (Condition Assessment Scheme) για τα δεξαμενόπλοια και ένας νέος κανονισμός που απαγορεύει τη μεταφορά μαζούτ (Heavy Fuel Oil) με δεξαμενόπλοια μονού κελύφους.

■ Με βάση την τροποποίηση στο άρθρο 13G του παραρτήματος I της MARPOL, η καταληκτική ημερομηνία απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων της κατηγορίας 1 (δεξαμενόπλοια που παραδόθηκαν πριν από τον Απρίλιο του 1982) θα είναι το έτος 2005 και για τις κατηγορίες 2 και 3 (δεξαμενόπλοια που κατασκευάστηκαν αφού τέθηκε σε ισχύ η MARPOL και μικρότερα δεξαμενόπλοια) η καταληκτική ημερομηνία μεταφέρεται από το 2015 στο 2010.



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

Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Συρματοσχοινοτεχνική



Τεστάρισμα των σωστικών και ανυψωτικών 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:

- *συρματοσχοίνα*
- *αλυσίδες*
- *σχοινιά*
- *ιμάντες*
- *εξαρτήματα*



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

Κεντρικά: Αντ. Π. Βλαχάκου 10 & Πολυδεύκου 53, Τηλ.: 210-4175729, Fax: 210-4177722
e-mail: cargogear@marinet.gr, www.synodinos.gr





ΑΠΟΨΕΙΣ 2003 >

Προβληματισμοί, σκέψεις και εκτιμήσεις διατυπωμένες από τους σημαντικότερους πρωταγωνιστές της ελληνικής και της διεθνούς ναυτιλίας δημοσιεύθηκαν στις σελίδες των «Ναυτικών Χρονικών» στη διάρκεια του 2003.

Σας παραθέτουμε τις σημαντικότερες από αυτές, οι οποίες στοιχειοθετούν, συνοπτικά, τις προτεραιότητες και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η διεθνής ναυτιλιακή οικογένεια. Οι απόψεις που αναδημοσιεύουμε, είχαν ως βάση το διάλογο ανάμεσα στους νομοθέτες και στους φορείς της πλοιοκτησίας τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Στοιχειοθετούν, επίσης, σαφείς θέσεις και προτάσεις στα προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας και στο ρόλο που θα διαδραματίσει στα ευρωπαϊκά και διεθνή φόρα κατά το 2004.

Με την ευγενή χορηγία της HELLAS JET

< ΑΠΟΨΕΙΣ 2003 >

Σπυρίδων Αλεξανδράτος

Πρόεδρος Ναυτικού
Επιμελητηρίου Ελλάδος

Πιστεύω ότι οι «εν θερμώ» αποφάσεις ποτέ και πουθενά δεν είναι οι ενδεδειγμένες, περισσότερο δε στο ναυτιλιακό χώρο, που από την επίδρασή τους μπορεί να δη-

μιουργηθούν δυσμενείς οικονομικές επιπτώσεις και στο κοινωνικό σύνολο.

Η όποια απομάκρυνση ικανού τונάζ από τις θαλάσσιες μεταφορές είναι βέβαιο ότι θα έχει επίδραση και στο ευρωπαϊκό κοινό, όπως χαρακτηρίστικά παρουσιάζεται με την παρατηθέμενη εικόνα του δεξαμενόπλοιου των 300.000 τόνων.

Εκτιμώ ότι οι αντιδράσεις με την οξύτητα που έγιναν και γίνονται από υπεύθυνους πολιτικούς των ευρωπαϊκών χωρών για κάποιες σκοπιμότητες, χαρακτηρίζοντας τα πλοία «θαλάσσιους σκουπιδοτενεκέδες»,

δεν είναι οι αρμόζουσες, γίνονται «εν θερμώ», με αδόκιμους όρους και είναι ευρύτερα επιζήμιες.

Δεν άκουσα για το δυστύχημα του Concord στο Παρίσι ή του τρένου στην Ελβετία να εκτοξεύονται τόσο βαρείς χαρακτηρισμοί ούτε τα ΜΜΕ να το προβάλλουν με τόση ένταση. Αντίθετα, σταμάτησαν μετά την είδηση. Γιατί;;;

Ό,τι κινείται στην Ξηρά μπορεί και να συγκρουσθεί, ό,τι πετάει μπορεί καμία φορά και να πέσει και ό,τι πλέει μπορεί κάποτε να βουλιάξει. Ευτυχώς ούτε αεροπλάνα πέφτουν καθημερινώς ούτε πλοία βυθίζονται ή ρυπαίνουν τις ακτές.



1



3

Ιωάννης Αλούπινς

Διευθύνων Σύμβουλος
Σ. Λιβανός Ελλάς Α.Ε.

Είναι γεγονός αδιαμφισβήτητο ότι το ενδιαφέρον των νέων για το ναυτικό επάγγελμα σταδιακά φθίνει. Αυτό οφείλεται σε πολλούς παράγοντες.

Πρώτα απ' όλα στην προκατάληψη των γονέων για τις δύσκολες συνθήκες και τους κινδύνους που απορρέουν από την άσκηση του συγκεκριμένου επαγγέλματος.

Έπειτα σημαντικό ρόλο παίζει η ουσιαστική βελτίωση του βιοτικού επιπέδου της μέσης ελληνικής οικογένειας, η οποία προσανατολίζει τα παιδιά της σε «ευκολότερα» και «ασφαλέστερα», κατά την άποψή της, επαγγέλματα. Επιπροσθέτως, η εικόνα που προβάλλεται από τα δελτία ειδήσεων, δηλαδή αυτή των ατυχημάτων, των καταστροφών και γενικότερα των αντίξοων συνθηκών της ναυτικής ζωής, είναι καθαρά μονόπλευρη και αρνητική.

Βεβαίως όλοι γνωρίζουμε πως η ζωή στο πλοίο είναι δύσκολη και περιορισμένη, αφού είναι σχεδόν «μοναστηριακή» έναντι αυτής στη στεριά, της πιο εύκολης και πολυποικίλης.

Γιάννης Πλατσοδάκης

Managing director

Anangel Maritime Services Inc.

Στην ίδια την προσέλευση πιστεύω ότι οι εταιρείες δεν μπορούν να έχουν αποφασιστικό ρόλο. Μπορούν όμως να είναι ουσιαστικοί πρωταγωνιστές κατά τη διάρκεια των σπουδών τους με προσλήψεις αρκετών σπουδαστών σε κάθε πλοίο, με επισκέψεις στις ΑΕΝ και κάλυψη των αναγκών εκείνων που το κράτος δεν έχει φροντίσει. Με άλλα λόγια, χρειάζεται να δούμε τη ναυτική εκπαίδευση ως μακροπρόθεσμη επένδυση, η οποία χρειάζεται την ουσιαστική, αποφασιστική και συνεχή προσοχή όλων μας.



Απογειώνει τις απαιτήσεις σας!



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

4 Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης

Πρόεδρος Niver Lines

Η ναυτική εκπαίδευση γενικότερα δεν είναι κάτι το στατικό, αλλά απαιτείται συνεχής εγρήγορση έτσι ώστε το όλο σύστημα να είναι ευέλικτο και προσαρμοστικό στις εκάστοτε απαιτήσεις. Η συνεχής εξέταση και ο επαναπροσδιορισμός της διδακτέας και εξεταστικής

Η ικανότης των Ελλήνων ναυτικών είναι αναμφισβήτητη. Υστερούν πιθανόν εις τα θέματα τεχνογνωσίας κυρίως λόγω του ότι δεν έχουν επαρκή θεωρητική κατάρτιση, σύντομα όμως, υπηρετούντες στα πλοία, καλύπτουν τις ως άνω ελλείψεις διδασκόμενοι εν τη πράξει. Η λύση προφανώς είναι η συνεχής εκπαίδευση και ενημέρωσή των, η οποία σε συνδυασμό με τη ναυτική τους ικανότητα θα αποδώσει τα μέγιστα. Το μέτρο σύγκρισης με τους αλλοδαπούς ναυτικούς είναι προφανώς η ποιότητα και το κόστος. Υπάρχει όμως και κάτι που δεν συνυπολογίζεται: Η αναγκαιότητα της διατήρησης της ελληνικότητας του συνόλου της ναυτιλίας μας.

6 Στέλιος Σαρρής

Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας

Σήμερα πλέον οι περισσότερες ακτοπλοϊκές εταιρείες λειτουργούν υπό τη μορφή Ανωνύμων Εταιρειών και υπό το σχήμα των ανωνύμων πολυμετοχικών εταιρειών. Ως συνεπακόλουθο έπαψε να υπάρχει η σύνδεση φυσικών προσώπων με την άσκηση της ακτοπλοϊκής επιχείρησης και συνακόλουθα δεν μπορούμε να μιλάμε για εφοπλιστές όπως τους αντιλαμβανόμασταν πριν από περίπου μια δεκαετία.

Σήμερα, χρησιμοποιώντας τον όρο «ακτοπλοϊοί εφοπλιστές», εννοούμε πολυμετοχικές ανώνυμες εταιρείες, όπου πολλές από αυτές δραστηριοποιούνται στο Χρηματιστήριο, με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

7 Νίκος Α. Βερνίκος

Πρόεδρος της N.E. Vernicos Salvage & Towage

Δεν είναι ιδιαίτερα αισιόδοξος όσον αφορά τις ρυμουλκώσεις ανοικτής θαλάσσης, όπου οι ελληνικές εταιρείες χάνουν συνεχώς έδαφος λόγω του ανταγωνισμού των ξένων εταιρειών με πλοία οπμαίων ευκαιρίας, στα οποία τελευταία έχουν προστεθεί και ρ/κ του πρώην ανατολικού μπλοκ και της Τουρκίας, που λειτουργούν με πολύ χαμηλότερο κόστος υπηρεσιών. Όταν οι ελληνικές εταιρείες σπρίζονται μόνο στα ίδια κεφάλαια και επί πλέον ασφυκτούν από την αρνητική παρεμβαιτικότητα της Πολιτείας, που τις στερεί οποιαδήποτε δυνατότητα αντιμετώπισης του ανταγωνισμού, είναι δύσκολο να απενθύνουμε το μέλλον με αισιοδοξία.



ύλης και η προσαρμογή των εκπαιδευτικών κειμένων, η όλο και περισσότερο σύνδεση της θεωρητικής με την πρακτική εκπαίδευση μέσω της εφαρμογής και της χρήσης των νέων τεχνολογιών και της πληροφορικής, η πιστοποίηση καθώς και η θεσμοθέτηση διαδικασιών για τον εκσυγχρονισμό των γνώσεων του εκπαιδευτικού προσωπικού είναι μερικά από τα απαιτούμενα για μία επιτυχημένη επαγγελματική εκπαίδευση, κατάρτιση, επιμόρφωση και ενημέρωση.



Απογειώνει τις απαιτήσεις σας!

Urgently needed within Maritime Industry:

Security awareness



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

DNV is prepared to assist and advise its customers worldwide:

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

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

MANAGING RISK



< ΑΠΟΨΕΙΣ 2003 >

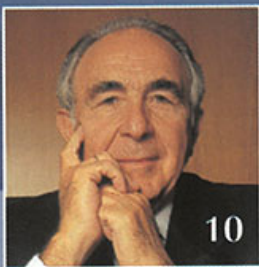
8 Αλέξανδρος Γκιγκιλίνης

Managing Director
της Gigilinis Salvage & Towage

Η πρόταση για την ύπαρξη λιμένων καταφυγής για τα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο ή τελούν υπό συνθήκες παροχής υπηρεσιών ρυμουλκήσεως, επιθαλασσίου αρωγής, διασώσεως κτλ., προϋπήρχε εδώ και χρόνια από διεθνείς οργανισμούς όπως το ISU (International Salvage Union), του οποίου είμαστε και εμείς μέλη, και ήρθε πλέον ενεργά και «βίαια» στο προσκήνιο μετά το πρόσφατο ναυτικό ατύχημα του Δ/Ξ «Prestige». Κατά την άποψή μας η προτεινόμενη καθιέρωση του



8



10

θεσμού αυτού έπρεπε να έχει τεθεί σε εφαρμογή από ετών. Οποσδήποτε λοιπόν η εν λόγω πρόταση πρέπει άμεσα να υλοποιηθεί, όχι μόνο γιατί θα διευκολύνει το έργο της διασώσεως, αλλά κυρίως γιατί θα ελαχιστοποιήσει πολλούς κινδύνους και ιδιαίτερα αυτόν που αφορά την καταστροφή του θαλασσίου περιβάλλοντος.

9 Γρηγόρης Παρίσιος

Διευθύνων σύμβουλος της Navios Corporation και της θυγατρικής Levant Maritime Co. Ltd

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

10 Σπύρος Μ. Πολύμης

Αντιπρόεδρος του Greek Shipping Co-operation Committee

Τα δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος δεν είναι πανάκεια και, αν δεν προσέξουμε, θα βρεθούμε προ εκπλήξεων. Το ίδιο βεβαίως ισχύει όταν αγνοείται η ευσυνείδητη και υπεύνη πλειοψηφία των επιχειρήσεων. Ελλοχεύουν πολλοί κίνδυνοι όταν οι πολιτικοί αγνοούν τις τεκμηριωμένες απόψεις των ειδικών της ναυτιλίας και όταν δεν επιδιώκουν ειλικρινά τη συζήτηση με ναυπιακούς παράγοντες προτού παρθούν σημαντικές αποφάσεις. Υπάρχουν πλοία άνω των 20 ετών τα οποία είναι πιο ασφαλή από πλοία 10 ετών. Ποιος αποφάσισε ότι πλοία 15 ετών είναι παλαιά; Αυτό είναι τελείως αυθαίρετο. Η πραγματική κατάσταση του πλοίου είναι καθαρά θέμα σωστής κατασκευής και σωστής συντηρήσεως, αλλά και βέβαια σωστής διαχειρίσεως από μία υπεύνη και ευσυνείδητη εταιρεία. Είναι φανερό αδύνατον ένα καινούργιο πλοίο να εξοφληθεί μέσα σε 15 χρόνια, και αυτό που είναι ακόμα πιο σοβαρό είναι πως πλοία τα οποία πιθανόν κτίζονται μόνο για 15 χρόνια ζωής, δεν μπορεί να είναι ποιοτικά πλοία και, επομένως, πολύ πιο νωρίς θα είναι υποβαθμισμένα.



Απογειώνει τις απαιτήσεις σας!

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@zervakisld.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

11

Στάθης Κουλουκουνής

Διευθυντής της Rethymnis & Kulukundis Ltd, μέλος του Δ.Σ. της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας (GSCC), στο Λονδίνο

Δεν συνιστάται η υιοθέτηση διπλών τοιχωμάτων για τα Bulk Carriers για λόγους προστασίας ναυτιλιακού περιβάλλοντος. Τα Bulk Carriers δεν θεωρούνται απειλή για το περι-

βάλλον. Ο σκοπός όσον αφορά τα Bulk Carriers είναι η ενίσχυση της ασφάλειας. Τα επιχειρήματα υπέρ της υιοθέτησης Bulk Carriers διπλών τοιχωμάτων για λόγους ασφαλείας δεν είναι τόσο πειστικά. Θεωρείται ότι με την ίδια εσωτερική επιφάνεια του αμπαριού του πλοίου, λόγω του ότι όλοι οι νομείς θα βρίσκονται στον κενό χώρο μεταξύ εσωτερικού και εξωτερικού τοιχώματος, η κατασκευή του αμπαριού θα προστατευθεί από τις καθημερινές λειτουργικές ζημιές που προέρχονται από λιμενεργατικές ομάδες και φορτοεκφορτωτικές μονάδες - χούφτες κ.λ.π.

Αφετέρου ίσως οι λειτουργικές αυτές ζημιές, όχι μόνο θα συνεχιστούν, αλλά θα κρυφτούν μέσα στον κενό χώρο. Έτσι θα δυσκολευθεί η συντήρηση του πλοίου και, επομένως, η ασφάλειά του, αντί να ενισχυθεί, θα μειωθεί.

12

Εμμανουήλ Α. Βορδώνης

Executive Director της Thenamaris (Ships Management) Inc.

«Ποιος θα πληρώσει την ταμπάκιέρα»; Όλοι έχουμε ήδη δει μπροστά μας λογαριασμούς των 30.000 και των 50.000 δολαρίων που αφορούν 24ωρες βάρδιες οπλισμένων φρουρών, που κατά βάση στοχεύουν στην προστασία του λιμανιού. Και άραγε είναι το πλοίο; Οι ναυλωτές; Είναι η χώρα και το λιμάνι; που θα έπρεπε να απορροφήσουν το κόστος για την αποτροπή μιας απειλής που άλλωστε σχέση συνήθως έχει,

όχι τόσο με το συγκεκριμένο βαπόρι, αλλά το κλίμα και την εικόνα, το «Threat Probability» της υπό προστασία χώρας, από τους κύκλους των εν δυνάμει τρομοκρατών.

Είναι σημαντικό να πρυτανεύσει το μέτρο. Τότε, με λογική και σύνεση και ο ISPS θα ενισχύσει το νοικοκύρεμα και θα εντείνει αυτά που πάντα έκανε η καλή ναυτιλία. Και έτσι, σιγά-σιγά, τα βαπόρια και όλοι μας θα αφομοιώσουμε εποικοδομητικά και αυτό το καινούργιο. Όπως άλλωστε παλιότερα έχουμε κάνει, παρά την τότε ανησυχία και αντιστάσεις μας για τον ISM, και μάλλον πάλι θα κάνουμε για τα «Key Performance Indicators», που μοιάζει πως γρήγορα θα τα βρούμε μπροστά μας.

13

Δ. Κορκόδειλος

Andriaki Shipping Co. Ltd

Ο πλοίαρχος πιστεύω ότι τελικά θα είναι εκείνος ο οποίος θα επιφορτισθεί και με το ρόλο του Ship Security Officer, καθώς οι αρμοδιότητες που προβλέπει ο κώδικας για τον SSO -ιδιαίτερα η επαφή με τις



Αρχές και η απόφαση για το βαθμό ετοιμότητας του πλοίου- αφήνουν λίγα περιθώρια για άλλες λύσεις. Οι ανταχές των πλοιάρχων σίγουρα αρχίζουν και φτάνουν στα όριά τους.

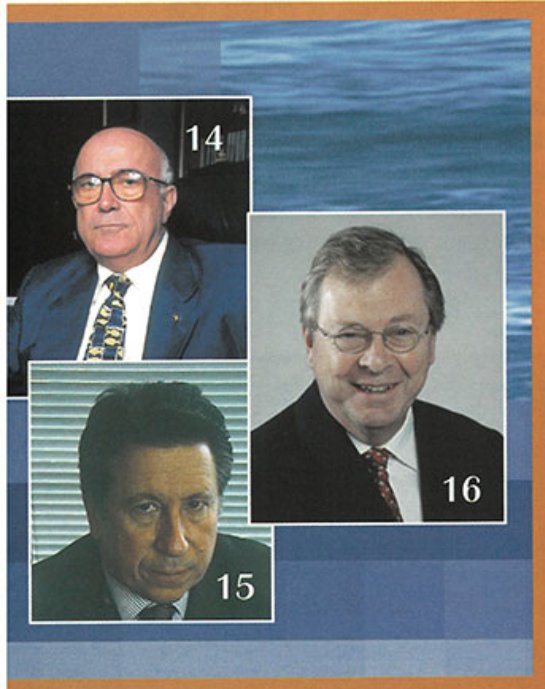
Το εάν ο κώδικας αποφέρει οφέλη θα εξαρτηθεί κατά κύριο λόγο από το πόσο ευσυνειδήτητα θα εφαρμοσθεί στα λιμάνια -σε όλα τα λιμάνια- και από τα Λιμενικά Σώματα (ακτοφυλακές).

14 Παναγιώτης Τσάκος

Ιδρυτής Ομίλου Τσάκου

Θεωρώ ότι ουδείς ενδιαφέρθηκε πραγματικά να ερευνήσει και αναδείξει τα πραγματικά αίτια των ατυχημάτων, αλλά ούτε και την άρνηση των Αρχών να επιτρέψουν την προσέγγιση σε ασφαλή όρμο.

Αντί τούτου επιδιίδονται στην έκδοση νέων κανονισμών, ανταγωνιζόμενοι εαυτούς, τις Βρυξέλλες και τις κυβερνήσεις.



15 Γιώργος Α. Γράτσος

Πρόεδρος Standard Bulk Transport Corporation

Πάγια αρχή των νηογνομόνων και κάθε ελεγκτού είναι η επιθεώρηση ούτως ώστε να είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς τους. Κάποια στιγμή, επειδή το μέγεθος των πλοίων μεγάλωσε, δεν εγένοντο αρκετά λεπτομερείς επιθεωρήσεις και εφαρμόστηκε το Enhanced Special

Survey, που δεν ήταν τίποτε άλλο από αυτό που έπρεπε να κάνουν πάντα οι νηογνώμονες.

Τώρα ζητούν αναδρομικές ενισχύσεις πλοίων, πράγμα το οποίο σηματοδοτεί ότι τα κριτήρια κατασκευής δεν ήταν σωστά, πράγμα αδιανόητο, που μας οδηγεί στην απάντηση της πρώτης ερωτήσεως. Πρέπει να σημειωθεί πως βάσει της SOLAS και της Συμβάσεως Γραμμής Φορτώσεως οι γενικές απαιτήσεις αντοχής των πλοίων, των φρακτών κ.λπ. είναι σαφείς, ως εκ τούτου έπρεπε να είχαν τηρηθεί. Όσον αφορά την παρακίνηση για μέτρα που προωθούν πλοία διπλού τοιχώματος, τα κρίνω αδικαιολόγητα, διότι το διπλό τοίχωμα δεν θα έλυσε το πρόβλημα των δεξαμενοπλοίων «Erica», «Castor» ή «Prestige». Πιθανότατα, δεν θα προσέδιδε περισσότερη ασφάλεια στα bulk carriers.

16 Lars Carlsson

Πρόεδρος της Intertanko, πρόεδρος της Concordia Maritime

Ο βαθμός εξειδίκευσης του IMO σε τεχνικό επίπεδο στον τομέα της ναυτιλίας, με τη συνεργασία ειδικών από κυβερνήσεις και εκπροσώπους 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 παρακι-

νείται 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 δεξαμενοπλοίων 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.



HELLAS JET

Απογειώνει τις απαιτήσεις σας!



Δημήτρης Προκοπίου

Managing Director,
Centrofin Management Inc.

Κατά τη γνώμη μας, η ευρωπαϊκή ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία δεν μπορεί πλέον να ανταγωνιστεί την ασιατική (κυρίως Κορέα, Ιαπωνία και Κίνα). Οι Ασιάτες



17



18



19

υπεριτερούν σε όλους τους τομείς σε εμπορικά πλοία (είτε είναι δεξαμενόπλοια, φορτηγά, containers, είτε υγραεριοφόρα κ.ά.) και ιδίως σε μεγαλύτερα μεγέθη πλοίων. Το «κλειδί» αυτής της επικράτησης είναι η αυξημένη παραγωγικότητα. Εκεί όπου ακόμα έχουν το πάνω χέρι οι Ευρωπαίοι είναι στα επιβατηγά και κρουαζιερόπλοια, καθώς και άλλους εξειδικευμένους τύπους πλοίων.

Peter R. Goodfellow

President & CEO Stelmar Tankers (Management) Ltd and Stelmar Shipping Ltd

Δεν είμαι τόσο σίγουρος για το μέλλον των ευρωπαϊκών ναυπηγείων, με την εξαίρεση του τομέα των μικρών κατασκευαστικών μονάδων και της ναυπήγησης κρουαζιερόπλοιοι. Επιχειρηματίες και πολιτικοί θα πρέπει να επικεντρωθούν στην επένδυση σε εξοπλισμό, ο οποίος θα βελτιώσει σημαντικά την παραγωγικότητα και την ποιότητα. Στο συγκεκριμένο τομέα υπάρχουν μεγάλα περιθώρια βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας.

Πρέπει να ληφθούν σκληρές αποφάσεις, οι οποίες περιλαμβάνουν το κλείσιμο ναυπηγείων και την απώλεια εργασίας, ενθαρρύνοντας τη διατήρηση των οικονομικά αποτελεσματικών και ποιοτικά παραγωγικών επιχειρήσεων.

Η εκπαίδευση και η βελτίωση της κατάρτισης των ανθρώπων της ναυτιλίας δύναται να αποτελέσουν τη βάση για την αύξηση της παραγωγικότητας σε έναν κλάδο που διαρκώς αποτυγχάνει να προσελκύσει στελέχωση υψηλού δυναμικού.

Αλέξανδρος Παναγόπουλος

Πρόεδρος & διευθύνων σύμβουλος Super Fast Ferries, Chairman High Level Ferry Group

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.





Στη δική μας Business Class σεβόμαστε τις αποστάσεις...



38 ίντσες απόσταση καθισμάτων



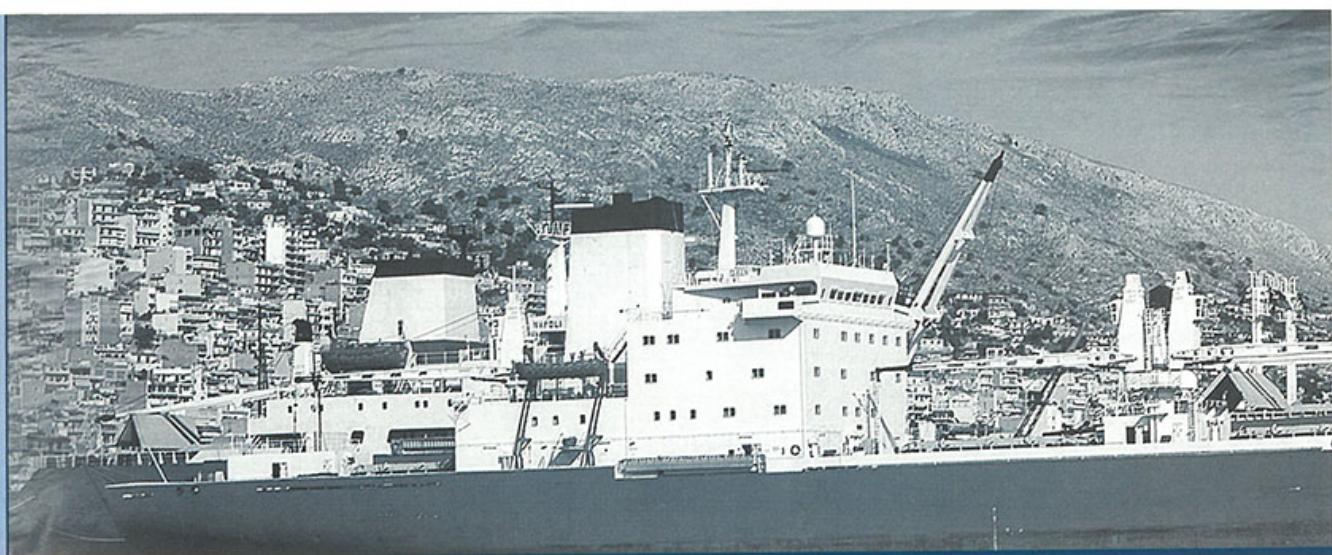
Επιλέγοντας να ταξιδέψετε με τις καθημερινές μας πτήσεις για **Βρυξέλλες, Λονδίνο*, Παρίσι*** θα απολαύσετε ένα ταξίδι με ...άρωμα αληθινού Business Class. Η απόσταση των 38 ιντσών (~97 εκ.) μεταξύ των δερμάτινων καθισμάτων είναι η μεγαλύτερη που προσφέρεται σε πτήσεις εντός Ευρώπης. Χαλαρώστε λοιπόν στον «προσωπικό σας χώρο» και γευτείτε μια μοναδική εμπειρία. Όλη την ξεχωριστή πολυτέλεια, την άνεση και την εξυπηρέτηση που θέλετε, εμείς σας την προσφέρουμε. Με επιλογή μενού, διάθεση πολλών τίτλων από τον ελληνικό και διεθνή τύπο, ψυχαγωγικό οπτικοακουστικό πρόγραμμα και ενημέρωση διεθνών ειδήσεων από το BBC News. Κι επειδή γνωρίζουμε απόλυτα τις ιδιαίτερες απαιτήσεις όλων εσάς που πετάτε συχνά, διαμορφώσαμε το προνομιακό Πρόγραμμα Τακτικών Επιβατών "Hellas Jet Club".

* Λονδίνο: αεροδρόμιο Heathrow & Gatwick
Παρίσι: αεροδρόμιο Charles De Gaulle

Hellas Jet Club
FREQUENT FLYER PROGRAM

 **HELLAS JET**
Απογειώνει τις απαιτήσεις σας!

Πληροφορίες: καθημερινά 8:00 - 20:00 στα τηλέφωνα 801 11 53000 (από σταθερό τηλ.), 210 6244 244 (από κινητό τηλέφωνο ή για κλήσεις από το εξωτερικό) ή στον ταξιδιωτικό σας πράκτορα
www.hellas-jet.com



ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Του Τάκη Ευστρατίου | Αντιπροέδρου George Moundreas and Co. S.A.

ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η διεθνής οικονομία κατά το 4^ο εξάμηνο του 2003 κινήθηκε υπό την ομπρέλα του προετοιμαζόμενου και στη συνέχεια του διεξαγόμενου πολέμου στο Ιράκ. Η αβεβαιότητα παρέτεινε, και γι' αυτό επιδείνωσε, τα συμπτώματα της οικονομικής ύφεσης που είχε αρχίσει το 2001, ώστε, παρά τη σύντομη διάρκεια του πολέμου, η ανάκαμψη να δείχνει δύσκολη και ολίγον περιπετειώδης.

Η οικονομία των ΗΠΑ φαινόταν να κινείται ταχύτερα προς την ανάκαμψη με αύξηση του ΑΕΠ κατά 1,9% το πρώτο τρίμηνο, αύξηση του ρυθμού ίσως πάνω από 2,1% στο δεύτερο τρίμηνο και προβλεπόμενο τότε ρυθμό 3,5% στο δεύτερο εξάμηνο. Για να γίνει η ανάκαμψη υγιής και σταθερή, η κυβέρνηση Bush μείωσε ορισμένες φορολογίες επιδεινώνοντας βραχυχρόνια το ήδη επικίνδυνο έλλειμμα του προϋπολογισμού, αποβλέποντας όμως στην πτώση του δολαρίου ώστε να αυξηθούν οι εξαγωγές και να ενισχυθεί η εγχώρια κατανάλωση αμερικανικών προϊόντων. Αυτό θα μείωνε το άλλο επικίνδυνο έλλειμμα, αυτό του

εμπορικού ισοζυγίου, θα αύξανε τη βιομηχανική παραγωγή, την απασχόληση, την κατανάλωση, το ΑΕΠ, τη φορολογητέα ύλη και, κατά συνέπεια, μακροχρόνια θα έλυσε και το πρόβλημα του ελλείμματος του προϋπολογισμού. Αυτή ήταν η πολιτική του νέου υπουργού Οικονομικών, Snow, και του προέδρου Bush, για να δώσει την αρχική ώθηση για την επίτευξη της αλληλουχίας του ανοδικού οικονομικού κύκλου.

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

Η άμυνα της Ευρώπης περιορίστηκε στις μειώσεις επιτο-

TURBOCHARGERS REPAIR

ABB

**MAN
B&W**

MITSUBISHI

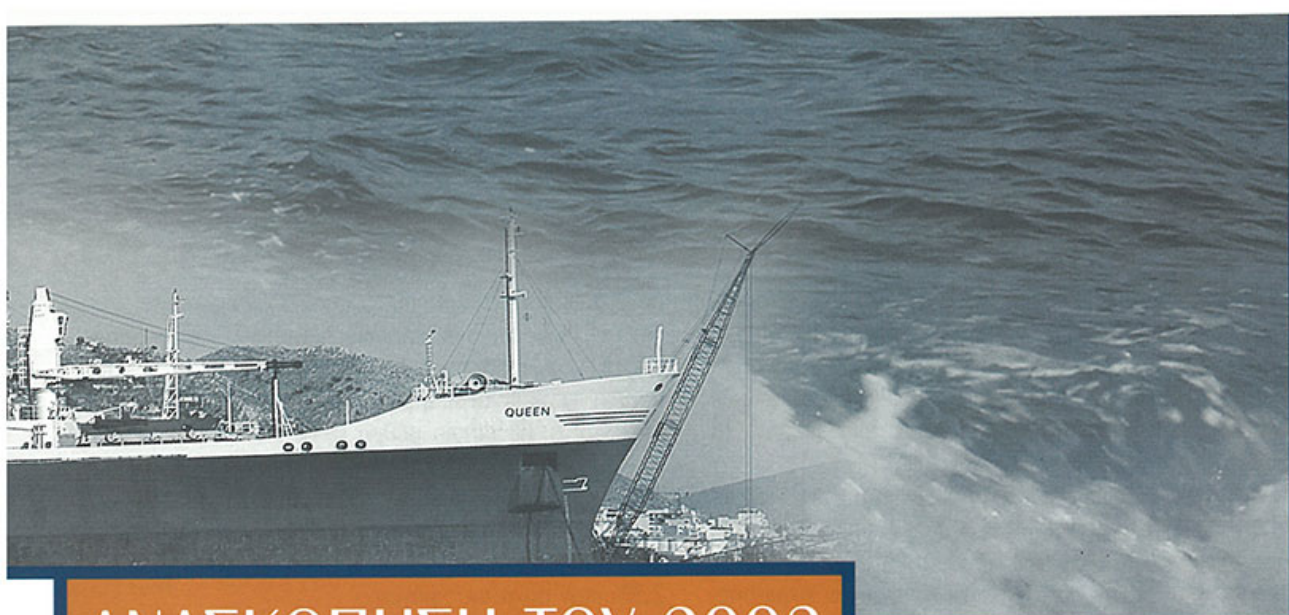
NAPIER

HOLSET
TURBOCHARGERS

PBS

KBB

SPECIALISED SERVICE STATION



ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΟΥ 2003

κίων, που έμελλε να συνεχισθούν, και στην επιτάχυνση εφαρμογής του σχεδίου κατασκευής μεγάλων διευρωπαϊκών έργων ενέργειας και οδικών έργων χερσαίων μεταφορών με ιδιωτικά κεφάλαια (ομόλογα με εγγύηση των Βρυξελλών), ώστε να χτυπηθεί η ανεργία, να αυξηθεί το διαθέσιμο εισόδημα για κατανάλωση, να μειωθεί το κόστος παραγωγής και να αυξηθεί η παραγωγικότητα, ούτως ώστε να δοθεί ώθηση στην αλληλουχία του ανοδικού οικονομικού κύκλου. Αυτό μαζί με την έμμεση ωφέλεια από την άνοδο του ΑΕΠ των ΗΠΑ και την αναμενόμενη αύξηση εξαγωγών ευρωπαϊκών προϊόντων, θα ήταν η οδός της εξόδου της Ευρώπης από την ύφεση. Είναι περισσότερο μακροχρόνια, αλλά και η μόνη εφικτή. Στην Ιαπωνία τα πράγματα ήταν το ίδιο βραδυκίνητα με την Ευρώπη, αν όχι χειρότερα, αλλά μπήκαν για πρώτη φορά ύστερα από 10 χρόνια ύφεσης σε κάποιο δρόμο. Η ανάπτυξη και εκεί ήταν σχεδόν μηδενική κατά το πρώτο εξάμηνο του 2003, αλλά επειδή η ύφεση ήταν μακροβιότερη εκδηλώθηκαν προχωρημένα συμπτώματα του χειρότερου οικονομικού φαινομένου, του αποπληθωρισμού. Συνεχίστηκε δηλαδή ο φαύλος (καθοδικός) κύ-

κλος μείωσης τιμών - μείωσης κατανάλωσης/παραγωγής. Αυτό ενισχύθηκε από το γεγονός ότι η οικονομία τους είναι σε μέγιστο βαθμό (περίπου 45%) εξαρτημένη από τις εξαγωγές, και σημειώθηκε μείωση των εξαγωγών λόγω της διεθνούς ύφεσης, αύξηση της ανεργίας που φέρνει νέα μείωση κατανάλωσης - τιμών και ούτω καθεξής. Η απαξίωση αυτή περιουσιακών στοιχείων, επιχειρήσεων και εμπορευμάτων έχει υποσκάψει το υπόβαθρο των τραπεζικών εξασφαλίσεων και κεφαλαίων με αποτέλεσμα να απειλείται κατάρρευση της οικονομίας.

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

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 άλλοι δύο σημαντικοί, λόγω του όγκου τους, πόλοι της διεθνούς οικονομίας, επλήγησαν από εξωοικονομικά προβλήματα, τον ιό SARS η Κίνα και την πρωτοφανή Ξηρασία η Ινδία, με αποτέλεσμα να μειωθεί ο ρυθμός ανάπτυξης καθώς και η βοήθεια που προσέφεραν στη διεθνή οικονομία κατά το 2002.

Η Standard & Poor είχε τότε προβλέψει την εφετινή αύξηση του ΑΕΠ της Κίνας με νεότερες εκτιμήσεις στο 6% από το αρχικό 8%, ενώ της Ινδίας στο 4% από 5,5%.

Τα πράγματα όμως για την Κίνα βελτιώθηκαν λόγω υποχώρησης της επιδημίας, ευελιξίας προσαρμογής και δράσης της κεντρικής διαχείρισης της οικονομίας και της απεριόριστης δυνατότητας αναπτυξιακής στροφής στα δημόσια έργα, ώστε να διατηρηθούν οι ρυθμοί ανάπτυξης, αλλά ακόμη και να αυξηθούν.

Το συμπέρασμα από την παραπάνω ανάλυση στα μέσα του έτους ήταν ότι υπήρχαν οι προϋποθέσεις για ταχύτερη ανάπτυξη κατά το β' εξάμηνο, και με τη βοήθεια και χαμηλότερων τιμών πετρελαίου λόγω της αναμενόμενης ροής του πετρελαίου από το Ιράκ. Αυτοί ήταν οι λόγοι που τα διεθνή χρηματιστήρια σημείωναν ζωηρές ανοδικές τάσεις μέσα στον Ιούνιο, προεξοφλώντας όπως πάντα βιαστικά αυτές τις προσδοκίες. Το β' εξάμηνο του 2003 άρχισε με νέα αύξηση της ανεργίας στις ΗΠΑ, δυσάρεστα μηνύματα από τις λιανικές πωλήσεις, νέα μείωση επιτοκίων της στεργλίνας, αμείωτη την ανεργία και τη στασιμότητα στην Ε.Ε., αμυδρές ελπίδες από την Ιαπωνία, αλλά πολλές υποσχέσεις από τη μετα-SARS Κίνα, οι μεταφορές της οποίας άρχισαν να αυξάνονται από τον Ιούλιο δίνοντας τις πρώτες ενδείξεις για το τι έμελλε να συμβεί στη ναυλαγορά, αφού στις αρχές Ιουλίου σημειώθηκε η πρώτη περίπτωση *Caper*, του οποίου ο ναύλος για μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος από Νότιο Αμερική για Κίνα ήταν υψηλότερος από την αξία του φορτίου. Σε επιβεβαίωση ότι όλα οφείλονται στην Κίνα ήρθε η ανακοίνωση μόλις στο τέλος Ιουλίου, πως η ανάπτυξη της κινεζικής οικονομίας επανήλθε αμέσως μετά την υποχώρηση του ιού SARS - στο 8,3% από το 6,5% που είχε πέσει κατά την περίοδο έξαρσης της επιδημίας.

Στη συνέχεια, όμως, του γ' τριμήνου άρχισαν να υπερσχύουν σε πιο σταθερή βάση τα θετικά από τα αρνητικά μακροοικονομικά στοιχεία για τις ανεπτυγμένες οικονομίες. Παρά τις δυσμενείς εξελίξεις σε ό,τι αφορά τη ροή του ιρακινού πετρελαίου, τη συνέχιση των συγκρούσεων και του πολεμικού κόστους του Ιράκ, τις ατυχείς αποφάσεις για προστατευτισμό στο εμπόριο, την αποτυχία της συνόδου του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου του Κανκούν κ.λπ., φαίνεται ότι τα χαμηλά επιτόκια, ο χαμηλός πληθωρισμός, οι φορολογικές μειώσεις, η εργασιακή ειρήνη, η αύξηση της παραγωγικότητας της εργασίας, η θεσμική θωράκιση της οικονομίας κ.ά. άρχισαν με πολύ

αργό ρυθμό αλλά σταθερά να αποδίδουν καρπούς.

Με την εξαίρεση των δημοσιοοικονομικών ελλειμμάτων των ΗΠΑ, αλλά και της Ε.Ε., οι δείκτες άρχισαν να δίνουν σημεία γενικής ανάκαμψης. Στην Ε.Ε. η αύξηση του ΑΕΠ έτρεχε με ετήσιο ρυθμό 0,8% από σχεδόν μηδέν, στην Ιαπωνία με 1,2% από σχεδόν μηδέν και στις ΗΠΑ η αύξηση 8,2% του ΑΕΠ, σε σχέση με το γ' τρίμηνο του 2002, ανέβασε τον ετήσιο ρυθμό ολόκληρου του 2003 κοντά στο 3,1% υψηλότερα από το αναμενόμενο 2,7-2,8% στην αρχή του χρόνου.

Το αποτέλεσμα αυτής της τάσης βελτίωσης ήταν ότι, παρά τη συνέχιση των απολύσεων ένθεν και ένθεν του Ατλαντικού, δημιουργούνται παράλληλα και νέες θέσεις εργασίας, κυρίως στον τομέα υπηρεσιών, οπότε δεν αυξήθηκε η ανεργία από το 6,1% στις ΗΠΑ και το 8,8% στην Ευρωζώνη (10,6% ειδικά στη Γερμανία, 9,7% στη Γαλλία) και το 5,5% στην Ιαπωνία.

Φθάνοντας, εν τω μεταξύ, στο δ' τρίμηνο, ο ρυθμός ανάπτυξης της Κίνας συνέχισε τον καλπασμό του φθάνοντας σε ρυθμό 9,1%. Ο ρυθμός αυτός των τελευταίων μηνών του έτους θα αντισταθμίσει τη μείωση των μηνών της έξαρσης του ιού SARS και θα ανεβάσει τη συνολική ανάπτυξη του 2003 στο 8,5% έναντι 8% του 2002. Εάν δεν μεσολαβήσει κάτι έκτακτο κατά το 2004, όπως εφέτος ο ιός SARS, ο ρυθμός ανάπτυξης της Κίνας ίσως ξεπεράσει το 10% το επόμενο έτος.

Με τους παραπάνω ρυθμούς, η Κίνα αύξησε τις εισαγωγές εννεαμήνου κατά 40% και τις εξαγωγές κατά 32% σε σχέση με το 2002, δίνοντας στη ναυλαγορά τη μεγαλύτερη άνοδο της ιστορίας της και καθιστώντας την τη μόνη ευημερούσα βιομηχανία μέσα στην παγκόσμια στεριανή καχεξία.

Καθώς εκπνέει το έτος, τα μέχρι στιγμής στοιχεία δ' τριμήνου επιβεβαιώνουν μεν τις ενδείξεις για ανάκαμψη των ανεπτυγμένων οικονομιών, αλλά οι παλινωδίες βασικών δεικτών επιβεβαιώνουν και τη βραδύτητα της ανάκαμψης. Για παράδειγμα, ενώ τον Οκτώβριο δημιουργήθηκαν 126.000 νέες θέσεις εργασίας στις ΗΠΑ, αριθμός ικανός να μειώσει την ανεργία, το Νοέμβριο δημιουργήθηκαν μόνο 57.000. Ενώ αυξήθηκε ο βιομηχανικός δείκτης στην Ιαπωνία, μειώθηκαν οι εξαγωγές.

Η ενθαρρυντική αύξηση των βιομηχανικών παραγγελιών της Γερμανίας μείωσε την ανεργία το Νοέμβριο μόνο κατά 18.000 από τα 4.360.000 των ανέργων. Από την άλλη, οι πιέσεις που ασκούν στο δολάριο τα συναλλαγματικά και δημοσιοοικονομικά ελλείμματα των ΗΠΑ καταφέρνουν νέα πλήγματα στις οικονομίες της Ευρώπης και της Ιαπωνίας. Τα μηνύματα από επιχειρήσεις-κλειδιά των ΗΠΑ όπως η Intel, η βρετανική υφαντουργία Matalan, η ολλανδική τηλεφωνική KPN κ.λπ., που κάνουν απαισιόδοξες προβλέψεις για τις πωλήσεις τους το 2004, θέτουν

σε σοβαρή αμφισβήτηση την ισχύ της αμερικανικής και της ευρωπαϊκής ανάπτυξης.

Το γενικό συμπέρασμα από αυτές τις οικονομικές εξελίξεις είναι ότι η ανάκαμψη των ανεπτυγμένων οικονομιών δεν έχει αποκτήσει ακόμα την ισχύ που χρειάζεται για την απογείωση, ώστε οι ναυτιλιακές αγορές να μπορούν να περιμένουν περαιτέρω ώθηση από αυτές τουλάχιστον για το α' εξάμηνο του 2004. Έτσι, οι ναυτιλιακές αγορές θα συνεχίσουν να στηρίζονται στην Κίνα, η οικονομία της οποίας δεν παρουσιάζει φαινόμενα υπερθέρμανσης. Παράλληλα, οι σαφείς ενδείξεις πως μετά την Ινδία και η Ρωσία εισέρχεται σε αναπτυξιακή τροχιά, της τάξης του 6%, είναι προφανές ότι θα αποτελέσουν δύο νέους πρόσθετους παράγοντες αύξησης της ζήτησης τόνων κατά το 2004.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΙΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΕΣ

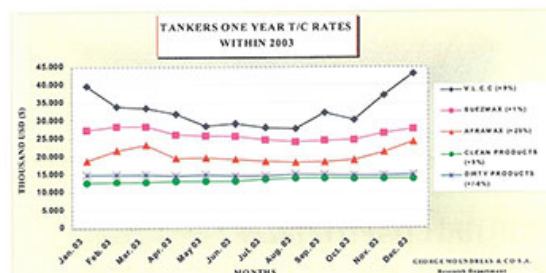
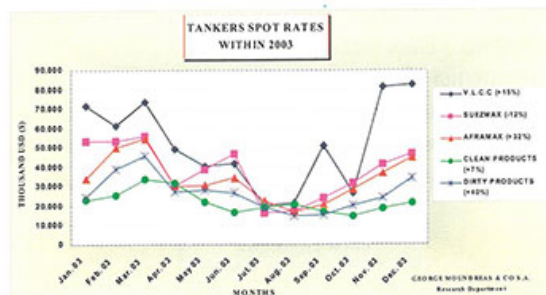
Στο πρώτο εξάμηνο αναφερθήκαμε στο συνεχές ράλι της ναυλαγοράς τους τελευταίους μήνες του 2002 και στην αναμενόμενη συνέχειά της το δεύτερο εξάμηνο του 2003. Ζητάμε συγγνώμη, γιατί αυτό που χαρακτηρίσαμε «ράλι», ήταν απλώς η τροχοδρόμηση της αγοράς πριν από την απογείωσή της για πτήση σε πρωτοφανή για την παγκόσμια ιστορία της ναυτιλίας επίπεδα. Παρά το ότι ορισμένοι πιστεύουν ότι πρόκειται για «ανωμαλία» της ναυλαγοράς που σύντομα θα επανέλθει, υπάρχουν σαφείς ενδείξεις που υπογραμμίζουν το αντίθετο. Η Κίνα διατηρεί συνεχείς ρυθμούς ανάπτυξης της τάξης του 8,5%, για το 2003, η Ρωσία 6% και η Ινδία με προοπτική να ξεπεράσει το περυσινό 5,5% (στοιχεία Bloomberg), είναι αρκετοί λόγοι που εξηγούν το φαινόμενο, αφού:

- Σχεδόν το πενήντα τοις εκατό του πλανήτη είναι σε πολύ σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης.
- Η παγκόσμια ναυτιλία δεν ήταν έτοιμη να αντιμετωπίσει τέτοια απότομη αύξηση όγκου μεταφορών.
- Τα ναυπηγεία γενικώς είναι κλεισμένα μέχρι και το 2007.
- Η ναυπηγική βιομηχανία είναι γενικώς απρόθυμη να δεχθεί παραγγελίες Bulk Carriers.

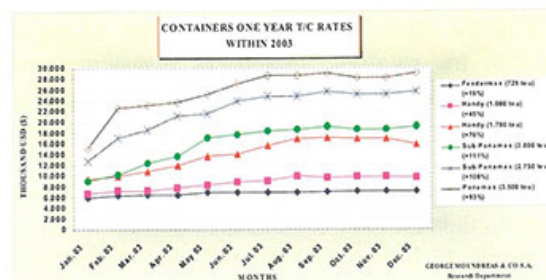
Δεν είναι δύσκολο να φανταστεί κανείς τι θα γίνει όταν και οι δυτικές οικονομίες αρχίσουν να ανακάμπτουν.

Κάτω από αυτό το κλίμα, όλοι οι τομείς της ναυτιλίας να επηρεάστηκαν ανοδικά. Τα Bulk Carriers ήταν και είναι οι πρωταγωνιστές, με αιχμή τα Capers, όπου παρατηρήθηκαν φαινόμενα όπως ο ναύλος να είναι ακριβότερος του φορτίου. Τα διαγράμματα που ακολουθούν, παρά το ότι δείχνουν το μέσον όρο τιμής για κάθε τύπο σε κάθε περίοδο, και οι σημειούμενες διακυμάνσεις αφορούν μόνο τις τιμές Ιανουαρίου 2003 και αρχές Δεκεμβρίου 2003, εν τούτοις δίνουν αρκετά ανάγλυφα την εικόνα.

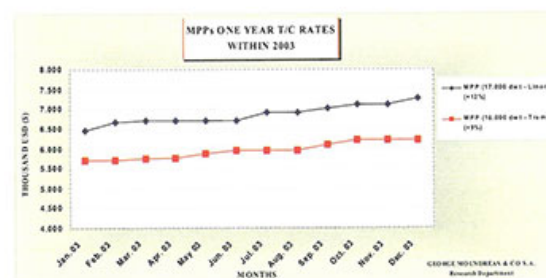
Σε σύγκριση με τα Bulk Carriers, τα Tankers, παρά το ότι κινήθηκαν προς την ίδια με τα Bulk Carriers κατεύθυνση, δεν ακολούθησαν τον ίδιο ρυθμό ανόδου.



Τα Containers ακολούθησαν μια σταθερά ανοδική πορεία, με σαφώς ταχύτερους ρυθμούς στα μεγάλα μεγέθη, κάτι που εξηγεί το γιατί το μέγεθος των παραγγελιών πλοίων έχει ξεπεράσει το μέγεθος των VLCC.

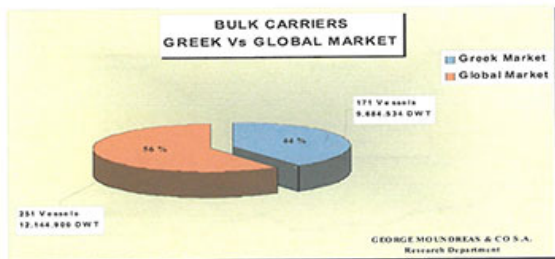


Ακόμα και τα MPP έχουν ανοδικές τάσεις για περίοδο. Στη Spot market, βέβαια, πληρώνονται πολύ καλύτερα.



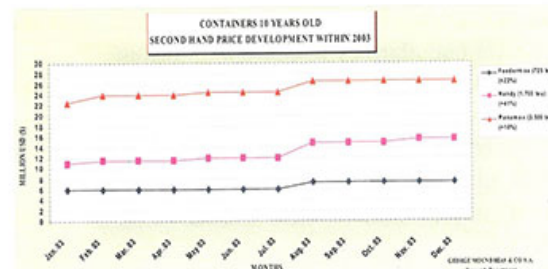
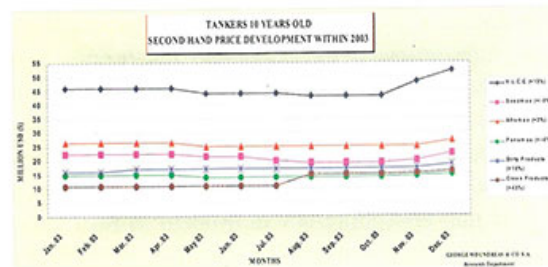
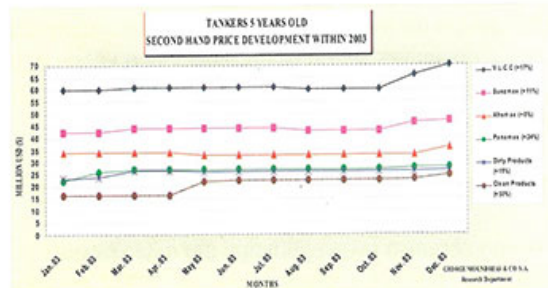
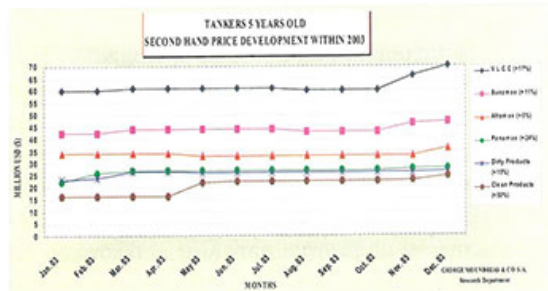
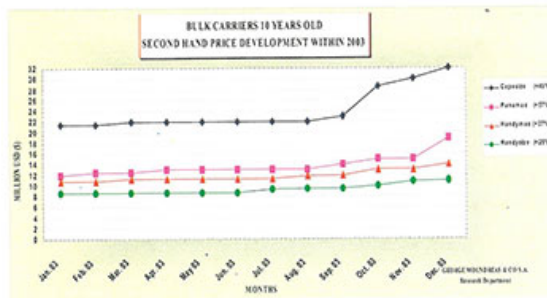
ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ

Η αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων ήταν -με μικρά διαλείμματα- εξαιρετικά ζωντανή. Τα παρακάτω διαγράμματα που αναφέρονται στους Standard τύπους πλοίων Bulk Carriers και Tankers δείχνουν την καθοριστική συμμετοχή της ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας στη διαμόρφωση της αγοράς.



ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ

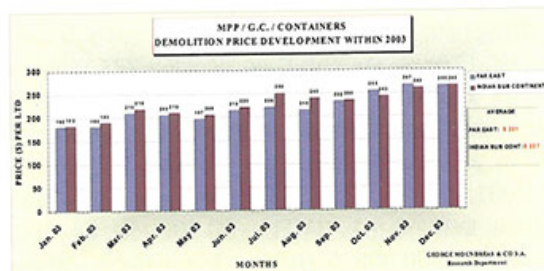
Παραδοσιακά οι αξίες των πλοίων περιέχουν τις προσδοκίες της ναυλαγοράς για το προσεχές μέλλον. Από τα διαγράμματα που ακολουθούν φαίνεται ότι οι τιμές των υπό εξέταση πλοίων δεν έχουν ακολουθήσει ακόμα την «παραδοσιακή» λογική (παρά το ότι για ορισμένη περίοδο, κυρίως σε πλοία της εικοσαετίας, υπήρχε «the ticket of the day»). Ο λόγος μάλλον είναι ότι και οι άνθρωποι της ναυτιλίας παγκοσμίως αμφισβητούν τη δυναμική που περιέχει η ναυλαγορά, με αποτέλεσμα να παρατηρείται κάποια κάμψη στον όγκο των συναλλαγών τονάζ. Αργά ή γρήγορα -μάλλον γρήγορα-, η πραγματικότητα θα οδηγήσει σε νέα ύψη τιμών. Σε ό,τι αφορά τα Bulk Carriers, η ποσοστιαία αύξηση των τιμών των πλοίων 15 ή 20 ετών είναι σημαντικά μεγαλύτερη, αφού το σχετικά μικρό απαιτούμενο κεφάλαιο για την επένδυση έχει πολύ μεγαλύτερη διασπορά.



ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Τον Ιανουάριο παρατηρήθηκε μια μικρή πτώση των τιμών από τα ήδη υψηλά επίπεδα, που όμως δεν συνέχισε τους υπόλοιπους μήνες, αφού λόγω της ζήτησης του παλαιοσιδήρου -απότοκος της οικονομικής ανάπτυξης της Ινδίας και της Κίνας- οι τιμές εκτοξεύτηκαν στα ύψη, γεγονός που ενθάρρυνε (τους πρώτους έξι έως οκτώ μήνες) πολλούς να οδηγήσουν ευκολότερα τα υπερήλικα πλοία τους στα διαλυτήρια. Ενδεικτικό είναι ότι, σε πολλές

περιπτώσεις, το τίμημα από τη διάλυση ενός πλοίου αντιπροσωπεύει το 10% της τιμής αντικατάστασής του με νεότευκτο ή το 20% της τιμής ενός μέσης ηλικίας ίδιου πλοίου. Η πολύ χαμηλή προσφορά πλοίων σε συνδυασμό με την εσωτερική κατανάλωση σιδήρου στις χώρες διαλύσεων πλοίων, και κυρίως στην Κίνα, έχει οδηγήσει την αγορά σε πρωτοφανή επίπεδα. Στο διάγραμμα που ακολουθεί είναι πολύ φανερό η συμμετοχή των Tankers που, λόγω διεθνών θεσμικών αλλαγών για την προστασία του περιβάλλοντος, είναι υποχρεωμένα να οδηγηθούν στα διαλυτήρια.



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΕΣ ΣΥΝΑΜΜΑΓΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

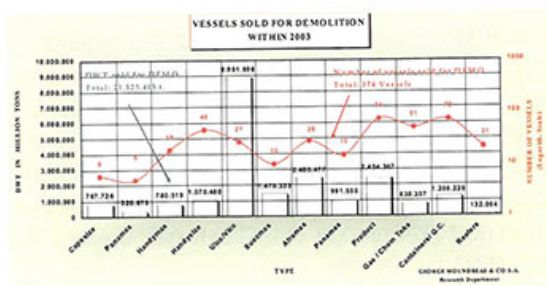
Ήταν αρκετά δραστήριος μήνας, με τους Έλληνες να κινούνται σε όλους τους τύπους των πλοίων. Συνολικά περίπου 2.337.580 tdw πέρασαν σε ελληνικά συμφέροντα, μετά από επένδυση περίπου 334.255.000 δολαρίων. Εντελώς ενδεικτικά αναφέρεται η εταιρεία Χανδρή που επένδυσε 43.400.000 δολάρια για δύο Panamax Bulkers του 2001, το SA GLADIATOR και το SA WARRIOR. Ενώ η Magnus Carriers Corporation επένδυσε 26.000.000 δολάρια σε δύο M.R. Tankers, τα EMERALD GLORIA και το MELODIA, και σε άλλα τέσσερα 29.000 tdw built 1990/1991/1991/1992 Polish built σε μη ανακοινωθείσες τιμές.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

Εμφανίζεται κάποια μείωση στην αγοραστική δραστηριότητα των Ελλήνων έναντι του Ιανουαρίου, περίπου 1.185.886 tdw και περίπου 241.370.000 δολάρια. Η υψηλότερη επένδυση σε Bulk Carrier ήταν του οίκου Φαφαλιού το BANTRY, 50.900 tdw built 2003, αντί του ποσού των 20.200.000 δολαρίων, και σε τάνκερ της Stealth Maritime το NICHION, VLCC 248.976 tdw, αντί του ποσού των 22.500.000 δολαρίων.

ΜΑΡΤΙΟΣ

Συνολικά περίπου 3.310.834 tdw πέρασαν σε ελληνικά χέρια, αντί της συνολικής επένδυσης των 489.900.000 δολαρίων περίπου. Το μήνα αυτόν η Transmed Shipping πλήρωσε για το LA PAMPA, 165.289 tdw, Cape size του 1994, ποσόν των 23.300.000 δολαρίων, η Anangel Maritime πλήρωσε 27.500.000 για το cape BAVANG, 161.059 tdw, built 1996. Η Alpha Tankers and Freighters αγόρασε το VLCC ZEELAND, 305.704 tdw, του 2001 αντί του ποσού των 67.000.000 δολαρίων, ενώ ακολούθησαν σχεδόν όλοι οι Έλληνες tanker Operators με σχετικά μικρότερες επενδύσεις.



Τα κατωτέρω διαγράμματα δεν εκφράζουν τίποτα άλλο παρά τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση πλοίων για διάλυση καθώς και την έλλειψη των πλοίων. Συνδυασμός που στέλνει τις τιμές σε πρωτοφανή ύψη, ώστε να κλείσουν το 2003 με σπάσιμο του φράγματος των 300 δολαρίων ανά τόνο βάρους, ρεκόρ όλων των εποχών.



ΑΠΡΙΛΙΟΣ

Αρκετά δραστήριος μήνας με 2.134.809 tdw νέο τονάζ σε χέρια Ελλήνων και επένδυση περίπου 274.300.000 δολάρια, κυρίως στην αγορά των Bulkers. Ενδεικτικά η Diana Shipping Agencies αγόρασε για λογαριασμό πελατών τους το Panamax Bulker DANAΕ, 75.106 tdw, του 2001, αντί των 22.750.000 δολαρίων, η Fafalios Shipping το Handymax BATEEN, 50.900 tdw, του 2002 αντί των 21.500.000 δολαρίων. Ακολούθησαν αρκετοί Έλληνες με Bulk carriers, πελάτες της Chartworld Shipping αγόρασαν έξι πλοία ψυγεία (ένα του 1984, τρία του 1985 και δύο του 1993) περίπου 13.000 tdw σε μη ανακωινωθείσα τιμή, και η Drytank για πελάτες της αγόρασε το MINERVA CONCEPT της Minerva Marine, afamax του 1992, αντί του ποσού των 26.000.000 δολαρίων.

ΜΑΪΟΣ

Μικρότερη δραστηριότητα με μικρότερης αξίας πλοία. Περίπου 1.247.325 tdw και περίπου 236.100.000 δολάρια επένδυση, με λίγα (15) Bulkers. Ξεχωρίζει η πώληση του Cape CELINGY, 149.507 tdw, του 1991 αντί των 18.500.000 δολαρίων σε μη ανακωινωθέντες Έλληνες αγοραστές. Η Danaos Shipping για πελάτες της 6 containers εκ των οποίων 2 Panamax size, το HYUNDAI COMMODORE και το HYUNDAI DUKE, 61.152 tdw, του 1992 αντί του ποσού των 33.000.000 δολαρίων, καθώς και τα KINGDOM CONTAINER, LIBERTY CONTAINER, CONVENIENCE CONTAINER, MANDARIN CONTAINER, 23.840 tdw, του 1999 αντί του ποσού των 17.000.000 δολαρίων έκαστο. Πολύ χαμηλή η δραστηριότητα στα Tankers.

ΙΟΥΝΙΟΣ

Τον Ιουνίου η δραστηριότητα ήταν αρκετά μειωμένη, με συνολικό D.W. 1.309.522 και επένδυση περίπου 140.950.000 δολάρια. Σημαντικότερη κίνηση αυτή της Overseas Marine Enterprises, που αγόρασε 3 Capes, τα CORONA FORTUNE, CORONA FURY και ALEXANDROS T, 172.000 tdw περίπου, του 1993, 1990 και 1989 αντίστοιχα, αντί περίπου του ποσού των 13.000.000, 11.500.000 και 10.500.000 δολαρίων αντίστοιχως.

ΙΟΥΛΙΟΣ

Αρκετά δραστήριος μήνας, με 1.756.327 tdw να περνάνε σε ελληνικά χέρια συνολικής αξίας 253.755.000 δολαρίων περίπου. Η Laskaridis Shipping Co. αγόρασε το ψυγείο SYMI ISLAND, 6.310 tdw, Built 1984 αντί του ποσού των 9.000.000 δολαρίων, η Mykonos Shipping το Panamax Bulker SEA MAGPIE, 71.298 tdw, Built 1997 αντί των 17.650.000 δολαρίων, η Neda Maritime Agency

το TOSCANINI, 160.089 tdw, cape bulker built 1997 αντί των 30.000.000 δολαρίων, η Aiolos Management το SUMIDAGAWA, 260.000 tdw, VLCC built 1992 αντί 24.600.000 δολαρίων και η Danaos Shipping τέσσερα containers built 1977-1979, 49.000/49.000/50.000/50.000 αντί του ποσού των 53.000.000 δολαρίων.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

Παραδοσιακός μήνας των διακοπών, αλλά η δραστηριότητα στις αγοραπωλησίες δεν πήγε διακοπές αυτή τη φορά. Περίπου 18 πλοία πέρασαν σε ελληνικά χέρια με συνολικό tdw περίπου 1.394.039 και συνολική επένδυση περίπου 187.250.000 δολάρια. Ενδεικτικά μόνον: Η Marmaras πλήρωσε 27.500.000 περίπου για το Cape CORDILIERA, 165.455 tdw, Built 1996 - ενώ η Tsakos Shipping για τα VLCC MERSK ESTELLE και EHM MAERSK, built 1994 και 1993 αντίστοιχα των (αδελφία) 300.000 tdw, πλήρωσε 49.000.000 και 42.500.000 δολάρια αντίστοιχως. Η Samatzis J.P. Maritime πλήρωσε 42.000.000 δολάρια για δύο Handymax Bulkers built 2002/2003 της Clipper.

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

Δυνατός μήνας με 1.733.212 tdw περίπου να περνάνε σε Έλληνες, έναντι 272.100.000 δολαρίων περίπου. Χαρακτηριστικά: η Dynacom πλήρωσε 17.100.000 για το VLCC SAMCO EUROPE, του 1988, 255.087 tdw, ενώ η Ancora Investment πλήρωσε 32.400.000 για δύο VLCC, το RACER και το RAIN, built 1989/1990 300.000 tdw. Επίσης μη κατονομασθέντα ελληνικά συμφέροντα αγόρασαν το panamax bulker WORLD RYE, 74.502 tdw, built 1999 Japan. Επίσης η Aegeus Shipping S.A. πλήρωσε για ένα handymax και δύο panamax, τα UNITED PURPOSE, UNITED SUPPORT και UNITED SAGE, Built 1995, 44.000 tdw, και built 1999/1998 αντίστοιχα έναντι του ποσού των 52.400.000 δολαρίων περίπου. Η Navios Shipmanagement για το handymax AGIOS ANDREAS, 52.068 tdw, built 2000, πλήρωσε το ποσό των 20.400.000 περίπου.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

Επίσης έντονα δραστήριος μήνας με 2.977.121 tdw και 517.000.000 δολάρια περίπου. Εντελώς ενδεικτικά: Η Primerose Shipping πλήρωσε για τρία Panamax built 1990, 1995, 1998 και ένα Handymax built 1996 περίπου 62.500.000 δολάρια. Η Prime Marine επένδυσε 108.000.000 δολάρια για 7 aframax (SITAKATHRINE/SITAMARIE/SITACAMILLA/SITAMIA/SAR A VIKING built 1986-1990). Η Diana Shipping το ANWERPIA, Panamax Bulker 68.789 tdw, built 1990 αντί του ποσού των 12.250.000 δολαρίων. Η Cardiff

Marine πλήρωσε 22.000.000 για ένα panamax bulker, το ROYAL TAIAN, 71.747 tdw, built 1995, η Dynacom 2 Suezmax built 2003, τα EURO SPIRIT και EURO SEA αντί 52.500.000 δολαρίων έκαστο. Η Edda Shipping το VLCC Front Hawk, 308.200 tdw, built 2003 αντί 75.000.000 δολ.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

Η δραστηριότητα συνεχίζεται αμείωτη, με 1.256.265 tdw να πηγαίνουν σε Έλληνες αντί 273.100.000 δολαρίων. Σταχυολογούμε τα εξής: Η Queensway Navigation πλήρωσε 107.500.000 δολάρια περίπου για τρία aframax built 1986, τα GENMAR OCEAN, GENMAR BALTIC, GENMAR PACIFIC, ο οίκος Λυκιαρδόπουλου πλήρωσε 70.300.000 δολάρια για 2 capesize bulkers, τα POTERNE και LOIRE ORE, 149.000 tdw και 151.000 tdw, built 1996/1995 αντίστοιχα.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

Μέχρι τα μέσα του μήνα, 1.958.184 tdw 482.400.000 δολάρια. Πλέον σημαντικές κινήσεις: Η Prime Marine συνέχισε με άλλα 4 product tankers, τα SHINOUSSA, HALKI, PSARA, SAMOTHRAKI, 46.538 tdw, built 1989-1990 αντί 65.000.000 δολαρίων. Η Metrostar αγόρασε το στόλο των Tankers του Νιάρχου (2 aframax και 3 VLCC) αντί 300.000.000 δολαρίων, ενώ η Sun Enterprises φέρεται να αγόρασε τα δύο re-sale Daewoo built panamax bulkers του Νιάρχου με παράδοση Ιουλίου και Οκτώβριο 2004 αντί 70.000.000 δολαρίων περίπου.

ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ

Παρά το ότι είναι εύκολα αντιληπτό και ευεξήγητο το φαινόμενο της σημερινής ναυλαγοράς, είναι εξ ίσου δύσκολο το να γίνει αποδεκτό σαν μια φυσιολογική εξέλιξη - αποτέλεσμα της ανόδου των οικονομιών της Κίνας, Ινδίας, Ρωσίας κ.λπ., και πολύ δυσκολότερη είναι η αποδοχή πως πιθανότατα, και για μεγάλο χρονικό διάστημα, η ναυτιλία θα κινείται σε αυτά τα επίπεδα. Είναι επίσης γνωστός ο «σέρας» της αβεβαιότητας στον οποίο παραδοσιακά κινείται η Tramp ναυτιλία και είναι πάντα νωπές οι μνήμες από προηγούμενες υψηλές ανόδους και απότομες κατακρημνίσεις.

Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι τότε η παγκόσμια οικονομία λειτουργούσε στο τρίγωνο των ανεπτυγμένων οικονομιών, ΗΠΑ, Ιαπωνίας, Ευρώπης, και ακολουθούσε τον κύκλο της οικονομικής συγκυρίας, ενισχυόμενο κατά καιρούς από έκτακτα γεγονότα (π.χ. πετρελαϊκές κρίσεις).

Στην τρέχουσα περίοδο, έχουμε επιπροσθέτως τις οικονομίες κολοσσίων χωρών υπό ταχύτατη μεταρ-

ρύθμιση και ανάπτυξη, που κινούνται έξω από τον κύκλο της οικονομικής συγκυρίας της παγκόσμιας οικονομίας, τις διακυμάνσεις του οποίου εξομαλύνουν και θα το κάνουν για πολλά χρόνια ακόμα μέχρι να αναπτυχθούν και να συμμετέχουν και οι ίδιες σ' αυτόν. Ο δρόμος της ανάπτυξης -ιδιαίτερα για την Κίνα- δεν είναι χωρίς κωλύματα και κινδύνους, όπως η υπερθέρμανση της οικονομίας από έλλειψη ενεργειακών πόρων, ή αδυναμία του κινεζικού τραπεζικού συστήματος στο να ανταποκριθεί σ' αυτήν την ανάπτυξη. Αλλά οι Κινέζοι ήδη έχουν συγκεντρώσει την προσοχή τους και στα δύο θέματα.

Μέχρι λοιπόν οι οικονομίες αυτών των χωρών να εισέλθουν στον κύκλο της οικονομίας, το πλέον λογικό για να υποθέσει κανείς είναι ότι η επίδραση των χωρών αυτών σε βιομηχανίες-κλειδιά για την ανάπτυξή τους, όπως είναι οι μεταφορές, θα παραμείνει θετική.

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



**ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ**

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ



Τα σημαντικότερα γεγονότα του έτους

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 2003 > > > > > > > >

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ



1/1: Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτης, με επιστολή του, ζητεί από τον υπουργό Οικονομικών Ν. Χριστοδουλάκη να συμπεριλάβει την ένταξη ακτοπλοϊκών εταιρειών και πλοίων στο νέο αναπτυξιακό νόμο.

3/1: Επτά όρους και προϋποθέσεις θα θέσει η ελληνική προεδρία στο Συμβούλιο υπουργών Μεταφορών, προκειμένου να ληφθούν οι τελικές αποφάσεις και το χρονοδιάγραμμα της απόσυρσης πλοίων μονού τοιχώματος.

4/1: Δεκαπέντε σκάφη, τα οποία ανήκαν στη δύναμη του ΣΔΟΕ, προστέθηκαν στο στόλο του Λιμενικού Σώματος.

8/1: Μείωση, κατά 45%, της εισόδου των λαθρομεταναστών από χώρες της Ασίας και της Αφρικής παρατηρήθηκε κατά το 2002.

9/1: Ο ΥΕΝ, μιλώντας στην κοπή της πίτας του ΝΕΕ, δηλώνει κατηγορηματικά ότι εντός του μηνός θα ανακοινώσει το β' πακέτο μέτρων που αφορούν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας.

9/1: Ανακοινώθηκε η δρομολόγηση επιβατηγού πλοίου της Blue Star Ferries στη γραμμή Πειραιάς - Χανιά.

10/1: Υπόμνημα της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας προς τον υπουργό Ε.Ν., στο οποίο επισημαίνεται το σύνολο των προβλημάτων του ακτοπλοϊκού στόλου.

11/1: Λύσεις για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου αναζητεί το ΥΕΝ μετά τα επίσημα στοιχεία, που προβλέπουν μέχρι το 2010 να αποσύρονται 182 επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία.

12/1: Προβληματισμός σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη στήριξη των ευρωπαϊκών ναυπηγείων και ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων.

14/1: Ο υπουργός Ε.Ν. ζητεί από την Ισπανίδα επιτροπή Λογιστών Παλάθιο να μην εστιαστούν οι κοινές προσπάθειες, λόγω του ναυαγίου «Prestige», στη βιαστική αναθεώρηση του 417/2002, αλλά να προωθηθούν οι πρωτοβουλίες και οι νομοθετικές δράσεις για τη βελτίωση της κοινοτικής ναυτιλίας.

16/1: Συνάντηση του Αμερικανού ναυάρχου Τόμας Κόλινς με κορυφαίους ναυτιλιακούς παράγοντες.

17/1: Η ηγεσία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών συμπλέει με τα μέτρα ασφαλείας των ΗΠΑ. Διαφωνεί με τα μονομερή μέτρα που προωθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ενώ υποστηρίζει την ενίσχυση του ρόλου του IMO.

17/1: Η «Σύσκεψη των Προέδρων» του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου αποφάσισε να μη συσταθεί επιτροπή έρευνας για τα αίτια που προκάλεσαν το ναυάγιο του «Prestige».

20/1: Διεθνείς επικρίσεις δέχεται η ισπανική κυβέρνηση για τον τρόπο που χειρίστηκε το ναυάγιο του «Prestige». Παράκληση του τοπικού υπουργού της Γαλικίας, Xose Cuina.

21/1: Έκκληση του υπουργού Ε.Ν. Γ. Ανωμερίτη, σε συνάντηση που είχε με επιλεγμένους εφοπλιστές, εκπροσώπους ναυτιλιακών εταιρειών και στελέχη της ελληνικής ναυτιλίας, για την επιστροφή τους στην ελληνική σημαία.

23/1: Για το πρώτο δεκαήμερο του Φεβρουαρίου μετατίθεται χρονικά η εξαγγελία των συμπληρωματικών μέτρων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού ποντοπόρου πλοίου.

24/1: Από την αρχή του έτους έως και σήμερα δεκαπέντε πλοία ύψωσαν την ελληνική σημαία.

29/1: Ολοκληρώνεται η διαδικασία απελευθέρωσης των θαλασσιών ενδομεταφορών, με την οποία ανοίγει ο δρόμος, επισήμως, για την είσοδο των ξένων ναυτιλιακών εταιρειών στις εσωτερικές γραμμές και στις περιηγήσεις.

30/1: Στην άρνηση των ακτοπλοίων να καταθέσουν μέσα στις προθεσμίες τα ετήσια δρομολόγια, ο υπουργός Ε.Ν. απαντά ότι δεν θα βρουν μπροστά τους το ΥΕΝ αλλά τους τραπεζίτες και πιστωτές τους.





- 1/2:** Πραγματοποιείται η ετήσια γενική συνέλευση της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων. Στο νέο διοικητικό συμβούλιο εκλέχθηκε πρόεδρος ο κ. Περικλής Παναγόπουλος και στη θέση του αντιπροέδρου ο κ. Ανδρέας Ποταμιάνος.
- 1/2:** Πρωτομηνιά στο Λονδίνο ο κ. Ανωμερίτης. Τον υποδέχεται ο πρόεδρος του Committee κ. Επ. Εμπειρικός. Οι εφοπλιστές του Λονδίνου ζητούν να τηρηθεί το χρονοδιάγραμμα που έχει εγκρίνει ο IMO σχετικά με την απόσυρση των μονού τοιχώματος δεξαμενόπλοιων.
- 3/2:** Μετά τη συνάντησή του με τον κ. Ανωμερίτη, ο κ.Επ. Εμπειρικός άσκησε δριμύτατη κριτική στις αλλαγές που προωθεί η επιτροπος Λοιόλα ντε Παλάθιο, τονίζοντας πως «ουσιαστικά πρόκειται για δέσμευση των πλοίων».
- 3/2:** Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Intertanko στα 5 δισ. δολάρια θα ανέλθει για τη διεθνή βιομηχανία των τάνκερ το κόστος αντικατάστασης όλων των πλοίων που έχουν υπερβεί το 15ο έτος της ηλικίας τους.
- 5/2:** Την αύξηση του ναυτολογίου ζητεί η ΕΕΑ σε ποσοστό ικανό να καλύψει τις απώλειες που έχουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες.
- 7/2:** Νέος πρόεδρος στην ΕΕΕ εξελέγη ο κ. Νίκος Ευθυμίου.
- 8/2:** Αφέθη ελεύθερος ο πλοίαρχος του δεξαμενόπλοιου «Prestige» Απ. Μαγκούρας έπειτα από διμνηνη προφυλάκιση.
- 9/2:** Επιστολή του διοικητικού συμβουλίου της ΕΕΑ προς το γ.γ. της Ε.Ε. για κακοδιοίκηση και παράβαση της κοινοτικής νομοθεσίας.
- 10/2:** Το πράσινο φως για τη συγχώνευση Carnival και P&O Princess έδωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Για τη συμφωνία, που ανέρχεται στα 5,7 δισ. δολάρια, αναμένεται να προσφύγει στα ευρωπαϊκά δικαστήρια η Festival Cruises.
- 13/2:** Αυξημένα κατά 71,3% τα κονδύλια που δόθηκαν από τον ΟΛΠ, το 2002, για το επενδυτικό πρόγραμμα.
- 13/2:** «Δεν είναι δυνατόν ο κανονισμός, 417/2002, να αρχίζει τη λειτουργία του το Σεπτέμβριο του 2002 και το Νοέμβριο να ζητούμε την αναθεώρησή του», επισήμανε ο υπουργός Ε.Ν., μιλώντας στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά.
- 14/2:** Τις έγγραφες απόψεις τους για το νομοσχέδιο της ναυτικής εκπαίδευσης απέστειλαν, στο ΥΕΝ, το ΝΕΕ και η ΕΕΕ ζητώντας με ορισμένες προτάσεις-τροποποιήσεις την προώθησή του.

- 15/2:** Την τακτική που θα ακολουθήσει η ελληνική αντιπροσωπεία στην Ομάδα Θαλασσίων Μεταφορών καθόρισαν ο γενικός γραμματέας ΥΕΝ, Λάμπρος Λαμπρόπουλος, ο πρόεδρος της ΕΕΕ, Γιάννης Λύρας, και υπηρεσιακοί παράγοντες.
- 16/2:** Με ειδική εγκύκλιο καθορίστηκαν οι όροι και οι προϋποθέσεις εκπαίδευσης - πιστοποίησης των πληρωμάτων ταχύπλων σκαφών.
- 16/2:** Τρία νομοσχέδια καταρτίζει το ΥΕΝ για την αναμόρφωση και τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου της ελληνικής ναυτιλίας: α) Σχέδιο νόμου για τη ναυτική εκπαίδευση, β) σχέδιο νόμου για τις καταδύσεις και τον καταδυτικό τουρισμό και γ) νομοσχέδιο για σκάφη αναψυχής.
- 18/2:** Συνάντηση Γ. Ανωμερίτη με Λοιόλα ντε Παλάθιο στις Βρυξέλλες για τα προβλήματα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.
- 19/2:** Την εξαίρεση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος χωρητικότητας 600-5.000 dwt εξετάζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
- 20/2:** Διαφωνία του υπουργού Ε.Ν. και Ισπανίδας επιτρόπου Μεταφορών για το χρονοδιάγραμμα της απόσυρσης, κυρίως, των δεξαμενόπλοιων κάτω των 5.000 τόνων, που στο εθνικό νηολόγιο αφορούν 450 πλοία. Πρώτη προσέγγιση των επιπτώσεων στην κοινοτική ναυτιλία από τον πιθανό πόλεμο στο Ιράκ.
- 21/2:** Στη γενική συνέλευση της ΕΕΑ εκφράστηκε η αγωνία των εκπροσώπων των ακτοπλοϊκών εταιρειών για την επιβίωση των περισσότερων σχημάτων.
- 22/2:** Στην πώληση δύο νεότευκτων πλοίων και των μετοχών της στη Forthnet προχωράει η Μίνοαν Lines. Αισιοδοξεί ο ΥΕΝ για τις ρυθμίσεις που αφορούν τα δεξαμενόπλοια. Η ΕΕΑ ζητεί τον επανακαθορισμό των ναύλων, ενώ επιδιώκει συνάντηση με τον υπουργό Οικονομίας Ν. Χριστοδουλάκη.
- 24/2:** Με επιστολή του ο πρόεδρος του Committee κ. Επ. Εμπειρικός εκφράζει την αγωνία του για την απόσυρση και ζητεί από τον κ. Γ. Ανωμερίτη πιο αποφασιστική στάση σε πολιτικό επίπεδο, φοβούμενος ότι πολιτικές αποφάσεις και σκοπιμότητες θα βλάψουν την ελληνική ναυτιλία.
- 27/2:** Ο ΥΕΝ, σχολιάζοντας την επιστολή του Committee, δηλώνει ότι «η πρόταση της ελληνικής πλευράς ικανοποιεί κυρίως τα ελληνικά συμφέροντα και ειδικότερα τα πλοία της δεύτερης κατηγορίας».





- 2/3: Ο πρόεδρος του ΟΛΠ κ. Σ. Θεοφάνης ανακοινώνει τη δέσμη των ενεργειών που έχει προγραμματίσει, βάσει των οποίων θα αναμορφωθούν οι κτιριακές εγκαταστάσεις του λιμένος.
- 3/3: Αύξηση των κονδυλίων ζητεί ο ΥΕΝ από το υπουργείο Οικονομίας, προκειμένου να ασκήσει τη ναυτιλιακή - ακτοπολική πολιτική του.
- 6/3: Βρέθηκε συμβιβαστική λύση για τις εκπτώσεις των ναύλων στα ακτοπολικά πλοία.
Η ολοκληρωμένη πρόταση συζητείται σήμερα στη ΠΑΘΕ.
- 7/3: Συνάντηση της Ισπανίδας επιτρόπου με τον γ.γ. του ΙΜΟ. Συζητήθηκε το ζήτημα της απόσυρσης να εισαχθεί προς συζήτηση στον ΙΜΟ με στόχο οι αποφάσεις να έχουν παγκόσμια ισχύ.
- 7/3: Σε τρία δισ. ευρώ ανέρχονται οι υποχρεώσεις των ακτοπολικών εταιρειών.
- 11/3: Η Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών (ΠΑΘΕ) διαπιστώνει ότι οι εκπτώσεις στα ακτοπολικά εισιτήρια αντιβαίνουν στις αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού.
- 12/3: Υπέρ της απελευθέρωσης των λιμενικών υπηρεσιών τάχθηκε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
- 16/3: Σε σύναψη ομολογιακού δανείου προχωρεί η General Maritime, συμφερόντων του κ. Πέτρου Γεωργιόπουλου, προκειμένου να χρηματοδοτήσει μέρος της εξαγοράς του στόλου των δεξαμενόπλοιων της Metrostar Management, συμφερόντων του κ. Θ. Αγγελόπουλου.
- 17/3: Συνάντηση του υπουργού Ε.Ν. Γ. Ανωμερίτη με τον υπουργό Οικονομίας Ν. Χριστοδουλάκη. Στις 16 Απριλίου θα ανακοινωθούν τα μέτρα για την ανταγωνιστικότητα.
- 17/3: Η πρώτη συνέντευξη Τύπου προς τα ΜΜΕ του προέδρου της ΕΕΕ κ. Ν. Ευθυμίου, στη διάρκεια της οποίας επισήμανε για το πακέτο μέτρων που προωθεί η Ε.Ε. για τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος ότι ο εφοπλισμός τάσσεται κατά των περιφερειακών μέτρων.
- 19/3: Το 25% του συνολικού ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας κάλυψε, το έτος 2002, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το οποίο ανήλθε στο ποσόν των 8,5 δισ. ευρώ.
- 20/3: Η πολεμική κρίση στο Ιράκ επηρεάζει αρνητικά τον τουρισμό της χώρας μας, με συνέπεια τη μείωση των κρατήσεων έως και 30% στα ελληνικά κρουαζιερόπλοια.

- 22/3:** Συγκροτείται Επιτροπή για την Υλοποίηση Μέτρων Ασφάλειας σε Πλοία και Λιμένες με σκοπό την ενημέρωση των ναυτιλιακών εταιρειών για τις υποχρεώσεις τους και την οργάνωση εκπαίδευσης των πληρωμάτων.
- 25/3:** Αναστέλλεται η εισαγωγή του ΟΛΠ στο Χρηματιστήριο.
- 27/3:** Αρχίζει το κρίσιμο για τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας Συμβούλιο Υπουργών Θαλασσιών Μεταφορών.
- 28/3:** Οι 15 υπουργοί Μεταφορών της Ε.Ε. κατέληξαν σε πολιτική συμφωνία, βάσει της οποίας απαγορεύονται τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος. Έως το 2010 και όχι το 2015 είναι το χρονοδιάγραμμα απόσυρσης δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος που μεταφέρουν άλλα καύσιμα. Εξαιρέση τα μικρά πετρελαιοφόρα, τα οποία θα μεταφέρουν πετρέλαιο μέχρι το 2008.



NOMARCHIA



ΠΕΙΡΑΙΑ

Οι πολίτες επικοινωνούν με την **e - Νομαρχία**

ΓΡΑΜΜΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΠΟΛΙΤΗ

ΜΕ ΤΟΝ ΝΟΜΑΡΧΗ ΠΕΙΡΑΙΑ



e-mail: nomarhis@nomarhiapeiraiia.gr



Τηλεφωνική Γραμμή Επικοινωνίας: 800-11-405060



Διεύθυνση: Ακτή Ποσειδώνος 14 - 16
18531 - Πειραιάς

Γραφείο Νομάρχη - Δες όροφο



Τ.λ. Κέντρο: 210- 4148516, 4111407, 4171229



Φαξ: 210-4134492

Σ τ η ν

Νομαρχία Πειραιά ο πολίτης έχει πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες και η εξυπηρέτησή του αποτελεί αδιαπραγμάτευτη προτεραιότητα.

Π ρ ο κ ρ ι ρ ῆ ν ο υ

να εξασφαλιστούν όσο το δυνατόν περισσότερες και πιο σύγχρονες λειτουργίες επικοινωνίας του πολίτη με τη Νομαρχιακή Αρχή και τις υπηρεσίες η Νομαρχία Πειραιά οργανώνοντας την δικτυακή της πύλη επικέντρωσε την προσπάθειά της τόσο στην παροχή πληροφοριών όσο και στη δημιουργία νέων διαύλων επικοινωνίας, με την αξιοποίηση των ηλεκτρονικών και τηλεφωνικών υπηρεσιών.

Τ ὁ ρ α

μέσω e-mail ή της δωρεάν τηλεφωνικής γραμμής επικοινωνίας μπορείτε να καταθέσετε το αίτημά σας ή να ζητήσετε τις πληροφορίες που χρειάζεστε, αλλά και να συνεννοηθείτε απευθείας με τους αρμοδίους για το χρόνο που απαιτείται και τον τρόπο που εσείς επιθυμείτε - ηλεκτρονικώς, τηλεφωνικώς ή ταχυδρομικώς - να λάβετε την απάντηση για το θέμα που σας απασχολεί.



- 1/4: Επίθεση του YEN εναντίον της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, διότι βιάστηκε να βγάλει ανακοίνωση πριν ενημερωθεί για τις αποφάσεις του Συμβουλίου Υπουργών της Ε.Ε., ενώ αποκάλυψε τον υπεύθυνο του τομέα Ναυτιλίας της Ν.Δ., Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη, οπαδό του Μπους.
- 2/4: Στη Διεθνή Ναυτική Ένωση ανακηρύσσεται πρόεδρος ο κ. Σπυρίδων Αγγελόπουλος.
- 3/4: Στην τελική ευθεία μπαίνει το σχέδιο νόμου για τη ναυτική εκπαίδευση.
- 4/4: Πρόταση νόμου της Ν.Δ. για τους λαθρομετανάστες με αυστηρότερες ποινές για τους δουλεμπόρους.
- 6/4: Πτώση των μετοχών και υπερδανεισμός είναι η χρηματιστηριακή εικόνα της επιβατηγού ναυτιλίας το 4^ο τρίμηνο 2003.
- 7/4: Στο 7,5% με 10% της αξίας ενός πλοίου διαμορφώνεται το επί πλέον πολεμικό ασφάλιστρο για τα πλοία που ταξιδεύουν στο Ιράκ.
- 7/4: Το ποσόν των επτά εκατομμυρίων δολαρίων αγγίζουν οι αποζημιώσεις των ασφαλιστικών εταιρειών για το ναυάγιο του «Prestige».
- 8/4: Τα μέλη της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών ενημέρωσε ο κ. Γ. Ανωμερίτης για την κοινή θέση του Συμβουλίου Υπουργών στο θέμα τροποποίησης του κανονισμού 417/2002, που αφορά τη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους για τα πετρελαιοφόρα μονού τοιχώματος.
- 10/4: Με νέα Υπουργική Απόφαση κατοχυρώνονται οι υποχρεωτικές εκπτώσεις για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία της ακτοπλοΐας.
- 14/4: Στο συνέδριο που διοργάνωσε το Ελληνοβρετανικό Επιμελητήριο, ο υπεύθυνος του τομέα Ναυτιλίας της Ν.Δ. κ. Μ. Βαρβιτσιώτης αναφέρθηκε στους επτά άξονες της ναυτιλιακής πολιτικής του κόμματός του.
- 16/4: Την ανησυχία και τον προβληματισμό τους εκφράζουν οι ακτοπλοίοι από την έξαρση ανεργίας των ναυτικών που παρατηρείται

στους άλλους κλάδους της ελληνικής ναυτιλίας.

- 17/4: Αντί θησαυρού... άνθρακα παρέλαβαν οι εφοπλιστές από τον υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών Ν. Χριστοδουλάκη. Παρά τις προσδοκίες που υπήρχαν για την εξαγγελία μέτρων στην ποντοπόρο ναυτιλία, ο κ. Χριστοδουλάκης πήγε με άδεια χέρια στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος ύστερα από πρόσκληση του Ναυτικού Επιμελητηρίου.
- 19/4: Η Ολομέλεια της Ευρωπαϊκής και Κοινωνικής Επιτροπής γνωμοδοτεί θετικά υπέρ της παραπομπής του κανονισμού για την απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος στον IMO.
- 22/4: Το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα το διμήνο Ιανουαρίου - Φεβρουαρίου 2003 ανήλθε σε 1.427,1 εκατομμύρια ευρώ.
- 29/4: Η Κομισιόν απορρίπτει τις κυριότερες τροπολογίες του Ευρωκοινοβουλίου επί της Οδηγίας της για την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στα ευρωπαϊκά λιμάνια.
- 30/4: Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του YEN, η επιβατική κίνηση τις ημέρες του Πάσχα σημείωσε ελαφρά μείωση.





- 3/5:** Απαντώντας στην αδιαφορία των εφοπλιστών και των ακτοπλοϊκών εταιρειών το ΥΕΝ και το υπουργείο Αιγαίου προκηρύσσουν διεθνή διαγωνισμό για την κάλυψη 76 άγονων γραμμών του Ιονίου και Αιγαίου.
- 5/5:** Η μεγαλύτερη τιμή που δόθηκε έως σήμερα για διάλυση πλοίου είναι αυτή του δεξαμενόπλοιου «Arctic Blue», που έφτασε τα 13,4 εκατ. δολάρια.
- 7/5:** Την παράταση της ολοκλήρωσης του Μητρώου των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων ζητεί ο νομάρχης Πειραιά από τον υπουργό Ε.Ν.
- 8/5:** Σφοδρές βολές του κ. Ανωμερίτη εναντίον της Ν.Δ. και του προεδρείου της ΕΕΕ με αφορμή την ανάγκη λήψης μέτρων της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας.
- 10/5:** Αντιδρούν το Ναυτικό Επιμελητήριο και η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοϊστών για την απόφαση των τραπεζών να επιβάλουν εισφορά 0,6% στα χορηγούμενα ναυτιλιακά δάνεια.
- 13/5:** Ο νομάρχης Πειραιά συγκαλεί σύσκεψη για την προετοιμασία του Πειραιά στην αντιμετώπιση τυχόν κρουσμάτων του οξέος αναπνευστικού συνδρόμου (SARS).
- 14/5:** Κάθειρξη 5-10 χρόνια για φυσικά πρόσωπα και πρόστιμα έως και το 20% του ετήσιου τζίρου ή των περιουσιακών στοιχείων του νομικού προσώπου προβλέπει η πρόταση απόφασης του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στους υπαίτιους ρύπανσης της θάλασσας από πλοία.
- 14/5:** Στην Κομισιόν θα προσβάλουν οι ακτοπλοίοι τις ενισχύσεις προς την Ολυμπιακή Αεροπορία με τις οποίες προκαλείται στρέβλωση του ανταγωνισμού.
- 15/5:** Να αποτραπεί η θεσμοθέτηση περιφερειακών μέτρων για την επίσπευση απόσυρσης των μονού τοιχώματος δεξαμενόπλοιων και οι αποφάσεις να ληφθούν μέσω IMO, ζητεί η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου.

- 17/5:** Την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και την ποιοτική αναβάθμιση της κοινοτικής ναυτιλίας εξετάζει, εν πλώ, το άτυπο συμβούλιο των κοινοτικών υπουργών Θαλασσίων Μεταφορών.
- 19/5:** «Πράσινο φως» για τη δημιουργία επικουρικού ταμείου αρωγής θυμάτων πετρελαϊκής ρύπανσης.
- 20/5:** Ομοφώνως εγκρίθηκε από το άτυπο Συμβούλιο των κοινοτικών υπουργών Θαλασσίων Μεταφορών το ψήφισμα της Πάτμου για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.
- 22/5:** Τη δυνατότητα οι απόφοιτοι των ΑΕΝ να παρακολουθούν μεταπτυχιακές σπουδές στα Πανεπιστήμια Πειραιά και Αιγαίου, ανακοίνωσε ο Γ. Ανωμερίτης.
- 23/5:** Στη λευκή λίστα παραμένει η ελληνική σημαία.
- 28/5:** Ιταλική εταιρεία ελέγχει το 5,27 των Μινωικών Γραμμών.
- 29/5:** Έως το τέλος του χρόνου η ασφάλιση αστικής ευθύνης στα πλοία.
- 29/5:** Σε δύο χρόνια πρέπει να αποσυρθεί το 74% του στόλου των δεξαμενόπλοιων, καταλήγει η έρευνα του αγγλικού οίκου ναυτιλιακών μελετών Clarkson.
- 30/5:** SOS από το πλοίο καταμαράν Jet One με 163 επιβάτες κοντά στη Σαντορίνη.



> > > > > > > > > > >





ΙΟΥΝΙΟΣ



- 3/6: Ιδρύεται ο Οργανισμός Απασχόλησης Ελλήνων Ναυτικών, μέσω του οποίου θα προωθούνται μέτρα προστασίας και εργασίας στους ναυτικούς.
- 3/6: Ταχύτητα και καιρικές συνθήκες, οι αιτίες του ατυχήματος του Jet One.
- 5/6: Υπερψηφίστηκε από την Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, με 501 ψήφους υπέρ και 14 κατά, η τροποποίηση του κανονισμού 417/2002 της Ε.Ε. για την επίσηυση της απόσυρσης των μονοhull.
- 6/6: Ολοκληρώθηκε και στην πράξη η συμφωνία «μαμούθ» των 520 εκατ. δολαρίων μεταξύ Genmar και Αγγελόπουλου.
- 11/6: Μόνον το 14% των υπό ελληνική σημαία και ελληνόκτητων δεξαμενόπλοιων επηρεάζει ο αναθεωρημένος κανονισμός 417/2002, δήλωσε ο υπουργός Ε.Ν.
- 12/6: Αυξήσεις 6% έως 8% στα εισιτήρια της ακτοπλοΐας ζητεί το YEN.
- 13/6: Στα υψηλότερα επίπεδα από τα μέσα Μαρτίου οι τιμές πετρελαίου.
- 14/6: Με επίσημο αίτημα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τα ναυπηγεία της Κορέας μπάνουν ξανά στο... μικροκόπιο.
- 17/6: Η ελληνική σημαία κυματίζει στο 27% του ελληνόκτητου στόλου.
- 19/6: Με 32 ψήφους, σε σύνολο 40 εκπροσώπων, ο κ. Ευθύμιος Μητρόπουλος εκλέγεται γενικός γραμματέας του IMO.
- 24/6: Για την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας και τις εξελίξεις στις διεθνείς μεταφορές ενημέρωσε το προεδρείο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας.
- 24/6: Οι ελληνικές αρχές κατέσχεσαν πλοίο με 680 τόνους εκρηκτικών υλών και 8.000 πυροκροπιτές στο Πλατυγιάλι Αιτωλοακαρνανίας.
- 25/6: Την οργή τους εκφράζουν οι Αρχές του Σουδάν για την κράτηση του πλοίου «βόμβα», υποστηρίζοντας ότι τα εκρηκτικά ήταν για «μη στρατιωτική χρήση».
- 27/6: Σε εφαρμογή ο νόμος για τη ναυτική εκπαίδευση.
- 27/6: Σε κακούργημα μετατράπηκε το πλημμέλημα για όσους μεταφέρουν λαθρομετανάστες στην Ελλάδα.
- 30/6: Σε τεταμένο κλίμα η γενική συνέλευση των Μινωικών Γραμμών, με παρόντα τον μεγαλομέτοχο Ρομάνο Αρτίολι.

- 1/7: Ποδαρικό του μήνα οι αυξήσεις, 4%, στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια.
- 1/7: Επανεκλέγεται στη θέση του προέδρου της ΝΕΛ ο κ. Αθ. Γιακαλής, ενώ την πλειοψηφία των ψήφων συγκεντρώνει ο κ. Απ. Αθηνάιος.
- 2/7: Με επιστολή του προς το γ.γ. του YEN, το Committee εκφράζει την έντονη ανησυχία του για την έλλειψη πληροφόρησης και χρονοδιαγράμματος του υπουργείου σχετικά με τον κώδικα ISPS.
- 2/7: Με αιχμές του YEN για την κατάσταση του κυπριακού νηολογίου, υπεγράφη η πρώτη ναυτιλιακή συμφωνία μεταξύ Ελλάδας και Κύπρου.
- 4/7: Στα ευρωπαϊκά δικαστήρια θα προσφύγουν οι εφοπλιστές για την απόσυρση των δεξαμενόπλοιων, δήλωσε ο πρόεδρος της ΕΕΕ Ν. Ευθυμίου.
- 5/7: «Παγωμένος» ο ναυτιλιακός κόσμος υποδέχεται το νέο υπουργό Ε.Ν. Γ. Πασχαλίδη.
- 9/7: Σε έκτακτη συνεδρίαση, η ΠΝΟ αποφασίζει να προχωρήσει με κινητοποιήσεις για τις ειδικές συνθήκες των πληρωμάτων.
- 10/7: Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καταθέτει δύο προσφυγές εναντίον της χώρας μας για λιμενικά τέλη και ρυμουλκά.
- 12/7: Τριάντα πέντε εκκρεμότητες περιμένουν λύσεις από το νέο υπουργό Ε.Ν.
- 14/7: Σειρά επαφών του νέου YEN με εκπροσώπους της πλοιοκτησίας και της ναυτεργασίας του Πειραιά.
- 16/7: «Πράσινο φως» πήρε το Λαύριο για τις εγκαταστάσεις πετρέλωσης.
- 17/7: Μόνον τέσσερα ελληνικά πλοία κρατήθηκαν στα αμερικανικά λιμάνια από την αμερικανική ακτοφυλακή.
- 18/7: Από 7,7 έως 8,8 ευρώ η τιμή διάθεσης της μετοχής του ΟΛΠ.
- 21/7: Στη συνεδρίαση της Επιτροπής Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος, ο IMO έβαλε φρέ-





νο στη βούληση της Ε.Ε. για την επίσπευση απόσυρσης των μονού τοιχώματος δεξαμενοπλοίων.

22/7: Δελφίνι με 69 επιβάτες προσάραξε στον Παγασητικό Κόλπο.

23/7: Αύξηση 4,9% παρουσίασε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το 4^ο πεντάμηνο του 2003.

26/7: Την πρόθεση να προσφύγει στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο εναντίον της Ελλάδας δήλωσε η Ε.Ε., εξαιτίας της μη ενσωμάτωσης στις εθνικές νομοθεσίες 2 κοινοτικών οδηγιών σχετικών με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

27/7: Το δεξαμενόπλοιο «Tasman Spirit» έμφορτο με 67.000 τόνους αργού πετρελαίου, κάτω από τις οδηγίες του τοπικού πλοηγού, προσαράζει στην

είσοδο του λιμανιού του Καράτσι.

27/7: Αναλαμβάνει καθήκοντα γενικού γραμματέα ΥΕΝ ο κ. Νίκος Ζαχαριάδης.

28/7: Κατά 16,5 φορές υπερκαλύφθηκε η δημόσια εγγραφή για την εισαγωγή στην Κύρια Αγορά των τίτλων του ΟΛΠ.

29/7: Το Σεπτέμβριο θα δοθεί στη δημοσιότητα η ναυτιλιακή πολιτική της κυβέρνησης, δήλωσε ο υπουργός Ε.Ν.

30/7: Το ΥΕΝ δηλώνει αδυναμία καταβολής της επιδότησης για τις άγονες γραμμές. Το ποσό της επιδότησης είναι 3,1 εκατ. ευρώ και στο ταμείο υπάρχουν 542 χιλιάδες ευρώ!



ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

2/8: Η Ολομέλεια της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής υιοθέτησε γνωμοδότηση που αναφέρεται στο σχέδιο της κοινοτικής οδηγίας για ποινικές κυρώσεις σε περίπτωση ρύπανσης.

8/8: Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΥΕΝ, οι διαγραφές των πλοίων στο εθνικό νηολόγιο έφτασαν τις 22 έναντι 13 εγγραφών.

9/8: Άνεμος αλλαγών στις ακτοπλοϊκές εταιρείες, με τις Μινωικές να ανταλλάσσουν απόψεις με τον Π. Παναγόπουλο ενώ η ANEK προχωρεί σε συνεργασία με Αγαπητό και Γιαννάτο.

9/8: Προσδιορίστηκε με εγκύκλιο το θέμα απαλλαγής ΦΠΑ για εφόδια πλοίων.

11/8: Στοιχεία για το έλλειμμα του «ειδικού λογαριασμού» επιδότησης άγονων γραμμών ζητεί η Ν.Δ.

12/8: Δέσμη 15 δράσεων εξαγγέλλει ο κ. Πασχαλίδης κατά τη διάρκεια της επίσκεψής του στον ΟΛΘ.

13/8: Το προσαραγμένο πλοίο «Tasman Spirit» κόβεται σε δύο μέρη με αποτέλεσμα αρκετή ποσότητα αργού πετρελαίου που είχε εναπομείνει στο πλοίο να διαφύγει στη θάλασσα.

13/8: Κατακυρώθηκαν από το ΥΕΝ οι διαγωνισμοί έντεκα άγονων ακτοπλοϊκών γραμμών, ενώ άλλες δώδεκα μένουν στα αζήτητα.

20/8: Κυβέρνηση και σεισµατική αντιπολίτευση συμφώνησαν στην παροχή κινήτρων για την ενίσχυση του θαλάσσιου τουρισµού.

22/8: Κατά πλειοψηφία ψηφίστηκε στη Βουλή το σχέδιο νόµου του ΥΕΝ «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις», σύµφωνα µε το οποίο τα σκάφη αναψυχής µέχρι 20 µέτρα θα ταξιδεύουν χωρίς πλήρωµα.

25/8: Την ενίσχυση του ρόλου του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων ζητούν, µε επιστολή τους προς το ΥΕΝ, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος.

29/8: Το ΥΕΝ αποσύρει την τροπολογία που επέτρεπε τη νομιμοποίηση αυθαίρετων κτισµάτων και εγκαταστάσεων σε 12 Οργανισµούς Λιµένων της χώρας.

30/8: Αυξηµένα κατά 32% τα κέρδη του ΟΛΘ.





1/9: Το Committee εκφράζει την εναντίωσή του στην πρόταση Οδηγίας περί ρυπάνσεως που προκαλούν τα πλοία.

1/9: Το YEN μελετά πενταετές πρόγραμμα απόκτησης κτιρίων που θα χρησιμοποιηθούν ως Προξενικά Λιμεναρχεία.

2/9: Ζημία ύψους 6,1 ευρώ σημείωσε η ακτοπλοϊκή εταιρεία ΔΑΝΕ για το πρώτο εξάμηνο του 2003.

5/9: Η Ελλάδα με την υποστήριξη από τις Μπαχάμες καταθέτει στον IMO σχέδιο σχετικό με την κατασκευή και τον εξοπλισμό Bulk Carriers.

5/9: Τις οικονομικές διεκδικήσεις του δήμου Πειραιά από τον ΟΛΠ στέλνει με υπόμνημά του ο δήμαρχος Χρήστος Αγραπιδής στον YEN.

6/9: Στα 38 εκατ. ευρώ εκτιμά το υπουργείο Οικονομίας Οικονομικών ότι θα φθάσει το κόστος για τις άγονες γραμμές το 2003.

6/9: Με πρωτοβουλία του νομάρχη Πειραιά Γιάννη Μίχα ξεκινούν οι πολιτιστικές εκδηλώσεις σε ακριτικές και απομονωμένες περιοχές της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά.

8/9: Με δυσπιστία και προβληματισμό αντιμετωπίζει η ελληνική εφοπλιστική κοινότητα τις δηλώσεις του κ. Πασχαλίδη, σύμφωνα με τις οποίες το β' πακέτο ανταγωνιστικότητας θα εξαγγελθεί τον προσεχή μήνα.

9/9: Συνεδρίαση του ελληνικού forum της Inter-tanko υπό την προεδρία του κ. Νίκου Φιστέ. Επίκεντρο των εργασιών η απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος.

10/9: Με κοινή απόφαση του YEN και του υφυπουργού Οικονομικών κηρύσσεται μη εκτελεστή η απόφαση λειτουργίας του ιδιωτικού λιμανιού στο χώρο των Ναυπηγείων Σκαρामαγκά.

11/9: Στην Ε.Ε. και στο Υπουργικό Συμβούλιο θα κατατεθούν οι λειτουργικές αλλαγές του νόμου για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας.

12/9: Ο πρωθυπουργός εξαγγέλλει τη «χάρτα σύγκλισης». Για πρώτη φορά σε πρωθυπου-

γική εξαγγελία γίνεται αναφορά στην ελληνική εμπορική ναυτιλία με στόχο την ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας και τη διατήρηση της παγκόσμιας πρωτοκαθεδρίας της.

15/9: Ο αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης Κων. Καραμανλής συναντάται με τα προεδρεία της ΕΕΕ, του ΝΕΕ και του Committee. Ο κ. Καραμανλής δεσμεύεται για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας.

16/9: Συνάντηση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου στον Πειραιά. Στην κοινή ανακοίνωση επισημαίνεται το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, που εξακολουθεί να βρίσκεται στην ουρά των κοινοτικών ανταγωνιστών του.

18/9: Στην Ομάδα Θαλασσίων Μεταφορών του Συμβουλίου θα συζητηθεί η τροποποίηση του κανονισμού 1406/2002 που αναφέρεται στη σύσταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας.

23/9: Εγκρίθηκαν από την Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου τα πρόσθετα μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

24/9: Νέα έκδοση του περιβαλλοντικού κώδικα για την περαιτέρω βελτίωση της λειτουργίας των λιμανιών, με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος εξέδωσε ο ΕΣΡΟ.

25/9: Γιορτάζεται σήμερα η Παγκόσμια Ναυτική Ημέρα με θέμα: «Πρόσωπα αφιερωμένα στην εργασία για ασφαλείς, σίγουρες και καθαρές θάλασσες».

25/9: Συνάντηση YEN - ΕΕΕ για θέματα ασφαλείας πλοίων και λιμένων.

28/9: Μέχρι την 1η Ιουλίου 2004 πρέπει να έχουν πιστοποιηθεί ως προς τις απαιτήσεις του κώδικα ISPS 11 λιμάνια-ανώνυμες εταιρείες, 37 λιμενικά ταμεία και 43 ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις.

30/9: Κόντρα YEN - ακτοπλοίων για τις τιμές πώλησης του εμφιαλωμένου νερού στα πλοία της γραμμής Ελλάδας - Ιταλίας.





- 1/10:** Στα νησιά των Κυκλάδων περιοδεύει ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ο οποίος επεσήμανε πως στη διάρκεια της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου εκτελούνται, εντάχθηκαν ή βρίσκονται στη διαδικασία αξιολόγησης έργα σε 20 λιμάνια του Ν. Κυκλάδων, προϋπολογισμού 89 εκατ. ευρώ.
- 7/10:** Νέοι κανονισμοί φορολογίας στις ΗΠΑ θα ισχύουν για τις αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες από την 1η Ιανουαρίου του 2004.
- 7/10:** Παρέμβαση του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, των υπουργείων Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας για την ομπρέλα των ναυτικών του δεξαμενόπλοιου «Tasman Spirit».
- 9/10:** Με αντικείμενο την εφαρμογή νέων διεθνών απαιτήσεων για την ασφάλεια πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων πραγματοποιείται σύσκεψη στο YEN υπό την προεδρία του γ.γ. και του προεδρείου της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος.
- 9/10:** Στη σύσκεψη του Συμβουλίου Υπουργών, που πραγματοποιήθηκε στο Λουξεμβούργο, επετεύχθη συμφωνία για τα μέτρα ασφαλείας στα πλοία και στα λιμάνια και υιοθετήθηκαν οι ελληνικές θέσεις για τις εθνικές θαλάσσιες ενδομεταφορές.
- 10/10:** Στο περιθώριο των εργασιών του Συμβουλίου Υπουργών αποφασίστηκε η σύσταση μικτής επιτροπής από το YEN και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να βρεθεί κοινός αποδεκτό θεσμικό πλαίσιο για την ακτοπλοΐα από 1-1-2004, οπότε και αίρεται το cabotage.
- 15/10:** Το YEN θα θέσει σε λειτουργία από 21ης Οκτωβρίου τη διαδικασία επιβολής απαγορεύσεων και περιορισμών του νέου κανονισμού της Ε.Ε. για την επίσπευση απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος από τα λιμάνια της Ευρώπης.
- 16/10:** Τη συγχρηματοδότηση της Ε.Ε. ζητεί ο YEN για την εφαρμογή των διατάξεων του ISPS Code σε 50 ελληνικά λιμάνια μέχρι τον Ιού-



λιο του 2004.

- 18/10:** Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αναζητά 13 εκατ. ευρώ για να καλύψει το κόστος λειτουργίας των άγονων γραμμών.
- 21/10:** Η πρώτη προσφυγή στη Δικαιοσύνη κατά της Ε.Ε. από την ελληνική εταιρεία Vemaoil με αφορμή την εφαρμογή από σήμερα, του νέου κανονισμού της Ε.Ε. για την επίσπευση της απόσυρσης των μονού τοιχώματος δεξαμενόπλοιων από τα λιμάνια της Ευρώπης.
- 24/10:** Τη σύσταση Προσωρινής Επιτροπής για τη Βελτίωση της Ασφάλειας στις Θαλάσσιες Μεταφορές θα εισηγηθεί στην Ολομέλεια το προεδρείο του Κοινοβουλίου. Σκοπός της Επιτροπής η λεπτομερής εξέταση θαλασσιών καταστροφών, ατυχημάτων και άλλων περιστατικών.
- 25/10:** Την παρέμβαση του YEN ζητεί το NEE για τις δύο αποφάσεις του IMO που έχουν σχέση με τον κώδικα ISPS και τις σιδηροκατασκευές στα πλοία.
- 30/10:** Νέο πλαίσιο για τη χορήγηση κρατικής αρωγής στις ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες με έμφαση στην ανάγκη μείωσης των πλοίων συμφερόντων Ευρωπαϊκής Ένωσης «υπό συμβατικές σημαίες», παρουσίασε η Κομισιόν.





- 1/11: Αποφασίστηκε πιλοτικά η ανάθεση, μετά από δημόσιο διεθνή μειοδοτικό διαγωνισμό, της ναυπήγησης ή προμήθειας ενός σύγχρονου επιβατηγού οχηματαγωγού που θα δρομολογηθεί στο Ανατολικό Αιγαίο.
- 3/11: Για τα τέλη Νοεμβρίου μετατίθεται η ανακοίνωση των μέτρων για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας!
- 4/11: Η Ισπανία κλείνει τα σύνορα με τη βρετανική αποικία του Γιβραλτάρ, παίρνοντας αφορμή τη διέλευση βρετανικού κρουαζιερόπλοιου στο οποίο εντοπίστηκε επιδημία γαστρεντερίτιδας.
- 5/11: Ο υπουργός Ε.Ν. Γ. Πασχαλίδης συναντάει με το προεδρείο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος για μία εφ' όλης της ύλης συζήτηση σχετικά με τα νέα μέτρα για την ενίσχυση του ελληνικού πλοίου, την εφαρμογή νέων κανονισμών της Ε.Ε., καθώς και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν πλοία και εταιρείες.
- 8/11: Η ναυτιλιακή εταιρεία International Operations του Ομίλου Νιάρχου, που διαθέτει εννέα πλοία με ελληνική σημαία, αποχωρεί από τη ναυτιλία.
- 10/11: Αύξηση σε χωρητικότητα gross tonnage σε ποσοστό 6% σημείωσε ο ευρωπαϊκός στόλος, το 2003, σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο.
- 11/11: Η Ε.Ε. καταθέτει προσφυγή κατά της Ελλάδας για κακή εφαρμογή του κανονισμού 3577/92 σχετικά με την επιβολή ευρωπαϊκής υπηκοότητας.
- 12/11: Εγκρίθηκε από τις αντιπροσωπείες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου Υπουργών στην Επιτροπή Συνδιαλλαγής το κοινό σχέδιο για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών στην Κοινότητα.
- 14/11: Η Ε.Ε. ανακοινώνει κατάλογο πλοίων που δεν τηρούν τα κριτήρια ασφαλείας και διατρέχουν τον κίνδυνο να τους απαγορευτεί η είσοδος σε κοινοτικά λιμάνια.
- 18/11: Την παρέμβαση του ΥΕΝ κ. Πασχαλίδη και του διευθυντή Θαλασσίων Μεταφορών της

Ε.Ε. κ. Καραμήτσου ζητεί με επιστολή του το Committee προκειμένου να αποτραπεί η πρόθεση της Κομισιόν για την αλλαγή των μόνιμων συστημάτων πυρασσφάλειας.

- 19/11:** Δέσμη 44 μέτρων, με ορίζοντα μία τετραετία, για το διαρκή εκουυχρονισμό της ναυτιλίας ανακοίνωσε ο ΥΕΝ.
- 19/11:** Πυρκαγιά εκδηλώθηκε από άγνωστη μέχρι στιγμής αιτία σε φορτηγό όχημα που βρισκόταν φορτωμένο στο γκαράζ του Ε/Γ-Ο/Ι «Κνωσός Παλλάς». Οι επιβάτες με απόλυτη ασφάλεια αποβιβάστηκαν στο λιμάνι του Ηρακλείου.
- 20/11:** Η Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, με ψήφους 229 κατά, 209 υπέρ και 16 αποχές, απέρριψε την πρόταση-οδηγία για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών.
- 24/11:** Το εννέαμηνιο του 2003 η ΟΛΠ Α.Ε. αύξησε τον τζίρο της κατά 9,8%.
- 25/11:** Από διαρροή ακετόνης και ανάφλεξη της από σπινθήρα είναι η πιθανή αιτία εκδήλωσης της πυρκαγιάς στο πλοίο «Κνωσός Παλλάς».
- 27/11:** Με απόφαση της Κομισιόν διπλασιάζονται οι κρατικές επιδοτήσεις στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία.
- 28/11:** Σε πανηγυρική ατμόσφαιρα έγινε η τελική ψηφοφορία στον ΙΜΟ για την εκλογή του Ευθύμιου Μητρόπουλου ως γενικού γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.
- 29/11:** 20 εκατ. ευρώ έλλειμμα δημιούργησαν στην ακτοπλοΐα οι εκπτώσεις των εισιτηρίων.





- 2/12:** Την αναθεώρηση του καθεστώτος, σύμφωνα με το οποίο ανατίθενται στις ακτοπλοϊκές εταιρείες η εκτέλεση των δρομολογίων στις άγονες γραμμές, ζητεί με επιστολή προς το YEN ο πρόεδρος του Επιμελητηρίου Κυκλάδων.
- 2/12:** Με πανηγυρικό χαρακτήρα γίνεται η πρώτη συνεδρίαση του Συμβουλίου Ναυτιλιακής Πολιτικής.
- 3/12:** Στον όμιλο του Θεόδωρου Αγγελόπουλου περνάει ο στόλος του Νιάρχου. Δύο από τα πέντε δεξαμενόπλοια που αγόρασε η Metrostar καταλήγουν στην εταιρεία Ceres του Πίτερ Λιβανού.
- 5/12:** Με την τροποποίηση της Marpol κλείνει η 50ή συνεδρίαση της Επιτροπής Θαλασσιού Περιβάλλοντος. Ο IMO απεδέχθη την εσπευσμένη απόσυρση των μονού τοιχώματος δεξαμενόπλοιων για το έτος 2015 αλλά με ορισμένες προϋποθέσεις.
- 5/12:** Το Υπουργικό Συμβούλιο υπό την προεδρία του Κ. Σημίτη εγκρίνει τα 44 μέτρα του YEN και αποφασίζει την επίσχευση ορισμένων από αυτά.
- 6/12:** Το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας της Ε.Ε. αποφασίζει: α) Τη διεύρυνση των αρμοδιοτήτων της EMSA, β) τη μετανολόγηση των πλοίων στην Κοινότητα, γ) την εκπόνηση ενιαίου σχεδίου αξιοποίησης των θαλασσιών λεωφόρων των Αδριατικής-Ιονίου-Αιγαίου-Κύπρου-Μάλτας.
- 8/12:** Έντονη αντίδραση στο σχέδιο νόμου για το Ειδικό Μητρώο Παράλληλης Νηολόγησης από το γενικό συμβούλιο της ΠΝΟ.
- 9/12:** Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας συναντάται στη Μεγάλη Βρετανία με το προεδρείο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου. Ο πρόεδρος του Committee κ. Εμπειρικός εκφράζει τον προβληματισμό του για τα μονομερή μέτρα της Ε.Ε.
- 11/12:** Με απόφαση της γενικής συνέλευσης της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοϊας καταργού-



νται όλες οι εκπώσεις από 1ης Ιανουαρίου 2004.

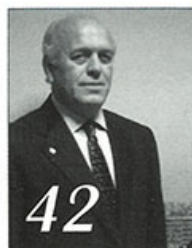
- 12/12:** Πρόστιμα ύψους 9 εκατ. ευρώ επιβάλλει το Πρωτοδικείο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σε επτά αεροπορικές εταιρείες με την κατηγορία της πώλησης των εισιτηρίων χωρίς διαφοροποιήσεις.
- 17/12:** Διαδικασία κατά της Ελλάδας κινεί η Κομισιόν αν δεν απελευθερωθούν πλήρως οι αεροπορικές συγκοινωνίες από την 1/1/04 και αν δεν τροποποιηθεί ο «νόμος Παπούτση» σε ό,τι αφορά τα θέματα δημόσιας υπηρεσίας, επάνδρωσης και ηλικίας πλοίων.
- 22/12:** «Όχι δύο μέτρα και δύο σταθμά για την αεροπορία σε επίπεδο Ε.Ε.» απαντά με κατηγορηματικό τρόπο ο ΥΕΝ, τονίζοντας ότι θα διαφυλαχθούν τα συμφέροντα των Ελλήνων ναυτικών.
- 24/12:** Ο ΥΕΝ συναντάται με το προεδρείο της ΠΝΟ, το οποίο του εκφράζει τον προβληματισμό σε θέματα στελέχωσης των πλοίων, εργασιακά και ασφαλιστικά.
- 29/12:** Το 2003 κλείνει εντυπωσιακά με νέες επενδύσεις 264 εκατ. δολ. από τους Έλληνες εφοπλιστές.
- 30/12:** Επιστολή προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποστέλλει το ΥΕΝ, με την οποία δίδονται οι απαντήσεις σε όλα τα θέματα σχετικά με το νόμο 2932/01.





Η θέση της Ελλάδας, ως μιας υπολογισίμης ναυτιλιακής δύναμης, καθιστά την ευθύνη όλων των εμπλεκόμενων φορέων στην ελληνική ναυτιλία ιδιαίτερα σημαντική στη χάραξη πολιτικής σε κοινοτικό και διεθνές επίπεδο. Ιδιαίτερη ευθύνη έχει φυσικά η ίδια η Κυβέρνηση. Αυτή οφείλει να πρωτοστατεί στις εξελίξεις και όχι να τις αφήνει να την παρασύρουν σε ρυθμίσεις αντίθετες με τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας. Χρέος της είναι να μη βάζει η ίδια εμπόδια, αλλά να στηρίζει την ελληνική ναυτική οικογένεια και να τη βοηθήσει να κυριαρχήσει στον παγκόσμιο στίβο. Δυστυχώς, η πρόσφατη εμπειρία της ελληνικής προεδρίας αυτήν την εντύπωση μας δημιούργησε. Θεωρώ ότι όχι μόνο δεν κατάφερε να σταθεί στο ύψος των περιστάσεων σε μια κρίσιμη στιγμή. Δεν κατάφερε ακόμη και να προστατέψει την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας, που δέχτηκε πλήγμα με την εσπευσμένη απόσυρση των τάνκερ μονού τοιχώματος. Αυτή είναι η πραγματικότητα σήμερα. Και σίγουρα μας γεννά πολλά ερωτήματα...

Κωστής Χατζηδάκης



Αξίες, για τις οποίες όλοι κόπτονται, όπως αξιοπρέπεια, ελευθερία, δικαιοσύνη, ανθρώπινα δικαιώματα, διεθνείς συμβάσεις, καταπατούνται κατάφωρα και όλα γίνονται βορά στα όποια οικονομικά συμφέροντα. Οι «φύλακες» αυτών των αξιών γίνονται ενσυνείδητα συμπαίκτες σ' αυτό το ακατανόητο για την εποχή

μας παζάρι και δεν καταλαβαίνουν ότι η προστασία των θαλασσών και των οικοσυστημάτων δεν είναι δυνατόν να μετρηθούν με όρους οικονομικής συναλλαγής, που για να τους πετύχεις μάλιστα, χρησιμοποιείς την ομπρέλα για κυριότερο όπλο ή τα μικροσυμφέροντα των όποιων offshore εταιρειών. Όταν η οικονομική διαφορά και το πρόβλημα, μεταξύ σαφώς γνωστών και καθορισμένων αντιδικούντων, μεταφέρεται στην πλάτη του πλοίαρχου ή και του πληρώματός του, τότε είναι βέβαιο ότι οι άνθρωποι για τα δικαιώματα των οποίων όλοι δήθεν κόπτονται, έχουν γίνει «αντικείμενα» που τα ενεχυρίασαν χωρίς ντροπή, χωρίς αίσθημα και αίσθηση.

Ευάγγελος Κουζιλος



Ως Έλληνας παρακολουθώ με δικαιολογημένα αισθήματα υπερφάνειας τις επιτυχίες των συμπατριωτών μας στο διεθνές ναυτιλιακό στερέωμα και χαίρομαι διαβάζοντας (ή διαπιστώνοντας από όσα κατά καιρούς διαδίδονται στο City του Λονδίνου) τις προόδους του ελληνόκτητου στόλου, την ανανέωσή του χάρις σε φιλόδοξα ναυπηγικά προγράμματα, ακόμη και σε άκρως εξειδικευμένους τύπους πλοίων, και την υιοθέτηση συστημάτων υψηλής τεχνολογίας τόσο στις παραλαμβανόμενες νέες μονάδες όσο και στα γραφεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Από την άλλη πλευρά, ενώ χαιρο-

μαι που οι πλοίαρχοι και μηχανικοί μας συμβαδίζουν επιτυχώς με τις εξελίξεις των καιρών και, για μία ακόμη φορά, αποδεικνύονται απαρράμιλλοι, ανησυχώ που η προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες ενός συνεχώς αυξανόμενου, σε αριθμό πλοίων και χωρητικότητα, στόλου ταχέως ανανεούμενου.

Ε.Η. Μητρόπουλος



Πρέπει ευρύτερα να αποδεχθούμε πως είναι γεγονός, ότι στον πλανήτη όπου ζούμε δεν είμαστε άθρωποι, αλλά θάσσοι, και τα όποια κατασκευάσματά μας δεν είναι τέλεια. Δεν υπάρχουν οι φυσικοί νόμοι, ή τουλάχιστον δεν τους έχει ανακαλύψει το ανθρώπινο μυαλό, που θα βοηθούσαν σε τελειότητες και απρόσβλητες από όποιους παράγοντες, ανθρώπινους ή φυσικούς, κατασκευές και μηχανές. Η εξέλιξη στον τεχνολογικό τομέα βεβαίως συνεχώς βελτιώνεται και αυτό η ναυτιλία από τους πρώτους το βιώνει και εφαρμόζει, όμως πλοία αβύθιστα δεν έχουν ακόμη κατασκευασθεί, αεροπλάνα που ποτέ δεν θα πέφτουν δεν έχουν επινοηθεί και αυτοκίνητα ή τρένα που δεν θα τρακάρουν δεν έχουν παραχθεί.

Σπυρίδων Αλεξανδράτος

SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS



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.

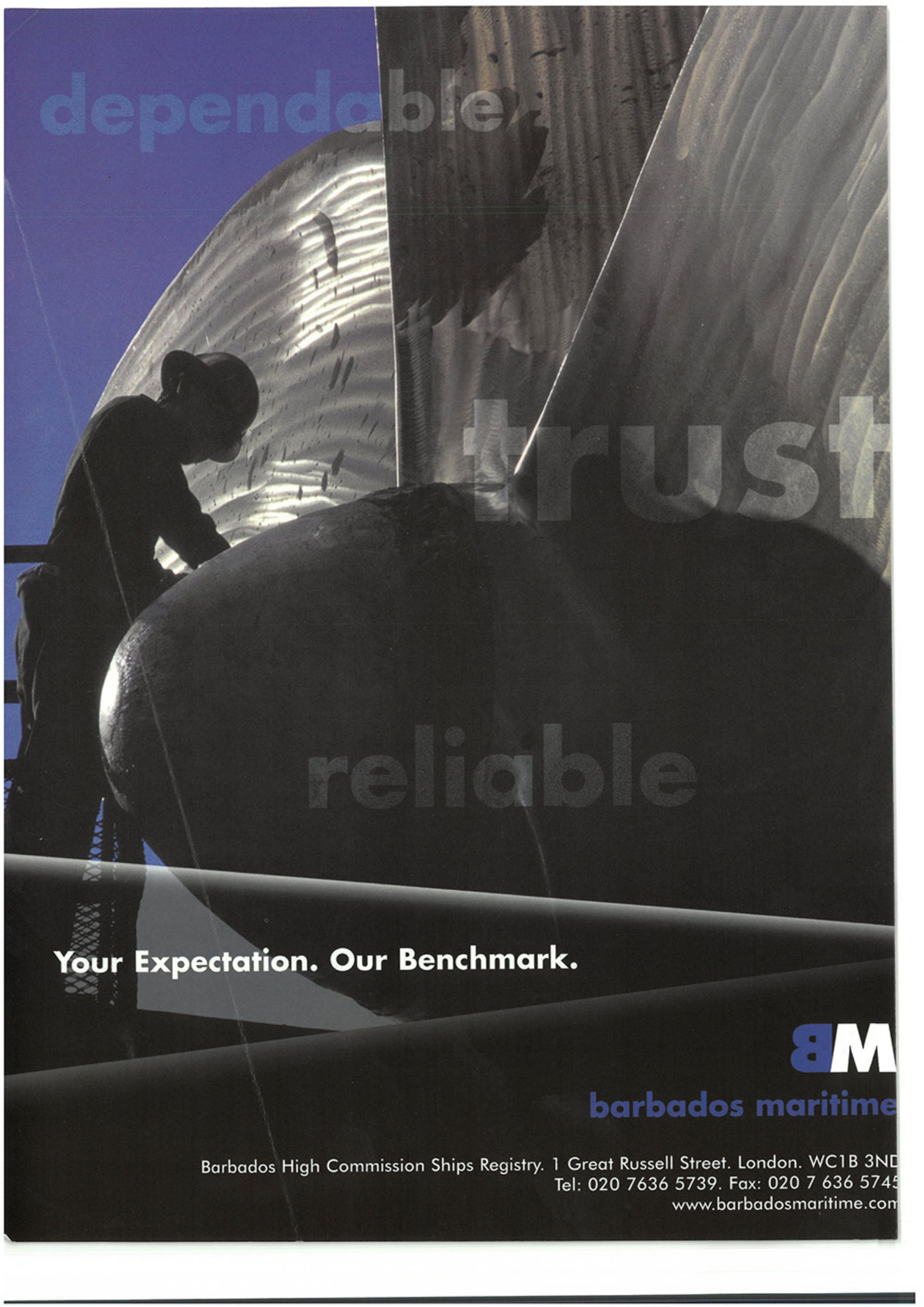
[Quality Assurance ISO 9001-2000, ABS]

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



dependable

trust

reliable

Your Expectation. Our Benchmark.

MB

barbados maritime

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