

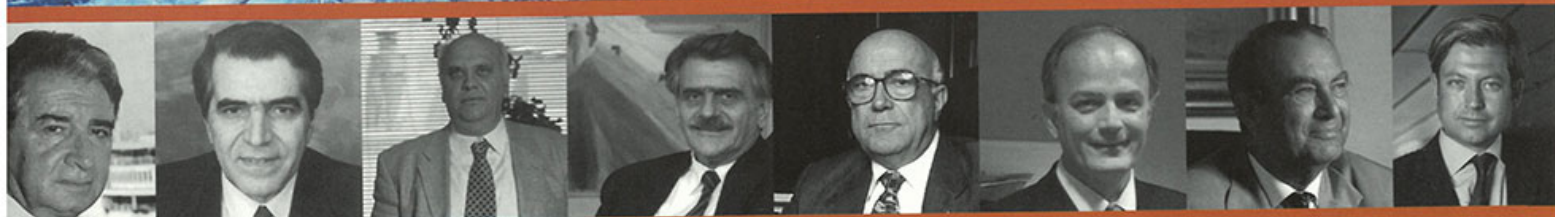
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

www.naftikachronika.gr

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 67 • 02/2004 • ΤΙΜΗ 6 €



Αγωνία για τα Ναυπηγεία Περάματος
Επίλυση στο πρόβλημα των άγονων γραμμών
Μυστικά και ψέματα
για τις διεθνείς αερομεταφορές



>> Φάκελος Ανταγωνιστικότητα:
Ελληνικό νηολόγιο και Έλληνας ναυτικός

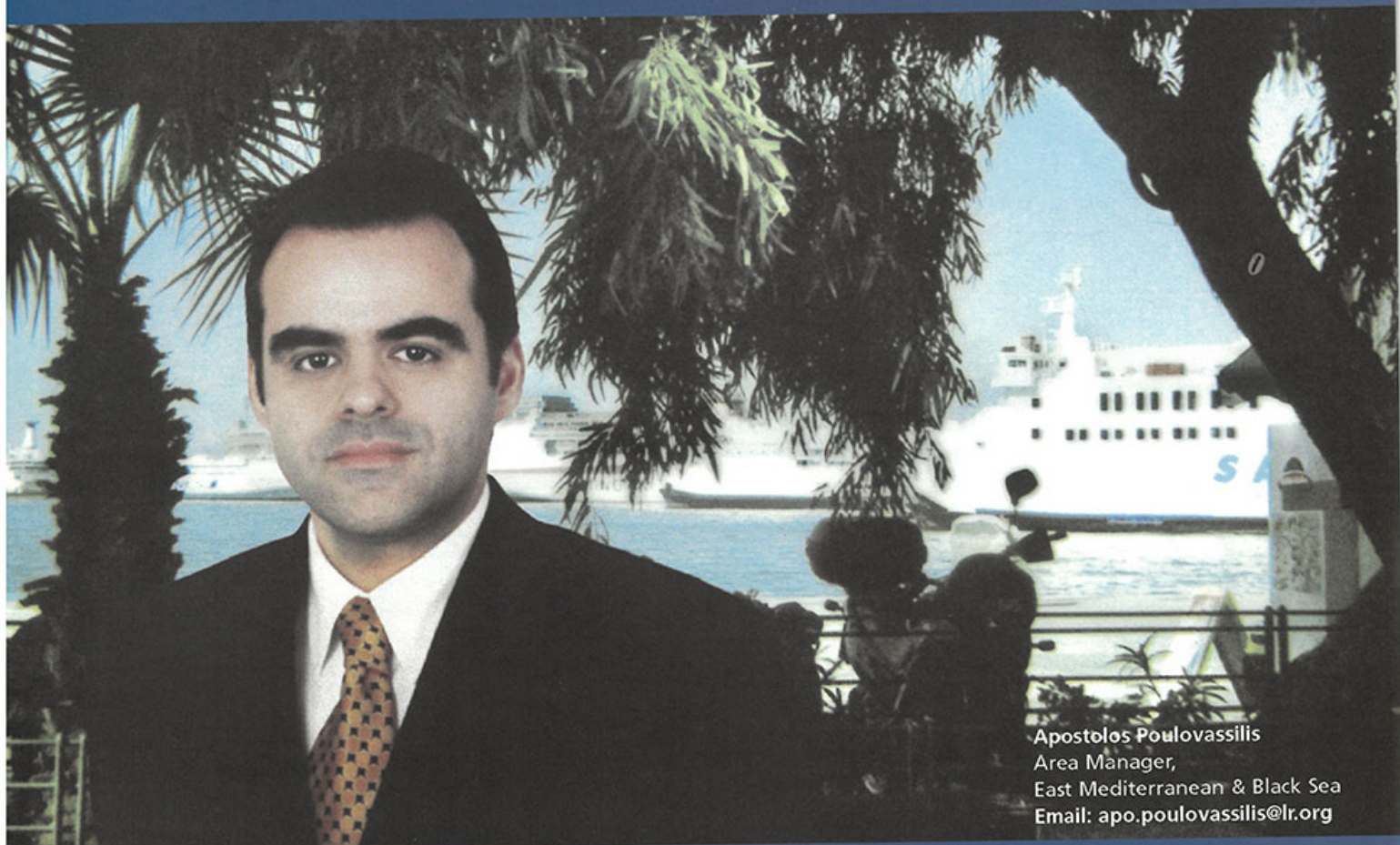


100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

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

ProfitAbility



Apostolos Poullovassilis
Area Manager,
East Mediterranean & Black Sea
Email: apo.poullovassilis@lr.org

Throughout the life of your ship, the Lloyd's Register Group aims to help you safely manage your investment profitably.

Specialist, experienced, authoritative – you can have confidence that our flexible approach to classification solutions will help you to manage your ship's integrity, safety and environmental and business performance.

When you work with us, classification of your ship helps lead to savings in cost and time, and greater efficiency. Our services provide alternative routes to classification compliance that integrate with your established business processes.

Make us part of your team and profit from our ability.

**Lloyd's
Register**

Lloyd's Register of Shipping
and Industrial Services S.A.
87 Akti Miaouli,
185 38, Piraeus, Greece

Tel: +30 210 4580800
Fax: +30 210 4528950
Email: piraeus@lr.org

Registered office: 71 Fenchurch Street
London EC3M 4BS

[www.lr.org/
accountmanager](http://www.lr.org/accountmanager)

Services are provided by members
of the Lloyd's Register Group.

Building better business

38 Η ακτοπλοΐα, λύση στην ανάπτυξη των νησιών μας

Άρθρο του Αθ. Βαρίνου

56 Θα περιφρουρήσουμε τις θέσεις εργασίας των συναδέλφων μας

Άρθρο του Γιάννη Χαλά

60 Σκέψεις επί της επιχειρηματικότητας και της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής Ναυτιλίας

Περιεχόμενα

8. Περισκόπιο
12. Ναυτιλιακά Νέα
18. Αγωνία για τα Ναυπηγεία Περάματος
20. Νοιαζόμαστε, μοιραζόμαστε, τολμάμε
Ο Ευθύμιος Μητρόπουλος, η «προσωπικότητα της χρονιάς»
- Διεθνή Ύδατα**
24. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζητεί να συσταθεί ευρωπαϊκή ακτοφυλακή
26. Οι στόχοι της ιρλανδικής προεδρίας στην Ε.Ε.
30. Η Επιτροπή στηρίζει την τραυματισμένη ναυπηγική βιομηχανία

32. Η ναυτιλία των Ελλήνων το 2003:
Ο γίγας με τα σιδερένια πόδια;
Του Α. Μ. Γουλιέλμου
36. Μυσικά και ψέμματα για τις διεθνείς αερομεταφορές:
Αισιοδοξία και σκεπτικισμός για την επόμενη μέρα των αερομεταφορέων
Του Ηλία Μπίσια
38. Η ακτοπλοΐα, λύση στην ανάπτυξη των νησιών μας
Του Αθ. Βαρίνου
40. Ευρωπαϊκά λιμάνια: Quo Vadis?
(μέρος δεύτερο)
Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη
46. Επίλυση στο πρόβλημα των άγονων γραμμών

We
hear
you,
we
are
with
you.



M/T ALICE photo courtesy of MINERVA MARINE INC.

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

Akti Miaouli, Piraeus 185 35 Greece T: +30 210 411 1311 F: +30 210 411 1417 E: info@navarinotelecom.com
www.navarinotelecom.com


NAVARINO
telecom



48. Φάκελος Ανταγωνιστικότητα:

Ελληνικό νηολόγιο και Έλληνες ναυτικούς

Το αφιέρωμα υποστηρίχθηκε με την ευγενή χορηγία της «LAMDA Shipyards & Marine Services Βιομηχανική & Ναυτιλιακή Ανώνυμη Εταιρεία»

50. Θα περιφρουρήσουμε τις θέσεις εργασίας των συναδέλφων μας

Συνέντευξη του Γιάννη Χαλά

56. Σκέψεις επί της επιχειρηματικότητας και της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής Ναυτιλίας

Του Άλκη Κορρέ

60. Ο αόριστος όρος της ανταγωνιστικότητας

66. Εθνική νομοθεσία και επάνδρωση

74. Οριακό το σημείο παραγωγής των Ελλήνων αειωματικών

78. Προσέλκυση και διατήρηση νέων ναυτικών

82. Συνθέσεις και πολιτικό κόστος

88. Το ανθρώπινο λάθος
Του Σπύρου Ράνη

92. Παραναυτιλιακά

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

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

Αριθμός φύλλου 67, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2004

Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωπτάκης

Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια

Σύμβουλος Έκδοσης: Ηλίας Μπίσιος

Διευθύντρια Σύνταξης: Λίσα Μαρέλου

Art Director: Γιώργος Παρασκευάς

Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Απ. Δόμβρος,

Γιώργος Μπάνος, Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης, Χαρ. Ψαραύτης

Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας

Υποδοχή Διαφήμισης: Ράνια Πανταζή

Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακός

Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΚΑΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Κατσαντώνη 3, Μεταμόρφωση, τηλ. 210-28.55.067

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

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 Σπυρίδωνος 5-7, Πειραιάς, τηλ. 210 - 42.27.111

fax: 210 - 42.26.719, e-mail: editors@naftikachronika.gr

www.naftikachronika.gr

Web strategy development by OMNICO

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

*In GREEK waters
JETOIL leads the way.*

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

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

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

JETOIL

Ο «βασιλιάς» είναι γυμνός;

Πριν από λίγους μόλις μήνες η πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ ευελπιστούσε ότι ο Πειραιάς θα φιλοξενήσει τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας (European Maritime Safety Agency, γνωστός ως EMSA).

Ο νέος οργανισμός αποτελούσε για τον κ. Πασχαλίδη σημαντική πολιτική προτεραιότητα, αφού η μετακίνησή του από τις Βρυξέλλες στον Πειραιά θα σηματοδοτούσε την υποστήριξη που επιθυμεί να αναλάβει η ελληνική Πολιτεία προς τα ευρωπαϊκά ναυτιλιακά δρώμενα. Επί πλέον, η φιλοξενία του θα ικανοποιούσε τους πολίτες του Πειραιά αλλά και τους φορείς της ελληνικής ναυτιλίας για έναν απλό αλλά σημαντικό λόγο: η εγκατάσταση ενός οργανισμού με την οικονομική και πολιτική ισχύ που θα δινόταν από τους 25 εταίρους, θα επανέφερε το κορυφαίο ελληνικό λιμάνι στη διεθνή πολιτική επικαιρότητα.

Ο Πειραιάς, εξάλλου, δεν φιλοξενεί κανένα απολύτως ευρωπαϊκό οργανισμό ή υπηρεσία και για το σκοπό αυτόν το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είχε εκδώσει και ενημερωτικό - διαφημιστικό υλικό που υποστήριζε τους σημαντικούς λόγους για τους οποίους η πόλη θα έπρεπε να αναλάβει τη φιλοξενία του EMSA. Το Συμβούλιο Κορυφής, τον περασμένο Δεκέμβριο, τελικά δεν επηρεάστηκε από τους ελληνικούς συναισθηματισμούς. Επέλεξε ως έδρα του EMSA τη Λισαβόνα, με αποτέλεσμα το πρώτο λιμάνι της χώρας να χάσει για μία ακόμη φορά μια εξαιρετική, ίσως και μοναδική

ευκαιρία για την ανάπτυξη του ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Οι απόψεις για τους λόγους της αποτυχίας της ελληνικής υποψηφιότητας είναι αρκετές, πολύπλοκες και αντικρουόμενες. Είναι πάντως γεγονός αναμφισβήτητο ότι η Ελληνική Κυβέρνηση για μία ακόμη φορά «μπερδεψε» τις προτεραιότητές της, με αποτέλεσμα άλλες πρωτοβουλίες και επιδιώξεις να παρουσιάζει ο υπουργός Ε.Ν. και άλλες τελικά να μεταφέρει στις Βρυξέλλες ο πρωθυπουργός.

Η έδρα του EMSA ήταν το περασμένο καλοκαίρι, όχι μόνο για τον κ. Πασχαλίδη, αλλά και για όλους τους Έλληνες πολιτικούς με ναυτιλιακές γνώσεις εξαιρετικά σημαντική ως προτεραιότητα.

Και ως μην ξεχνάμε, άλλωστε, ότι ο ΥΕΝ δεν έχει αναλάβει ούτε οραματιστεί καμία άλλη απολύτως ουσιαστική πρωτοβουλία για την ελληνική ναυτιλία.

Η αλήθεια είναι ότι ο πρωθυπουργός δεν πίεσε αρκετά τους εταίρους μας για την ανάληψη της έδρας.

Αν και βουλευτής Πειραιά, προτίμησε να συμβιβαστεί με το «μικρής πολιτικής και οικονομικής σημασίας» ευρωπαϊκό γραφείο για το Internet στα Χανιά παρά να υποστηρίξει το αίτημα των πολιτών που τον στηρίζουν και τον εκλέγουν.

Σύμφωνα με άλλες πηγές, η Ελληνική Κυβέρνηση δεν ήταν ακόμα «χρονικά» έτοιμη να ενισχύσει την ελληνική υποψηφιότητα, αφού η απόφαση για την έδρα ανακοινώθηκε τελικά εσπευσμένα και πρόωρα, χωρίς να προ-



λάβουν οι περισσότερες υποψήφιες χώρες να ασκήσουν τις γνωστές διπλωματικές πιέσεις.

Υπήρχε πάντως επίσης η άποψη πως ο Πειραιάς, με τα δύσκολα πλέον καθημερινά προβλήματα που αντιμετωπίζει και δυσκολεύεται να αντεπεξέλθει, δεν θα ήταν σε θέση να φιλοξενήσει έναν τόσο σημαντικό οργανισμό που θα απαιτούσε διαρκή τεχνοκρατική και υλικοτεχνική υποστήριξη από την πόλη όπου θα τον φιλοξενούσε.

Η μεγαλύτερη απογοήτευση όμως ήταν η σιωπή τόσο της κυβέρνησης όσο και της αντιπολίτευσης.

Η κυβέρνηση απέτυχε και αδιαφόρησε για τον Πειραιά και τελικά αποσιώπησε την πραγματικότητα.

Η αντιπολίτευση επίσης δεν καυτηρίασε την κυβερνητική ανικανότητα. Εκτός από τον κ. Αρ. Παυλιδίδη κανένας άλλος βουλευτής ή ευρωβουλευτής δεν επεσήμανε την αποτυχία του πρωθυπουργού, του κ. Πασχαλίδη και της... ακολουθίας τους.

Σε αυτό το πλαίσιο αξιοσημείωτη είναι η θέση του Οργανισμού Λιμένος της Γένοβας. Οι εκπρόσωποι του επίσης υποψήφιου ιταλικού λιμένα ανακοίνωσαν στα ΜΜΕ την απορία και απογοήτευσή τους για την επιλογή της Λισαβόνας, επισημαίνοντας ότι μόνο το ιταλικό λιμάνι ή ο Πειραιάς θα έπρεπε να είναι οι «νικητές» της ψηφοφορίας.

Οι ελληνικοί οργανισμοί και οι υπόλοιποι φορείς σίγησαν...

Ειδικά μάλιστα αυτήν τη χρονική στιγμή, που η Ελλάδα,

η Κύπρος και η Μάλτα «ελέγχουν» τον ευρωπαϊκό στόλο, είναι μάλλον οξύμωρο το γεγονός ότι η ασφάλεια της ναυτιλίας θα επιβλέπεται -εξ αποστάσεως- από μια χώρα με μικρή πλέον ναυτική δύναμη και γεωγραφικά απομονωμένη από την υπόλοιπη Ευρώπη.

Ελάχιστες εβδομάδες αργότερα, ο πρωθυπουργός χωρίς καμία ταπεινότητα ή μετριοπάθεια επισκέφθηκε τον Πειραιά για να εγκαινιάσει το νέο επιβατικό σταθμό στην ακτή Βασιλειάδη, που βέβαια λειτουργεί ήδη αρκετούς μήνες. Εξέφρασε μάλιστα την «αγάπη» του για το πρώτο λιμάνι της χώρας και την εμπιστοσύνη του για την ανέλιξη της ναυτιλίας!

Στην εκδήλωση παρευρέθηκαν όπως πάντα όλοι οι «αυλικοί» που ανησυχούν να μη χάσουν τα προνόμιά τους. Ακολούθησαν όλοι στις τυμπανοκρουσίες χωρίς να τολμήσουν να επισημάνουν το μέγεθος της κυβερνητικής αδιαφορίας τόσο για τον Πειραιά όσο και για την ελληνική ναυτιλία στην Ενωμένη Ευρώπη.

Η παιδική μυθολογία και ειδικά ο Χανς Κρίστιαν Άντερσεν είναι ακόμα πολιτικά επίκαιροι: όπως καταλαβαίνετε υπάρχουν ακόμη «γυμνοί» αυτοκράτορες!

Ηλίας Μνισίας





Τα αστέρια της Ευρώπης δεν θα ταξιδεύουν σε ανοικτές θάλασσες

Έντονη αντίδραση εξέφρασαν τελικά οι αιρετοί της Ευρώπης στην πρόταση για «εισαγωγή» των ευρωπαϊκών αστέρων στις σημαίες των πλοίων που έχουν νηολογηθεί σε κοινοτικά νηολόγια. Πιο συγκεκριμένα, μερίδα ευρωβουλευτών είχε προτείνει την ενσωμάτωση των ευρωπαϊκών αστέρων στις σημαίες των κρατών-μελών όσον αφορά ταξιδεύουν με εμπορικούς σκοπούς. Η πρώτη αντίδραση φυσικά ήρθε από το Ηνωμένο Βασίλειο, αν και οι Έλληνες βουλευτές εμφανίστηκαν δύσπιστοι προς την παραπάνω πρόταση, αφού η παραπάνω ενέργεια θα στοιχειοθετούσε παραποίηση εθνικών συμβόλων. Στο χώρο των αερομεταφορών, πάντως, εμφανίζονται στα κοινοτικά αεροσκάφη από κοινού η εθνική και η ευρωπαϊκή σημαία.



Η επίσκεψη Μητρόπουλου

Ιδιαίτερα θετικές εντυπώσεις άφησε η επίσκεψη του νέου γ.γ. του IMO κ. Ευθύμιου Μητρόπουλου στην Αθήνα. Εγκάρδιος, ανθρώπινος, προσηνής αλλά και ευγνώμων προς τους ελληνικούς φορείς, ο κ. Μητρόπουλος για ακόμη μία φορά κατέκτησε τους Έλληνες συνομιλητές και ακροατές του. Στις δύο ομιλίες του επισημάνανε τη διάθεση του νέου γ.γ. να αντιμετωπίσει με ρεαλισμό και τόλμη τα προβλήματα της διεθνούς ναυτιλίας, αλλά και να εισαγάγει ένα πνεύμα ανανέωσης στη διεθνή πολιτική και διπλωματική ναυτιλιακή σκηνή.

Αρκετά ενθαρρυντική ήταν η θέση του για το «πληγωμένο» επάγγελμα του ναυτικού αλλά και για τις σχέσεις του IMO με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ο κ. Μητρόπουλος συναντήθηκε λίγες μέρες αργότερα με την κα De Palacio με την οποία αντάλλαξαν σε φιλικό κλίμα τις απόψεις και προτάσεις τους. Αξίζει πάντως να αναφερθεί ότι ο κ. Μητρόπουλος, στην πρώτη εθιμοτυπική ομιλία του προς τους ευρωβουλευτές στις Βρυξέλλες, επεσήμανε πως σε λίγα χρόνια δεν θα υπάρχουν αρκετοί και ικανοί ναυτικοί να επανδρώσουν τον υπερσύγχρονο διεθνή εμπορικό στόλο. Ανέφερε επίσης ότι τα σημαντικότερα ναυτικά ατυχήματα έχουν λάβει χώρα σε πλοία Ξηρού φορτίου και όχι σε πετρελαιοφόρα.



Η Κύπρος και η Μάλτα στο στόχαστρο της Ε.Ε.

«Δεν θα δοθεί καμία παράταση στην Κύπρο και στη Μάλτα», με αυτή την απάντηση η αντιπρόεδρος της Επιτροπής κα De Palacio εμμέσως πλην σαφώς ενημέρωσε τους ευρωβουλευτές της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωκοινοβουλίου ότι η Ε.Ε. δεν θα επιτρέψει καμία απολύτως εξαίρεση ως προς την πλήρη εναρμόνιση των εθνικών ναυτιλιακών νομοθεσιών των δύο νέων κρατών στα πρότυπα της Ευρώπης. Η κα De Palacio επεσήμανε, ύστερα από ερώτηση Γερμανού ευρωβουλευτή, ότι οι δύο ναυτιλιακές χώρες ανήκουν στη μαύρη λίστα του Paris MoU και ότι οφείλουν να ενσωματώσουν άμεσα τις ευρωπαϊκές νομοθεσίες. Μέχρι τον προσεχή Μάιο, η Ε.Ε. θα ελέγχει το ρυθμό της προσαρμογής των κοινοτικών νομοθεσιών, ενώ φαίνεται ότι η Ευρωβουλή δεν θα επιτρέψει καμία παρέκκλιση των δύο χώρων από το κοινό όραμα της ποιοτικής και ασφαλούς ναυτιλίας.

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



Η απελευθέρωση των Ελλήνων ναυτικών στο επίκεντρο του κοινοβουλευτικού ενδιαφέροντος

Οι θέσεις Βαρβιτσιώτη

Ιδιαίτερα επικριτικός προς το νέο ηγέτη του ΠΑΣΟΚ εμφανίστηκε ο τομεάρχης Ναυτιλίας της Νέας Δημοκρατίας, Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, ο οποίος καυτηρίασε τη στάση του υπουργού Εξωτερικών σχετικά με την κράτηση των Ελλήνων ναυτικών στο Πακιστάν. Ο βουλευτής ανέφερε σε ανακοίνωσή του ότι η Νέα Δημοκρατία με παράστασή της στο γενικό γραμματέα του ΙΜΟ είχε ζητήσει την παρέμβαση του Διεθνούς Οργανισμού για την απελευθέρωση των πέντε Ελλήνων ναυτικών που κρατούνται ως όμηροι από την πακιστανική κυβέρνηση, ενώ παράλληλα κατέθεσε ερώτηση στις 25.11.2003 προς τους υπουργούς Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας με την οποία ζητούσε από την κυβέρνηση την εντατικοποίηση των προσπάθειών της για την απελευθέρωσή τους. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει μάλιστα και το ακόλουθο απόσπασμα της επιστολής του: «Μετά λύπης διαπιστώνουμε ότι η κυβέρνηση έχει εγκαταλείψει πλήρως την προσπάθεια αυτή και έχει αφήσει στην τύχη τους πέντε Έλληνες ναυτικούς. Η απόπειρα αυτοκτονίας του Γ' μηχανικού στο Ξενοδοχείο όπου κρατείται πρέπει επιτέλους να αφυπνίσει την κυβέρνηση και τις αρμόδιες αρχές.

Επειδή η ταλαιπωρία -τόσο η δική τους όσο και των οικογενειών τους- συνεχίζεται επί πέντε μήνες και επειδή πολλά έχουν ακουστεί και γραφεί για την "επιτυχημένη εξωτερική πολιτική", καλούμε τον κ. Γ. Παπανδρέου να διακόψει έστω και για λίγο τις παρασκηνιακές του διαβουλεύσεις για τα εσωκομματικά του ΠΑΣΟΚ και να ασχοληθεί με αυτό το μείζον ζήτημα, που αποτελεί όνειδος για τη χώρα και τους Έλληνες ναυτικούς. Ο καθένας ας βγάλει τα συμπεράσματά του».

Και η επιστολή Αλαβάνου

Πάντα επίκαιρος στις απόψεις του, ο ευρωβουλευτής του Συνασπισμού Αλέκος Αλαβάνος καυτηρίασε και αυτός τη στάση του υπουργού Εξωτερικών, όμως από μίαν άλλη οπτική γωνία. Έναυσμα της επιστολής που απέστειλε στον κ. Παπανδρέου ήταν η κύρωση της συμφωνίας σύνδεσης Ε.Ε. - Αιγύπτου από την ελληνική Βουλή σε συνάρτηση με τη μεταφορά του Κ. Καστανιά από την «κόλαση» των αιγυπτιακών φυλακών στην Ελλάδα.

Η επιστολή έχει ως εξής:

«Σας απασχολώ για την υπόθεση του Κ. Καστανιά, που η υγεία του έχει κλονισθεί ανεπανόρθωτα και ο οποίος εκτίει ποινή ισόβιας κάθειρξης με καταναγκαστικά έργα από το 1989 για την υπόθεση του Motorship ΘΑΝΑΣΗΣ και είναι ο μοναδικός επιζών, αφού οι άλλοι δύο Έλληνες, που είχαν καταδικασθεί για την ίδια υπόθεση, πέθαναν από τις κακουχίες και τις απάνθρωπες συνθήκες στις αιγυπτιακές φυλακές. Θέλω να σας υπενθυμίσω ότι, ύστερα από ερωτήσεις μου στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ο τότε προεδρεύων της Ευρωπαϊκής Ένωσης Ισπανός υπουργός Ευρωπαϊκών Υποθέσεων κ. De Miquel είχε απευθύνει διάβημα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Κάιρο για τη μεταφορά του Κ. Καστανιά στην Ελλάδα. Η απάντηση των αιγυπτιακών αρχών ήταν αρνητική. Ο κ. De Miquel στην Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου είχε επισημάνει ότι θα μπορούσαν να ασκηθούν πιέσεις στην αιγυπτιακή κυβέρνηση μέσα από τη συμφωνία συνεργασίας Ε.Ε. - Αιγύπτου. Θέλω επίσης να σας υπενθυμίσω ότι με ψήφισμά του το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: Συστήνει στις αιγυπτιακές αρχές να επιτρέψει για ανθρωπιστικούς λόγους τη μεταφορά του κ. Καστανιά στην Ελλάδα όπως ζητήθηκε κατά τη διάρκεια της ισπανικής προεδρίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για όλα τα ανωτέρω έχω ήδη επανειλημμένως ενημερώσει το υπουργείο Εξωτερικών όπως και τον πρόεδρο της ελληνικής Βουλής, υπενθυμίζοντας ταυτόχρονα ότι το σύμφωνο συνεργασίας Ε.Ε. - Αιγύπτου, που έχει εγκριθεί από το Συμβούλιο Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για να τεθεί σε ισχύ πρέπει να κυρωθεί και από τα 15 Κοινοβούλια των κρατών-μελών.

Εκφράζω λοιπόν την έκπληξή μου που η ανωτέρω συμφωνία κατατέθηκε για συζήτηση στην Επιτροπή Άμυνας και Εξωτερικών Υποθέσεων της Βουλής από το υπουργείο σας και σας καλώ να αποσύρετε άμεσα τη συμφωνία, προκειμένου να σταλεί μήνυμα αποφασιστικότητας στις αιγυπτιακές αρχές για τη μεταφορά του Κ. Καστανιά στην Ελλάδα, του οποίου η υγεία βρίσκεται σε ακραία κατάσταση».

Εμείς επικροτούμε τις θέσεις του κ. Αλαβάνου και λυπούμαστε που αποφάσισε να αποσυρθεί από την Ευρωβουλή.

Ο Σκάνουλος



**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



Επιμέλεια: Λίζα Μαρέλου



ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ 2002-2003

Από την Overseas Agency Ltd

Βρισκόμαστε περίπου στα μέσα του πρώτου μήνα της νέας χρονιάς και κοιτάζοντας πίσω στο 2003 θα μπορούσαμε να πούμε πως ήταν μια καλή χρονιά, η οποία σηματοδότησε την εκτόξευση της ναυλαγοράς Ξηρού φορτίου, όπως τη βιώνουμε μέχρι και σήμερα.

Πιο συγκεκριμένα, η ναυλαγορά Ξηρού φορτίου σημείωσε εντυπωσιακή άνοδο, ιδιαίτερα κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2003, και μάλιστα ακόμα περισσότερο μετά την καλοκαιρινή περίοδο. Συγκρίνοντας τους μέσους όρους των δεικτών του 2002 και 2003, ο Baltic Dry παρουσίασε αύξηση περίπου 246%, ενώ αντίστοιχη ήταν και η αύξηση που παρατηρήθηκε για τον BPI. Ο BHMΙ κατέγραψε ποσοστιαία αύξηση περίπου 182%, ενώ τέλος ο BCI σημείωσε τη μεγαλύτερη σε ποσοστό άνοδο, με 333%. Συγκρίνοντας τα έτη 2003 και 2002 για χρονοναυλωμένα μοντέρνα φορτηγά, παρατηρούμε τις εξής κατά μέσον όρο ημερήσιες αποδόσεις:

Capesizes

Το 2002 περίπου 14.500 δολάρια, ενώ το 2003 περίπου 31.000 δολάρια, αύξηση της τάξεως του 113%.

Panamaxes

Το 2002 περίπου 8.800 δολάρια, ενώ το 2003 περίπου 23.000 δολάρια, αύξηση της τάξεως του 161%.

Handymaxes

Το 2002 περίπου 8.000 δολάρια, ενώ το 2003 περίπου 19.000 δολάρια, αύξηση της τάξεως του 138%.

Handysizes

Το 2002 περίπου 6.500 δολάρια, ενώ το 2003 περίπου 17.500 δολάρια, αύξηση της τάξεως του 169%. Η παραπάνω σύγκριση δείχνει την εντυπωσιακή αύξηση της ζήτησης για χύδην φορτία, αφού σε όλα τα με-

γέθη των πλοίων η αύξηση στους ναύλους ξεπέρασε το 100%.

Όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια, η συνολική εικόνα της ναυλαγοράς παρουσιάστηκε αρκετά θετική σε σχέση με το 2002. Συγκρίνοντας τα έτη 2003 και 2002 για χρονοναυλωμένα μοντέρνα δεξαμενόπλοια, παρατηρούμε τις εξής κατά μέσον όρο αποδόσεις:

VLCCS

Το 2002 περίπου 25.000 δολάρια, ενώ το 2003 περίπου 34.000 δολάρια, αύξηση της τάξεως του 36%.

Capesizes

Το 2002 περίπου 18.000 δολάρια, ενώ το 2003 περίπου 27.000 δολάρια, αύξηση της τάξεως του 50%.

Aframaxes

Το 2002 περίπου 17.000 δολάρια, ενώ το 2003 περίπου 20.000 δολάρια, αύξηση της τάξεως του 18%.

Panamaxes

Το 2002 περίπου 16.000 δολάρια, ενώ το 2003 περίπου 18.500 δολάρια, αύξηση της τάξεως του 16%.

Στις αγοραπωλησίες, οι τιμές των μεταχειρισμένων φορτηγών παρουσίασαν αξιοσημείωτη αύξηση, φανερά επηρεασμένες από την πορεία της ναυλαγοράς. Παρά τις σταδιακά αυξανόμενες τιμές, πολλοί πλοιοκτήτες δεν δίστασαν να επενδύσουν αρκετά εκατομμύρια δολάρια για να προλάβουν την περαιτέρω άνοδο της αγοράς. Κάνοντας μια σύγκριση των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς Ξηρού φορτίου μεταξύ της προηγούμενης χρονιάς και του 2002, αξίζει να σημειώσουμε τα εξής:

Τα Capesizes εικοσαετίας βελτιώθηκαν κατά 7,5 εκατ. δολάρια, φτάνοντας από τα 4,5 (2002) στα 12,0



(2003), μια αύξηση της τάξεως του 166%. Τα Panamaxes δεκαετίας βελτιώθηκαν κατά 74% (από 11,5 σε 20,0 εκατ. δολάρια) ενώ αντίστοιχα κινήθηκαν τα γηραιότερα των είκοσι ετών, παρουσιάζοντας αύξηση της τάξεως του 78% (4,5 στα 8,0 εκατ. δολάρια). Όσον αφορά τα Handymaxes, αυτά της δεκαετίας βελτιώθηκαν κατά 48% (από 10,5 σε 15,5 εκατ. δολάρια) ενώ αυτά της εικοσαετίας κατά 75% (από 4,0 σε 7,0 εκατ. δολάρια).

Χαρακτηριστικό της παραπάνω σύγκρισης είναι ότι τη μεγαλύτερη αύξηση την παρουσίασαν τα παλαιότερα πλοία, και ειδικότερα τα Capesizes, αφού η αγορά δεν ήταν σε θέση να κάνει διακρίσεις σε ηλικία.

Οι τιμές των δεξαμενόπλοιων κινήθηκαν στη σκιά των αποφάσεων για την ταχύτερη από την αναμενόμενη απόσυρση των πλοίων μονού τοιχώματος, οδηγώντας έτσι στην αυξημένη προσφορά αυτών των πλοίων προς πώληση, έχοντας αποτέλεσμα τη συγκράτηση των τιμών για τα πλοία μονού τοιχώματος αλλά και την αναμενόμενη αύξηση των τιμών για τα πλοία διπλού τοιχώματος. Κάνοντας μια σύγκριση των τιμών των μεταχειρισμένων δεξαμενόπλοιων μεταξύ της προηγούμενης χρονιάς και του 2002, αξίζει να σημειώσουμε τα εξής:-

Τα VLCCS διπλού τοιχώματος δεκαετίας βελτιώθηκαν κατά 15,5 εκατ. δολάρια, φτάνοντας από τα 40,0 (2002) στα 55,0 (2003), μια αύξηση της τάξεως του 38%. Τα Suezmaxes διπλού τοιχώματος πενταετίας βελτιώθηκαν κατά 24% (από 38,0 σε 47,0 εκατ. δολάρια). Τα Aframaxes διπλού τοιχώματος πενταετίας βελτιώθηκαν και αυτά κατά 24% (από 29,0 σε 36,0 εκατ. δολάρια). Όσον αφορά τα Panamaxes πενταετίας, αυτά βελτιώθηκαν κατά 40% (από 20,0 σε 28,0 εκατ. δολάρια).

Αύξηση παρουσίασαν επίσης και οι τιμές των μόνου τοιχώματος MR Products εικοσαετίας με χωρητικότητα 45.000 TDW, τα οποία το 2002 κόστιζαν περίπου 4,5, ενώ το 2003 κόστιζαν 5,0, αύξηση της τάξεως του 11%.

Ο χώρος των ναυπηγήσεων παρουσίασε και αυτός αυξημένη κινητικότητα κατά το έτος που αναλύουμε, με

αποτέλεσμα διαθέσιμες κλίνες να υπάρχουν πλέον για παράδοση μόνο από το 2007 κι έπειτα. Σε γενικές γραμμές, οι τιμές των νεότευκτων εμφανίστηκαν ενισχυμένες ιδιαίτερα για: Capesize B/C με αύξηση περίπου 32% κατά το έτος και τιμή γύρω στα δολ.

ΗΠΑ 48,0 εκατομμύρια, Panamax με αύξηση περίπου 26% και τιμή γύρω στα δολ. ΗΠΑ 27,0 εκατομμύρια και Handymax με αύξηση περίπου 26% και τιμή γύρω στα δολ. ΗΠΑ 24,0 εκατομμύρια. Ο χώρος των δεξαμενόπλοιων παρουσιάσθηκε και αυτός αυξημένος, ιδιαίτερα για τα VLCC's με αύξηση περίπου 21% και τιμή γύρω στα δολ. ΗΠΑ 77,0 εκατομμύρια. Αξιοσημείωτο γεγονός είναι ότι οι πλοιοκτήτες που επιθυμούσαν παράδοση νωρίτερα ήταν αναγκασμένοι να διαπραγματευτούν επαναπωλήσεις με τους προνοπικότερους προνομιούχους που είχαν ήδη θέσει κάποιες παραγγελίες, σε τιμές αρκετά υψηλότερες είτε από αυτές της αρχικής παραγγελίας είτε από αυτές που πρόσφεραν τότε τα ναυπηγεία. Τέλος, στο χώρο των διαλύσεων, οι τιμές κινήθηκαν ανοδικά σε όλη τη διάρκεια του έτους με εξαίρεση το μήνα Σεπτέμβριο. Συγκεκριμένα, τα μέσα επίπεδα των τιμών για το 2002 κυμαίνονταν γύρω στα \$182/ldt για φορτηγά, στα \$173/ldt για δεξαμενόπλοια και στα \$160/ldt για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Τα μέσα επίπεδα τιμών του 2003 κυμάνθηκαν γύρω στα \$260/ldt για φορτηγά, στα \$270/ldt για δεξαμενόπλοια και στα \$265/ldt για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Αξιοσημείωτη είναι η υψηλή ανταγωνιστικότητα μεταξύ της Κίνας και της Ινδίας, που αποδείχθηκε ύστερα από την πώληση του δεξαμενόπλοιου «Devon» με 15,272 ldt αντί \$307/ldt, κατά την οποία ξεπεράστηκε το φράγμα των \$300/ldt στις αρχές Δεκεμβρίου. Το αποτέλεσμα της παραπάνω διάλυσης ήταν να αναγκαστούν σχεδόν όλες οι χώρες της Άπω Ανατολής να προσφέρουν τιμές ανάλογες και σε πολλές περιπτώσεις υψηλότερες στα τέλη Δεκεμβρίου αλλά και κατά τις αρχές του νέου έτους.



Το ελληνικό forum της Intertanko



Υπό την προεδρία του Νίκου Φιστέ πραγματοποιήθηκε η συνεδρίαση του ελληνικού forum της Intertanko, στη διάρκεια της οποίας ανταλλάχθηκαν απόψεις στα θέματα:

- Οι σχετικές με τη βιομηχανία των τάνκερς εξελίξεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε) και τις ΗΠΑ.
- Η απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος σύμφωνα με τις αποφάσεις του IMO, της Ε.Ε. και των ΗΠΑ.
- Ναυτική ασφάλεια (Maritime Security). Όπως αναφέρθηκε μέχρι σήμερα, έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με τον κώδικα ISPS μόνο το 10% των πλοίων.
- Περιοχές καταφυγής. Η Intertanko πιέζει σταθερά για επίλυση του θέματος.
- Ρύπανση από πετρέλαιο. Από τα τηρούμενα στατιστικά φαίνεται μια θεαματική μείωση τα τελευταία χρόνια.
- Αύξηση των κριτηρίων συμμετοχής στην Intertanko

- Η υποψηφιότητα του Mr. Stephen Van Dyck ως νέου προέδρου της Intertanko.
- Η ανάπτυξη της EMSA (European Maritime Security Agency) και η επιλογή της Λισσαβόνας για εγκατάστασή της.
- Έγκριση εντάξεως στην Intertanko της εταιρείας Capital Shipmanagement.

Τη συνεδρίαση παρακολούθησαν ο γενικός διευθυντής της Intertanko Dr. Peter Swift καθώς και πλοιοκτήτες ή εκπρόσωποι τους από 40 ναυτιλιακές εταιρείες δεξαμενόπλοιων οι δε αποφάσεις του ελληνικού Forum θα επικυρωθούν στην επόμενη συνέλευση του Συμβουλίου (Council) της Intertanko που θα πραγματοποιηθεί από 28 έως 31 Μαρτίου 2004 στο Dubai.

Μετά το πέρας των εργασιών ο πρόεδρος Νίκος Φιστές, οι αντιπρόεδροι Εμμανουήλ Βορδώνης, Ιωάννης Δαμηλάτης και ο Dr. Peter Swift στο πλαίσιο της συνεργασίας με το υπουργείο Εμπορικής ναυτιλίας επισκέφτηκαν το γενικό γραμματέα Νίκο Ζαχαριάδη και παρακάθισαν σε σύσκεψη που συμμετείχε και ο Β' υπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος υποναύαρχος Γεώργιος Παπαχριστοδούλου.

Στη σύσκεψη συζητήθηκαν και προσδιορίστηκαν τα θέματα στα οποία θα εστιάσει η συνεργασία μεταξύ YEN και Forum. Εξ άλλου η Intertanko ικανοποιώντας παλαιότερο αίτημα του Forum πραγματοποίησε σεμινάριο με τον τίτλο «Legal and Insurance Seminar» στο οποίο διακεκριμένοι ομιλητές παρουσίασαν όλες τις τελευταίες εξελίξεις σε νομοθετικά και ασφαλιστικά θέματα. Το σεμινάριο παρακολούθησαν περισσότεροι από 70 εκπρόσωποι ναυτιλιακών εταιρειών.

TURBOCHARGERS REPAIR

ABB

MAN
B&W

mitsubishi

NAPIER

HOLSET
TURBOCHARGERS

PBS turbo

KBB

SPECIALISED SERVICE STATION

Ελληνικό νηολόγιο

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας το έτος 2003 υπήρξαν την ελληνική σημαία 63 νεότευκτα πλοία σε σχέση με το έτος 2002, οπότε είχαν υψώσει την ελληνική σημαία 38 νεότευκτα πλοία, και το 2001 28, εκ των οποίων τα 9 ήταν επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία.

Ειδικότερα, από τα νεότευκτα που ενεγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο το 2003, τα 31 ήταν δεξαμενόπλοια, τα 20 φορτηγά πλοία, τα 9 τουριστικά σκάφη, ένας πλωτός γερανός και 2 επιβατηγά-οχηματαγωγά.

Στον εντυπωσιακό αριθμό της εισροής νεότευκτων πλοίων και της εγγραφής τους στο ελληνικό νηολόγιο πρωταγωνιστούν, μεταξύ άλλων, οι εφοπλιστές Βασίλης Κωνσταντακόπουλος, Παναγιώτης Τσάκος, Γιάννης Αγγελικούσης, Γρηγόρης Χατζηελευθεριάδης, Αριστείδης Αλαφούζος, Ι. Μ. Καρράς, Πήτερ Λιβανός, Ανδρέας Μαρτίνος, Χρήστος Κανελλάκης, Διαμαντής Διαμαντίδης, Θεόδωρος Αγγελόπουλος, Δαμιανός Λως, Αλέξανδρος Δραγνής.

Για το έτος 2003, συνολικά, στο ελληνικό νηολόγιο ενεγράφησαν 167 πλοία, που η συνολική τους χωρητικότητα ανέρχεται σε 7.183.188 τόνους γκρος. Παράλληλα διεγράφησαν 158 πλοία χωρητικότητας 4.472.320 τόνων γκρος.

Έτσι η ελληνική σημαία ενισχύθηκε το προηγούμενο έτος με 9 πλοία και 2.710.868 τόνους ως προς τη χωρητικότητα.

Από τα πλοία που διεγράφησαν τα 11 άλλαξαν σημαία, τα 4 οδηγήθηκαν στα διαλυτήρια, 4 πλοία βυθίστηκαν, ένα καταστράφηκε, ενώ 22 πωλήθηκαν σε αλλοδαπούς.

Γενικότερα αυτή την περίοδο ναυπηγούνται για λογαριασμό των Ελλήνων πλοιοκτητών, σε ανά τον κόσμο ναυπηγεία, 297 πλοία, χωρητικότητας 25.497.866 τόνων. Από αυτά τα 152 χωρητικότητας 14.481.097 τόνων θα υψώσουν την ελληνική σημαία.

Και πάλι επίτιμος διδάκτωρ ο ακαδημαϊκός Ευ. Μουτσόπουλος



Στις 7 Νοεμβρίου 2003 ο τέως πρόεδρος, ομότιμος καθηγητής του Πανεπιστημίου Αθηνών και ακαδημαϊκός Ευάγγελος Μουτσόπουλος ανακηρύχθηκε, για τρίτη φορά στη Γαλλία, επίτιμος διδάκτωρ, από το Πανεπιστήμιο της Νίκαιας.

Ο καθηγητής Μουτσόπουλος είναι αποδέκτης πολλών διεθνών βραβείων και άλλων τιμητικών διακρίσεων σε όλον τον κόσμο. Πολλές εθνικές και διεθνείς ακαδημίες τον έχουν εκλέξει τακτικό ή επίτιμο μέλος τους τιμώντας τον για το παγκοσμίως γνωστό φιλοσοφικό του έργο που έχει ανοίξει νέους δρόμους στο φιλοσοφικό στοχασμό.

Το Ίδρυμα Αλ. Ωνάσης βοηθά τους σεισμοπαθείς

Το ποσόν των 80.000 ευρώ κατέθεσε το Ίδρυμα Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης στην κυβέρνηση του Ιράν για την κάλυψη των ανθρωπιστικών αναγκών των θυμάτων του μεγάλου σεισμού που έπληξε την πόλη Μπαμ αυτής της χώρας.

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

Η Ελλάδα επιστρέφει στο Βόσπορο



Στην Κωνσταντινούπολη έγινε η τελετή για την επίσημη παράδοση από την οικογένεια Βερνίκου των δωριζομένων εκθεμάτων στο Βιομηχανικό και Ναυτικό Μουσείο, παρουσία του Παναγιώτου Πατριάρχου Βαρθολομαίου και του δημάρχου της Πόλης.

Η υιοθέτηση του ρυμουλκού «Βερνίκου Ειρήνη», ναυπηγήσεως 1944, και ολόκληρος ο μηχανολογικός εξοπλισμός με την ατμομηχανή του ναυαγιστικού «Άγιος Γεώργιος», ναυπηγήσεως 1915, που πρωτοδούλεψε στο Βόσπορο, σημαντικό σύμβολο της ναυτικής δραστηριότητας της ελληνικής κοινότητας της Κωνσταντινούπολης, έγινε από τον Τούρκο επιχειρηματία Ραχμί Κότς.

Στην ομιλία του ο κ. Νίκος Βερνίκος αναφέρθηκε στην ιστορία της οικογένειάς του και στις ναυτικές της δραστηριότητες, οι οποίες μεταφέρθηκαν από το νησί των Κυκλάδων Σίφνο στην Κωνσταντινούπολη στα μέσα του 19ου αιώνα.

«Η διαδικασία της δωρεάς των δύο ρυμουλκών ξεκίνησε πριν από μερικά χρόνια», τόνισε ο κ. Βερνίκος, «στο πλαίσιο του εορτασμού των 150 χρόνων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της οικογένειας Βερνίκου, που ξεκίνησε από την Κωνσταντινούπολη. Ανταποκρινόμενος στην πρόσκλησή μου ο πρόεδρος του μουσείου, Ραχμί Κότς, επισκέφθηκε το ναυπηγείο μας στο Πέραμα όπου το «Άγιος Γεώργιος»

βρισκόταν παροπλισμένο στη στεριά». Και ο κ. Ν. Βερνίκος έκλεισε την ομιλία του αναφέροντας πως ο «πολιτισμός μετράει για την αειφόρο ανάπτυξη».

Έχει ιδιαίτερη σημασία για μας ότι καταφέραμε τα ρυμουλκά μας να γυρίσουν από τον Πειραιά στο μητρικό τους λιμάνι, στο Βόσπορο, παρά τις γραφειοκρατικές και τεχνικές δυσκολίες που αντιμετωπίσαμε».

Στην εκδήλωση και τη δεξίωση που ακολούθησε παρευρέθηκαν ο Παναγιώτατος, ο δήμαρχος της Πόλης, ο πρόεδρος της Ελλάδος στην Κωνσταντινούπολη Παν. Καλογερόπουλος, Τούρκοι επιχειρηματίες, πρόεδροι Επιμελητηρίων, εκπρόσωποι του πνεύματος και της τέχνης, που ταξίδεψαν από την Ελλάδα.

Μεταξύ αυτών ο Παναγιώτης Κουτσός, πρόεδρος Ελληνотουρκικού Επιμελητηρίου, ο εφοπλιστής Μιχ. Γκιγκιλίνης από τη Θεσσαλονίκη, η αντιπρύτανης του Πανεπιστημίου Αιγαίου Σοφία Δασκαλοπούλου, ο Κωνσταντίνος και η Γέλυ Αγγελοπούλου, κ.ά.

Από την οικογένεια Βερνίκου παρευρέθηκαν οι: Νικόλας Κ. Βερνίκος, καθηγητής Πανεπιστημίου Αιγαίου, Βαρβάρα & Νίκος Α. Βερνίκος, Γεώργιος Α. Βερνίκος με την κόρη του Μαρίνα & την αδελφή του Κίττυ Βερνίκου, Μάρθα Τσιτ Βερνίκου και Βασίλειος & Ελένη Βερνίκου, δικηγόροι.

1. Ο Πατριάρχης Βαρθολομαίος με την κ. Κίττυ Βερνίκου και τους κ. Νίκο και Γ. Βερνίκου

2. Η κ. Μαρίνα Γ. Βερνίκου, ο κ. Γ. Α. Βερνίκος, ο καθηγητής Νικόλαος Κ. Βερνίκος, ο δικηγόρος Β. Ε. Βερνίκος και ο κ. Ν. Α. Βερνίκος

3. Το ρυμουλκό «Βερνίκος Ειρήνη»

4. Ο κ. Μιχάλης Γκιγκιλίνης με τη σύζυγο και την κόρη του.

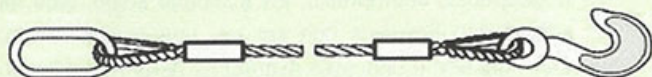
5. Οι κ. Κωνσταντίνος και Γέλυ Αγγελοπούλου με τον κ. Ραχμί Κότς



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**

Dierra

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ



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

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



**Προτάσεις
για τη ΝΑΖΩΠΕΙ**



Αγωνία για τα Ναυπηγεία Περάματος

«Η στήριξη των Ναυπηγείων Περάματος από την πλευρά της κυβέρνησης είναι επιβεβλημένη και προωθείται με παρεμβάσεις συστηματικά, τον τελευταίο καιρό, τόσο του υπουργείου Εργασίας όσο και του υπουργείου Ανάπτυξης», δήλωσε ο υπουργός Ανάπτυξης Άκης Τσοχατζόπουλος, απαντώντας σε ερώτηση που είχε καταθέσει στη Βουλή ο βουλευτής Πειραιά του ΠΑΣΟΚ Γ. Διαμαντίδης και η οποία αφορούσε τα εργασιακά προβλήματα στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος.

Ο κ. Τσοχατζόπουλος επεσήμανε στη δήλωσή του ότι τόσο ο κ. Τζιόλας όσο και ο κ. Καλαφάτης είχαν το τελευταίο διάστημα συνομιλίες με τους εργαζομένους και με την ιδιοκτησία, προκειμένου να υπάρξει διαδικασία ρύθμισης των υψηλών χρεών των επιχειρήσεων προς το ΙΚΑ και, δεύτερον, από την πλευρά του ΥΠΑΝ, να υπάρξει παρέμβαση και διευθέτηση προς την κατεύθυνση ρύθμισης θεσμικών θεμάτων για την εύρυθμη λειτουργία τους, προκειμένου να ξεπεραστούν τα προβλήματα που υπάρχουν αυτήν τη στιγμή.

«Το βασικό θέμα» τόνισε ο κ. Τσοχατζόπουλος «είναι η διασφάλιση συνεργασίας με ιδιώτη επενδυτή που πραγματικά θα δώσει τη δυνατότητα, τα ναυπηγεία στη Ζώνη του Περάματος να ξεπεράσουν τα προβλήματά τους».

Συγκεκριμένα ο υπουργός Ανάπτυξης τόνισε ότι η Ζώνη του Περάματος έχει ενταχθεί σε σχετική απόφαση της Ε.Ε., με σκοπό την ενίσχυση ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων και ναυπηγικών εργασιών, μια απόφαση (ΚΥΑ) που έχει εκδοθεί από το 2000, βάσει των αποφάσεων της Ε.Ε.

Όπως ανέφερε ο κ. Τσοχατζόπουλος, τα ναυπηγεία μέχρι σήμερα δεν έχουν υποβάλει αίτημα για την αξιοποίηση αυτής της δυνατότητας. Όμως, παρά το ότι έχει λήξει από τις 31-12-2003 η προθεσμία υπάρχουν ακόμη δυνατότητες αξιοποίησης αυτού του πλαισίου.

Οι δυνατότητες μπορεί να λειτουργήσουν συμπληρωματικά στην ανάγκη διευθέτησης και των υπολοίπων θεμάτων, είτε αυτά αφορούν το πρόβλημα εργασίας είτε τη διακίνηση κεφαλαίων και τη λειτουργία της επιχείρησης, που γίνονται από το ΥΠΑΝ, με σκοπό να διαμορφωθούν αποκλειστικοί ευνοϊκοί όροι συνεννόησης με ιδιώτη επενδυτή.

Κυβερνητικά μέτρα

Ο υπουργός Ανάπτυξης υποστήριξε ότι «από την ιδιοκτησία μας έχουν κοινοποιηθεί προτάσεις που προωθούν τη συνεργασία με ιδιώτες. Σε αυτές, βέβαια, η κυβέρνηση δεν μπορεί να παρέμβει. Όμως αυτό που μπορούμε να

TURBOCHARGERS REPAIR

ABB

**MAN
B&W**

MITSUBISHI

NAPIER

HOLSET
TURBOCHARGERS

PBS Turbo

KBB

SPECIALISED SERVICE STATION

κάνουμε, είναι να στηρίξουμε τις προϋποθέσεις ρύθμισης των θεμάτων των εργαζομένων όσον αφορά τα χρέη προς το ΙΚΑ και επί πλέον διευθετήσεις στη λειτουργία της επιχείρησης. Επιπροσθέτως, από την πλευρά της κυβέρνησης, διερευνάται η δυνατότητα στήριξης με αναθέσεις εργασιών.

Είναι απόλυτα κατανοητό και αποτελεί προτεραιότητα, όταν υπάρχει επίσχεση εργασίας σε μια μονάδα από την πλευρά των εργαζομένων, και κατά συνέπεια είναι αβέβαιη η μισθολογική τους κάλυψη, ότι αυτό είναι το πρώτο κοινωνικό πρόβλημα που πρέπει να αντιμετωπίσει κανείς. Γι' αυτό ακριβώς, το υπουργείο Εργασίας προσπαθεί να βρει ρυθμίσεις στο θέμα των χρεών της επιχείρησης προς το ΙΚΑ, που είναι μια από τις βασικές προϋποθέσεις για να δοθεί η νέα άδεια λειτουργίας της επιχείρησης, την οποία επίσης χρειάζεται, για να μπορέσουν να καταλήξουν σε επιτυχία οι οποιεσδήποτε διαπραγματεύσεις κάνει αυτή τη στιγμή με οποιονδήποτε επενδυτή».

Αναστρέψιμη η κατάσταση στη ΝΑΖΩΠΕΙ

Με στόχο την ανάκαμψη της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης και τη δημιουργία ευνοϊκού κλίματος που θα επιτρέψει, αφενός, στον Έλληνα πλοιοκτήτη να επανακτήσει την εμπιστοσύνη του στη Ζώνη και, αφετέρου, την προσέλκυση πλοίων, ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Σπύρος Αλεξανδράτος υπέβαλε προτάσεις προς το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και στον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς.

Στις προτάσεις του ο κ. Αλεξανδράτος επισημαίνει ότι η κατάσταση είναι αναστρέψιμη, αρκεί:

- Να αλλάξει η νοοτροπία.
- Να υπερβούμε τους εαυτούς μας και να εγκαταλείψουμε τις συντεχνιακές αντιλήψεις.
- Να ηρωτανεύσει η λογική δημιουργίας συνθηκών «ελεύ-

θερου & θεμιτού ανταγωνισμού» στη λειτουργία του Περάματος.

- Να στοχεύσουμε και να πετύχουμε σταθερή απασχόληση με λογικό και ανταγωνιστικό κόστος εργατοώρας και μονάδος (π.χ. κιλό λαμαρίνας κ.λπ.).

- Να γίνουμε ως περιοχή και χώρα ευρύτερα δελεαστικοί στην προσέλκυση πλοίων στο Πέραμα και όχι μόνο.

- Να αποβάλουμε την παλιά πολιτική με νέας αντιλήψεως, που δυστυχώς δεν βλέπουμε ούτε στο υπό συζήτηση σχέδιο για ίδρυση της ΝΑΖΩΠΕΙ Α.Ε. να διαμορφώνεται.

Το ΝΕΕ κατέθεσε, εξάλλου, τις παρατηρήσεις του για το υπό διαμόρφωση καταστατικό της Ανώνυμης Εταιρείας που έχουν ως εξής:

α) Στο άρθρο 19 -συγκρότηση 11μελούς Δ.Σ.- δεν διασφαλίζεται ότι επιτυγχάνεται ο αντικειμενικός σκοπός συγκρότησης κατάλληλου Δ.Σ. από μέλη με βαθιά γνώση του αντικειμένου και επιτελικές ικανότητες. Γι' αυτό προτείνουμε να αντικατασταθούν οι εκπρόσωποι των Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου, Εργατικού Κέντρου και Δημαρχίας με αντίστοιχους εκπροσώπους χρηστών, ήτοι της Ποντοπόρου Ναυτιλίας, της Επιβατηγού και της Μεσογειακής Ναυτιλίας. Θεωρούμε πως οι προτεινόμενοι να εξαιρεθούν από το Δ.Σ., εκπροσωπούνται επάξια και ισχυρά από τη νομαρχία και είναι αρκετό αυτό. Ακόμη δε, η εξαίρεσή τους θα μειώσει τυχόν απαιτήσεις και άλλων ομοειδών φορέων να συμμετάσχουν.

β) Στο άρθρο 24 προβλέπεται λήψη αποφάσεως με μόνο τρία άτομα. Αυτό είναι ένα άλλο, επίσης ανασταλτικό στοιχείο στην προσπάθεια ανάκαμψης της Ζώνης.

Ειδικότερα, επί του σχεδίου έχουμε να παρατηρήσουμε και τα ακόλουθα:

1. Στο άρθρο 3

α) Όσον αφορά το θέμα μίσθωσης χώρων, πρέπει να γίνει πιο συγκεκριμένο αν πρόκειται για μερικούς και πό-

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



σους ή όλους;

β) Για τους χώρους που ήδη είναι νοικιασμένοι, θα πρέπει να διευκρινισθεί εάν θα απελευθερωθούν ή θα μεταφερθεί η υποχρέωση στο νέο φορέα;

Νομικά, οικονομικά, τι σημαίνει;

2. Στο άρθρο 5

α) Πρέπει να διασφαλιστεί η πολυδιάσπαση του κεφαλαίου και η απόκτηση μετοχών από φυσικά ή νομικά πρόσωπα, που ήδη δραστηριοποιούνται στο χώρο.

β) Πρέπει να περιγραφούν, έστω και ενδεικτικά, τα κινητά πράγματα που ανήκουν στον ΟΛΠ και να εκχωρηθούν στην εταιρεία.

γ) Οι απαιτήσεις που θα εκχωρηθούν πρέπει να είναι βέβαιες είσπραξης και όχι επιδικές ή προβληματικές.

δ) Σκόπιμο είναι να μη μεταφερθούν υποχρεώσεις του ΟΛΠ στη νέα εταιρεία, για να μην υποσκάψει από την ίδρυσή της το μέλλον της.

ε) Ο υποψήφιος μέτοχος πρέπει να γνωρίζει από την αρχή τι θα κληρονομήσει περίπου από τον ΟΛΠ η νέα εταιρεία, ώστε να μπορέσει να σταθμίσει και τη βιωσιμότητά της, διαφορετικά ίσως να χρειάζεται από την αρχή μεγαλύτερο μετοχικό κεφάλαιο.

3. Στο άρθρο 6

Ο ΟΛΠ θα κατέχει τουλάχιστον το 51% της εταιρείας ή, αν υπάρξουν μέτοχοι που θα θέλουν να καλύψουν μεγαλύτερο μέρος του 49%, τότε ο ΟΛΠ θα υποχωρεί μειώνοντας το ποσοστό του;

4. Στο άρθρο 19

α) Θεωρούμε ότι στο Δ.Σ., όπως και παραπάνω ειδικά έχει αναφερθεί, πρέπει να συμμετέχουν μέλη γνώστες του αντικείμενου με επιχειρηματικές και επιτελικές ικανότητες, που νομίζουμε ότι ένας εκπρόσωπος του δήμου ή της νομαρχίας ή του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου δεν διαθέτει, για τούτο πρέπει να συμπεριληφθούν άνθρωποι που ζουν το αντικείμενο και κυρίως το γνωρίζουν.

β) Χρειάζεται αλλαγή της διατύπωσης στο σημείο εκείνο που οι φορείς υποχρεούνται να γνωστοποιήσουν δύο ονόματα ή έχουν τη δυνατότητα να προτείνουν ένα. Αν υποχρεούνται να γνωστοποιήσουν δύο, τότε αυτομάτως δεν μπορούν να γνωστοποιήσουν ένα και πέραν αυτού δεν αναφέρεται τίποτα για τον εκπρόσωπο των ΟΤΑ.

γ) Σύμφωνα με την παρ. 5, μόνο ο ΟΛΠ (αφού θα κατέχει το 51%) μπορεί να αλλάξει τη σύνθεση του Δ.Σ. (από πού θα προέρχεται ο σύμβουλος και όχι το όνομα του συμβούλου).

Πιστεύω ότι αυτό πρέπει να τροποποιηθεί και να απαιτείται αυξημένη πλειοψηφία για την τροποποίηση της παρ. 4.

5. Στο άρθρο 26

Να προβλεφθεί ότι το ποσό της αποζημίωσης των μελών του διοικητικού συμβουλίου (που δεν εργάζονται στην εταιρεία) δεν θα ξεπερνά τα ευρώ. Το ποσό πρέπει να είναι μικρό έτσι ώστε όσοι επιλεγούν να γνωρίζουν ότι δεν συμμετέχουν στο Δ.Σ. για την αποζημίωση, αλλά για να προσφέρουν πραγματικές και ουσιαστικές γνώσεις.

6. Στο άρθρο 35

α) Ο τρόπος κάλυψης του Μετοχικού Κεφαλαίου είναι σημαντικός, πρέπει να γίνει με διαφάνεια, με πολυδιάσπαση, με δημοσιότητα και, κυρίως, να συμπεριλάβει όλες τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην περιοχή και επιθυμούν να γίνουν μέτοχοι.

β) Το 49% πρέπει να διατεθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μη βρεθεί κάποιος που θα πει ότι η εταιρεία αυτή έγινε προκειμένου να την αναλάβει ο τάδε ή ο δεινά, που θα κατέχει ένα μεγάλο πακέτο μετοχών και θα είναι ο βασικός μέτοχος μετά τον ΟΛΠ.

Επισημαίνουμε, δε, με έμφαση ότι στοιχεία σημαντικά, που το ΝΕΕ από χρόνια υποστηρίζει είναι:

- Ανταγωνιστικό κόστος με προσαρμογή μεροκάματου.
- Δημιουργία υποδομής (ρεύμα, ατμός, νερό κ.λπ.) σε χώρους, προκειμένου αυτοί να εκμισθωθούν σε ιδιώτες, ώστε να αναπτυχθεί ελεύθερος και θεμιτός ανταγωνισμός.



ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

Διευρ. Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

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



Νοιαζόμαστε, μοιραζόμαστε, τολμάμε



Ο γενικός γραμματέας του IMO με τους κ. Γ. και Ηλ. Μησία

Την ανάγκη βελτίωσης του image της ναυτιλίας σε εθνικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο έτσι ώστε όχι μόνο να θρηνούμε ατυχήματα της σοβαρότητας των «Estonia», «Erika» και «Prestige», αλλά και να πανηγυρίζουμε στην καθέλκυση και παράδοση του «Queen Mary 2», των ULCCs και των mega container ships στα οποία πρωτοπορούν Έλληνες πλοιοκτήτες, επεσήμανε ο γενικός γραμματέας του IMO, Ευθύμιος Μητρόπουλος, στο πλαίσιο της εκδήλωσης που πραγματοποίησε το Propeller Club για τη βράβεισή του ως «Προσωπικότητα της Χρονιάς».

Ο κ. Μητρόπουλος κάλεσε τους παρευρισκομένους να απονείμουν τον πρέποντα έπαινο σε όλους αυτούς που επενδύουν κολοσσιαία ποσά στις ναυτιλιακές τους επιχειρήσεις, σε αυτούς που σχεδιάζουν, ναυπηγούν και διαχειρίζονται τα σημερινά απαιτητικά από πάσης άποψης πλοία και σε αυτούς που τα επανδρώνουν, τα ταξιδεύουν και τα φέρνουν με ασφάλεια στα λιμάνια του προορισμού τους. «Είμαι σίγουρος ότι όλοι διακατέχοντο από ιδιαίτερα βαθιά ικανοποίηση», τόνισε χαρακτηριστικά ο γενικός γραμματέας του IMO, «διαπιστώνοντας τη συνεχή ανανέωση και ποιοτική βελτίωση του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου χάρις στα μεγαλόπνοα ναυπηγικά προγράμματα συμπαιγμάτων μας. Δεν είναι τυχαίο ότι στις μέρες μας περίπου 300 πλοία συνολικού deadweight περίπου 25 εκατομμυρίων τόνων, αντιπροσωπεύοντας 10,6% ως προς τον αριθμό πλοίων και 16% ως προς το deadweight των αντίστοιχων παγκοσμίων συνόλων, χτίζονται ανά τον κόσμο για λογαριασμό ελληνικών συμφερόντων εταιρειών. Το τι σημαίνει αυτό για τη βελτίωση της εικόνας της ελληνικής ναυτιλίας στην εκτίμηση όλων των περι τα ναυτιλιακά ασχολούμενων δεν χρειάζεται, νομίζω, ιδιαίτερη ανάλυση». Ιδιαίτερα αυστηρός στην κριτική του για τη λήψη μονομερών νομοθετικών μέτρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο νέος γενικός γραμματέας επεσήμανε ότι η απόφαση της Ε.Ε. να προβεί στη λήψη περιφερειακών μέτρων τα οποία βασικά αποβλέπουν στην απαγόρευση χρησιμοποίησης single hull tankers που μεταφέρουν βαρέα πετρελαιοειδή, δημιούργησε εύλογες ανησυχίες στον ευρύτερο χώρο του IMO.

«Όχι γιατί αντιτιθέμεθα στην ουσία αυτή καθ' εαυτή των μέτρων σε εφαρμογή από την 21η Οκτωβρίου», ανέφερε ο κ. Μητρόπουλος, «αλλά γιατί για την εισαγωγή τους δεν χρησιμοποιήθηκε ο δίαυλος του IMO και γιατί τα μέτρα τέθηκαν σε εφαρμογή 1,5 μήνα προτού ο IMO αποφασίσει γι' αυτά, κατά τις προτάσεις που είχε υποβάλει η Ευρωπαϊκή Ένωση στον Οργανισμό».

Η λήψη μονομερών ή περιφερειακών νομοθετικών μέτρων για τη λειτουργία μιας κατ' εξοχήν διεθνούς βιομηχανίας, όπως είναι η ναυτιλία, αντενδίδνεται από όποια πλευρά κι αν δει κανείς το θέμα - και θα πρέπει να αποφεύγεται κατηγορηματικά.

Σαν ιδιαίτερα δυσμενείς επιπτώσεις από τα μονομερή περιφερειακά μέτρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουμε επισημάνει:

- Τη ζημιά που προξενήθηκε στην έννοια της παγκοσμιοποίησής του.
- Τη δυσμενή διάκριση εις βάρος άλλων περιφερειών του πλανήτη.
- Τις πιθανές αρνητικές επιπτώσεις της τροφοδότησης της αγοράς με πετρέλαιο.
- Τη σύγχυση που προξενείται στη βιομηχανία των θαλασσίων μεταφορών ως προς το ποιοι κανονισμοί ναυτικής ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ισχύουν σε ποιες χώρες, σε ποια πλοία και από πότε.
- Την πρόκληση σε άλλες περιφέρειες (γεωγραφικά διαμερίσματα της γης) να προβούν στην υιοθέτηση δικών τους μέτρων σε περίπτωση διαφωνίας με τον IMO - ή επειδή θεωρούν ότι ο Οργανισμός κινείται αργά και δεν μπορούν να περιμένουν και
- Σε τελική ανάλυση, την υπόσκαψη του κύρους του IMO».

Το αντιπερίσπασμα του κ. Μητρόπουλου

Για την κριτική που ακούγεται το τελευταίο χρονικό διάστημα, ότι ο Οργανισμός είναι αργός και δυσκίνητος, ο νέος γ.γ. απάντησε με ένα αντιπερίσπασμα που μπορεί να διατυπωθεί υπό δύο μορφές:

- Πρώτα με την ταχεία και επιτυχή αντίδραση του IMO στα ατυχήματα που έπληξαν το «Estonia» και το «Erika» και στις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 (καθ' ο μέρος αφορά στη θωράκιση της ναυτικής έναντι παρόμοιων ενεργειών που θα είχαν ως στόχο πλοία και λιμάνια) και
- Δεύτερον, αν οι διαδικασίες που προβλέπουν λ.χ. η SOLAS (18 μήνες) ή η MARPOL (16 μήνες) είναι μακρές, τίποτα δεν εμποδίζει τις χώρες-μέλη του Οργανισμού που έχουν καταρτίσει αυτές τις συμβάσεις, να αλλάξουν τις διαδικασίες συντέμνοντας το χρονικό διάστημα μεταξύ υιοθέτησης των εκάστοτε αποφασισόμενων τροποποιήσεων και θέσης τους εν ισχύ, αντί να κατηγορούν τον IMO (ποιον «IMO»; Το γενικό γραμματέα) για βραδυκίνηση.

Υπάρχει κατευθυντήριος φάρος

Στην κατεύθυνση της συνεργασίας των κρατών-μελών του IMO, ώστε να αποφεύγονται διασπάσεις και τα μέλη του να παραμένουν ενωμένα, προτίθεται να εργαστεί ο κ. Μητρόπουλος, όπως και προς την κατεύθυνση της αντιμετώπισης του προβλήματος ανεπάρκειας αξιωματικών και πληρωμάτων των εμπορικών πλοίων.

Ένα πρόβλημα το οποίο, σύμφωνα με μελέτες διεθνών

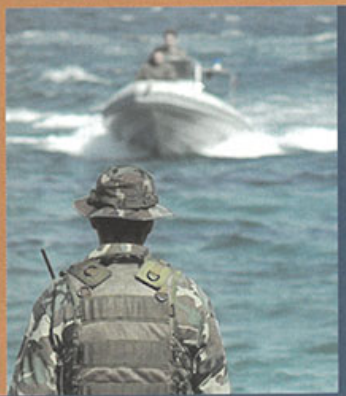
οργανισμών, θα φθάσει σε ανησυχητικά κρίσιμα επίπεδα το 2010 - και επίσης προς την κατεύθυνση εξεύρεσης πρακτικών λύσεων στο πρόβλημα απαγόρευσης της παλιννόστησης (ακόμη και φυλάκισης) ναυτικών που το μοναδικό τους έγκλημα ήταν ότι υπηρετούσαν πάνω σε πλοία τα οποία υπέστησαν ατυχήματα που κατέληξαν σε ρύπανση του περιβάλλοντος. Και προς την κατεύθυνση βελτίωσης της γενικής εικόνας της ναυτιλίας, εικόνας που, άδικα και απαράδεκτα, αμαυρώνεται ύστερα από κάθε σοβαρό ναυτικό ατύχημα χωρίς η ευρύτερη κοινή γνώμη (και αυτή της ναυτικής μας πατρίδας δυστυχώς) να φαίνεται ν' αναγνωρίζει και να εντυπωσιάζεται από το γεγονός ότι η ναυτιλία, στη συντριπτική της πλειοψηφία, επιτελεί το δύσκολο έργο της ασφαλώς και με τη δέουσα ευαισθησία για το θαλάσσιο περιβάλλον.

«Η πρότασή μου (που πρώτα την έκανα στο Γαλαξίδι τον περασμένο Αύγουστο) είναι ότι αυτό που έχουμε σήμερα ανάγκη (ίσως περισσότερο από ποτέ) είναι η ύπαρξη και η γνώση ότι υπάρχει ένας κατευθυντήριος φάρος, που να καθοδηγεί και εμπνέει -ένας φάρος σαν αυτόν που αναζητούσαν επί αιώνες οι ναυτικοί μας στην προσπάθειά τους να υπολογίσουν το στίγμα τους και να χαράξουν ασφαλείς πορείες κατά την προσέγγιση άξενων ακτών και παραλίων στον πλου τους προς ασφαλή λιμάνια- πριν, φυσικά, τα σύγχρονα βοηθήματα ναυσιπλοΐας μάς στερήσουν το ρομαντισμό των καλών εκείνων εποχών του Εξάντα, του χρονόμετρου και των αστρονομικών εφημερίδων. Αναφέρομαι φυσικά στο Διεθνές Δίκαιο και στη διεθνή έννομη τάξη που αυτό ευαγγελίζεται και σας καλώ, για δευτερόλεπτα μόνο, να αναλογισθείτε τη σύγχυση, την αναρχία και το χάος που θα επικρατούσε στις διακρατικές, περιφερειακές σχέσεις.

Διαισθάνομαι ότι Έλληνες με ενδιαφέροντα που σχετίζονται με τις δραστηριότητες του IMO ίσως να διερωνώνται: Τι μπορεί να κάνει ο IMO, πολύ περισσότερο ο IMO υπό Έλληνα γ. γραμματέα, για μένα, για μας; Και διερωνώμαι πόσοι θα ήσαν διατεθειμένοι να αντιστρέψουν το ερώτημα και να διερωνηθούν οι ίδιοι: Τι μπορώ να κάνω εγώ, εμείς, για τον IMO; Μ' άλλα λόγια: Πώς θα μπορούσαμε να συμβάλουμε στην επίτευξη των στόχων του IMO ώστε ν' ανέβουν τα επίπεδα ασφαλείας των πλοίων και να διατηρηθεί το θαλάσσιο περιβάλλον καθαρό; Πώς θα μπορούσαμε, με σεβασμό σε συμβάσεις, κώδικες και κατευθυντήριες οδηγίες του Οργανισμού, να συμβάλουμε στη μείωση απωλειών ανθρώπινων ζωών στη θάλασσα και μείωση της ρύπανσης των θαλασσών κι έτσι να βοηθήσουμε κι εμείς, έκαστος από τη σκοπιά του, στη βελτίωση των στατιστικών που αναφέρονται σε ναυτικά ατυχήματα και περιβαλλοντολογικές καταστροφές;

As δειξουμε έμπρακτα ότι νοιαζόμαστε, ότι μοιραζόμαστε και ότι τολμάμε».





Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζητεί να συσταθεί ευρωπαϊκή ακτοφυλακή

Ένα νέο κεφάλαιο για την ασφάλεια και την προστασία των θαλασσών φαίνεται ότι θεσπίζει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Οι αιρετοί της Ευρώπης, επηρεασμένοι από τα διεθνή γεγονότα, αποδέχονται την ανάγκη για αλλαγή στρατηγικής σε αρκετά θέματα που απασχολούν τη ναυτιλία. Οι ευρωβουλευτές χαιρετίζουν, λοιπόν, τις προτάσεις της Επιτροπής, τις υπερασπίζονται και προτείνουν κοινές δράσεις. Έμπρακτη απόδειξη της νέας θέσης είναι το γεγονός ότι η Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου υιοθέτησε στις 13/1 την έκθεση του κ. Peter Rex σχετικά με την πρόταση Οδηγίας που αφορά τη ρύπανση από πλοία. Σκοπός της γνωστής πλέον Οδηγίας είναι να ενσωματωθούν στο κοινοτικό δίκαιο τα διεθνή πρότυπα για τη ρύπανση από πλοία και να εξασφαλιστεί η επιβολή των ενδεδειγμένων κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων για παράνομες απορρίψεις. Επί πλέον, επιδιώκεται η βελτίωση της ασφάλειας στη ναυτιλία και η προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος από ρύπανση που προκαλείται από πλοία. Με την υιοθέτηση της έκθεσης του Ολλανδού ευρωβουλευτή κ. Rex, φαίνεται πως οι πολιτικές δυνάμεις της Ολομέλειας από κοινού συμφωνούν και απαιτούν αυστηρές νομοθεσίες σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Στη συζήτηση που πραγματοποιήθηκε στις 12/1 ζήτησαν, σε αυτό το πλαίσιο, να καταστούν αυστηρότεροι οι προτεινόμενοι κανόνες. Συγκεκριμένα, θεώρησαν ότι θα πρέπει να επιβάλλονται κυρώσεις, ακόμη και ποινές κράτησης, σε οποιονδήποτε θεωρείται υπεύθυνος έστω και αν πρόκειται για τον πλοιοκτήτη, τον ιδιοκτήτη του φορτίου ή το νηογνώμονα. Κατά τη γνώμη του Κοινοβουλίου, ωστόσο, οι ύποπτοι για περιβαλλοντικά εγκλή-

ματα θα πρέπει να τυχάνουν δίκαιης και ανεπηρέαστης αντιμετώπισης της υπόθεσής τους, οι δε τυχόν επιβαλλόμενες ποινές θα πρέπει να μην είναι δυσανάλογες προς τη σοβαρότητα της ατιμωτικής πράξης. Σαφώς επηρεασμένοι από την υπόθεση Μάγκουρα, οι ευρωβουλευτές τόνισαν ότι θα πρέπει να αποφευχθεί η άδικη ποινικοποίηση υπόπτων από τις Αρχές όταν αυτές προσπαθούν να μεταθέσουν τις ευθύνες τους. Για να εξασφαλιστεί η καλύτερη δυνατή και ενιαία παρακολούθηση στην ανοικτή θάλασσα και, επομένως, η αποτελεσματική εφαρμογή της Οδηγίας, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζητεί να δημιουργηθεί μια ευρωπαϊκή ακτοφυλακή, η οποία θα πραγματοποιεί, κυρίως στις ευρωπαϊκές ακτές, απροειδοποίητους ελέγχους με ενιαία κριτήρια. Η συγκεκριμένη πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής θεωρείται ιδιαίτερης σημασίας για το μέλλον των εθνικών λιμενικών σωμάτων και Ακτοφυλακών. Η Ολομέλεια ενέκρινε επίσης τις προτάσεις του Σοσιαλιστών ευρωβουλευτών (ΕΣΚ) και των Φιλελευθέρων σχετικά με την εγκατάσταση εξοπλισμού παρακολούθησης στα πλοία ή μαύρων κουτιών, με τις οποίες ζητείται να επισυνερευστεί το υφιστάμενο χρονοδιάγραμμα εισαγωγής ενός συστήματος καταγραφής των δεδομένων ταξιδιού. Οι παραπάνω ενέργειες αναμένεται να διασφαλίσουν την εκπλήρωση των στόχων της Οδηγίας. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε ακόμη από τον EMSA να διαδραματίζει συντονιστικό ρόλο σχετικά με την εφαρμογή της Οδηγίας. Παράλληλα, ο EMSA καλείται να δημιουργήσει μία κοινοτική δημόσια τράπεζα δεδομένων -on line- για παράνομες απορρίψεις από πλοία τα οποία δεν συμμορφώνονται με την Οδηγία.



ON TIME ...ANY TIME!



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



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

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

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



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

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

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



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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

Eire 2004 Uachtaránacht an Aontais Eorpaigh
Ireland 2004 President of the European Union

Οι στόχοι της ιρλανδικής προεδρίας στην Ε.Ε.

>>> Του Ηλία Μνήσια

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσίασε η ομιλία του Ιρλανδού πρωθυπουργού και προέδρου του Συμβουλίου κ. Bertie Ahern προς τους αιρετούς της Ευρώπης, στο Στασβούργο στις 14/1. Με τίτλο «Europeans - Working Together», το πρόγραμμα εργασίας της ιρλανδικής προεδρίας εστιάζεται σε τέσσερα σημεία-στόχους μείζονος σημασίας:

1. Η επιτυχής διεύρυνση της Ε.Ε. με 10 νέα κράτη-μέλη.
2. Η κοινή δράση για οικονομική ανάπτυξη στο πλαίσιο της Συμφωνίας της Λισαβόνας.
3. Η εξασφάλιση μιας ασφαλούς ένωσης που θα εξασφαλίζει τις ατομικές ελευθερίες, την ασφάλεια και τη δικαιοσύνη των Ευρωπαίων πολιτών.
4. Η κοινή δράση σε διεθνές επίπεδο με σκοπό την επίτευξη ενός πιο δίκαιου, ειρηνικού και ασφαλούς παγκόσμιου κλίματος για τους πολίτες της γης.

Οι παραπάνω στόχοι έχουν μάλιστα οριστεί ως εξαιρετικής προτεραιότητας από την Ιρλανδία, αλλά και από τις Κάτω Χώρες που αναλαμβάνουν την προεδρία τον επόμενο Ιούνιο.

Ο Ιρλανδός πρόεδρος υπενθύμισε ότι η Ιρλανδία αναλαμβάνει για έκτη φορά την προεδρία της Ε.Ε., ενώ κύριος στόχος του είναι η εξασφάλιση αποτελεσμάτων που θα έχουν θετικές επιδράσεις στην καθημερινή ζωή των Ευρωπαίων. Ο κ. Ahern ανέφερε ότι τους επόμενους έξι μήνες η κυβέρνησή του θα εργαστεί με μετριοπάθεια, ταπεινοφροσύνη και φιλοδοξία, στοιχεία που μάλλον δεν εξέφρασαν τον Ιταλό προκάτοχό του κ. Berlusconi.

Ευρωπαϊκό Σύνταγμα: «Είναι προς το συμφέρον όλων να επιτευχθεί λύση»

Σύμφωνα με τον Ιρλανδό πρωθυπουργό, επιθυμία της χώρας του είναι να καταστεί η Ε.Ε. αφενός πιο δημοκρατική και αφετέρου να έρθει πιο κοντά στον πολίτη. Για το σκοπό αυτόν ιδιαίτερα σημαντική, κατά την άποψή του, είναι η θέσπιση ενός Ευρωπαϊκού Συντάγματος. Ως εκ τούτου, ο Ιρλανδός πρωθυπουργός ευχαρίστησε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για το ρόλο που διαδραμάτισε στη σύνταξη της συνταγματικής συνθήκης καθώς και την ιταλική προεδρία για τις προσπάθειες που κατέβαλε στο πλαίσιο αυτό. Κατά τη γνώμη του, για την εξεύρεση λύσης σε σχέση με το Σύνταγμα είναι αναγκαίο να επιδείξουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς την επαρκή πολιτική βούληση. Αναφορικά με το ζήτημα του Συντάγματος, η ιρλανδική προεδρία έχει ήδη ξεκινήσει διαβουλεύσεις εν όψει του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Μαρτίου. Ο κ. Ahern διαβεβαίωσε ότι θα πράξει ό,τι είναι δυνατό για την εξεύρεση συναίνεσης των κρατών-μελών και των Οργάνων της Ε.Ε. σχετικά με την ολοκλήρωση της θέσπισης του Συντάγματος.

Ευρωπαϊκά σύνορα, Ασφάλεια και Εξωτερικές Υποθέσεις

Όσον αφορά την ασφάλεια της Ένωσης, ο κ. Ahern επεσήμανε ότι δεν θα πρέπει να επιτραπεί σε παράνομες οντότητες να χρησιμοποιήσουν προς όφελός τους τις ελευθερίες που απολαμβάνουν οι Ευρωπαίοι πολίτες. Για το λόγο αυτόν η ιρλανδική προεδρία θα καταπι-

στει τους επόμενους μήνες με θέματα που άπτονται του ασύλου και της μετανάστευσης, ενώ θα προωθήσει τη συνεργασία μεταξύ των εθνικών δικαστικών και αστυνομικών αρχών με στόχο την καταπολέμηση των ναρκωτικών, του οργανωμένου εγκλήματος και της λαθρομετανάστευσης. Στο διεθνές σκηνικό, η Ιρλανδία θα καταβάλει προσπάθειες για την ενίσχυση της συνεργασίας με τον ΟΗΕ στο πλαίσιο της διαχείρισης διεθνών κρίσεων. Θα λάβει επίσης πρωτοβουλίες για το σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και την εξάλειψη των όπλων μαζικής καταστροφής. Ο κ. Αhern υποστηρίζει πως ο κόσμος είναι πιο ασφαλής όταν η Ε.Ε. και οι ΗΠΑ συνεργάζονται. Ως εκ τούτου, η ιρλανδική προεδρία θα εργαστεί στενά με τις ΗΠΑ, δίδοντας έμφαση στη βελτίωση της κατάστασης στη Μέση Ανατολή, στο Ιράκ και στο Αφγανιστάν.



Ευρωπαϊκή διεύρυνση: μια ιστορική στιγμή

Η ιρλανδική προεδρία ξεκινά με 15 κράτη-μέλη. Σύντομα, όμως, η διευρυμένη Ευρώπη θα συμπεριλαμβάνει 25 μέλη. Ως εκ τούτου, σε αυτή την ιστορική περίοδο η Ιρλανδία θα καταβάλει όσο το δυνατόν μεγαλύτερες προσπάθειες για την πλήρη ενσωμάτωση των νέων κρατών-μελών. Σε ό,τι αφορά την Κύπρο, ο κ. Αhern τόνισε ότι η ένταξη της στην Ε.Ε. θα διευκολύνει την επανένωσή της. Παράλληλα, η Ιρλανδία θα προωθήσει τη μελλοντική διεύρυνση της Ε.Ε. με προτεραιότητα την ένταξη της Ρουμανίας και της Βουλγαρίας, των οποίων οι διαπραγματεύσεις ελπίζεται ότι θα ολοκληρωθούν το 2004. Ο κ. Αhern χαιρέτισε ακόμη τις πρωτοβουλίες που ανέλαβε η Τουρκία με στόχο την εκπλήρωση των απαραίτητων κριτηρίων, βάσει των οποίων θα ληφθεί η απόφαση για την έναρξη των διαπραγματεύσεων ένταξης της χώρας αυτής.

Ανάγκη για περισσότερες θέσεις εργασίας

Κατά τη γνώμη του Ιρλανδού πρωθυπουργού, η στρατηγική της Λισαβόνας συνιστά τον καλύτερο τρόπο για την επίτευξη ανάπτυξης και απασχόλησης. Η Ε.Ε. έχει ήδη σημειώσει σημαντικές προόδους στην έρευνα, την ανάπτυξη, τις χρηματοοικονομικές υπηρεσίες, την απελευθέρωση των ενεργειακών αγορών, τις τηλεπικοινωνίες και την προστασία του περιβάλλοντος. Αν δεν επιδειχτεί, ωστόσο, μεγαλύτερη έμφαση και δραστηριοποίηση, οι στόχοι της στρατηγικής που έχουν τεθεί για το 2010 δεν θα εκπληρωθούν. Ο Ιρλανδός πολιτικός υπογράμμισε επίσης την ανάγκη για περισσότερες θέσεις εργασίας καθώς και τη σημασία του κοινωνικού διαλόγου.

Η θέση της Επιτροπής για το τρέχον εξάμηνο

Με γνώμονα την ευρωπαϊκή διεύρυνση, ο κ. Romano Prodi ζήτησε να γίνουν βήματα προόδου όσον αφορά τη

συνταγματική συνθήκη και τη στρατηγική ανάπτυξης. Κατά τη γνώμη του προέδρου της Επιτροπής, η διεύρυνση θα επιφέρει σημαντικές αλλαγές στο εσωτερικό των θεσμικών οργάνων της Ένωσης, ενώ ήδη προχωρούν οι προετοιμασίες για την εσωτερική οργάνωση της Επιτροπής. Παράλληλα, εντείνονται οι διαβουλεύσεις με τις κυβερνήσεις των νέων κρατών-μελών για τον ορισμό των νέων επιτρόπων, τα ονόματα των οποίων θα γίνουν γνωστά στο τέλος Φεβρουαρίου. Στόχος του κ. Prodi είναι η ενσωμάτωση των νέων μελών της Επιτροπής την 1η Μαΐου. Ο πρόεδρος της Επιτροπής συμφώνησε επίσης με τη δήλωση του πρωθυπουργού της Ιρλανδίας, σύμφωνα με την οποία οι πολυμερείς σχέσεις θα πρέπει να ισχυροποιηθούν με στόχο το σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Ζήτησε δε τη σύσφιξη της συνεργασίας της Ε.Ε. με τα Ηνωμένα Έθνη και την προώθηση μιας στενότερης συνεργασίας με τις ΗΠΑ και τη Ρωσία.

Όσον αφορά τη συνταγματική συνθήκη, ο κ. Prodi τόνισε ότι τα σημεία που εκκρεμούν δεν είναι ανυπέρβλητα. Για το λόγο αυτόν κάλεσε τα κράτη-μέλη να κάνουν μία επί πλέον προσπάθεια, ούτως ώστε να ωριμάσει η συναίνεση που υπήρξε στο πλαίσιο της Συντακτικής Συνέλευσης. Αν αποτύχουν αυτές οι προσπάθειες, «αυτό δεν θα μπορούσε να μας κάνει να εμποδίσουμε μια πιο στενή συνεργασία μεταξύ κάποιων από τα κράτη-μέλη». «Ο τελικός μας στόχος», ωστόσο, πρόσθεσε ο πρόεδρος της Επιτροπής, «πρέπει να είναι ένα Σύνταγμα με το οποίο να συμφωνούν όλα τα κράτη-μέλη».

Οι θέσεις των σημαντικών πολιτικών ομάδων
Ο κ. Hans-Gert Poettering, Γερμανός ευρωβουλευτής και εκπρόσωπος του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος (ΕΛΚ), τόνισε ότι κατά τη συνάντηση των αρχηγών των πολιτικών κομμάτων με την ιρλανδική κυβέρνηση κατέστη εμφανές πως η τελευταία θα ασκήσει την προεδρία με επαγγελματισμό. Για το ΕΛΚ η εξεύρεση λύσης για το



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



Σύνταγμα είναι υψίστης προτεραιότητας ενώ ανέφερε ότι τάσσεται υπέρ της διπλής πλειοψηφίας. Η έλλειψη συμφωνίας, ωστόσο, σε σχέση με αυτό δεν θα πρέπει να οδηγήσει στο μέλλον σε αποτυχία ενός ακόμη Ευρωπαϊκού Συμβουλίου. Επί πλέον, καυτηρίασε τις αναφορές πολλών στη δημιουργία μιας Ευρώπης πολλαπλών ταχυτήτων. Ο εκπρόσωπος του ΕΛΚ ζήτησε επίσης ο διορισμός της νέας Επιτροπής να λάβει υπ' όψιν το αποτέλεσμα των ευρωεκλογών. Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειώσουμε τη δύναμη του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος στο Στρασβούργο αλλά και την αριθμητική υπεροχή του, που θα το καταστήσουν άμεσα βασικό παράγοντα στις ευρωπαϊκές εξελίξεις.

Τέλος, ανέφερε ότι η Ε.Ε. θα πρέπει να καταστεί ένας επί ίσοις όροις εταίρος των Αμερικανών, διατηρώντας πάντως το δικαίωμα να τους ασκεί κριτική.

Τονίζοντας ότι η έναρξη της ιρλανδικής προεδρίας συμπίπτει με μια κρίσιμη ιστορική στιγμή, ο Ισπανός ευρωβουλευτής κ. Enríque Baron Crespo, εκπρόσωπος του Ευρωπαϊκού Σοσιαλιστικού Κόμματος, συνεχάρη τον Ιρλανδό πρωθυπουργό για την υπευθυνότητα και αξιοπιστία που επιδεικνύει. «Μπορούμε να σας εμπιστευόμαστε», σημείωσε χαρακτηριστικά ο Ισπανός πολιτικός. Πιθανώς ο Ισπανός πολιτικός ήθελε να εκφράσει και πάλι την αντίθεση του ΕΣΚ προς τον Ιταλό πρωθυπουργό, που εμφανιζόταν ιδιαίτερα προκλητικός στην Ολομέλεια του Κοινοβουλίου. Πρόσθεσε, δε, ότι το Κοινοβούλιο και η προεδρία θα πρέπει να συνεργαστούν, ούτως ώστε να ολοκληρωθούν οι διαπραγματεύσεις σε σχέση με το Ευρωπαϊκό Σύνταγμα.

Όσον αφορά τα οικονομικά ζητήματα, ο κ. Baron Crespo ζήτησε τη συνέχιση της διαδικασίας της Λισαβόνας, υπογραμμίζοντας ιδιαίτερα τη σημασία της πλήρους απασχόλησης και της ισότητας των δύο φύλων. Κατά το επόμενο εξάμηνο, τέλος, ο Ισπανός ευρωβουλευτής ζήτησε να δοθεί έμφαση και στην προώθηση του σεβασμού των ανθρωπίνων δικαιωμάτων.

Προτεραιότητες για την ευρωπαϊκή ναυτιλία

Στην έκθεση στις ιρλανδικές προεδρίες σχετικά με τις προτεραιότητες του τρέχοντος εξαμήνου αναφέρεται και η ναυτιλία, σε μια μικρή σχετικά παράγραφο.

Η προεδρία επιθυμεί να ασχοληθεί με το πάντα επίκαιρο θέμα της πρόληψης θαλάσσιας ρύπανσης σε συνδυασμό με την επιβολή αυστηρών κυρώσεων σε όσους καταπατούν τη διεθνή νομοθεσία.

Επί πλέον έμφαση θα δοθεί σε θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας (safety & security) αλλά και σε ζητήματα προσέλκυσης και διατήρησης νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Είναι, μάλιστα, εξαιρετικά ενθαρρυντικό ότι η υποστήριξη του ναυτικού επαγγέλματος εισέρχεται ως προτεραιότητα και από την ιρλανδική κυβέρνηση.

Οι Ιρλανδοί επιθυμούν παράλληλα να αναλάβουν ιδιαίτερα ενεργό ρόλο στις διεθνείς σχέσεις μεταξύ της Ε.Ε. και των διεθνών Οργάνων σε θέματα ναυτιλίας, πιθανώς αντικατοπτρίζοντας το δραστήριο ρόλο που θέλει να αναλάβει η Επιτροπή στα διεθνή νομοθετικά όργανα.

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



Η Επιτροπή στηρίζει την τραυματισμένη ναυπηγική βιομηχανία: «πράσινο φως» για τη συνέχιση των άμεσων κρατικών ενισχύσεων σε ευρωπαϊκά ναυπηγεία

«Δεν είμαστε διατεθειμένοι να αδιαφορήσουμε για τον ευρωπαϊκό κλάδο της ναυπηγικής βιομηχανίας τη στιγμή κατά την οποία αυτός υφίσταται τις συνέπειες των αθέμιτων κορεστικών πρακτικών». Με αυτή την αυστηρή δήλωση, ο Γάλλος επίτροπος αρμόδιος για θέματα Εμπορίου Pascal Lamy θεωρεί επιβεβλημένη την παράταση του υφιστάμενου κοινοτικού μηχανισμού, που επιτρέπει τη χορήγηση προσωρινών κρατικών ενισχύσεων στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας. Πιο συγκεκριμένα, η ισχύς του μηχανισμού (Temporary

Defense Mechanism - προσωρινός αμυντικός μηχανισμός ή ΠΑΜ) προβλέπεται να παραταθεί μέχρι τις 31 Μαρτίου 2005, σύμφωνα με απόφαση που εξέδωσε η Επιτροπή και η οποία πρόκειται πλέον να παραπεμφθεί στο Συμβούλιο. Ο προορισμός και οι τιμές έντασης των ενισχύσεων που επιτρέπονται βάσει των υφιστάμενων διατάξεων του ΠΑΜ καθορίζονται στον κανονισμό (Ε.Κ.) υπ' αριθ. 1177/2002 του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2002 και θα παραμείνουν ως έχουν. Κατά την ανακοίνωση της συγκεκριμένης απόφασης, ο



>>> Ο επίτροπος Ανταγωνισμού Mario Monti

αρμοδίας για τον Ανταγωνισμό επίτροπος, καθηγητής Mario Monti, δήλωσε ότι: «Μολονότι οι κρατικές ενισχύσεις δεν αποτελούν ασφαλώς την ενδεδειγμένη μέθοδο για τη συνολική ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυπηγικής βιομηχανίας, η σημερινή απόφαση καταδεικνύει σαφώς ότι η πολιτική της Επιτροπής στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων αναγνωρίζει την ύπαρξη εξαιρετικών περιστάσεων σε περιπτώσεις κατά τις οποίες διακυβεύονται τα συμφέροντα της Κοινότητας. Η παράταση του μηχανισμού μέχρι το Μάρτιο του 2005 είναι δικαιολογημένη, διότι ο ΠΑΜ και η προσφυγή στον ΠΟΕ συνδέονταν από την αρχή στενά μεταξύ τους».

Ο αρμόδιος για το Εμπόριο κοινοτικός επίτροπος Pascal Lamy προσέθεσε τα εξής: «Θα εξακολουθήσουμε να υπερασπιζόμαστε το δικό μας εναντίον των κορεατικών πρακτικών στον ΠΟΕ. Ελπίζω να τεθεί τέλος από την Κορέα στις επιδοτήσεις τις οποίες παρέχει, ούτως ώστε να καταστεί δυνατή η διευθέτηση του ζητήματος».

Η απόφαση που εκδόθηκε τον περασμένο Ιανουάριο αντικατοπτρίζει τη διπλή στρατηγική της Επιτροπής κατά των αθέμιτων εμπορικών πρακτικών της Νότιας Κορέας. Σύμφωνα με την Επιτροπή, η άσκηση αθέμιτων πρακτικών εξακολουθεί να προξενεί βλάβη στα κοινοτικά ναυπηγεία. Η χορήγηση άμεσων ενισχύσεων με σκοπό την εκτέλεση συμβάσεων που έχουν ως αντικείμενο τη

ναυπήγηση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, δεξαμενόπλοιοι μεταφοράς χημικών και άλλων προϊόντων και πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου, είναι σκόπιμο να εξακολουθήσει να επιτρέπεται μέχρι τις 31 Μαρτίου 2005, ημερομηνία κατά την οποία αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία που βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη στο πλαίσιο του ΠΟΕ.

Η παράταση της ισχύος του ΠΑΜ έως τις 31 Μαρτίου 2005 κατέστη αναγκαία λόγω του ότι είναι απίθανο να έχει ολοκληρωθεί μέχρι την εν λόγω ημερομηνία η εξέταση της προσφυγής που ασκήθηκε από την Ε.Ε. ενώπιον του ΠΟΕ εναντίον των αθέμιτων εμπορικών πρακτικών της Νότιας Κορέας, η οποία συνδέεται με την προσωρινή και περιορισμένης έκτασης χορήγηση κρατικών ενισχύσεων βάσει του ΠΑΜ.

Η ειδική ομάδα που συνεστήθη για την υπόθεση στον ΠΟΕ άρχισε τις εργασίες της μόλις το Δεκέμβριο του 2003, και η τελική της έκθεση αναμένεται να εκδοθεί τον Αύγουστο 2004 και ίσως αργότερα. Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι ένα από τα μέρη ενδέχεται να ασκήσει έφεση, τότε γίνεται αντιληπτό πως η απόφαση του δευτεροβάθμιου δικαιοδοτικού οργάνου του ΠΟΕ δεν πρόκειται να εκδοθεί πριν από το Φεβρουάριο του 2005. Παρ' όλα αυτά, ο ΠΑΜ θα τεθεί εκτός εφαρμογής σε περίπτωση που ολοκληρωθεί ή ανασταλεί πρωτίτερα η διαδικασία στο πλαίσιο του ΠΟΕ.



Η ναυτιλία των Ελλήνων το 2003: Ο γίγας με τα σιδερένια πόδια;

>>> Του Α. Μ. Γουλιέλμου, διευθυντή προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία,
καθηγητή Πανεπιστημίου Πειραιώς τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών & πρώην γ.γ. ΥΕΝ

Τίθεται το ερώτημα: Η παραδοσιακή και συντηρητική νοοτροπία των Ελλήνων εφοπλιστών μήπως τελικά βλάψει την υπόθεση της ναυτιλίας των Ελλήνων; Μια ναυτιλία που «έχασε» 125 πλοία σε ένα χρόνο - 3.355 το Μάιο του 2003 έναντι 3.480 το Μάρτιο του 2002; Αυτό ίσως δεν είναι το πλέον ανησυχητικό, αφού 172 εκατ. τόνοι dw και 104 εκατ. GT είναι ακόμη δικοί μας. Διπλάσιοι σχεδόν από το 1988 (85 εκατ. & 47 εκατ. αντίστοιχα). Το ανησυχητικό είναι ότι οι επενδύσεις μας δεν συμβαδίζουν με τις προβλέψεις! Η Διεθνής Υπηρεσία Ενέργειας (Σεπτέμβριος 2002: Ανασκόπηση) αναφέρει ότι η ανάπτυξη της ζήτησης ενέργειας στα 30 τελευταία χρόνια ήταν για μεν το πετρέλαιο 1,3% το χρόνο, για δε το φυσικό αέριο το υπερδιπλάσιο (3% το χρόνο). Η μεγάλη ζήτηση ενέργειας θα πραγματοποιηθεί το 2020. Οι Έλληνες εφοπλιστές μείωσαν όμως τις μονάδες φυσικού (υγροποιημένου) αερίου κατά 8 (110,051 τνβ) το 2003 και αύξησαν υπερβολικά τα δεξαμενόπλοια κατά 65 μονάδες (12 εκατ. τνβ!) και ενώ το μερίδιο των Ελλήνων στα δεξαμενόπλοια του κόσμου είναι περίπου 26% (σε αριθμό), με 23% στα χύμα, 17% στα μικτά, 8% στα χημικά & προϊόντα και μόνο 4% στο αέριο και στα φορτηγά (επιβατηγά 9%, Ε/Κ 5%)!

Η βασιλεία του πετρελαίου κινδυνεύει; Αλλά η βασιλεία του πετρελαίου ακόμη δεν κινδυνεύει. Οι χώρες και οι περιοχές που έχουν προικιστεί με αποθέματα πετρελαίου, όπως η Ρωσία και ορισμένες μη ΟΡΕC χώρες (2000-02), βάσισαν -και θα βασίσουν- την οικονομική τους ανάπτυξη στην πετρελαιοπαραγωγή. Οι «Οικονομίες σε Μετάβαση» (15 εκατ. βαρέλια την ημέρα το 2030 κίνηση, με το 60% από τη Ρωσία!) ευτυχώς έφεραν τη νέα ζήτηση στο χώρο της Ευρώπης και μέσα στα σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης - ένας υπανάπτυκτος κόσμος δίπλα μας με απεριόριστες ανάγκες! Ένα ρουά-ματ της Ευρώπης στην Αμερική και την Ασία με εξαίρεση την Κίνα - με την τελευ-

ταία σαν οικονομική και μελλοντική, κατά τις προβλέψεις μας, πυρηνική δύναμη (10 εκατ. β./ημ. θα έχει ανάγκη το 2030). Το μερίδιο της Μέσης Ανατολής συρρικνώνεται... Η στρατηγική των ΗΠΑ στη διαφύλαξη του ιδίου πετρελαίου (παρά ταύτα το Φεβρουάριο 2003 μειώθηκε το απόθεμα αυτό κατά 272 εκατ. β./ημ.) εν όψει ενός τρίτου παγκοσμίου πολέμου, θα διατηρήσει την ηγεμονία του πετρελαίου με μεταφορές από τη θάλασσα. Βέβαια, κάποιος πρέπει να προσέξει ότι και η Ν Κορέα & η Ταϊβάν γύρισαν στην παραγωγή ηλεκτρισμού μέσω κάρβουνου αντί πετρελαίου (74 εκατ. τόνους το 2005). Να παρατηρηθεί ότι η Ιαπωνία (51 πυρ. εργοστάσια), αν και σεισμογενής χώρα -όπως η

Ελλάδα- καλύπτει το 35% των αναγκών σε καύσιμα για ηλεκτρισμό από πυρηνική ενέργεια (μετά τις ΗΠΑ & τη Γαλλία). Το φυσικό αέριο και εδώ θα επικρατήσει, νομίζουμε, στο μέλλον μετά τη λεγόμενη απελευθέρωση της ενέργειας. Οι Έλληνες απέχουν των πλοίων του φυσικού αερίου κακώς (βέβαια \$165 εκατ. το κομμά-

tramps με \$30.000 και ακόμη και μέχρι \$40.000-\$60.000 την ημέρα, μπορούν να αναζητηθούν μερικώς και πάλι στην Κίνα! Η Κίνα (για capsize πλοία) σε μια άνευ προηγουμένου ανάπτυξη-κατασκευή εθνικών οδών, μετρό, κτιρίων, γεφυρών και οικογενειακών ηλεκτρικών συσκευών, IT μονάδων και αυτοκινήτων (πάνω



Εν αναμονή των 44 σημείων του β' κυβερνητικού πακέτου στήριξης της ελληνικής εμπορικής ποντοπόρου ναυτιλίας

τι δεν είναι λίγα, αν και χαμηλότερα από τα 280 το 1992). 330 δισ. κυβικά μέτρα θα χρειαστούν το 2020! Τα 123 πλοία με 14.202 εκατ. κ.μ. δεν επαρκούν. Με πρωταγωνίστριες Ινδία, Κίνα (Β. Κορέα & Ταϊβάν). Ο ευρωπαϊκός χώρος διέθετε τον Απρίλιο του 2003 7.038 πλοία 101 εκατ. GT, όσα μόνη της η Ελλάδα. Η Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων καλύπτει το 42% των τονομιλίων στο ενδοευρωπαϊκό εμπόριο. Ο όγκος του εξωτερικού εμπορίου της Ε.Ε. κατά 90% έρχεται από τη θάλασσα (και 80% παγκοσμίως).

Οι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων

Η σημαντική αύξηση των ναύλων των δεξαμενόπλοιων μπορεί να αποδοθεί σε: 1) Εποχική αύξηση της ζήτησης λόγω του χειμώνα, 2) εσπευσμένες ναυλώσεις στις παραμονές της επίθεσης στο Ιράκ, 3) υπερβολικά υψηλές τιμές των ναυτιλιακών καυσίμων, 4) υψηλή ζήτηση των ΗΠΑ λόγω διακοπής εισαγωγής αργού από Βενεζουέλα, 5) υψηλές εισαγωγές από Κίνα, και σχετικές από Ιαπωνία, 6) απότομη στροφή ζήτησης προς τα διπλοπύθμενα δεξαμενόπλοια και επίσπευση διάλυσης των VLCCs. Πρόσθετα παρατηρήθηκε και αύξηση της παραγωγής πετρελαίου από χώρες του OPEC. Ειδικά η Κίνα -παραδοσιακή πετρελαιοπαραγωγός χώρα χωρίς τη στρατηγική των ΗΠΑ- «άδειασε» τις πετρελαιοπηγές Daqing & Shengli και από το 1993 εισάγει (τρίτη στην παγκόσμια κατανάλωση) και διατηρεί αποθέματα για μόνο 40 ημέρες! Η Ιαπωνία έκλεισε προσωρινά τα πυρηνικά εργοστάσια της Tokyo Electric Power και αναγκάστηκε σε εισαγωγές πετρελαίου, από Ινδονησία κυρίως¹.

Η ελεύθερη φορτηγός ναυτιλία

Οι αιτίες σημαντικής βελτίωσης των ναύλων των πλοίων

από 3,3 εκατ. αυτοκίνητα το χρόνο)- αύξησε τη ζήτηση χάλυβος & σιδήρου (και σιδηρομεταλλεύματος). Τα μπαλκ κάριερ δεν φαίνεται να είναι στην προτίμηση των εφοπλιστών για παράδοση το 2003 και ειδικά το μέγεθος πάναμαξ. Οι Έλληνες όντως μείωσαν την κατηγορία αυτή κατά 44 πλοία το 2003 και 48 το 2002, αλλά αύξησαν τη χωρητικότητα αυτών με 3,4 εκατ. τνβ (2003 & 1,4 εκατ. τνβ το 2002). Τούτο σημαίνει πως οι εφοπλιστές μας φτιάχνουν μεγαλύτερα μπαλκ (& ore) κάριερ. Τούτο φαίνεται και από το μέσο μέγεθος ανά τόνο νβ του υπάρχοντος στόλου και των παραγγελιών (57.788 τνβ έναντι 108.606) των Ελλήνων εφοπλιστών το 2003. Μείωση παρατηρήθηκε και στα παραληφθέντα μπαλκ κάριερ. Βελτιώθηκαν και οι ναύλοι των σιτηρών. Βελτίωση παρατηρήθηκε και στο κάρβουνο για παραγωγή ατμού σε 100 εκατ. τόνους από το 1998, κυρίως σε Ασία, Ιαπωνία και Ν. Κορέα (80%).

Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική

Και το ελληνικό δράμα ξεκίνησε από τις Βρυξέλλες έναν Ιούλη του 1997 - ευτυχώς που δεν ήταν Αύγουστος, οπότε η Ελλάδα ολόκληρη έλειπε. Είχε τον τίτλο: «Κρατική βοήθεια στην Εμπορική Ναυτιλία!». Μέτρα για να μειωθεί το οικονομικό βάρος πάνω στους πλοιοκτήτες. Χρόνια οι Έλληνες χρησιμοποιούσαν το tonnage tax (1974) και χρόνια προσπαθούσαν να πείσουν τους Ευρωπαίους για το ίδιο (υιοθέτησαν: Ολλανδία 1996, Γερμανία 1999, HB/ schedule 22, Finance Act, 2000, Ισπανία 2002, Νορβηγία, Δανία 2002). Έτσι καταφέραμε να μειώσουμε το κόστος λειτουργίας των ανταγωνιστών μας! Φυσικά, το 1986 τα παράλληλα νηολόγια άνοιξαν τις πύλες στην αντικατάσταση των ευρωπαϊκών σημαίων από τα πλοία, κάτι που οι Έλληνες είχαν κάνει το 1955 («πλοία συμβεβλημένα με το NAT υπό Ξένες

1. Προτιμάται το πετρέλαιο λ.κ. από Ινδονησία και Αγκόλα λόγω της χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο.



σημαίες»). Τι απέμεινε στη δύστυχη Ελλάδα; «Κρατική βοήθεια στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία»! - Β' πακέτο μέτρων. Αλλά όσοι ζήτηνε (από τον Παπουτσή, τον Ανωμερίτη και τον Πασχαλίδη) Εξέχασαν πως η Ελλάδα είναι μια φτωχή σχετικά χώρα σε σχέση με μια πρώτη παγκόσμια ναυτιλία. Πάντοτε το κράτος πρόσφευγε στην εμπορική ναυτιλία -ειδικά μετά τους πολέμους και τις κρίσεις- και το αντίστροφο δεν είναι αλήθεια! Μια ακόμη φορά το αθάνατο ελληνικό πνεύμα έδωσε τα φώτα του στους Ευρωπαίους - σημαίες (παράλληλα νηολόγια) ευκαιρίας, tonnage tax. Ελάτε να μας ανταγωνιστείτε φωνάζουμε! Και ήρθαν! Και τώρα θα θέλουν και τους ναυτικούς μας (Γερμανία). Υπάρχει δυνατότητα για μέτρα; Ναι, όταν υπάρχει φαντασία και γνώση, και αυτά τα κατέχουν οι σύμβουλοι του κ. ΥΕΝ. Η προσπάθεια δεν μπορεί να εσπιασθεί στη μείωση των 72.000 Ελλήνων ναυτικών από τα ελληνόκτητα πλοία. Να μια πρόταση: κάθε 2 πλοία ας έχουν περισσότερους Έλληνες από ένα μόνο του, και τότε εγκρίνεται η μείωση σύνθεσης εφόσον το επιτρέπει και η τεχνολογία! Απλά μέτρα. Σύμφωνα με τον Αϊνστάιν η λογική είναι κατώτερη της φαντασίας! Η τρέχουσα πολιτική της Ε.Ε. είναι η αποφυγή του flagging out ακόμη και με αυτή τη στρέβλωση του ανταγωνισμού. Το «Τρίγωνο του Εμπορίου», όπως το ονομάσαμε, είναι η πεμπτουσία της εμπορικής ναυτιλίας (Ευρώπη - Ασία - ΗΠΑ) και αυτό καλά κρατεί. Η παγκοσμιοποίηση όπως εκφράζεται μέσα από ρυθμούς ανάπτυξης-ρεκόρ (Κίνα: 7,9% 2000, 7,3% 2001, 7%-2002- στόχος, 7η χώρα στον Κόσμο², \$1,06 τρισ.) - ο 21ος αιώνας θα είναι ο αιώνας της Ασίας!

Η ελληνική κρατική πολιτική ενίσχυσης της εμπορικής ναυτιλίας 2001-03

2001: Το έτος της Μεγάλης Προστασίας της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας: Σημίτης - Παπουτσή στο Λονδίνο στην ΕΕΝΣ! Η ελληνική κυβέρνηση έδειξε «μια θετική & εποικοδομητική προσέγγιση». Η «ελληνική σημαία δεν πρέπει να υστερεί σε ανταγωνισμό από τις ευρωπαϊκές σημαίες». Ο Χρήστος Παπουτσή υποσχέθηκε «ότι τα μέτρα που είναι αναγκαία θα ληφθούν για την ανταγωνιστική ελληνική σημαία στην Ευρώπη». Λογισμός χωρίς τον Ξενοδόχο (=Χριστοδουλάκης). Ξεκινήσαμε από τα εφικτά. Ναυτική εκπαίδευση. Μείωση της στρατιωτικής θητείας στους δοκίμους. 12 μήνες. Γιατί δεν το έκαναν 6 το πολύ μήνες; Βελτίωση στη φορολογία των ναυτικών & των πλοίων! Τα εισοδήματα

κτώνται εκτός Ελλάδος - παρόλο που το πλοίο είναι ελληνικό έδαφος αν έχει ελληνική σημαία. Γιατί δεν είναι αυτά τα εισοδήματα αφορολόγητα; Δεν πρέπει να είναι η φορολογία ανταποδοτική; Τι παίρνει από το κράτος ο ναυτικός που είναι πάνω στο πλοίο για να πληρώνει φόρους; Ας καταργηθούν³ οι φόροι τελείως λοιπόν, αν θέλουμε να γίνει το επάγγελμα ελκυστικό. Και ας πάρει το κράτος την πλήρη ευθύνη των εισφορών στο ΝΑΤ για τους ναυτικούς! Ούτως ή άλλως, το κράτος πληρώνει 161 δισ. δρχ. (εκτίμηση 2002)! Ο Καραμανλής όταν θεσμοθέτησε την εισφορά (μεταπολίτευση) την έφερε και την πέρασε σαν ανταποδοτική! Και καμία ανταπόδοση δεν δόθηκε στην εμπορική ναυτιλία! Και γιατί όλα αυτά; Διότι -κατά τον Παπουτσή- η ελληνική εμπορική ναυτιλία έχει ηγετικό ρόλο στην εθνική οικονομία και προσδίδει τεράστιο γόητρο και ασκεί(;) ή συνεισφέρει σημαντικά στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. (μάλλον όνειρο θερινής νυκτός είναι αυτό, αλλά θα έπρεπε να είναι αλήθεια). Τελικά μειώθηκε και η φορολογία των πλοίων με το συντελεστή από 1,6% σε 0,53%. Αυτό θεωρήθηκε μείωση από 71% μέχρι 72,5% και συνολικά 10 δισ. δρχ. το χρόνο στον προϋπολογισμό.

Τα ίδια προβλήματα άλυτα και στο τέλος του 2003. Ας δώσει επιτέλους η Ελλάδα δωρεάν ναυτική παιδεία και αυτό θα αποτελέσει μια βοήθεια. Οι προπτυχιακές σπουδές στην Ελλάδα ας είναι και για τη ναυτιλία δωρεάν όπως είναι σε όλη την Ελλάδα! Αν' αυτού ο εφοπλισμός αιτεί την επιδότηση του δεύτερου εκπαιδευτικού ταξιδιού των σπουδαστών των ΑΕΝ - και το β' πακέτο των μέτρων! Ο Παπουτσή τοποθέτησε την υπόσχεση, ο Πασχαλίδης καλείται να την υλοποιήσει! Τρία χρόνια περάσανε... Η νέα ναυτική εκπαιδευτική πολιτική έμεινε στα χαρτιά, ενώ είναι πολύ εύκολο να λυθεί, από ειδικευμένους όμως επιστήμονες. Ετοιμάζεται το Master Plan 2004-2008 για την ελληνική ναυτιλιακή πολιτική και τη σύσταση του Εθνικού Ναυτιλιακού Συμβουλίου Πολιτικής - ευχόμαστε: ας μη συγκροτηθεί όμως από άναυτους και από εχθρούς των πλοιάρχων... Περιμένουμε όλοι εμείς που αγαπάμε τη Ναυτιλία μας να δούμε.

Οι επενδύσεις των Ελλήνων - γνώρισμα ευρωστίας; Όλοι οι οικονομολόγοι σε ένα πράγμα συμφωνούν! Επενδύσεις! Όποια χώρα κάνει επενδύσεις θα έχει και τη μελλοντική πρωτοπορία. Χωρίς δισεκατομμυρίων δο-

2. ΗΠΑ \$9,6 τρισ., Ιαπωνία 4,52, Γερμανία 2,06, Γαλλία 1,44, Η.Β. 1,41 και Ιταλία \$100 δισ. το 2000.

3. Μείωση από 9% σε 6% για τους αξιωματικούς και από 6% σε 3% για το κατώτερο πλήρωμα. Ισχύει από 01/01/2002.

Πίνακας 1: Παραγγελίες Ελλήνων Α' εξαμήνου 2003.

Εφοπλιστής	Πλοία	Μέγεθος/τόνοι	Τύπος	Παραλαβή
Τσάκος / TEN	2+2	160.000	Suezmax	2005/06 Hyundai
Lotus	3+1	12.800	Χημικά Δ/Ξ	Samho 2004-05 \$56 εκατ.
Κυριακού Μ.	2	46.000	Προϊόντων	2005 Mipo \$54 εκατ.
Μαρτίνος (Thenamaris)	1	300.000	Vice (resale)	2005 Hyundai \$65 εκατ.
Μαρτίνος (Minerva)	1	105.000	Αφραμαξ	2003 Namura \$40 εκατ.
Αγγελικούσης (Kristen)	1	145.000 κμ	LNG	2005 Daewoo \$152 εκατ.
Προκοπίου (Dynacom)	3	153.000	Suezmax	Universal 2006 141 εκατ. \$
Ρέστη (όμιλος)	4+4	53.000	BC	2005 Kouan PRC, \$148 εκατ.
Κωνσταντακόπουλος (Costamare)	3+2	8.200 teu	E/K μετ.	2006 Hyundai \$425 εκατ.
Σύνολο				1,081 δισ. χωρίς την 1.

Πηγή: Μπάνος Γ.

λαρίων από τους Έλληνες εφοπλιστές το 2003. Ένα δισ. \$100 εκατ. παραγγελίες τοποθέτησαν οι πρωτοπόρες ναυτιλιακές εταιρείες όπως δείχνει ο πιο κάτω πίνακας τον Ιούλιο του 2003. Αλλά και στην αγορά μεταχειρισμένων τα πράγματα δεν πήγαν πίσω:

Ιαν. - Ιούνιος 2002 Αγορά: 143 πλοίων 8.142.498 τ. αξίας \$1,327 δισ.

Ιαν. - Ιούνιος 2003 Αγορά: 191 πλοίων 12.025.666 τ. αξίας \$2,145 δισ.

Επομένως, οι Έλληνες επενδύουν \$5-6 δισ. το χρόνο το 2003 κατά εκτίμηση, σε μεταχειρισμένα τα περισσό-

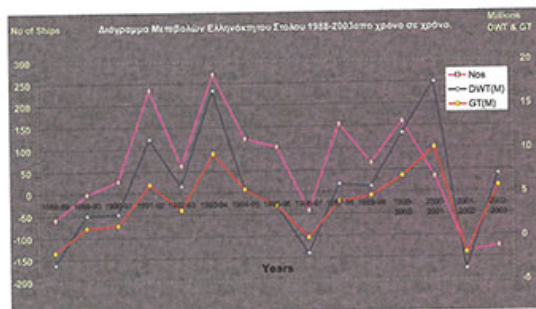
τερα και καινούργια. Φυσικά αυτά τα ποσά υπόκεινται στο ναυτιλιακό κύκλο. Και το 2004 οι παραγγελίες μπορεί να είναι μεγαλύτερες λόγω της σημερινής εξαιρετικής ναυλαγοράς. Αλλά ας δούμε τις παραγγελίες των Ελλήνων συνολικά το Μάιο φέτος στον πίνακα 2.

Όπως δείχνει ο πιο πάνω πίνακας οι Έλληνες παρήγαγαν 203 πλοία, περίπου 11 εκατ. MT ή περίπου 19 εκατ. τνβ στην περίοδο 2002-2003. Αλλά τα χημικά και προϊόντα δείχνουν μια έμφαση σχετικά με αυτό που υπάρχει. Τονισμένα είναι και τα πλοία υγροποιημένου αερίου και τα E/K καθώς και τα δεξαμενόπλοια.

Πίνακας 2: Παραγγελίες πλοίων Ελλήνων 2003 (5ος) σε αριθμό, MT & TNB σε % επί του υπάρχοντος στόλου.

Ξηρά	1,98%	7,16% (μτ)
	(αριθμός)	3,11% (τνβ)
Χημικά & Προϊόντα	15,85	25,22
		25,03
Συνδυασμένων φορτίων	—	—
Υγροποιημένου αερίου	7,69	14,26
		14,2
Δεξαμενόπλοια	12,52	13,95
		14,32
Σιδηρομετάλλευμα & χύμα	3,65	6,48
		6,87
Λοιπά	-	1,94
		2,08
Επιβατικά	1,71	1,79
		1,01
Καθαρόαιμα E/K	6,41	9,00
		8,49

Πηγή: EENΣ, 2003. Τα ποσοστά είναι οι παραγγελίες πάνω στο στόλο που υπάρχει.



Όπως φαίνεται και στο πιο πάνω διάγραμμα, 4 μόνο χρονιές η ελληνόκτητη ναυτιλία είχε μια μη συνηθισμένη ανάπτυξη: τα 1991-92, 1993-94, 1999-00 και 2000-01. Το 2002-2003 (και 2001-02 ήταν αρνητική η ανάπτυξη) ήταν κάτω από το σύνηθες (τυπικός μέσος όρος). Προβλέπουμε όμως σημαντική ανάπτυξη στην περίοδο 2003-2004! Ο γίγας όντως έχει σιδηρένια πόδια! Τα 44 σημεία της Κυβέρνησης παραμένουν άγνωστα και ίσως να είναι μια αμελητέα τροφή στον κύκλω-να Πολύφημο!..

Μυστικά και ψέματα για τις διεθνείς αερομεταφορές:

Αισιοδοξία και σκεπτικισμός για την επόμενη μέρα των αερομεταφορέων



Του Ηλία Μπίσια

Οι διεθνείς αερομεταφορείς δεν θα πρέπει τελικά να αγανακτούν για τη συρρίκνωση των οικονομικών τους αποτελεσμάτων κατά τα πρόσφατα έτη. Οι ισολογισμοί τους αντανakλούν την παλαιότερη - προβληματική - στρατηγική τους πορεία και τη μη επίλυση χρόνιων προβλημάτων που ταλαιπωρούσαν τον κλάδο. Είναι γεγονός ότι οι «υγιείς» αερομεταφορείς δεν αντιμετώπισαν τα ίδια προβλήματα που συρρίκνωσαν τα λειτουργικά έσοδα των λιγότερο προνοητικών συναδέλφων τους. Εντούτοις οι κολοσσοί του χώρου, που επηρεάζονται από τη γνωστή τους δυσκινησία, επανεξετάζουν την πολιτική τους με σκοπό τη σταδιακή μείωση των δραστηριοτήτων τους. Παράλληλα, είναι εμφανές πλέον ότι οι πολεμικές διαμάχες στο Ιράκ θα επηρεάσουν περαιτέρω την ομαλή πορεία τους.

Σύμφωνα με το γενικό διευθυντή της IATA κ. Bisignani, τα περασμένα έτη ήταν απογοητευτικά. Τα 273 μέλη της ένωσης εμφάνισαν το 2001 συνολικές ζημιές που ξεπέρασαν τα 12 δισεκατομμύρια δολάρια. Το περασμένο «annus horribilis» των διεθνών μεταφορών, η επιβατική κίνηση μειώθηκε κατά 3 έως 4% σε σχέση με το 2002, ενώ για το 2004 αναμένονται αισιόδοξα αποτελέσματα. Κατά τον κ. Bisignani το τρέχον έτος αναμένεται αύξηση κατά 7-8% της επιβατικής κίνησης, με αποτέλεσμα να υπάρχει κάποια αισιοδοξία από τους αρμόδιους φορείς. Η ηγεσία της IATA υποστηρίζει πάντως εδώ και καιρό ότι τα πρόσφατα οικονομικά αποτελέσματα των αερομεταφορέων δεν οφείλονται αποκλειστικά και μόνο σε εξωγενείς παράγοντες: κατά την άποψή του οι ίδιοι οι αερομεταφορείς είναι υπεύθυνοι για τον ελλιπή σχεδιασμό των δραστηριοτήτων τους, όπως επίσης και για την υπεραισιοδοξία που διέκρινε τη μεγαλεπήβολη ανάπτυξή τους χωρίς να αντανakλάται σε κανένα σχεδιασμό η πραγματική ανάγκη της τουριστικής αγοράς.

Η IATA γενικά συνιστά την περικοπή αρκετών πτήσεων, ενώ προτείνει τη μείωση του αριθμού των αεροσκαφών και την επανεξέταση των δανείων και των γενικότερων

οικονομικών τους υποχρεώσεων. Σύμφωνα με το γενικό διευθυντή της IATA, οι μέτοχοι των αερομεταφορέων θα πρέπει πλέον να συμβουλευονται περισσότερο -και πιο τακτικά- τους οικονομικούς συμβούλους και διευθυντές και λιγότερο τους υπεύθυνους marketing και επικοινωνίας. Επίσης θα πρέπει να επανεξετάσουν όλες τις παραμέτρους που θα επιτρέψουν τη συρρίκνωση των εξόδων και την επάνοδο στην κερδοφορία, χωρίς όμως να επηρεάζεται η ασφάλεια της αεροπλοΐας. Είναι εμφανές πάντως ότι και κατά το 2003 η αεροπορική κίνηση επηρεάστηκε σαφώς τόσο από τη διεθνή οικονομική κρίση όσο και από τη μείωση της τουριστι-

ελπιδοφόρα είναι πάντως η εμφάνιση της Hellas Jet, μιας εταιρείας κυπριακών και ελληνικών συμφερόντων, που συνδέει την Αθήνα με αρκετές ευρωπαϊκές πρωτεύουσες. Η εταιρεία, προσφέροντας σωστά σχεδιασμένες υπηρεσίες, προσπαθεί να προσελκύσει ένα διαφορετικό κοινό που επιμένει στις μικρές απολαύσεις και πολυτέλειες κατά τη διάρκεια της πτήσης.

Η πρόσφατη κρίση στο Ιράκ αλλά και η εξάπλωση του SARS στην Άπω Ανατολή επηρέασαν περαιτέρω την αρνητική πορεία των διεθνών αερομεταφορέων, κυρίως τους θερινούς μήνες. Οι περισσότερες εταιρείες περιέκοψαν ή/και ανέστειλαν τις πτήσεις τους προς προορι-



κής κίνησης σε αρκετούς μεσογειακούς, κυρίως, προορισμούς. Η κρίση στις διεθνείς χρηματαγορές επηρέασε τα επαγγελματικά ταξίδια με αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση των επιβατών στην πρώτη και διακεκριμένη θέση. Η ζήτηση όμως και στην οικονομική θέση επηρεάστηκε από τις τρομοκρατικές επιθέσεις στη Μέση Ανατολή, με συνέπεια τη δραματική μείωση σε προορισμούς τόσο του αραβικού κόσμου όσο και της ανατολικής Ευρώπης.

Στο πλαίσιο του επανασχεδιασμού της στρατηγικής τους, αρκετές εταιρείες όπως η Maersk Air κατήργησαν τα δωρεάν γεύματα κατά τη διάρκεια της πτήσης, ενώ άλλες όπως η Austrian περιόρισαν τα εδέσματα σε πτήσεις μεσαίων τουλάχιστον αποστάσεων. Το μέλλον φαίνεται ότι είναι πιο ελκυστικό για τους low budget, no frills αερομεταφορείς που μπορούν να συγκρατούν τα καθημερινά τους έξοδα.

Στην Ελλάδα, η αεροπορική κρίση ανάγκασε τους Έλληνες αερομεταφορείς να επανεξετάσουν τη γενικότερη πορεία τους και να περιορίσουν τα λειτουργικά τους έξοδα. Ικανοποιητικά ήταν πάντως τα αποτελέσματα που ανακοίνωσε η Aegean μετά τον επανασχεδιασμό των δρομολογίων της. Σε αυτούς του χαλεπούς καιρούς

σμούς της Βορείου Αφρικής, της Μέσης Ανατολής και του Περσικού Κόλπου. Αρκετοί ευρωπαϊκοί αερομεταφορείς ανέστειλαν προγραμματισμένες πτήσεις τους προς την Ασία, ενώ οι εταιρείες της Κίνας και των γειτονικών χωρών παρουσίασαν απογοητευτικά αποτελέσματα. Ενθαρρυντικό πάντως θεωρείται ως γεγονός το ότι οι περισσότερες εταιρείες με το ξέσπασμα των γεγονότων επανασχεδίασαν άμεσα τη στρατηγική τους προκειμένου να αποφύγουν άσκοπα λειτουργικά έξοδα.

Η IATA θα δώσει πάντως, σύμφωνα με πρόσφατη ανακοίνωση, ιδιαίτερη έμφαση στα θέματα της ασφάλειας των αερομεταφορών με σκοπό τη βελτίωση των στατιστικών δεδομένων. Θα προσπαθήσει επίσης να περιορίσει την εμφάνιση περαιτέρω φόρων και τελών αεροδρομίων, που τελικά επιβαρύνουν τόσο τους επιβάτες όσο και τους αερομεταφορείς.

Η δήλωση της αντιπροέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Loyola de Palacio, που επισήμανε ότι στο μέλλον, στην Ευρώπη, θα επικρατήσουν δύο ή τρεις σημαντικοί αερομεταφορείς και αρκετοί μικρότεροι περιφερειακοί, φαίνεται πλέον προφητική. Όσοι αερομεταφορείς δεν προνόησαν εγκαίρως, θα πιεστούν τελικά να εξέλθουν του στίβου με δυσάρεστα αποτελέσματα.



>>> Του Αθ. Βαρίνου
Βουλευτή Χίου και υπευθύνου του τμήμα Αιγαίου της Ν.Δ.



Η ακτοπλοΐα, λύση στην ανάπτυξη των νησιών μας

Είναι γεγονός αναμφισβήτητο ότι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες -για μια νησιωτική χώρα όπως η Ελλάδα- είναι ο σημαντικότερος κρίκος στην αλυσίδα των προϋποθέσεων ανάπτυξης των νησιών. Γι' αυτό η χώρα μας, το 1992, επέβαλε ουσιαστικά τις προστατευτικές μεταβατικές διατάξεις του κανονισμού 3577/92 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου. Για την εφαρμογή του κανονισμού υπήρχε περιθώριο 12ετίας, δηλαδή έως την 1/1/2004, ώστε να υπάρχει χρόνος αναπροσαρμογής και ιδιαίτερα ανανέωσης του στόλου.

Την τελευταία διετία είναι πολύ θετικό το γεγονός ότι επιχειρείται η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, διότι έτσι αποκτάται εμπειρία, η οποία θα βοηθήσει να διορθωθούν οι ατέλειες και οι παραλείψεις του συστήματος.

Ο νόμος 2932/2001 παρά τις ατέλειές του έθεσε τη βάση γι' αυτήν την πολιτική.

Αισθανόμουν σαν μοναχικός αρμενιστής όταν από το βήμα της Βουλής, το 1999, μιλούσα για την ανάγκη απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας, αφού τότε επικρατούσε η άποψη ότι τη λύση θα δώσουν οι μεγάλες και ισχυρές ακτοπλοϊκές εταιρείες, οι οποίες τελικά μας οδήγησαν στα μονοπώλια και στα ναυάγια.

Οι άγονες γραμμές συνδέονται με την πολιτική για την ακτοπλοΐα. Εμείς πιστεύουμε στην πλήρη απελευθέρωση της ακτοπλοΐας στο βαθμό που θα εξασφαλίζει τον υγιή ανταγωνισμό. Έτσι, θα εξασφαλίσουμε την ποιότητα των υπηρεσιών και τη μείωση του κόστους μεταφοράς. Συγκεκριμένα, πρέπει να καθοριστεί το δίκτυο ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών με βάση την οικονομική βιωσιμότητα των δρομολογίων και να κληθούν ελεύθερα οι εταιρείες να δρομολογήσουν αξιόπλοα πλοία. Για όσες γραμμές δεν υπάρξει ενδιαφέρον, να γίνει διεθνής διαγωνισμός και το κόστος επιδότησης να καλύψει ο κρατικός προϋπολογισμός. Αυτό το κόστος δεν μπορεί και δεν πρέπει να το επιβαρύνονται οι νησιώτες. Πρέπει να αναζητηθούν κονδύλια και από την Ε.Ε., ιδιαίτερα για την επιδότηση του κόστους μεταφοράς αγροτικών προϊόντων και καυσίμων. Την τελευταία 10ετία έχουν εκπονηθεί με εντολή του υπουργείου Αιγαίου 5 μελέτες για τις θαλάσσιες μεταφορές στο Αιγαίο, όμως δεν έχει εφαρμοστεί καμία μέχρι τώρα.

Το υπουργείο Αιγαίου ανακοίνωσε ότι τον επόμενο Φεβρουάριο θα προχωρήσει σε διεθνή διαγωνισμό για τη ναυπήγηση ή αγορά σύγχρονου επιβατηγού οχηματογού πλοίου με τη μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης, για να δρομολογηθεί μέχρι και 12 χρόνια στις άγονες γραμμές του Αιγαίου. Η πολιτική που προτείνει το ΥΠ.ΑΙ., όσον αφορά τη 12ετή αποκλειστικότητα, μας οδηγεί ξανά σε μονοπώλια κι αν εφαρμοστεί θα ακυρώσει την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας. Πιστεύω ότι η όποια δικαιολογημένη αποκλειστικότητα δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 5 χρόνια, χρονικό όριο που προβλέπεται από το νόμο 2932/2001.

Η απροθυμία των ακτοπλοϊκών εταιρειών να δρομολογήσουν πλοία στα μικρά νησιά είναι αποτέλεσμα του λαθμενούς Δικτύου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Επίσης, το Δίκτυο που καθορίζεται με Υπουργική Απόφαση εύκολα αλλάζει, δημιουργώντας προσδοκίες στους ενδιαφερομένους.

Το επόμενο Δίκτυο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, με την εμπειρία που υπάρχει τώρα, πρέπει να καθοριστεί με Προεδρικό Διάταγμα ώστε να εξασφαλίσει τη σιγουριά για τη συνέχεια στα δρομολόγια.

Όσον αφορά την ανανέωση του στόλου, πρέπει να επιταχύνουμε τις διαδικασίες. Χάσαμε 12 χρόνια. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ως το 2010, με βάση το όριο ηλικίας των πλοίων τα 30 χρόνια, θα αποσυρθεί το 55% του ακτοπλοϊκού μας στόλου. Το κόστος της ανανέωσης δεν μπορούν να το αναλάβουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες. Το χρηματιστήριο δεν βοηθάει πλέον για την άντληση κεφαλαίων, ενώ τα χρέη στις τράπεζες έχουν φθάσει στο zenίθ.

<<

Ο νέος αναπτυξιακός νόμος πρέπει να ενσωματώνει διατάξεις ανάλογες αυτών που ίσχυαν στο νόμο 1262 για ναυπηγήσεις, μετασκευές και αντικατάσταση πλοίων που θα αποσυρθούν λόγω 30ετίας. Έτσι θα αναθερμανθεί και η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Εκείνο που χρειάζεται να γίνει, συνοπτικά είναι:

1. Ανανέωση του στόλου με κίνητρα που θα προβλέπονται από το νέο αναπτυξιακό νόμο.
2. Αναδιάρθρωση του Δικτύου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών με στόχο τη βιωσιμότητα των δρομολογίων. Ελεύθερη δρομολόγηση αειόπλοων πλοίων υπό τις προϋποθέσεις του νόμου.
3. Στήριξη του υπό ελληνική σημαία ακτοπλοϊκού πλοίου και εξασφάλιση θέσεων εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς, με την επιδότηση των θέσεων εργασίας υπό τους ίδιους όρους που θα εφαρμοστούν την 1/1/2004 για όλες τις άλλες ελληνικές επιχειρήσεις.
4. Μείωση των εργοδοτικών ασφαλιστικών εισφορών των Ελλήνων ναυτικών στα υπό ελληνική σημαία πλοία.
5. Περιορισμός των κρατικών παρεμβάσεων στο σύστημα της απελευθέρωσης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών με τροποποίηση των σχετικών διατάξεων του νόμου 2932/2001.
6. Μείωση του ΦΠΑ από 18% σε 13% και κατάργηση του επιβατικού 3% επί των εισιτηρίων επιβατών και οχημάτων για τους μονίμους κατοίκους των νησιών.
7. Κάλυψη των εκπαιδύσεων στα εισιτήρια που γίνονται για κοινωνικούς λόγους από τους ασφαλιστικούς φορείς των επιβατών και τον προϋπολογισμό των αρμοδίων υπουργείων.
8. Εξασφάλιση καθημερινής ακτοπλοϊκής επικοινωνίας για όλα τα νησιά του Αιγαίου χειμώνα-καλοκαίρι, με την επιδότηση των άγονων γραμμών και των δρομολογίων δημοσίου συμφέροντος από τον κρατικό προϋπολογισμό.
9. Η ναύλωση «bareboat in» μπορεί να εφαρμοστεί στην επιβατηγό ακτοπλοΐα υπό την προϋπόθεση ότι τα πλοία θα υψώσουν την ελληνική σημαία, διαχειριστής-υπεύθυνος έναντι του νόμου θα είναι ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία και θα εφαρμόζεται πλήρως η ελληνική νομοθεσία, ιδιαίτερα στην επάνδρωση του πλοίου με Έλληνες ναυτικούς.

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
- => Εκδότης αναλυτικού συγκεντρωτικού λογαριασμού



SONY-ERICSSON

T100

ΔΩΡΕΑΝ

Με μπαταρία λιθίου

ΕΞΥΠΝΕΣ
ΛΥΣΕΙΣ

ΚΑΛΕΣΤΕ
210 - 68 18 200



NOKIA 2100

Με μπαταρία λιθίου



ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΣΑΣ

ΝΕΑ ΜΟΝΤΕΛΑ

PANASONIC X70

Bluetooth

Διαθέτουμε

όλους τους τύπους συσκευών όλων των εταιρειών

ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΣΑΣ



TeleBox[®]

ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ

ΒΡΗΛΗΣΣΙΑ: ΓΡΑΜΜΟΥ 29

210 - 68 18 200

neadv.gr

SANYO
ANTIPROSΩΠΟΣ

COSMOTE



ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ:

QUO VADIS?

Β' ΜΕΡΟΣ

>>> Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη

Καθηγητή ΕΜΠ,
Πρώην διευθύνοντος συμβούλου ΟΛΠ Α.Ε.



Στο πρώτο μέρος του άρθρου (τεύχος Ιανουαρίου 2004) είχα κάνει μια γενική περιγραφή των σημαντικότερων κατά την άποψή μου εξελίξεων στο λιμενικό τομέα στην Ευρώπη κατά το 2003. Είχα αναφέρει ότι υπήρξαν πολλές νομοθετικές πρωτοβουλίες, αλλά ότι η απόρριψη του λιμενικού πακέτου δημιούργησε μεγάλη απογοήτευση σε πολλούς, όσο και χαρά σε ορισμένους άλλους. Προτού προχωρήσω, αναφέρω σύντομα μια πολύ πρόσφατη, και κατά την άποψή μου αρνητική για τα λιμάνια, εξέλιξη: Τον Ιανουάριο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέφρασε θετική γνώμη στην πρόταση να υπάρχουν, εκτός από χρηματικές, και ποινικές ευθύνες στα λιμάνια αν από ευθύνη τους προκληθεί ρύπανση σε περίπτωση που δεν δεχθούν τον ελλιμενισμό πλοίων που ζητούν καταφύγιο. Το θέμα τώρα παραπέμπεται στο Συμβούλιο των Υπουργών.

(συνέχεια του άρθρου από το προηγούμενο τεύχος)

>>

Για να επανέλθω στο ερώτημα που είχα θέσει στο προηγούμενο άρθρο, αυτό ήταν το εξής:

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

Νομίζω ότι η απάντηση στο ερώτημα αυτό είναι «όχι». Παρ' όλο ότι η κάθε μία από τις πολλές και σημαντικές εξελίξεις που έλαβαν χώρα προσφάτως έχει μια συγκεκριμένη λογική, νομίζω ότι πολλές από αυτές σέρνουν τα πράγματα προς ξεχωριστές κατευθύνσεις. Η κατάσταση αυτή δημιουργεί σε πολλά ευρωπαϊκά λιμάνια μια σημαντική αβεβαιότητα σχετικά με το ποιο θα είναι το επιχειρηματικό περιβάλλον στο οποίο καλούνται να δραστηριοποιηθούν στο μέλλον. Όπως έχουν τα πράγματα τη στιγμή αυτή, θέματα security φαίνεται να έχουν τον πρώτο λόγο, αλλά με την Αμερική και όχι την Ευρώπη να σέρνει το χορό, ενώ θέματα αποδοτικής λειτουργίας της αγοράς (shortsea shipping, port package) έχουν ουσιαστικά ατονήσει. Και αν επιχειρήσει κανείς

να συνθέσει όλα τα προτεινόμενα μέτρα, θα διαπιστώσει πως παρά τους υψηλούς στρατηγικούς στόχους που κατά καιρούς διατυμπανίζονται, υπάρχει τη στιγμή αυτή σύγχυση και αβεβαιότητα στον κλάδο, ιδίως μετά την απόρριψη του λιμενικού πακέτου. Αυτό οφείλεται στον κατακερματισμό και στην αντιφατικότητα μεταξύ του τεράστιου πλήθους των νομοθετικών προτάσεων που έχουν τεθεί στο τραπέζι, οι οποίες σίγουρα δεν μοιάζουν ως συνιστώσες μιας συντονισμένης στρατηγικής κατεύθυνσης. Και το ενδεχόμενο νέο καθεστώς ποινικής ευθύνης είναι μια δαμόκλειος σπάθη που κανένας δεν θα ήθελε να έχει πάνω από το κεφάλι του.

Βέβαια, κανένα λιμάνι δεν έχει την πολυτέλεια να περιμένει πότε θα περάσει η επόμενη έκδοση της Οδηγίας (αν φυσικά υπάρξει τέτοια) για να προχωρήσει στα σχέδιά του και να αναπτυχθεί. Μερικά μάλιστα (με χαρακτηριστικό παράδειγμα το Rotterdam) προσπαθούν να προσελκύσουν πελατεία από τους ανταγωνιστές τους, διαφημίζοντας, μεταξύ άλλων, τα πλεονεκτήματά τους από πλευράς security και προστασίας του περιβάλλοντος! Όμως, η σύγχυση και αβεβαιότητα στο ευρωπαϊκό νομοθετικό πλαίσιο είναι ενδεχόμενο να προκαλέσει πρόβλημα στην ανταγωνιστικότητα πολλών λιμανιών, καθ' όσον αυτά είναι που καλούνται να αναλάβουν το ρίσκο, που σχετίζεται με τις σημαντικές επενδύσεις και τις άλλες αποφάσεις στρατηγικού χαρακτήρα που είναι απαραίτητες για να επιζητήσουν. Οι άνθρωποι που έχουν την ευθύνη γι' αυτές τις αποφάσεις μόνο ευχή μπορούν να εκφράσουν ότι το αυριανό κοινοτικό νομοθετικό πλαίσιο, που είναι εν πολλοίς άγνωστο, δεν θα τις ανατρέψει. Αντίθετα, οι πολιτικοί που παίρνουν τις αποφάσεις για τα εκάστοτε νομοθετικά μέτρα, κανένα τέτοιο ρίσκο δεν καλούνται να αναλάβουν, όντας μόνον υπόλογοι σε μια κοινή γνώμη που λίγα μόνο ξέρει για το πώς λειτουργεί ο τομέας ναυτιλίας στο σύνολό του, πολλώ μάλλον τα λιμάνια.

Όμως, ουδέν κακόν αμιγές καλού. Η ελπίδα είναι ότι η αποτυχία του λιμενικού πακέτου θα παραγάγει συμπεράσματα που θα είναι χρήσιμα στους Ευρωπαίους πολιτικούς την επόμενη φορά που θα σκεφθούν να νομοθετήσουν για τέτοια «δύσκολα» θέματα. Αλλά αυτό θα απαιτήσει να εγκαταλείψουν τη λογική του «πρώτα αποφασίζουμε και μετά συζητάμε», τοποθετώντας επιτέλους «το κάρο πίσω από το άλογο» στην παραγωγή νέων νόμων και κανονισμών. Εφ' όσον τεκμηριωθεί η ανάγκη για νέες νομοθετικές ρυθμίσεις, αυτές πρέπει να διαμορφώνονται όχι σαν αντίδραση στην πίεση από μια εν πολλοίς αδιαφώτιστη κοινή γνώμη, αλλά μετά από προσεκτική ανάλυση όλων των επιπτώσεων των μέτρων που προτείνο-

νται πριν αυτά προταθούν, και μετά από σοβαρό διάλογο με τη ναυτιλιακή κοινότητα και τους διάφορους stakeholders. Κάτι τέτοιο σαφώς δεν έγινε στην περίπτωση του λιμενικού πακέτου, εξ ου και τελικά απερρίφθη. Δεν έγινε και για άλλα σημαντικά θέματα στη ναυτιλία, όπως τα πολλά και ποικίλα μέτρα που ελήφθησαν μετά το ναυάγιο του «Prestige» (περιλαμβανομένων και των ποινικών κυρώσεων στα λιμάνια), μέτρα τα οποία ήταν περισσότερο μια «πολιτική ορθή» αλλά σπασμωδική αντίδραση στο ατύχημα, παρά αποτέλεσμα κάποιας ορθολογικής ανάλυσης ή διαβούλευσης με τους εμπλεκόμενους. Είναι πλέον αποσφύριγμα ότι η συνήθης αυτή πρακτική έχει οδηγήσει σε ένα νομοθετικό πλαίσιο που είναι κατακερματισμένο, αντιφατικό, μη αποδοτικό και χασομικό και που δεν προάγει αναγκαστικά τους σκοπούς για τους οποίους υποτίθεται ότι δημιουργείται.

Η κατάσταση στην Ελλάδα

Και στην Ελλάδα; Τι μπορούμε να πούμε για το 2003 όσον αφορά τα λιμάνια; Κατ' αρχάς, η απόρριψη της κοινοτικής Οδηγίας χαιρετίστηκε θριαμβευτικά από τους συνδικαλιστικούς κύκλους στα λιμάνια, με πρώτους και καλύτερους τους λιμενεργάτες. Προφανώς, κύρια ανησυχία των συνδικαλιστών ήταν το ενδεχόμενο σπάσιμο του κρατικού μονοπωλίου που ίσως επέφερε η Οδηγία. Κατά την άποψή μου, ο φόβος αυτός ήταν αβάσιμος, άπαξ και η συμβιβαστική μορφή της Οδηγίας που ετέθη σε ψηφοφορία παρείχε αρκετά εκέγγυα στο ελληνικό Δημόσιο ώστε να διατηρήσει το σημερινό status quo των ελληνικών λιμένων ουσιαστικά ανέπαφο και σχεδόν επ' αόριστον.

Το κακό είναι ότι με την απόρριψη της Οδηγίας υπάρχει το ενδεχόμενο παραπομπής της Ελλάδας για παράβαση της κοινοτικής νομοθεσίας. Ενδεχόμενο που, ναί μεν είναι ασαφές πόσο πιθανό είναι, αλλά κανείς πλέον δεν μπορεί να το αποκλείσει, ιδίως μετά τη δηλωθείσα πρόθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να κινηθεί δικαστικά σε όσες περιπτώσεις το κρίνει σκόπιμο. Το γεγονός ότι η ανησυχία των συνδικαλιστών ήταν (και είναι) ο ανταγωνισμός από ιδιώτες στην Ελλάδα, φάνηκε από την έντονη αντίδρασή τους στην περίπτωση της αδειοδότησης ενός φαινομενικά ασήμαντου ιδιωτικού terminal στο Σκαρμαγκά. Η περίπτωση αυτή δείχνει επίσης ότι αναφορικά με τη διατύπωση λιμενικής πολιτικής, η Ελλάδα δεν υπολείπεται καθόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε σύγχυση και αντιφατικότητα, άπαξ και την άδεια που είχε πάρει το ιδιωτικό αυτό terminal από το ελληνικό Δημόσιο, ήρθε αργότερα το ίδιο το ελληνικό Δημόσιο να την πάρει πίσω! Ποιο από τα δυο ήταν άραγε το σωστό;





Άποψή μου ήταν και είναι ότι μακροπρόθεσμα η διατήρηση (πολλώ μάλλον η αναβάθμιση) της θέσης που έχει ο Πειραιάς και τα άλλα σημαντικά ελληνικά λιμάνια διεθνώς δεν κατοχυρώνεται με θεσμικές παρεμβάσεις, που επιχειρούν να περιορίσουν τον ντόπιο ανταγωνισμό και να διατηρήσουν νομοθετικά ορισμένα κεκτημένα. Ούτε άλλωστε το συμφέρον των εργαζομένων στα λιμάνια διασφαλίζεται με κανονισμούς και συλλογικές συμβάσεις εργασίας που τους «κατοχυρώνουν» υψηλές αμοιβές. Τέτοιες «κατοχυρώσεις» είναι χωρίς αντίκρισμα αν το φορτίο μπορεί να διαλέξει να πάει σε άλλο λιμάνι για να εξυπηρετηθεί. Τα λιμάνια θα πάνε μπροστά μόνο με συνεχή αναβάθμιση της παραγωγικότητας, των υποδομών και της ποιότητας υπηρεσιών που προσφέρουν στους χρήστες. Για τα φορτία που δεν είναι υποχρεωμένα να διέλθουν από τον Πειραιά, και τελευταία αυτά είναι αρκετά περισσότερα από τα «τοπικά φορτία», ο μόνος τρόπος να τα διατηρήσει ο Πειραιάς είναι να προσφέρει ποιοτικές υπηρεσίες σε ανταγωνιστικές τιμές. Αυτόνομο είναι ότι οι τιμές αυτές πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να αποφέρουν και κάποιο κέρδος στο λιμάνι.

Οι λιμενεργάτες που θριαμβολογούν για την απόρριψη του λιμενικού πακέτου ξέρουν πολύ καλά ότι ένα μεγάλο μέρος του συμβατικού φορτίου του Πειραιά έχει φύγει εδώ και χρόνια, και μάλλον ανεπιστρεπτή, προς την Ελευσίνα (ένα άλλο κρατικό λιμάνι). Αυτό έγινε διότι δεν μπόρεσε ο Πειραιάς να προσφέρει στο φορτίο αυτό ανταγωνιστικό τιμολόγιο, που θα απέφερε ταυτόχρονα και κέρδος στο λιμάνι. Ο βασικός λόγος που δεν μπόρεσε να το κάνει ήταν η ακαμψία των λιμενεργατών του ΟΛΠ να αναθεωρήσουν τους αναχρονιστικούς κανονισμούς εργασίας και αμοιβής τους, οι οποίοι κατέστησαν τα αντίστοιχα τιμολόγια μη ανταγωνιστικά. Το ίδιο ακριβώς ενδέχεται να συμβεί στο μέλλον και για άλλα φορτία, όπως τα ro-ro ή ακόμη και τα containers. Ο Σκαρμαγκάς μπορεί να είναι προσωρινά εκτός μάχης, αλλά είναι γνωστό ότι η Κόρινθος (που ούτε και αυτή είναι ιδιωτικό λιμάνι) ήδη διακινεί όγκο φορτίων ro-ro που θα μπορούσαν να έρχονται μέσω Πειραιά. Δεν χρειάζεται, δε, να πούμε ότι στον τομέα containers υπάρχει πάντα έντονος ανταγωνισμός από ξένα λιμάνια, για τα οποία η Ελλάδα (πολλώ μάλλον ο Πειραιάς) δεν μπορεί να κάνει το παραμικρό για να τα αποτρέψει να προσφέρουν υπηρεσίες ποιότητας σε ανταγωνιστικές τιμές. Και όσο και αν αυτό φαίνεται απόμακρο, κανένας δεν μπορεί να αποκλεί-

σει το ενδεχόμενο εμφάνισης και εγχώριου ανταγωνισμού στον τομέα αυτό, ιδίως αν οι χρήστες δεν είναι ικανοποιημένοι από την ποιότητα υπηρεσιών και τις τιμές που προσφέρονται.

Η ελπίδα εδώ είναι τα ελληνικά λιμάνια (και όχι μόνο ο Πειραιάς) να είναι έτοιμα να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό αυτό (ξένο ή ντόπιο), και προτού αυτός μπορέσει να αποσπάσει μερίδιο της κίνησης που διακινούν, και όχι εκ των υστέρων. Το τελευταίο θα είναι πιο δύσκολο, όπως απέδειξε η περίπτωση της Ελευσίνας. Η περαιτέρω διαμόρφωση μιας σαφούς και αποτελεσματικής εθνικής λιμενικής πολιτικής μπορεί να βοηθήσει τα λιμάνια στον τομέα αυτό.

Κατά τα άλλα, ένα από τα πιο σημαντικά γεγονότα του 2003 για τα ελληνικά λιμενικά δρώμενα σίγουρα ήταν η κατά 16 φορές υπερκάλυψη της δημόσιας εγγραφής του ΟΛΠ στο Χ.Α., κάτι που σίγουρα ήταν σταθμός στην ιστορία του ΟΛΠ. Ποιο άλλο άραγε γεγονός θα μπορούσε να πιστοποιήσει καλύτερα τη θετική πορεία του ΟΛΠ τα τελευταία 5 χρόνια και τις μεγάλες προσδοκίες των επενδυτών του για το μέλλον; Το γεγονός αυτό προκάλεσε αισθήματα ικανοποίησης στην Κυβέρνηση, στη Διοίκηση του ΟΛΠ, αλλά και σε ένα αρκετά ευρύ φάσμα ανθρώπων που όχι μόνο συνέβαλαν ενεργά στο εγχείρημα της μετοχοποίησης υπό τη στενή έννοια, αλλά γενικότερα πίστεψαν και συνέβαλαν στη δυναμική ανάπτυξη του ΟΛΠ τα τελευταία χρόνια. Ικανοποίησε επίσης και τους εργαζόμενους του ΟΛΠ, οι οποίοι, παρά την αντίθεση των σωματείων τους στην ιδέα της μετοχοποίησης, έσπευσαν αθρόα να αγοράσουν μετοχές της εταιρείας.

Από εδώ και πέρα

Αν και είναι άγνωστη η βούληση του ελληνικού Δημοσίου για το ποιο θα είναι το επόμενο βήμα στη συνεχιζόμενη διαδικασία θεσμικής μετεξέλιξης των μεγάλων λιμανιών της χώρας, καλό θα ήταν η βούληση αυτή να καταστεί σαφής το ταχύτερο δυνατόν. Έτσι θα ξεκαθαρίσουν οι κανόνες του παιχνιδιού, και για τα ίδια τα λιμάνια και για τους πιθανούς ιδιώτες επενδυτές. Άποψή μου ήταν και είναι ότι υπάρχει ανάγκη εισόδου ιδιωτικών κεφαλαίων στον κλάδο, ώστε να αποκτήσει την επί πλέον ώθηση που χρειάζεται για να αναβαθμίσει περαιτέρω τις υπηρεσίες που προσφέρει και να αντιμετωπίσει πιο αποτελεσματικά τον αδυσώπητο διεθνή ανταγωνισμό. Το παράδειγμα της γειτονικής Ιταλίας είναι άλλωστε χαρα-

MARICHEM

WORLDWIDE

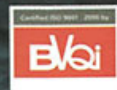


MARIGASES

SERVICES

®

More than you ever expected...



TEL: +30210 4632546/ +30210 4630808, FAX: +30210 4631355/ +30210 4625563
TLX: 211861 MEMA / 211748 GIEM URL: www.marichem-marigases.com
EUROPEAN ADMINISTRATION OFFICE: 64 SFAKTIRIAS STREET, PIRAEUS 185 45, GREECE

University of Leicester

MBA Spec. MARITIME Mgt.



- Το MBA του Leicester είναι αναγνωρισμένο από το Association of MBAs (AMBA)
- Το Πανεπιστήμιο του Leicester κατατάσσεται στα 17 καλύτερα Βρετανικά Πανεπιστήμια
- Το Leicester MBA προσφέρει την δυνατότητα απόκτησης ειδικών γνώσεων σε: Maritime Mgt και σε 7 ακόμα σύγχρονες ειδικότητες.

MARITIME Seminars

Εξειδικευμένα σε:

- Chartering - Maritime Insurance
- Carriage of Goods by Sea
- Shipping Finance and Accounting
- ISM/ISO 9000 and Technical Aspects

MSc in Finance in Marketing

UniS

University of Surrey

- MSc in Operations and Logistics Mgt
- MSc in Human Resource Mgt (CIPD)
- MSc in Management
- MSc in e-Business Management

The Surrey Business School is No1 in Britain

www.education.guardian.co.uk



- MSc in Property Investment and Finance (Επαγγελματική Κατοχύρωση RICS)
- MSc in Facilities Management (Επαγγελματική Κατοχύρωση BIFM)
- MSc in Construction (Project) Management
- MSc in Building Conservation (Technology and Management)



iCon International Training
Athens: 210-9248534, Fax: 210-9248695
Thessaloniki: 2310-264570
Web: www.icon.gr, e-mail: info@icon.gr

«Με Σεβασμό στην Εκπαίδευση και με Αξιοπιστία»



κτηριστικό, καθ' όσον η μεγάλη άνθηση του λιμενικού τομέα εκεί σημειώθηκε μόλις η ιδιωτική πρωτοβουλία ανεμίσθη ενεργά στον κλάδο στη δεκαετία του 1990. Ανεξάρτητα όμως από αυτό, ένα σημαντικό θέμα που α-ερίζει συζήτηση είναι κατά πόσο οι μέχρι στιγμής θεσμικές αυτές αλλαγές (μετατροπή ΟΛΠ και ΟΛΘ σε Α.Ε. το 1999, μετατροπή 10 λιμενικών ταμείων σε Α.Ε. το 2001, μετοχοποίηση ΟΛΘ το 2001 και ΟΛΠ το 2003) έφεραν τα λιμάνια αυτά κοντύτερα στους στόχους για την επίτευξη των οποίων οι αλλαγές αυτές δρομολογήθηκαν. Η ερώτηση αυτή έχει νόημα, διότι ούτε η μετατροπή των 12 λιμανιών σε Α.Ε. ούτε η εισαγωγή των ΟΛΠ και ΟΛΘ στο Χ.Α. επέφεραν, αυτές καθ' εαυτές, «διαρθρωτικές» αλλαγές ή τομές στη λειτουργία τους. Ούτε άλλωστε η μετοχοποίηση προσέφερε ιδιωτικά κεφάλαια στον ΟΛΠ και στον ΟΛΘ, μια και η πρόσσδος από αυτή κατέληξε στο ελληνικό Δημόσιο και στις δύο περιπτώσεις.

Πάγια γνώμη μου ήταν και είναι ότι η αναβάθμιση της ποιότητας και ανταγωνιστικότητας των ελληνικών λιμανιών δεν θα γίνει ούτε λόγω της μετατροπής τους σε Α.Ε. ούτε λόγω της πώλησης μετοχών τους στο Χ.Α. Αν οι αλλαγές αυτές ήταν αναγκαίες προϋποθέσεις για τη δημιουργία του πλαισίου μέσω του οποίου τα λιμάνια θα έχουν τη δυνατότητα να τρέξουν αντί να περπατούν, αυτές από μόνες τους δεν αρκούν, άρα οπωσδήποτε θα πρέπει να λάβουν χώρα και άλλες συμπληρωματικές δράσεις, οι οποίες πρέπει να δρομολογηθούν το ταχύτερο δυνατόν. Δυστυχώς, στο παρόν άρθρο δεν υπάρχει χώρος για να αναλυθούν οι δράσεις αυτές.

Εν κατακλείδι, πιστεύω ότι το έτος που πέρασε ήταν ένα αρκετά ενδιαφέρον έτος για τα ευρωπαϊκά λιμάνια, εντός και εκτός Ελλάδος. Οι εξελίξεις έδειξαν, αν μη τι άλλο, την πολυπλοκότητα του τομέα αυτού των θαλασσίων μεταφορών. Έδειξαν, νομίζω, επίσης ότι για την περαιτέρω δυναμική ανάπτυξη του κλάδου χρειάζεται ακόμη πολλή προσπάθεια σε ευρωπαϊκό και σε εθνικό επίπεδο, τόσο το 2004 όσο και τα επόμενα έτη. Ελπίζω βεβαίως είναι η προσπάθεια αυτή να εσπασθεί στις παρεμβάσεις εκείνες που θα βοηθήσουν πραγματικά την ανάπτυξη των λιμανιών και όχι σε εκείνες που αργά ή γρήγορα θα την καταπνίξουν.

Safety and Security Matters

MARSHALL ISLANDS REGISTRY

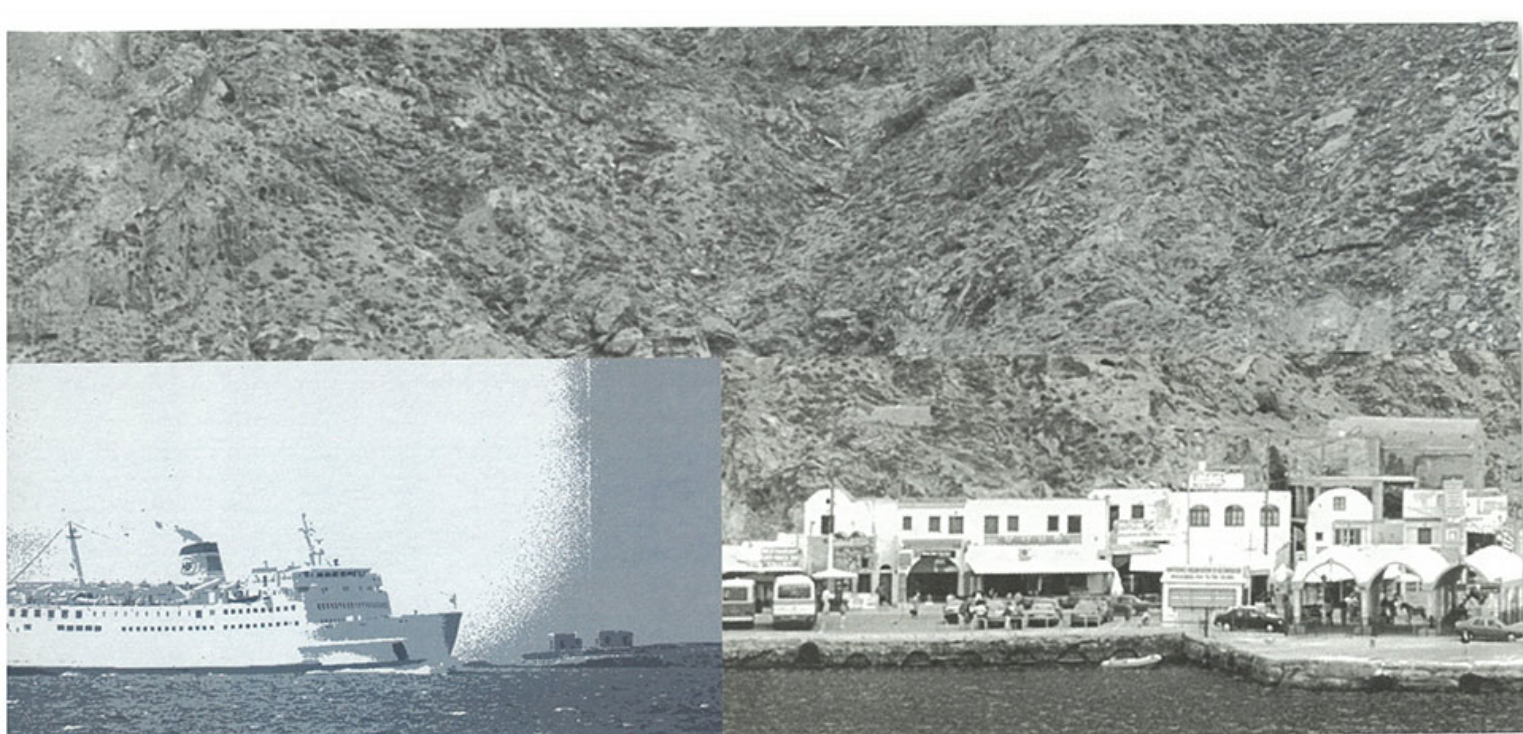
The Choice is Yours



International Registries,
(Greece) Ltd.
Maritime and Corporate Services
Tel: +30-210-4293-223/227
Fax: +30-210-4293-228
Email: piraeus@register-iri.com

WORLDWIDE OFFICES

WASHINGTON, DC/RESTON NEW YORK
FORT LAUDERDALE LONDON ZURICH
HONG KONG SINGAPORE
www.register-iri.com



Επίλυση στο πρόβλημα των άγονων γραμμών

Της Αίζας Μαρέλου

Δεκτή έγινε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η πρόταση του υπουργείου Αιγαίου σχετικά με την υλοποίηση του σχεδίου για τη δημιουργία ενός δικτύου «εθνικών οδών» επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων, που θα εξυπηρετήσουν την κάλυψη των συγκοινωνιακών αναγκών των άγονων γραμμών των νησιών του Αιγαίου.

Έτσι, το Φεβρουάριο του 2004 και ύστερα από προεργασία τριών χρόνων, ξεκινά η εφαρμογή του α' πιλοτικού προγράμματος επίλυσης του προβλήματος των άγονων γραμμών.

Ειδικότερα, η Ε.Ε. έκανε δεκτή την πρόταση του υπουργείου Αιγαίου για να υπάρξει ένα νέο καθεστώς για τις συμβάσεις των άγονων γραμμών και να δίδεται η δυνατότητα παρέμβασης στις γραμμές εκείνες όπου δεν εκδηλώνει ενδιαφέρον η ιδιωτική πρωτοβουλία (και που χαρακτηρίζονται γραμμές δημοσίου συμφέροντος).

Οι νέες συμβάσεις θα έχουν εξαετή διάρκεια, αλλά για τα μικρά νησιά με διακίνηση κάτω των 100.000 επιβατών ετησίως η διάρκεια των συμβάσεων θα ορίζεται στα 12 χρόνια.

Η εφαρμογή του προγράμματος θα αρχίσει με προκήρυξη διαγωνισμού για την κατασκευή και δρομολόγηση του πρώτου πλοίου. Ο διαγωνισμός, που προκηρύχθηκε από το υπουργείο Αιγαίου και το υπουργείο Οικονο-

μίας, βασίστηκε στη μελέτη του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης.

Η μελέτη ανέδειξε ως επικρατέστερη λύση τη δρομολόγηση αποκλειστικά στις άγονες ακτοπλοϊκές γραμμές νεότευκτων πλοίων ειδικού τύπου ή πλοίων που δεν θα ξεπερνούν την 5ετία από τη ναυπήγησή τους.

Το κόστος προμήθειας για 11 πλοία εκτιμάται πως θα ανέλθει περίπου σε 288.000.000 ευρώ και θα εξυπηρετούν συνολικά 29 επιλεγμένες γραμμές.

Σύμφωνα με πρόσφατες δηλώσεις του υπουργού Αιγαίου Νίκου Σηφουνάκη, μετά την απελευθέρωση της αγοράς και την άρση του cabotage στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές (Ν. 2932/2001), έγιναν εντονότερες οι αδυναμίες του σημερινού συστήματος θαλάσσιας ενδοεπικοινωνίας, λόγω κυρίως της ανυπαρξίας εκδηλώσεων ενδιαφέροντος από τους πλοιοκτήτες για εκμετάλλευση των γραμμών χωρίς οικονομικό κίνητρο ιδιαίτερα όταν η μίσθωσή τους είναι βραχύβια.

Στα νησιά του Αιγαίου θα εφαρμοστεί πιλοτικά, σε πρώτο στάδιο, η ενδοεπικοινωνία τους με την απόκτηση ή την προμήθεια ενός σύγχρονου επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου (ολικού μήκος 110 μ. περίπου, υπηρεσιακής ταχύτητας 22 κόμβων, χωρητικότητας 800 - 1.000 επιβατών και 400 κλινών).

Η προμήθεια του ειδικού πλοίου θα γίνει με τη μέθοδο



της αυτοχρηματοδότησης PFI (Private Finance Initiative). Το πλοίο μετά τη σύναψη μακροχρόνιας σύμβασης (10-12 ετών) θα δρομολογηθεί σε τρεις άγονες δρομολογιακές γραμμές του Ανατολικού Αιγαίου ως εξής:

1. Αλεξανδρούπολη - Λήμνος - Μυτιλήνη - Χίος - Σάμος - Κως - Ρόδος.
2. Σάμος - Χίος - Μυτιλήνη - Λήμνος - Βόλος.
3. Σάμος - Χίος - Μυτιλήνη - Λήμνος - Καβάλα.

Μέχρι σήμερα τις παραπάνω γραμμές εξυπηρετούσαν δύο συμβατικά πλοία, τα Ε/Γ Ο/Γ «Δημητρώλα» και Ε/Γ Ο/Γ «Μιλένα», τα οποία χρειάζονται περισσότερο χρόνο για την εκτέλεση των δρομολογίων, με έλλειμμα στην παροχή ποιοτικών υπηρεσιών και υψηλότερο κόστος επιδότησης.

Τα οφέλη που θα προκύψουν, σύμφωνα με τις δηλώσεις του κ. Σηφουνάκη, είναι πολλαπλά:

Κατ' αρχάς, το μειωμένο κόστος λειτουργίας και εκμετάλλευσης των νέων πλοίων σε σχέση με τα σημερινά παλαιού τύπου πλοία, άρα και τις μειωμένες επιδοτήσεις. Το γεγονός ότι τα νέα πλοία θα έχουν τη δυνατότητα να ταξιδεύουν με ιδιαίτερα δύσκολες καιρικές συνθήκες σε σχέση με τα υπάρχοντα συμβατικού τύπου, και κατά συνέπεια θα λειτουργούν περισσότερο χρόνο και θα έχουν μεγαλύτερα έσοδα. Και τέλος, την εξασφάλιση υπηρεσίας με καλύτερες προδιαγραφές και επίπεδο εξυπηρέτησης από τη σημερινή (μεγαλύτερη συχνότητα δρομολογίων, υψηλότερη ταχύτητα, άνεση, ποιοτική και αισθητική παροχή υπηρεσιών) και τα πολλαπλά κοινωνικά και οικονομικά οφέλη που αυτά συνεπάγονται.

CLEMCO
INTERNATIONAL



**Μηχανήματα -
Εξαρτήματα
αμμοβολής
και υλικό αμμοβολής**



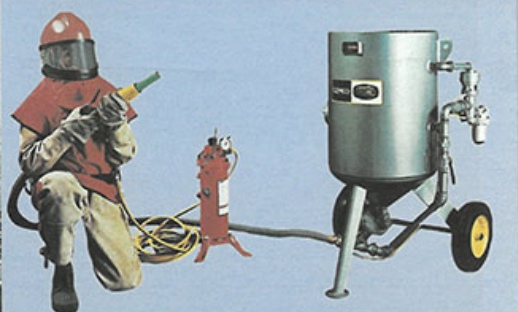
**Μηχανήματα -
Εξαρτήματα βαφής
AIRLESS άντλησης
και μεταφοράς υγρών**



MUNKEBO



WOMA



**Μονάδες αναρρόφησης υλικού
αμμοβολής και αφύγρανσης δεξαμενών**



Μηχανήματα υδροβολής

HELLENIC CLEMCO - GRACO LTD

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

Λ. 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

Φάκελος Ανταγωνιστικότητα:

Ελληνικό νηολόγιο και Έλληνας ναυτικός



Το ζήτημα της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας σε συνάρτηση με τις αυστηρές εθνικές κανονιστικές διατάξεις σχετικά με την υποχρεωτική επάνδρωση δεν αποτελεί πρωτότυπη θεματογραφία για τους ναυτιλιακούς κύκλους. Τα «Ναυτικά Χρονικά», σε αυτή την κρίσιμη πολιτική περίοδο, παραμονές βουλευτικών εκλογών, προσεγγίζουν το πολύπλοκο θέμα της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου αλλά και του Έλληνα ναυτικού με στόχο την ανάλυση των απόψεων όλων των εμπλεκόμενων φορέων και ειδικά της πλοιοκτησίας.

Ο γνώμονας του παρόντος αφιερώματος είναι μέσω της πολυσυλλεκτικότητας των απόψεων να στοιχειοθετηθούν κάποιες θεμελιώδεις συνιστώσες, βάσει των οποίων θα μπορεί να επιτευχθεί ένας εποικοδομητικός διάλογος μεταξύ Πολιτείας, πλοιοκτησίας και ναυτεργασίας. Το αφιέρωμα έχει επίσης ως σκοπό να ενημερώσει τη νέα γενιά για τον προβληματισμό της πλοιοκτησίας, αλλά και να καταστήσει σαφές στους νέους αιρετούς ότι η ναυτιλιακή πολιτική επιτέλους δεν πρέπει να υπολογίζει το πολιτικό κόστος.

Ηλίας Μπίσιος

Με την ευγενή χορηγία της



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

* Οι θέσεις των απόψεων των εκπροσώπων της πλοιοκτησίας δημοσιεύονται κατά αλφαβητική σειρά.



Γιάννης Χαλάς,
γενικός γραμματέας
της Πανελλήνιας
Ναυτικής Ομοσπονδίας



Δρ. Άλκης Κορρές,
Πανεπιστημίου Αιγαίου



Απόστολος Αθηναίος,
διευθύνων σύμβουλος
Ναυτιλιακής Εταιρείας
Λέσβου (NEΛ)



Ιωάννης Αλούπης,
διευθύνων σύμβουλος
«Σ. Λιβανός Ελλάς Α.Ε.»



Νίκος Βαρβατές,
πρόεδρος Ένωσης Ελλήνων
Εφοπλιστών Μεσογειακών
Φορτηγών Πλοίων



Εμμανουήλ Α. Βορδώνης,
Executive Director
της Thenamaris
(Ships Management) Inc.



Ιωάννης Κούστας,
Managing Director
& General Manager of
Danaos Shipping Co. Ltd



Αλέξανδρος
Π. Παναγιώπουλος,
πρόεδρος και
διευθύνων σύμβουλος
Super Fast Ferries

Περικλής Σ. Παναγιώπουλος,
πρόεδρος και
διευθύνων σύμβουλος
Επιχειρήσεων Απικής

Γιάννης Πλασιδάκης,
Managing Director
Anangel Maritime
Services Inc.

Καπετάν
Παναγιώτης Ν. Τσάκος,
πρόεδρος
Tsakos Group



Φάκελος Ανταγωνιστικότητα: Θα περιφρουρήσουμε τις θέσεις εργασίας



Απόψεις του Γιάννη Χαλά,
γενικού γραμματέα
της Πανελλήνιας Ναυτικής
Ομοσπονδίας



Ο γενικός γραμματέας της ΠΝΟ
απάντησε συνοπτικά στις ακόλουθες ερωτήσεις:



1. Θεωρείτε ότι οι απόψεις αρκετών παραγόντων από το χώρο της πλοιοκτησίας σχετικά με την απελευθέρωση των αριθμητικών ορίων και δεσμεύσεων στη σύνθεση των πληρωμάτων θα οδηγήσει στη συρρίκνωση του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού; Με γνώμονα ότι η πιθανή απελευθέρωση θα προσελκύσει αρκετά πλοία προς την ελληνική σημαία, συμφωνείτε με την άποψη πως η παρούσα νομοθεσία αντιβαίνει στο διεθνές χαρακτήρα της ναυτιλίας;
2. Ποιες κινήσεις δρομολογεί η ΠΝΟ με σκοπό την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα;
3. Οι εθνικές νομοθεσίες απεικονίζουν κοινωνικές πραγματικότητες. Πιστεύετε ότι η άρνηση των νέων Ελλήνων να ασχοληθούν με τη θάλασσα -ιδιαιτέρως ως κατώτερα πληρώματα- θα πρέπει να αντιστοιχίσει με μια πιο ριζοσπαστική νέα νομοθεσία σχετικά με τις συνθήσεις στο ελληνικό νηολόγιο;
4. Πώς κρίνετε την αποτρεπτική γραφειοκρατία που συνοδεύει τη ναυτολόγηση του Έλληνα ναυτικού από μια ναυτιλιακή εταιρεία; Ποιες είναι οι καινοτόμες και ρεαλιστικές προτάσεις σας για την απλούστευση των διαδικασιών σχετικά με την πρόσληψη, την απόλυση, την κοινωνική πρόνοια αλλά και την ασφάλιση των πληρωμάτων;
5. Η συρρίκνωση του ναυτικού επαγγέλματος οφείλεται κατά πολύ και στις ναυτικές οικογένειες, που πλέον δεν επιθυμούν τα παιδιά τους να ασχοληθούν με το δύσκολο, για τα σημερινά δεδομένα, επάγγελμα του ναυτικού. Θεωρείτε ότι τελικά οι ελληνικές οικογένειες αποτρέπουν και συντελούν στη μείωση του νεανικού ενδιαφέροντος προς τη θάλασσα περισσότερο και από την αδιαφορία της Πολιτείας;
6. Οι ναυτεργατικές ενώσεις ορισμένες φορές, με Εύληνη γλώσσα, στέκονται αρνητικά προκατειλημμένες προς οποιεσδήποτε πρωτοποριακές και ρεαλιστικές προτάσεις που αντιστοιχούν στη σύγχρονη οικονομική πραγματικότητα; Θεωρείτε ότι ο συνδικαλισμός -που πολλές φορές παρατηρείται διασπασμένος εντός του ναυτεργατικού κινήματος- θα πρέπει να αναθεωρήσει στάσεις και προκαταλήψεις, με σκοπό την εξέλιξη του κλάδου;
7. Η επικείμενη ένταξη νέων κρατών-μελών στην ευρωπαϊκή οικογένεια θα σημάνει την απορρόφηση νέων ναυτικών με γνώσεις και πειθαρχία από χώρες της ανατολικής Ευρώπης με σημαντική ναυτική παράδοση. Ποιες είναι οι σκέψεις σας για τη νέα κοινή αγορά εργασίας, η οποία ανοίγεται στο ναυτικό επάγγελμα και καθιστά τον Έλληνα ναυτικό ακόμη πιο ευάλωτο;

Τα έξι από τα επτά ερωτήματα που μου θέσατε, τα οποία αφορούν τις θέσεις της Ομοσπονδίας για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και τις οργανικές συνθέσεις, αποτελούν μίαν ενότητα και κατά συνέπεια η απάντησή μου θα καλύπτει και τα έξι αυτά ερωτήματα.

Το έβδομο ερώτημά σας, που αφορά στην ένταξη νέων κρατών-μελών στην Ευρωπαϊκή Ένωση και οι επιπτώσεις που θα προκύψουν στην απασχόληση των Ελλήνων ναυτεργατών, θα τύχει ξεχωριστής απάντησης. Όπως γνωρίζετε, τα καταστατικά όργανα της ΠΙΝΟ (Συνέδριο, Γενικό Συμβούλιο και Διοίκηση) έχουν αναδείξει με αποφάσεις τους ως πρώτης προτεραιότητας ζήτημα την προσέλκυση και παραμονή νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Από το 1996 ήδη, με την ευκαιρία σύγκλησης της Διάσκεψης του Δουβλίνου της Ευρωπαϊκής Ένωσης με θέμα «Είναι ο κοινοτικός ναυτεργάτης είδος υπό εξαφάνιση;» είχαμε κρούσει τον κώδωνα κινδύνου για την απροθυμία των νέων μας να ακολουθήσουν, αλλά' έπι σπουδαιότερο να παραμείνουν, το ναυτικό επάγγελμα. Η παραπάνω διάσκεψη τόνιζε, μεταξύ άλλων, ότι ο αριθμός των Ευρωπαίων ναυτεργατών έχει υποστεί δραματική μείωση και ειδικότερα στη δεκαετία 1986-1996 μειώθηκε τουλάχιστον κατά 40%, ενώ από την άλλη μεριά υπάρχει σημαντική αύξηση του διά θαλάσσης παγκόσμιου εμπορίου.

Η διάσκεψη κατέληξε στο συμπέρασμα ότι **ο κοινοτικός ναυτεργάτης αποτελεί πράγματι είδος υπό εξαφάνιση, και θα προσθέταμε εμείς «προστατευόμενο είδος».**

Σε ό,τι αφορά την ελληνική πραγματικότητα, θα ήθελα κατ' αρχάς να παρατηρήσω ότι με εξαίρεση την περασμένη χρονιά οπότε παρατηρήθηκε μεγαλύτερο ενδιαφέρον από τη νεολαία μας, υπάρχει διαπιστωμένη απροθυμία νέων να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα.

Από την άλλη μεριά, όμως, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών έχουν υποστεί τα τελευταία 30 χρόνια κατακόρυφη μείωση και μπορούμε να ομιλούμε μετά βεβαιότητας ότι έχουν χαθεί περί τις 100.000 θέσεις εργασίας, μια και ο συνολικός αριθμός Ελλήνων ναυτεργατών το 2003 δεν

υπερβαίνει τις 25.000.

Στο σημείο αυτό να υπενθυμίσουμε ότι, ενώ έχουμε τέτοια δραματική συρρίκνωση των εν ενεργεία ναυτεργατών, ο αριθμός των συνταξιούχων βαίνει συνεχώς αυξανόμενος, μια και στη δεκαετία 1993-2002 παρατηρήθηκε αύξηση των συνταξιούχων της τάξης του 20%. Αποτέλεσμα της παραπάνω κατάστασης είναι η διατήρηση της υγιούς ασφαλιστικής σχέσης που πρέπει να υφίσταται μεταξύ εν ενεργεία και συνταξιούχων ναυτεργατών, με τις γνωστές επιπτώσεις για τον άλλοτε εύρωστο ασφαλιστικό φορέα των ναυτεργατών, το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, πράγμα που επιβάλλει την άμεση αντιμετώπιση του όλου θέματος.

Συνεπείς προς τις αποφάσεις των καταστατικών μας οργάνων, προωθήσαμε προς όλους τους υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας θέσεις και προτάσεις για το πρώτης προτεραιότητας ζήτημα για τη ναυτεργασία, της προσέλκυσης και παραμονής νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Με την ευκαιρία ανάληψης του πηδαλίου του ΥΕΝ από το νέο υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, τον Ιούλιο του περασμένου χρόνου, η Διοίκηση της ΠΙΝΟ με εμπειροστατωμένο υπόμνημά της προς τον κ. υπουργό για μια σειρά μείζονος σπουδαιότητας θέματα που απασχολούν τον κλάδο μας, πρόταξε το θέμα της προσέλκυσης νέων στη θάλασσα, υπογραμμίζοντας, μεταξύ άλλων, ότι τούτο συνιστά τον ισχυρό κρίκο στην αλυσίδα της απασχόλησης, η οποία αποτελεί την προϋπόθεση εκείνη, η απουσία της οποίας οδηγεί με μαθηματική ακρίβεια στην αποτυχία κάθε προσπάθειας ενδυνάμωσης της απασχόλησης.

Το ζητούμενο για εμάς ήταν και εξακολουθεί να παραμένει η θέσπιση κινήτρων ώστε νέοι που το επιθυμούν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα. Τα κίνητρα αυτά συμπυκνώνονται -για την οικονομία του χώρου- στην καθιέρωση φυλλαδίου μαθητευομένου ναυτικού, επαναφορά του ειδικού τρόπου φορολόγησης των ναυτεργατών που καθιερώθηκε με το Ν.Δ. 3323/55, αναβάθμιση των κύριων συντάξεων και αναπροσαρμογή όλων στο 80% των εν ενεργεία, ο υπολογισμός των οποίων θα γίνεται με βάση όλα τα μεγέθη μισθού και τα πάσης φύσεως επιδόματα για τα οποία



Φάκελος Ανταγωνιστικότητα: Θα περιφρουρήσουμε τις θέσεις εργασίας



και πραγματοποιούνται κρατήσεις υπέρ NAT, και, παράλληλα, οι αυξήσεις των συντάξεων να ακολουθούν τις αυξήσεις των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας χωρίς προϋποθέσεις, αναβάθμιση των παροχών των Ταμείων Προνοίας Αξιοματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν., ουσιαστική βελτίωση των παρεχομένων από τον κλάδο υγείας παροχών προς τους ναυτεργάτες και τις οικογένειές τους, μείωση των ωρών εργασίας και αύξηση των ωρών ανάπαυσης, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τα επιβατηγά πλοία, με στόχο την αποφυγή εντατικοποίησης της εργασίας των ναυτεργατών, που συνεπάγεται κόπωση και άγχος, παράγοντες που αποδεδειγμένα ευθύνονται για ναυτικά ατυχήματα.

Όπως γίνεται αντιληπτό, η ΠΝΟ με συνέπεια και συνέχεια έχει ενεργοποιηθεί πολύ πριν το ανωτέρω πρόβλημα καταστεί οξύ και λάβει τέτοιες σοβαρές διαστάσεις και έχει τοποθετηθεί με την υπευθυνότητα που διακρίνει πάντα τις κινήσεις της. Κατά συνέπεια, οι πρωτοβουλίες που πρέπει να υπάρξουν από δω και πέρα, χωρίς άλλη καθυστέρηση, αφορούν κυρίως το ΥΕΝ, το οποίο πρέπει να υιοθετηθεί, χωρίς υστεροχρονισμούς, τις προτάσεις της Ομοσπονδίας που περιληπτικά προανέφερα, οι οποίες συνιστούν μια ρεαλιστική και εφαρμόσιμη πρόταση για την αποτελεσματική αντιμετώπιση του όλου θέματος.

Ειδικά σε ό,τι αφορά το ρόλο της ελληνικής οικογένειας στην ενθάρρυνση ή την αποθάρρυνση των νέων για το ναυτικό επάγγελμα, θα είχα να παρατηρήσω ότι οι ελληνικές οικογένειες μπορεί ενδεχομένως και σε ένα βαθμό να λειτουργούν αποτρεπτικά, πλην όμως πρέπει να διερευνηθούν οι αιτίες μιας τέτοιας επιλογής στις οποίες σε κάθε περίπτωση πρέπει να περιληφθεί η επικινδυνότητα του ναυτικού επαγγέλματος και η απουσία των κινήτρων που ανέφερα πιο πάνω.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να υπενθυμίσω ότι το Μάρτιο του περασμένου χρόνου, υλοποιώντας σχετική απόφαση του Συνεδρίου μας (Δεκέμβριος 2002), υποβά-

λαμε στον απελθόντα υπουργό Ε.Ν. συνολική πρόταση για την απασχόληση (η πρόταση αυτή επανυποβλήθηκε και στο σημερινό υπουργό Ε.Ν.). Η πρόταση αυτή εστιαζόταν σε τρεις κύριους πυλώνες, οι οποίοι κατά την άποψη της Ομοσπονδίας αποτελούν τους ισχυρούς κρίκους της απασχόλησης, δηλ. προσέλκυση νέων και παραμονή στο ναυτικό επάγγελμα, ναυτική εκπαίδευση - μετεκπαίδευση και, τέλος, διασφάλιση των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών - Ειδικό Ταμείο Ανεργίας.

Ειδικά σε ό,τι αφορά τον τρίτο πυλώνα, προχωρήσαμε σε εξειδίκευση όλων των παραμέτρων της απασχόλησης για όλες τις κατηγορίες πλοίων, μεταξύ των οποίων κυρίαρχη θέση καταλαμβάνει το ζήτημα των οργανικών συνθέσεων. Προτάξαμε τη συνταγματική επιταγή ότι «η εργασία αποτελεί δικαίωμα και προστατεύεται από το κράτος, που μεριμνά για τη δημιουργία συνθηκών απασχόλησης όλων των πολιτών και για την ηθική και υλική εξύψωση του εργαζόμενου αγροτικού και αστικού πληθυσμού».

Τονίζαμε, μεταξύ άλλων, ότι οι ναυτεργάτες γίνονται μάρτυρες παραβιάσεων και καταστρατήγησης διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας αλλά και των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας και προσθέταμε ότι αν η ισχύουσα νομοθεσία, που αφορά στο χώρο της ναυτικής εργασίας, με τις διαπιστωμένες ατέλειες και αδυναμίες που παρουσιάζει, εφαρμόζοταν αυστηρά από τις εντεταλμένες προς το σκοπό αυτόν ελεγκτικές αρχές της χώρας μας, θα είχε υπάρξει ανακούφιση για το κορυφαίο για την ΠΝΟ και τους Έλληνες ναυτεργάτες μέζον θέμα της απασχόλησης.

Η ΠΝΟ είναι κάθετα αντίθετη στη μείωση των οργανικών συνθέσεων των πλοίων οποιασδήποτε κατηγορίας. Απορρίπτει τη συλλογιστική ότι η όποια μείωση μπορεί να προσελκύσει πλοία προς την ελληνική σημαία και όσοι υποστηρίζουν μια τέτοια άποψη καλό θα είναι να ανατρέξουν μερικά χρόνια πριν, όταν μειώθηκαν οι οργανικές συνθέσεις των ποντοπόρων

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 - KALAMATA
mobile: 6945 872195, 6974 475875, 6972 557800
e-mail: contact@zervakisltd.gr

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

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



The first dedicated manning services agent in Piraeus
to achieve ISO 9002 certification



UNITED SHIPPING & TRADING COMPANY OF GREECE, S.A.



6 IASONOS STREET • 185 37 PIRAEUS, GREECE
TEL: +30-210-4283660 • FAX: +30-210-4283630 • TLX: 213014 UTRD GR • CABLES: UTRADE GR

? Φάκελος Ανταγωνιστικότητα: Θα περιφρουρήσουμε τις θέσεις εργασίας



πλοίων - παρά την κατηγορηματική αντίθεση του κλάδου μας. Η ΠΝΟ, αντιθέτως, υποστηρίζει την αναβάθμιση των οργανικών συνθέσεων και απαιτεί ειδικότερα την αναβάθμιση των διατάξεων του Π.Δ. 177/74 με στόχο των εκσυγχρονισμό και την αναμόρφωση προς τα πάνω του περιεχομένου του, σε τρόπον ώστε να διασφαλίζονται πλήρως οι θέσεις εργασίας των ναυτεργατών σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες των πλοίων και τις σχετικές προτάσεις μας.

Πρέπει να γίνει αντιληπτό και κατανοητό από όλους ότι δεν μπορεί να υπάρξει Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία χωρίς Έλληνες ναυτεργάτες, αξιωματικούς και κατώτερα πληρώματα. Είναι αυτοί οι ναυτεργάτες που δημιούργησαν την άλλοτε μεγάλη ελληνική ναυτιλία, τα 2/3 της οποίας βρίσκονται σήμερα εκτός Ελλάδος κυματίζοντας στα πλοία αυτά παντός είδους σημαίες πλην της ελληνικής, σημαίες ευκαιρίας πολλές από τις οποίες βρίσκονται σε χώρες εξωτικών παραδεισών. Η θέση της ΠΝΟ είναι κρυστάλλινη και διαυγής: πλοία με ελληνική σημαία στελεχωμένα με Έλληνες ναυτεργάτες όλων των ειδικοτήτων.

Δεν μπορώ να δεχθώ την άποψη που διατυπώνετε πως «ο συνδικαλισμός εντός του ναυτεργατικού κινήματος πολλές φορές παρατηρείται διασπασμένος». Η ΠΝΟ ως δευτεροβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση των Ελλήνων ναυτεργατών διακρίνεται, μεταξύ άλλων, για τον πολυφωνικό χαρακτήρα της, έννοια που σε καμία περίπτωση είναι ταυτόσημη με τη διάσπαση. Η πολυφωνία απόψεων που επικρατεί στους κόλπους της Ομοσπονδίας είναι υγιής, συμβάλλει στην προαγωγή των συμφερόντων του κλάδου μας και οδηγεί στην αναγκαία σύνθεση απόψεων και ιδεολογικών αφετηριών με γνώμονα πάντοτε τον Έλληνα ναυτεργάτη, εν ενεργεία και συνταξιούχο.

Ολοκληρώνοντας το σημείο αυτό του ερωτήματός σας, θα ήθελα να τονίσω ότι «η Εύλινη γλώσσα» -στην οποία αναφέρεσθε- πρέπει να αναζητηθεί αλλού, πάντως όχι σ' εμάς. Ο συνδικαλιστικός μας λόγος

αρθρώνεται με υπευθυνότητα και ρεαλισμό, μακριά από στερεότυπα, με αφετηρία και κατάληξη την εξυπηρέτηση των συμφερόντων των ναυτεργατών, που αναμένουν από εμάς -μέσα στο πλαίσιο της εκάστοτε συγκυρίας- την επίτευξη του καλύτερου δυνατού αποτελέσματος για τα προβλήματα που τους απασχολούν.

Τελειώνοντας, και για να απαντήσω στο τελευταίο ερώτημά σας, σχετικά με την ένταξη από το Μάιο του 2004 δέκα νέων κρατών στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τις επιπτώσεις που θα προκύψουν στην απασχόληση των Ελλήνων ναυτεργατών, θα ήθελα να τονίσω ότι από πενταετίας ήδη είχαμε εκφράσει με σχετικά έγγραφά μας προς το ΥΕΝ τη βαθιά ανησυχία μας για τις κοινωνικές διαστάσεις της διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την ένταξη δέκα νέων χωρών, μεταξύ των οποίων η Κυπριακή Δημοκρατία και η Μάλτα, χώρες που, όπως είναι γνωστό, προσφέρουν διευκολύνσεις σημαίων ευκαιρίας.

Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι είναι ανάγκη, και μάλιστα επιτακτική, να διαμορφωθούν ίσοι όροι ανταγωνισμού για τους ναυτεργάτες των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης, σε τρόπον ώστε να μη διαθέτουν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των Ελλήνων, με άλλα δηλαδή λόγια τα επίπεδα αμοιβών τους να είναι τα ίδια με τα ελληνικά. Αυτό είναι ένα θέμα που απασχολεί όλους τους ναυτεργάτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίοι έχουν τις ίδιες με εμάς ανησυχίες, και καταβάλλουμε προσπάθειες και σε συνδικαλιστικό επίπεδο της Ένωσης για τη διαμόρφωση ίσων όρων ανταγωνισμού.

Οι προσπάθειές μας αυτές συνεχίζονται και, ανεξάρτητα από την έκβασή τους σε ευρωπαϊκό επίπεδο, είμεθα αποφασισμένοι να περιφρουρήσουμε τις θέσεις εργασίας των συναδέλφων μας και να αποτρέψουμε σθέμιτο ανταγωνισμό από τους ναυτεργάτες των παραπάνω κρατών.

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

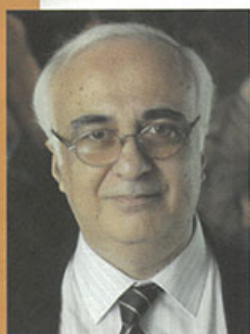


Μιλάτε, σας Ακούμε

Φάκελος Ανταγωνιστικότητα: Σκέψεις επί της επιχειρηματικότητας και της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής Ναυτιλίας



Του δρος Άλκη Κορρέ, Πανεπιστημίου Αιγαίου



Α. ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Η ανανέωση, επέκταση και διατήρηση της επιχειρηματικότητας θα έπρεπε παγίως να προηγείται όλων των άλλων θεμάτων ναυτιλιακής πολιτικής, διότι χωρίς αυτή δεν υπάρχει αντικείμενο για οποιαδήποτε άλλη δράση. Είναι ανεπίτρεπτο να αναγνωρίζεται η σημασία της επιχειρηματικότητας σε επίπεδο Τοπικής Αυτοδιοίκησης και να μην απασχολεί τον εφοπλισμό.

Ιστορικά, πάντως, για να είναι κανείς αντικειμενικός, η επιχειρηματικότητα στο χώρο της ελληνικής σημαίας ουδέποτε απετέλεσε αντικείμενο προώθησης ή προβληματισμού, θεωρούμενη ως δεδομένη. Η αντιμετώπιση νέων επιχειρηματιών σε όλους τους κλάδους από τους παλαιότερους επιχειρηματίες είναι στην καλύτερη περίπτωση επιφυλακτική. Αυτό το βλέπει κάποιος παντού, στα μικρά και μεγάλα πλοία, στα πλοία εσωτερικού και εξωτερικού.

Οι θεσμικοί παράγοντες της ναυτιλίας δεν ασχολούνται με το ζήτημα, και το ΥΕΝ δεν έχει προτείνει μέχρι σήμερα κάτι συγκεκριμένο. Ίσως το ζήτημα να απασχολήσει τις επιτροπές του νέου εθνικού οργάνου, του Εθνικού Συμβουλίου Ναυτιλιακής Πολιτικής. Το ζητούμενο είναι πώς μπορεί να δημιουργηθεί ένα φυτώριο νέων επιχειρηματιών στη ναυτιλία. Η κατάσταση συνεχίζεται μεν από τη δραστηριοποίηση γόνων εφοπλιστικών οικογενειών, αλλά με ελάχιστη συμμετοχή νέων επιχειρηματιών από άλλους κλάδους της οικονομίας.



Οι τράπεζες με τη σειρά τους δεν αντιμετωπίζουν επαρκώς θετικά τη χρηματοδότηση νέων επιχειρήσεων. Καλή η εξασφάλιση των χορηγήσεων και η επιμονή σε track record από τη μια πλευρά, αλλά επίσης αναγκαίος ο εμπλουτισμός του κλάδου με νέο αίμα.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες, πάντως, έχουν αποδειχθεί ιδιαίτερα ικανοί στην εκμετάλλευση των ευκαιριών που εμφανίζονται κατά την εξέλιξη του ναυτιλιακού κύκλου, αλλά ενδεχομένως λιγότερο ικανοί στην καλλιέργεια μακροχρόνιων σχέσεων με ναυλωτές.

Β. ΠΕΡΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΙ ΣΗΜΑΙΑΣ

Η ανταγωνιστικότητα της διαχειρίστριας με την ανταγωνιστικότητα της σημαίας των πλοίων, αν και στην πράξη συνυπάρχουν συνήθως περισσότερες της μιας σημαίες σε μια διαχειρίστρια, συναντώνται σε ορισμένα συγκεκριμένα σημεία. Παρά το γεγονός αυτό, οι δυο ανταγωνιστικότητες αποτελούν διαφορετικά σύνολα. Έκαστο εξ αυτών πρέπει να αποτελεί αντικείμενο χωριστών στρατηγικών σχεδιασμών με διακριτούς ρόλους.

Ανταγωνιστικότητα διαχειρίστριας

Ανταγωνιστικότητα επιχείρησης σημαίνει κατά βάση χαμηλό κόστος και ικανότητα αυτής να αντιμετωπίζει με επιτυχία αντίπαλες εταιρείες σε ζητήματα εμπορικού ανταγωνισμού. Κατά συνέπεια, η έμφαση είναι στην επίτευξη και διατήρηση χαμηλού κόστους στις παρεχόμενες υπηρεσίες με ταυτόχρονη διατήρηση αυτών σε επαρκές ποιοτικό επίπεδο.

Μετά την εισαγωγή του θεσμού των λιμενικών ελέγχων, τα περιθώρια για αύξηση της ανταγωνιστικότητας μέσω παραλείψεων τήρησης κανονισμών και άλλων υποχρεώσεων έχουν στενέψει. Επομένως, η σημασία της εξασφάλισης ικανοποιητικών επιδόσεων στους ακόλουθους τομείς έχει καταστεί ακόμη πιο σημαντική από ό,τι στο παρελθόν:

Διεκδίκηση φορτίων/εσόδων: Η ικανότητα της επιχείρησης να εξασφαλίζει δουλειά για τα πλοία της είναι μία από τις κορυφαίες ενασχολήσεις της διοίκησης, ιδιαίτερα αν τα πλοία -ή κάποια από αυτά- δουλεύουν στην αγορά σποτ. Εδώ εντάσσονται οι συνεργαζόμενοι ναυλομεσίτες και οι όροι με τους οποίους αυτοί φροντίζουν για την αδιάκοπη λειτουργία τους υπό καθεστώς αμοιβής. Σ' αυτή την κατηγορία εντάσσονται επίσης οι σχέσεις με φορτωτές που είναι αναγκαίες ως προϋπόθεση για την εξασφάλιση χρονοναυλώσεων, καθώς και αυτές που καταλήγουν σε κοντράτα ή pools. Είναι τεράστια η οικονομική ζημία που προκύπτει από ημεραργίες πλοίων. Αστοχία στο λεγόμενο commercial management καταλήγει, αργά ή γρήγορα, σε αστοχία της επιχείρησης.

Ικανοποιητική παροχή υπηρεσιών από γραφείο και πλοία: Η ασφαλής λειτουργία των πλοίων και η συνεπής τήρηση των κανόνων σε κάθε επίπεδο σ' αυτά και στο γραφείο είναι προϋπόθεση για μια επιχείρηση που επιδιώκει υψηλή ανταγωνιστικότητα εν σχέσει με τους εμπορικούς της αντιπάλους. Αστοχία σ' αυτούς τους τομείς μπορεί να σημαίνει αυξημένη έκθεση σε κίνδυνο ατυχήματος ή/και καθυστερήσεις και πρόσπιμα σε λιμάνια. Όλα αυτά συνεπάγονται κόστος.

Μεγιστοποίηση σχέσης ποιότητας/κόστους στην επάνδρωση: Η επάνδρωση έχει επί έτη αποτελέσει το αντικείμενο προσπαθειών μείωσης από όλες τις ενώσεις και γενικά συγχέεται με την επίτευξη ανταγωνιστικότητας. Όπως θα γίνει αντιληπτό, η ανταγωνιστική επάνδρωση πρέπει να αξιολογείται ως παρεχόμενες υπηρεσίες και όχι μόνον ως μηνιαίο έξοδο της διαχειρίστριας. Αν οι παρεχόμενες υπηρεσίες είναι χαμηλού επιπέδου, είναι βέβαιο ότι το τελικό κόστος στην επιχείρηση θα είναι υψηλότερο από το κόστος μιας σύνθεσης που θα ικανοποιούσε από πλευράς προσφοράς υπηρεσιών. Στο κόστος εργασίας φυσικά συμπεριέχονται και τα έξοδα ασφαλιστικών εισφορών.



Φάκελος Ανταγωνιστικότητα: Σκέψεις επί της επιχειρηματικότητας και της ανταγωνιστικότητας της Ελληνικής Ναυτιλίας



Πρόσβαση σε προμήθειες κάθε είδους με χαμηλό κόστος: Στον τομέα αυτό η ελληνική μικρομεσαία επιχείρηση είναι ιδιαίτερα ευάλωτη. Ένα πολύ μεγάλο μέρος του κόστους παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών περνά μέσα από το κόστος αγορών, όπως: Καύσιμα-λιπαντικά, ασφάλιστρα, επισκευές - ανταλλακτικά, εφόδια, έξοδα διαχείρισης κλπ. Χαμηλές επιδόσεις στον τομέα των προμηθειών μεταφράζονται σε χαμηλότερα περιθώρια κέρδους ή μεγαλύτερες και επί μακρότερον ζημιές σε κακές περιόδους της ναυλαγοράς.

Ανταγωνιστικότητα σημαίας:

Ισχυρά χαρτιά για κάθε σημαία είναι να συμπεριλαμβάνεται στη λευκή λίστα -ώστε το πλοίο να μην αποτελεί άμεσο στόχο λιμενικών ελέγχων- και να διαθέτει λογικούς κανόνες επάνδρωσης, οι οποίοι σε συνδυασμό με το ύψος των συλλογικών συμβάσεων και των ασφαλιστικών εισφορών καθορίζουν το κόστος επάνδρωσης. Σημασία έχουν επίσης η παρεχόμενη ευελιξία στις ναυλώσεις, οι κάθε μορφής χρεώσεις τις οποίες αυτή επιβάλλει και η αξιοπιστία της σημαίας από τραπεζικής πλευράς.

Σημασία έχει επίσης ο τρόπος με τον οποίο η σημαία και τα όργανά της συμπεριφέρονται στους επιχειρηματίες που την επιλέγουν. Η μεταχείριση που επιφυλάσσεται, παραδείγματος χάριν, σε Έλληνες επιχειρηματίες της ναυτιλίας που για κάποιο λόγο υποχρεώθηκαν να κατεβάσουν ρολά ή να καθυστερήσουν πληρωμές από κάποια όργανα της σημαίας, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί φιλική.

Είμαι όμως αισιόδοξος ότι με την εντατικοποίηση του ενδοκοινοτικού ανταγωνισμού σημαιών, αυτές οι μικρές ατέλειες θα σαρωθούν μόλις επαρκώς αντιληφθούν τα όργανα αυτά ότι υπάρχουν και αλλού πορτοκαλιές. Η περίοδος ισχύος της αποκλειστικότητας και των περιορισμών του καμποτάζ έχει οριστικά τελειώσει και μαζί μ' αυτήν η διατήρηση της όποιας αυταρχικότητας.

Τα «διαζύγια», θα μπορούσε να πει κανείς, έχουν γίνει πιο εύκολα.

Η ελληνική, ως εθνική σημαία, έχει -και καλώς έχει- ευρύτερους στόχους από αυτούς μιας εμπορικής σημαίας της οποίας η κύρια επιδίωξη είναι το άμεσο εμπορικό όφελος. Κάποιες από αυτές τις επιδιώξεις, όμως, ιδωμένες από την πλευρά των επιχειρήσεων, σήμερα δεν υπάρχουν, όπως:

- Κίνητρα για τη δημιουργία μεγαλύτερων σχημάτων από συνενώσεις ή εξαγορές.
- Οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις παραμένουν αποκλεισμένες από την παράλληλη αγορά του Χ.Α.
- Δεν είναι δυνατόν να ισχύσει χρηματοδοτική μίσθωση για την απόκτηση νέων πλοίων από ελληνικές τράπεζες επί του παρόντος, ούτε τα πλοία αυτά δύνανται να ενταχθούν στην ελληνική σημαία υπό καθεστώς leasing, σε αντίθεση με τις σημαίες Κύπρου και Μάλτας.
- Η σημαία μας αποκλείει τη μίσθωση γυμνού πλοίου, με αποτέλεσμα τέτοιες μισθώσεις να καταλήγουν σε αλλαγή σημαίας, παρά το γεγονός ότι αυτό το επιτρέπει στα αεροπλάνα.

Τέλος, η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας και της ελληνικής επιχείρησης είναι κάτι που θα πρέπει να απασχολήσει συστηματικά όλους μας. Υπάρχουν περιθώρια για βελτιώσεις και τίποτα δεν πρόκειται να γίνει από μόνο του. Χρειάζεται λίγη φαντασία και διάθεση συνεργασίας από όλους.





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



Φάκελος Ανταγωνιστικότητα: Ο αόριστος όρος της ανταγωνιστικότητας



Τα τελευταία έτη πολλές και βαρυσήμαντες απόψεις έχουν γραφτεί για το μάλλον αόριστο όρο της «ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας».

Με γνώμονα τις γνώσεις και την εμπειρία σας, πώς κατανοείτε και ορίζετε τον όρο «ανταγωνιστικότητα» στη ναυτιλία;



Του Απόστολου Αθηναίου,
διευθύνοντος συμβούλου Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου (ΝΕΛ)

Η ανταγωνιστικότητα έχει δύο συνιστώσες α) το κόστος λειτουργίας και συνεπώς το χρεούμενο ναύλο και β) την ποιότητα παροχής υπηρεσιών. Το πρώτο αφορά την ποντοπόρο ναυτιλία, το δε δεύτερο, και λιγότερο το πρώτο, αφορούν την Ακτοπλοΐα.



Του Ιωάννη Αλούπη,
διευθύνοντος συμβούλου «Σ. Λιβανός Ελλάς Α.Ε.»

Ο όρος ανταγωνιστικότητα με λίγα λόγια στηρίζεται σε δύο κύριους παράγοντες. Πρώτον, τον καθαρά οικονομικό και, δεύτερον, αυτόν της ποιότητας. Και οι δύο μαζί πρέπει να βρίσκονται σε μια καλή, ισορροπημένη ποσόστωση, ούτως ώστε να έχουμε θετικό αποτέλεσμα.

Στον οικονομικό παράγοντα κυρίαρχο ρόλο παίζουν τα «Running expenses» του πλοίου και όλα όσα συνεπάγεται αυτός ο όρος για τους γνωρίζοντες τη ναυτιλία. Στον ποιοτικό τομέα θα σημειώσουμε τη διπλή, άρρηκτη σχέση του πλοίου και του ανθρώπινου δυναμικού.



Του Νίκου Βαρβατέ,
προέδρου Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων

Για μας είναι απολύτως σαφές. Ανταγωνιστικότητα σημαίνει ότι η ελληνική σημαία έχει φθηνότερο κόστος διαχείρισης του πλοίου απ' ό,τι έχουν οι κύριοι ανταγωνιστές της με την ίδια ποιότητα προσφοράς θαλασσιών υπηρεσιών. Όταν σήμερα οι κύριοι ανταγωνιστές της ελληνικής σημαίας παρέχουν ποιοτικές θαλάσσιες μεταφορές πιο φθηνές από την ελληνική σημαία, η τελευταία δεν είναι ανταγωνιστική.

Η ελληνική σημαία εξακολουθεί να είναι απαγορευτική για τους μεσογειακούς πλοιοκτήτες, οι οποίοι όμως είναι υποχρεωμένοι να τη χρησιμοποιούν, λόγω της δραστηριοποίησής τους και στις εθνικές μεταφορές, όπου είναι υποχρεωτική (cabotage).

Έτσι, μπορεί τα διάφορα αποσπασματικά μέτρα, που σημειωτέον έχουν εξαγγελθεί αλλά δεν έχουν όλα υλοποιηθεί, όπως η μείωση των εισφορών, η επιδότηση των εκπαιδευτικών ταξιδιών, η επιδότηση των εξόδων παλιννόστησης των ναυτικών κ.λπ. να συμβάλλουν στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, το βασικό όμως πρόβλημά της είναι η ευελιξία στις συνθέσεις. Για τα μεσογειακά φ/γ πλοία, ο συνολικός αριθμός των συνθέσεων καθώς και ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών επιδρούν στην ανταγωνιστικότητά τους περισσότερο απ' ό,τι σε άλλους κλάδους της ναυτιλίας.



Του Εμμανουήλ Α. Βορδώνη,
Executive Director της Thenamaris (Ships Management) Inc.

Αξίζει να παρακολουθήσουμε τη σημειολογία του όρου, όπως εξελίσσεται ιστορικά. Το θαύμα της ελληνικής μεταπολεμικής ναυτιλίας που χτίστηκε με τη ναυτοσύνη, την επιχειρηματικότητα και τους ανοιχτούς ορίζοντες του Έλληνα της μεγάλης θάλασσας, στην αρχή δεν μπορούσε παρά να στηριχθεί στο χαμηλό κόστος.

Ήταν προϊόν γνώσης, θάρρους, ανάληψης κινδύνων αλλά και εκείνης της οικονομικής δυσπραγίας, της φτώχειας του μεταπολέμου, που οδηγούσε τα μεταναστευτικά κύματα στις στοές του Βελγίου, στα εργοστάσια της Γερμανίας και στις ευκαιρίες των Νέων Κόσμων στην Αμερική και τη μακρινή Αυστραλία. Στη ναυτιλία, ο Έλληνας ναύτης, ο Μηχανικός, ο Καπετάνιος, «μετανάστες στις θάλασσες», με την αγάπη για τα ταξίδια και το ανοιχτό τους μυαλό, ανέλαβαν το μεγάλο μέρος και τον κίνδυνο των θαλάσσιων μεταφορών ενός κόσμου που ραγδαία αναπτυσσόταν. Βαπόρια αγορασμένα φθηνά, παρατημένα από τους πλούσιους της Βόρειας Ευρώπης που αδυνατούσαν πια να τα διαχειρισθούν, με τη γνώση, τον ιδρώτα, με κινδύνους πολλούς το μεράκι και με το χαμηλό κόστος του Έλληνα ναυτικού, οι Έλληνες τα ζωντάνευαν και καθιέρωναν τη θέση τους στο παγκόσμιο στερέωμα των θαλάσσιων μεταφορών.

Οι συνθήκες του '60, του '70, πράγματι απομείωναν τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της ανταγωνιστικότητας και καθιστούσαν το στοιχείο του κόστους ως τον καθοριστικό παράγοντα της επιχειρηματικής βιωσιμότητας και επιτυχίας. Έχτιζαν όμως παράλληλα μια δημόσια εικόνα του Έλληνα εφοπλιστή, και όχι μόνο του Έλληνα, που παρά τις λαμπρές εξαιρέσεις, τολμούσε υπέρμετρα στα θέματα της ασφάλειας, του περιβάλλοντος και της ευρύτερης επιχειρηματικής υπευθυνότητας.

Τα δεδομένα όμως, εξελικτικά, έχουν ριζικά αλλάξει. Οι κοινωνίες, οι κυβερνήσεις, τα λιμάνια και κύρια οι ναυλωτές, ενώ πάντα ενδιαφέρονται για το ελεγχόμενο και χαμηλό κόστος, αναπτύσσουν αυστηρά κριτήρια και απαι-



Φάκελος Ανταγωνιστικότητα: Ο αόριστος όρος της ανταγωνιστικότητας



τήσεις που αναβαθμίζουν την ανθρώπινη ασφάλεια, προστατεύουν το φυσικό περιβάλλον και προσαυξάνουν την ποιότητα των επιχειρηματικών συναλλαγών.

Σήμερα η θάλασσα μεταφορά προστατεύει πρώτα τον άνθρωπο, τις θάλασσες και την ατμόσφαιρα, ενώ ταυτόχρονα παραδίδει με συνέπεια τα φορτία της, ικανοποιώντας τις ολοένα εξελισσόμενες προτεραιότητες των ναυλωτών της και μιας ευρύτερης κοινωνίας που την παρακολουθεί και την κρίνει.

Στο δρόμο αυτόν η ναυτιλία καλείται να αφομοιώσει τεχνολογίες πολύπλοκες, πληθώρα κανονισμών, σύγχρονους τρόπους διοίκησης και τις τεράστιες επενδύσεις ενός στόλου που πρώιμα αντικαθίσταται.

Έτσι στην εποχή μας, η ανταγωνιστικότητα της Ελληνικής σημαίας οίγουρα δεν ταυτίζεται με το χαμηλό κόστος. Αντίθετα, τα πλοία με τη Γαλανόλευκη προσφέρουν το μεταφορικό τους έργο με κόστος και ποιότητα, τουλάχιστον ανάλογη με εκείνη των άλλων σημαιών. Και αυτό σημαίνει πλοία καλά, πλοία σύγχρονα και καλά συντηρημένα. Σημαίνει ώριμη διαχείριση και επιχειρηματικότητα που ανταποκρίνεται στις διεθνείς απαιτήσεις. Σημαίνει πάνω από όλα, ανθρώπους στο γραφείο και το πλοίο με γνώσεις, εμπειρίες, εργατικότητα, μεγάλη συνέπεια και επαγγελματισμό.

Αυτά που κερδίζονται με κόπο, εύκολα μπορεί να χαθούν χωρίς τη νηφαλιότητα, την ευελιξία και προσαρμοστικότητα που επιβάλλουν οι διεθνείς εξελίξεις. Η Ευρώπη έχασε τη ναυπηγική της βιομηχανία από την Ανατολή. Η μεγάλη παραγωγή του software δημιουργείται πια στην Ινδία. Ελληνικές βιομηχανίες παραδίδουν τα όπλα και μεταναστεύουν στη γειτονική Ανατολική Ευρώπη. Σήμερα για να είμαστε ειλικρινείς με τον εαυτό μας, και παρά την αγάπη, το όραμα και το πάθος των Ελλήνων επιχειρηματιών για τον τόπο τους, το μεγαλύτερο μέρος της Ελληνόκτητης ναυτιλίας, παραμένει ακόμα εκτός Εθνικού Νηολογίου.

Η αγορά αμείλικτα και πάντα οδηγεί στο ταυτόχρονα φθηνότερο και καλύτερο. Και εδώ καλύτερο σημαίνει πάρα πολλά. Πολλά, που στην εξίσωση της ανταγωνιστικότητας απομειώνουν τη σημαντικότητα του κόστους και ενισχύουν όλα τα άλλα. Την τεχνογνωσία, την ενάργεια, την ευελιξία, τον επαγγελματισμό, τη συνέπεια, τη δέσμευση και την αγάπη για το καλό αποτέλεσμα. Ο μόνος μηχανισμός επιβίωσης και επιτυχίας είναι εκείνος που εξασφαλίζει όλα τα συστατικά συγχρόνως και κάνει το τελικό προϊόν της υπηρεσίας ελκυστικότερο συνολικά.

Είναι πολύ σημαντικό και ελπιδοφόρο που οι Ελληνικές επιχειρήσεις της θάλασσας βρήκαν το θάρρος και καταφέρνουν να αντιμετωπίσουν τις τεράστιες επενδύσεις του εκσυγχρονισμού. Είμαστε οι πρώτοι σε παραγγελίες, και ο Ελληνόκτητος στόλος είναι σήμερα από τους πιο σύγχρονους και με τις υψηλότερες προδιαγραφές. Είναι επίσης σημαντικό το ότι παρά τις εναλλακτικές τους δυνατότητες που σήμερα τους προσφέρονται, νέα παιδιά αυτοδεσμεύονται να ακολουθήσουν τον δρόμο της θάλασσας για να εμπλουτίσουν και ανανεώσουν τις τάξεις των παλιότερων στελεχών μας που με επιτυχία θεμελίωσαν την Ελληνική παρουσία στις θάλασσες.

Θα είναι λοιπόν, εξ ίσου σημαντικό οι διατάξεις της Ελληνικής σημαίας να απαγκιστρωθούν από αγκυλώσεις και να προσφέρουν εκείνο το υπόβαθρο που από τη μια μεριά θα φέρει τα θαυμάσια αυτά πλοία στο Εθνικό Νηολόγιο, ενώ ταυτόχρονα θα αυξάνει τις θέσεις εργασίας και τις δυνατότητες για τα νέα παιδιά που η θάλασσα τους ταιριάζει. Γιατί πρέπει να τους ταιριάζει, να την αγαπάνε για να μπορέσουν υπεύθυνα να αναλάβουν τον κρίσιμο ρόλο και να οδηγήσουν τα βαπόρια με ασφάλεια στις θάλασσες του κόσμου.

Η ζωή στη θάλασσα, ακόμα και σε αυτά τα σύγχρονα βαπόρια, δεν είναι εύκολη. Είναι απαιτητική, χρειάζεται γνώσεις, εργατικότητα, καλή κρίση και αποφασιστικότητα. Οι μήνες μακριά από το σπίτι και την οικογένεια θα είναι πάντα το κρίσιμο προσωπικό θέμα και εκείνο που βασικά θα φιλτράρει αυτούς που τους ταιριάζει και επιλέγουν τους ανοιχτούς ορίζοντες και τα μεγάλα ταξίδια.



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

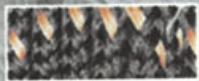
- Pneumatic Fenders

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

Φάκελος Ανταγωνιστικότητα: Ο αόριστος όρος της ανταγωνιστικότητας



Του Ιωάννη Κούστα,
Managing Director & General Manager of Danaos Shipping Co. Ltd

Ανταγωνιστικότητα είναι το πλαίσιο μέτρων που διαμορφώνει το κόστος παραγωγής μιας υπηρεσίας όπως αυτή της θαλάσσιας μεταφοράς.

Η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας δεν αφήνει περιθώρια για πολιτικές σκοπιμότητες που καθορίζουν θέματα όπως την επάνδρωση αλλά και τη φορολογική μεταχείριση.

Το πλαίσιο στο οποίο πρέπει να κινείται η Πολιτεία είναι στη θεσμοθέτηση μιας ποιοτικής ναυτιλίας και σε όργανα που θα ελέγχουν τη διατήρησή της. Οι δυνάμεις της αγοράς είναι αυτές που θα καθορίσουν την εθνικότητα των συνθέσεων. Εάν ο Έλληνας ναυτικός χρησιμοποιείται επειδή επιβάλλεται και όχι επειδή ο εφοπλιστής πιστεύει στην ανταγωνιστικότητά του, είναι θέμα χρόνου πότε θα εκλείψει. Η Πολιτεία πρέπει με τη ναυτική εκπαίδευση αλλά και αναβάθμιση του ναυτικού επαγγέλματος, τόσο κοινωνικά όσο και ασφαλιστικά, να δημιουργήσει ανταγωνιστικούς Έλληνες ναυτικούς, οι οποίοι χρησιμοποιούνται όχι γιατί είναι φθηνότεροι αλλά διότι η υπηρεσία που προσφέρουν είναι η καλύτερη.



Του Αλέξανδρου Π. Παναγόπουλου,
προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου Super Fast Ferries

Ανταγωνιστικότητα πολύ απλά σημαίνει «επιλεξιμότητα». Το σύνολο δηλαδή των όρων και συνθηκών εκείνων που καθιστούν την επιλογή μιας σημαίας πλεονεκτικότερη μιας άλλης. Όσο περισσότερα πλεονεκτήματα παρουσιάζει μία σημαία, τόσο αυξάνεται η «επιλεξιμότητά» της, τόσο δηλαδή πιο ανταγωνιστική γίνεται απέναντι στις άλλες. Η ελληνική σημαία τώρα, πέραν του ότι οφείλει να είναι «επιλέξιμη» σε διεθνές επίπεδο -καθώς η ναυτιλία

είναι η κατεξοχήν παγκόσμια δραστηριότητα που δεν γνωρίζει σύνορα-, πρέπει να είναι «επιλέξιμη» και μέσα στο πλαίσιο της Ενωμένης Ευρώπης, η οποία βεβαίως θέτει το πλαίσιο μέσα στο οποίο όλες οι ευρωπαϊκές σημαίες οφείλουν να κινούνται. Προκειμένου να ανταγωνιστεί τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές, η ελληνική σημαία θα πρέπει όχι μόνο να παρακολουθεί τις εξελίξεις στα συστήματά τους και να προσαρμόζει ανάλογα τις προϋποθέσεις και απαιτήσεις της, αλλά να προχωρά και ένα βήμα μπροστά από τις άλλες, δημιουργώντας συνθήκες που θα προτρέψουν και μη Έλληνες να την υιοθετήσουν. Χωρίς κανένα συμβιβασμό σε θέματα ασφάλειας της ζωής και του περιβάλλοντος, η ανταγωνιστικότητα μιας σημαίας εξαρτάται κυρίως από την πολιτική που εφαρμόζεται σε θέματα φορολογίας, παροχής κινήτρων για νέες επενδύσεις, επάνδρωσης, μείωσης του λειτουργικού κόστους, ενώ απαραίτητο είναι να συντρέχει και η προϋπόθεση της μη παρέμβασης της Πολιτείας σε επιχειρησιακά ζητήματα που δεν αφορούν την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαινόντων του, όπως αυτά εκάστοτε εκφράζονται μέσα από τις αποφάσεις των διεθνών οργανισμών. Ειδικότερα, η παρέμβαση του κράτους στον καθορισμό των τιμών, η επιβάρυνση των ναύλων με μη ανταποδοτικές εισφορές προς τρίτους, καθώς και η επιβολή υποχρεώσεων πέραν αυτών που προβλέπονται από τις διεθνείς συνθήκες και το διεθνές δίκαιο, όχι μόνο βλάπτει την ανταγωνιστικότητα αλλά κατ' ουσίαν την αναιρούν. Από την άλλη μεριά, βεβαιασμένες και σπασμωδικές κινήσεις υπό το φόβο του πολιτικού κόστους δημιουργούν κλίμα δυσπιστίας στον επιχειρηματικό κόσμο, προσθέτουν οικονομικό κόστος και, βεβαίως, δεν έχουν κάποιο ουσιαστικό αποτέλεσμα.



Του Περικλή Σ. Παναγόπουλου,
προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου Επιχειρήσεων Αττικής

Δεν είναι καθόλου αόριστος ο όρος «ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας». Είναι πολύ συγκεκριμένος και επισημαίνει ότι το ελληνικό πλοίο, όποιο και αν είναι αυτό, ποντοπόρο, φορτηγό, δεξαμενόπλοιο ή επιβατηγό, δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να επιβαρύνεται με υψηλότερο λειτουργικό κόστος από το αντίστοιχο άλλων σημαίων, όποιες και αν είναι αυτές.



Του Γιάννη Πλατσιδάκη,
Managing Director Anangel Maritime Services Inc.

Προσωπικά θεωρώ ότι η ανταγωνιστικότητα έχει διπλή υπόσταση, την οικονομική και την ποιοτική. Με δεδομένο ότι και η ποιότητα έχει την οικονομική της διάσταση, θεωρώ ότι μια εμπορική δραστηριότητα είναι ανταγωνιστική όταν μπορέσει να ισορροπήσει την οικονομική διαχείρισή της με την ποιοτική προσφορά των προϊόντων και υπηρεσιών της. Βασισόμενος στην ανωτέρω τοποθέτηση, πιστεύω ότι ανταγωνιστικό πλοίο στην ποντοπόρο ναυτιλία είναι εκείνο το οποίο έχει λειτουργικά έξοδα ανταγωνιστικά με παρόμοια πλοία τα οποία δραστηριοποιούνται διεθνώς και, ταυτόχρονα, παρέχει την ποιότητα που απαιτεί τόσο ο ναυλωτής του όσο και οι γύρω από τη ναυτιλία εμπλεκόμενοι φορείς και το κοινωνικό σύνολο.



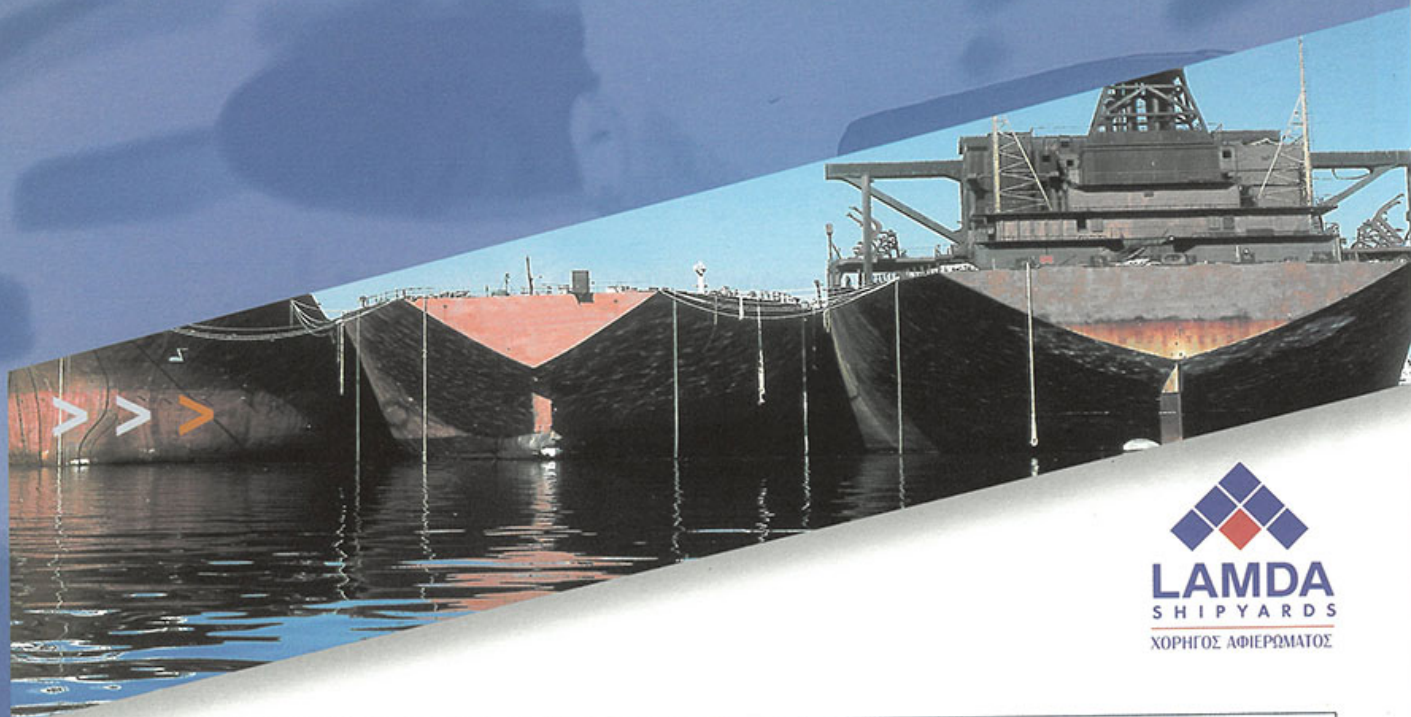
Του Καπετάν Παναγιώτη Ν. Τσάκου,
προέδρου Tsakos Group

Ο όρος «ανταγωνιστικότητα» στη διεθνή ναυτιλία δεν θεωρώ ότι αποτελεί μια αφηρημένη και αόριστη έννοια, αλλά κάτι το πολύ συγκεκριμένο που δεν διαφέρει ουσιωδώς από την έννοια της ανταγωνιστικότητας των διαφόρων άλλων προϊόντων.

Το προϊόν το οποίο η ναυτιλία παράγει και προσφέρει είναι η διά θαλάσσης μεταφορά αγαθών και η τιμή του (ο ναύλος) διαμορφώνεται βασικά -όπως και των άλλων προϊόντων- από τη λειτουργία του νόμου προσφοράς και ζήτησης.



Φάκελος Ανταγωνιστικότητα: Εθνική νομοθεσία και επάνδρωση



Κρίνετε ότι η παρούσα εθνική νομοθεσία σχετικά με την υποχρεωτική επάνδρωση συγκεκριμένου αριθμού Ελλήνων ναυτικών περιορίζει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για το ελληνικό νηολόγιο;



Του Απόστολου Αθηναίου,
διευθύνοντος συμβούλου Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου (ΝΕΛ)

Ναι και για όλους τους κλάδους της ναυτιλίας, ήτοι φορτηγά, ακτοπλοϊκά, κρουαζιερόπλοια.



Του Ιωάννη Αλούπη,
διευθύνοντος συμβούλου «Σ. Λιβανός Ελλάς Α.Ε.»

Πολλές φορές μια νέα νομοθεσία έρχεται να καλύψει, να βελτιώσει ή να διορθώσει μια ήδη υπάρχουσα κατάσταση. Δυστυχώς είναι ελάχιστες οι φορές που έρχεται να οδηγήσει προμηθεϊκά σε καινούργιους δρόμους που μόλις ανοίγονται. Δεν είναι η επάνδρωση (ως αριθμός) που περιορίζει την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού

πλοίου. Σαφώς και έχει βαθμό επηρεασμού. Πλην όμως, η ούτως ή άλλως επιλογή των εταιρειών (κυρίως των μεγάλων) για κάλυψη όλων των θέσεων των αξιωματικών του πλοίου (των πλέον υψηλόμισθων) από Έλληνες παραπέμπει μάλλον στην ποιοτική επαγγελματική εκπαίδευση και συνείδηση, στην επάρκεια ικανών ναυτικών, παρά στο ποσοστό της σύνθεσης.

Πιστεύω πως η ανταγωνιστικότητα πρέπει να ωφελεί και να εξυπηρετεί την επιχειρηματικότητα και τη βιωσιμότητα του πλοίου, αλλά ταυτόχρονα να μην παραβλέπει τη μετρημένη, επαρκή απασχόληση των πολιτών αυτής της χώρας, μιας χώρας κατ' εξοχήν ναυτικής.

Του Νίκου Βαρβατέ,
προέδρου Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων



Έχοντας υπ' όψιν τα ανωτέρω, ειδικά για τα μεσογειακά φ/γ πλοία, η παρούσα νομοθεσία για την επάνδρωση των πλοίων με συγκεκριμένο αριθμό Ελλήνων ναυτικών βεβαίως και επηρεάζει σημαντικά την ανταγωνιστικότητά μας. Όπως έχω πει κι άλλες φορές, οι Έλληνες ναυτικοί, αν και είναι ικανοί στην πλειονότητά τους, στα κατώτερα πληρώματα δεν είναι πλέον ανταποδοτικοί. Λόγω των νέων τεχνολογιών που επικρατούν σήμερα στα πλοία, δεν

χρειάζονται οι ικανότητες του παρελθόντος, ούτε ο αριθμός των ναυτικών που ήταν απαραίτητος τότε. Έτσι, έχουμε περισσότερους Έλληνες στις συνθέσεις μας απ' όσους πραγματικά χρειάζονται για να ταξιδέψουν ασφαλώς το πλοίο. Επίσης, και άλλες παράμετροι, όπως π.χ. η απαγόρευση της συντήρησης των πλοίων στα λιμάνια από το πλήρωμα, επιτείνουν το πρόβλημα της έλλειψης ανταγωνιστικότητας.

Όλα αυτά θα πρέπει να αντιμετωπιστούν σφαιρικά και ριζοσπαστικά και όχι μεμονωμένα και αποσπασματικά. Και θα ήθελα να τονίσω ότι το συμφέρον της ναυτιλίας είναι ένα και δεν πρέπει να το χωρίζουμε ανάλογα με τους κοινωνικούς εταίρους. Δεν πρέπει να λαμβάνονται μέτρα μόνο για έναν κλάδο και να αγνοούνται οι άλλοι. Κι αυτό το λέω γιατί, ενώ έχουν ληφθεί μέτρα για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των άλλων κλάδων, για τη μεσογειακή φορτηγό ναυτιλία έχουν να ληφθούν μέτρα από το 1987.

Του Εμμανουήλ Α. Βορδώνη,
Executive Director της Thenamaris (Ships Management) Inc.



Ναι, όχι απλά κρίνω, αλλά και πολύ έντονα πιστεύω ότι οι αυστηρές κανονιστικές διατάξεις σε σχέση με την επάνδρωση αποτελούν το σημαντικότερο παράγοντα που κρίσιμα απομειώνει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Πλεονέκτημα, που θα μπορούσε και θα άξιζε απόλυτα να έχει το Ελληνικό νηολόγιο, για να επιλέγεται από τους Έλληνες πλοιοκτήτες ως το απόλυτα ελκυστικό. Δεν χρειάζεται να αναπτύξει κανείς το προφανές, τη συγκίνηση δηλα-

δή και τη χαρά που παίρνει ο καθένας μας και όλοι μαζί, κάθε φορά που η Κυανόλευκη Ξεδιπλώνεται και ανεμίζει στον ιστό της πρύμνης.

Ο λόγος δεν είναι τα 1.000 + περίπου δολάρια την ημέρα που περισσότερο κοστίζει η διαχείριση εμπορικού πλοίου με την πλήρη Ελληνική σύνθεση σε σύγκριση με κάποιο άλλο ανοικτού νηολογίου, το οποίο επίσης χρησιμοποιεί Έλληνες αξιωματικούς.



Φάκελος Ανταγωνιστικότητα: Εθνική νομοθεσία και επάνδρωση



Όσο και αν αυτά τα 1.000 δολάρια μεταφράζονται σε \$350.000 το χρόνο για κάθε ένα πλοίο και σε αρκετά εκατομμύρια δολάρια για τις εταιρείες που διαχειρίζονται μεγάλους στόλους, η οικονομική αυτή διαφορά δεν είναι από μόνη της και μόνο ουσιώδης. Τουλάχιστον στα εμπορικά πλοία. Γιατί αν μιλήσουμε για τα κρουαζιερόπλοια και την επιβατηγό ναυτιλία, οι διαφορές αυτές γιγαντώνονται και γίνονται καθοριστικές για τη βιωσιμότητα του κλάδου. Αξίζει να αναρωτιόμαστε για το κατά πόσο το πείσμα στη μεγιστοποίηση της συμμετοχής των Ελλήνων στα βαπόρια αυτά είναι σημαντικά συνυπεύθυνο για τις πιέσεις και τους κλυδωνισμούς που σήμερα βιώνουν οι, παραδοσιακά Ελληνικές και ιστορικά πολύτιμες για τη χώρα, εταιρείες του κλάδου.

Για τα εμπορικά πλοία, μέσα στο σημαντικό κόστος της διαχείρισης, αλλά και το ακόμη σημαντικότερο κόστος της απόσβεσης των μεγάλων παγίων επενδύσεων, τις οποίες ως ελληνική ναυτιλία έχουμε υλοποιήσει, τα ποσά αυτά ευκολότερα μπορούν να αφομοιωθούν στη συνολική εξίσωση των οικονομικών μεγεθών.

Οι οικονομικές αυτές διαφορές δεν πρέπει να μας τρομάζουν, ως προς την ελκυστικότητα και τις θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών και αξιωματικών μας. Όσο το μεγαλύτερο κόστος εξισορροπείται με την ανάλογη ποιότητα, διαθεσιμότητα και ουσιαστική προστιθέμενη αξία των Ελλήνων της θάλασσας, τόσο οι μεγαλύτεροι μισθοί των Ελλήνων ΔΕΝ θα είναι αποτρεπτικοί για την επάνδρωση των Ελληνόκτητων πλοίων. Η ποιότητα και η αξία έχουν πάντα την τιμή τους και ποτέ η MERCEDES δεν φοβάται να είναι ακριβότερη από την BMW, η BMW από τη RENAULT, η RENAULT από τη FIAT και η FIAT από τη LADA. Σε μια χώρα που ευτυχώς εξελίσσεται θετικά, οι αμοιβές των εργαζομένων καλό είναι να αυξάνονται, βελτιώνοντας το βιοτικό επίπεδο και τη ζωή της κάθε οικογένειας. Ιδιαίτερα εκείνων που αποφασίζουν μια καριέρα στο δύσκολο, προκλητικό, αλλά και αποδοτικό τομέα της διεθνούς ναυτιλίας. Δεν πειράζει να αυξάνεται το κόστος του Έλληνα ναυτικού. Το κρίσιμο είναι να αυξάνεται παράλληλα και η διαφορετική προστιθέμενη αξία που με τις γνώσεις, την ποιότητα και παράδοσή του, φέρνει ο ίδιος στο πλοίο.

Οι ουσιαστικοί παράγοντες που αποτρέπουν την επιλογή της Ελληνικής σημαίας από τους ίδιους τους Έλληνες, έχουν κύρια αριθμητικό, έντονα ποιοτικό, αλλά και στρατηγικό χαρακτήρα.

Πρώτο και κρίσιμο θέμα είναι το κατά πόσο η ομάδα των Ελλήνων ναυτικών, τόσο στις αρχικές όσο και στις ανώτερες βαθμίδες της ιεραρχίας του πλοίου, είναι αριθμητικά επαρκής να επανδρώσει ένα στόλο, που όπως όλοι ονειρευόμαστε και επιδιώκουμε, θα μεγαλύνεται ποσοτικά.

Σε δεύτερο πλάνο, είναι εξ ίσου σημαντικό το κατά πόσο οι νεότερες γενιές των ναυτικών θα έχουν την επαρκή παιδεία, επαγγελματική κατάρτιση και κυρίως τη διάθεση και αγάπη στη θάλασσα, για να αναλάβουν υπεύθυνα και επαγγελματικά το ρόλο της διοίκησης ενός στόλου μεγάλης αξίας και υψηλής τεχνολογικής πολυπλοκότητας.

Στο επίπεδο του στρατηγικού σχεδιασμού είναι ακόμη σημαντικότερο το ερώτημα για το κατά πόσο μία καθαρά διεθνής δραστηριότητα που καλείται να αντιμετωπίζει άμεσα και να προσαρμόζεται στις παγκόσμιες εξελίξεις, μπορεί να αποδέχεται τοπικές κανονιστικές διατάξεις που αγκυλώνουν την ευελιξία και τη δυνατότητα των επιχειρηματικών επιλογών στο διεθνές χώρο.

Όταν τόσο τα ανοιχτά νηολόγια αλλά και εξ ίσου οι παραδοσιακές σημαίες της Ευρώπης και του κόσμου έχουν στην ουσία απόλυτα απελευθερώσει τις διαχειριστικές επιλογές, δεν είναι δυνατόν η δικιά μας ναυτιλία να απαιτεί και να μας εγκλωβίζει να επιτύχουμε μια ανθρώπινη σύνθεση που εκ των πραγμάτων και από τους αριθμούς μοιάζει ανέφικτη, όσο τα πλοία του Ελληνικού νηολογίου θα αυξάνονται.

Ας μην ξεχνάμε ότι σήμερα μια πληθώρα διεθνών συμβάσεων και κανονισμών έχουν προσδιορίσει το κανονιστικό πλαίσιο που ρυθμίζει τα κριτήρια και στόχους για την ασφάλεια, τη δίκαιη αποζημίωση των ανθρώπων, την περιβαλλοντική προστασία και τις διεθνείς σχέσεις. Όσο το πλαίσιο διεθνές περιγράμμα γίνεται πληρέστερο, μέχρι και εξαντλητικό, τόσο οι εσωτερικοί τοπικοί κανονισμοί γίνονται ανούσιοι, περιττοί, και έτσι είναι δυσκολότερο να αφομοιωθούν και να γίνουν αποδεκτοί.

Αισθάνομαι πως το θέμα των κανόνων επάνδρωσης είναι ουσιώδες. Και αν αυτοί οι κανόνες δεν χαλαρώσουν μέ-



trans • it worldwide agencies S.A.

EVERYTHING ABOUT SHIPPING

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

NEPTUNE TECHNICAL AGENCIES LTD MARINE CONSULTANTS AND SURVEYORS - SHIPYARD REPRESENTATIVES

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

SHIPREPAIRS IN THE BALTIC SEA

With 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





Φάκελος Ανταγωνιστικότητα: Εθνική νομοθεσία και επάνδρωση



σα στο πλαίσιο της διεθνούς καλής πρακτικής, ακόμα και οι καλύτερες προθέσεις της ελληνικής διοίκησης και τα ελαφρυντικά μέτρα στις διαδικασίες και τη φορολόγηση που λαμβάνονται, δεν θα είναι ισχυρά για να προσελκύσουν τα θαυμάσια πλοία που σήμερα Έλληνες κτίζουν.

Ας μην ξεχνάμε άλλωστε πως η Μάλτα και η Κύπρος που σήμερα φιλοξενούν το μεγαλύτερο όγκο της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, έγιναν πια μέλη της διευρυμένης Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Και ας μην ξεχνάμε επίσης πως και οι ναυτικοί των νέων χωρών της Ευρώπης, Ευρωπαίοι συμπολίτες μας πια, έχουν κοντά στους Έλληνες ναυτικούς μας, το ίδιο όραμα και την πρόθεση να σπουδάσουν καλά και να δουλέψουν πολύ για να επανδρώσουν τους ευρωπαϊκούς στόλους.

Ο ανταγωνισμός θα είναι μεγάλος. Και η ανταγωνιστικότητα του Έλληνα ναυτικού και του Ελληνικού νηολογίου θα πιέζονται συνεχώς. Μόνο με το να γινόμαστε καλύτεροι και ακόμη καλύτεροι, εξασφαλίζουμε τη σταθερότητα και ισχύ της σημαίας μας, των ναυτικών μας και της συνολικής ναυτικής μας κοινότητας. Μόνο όταν οι κανονισμοί στο Ελληνικό νηολόγιο δημιουργούν τις προϋποθέσεις για να προσελκύσουν μεγαλύτερο αριθμό πλοίων..., το σύνολο των Ελληνικών πλοίων..., γιατί όχι, τότε μόνο εξασφαλίζουμε τη γιγάντωση του νηολογίου, τότε μόνο δημιουργούμε τις νέες θέσεις εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς μας και προσελκύουμε τις τεράστιες οικονομικές προσόδους, οφέλη, διεθνή προβολή και τις συνέργειες που η ναυτιλία σαν γεννήτρια, μπορεί να παράγει για το σύνολο της οικονομίας μας. Αλλιώς, τα οφέλη θα διαρρέουν προς τρίτους, τους νέους, Ευρωπαίους, και κοντινούς γείτονές μας.



Του Ιωάννη Κούστα,
Managing Director & General Manager of Danaos Shipping Co. Ltd

Ανταγωνιστικότητα είναι το πλαίσιο μέτρων που διαμορφώνει το κόστος παραγωγής μιας υπηρεσίας όπως αυτή της θαλάσσιας μεταφοράς.

Η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας δεν αφήνει περιθώρια για πολιτικές σκοπιμότητες που καθορίζουν θέματα όπως την επάνδρωση αλλά και τη φορολογική μεταχείριση. Το πλαίσιο στο οποίο πρέπει να κινείται η Πολιτεία είναι στη θεσμοθέτηση μιας

ποιοτικής ναυτιλίας και σε όργανα που θα ελέγχουν τη διατήρησή της. Οι δυνάμεις της αγοράς είναι αυτές που θα καθορίσουν την εθνικότητα των συνθέσεων. Εάν ο Έλληνας ναυτικός χρησιμοποιείται επειδή επιβάλλεται και όχι επειδή ο εφοπλιστής πιστεύει στην ανταγωνιστικότητά του, είναι θέμα χρόνου πότε θα εκλείψει. Η Πολιτεία πρέπει με τη ναυτική εκπαίδευση αλλά και αναβάθμιση του ναυτικού επαγγέλματος, τόσο κοινωνικά όσο και ασφαλιστικά, να δημιουργήσει ανταγωνιστικούς Έλληνες ναυτικούς, οι οποίοι χρησιμοποιούνται όχι γιατί είναι φθηνότεροι αλλά διότι η υπηρεσία που προσφέρουν είναι η καλύτερη.



Του Αλέξανδρου Π. Παναγόπουλου,
πρόεδρου και διευθύνοντος συμβούλου Super Fast Ferries

Η υποχρεωτική επάνδρωση με συγκεκριμένο αριθμό Ελλήνων ναυτικών στον Ξενοδοχειακό τομέα αποτελεί παγκόσμια αποκλειστικότητα, η οποία αναμφισβήτητα περιορίζει και μάλιστα σημαντικά την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου. Διεθνώς η μόνη υποχρέωση που επιβάλλεται από τις κυβερνήσεις είναι η τήρηση του απαραίτητου προσωπικού



για την ασφάλεια του πλοίου σε περίπτωση ατυχήματος, όπως ορίζεται από τον IMO. Η χώρα μας είναι η μοναδική η οποία παρουσιάζει αυτόν τον αναχρονισμό, πλήττοντας βεβαίως την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου. Η αναχρονιστική νομοθεσία για τις οργανικές συνθέσεις πρέπει να αλλάξει. Σας υπενθυμίζω ότι πρόκειται για ένα διάταγμα του 1974! Μέσα στα 30 χρόνια που έχουν μεσολαβήσει, η δημοκρατία στη χώρα μας απεκατεστάθη, τα πλοία άλλαξαν άρδην, εκσυγχρονίστηκαν, μεγάλωσαν, έγιναν πιο γρήγορα. Οι αντιλήψεις και απαιτήσεις περί εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού άλλαξαν και τα πλοία ανέπτυξαν νέες εμπορικές και ξενοδοχειακές δραστηριότητες, οι οποίες χρειάζονται εξειδικευμένο προσωπικό. Οι χρόνοι ταξιδιού μειώθηκαν και, ως εκ τούτου, δεν υπάρχει η ίδια ζήτηση για καμπίνες όπως στο παρελθόν. Όπως όλοι οι κλάδοι, η επιβατηγός ναυτιλία εξελίσσεται, νέες ειδικότητες γεννιούνται, άλλες εκλείπουν, ενώ όλες απαιτούν πλέον καινούργιες και περισσότερες ικανότητες. Το διάταγμα 177/74 περί συνθέσεων οφείλει και πρέπει να εκσυγχρονιστεί, προκειμένου να ληφθούν επιτέλους υπόψη οι πραγματικές ανάγκες των πλοίων και όχι να δημιουργούνται πλάσματικές. Οι κατηγορίες και ο αριθμός του προσωπικού θα πρέπει να καθορίζονται χωριστά για κάθε ένα πλοίο, ανάλογα με τα τεχνικά χαρακτηριστικά του και τις υπηρεσίες που η πλοιοκτήτρια εταιρεία επιθυμεί να προσφέρει στο επιβατικό κοινό. Όσο η κατάσταση αυτή παραμένει, όχι μόνον η ελληνική σημαία δεν θα αποτελέσει πόλο έλξης για ξένους, αλλά αντιθέτως και τα υπάρχοντα πλοία με ελληνική σημαία ολοένα θα μειώνονται, με τις αναμφίβολα αρνητικές συνέπειες για την απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών.



Του Περικλή Σ. Παναγόπουλου,
πρόεδρου και διευθύνοντος συμβούλου Επιχειρήσεων Απτικής

Η παρούσα εθνική νομοθεσία σχετικά με την υποχρεωτική επάνδρωση των εμπορικών πλοίων είναι μια παγκόσμια πρωτοτυπία, η οποία υπερβαίνει τους διεθνείς κανόνες και φυσικά επιφέρει επιβάρυνση στο κόστος εκμετάλλευσης των υπό ελληνική σημαία πλοίων, ιδίως δε στα επιβατηγά.



Του Γιάννη Πλατισιάκη,
Managing Director Anangel Maritime Services Inc.

Με δεδομένο ότι η προσφορά επαρκούς αριθμού Ελλήνων (αριθμητικά αλλά και, κυρίως, ποιοτικά) για τις θέσεις του κατώτερου πληρώματος του ποντοπόρου πλοίου είναι αδύναμη, θεωρώ πως η επιμονή του YEN για υποχρεωτική πρόσληψη Ελλήνων στις θέσεις αυτές είναι εκτός πραγματικότητας, μη συμβατή με οικονομική αλλά και ποιοτική αναβάθμιση της λειτουργίας και διαχείρισης του ποντοπόρου πλοίου (όπως απαιτεί η παγκόσμια κοινωνία) και σε αταξία με τη μη υποχρεωτική πρόσληψη Ελλήνων άλλων ειδικοτήτων (δικηγόρων, γιατρών, οικονομολόγων). Πιστεύω λοιπόν ότι η σημερινή υποχρεωτική επάνδρωση με Έλληνες των θέσεων κατώτερου πληρώματος πρέπει να αρθεί και να αφεθεί στην επιλογή των διαχειριστών των πλοίων, οι οποίοι, λαμβάνοντας υπ' όψιν τους τόσο το κόστος όσο και την ποιότητα εκπαίδευσης και εμπειρίας, θα αποφασίσουν για την πρόσληψή τους ή όχι. Το κρά-





Φάκελος Ανταγωνιστικότητα: Εθνική νομοθεσία και επάνδρωση



τος, ασκώντας κοινωνική πολιτική, μπορεί να τους κάνει οικονομικά πιο ανταγωνιστικούς, μειώνοντας τις εργοδοτικές ασφαλιστικές εισφορές και, γιατί όχι, ενθαρρύνοντας την επαναδιαπραγμάτευση των συλλογικών συμβάσεων τους ώστε ο καθαρός μισθός τους να παραμείνει ο ίδιος, αλλά οι ασφαλιστικές εισφορές των εργαζομένων να αναληφθούν επίσης από το κράτος (παράδειγμα Σουηδίας). Παράλληλα, θεωρώ ότι η έμφαση όλων μας πρέπει να είναι στους Έλληνες στις θέσεις των αξιωματικών, δεδομένου ότι το μέλλον της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας είναι στενά δεμένο μαζί τους.



Του Καπετάν Παναγιώτη Ν. Τσάκου,
προέδρου Tsakos Group

Σε επίπεδο ανταγωνισμού, βασικούς συντελεστές συνιστούν το κόστος παραγωγής και η ποιότητα του προϊόντος.

Το κόστος παραγωγής είναι οι διάφορες δαπάνες στις οποίες ο παραγωγός (εφοπλιστής) υποβάλλεται προκειμένου να πραγματοποιήσει τη θαλάσσια μεταφορά, η δε ποιότητα του προϊόντος είναι η συνεπής, έγκαιρη και αβλαβής εκτέλεση του μεταφορικού έργου.

Πολλές κατηγορίες δαπανών είναι κοινές για όλα τα πλοία και δεν εξαρτώνται από τη σημαία του πλοίου. Υπάρχουν όμως και δαπάνες που κυμαίνονται ανάλογα με τη σημαία και είναι αυτές που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα.

Η σημαντικότερη από αυτές τις δαπάνες είναι η μισθοδοσία, ασφάλιση κ.λπ. του πληρώματος του πλοίου. Υπό την έννοια αυτή η υποχρεωτική επάνδρωση των υπό ελληνική σημαία πλοίων με μεγάλο αριθμό Ελλήνων αξιωματικών συνιστά αρνητικό παράγοντα για την ανταγωνιστικότητά του.

Ωστόσο, αποτελεί επιπολαιότητα η μονοδιάστατη αντιμετώπιση του θέματος, διότι οι αρνητικές επιπτώσεις από το κόστος της στελέχωσης από Έλληνες αξιωματικούς αντισταθμίζονται από τη βελτίωση της ποιότητας του προσφερομένου προϊόντος διότι κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει την υψηλή ποιότητα του Έλληνα ναυτικού. Εξ άλλου, αν θέλουμε να έχουμε όραμα και προοπτική για τη ναυτιλία μας, οφείλουμε να στηριχθούμε στους Έλληνες αξιωματικούς και να ενθαρρύνουμε την παραγωγή όσο το δυνατόν περισσότερων νέων αξιωματικών και την προώθησή των στα πλοία μας για να καταστούν έμπειρα στελέχη για τα πλοία και τα γραφεία μας.

Υπό την έννοια αυτή, δεν υπάρχει ουσιαστική αντιδικία των εφοπλιστών με τη ναυτεργασία ή το διοικητικό φορέα και δεν αποτελεί πρόθεση και αίτημά μας μόνον η χρησιμοποίηση μικρότερου αριθμού Ελλήνων αξιωματικών, αλλά και η παροχή και ευχέρεια μιας κάποιας άνετης επιλογής των ειδικοτήτων οσάκις οι συνθήκες θα το καθιστούν αναγκαίο. Πιστεύω ότι μια τέτοια ρύθμιση θα ενθαρρύνει πολλούς εφοπλιστές να υψώσουν την ελληνική σημαία στα πλοία τους και θα συμβάλει στην απασχόληση των Ελλήνων αξιωματικών.

Το μέτρο δεν θα είναι πειραματικό. Έχει ήδη δοκιμαστεί με επιτυχία με τη ρύθμιση της οργανικής σύνθεσης των πλοίων όπου ελαττώθηκε μεν η οργανική σύνθεση των ελληνικών πλοίων, η πραγματική όμως σύνθεση παραμένει εξ ίσου υψηλή όπως και πριν.



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



Φάκελος Ανταγωνιστικότητα: Οριακό το σημείο παραγωγής Ελλήνων αξιωματικών



LAMDA
SHIPYARDS
ΧΟΡΗΓΟΣ ΑΦΙΕΡΩΜΑΤΟΣ

Θεωρείτε ότι οι σημερινός ρυθμός ανάπτυξης της ναυτιλίας μας θα συναντήσει εμπόδια ως προς το θέμα της ναυτολόγησης Ελλήνων ναυτικών, αφού ενδέχεται στο μέλλον να μην υπάρχουν επί πλέον Έλληνες αξιωματικοί για να επανδρώσουν επαρκώς τον εθνικό στόλο;

?



Του Απόστολου Αθηναίου,
διευθύνοντος συμβούλου Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου (ΝΕΛ)

Όχι, διότι και προσφορά υπάρχει και ποιότητα.



Του Ιωάννη Αλούπη,
διευθύνοντος συμβούλου «Σ. Λιβανός Ελλάς Α.Ε.»

Το γεγονός ότι έχουμε φθάσει σε οριακό σημείο παραγωγής ικανών επαγγελματιών (όσον αφορά στο θέμα κατάρτισης και αγάπης προς το επάγγελμα) μελλοντικών αξιωματικών, νομίζω ότι στα ναυτιλιακά έντυπα έχει γραφεί πολλές φορές. Όμως, θα ήθελα να σημειώσω ότι η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας δεν έγκειται μόνον στον αριθμό των πλοίων ή τη χωρητικότητα και των αξιωματικών τους αλλά κυρίως στον εκσυγχρονισμό των πλοίων.

Πάσχουμε αληθινά στην έγκαιρη παρακολούθηση και αφομοίωση όλων των σύγχρονων μεθόδων και της υψηλής τεχνολογίας. Δεν υποστηρίζουμε απλώς την αύξηση του αριθμού των εισακτέων στις ναυτικές σχολές αλλά κυρίως την αναβάθμιση των εισαγωγικών κριτηρίων και το επίπεδο σπουδών. (Η ΕΕΕ έχει δώσει μερικά στατιστικά στοιχεία βαθμολογίας των πανελλήνιων.)



Του Νίκου Βαρβατέ,
προέδρου Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων

Κατά την άποψή μου, ο σημερινός ρυθμός ανάπτυξης της ελληνόκτητης ναυτιλίας έχει πρόβλημα και με τους αξιωματικούς και με τα κατώτερα πληρώματα. Κι εμείς οι μεσογειακοί, που λόγω της δραστηριοποίησής μας και στις εσωτερικές μεταφορές είμαστε υποχρεωμένοι να έχουμε την ελληνική σημαία, αντιμετωπίζουμε μεγαλύτερο πρόβλημα. Αξιωματικοί και κατώτερα πληρώματα προτιμούν τα ποντοπόρα πλοία για ευνόητους λόγους. Έτσι,

είμαστε υποχρεωμένοι να συμβιβαστούμε με ό,τι απομένει διαθέσιμο στην αγορά της ναυτικής εργασίας. Λόγω επίσης της παρέμβασης της Πολιτείας, είμαστε πολλές φορές αναγκασμένοι να προσλαμβάνουμε ναυτικούς απλώς επειδή προσφέρονται μέσω ΓΕΝΕ και όχι επειδή είναι ικανοί και κατάλληλοι και της αρεσκείας μας. Το πρόβλημα είναι μεγαλύτερο στους αξιωματικούς, τους οποίους εμείς θεωρούμε καλούς και ανταγωνιστικούς κι εξακολουθούμε να τους θέλουμε στα βαπόρια μας.

Μια πολιτική, λοιπόν, συνεχούς αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης είναι απολύτως αναγκαία, ώστε να συμβαδίζει με τους ρυθμούς ανάπτυξης της ελληνόκτητης ναυτιλίας.



Του Εμμανουήλ Α. Βορðwn,
Executive Director της Thenamaris (Ships Management) Inc.

Όσο το θεσμικό πλαίσιο της Ελληνικής σημαίας δεν προσαρμόζεται τελικά στα διεθνή και Ευρωπαϊκά δεδομένα ώστε να καταφέρει να επαναπατρίσει μεγάλο όγκο από τα πλοία που σήμερα χτίζονται, και όσο οι αριθμοί περιορίζονται στην απλή υποκατάσταση των παλαιότερων που διαγράφονται με καινούργια, τότε, τα εμπόδια ΔΕΝ θα είναι μεγάλα.

Υπάρχει βέβαια το θέμα της πραγματικής επάρκειας και ωριμότητας των καινούργιων αξιωματικών που αντικαθιστούν τους παλαιότερους. Η μείωση του χρόνου υπηρεσίας για τη βαθμολογική εξέλιξη και οι προοπτικές σύμπτυξης των εκπαιδευτικών προγραμμάτων του ΚΕΣΕΝ, επιταχύνουν τη δημιουργία νεότερων στελεχών με τα τυπικά, τουλάχιστον, προσόντα. Δημιουργούν όμως ερωτήματα για την επάρκεια των πραγματικών γνώσεων και εμπειριών που θα έχουν συσσωρεύσει οι νέοι αξιωματικοί τη στιγμή που αναλαμβάνουν την ευθύνη των ανώτερων διοικητικών βαθμίδων.

Στο χώρο της εκπαίδευσης, η αθρόα εισαγωγή σπουδαστών σίγουρα δεν εξασφαλίζει και τους μεγάλους αριθμούς νέων αξιωματικών που σοβαρά θα αντιμετωπίζουν και επαγγελματικά θα αυτοδεσμεύονται για μια υπεύθυνη κα-



Φάκελος Ανταγωνιστικότητα: Οριακό το σημείο παραγωγής Ελλήνων αξιωματικών



ριέρα στη θάλασσα. Αντίθετα, οι χαμηλές βάσεις εισαγωγής έχουν υποβιβάσει το μέσο επίπεδο. Έφεραν στις σχολές παιδιά που δεν ενδιαφέρονται πραγματικά και έτσι έκαναν τη ζωή των καλύτερων σπουδαστών και των δασκάλων, ακόμα πιο δύσκολη. Δεν αμφιβάλλω ότι τελικά οι καλοί, με τη βοήθεια των καθηγητών τους θα βρίσκουν το δρόμο τους, θα μορφώνονται καλά και θα γίνουν άξιοι αξιωματικοί. Οι ενδείξεις, όμως δυστυχώς ως τώρα είναι ότι αυτά τα παιδιά δεν θα είναι πολλά.

Τούτο σημαίνει πως οι ανταγωνιστικές πιέσεις προς τους Έλληνες ναυτικούς, τόσο από τον ευρύτερο διεθνή χώρο όσο και από τις νέες ευρωπαϊκές χώρες, θα γίνεται εντονότερες. Αξίζει να κάνουμε όλοι, σπουδαστές, καθηγητές, διοίκηση και επιχειρήσεις, ό,τι καλύτερο για να υποστηρίξουμε τις γνώσεις και το επαγγελματικό επίπεδο των νέων παιδιών μας που θα διαλέξουν τη θάλασσα.

Αν όμως, όταν λέμε ρυθμός ανάπτυξης της ναυτιλίας μας, εννοούμε τα Ελληνόκτητα πλοία, και αν πράγματι στοχεύουμε και αντικειμενικά δημιουργούμε τις προϋποθέσεις να προσελκύσουμε πολλά, ... όλα τα Ελληνόκτητα στη σημαία!..., και αν παράλληλα οι κανονιστικές διατάξεις της σύνθεσης δεν αμβλυνθούν, τότε τα προβλήματα θα είναι σίγουρα αεσιέραστα. Δεν χρειάζονται παρά απλές αριθμητικές πράξεις για να τεκμηριωθεί το ασύμβατο της αύξησης του Ελληνικού στόλου με την αντικειμενική εκτίμηση για την αριθμητική δυνατότητα της προσφοράς Ελλήνων αξιωματικών.

Προσωπική μου γνώμη είναι πως η ριζική απομείωση, η πλήρης κατάρριψη ει δυνατόν των εξειδικευμένων «τοπικών» κανονιστικών αγκυλώσεων που θα καταστήσει την Ελληνική σημαία εξ ίσου ευέλικτη με τις άλλες Ευρωπαϊκές εθνικές σημαίες, είναι σίγουρα ο καλύτερος δρόμος. Αυτός που θα έχει τη δύναμη να επαναφέρει το διεσπαρμένο Ελληνισμό στην Εθνική του εστία. Αυτός που θα δημιουργήσει πληθώρα νέων θέσεων εργασίας, περισσότερων από την προσφορά, και θα ωφεληθεί αφάνταστα, αντί να θέτει σε κίνδυνο, την κοινότητα των ναυτικών μας. Η μεγαλύτερη ζήτηση των ναυτικών ίσως δημιουργήσει πιέσεις έντονες στις ναυτιλιακές εταιρείες, ίσως δημιουργεί τον κίνδυνο ανεδαφικών αυξήσεων στους μισθούς. Αυτό όμως είναι έτσι και αλλιώς, θέμα της ελεύθερης οικονομίας και κάθε εταιρεία θα πρέπει να κάνει τις δικές της επιλογές προσέλκυσης και συγκράτησης των συνεργατών που επιλέγει.

Οι οικονομικές πρόσδοι από την ταχύρρυθμη αύξηση του νηολογίου θα είναι πολύτιμες για την οικονομία της χώρας και οι συνέργειες που θα δημιουργηθούν θα είναι σημαντικές για την ανάπτυξη και την κοινωνία μας.



Του Ιωάννη Κούστα,
Managing Director & General Manager of Danaos Shipping Co. Ltd

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το παρόν μέγεθος και η εξέλιξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας δεν αφήνουν περιθώρια επάνδρωσής της με Έλληνες. Συνεπώς, η ανάπτυξη της ελληνικής σημαίας θα μπορεί να γίνει μόνο βάσει της προσφοράς Ελλήνων ναυτικών.



Του Αλέξανδρου Π. Παναγόπουλου,
πρόεδρου και διευθύνοντος συμβούλου Super Fast Ferries

Επί του παρόντος δεν παρατηρείται έλλειψη Ελλήνων αξιωματικών και ούτε διαφαίνεται τέτοια έλλειψη, τουλάχιστον στο άμεσο μέλλον. Η αλήθεια είναι βεβαίως ότι προβλήματα εξεύρεσης ικανού αριθμού Ελλήνων αξιωματικών ενδέχεται να υπάρξουν στο απώτερο μέλλον. Αυτό όμως είναι ένα θέμα που άπτεται των επιλογών της Πολιτείας και απόκειται



τελικά σε αυτήν, αφενός να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, αφετέρου να εξασφαλίσει την ποιοτική υπεροχή των νέων αυτών σε σχέση με τους συναδέλφους τους διεθνώς. Οι Έλληνες αξιωματικοί δεν θα πρέπει να προσρίζονται αποκλειστικά για πλοία με ελληνική σημαία, αλλά θα πρέπει να είναι ευθέως ανταγωνιστικοί και ποιοτικώς ανώτεροι από τους συναδέλφους τους άλλων εθνικοτήτων. Θα πρέπει και αυτοί με τη σειρά τους να είναι «επιλέξιμοι» σε σχέση με τους υπόλοιπους για τις γνώσεις τους, τις ικανότητές τους, την εμπειρία τους κοκ.



Του Περικλή Σ. Παναγόπουλου,
προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου Επιχειρήσεων Αττικής

Αυτό είναι φυσικό επακόλουθο της ανάπτυξης της χώρας και της προσφοράς ικανοποιητικών θέσεων εργασίας μακριά από τη θάλασσα. Ήδη, ναυτικά έθνη, όπως τα σκανδιναβικά και άλλα ευρωπαϊκά, απασχολούν Ξένους αξιωματικούς, έτσι θα πρέπει ενδεχομένως να αντιμετωπιστεί το φαινόμενο αυτό και στη χώρα μας, αν και αυτό το βλέπω κάπως απομακρυσμένο. Θα πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν μας ότι πολλοί Έλληνες αξιωματικοί απασχο-

λούνται σε πλοία Ξένων εφοπλιστικών οίκων.



Του Γιάννη Πλατσιδάκη,
Managing Director Anangel Maritime Services Inc.

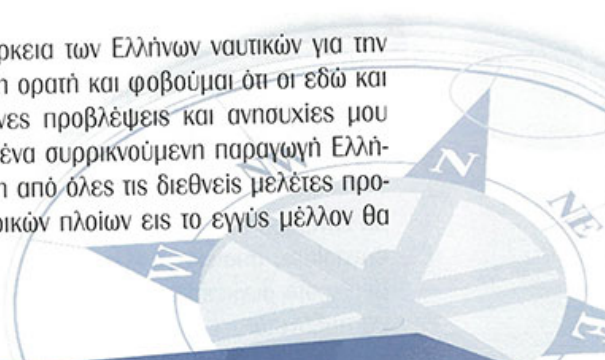
Η αριθμητική προσέλευση νέων στις ΑΕΝ είναι ικανοποιητική και λίγο πολύ στα όρια των δυνατοτήτων αυτών. Προβληματισμός υπάρχει στο ποιοτικό (ήτοι μορφωτικό) επίπεδο των προσερχομένων και ταυτόχρονα στην επαρκή επιμόρφωσή τους μέσα στις ΑΕΝ. Πιστεύω ότι το «άνοιγμα» του εκπαιδευτικού συστήματος θα έχει θετικές επιδράσεις, αν και η ανησυχία μας για την ομαλή επάνδρωση των πλοίων με Έλληνες αξιωματικούς παραμένει.



Του Καπετάν Παναγιώτη Ν. Τσάκου,
προέδρου Tsakos Group

Όσον αφορά στην προβλεπόμενη μελλοντική ανεπάρκεια των Ελλήνων ναυτικών για την επάνδρωση των ελληνικών πλοίων, η απειλή είναι ήδη ορατή και φοβούμαι ότι-οι εδώ και πολλά χρόνια σε όλους τους τόνους διακηρυσσόμενες προβλέψεις και ανησυχίες μου έχουν αρχίσει ήδη να επαληθεύονται. Και εάν η ολοένα συρρικνούμενη παραγωγή Ελλήνων αξιωματικών Ε.Ν. είναι φαινόμενο ανησυχητικό, η από όλες τις διεθνείς μελέτες προ-

κύπτουσα σημαντική έλλειψη αξιωματικών Ε.Ν. για τη στελέχωση των εμπορικών πλοίων εις το εγγύς μέλλον θα μπορούσε να προσλάβει δραματικές διαστάσεις.



Φάκελος Ανταγωνιστικότητα: Προσέλκυση και διατήρηση νέων αξιωματικών



Ποιες κινήσεις έχετε δρομολογήσει με σκοπό την προσέλκυση αλλά και τη διατήρηση νέων αξιωματικών Ε.Ν. στους κόλπους της εταιρείας σας; Θεωρείτε ότι οξύνεται ο «ανταγωνισμός» μεταξύ των εταιρειών για την προσέλκυση των σχετικά πλέον λιγοστών ικανών και καταρτισμένων Ελλήνων αξιωματικών;



Του Απόστολου Αθηναίου,
διευθύνοντος συμβούλου Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου (ΝΕΛ)

Η εταιρεία μας δίνει μεγάλη σημασία στην απασχόληση εκπαιδευομένων δοκίμων αξιωματικών, που είναι και το φυτώριο ανάπτυξης νέων αξιωματικών.



Του Ιωάννη Αλούπη,
διευθύνοντος συμβούλου «Σ. Λιβανός Ελλάς Α.Ε.»

Δεν θα αναφερθώ εκτενώς στις μεθόδους, στα μέτρα και τα κριτήρια της εταιρείας μας για την εξασφάλιση και διατήρηση νέων αξιωματικών στους κόλπους μας. Γνωρίζετε ότι δουλεύουμε αθόρυβα μεν, επισταμένως δε.

Η μεγαλύτερή μας εγγύηση είναι η παράδοση, η σταθερότητα των στόχων, γενικά η ιστορία μας. Έχω ξαναδηλώσει μέσω του εντύπου σας ότι «η πίστη μας στην οικογενειακή σχέση

ανάμεσα στον εργαζόμενο και στον εργοδότη, καθώς επίσης και η προσφερόμενη ασφάλεια και σταθερότητα εργασίας», αποτελούν εγγύηση στην προσέλκυση νέων αξιωματικών. Σχετικά με την ανταγωνιστικότητα των εταιρειών στο συγκεκριμένο θέμα, είναι ευνόητο, ότι όσο μειώνεται ο αριθμός των ικανών αξιωματικών, σαφώς αυτή θα αυξάνεται.



Του Νίκου Βαρβατέ,
προέδρου Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων

Είναι γεγονός, ότι και μεταξύ των εταιρειών υπάρχει ανταγωνισμός για τη ναυτολόγηση των πλέον καλών και κατάλληλων αξιωματικών. Για τους μεσογειακούς, για όλους τους λόγους που έχω προαναφέρει, ο ανταγωνισμός αυτός είναι οξύτερος. Απαιτούνται λοιπόν κίνητρα για τη μαζική προσέλκυση νέων αξιωματικών και ιδιαίτερα στα μεσογειακά φορτηγά πλοία. Απαιτούνται κίνητρα, κυρίως από την Πολιτεία, με βάση τη συνεχή αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, ώστε να γίνεται το επάγγελμα ολοένα και πιο ελκυστικό για τους νέους. Έτσι θα υπάρξει η απαιτούμενη προσφορά για την κάλυψη των σημερινών πραγματικών αναγκών και θα αμβλυνθεί και ο οξύς ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών. Η προσπάθεια που ξεκίνησε από τον προηγούμενο υπουργό κ. Γ. Ανωμερίτη είναι προς τη σωστή κατεύθυνση και θα πρέπει να συνεχιστεί χωρίς καθυστερήσεις και παλινδρομήσεις από τους επόμενους υπουργούς, οι οποίοι θα πρέπει να κάνουν μόνο βελτιώσεις, με στόχο πάντοτε περισσότερους και καλύτερους σε ναυτοσύνη και κατάρτιση Έλληνες αξιωματικούς.



Του Εμμανουήλ Α. Βορδώνη,
Executive Director της Thenamaris (Ships Management) Inc.

Δεν θα τις έλεγα απλά κινήσεις. Είναι ένα μεγάλο πλέγμα από αλληλοσυμπληρούμενες πρωτοβουλίες και πολιτικές που συνεργάζονται για την προσέλκυση, συνεχή αναβάθμιση και σταθερή ικανοποίηση των ναυτικών μας. Με δεδομένο τον πολύ πεπερασμένο αριθμό καλών Ελλήνων αξιωματικών, καθώς και τον ανταγωνισμό μεταξύ των καλών εταιρειών για την προσέλκυσή τους, σαν επιχείρηση που στρατηγικά έχουμε επιλέξει τη διαχείριση μεγάλου αριθμού πλοίων, δεν είναι δυνατόν, παρά τη συναισθηματική μας προδιάθεση, να περιορίζουμε τις πηγές των συνεργατών μας μόνο στην Ελλάδα. Είμαστε εκ των πραγμάτων υποχρεωμένοι να κρατάμε ανοικτά τα μάτια και να καλλιεργούμε συνεργασίες στο διεθνή χώρο, που μας βοηθήσει σε κάθε στιγμή να επιλέγουμε τους καλύτερους που με επάρκεια θα επανδρώσουν τα πλοία.

Έτσι, δίπλα στον εθνικό πυρήνα των Ελλήνων αξιωματικών μας έχουμε, εδώ και χρόνια πολλά, ωριμάσει τις σχέσεις και την προσωπική επαφή μας με ναυτικούς άλλων χωρών που συμπληρώνουν τις ανάγκες στελέχωσης ενός στόλου που λειτουργεί στο διεθνή χώρο και τον παγκόσμιο ανταγωνισμό.

Για την καλλιέργεια των νέων μας αξιωματικών αλλά και την επαγγελματική ωρίμαση των μεγαλύτερων, διατηρούμε πάντοτε έναν αριθμό πλοίων στο Ελληνικό νηολόγιο. Είναι τα πλοία φυτώριο που εκπαιδεύουν τους καινούργιους, ωριμάζουν τους μεγαλύτερους και προετοιμάζουν τα στελέχη μας για το γραφείο.

Θα θέλαμε τα πλοία με Ελληνική σημαία να είναι περισσότερα και οι Έλληνες ναυτικοί μας ακόμη πιο πολλοί. Αν ήταν αντικειμενικά εφικτό, να έφεραν όλα τη Γαλανόλευκη. Οι περιοριστικές όμως διατάξεις του Ελληνικού νηολογίου που αφορούν κύρια τη σύνθεση, μαζί με τη μειωμένη προσφορά Ελλήνων δίπλα σε μια συναισθητική μεγάλη ευθύνη για ένα στόλο που θα λειτουργεί με επάρκεια στο Διεθνή χώρο, δεν μας επιτρέπει να υλοποιήσουμε αυτήν την επιθυμία. Έτσι, περιορίζεται σε μικρότερο από ό,τι θα θέλαμε αριθμό πλοίων..., το ρίγος και υπερηφάνεια στη θωριά της δικιά μας σημαίας στην πρύμνη.



Του Ιωάννη Κούστα,
Managing Director & General Manager of Danaos Shipping Co. Ltd

Υπάρχει σημαντικός ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών, ο οποίος είναι και μισθολογικός αλλά και ποιοτικός. Αυτές ακριβώς είναι οι δυνάμεις της αγοράς που έχουν κάνει τους μισθούς σημαντικά υψηλότερους από τις Συλλογικές Συμβάσεις. Εμείς προσπαθούμε να κάνουμε τους ναυτικούς στελέχη της εταιρείας και όχι ευκαιριακά συνεργαζόμενους και χαίρομαι γιατί έχουμε πετύχει ποσοστά επαναπρόσληψης άνω του 90%.



Φάκελος Ανταγωνιστικότητα: Προσέλκυση και διατήρηση νέων αξιωματικών



Του Αλέξανδρου Π. Παναγόπουλου,
προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου Super Fast Ferries

Θεωρώ ότι μέχρι σήμερα δεν έχει τεθεί τέτοιο ζήτημα, καθώς όπως προανέφερα για το άμεσο μέλλον δεν διαφαίνεται έντονο το πρόβλημα της έλλειψης Ελλήνων αξιωματικών. Βεβαίως, για ικανούς ναυτικούς, αξιωματικούς και πλήρωμα, υπάρχει πάντοτε ανταγωνισμός ανάμεσα στις εταιρείες και υπάρχει πάντοτε η διάθεση να εξασφαλιστούν οι καλύτεροι. Ως εταιρεία, πιστεύουμε ότι λόγω των εξαιρετικών συνθηκών ποιότητας και εργασίας που διασφαλίζουμε στα πληρώματά μας, αποτελούμε πόλο έλξης για ικανούς αξιωματικούς. Οι καλύτεροι άλλωστε θέλουν να εργάζονται για τους καλύτερους.



Του Περικλή Σ. Παναγόπουλου,
προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου Επιχειρήσεων Απικής

Δεν συναντούμε προβλήματα στην εξεύρεση αξιωματικών στην εταιρεία μας, γι' αυτό δεν μπορώ να απαντήσω στο θεωρητικό σας ερώτημα.



Του Γιάννη Πλατσοϊδάκη,
Managing Director Anangel Maritime Services Inc.

Η εταιρεία μας έχει μια σταθερή πολιτική επάνδρωσης των πλοίων της με Έλληνες αξιωματικούς, η οποία βασίζεται στην πρόσληψη μεγάλου αριθμού σπουδαστών Α και Β ετών στα πλοία της, όχι μόνο για τις ανάγκες των πλοίων της αλλά και ως προσφορά στη μόρφωση και εκπαίδευση νέων για την ποντοπόρο ναυτιλία μας, με στόχο τη διατήρηση των καλύτερων και ανάπτυξη των στην ιεραρχία των πλοίων της. Παράλληλα, η πολιτική μας στοχεύει στην ανάπτυξη μακροχρόνιων δεσμών με τους ναυτικούς μας ώστε να νιώθουν ότι είμαστε «η εταιρεία τους». Είναι γεγονός ότι ο ανταγωνισμός για την εξεύρεση επαρκούς αριθμού ικανών Ελλήνων αξιωματικών είναι οξύς και θα παραμείνει έτσι και εις το μέλλον.



Του καπετάν Παναγιώτη Ν. Τσάκου,
προέδρου Tsakos Group

Εν όψει αυτών των δυσάρεστων εξελίξεων, τις οποίες όπως προείπα πριν από χρόνια έχω προβλέψει, η εταιρεία μας, επιδιώκοντας να καθυστερήσει κατά το δυνατόν τις δυσάρεστες επιπτώσεις, εξήγγειλε δέσμη κινητρών για την προσέλκυση εις τα πλοία μας δοκιμών από τις σχολές Ε.Ν., τα οποία έτυχαν ευρείας δημοσιότητας.

Τρεχαντήρια

ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ - ΜΕΖΕΔΟΠΩΛΕΙΟ

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

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

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

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

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

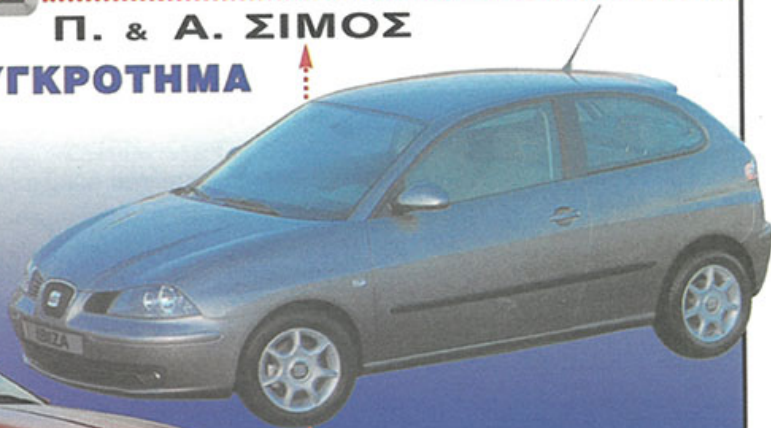


Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**48 Μηνιαίες
Δόσεις**



ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ

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

Φάκελος Ανταγωνιστικότητα: Συνθέσεις και πολιτικό κόστος



Πιστεύετε ότι ο επόμενος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας θα δυσκολευτεί να προσεγγίσει ριζοσπαστικά το θέμα των συνθέσεων, φοβούμενος πάντα το πολιτικό κόστος; Θα μπορούσαν ποτέ να συγκλίνουν οι απόψεις της πλοιοκτησίας και της ναυτεργασίας στο θέμα αυτό;



Του Απόστολου Αθηναίου,
διευθύνοντος συμβούλου Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου (ΝΕΛ)

Υπάρχει εργασιακή ειρήνη μεταξύ εργοδοσίας και εργαζομένων σε όλους τους κλάδους της ναυτιλίας. Σπάνιες τυχόν εξαιρέσεις ενισχύουν και δεν καταργούν τον παραπάνω κανόνα. Άλλος κανόνας είναι ότι όσο πιο λίγο παρεμβαίνει το ΥΕΝ, τόσο πιο εύκολα βρίσκονται λύσεις.



Του Ιωάννη Αλούπη,
διευθύνοντος συμβούλου «Σ. Λιβανός Ελλάς Α.Ε.»

Το πολιτικό κόστος είναι μια «πολιτική» ορολογία και δεν είναι του παρόντος να αναπτύξω ή να λάβω θέση δικήν χρησμού, εάν κάποιος από τους πολιτικούς μας μπορεί να πραγματοποιήσει την υπέρβαση ή όχι. Σαφώς όσο και να θέλει να ενεργήσει ριζοσπαστικά προς χάριν της ανάπτυξης της ναυτιλίας, θα κοιτάξει και τους δύο πόλους.

Όσον δε αφορά στη συνεργασία των φορέων, εφόσον η συνδικαλιστική τακτική λειτουργεί συχνά χωρίς επιλογές και κρίση, θέλοντας να καλύψει τους πάντες ομοιόβαθμα, με ισοπεδωτική αντιμετώπιση των ικανών και μη, των εντίμων και των ανεντίμων, πάντα θα υπάρχει «διαφορά». Βλέπετε, οι επιλογές των εταιρειών εν τέλει, πέραν του οικονομικού παράγοντα, επηρεάζονται από πρόσωπα, χαρακτήρες και αποδόσεις.

Του Νίκου Βαρβατέ,
προέδρου Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων



Πιστεύω ότι ο επόμενος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ανεξαρτήτως του κόμματος που θα κερδίσει στις εκλογές, θα πρέπει να κινηθεί με γνώμονα το συμφέρον της ναυτιλίας και όχι το προσωπικό ή κομματικό συμφέρον. Με άλλα λόγια, η ναυτιλιακή πολιτική δεν πρέπει να υπολογίζει το πολιτικό κόστος, αλλά να χαράζεται με στόχο τη συνεχή και αδιάταρακτη ανάπτυξη όλων των κλάδων της ναυτιλίας προς το συμφέρον και της εθνικής μας οικονομίας γενικότερα. Αν κινηθεί σ' αυτό το πλαίσιο ο νέος υπουργός, τότε θα προσεγγίσει ουσιαστικά και ριζοσπαστικά το θέμα των συνθέσεων.

Περιθώρια σύγκλισης των απόψεων ναυτεργασίας και πλοιοκτητών πιστεύω πως υπάρχουν, και ο νέος υπουργός θα πρέπει να ενδιαφερθεί πραγματικά και ουσιαστικά για λύσεις. Εμείς στα μεσογειακά δεν θα σταματήσουμε να διεκδικούμε και να ελπίζουμε, ώστε κάποια στιγμή να αρθεί η αδικία που γίνεται τόσο καιρό εις βάρος μας. Επαναλαμβάνω, ότι το συμφέρον της ναυτιλίας είναι κοινό για όλους τους κοινωνικούς εταίρους και τα μέτρα θα πρέπει να είναι σφαιρικά, ώστε να ανταποκρίνονται σε μian ενιαία εθνική ναυτιλιακή πολιτική. Θεωρώ, λοιπόν, δεδομένο ότι η πολιτική που συμφέρει και την πλοιοκτησία και τη ναυτεργασία πρέπει να είναι η ίδια. Το ότι σήμερα δεν συμπίπτουμε, σημαίνει ότι κάτι δεν πάει καλά με την πολιτική που ακολουθείται. Θα πρέπει λοιπόν να δούμε πόσο φταίμε εμείς και πόσο η ναυτεργασία, η οποία όμως θα πρέπει να καταλάβει ότι το νέο οικονομικό περιβάλλον που έχει διαμορφωθεί τόσο στην Ευ. Ένωση όσο και παγκοσμίως, έχει οδηγήσει τους ανταγωνιστές μας να βρουν θέσεις ουσίας, ώστε να ξεπεράσουν τα εσωτερικά τους προβλήματα και να διατηρούν και να βελτιώνουν την ανταγωνιστικότητά τους. Το ίδιο πρέπει να κάνουμε κι εμείς, να προχωρήσουμε σε ένα διάλογο ουσίας, λαμβάνοντας υπ' όψιν τα σημερινά πραγματικά δεδομένα της διεθνούς ναυτιλίας και να μη μένουμε στις στείρες αντιπαράθεσεις του παρελθόντος.

Του Εμμανουήλ Α. Βορδώνη,
Executive Director της Thenamaris (Ships Management) Inc.

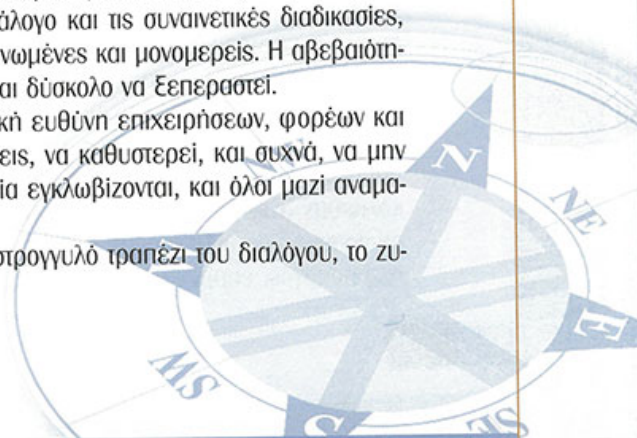


Κατ' αρχάς, νομίζω δεν πρέπει να μπερδεύουμε την πολύ κακή και κακοχρησιμοποιημένη λέξη «πολιτικό κόστος» με την καίρια πολιτική και κοινωνική ευθύνη που έχει, και που οφείλει να έχει ένας Υπουργός. Στη σημερινή Ελλάδα που κατακλύζεται από την έλλειψη αμοιβαίας εμπιστοσύνης, από καχυποψία και δυσκαμψία στην αμοιβαία κατανόηση, ο κάθε υπουργός διστάζει να προωθήσει επιλογές, όντας δύσκολο να ζυγίσει τις ισορροπίες μεταξύ

του Ιδιωτικού - Κλαδικού και Δημόσιου ωφέλους. Η ανυπαρξία ώριμων μηχανισμών για τη διαφανή, τεκμηριωμένη και έγκαιρη δημόσια ενημέρωση, καθώς και η ανωριμότητα στο Δημόσιο διάλογο και τις συναινετικές διαδικασίες, φέρνουν συχνά στο τραπέζι του προτάσεις συλλογικά ανεπεξέργαστες, απομονωμένες και μονομερείς. Η αβεβαιότητα της ιδιοτέλειας ή του υπέρμετρου κλαδικού και ιδιωτικού συμφέροντος είναι δύσκολο να ξεπεραστεί.

Έτσι, στην εποχή που η περιβαλλοντική συνείδηση και η ευρύτερη κοινωνική ευθύνη επιχειρήσεων, φορέων και πολιτών ευτυχώς ωριμάζουν, είναι λογικό να φοβάται να πάρει τις αποφάσεις, να καθυστερεί, και συχνά, να μην τις παίρνει καθόλου! Και τότε, η εξέλιξη, η δημιουργικότητα και η καινοτομία εγκλωβίζονται, και όλοι μαζί αναμασάμε το πρόβλημα και ανακαιτίζουμε την εξέλιξη.

Είμαι προσωπικά αισιόδοξος και πιστεύω ότι πολλά θα επιτευχθούν, αν το στρογγυλό τραπέζι του διαλόγου, το zu-





Φάκελος Ανταγωνιστικότητα: Συνθέσεις και πολιτικό κόστος



μωτήρι αυτό που ονομάστηκε ΣΕΝΠ (Συμβούλιο Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής), λειτουργήσει αποτελεσματικά. Εμείς οι ίδιες οι τάξεις θα ηγηθούμε στο δημόσιο διάλογο, θα επιτύχουμε τη συναίνεση και θα προτείνουμε στη διοίκηση να αξιολογήσει και να υλοποιήσει προτάσεις που έχουν περάσει το βασάνισμα της σύγκλισης και της ισόρροπης ωφέλειας.

Όσον αφορά τη σύγκλιση πλοιοκτησίας και ναυτεργασίας, δεν σας κρύβω τη μεγάλη μου έκκληση, που αυτή έως σήμερα δεν έχει ήδη επιτευχθεί. Τώρα πια, δεν υπάρχουν τα κακά βαπόρια της παλιάς Ελληνικής ναυτιλίας. Τώρα πια, τόσο οι διεθνείς συμβάσεις για την εργασία και την προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, αλλά και η ίδια η αγορά, έχουν εξασφαλίσει τις δικαίες αμοιβές, το καλό management και τις προϋποθέσεις ασφάλειας και καλής ζωής, όσο γίνεται αυτή να είναι καλή, μακριά από την οικογένεια, στο βαπόρι. Ο μεγάλος αριθμός των «υπεύθυνων εταιρειών» γνωρίζει, τώρα ακόμα καλύτερα, ότι το πολυτιμότερο αγαθό, ο κορμός στήριξης και η ελπίδα προόδου, δεν είναι τίποτα άλλο από τους ίδιους τους δικούς της ανθρώπους στην Ξηρά και κυρίως στη θάλασσα.

Σήμερα, η πλοιοκτησία και η ναυτεργασία έχουν απόλυτα κοινούς στόχους, αμοιβαία συμφέροντα και κοινές πορείες. Δεν έχουν κανένα λόγο να διαφωνούν και να αποκλίνουν. Με μια απλή κίνηση και τη δημιουργία ενός κλίματος ειλικρίνειας, διαφάνειας, αμοιβαίας εμπιστοσύνης και συνέργειας, μπορούν να βρίσκονται κοντά, win-win στο δρόμο του κοινού οφέλους και μιας ελληνικής ναυτιλίας που μαζί με τα στελέχη της θα γιγαντώνεται. Και σε αυτήν τη συναίνεση το ΣΕΝΠ, αν λειτουργήσει σωστά, μπορεί να βοηθήσει.



Του Ιωάννη Κούστα,
Managing Director & General Manager of Danaos Shipping Co. Ltd

Ελπίζω ότι κάποιος YEN θα σπάσει κάποτε το γόρδιο δεσμό των συνθέσεων από τον οποίο θα βγουν μακροπρόθεσμα όλοι κερδισμένοι. Το πολιτικό κόστος έχει να κάνει με το χρονικό ορίζοντα μιας πολιτικής. Ελπίζω ότι μετά τις εκλογές ο YEN θα πάρει άμεσα μια γενναία απόφαση, ώστε οι καρποί της να έχουν ήδη φανεί μέχρι τις επόμενες εκλογές, οπότε και οι επιλογές του θα δικαιωθούν.



Του Αλέξανδρου Π. Παναγόπουλου,
προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου Super Fast Ferries

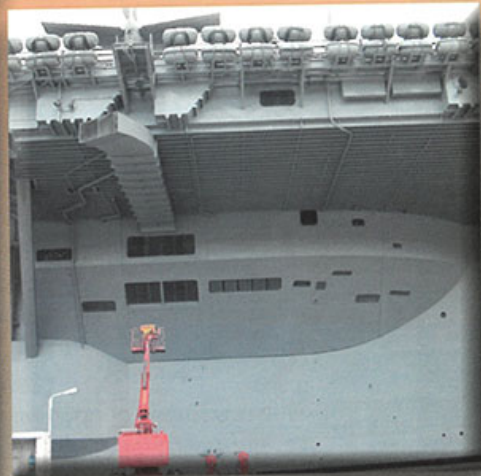
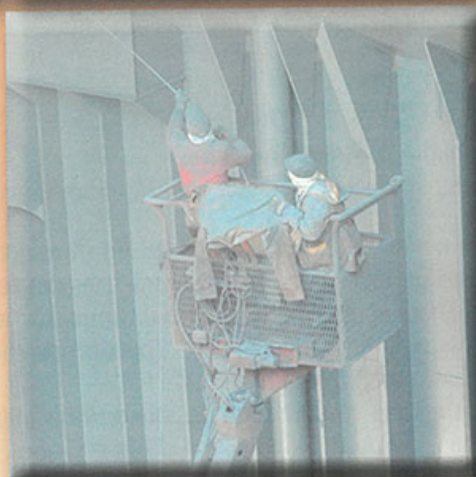
Οι υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας δυστυχώς πάντοτε είχαν δυσκολίες να προσεγγίσουν με θάρρος και τόλμη το θέμα των συνθέσεων. Η δαμόκλειος σπάθη του πολιτικού κόστους ανέκαθεν αποτελούσε τροχοπέδη για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό της ελληνικής ναυτιλίας. Αυτή τη στιγμή, πάντως, έχουμε φτάσει σε ένα οριακό σημείο. Ήδη η Ελλάδα έχει συρθεί στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για το θέμα των συνθέσεων, η απόφαση του οποίου ελπίζουμε να αποτελέσει την αφορμή για την αλλαγή. Οι υποχρεώσεις μας ως χώρα-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης μας έχουν αναγκάσει να άρουμε και τα τελευταία εμπόδια στην ελεύθερη διακίνηση προϊόντων και υπηρεσιών και έχουν εξαλείψει και τις τελευταίες δικαιολογίες προστατευτισμού. Από 1ης Ιανουαρίου του τρέχοντος έτους το τελευταίο προπύργιο του προστατευτισμού έπεσε, καθώς πλοία με οποιαδήποτε ευρωπαϊκή σημαία μπορούν να εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια (cabotage). Επί πλέον, η ένταξη των νέων κρατών στην ευρωπαϊκή οικογένεια και ειδικότερα κρατών με ναυτική παράδοση και ισχυρές σημαίες, όπως η Μάλτα και η Κύπρος, δημιουργεί διαφορετικά δεδομένα. Ειδικά η περίπτωση της Κύπρου με το ιδιαίτερα ανταγωνιστικό της νηολόγιο και με τις παρεμφερείς παραμέτρους κουλτούρας και γλώσσας ανοίγει νέες προοπτικές.

Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι ο κίνδυνος εξάλειψης της ελληνικής σημαίας από τον ευρωπαϊκό στόλο και της επακόλουθης ανεργίας για τους Έλληνες ναυτικούς. Ο κίνδυνος αυτός μπορεί να αποφευχθεί μόνον εάν υπάρξει μία ουσιαστική και ρηξικέλευθη αντιμετώπιση των θεμάτων της ανταγωνιστικότητας και ιδιαίτερα των συνθέσεων. Ο νέος υπουργός, επομένως, θα πρέπει να πάρει τολμηρές αποφάσεις, οι οποίες μάλλον ευνοούνται από το γεγονός

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

Φάκελος Ανταγωνιστικότητα: Συνθέσεις και πολιτικό κόστος

ότι δεν θα έχει σύντομο -και εκτός απροόπτου τουλάχιστον- να αντιμετωπίσει εκλογές. Έχει, καλώς εκόντων των πραγμάτων, τέσσερα χρόνια μπροστά του για να επιφέρει τις τομές που χρειάζονται. Από την άλλη μεριά, θα πρέπει να ξέρετε ότι τα προβλήματα αυτά είναι γνωστά σε όλους, και στους πλοιοκτήτες και στους ναυτεργάτες. Και οι δύο πλευρές έχουν από καιρό αντιληφθεί την ανάγκη για ουσιαστική αλλαγή, η οποία μάλιστα θα πρέπει να επέλθει άμεσα, προκειμένου να αποφευχθούν δυσάρεστες καταστάσεις όπως οι πρόσφατες εξελίξεις στο χώρο της κρουαζιέρας στη χώρα μας.



Του Περικλή Σ. Παναγόπουλου,
προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου Επιχειρήσεων Αττικής

Όποιος και αν είναι ο υπουργός Ε.Ν., θα αναγκαστεί να αντιμετωπίσει το θέμα των συνθέσεων μαζί με τους ναυτεργάτες και την πλοιοκτησία. Πιστεύω ότι η λύση του προβλήματος θα ωφελήσει κυρίως την ύπαρξη και το μέλλον των ναυτεργατικών σωματείων. Στη δουλειά μας, όταν δεν μπορούμε να βρούμε αρκετούς πελάτες για να μας πληρώσουν τα έξοδά μας, κατεβάζουμε τις τιμές.

Όταν εκλείπουν οι εργοδότες, τι πρέπει να κάνουν τα σωματεία; Αναφέρομαι δε κυρίως στην επιβατηγό ναυτιλία και στα πρόσφατα θλιβερά αποτελέσματα της κρίσης, την οποία ο κλάδος των κρουαζιερόπλοιων διέρχεται.



Του Γιάννη Πλατισιδάκη,
Managing Director Anangel Maritime Services Inc.

Πολιτικό κόστος όσον αφορά τη λήψη μέτρων για την αναδιάρθρωση των οργανικών συνθέσεων των ποντοπόρων πλοίων δεν υπάρχει, λαμβανομένου υπ' όψιν ότι η ανεργία είναι σχεδόν μηδενική. Παρ' όλα αυτά, είναι αναμφισβήτητο ότι οι κυβερνήσεις παίρνουν, και πρέπει να παίρνουν, αποφάσεις με πολιτικό κόστος, διότι έχουν εκλεγεί για να διαμορφώσουν τις κοινωνίες τους για τις ανάγκες και προκλήσεις του μέλλοντος και όχι απλώς για τη

διαχείριση της καθημερινότητας. Είναι λογικό οι απόψεις μεταξύ εργαζομένων και εργοδοτών να είναι δύσκολο να συγκλίνουν και για το λόγο αυτόν είναι ευθύνη του κράτους, αφού ακούσει τα επιχειρήματα όλων των πλευρών, να χαράξει την πολιτική του σαν συνισταμένη όλων των απόψεων και συμφερόντων.



Του Καπετάν Παναγιώτη Ν. Τσάκου,
προέδρου Tsakos Group

Δεν γνωρίζω αν ο επόμενος υπουργός θα θελήσει να πραγματοποιήσει την υπέρβαση. Γνωρίζω όμως ότι το όποιο πιθανό πολιτικό κόστος θα είναι πρόσκαιρο, διότι σε σύντομο χρονικό διάστημα θα αποδειχθεί ότι η ρεαλιστική προσέγγιση του θέματος της συνθέσεως θα αποβεί προς όφελος των Ελλήνων αξιωματικών και του ελληνικού νηολογίου.

Είμαι βέβαιος ότι οι εκάστοτε πολιτικοί ηγέτες του ΥΕΝ γνωρίζουν ποια είναι η ορθή αντιμετώπιση του προβλήματος και δεν αμφισβητώ τις αγαθές τους προθέσεις, γι' αυτό και θεωρώ ότι η υιοθέτηση υπεύθυνης και ρεαλιστικής στάσεως εκ μέρους των συνδικαλιστικών φορέων θα διευκόλυνε τη λήψη ορθών και ευεργετικών για όλους αποφάσεων.



ΧΟΡΗΓΟΣ ΑΦΙΕΡΩΜΑΤΟΣ

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

E-MAIL: shipyards@lamda-development.net



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





Το ανθρώπινο λάθος

>>> Του Σπύρου Ράνη, Managing director Ranger Marine S.A.



«Όλοι γνωρίζουμε ότι, αν και η αιτία του ναυαγίου του Exxon Valdez ήταν σφάλμα στην πλοήγηση του σκάφους -ένα τυπικό δηλαδή ανθρώπινο λάθος-, είχε ως αποτέλεσμα την επιβολή νέων μέτρων και αυστηρότερων κανόνων κατασκευής των tankers. Και μπορεί οι κανόνες αυτοί να περιορίζουν, σε μερικές περιπτώσεις, τη θαλάσσια ρύπανση, αλλά είναι πολύ αμφίβολο αν θα μπορούσαν να αποτρέψουν την καταστροφή του Exxon Valdez. Τα διπλά τοιχώματα και γενικά τα περισσότερα μέτρα κατ' ουδένά απολύτως τρόπο βελτιώνουν τις συνθήκες πλοήγησης του σκάφους και δεν αποτρέπουν την επανάληψη του ατυχήματος. Μια λανθασμένη λογική δεσπάζει εδώ. Παίζουμε (tinker with) με τους κανονισμούς κατασκευής μετά ένα ναυτικό ατύχημα, ενώ ουδέν πράττουμε προς θεραπεία του περιήπου αποκλειστικού αιτίου. Το ανθρώπινο λάθος. Ίσως, γιατί η εξουδετέρωση του λάθους είναι πολύ δύσκολη. Ίσως, γιατί λύσεις όπως τα διπλά τοιχώματα στα tankers ή στεγανοί μπουλμέδες (car deck bulkheads) στα πλοία RO-RO αποτελούν λαϊκίστικη υπεραπλούστευση με ευρεία απήχηση σε πολιτικούς και ψηφοφόρους. Πολιτική όμως που δεν λαμβάνει σοβαρά υπόψη το ανθρώπινο λάθος, ουδεμία προοπτική έχει να οδηγήσει σε ουσιαστική μείωση των ατυχημάτων, το δε πολύ που μπορεί να επιτύχει, είναι κάποιος μετριασμός των συνεπειών.

Τα τελευταία χρόνια, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) έχει με ιδιαίτερη φροντίδα εστιάσει το ενδιαφέρον του στο, περί ου λόγος, λάθος, που αυτό οφείλεται και πώς αντιμετωπίζεται. Αποτελεί τούτο μian ιδιαίτερα εποικοδομητική εξέλιξη, που εγγυάται προοπτική ελάττωσης των ναυτικών ατυχημάτων και περιορισμό της θαλάσσιας ρύπανσης. Και το πιο σημαντικό,

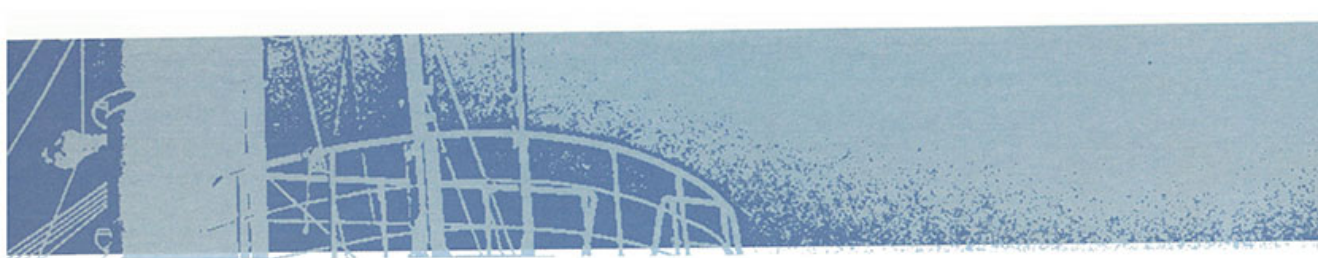
μείωση του αριθμού των ναυτικών που χάνουν τη ζωή τους, επειδή κάποιος έκανε κάποιο λάθος. Η διεθνής σύμβαση STCW/95 (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) εξασφαλίζει ουσιαστική βελτίωση του επιπέδου κατάρτισης των ναυτικών. Αυτά γράφει ο τότε Γ.Γ. του IMO William O' Neil σε άρθρο του «Responsibility to the Human Element», που δημοσιεύτηκε στο περιοδικό «Surveyor», το Σεπτέμβριο του 1996...

Πολύ έκτοτε, και πολύ μολυσμένο, έτρεξε νερό κάτω από τις γέφυρες του Σηκουάνα, του Κηφισού και των άλλων ποταμών που αυλακώνουν το συρρικνωμένο φλοιό του πλανήτη μας, μεταφέροντας χιλιάδες τόνους λύματα, τοξικά απόβλητα και ρύπους, μολύνοντας, εντός μιας ημέρας, τη θάλασσα πολύ περισσότερο απ' ό,τι όλα τα tankers, σε ολόκληρη την ιστορία τους. Αλλά τα πλοία -και όχι τα tankers αποκλειστικά- είναι «παιδιά ενός κατώτερου θεού».

Η διεθνής σύμβαση STCW/95 έφερε μια νέα εποχή στη νοοτροπία, στις απαιτήσεις και στο επίπεδο εκπαίδευσης/επαγγελματικής κατάρτισης των ναυτικών. Έχει ήδη υιοθετηθεί από όλες τις χώρες που είναι, ή νομίζουν ότι είναι, ναυτικές και από χώρες που δυσκολεύονται ν' αποφασίσουν περί του τι περίπου είναι.

Μεταξύ των εκατό αυτών χωρών, είναι φυσικά και η πατρίδα μας, η οποία είναι ναυτική, αλλά δεν το γνωρίζει.

Το επίπεδο επαγγελματικής κατάρτισης βεβαίως αφορά το σύνολο των ναυτικών σε παγκόσμια κλίμακα (404.000 αΕ/κοί - 823.000 πληρώματα, σύμφωνα με μελέτες των οργανισμών BIMCO/ISF). Παρέλκει να τονιστεί, δε, ότι πάντες οι ναυτικοί (ασχέτως «φύλου, φυλής, χρώματος ή θρησκείας», για να θυμηθούμε μια



παλιά, Ξεχασμένη διακήρυξη) ασκούν τα ίδια καθήκοντα, για τα ίδια πόστα. Και πρέπει ν' ανταποκρίνονται στις ίδιες, κοινές για όλους, «προδιαγραφές». Φιλόδοξος επίσης στόχος της STCW/95 είναι να εξασφαλίσει ομοιογένεια σ' ένα άκρως ανομοιογενές -από πλευράς εθνικών νοοτροπιών, συστημάτων και ιδιαιτεροτήτων- πεδίο. Το 20%, περίπου, των ναυτικών προέρχεται από τις Φιλιππίνες, πλέον 40% από άλλες χώρες της Άπω Ανατολής, Ινδίες και Αν. Ευρώπη. Χώρες δηλαδή που στερούνται ναυτικής παράδοσης. Ενώ ο αριθμός των ναυτικών, των αε/κών κυρίως, από τις ανεπτυγμένες χώρες διαρκώς μειούται, ο δε μέσος όρος ηλικίας αυτών διαρκώς αυξάνεται, και τούτο προβληματίζει τους αρμόδιους. Όσους φυσικά έχουν τη διάθεση και την ικανότητα να προβληματίζονται. Το έλλειμμα εθνικών αξιωματικών του Ε.Ν. ιδιαίτερα απασχολεί την Ε.Ε., που ανέθεσε τη μελέτη του προβλήματος σε ομάδα (consortium) εκ 5 εκπαιδευτικών ιδρυμάτων -2 πανεπιστήμια και 3 ναυτικές σχολές-, με συντονιστή το Πανεπιστήμιο του Μάλμο*.

Τις εργασίες της ομάδας παρακολούθησαν με αντιπροσωπικούς όλα τα κράτη της Ε.Ε., επί πλέον Νορβηγία, Ισλανδία, εφοπλιστικές και ναυτεργατικές ενώσεις, ναυτιλιακοί οργανισμοί, πανεπιστήμια, σχολές κ.λπ. - 35 συνολικά αντιπροσωπείες. Από πλευράς Ελλάδας τις εργασίες αυτές παρακολούθησαν εκπρόσωποι της αρμόδιας δ/νσης του ΥΕΝ, του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης και της ΑΕΝ Ασπροπύργου.

Εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι η μεγαλύτερη ευρωπαϊκή ναυτιλιακή δύναμη, με την πιο μακρά και λαμπρή ναυτική παράδοση δεν μετείχε στην ομάδα. Ο αναγνώστης δεν θα δυσκολευτεί ν' αντιληφθεί ποια είναι η απούσα και γιατί.

Προϊόν των εργασιών της ομάδας είναι η μελέτη «METHAR» (Maritime Education and Training Harmonization) - Final Report, Ιούνιος 2000.

Στη μελέτη τονίζεται η προϊούσα έλλειψη Ευρωπαίων αξιωματικών, τους οποίους χαρακτηρίζει «είδος απειλούμενο με εξαφάνιση» (endangered species), και προτείνει μέτρα προσέλκυσης, σωστής, ομοιόμορφης εφαρμογής της STCW/95 και συγκράτησης των αξιωματικών στο επάγγελμα.

Η μελέτη (σελ. 10) συνιστά να προβάλλεται η ν. εκπαίδευση/σταδιοδρομία ως η πιο διεθνής, προκλητική και ενδιαφέρουσα επαγγελματική απασχόληση με απεριόριστους ορίζοντες εξέλιξης.

Στους αποφοίτους όλων των σχολών ναυτικής εκπαίδευσης πρέπει να δίδεται η ευκαιρία απασχόλησης τό-

σο στο πλοίο όσο και σε θέσεις στεριάς.

Για καλύτερη αξιοποίηση του δυναμικού κάθε χώρας, όλοι οι απόφοιτοι Ν.Ε. πρέπει να έχουν τη δυνατότητα εξέλιξης μέχρι τον καταληκτικό βαθμό Α' τάξεως, υπό αναλόγως ποικίλες προϋποθέσεις, έστω κι αν έχουν διαφορετικό επίπεδο γενικής εκπαίδευσης.

Συνιστάται να υπάρχουν στις χώρες της Ε.Ε. και τα δύο συστήματα, σύμφωνα με τη STCW/95 Ν.Ε., που και τα δύο να οδηγούν στο επαγγελματικό δίπλωμα Α' τάξεως (σελ. 10, 11 και αλλού), ήτοι:

Α) Για αποφοίτους λυκείου (upper general education - 12ετής γεν. εκπαίδευση).

Β) Για αποφοίτους γυμνασίου (lower general education - 9ετής γεν. εκπαίδευση).

Χαρακτηριστικά επίσης αναφέρεται:

«Πρέπει και στις 15 χώρες-μέλη της Ε.Ε. να διευκολύνεται η είσοδος στο επάγγελμα του Αξιωματικού Ε.Ν. και προσώπων που εν μέρει έχουν ήδη ναυτικά προσόντα όπως, π.χ., κυβερνήτες, μηχανικοί αλιευτικών, αξιωματικοί, υπαξιωματικοί του Ναυτικού κ.ά.» (σελ. 10).

Στο κεφάλαιο «Προσέλκυση περισσότερων σπουδαστών», αναφέρεται (σελ. 53):

«Αύξηση του αριθμού σπουδαστών Ν.Ε., που εξελίσσονται μέχρι τον καταληκτικό βαθμό Α' τάξεως (πλοίαρχοι/μηχανικοί) παρατηρείται, όπου γίνονται δεκτοί και υποψήφιοι με κάτω των 12 ετών γενική εκπαίδευση, όπως γίνεται σε Δανία, Γερμανία, Ιταλία, Νορβηγία, Ολλανδία και Ην. Βασίλειο. Είναι δε τούτο σύμφωνο με τις απαιτήσεις της STCW/95».

Οι ευρωπαϊκές ναυτικές σχολές, αλλά και παντού όπου λειτουργούν τέτοιες σχολές, οφείλουν να προσαρμόσουν τα προγράμματά τους στις απαιτήσεις της STCW/95 (σελ. 12, 21, 55, 87 και αλλού).

Αντικειμενικός σκοπός είναι η καλύτερη δυνατή αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού, ώστε η ευρωπαϊκή ναυτιλία να γίνει πιο ανταγωνιστική μέσω της καλύτερης εκπαίδευσης των ναυτικών και της εξασφάλισης έμπειρων (shipboard - experienced) στελεχών για τη ναυτιλιακή βιομηχανία (σελ. 12).

Βασικός στόχος της μελέτης είναι να πολλαπλασιασθούν οι ευκαιρίες απασχόλησης και η κινητικότητα (professional mobility) των αποφοίτων Ν.Ε. μέσα στη βιομηχανία -πλοίο/στεριά- τόσο στις εθνικές ναυτιλίες όσο και στις ναυτιλίες όλων των χωρών της Ε.Ε. (σελ. 12 & 51).

Τονίζεται ακόλουθως ότι ο στόχος αυτός είναι στόχος της Ε.Ε. και εθνικός στόχος για τα κράτη-μέλη, όχι όμως απαραίτητα και για τις εταιρείες που βρίσκουν



αξιοματικούς «ευκαιρίας» κι ακόμη ιδρύουν ναυτικές σχολές σε χώρες εκτός της Ε.Ε.

Την εξής προτροπή επαναλαμβάνει προς τα κράτη-μέλη η μελέτη «Think globally, act globally», αντί του αναχρονιστικού και περιοριστικού «Think nationally, act nationally» (σελ. 30, 83 και αλλού).

Η ναυτιλία δεν γνωρίζει σύνορα, αλλά τα κράτη γνωρίζουν πως χωρίς εθνικούς αξιοματικούς χάνεται η εθνικότητα της ναυτιλίας.

Ωστε έχουμε τις σαφείς θέσεις και απόψεις, τόσο του IMO (STCW/95) όσο και αυτές της ομάδας Malmo (METHAR - 2000). Έχουμε και τις επιμονές Οδηγίες της Κομισιόν, καθώς και ψηφίσματα του Ευ. Κοινοβουλίου που μονότονα συνιστούν πιστή εφαρμογή της ανωτέρω διεθνούς σύμβασης, όπως αυτή ερμηνεύεται και αναλύεται στη μελέτη Malmo.

Έχουμε και τις εξής, επί του ιδίου θέματος, δηλώσεις του κυρίου YEN.

«Συζήτησα το θέμα με τον κ. Μητρόπουλο, όταν συναντηθήκαμε στο Λονδίνο τον Οκτώβριο, και μου περιέγραψε το περιεχόμενο του Ναυτικού Πανεπιστημίου του Malmo, θεωρώ πως γίνονται λοιπόν βήματα» (Βλ. «Ναυτικά Χρονικά», Δεκ. '03 - «Ναυτεμπορική», 14.11.03). Τα «βήματα» όμως, ή η προοπτική αυτών, ουδεμία σχέση έχουν με IMO και Malmo, μάλλον δε κοσμητική ήταν η αναφορά.

Επίσης δήλωσε ο κ. Πασχαλίδης:

«Έχω πει, και θα το επαναλάβω πάλι, πως τα παιδιά που φοιτούν στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού δεν πρέπει, δεν μπορεί να είναι παιδιά ενός κατώτερου θεού. Και θα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε επιτέλους τη βαθμίδα στην οποία ανήκει η ναυτική εκπαίδευση».

Αλλά το μείζον θέμα «ναυτική εκπαίδευση» πάσχει από άλλα, πολύ σοβαρά «επιτέλους». Ειδικότερα:

Γνωρίζει ο κ. YEN πόσοι εκ των κατ' έτος εισαγομένων στις ΑΕΝ περατώνουν τις σπουδές των και πόσοι απόφοιτοι ακολουθούν τη ναυτική σταδιοδρομία επί ένα έστω εύλογο χρονικό διάστημα; Είναι κάτι που αξίζει να το μάθει τόσο ο ίδιος όσο και η ναυτιλία. Επιτέλους!

Το κρατικό μονοπώλιο στην εκπαίδευση εξυπηρετεί μεν τα συμφέροντα του καθηγητικού κατεστημένου, αλλά γνωρίζει ο κ. YEN αν εξυπηρετεί τα συμφέροντα της ναυτιλίας; Μήπως το υπάρχον σύστημα είναι ανεπαρκές και υπάρχει σοβαρό έλλειμμα Ελλήνων αξ/κών του Ε.Ν.; Και τι σημαίνει αυτό για τη ναυτιλία μας και τον προοδευτικό αφελληνισμό αυτής; Είναι κάτι που αξίζει να μελετήσουν ο κ. Πασχαλίδης και οι υπηρεσίες του YEN. Επιτέλους!

Παρουσιάστηκαν φέτος 3.500 υποψήφιοι σπουδαστές των ΑΕΝ και έγιναν δεκτοί 1.366. Η χώρα μας -λόγω κρατισμού- δεν διαθέτει άλλη εναλλακτική πύλη εισόδου και εξέλιξης στο έξοχο επάγγελμα του αξ/κού του Ε.Ν. σύμφωνα με τη σύμβαση του IMO και τη μελέτη Malmo, και είναι η μοναδική διεθνώς. Οι 2.134 αποκλεισθέντες (παιδιά ενός κατώτερου θεού;) μπορούν φυσικά να διεκδικήσουν μία θέση στο Δημόσιο ή, απλώς, να μείνουν άνεργοι. Αφού το κράτος τους έκλεισε το δρόμο της ναυτικής σταδιοδρομίας στην ελληνική ή και τη διεθνή ναυτιλία. Κι αυτό είναι χειρότερο από έγκλημα. Είναι... ανθρώπινο λάθος.**

Να σημειωθεί ότι το έλλειμμα σε αξ/κούς, 20.000 σήμερα, θα φτάσει τις 50.000 σε διεθνές επίπεδο, μέσα στην τρέχουσα δεκαετία, και ότι η ναυτιλία είναι η μεγαλύτερη διεθνής βιομηχανία με ανοικτούς ορίζοντες. Τι επιτέλους θα πει ο κ. Πασχαλίδης σ' αυτά τα 2.134 απορριφθέντα παιδιά και στις οικογένειές τους;

Υπολογίζεται ότι το κόστος της κρατικής Ν.Ε. (δημόσιος προϋπολογισμός - ΚΝΕ - κονδύλια Ε.Ε.) φτάνει τα 30 εκατ. ευρώ ετησίως, αν δε προστεθεί η χρήση παγίων στοιχείων, συν μισθούς αξ/κών και υπαλλήλων, το κόστος εκτοξεύεται πολύ πιο ψηλά. Εξ ου και το μέγα ενδιαφέρον των κρατικοδίαιτων συντεχνιών. Προτίθεται ο κ. Πασχαλίδης να δώσει «επιτέλους!» στη δημοσιότητα μελέτη κόστους/αποτελέσματος στο μείζον αυτό θέμα; Γιατί πολύς και πολύ θεατρικός λόγος γίνεται περί ανταγωνιστικότητας, παραγωγικότητας και συμμαζέματος του δημόσιου τομέα.

* World Maritime University-WMU (Coordinator)	Σουηδία Malmo)
Hochschule Bremen, Fachbereich Nautik - HBHS-N	Γερμανία
Universita degli Studi di Trieste - ISTIEE	Ιταλία
Shipping and Transport College, Rotterdam - STC R'DAM	Ολλανδία
Escola Nautica Infante D.Henrique, Oeiras - ENIDH	Πορτογαλία

** Το 1796, κατά διαταγή του Μ. Ναπολέοντα (αυτοκράτορας) απήχθη από το γερμανικό έδαφος, όπου ζούσε, ο Δούκας D' Enghin, τελευταίος απόγονος μεγάλης γαλλικής οικογένειας, οδηγήθηκε στο δάσος του πύργου Vincennes και εκτελέστηκε. Γι' αυτήν τη δολοφονία, ο πρόεδρος του ΣτΕ Antoine Boulay είπε: «Αυτό ήταν χειρότερο από έγκλημα, ήταν λάθος».

GREEK SHIPPING DIRECTORY

JUST
2004
EDITION
PUBLISHED!



Περιλαμβάνει:

- Τα Ελληνικών συμφερόντων εμπορικά πλοία σε αλφαβητική σειρά, με πλήρη στοιχεία (όνομα, σημαία, νηολόγιο, χωρητικότητες, διαστάσεις, μηχανές κ.λ.π.) και τα στοιχεία πλοιοκτησίας, εκπροσώπησης ή πρακτορέυσης.
- Τα Γραφεία Διαχείρισης, Εκπροσώπησης ή Πρακτορέυσης στην Ελλάδα και το εξωτερικό (Λονδίνο, Νέα Υόρκη και σε διάφορα άλλα λιμάνια) με διευθύνσεις, τηλέφωνα, telex, fax, ονόματα Διευθυντών, καθώς επίσης και τα πλοία που πρακτορεύουν, εκπροσωπούν ή διαχειρίζονται (στόλος), με τα πλήρη τους στοιχεία.
- Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις του εξωτερικού (με πλήρη στοιχεία) που συνδέονται με την Ελληνική Ναυτιλία.
- Τα Γραφεία Τροφοδοσίας σε όλα τα μέρη του κόσμου.
- Πλοία τα οποία μετονομάστηκαν ή πουλήθηκαν τα τελευταία δέκα χρόνια.
- CD-ROM (όλη η ύλη με περισσότερα στοιχεία για τα πλοία, δυνατότητα πολλαπλών εκτυπώσεων, κλπ.)

Contents:

- Vessels of Greek interests in alphabetical order with full details, e.g., Name, Flag, Official No., Capacity (Length, Breadth, Depth, Draught), Engines, etc., Shipowning Companies, Managers, Agents in Piraeus, London, New York and Various other places.
- All Shipowning / Managing / Operating Offices in Piraeus, London, New York or elsewhere together with the vessels they represent in full detail.
- Offices and firms throughout the world connected with Greek shipping.
- Shipsuppliers all over the world.
- Vessels Renamed, Sunk or Sold, for the last 10 years.
- CD-ROM (provides all data with additional vessels' details, various printouts, etc.)

ORDER FORM

To: GREEK SHIPPING PUBLICATIONS CO. LTD.

14, Skouze Street, 185 36 Piraeus - Greece - Tel: +30 210 4521.839/59, Fax: +30 210 4180.340
E-mail: sales@greekshipping.gr - Web Site: www.greekshipping.gr

NAME OF FIRM:.....
ACTIVITIES:.....
DIRECTOR(S):.....
ADDRESS:.....
COUNTRY:.....
TEL:..... FAX:.....
E-MAIL:.....

Number of Copies	GREEK SHIPPING DIRECTORY 2004	Unit Price
		EURO € 180,00

NAME IN FULL:.....

SIGNATURE:.....

DATE:...../...../ 200..

Payment: By bank draft or transfer to: A/c 253-00-2002-003232 ALPHA BANK - Piraeus
A/c 011-702-48467105 NATIONAL BANK - Piraeus

Επιμέλεια:

Λίζα Μαρέλου

■ Εγκατάσταση συστήματος για την ελληνική ναυσιπλοΐα

Ένα ολοκληρωμένο επιχειρησιακό σύστημα παρακολούθησης και πρόγνωσης του καιρού και των κυματισμών με εφαρμογές στην ελληνική ναυσιπλοΐα δημιουργείται στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ από το υπουργείο Ανάπτυξης. Στο σύστημα αυτό συμμετέχει η εταιρεία ΜΑΡΑΚ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ, επιχορηγούμενη με το ποσό των 240.000 ευρώ περίπου.

Το σύστημα θα βοηθήσει ουσιαστικά το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στην τεκμηριωμένη διαδικασία λήψης των αποφάσεων σχετικά με την απαγόρευση απόπλου των επιβατηγών πλοίων. Στο πλαίσιο του προγράμματος η ΜΑΡΑΚ θα κατασκευάσει τους κατευθυντικούς κυματογράφους (στοχεύοντας στη διεθνή αγορά) και το Εθνικό Κέντρο Θαλασσιών Ερευνών (ΕΚΘΕ) θα εκδώσει τον Άτλαντα ανεμολογικών και κυματικών δεδομένων για τις ελληνικές θάλασσες.

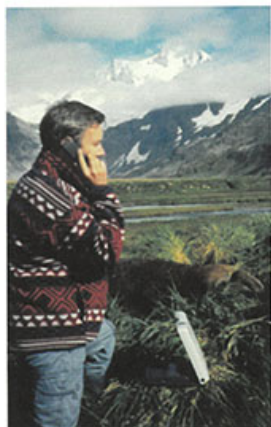
Η εταιρεία επίσης, στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ, επιχορηγού-

μενη με 82.000 ευρώ από το υπουργείο Ανάπτυξης, συμμετέχει στο πρόγραμμα SEAWISE.

Ειδικότερα το έργο περιλαμβάνει την ανάπτυξη ολοκληρωμένης «έξυπνης» υποδομής στο Διαδίκτυο για παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών και εφαρμογές σε υπηρεσίες προσωπικού βοηθού ταξιδιώτη. Το νέο σύστημα θα επιτρέψει στις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές ή στο θαλάσσιο τουρισμό, να δημιουργήσουν «εικονικά επιχειρηματικά δίκτυα» και να ανοίξουν νέες αγορές στις ναυτιλιακές μεταφορές και στο θαλάσσιο τουρισμό.

Επίσης, η ΜΑΡΑΚ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ανέλαβε την προμήθεια, εγκατάσταση και παραμετροποίηση του τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού και των υπολογιστικών συστημάτων στις Διευθύνσεις Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, μετά την κατακύρωση διεθνούς μειοδοτικού διαγωνισμού ύψους 131.000 ευρώ στους νομούς Λέσβου, Σά-

■ Γέφυρα επικοινωνίας μεταξύ Έβρου - Βουλγαρίας



Η OTESAT-Maritel σε συνεργασία με τον ΟΤΕ Αλεξανδρούπολης και τη Νομαρχία Έβρου καλύπτει τις έκτακτες τηλεπικοινωνιακές ανάγκες των νομών Έβρου και Χασκόβου Βουλγαρίας, μέσω του επίγειου δορυφορικού συστήματος Inmarsat Land mini-M. Πρόκειται για ένα ολοκληρωμένο σύστημα επικοινωνίας σε Ξηρά και θάλασσα, το οποίο παρέχει όλες τις δυνατότητες επικοινωνίας φωνής, fax, data, e-mail και καρτοτηλεφωνίας. Έχει το μέγεθος και το βάρος ενός φορητού υπολογιστή με ενσωματωμένη κεραία και μπαταρία μακράς διάρκειας. Επειδή μεταφέρεται εύκολα σαν χειραποσκευή, θα παρέχει στους δύο νομούς τη δυνατότητα να το χρησιμοποιούν σε οποιοδήποτε σημείο κριθεί αναγκαίο.

Επί πλέον, η παγκόσμια δορυφορική επικοινωνία, που παρέχει το mini-M, δίνει τη δυνατότητα στο χρήστη του να διατηρεί την επικοινωνία του όταν τα επίγεια συστήματα δεν μπορούν να προσφέρουν τις απαραίτητες υπηρεσίες. Γι' αυτόν το λόγο, σε περιπτώσεις όπου η υπάρχουσα τηλεπικοινωνιακή υποδομή είναι υποτυπώδης ή ακόμα και σε πε-

ριπτώσεις ακραίων καιρικών φαινομένων, σεισμού ή πολέμου, η ανάγκη χρήσης των επίγειων δορυφορικών συστημάτων γίνεται επιτακτική.

Λόγω των δυσχερειών στις τηλεπικοινωνίες των δύο ακριτικών περιοχών για θέματα διασυνοριακής συνεργασίας και πολιτικής άμυνας, η οποία σε πολλές περιπτώσεις μπορεί να αποδειχθεί υψηλής σημασίας για την ασφάλεια της ιδιωτικής και της δημόσιας ζωής και περιουσίας, η λύση που παρέχει η OTESAT-Maritel είναι η πλέον ενδεδειγμένη και εξασφαλίζει και στις δύο περιοχές την άμεση και έγκαιρη ενημέρωσή τους σε περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης.

μου, Χίου, Δωδεκανήσου και Κυκλάδων.

Η ανάθεση έγινε από την Επιτροπή Ερευνών του Πανεπιστημίου Αιγαίου, σε εφαρμογή του Επιχειρησιακού Προγράμματος της «Κοινωνίας της Πληροφορίας» του Γ ΚΠΣ. Αυτό το έργο εξοπλισμού των Κέντρων Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών περιλαμβάνει εξυπηρετητές, σταθμούς εργασίας, laptops, σύστημα contact center τύπου AVID και IP PABX τύπου CORAL.

Στον περιφερειακό εξοπλισμό περιλαμβάνονται projector, πολυμηχανήματα, laser εκτυπωτές, λογισμικό διαχείρισης μαγνητικών μέσων, λογισμικό virtual machine, cable analyzers και λοιπά εργαλεία τεχνικών, τηλεφωνικές συσκευές για τα δίκτυα σταθερής και κινητής τηλεφωνίας, μικροανταλλακτικά καθώς και ένα multiple DVD/CD recorder.

Η ΝΑΥΤΟΣΩΛ Α.Ε. και στη Ρουμανία

Στην προσπάθειά της να βρίσκεται συνεχώς κοντά στους πελάτες της, δίνοντας λύσεις πάντα με τον πιο οικονομικό τρόπο, μετά το Ρότερνταμ, το Άμστερνταμ και την Πορτογαλία, η ΝΑΥΤΟΣΩΛ Α.Ε. προσφέρει τώρα τις υπηρεσίες της και στη Ρουμανία. Συγκεκριμένα η εταιρεία, σε συνεργασία με τα ναυπηγεία της MIDIA, δίνει στους πελάτες τη δυνατότητα πλήρους επισκευής των πλοίων της στις εγκαταστάσεις του Cape Midia Shipyards.

Τα ναυπηγεία διαθέτουν 2 πλωτές δεξαμενές για πλοία Handymax έως 40.000 dwt και μία πλωτή δεξαμενή για πλοία Panamax έως και 85.000 dwt, και καλύπτουν όλο το φάσμα των επισκευών και μετασκευών, όπως:

- Δεξαμενισμός
- Αμμοβολές/υδροβολές/βαφές
- Καθαρισμός δεξαμενών φορτίου και έρματος
- Εργασίες προπέλας/άξονα
- Μηχανουργικές εργασίες
- Ηλεκτρικές/ηλεκτρονικές εργασίες
- Ελασματοουργικές εργασίες
- Σωληνοουργικές εργασίες

Η εταιρεία ΝΑΥΤΟΣΩΛ Α.Ε., με τη συνεχή παρουσία της και την επιβλεψη των επισκευών, εξασφαλίζει την ομαλή εκτέλεση των εργασιών και φροντίζει το τελικό αποτέλεσμα να χαρακτηρίζεται από την ποιότητα και την αξιοπιστία που τη διακρίνουν, τα 25 χρόνια συνεχούς παρουσίας στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη.

Ένας ελεγκτής υψηλών δυνατοτήτων

Το IMAGO 500 είναι ένας ελεγκτής υψηλών δυνατοτήτων που θέτει τον οίκο JUMO Γερμανίας σε ηγετική θέση όσον αφορά τους ηλεκτρονικούς ελεγκτές, και σε εξαιρετικά ανταγωνίσσιμη τιμή.

Αυτός ο πρωτοποριακός νέος ελεγκτής έχει πολλά, μοναδικά χαρακτηριστικά με βασικό του τη φωτιζόμενη έγχρωμη οθόνη, με διάσταση 100x134 mm, που το καθιστά πολύ φιλικό προς το χρήστη.

Το IMAGO 500 είναι πολύ εύκολο στην εκμάθηση και στη λειτουργία του, μέσω εύκολα απεικονιζόμενων εικόνων, συμβόλων, κειμένων και χρωμάτων που προτρέπουν το χειριστή.

Με 4 ελεύθερα προγραμματιζόμενες αναλογικές εισόδους και έως 4 ανεξάρτητους ενσωματωμένους ελεγκτές (με 2 σετ παραμέτρων ο καθένας), το IMAGO 500 είναι κατά πολύ ισχυρότερο από τον κοντινότερο ανταγωνιστή του. Διαθέτει έως 8 μαθηματικές ή λογικές φόρμουλες π.χ. ratio/difference control, έλεγχος υγρασίας κ.λπ. Μπορεί να περιέχει έως 6 εξόδους διαφορετικών τύπων όπως: NO ρελέ, μεταγωγικό ρελέ, λογική έξοδο 0/5V ή 0/22V, Solid State Drive, 4-20 mAAN έξοδο, τροφοδοσία για μεταδότες 2 αγωγών.

Το IMAGO 500 μπορεί να χειριστεί έως 50 προγράμματα με 1.000 βήματα συνολικά (διπλάσια χωρητικότητα από τον κοντινότερο ανταγωνιστή!!!). Η διαμόρφωση της λειτουργίας γίνεται πολύ εύκολα από τα πλήκτρα του οργάνου ή χρησιμοποιώντας το λογισμικό set up από H/Y.

Άλλα κύρια χαρακτηριστικά είναι τα 16 alarms συμβάντων, η λειτουργία καταγραφής/οπτικής απεικόνισης γραφημάτων και η δυνατότητα διαμόρφωσης της οθόνης σύμφωνα με τις απαιτήσεις της εφαρμογής.

Κύριοι τομείς εφαρμογών του IMAGO 500 είναι: Βιομηχανικοί φούρνοι/κλίβανοι, βιομηχανία τροφίμων, εγκαταστάσεις/έλεγχος διεργασιών, πίνακες κλιματισμού - ψύξης - θέρμανσης - Test, περιβαλλοντικοί θάλαμοι.

Επίσης, εφαρμογές όπως φούρνοι κενού, θερμική επεξεργασία, φούρνοι γυαλιού, κλίβανοι κεραμικών και τούβλων κ.λπ.

Τα μοναδικά χαρακτηριστικά που περιγράψαμε παραπάνω, σε συνάρτηση με την εξαιρετικά καλή τιμή και την απόδοση του IMAGO 500, το καθιστά Εξ-κάθαρο ηγέτη στην παγκόσμια αγορά των ελεγκτών.





Intersleek 700

Intersleek 700
Slippery when wet

Το Intersleek 700 είναι ένα επαναστατικό σύστημα βαφής απελευθέρωσης ρύπανσης ειδικά σχεδιασμένο από την International Paint (όμιλος Akzo Nobel), για πλοία με μεγάλη δραστηριότητα όπως τα Containers, Reefers, LNG/LPG Carriers, Cruise Liners, Ro Ro's και Vehicle Carriers, που ταξιδεύουν με ταχύτητα 15-30 κόμβους.

Αντίθετα από τα αντιρρυπαντικά, το Intersleek 700 δεν βασίζεται σε βιοκτόνα για να ελέγξει τη ρύπανση και παρέχει μια εξαιρετικά σιλικονική, ολισθηρή, χαμηλής τριβής, υδροφοβική επιφάνεια επάνω στην οποία οι οργανισμοί ρύπανσης έχουν μεγάλη δυσκολία να εγκατασταθούν. Όσοι οργανισμοί καταφέρουν να εγκατασταθούν, προσκολλώνται πάνω στην επιφάνεια με ασθενή δεσμό και μπορούν συνήθως να απομακρυνθούν εύκολα.

Η προηγμένη τεχνολογία του μοναδικού συστήματος Intersleek 700 παρέχει μια λύση υψηλής απόδοσης στον έλεγχο της ρύπανσης σε σύγκριση με τις τυπικές χαρακτηριστικές αντιρρυπαντικές τεχνολογίες (με επαφή διηθημένης στοιβάδας υφαλοχρώματος/contact leaching) και τα αντιρρυπαντικά αυτοστιλνιζόμενης τεχνολογίας (polishing antifouling).

Τα κύρια οφέλη του Intersleek 700 είναι:

- Ελεγχόμενη αποδοτικότητα καυσίμων και ταχύτητας.
- Ελεγχόμενες δαπάνες συντήρησης και επισκευής.
- Περιβαλλοντική συμμόρφωση με τους υπάρχοντες κανονισμούς βιομηχανίας και απεξάρτηση από τους υπάρχοντες και μελλοντικούς περιορισμούς χρήσης βιοκτόνων.
- Έλεγχος των δαπανών επεξεργασίας και διάθεσης ύδατος υδροβόλων/αμμοβολής με λειαντικά στους επόμενους δεξαμενισμούς.
- Ευελιξία στο πρόγραμμα δεξαμενισμού (μέχρι 60 μήνες*).
- Η άριστη συντήρηση του χρώματος εξασφαλίζει ότι το πλοίο διατηρεί την καλή εμφάνισή του καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας μετά το δεξαμενισμό.
- Το Intersleek 717 ενεργεί ως σφραγιστικό sealer για το υπάρχον SPC αντιρρυπαντικό (που περιέχει βιοκτόνο).
- Έλεγχος των δαπανών μετατροπής από το SPC αντιρρυπαντικό σύστημα στο σύστημα Intersleek, που χρησιμοποιεί τη μοναδική ενδιάμεση συνδετική στρώση (Link Coat).
- Η επιφάνεια παραμένει σιλικονική - εάν δεν υποβάλλεται σε αποξέσεις, αμυχές ή μηχανικές ζημιές.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το Intersleek 700 της International Paint επισκεφθείτε τη διεύθυνση:

www.intersleek700.com

* Εξαρτάται, ανάλογα με τις συνθήκες λειτουργίας κατά την περίοδο μετά το δεξαμενισμό.

Συνέδριο για

τον καταδυτικό τουρισμό

Στην Κάλυμνο διεξήχθη διήμερο συνέδριο για το 1ο Ετήσιο Διεθνές Θεματικό Τουριστικό Συνέδριο της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου (ΠΝΑ). Το συνέδριο, που είχε τίτλο «Ανάπτυξη Ειδικών Μορφών Θαλάσσιου Τουρισμού-Τουρισμός Καταδύσεων», οργανώθηκε από την Π.Ν. Αιγαίου στο πλαίσιο των ενεργειών της για ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού.

Στο συνέδριο, του οποίου την έναρξη κήρυξε η γενική γραμματέας της ΠΝΑ Μάρθα Σημαντώνη, συμμετείχαν Έλληνες και Ξένοι ομιλητές καθώς και εκπρόσωποι αρμοδίων υπουργείων, ενώ το παρακολούθησαν εκπρόσωποι της Νομαρχιακής και Τοπικής Αυτοδιοίκησης όπως επίσης και πολλοί εκπρόσωποι επαγγελματικών οργανώσεων από τον τομέα του τουρισμού.



Στη διάρκεια του συνεδρίου παρουσιάστηκαν οι ιδιαίτερα ευοίωνες προοπτικές του καταδυτικού τουρισμού, στον οποίο η χώρα μας σήμερα έχει ένα μικρό έως ασήμαντο μερίδιο παρόλο που, όπως τονίστηκε (κυρίως από τους Ξένους εισηγητές), έχει όλες τις προϋποθέσεις για να καταστεί ο πρώτος και ανταγωνιστικότερος προορισμός, σε ευρωπαϊκό τουλάχιστον επίπεδο, σ' αυτό το είδος της τουριστικής δραστηριότητας.

Από την πλευρά της, η κα Σημαντώνη τόνισε πως επειδή το είδος αυτό της τουριστικής δραστηριότητας είναι ταυτόχρονα και είδος «ποιοτικού τουρισμού» ενώ παράλληλα εξυπηρετεί τους στόχους της περιφέρειας αλλά και της χώρας γενικότερα, θα πρέπει με κάθε τρόπο να διευκολυνθεί η ανάπτυξή του με τις κατάλληλες ενέργειες που πρέπει να γίνουν όχι μόνον από πλευράς προβολής και διαφήμισης αλλά και από πλευράς συγκεκριμένων ενεργειών τόσο από πλευράς επαγγελματιών (να προχωρήσουν στις αναγκαίες πιστοποιήσεις) όσο και από πλευράς Πολιτείας με βελτίωση του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου. Ανέφερε δε συγκεκριμένες κινήσεις στις οποίες θα προβεί άμεσα η περιφέρεια, προς την κατεύθυνση αυτή.


Hamilton Jet

Η HAMILTON JET ΠΡΟΤΕΙΝΕΙ...



ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΣΤΟ METROPOLITAN



Η εταιρεία Hamilton, με την ευκαιρία ανάθεσης εκπροσώπησης των μεγάλων υδροπρωθητήρων της σειράς HM στην εταιρεία ARIEXPO S.A., σε συνδυασμό με την ήδη εκπροσωπούμενη σειρά μικρών υδροπρωθητήρων της σειράς HJ από την εταιρεία Motocraft, παρουσίασε τα προϊόντα της σε σχετική εκδήλωση στο Ξενοδοχείο Metropolitan, στις 11 Δεκεμβρίου 2003.

Η Hamilton, όπως είναι πιθανόν γνωστό, είναι η πρώτη σε αριθμό πωλήσεων εταιρεία υδροπρωθητών (water jets), ενώ η παραγωγή της καλύπτει περισσότερο από το 50% της παγκόσμιας κατανάλωσης.

Η παρουσίαση έγινε από τους κ. John Clabburn, David Eaton, Alistair Scoble της Hamilton και αφορούσε όλα τα προϊόντα του οίκου, δηλαδή τη σειρά HJ που εκπροσωπείται από την εταιρεία MOTOCRAFT S.A. και τη σειρά HM που εκπροσωπείται από την εταιρεία ARIEXPO S.A.

Οι ομιλητές, ύστερα από μία σύντομη αναφορά στην ιστορία της Hamilton, περιέγραψαν τον τρόπο λειτουργίας των υδροπρωθητών, έδωσαν πλήρη στοιχεία των πλεονεκτημάτων τους, στα οποία συγκαταλέγονται ο εντυπωσιακός βαθμός απόδοσής τους, η ευκολία εγκατάστασής τους, καθώς και τα χαρακτηριστικά που τους κάνουν να υπερέχουν ένα-

ντι των ανταγωνιστών τους και άλλων συστημάτων προώσεως. Οι υδροπρωθητές της Hamilton έχουν επιλεγεί από τα σοβαρότερα ναυπηγεία ως μοναδικό μέσο προώσης.

Λόγω της μακρόχρονης παρουσίας των εταιρειών ARIEXPO S.A. και MOTOCRAFT S.A. στην αγορά, αλλά και εξαιτίας του μεγέθους του ιστορικού οίκου Hamilton, προσήλθαν πλήθος επωνύμων του χώρου όπως εκπρόσωποι των Π.Ν., Λ.Σ., Ναυπηγείων, Ναυτιλιακών Εταιρειών, Ναυπηγικών Γραφείων.

Ανάμεσά τους διακρίναμε τον απόστρατο Ναύαρχο κ.Κολλιανάτη, Πρόεδρο του ΕΛΙΝΤ και Τεχνικό Διευθυντή των Ναυπηγείων της Ελευσίνας, τον κ. Πεντελίδη, Τεχνικό Διευθυντή της Hellas Flying Dolphins, τον καθηγητή κ. Βούρο, τον κ. Α. Σιδηρόπουλο, Διευθύνοντα Σύμβουλο της MOTOMARINE, τον κ. Σωτηρίου, Τεχνικό Διευθυντή της Olympic Marine, την κ. Ορνιθοπούλου, υπεύθυνη χρηματοδότησης σκαφών αναψυχής της Egnatia Bank, τον κ. Κατσούλα της KAPPA MARINE κ.ά. Επίσης παρέστησαν γνωστοί ναυπηγοί όπως οι κ. Πλούτης (Ploutis Yachts), κ. Τσόκρης (T&T Enterprises), κ. Κάβουρας και κ. Γουδής κ.ά. Μετά την παρουσίαση ακολούθησε cocktail και φιλική συζήτηση.

ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ...

Σκέψεις προς συζήτηση από τις σελίδες των Ναυτικών Χρονικών

56

Η ανανέωση, επέκταση και διατήρηση της επιχειρηματικότητας θα έπρεπε παγίως να προηγείται όλων των άλλων θεμάτων ναυτιλιακής πολιτικής, διότι χωρίς αυτή δεν υπάρχει αντικείμενο για οποιαδήποτε άλλη δράση. Είναι ανεπιτρεπτό να αναγνωρίζεται η σημασία της επιχειρηματικότητας σε επίπεδο Τοπικής Αυτοδιοίκησης και να μην απασχολεί τον εφοπλισμό.

Άλκη Κορρές

86

Πολιτικό κόστος όσον αφορά τη λήψη μέτρων για την αναδιάρθρωση των οργανικών συνθέσεων των ποτοπόρων πλοίων δεν υπάρχει, λαμβανομένου υπ' όψιν ότι η ανεργία είναι σχεδόν μηδενική. Παρ' όλα αυτά, είναι αναμφισβήτητο ότι οι κυβερνήσεις παίρνουν, και πρέπει να παίρνουν, αποφάσεις με πολιτικό κόστος, διότι έχουν εκλεγεί για να διαμορφώσουν τις κοινωνίες τους για τις ανάγκες και προκλήσεις του μέλλοντος και όχι απλώς για τη διαχείριση της καθημερινότητας.

Γιάννης Πλατισιδάκης

82

Υπάρχει εργασιακή ειρήνη μεταξύ εργοδοσίας και εργαζομένων σε όλους τους κλάδους της ναυτιλίας. Σπάνιες τυχόν εξαιρέσεις ενισχύουν και δεν καταργούν τον παραπάνω κανόνα. Άλλος κανόνας είναι ότι όσο πιο λίγο παρεμβαίνει το ΥΕΝ τόσο πιο εύκολα βρίσκονται λύσεις.

Απόστολος Αθηναίος



74

ρισσότερους Έλληνες στις συνθέσεις μας απ' όσους πραγματικά χρειάζονται για να ταξιδέψουν ασφαλώς το πλοίο.

Νίκος Βαρβατζής



67

Η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας δεν έγκειται μόνον στον αριθμό των πλοίων ή τη χωρητικότητα και των αξιωματικών τους αλλά κυρίως στον εκσυγχρονισμό των πλοίων. Πάσχουμε αληθινά στην έγκαιρη παρακολούθηση και αφομοίωση όλων των σύγχρονων μεθόδων και της υψηλής τεχνολογίας. Δεν υποστηρίζουμε απλώς την αύξηση του αριθμού των εισακτέων στις ναυτικές σχολές αλλά κυρίως την αναβάθμιση των εισαγωγικών κριτηρίων και το επίπεδο σπουδών.

Ιωάννης Αλούπης



38

Όσον αφορά την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, πρέπει να επιταχύνουμε τις διαδικασίες. Χάσαμε 12 χρόνια. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ως το 2010, με βάση το όριο ηλικίας των πλοίων τα 30 χρόνια, θα αποσυρθεί το 55% του ακτοπλοϊκού μας στόλου. Το κόστος της ανανέωσης δεν μπορούν να το αναλάβουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες. Το χρηματιστήριο δεν βοηθάει πλέον για την άντληση κεφαλαίων, ενώ τα χρέη στις τράπεζες έχουν φθάσει στο zenίθ.

Ο νέος αναπτυξιακός νόμος πρέπει να ενσωματώνει διατάξεις ανάλογες αυτών που ίσχυαν στο νόμο 1262 για ναυπηγήσεις, μετασκευές και αντικατάσταση πλοίων που θα αποσυρθούν λόγω 30ετίας. Έτσι θα αναθερμανθεί και η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη.

Αθ. Βαρίνος

Οι Έλληνες ναυτικοί, αν και είναι ικανοί στην πλειονότητά τους, στα κατώτερα πληρώματα δεν είναι πλέον ανταποδοτικοί. Λόγω των νέων τεχνολογιών που επικρατούν σήμερα στα πλοία, δεν χρειάζονται οι ικανότητες του παρελθόντος, ούτε ο αριθμός των ναυτικών που ήταν απαραίτητος τότε. Έτσι, έχουμε πε-

SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS



turbotecnica

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.turbotecnica.gr E-MAIL: turbopis@hol.gr



Slippery when wet

Intersleek® 700

Revolutionary, patented fouling control technology. Ultra smooth slippery surface. Does not use biocides to control fouling. Proven 60 months capable - even in severe fouling environments. Control of fuel efficiency and speed. Unique 717 Linkcoat allows direct application over SPC antifoulings. Assured environmental compliance.

www.intersleek700.com

 **CONSTANT REVOLUTION**

 International and Intersleek are trademarks of Akzo Nobel

© Akzo Nobel, 2003

 **International**
Marine Coatings

International Paint (Hellas) S.A.
41, Akti Miaouli, Piraeus 185 35, Greece
Tel: +30 210 4295140 (8 lines) Fax: +30 210 4295149
E-mail: ip.hellas@uk.akzonobel.com
www.international-marine.com


AKZO NOBEL