

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

www.naftikachronika.gr

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 68 • 3/2004 • ΤΙΜΗ 6€

>>>

Οι άξονες της νέας
κυβερνητικής πολιτικής

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

E-mail: piraeus@register-iri.com

WORLDWIDE OFFICES

WASHINGTON, DC/RESTON NEW YORK

FT. LAUDERDALE LONDON ZURICH

HONG KONG SINGAPORE

www.register-iri.com

25
years



CYPRUS

Interorient Navigation Co. Ltd.
3, Tholia Street, Limassol
Tel: +357 25 840300
management@interorient.com.cy

GERMANY

INC Interorient Navigation Hamburg
GmbH & Co. KG

PHILIPPINES

INC Shipmanagement Inc.
Manila

UKRAINE

INC Odessa Ltd.
Odessa

LATVIA

INC Shipmanagement Riga Co. Ltd.
Riga

USA

Interorient Shipmanagement Inc.
Miami

RUSSIA

Baltinter Crewing Agency
St Petersburg

www.interorient.com

Our clients
can rest *ashored.*



INTERORIENT NAVIGATION CO LTD
SHIPMANAGERS



14 Το προφίλ του νέου υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας

62 Η γεφύρωση της ναυτικής εκπαίδευσης με τη ναυτιλία

Του Χρήστου Ντιούνη

48 Η ναυτιλία αποτελεί βασικό και ισχυρό πυλώνα της κυπριακής οικονομίας

Συνέντευξη του Ανδρ. Δρουσιώτη



Περιεχόμενα

- | | |
|---|--|
| 8. Περισκόπιο | 38. Διεθνή Ύδατα |
| 14. Το προφίλ του νέου υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας | 42. Φάκελος Κύπρος: Κυπριακή Ναυτιλία και Ε.Ε. |
| 16. Έφυγε ο ναύαρχος Ξεν. Αντωνιάδης | 44. Κυπριακό Νηολόγιο: Ουδέν καλόν αμιγές κακού: Η πορεία ένταξης προς την Ε.Ε.
<i>Του Αλέξ. Γουλιέλμου</i> |
| 18. Το Ίδρυμα Ευγενίδη στο πλευρό του Λιμενικού Σώματος | 48. Η ναυτιλία αποτελεί βασικό και ισχυρό πυλώνα της κυπριακής οικονομίας
<i>Συνέντευξη του Ανδρ. Δρουσιώτη</i> |
| 20. Ναυτιλιακά Νέα | 50. Η ένταξη στην Ε.Ε. θα επηρεάσει θετικά την κυπριακή σημαία
<i>Συνέντευξη του Αδ. Παπαδόπουλου</i> |
| 30. Ένα οινουσιακό καράβι, το «Magna Graecia», τιμά την Ιταλία | 52. Το τουρκικό εμπάργκο είναι λυπηρό
<i>Συνέντευξη του Jonathan Holloway</i> |
| 32. 100 αιώνες θάλασσα: Η πορεία της ναυτιλίας και η εξέλιξη των πλοίων στην Ελλάδα από το 8000 π.χ. έως σήμερα | |

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com



- 54. Ποτέ δεν διατάσαμε να υψώσουμε την κυπριακή σημαία
Συνέντευξη του Στ. Μόλαρη
- 56. Η Ευρωπαϊκή Ένωση προστατεύει μόνον τους πελάτες αλλά όχι τους αερομεταφορείς
Συνέντευξη του Βίκτορ Τσίγκλερ
- 62. Η γεφύρωση της ναυτικής εκπαίδευσης με τη ναυτιλία
Του Χρήστου Ντούνη
- 68. Η ΝΑΖΩΠΕΙ πρέπει να αντιμετωπιστεί με βάση τις συνθήκες της διεθνούς αγοράς
Συνέντευξη του Στ. Κασιδιάρη
- 72. Αφιέρωμα: Νέα βιομηχανικά προϊόντα στην υπηρεσία του πλοίου
- 74. NTUA Maritime Transport: Έρευνα στη ναυτιλία
Του Χαρ. Ψαραύτη
- 78. Παρουσίαση νέων προϊόντων
- 90. Η πορεία των ακτοπλοϊκών εταιρειών το 2003
- 92. Παραναυτιλιακά Νέα



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

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

Αριθμός φύλλου 68, ΜΑΡΤΙΟΣ 2004
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωπιάκης
Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μνίσια
Σύμβουλος Έκδοσης: Ηλίας Μνίσιας
Διευθύντρια Σύνταξης: Λίλια Μαρέλου
Art Director: Γιώργος Παρασκευάς
Ειδικό Συνεργάτες: Απ. Δόμβρος, Γιώργος Μπάνας,
Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης, Χαρ. Ψαραύτης
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας
Υποδοχή Διαφήμισης: Ράνια Πανταζή
Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακής
Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΚΑΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.
Κατάντων 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 Σπυριδωνος 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 OMNICON

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 παρεμφερθεί. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαραχθεί, αναπαραχθεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

**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



Σκέψεις και προσδοκίες για την επόμενη μέρα της Ελληνικής Ναυτιλίας:

Ποιες πρωτοβουλίες οφείλει να αναλάβει η νέα πολιτική ηγεσία του τόπου

Λίγες ημέρες μετά τις εθνικές εκλογές, το ενδιαφέρον της ελληνικής ναυτιλιακής και επιχειρηματικής κοινότητας εστιάζεται στις προεκλογικές δεσμεύσεις των πολιτικών, που αναφερόντουσαν στην ανάπτυξη της εθνικής μας οικονομίας. Δεσμεύσεις που προσέγγισαν μάλλον επιδερμικά τα σημαντικά αλλά ολιγάριθμα προβλήματα της ποντοπόρου ναυτιλίας και τα πολύπλοκα και αυξανόμενα ζητήματα της ακτοπλοΐας και της κρουαζιέρας.

Οι νέοι εθνικοί νομοθέτες και οι χαρακτες ναυτιλιακής πολιτικής θα πρέπει με ρεαλισμό να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα του χώρου και να δώσουν λύσεις, που θα έχουν ως σκοπό τη μακροχρόνια επιβίωση της πιο παραδοσιακής οικονομικής δραστηριότητας της χώρας μας. Καθώς οι Έλληνες πρωτοπορούν στις παραγγελίες νέων πλοίων, οι αιρετοί του εθνικού Κοινοβουλίου πρέπει να συνειδητοποιήσουν ότι η Γαλανόλευκη πρέπει να παραμείνει μια συμφέρουσα λύση για τον Έλληνα πλοιοκτήτη.

Ο σύγχρονος νομοθέτης οφείλει να αντιληφθεί ότι η Πολιτεία δεν πρέπει να παρεμβαίνει στην καθημερινότητα της διεθνούς ναυτιλίας. Πρέπει να ορίζει με σαφήνεια το γενικό νομοθετικό πλαίσιο για θέματα ασφαλείας και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, λαμβάνοντας υπ' όψιν το σημαντικό και ουσιαστικό ρόλο που χαράζουν οι θαλάσσιες μεταφορές τόσο στο παγκόσμιο εμπόριο όσο και στις εθνικές αλλά και τοπικές κοινωνίες.

Το νομοθετικό πλαίσιο πρέπει να αντανakλά διεθνείς στρατηγικές και απόψεις και όχι περιφερειακές αντιλήψεις, καθώς και να ανταποκρίνεται σε βάσιμους υπολογισμούς αλλά και ρεαλιστικές αντιλήψεις.

Οι νέοι αιρετοί πρέπει με σύνεση να αντιληφθούν πως η ναυτιλιακή πολιτική δεν πρέπει να εγκλωβίζει τον Έλληνα επιχειρηματία ή πλοιοκτήτη, διότι τα πλοία έχουν προπέλα και... φεύγουν. Πρέπει επίσης να αναλογιστούν ότι οποιαδήποτε αυστηρή και περιοριστική διάταξη τορπιλίζει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τον Έλληνα πλοιοκτήτη και τον εξαναγκάζει, αφού τον έχει ήδη αγκυλώσει, να αναζητήσει ευκολότερες διεξόδους και επιχειρηματικές λύσεις.

Η ναυτιλιακή νομοθεσία πρέπει να είναι προσαρμοστική, ευέλικτη και ρεαλιστική. Πρέπει να ανακλά, δηλαδή, το σύγχρονο πνεύμα της ναυτιλίας και να μην περιορίζει το δικαίωμα για εκσυγχρονισμό και ανέλιξη του επιχειρηματία.

Σε αυτό το πλαίσιο, αξίζει να αναλογιστούμε τη ναυτιλιακή πολιτική αρκετών παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών σε θέματα φορολόγησης πλοίων, διαχειριστικών επιλογών αλλά και συνθέσεων. Οι χώρες που αντελήφθησαν ότι οι εθνικές κανονιστικές τους διατάξεις οφείλουν να ανταποκρίνονται στις παγκόσμιες οικονομικές εξελίξεις και να μη «μουδιάζουν» στις προκλήσεις του μέλλοντος, απηφώνοντας το βραχυπρόθεσμο πολιτικό κόστος, απολαμβάνουν σήμερα τα αποτελέσματα των προσπαθειών τους.

Κατ' αυτόν τον τρόπο, ο νέος υπουργός πρέπει να διατηρήσει εξαιρετικές και ουσιαστικές επαφές με τους διεθνείς και Ευρωπαϊούς νομοθέτες -τόσο σε περιφερειακό όσο και σε εθνικό επίπεδο- με σκοπό να προσαρμόσει τα συμφέροντα της Ελληνικής Ναυτιλίας αλλά και να μεταφέρει στους ελληνικούς φορείς πολύτιμες σκέψεις και προτάσεις, που ενίοτε παρουσιάζουν οι διεθνείς κλάδοι και φορείς της παγκόσμιας ναυτιλίας.



Τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν επισημάνει επανειλημμένως μέσα από τις σελίδες τους ότι τα θέματα της ποντοπόρου ναυτιλίας -σε αντίθεση με την ακτοπλοΐα- δεν είναι ούτε δυσεπίλυτα αλλά ούτε και πολυάριθμα. Το θέμα των κανόνων επάνδρωσης αλλά και της προσέλευσης και διατήρησης νέων στο ναυτικό επάγγελμα είναι η αιχμή του δόρατος για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας.

Ο Έλληνας νομοθέτης οφείλει να ανταποκριθεί στις σύγχρονες οικονομικές και κοινωνικές πραγματικότητες και να δεσμευθεί για την επανεξέταση των κανόνων που διέπουν τις αναγκαστικές συνθέσεις, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις θέσεις της ναυτεργασίας. Η ναυτεργασία θα πρέπει να διατυπώσει θέσεις που θα ανταποκρίνονται σε ρεαλιστικές προϋποθέσεις και σύγχρονες οικονομικές αντιλήψεις.

Για το θέμα της προσέλευσης και διατήρησης των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, οι πρωτοβουλίες του υπουργείου πρέπει να είναι γρήγορες και αποτελεσματικές. Χάθηκε, ως γνωστόν, πολύτιμος χρόνος με δυσάρεστα αποτελέσματα.

Δεν μπορούμε να επαναλαμβάνουμε συχνά πυκνά ότι η Ελλάδα μαστίζεται από την ανεργία όταν δεν υπάρχουν (αριθμητικά και ποιοτικά) αρκετοί νέοι Έλληνες ναυτικοί να επανδρώσουν τους σύγχρονους στόλους των πλοιοκτητών μας. Χρειάζεται λοιπόν μια νέα ρεαλιστική πολιτική, που δεν θα εξαλείψει την ελληνική σημαία από τον ευρωπαϊκό ναυτιλιακό στόλο.

Και επειδή ναυτιλία δεν είναι μόνον η ποντοπόρος ναυτιλία, ο νέος υπουργός θα πρέπει να ανταποκριθεί στις προσδοκίες όλων για την αντιμετώπιση των πολυάριθμων προβλημάτων τόσο της ακτοπλοΐας όσο και της μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας. Και οι δύο κλάδοι συντελούν άμεσα στη ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών

της χώρας και, επομένως, οφείλουν όλοι οι φορείς να καταθέσουν με ειλικρίνεια τις θέσεις τους για το μέλλον του κλάδου τους. Όμως, τόσο η ανανέωση του μεσογειακού στόλου όσο και τα πολυσύνθετα θέματα περί επιδοτήσεων της άγονης γραμμής πρέπει να ανταποκρίνονται στα σύγχρονα οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα.

Ο νέος υπουργός θα πρέπει να «αντιμετωπίσει» όλες τις φωνές της πολυάριθμης, πλέον, ναυτιλιακής κοινότητας. Σε αυτό το πλαίσιο θα επαναλάβουμε απόψεις που διατυπώθηκαν σε παλαιότερο τεύχος των «Ν.Χ.». Αρκετοί παράγοντες είχαν σωστά επισημάνει ότι οι απόψεις μεταξύ εργαζομένων και εργοδοτών είναι λογικό να δυσκολεύονται να συγκλίνουν και για το λόγο αυτόν είναι ευθύνη του κράτους, αφού ακούσει τα επιχειρήματα των πλευρών, να χαράξει την πολιτική του ως συνισταμένη όλων των απόψεων και συμφερόντων.

Ευελπιστούμε πως ο νέος υπουργός θα τολμήσει να λάβει γενναίες αποφάσεις. Ευελπιστούμε επίσης ότι ο ίδιος αλλά και οι πολιτικοί του σύμβουλοι θα είναι έτοιμοι να δημιουργήσουν και να διατηρήσουν ένα κλίμα αμοιβαίας εμπιστοσύνης, διαφάνειας και ανοικτού διαλόγου με όλους τους φορείς, προκειμένου να ανεξίτησουν την ελληνική ναυτιλία. Σκοπός όλων και κυρίως των πολιτικών πρέπει να είναι η εξερεύνηση και η επίτευξη πραγματικών δεδομένων, που θα επιτρέψουν σε όλους τους φορείς να βρουν κοινά συμφέροντα και να συγκλίνουν στις προτάσεις τους για το μέλλον.

Ηλίας Μνισίας





Οι επίκαιρες παρατηρήσεις του κ. Μητρόπουλου

Από την ομιλία του γενικού γραμματέα του IMO Ευθύμιου Μητρόπουλου, στο γεύμα εργασίας που παρέθεσε η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά προς τιμήν του, μεταφέρουμε αυτούσια την ενδιαφέρουσα παρατήρησή του σχετικά με τα bulk carriers:

«Οι προσπάθειες του IMO για τη βελτίωση της ασφάλειας των bulk carriers σας είναι γνωστές. Αυτές όμως οι προσπάθειες του Οργανισμού εντατικοποιήθηκαν τη δεκαετία του 1990 και η συστηματική αντιμετώπιση του προβλήματος είχε θετικά αποτελέσματα, αφού έναντι 24 bulk carriers που βυθίστηκαν το 1991 με 154 απώλειες σε ανθρώπινο δυναμικό, ο αριθμός αυτός περιορίστηκε σε 5 πλοία (άνω των 10.000 dwt έκαστο) και 4 ανθρώπινες ζωές το 2002. Βέβαια και μία μόνο ανθρώπινη ζωή που χάνεται στη θάλασσα αποτελεί λόγο θρήνου, αλλά συγχρόνως και πρόκληση για έρευνα για την αναζήτηση των αιτιών και τη λήψη μέτρων ώστε να μη θρηνήσουμε νέα ναυτικά ατυχήματα. Αυτό προσπαθούμε να κάνουμε στον Οργανισμό και, μεταξύ των άλλων προτάσεων που πρόσφατα υποβλήθηκαν, έχουμε και την πρόταση για υποχρεωτικά double hull bulk carriers ή, όπως αναφέρονται στην ορολογία του IMO, double side-skin construction bulk carriers.

Αντίθετα με τα διπλού κύτους δεξαμενόπλοια, όπου τα double sides, double bottoms και double hulls απέβλεπαν στην αντιμετώπιση χαμηλής ενέργειας περιστατικών σύγκρουσης ή προσάραξης προς το σκοπό προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος από πετρελαιοειδή που θα διέρρεαν από τις δεξαμενές τους, ο αντικειμενικός σκοπός των DSS bulk carriers θα πρέπει να διευκρινισθεί επακριβώς, ώστε να αποφευχθούν δικαιολογημένες παρεξηγήσεις και προβληματισμοί.

Θα διερωτάται, βεβαίως, κανείς γιατί το μέτρο των double hull tankers θα 'πρεπε να επεκταθεί και στα bulk carriers, τα οποία μεταφέρουν "αθώα" φορτία που στη συντριπτική τους πλειοψηφία δεν εγκυμονούν κανένα κίνδυνο για το περιβάλλον σε περίπτωση βύθισης του πλοίου. Αν, εν τούτοις, ο δικαιολογητικός λόγος της ναυπήγησης double side-skin bulk carriers είναι, όπως πιστεύω, η προσφορά αυξημέ-

νης ασφάλειας (survivability and safety of life), αυτό θα πρέπει να εξηγηθεί πειστικά και με τη δέουσα επιχειρηματολογία, ώστε να υποστηριχθεί αρκούτως η απόφαση της MSC του περασμένου Ιουνίου (παρά τις επιφυλάξεις της Ελλάδας) να ζητήσει από την DE Sub-Committee τη σύνταξη τροποποιήσεων της SOLAS για την εισαγωγή, σαν υποχρεωτικής απαίτησης, των double side-skin construction bulk carriers. Χωρίς να θέλω να προδικάσω τις αποφάσεις της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας του IMO τον προσεχή Μάιο και ενώ δεν θα απέκλειε έναν κανονισμό της SOLAS να εισαγάγει τα DSS bulk carriers παράλληλα με συνεχιζόμενη χρήση single hull construction σκαφών (όπως έχει προτείνει στον IMO το Δ. Ναυτικό Επιμελητήριο), θα ενθάρρυνα μία διαυγή απάντηση στο ερώτημα αν την αυξημένη ασφάλεια που όλοι επιδιώκουμε θα την εγγυώνται στο εξής μόνο DSS πλοία και αν κάτι τέτοιο θα κατέληγε σε υποχρεωτική απόσυρση των SSS bulk carriers (ιδιαίτερα εκείνων που έχουν συμμορφωθεί με όλες τις πρόσφατες απαιτήσεις του IMO), όπως συνέβη με τα single hull tankers. Στο μεταξύ, η Ελλάδα υπέβαλε στον IMO μια Formal Safety Assessment συγκριτική μελέτη μεταξύ single και double-hull bulk carriers, που εξεπονήθη από το πανεπιστήμιο Strathclyde της Γλασκώβης, μια βασική κατάληξη της οποίας είναι ότι "economic arguments render DSS not cost-effective".

Επειδή, εν τούτοις, μπορεί να προβληθεί το αντιπείρημα ότι κινδυνεύει το περιβάλλον από τις χιλιάδες τόνους υγρών καυσίμων που μεταφέρουν τα μεγάλα bulk carriers για την κίνησή τους, διερωτώμαι μήπως η λύση του προβλήματος θα 'πρεπε να αναζητηθεί στην προστασία με double sides και double bottoms των δεξαμενών καυσίμων και μόνο των bulk carriers».



Operating 24/7



24 hours a day, 7 days a week, all through a ship's life. An economically viable vessel has to stay in service day and night. That's what our motto "Operating 24/7" is all about.

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

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

Head Office Hamburg

Germanischer Lloyd Aktiengesellschaft - Vorsetzen 35 - D-20459 Hamburg
Telefon +49 40 36149-0 - Fax +49 40 36149-200
headoffice@gl-group.com - www.gl-group.com



Germanischer Lloyd
OPERATING 24/7



Μια επιτροπος χωρίς προηγούμενο...

Το «άδοξο» τέλος της θητείας της Ελληνίδας επιτρόπου Άνας Διαμαντοπούλου -μετά την άδεια άνευ αποδοχών που πήρε για ένα μήνα από τον Ρομάνο Πρόντι, προκειμένου να συμμετάσχει ως επικεφαλής του ψηφοδελτίου Επικρατείας του ΠΑΣΟΚ στις εκλογές στις 07/03- αποτελεί πρακτικά χωρίς προηγούμενο στα χρονικά του Οργάνου.

Και αυτό, διότι επισήμως η κ. Διαμαντοπούλου δεν παραιτήθηκε αλλά απλώς απήσχε των καθηκόντων της μέχρι τις 07/03/2004. Βέβαια, το λυπηρό είναι ότι βάσει των συνθηκών της Ε.Ε., οι επιτροποι δεν πρέπει να εμπλέκονται στις εσωτερικές και ειδικά στις πολιτικές αντιπαραθέσεις των χωρών της Ευρώπης, διότι έτσι «τορπιλίζεται» η αντικειμενικότητά τους. Η κ. Διαμαντοπούλου όφειλε λοιπόν να έχει παραιτηθεί αμέσως μόλις τοποθετήθηκε επικεφαλής του ψηφοδελτίου Επικρατείας του ΠΑΣΟΚ.

Θα πρέπει επίσης να επισημάνουμε ότι η κ. Διαμαντοπούλου γνώριζε πως σε περίπτωση ήπιας του ΠΑΣΟΚ στις εκλογές, ο νέος επιτροπος της χώρας μας θα επιβεβαιωθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενάμιση μήνα μετά. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι για δύομισι μήνες η χώρα μας μένει χωρίς εκπροσώπηση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε μια κρίσιμη χρονί-

κά στιγμή, καθώς η περίοδος αυτή αποτελεί την απαρχή συζητήσεων για πολύ σοβαρά θέματα όπως το Ευρωπαϊκό Σύνταγμα, η νέα δομή της Κομισιόν, οι παρεμβάσεις του «διευθυντηρίου» της Ε.Ε. (Μ. Βρετανία, Γαλλία, Γερμανία) στις εξελίξεις κ.λπ. Ας μην ξεχνάμε, άλλωστε, ότι το πρόσφατο ναυάγιο στις διαπραγματεύσεις των κρατών-μελών σχετικά με τον αριθμό των νέων επιτρόπων επανέφερε την απαίτηση των «μεγάλων» χωρών στο να περιορισθεί ο αριθμός των μελών της Επιτροπής. Στις επόμενες διαπραγματεύσεις θα ήθελα να δω με ποια επιχειρήματα θα αντεπεξέλθουμε στα καυστικά σχόλια των Βρετανών, Γάλλων και Γερμανών.

Φαίνεται ότι η κ. Διαμαντοπούλου προέταξε περισσότερο κάποιες προεκλογικές σκοπιμότητες.

Ας ελπίσουμε ότι αυτό θα έχει το μικρότερο δυνατό κόστος για τη χώρα. Ας ελπίσουμε επίσης ότι οι επόμενοι Έλληνες επιτροποι θα τηρήσουν την υπόσχεσή τους και θα δεσμευθούν για την πλήρη ολοκλήρωση του έργου που θα κληθούν να διεκπεραιώσουν.

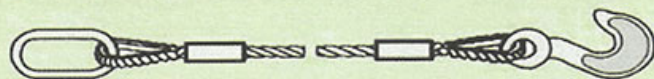
Η κ. Διαμαντοπούλου, παρά τις αρχικές δεσμεύσεις της στον κ. Σημίτη και στον ελληνικό λαό, προτίμησε την τελικώς άδοξη υπόσχεση του κ. Παπανδρέου να αναλάβει το υπουργείο Εξωτερικών.



Ν. ΛΕΒΕΝΤΕΡΗΣ Α.Ε.

70 1933-2003 χρόνια

70 χρόνια εμπειρίας μας επιτρέπουν να επιλύουμε κάθε τεχνικό πρόβλημα συρματόσχοινου



Συρματόσχοινα ειδικά για:

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

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

Η μοναδική
κάθετος βιομηχανία
Συρματόσχοινων
για κάθε χρήση

Dierna

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ



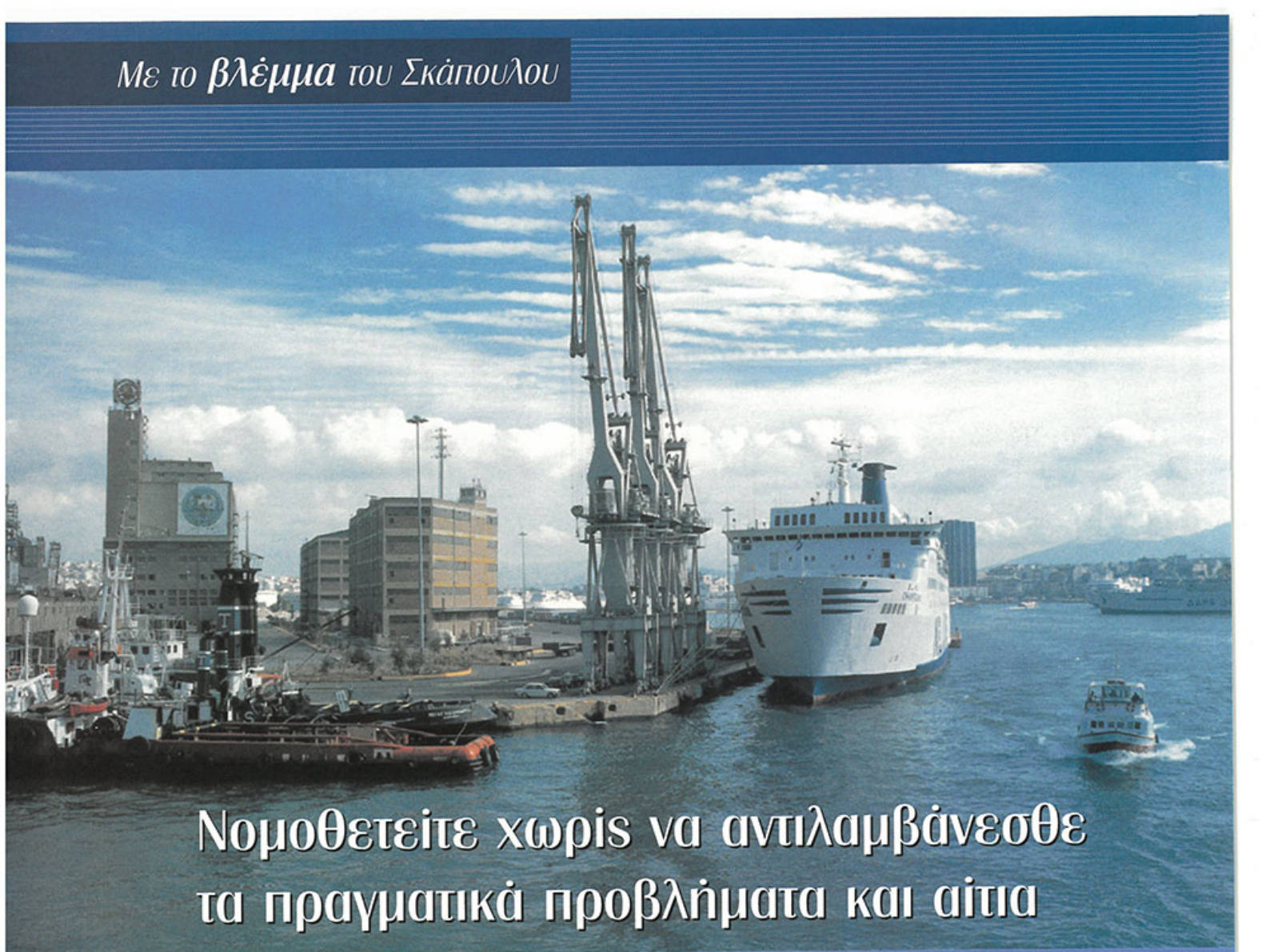
Τα προϊόντα μας συνοδεύονται
με πιστοποιητικά
LLOYD'S REGISTER
OF SHIPPING

- 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



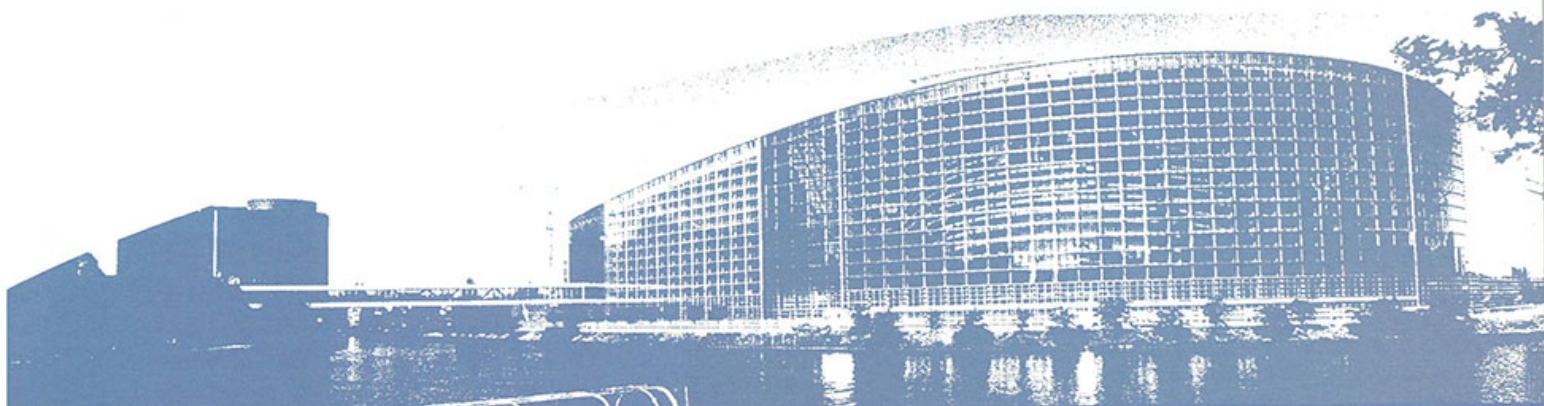
Νομοθετείτε χωρίς να αντιλαμβάνεσθε τα πραγματικά προβλήματα και αίτια

Ιδιαίτερα έντονο και καυστικό ύφος χρησιμοποίησε ο εκπρόσωπος της European Transport Workers' Federation (ETF) στην πρόσφατη ομιλία προς τους ευρωβουλευτές της επιτροπής θαλάσσιας ασφάλειας στις Βρυξέλλες. Ο κ. Eduardo Chagas θεωρεί ότι οι αιρετοί της Ευρώπης δεν κατόρθωσαν να επισημάνουν το κύριο αίτιο για τα πρόσφατα ναυτικά ατυχήματα, τον ανθρώπινο παράγοντα. Κατά τον εκπρόσωπο του ETF, τα περισσότερα ατυχήματα στα πετρελαιοφόρα οφείλονται όχι σε μηχανικές απέλξεις ή βλάβες αλλά σε ανθρώπινο σφάλμα. Ενδεικτικά ανέφερε πως άνω των 50% των ατυχημάτων οφείλονται σε συγκρούσεις. Ο κ. Chagas επεσήμανε την αναγκαιότητα για την επιβολή νέας νομοθεσίας, που θα αφορά τις συνθήκες εργασίας στη θάλασσα. Πιο συγκεκριμένα, ανέφερε ότι τα πολυάριθμα πλέον ψευδή πιστοποιητικά των ναυτικών σε συνάρτηση με την «εξάπλωση» των σημαιών ευκαιρίας αποτελούν τα σημαντικότερα εμπόδια για την ασφάλεια στις θάλασσες. Οι

ευρωβουλευτές, μάλιστα, κατάπληκτοι, διαπίστωσαν ότι πολλά από τα πτυχία και πιστοποιητικά που εκδίδονται σε χώρες εκτός Ε.Ε. δεν ανταποκρίνονται σε πραγματικές γνώσεις ή συστηματική εκπαίδευση αλλά σε μια απλή χρηματική δόσοληψία. Ο κ. Chagas ανέφερε μάλιστα και συγκεκριμένο παράδειγμα, όπου συνάδελφός του εξαγόρασε πτυχία από χώρα της κεντρικής Αμερικής με μεγάλη ναυτική δύναμη. Ο εκπρόσωπος της ναυτεργασίας επεσήμανε, επίσης, την απογοητευτική σύγχρονη πρακτική, που τείνει να ποινικοποιήσει τις ενέργειες των ναυτικών. Σύμφωνα με την ETF, οι ναυτικοί έχουν γίνει τα εξιλαστήρια θύματα σε περιπτώσεις ναυαγίων, ενώ ανέφερε ότι αρκετοί ναυτικοί θεωρούν τις συνθήκες διαβίωσής τους στα πλοία μια έκφραση σύγχρονης σκλαβιάς και τα πλοία τους «slave ships». Ο κ. Chagas δήλωσε στους ευρωβουλευτές ότι υπάρχουν πολυάριθμοι «ελεύθεροι καβαλάρηδες» στους ωκεανούς με πλοία ανάξια λόγου, και σε αυτό



Σταματήστε τις σημαίες ευκαιρίας και προστατέψτε τον ναυτικό επισημαίνουν παρατηρητές στις Βρυξέλλες



ακριβώς το σημείο πρέπει να παρέμβει η Ε.Ε. για να προστατεύσει τις διεθνείς συνθήκες και νομοθεσίες. Παράλληλα, διαπίστωσε ότι ένα πλοίο που δεν ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις είναι πάντα πιο ακριβό στην καθημερινή του διαχείριση. Σε αυτό το σημείο, ο εκπρόσωπος της ETF προέτρεψε τους ευρωβουλευτές να πιέσουν την Επιτροπή για να αναλάβει νέες πρωτοβουλίες στο πλαίσιο του νομοθετικού πακέτου Erika III, όπου θα αξιολογείται και ο ανθρώπινος παράγων.

Ο καθηγητής P.K. Mukherjee του παγκοσμίου φήμης Malmö World Maritime University, αμέσως μετά τον εκπρόσωπο της ETF, επεσήμανε επίσης ότι ο ανθρώπινος παράγοντας είναι καθοριστικός όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Κατά τον καθηγητή οι συνθήκες εργασίας αλλά και εκπαίδευσης των πληρωμάτων απαιτούν άμεση επανεξέταση, ενώ η Ε.Ε. πρέπει να αναλάβει καθοριστικό και αυστηρό ρόλο

στη βελτίωση όλων των πιθανών παραγόντων που επηρεάζουν την αποδοτική εργασία και ανέλιξη του σύγχρονου ναυτικού.

Στο ίδιο μήκος κύματος μίλησαν και δύο Ισπανοί καθηγητές, αναφερόμενοι στην καταστροφή των ακτών της Γαλικίας.

Ο κ. Fernando Gonzalez Laxe του University of La Coruna και ο κ. Juan Zamora Terres of the Technical University of Catalonia ανέφεραν ότι το 50% του παγκόσμιου στόλου πλέει με σημαίες ευκαιρίας, ενώ το 70% των πετρελαιοφόρων είναι μονού τοιχώματος και άνω των 20 ετών. Οι δύο καθηγητές τόνισαν την ανάγκη για αυστηροποίηση των ελέγχων αλλά και για ενδυνάμωση των εθνικών ακτοφυλακών με πιο ικανό προσωπικό.

Ο Ξανθούδης



Η ευθύνη που

>> Το προφίλ του νέου υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας

Ο νέος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας γεννήθηκε το 1959 και μεγάλωσε στην Κρήτη.

Σπούδασε Οικονομικές Επιστήμες στο Πανεπιστήμιο Αθηνών και έκανε μεταπτυχιακές σπουδές στα Πανεπιστήμια των Reading και London School of Economics σε θέματα Ευρωπαϊκής Ενοποίησης, Στρατηγικής και Ασφάλειας στην Ευρώπη και Πολιτικής Ευρωπαϊκής Ιστορίας μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Δημοσίευσε τις μελέτες: «Προβλήματα Δημοκρατίας» (2000), «Η Ελληνική Οικονομία σε κρίση. Μια πολιτική προσέγγιση» (1989) και «Συγκριτική Μελέτη της Πολιτικής του Ελευθέρου Βενιζέλου και του Κωνσταντίνου Καραμανλή στο Κυπριακό Ζήτημα μέχρι την ανεξαρτησία της Κύπρου» (1986).

Ξεκίνησε τη πολιτική του δράση ως μέλος της ΟΝ-ΝΕΔ και διετέλεσε πρόεδρος της ΔΑΠ-ΝΔΦΚ στη Μεγάλη Βρετανία.

Το 1990, πολιτεύθηκε για πρώτη φορά και εξελέγη βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας στο νομό Ηρακλείου. Από τότε εκλέγεται συνεχώς βουλευτής στις εκλογές των 1993, 1996, 2000 και 2004.

Την περίοδο 2001-2004 διετέλεσε συντονιστής ΟΔΕ Μορφωτικών Υποθέσεων (τομείς Παιδείας, Πολιτισμού, Αθλητισμού και Ολυμπιακών Αγώνων) της Νέας Δημοκρατίας.



αναλαμβάνω απέναντι

στο ναυτιλιακό κόσμο

Στη Βουλή των Ελλήνων διετέλεσε μέλος της Επιτροπής Οικονομικών Υποθέσεων, αντιπρόεδρος της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Υποθέσεων, γενικός εισηγητής της μειοψηφίας για τον Προϋπολογισμό του 1995.

Επίσης ήταν ο συντάκτης του κειμένου απόφασης της Ελληνικής Βουλής για το Μάαστριχτ, που αποτέλεσε την ελληνική συμβολή στη διακοινοβουλευτική διάσκεψη των Ευρωπαϊκών Κοινοβουλίων στη Ρώμη.

Κατά τη διάρκεια της κοινοβουλευτικής του θητείας κατέθεσε 5 προτάσεις νόμου:

«Για τη διαφάνεια των οικονομικών των κομμάτων και υποψηφίων βουλευτών», «Για την Κατασκευή Δημοσίων Έργων», «Για τη ρύθμιση του τομέα της ιδιωτικής ραδιοηλεκτρικής», «Για τη ρύθμιση των δημοσκοπήσεων» και «Για την προβολή κομμάτων και υποψηφίων από τα ΜΜΕ κατά τις Ευρωεκλογές».

Τη 10η Μαρτίου 2004 ορκίσθηκε ως υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας στην κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας με πρωθυπουργό τον Κώστα Καραμανλή.

Σε δήλωσή του στα Ναυτικά Χρονικά, ο νέος υπουργός Ε.Ν. δήλωσε:

«Ο πρωθυπουργός Κώστας Καραμανλής με τίμησε σήμερα προτείνοντάς μου, να αναλάβω καθήκοντα υπουργού στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί βασικό πυλώνα στήριξης της εθνικής οικονομίας. Η διαμόρφωση και η εφαρμογή της νέας κυβερνητικής πολιτικής, μεταξύ άλλων, θα επηρεαστεί και από τους παρακάτω άξονες:

- Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του υπό ελληνική σημαία πλοίου.
- Τη νηολόγηση περισσότερων πλοίων στην ελληνική σημαία.
- Τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, την εξασφάλιση της εξελικτικότητας των αξιωματικών καθώς και την αξιοποίηση των Ελλήνων ναυτικών, για την κάλυψη των αναγκών της ελληνικής ναυτιλίας.
- Την άσκηση της διαχείρισης της ναυτιλιακής δραστηριότητας από εταιρείες που εγκαθίστανται στην Ελλάδα. Κεντρική επιδίωξη, να εξελιχθούν ο Πειραιάς και η Αττική σε μεγάλο διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.
- Τη συνεχή και αποτελεσματική κάλυψη των συγκοινωνιακών αναγκών της χώρας μέσα από ποιοτικές, οικονομικές για τον πολίτη ακτοπλοϊκές υπηρεσίες.

Στόχος μας, η χάραξη μιας αποτελεσματικής πολιτικής για την ελληνική ναυτιλία και η δημιουργία συνθηκών εμπιστοσύνης μεταξύ Πολιτείας και ναυτιλιακού κόσμου.

Έχω απόλυτη συνείδηση της μεγάλης τιμής που μου έκανε ο Κώστας Καραμανλής και της ευθύνης που αναλαμβάνω απέναντι στους πολίτες της Ελλάδας και του ναυτιλιακού κόσμου».

Έφυγε ο Ναύαρχος Ξεν. Αντωνιάδης

Του Χρήστου Ε. Ντούνη, αντιναυάρχου, επίτιμου αρχηγού Λιμενικού Σώματος

Πριν από λίγες ημέρες έφυγε από κοντά μας για το τελευταίο ταξίδι του ο ναύαρχος Ξενοφών Αντωνιάδης. Ο άνθρωπος που σφράγισε με την παρουσία του τα ναυτιλιακά μας δρώμενα τα τελευταία 60 χρόνια. Όμως, η γέφυρα που θα συνδέει πάντοτε το όνομά του με τη ναυτιλία είναι η ναυτική εκπαίδευση. Είναι ο θεμελιωτής της μεταπολεμικής ναυτικής εκπαίδευσης και ο οιοσδήποτε ασχολείται με τον τεράστιο αυτό χώρο, και ως γνωστόκό αλλά και ως διοικητικό αντικείμενο, βρίσκει μπροστά του τη σοφή σκέψη και την αποτελεσματική διοικητική πρακτική του ναυάρχου Ξ. Αντωνιάδη.

Όταν άρχισε να δημιουργείται ο μύθος των «Χρυσών Ελλήνων», τη δεκαετία του 1950, ο Ξενοφών Αντωνιάδης, υπηρετώντας ως αρμόδιος τμηματάρχης στη Διεύθυνση Ναυτικής Εκπαίδευσης του υπουργείου Ε.Ν., συνειδητοποιούσε ότι η ανάπτυξη της ναυτιλίας θα ήταν μονόπλευρη εάν δεν συνδεόταν με το ναυτικό δυναμικό της χώρας και δεν επανδρωνόταν με εκπαιδευμένα ελληνικά πληρώματα. Αποδεικνυόταν η ανάγκη μιας διαφορετικής προσέγγισης που θα δημιουργούσε ένα κίνημα συστράτευσης των εφοπλιστών να κινήσουν τα πλοία τους με δικά τους, μορφωμένα λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων, ναυτικά στελέχη. Και τότε προέκυπε το θέμα της συνδρομής της ναυτιλίας και, κυρίως, των κατ' ιδία εφοπλιστών στο χτίσιμο ενός διευρυμένου συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης. Κατόρθωσε ο Ξενοφών Αντωνιάδης να αφυπνίσει το ενδιαφέρον του εφοπλισμού και επί των ημερών του πέτυχε να δημιουργήσει ένα πρωτοπόρο ρεύμα προσφοράς προς τη ναυτική εκπαίδευση με πρωτεργάτες τους Ευγ. Ευγενίδη, Κων. Λαϊμό, Γουλανδρήδες, Ωνάση, Νιάρχο, Καρρά, Ανδρεάδη, Χανδρή κ.ά.

Σε ναυτιλιακό περιοδικό το Δεκέμβριο του 1966 γράφτηκε: *Είναι απολύτως ακριβής η άποψη ότι η ναυτική εκπαίδευση ως μια μεγάλη σύνθεση σκέψεων και ιδεών, ως μακρά και σε συνεχή εξέλιξη προοπτική, ως στόχος ο οποίος ευρίσκεται πέρα από τα όρια του στενού συμφέροντος και της οποιασδήποτε νομίμου έστω συναλλαγής -δίδουν σήμερα βοήθεια διά να λάβουν αύριο πληρώματα- ως ένα μεγάλο περίπου εθνικό όραμα της ναυτιλλομένης Ελλάδας, είναι έργο του νου και της καρδιάς του Ξεν. Αντωνιάδη.* Κάθε νέα σχολή που εγκαινιάζονταν, κάθε καινούργιος εφοπλισμός που εγκαθίστατο για την εκπαίδευση ήταν για τον Αντωνιάδη μια καινούργια δημιουργία, ένα πρόσθετο βήμα προς την ολοκλήρωση που οραματιζόταν. Και θα λέγαμε

τη μισή αλήθεια για το ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα εάν δεν το συνδέαμε με το ναυτιλιακό στελεχικό δυναμικό, την τεχνολογία και τη ναυτική εκπαίδευση που βήμα-βήμα έχτισε ο Ξεν. Αντωνιάδης στα δέκα χρόνια που την υπηρέτησε ως τμηματάρχης, υποδιευθυντής και διευθυντής της Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Όμως, το χτίσιμο της ναυτικής εκπαίδευσης παρουσίαζε και άλλες πτυχές και προβλήματα που έπρεπε να επιλυθούν για να επιτύχει η υλοποίηση. Ήταν και η δημιουργία κατάλληλου στελεχικού δυναμικού μέσα στο Λιμενικό Σώμα, που θα στήριζε την εφαρμογή των προγραμμάτων της εκπαίδευσης.

Ο Αντωνιάδης τότε πάλεψε ενάντια σε μίαν ευδημούσα στο Λ.Σ. αντίληψη, ότι όποιος αξιωματικός Λ.Σ. ασχολείται με την εκπαίδευση κινείται έξω από τον άξονα των καλώς εννοούμενων καθηκόντων και αρμοδιοτήτων του Λ.Σ.

Οποία βεβαίως αντίφαση, από τη μία να θεωρούμε τη ναυτική εκπαίδευση ως κορμό των αρμοδιοτήτων του Λ.Σ. και από την άλλη τους ασχολούμενους με την ουσία του ναυτικού εκπαιδευτικού έργου ότι ασχολούνται με αντικείμενο έξω από τα κύρια καθήκοντα του αξιωματικού Λ.Σ.

Αυτή λοιπόν την περίεργη αντιφατική νοοτροπία ο Ξεν. Αντωνιάδης προσπάθησε και πέτυχε να τη σπάσει και μπόρεσε να πείσει τη Διοίκηση να αποστείλει στο εξωτερικό έναν αριθμό κατώτερων αξιωματικών Λ.Σ. για μετεκπαίδευση στις νέες τεχνολογίες.

Πράγματι, αυτοί οι αξιωματικοί που μετεκπαιδεύτηκαν στο εξωτερικό και στη συνέχεια επωμίστηκαν το βάρος της ουσίας της εκπαίδευσης στις Ναυτικές Σχολές απετέλεσαν τη δύναμη κρούσεως του Λιμενικού Σώματος ως φορέα παροχής ναυτικής εκπαίδευσης.

Ο Ξεν. Αντωνιάδης πίστεψε στο ρόλο και τη συμβολή τους και δεν διαψεύστηκε. Είχε δημιουργήσει με αυτούς μια στενότερη επαφή και ψυχική επικοινωνία που αναδείκνυε το έργο τους και άγγιζε την καρδιά της ναυτικής εκπαίδευσης. Ήταν αυτός που ενεθάρρυνε πολλές πρωτοβουλίες και επιλογές τους για τις οποίες είναι υπερήφανοι. Μεταξύ αυτών που αναγνωρίζουν τη συμβολή του ναυάρχου Αντωνιάδη στη διαμόρφωση της προσωπικής τους πορείας, είναι και ο γράφων.

Το έργο του ο Ξεν. Αντωνιάδης το υποστήριξε με μεγάλο αριθμό δημοσιευμάτων και εξειδικευμένων άρθρων στο ναυτιλιακό Τύπο, μέσα από το οποίο μπορεί να διεισδύσει κανείς στο βάθος της σκέψης του και των προβληματισμών του.

Όμως, δεν περιορίστηκε μόνο στη ναυτική εκπαίδευση,



■ Το Λιμενικό Σώμα τιμάει τον Ξενοφώντα Αντωνιάδη

Παρούσα στην κηδεία σύσσωμη η ηγεσία του Λιμενικού Σώματος με επικεφαλής τον αρχηγό Λ.Σ. αντιναύαρχο Χρήστο Δελημιχάλη, ο οποίος στην επικείμενη ομιλία του αναφέρθηκε στη βαθιά εκτίμηση και στην αγάπη του Λιμενικού Σώματος που έχαιρε ο Ξενοφών Αντωνιάδης. Ο κ. Δελημιχάλης ανέφερε μεταξύ άλλων: «Μετά την αποφοίτησή σου από τη Νομική Σχολή κατετάχης το 1936 στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων ως δόκιμος σηματοφόρος Λιμενικού Σώματος και αποστρατεύτηκες το 1967 με το βαθμό του πλοιάρχου που έφερες τότε. Αμέσως μετά τη μεταπολίτευση, αποκαταστάθηκες με το βαθμό του υποναυάρχου. Από την κατάταξή σου στο Λιμενικό Σώμα μέχρι και την αποστρατεία σου, τίμησες το έργο και την προσφορά του αξιωματικού του Λιμενικού Σώματος, υπηρετώντας σε κρίσιμες θέσεις του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ως εισηγητής, τμηματάρχης και διευθυντής και διέπρεψες ως προξενικός λιμενάρχης Νέας Υόρκης.

Η μεταπολεμική αποστολή του Λιμενικού Σώματος ως διοικητικού φορέα της Ναυτιλίας πέρασε μέσα από σημαντικές φάσεις θεσμικών εξελίξεων, στις οποίες άφησες ανεξίτηλα τη σφραγίδα σου.

Διετέλεσες καθηγητής του Ιδιωτικού και Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, υπήρξες γενικός γραμματέας της Ελληνικής Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου, εκπροσώπησες την Ελλάδα σε διεθνή συνέδρια για τη ναυτική εργασία και το ναυτικό δίκαιο, υπήρξες ναυτιλιακός συντάκτης στις εγκυκλοπαιδείες «Πάπυρος Λαρούς» και «Υδρία» και διετέλεσες επί πολλά έτη διευθυντής σύνταξης του περιοδικού «Ναυτικά Χρονικά».

Ήσουν γνώστης των ναυτιλιακών θεμάτων σε βάθος, συνέγραψες πολλά βιβλία με αντικείμενο το ιδιωτικό και δημόσιο ναυτικό δίκαιο, που θα συνεχίσουν να αποτελούν σημείο αναφοράς.

Μεγάλης εθνικής σημασίας είναι η επιτυχής διεκπεραίωση της αποστολής που ανέλαβες κατά τον Ελληνοϊταλικό πόλεμο του 1940 ως επικεφαλής κλιμακίου του Κεντρικού Λιμεναρχείου Θεσσαλονίκης να μεταφερθούν στην λίμνη Αχρίδα τρία πετρελαιοκίνητα σκάφη για την ενίσχυση του πολεμικού δυναμικού των ελληνικών δυνάμεων στην Αλβανία. Ήταν ένα εγχείρημα που αναγνωρίστηκε από την Πολιτεία, καταξιώθηκε απόλυτα στη συνείδηση του ελληνικού λαού ως πράξη ηρωισμού και λαμπρύνει την ιστορία του Λιμενικού Σώματος. Αφιέρωσες ένα μεγάλο μέρος της δραστηριότητάς σου στην προβολή της ιδιαίτερης πατρίδας σου, της Σκύρου. Έργο σου είναι «Το Αρχείο εγγράφων Σκύρου» που τιμήθηκε με έπαινο από την Ακαδημία Αθηνών.

Ναύαρχε Ξενοφώντα Αντωνιάδη,

Υπήρξες κατά κοινή και ομόφωνη ομολογία φωτεινή και ξεχωριστή προσωπικότητα η οποία ελάμηνε το Λιμενικό Σώμα με την πολυσχιδή προσφορά όχι μόνο κατά τη διάρκεια της υπερτριακονταετούς υπηρεσίας σου αλλά και μετέπειτα ως απόστρατος.

Υπήρξες άριστος αξιωματικός, πολύτιμος δάσκαλος και καθοδηγητής με άρτια επαγγελματική κατάρτιση, με πανεπιστημιακή παιδεία, με εντιμότητα, με αφοσίωση στο υπηρεσιακό καθήκον, με πολλά προσόντα και χαρίσματα. Αναδείχθηκες σε ηγετική προσωπικότητα που δικαίως κέρδισες το σεβασμό και την εκτίμηση των συναδέλφων σου καθώς και την αγάπη και αναγνώριση του ναυτικού και ναυτιλιακού κόσμου.

Το Λιμενικό Σώμα για τις υπηρεσίες που πρόσφερες σ' αυτό και στην πατρίδα, καταθέτει προ της σεπτής σορού σου, απέριπτο στεφάνι, ελάχιστο δείγμα αναγνώρισης, τιμής και ευγνωμοσύνης. Προσευχόμαστε, όπως ο Ύψιστος τάξει την ψυχή σου «εν σκηναίς δικαίων».

καθώς το ανήσυχο πνεύμα του και στο πεδίο της έρευνας αλλά και της συγγραφής μάς έδωσε συγγράμματα που παραμένουν κλασικά στο είδος τους όπως το «Ναυτικό Ατύχημα», «Ο Πλοίαρχος ως φορέας Δημόσιας Εξουσίας» κ.λπ. Τα τελευταία χρόνια ο γράφων είχε την τιμή και την ευτυχία να συμμετάσχει στην ομάδα συγγραφής δύο σπουδαίων έργων με συντονιστή τον Ξεν. Αντωνιάδη.

Το πρώτο ήταν το 1991 στη συγγραφή του ογκώδους έργου «60 ΧΡΟΝΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ (1931-1990)».

Το δεύτερο είναι η συγγραφή του μνημειώδους έργου «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΣΩΜΑΤΟΣ», έκδοση 1999, της Ένωσης Αποστράτων Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος.

Η για εννέα χρόνια συνεργασία μας, με συναντήσεις ανά 15νήμερο, έδωσε τη δυνατότητα στη συγγραφική ομάδα από εκλεκτούς ναυάρχους Λ.Σ. να καταλάβει βαθύτερα έναν Αντωνιάδη με διεισδυτική κριτική σκέψη, με ένα απίστευτο μνημονικό στο βάθος χρόνου, με μια συνθετική ικανότητα γεφύρωσης των διεσώτων. Έναν Αντωνιάδη με μια λεπτή αίσθηση του χιούμορ που έσπαγε τις εντάσεις και δημιουργούσε ένα δημιουργικό κλίμα συνοχής. Όμως, ο γράφων έχει και έναν ακόμη λόγο που τον συνέδεε με τον αλησμόνητο Ναύαρχο. Είναι το γεγονός ότι τον είτμησε προλογίζοντας τρία έργα του με λόγια και σκέψεις που αποτελούν πραγματική παρακαταθήκη.

Ναύαρχε Αντωνιάδη αλλά και δάσκαλε πολλών σειρών αξιωματικών, σύμβουλε μέχρι και πριν από λίγα χρόνια σε μεγάλα προβλήματα όπου σου ζητήθηκε η σοφή σου γνώμη, πορεύσου τη μακαρία οδό με ήρεμη τη συνείδηση ότι έκανες το καθήκον σου, αφήνοντας τις ανεξίτηλες ρίζες του έργου σου:

Στο Λιμενικό Σώμα που τόσο αγάπησες.

Στη Ναυτική Εκπαίδευση, το δημιούργημά σου.

Στην Ελληνική Ναυτιλία που την υπηρέτησες με πάθος μέσα και έξω από το Σώμα.

Στην ιδιαίτερη πατρίδα σου στη Σκύρο, που τόσο πρόβαλες.

Καλό σου ταξίδι, αφέχαστε Ναύαρχε!



Το Ίδρυμα Ευγενίδη στο πλευρό του Λ.Σ.

Το Λιμενικό Σώμα με επικεφαλής τον αρχηγό, αντιναύαρχο Χρ. Δελημιχάλη, τίμησε τον κ. Δημητριάδη-Ευγενίδη και τους συνεργάτες του για την πολυετή και πολυδιάστατη συνδρομή του στη βελτίωση της επαγγελματικής κατάρτισης των Ελλήνων ναυτικών.

Στην ομιλία του ο αρχηγός Λ.Σ. ευχαρίστησε όλους όσους στηρίζουν τη συνεχή προσπάθεια δημιουργίας εξειδικευμένων στελεχών «σε ένα σύγχρονο και πρωτοπόρο Λιμενικό Σώμα, ικανών να ανταποκριθούν αποτελεσματικά στις απαιτήσεις των καιρών» όπως υπογράμμισε χαρακτηριστικά και συνέχισε:

«Πρέπει να τονίσω ότι η παρουσία του ιδρύματός σας στο πλευρό του Λιμενικού Σώματος, και γενικότερα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι πολύμορφη και πολυδιάστατη. Ενδεικτικά μόνο θα αναφέρω την πολύτιμη συνδρομή σας στη βελτίωση της επαγγελματικής κατάρτισης των Ελλήνων ναυτικών μας με την παροχή σύγχρονου εκπαιδευτικού υλικού εξοπλισμού και τεχνικών εγχειριδίων.

Θα μου επιτρέψετε να αναφερθώ ιδιαίτερα στην προσπάθειά σας για τη βελτίωση της κατάρτισης των στελεχών μας και στην ευγενική σας αρωγή και χορηγία, που έχει προσφέρει τη δυνατότητα σε 17 αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος να φοιτήσουν σε πανεπιστημιακά ιδρύματα του εξωτερικού και να αποκτήσουν μεταπτυχιακούς τίτλους σπουδών επιπέδου Master, ενώ άλλοι 4 φοιτούν την παρούσα χρονική περίοδο σε πανεπιστήμια της Μεγ. Βρετανίας, για τον ίδιο σκοπό.

Θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι η προσφορά σας αυτή είναι ανεκτίμητη για το Λιμενικό Σώμα και τη ναυτιλία. Οι μετεκπαιδευθέντες αξιωματικοί, αρκετοί από τους οποίους βρίσκονται σήμερα μαζί μας, στελεχώνουν

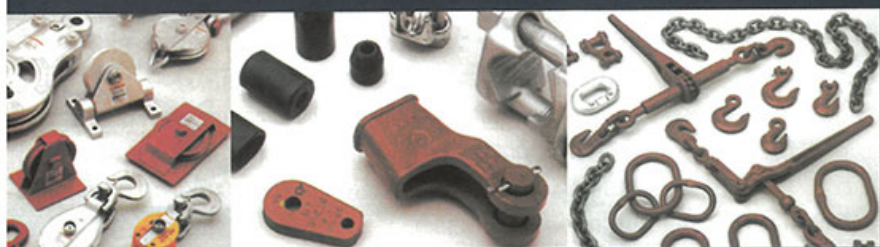
καθοριστικές για την προώθηση της ελληνικής ναυτιλίας υπηρεσίες του ΥΕΝ και προσφέρουν καθημερινά την πολύτιμη τεχνογνωσία τους στη ναυτιλιακή πολιτική, το ναυτικό δίκαιο, τη ναυτιλιακή οικονομία, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τις διεθνείς μεταφορές, τις νέες τεχνολογίες, τη λιμενική πολιτική, τη λιμενική αστυνομία, την ασφάλεια, τη διοίκηση και εκπαίδευση του στελεχικού δυναμικού κ.ά. Ορισμένοι μάλιστα από αυτούς εκπροσωπούν σήμερα τη χώρα μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στους Διεθνείς Οργανισμούς, με ιδιαίτερη επιτυχία.

Εκτός όμως από το υπηρεσιακό και εθνικό συμφέρον, θέλω να υπογραμμίσω και την ανθρώπινη διάσταση, τη σημασία της συμβολής σας για τους ίδιους τους εκπαιδευθέντες. Η οικονομική σας χορηγία έδωσε την ευκαιρία σε νέους ανθρώπους που διψούν για μάθηση να υλοποιήσουν μία επιθυμία, ένα όνειρο ζωής. Τους δώσατε τη δυνατότητα να ζήσουν και να σπουδάσουν στο εξωτερικό, να έρθουν σε επαφή με άλλους πολιτισμούς, να διευρύνουν τις γνώσεις τους και να εξελιχθούν προσωπικά και επαγγελματικά. Να είστε σίγουροι ότι δεν θα το ξεχάσουν ποτέ.

Για όλους, λοιπόν, τους προαναφερόμενους λόγους και αντανακλώντας τα συναισθήματα της Πολιτείας και όλων των στελεχών του Λιμενικού Σώματος και των υποτρόφων, επιτρέψτε μου να σας εκφράσω τις θερμότερες ευχαριστίες μου για την αμέριστη βοήθεια και την έμπρακτη συνδρομή σας στις προσπάθειές μας. Επειδή όμως ένα ευχαριστώ είναι πολύ λίγο, θα ήθελα παράλληλα να επιδώσω σε εσάς, κ. Δημητριάδη-Ευγενίδη, το θυρεό του Λιμενικού Σώματος και να σας προσφέρω ένα συμβολικό δώρο από όλους εμάς, ως ελάχιστη έκφραση της ιδιαίτερης εκτίμησης που τρέφουμε για εσάς και τους συνεργάτες σας για την ανεκτίμητη προσφορά σας στο Λιμενικό Σώμα και τη ναυτιλία γενικότερα».

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: Algossystems

Εκδοση πιστοποιητικών

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι
μεγάλων οίκων του εξωτερικού:

- *συρματοσχοινα*
- *αλυσίδες*
- *σχοιινιά*
- *ιμάντες*
- *εξαρτήματα*



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

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



Ελληνικό νηολόγιο

Ποιοτική ανανέωση του στόλου παρουσίασε το ελληνικό νηολόγιο τον πρώτο μήνα του 2004.

Συγκεκριμένα, τον Ιανουάριο το ισοζύγιο εγγραφών - διαγραφών ενισχύθηκε κατά δώδεκα πλοία. Ειδικότερα, ενεγράφησαν συνολικά 19 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.034 εκατ. κοχ και ηλικίας 8,5 ετών κατά μέσον όρο.

Από αυτά τα 15 ενεγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο βάσει του άρθρου 13. Τα πλοία είναι συνολικής χωρητικότητας 1.032 κοχ ενώ ο μέσος όρος ηλικίας τους είναι τα έξι έτη.

Τα υπόλοιπα τέσσερα ενεγράφησαν βάσει των παγίων διατάξεων και έχουν συνολική χωρητικότητα 2.023 κοχ και μέσον όρο ηλικίας τα 18 έτη.

Όσον αφορά τις διαγραφές, επτά πλοία εγκατέλειψαν το ελληνικό νηολόγιο τα οποία είναι συνολικής χωρητικότητας 154.616 κοχ, με μέσον όρο ηλικίας τα 24 έτη.

Από αυτά τα τρία διεγράφησαν βάσει του άρθρου 13 και έχουν χωρητικότητα 100.518 κοχ και μέσον όρο ηλικίας τα 21 έτη. Τα υπόλοιπα, που διεγράφησαν βάσει των παγίων διατάξεων, έχουν χωρητικότητα 54.098 κοχ και μέσον όρο ηλικίας τα 27 έτη.

Και τα επτά πλοία που διεγράφησαν πουλήθηκαν σε χώρες του εξωτερικού.

Γενικότερα, το 2003 η δύναμη του ελληνικού νηολογίου ανήλθε στα 1.976 πλοία, ενώ το ισοζύγιο εγγραφών-διαγραφών του υπό ελληνική σημαία στόλου ενισχύθηκε κατά 12 πλοία. Η συνολική χωρητικότητα

του νηολογίου αυξήθηκε κατά 2.749.184 κοχ.

Την πορεία του εθνικού νηολογίου σχολίασε ο κ. Νίκος Ευθυμίου, πρόεδρος της ΕΕΕ, υπογραμμίζοντας ότι:

«Το 2003 ήταν σε γενικές γραμμές καλό.

Παρουσίασε ισοζύγιο εγγραφών - διαγραφών και μια σε βάθος ποιοτική ανανέωση του στόλου, ενώ η προοπτική ύψωσης της σημαίας σε πλοία υπό ναυπήγηση παραμένει θετική.

Βέβαια, δεν αυξήθηκε ο αριθμός των υπό ελληνική σημαία πλοίων στον επιθυμητό βαθμό, γεγονός που πρέπει να αποδοθεί κυρίως στις αλληπάλληλες αναβολές ολοκλήρωσης μιας νέας ναυτιλιακής πολιτικής, ευθυγραμμισμένης στο πνεύμα της Ε.Ε.

Με άλλα λόγια, η καθυστέρηση του β' πακέτου μέτρων που αναγγέλθηκε πριν από περίπου είκοσι μήνες, και ακόμη το περιμένουμε, φαίνεται να επέδρασε αρνητικά στη διαμόρφωση ισχυρού ρεύματος επαναπατρισμού.

Να, τι συνεπάγεται η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας, πράγμα που αγνοείται επίμονα, εις βάρος μάλιστα του ευρύτερου εθνικού συμφέροντος.

Και αυτό, παρά το ιστορικό προηγούμενο των πρώτων μετά τον πόλεμο δεκαετιών, όταν τα ναυτιλιακά κεφάλαια έπαιξαν βασικό ρόλο στη βιομηχανική, τραπεζική και τουριστική ανάπτυξη της χώρας.

Και ακόμη, παρά το γεγονός ότι και σήμερα μεγάλες επενδύσεις στο βιομηχανικό, στον τραπεζικό και στον τουριστικό τομέα προέρχονται, είτε άμεσα είτε έμμεσα, από ναυτιλιακά κεφάλαια».

TURBOCHARGERS REPAIR

ABB

**MAN
B&W**

MITSUBISHI

NAPIER

HOLSET
TURBOCHARGERS

PBS turbo

KBB

SPECIALISED SERVICE STATION

Τα οικονομικά αποτελέσματα του ΟΛΠ

Αύξηση κατά 8,8% παρουσίασε ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά στον κύκλο εργασιών της χρήσης του 2003, έναντι της προηγούμενης χρήσης του 2002.

Συγκεκριμένα, το διοικητικό συμβούλιο της ΟΛΠ Α.Ε. στη συνεδρίασή του της 24-2-2004 ενέκρινε τις οικονομικές καταστάσεις της 4ης εταιρικής χρήσης (1-1-2003 έως 31-12-2003), από τις οποίες προκύπτουν τα εξής οικονομικά αποτελέσματα:

1. Ο κύκλος εργασιών της χρήσης 2003 παρουσίασε αύξηση κατά 8,80% σε σχέση με την προηγούμενη χρήση 2002 και ανήλθε στο ποσόν των 142.362.164 ευρώ έναντι 130.846.197 ευρώ το 2002.
2. Τα μικτά αποτελέσματα εκμετάλλευσης παρουσίασαν το 2003 αύξηση κατά 13,77% σε σχέση με το 2002 και ανήλθαν στο ποσόν των 35.504.913 ευρώ έναντι 31.207.531 ευρώ το 2002.
3. Τα ολικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης αυξήθηκαν κατά 7,57% και ανήλθαν σε 30.950.527 ευρώ το 2003 έναντι 28.772.498 ευρώ το 2002.
4. Οι επενδύσεις το 2003 ανήλθαν στο ποσόν των 40,1 εκατ. ευρώ έναντι 24,1 εκατ. ευρώ το 2002.
5. Το καθαρό αποτέλεσμα προ φόρων για τη χρήση 2003 εμφανίζεται οριακά αυξημένο κατά 1,58% σε σχέση με τα περσινά επίπεδα και ανήλθε στο ποσόν των 30.545.997 ευρώ έναντι 30.070.812 ευρώ το 2002.

Το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας αποφάσισε να προτείνει στην τακτική γενική συνέλευση των μετόχων τη διανομή συνολικού μερίσματος 6.400.000 ευρώ.

Εξ άλλου, η ΟΛΠ Α.Ε. ανακοίνωσε ότι σύμφωνα με την

από 25/2/2004 απόφαση του υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών, το ελληνικό Δημόσιο διαθέτει δωρεάν 90.560 μετοχές του Οργανισμού επί συνόλου 18.625.000 μετοχών που κατέχει, σε 14.281 ιδιώτες (μη θεσμικούς) επενδυτές, δικαιούχους του κινήτρου διακράτησης, που απέκτησαν μετοχές

κατά τη δημόσια εγγραφή και για τον αριθμό των μετοχών που διακράτησαν αδιαλείπτως μέχρι και τη λήξη της συνεδρίασης του Χρηματιστηρίου Αθηνών της Παρασκευής 6 Φεβρουαρίου 2004.

Οι δικαιούχοι θα λάβουν δωρεάν μία μετοχή ανά δέκα διακρατηθείσες, με ανώτατο όριο διακόσιες μετοχές ανά μέτοχο.

Οι μετοχές αυτές θα μεταβιβαστούν στους δικαιούχους εξωχρηματιστηριακά στις 4 Μαρτίου και θα είναι διαπραγματεύσιμες από την ίδια ημερομηνία.

Η μεταβίβαση των δωρεάν μετοχών απαλλάσσεται από οποιονδήποτε άμεσο ή έμμεσο φόρο ή άλλη εισφορά ή δικαίωμα υπέρ του Δημοσίου ή τρίτων, σύμφωνα με απόφαση του υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών.



CENTER - SPARE PARTS



TURBOMARE
KOSTAS PARASKEVOPOULOS

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

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει στην προηγούμενη ανασκόπηση μας, η ναυλαγορά Ξηρού φορτίου μπήκε στο καινούργιο έτος με τις καλύτερες περγαμινές, έχοντας παρουσιάσει σε όλους τους τομείς τις υψηλότερες αποδόσεις των τελευταίων χρόνων. Κατά το μήνα Φεβρουάριο, η παραπάνω αγορά παρουσίασε αμελητέες διορθωτικές τάσεις, κυρίως λόγω του ότι στην Κίνα αυτήν την περίοδο εορταζόταν η άφιξη του καινούργιου έτους, αυτού του 2004. Συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας αυτής της ανασκόπησης ο δείκτης Baltic Dry υπέστη διόρθωση 191 μονάδων, κλείνοντας στις

5.290 από τις 5.481, μείωση της τάξεως του 3,48%. Ο δείκτης των Capes παρουσίασε την πιο σημαντική διόρθωση, κλείνοντας στις 6.900 μονάδες από τις 8.147 του Ιανουαρίου, μείωση της τάξεως του 15,3%. Σταθερότητα παρουσιάστηκε στο δείκτη των Panamaxs κλείνοντας στις 5.071 μονάδες, μείωση της τάξεως του 1,3%. Από την άλλη πλευρά, τίποτα δεν φάνηκε να επηρεάζει το δείκτη των Handymaxes, παρουσιάζοντας αύξηση της τάξεως του 23,17%, κλείνοντας στις 35.035 από τις 28.445 μονάδες.

Ο χώρος των δεξαμενόπλοιων, έχοντας παρουσιάσει κατά μέσον όρο αποδόσεις υψηλότερες απ' ό,τι το 2003, παρουσίασε και αυτός κάποιες διορθώσεις ειδικότερα όσον αφορά τα crude carriers και dirty product carriers. Η επαρκής προσφορά τονάζ πλοίων όπως Suezmaxes και VLCC's είχε αποτέλεσμα τη διατήρηση των ναύλων σε ήπια επίπεδα. Σχετικά καλύτερα επίπεδα παρουσίασαν τα clean product carriers.

Είναι φανερό ότι η αιτία για τη δυναμική πορεία που παρατηρείται και στη ναυλαγορά όπως επίσης και στις αγοραπωλησίες πλοίων οφείλεται κατά μεγάλο βαθμό σε δύο υπό ανάπτυξη χώρες, την Κίνα και την Ινδία. Παρά τις όποιες διορθώσεις που παρατηρούνται κατά διαστήματα στη ναυλαγορά, δεν φαίνονται ικανές να επηρεάσουν τις τιμές των πλοίων.

Αξιοσημείωτο γεγονός στις αγοραπωλησίες των δεξαμενόπλοιων είναι η αυξημένη ζήτηση που παρατηρήθηκε σε τονάζ τύπου OBO και μάλιστα σε αρκετά υψηλές τιμές. Η συγκεκριμένη ζήτηση για OBO's δικαιολο-

γείται σε κάποιο βαθμό στο ότι αρκετοί πλοιοκτήτες προσπαθούν να καλύψουν τις ανάγκες της αγοράς Ξηρού φορτίου με «υποκατάστατα» των φορτηγών. Γίνεται αντιληπτό ότι η αυξημένη ζήτηση αυτών των πλοίων οδήγησε με τη σειρά της στην εκτόξευση των τιμών, όπως για παράδειγμα το OBO «Vathy» που πουλήθηκε πρόσφατα σε Έλληνες πλοιοκτήτες στην τιμή των 14,5 εκατομμυρίων δολαρίων, ενώ το Σεπτέμβριο του 2003 είχε αγοραστεί από τους πωλητές έναντι 5,2 εκατομμυρίων δολαρίων.

Ο χώρος των ναυπηγήσεων παρουσίασε την ίδια ανοδική πορεία με αυτή των τελευταίων μηνών, καθώς διαθέσιμες για παράδοση κλίνες υπάρχουν μόνο από το 2007 κι έπειτα. Αξιοσημείωτη είναι η ζήτηση για ναυπήγηση πλοίων εκτός των φορτηγών, όπως για παράδειγμα των chemical και product tankers, container-ships, και LNG's. Σε γενικές γραμμές οι τιμές των υπό ναυπήγηση πλοίων αυξάνονται σταθερά, είτε είναι πλοία για μεταφορά Ξηρού φορτίου είτε για δεξαμενόπλοια.

Τέλος, σε ό,τι αφορά τον τομέα των διαλύσεων, η κατάσταση παραμένει ίδια με αυτή των προηγούμενων μηνών όπου η έλλειψη προσφοράς που δημιουργεί η υπάρχουσα ναυλαγορά ελαχιστοποιεί την πιθανότητα για διάλυση πλοίων, έχοντας αποτέλεσμα την άνοδο των τιμών. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των Κίνας, Ινδίας και Μπαγκλαντές συνεχίζεται, και μέχρι στιγμής η Κίνα προσφέροντας 10 με 20 δολάρια παραπάνω φαίνεται να προσελκύει περισσότερους ενδιαφερομένους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η διάλυση του VLCC «Citra Ayu», 240.260 dwt και έτους ναυπηγήσεως το 1976, με τιμή πώλησης στα \$360/ldt, σημειώνοντας την υψηλότερη τιμή που έχει προσφερθεί μέχρι σήμερα στην ιστορία των διαλύσεων. Στην Ινδία, πρόσφατο παράδειγμα είναι η πώληση δυο stainless steel tankers «Arrazi» και «Azzahraoui», 6,585 dwt και έτους ναυπηγήσεως 1982, με τιμή πώλησης πάνω από 430/ldt δολάρια σε «as is /where is» συμφωνία. Είναι γεγονός ότι τα επίπεδα των 300/ldt αλλά και 350/ldt δολαρίων είναι παρελθόν, και το μόνο που μένει είναι στην επόμενη ανασκόπηση μας να αναφερθούμε για το επίπεδο των 400/ldt.



ON TIME ...ANY TIME!



MV Canarian Reefer, 270,000 cbft, built 1996



MV Frio London, 200,000 cbft, built 1996

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

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



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft, built 1999

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

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



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα



Στη συνεχιζόμενη μεγέθυνση του ελληνόκτητου στόλου αλλά και στη σταθερή ναυλαγορά των τελευταίων ετών απέδωσε ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών την αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος για το 2003, που ξεπέρασε τα εννέα δισεκατομμύρια ευρώ. Ειδικότερα, στο δωδεκάμηνο Ιανουαρίου - Δεκεμβρίου 2003 το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 9.569,8 εκατομμύρια ευρώ έναντι του 2002, που είχε φθάσει τα 8.523,4 εκατομμύρια ευρώ.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του YEN, το Δεκέμβριο του 2003 το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα έφτασε τα 970,2 εκατομμύρια ευρώ έναντι 704,9 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου μηνός της προηγούμενης χρονιάς.

Για την οικονομική συμβολή της εμπορικής μας ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, ο κ. Ευθυμίου, στην πρόσφατη ομιλία του στη γενική συνέλευση της ΕΕΕ, επεσήμανε ότι «τα οφέλη για την οικονομία ήταν, όπως και τα προηγούμενα χρόνια, ακόμη πιο ευδιάκριτα. Στην έκθεση του Ινστιτούτου Οικονομικών και Βιομηχανικών

Ερευνών του Σεπτεμβρίου του 2003 διαπιστώνει για την περίοδο αυτή, μεταξύ των άλλων, ότι το πλεόνασμα στον τομέα των μεταφορών έχει μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 17,8% με αποτέλεσμα οι συναλλαγματικές εισροές από 1,7 δισ. ευρώ το 1997 να φθάσουν τα 8,5 δισ. το 2002 και τα 9 δισ. καθ' υπολογισμό το 2003», και πρόσθεσε:

«Πρόκειται βεβαίως για λογιστική αποτύπωση των εισροών της ναυτιλίας, που όμως δεν αντικατοπτρίζει με ακρίβεια την πραγματικότητα. Γιατί διαρρέει πάλι, στο εξωτερικό, περισσότερο από το μισό των εισροών αυτών, αφού απουσιάζει η σωστή ναυτιλιακή πολιτική και η επαρκής υποδομή υπηρεσιών και προς το πλοίο και προς τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Αναφέρω, για παράδειγμα, ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισήχθη στη χώρα μας το έτος 2000 ήταν 7 δισ. δολάρια, από τα οποία διέρρευσαν τα 4 δισ., όταν το ίδιο διάστημα η πρόσοδος από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών στο Σίτι έφτασε τα πενήντα δισ. δολάρια και απορροφήθηκε ολόκληρη σχεδόν από την εγχώρια οικονομία».

TURBOCHARGERS REPAIR

ABB

MAN
B&W

MITSUBISHI

NAPIER

HOLSET
TURBOCHARGERS

PBS turbo

KBB

SPECIALISED SERVICE STATION



Αγοραπωλησίες του Ομίλου Βαφειά

Συμφωνίες αξίας 400 εκατομμυρίων δολαρίων πραγματοποιήσε ο Όμιλος Βαφειά το τελευταίο δωδεκάμηνο. Πιο συγκεκριμένα, η διοίκηση του ομίλου έκλεισε συμφωνίες για αγορές πλοίων ύψους 184 εκατομμυρίων δολαρίων. Με το συγκεκριμένο κεφάλαιο αγοράστηκαν δυο vlcc's, δύο panamax φορτηγά, ένα capesize και παραγγέλθηκαν τρία aframax, τα οποία και θα παραδοθούν το 2005. Παράλληλα, από τις πωλήσεις πλοίων του ομίλου συγκεντρώθηκαν 204 εκατομμύρια δολάρια.

Οι θυγατρικές εταιρείες

Οι θυγατρικές εταιρείες του ομίλου, και συγκεκριμένα η Brave Maritime Corp. και η Stealth Maritime Corp., πούλησαν ένα vlcc, ένα aframax, ένα panamax φορτηγό, ένα χάντιμαξ φορτηγό και δύο capesizes.

Επίσης συμφωνήθηκε η μεταπώληση των τριών aframax, τα οποία είναι υπό κατασκευή σε ναυπηγείο της Άπω Ανατολής, αλλά η συμφωνία δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη. Τον τελευταίο μήνα οι δυο θυγατρικές του ομίλου προχώρησαν σε μια συμφωνία εκάστη:

Η Stealth Maritime Corp. πούλησε το παλαιότερό της δεξαμενόπλοιο, το «Afragem», 114.000 τόνων, χτισμένο το 1984

στην Ιταλία, το οποίο θα παραδοθεί στους νέους ιδιοκτήτες του μέσα στον Απρίλιο.

Μετά αυτήν τη πώληση, η ειδικευμένη αυτή εταιρεία μεταφοράς αργού πετρελαίου ελέγχει έξι vlcc's και τέσσερα διπλού τοιχώματος aframax, από τα οποία τα τρία είναι υπό κατασκευή.

Η Brave Maritime Corp. προχώρησε στην αγορά ενός ακόμη panamax φορτηγού, του 1988, στην Ιαπωνία.

Ο όμιλος θα καταβάλει 22 εκατομμύρια δολάρια και θα παραλάβει το πλοίο τον Ιούλιο του 2004. Το νέο του όνομα θα είναι «Magic Wand» (δηλαδή μαγικό ραβδί) και δεν θα ελέγχεται από την αυστραλέζικη εταιρεία BBT του ομίλου, όπως τα άλλα panamax, αλλά από τα γραφεία της Ελλάδας.

Η διοίκηση θα μελετήσει και άλλες ευκαιρίες για περαιτέρω αύξηση και ανανέωση του μικτού της στόλου. Επίσης θα ερευνήσει την αγορά για αύξηση των πλοίων που ελέγχει ως ναυλωτής μέσω της τρίτης θυγατρικής εταιρείας, Brave Bulk Transport.

Μετά τις νέες αυτές κινήσεις, ο Όμιλος Βαφειά, μέσω των τριών θυγατρικών εταιρειών, ελέγχει ένα στόλο 32 πλοίων που ξεπερνούν τα 3 εκατομμύρια τόνους συνολικά, εκ των οποίων τα 10 είναι ναυλωμένα από τρίτους ναυτιλιακούς ομίλους.

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



Επιμέλεια: Γεώργιος Μήανος, George Moundreas and Co. S.A.

Μηνιαία ανασκόπηση ναυπηγήσεων πλοίων

Ο Φεβρουάριος υπήρξε ακόμη ένας γεμάτος δραστηριότητα μήνας στον τομέα των ναυπηγικών παραγγελιών της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας (ΕΕΝ). Για πολλοστή φορά, η προσοχή πάλι εστιάστηκε στα δεξαμενόπλοια με προβλεπόμενες παραδόσεις στην πλειονότητά τους το 2007, με κάποια «κατάλοιπα» για το 2006, ενώ οι παραδόσεις του 2008 εμφανίζονται πλέον στα σχετικά δελτία χωρίς δισταγμό! Το πιο σημαντικό μέρος των παραγγελιών αναφέρεται στις πολύ μεγάλες μονάδες, ενώ τα chemicals μικρότερων μεγεθών όλο και

περισσότερο κάνουν την εμφάνισή τους. Αν και ακόμη δεν βρίσκονται σε στάδιο ανοικτής ανακοίνωσης, μπορούμε εδώ να αναφέρουμε σεβαστό αριθμό μονάδων που αποτελούν αντικείμενο κοινής συμφωνίας, η οποία θα επισφραγισθεί στις λίγες επόμενες ημέρες. Αποτελεί και αυτό «σημείο των καιρών» και ανακλά το επικείμενο «phase out» για πλοία της εν λόγω κατηγορίας στο 2008.

Όπως πολλές φορές έχουμε τονίσει, το bulkcarrier ουδόλως ευρίσκεται έξω από τα ενδιαφέροντα της ΕΕΝ, η σπάνια όμως ναυπηγικών κλινών οδηγεί σε υποτονική δραστηριότητα που, εξ όσων τουλάχιστον προβλέπουμε, θα εξακολουθήσει για όσο διάστημα η παγκόσμια ναυλαγορά θα ευημερεί. Οι τιμές ακολουθούν σαφώς ανοδικό δρόμο και ήδη ένα κλασικού τύπου panamax b/c εκτιμάται σε επίπεδα σαφώς άνω των \$ 26-28m.

Μιλώντας για τιμές, ο αναγνώστης ασφαλώς θα παρατηρήσει την «απροθυμία μας» παράθεσης τιμών σε πολλές πράξεις του παρακάτω πίνακα. Δεν πρόκειται για απλή άγνοια της προκείμενης πράξης. Πρόκειται περί αμηχανίας στην προσπάθεια προσδιορισμού των «τρεχουσών» τιμών, που καθημερινά μεταβάλλονται. Δύσκολοι καιροί για ship-valuers!

Ζούμε προφανώς σε εποχή παροξυσμού που, ξεκινώντας από την άνοδο της οικονομικής δραστηριότητας σε Κίνα και Ινδία, πέρασε στη ναυτιλία σαν απροσδόκητη άνοδος των ναύλων και καταλήγει σε συνωπισμό στα ναυπηγεία, όπου «περιδεείς» εφοπλιστές πιέζουν «για κάποια θέση στον ήλιο», χωρίς ιδιαίτερες απαιτήσεις και παζάρια!...

Owner	Shipyard	Type	DWT/Size	Firm	Options	Delivery	Price	Remarks
Liquimar	Samho	suezmax	168.000	2		6/2007		
Ten	Hyundai	suezmax	162.400	2		2007		
Dorian	Sumitomo	afamax	105.000	2		2006/07	\$ 43,5m	
Barclay	Mipo	handy chem	37.000	2	2	2007		amended
Iolcos	Hudong	px b/c	74.500	2		2007		Options?
Mykonos	Jiangdu	px b/c	80.000	2	2	2007/08	\$25m plus	

Οι τιμές, που αναφέρονται, είναι ενδεικτικές της αγοράς μάλλον, παρά οι συμφωνηθείσες.

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

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



Εκλογές στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος

Ο Σπύρος Αλεξανδράτος επανεξελέγη πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος στις εκλογές που διεξήχθησαν στις 25 Φεβρουαρίου 2004.

Αναλυτικότερα και σύμφωνα με τον καταστατικό νόμο του ΝΕΕ, εξελέγησαν 16 τακτικά μέλη και ένα αναπληρωματικό για τη θητεία 2004-2008.

Οι εκλεγμένοι κατά αλφαβητική σειρά είναι οι εξής:

Τακτικοί: Οι κ. Απόστολος Αθηναίος, Νικόλαος Βαρβατές, Γεώργιος Βερνίκος, Φώτιος Θεοδοσάκης, Αντώνιος Κυρτάτας, Κωστής Λαιμός, Βασίλης Λογοθέτης, Λουκάς Νομικός, Νικόλαος Παπαλιός, Ελένη Ποταμιάνου, Λάzaros - Κων/νος Ρήγος, Σταύρος Ρούσσος, Ιωάννης Σκόρδης, Μελίνα Τραυλού, Λουκάς Φαφαλιός, Μαρίλη Φραγκίστα.

Ως αναπληρωματικός εξελέγη ο κ. Σταύρος Κυριακούλης.

Συνεχίζουν εκλεγέντες το 2002 έως 2006 οι κ. Σπυρίδων Αλεξανδράτος, Νικόλαος Βερνίκος, Γεώργιος Γαβριήλ, Δημήτριος Κουτρομπουόσης, Κωνσταντίνος Λαδογιάννης, Παναγιώτης Λεονάρδος, Μάρκος Μαδιάς, Περικλής Παναγόπουλος, Ιάκωβος Περωνινός, Ιωάννης Πλαταιδάκης, Μιχαήλ Σαρλής, Γεράσιμος Στρίντζης, Νικό-

λαος Τελειώνης, Νικόλαος Τσαβλίρης, Γεώργιος Τσάκωνας και Μάρκος Φόρος.

Εν τω μεταξύ, την επομένη των εκλογών συγκροτήθηκε σε σώμα το διοικητικό συμβούλιο του Ναυτικού Επιμελητηρίου, το οποίο και εξέλεξε τον κ. Σπυρίδωνα Αλεξανδράτο ως πρόεδρο, τους κ. Λουκά Φαφαλιό και Βασίλειο Λογοθέτη ως Α' και Β' αντιπροέδρους και τους κ. Γεώργιο Γαβριήλ, Ιωάννη Πλαταιδάκη, Γεράσιμο Στρίντζη και Μάρκο Φόρο ως μέλη της διοικούσας επιτροπής.

Στο χαιρετισμό που απηύθυνε στο νέο διοικητικό συμβούλιο ο επανεκλεγείς πρόεδρος Σπύρος Αλεξανδράτος, ανέφερε μεταξύ άλλων:

«Το ΝΕΕ είναι ο επίσημος δημόσιος φορέας-σύμβουλος της Πολιτείας σε θέματα ναυτιλίας και το ρόλο του αυτόν πιστεύω ότι επί σειράν ετών τον επιτελεί με συνέπεια και αποτελεσματικότητα.

Οι εισηγήσεις και προτάσεις μας προς τους δημόσιους φορείς διαμορφώνονται ύστερα από βαθιά μελέτη των θεμάτων και με την εποικοδομητική συνεργασία των εφοπλιστικών ενώσεων, στις οποίες ανήκουν τα πλοία των 8 κατηγοριών-μελών του ΝΕΕ.

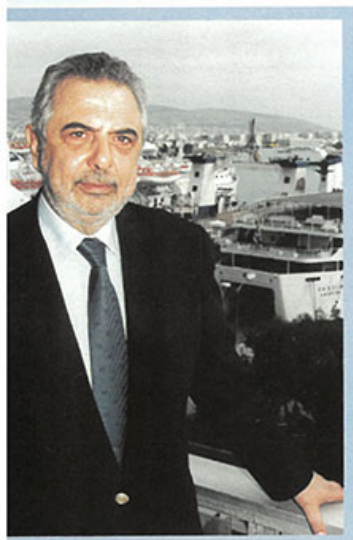
Πρέπει ακόμη να σημειώσω ότι το ΝΕΕ είναι ο φορέας, που συνθέτει τις ενδεχομένως διαφορετικές απόψεις των ενώσεων και προσπαθεί να αμβλύνει, όταν και σε όποιο βαθμό εμφανιστούν, αντιθέσεις. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών υπήρξε πάντα συνεννόηση σ' όλα τα θέματα που εισηγηθήκαμε στην Πολιτεία για το κοινό συμφέρον της ναυτιλίας και της κοινωνίας, εκ των οποίων αρκετά από αυτά έγιναν αποδεκτά και προωθήθηκαν.

Θα σημειώσω, δε, ότι με την κατάλληλη πολιτική που έχουμε αναπτύξει πετύχαμε να μας αναγνωρίζουν ως αναγκαίους θεσμικούς συζητητές και να επιζητούν κάθε φορά τις θέσεις και απόψεις μας.

Για τα όσα θετικά πετύχαμε και τη βοήθεια, που είχα από το διοικητικό συμβούλιο, εκφράζω τις ευχαριστίες μου, και θέλω να το δηλώσω επισήμως, και σε αυτούς που δεν συμμετέχουν σήμερα στο διοικητικό συμβούλιο, διότι στις πρόσφατες αρχαιρεσίες αποφάσισαν να αποσχούν, και είναι οι κ. Αντώνιος Καλούδης, Κωνσταντίνος Κωνσταντακόπουλος, Σπυρίδων Μαρινάκης, Ευάγγελος Πατέρας, Δημήτριος Τσάκος και Χαράλαμπος Τσάκος.

Τους ευχαριστώ για την καλή συνεργασία και το χρόνο που διέθεσαν. Το ΝΕΕ είναι πάντα στη διάθεσή τους και θα δέχεται τις θέσεις, απόψεις και την εμπειρία τους για να συνθέτει τις εισηγήσεις του.

Τα μέλη μας φθάνουν στο σεβαστό αριθμό των περίπου 17.000 πλοίων, διότι εκπροσωπούμε πλοία και πλοίαρχα από 5 κόρους έως 260.000 κόρους (550.000 dwt)».





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

Ένα οινουσσιακό καράβι, το «Magna Graecia», τιμά την Ιταλία



1



2



3

Ένα από τα νεότευκτα ποντοπόρα φορτηγά πλοία της Angellakos (Hellas) S.A., το οποίο φέρει το όνομα «Μεγάλη Ελλάς» - «Magna Graecia», πρόσφατα έπιασε για εκφόρτωση σε λιμάνι της Ιταλίας, La Spezia.

Με την ευτυχή συγκυρία του «προσκυνημάτος», προγραμματίστηκαν μετά τον αγιασμό και την Ξενάγηση ομιλίες των καθηγητών L. Braccesi και Αχ. Γ. Λαζάρου. Ο δεύτερος, Δρ του Πανεπιστημίου Αθηνών και εντεταλμένος καθηγητής του Πανεπιστημίου της Σορβόνης (Charge de cours a la Sorbonne - Paris iv), ειδικευμένος ρωμανιστής - βαλκανολόγος, σκιαγράφησε διαχρονικά τις ναυτικές, εμπορικές, πολιτισμικές, πνευματικές επικοινωνίες, συναλλαγές και αλληλεπιδράσεις των λαών των δύο χερσονήσων, ελληνικής και ιταλικής. Υπενθύμισε ότι η αρχαιότερη θαλάσσια διαδρομή από την Ελλάδα στην Ιταλία ανάγεται πριν από 10.000-11.000 χρόνια. Πραγματώθηκε, δε, με αμφίπλευρο παπυρένιο πλοιάριο, βαφτισμένο σήμερα συμβατικά «Παπυρέλλα», μεγάλης ευστάθειας, πολύ καλής πλευστότητας και πληρώματος 5-6 κωπηλατών, μεταφέροντας κάποιο φορτίο.

Κάνοντας χρήση της εγκριτότερης άφθονης βιβλιογραφίας, πρωτίστως προβαίνει σχηματικά σε θεώρηση πληθυσμικών μετακινήσεων προς Ιταλία. Αρχίζει με τον Jean Berard, που επικαλείται παράδοση αποδημίας Πελασγών από Θεσσαλία στην Ήπειρο και εν συνεχεία στη Σπίνια, εκβολές του Πάδου, κατόπιν σε Κρότωνα, Πίζα, Αγύλλα, μάλιστα χρήστων ελληνικής γλώσσας, ελλη-

νοφώνων. Επαυξάνει την εξάπλωση με βάση τους χάρτες του Angelo Antimorio.

Μνημονεύει τις θέσεις του Ο. Zanco για τους Αργοναύτες και την πρωτοϊστορία, συνάμα τα προχωρημένα πορίσματα των μελετών του παρισταμένου πανεπιστημιακού Braccesi για τις συχνές μυκηναϊκές επισκέψεις στην Αδριατική, μετά πολυσιχιδή και ενδελεχή διερεύνηση. Αυτό φανερώνει και ο ευγλωττότατος τίτλος Hellenikos Kolpos. Supplemento a Grecifa adriatica (Roma 2001) βιβλίου, που έχει συγγράψει σε συνεργασία με την Benedetta Rossignoli.

Με απλότητα και γλαφυρότητα αφηγήθηκε τα ταξίδια του Δαιδάλου, του Ηρακλή, του Οδυσσέα και πολλών άλλων ηρώων των Ομηρικών Επών, που άφησαν ανεξίτηλα ίχνη έως σήμερα, όπως οι περίφημοι ιατροί αδελφοί Μαχάων και Ποδαλείριος, από την Τρίκκη (Τρίκαλα) Θεσσαλίας, ο Διομήδης, ο Φιλοκλήτης κ.ά. Κατ'εξοχήν παρουσίασε μαρτυρίες ιστορικών χρόνων, κατά τους οποίους καθιερώθηκε ο όρος Μεγάλη Ελλάς - Magna Graecia, επίμαχος ακόμη, αν και μ' αυτόν ασχολήθηκαν οι διασημότεροι ειδικοί επιστήμονες από όλες τις πλευρές, γεωγραφικά, χρονικά, νοηματικά, αιτιολογικά. Εντυπωσιακή υπήρξε η πολυεθνική βιβλιογραφία, στην οποία η Ρώμη αποκαλείται «ελληνισ». Δεν παρέλειψε και προσθήκη με παραπομπές, σε αρχαίες πηγές και βοηθήματα της σύγχρονης επιστήμης, όπου αναφέρεται «Ιταλία η ελληνική!»

Προφανέστατα το χαρακτηρισμό Μεγάλη Ελλάς ή



Magna Graecia της Ιταλίας ασπάζεται και ο ομιλητής, ο οποίος επιχείρησε τη δικαίωση με ακριβείς πίνακες παρουσίας σε μικρές και μεγάλες πόλεις Ιταλιωτών Ελλήνων κατά κλάδους επιστημονικούς, επαγγελματικούς: Αρχιτέκτονες, αστρονόμους, βιολόγους, βοτανολόγους, γαστρονόμους, γεωγράφους, ιατρούς, ιστορικούς, μαθηματικούς, μηχανικούς, μουσικούς, νομικούς, ποιητές, συγγραφείς, φαρμακοποιούς, φιλοσόφους, φυσικούς, χαρτογράφους...

Πειστικό δε παράδειγμα έδωσε με την ονομαστική μνεία των τριάντα πέντε (35) φιλοσόφων του Τάραντος και έθεσε στο ακροατήριο το ερώτημα, αν στην Αθήνα και στις άλλες πόλεις της μητροπολιτικής Ελλάδος είναι γνωστοί ισάριθμοι.

Εύλογα επακολούθησε παρέμβαση Ιταλού πολιτικού, Τοπικής Αυτοδιοικήσεως, ο οποίος διερωτήθηκε πώς επικράτησαν οι Ρωμαίοι σε μια καταφανή υπεροχή των Ελλήνων. Ο ομιλητής Λαζάρου εξήγησε ότι κατά την πράγματι μοναδική αναμέτρηση Ελλήνων, υπό τον Πύρρο της Ηπείρου, και Ρωμαίων είχαν νικήσει οι πρώτοι, οι οποίοι υπερτερούσαν στρατιωτικά. Τελικά πηγήθηκαν. Διότι η Σύγκλητος, η Βουλή της Ρώμης, απαρίθμζόταν από αριστείς, ο δε σύμβουλος της Φαμηρίκιος, του οποίου τον προσεταιρισμό τεχνηέντως αποπειράθηκε ο Πύρρος, απάντησε ότι ήταν υπερήφανος για την πενία του, ότι υπηρετώντας την πατρίδα δεν αποσκοπούσε στον πλουτισμό του, δηλαδή δεν «τα έπιανε»!

Το δε νόημα, το μήνυμα, έπιασαν όλοι οι παριστάμενοι...



1. Ο καθηγητής Α. Λαζάρου κατά τη διάρκεια της ομιλίας του στο μουσείο Civico di Arte Antica Medievale e Moderna
2. Στη γέφυρα του πλοίου ο πλοιοκτήτης και δήμαρχος Οινουσσών κ. Ευ. Αγγελάκος
3. Ο κ. Αγγελάκος και ο πατήρ Μιχαήλ του ιερού ναού Αγ. Νικολάου της Γένοβας
4. Με φόντο το πλοίο M/V «Magna Graecia» οι καθηγητές Α. Λαζάρου και I. Braccezì
5. Ο κ. Ευάγγελος Αγγελάκος με τους καθηγητές Α. Λαζάρου, L. Braccezì, F. Raviola και τον Στέφανο Αγγελάκο
6. Το «Magna Graecia» από τη γέφυρα του πλοίου τη στιγμή φορτοεκφόρτωσης



100 ΑΙΩΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΑ



**Η πορεία της ναυτιλίας και η εξέλιξη των πλοίων στην Ελλάδα
από το 8000 π.Χ. έως σήμερα**

Του Ηλία Μνίσια

Η Βιβλιοθήκη και το Αρχείο των «Ναυτικών Χρονικών» έχουν κατά την ιστορική τους διαδρομή φιλοξενήσει αρκετές εκδόσεις με θέμα την ελληνική ναυτική παράδοση. Η κάθε έκδοση φιλοδοξούσε να προβάλλει την αδιάκοπη προσπάθεια των Ελλήνων να κατακτήσουν τις θάλασσες και το διεθνές εμπόριο, πάντα όμως μέσα από την οπτική γωνία της εποχής κατά την οποία ο εκάστοτε συγγραφέας μελετούσε τις ιστορικές πηγές του. Η πιο πρόσφατη, σύγχρονη και ολοκληρωμένη συγγραφή ενός έργου που αφορά το πάντα επίκαιρο θέμα της ελληνικής ναυτοσύνης, εξεδόθη πρόσφατα από το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου. Το έργο «100 Αιώνες Θάλασσα - Η πορεία της ναυτιλίας και η εξέλιξη των

πλοίων στην Ελλάδα από το 8000 π.Χ. έως σήμερα» εξεδόθη πρόσφατα στην ελληνική και αγγλική γλώσσα με την ευγενή και πολύτιμη χορηγία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και της Empiros Lines Shipping Company. Ως γνωστόν, σε όλους τους ναυτιλιακούς κύκλους και μελετητές, το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου είναι ένα κοινωφελές μη κερδοσκοπικό ίδρυμα που λειτουργεί από το 1985 στη Μύκονο.

Το μουσείο με σωστό σκεπτικό εξέδωσε το βιβλίο στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα με σκοπό να προσεγγίσει τόσο τις νεότερες γενιές Ελλήνων που επιθυμούν να γνωρίσουν τα ιστορικά επιτεύγματα του έθνους μας όσο και τους διεθνείς και πολυάριθμους φίλους της



ναυτικής μας παράδοσης.

Κατά την ανάγνωση του βιβλίου, ο γράφων αξιολόγησε τη σύγχρονη και περιεκτική γραφή της συγγραφέως - μελετιτού Ελένης Μαντά, αλλά και την άρτια, στο πνεύμα των σύγχρονων καιρών, εικονογράφηση και εικαστική προσέγγιση του εξαιρετικού υλικού, που αποτελεί σημείο αναφορά και έμπνευσης για τους μελετητές και θαυμαστές της ελληνικής ναυτικής ιστορίας.

Σε αυτό το πλαίσιο, κρίναμε ενδιαφέρουσα τη συνομιλία μας με την πρόεδρο του μουσείου και εμπνεύστρια της έκδοσης Κατερίνα Δρακοπούλου-Χαριτάτου και με τη συγγραφέα του βιβλίου Ελένη Μαντά. Οι απόψεις τους παρατίθενται στην παρακάτω αποκλειστική συνέντευξη που μας παραχωρήθηκε.

Πού δραστηριοποιείται το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου και ποιες κινήσεις έχει κάνει η Πολιτεία για την υποστήριξη του έργου του;

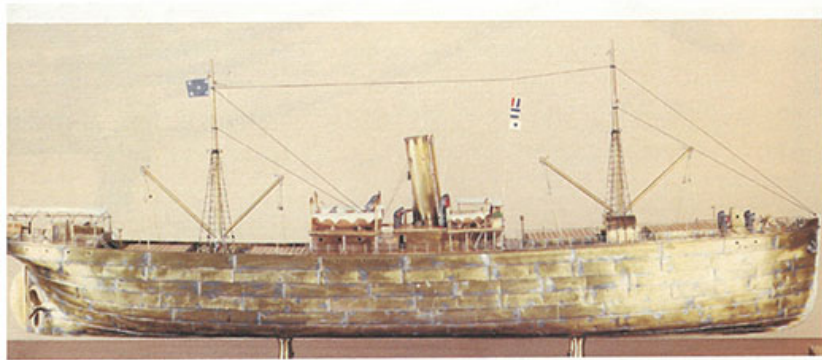
Το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου ιδρύθηκε το 1985 με στόχο τη διατήρηση, μελέτη και προβολή της ελληνικής ναυτικής ιστορίας και παράδοσης, έργο για το οποίο ο ιδρυτής του Γεώργιος Δρακόπουλος τιμήθηκε από την Ακαδημία Αθηνών. Η συλλογή του αποτελείται από ομοιώματα πλοίων και άλλα εκθέματα, όπως νομίσματα με ναυτικό θέμα και αντικείμενα από την αρχαιότητα, ναυτικά όργανα, παλαιούς χάρτες, χαρακτηριστικά και έγγρα-

φα. Στον κήπο του μουσείου, επίσης, βρίσκεται και λειτουργεί ο φάρος «Αρμενιστής», κατασκευής 1890.

Η βιβλιοθήκη περιλαμβάνει περίπου 5.000 βιβλία, μερικά από τα οποία -τοπικού κυρίως χαρακτήρα- βρίσκονται στο κτίριο του μουσείου στη Μύκονο, ενώ τα περισσότερα έχουν παραχωρηθεί ως χρησιδάνειο στο Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο, στην Πλάκα, προκειμένου να δίνεται η δυνατότητα σε μεγαλύτερο αριθμό αναγνωστών και ερευνητών να έχει πρόσβαση σε αυτά.

Το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου, επίσης, είναι το μοναδικό μουσείο στην Ελλάδα που έχει στην κατοχή του δύο πλοία-μουσεία, των οποίων ανέλαβε τη διάσωση και τη συντήρηση, έργο για το οποίο ο Γεώργιος Δρακόπουλος βραβεύθηκε από το World Ship Trust, διεθνή οργανισμό με έδρα το Λονδίνο που ενθαρρύνει εθνικούς οργανισμούς στη διάσωση και συντήρηση ιστορικών πλοίων, τα οποία έχουν ιδιαίτερη σημασία και βαρύτητα για τη ναυτική ιστορία και κληρονομιά της κάθε χώρας.

Τα πλοία αυτά -το καλωδιακό ατμόπλοιο «Θαλής ο Μιλήσιος», ναυπηγήσεως 1909, και το ιστιοφόρο τύπου πέλαμα «Ευαγγελίστρια», ναυπηγήσεως 1940- φιλοξενούνται από το Πολεμικό Ναυτικό στο Τροκαντερό, στη μαρίνα του Παλαιού Φαλήρου, και είναι επισκέψιμα. Δυστυχώς, όμως, για την πολυδάπανη συντήρηση αυτών των μοναδικών και ιστορικής σημασίας εκθεμάτων



δεν υπάρχει κάποιου είδους στήριξη από την Πολιτεία και η «επιβίωσή» τους εναπόκειται αποκλειστικά και μόνο στην ιδιωτική πρωτοβουλία και μέριμνα.

Ποιο είναι το περιεχόμενο του βιβλίου «100 Αιώνες Θάλασσα»;

Μέσα από τις σελίδες του βιβλίου ο αναγνώστης ταξιδεύει σε μια περίοδο 100 αιώνων ξεκινώντας από το 8000 π.Χ., όταν αποδεδειγμένα χρονολογούνται οι πρώτες «δειλές» διαδρομές στο Αιγαίο, και φτάνοντας στα σημερινά μεγαθήρια που οργώνουν τους ωκεανούς απ' άκρη σε άκρη του κόσμου. Μέσα από το βιβλίο περνά ολόκληρη η ελληνική ιστορία, από την αρχαιότητα έως και τη σημερινή εποχή, και παρουσιάζονται οι εξελίξεις στη ναυπηγική και οι βασικοί σταθμοί στη ναυτιλία που σημάδεψαν την κάθε μία από αυτές τις ιστορικές περιόδους. Μέσω της διαδρομής αυτής αποδεικνύεται ότι η ελληνική ναυτική παράδοση είναι μια αλυσίδα της οποίας η αρχή χάνεται στα βάθη των αιώνων, μια αλυσίδα που δεν έσπασε ποτέ, ακόμα και στις δυσκολότερες περιόδους της Ιστορίας μας, που άντεξε κάτω από Ξένους κατακτητές και μέσα σε πολέμους, και την οποία οι σημερινές και οι μελλοντικές γενεές οφείλουν όχι μόνο να κρατήσουν άθραυστη, αλλά και να προσθέσουν σε αυτή τους δικούς τους νέους κρίκους.

Η έκδοση «100 Αιώνες Θάλασσα» καλύπτει μια εξαιρετικά μεγάλη χρονική περίοδο με σπάνιο φωτογραφικό υλικό και ενδιαφέρουσες ιστορικές αναδρομές. Κατά τη συγγραφή των κειμένων, αλλά και στη συλλογή και καταγραφή του υλικού, ποιον αναγνώστη προσδοκούσα-

τε να προσεγγίσετε;

Κύριος στόχος μας ήταν να δημιουργήσουμε ένα βιβλίο το οποίο θα σκιαγραφεί όλη την πορεία της ναυσιπλοΐας στην Ελλάδα, από τις απαρχές της μέχρι σήμερα, με τρόπο ελκυστικό για τους αναγνώστες κάθε ηλικίας και γνωστικού επιπέδου, προκειμένου το ευρύ κοινό να γνωρίσει και να αγαπήσει τον κόσμο της θάλασσας και της ναυτοσύνης και να νιώσει περήφανο για το μέγεθος και την αξία της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Μεγάλη βαρύτητα δώσαμε στη εικονογράφηση, η οποία είναι ιδιαίτερα πλούσια, τόσο σε ποσότητα όσο και σε περιεχόμενο, και δεν αποτελεί απλώς συνοδευτικό αλλά βασικό στοιχείο του βιβλίου. Με ιδιαίτερη προσοχή προσπαθήσαμε να συνδυάσουμε το κείμενο και την εικόνα και να διαμορφώσουμε την εμφάνιση των σελίδων προκειμένου το αποτέλεσμα να προκαλεί το ενδιαφέρον του αναγνώστη και να του δίνει πολλές πληροφορίες, χωρίς όμως να τον κουράζει. Γι' αυτόν το λόγο φροντίσαμε ώστε τα κείμενα να παρουσιάζουν τα βασικά σημεία της πορείας αυτής όσο το δυνατόν πιο εύληπτα και περιεκτικά, ενώ οι φωτογραφίες και οι χάρτες να συνοδεύονται από αναλυτικές λεζάντες, μέσα από τις οποίες ο αναγνώστης μπορεί να πάρει περισσότερες πληροφορίες για το αντίστοιχο θέμα.

Πιστεύετε ότι οι πλοιοκτήτες, εφοπλιστές και ναυτικοί, πέραν της εισαγωγής συναλλάγματος -κάτι που σίγουρα αποτελεί πολύ σημαντικό παράγοντα για τη χώρα μας- συνεισφέρουν και με κάποιον άλλο τρόπο στην ελληνική κοινωνία;

Πέρα από την εισαγωγή συναλλάγματος μέσω του τομέα της ναυτιλίας, σημαντικό είναι και το γεγονός ότι ο ισχυρός στόλος τον οποίον οι Έλληνες διαχειρίζονται αποτελεί μια σημαντική διαπραγματευτική δύναμη στα χέρια της εκάστοτε κυβέρνησης στο πλαίσιο της Ενωμένης Ευρώπης.

Δεν πρέπει, ωστόσο να παραβλέπουμε την πιο έμμεση και «σιωπηλή» συνεισφορά των ανθρώπων της θάλασσας στη χώρα τους και κυρίως στους ιδιαίτερους τόπους καταγωγής τους, σε τομείς όπως αυτοί της κοινωνικής πρόνοιας, της υγείας, της εκπαίδευσης και του πολιτισμού. Αν κοιτάξουμε γύρω μας θα διαπιστώσουμε ότι ένας μεγάλος αριθμός νοσοκομείων, σχολείων, μουσείων, βιβλιοθηκών, αθλητικών εγκαταστάσεων, ορ-



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

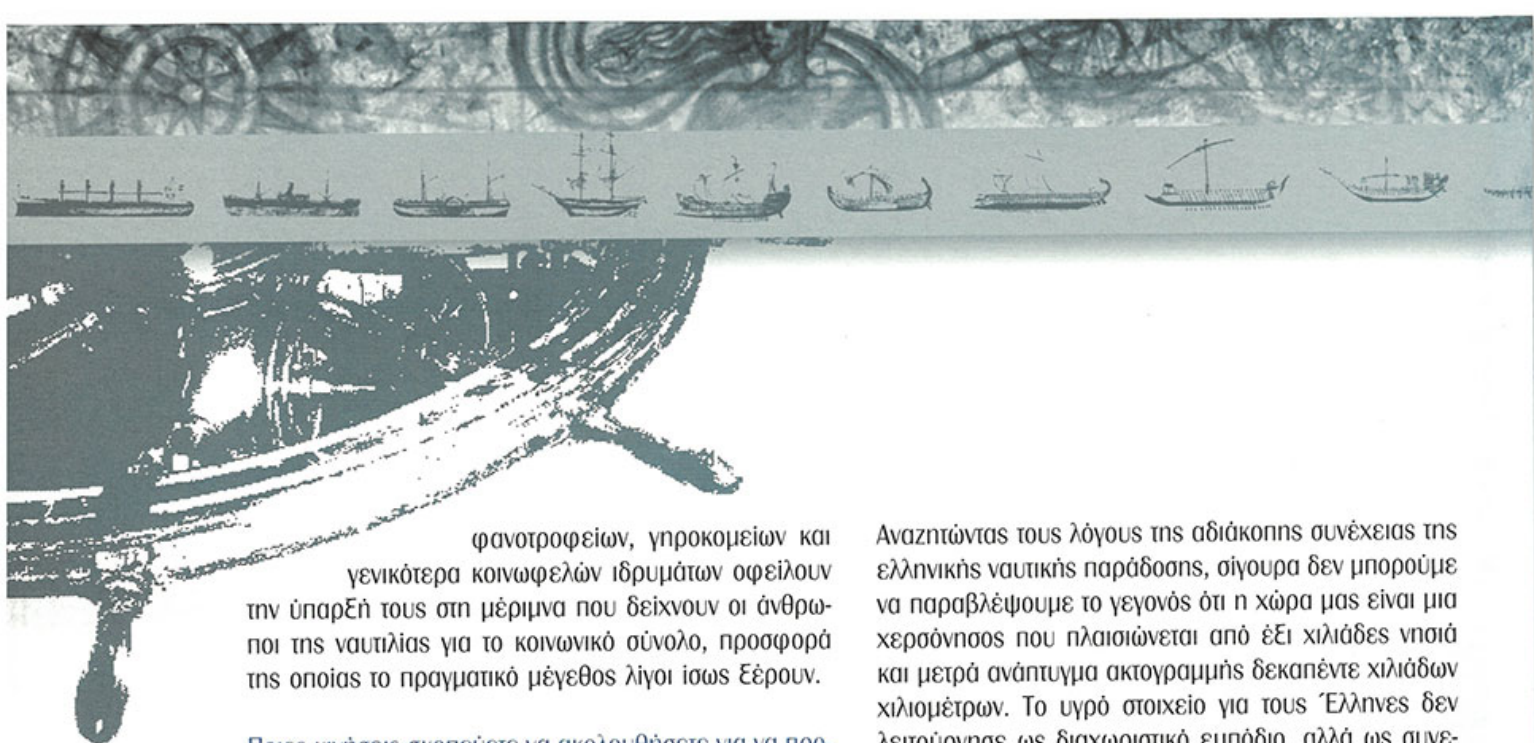
D. KORONAKIS S.A.

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



Associated member
INTERTANKO

Member of EUROCORD & EWRIS



φανοτροφείων, γηροκομείων και γενικότερα κοινωφελών ιδρυμάτων οφείλουν την ύπαρξή τους στη μέριμνα που δείχνουν οι άνθρωποι της ναυτιλίας για το κοινωνικό σύνολο, προσφορά της οποίας το πραγματικό μέγεθος λίγοι ίσως ξέρουν.

Ποιες κινήσεις σκοπεύετε να ακολουθήσετε για να προσεγγίσετε τη νεολαία, που πλέον προτιμά να «ονειροπολεί» μέσα στο Διαδίκτυο παρά σε πανεπιστημιακές βιβλιοθήκες;

Στη σύγχρονη κοινωνία υπάρχει πληθώρα διαθέσιμων στοιχείων και πληροφοριών, οι οποίες είναι διαθέσιμες τόσο με την «παραδοσιακή» γραπτή μορφή μέσω των βιβλίων όσο και με την ηλεκτρονική-ψηφιακή μορφή που προσφέρει το Διαδίκτυο. Κάθε μία από τις δύο αυτές μορφές έχει και τα πλεονεκτήματά της, η μεν πρώτη προσφέρει τη δυνατότητα της μελέτης σε βάθος, η δε δεύτερη την ταχύτητα ενημέρωσης για οποιοδήποτε θέμα. Το πρόβλημα, λοιπόν, έγκειται στο κατά πόσο δίνονται στον νέο τα απαραίτητα ερεθίσματα και κίνητρα για να αναζητήσει αυτή τη γνώση, να την εντοπίσει και να την αξιοποιήσει, κατά πόσο, δηλαδή, ο νέος μαθαίνει το πώς να μαθαίνει. Κι αυτό είναι κάτι που μόνον οι γονείς, το σχολείο και το πανεπιστήμιο μπορούν να τους το εμφυσήσουν, μέσω της επαφής με το βιβλίο, της εκπόνησης ερευνητικών εργασιών και της εξοικείωσης με τον τρόπο αναζήτησης της διαθέσιμης βιβλιογραφίας. Από την πλευρά μας έχουμε μεριμνήσει ώστε το βιβλίο «100 Αιώνες Θάλασσα» να φτάσει σε διάφορες βιβλιοθήκες και μουσεία, όπου θα είναι διαθέσιμο στον κάθε αναγνώστη και μελετητή. Από εκεί και πέρα ελπίζουμε η εκπαίδευση να δώσει την ώθηση στους νέους ώστε να ενδιαφερθούν για τη ναυτική μας παράδοση και να θελήσουν να την προσεγγίσουν.

Σύμφωνα με την έρευνά σας ποιοι είναι οι βασικοί λόγοι για τους οποίους συνεχίστηκε αδιάκοπα η ναυτική μας παράδοση από την αρχαιότητα έως τη σύγχρονη μεταπολεμική Ελλάδα; Το γεγονός αυτό είναι, κατά τη γνώμη σας, αποτέλεσμα της ιδιόμορφης γεωγραφικής κατανομής της ελληνικής επικράτειας ή της εξειδικευμένης τεχνολογίας που κληρονομήθηκε από γενιά σε γενιά;

Αναζητώντας τους λόγους της αδιάκοπης συνέχειας της ελληνικής ναυτικής παράδοσης, σίγουρα δεν μπορούμε να παραβλέψουμε το γεγονός ότι η χώρα μας είναι μια χερσόνησος που πλαισιώνεται από έξι χιλιάδες νησιά και μετρά ανάπτυγμα ακτογραμμής δεκαπέντε χιλιάδων χιλιομέτρων. Το υγρό στοιχείο για τους Έλληνες δεν λειτούργησε ως διαχωριστικό εμπόδιο, αλλά ως συνεκτικός δρόμος για να φτάσουν στην απέναντι ακτή που έβλεπαν να διαγράφεται στον ορίζοντα και η οποία τους προκαλούσε να την προσεγγίσουν. Μέσα από τη θάλασσα ο Έλληνας γνώρισε νέους τόπους και πολιτισμούς, ίδρυσε αποικίες, δραστηριοποιήθηκε στο εμπόριο και στην αλιεία και προάσπισε την πατρίδα του. Η ιδιαίτερη, λοιπόν, σχέση που έχουμε ως λαός με τη θάλασσα, η οποία σφυρηλατήθηκε στο πέρασμα των αιώνων, η γνώση της ομορφιάς και των κινδύνων που αυτή κρύβει, η πεποίθηση ότι η θάλασσα πάντα ανταμείβει όσους την εμπιστεύονται -ακόμα και στις πιο αντίξοες συνθήκες- αλλά και η τεχνολογία που μεταλαμπαδεύεται από γενιά σε γενιά, κάτι το οποίο διαπιστώνεται και στην πράξη από το γεγονός ότι το 90% των σημερινών εφοπλιστών στη χώρα μας είναι απόγονοι ναυτικών οικογενειών, όλα αυτά μαζί αποτελούν το βασικό συστατικό της συνεχούς και επιτυχημένης πορείας των Ελλήνων στον τομέα της ναυτιλίας.



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



Ναυτιλία και Ευρωβουλή

Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και οι συνθήκες κράτησης των ναυτικών απασχολούν έντονα τις Βρυξέλλες. Δύο θέματα εξαιρετικής σημασίας για τη διεθνή ναυτιλιακή σκηνή συζήτησε, μεταξύ άλλων, η Ολομέλεια του Ευρωκοινοβουλίου κατά την πρόσφατη συνεδρίασή της. Οι νέες αρμοδιότητες του EMSA, που θα έχει έδρα τη Λισαβόνα, αλλά και οι συνθήκες κράτησης των Ελλήνων και Φιλιππινέζων ναυτικών στο Πακιστάν απασχόλησαν τους αιρετούς της Ευρώπης και τους οδήγησαν στις ακόλουθες αποφάσεις και συμπεράσματα.

Τα νέα καθήκοντα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας

Η Ολομέλεια του Ευρωκοινοβουλίου υιοθέτησε στις 12/2 την έκθεση του ευρωβουλευτή του ΠΑΣΟΚ Μανώλη Μαστοράκη σχετικά με τα νέα καθήκοντα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας.

Ο οργανισμός αυτός, ως γνωστόν, συστάθηκε μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου «Erika» το Δεκέμβριο του 1999 με σκοπό τη διασφάλιση ενός υψηλού, ομοιόμορφου και αποτελεσματικού επιπέδου ασφάλειας της ναυσιπλοΐας αλλά και την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Οι ευρωβουλευτές συμφώνησαν με την αρχική πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, να δοθούν στον Οργανισμό τα απαραίτητα νομικά και τεχνικά μέσα, ούτως ώστε να είναι σε θέση να επεμβαίνει με ειδικά πλοία αντιμετώπισης της ρύπανσης, καθώς και να συλλέγει πετρέλαιο και άλλες βλαβερές ουσίες από τη θάλασσα. Σε περίπτωση περιστατικού ρύπανσης, ωστόσο, το Κοινοβούλιο υποστήριξε ότι οι δραστηριότητες καθαρισμού, στις οποίες θα συμμετέχει ο Οργανισμός, θα πρέπει να διεξάγονται υπό την αιγίδα του πληγέντος κράτους-μέλους.

Η Ολομέλεια τάχθηκε επίσης υπέρ της πρότασης της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία θα πρέπει να διευρυνθούν οι αρμοδιότητες του Οργανισμού όσον αφορά τις διαδικασίες αναγνώρισης των πιστοποιητικών επάρκειας των ναυτικών. Οι ευρωβουλευτές διαφώνησαν, όμως, με την επέκταση των αρμοδιοτήτων του EMSA

στον τομέα της αντιμετώπισης τρομοκρατικών ενεργειών. Κατά τη γνώμη τους, η αντιμετώπιση της τρομοκρατίας αποτελεί ένα εύθραυστο θέμα εσωτερικής ασφάλειας αλλά και εθνικής άμυνας, οπότε θα πρέπει να παραμείνει υπό την ευθύνη των κυβερνήσεων των κρατών-μελών.

Ανησυχία για την κατάσταση των μελών του πληρώματος του «Tasman Spirit»

Η Ολομέλεια ενέκρινε επίσης, στις 12/2, την κοινή πρόταση ψηφίσματος πέντε ισχυρότατων πολιτικών ομάδων (Ομάδα του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος/Ευρωπαϊκών Δημοκρατών, Ομάδα του Ευρωπαϊκού Σοσιαλιστικού Κόμματος, Ομάδα του Ευρωπαϊκού Κόμματος των Φιλελευθέρων Δημοκρατών και Μεταρρυθμιστών, Ομάδα της Ευρωπαϊκής Ενωτικής Αριστεράς/Βόρειας Πράσινης Αριστεράς και Ομάδα της Ένωσης για την Ευρώπη των Εθνών) σχετικά με τους λόγους και τις συνθήκες κράτησης των Ελλήνων και Φιλιππινέζων ναυτικών στο Καράτσι.

Οι ευρωβουλευτές εξέφρασαν την ανησυχία τους για την κατάσταση της υγείας των μελών του πληρώματος του δεξαμενόπλοιου και του σωστικού πλοίου, συγκεκριμένα του Νικολάου Παπά. Χαρακτήρισαν επίσης με ιδιαίτερη αυστηρότητα ως απαράδεκτη την κράτηση των μελών του πληρώματος των συγκεκριμένων πλοίων. Με αυτόν το γνώμονα, το Κοινοβούλιο ζήτησε από την κυβέρνηση του Πακιστάν να απελευθερώσει όσους κρατούνται, να παράσχει διαβεβαιώσεις ότι μπορούν να

επαναπατρισθούν και να ακολουθήσει τη διαδικασία που προβλέπεται από το διεθνές δίκαιο, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί η καταβολή των αποζημιώσεων. Τέλος, ζήτησε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Συμβούλιο Υπουργών να καταβάλουν τις απαραίτητες διπλωματικές προσπάθειες, ούτως ώστε να διευθετηθεί η υπόθεση.

■ Η προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση

Η Ολομέλεια υιοθέτησε επίσης την έκθεση της Βρετανίδας ευρωβουλευτού κ. Caroline F. Jackson σχετικά με τη σύναψη ενός πρωτοκόλλου στη Σύμβαση της Βαρκελώνης, αντικείμενο της οποίας είναι η «Προστασία της Μεσογείου Θάλασσας από τη Ρύπανση». Το πρωτόκολλο ενημερώνει τα νομικά κείμενα της Σύμβασης, ούτως ώστε να περιληφθεί σε αυτή η συνεργασία για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, να καταστεί αποτελεσματικότερη η συνεργασία για την αντιμετώπιση περιστατικών ρύπανσης και να προωθηθεί η εφαρμογή των σχετικών διεθνών κανονισμών. Σκοπός της απόφασης είναι η επικύρωση του πρωτοκόλλου όπως υπεγράφη από την Κοινότητα στη Μάλτα, στις 25 Ιανουαρίου 2002. Με την έκθεση της Βρετανίδας πολιτικού οι ευρωβουλευτές ενέκριναν τη λήψη της απόφασης.

■ Νέα πρόταση Οδηγίας που αφορά τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης

Η Ολομέλεια υιοθέτησε, τέλος, την έκθεση του Γερμανού ευρωβουλευτή Ulrich Stockmann σχετικά με την πρόταση Οδηγίας που αφορά τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης. Οι ευρωβουλευτές χαιρέτισαν τις προτάσεις της Επιτροπής, παρότι υιοθέτησαν μερικές τεχνικού χαρακτήρα τροπολογίες.

Σύμφωνα με την άποψη της Επιτροπής, η Ευρώπη έχει ανάγκη από μια βέλτιστη διατροφική μονάδα φόρτωσης, που να συνδυάζει τα πλεονεκτήματα των εμπορευματοκιβωτίων και των ανταλλασσόμενων αμαξωμάτων. Μια τέτοια ευρωπαϊκή μονάδα φόρτωσης θα μπορούσε, κατά την Επιτροπή, να χρησιμοποιείται εύκολα και στους τέσσερις τρόπους μεταφοράς (σιδηροδρομικές, οδικές, θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές), η δε μεταφόρτωση θα ήταν απλούστερη και το κόστος μικρότερο. Όσον αφορά την ανάπτυξη ολοκληρωμένων υπηρεσιών μεταφορών, η διαθεσιμότητα μιας μονάδας φόρτωσης που συνδυάζει τα πλεονεκτήματα και των δύο τύπων κιβωτίων είναι αδιαμφισβήτητη. Κατά τη διαμόρφωση των προτάσεών της, η Επιτροπή έλαβε επίσης υπόψη το γεγονός ότι ο ευρωπαϊκός κλάδος μεταφορών παρουσιάζεται αυτήν τη στιγμή κατακερματισμένος και ανταγωνιστικός, καθώς επίσης ότι διαθέτει ήδη μεγάλο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων ISO, εξειδικευμένων εμπορευματοκιβωτίων και ανταλλασσόμενων αμαξωμάτων. Συνεπώς, πρότεινε την ανάπτυξη μιας ευρωπαϊκής διατροφικής μονάδας φόρτωσης για την κάλυψη των μελλοντικών αναγκών χωρίς να επιβάλλει την υιοθέτησή της από τον κλάδο ούτε να απαγορεύει τη συνέχιση της ανάπτυξης και της εμπορίας των υπάρχουσών μονάδων.



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

Στη δίνη του κυκλώνα:

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κινεί νομικές διαδικασίες κατά 12 κρατών-μελών για τη ναυτική ασφάλεια

Ταραχώδης διαφαίνεται να εξελίσσεται η τελευταία λειτουργική περίοδος της Επιτροπής, αφού αποφασίστηκε η εκκίνηση της διαδικασίας για πιθανή παραπομπή 12 κρατών-μελών στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Η Επιτροπή έστειλε σε αυτό το πλαίσιο επιστολή επίσημης ειδοποίησης σε όλα τα κράτη-μέλη, εκτός από τη Δανία, τη Γερμανία και την Ισπανία, αφού γνωστοποιήθηκε ότι τα παραπάνω κράτη παρέλειψαν να τηρήσουν τη νομοθεσία της Ε.Ε. όσον αφορά τα συστήματα επιτήρησης και πληροφοριών για την κυκλοφορία πλοίων. Η νομοθεσία αφορά την Οδηγία που εκδόθηκε το 2002 λίγο μετά το ατύχημα του «Erika». Ο στόχος της νομοθεσίας ήταν να ενισχυθεί η ασφάλεια της θαλάσσιας κυκλοφορίας με δέσμη μέτρων όπου περιλαμβάνονται ο καθορισμός σημείων καταφυγής για πλοία που βρίσκονται σε κίνδυνο και η υποχρέωση να υπάρχει επί του πλοίου σύστημα καταγραφής δεδομένων πλοίου, «μαύρο κουτί».

Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής, πρόκειται για το πρώτο βήμα κατά των κρατών-μελών τα οποία έπρεπε να είχαν εκδώσει την αναγκαία νομοθεσία μέχρι τις 5 Φεβρουαρίου 2004.

Στην περίπτωση που τα 12 κράτη-μέλη δεν εκδώσουν εντός δύο μηνών τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της Οδηγίας, η Επιτροπή θα αποφασίσει τη συνέχιση της νομικής διαδικασίας με αποστολή αιτιολογημένης γνώμης, βήμα που προηγείται της παραπομπής της υπόθεσης στο Δικαστήριο.

Ο βασικός στόχος της πρότασης είναι η ενίσχυση, με χρησιμοποίηση των πλέον σύγχρονων τεχνολογικών εξελίξεων όπως συστήματα αυτόματης ταυτοποίησης (AIS - ΣΑΤ), της ταυτοποίησης και επιτήρησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας σε ευρωπαϊκά ύδατα, ιδίως πλοίων τα οποία δυνητικώς εγκυμονούν κίνδυνο για την ασφάλεια ή το περιβάλλον.

Κατά την ανακοίνωση της Επιτροπής, η Οδηγία περιλαμβάνει διατάξεις που σκοπεύουν στη βελτίωση της πρόληψης τόσο των ναυτικών ατυχημάτων όσο και της θαλάσσιας ρύπανσης, με τη δημιουργία δικτύου τηλεπληροφορικής για την ανταλλαγή πληροφοριών όσον αφορά

πλοία και επικίνδυνα φορτία. Επίσης θα περιέχει τη νομική βάση που θα εξασφαλίζει στα κράτη-μέλη τη δυνατότητα απαγόρευσης απόπλου πλοίων σε εξαιρετικά δύσκολες καιρικές συνθήκες καθώς και σε περίπτωση σοβαρής απειλής για την ασφάλεια ή το περιβάλλον.

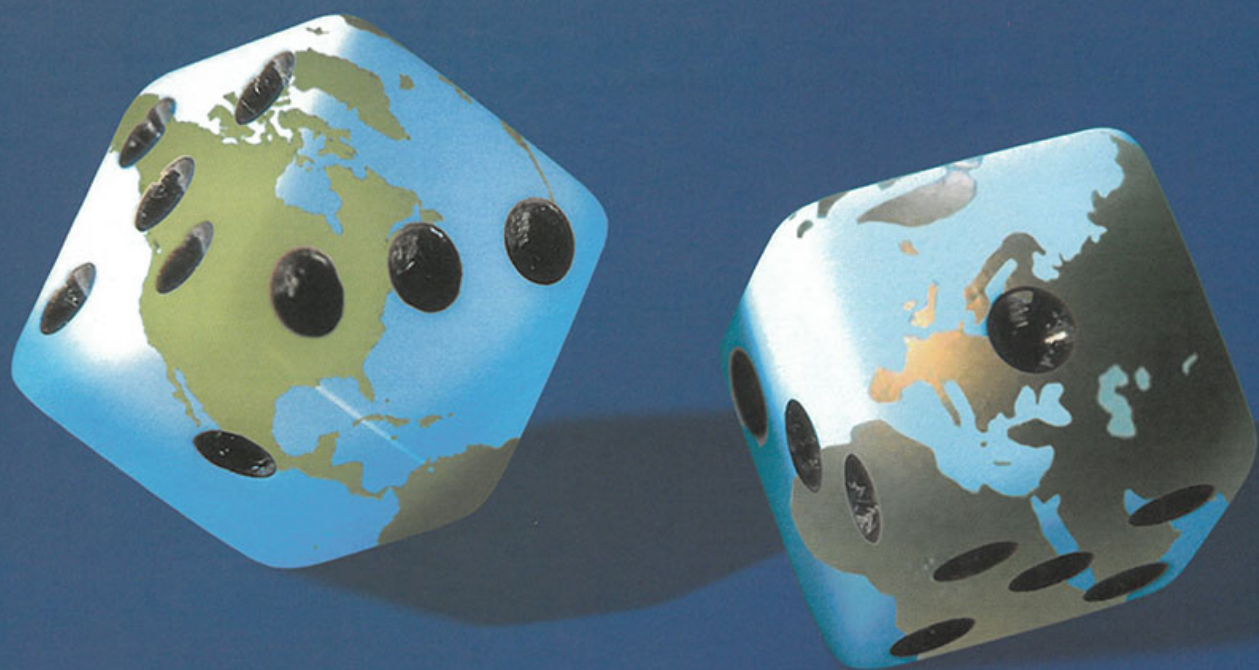
Παράλληλα, συμβάντα στη θάλασσα τα οποία ενδέχεται να προκαλέσουν σημαντική ρύπανση θα αντιμετωπίζονται δραστηρότερα, μέσω της απαίτησης που θα επιβαρύνει τα κράτη-μέλη να καταρτίζουν σχέδια για την προστασία πλοίων που βρίσκονται σε κίνδυνο.

Τα γνωστά πλέον «σημεία καταφυγής» στις ακτές των κρατών-μελών, καθώς και οι αυξημένες υποχρεώσεις των πλοίων να αναφέρουν συμβάντα ή και πιθανή ρύπανση στη θάλασσα, αλλά και να συνεργάζονται με τις παράκτιες αρχές, είναι ορισμένες από τις διατάξεις που η Επιτροπή κρίνει ως θεμελιώδεις για το μέλλον της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας. Επιπροσθέτως, ιδιαίτερη έμφαση δίνεται μέσω της απαίτησης για επιβατηγά και φορτηγά πλοία να είναι εφοδιασμένα με καταγραφικό δεδομένων πλοίου («μαύρο κουτί» για την έρευνα ατυχημάτων).

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι χώρες με τη μεγαλύτερη ίσως ακτογραμμή στην Ευρώπη αλλά και με σημαντική ναυτική παράδοση και νησιωτικό πληθυσμό (Ελλάδα, Μεγάλη Βρετανία, Ιρλανδία, Σουηδία, Πορτογαλία) ανήκουν σε εκείνες που δεν ευθυγράμμισαν τη νομοθεσία τους με τις απαιτήσεις της Ευρώπης. Όσο για την Ισπανία, η κα De Palacio φαίνεται ότι είναι πιο πειστική στις ισπανικές νομοθετικές αρχές, μάλλον λόγω καταγωγής. Αξίζει εντούτοις να σημειωθεί ότι η Πορτογαλία θα φιλοξενήσει την έδρα του EMSA, ενώ η Ιρλανδία διαχειρίζεται κατά το τρέχον εξάμηνο την προεδρία της Ε.Ε.



Leave nothing to chance...



*choose the maritime centre
you can trust!*



For further information please contact:

DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING, MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND WORKS

P.O.Box 56193, 3305 Lemesos, Cyprus, Tel: + 357 25 848100, Fax: + 357 25 848249

e-mail: maritimecyprus@dms.mcw.gov.cy - web site: www.shipping.gov.cy



Φάκελος Κυπριακή Ναυτιλία και Ε.Ε.

Λίγες εβδομάδες πριν από την ένταξη της Κύπρου στην ευρωπαϊκή οικογένεια, τα «Ναυτικά Χρονικά» φιλοξενούν τις απόψεις κορυφαίων παραγόντων της κυπριακής ναυτιλίας, αλλά και διευθυντών ναυτιλιακών εταιρειών που επέλεξαν είτε να επωφεληθούν των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της κυπριακής σημαίας είτε ακόμα και να μετοικήσουν στη Μεγαλόνησο για λόγους οικονομικής και επιχειρησιακής ευμάρειας.

Οι προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει η κυπριακή ναυτιλία αλλά και η ανάγκη για συνεχόμενη βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών αναλύονται διεξοδικά από τους προέδρους και τους διευθυντές σημαντικών ναυτιλιακών εταιρειών.

Το φάκελο «Κυπριακή ναυτιλία και Ε.Ε.» προλογίζει ο καθηγητής του Πανεπιστημίου Πειραιώς κ. Αλ. Γουλιέλμος ενώ παρατίθενται οι συνεντεύξεις των εκπροσώπων των ναυτιλιακών εταιρειών (κατ' αλφαβητική σειρά): Ανδρέας Δρουσιώτης - Hanseatic Shipping Co. Ltd, Άδ. Παπαδόπουλος - Interiorient Navigation Co. Ltd, Jonathan Holloway - Reederei «Nord» Klaus E. Oldendorf και Σταμάτης Μόλαρης - Stelmar Shipping Ltd.



**Ανδρέας
Δρουσιώτης**
Managing Director
Hanseatic Shipping
Co. Ltd



**Άδωνις
Παπαδόπουλος**
Chairman - Interorient
Navigation Co. Ltd



**Jonathan
Holloway**
General Manager
Reederei «Nord»
Klaus E. Oldendorf



**Σταμάτης
Μόλαρης**
CFO Stelmar
Shipping Ltd





Κυπριακό Νηολόγιο: Ουδέν καλόν αμιγές κακού

Η ΠΟΡΕΙΑ ΕΝΤΑΞΗΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ Ε.Ε. / ΜΑΪΟΣ 2004

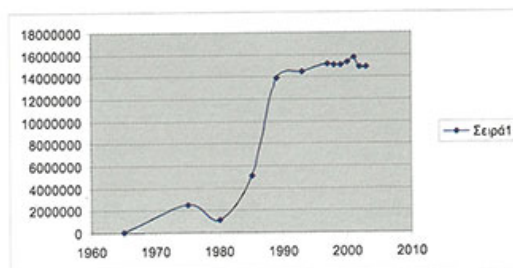
> > > Του καθηγητή Αλεξ. Μ. Γουλιέλμου,
πρώην Γ.Γ. ΥΕΝ - διευθυντή Μεταπτυχιακού Προγράμματος
Σπουδών στη Ναυτιλία - Πανεπιστήμιο Πειραιώς,
τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

Ο Κόσμος τραβάει μπροστά και από μεγάλος γίνεται ολοένα και μικρότερος, ώστε να υπακούσει στο υπόδειγμα της παγκοσμιοποίησης. Η Ευρώπη γίνεται ένα και γίνεται και αυτή ένα χωριό. Ένα χωριό που θα έχει δίπλα μια υπανάπτυκτη ανατολική Ευρώπη με αποθέματα πετρελαίων. Μεγάλη ζήτηση, φθηνή εργασία, χαμηλό κόστος... ό,τι ονειρεύεται κάθε οικονομολόγος. Πρέπει οι 25 να γίνουν ένα, μία αγορά-ένα αντίπαλον δέος στην Αμερική και στις «τίγρεις» της Ασίας. Εδώ έρχεται και η Κύπρος... Μάιος 2004. Οι ενδοκοινοτικές μεταφορές αυξήθηκαν με 2,3% το χρόνο στα εμπορεύματα τα τελευταία 20 χρόνια και 3,1% στους επιβάτες. Ήταν πριν από περίπου 40 χρόνια (1965) όταν δειλά-δειλά οι Έλληνες πλοιοκτήτες έβαζαν 0,17% της ολικής χωρητικότητας στην κυπριακή σημαία. Η σημαία πήρε αμέσως σοβαρά ποσοστά στην ελληνόκτητη ναυτιλία με 29% μέγιστο το 1989 - μέγιστο που έκτοτε δεν υπερέβη. Με καθοδική πορεία οι Έλληνες απομακρύνθηκαν από το κυπριακό νηολόγιο, όπως φαίνεται στο πιο κάτω διάγραμμα 1.

Όπως δείχνει το διάγραμμα 1, το κυπριακό νηολόγιο είχε μια σημαντική προτίμηση από τους Έλληνες πλοιοκτήτες από το 1965, σταδιακά ανερχόμενη μέχρι το 1975 με μια κάμψη στην περίοδο 1980-1982, που ή-

ταν και η βαθύτατη κρίση στη ναυτιλία, και συνεχής και θεαματική ανάκαμψη μέχρι το 1989 και μια σταδιακή στασιμότητα και κάμψη από το 1990 έως σήμερα και ειδικότερα το 2002-2003.

Διάγραμμα 1: Κόροι ο.κ. ελληνόκτητης ναυτιλίας σε κυπριακή σημαία 1965-2003 (επιλεγμένα χρόνια)



Υπολογισμένα από στοιχεία GSCC & «Ναυτικά Χρονικά»
ετήσια. Πηγή: Γουλιέλμος, 2004.

Πρέπει εδώ να σημειώσουμε ότι το κυπριακό νηολόγιο δεν αποτελείται μόνο από ελληνόκτητα πλοία, διότι αν λάβουμε υπόψη μας ότι η ελληνόκτητη ναυτιλία που είναι στο κυπριακό νηολόγιο μετριέται με μεγάλα πλοία πάνω από 1.000 κοκ, ήτοι σε κόρους 14.902.874 κοκ στα 22.761.778 κοκ συνολικά (2003 Ιούνιος) (με

πλοία όμως και μεταξύ 100-999 κοχ) το ποσοστό αυτό είναι 65,5%. Η Κύπρος (6η στον Κόσμο) βασίζεται στην ελληνόκτητη ναυτιλία κατά τα 2/3. Η ναυτιλία αυτή πιστεύουμε ότι θα συρρικνωθεί μετά την ένταξη σε όφελος άλλων νηολογίων, όπως τα Νησιά Μάρσαλ και οι Μπαχάμες.

Η Κύπρος δεν επαφίεται μόνο στη ναυτιλία, αλλά έχει 41.000 εταιρείες offshore με 1.000 εγκατεστημένα γραφεία, όσα περίπου και η Ελλάδα. Μερικά πράγματα που θα μπορούσε η Ελλάδα να μοιάσει στην Κύπρο είναι: καθολική σχεδόν αποφυγή διπλής φορολογίας, νομικό σύστημα βασισμένο στο αγγλικό, καλές διεθνείς επικοινωνίες, υψηλού επιπέδου υπηρεσίες νομικές-τραπεζικές-λογιστικές, υψηλό βιοτικό επίπεδο και εκπαιδευμένο εργατικό δυναμικό.

Κύπρος και Ε.Ε.

Η Κύπρος, όπως άλλωστε και η Ελλάδα, πέρασε εξετάσεις για να ενταχθεί στην Ε.Ε. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απαίτησε τη συμμόρφωση της Κύπρου με το ευρωπαϊκό κεκτημένο στην περίοδο 1990-2000, και αυτό διαπίστωσε ότι έγινε το 2002. Βέβαια, το 2001 (Νοέμβριος) το 2002 και το 2003 (Νοέμβριος) διαπιστώθηκε υψηλό επίπεδο ευθυγράμμισης. Και πιο πριν, με την έκθεση της Επιτροπής το 1993 (Ιούλιος), το Νοέμβριο του 1998 και τον Οκτώβριο του 1999, απαιτήθηκαν σημαντικές προσπάθειες στον τομέα των θαλασσιών Μεταφορών και ειδικότερα στον τομέα της Ασφάλειας και του Νηολογίου σε ό,τι αφορά τον έλεγχο που ασκεί το κράτος στα πλοία. Η Ευ. Επιτροπή στην έκθεσή της το 2000 διαπίστωσε σημαντική πρόοδο στους τομείς των οδικών, αεροπορικών και ειδικότερα των θαλάσσιων μεταφορών. Το 1999 διαπιστώθηκε και η αξιολόγηση των αναγκών της Κύπρου σε υποδομές μεταφορών για την επέκταση των διευρωπαϊκών δικτύων. Η Κύπρος ανέπτυξε (τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας του υπουργείου Συγκοινωνιών & Έργων) το 1998 το ολοκληρωμένο μηχανογραφικό σύστημα MARCOS-maritime accounting registration control & survey system. Αυτό στοχεύει στην καλύτερη δυνατή οργάνωση του νηολογίου και τη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας, με την ανάπτυξη ικανού πλέγματος επιθεωρητών (40) και ελέγχων σε (27) σημαντικά λιμάνια σε 17 ναυτιλιακές χώρες και με τη δυνατότητα ελέγχων με επιθεωρητές των νηογνομόνων του IACS.

Το 2000, η Κυπριακή Κυβέρνηση θέσπισε αυστηρότερα κριτήρια για τη νηολόγηση των πλοίων στην κυπρια-

κή σημαία για τη βελτίωση της ποιότητας του νηολογίου και του επιπέδου ασφαλείας γενικά. Ισχύει ήδη από το 2000 το εναρμονισμένο σύστημα επιθεωρήσεων και χορήγησης πιστοποιητικών (HSSC) με καλύτερη εναρμόνιση του ρόλου των νηογνομόνων. Το 2001 η Κύπρος ευθυγράμμιζε τη νομοθεσία της ιδίως σε σχέση με τους ελέγχους της ασφάλειας. Ειδικότερα, στη νηολόγηση παλαιών πλοίων έχουν επιβληθεί αυστηρότερα πρότυπα και υιοθετήθηκε αυστηρότερη πολιτική. Παρά ταύτα, η Κύπρος δεν πέτυχε να μειώσει τις κρατήσεις των πλοίων στο MOU κάτω από το μέσον όρο των πλοίων της Ε.Ε. Μένει να βγει η Κύπρος από τη μαύρη λίστα! Πράγματι, το 1999-2001 και το 2000-2002 η Κύπρος ήταν στη μαύρη λίστα και στο μέσο κίνδυνο με 1,6 και 1,33, μαζί με Μάλτα και Παναμά. Ενώ η Ελλάδα είναι στη λευκή λίστα με -0,14! Bravo Ελλάδα!

Πίνακας 1: Έλεγχοι - Κρατήσεις - Θέση στη λίστα 2000 - 2002 επιλεγμένων σημείων

	Έλεγχοι 2000-2002 No	Κρατήσεις 2000-2002 No	Λίστα (χρώμα)
Παναμάς	5,213*	541	Μαύρη (Μέσος κίνδυνος)
Κύπρος	3,991	347	Μαύρη (Μέσος κίνδυνος)
Μάλτα			"
Ελλάδα	1,422	73	Λευκή
Μπαχάμες	3,157	172	Λευκή
Λιβερία	2,652	104	Λευκή

Πηγή: Paris Memorandum of Understanding,
Annual Report 2002.

E. Nikolaidis. Πολλοί έλεγχοι=πολλές κρατήσεις,
αλλά οι έλεγχοι πρέπει να σχετίζονται με το μέγεθος
του στόλου της σημαίας.

Από την πιο πάνω καταγραφή των αλλαγών στην Κυπριακή Δημοκρατία, τα περισσότερα -αν όχι όλα- στοχεύουν στη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων!

Η Κύπρος το 2002 θέσπισε και νέο Ναυτικό Δίκαιο - τι άλλο να κάνει; Το μόνο που μένει είναι το ωράριο εργασίας των ναυτικών και των λιμενικών ευκολιών κατα-



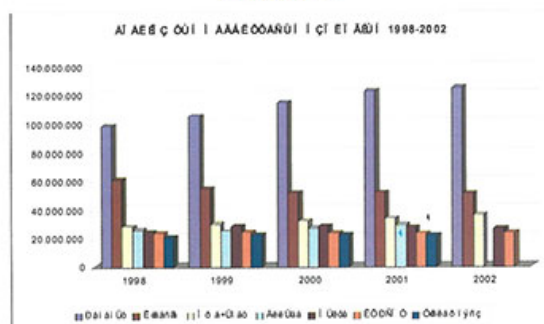
λοιπών. Βελτίωση παρατηρήθηκε και στο προσωπικό του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας. Το 2002 υιοθετήθηκε η διεθνής νομοθεσία σε σχέση με το ναυτιλιακό εξοπλισμό, και επίσης χορηγούνται θεωρήσεις στα πιστοποιητικά επαγγελματικών προσόντων των αξιωματικών που υπηρετούν στα κυπριακά πλοία. Πρόσθετα, ενισχύθηκε το παγκόσμιο δίκτυο επιθεωρητών της Κύπρου.

Ακόμη και νέα φορολογική πολιτική [νόμος 73(I)/1999]: Οι επιχειρήσεις διαχωρίζονται σε επιχειρήσεις διαχείρισης πληρωμάτων, τεχνικής διαχείρισης και εμπορικής διαχείρισης. Οι επιχειρήσεις διαχείρισης πλοίων φορολογούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου περί εμπορικής ναυτιλίας (τέλη & φορολογικές διατάξεις) ή, εναλλακτικά, με τις διατάξεις του νόμου περί φορολογίας εισοδήματος. Η μη κυπριακή σημαία θα πληρώνει 4,25% μέχρι το έτος 2005 και 10% από 1/1/2006.

Το κυπριακό νηολόγιο

Η Κύπρος κρατάει την 6η θέση σταθερά στα τελευταία 5 χρόνια, όπως δείχνει το πιο κάτω διάγραμμα.

Διάγραμμα 2



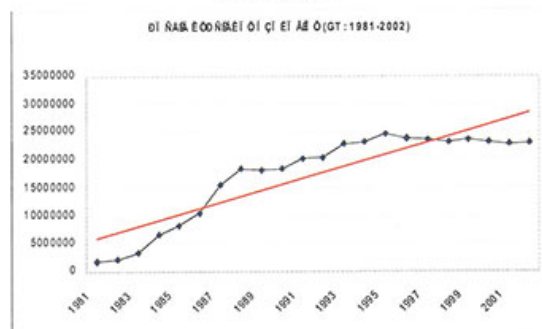
Πηγή: World Fleet Statistics, Lloyd's Fairplay Publications.
E. Nikolaides.

Προηγείται ο Παναμάς εντυπωσιακά, η Λιβερία που έχει μια φθίνουσα πορεία, οι Μπαχάμες, η Ελλάδα και η Μάλτα. Πιθανότατα η φορολογική πολιτική που αναφέρθηκε πιο πάνω να αποτελέσει φρένο στην αποχώρηση πλοίων από το νηολόγιο μετά την ένταξη, το Μάιο του 2004. Το κυπριακό νηολόγιο έχει ήδη παρουσία με γραφεία στον Πειραιά, τη Νέα Υόρκη, το Ρότερνταμ,

το Αμβούργο και το Λονδίνο.

Στο πιο κάτω διάγραμμα 3 παρουσιάζουμε την πορεία του κυπριακού νηολογίου από το 1981 έως το 2002.

Διάγραμμα 3



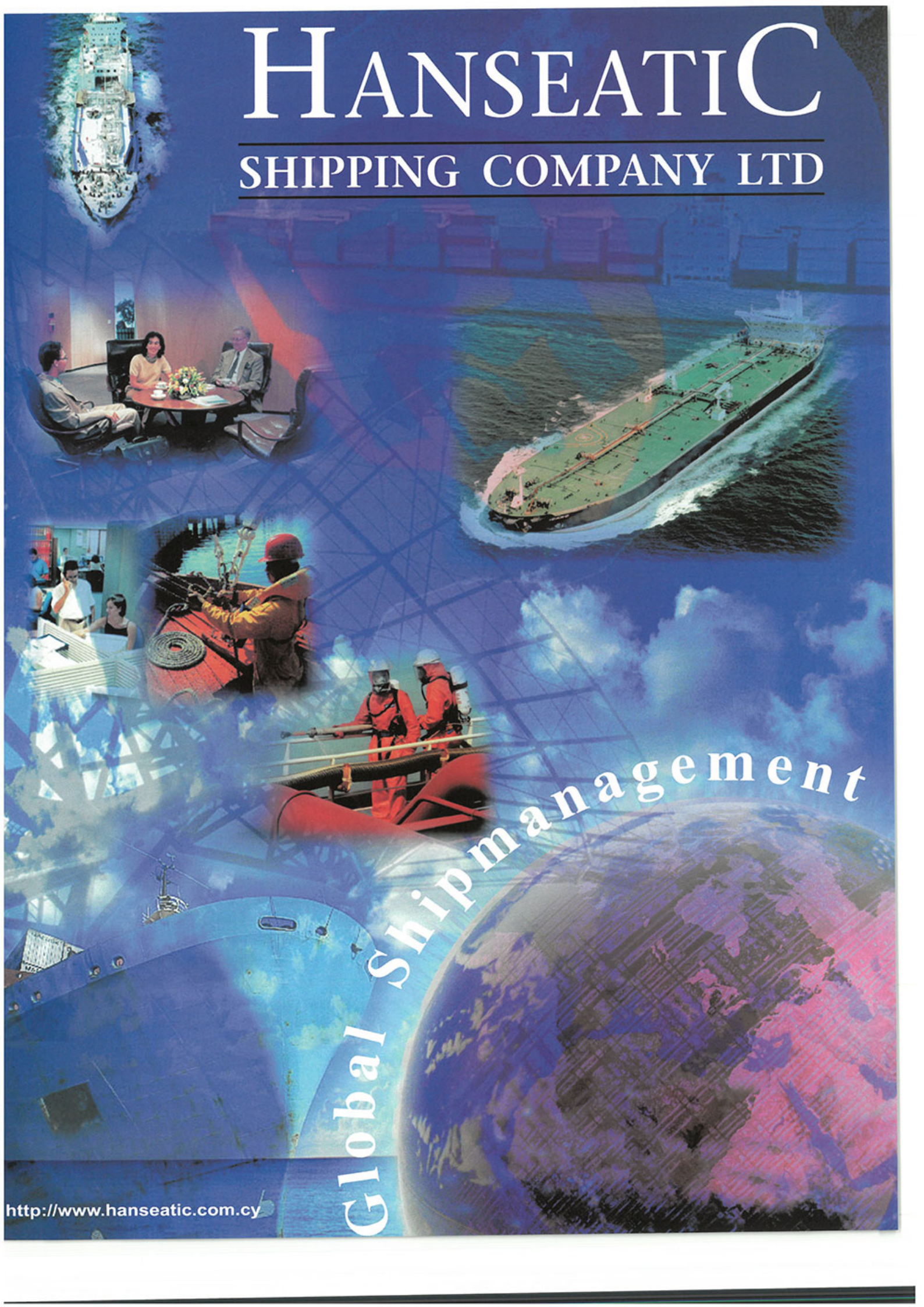
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων World Fleet Statistics 1981-2002, Lloyd's - Fairplay Publications. E. Nikolaides.

Το πιο πάνω διάγραμμα 3 δείχνει τη στασιμότητα αλλά και την κάμψη του νηολογίου κατά την περίοδο των θεσμικών προσαρμογών 1994-2002, ειδικότερα μετά το 1996. Το κεφάλαιο 9 (Μεταφορές) από 29 κεφάλαια του κοινοτικού κεκτημένου έχει ήδη κλείσει. Η φορολογία αποτελεί τη μόνη ελπίδα του νηολογίου για διατήρηση της δύναμής του στα επίπεδα του 1995-96 όπως ήδη είπαμε. Ποια σχέση έχει αυτή με το tonnage tax; Δεν γνωρίζουμε. Πάντως, η φορολογία του εισοδήματος δεν είναι πρόσφορη λύση για τη ναυτιλία αν σε αυτή περιλαμβάνονται και τα εισοδήματα των εταιρειών ή των πλοίων. Μάλιστα, και σε μια στιγμή που οι ευρωπαϊκές χώρες υιοθετούν ή υιοθέτησαν το φόρο χωρητικότητας (βλέπε «Ναυτικά Χρονικά», Φ. 67, 02/2004, άρθρο του ίδιου).

Στο θέμα της ασφάλειας; Μπορεί και να μπει η Κύπρος και στην γκριζα λίστα σύντομα, αλλά η μεγάλη ελληνική πελατεία του νηολογίου θα βαδίσει προς τη Μάλτα... και από εκεί; Από εκεί για τα εξωτικά νησιά... Μπαχάμες (κοντά στην Κούβα και στη Φλόριντα, 700 νησιά) ή Νησιά του Μάρσαλ! Και τα δύο αυτά νηολόγια είναι στη λευκή λίστα! (2001).

Επομένως, η οδός η άγουσα προς Ευρώπη οδηγεί τα πλοία με κυπριακή σημαία προς οριστική αποδημία... Ουδέν καλόν... αμιγές κακού...

(Ευχαριστώ τον κ. Μανώλη Νικολαΐδη για το υλικό που είχε την καλοσύνη να θέσει στη διάθεσή μου εγκαίρως για το θέμα αυτό)



HANSEATIC

SHIPPING COMPANY LTD

Global Shipmanagement



Συνέντευξη του

Ανδρέα Δρουσιώτη

Managing Director Hanseatic Shipping Co. Ltd



Η ναυτιλία αποτελεί βασικό και ισχυρό πυλώνα της κυπριακής οικονομίας

Ο κ. Ανδρέας Δρουσιώτης δεν χρειάζεται ιδιαίτερες συστάσεις στο ελληνικό αναγνωστικό κοινό. Έμπειρος γνώστης των θεμάτων της διεθνούς ναυτιλίας αλλά και αντικειμενικός παρατηρητής των ευρωπαϊκών εξελίξεων, μας παραθέτει τις θέσεις και απόψεις του στα επίκαιρα θέματα που απασχολούν αυτή την κρίσιμη ιστορική στιγμή τους Κύπριους επιχειρηματίες αλλά και την εθνική οικονομία της Μεγαλονήσου.

Σε λίγους μήνες η Κύπρος γίνεται πλήρες μέλος της Ε.Ε. Η Επιτροπή έχει τονίσει ότι η κυπριακή ναυτική νομοθεσία και η ποιότητα του νηολογίου της θα πρέπει να ευθυγραμμιστούν με τα υπόλοιπα κράτη-μέλη. Θεωρείτε ότι οι οποιοσδήποτε αλλαγές θα επηρεάσουν την ανταγωνιστικότητα της κυπριακής σημαίας; Η Κύπρος θα γίνει πολύ σύντομα, και συγκεκριμένα την 1η Μαΐου του 2004, πλήρες μέλος της Ε.Ε. Υπάρχουν κάποια μικρά θέματα που θα πρέπει να διευθετηθούν πριν από την πλήρη εναρμόνιση, αλλά το «κεφάλαιο» της ναυτιλίας έχει οριστικά κλείσει, αποδεικνύοντας ότι η κυπριακή σημαία είναι ισάξια με τις υπόλοιπες της Ενωμένης Ευρώπης.

Καμία αλλαγή δεν θα επηρεάσει την ανταγωνιστικότητά της, αντιθέτως, αφού το κυπριακό νηολόγιο παραμένει ένα ανοικτό νηολόγιο, θα δώσει μίαν ώθηση σε ευρωπαϊκές εταιρείες να επωφεληθούν περισσότερο των προνομίων του, ενώ παράλληλα πιστεύω ότι και εταιρείες που δεν έχουν έδρα την Ε.Ε. θα αντιληφθούν τα προνόμιά του.

Ποιες ήταν για την εταιρεία σας οι κυριότερες παράμετροι που σας ώθησαν να επιλέξετε την κυπριακή ση-

μαία για τα πλοία της; Πόσο σας επηρεάζει ως εταιρεία ο αποκλεισμός των πλοίων που φέρουν κυπριακή σημαία από τα τουρκικά λιμάνια και ύδατα; Η κυπριακή σημαία θεωρείται εξαιρετική και αναγνωρίζεται πρώτα απ' όλα από όλες τις τράπεζες (χρηματοδότησης αγοράς πλοίων) για τη διαφάνειά της στο νηολόγιο και στην εγγραφή υποθηκών πλοίων.

Η σημαία παραμένει ανταγωνιστική σε σχέση με τα τέλη που χρεώνει και παρέχει την ευχέρεια επιλογής πληρώματος διαφόρων εθνικοτήτων, χωρίς αυτό να εξυπακούεται ότι είναι φθηνότερη ή υποδεέστερη άλλων νηολογίων.

Σαφώς η σημαία είχε στο παρελθόν χαρακτηριστεί ως σημαία «ευκαιρίας», αλλά αυτός ο χαρακτηρισμός είχε αποδοθεί από τον ITF. Αξίζει να τονίσουμε όμως ότι οι πλοιοκτήτες φρόντιζαν να κρατούν τα πλοία τους, ασχέτως σημαίας, σε υψηλά επίπεδα ποιότητας.

Οι πλοιοκτήτες που κάνουν χρήση του κυπριακού νηολογίου και δεν πιστεύουν στην ποιοτική ναυτιλία έχουν πιθανώς «υποφέρει» από τα παραπάνω ζητήματα.

Όσο για το θέμα του μπισκόταζ στα τουρκικά λιμάνια, έχει προκαλέσει κάποια προβλήματα, αλλά έχουμε βρει ορισμένες λύσεις για να αντεπεξέλθουμε.



Ποιες κυβερνητικές στρατηγικές κινήσεις θεωρείτε ότι αξίζουν επικρότηση ως προς την προσέλκυση και διατήρηση πολλών ναυτιλιακών εταιρειών στη Μεγαλόνησο; Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα που οι κυπριακές αρχές προσέφεραν ως προς την εγκατάσταση ναυτιλιακών εταιρειών στη Μεγαλόνησο ήταν η διάθεση για προσαρμοστικότητα.

ναυτιλία θα αποτελούσε βασικό και ισχυρό πυλώνα της οικονομίας, γεγονός που έχει περλίτρανα αποδειχθεί από την εισροή 230 εκατ. κυπριακών λιρών στην εθνική οικονομία.

Η κυπριακή σημαία έχει εμφανιστεί επανειλημμένως στις αρνητικές λίστες ασφάλειας ή/και ποιότητας διαφόρων διεθνών οργανισμών. Πόσο επηρεάζει μια τέ-



Οι Αρχές διαδραμάτισαν επικουρικό ρόλο για τις εταιρείες, αλλά δεν υποστήριξαν οποιοδήποτε πλοίο που πιθανώς να μη συμβάδιζε με τα διεθνή πρότυπα, ενώ παράλληλα δεν υποστήριξαν κάποια ενέργεια που θα ήταν αντίθετη στην εθνική ή διεθνή νομοθεσία.

Η κυπριακή Πολιτεία ήταν επίσης αρκετά ικανή ως προς το να γίνει δέκτης των μηνυμάτων της διεθνούς ναυτιλίας, ενώ παράλληλα υπήρξε αρωγός στην ανάπτυξη κινήτρων για την επιστροφή των μεταναστών που επιθυμούσαν να επιστρέψουν και να εργαστούν στην πατρίδα τους.

Η Κυπριακή Κυβέρνηση συνειδητοποίησε εγκαίρως ότι χωρίς τους παραπάνω ανθρώπους, με την εξειδικευμένη τεχνογνωσία και εμπειρία τους, δεν θα μπορούσε η χώρα να έχει αναπτυχθεί.

Επί πλέον, τα φορολογικά κίνητρα που δόθηκαν σε εταιρείες και ιδιώτες ήταν εξαιρετικώς προσεγμένα.

Η Πολιτεία συνειδητοποίησε από την αρχή ότι εξαιτίας του γεωγραφικού μεγέθους της νήσου η ανάπτυξη στο χώρο της παροχής υπηρεσιών ήταν η μοναδική οικονομική διέξοδος και κατ' αυτόν τον τρόπο έκρινε ότι η

τοια κατάσταση τις δραστηριότητες των πλοίων της εταιρείας σας, που αντιμετωπίζουν συνέχεια την πιθανή προκατάληψη των διεθνών επιθεωρητών και φορέων; Οι αρνητικές προεκτάσεις της νηολόγησης ενός πλοίου στην κυπριακή σημαία εκδηλώθηκαν σε πλοία όχι μόνο του στόλου μας αλλά και σε άλλων εταιρειών που προτίμησαν το συγκεκριμένο νηολόγιο.

Παρ' όλα αυτά, έχουμε καταφέρει να υπερασπίσουμε και να πείσουμε τη διεθνή γνώμη ότι σημασία έχει το γεγονός πως πίσω από κάθε σημαία ενός πλοίου υπάρχει μια διαχειρίστρια ή πλοιοκτήτρια εταιρεία.

Με αυτόν το γνώμονα αρκετές σημαντικές και ευπρόληπτες εταιρείες έχουν έδρα την Κύπρο, μεταξύ των οποίων και η Hanseatic.

Η εταιρεία μας χάριν του ονόματός της δεν έχει αντιμετωπίσει κανένα πρόβλημα εδώ και πολλά χρόνια σε επιθεωρήσεις ή και σε άλλες έρευνες.





Συνέντευξη του

Η ένταξη στην Ε.Ε. θα επηρεάσει θετικά την κυπριακή σημαία

Αδώνιδος Παπαδόπουλου

Chairman - Interorient Navigation Co. Ltd

Ο πρόεδρος της Interorient Navigation Co. Ltd κ. Άδωνις Παπαδόπουλος, στη συνέντευξή του, εστιάζει συχνά τις απαντήσεις του στη δραστηριότητα και τη βοήθεια που παρέχει το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας του υπουργείου Συγκοινωνιών ως προς την ανέλιξη του κυπριακού νηολογίου. Ο κ. Παπαδόπουλος υπογραμμίζει τις προσπάθειες που έχουν καταβληθεί για την απομάκρυνση υποβαθμισμένων πλοίων από το νηολόγιο και τις νέες προϋποθέσεις που έχουν εφαρμοσθεί για την εγγραφή νέων πλοίων.



Σε λίγους μήνες η Κύπρος γίνεται πλήρες μέλος της Ε.Ε. Η Επιτροπή έχει τονίσει ότι η κυπριακή ναυτική νομοθεσία και η ποιότητα του νηολογίου της θα πρέπει να ευθυγραμμιστούν με τα υπόλοιπα κράτη-μέλη. Θεωρείτε ότι οι οποιασδήποτε αλλαγές θα επηρεάσουν την ανταγωνιστικότητα της κυπριακής σημαίας; Η ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. δεν αποτελεί καινούργια εξέλιξη. Η εθνική νομοθεσία επί σειράν ετών εναρμονιζόταν με την κοινοτική, με σκοπό την πλήρη προετοιμασία για την ένταξη. Στο χώρο της ναυτιλίας έχουν απομείνει ελάχιστα σημεία, τα οποία χρήζουν μόνο λεπτομερειακών βελτιώσεων. Η Κυπριακή Κυβέρνηση έχει δραστηριοποιηθεί ιδιαίτερα στην υπογραφή διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων και βρίσκεται σε πλεονεκτικότερη θέση από μερικά κράτη που είναι ήδη μέλη της Ε.Ε. Σχετικά με τα επίπεδα ποιότητας, προσπάθειες έχουν καταβληθεί για την απομάκρυνση υποβαθμισμένων πλοίων από το νηολόγιο και νέες προϋποθέσεις έχουν εφαρμοσθεί για την εγγραφή νέων πλοίων. Η επιβολή αυτών των ψηλών προδιαγραφών θα απομακρύνει το διαχειριστή υποβαθμισμένων πλοίων, βελτιώνοντας έτσι την εικόνα του νηολογίου σε σχέση με τις επιθεωρήσεις του Μνημονίου του Παρι-

σιού, ενώ παράλληλα θα προσελκύσει περισσότερες νηολογήσεις λόγω των υπόλοιπων ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων που προσφέρει η σημαία. Έτσι συμπεραίνουμε ότι η ένταξη στην Ε.Ε. θα επηρεάσει θετικά την κυπριακή σημαία.

Ποιες ήταν για την εταιρεία σας οι κυριότερες παράμετροι που σας ώθησαν να επιλέξετε την κυπριακή σημαία για τα πλοία της; Πόσο σας επηρεάζει ως εταιρεία ο αποκλεισμός των πλοίων που φέρουν κυπριακή σημαία από τα τουρκικά λιμάνια και ύδατα;

Είμαστε μια κυπριακή εταιρεία και διαχειριζόμαστε πλοία κυπριακών συμφερόντων, οπότε είναι φυσικό να νηολογούμε τα πλοία στην πατρίδα μας. Το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας του υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων έχει έδρα τη Λεμεσό, οπότε είναι πολύ εύκολο να αντιμετωπίζουμε άμεσα οποιοδήποτε θέμα ανακύψει σχετικά με τη νηολόγηση. Αυτό μάς δίνει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα εφόσον δεν αναγκάζομαστε να αποτεινόμεθα σε ξένα νηολόγια, αποφεύγοντας το πρόβλημα της διαφοράς τοπικής ώρας και επικοινωνίας μέσω του Διαδικτύου.

Το τουρκικό εμπόργκο δημιουργεί διάφορα, δευτερεύ-



Interorient Navigation Co. Ltd

ουσας σημασίας προβλήματα για το στόλο μας, αλλά ελπίζουμε ότι οι πρόσφατες πολιτικές εξελίξεις θα σημάνουν το τέλος αυτής της παράνομης κατάστασης.

Ποιες κυβερνητικές στρατηγικές κινήσεις θεωρείτε ότι αξίζουν επικρότηση ως προς την προσέλκυση και διατήρηση πολλών ναυτιλιακών εταιρειών στη Μεγαλόνησο;

Η ένταξη στην Ε.Ε. σηματοδοτεί το τέλος της σημερινής κατάστασης για αρκετές εταιρείες που λειτουργούσαν ως υπεράκτιες.

Η υιοθέτηση του φόρου χωρητικότητας (tonnage tax) υπήρξε ευεργετική για τους πλοιοκτήτες. Με βάση τα επίσημα στοιχεία, δεν έχει υπάρξει καμία έξοδος εταιρειών ή πλοίων από την Κύπρο εξαιτίας της ένταξης. Γενικότερα οι φορολογικές νομοθεσίες της Κύπρου καθιστούν το κυπριακό νηολόγιο πολύ ευνοϊκό.

Η κυπριακή σημαία έχει εμφανιστεί επανειλημμένως στις αρνητικές λίστες ασφάλειας ή/και ποιότητας διαφόρων διεθνών οργανισμών. Πόσο επηρεάζει μια τέτοια κατάταξη τις δραστηριότητες των πλοίων της εταιρείας σας, που αντιμετωπίζουν συνέχεια την πιθανή

προκατάληψη των διεθνών επιθεωρητών και φορέων;

Ο υψηλός προδιαγραφών στόλος τον οποίο διαχειριζόμαστε έχει δώσει τη δυνατότητα στην εταιρεία μας να αποφύγει πιθανές αρνητικές επιπτώσεις, που ήταν δυνατόν να προκαλέσει η συμπερίληψη του κυπριακού νηολογίου σε κάποιες μαύρες λίστες.

Το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας δραστηριοποιήθηκε σε πολύ μεγάλο βαθμό για την καλύτερευση της θέσεως του κυπριακού νηολογίου και ευελπιστούμε ότι η Κύπρος θα διαγραφεί φέτος από τη μαύρη λίστα του Μνημονίου του Παρισιού.

Οι προσπάθειες για την καλύτερευση του νηολογίου είναι σφαιρικές και στοχεύουν σε όλα τα νηολογούμενα πλοία και όχι μόνον σε αυτά με χαμηλές επιδόσεις. Αυτό σημαίνει ότι τα πλοία που νηολογούνται πλέον στο κυπριακό νηολόγιο πρέπει να πληρούν υψηλές προδιαγραφές.



Συνέντευξη του

Jonathan Holloway

General Manager Reederei «Nord» Klaus E. Oldendorf



Το τουρκικό εμπόργκο είναι λυπηρό

Η εταιρεία Reederei NORD εμφανίζεται στο χώρο της πλοιοκτησίας και της διαχείρισης πλοίων από το 1964. Σήμερα η εταιρεία με έδρα τη Λεμεσό ελέγχει ένα στόλο 40 πλοίων, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται Tankers, Bulk Carriers και Container Vessels. Ο γενικός διευθυντής της εταιρείας κ. Jonathan Holloway μάς εξηγεί τους λόγους της μετεγκατάστασης της εταιρείας από τη Γερμανία στην Κύπρο, αλλά και τις προσδοκίες της αναφορικά με την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε.

Σε λίγους μήνες η Κύπρος γίνεται πλήρες μέλος της Ε.Ε. Η Επιτροπή έχει τονίσει ότι η κυπριακή ναυτική νομοθεσία και η ποιότητα του νηολογίου της θα πρέπει να ευθυγραμμιστούν με τα υπόλοιπα κράτη-μέλη. Θεωρείτε ότι οι οποιεσδήποτε αλλαγές θα επηρεάσουν την ανταγωνιστικότητα της κυπριακής σημαίας;

Όχι δεν έχει επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα. Αντιθέτως, ευελπιστούμε ότι μετά τις τροποποιήσεις και την ένταξη στην Ε.Ε. περισσότεροι αξιόλογοι πλοιοκτήτες θα ενδιαφερθούν για το κυπριακό νηολόγιο.

Ποιες ήταν για την εταιρεία σας οι κυριότερες παράμετροι που σας ώθησαν να επιλέξετε την κυπριακή σημαία για τα πλοία της; Πόσο σας επηρεάζει ως εταιρεία ο αποκλεισμός των πλοίων που φέρουν κυπριακή σημαία από τα τουρκικά λιμάνια και ύδατα;

Χρησιμοποιούμε την κυπριακή σημαία στο στόλο μας εδώ και αρκετά χρόνια. Ο λόγος της εγκατάστασής μας

στην Κύπρο είναι διότι για εμάς είναι απαραίτητο ο στόλος μας να φέρει την ίδια σημαία με την έδρα της εταιρείας.

Επίσης, με την υποστήριξη του τοπικού Ναυτικού Συμβουλίου συνεργαζόμαστε με τη δημόσια διοίκηση με σκοπό την ανέλιξη του νηολογίου για την ωφέλεια του κράτους, που επίσης θα ωφελήσει μακροπρόθεσμα και τη δική μας εταιρεία.

Το τουρκικό εμπόργκο είναι λυπηρό και επηρεάζει κατά ένα μικρό βαθμό τον τρόπο που διαχειριζόμαστε τα πλοία μας. Η άρση του εμπόργκο θα ήταν εξαιρετικά ευπρόσδεκτη.

Ποιες κυβερνητικές στρατηγικές κινήσεις θεωρείτε ότι αξίζουν επικρότηση ως προς την προσέλκυση και διατήρηση πολλών ναυτιλιακών εταιρειών στη Μεγαλόνησο; Το καθεστώς της φορολογίας βάσει του τόνάζ (tonnage tax regime) ήταν ανέκαθεν και παραμένει εξαιρετικά

Reederei
«Nord»
Klaus E. Oldendorff



ευνοϊκό. Η Κύπρος τελικά θα διατηρήσει το ίδιο νομοθετικό πλαίσιο και μετά την ένταξή της, με αποτέλεσμα να εξασφαλίζει σε εμάς ένα σταθερό επιχειρηματικό περιβάλλον. Εντούτοις, θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η επικείμενη ένταξη στην Ε.Ε. έχει αυξήσει σημαντικά για τις επιχειρήσεις με έδρα την Κύπρο τα γενικά λειτουργικά έξοδά τους.

Η κυπριακή σημαία έχει εμφανιστεί επανειλημμένως στις αρνητικές λίστες ασφάλειας ή/και ποιότητας διαφόρων διεθνών οργανισμών. Πόσο επηρεάζει μια τέτοια κατάταξη τις δραστηριότητες των πλοίων της εταιρείας σας, που αντιμετωπίζουν συνέχεια την πιθανή προκατάληψη των διεθνών επιθεωρητών και φορέων; Αυτό μας έχει επηρεάσει ελάχιστα. Έχουμε διαπιστώσει ότι οι περισσότεροι οργανισμοί εστιάζουν το ενδιαφέρον τους περισσότερο στο ίδιο το πλοίο παρά στη σημαία που φέρει.



Συνέντευξη του

Σταμάτη Μόλαρη

CFO Stelmar Shipping Ltd

Ποτέ δεν διστάσαμε να υψώσουμε την κυπριακή σημαία

Η Stelmar Shipping είναι ένας από τους βασικότερους υποστηρικτές της κυπριακής σημαίας αφού η Κύπρος είναι η πατρίδα του ιδρυτή της κ. Στέλιου Χατζηγιάννου.

Ο στόλος της Stelmar εντάχθηκε στη σημαία της Μεγαλονήσου αρχικά με συναισθηματικά κριτήρια, μας επεξηγεί στη συνέντευξή του ο CFO της εταιρείας κ. Στ. Μόλαρης. Στη συνέχεια, όμως, αποδείχθηκε ότι το νηολόγιο ήταν ιδιαίτερα ανταγωνιστικό σε παροχές υπηρεσιών και οικονομικών κινήτρων σε σχέση με άλλα νηολόγια. Ο κ. Μόλαρης επισημαίνει μίαν άκρως ενδιαφέρουσα παρατήρηση σχετικά με τη διαχειρίστρια εταιρεία, την οποία θεωρεί σημαντικότερη από τη σημαία των πλοίων της.

Σε λίγους μήνες η Κύπρος γίνεται πλήρες μέλος της Ε.Ε. Η Επιτροπή έχει τονίσει ότι η κυπριακή ναυτική νομοθεσία και η ποιότητα του νηολογίου της θα πρέπει να ευθυγραμμιστούν με τα υπόλοιπα κράτη-μέλη. Θεωρείτε ότι οι οποιεσδήποτε αλλαγές θα επηρεάσουν την ανταγωνιστικότητα της κυπριακής σημαίας; Σε γενικότατο πλαίσιο δεν πιστεύω ότι θα την επηρεάσει, αλλά θα πρέπει να αναμείνουμε και να επεξεργαστούμε τα μελλοντικά στοιχεία. Παρ' όλα αυτά, θα έμενα κατάπληκτος εάν υπάρξουν ουσιαστικές αλλαγές, αφού ήδη η κυπριακή σημαία έχει κατορθώσει σημαντικά βήματα προόδου προκειμένου να ανελιχτεί τη γενικότερη εικόνα της.

Ποιες ήταν για την εταιρεία σας οι κυριότερες παράμετροι που σας ώθησαν να επιλέξετε την κυπριακή σημαία για τα πλοία της; Πόσο σας επηρεάζει ως εταιρεία ο αποκλεισμός των πλοίων που φέρουν κυπριακή σημαία από τα τουρκικά λιμάνια και ύδατα;

Οι αρχικές παράμετροι επηρεάστηκαν από συναισθηματικά κριτήρια, αφού η Κύπρος είναι η γενέθλια γη

του τ. προέδρου και ιδρυτή της εταιρείας κ. Στέλιου Χατζηγιάννου. Βέβαια, σύντομα διαπιστώσαμε ότι το νηολόγιο ήταν εξαιρετικά ανταγωνιστικό σε θέματα παροχής υπηρεσιών και οικονομικών εισφορών σε σχέση πάντα με άλλα νηολόγια. Επί πλέον, πιστεύουμε ότι το όνομα και η ποιότητα της διαχειρίστριας εταιρείας είναι πιο σημαντικά από τη σημαία των πλοίων της. Κατ' αυτόν τον τρόπο, ποτέ δεν διστάσαμε να χρησιμοποιήσουμε την κυπριακή σημαία, παρόλο που στο παρελθόν δεν απολάμβανε ευρεία αποδοχή.

Στο παρελθόν το τουρκικό εμπόριο δεν ήταν σημαντικό, αλλά σήμερα οι περιστάσεις έχουν αλλάξει. Η σημαία της Μαύρης Θάλασσας δεν είναι πλέον αμφισβητήσιμη. Οι πλεύσεις προς τη Μαύρη Θάλασσα είναι εξαιρετικά συχνές, μεταφέροντας πετρέλαιο προς τη Μεσόγειο με Suezmax, Aframax, Panamax ακόμα και Handymax. Το εμπόριο πλήττει την κυπριακή σημαία.

Ποιες κυβερνητικές στρατηγικές κινήσεις θεωρείτε ότι αξίζουν επικρότηση ως προς την προσέλκυση και διατήρηση πολλών ναυτιλιακών εταιρειών στη Μεγαλάνησο;



Stelmar Shipping Ltd



Η ευελιξία και τα χαμηλά κόστη του νηολογίου είναι άξια σχολιασμού, τουλάχιστον για την εταιρεία μας. Δεν μπορώ να επισημάνω πιο συγκεκριμένες πολιτικές.

Η κυπριακή σημαία έχει εμφανιστεί επανειλημμένως στις αρνητικές λίστες ασφάλειας ή/και ποιότητας διαφόρων διεθνών οργανισμών. Πόσο επηρεάζει μια τέτοια κατάταξη τις δραστηριότητες των πλοίων της εταιρείας σας, που αντιμετωπίζουν συνέχεια την πιθανή προκατάληψη των διεθνών επιθεωρητών και φορέων; Θεωρώ ότι έχω απαντήσει ήδη την ερώτησή σας: Η φήμη του διαχειριστή, που έχει πρωταρχική σημασία

σε σχέση με τη σημαία του πλοίου. Παρ' όλα αυτά, διαφαίνεται μια στενή συνεργασία μεταξύ υποβαθμισμένων νηολογίων αλλά και διαχειριστριών εταιρειών, και αυτό είναι ένα θέμα που οι φορείς πρέπει να εξετάσουν στο σύνολό του. Εντούτοις, πιστεύουμε ότι η κυπριακή σημαία δεν ανήκει σε αυτή την κατηγορία και είμαστε υπερήφανοι που κατά κάποιον τρόπο συμβάλαμε στην ποιοτική πρόοδο του συγκεκριμένου νηολογίου.





η Ευρωπαϊκή Ένωση προστατεύει

[ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ] στον Ηλία Μπίσια

Στην αποκλειστική του συνέντευξη στα «Ναυτικά Χρονικά», ο γενικός διευθυντής της Austrian Airlines στην Ελλάδα κ. Βίκτορ Τσιγκλερ σχολιάζει τις πρόσφατες πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο χώρο της αεροπορικής πολιτικής και εστιάζει παράλληλα το ενδιαφέρον του στις εξελίξεις της αεροπορικής αγοράς πριν και μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Η Austrian Airlines, με τη μακρόχρονη εμπειρία της στην ελληνική τουριστική αγορά, φιλοδοξεί να διατηρήσει, σε αυτούς τους δύσκολους και άκρως ανταγωνιστικούς καιρούς, το προβάδισμά της στην προτίμηση της ναυτικής κοινότητας του Πειραιά διατηρώντας τους ελκυστικούς της ναύλους, επιμένοντας σε ποιοτικές υπηρεσίες και υπερασπίζοντας τη συμμετοχή της στην πανίσχυρη αεροπορική συμμαχία της Star Alliance.





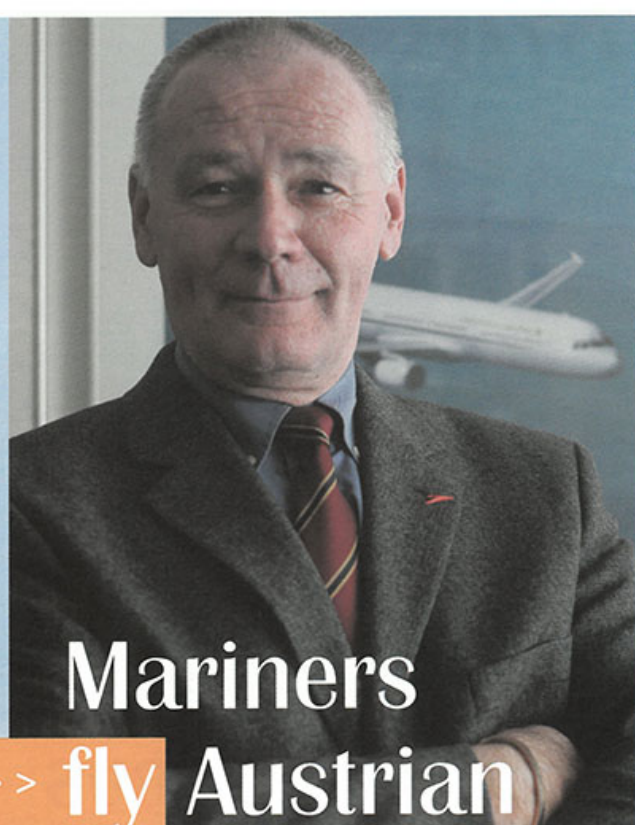
μόνο τους πελάτες αλλά όχι τους αερομεταφορείς

Πιστεύετε ότι οι νέες ευρωπαϊκές νομοθεσίες σχετικά με τα δικαιώματα του επιβάτη θα ανακόψουν περαιτέρω την οικονομική πορεία των ευρωπαϊκών αερομεταφορέων;

Ναι, η νέα ρύθμιση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις αερομεταφορές θα ανακόψει και ζημιώσει την οικονομική πορεία στον τομέα των αερομεταφορών σε μεγάλο βαθμό. Ζημία θα προκληθεί όχι μόνο από την ανεπίσημη και παράνομη οικονομική υποστήριξη των αεροπορικών εταιρειών των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τις κυβερνήσεις τους, σε συνδυασμό με τη μη ξεκάθαρη κατάσταση με τους κρατικούς αερομεταφορείς των νέων χωρών-μελών, που ο κυριότερος στόχος τους είναι να πάρουν νέες δουλειές από άλλες χώρες-μέλη, επειδή οι δικές τους είναι πολύ μικρές και οικονομικά πολύ αδύναμες. Είναι επικίνδυνο που η Ευρωπαϊκή Ένωση προστατεύει μόνο τους πελάτες αλλά όχι τις αεροπορικές εταιρείες, π.χ., σε ό,τι αφορά τα no-show fees. Αυτό σημαίνει ότι ο καθένας μπορεί να κρατάει και να μπλοκάρει θέσεις σε αεροπορικές εταιρείες και τελικά να μην πετάξει, προξενώντας έτσι ζημία σε αυτές. Το ίδιο συμβαίνει με την κακή χρήση

των συστημάτων κρατήσεων των αεροπορικών εταιρειών εκ μέρους των ταξιδιωτικών πρακτόρων, μια και αμελούν να ακυρώσουν κρατήσεις που δεν χρειάζονται - και τα συστήματα κρατήσεων προσφέρουν μέχρι και μπόνους στους πράκτορες για να μην κάνουν κακή χρήση. Ιδιαίτερα επικίνδυνη είναι επίσης η νέα ρύθμιση που αποσκοπεί στην προστασία των επιβατών όσον αφορά τις ακυρώσεις και καθυστερήσεις πτήσεων. Η Ευρωπαϊκή Ένωση εξήγγειλε ότι στο μέλλον θα καταβάλλεται το ποσό μέχρι και 600 ευρώ στους επιβάτες, ανεξάρτητα από την τιμή του εισιτηρίου ή από το αν η υπαιτιότητα για την καθυστέρηση βαρύνει ή όχι την αεροπορική εταιρεία. Τούτο σημαίνει ότι ακόμη και για καθυστερήσεις λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, τρομοκρατικών επιθέσεων κ.λπ., η αεροπορική εταιρεία πρέπει να πληρώσει. Για τις low cost αεροπορικές εταιρείες που πωλούν εισιτήρια των 20 ευρώ, αυτό θα αποβεί καταστροφικό οικονομικά.

Ενδεχομένως να αποδειχθεί επίσης επικίνδυνο σε ό,τι αφορά την ασφάλεια πτήσεων των επιβατών, επειδή είναι ίσως αναμενόμενο ότι ορισμένες αεροπορικές εταιρείες, που δεν είναι σε θέση να καταβάλλουν το



Mariners

>>> fly Austrian

Αναχωρήσεις
Departures

πρόσιμο, θα εκτελούν πτήσεις ανεξαρτήτως του εμπλεκόμενου κινδύνου. Για το πρόβλημα αυτό της ασφάλειας πτήσεων ή για τις οικονομικές απώλειες, την ευθύνη φέρει η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Επίσης, εγώ ο ίδιος ως τακτικός επιβάτης, αδυνατώ να κατανοήσω το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση κοπιάζει από τη μια μεριά να προστατεύσει τα δικαιώματά μου ως καταναλωτή, αλλά από την άλλη, απερίσκεπτα αφήνει το δικαίωμά μου για ασφαλείς πτήσεις να εξαρτάται από οικονομικά μέτρα - παράλληλα με την παντελή έλλειψη πρόνοιας για την κακή χρήση των εισιτηρίων, από ταξιδιωτικούς πράκτορες και επιβάτες, και τις οικονομικές συνέπειες για τις αεροπορικές εταιρείες που αυτή συνεπάγεται.

Αρκετοί αερομεταφορείς θα προσφέρουν επί πλέον πτήσεις προς την Αθήνα κατά τους προσεχείς Ολυμπιακούς Αγώνες. Θεωρείτε ότι η Αθήνα μπορεί να παραμείνει ένας προσφιλής προορισμός και μετά τους Αγώνες; Η Αθήνα ήταν δημοφιλής προορισμός πριν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες και θα είναι πάντα... Ελπίζουμε μόνο ότι όλα θα κυλήσουν ομαλά και δεν θα δημιουργηθούν αρνητικές εντυπώσεις.

Αρκετοί έχουν την άποψη ότι η Ελλάδα δεν μπορεί να σπηρίξει την αγορά της business class. Πιστεύετε ότι

στην Ελλάδα εταιρείες όπως η Easyjet και η Germania μπορούν να είναι αποκλειστικά κερδοφόρες;

Οι εμπονομαζόμενες no-thrill airlines έχουν επιτυχία σε όλες τις χώρες, όχι μόνο στην Ελλάδα. Το επιβατικό κοινό που ψάχνει για τον φθηνότερο αεροπορικό ναύλο, ακόμη και χωρίς καθόλου εξυπηρέτηση, υπήρχε πάντα... αλλά μόνο με τις νέες δυνατότητες επικοινωνίας, όπως το Ίντερνετ, δόθηκε η δυνατότητα για εύκολη πρόσβαση στις κρατήσεις αυτών των πτήσεων. Οι επιβάτες της διακεκριμένης θέσης είναι κάτι εντελώς διαφορετικό και απαντιούνται και αυτοί στην Ελλάδα.

Η Austrian Airlines συγκεντρώνει την προσοχή της σε αυτό το target group και παρουσιάζει πολύ θετικές αυξήσεις.

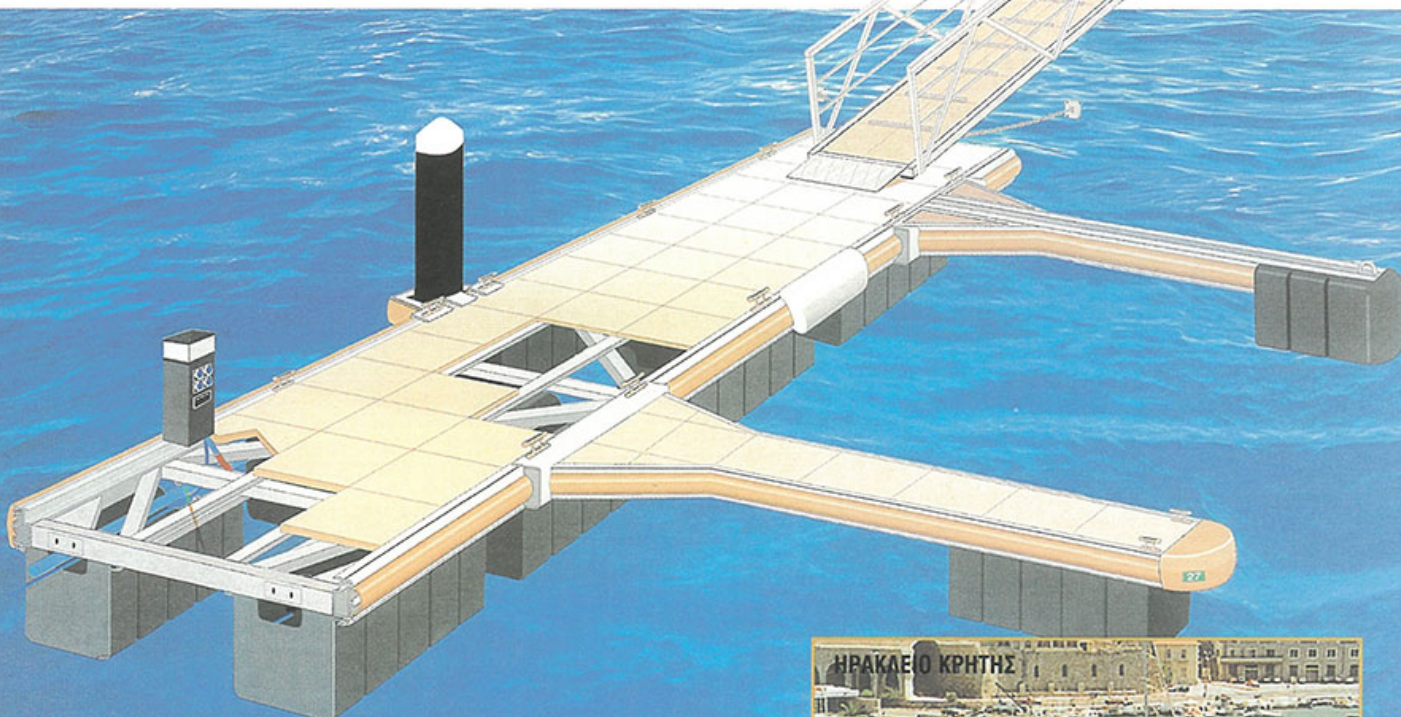
Λαμβάνοντας υπ' όψιν τη χαμηλή επίδοση αρκετών αερομεταφορέων από τη Βόρεια Ελλάδα προς την Ευρώπη, σκοπεύετε να αναστείλετε τις πτήσεις σας από Θεσσαλονίκη;

Η επίδοση της Austrian Airlines στις πτήσεις από τη Βόρεια Ελλάδα προς Βιέννη, Ευρώπη και όλο τον κόσμο είναι επίσης πολύ θετική και πολλά υποσχόμενη. Η αρνητική πορεία μερικών εταιρειών είναι το αποτέλεσμα της συμπεριφοράς των ταξιδιωτικών πρακτόρων της Βόρειας Ελλάδας, που χρησιμοποιούν τους φθηνότερους αερομεταφορείς της Ανατολικής Ευρώπης, άγνωστες εταιρείες τσάρτερ ή πτήσεις μέσω Αθηνών για να κερδίσουν όσο το δυνατόν περισσότερο... Αλλά, δυστυχώς, σε αντάλλαγμα προσφέρουν πολύ κακό σέρβις.

Πόσο σημαντική είναι η ναυτική κίνηση για την Austrian Airlines;

Η ναυτική κίνηση είναι πολύ σημαντική για την Austrian Airlines. Ιδιαίτερα στην Ελλάδα και όχι τόσο για όλη την εταιρεία. Στην Ελλάδα, ένα σημαντικό μέρος των εσόδων μας προέρχεται από τη ναυτική κίνηση και γι' αυτό προσφέρουμε ειδικούς ναύλους και διαθέτουμε ένα ειδικό κέντρο κρατήσεων στην Αθήνα μόνο για τη ναυτική κίνηση.

Η παγκόσμια λύση στην κατασκευή Πλωτών προβλητών και εξεδρών



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

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



ELITE YACHTING LTD
Αποκλειστικός αντιπρόσωπος για Ελλάδα και Κύπρο

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



Ποιες στρατηγικές κινήσεις πρέπει να αναπτύξει ένας αερομεταφορέας προκειμένου να είναι επιτυχής στον Πειραιά και να προσελκύσει τη σταθερή και διεθνή ναυτιλιακή κίνησή του;

Η προσφορά της καλύτερης τιμής σε συνδυασμό με το καλύτερο σέρβις και η ευελιξία. Αυτό είναι το σπουδαιότερο: ευελιξία, απαραίτητη και στις εταιρείες μεταφορών και στους ταξιδιωτικούς πράκτορες που συναλλάσσονται με αυτές.

Η Austrian Airlines συνδέει καθημερινά την Αθήνα με τη Βιέννη. Είναι απαραίτητη η αύξηση των πτήσεων με σκοπό την προσέλκυση επί πλέον επιχειρηματιών που θα ταξιδεύουν από την Αθήνα προς την υπόλοιπη Ευρώπη μέσω της αυστριακής πρωτεύουσας;

Η Austrian Airlines είχε ήδη δύο φορές στην πρόσφατη ιστορία της (από τότε που εγώ ανέλαβα καθήκοντα γενικού διευθυντή Ελλάδος) πρόσθετες καθημερινές πτήσεις. Όμως το κόστος για τη διανυκτέρευση αεροπλάνου στο νέο αεροδρόμιο της Αθήνας με όλα τα τέλη προσγείωσης και πάρκινγκ και με τις πολύ υψηλές τιμές διανυκτέρευσης για τα πληρώματα δεν ήταν διόλου ενθαρρυντικό από οικονομικής πλευράς. Είχαμε πλήρεις πτήσεις αλλά τα έσοδα δεν επαρκούσαν για την κάλυψη των εξόδων. Ίσως αυτό αλλάξει στο μέλλον και τότε θα έχουμε τη δυνατότητα να αυξήσουμε τον αριθμό των καθημερινών πτήσεων.

Πόσο σημαντική είναι η συμμετοχή σας στη Star Alliance. Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι η Austrian και η Lufthansa εξυπηρετούν και συνδέουν ένα εξίσου σημαντικό ευρωπαϊκό δίκτυο, πώς μπορεί δύο ανταγωνιστές να παραμένουν και σύμμαχοι;

Η συμμετοχή μας στη Star Alliance δεν είναι μόνο η συνεργασία με τη Lufthansa. Υπάρχουν πιο σημαντικά μέλη άλλωστε, και το δίκτυο της Austrian Airlines και της Lufthansa δεν είναι το ίδιο.

Η Austrian Airlines πετάει σε πολλούς προορισμούς που η Lufthansa δεν πετάει και το αντίστροφο. Σίγουρα έχουμε τη δυνατότητα να μειώνουμε έξοδα και να εργαζόμαστε περισσότερο οικονομικά αντί να ανταγωνιζόμαστε η μία εταιρεία την άλλη.

Πόσο έχουν επηρεάσει τα γεγονότα της Μέσης Ανατολής τα οικονομικά αποτελέσματα του ομίλου σας;

Οι διεθνείς συγκυρίες έχουν επηρεάσει την επιβατική σας κίνηση από την Ελλάδα;

Βεβαίως η κατάσταση στη Μέση Ανατολή υπήρξε ζημιογόνα για την Austrian Airlines, μια και είμαστε πολύ δυνατοί σε αυτήν την αγορά. Αλλά η ανάκαμψη έχει αρχίσει. Η Ελλάδα παρουσιάζει πολύ θετική αύξηση σε σύγκριση με τα προηγούμενα έτη και κατευθύνουμε τις προσπάθειές μας στην επανάκτηση όσων χάσαμε στο παρελθόν.

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

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

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

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

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



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



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



6 IASONOS STREET • 185 37 PIRAEUS, GREECE
TEL: +30-210-4283660 • FAX: +30-210-4283650 • TLX: 213014 UTRD GR • CABLES: UTRADE GR

Η γεφύρωση της ναυτικής

εκπαίδευσης με τη ναυτιλία

Του Χρήστου Ε. Ντούνη, αντιναυάρχου, επίτιμου αρχηγού Λιμενικού Σώματος

Πριν από μερικά χρόνια σε ένα άρθρο μου είχα επισημάνει την τάση της εσωστρέφειας που παρατηρείται σε όλα τα επίπεδα της λειτουργίας των Ακαδημιών Ε.Ν., η οποία και επενεργεί αρνητικά στην προσέλκυση σπουδαστών. Χωρίς αμφιβολία το φαινόμενο αυτό οφείλεται κυρίως στην περιθωριοποίηση των ναυτικών σπουδών στη χώρα μας, οι οποίες δεν μπορούν να αρθρώσουν πειστικό λόγο προσέλκυσης σε μια σπουδάζουσα νεολαία που κατά ποσοστό 80% έως 85% ακολουθεί κάθε χρόνο καταξιωμένες σπουδές στην τριτοβάθμια εκπαίδευση. Σπουδές που, όπως γράφει η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ στα δημοσιεύματά της των 1ης Νοεμβρίου και 13ης Δεκεμβρίου 2003, με τίτλο «Το προλεταριάτο...», παίρνοντας ένα πτυχίο θεατρολογίας, κοινωνιολογίας, γυμναστή, θα παραμείνουν άνεργοι στο προλεταριάτο των πτυχιούχων μέχρι κάποτε να βρουν μία θέση στο Δημόσιο

Όμως, ανεξάρτητα από την παραπάνω παράμετρο, για την εσωστρέφεια των Ακαδημιών ενοχοποιούνται και άλλοι παράγοντες.

Εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι εδώ και πολλά χρόνια τόσο το υπουργείο Ε.Ν. όσο και ο εφοπλισμός ασχολούνται με τις Ακαδημίες Ε.Ν. (ΑΕΝ) μικρό μόνο χρονικά διάστημα και, μάλιστα, λίγο πριν από την εισαγωγή των σπουδαστών κάθε χρόνο, αποκλειστικά και μόνο για την προσέλκυση υποψηφίων μέσα από διαφημιστικές καμπάνιες.

Τον υπόλοιπο χρόνο, δηλαδή τους άλλους μήνες του έτους, φαίνεται να ξεχνιούνται από την εφοπλιστική πλευρά, ενώ από πλευράς υπουργείου Ε.Ν. αντιμετωπίζονται όχι ως εκπαιδευτικά ιδρύματα με ξεχωριστή λόγω αντικείμενου υπόσταση, που είναι η παροχή ολοκληρωμένης εκπαίδευσης στα αυριανά στελέχη της ναυτιλίας, αλλά περισσότερο αντιμετωπίζονται με την αντίληψη, νοοτροπία και το διοικητικό πνεύμα των άλλων υπηρεσιών και μονάδων του υπουργείου. Και αυτό είναι μάλλον φυσικό να συμβαίνει, όταν μέσα σε έναν καθαρά διοικητικό φορέα έχει ανατεθεί και καθαρά εκπαιδευτικό έργο που είναι η λειτουργία των ΑΕΝ.

Αυτή όμως η αντίληψη χωρίς αμφιβολία οδηγεί περισσότερο στην αξιολόγηση της διοικητικής λειτουργίας και λιγότερο στην αξιολόγηση του εκπαιδευτικού έργου που παράγουν οι ΑΕΝ. Και πράγματι, πρέπει να γίνει παραδεκτό ότι ο χώρος που δημιουργεί άμεσες ευθύνες για τη Διοίκηση των ΑΕΝ είναι η διοικητική λειτουργία της σχολής, ενώ για το παραγόμενο εκπαιδευτικό έργο της, και η αξιολόγησή του έχει διαφορετικά κριτήρια αλλά και τα αποτελέσματα του έργου αυτού ετεροχρονισμένα μόνο μπορούν να κριθούν.

Με άλλα λόγια, από τα πράγματα επιδεικνύουμε αφ' ενός μεν μεγαλύτερη ευαισθησία για τη διοικητική λειτουργία των ΑΕΝ, αφ' ετέρου δε, μεγαλύτερη ανοχή για το εκπαιδευτικό τους έργο.

Αυτή όμως η σχεδόν καθολική υποταγή της εκπαιδευτικής λειτουργίας των ΑΕΝ στη Διοίκηση είχε αποτέλεσμα η εκπαίδευση στις ΑΕΝ να μην μπορεί να αναπτύξει προς τα έξω, δηλαδή προς τη ναυτιλία και προς την κοινωνία, την εκπαιδευτική της προσωπικότητα, το κύρος και το αυτόνομο εκπαιδευτικό της έργο.

Η προσωπικότητά της και το κύρος της περιορίζονται στις διαστάσεις και την κλίμακα της διαβάθμισης που η

Διοίκηση της κάθε Ακαδημίας είναι ενταγμένη στο οργανόγραμμα του υπουργείου Ε.Ν.

Στην ίδια διαβάθμιση εντάσσεται εκ των πραγμάτων και το εκπαιδευτικό έργο που παράγει η κάθε σχολή.

Χωρίς αμφιβολία, ο καταστατικός νόμος 2636/1998 για τη ναυτική εκπαίδευση, ο οποίος έθεσε τις βάσεις λειτουργίας τους ως τριτοβάθμια εκπαιδευτικά ιδρύματα, έθεσε πράγματι και τις βάσεις ανεξαρτητοποίησης σε μεγάλο βαθμό της εκπαίδευσης στις ΑΕΝ από τη διοικητική τους λειτουργία.

Αυτό είναι ένα σημαντικό βήμα για να αναπτύξουν οι Ακαδημίες τη δική τους προσωπικότητα και το εκπαιδευτικό κύρος μέσα στη ναυτιλία και την κοινωνία.

Ερωτάται όμως μετά παρέλευση πενταετίας από την έκδοσή του, σε ποιο βαθμό έχει συντελεστεί η υλοποίηση του νόμου για τη λειτουργία των ΑΕΝ ως τριτοβάθμιων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων; Και συγκεκριμένα, σε ποιο βαθμό το διδάσκον εκπαιδευτικό προσωπικό και των τριών βαθμίδων διαθέτει σήμερα τα προβλεπόμενα προσόντα;

Μήπως οι ίδιες δυνάμεις, εμφανείς ή και αφανείς, που εμπόδιζαν και πριν από την έκδοση του νόμου 2636/1998 την πρόσληψη προσοντούχων καθηγητών, είναι οι ίδιες ή και άλλες, που παρεμβαίνουν και έχουν τους δικούς τους λόγους να μην καλύπτονται οι θέσεις με προσοντούχους, όπως ο νόμος προβλέπει αλλά να διατηρείται μια υπάρχουσα κατάσταση;

Γιατί, χωρίς αμφιβολία, μετά την έκδοση του νόμου ή μη στελέχωση των ΑΕΝ με προσοντούχο εκπαιδευτικό προσωπικό αποτελεί και τη σοβαρότερη αδυναμία που οι Ακαδημίες Ε.Ν. δεν μπορούν ακόμη να διεκδικούν προς τα έξω πειστικά υψηλού επιπέδου παραγόμενο έργο και να διακριθούν και ως εκπαιδευτικά ιδρύματα κύρους αναγνωριζόμενα γι' αυτό και από τη ναυτιλία και από την κοινωνία.

Και ασφαλώς, ο βαθμός της αναγνώρισης αυτής συνδέεται άμεσα και με το βαθμό της κοινωνικής και πνευματικής αποδοχής ολόκληρης της ναυτικής / ναυτιλιακής σταδιοδρομίας των αποφοίτων των Ακαδημιών Ε.Ν. Ένα στοιχείο, βεβαίως, που μεταφράζεται σε προσέλευση ναυτικών στελεχών στην ελληνική ναυτιλία.

Αναφέρθηκε παραπάνω ότι τόσο το ΥΕΝ όσο και τον εφοπλισμό δεν φαίνεται να απασχολούν, όσο ex officio επιβάλλεται, η ουσία της ναυτικής εκπαίδευσης στις Ακαδημίες Ε.Ν. κατά τη διάρκεια του εκπαιδευτικού έτους.

Αυτό δεν σημαίνει αδιαφορία του τι βεβαίως διδάσκο-

νται αφού μέσα από τα θεσμοθετημένα όργανα παρακολουθούν τη λειτουργία των ΑΕΝ.

Όμως, και οι δύο αυτές πηγές που καθορίζουν τις τύχες της προσεγγίζουν το πρόβλημα από τη δική τους πλευρά με βάση και την ιστορία, τη νοοτροπία, τις αντιλήψεις και ακόμη τις σκοπιμότητες της κάθε πλευράς. Και έρχομαι πρώτα στην εφοπλιστική πλευρά, στη συνολική της έκφραση. Ασφαλώς διακηρύσσει, και το πιστεύει, ότι εφόσον συμβάλει οικονομικά στη λειτουργία των ΑΕΝ είναι φυσικό να επιθυμεί την καλύτερη αξιολόγηση των χρημάτων που συνεισφέρει, προκειμένου να βελτιώνεται η παρεχόμενη εκπαίδευση.

Όμως, στη βάση αυτής της οικονομικής συμβολής, διαμέσου του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ) βρίσκεται η αριθμητική απόδοση των ΑΕΝ σε αποφοίτους που θα ακολουθήσουν τη ναυτική σταδιοδρομία, της ποιοτικής επάρκειας της εκπαίδευσης θεωρούμενης περισσότερο ως κάτι το αυτονόητο. Αυτή είναι η πραγματικότητα, την οποία βεβαίως καλόπιστα πρέπει να θεωρήσουμε ως δικαιολογημένη. Αυτό όμως το οποίο θα πρέπει να θεωρηθεί ως αρνητικός παράγων για την παροχή ουσιαστικής εκπαίδευσης στις Ακαδημίες Ε.Ν. είναι οι εκφρασθείσες κατά το παρελθόν θέσεις του εφοπλισμού, σχετικά με το φάσμα των παρεχομένων γνώσεων, τις οποίες θεωρούσε ότι θα πρέπει να περιοριστούν βασικά σε αυτό που η STCW θεωρεί αναγκαίες για την εκτέλεση μιας ασφαλούς φυλακής. Γνώσεις, δηλαδή, τελείως αποσπασμένες, οι οποίες κατά τρόπο συνταγογραφημένο θα μπορούσαν να παρασχεθούν και υπό μορφή φροντιστηριακών ακόμη μαθημάτων διάρκειας ολίγων μηνών!!!

Πρόκειται ασφαλώς για μια τελείως ανεδαφική άποψη, που σκοπό έχει να παράγει απλώς «πιστοποιημένους αξιωματικούς», χωρίς αμφιβολία σε μεγάλο βαθμό ανεργάστους, που και αυτές οι μετεκπαιδεύσεις ελάχιστα συμβάλλουν στην απόκτηση της «νέας γνώσης» που οι εξελίξεις καθιστούν αναγκαίες.

Σε αυτή την άποψη οι άλλες χώρες, λιγότερο ή περισσότερο ναυτιλιακές, απαντούν με πανεπιστημιακού επιπέδου ναυτικές σπουδές με τελευταία χώρα τον Παναμά, που ο πρόεδρος του προσφάτως εγκαίνισσε τη λειτουργία του Ναυτιλιακού Πανεπιστημίου (Lloyd's List, 21 Οκτωβρίου 2003). Και για να επανέλθουμε στο έμπρακτο ενδιαφέρον του εφοπλισμού για τις ΑΕΝ, φαίνεται ότι η παρέμβασή του εξαντλείται μέσα από τα θεσμοθετημένα Όργανα του υπουργείου, για τη λειτουργία των Ακαδημιών.



Αληθινά, δικαιολογείται αυτή η εμφανής αποστασιοποίηση του εφοπλισμού από τον ορίζοντα των σπουδαστών κατά τη διάρκεια των σπουδών τους;

Υπάρχει μία διάχυτη αντίληψη της υποβάθμισης από τον εφοπλισμό του παραγόμενου από τις Ακαδημίες έργου. Και αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι, θεωρώντας το έργο τους ως επιστημονικά υποβαθμισμένο, ουδέποτε ή σπάνια χρησιμοποιούν το καθηγητικό προσωπικό των ΑΕΝ σε επιτροπές, συμβούλια, μελέτες, μεταεκπαιδεύσεις, αντιπροσωπεΐες, ακόμη δε πιο σπάνια χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις των Ακαδημιών για τους Ξένους επισκέπτες για να προβάλλουν το έργο τους. Ακόμη δε, δεν φαίνεται να υπάρχουν σε συστηματική βάση πρωτοβουλίες του εφοπλισμού για οργα-

κών ιδρυμάτων ούτε στη ναυτική σταδιοδρομία.

Όπως αναφέρθηκε μέσα στο οργανωτικό πλαίσιο των διοικητικών μονάδων και υπηρεσιών του ΥΕΝ, οι Ακαδημίες Ε.Ν. αποτελούν μία ακόμη διοικητική μονάδα που η καλή τους λειτουργία ασκείται βασικά και ελέγχεται με βάση κυρίως τα διοικητικά και όχι τα εκπαιδευτικά κριτήρια, παρ' όλες βεβαίως τις καλές προθέσεις τόσο από πλευράς κεντρικής υπηρεσίας όσο και των Ακαδημιών. Και αυτό το αντιλαμβάνεται ο καθένας.

Όμως, με το κρατούν καθεστώς της διοίκησης των Ακαδημιών είναι ανάγκη να ξεπεραστούν ορισμένες νοοτροπίες και σύνδρομα ώστε να μπορούν να λειτουργούν αυτές ουσιαστικά ως τριτοβάθμια εκπαιδευτικά ιδρύματα. Αυτό σημαίνει μεγαλύτερο βάρος στην εκπαιδευτική



νωση ομιλιών, ημερίδων και λοιπών εκδηλώσεων στην έδρα των Ακαδημιών με προσκεκλημένους προβεβλημένα ονόματα του ναυτιλιακού χώρου για ανάπτυξη ειδικευμένων θεμάτων και συνακόλουθα την προώθηση στη δημοσιότητα των εκδηλώσεων αυτών μέσω του Τύπου και ιδιαίτερα του ναυτιλιακού. Αποτελούν οι πρωτοβουλίες αυτές σημαντικά βήματα αποτίναξης της εσωστρέφειας των Ακαδημιών και προβολής της παρουσίας και του έργου τους μέσα στην κοινωνία. Κυρίως όμως, και αυτό πρέπει να τονιστεί, ότι ενισχύει το κύρος και των Ακαδημιών και των σπουδαστών, όταν ο εφοπλισμός είναι παρών και με πολύ ενδιαφέρον παίρνει πρωτοβουλίες για την καλύτερη εκπαίδευσή τους.

Ο εφοπλισμός ως μην αναμένει άμεσα αποτελέσματα αφού η διαδικασία αυτή, που έχει πολλές προσεγγίσεις, είναι ουσιαστικά μια εκπαιδευτική διαδικασία και όχι διοικητική. Με βεβαιότητα, δε, αποτελεί μια μεσομακροπρόθεσμη ναυτιλιακή επένδυση.

Όμως, ας έλθουμε τώρα και στο ΥΕΝ, στο οποίο υπάρχουν οι Ακαδημίες Ε.Ν., κατά πόσο και αυτό ενσυνείδητα ή όχι συμβάλλει στην εσωστρέφειά τους που είναι ένα στοιχείο, το οποίο με βεβαιότητα δεν συμβάλλει ούτε στο κύρος τους ως τριτοβάθμιων εκπαιδευτι-

διαδικασία και αξιολόγηση του παραγόμενου έργου της Ακαδημίας περισσότερο με εκπαιδευτικά κριτήρια.

Με άλλα λόγια, θα πρέπει να υπάρξει η ενθάρρυνση και η υποστήριξη πρωτοβουλιών της κάθε σχολής που στόχο έχουν να βελτιώσουν το επίπεδο των σπουδών, αλλά και την ανάδειξη του έργου της Ακαδημίας στην τοπική κοινωνία και σε κάθε περίπτωση στη ναυτιλία. Οι πρωτοβουλίες αυτές μπορεί να είναι θέμα εσωτερικής οργάνωσης, π.χ. η συστηματική οργάνωση και λειτουργία της βιβλιοθήκης για τους χρήστες σπουδαστές και ο συνεχώς εμπλουτισμός της με βιβλία και περιοδικά, η δημιουργία ενός φιλικού πνεύματος για την ευρύτερη χρήση της και χρησιμοποίηση των πηγών της.

Πρόκειται για δύσκολο έργο, για το οποίο απαιτείται η σύμπραξη του διδακτικού προσωπικού κατά περίπτωση.

Η οργάνωση ομιλιών και διαλέξεων μέσω του διδακτικού προσωπικού ή από προσκεκλημένους ομιλητές, η διενέργεια επισκέψεων σε πλοία ή ναυτικού αντικείμενου εγκαταστάσεις της Ξηράς, με έναν περισσότερο εκπαιδευτικό αλλά και παιδευτικό χαρακτήρα. Η ανάθεση εργασιών στους σπουδαστές καθώς και η ενθάρρυνση δημοσίευσης εργασιών από το εκπαιδευτικό προσωπικό στον τοπικό ή ναυτιλιακό Τύπο και ακόμη ενθάρρυν-



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



ση του εκπαιδευτικού προσωπικού σε πρωτοβουλίες ερευνών στο πεδίο της αρμοδιότητάς τους. Ο χώρος της ναυτικής τεχνολογίας είναι απέραντος, και η συστηματική προσπάθεια και η παρατήρηση στα απλούστερα των πραγμάτων μπορεί να φωτίσουν παραμελημένες πτυχές μιας δραστηριότητας και να αναδείξουν τη χρησιμότητά τους. Το παραγόμενο αποτέλεσμα μπορεί να αποτελέσει πνευματικό κεφάλαιο για τον ίδιο τον ερευνητή αλλά και για το κύρος της Ακαδημίας, για την οποία η δραστηριότητα αυτή συνιστά ένα θετικό βήμα που αποδεικνύει ότι παράγεται ουσιαστικό έργο.

Ακόμη δε, οι πρωτοβουλίες αυτές μπορεί να έχουν μία προς τα έξω διάσταση μέσα από την επικοινωνία και τη συνεργασία με άλλα ομοειδή εκπαιδευτικά ιδρύματα

ο νόμος 2636/1998.

Εναπόκειται στο ίδιο το διδακτικό προσωπικό των Ακαδημιών να αποβάλει τώρα την εσωστρέφειά του και να βγει δυναμικά, διεκδικώντας τη θέση που του ανήκει στο γίγνεσθαι της ναυτιλίας των Ελλήνων ως η ήρεμη δύναμη της δημιουργίας του ανώτερου επιπέδου στελεχικού δυναμικού της ναυτιλίας.

Έχουν αναλάβει μια πολύ σοβαρή αποστολή και εκτός από τις γνώσεις με τις οποίες εφοδιάζουν τα στελέχη της ναυτιλίας, ας μην ξεχνούν ότι είναι αυτοί που θα διαμορφώνουν και το χαρακτήρα τους για τη μελλοντική τους σταδιοδρομία, στην οποία καλούνται να ασκήσουν διοίκηση στη μικρή κοινωνία του πλοίου που είτε το δεχόμαστε είτε όχι, είναι μια κοινωνία ιεραρχικά δο-

της αλλοδαπής. Σε αυτήν τη λογική εντάσσεται ακόμη η αναζήτηση χορηγών για χρηματοδότηση προγραμμάτων σε συναφείς τομείς της ναυτιλίας, η καθιέρωση βραβείων, η αναζήτηση δωρητών για εφοδιασμό της σχολής με εκπαιδευτικά όργανα, συστήματα, βιβλία, συνδρομές σε ναυτιλιακά έντυπα κ.λπ. κ.λπ.

Με άλλα λόγια, είναι ανάγκη η ενθάρρυνση της κάθε Ακαδημίας να αναπτύξει ένα πλέγμα επικοινωνίας και με την τοπική κοινωνία και με τη ναυτιλία, ώστε η ίδια να περάσει το μήνυμα ότι παράγει σοβαρό εκπαιδευτικό έργο και ότι οι παρεχόμενες ναυτικές σπουδές είναι υψηλού επιπέδου, αλλά και ότι οι απόφοιτοί της έχουν προοπτικές απασχόλησης στο δυναμικότερο αυτό κλάδο της ελληνικής οικονομίας. Παρόλο που θα μπορούσε κάποιος να ισχυριστεί πως οι πρωτοβουλίες αυτές δεν συμπλέουν πάντοτε με το διοικητικό καθεστώς των Ακαδημιών, εντούτοις όμως είναι αναγκαίες για να ξεφύγουν αυτές από την αφάνεια και την περιθωριοποίησή τους.

Θα ήταν βεβαίως σημαντική η παράλειψη εάν δεν αναφερθούμε στο ίδιο το εκπαιδευτικό προσωπικό και στο ρόλο του, ιδιαίτερα τώρα με τη δομή και οργάνωση αλλά και την εκπαιδευτική του λειτουργία που προβλέπει

μημένη για να λειτουργήσει αποτελεσματικά και με ασφάλεια το πλοίο.

Ο καθηγητής, ανεξάρτητα από τη βαθμίδα του και περισσότερο όταν τυγχάνει να είναι ναυτικής προέλευσης, έχει πραγματικά περισσότερες ευθύνες, αφού ο ίδιος αποτελεί πρότυπο για τα αυριανά στελέχη και ως επαρκής διδάσκαλος αλλά και ως άνθρωπος που μπορεί πολύ σοβαρά να επηρεάζει τους νεαρούς δοκίμους, ότι η επιλογή τους να σπουδάσουν στις Ακαδημίες είναι μία πολύ σωστή επιλογή μιας άξιας και πολλά υποσχόμενης σταδιοδρομίας στη μεγάλη ναυτιλία των Ελλήνων.

Μιας σταδιοδρομίας που τα στελέχη της δεν θα παύσουν να αποτελούν, όπως όλα δείχνουν, ένα «ουσιώδες εν ανεπαρκεία» ανώτερου επιπέδου ανθρώπινο δυναμικό. Είναι καιρός πλέον οι Ακαδημίες Ε.Ν., που αποτελούν διαχρονικά τη σπονδυλική στήλη του συστήματος παραγωγής αξιωματικών Ε.Ν., να βγουν επιθετικά προς τα έξω για να γίνει αισθητή η παρουσία τους ως εκπαιδευτικά ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και οι σπουδαστές τους, κατά εύστοχο πρόσφατο χαρακτηρισμό τους από τον ίδιο τον υπουργό Ε.Ν., «να παύσουν να είναι παιδιά ενός κατώτερου θεού»

(ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 19 Οκτ. 2003, σελ. 8).

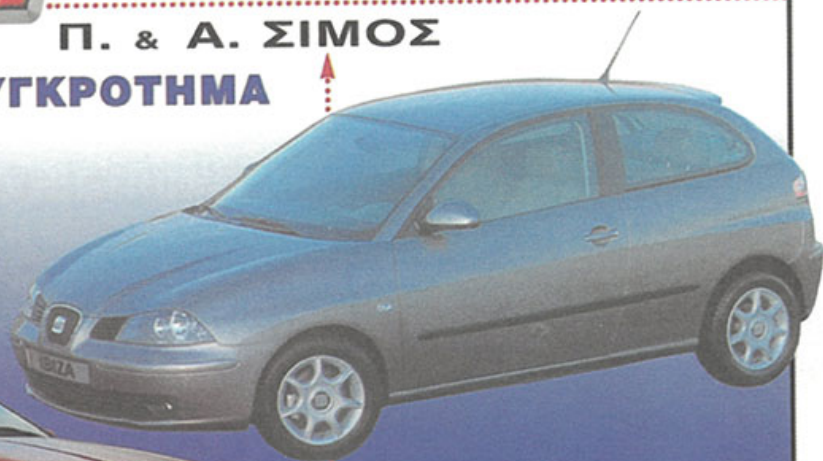
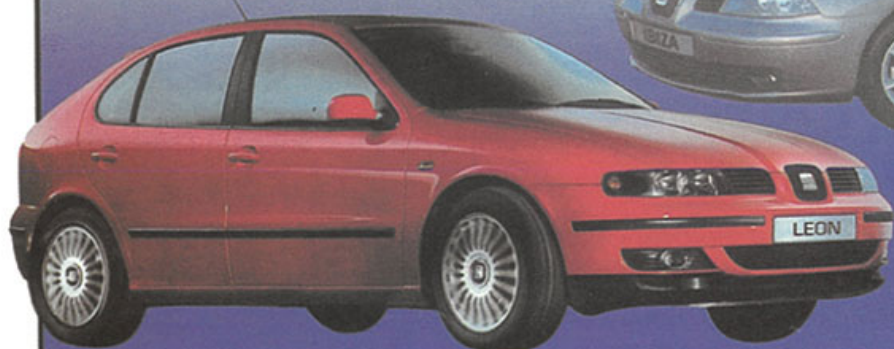


Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**48 Μηνιαίες
Άτοκες Δόσεις**



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ**

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

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





ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

του Σταύρου Κασσιδιάρη,
managing director
«Stavros Kassidiaris Ltd»

Η ΝΑΖΩΠΕΙ πρέπει να αντιμετωπιστεί με βάση τις συνθήκες της διεθνούς αγοράς και όχι σε τοπικό επίπεδο

Ξεκίνησε από ένα μικρό εργαστήριο 50 τ.μ. Σήμερα η επιχείρηση στεγάζεται στο νέο ιδιόκτητο πενταώροφο κτίριο. Ο λόγος για τον κ. Σταύρο Κασσιδιάρη, managing director της εταιρείας «Stavros Kassidiaris Ltd» ο οποίος όπως υπογράμμισε στη συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ν.Χ.» εργάστηκε σκληρά με τους συνεργάτες του για την εξέλιξη και βελτίωση των υπηρεσιών, δημιουργώντας νέα τμήματα και δραστηριότητες (εισαγωγικές, εμπόριο, βιομηχανία).

Πώς κρίνετε την πορεία σας στο χώρο της ναυτιλίας;
Πώς κατορθώσατε να ξεπεράσετε την κρίση της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης και να παραμείνετε πρωτοπόροι στον τομέα σας;

Ανήκω στους επαγγελματίες του χώρου, που ξεκίνησαν με μοναδικό γνώμονα την αγάπη τους για το αντικείμενο αυτό που λέγεται ναυτιλία.

Ασχολήθηκα με τις επισκευές των πλοίων και τον αυτοματισμό, λειτουργώντας σε ένα μικρό εργαστήριο 50 τ.μ. Με τους συνεργάτες μου εργαστήκαμε πολύ σκληρά, εξελιχθήκαμε και βελτιώσαμε τις υπηρεσίες μας δημιουργώντας νέα τμήματα και δραστηριότητες (εισαγωγικές, εμπόριο, βιομηχανία), αυξήσαμε το προσωπικό μας και καταφέραμε σήμερα να έχουμε επαγγελματική αυτονομία.

Όσον αφορά το ξεπέρασμα της κρίσης για το οποίο με ρωτάτε, είναι γνωστό ότι η κρίση στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη επηρέασε πολλές επιχειρήσεις που σχετίζονταν άμεσα ή έμμεσα με τη Ζώνη. Φυσικό ήταν βεβαίως να επηρεάσει και τη δική μας, πράγμα που μας προβλημάτισε και μας έκανε να αντιδράσουμε ακαριαία, στρέφοντας το ενδιαφέρον μας προς τη βιομηχανία και τους μεγάλους δημόσιους οργανισμούς.

Η τεράστια πείρα μας στον αυτοματισμό, η δημιουργία

εργαστηρίου διακρίβωσης οργάνων καθώς και η πιστοποίηση των υπηρεσιών μας (είμαστε η πρώτη εταιρεία στον τομέα μας που πιστοποιήθηκε κατά ISO 9001) μας βοήθησε στο νέο μας άνοιγμα, το οποίο είχε ως κύριο χαρακτηριστικό του και την έντονη εμπορική δραστηριοποίηση.

Αποτέλεσμα ήταν στην περίοδο της κρίσης να έχουμε αναλάβει

- τη διακρίβωση 3.000 οργάνων της ΔΕΗ,
- την αναβάθμιση των φάρων του Πολεμικού Ναυτικού με πρωτοποριακή σχεδίαση και εφαρμογή,
- την κατασκευή και εγκατάσταση πινάκων σε σταθμούς παραγωγής ΔΕΗ Νήσων,
- την κατασκευή ηλεκτρικών πινάκων για την ΕΥΔΑΠ,
- την αναβάθμιση των συστημάτων παρακολούθησης μηχανών πρόωσης και Η/Μ πέντε κανονιοφόρων του Πολεμικού Ναυτικού,
- στο ίδιο διάστημα συνεχίσαμε να προσφέρουμε τις υπηρεσίες μας στην εμπορική ναυτιλία με αποστολές τεχνικών σε Ξένα λιμάνια και ναυπηγεία.

Σε ποιους άλλους τομείς έχετε επεκταθεί πρόσφατα;
Όπως προκύπτει από αυτά που σας είπα πιο πάνω, εξαιτίας της κρίσης αναγκαστήκαμε να μπούμε σε και-

νούργιες αγορές, όμως τα πλοία είναι η κύρια δραστηριότητά μας.

Η ποιοτική αναβάθμιση των ναυπηγικών εταιρειών και οι νέοι κανονισμοί που αφορούν τα πλοία μας βρίσκουν έτοιμους για την παροχή νέων προϊόντων και υπηρεσιών.

- Προμηθεύσαμε και εγκαταστήσαμε περισσότερα από 130 συστήματα High & Overfill Alarm σε δεξαμενόπλοια, σε συνεργασία με τη γαλλική εταιρεία Auxitrol.

από πολλούς παράγοντες, οι οποίοι συνθέτουν την τελική τιμή του προϊόντος ή της υπηρεσίας.

Στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία είναι:

- Το κόστος της πρώτης ύλης (λαμαρίνα, σωλήνας, καλώδια κ.λπ.).
- Το ωρομίσθιο του εργαζομένου, στο οποίο θα συνυπολογιστούν όλα τα έξοδα μιας επιχείρησης, προκειμένου να εκτελέσει εργασίες επισκευών (π.χ. κόστος αδειών, τεχν. ασφαλείας, μεταφορικά μέσα,



- Επίσης, προμηθεύσαμε και εγκαταστήσαμε περισσότερα από 200 Gas Detection Systems.
- Πριν από δύο χρόνια κλείσαμε αποκλειστική συνεργασία με τον ιαπωνικό οίκο Fuji Electric, τα προϊόντα του οποίου διαθέτουμε σε Ελλάδα, Κύπρο και Βαλκάνια.
- Το 2003 σχεδιάσαμε με τη Siemens Milltronics το νέο σύστημα Fuel Oil Leakage σύμφωνα με τον κανονισμό 74 SOLAS (94 Amendment), Chapter-II-2, Reg. 15 και το εγκαταστήσαμε σε περισσότερα από 600 πλοία.
- Φέτος σχεδιάσαμε το νέο σύστημα Cargo Holds Water Ingress Detection System σε εφαρμογή του νέου κανονισμού SOLAS XII/12, 13 για τα bulk carriers και ήδη το έχουμε τοποθετήσει σε 45 πλοία.
- Παράλληλα οργανώσαμε καλύτερα τις αποστολές τεχνικών μας στο εξωτερικό, ιδρύοντας την εταιρεία Overworld Automation Systems S.A.

Σήμερα οι εταιρείες μας εκπροσωπούνται με γραφεία αντιπροσώπων σε Κύπρο, Ντουμπάι και Χονγκ Κονγκ.

Ποια είναι η άποψή σας για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας;

Η ανταγωνιστικότητα μιας δραστηριότητας εξαρτάται

λειτουργ. έξοδα κ.λπ.).

- Η ποιότητα εργασίας.
- Οι επιβαρύνσεις του ημερομισθίου (υπερωριακή εργασία).
- Η φορολόγηση της επιχείρησης.
- Οι λιμενικές διευκολύνσεις των εργασιών.
- Οι ασφαλιστικές επιβαρύνσεις.
- Ο χρόνος παράδοσης του έργου.

Εδώ, θέλω να αναφέρω ως παράδειγμα, πως η ίδια η Πολιτεία μέσα από τη γραφειοκρατία δημιουργεί δυσκολίες στην εκτέλεση εργασιών σε πλοία. Η κάθε επιχείρηση χρειάζεται άδεια εργασιών για κάθε πλοίο που θα εργαστεί.

Σημειώστε τώρα ότι χρειάζονται 12 χαρτιά, σύμφωνα με την Υπουργική Απόφαση που δημοσιεύτηκε στο Φύλλο της Κυβερνήσεως Νο 484, από διαφορετικές υπηρεσίες, για να εργαστεί ένα συνεργείο, έστω και για μία ημέρα, διότι σήμερα στο Πέραμα γίνονται μόνο μικρές και αναγκαίες εργασίες.

Ακόμα να προσθέσουμε ότι η διαδικασία έκδοσης πιστοποιητικών ξεκινάει αφού έρθει το πλοίο, που σημαίνει ότι την πρώτη, και πολλές φορές τη δεύτερη ημέρα δεν προλαβαίνει να εργαστεί το συνεργείο.

Εάν, δε, το πλοίο έρθει Παρασκευή μεσημέρι, τότε τα



χαρτιά ξεκινάνε από Δευτέρα και, στην καλύτερη περίπτωση, οι εργασίες θα ξεκινήσουν την Τρίτη. Πολλές φορές το πλοίο έχει φύγει και οι εργασίες γίνονται σε άλλο λιμάνι.

Επίσης, εάν το πλοίο μεθορμίσει π.χ. από τη Δραπετσώνα στο Πέραμα για δεξαμενιασμό, χρειάζεται νέα άδεια με όλες τις διαδικασίες από την αρχή.

Ποιες παρεμβάσεις προτείνετε για την ανάκαμψη της ΝΑΖΩΠΕΙ;

Οι λόγοι της κάμψης είναι γνωστοί, πολλοί και αναμενόμενοι και συμπεραίνονται εύκολα από αυτά που είπα προηγουμένως. Ξέρουμε ότι η ναυπηγοεπισκευαστική οικονομία μεταφερόταν πάντα στις φθηνότερες χώρες. Κάποτε ήταν η Ολλανδία, μετά ο Πειραιάς, τα Βαλκάνια και τώρα η Κίνα. Άλλωστε, κανείς δεν γνώριζε το άνοιγμα στην αγορά των πρώην ανατολικών χωρών.

Σήμερα, πρέπει όλοι να σκεφτούμε εάν ΠΡΑΓΜΑΤΙ θέλουμε να έλθουν πάλι τα πλοία στον Πειραιά και πρώτα η Πολιτεία, διότι χωρίς τη βοήθειά της τίποτα δεν μπορεί να γίνει.

Πιστεύω ότι ποτέ δεν είναι αργά, αρκεί να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα με βάση τις συνθήκες της διεθνούς αγοράς και όχι σε τοπικό επίπεδο.

Μία συνάντηση των εργαζομένων και των εργοδοτών, με συμμετοχή της Πολιτείας, θα έδινε λύση σε δύο εβδομάδες.

Υπάρχουν 15.000 άνεργοι και πλήθος επιχειρήσεων που περιμένουν.

Σημειώνω μερικά μέτρα που, πιστεύω, θα βοηθούσαν πολύ:

- Εργασιακή ειρήνη για τέσσερα χρόνια.

- Επαναφορά των ωρών εργασίας σε 8ωρο (όπως όλοι οι εργαζόμενοι).
- Σημαντική μείωση ασφαλιστικών εισφορών.
- Μηδενική φορολόγηση των επιχειρήσεων.
- Σημαντική μείωση εργολαβικού κέρδους από τις επιχειρήσεις.
- Πίστωση των πλοιοκτητών (180 ημέρες με άμεση πληρωμή των τιμολογίων στις επιχειρήσεις από τις τράπεζες - factoring).
- Δημιουργία κοινού γραφείου πωλήσεων από τις επιχειρήσεις, ώστε να προβληθεί η ΝΑΖΩΠΕΙ διεθνώς.

Σε όλα αυτά να προσθέσουμε ότι υπάρχει μία μεγάλη εμπειρία που δεν πρέπει να πάει χαμένη.

Στο Πέραμα υπάρχουν αξιόλογοι τεχνίτες και επιχειρηματίες, οι οποίοι στο παρελθόν έχουν κάνει μεγάλα και θαυμάσια έργα, σε πολύ σύντομους χρόνους.

Οι πλοιοκτήτες επιθυμούν και αυτοί να φέρουν τα πλοία τους στο Πέραμα, εφ' όσον γίνουμε ανταγωνιστικοί. Εδώ έχουν τα γραφεία τους, νιώθουν πιο ασφαλείς. Εδώ κάνουν οι ίδιοι τις συναλλαγές τους.

Ακόμη και οι καιρικές συνθήκες της χώρας μας βοηθούν πολύ στη συντόμευση του χρόνου παράδοσης των εργασιών.

Ποια είναι τα μελλοντικά σας σχέδια;

Είναι νωρίς ακόμη για να αναφερθώ σε μελλοντικά σχέδια. Άλλωστε, η υλοποίηση της επένδυσής μας σε κτίριο και εξοπλισμό μόλις πρόσφατα ολοκληρώθηκε. Βέβαια, τάσσομαι υπέρ της συνεχούς ανάπτυξης και βελτίωσης των υπηρεσιών των επιχειρήσεων, διότι ζούμε σε μια εποχή έντονου ανταγωνισμού.



Η εταιρεία KASSIDIARIS STAVROS LTD έχει 25 χρόνια πορείας στο χώρο του ναυπλιακού αυτοματισμού.

Από το 1978 δραστηριοποιείται στην εγκατάσταση και επισκευή συστημάτων αυτοματισμού σε πλοία και από το 1992 στην εισαγωγή και πώληση ηλεκτρολογικού υλικού, οργάνων μέτρησης και ολοκληρωμένων συστημάτων αυτοματισμού.

Συνεργάζεται με διακεκριμένους οίκους του εξωτερικού όπως οι Fuji Electric, Siemens-Milltronics, Moore, Danfoss, Auxitrol, Bosch, Rexroth, Selco, General Electric.

Η εταιρεία εγκαταστάθηκε στα νέα ιδιόκτητα γραφεία της το Μάιο του 2003. Το κτίριο είναι μοντέρνο και διαθέτει 5 ορόφους και υπόγειο γκαράζ, ενώ οι χώροι του είναι κατανεμη-

μένοι με σύγχρονους εργονομικούς κανόνες.

Στο ισόγειο εκτίθεται η γκάμα των προϊόντων της εταιρείας και λειτουργεί το τμήμα πωλήσεών της.

Στον α' όροφο στεγάζονται οι αποθήκες και στο δεύτερο δραστηριοποιείται το εργαστήριο, όπου γίνονται οι κατασκευές ηλεκτρικών πινάκων και οι επισκευές διαφόρων συστημάτων αυτοματισμού.

Σε αυτόν τον όροφο γίνεται επίσης και η διακρίβωση οργάνων, μία δραστηριότητα που αφορά την πιστοποίηση της ποιότητάς τους με ειδικά όργανα ακριβείας.

Στους υπόλοιπους ορόφους του κτιρίου λειτουργούν το εμπορικό τμήμα της εταιρείας, το λογιστήριο και η διεύθυνση.



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

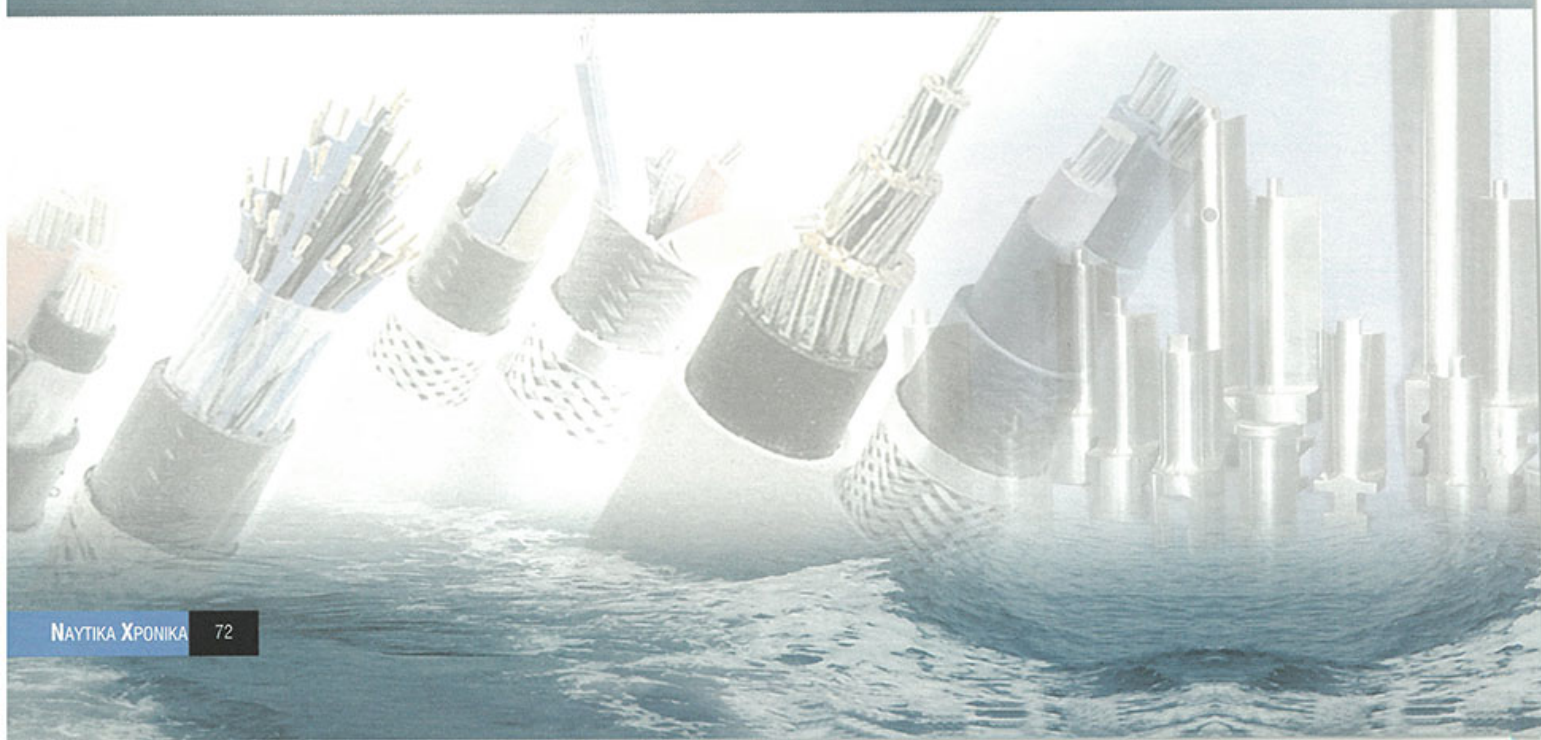


Towage & Marine Assistance S.Neries 12, LT-5800 Klaipėda, Lithuania
Tel.: +370 46 310644, Fax: +370 46 311155
towmar@towage.lt www.towage.lt





Νέα βιομηχανικά προϊόντα στην υπηρεσία του πλοίου





Στόχος της θεματικής παρουσίασης «νέων βιομηχανικών προϊόντων στην υπηρεσία του πλοίου» είναι η ενημέρωση του αναγνωστικού κοινού σε αυτό το ευρύ φάσμα προηγμένων τεχνολογικών προϊόντων με σκοπό την αναβάθμιση της ναυτιλίας.



Ntua Maritime Transport:

Έρευνα στη ναυτιλία

Σημαντική ήταν και προβλέπεται να είναι η ερευνητική δραστηριότητα της περιοχής των Θαλασσίων Μεταφορών στη Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του ΕΜΠ. Με επικεφαλής τον υπογράφοιτα και τον επίκουρο καθηγητή κ. Δ. Λυρίδη, η περιοχή δραστηριοποιείται ερευνητικά εδώ και χρόνια σε ένα ευρύ φάσμα χρηματοδοτούμενων προγραμμάτων και άλλων δράσεων που καλύπτουν τα κεντρικά θέματα της ναυτιλίας, από τη θαλάσσια ασφάλεια στη λιμενική ανάπτυξη, από την προστασία του περιβάλλοντος στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων και από τις προηγμένες τεχνολογίες στις προβλέψεις ναύλων στη ναυλαγορά. Κατωτέρω παραθέτουμε ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα από τα ερευνητικά θέματα με τα οποία ασχολείται η περιοχή.

> > > Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη, Καθηγητή ΕΜΠ, πρώην διευθύνοντος συμβούλου ΟΛΠ Α.Ε.

Maritime Transport Coordinated Platform (MTCP)

Το MTCP είναι η λεγόμενη «συντονιστική πλατφόρμα στις θαλάσσιες μεταφορές», στο πλαίσιο του 6ου Προγράμματος-Πλαισίου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Σκοπός της είναι να αναβαθμίσει τη χρήση της έρευνας στη διαμόρφωση πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με στόχο την ανταγωνιστικότητα από τη μια πλευρά και την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από την άλλη. Το ΕΜΠ μετέχει στην ομάδα ειδικών για θαλάσσια ασφάλεια (safety and security) και στην ανάπτυξη του λεγόμενου «maritime sector observatory», ενός ηλεκτρονικού παρατηρητηρίου που θα επιτρέπει την καλύτερη χρήση βάσεων δεδομένων, αποτελεσμάτων έρευνας και τεχνικών εξελίξεων στον τομέα της ναυτικής τεχνολογίας και της ναυτιλίας. Το πρόγραμμα ξεκινάει την άνοιξη και έχει τριετή διάρκεια (2004-2007). Συντονιστής του είναι η εταιρεία British Maritime Technology (BMT).

Pollution Prevention and Control (POP&C)

Τα πρόσφατα ατυχήματα των «Erika» και «Prestige» ανέδειξαν την πετρελαϊκή ρύπανση ως ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπίσει άμεσα η Ευρωπαϊκή Ένωση. Η περιοχή Θαλασσίων Μεταφορών, σε συνεργασία με το Εργαστήριο Μελέτης Πλοίου του ΕΜΠ, συμμετέχει στη διεθνή συνεργασία του προγράμματος POP&C, που χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (6ο Πρόγραμμα-Πλαίσιο). Έχει κεντρικό του στόχο τον περιορισμό και την πρόληψη πετρελαιοκηλίδων από νέα ή παλαιότερα δεξαμενόπλοια, σε σχέση με ζητήματα σχεδίασης πλοίου ή λειτουργικών διαδικασιών τους. Η διάρκεια του έργου είναι τριετής (2004-2007) και συντονιστές είναι η Intertanko και το πανεπιστήμιο Strathclyde.

AEGEAN

Το πρόγραμμα AEGEAN χρηματοδοτείται από τη Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας στο πλαίσιο του ΕΠΑΝ (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης). Κεντρικό του στόχο έχει τον καθορισμό και τη χάραξη των βέλτιστων θαλάσσιων διαδρόμων μεταφοράς πετρελαίου με δεξαμενόπλοια μέσα στην περιοχή του Αιγαίου Πελάγους. Το πρόγραμμα από το AEGEAN θα είναι ένα ηλεκτρονικό σύστημα στήριξης αποφάσεων για τη διερεύνηση και παρουσίαση των «λεωφόρων» ασφαλούς διέλευσης των δεξαμενοπλοίων στο Αιγαίο. Το έργο είναι τριετούς διάρκειας (2003-2006). Συντονιστής του είναι η εταιρεία Impetus.

INTEGRATION

Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα Integration σκοπεύει στην ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου μεταφορικού συστήματος για τη διακίνηση των φορτίων, που θα βασίζεται στη χρήση πρωτοποριακών τεχνολογιών. Το πρόγραμμα εστιάζει στις νέες εξελίξεις στις τεχνολογίες για τις θαλάσσιες μεταφορές, τις σχεδιάσεις νέων πλοίων και στη βελτιστοποίηση της λειτουργίας και διαχείρισης λιμένων με σκοπό την αποτελεσματικότερη συνδυασμένη μεταφορά φορτίων door-to-door. Τα αποτελέσματα του προγράμματος σκοπό έχουν να ενισχύσουν και να εξομαλύνουν την εξέλιξη των συνδυασμένων μεταφορών, να μεγιστοποιήσουν την αποτελεσματικότητά τους, να συμβάλουν στην αύξηση των ποσοτήτων φορτίου που μεταφέρονται με πλοία και να διευρύνουν το δίκτυο των λιμένων για την εξυπηρέτηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

Το έργο έχει τριετή διάρκεια (2002-2005) και συντονιστής του είναι η εταιρεία Cetena (Ιταλία).

Tools and Routines to Assist Ports and Improve Shipping (TRAPIST)

Το ΕΜΠ συμμετέχει στο ερευνητικό έργο TRAPIST που χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ο κύριος στόχος του έργου είναι να εφοδιάσει τους μικρούς και μεσαίου μεγέθους λιμένες με εργαλεία, τα οποία θα βελτιώσουν τις λειτουργίες προγραμματισμού, διοίκησης και διαχείρισης των πόρων τους, ώστε να βελτιωθούν οι παρεχόμενες υπηρεσίες. Στο πρόγραμμα συμμετέχουν ως βιομηχανικοί εταίροι τα λιμάνια Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ), Bergen (Νορβηγία), Bilbao (Ισπανία), Cork (Ιρλανδία), Goteborg (Σουηδία) και Kokkola (Φινλανδία). Στο πλαίσιο αυτό, το ΕΜΠ έχει αναλάβει το κρίσιμο έργο της κατάρτισης μεθοδολογίας για την προσέγγιση της δυνητικής αγοράς (ενδοχώρας) που μπορεί να εξυπηρετήσει ο λιμένας. Η μεθοδολογία αυτή μπορεί να εφαρμοστεί σε κάθε είδους τερματικό σταθμό και δεν απαιτεί εξειδικευμένη γνώση ή εμπειρία από τα στελέχη των λιμένων. Το έργο έχει τριετή διάρκεια (2001-2004) και συντονιστής είναι το Nautical Enterprise Centre (Ιρλανδία).

European Virtual Maritime Institute (EVIMAR)

Στόχος του θεματικού αυτού δικτύου είναι η δημιουργία του λεγόμενου «Ευρωπαϊκού Εικονικού Θαλάσσιου Ινστιτούτου», που να συνθέτει τις δυνατότητες και την εξειδικευμένη γνώση μελών της ναυτιλιακής κοινότητας και βιομηχανίας, κέντρων θαλασσιών μελετών και πανεπιστημίων ούτως ώστε να επιτρέψει τη σύσταση μακροπρόθεσμης στρατηγικής στον τομέα αυτό. Η συμμετοχή του ΕΜΠ περιλαμβάνει α) τον προσδιορισμό του παγκόσμιου και τοπικού επιχειρησιακού περιβάλλοντος σε συνάρτηση με τις κοινωνικοοικονομικές συνθήκες και της αγοράς των μεταφορών ανά περιοχή και τομέα, β) τον προσδιορισμό των στρατηγικών και τακτικών απαιτήσεων σε ό,τι αφορά εμπορικά και πολιτικά αποδεκτά συστήματα μεταφορών και σύγκριση με άλλους κλάδους μεταφορών και γ) την ανάπτυξη της ιστοσελίδας του θεματικού δικτύου που αφορά τους εξωτερικούς χρήστες. Το έργο έχει τριετή διάρκεια (2001-2004) και συντονιστής του είναι η εταιρεία Force-DMI (Δανία).

Added Value Network Concerning European Shipping (ADVANCES)

Το θεματικό δίκτυο ADVANCES που περατώθηκε προσφάτως, είχε σκοπό τη βελτίωση ανταγωνιστικότητας και της συνολικής ποιότητας στην ευρωπαϊκή ακτοπλοΐα και υπερπόντια ναυτιλία. Είχε διάρκεια 36 μηνών (2000-2003) και συντονιστής του ήταν η εταιρεία BMT. Αντικείμενο του προγράμματος ήταν να εγκαταστήσει ένα εκτεταμένο δίκτυο για να ιδρύσει μια κοινή αντίληψη της προστιθέμενης αξίας στη ναυτιλία μεταξύ αυτών που κατασκευάζουν



τις συμβάσεις (ενδιάμεσοι παίκτες, τελικοί χρήστες) και τη βιομηχανία. Στόχος ήταν επίσης να αποτιμήσει προηγούμενη και τρέχουσα έρευνα με σκοπό να διευκρινίσει τη διαθεσιμότητα των απαιτούμενων στοιχείων για την προστιθέμενη αξία στη ναυτιλία και να εντοπίσει νέα σημεία για έρευνα και εξέλιξη, με σκοπό να κλείσει το κενό μεταξύ της υπάρχουσας κατάστασης και των μελλοντικών ποιοτικών απαιτήσεων για προστιθέμενη αξία στη ναυτιλία.

MARQUAL

Το πρόγραμμα MARQUAL είναι συνέχεια του προγράμματος ADVANCES, έχοντας διάρκεια 15 μηνών (2003-2004). Ο σκοπός του είναι η καλύτερη κατανόηση, τεκμηρίωση και υποστήριξη του πώς η μοντελοποίηση των διαδικασιών της εργασίας στον τομέα της ναυτιλίας μπορεί να συμβάλει να προσαρμοστούν αυτές οι διαδικασίες έτσι ώστε να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις των χρηστών στις θαλάσσιες μεταφορές πόρτα-πόρτα και, ταυτόχρονα, να τις κάνει αποδοτικά εγχειρήματα για τους ίδιους τους επιχειρηματίες και την κοινωνία. Παράλληλα, το πρόγραμμα έχει σημαντικό αντικείμενο να αποδείξει στους τελικούς της ναυτιλίας ότι υπάρχει αρκετός χώρος για εξέλιξη σχετικά με την ποιότητα των υπηρεσιών και την απόδοση ενώ, ταυτόχρονα, να προσφέρονται υπηρεσίες με ευδιάκριτα περιβαλλοντολογικά οφέλη. Στο πλαίσιο του προγράμματος και με σκοπό να επιτευχθούν τα παραπάνω, θα μοντελοποιηθούν οι διαδικασίες εργασίας επιλεγμένων ναυτιλιακών εταιρειών. Η εταιρεία Sarlis Container Services είναι ο εταίρος που συνεργάζεται με το πρόγραμμα από ελληνικής πλευράς.

Advanced Technology to Optimise Maritime Operational Safety - Intelligent Vessel (ATOMOS IV)

Το ερευνητικό πρόγραμμα ATOMOS IV είναι η κατάληξη των προγραμμάτων ATOMOS, ATOMOS II και DISC II, στα οποία συμμετείχε το ΕΜΠ από το 1992 και μετά. Το ATOMOS IV ξεκίνησε το 1999 και ολοκληρώθηκε το 2003. Συντονιστής του ήταν η εταιρεία Force-DMI. Κύριο αντικείμενο μελέτης ήταν η δημιουργία μιας ολοκληρωμένης γέφυρας πλοίου (γέφυρα ATOMOS) με γνώμονα την ανταγωνιστικότερη και ασφαλέστερη λειτουργία του πλοίου. Το ΕΜΠ ανέπτυξε μεθοδολογία ανάλυσης κόστους ωφελείας (Cost Benefit Analysis) σχετικά με την εγκατάσταση της γέφυρας αυτής, η οποία συνοδεύτηκε και από σχετική ανάλυση ευαισθησίας των κυριότερων παραγόντων που επηρεάζουν την καθαρή παρούσα αξία της διαδικασίας μετασκευής.

EQUAL «ΝΕΩΡΙΟΝ II» - Προώθηση της ανταγωνιστικότητας και διασφάλιση της απασχόλησης στη ναυπηγική βιομηχανία

Το έργο αυτό αποτελεί προσπάθεια αντιπροσωπευτικών εκπροσώπων του κλάδου της ναυπηγικής και της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας για τη διασφάλιση και ενίσχυση της απασχόλησης, στο πλαίσιο της νέας κοινοτικής πρωτοβουλίας EQUAL του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου. Το ΕΜΠ θα συμβάλει σε τρεις διαφορετικούς τομείς (υποέργα): 1) Στο σχεδιασμό (προδιαγραφές & ανάπτυξη) ενός συστήματος δικτύωσης των προμηθευτών με τις δύο ναυπηγικές επιχειρήσεις Νεωρίου και Ελευσίνας, 2) στη μελέτη της εφαρμογής εξωτερικών αναθέσεων εργασιών σε ερευνητικούς και μελετητικούς οίκους στην Ελλάδα και στο εξωτερικό με τη διεύρυνση των δυνατοτήτων ανάπτυξης υποδομών δικτυακής συνεργασίας ανάμεσα στις επιχειρήσεις και τους εξωτερικούς συνεργάτες και 3) στη συμμετοχή στο φόρουμ εργασιακών σχέσεων και στο σχέδιο προβολής της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Εργαλεία πρόβλεψης στη ναυλαγορά

Πρόκειται για λογισμικό με ενσωματωμένα μοντέλα πρόβλεψης και προσομοίωσης ναύλων και λοιπών σημαντικών ναυτιλιακών μεταβλητών, με εφαρμογή στη ναυλαγορά των Tanker και των Bulk carrier. Τα εργαλεία ενσωματώνουν επίσης μοντέλα εκτίμησης ρίσκου νέων επενδύσεων στη ναυτιλία, μοντέλα βέλτιστης σύνθεσης στόλου και μοντέλα λήψης απόφασης αναφορικά με τον τύπο και το χρόνο των ναυλώσεων στόλου.

Περισσότερες πληροφορίες για όλο το φάσμα δραστηριοτήτων της περιοχής των Θαλασσιών Μεταφορών του ΕΜΠ μπορούν να βρεθούν στο δικτυακό τόπο www.martrans.org.



Seatrade
AWARDS



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

Υπηρεσία κοστολόγησης μηνύματος

Η εταιρεία δορυφορικών επικοινωνιών Telaarus Communications LLC, που σε Ελλάδα και Κύπρο αντιπροσωπεύεται από την εταιρεία Franman Ltd, παρέχει μια ακολουθία υπηρεσιών που διακρίνεται από έναν απλό τρόπο χρήσης, βελτιστοποίηση των συνδέσεων, πλήρη διαχείριση κυκλοφορίας και δαπανών και πρωτοφανούς επιπέδου αξιοπιστία.

Η Telaarus έχει εισαγάγει την υπηρεσία της κοστολόγησης του μηνύματος σύμφωνα με τον όγκο του ανεξαρτήτως χρόνου, χρησιμοποιώντας δορυφόρους Inmarsat και Iridium.

Η μεταφορά πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο, η απουσία πάγιου, καμία δαπάνη για τις δορυφορικές χαμένες συνδέσεις, ένας μηνιαίος λογαριασμός για όλες τις υπηρεσίες επικοινωνίας, η αυτόματη αναγνώριση των

δορυφορικών συστημάτων, η κρυπτογραφημένη ασφαλή μετάδοση και η αποδοτική μεταφορά των συνήθως απαραίτητων πληροφοριών καταλήγουν σε ένα συνδυασμό που μειώνει τις δαπάνες μιας εταιρείας σε πολύ μεγάλο βαθμό.

Ένα από τα τελευταία επιτεύγματα της Telaarus είναι η δημιουργία του «se@CALL» που απευθύνεται ειδικότερα στο χώρο των πληρωμάτων.

Με την υπηρεσία αυτή αντικαθίσταται η μέθοδος των προπληρωμένων καρτών που ίσχυε έως τώρα, ενώ ταυτόχρονα δίνει την πρόσβαση χρηστών στις υπηρεσίες τηλεφωνίας και μηνυμάτων.

FRANMAN LTD
Τηλ. 210-95.32.350

Why Settle for This ...



...When for the Same Price...

...You Can Get This?



>>> Επαναστατικό σύστημα βαφής

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 κόμβων.

Αντίθετα από τα αντιρρυπαντικά, το Intersleek 700 δεν βασίζεται σε βιοκτόνα για να ελέγξει τη ρύπανση και παρέχει μια εξαιρετικά σπληνή, ολισθηρή, χαμηλής τριβής, υδροφοβική επιφάνεια, επάνω στην οποία οι οργα-

Πρωτοποριακές κατασκευές & ποιοτικοί έλεγχοι

Η KYMH ABEE κατασκευάζει πτερύγια και προφύσια ατμοστροβίλων πλήρως εναλλάξιμα με τα ήδη υπάρχοντα ή με τις προδιαγραφές που αναφέρονται σε σχετικά σχέδια. Επίσης, η εταιρεία μας κατασκευάζει τριβείς ισορροπήσεως στροβίλων (ατμού και αέρος) καθώς και μέρη αυτών όπως πλυνθία, νόζλες, λαβυρίνθους, ενώ παράλληλα εξειδικεύεται και στην κατασκευή ή πηνίων και bullgear ατμοστροβίλων.

Η κατεργασία των ανωτέρω πραγματοποιείται σε σύγχρονες αυτόματες και προγραμματιζόμενες εργαλειομηχανές και κέντρα κατεργασίας CNC και VMC, ενώ ο ποιοτικός έλεγχος των παραγόμενων εξαρτημάτων περιλαμβάνει μία σειρά από μη καταστροφικούς ελέγχους Ultrasonic, Magnaflex, σκληρόμετρο, φασματογράφο χημικής ανάλυσης και διαστασιακούς ελέγχους (3D-CMM).

KIMI LTD, τηλ. 210-40.04.757



νισμοί ρύπανσης έχουν μεγάλη δυσκολία να εγκατασταθούν. Όσοι οργανισμοί καταφέρουν να εγκατασταθούν, προσκολλώνται πάνω στην επιφάνεια με ασθενή δεσμό και μπορούν συνήθως να απομακρυνθούν εύκολα.

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 υδάτος υδροβολών/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 700 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 στιλπνή - εάν δεν υποβάλλεται σε αποξέσεις, αμυχές ή μηχανικές ζημιές.

* Εξαρτάται από τις συνθήκες λειτουργίας κατά την περίοδο μετά το δεξαμενισμό.

INTERNATIONAL PAINT (HELLAS) S.A.

Τηλ. 210-42.95.140, www.intersleek700.com



Παγκόσμιο δίκτυο κατασκευαστών & αντιπροσώπων

Ο Όμιλος Εταιρειών ΚΑΤΡΑΔΗΣ, με σκοπό να καλύψει τις ανάγκες της ναυτιλίας στον τομέα της καθοδικής προστασίας, δημιούργησε το 1999 μια υπερσύγχρονη μονάδα παραγωγής ανοδιών αλουμινίου & ψευδαργύρου στο 69ο χιλιόμετρο Εθνικής Οδού Αθηνών-Λαμίας.

Η υψηλή ποιότητα του παραγόμενου προϊόντος επιτυγχάνεται με την εφαρμογή, από το εξειδικευμένο τεχνικό και επι-στημονικό προσωπικό μας, αυστηρού ποιοτικού ελέγχου σε όλα τα στάδια παραγωγής με τη βοήθεια μηχανημάτων τελευ-

ταίας τεχνολογίας (φασματογράφος μάζας, ηλεκτροδιάβρωση κ.ά.).

Οι προσπάθειες για περαιτέρω βελτίωση των προσφερομένων υπηρεσιών μας οδήγησαν προσφάτως στην αναβάθμιση του πιστοποιητικού ποιότητας από ISO 9002 σε ISO 9001:2000 και για το τμήμα των ανοδιών.

Θέλοντας να καλύψουμε τις ανάγκες των πελατών μας ανά τον κόσμο, οργανώσαμε ένα δίκτυο επιλεγμένων κατασκευαστών και αντιπροσώπων σε λιμάνια μείζονος σημασίας, εξασφαλίζοντας έτσι τον απαιτούμενο εφοδιασμό κάθε πλοίου με ανόδια ακόμη και στις πιο μακρινές άκρες της γης.

KATRADIS GROUP

Τηλ. 210-40.60.300 - 499



Εξειδικευμένα προϊόντα για την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης

Making
pollution
an illusion...



Όπως είναι ευρέως γνωστό, ο διεθνής όμιλος Marichem Marigases Worldwide Services διαθέτει ένα από τα πιο εξειδικευμένα τμήματα έρευνας και ανάπτυξης, το οποίο έχει μεταξύ των πρωταρχικών του στόχων τη δημιουργία προϊόντων φιλικών προς το περιβάλλον, ένα από αυτά τα προϊόντα αποτελεί και το Marichem Oil Spill Dispersant.

Πρόκειται για ένα εγκεκριμένο από διεθνείς οργανισμούς και υπηρεσίες νέο διασκορπιστικό πετρελαιοκηλίδων που έχει εγκριθεί σαν χημικό διασκορπιστικό ουσιών πετρελαιοκηλίδων 3ης γενιάς τύπου 2 και τύπου 3 και από το Ανώτατο Χημικό Συμβούλιο -ανώτατο φορέα του υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών- σύμφωνα με τις προδιαγραφές της ΚΥΑ 5219/Φ.11/4/2000 για τις χημικές διασκορπιστικές ουσίες εξουδετέρωσης της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο.

Το προϊόν αυτό αποτελείται αποκλειστικά από συστατικά τα οποία είναι άμεσα βιοδιασπώμενα, φιλικά προς το περιβάλλον και δεν περιέχουν ουσίες που να είναι απαγορευμένες από τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στη σύστασή του δεν υπάρχουν καθόλου υδρογονάνθρακες, κάτι που έχει αποτέλεσμα τον πολύ υψηλό βαθμό οικολογικότητας του προϊόντος και τη μεγαλύτερη διαλυτότητά του στο νερό και στους οργανικούς διαλύτες.

Το Marichem Oil Spill Dispersant είναι σταθερό ως προϊόν και στις χαμηλές θερμοκρασίες (-10° C), αλλά και στις πολύ υψηλές (μέχρι 60°C).

Τα επιφανειοδραστικά που περιέχει είναι ταχείας διείσδυσης και έχουν την ιδιότητα να διασκορπίζουν αλλά και να διανέμουν ταυτόχρονα την κηλίδα του πετρελαίου στη θάλασσα, με τη βοήθεια της φυσικής κίνησης του νερού. Επίσης, κατά τη σήμανσή του, σύμφωνα με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θεωρείται ακίνδυνο από άποψη επικινδυνότητας.

**MARICHEM MARIGASES
WORLDWIDE SERVICES**
Τηλ. 210-46.30.808

Λ
Λ
Λ

Μηχάνημα αμμοβολής κατά της σκόνης

Το «Educt-O-Matic» είναι ένα φορητό, χειροκίνητο μηχάνημα αμμοβολής, το οποίο μας επιτρέπει τον καθαρισμό των επιφανειών χωρίς τη δημιουργία σκόνης. Αυτό επιτυγχάνεται λόγω της ταυτόχρονης αναρρόφησης και ανακύκλωσης του υλικού κατά τη διάρκεια της αμμοβολής. Αυτό το πλεονέκτημα το καθιστά ιδανικό σε περιπτώσεις όπου θέλουμε να αποφύγουμε τη δημιουργία σκόνης, όταν εργάζονται σε κοντινές αποστάσεις άλλα άτομα κ.τ.λ. Επί πλέον το μικρό του μέγεθος το καθιστά κατάλληλο για καθαρισμό μικρών επιφανειών σε δύσκολα σημεία.

Πλεονεκτήματα

- Αναρρόφηση και ανακύκλωση του υλικού.
- Διαθέτει περιστρεφόμενη κεφαλή.
- Διατίθεται με μια πληθώρα πρόσθετων εξαρτημάτων της κεφαλής τα οποία μας επιτρέπουν τη χρήση σε γωνίες 90°, σε σωληνώσεις, ακμές κ.τ.λ.
- Μικρές διαστάσεις και βάρος.
- Είναι ευέλικτο.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΛΕΜΚΟ ΓΚΡΑΚΟ ΕΠΕ
Τηλ. 210-43.24.200-1

Πολυεστερικοί ιμάντες

Από τα πρωτοποριακά προϊόντα της εταιρείας είναι οι ιμάντες πολυεστερικοί, πρόσδεσης φορτίων (βυτιοφόρων υγρών καυσίμων) καθώς και το καβαλέτο ασυνόδευτων φορτίων.

Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.
Τηλ. 210-41.75.729



We offer
**COST-EFFECTIVE
SOLUTIONS**
for...

**YOUR
CORROSION
PROBLEMS**

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

Application in:
**CARGO HOLDS
DECK
HATCH COMINGS
HULL
UPPER WING BALLAST TANK
D.B. WATER BALLAST TANKS
ACCOMODATION**



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

>>> Ποιοτικές δικλίδες σε χαμηλές τιμές

Η εταιρεία ΓιόΕας ΑΕΕ αντιπροσωπεύει και διαθέτει στην ελληνική αγορά -ήδη από το 1955- δικλίδες για τη ναυτιλία, όλων των προδιαγραφών και όλων των τύπων. Ασχολείται συστηματικά με την έρευνα στις αγορές του εξωτερικού για την ανεύρεση των καλύτερων ποιοτικά δικλίδων, σε όσο το δυνατόν πιο ανταγωνιστικές τιμές.

Ρεκόρ κυκλοφορίας στο χώρο της ναυτιλίας παρουσίασαν πέρυσι οι δικλίδες τύπου πεταλούδας του βελγικού οίκου Belgium Ventiel (B.V.), που διακινούνται από τη ΓιόΕας ΑΕΕ. Οι πεταλούδες B.V. είναι κατασκευασμένες σύμφωνα με τα πρότυπα ISO 9000, σχεδιασμένες για τις υψηλές απαιτήσεις των δικτύων μέσα στο πλοίο.

Διατίθενται σε μεγάλο απόθεμα από τη ΓιόΕας ΑΕΕ, σε ποικιλία υλικών δίσκου και έδρας, σε όλες τις διαστάσεις, για την εξυπηρέτηση όλων των απαιτήσεων των δικτύων.

Η ΓιόΕας ΑΕΕ διαθέτει στην αγορά τις πεταλούδες B.V. με χειρισμό χειροκίνητο (με μοχλό ή χειροτροχό) αλλά και με αξιόπιστους κινητήρες ηλεκτρικούς ή πνευματικούς, πάντα ευρωπαϊκής κατασκευής και προέλευσης.

ΓΙΟΕΑΣ ΑΕΕ, τηλ. 210-34.75.370

>>> Σχοινιά και κάβοι «ΚΑΡΑ»

Εδώ και μερικά χρόνια η ομάδα έρευνας της εταιρείας Δ. Κορωνάκης ΑΒΕΕ σκέφτηκε, πειραματίστηκε, δοκίμασε και κατέληξε σε μία καινούργια τεχνική/πλέξη για σχοινιά και κάβους.

Το αποτέλεσμα της αξιολόγησης αυτής προσπάθειας βγήκε στην αγορά σαν νέα σειρά σχοινιών με την επωνυμία «Καρα» και σε μικρό χρονικό διάστημα γνώρισε πολύ μεγάλη επιτυχία.

Ο νέος αυτός τρόπος πλεξίματος στην πληθώρα των εφαρμογών του καλύπτει ανάγκες και δίνει γρήγορες λύσεις εκεί όπου χρόνια ατελείωτα, γενεές ναυτικών παιδευόντουσαν για να κάνουν τα ελάχιστα, μέσα από χιλιάδες ώρες εργασίας.

Η σύνθεση της σειράς «Καρα» και ο τρόπος κατασκευής, είτε 12κλωνος είτε 24κλωνος, μας δίνει ένα σχοινί με κυκλική διατομή που δεν συστρέφεται, δεν κλωτσάει, είναι εξαιρετικό στη χρήση, ντανιάρεται εύκολα, έχει μεγαλύτερο όριο ζωής από άλλα, διατηρεί την ευκαμψία του ακόμα και

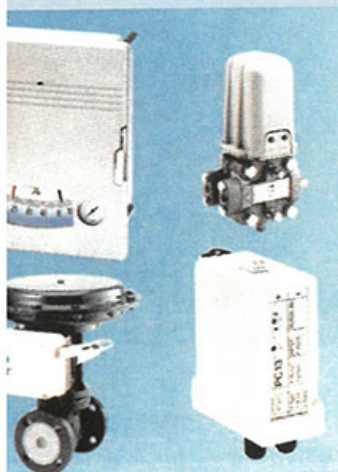
βρεγμένο, στις δε μικρές διατομές η γάσα πλέκεται σε δευτερόλεπτα.

Ο πρωταρχικός παράγοντας που ελήφθη υπ' όψιν για την κατασκευή κάβων της σειράς «Καρα» ήταν η ασφάλεια, και κυρίως του προσωπικού που τους χειρίζεται. Έτσι έχουν επιτυχημένες εφαρμογές από σκάφη αναψυχής - θαλαμηγούς μέχρι υπερδεξαμενόπλοια, από αλιεία μέχρι ιχθυοκαλλιέργειες, από συστήματα ανυψώσεως μέχρι βιομηχανικές εγκαταστάσεις, ακόμα και σε παιδικές χαρές για τα ευαίσθητα παιδικά χέρια!

D. KORONAKIS S.A.
Τηλ. 210-40.60.600



Πνευματικός αυτοματισμός για εφαρμογές ναυτιλιακού & βιομηχανικού αυτοματισμού



Ο οίκος OMC κατασκευάζει εδώ και δεκαετίες πνευματικά και ηλεκτροπνευματικά όργανα για εφαρμογές στη βιομηχανία και στη ναυτιλία και εφαρμόζει σύστημα ποιότητας ISO 9001 (EN ISO 9001, BS EN ISO 9001, UNI EN ISO 9001) με πιστοποίηση καταλληλότητας από Lloyd's Register.

Η γκάμα των προϊόντων του OMC περιλαμβάνει: πνευματικούς ελεγκτές (controllers), μεταδότες και πνευματικά καταγραφικά θερμοκρασίας και πίεσης, πνευματικούς και ηλεκτροπνευματικούς

positioners βαλβίδων, I/P μετατροπείς.

- Ελεγκτές (controllers) και μεταδότες θερμοκρασίας και πίεσης. Σε ON/OFF ή P, PI, PID.
 - Πνευματικά καταγραφικά. Κυκλικής ή ευθείας καταγραφής. Για καταγραφή θερμοκρασίας, πίεσης, V, mA. Δυνατότητα και παράλληλης λειτουργίας ελεγκτή ON/OFF ή P, PI, PID.
 - Πνευματικοί διαφορικοί μεταδότες πίεσης με έξοδο 3-15psi σε περιοχές μέτρησης από 0-5 έως 0-850" H2O.
 - Πνευματικοί και ηλεκτροπνευματικοί positioners βαλβίδων. Απλής ενέργειας για βαλβίδες/βάνες ελέγχου. Δυνατότητα αναστροφής λειτουργίας και position transmitter και προαιρετικά έκδοση για Ex εφαρμογή (Ex ia II C T6, T5).
 - I/P μετατροπείς. Για σήληξη ράγας ή τοποθέτηση στο πεδίο. Για μετατροπή του ηλεκτρικού σήματος εισόδου (420 mA) σε πνευματικό (3-15, 2-18, 2-40, 4-30 psi). Και σε Ex έκδοση.
 - Positioners περιστροφικών βαλβίδων. Απλής και διπλής ενέργειας πνευματικός positioner για περιστροφικούς ενεργοποιητές (actuators) και με δυνατότητα αντιστροφής λειτουργίας.
- Η OMC διαθέτει ακόμα ηλεκτρικούς και πνευματικούς διακόπτες στάθμης (float switches).

UTECO Βιομηχανικός και ναυτιλιακός αυτοματισμός
Τηλ. 210-42.10.050

Σαλαμάστρες νέας γενιάς

Η καινούργια σαλαμάστρα καθαρού γραφίτη της unispec - τύπος 3512, με ενίσχυση inconel για μεγαλύτερη αντοχή και αντιδιαβρωτικά επιπρόσθετα, αποτελεί την τελευταία λέξη της τεχνολογίας στα παρεμβύσματα. Απλοποιήστε τη συντήρηση στα πλοία, αντικαθιστώντας όλους τους διαφορετικούς τύπους σαλαμάστρας για βάνες, με μόνο μία.

Τώρα μπορείτε να χρησιμοποιήσετε μόνο το 3512 για όλες τις ανάγκες στεγανοποίησης βανών, για κάθε υγρό ή αέριο, για νερό θαλάσσης, ατμό, λιπαντικά, καύσιμα, διαλυτές, ψυκτικές, χημικά, μαζούτ, πετρέλαιο κ.α.

Θερμοκρασίες αντοχής: από -200c ως +800c.

Αντοχή σε πιέσεις: έως 250 ατμόσφαιρες (bar), pH 0 - 14 (με εξαίρεση το ισχυρό οξειδωτικό).

Ζητήστε τις τεχνικές προδιαγραφές από:

Unispec Corporation
Τηλ. (210) 41.32.859, 41.34.076



Η TURBOMED επεκτείνεται

Μετά τη μοναδική δυνατότητα συντήρησης και αποκατάστασης ζημιών σε τουρμπίνες, η TURBOMED επεκτείνεται και σε θερμικές επισκευές που αφορούν ανταλλακτικά κυρίως μηχανών (main propulsion engines) και γεννητριών (diesel generators).



TURBOMED
Τηλ. 210-46.16.001

Περιγραφή συστήματος μεταφοράς σκαφών



Τα ναυπηγεία Lamda Shipyards and Marine Services S.A., στο πλαίσιο του επενδυτικού τους προγράμματος και εκσυγχρονισμού που έχουν ξεκινήσει τα δύο τελευταία χρόνια, έχουν θέσει σε λειτουργία ένα νέο σύστημα μεταφοράς σκαφών από και προς την Ξηρά. Το σύστημα αυτό συνδυάζει τη λειτουργία της πλωτής δεξαμενής μαζί με τα ειδικά μεταφορικά οχήματα της εταιρείας Koegel Kamag.

Τα οχήματα μεταφοράς σκαφών τύπου transporter 2406HS 4E αποτελούνται από μία μεταλλική πλατφόρμα διαστάσεων 8,4 m μήκους x 2,4 m πλάτους, η οποία κινείται πάνω σε 12 ανεξάρτητα μεταξύ τους ζεύγη τροχών (wheel bogies). Το μέγιστο καθαρό βάρος που μπορεί να μεταφέρει κάθε transporter είναι περίπου 180 τόνοι. Η κίνηση (εμπρός-πίσω και πάνω-κάτω) μεταδίδεται με υδραυλικά συστήματα μέσω εύκαμπτων σωλήνων και παροχή από αντλίες που βρίσκονται σε ξεχωριστές μονάδες (power pack Type 11) οδηγούμενες από κινητήρες ντιζελ.

Το κυριότερο πλεονέκτημα των transporters είναι η δυνατότητα συνδυασμού πολλών μονάδων σε διάφορες διατάξεις ανάλογα με τις απαιτήσεις της συγκεκριμένης μεταφοράς και ο μεταξύ τους συντονισμός με τη βοήθεια ηλεκτρονικών υπολογιστών ώστε να συμπεριφέρονται σαν ένα ενιαίο

όχημα. Με κατάλληλη ρύθμιση το σύστημα μπορεί να κινηθεί σε διαφορετικές κατευθύνσεις, όπως διαγωνίως, κυκλικά ή περιστροφικά γύρω από προκαθορισμένο άξονα, προσφέροντας πολύ μεγάλη ευελιξία, ειδικά σε περιπτώσεις που η ελευθερία κινήσεων είναι περιορισμένη.

Προκειμένου να γίνει μία μεταφορά σκάφους στην Ξηρά, το σκάφος ανεγκύεται στη δεξαμενή πάνω σε ειδικές μεταλλικές βάσεις (cradles). Στη συνέχεια έρχεται στο επίπεδο της προβλήτας ώστε τα transporters να τοποθετηθούν κατάλληλα κάτω από τα cradles, λαμβάνοντας υπ' όψιν την κατανομή του φορτίου. Μόλις γίνει η τοποθέτηση των transporters και η σωστή ρύθμιση της διάταξης, το σκάφος ανυψώνεται υδραυλικά σε ύψος περίπου 30 cm και μεταφέρεται στην Ξηρά.

Στο διάστημα των τελευταίων επτά μηνών που το παραπάνω σύστημα βρίσκεται σε πλήρη λειτουργία στα ναυπηγεία Lamda Shipyards, έχει μεταφερθεί στην Ξηρά μεγάλος αριθμός σκαφών από 35 έως 65 μέτρα και το σύστημα έχει επιδείξει άριστη συμπεριφορά, ευελιξία και αξιοπιστία.

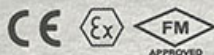
**Ναυπηγεία Lamda Shipyards
and Marine Services S.A.**
Τηλ. 210-55.15.700

RIGHT, LIGHT, TIGHT

The New
Portable level gauge
HERMetric UTImeter Gtex
Now with 2 years warranty

- Cargo inspection
- Inventory control
- Free water detection
- Verification of automatic gauges
- Back-up system

Intrinsically safe equipment



- Temperature accuracy: 0.1°C
- Continuous temperature reading
- Range: -40°C to 90°C
- Weight: 4.8 kg

TS Tanksystem SA, Switzerland
E-mail: info@tanksystem.com



www.tanksystem.com

Παρακολουθήστε τις εξελίξεις από
τη νέα ιστοσελίδα του βραβευμένου περιοδικού.

Αποκτήστε άμεσα
όλες τις απαραίτητες
πληροφορίες σε θέματα:

- ποντοπόρου ναυτιλίας
- ακτοπλοΐας
- αγοραπωλησιών
- αερομεταφορών

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. 01/2003 • 6-7/2003 • Τεύχος 5/03

Ναυτική ασφάλεια:
Προτεραιότητες και
δεσμεύσεις

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

naftikachronika.gr

www

Σύγχρονα προϊόντα για δεξαμενές έρματος

Η Wilckens, εδώ και αρκετά χρόνια, πραγματοποιεί έρευνες για προϊόντα τα οποία θα προσφέρουν εφικτές λύσεις, ενώ ταυτόχρονα θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν εύκολα τόσο από ειδικά συνεργεία όσο και από τα πληρώματα των πλοίων.

Σήμερα, μία σειρά από ειδικά προϊόντα της Wilckens μπορούν να αντεπεξέλθουν στις απαιτήσεις αυτές και ειδικότερα στο χώρο όπου συνήθως εμφανίζονται τα περισσότερα προβλήματα, δηλαδή στις δεξαμενές έρματος. Το προϊόν EPOSIST 400 UW είναι ό,τι τελειότερο υπάρχει σήμερα στην αγορά, διότι μπορεί να προσφέρει:

- Εύκολη χρησιμοποίησή του από τα πληρώματα των πλοίων.
- Για την προετοιμασία της επιφάνειας δεν απαιτείται αμμοβολή παρά μόνον αφαίρεση σαθρών υπολοίπων και καθαρισμός με γλυκό νερό.
- Το υλικό μπορεί να τοποθετηθεί σε επιφάνεια η οποία έχει και κάποια σχετική υγρασία.
- Περιέχει μεγάλη ποσότητα στερεών υλικών 96%, δηλ. δεν περιέχει διαλύτες, άρα είναι και περισσότερο ασφαλές κατά την τοποθέτησή του.
- Έχει την ιδιότητα να στεγνώνει πλήρως κάτω από το νερό.
- Οι δεξαμενές έρματος μπορούν να γεμίσουν σε 6-8 ώρες μετά την εφαρμογή του προϊόντος. Δοκιμασμένο ήδη επί σειράν ετών και σε πάνω από 500.000 τ.μ. επιφανείας, το υλικό αυτό δίνει τη δυνατότητα άμεσης επέμβασης σε χώρους όπου η συχνή συντήρηση είτε δεν είναι εφικτή είτε κοστίζει ακριβά.

WILCKENS MARINE PAINTS, τηλ. 210-42.81.200



>>> Υδροβολές U.H.P.W.J 2500 - 3000 bar

Στο πλαίσιο του εκτεταμένου επενδυτικού της προγράμματος, η Coral General Marine Repairs ενίσχυσε τη θέση της με την απόκτηση δύο επί πλέον ρομποτικών μηχανημάτων, ό,τι καλύτερο έχει να προσφέρει η αγορά στον τομέα της υδροβολής υπερυψηλής πίεσης. Τα συγκεκριμένα μηχανήματα έχουν τη δυνατότητα παραγωγής 60-80 m² το κάθε μηχανήμα την ώρα και σύμφωνα με όλες τις υπάρχουσες διεθνείς προδιαγραφές.

Μπορούν να εκτελούν εργασία σε οιοδήποτε σημείο λόγω του ότι είναι τελείως φιλικά προς το περιβάλλον, απορροφώντας από vacuum όλα τα κατάλοιπα της υδροβολής, αφήνοντας τη συγκεκριμένη επιφάνεια έτοιμη προς βαφή.

Ως γνωστόν, οι επιφάνειες ύστερα από υδροβολή έχουν το πλεονέκτημα της μηδαμινής πλέον συσσώρευσης αλάτων πάνω σε αυτές, δίνοντας στα χρώματα μεγαλύτερη διάρκεια ζωής και μεγαλύτερα διαστήματα πριν από την καθορισμένη συντήρηση.

Εφοδιασμένα με τα τελειότερα ηλεκτρονικά συστήματα, προσφέρουν τη μέγιστη ασφάλεια με την καλύτερη απόδοση, περιορίζοντας το ανθρώπινο λάθος και προσφέροντας επιφάνειες σύμφωνα με τις πιο αυστηρές προδιαγραφές έτοιμες προς βαφή.

Οικονομοτεχνικά αποτελούν την καλύτερη λύση και τα βασικά πεδία εφαρμογής τους είναι η βιομηχανία (διυλιστήρια, χημικά εργοστάσια κ.ά.) και η ναυτιλία.

CORAL LTD, τηλ. 210-45.99.650-6.



Εξαιρετικά αποτελέσματα με το transprox barrier 2.16



Το Transprox Barrier 2.16 της Transocean Marine Paints είναι ένα εποξικό με ανοχές στην ετοιμασία της επιφάνειας, κατάλληλο για εφαρμογή μετά από υδροβολές (1.000-1.500 bar) ή καθαρισμό της επιφάνειας με μηχανικά μέσα. Το συγκεκριμένο υλικό, το οποίο διατίθεται σε πολύ ανταγωνιστικές τιμές, έχει δώσει εξαιρετικά αποτελέσματα ύστερα από εφαρμογή σε Ballast Tanks, αμπάρια, Deck, έξαλλα κ.λπ. και προσφέρει πράγματι μια οικονομική λύση σε σύγκριση με πιο πολύ ακριβά υλικά.

Ανάλογα με τις προδιαγραφές εφαρμόζεται σε Ξηρό πάχος από 250 έως 300 μm.

Ύστερα από υδροβολή και κατόπιν σε μακρά χρονικά διαστήματα ίσως χρειαστεί τοπικά μικρής έκτασης επαναβαφή. Για την εφαρμογή του δεν χρειάζεται η απομάκρυνση των παλαιών χρωμάτων παρά μόνο ό,τι δεν έχει καλή προσκόλληση. Σε μηχανικές καταπονήσεις έχει πολύ καλή αντοχή, όντας κατάλληλο για εφαρμογές σε αμπάρια συνοδευόμενο από τα κατάλληλα πιστοποιητικά.

Διατίθεται στους βασικούς χρωματισμούς και είναι διαθέσιμο από όλο το δίκτυο της Transocean ανά τον κόσμο.

Η τελική επιφάνεια μετά την εφαρμογή του σε Deck δεν είναι ολισθηρή και έχει τη δυνατότητα να εφαρμοσθεί στα 250 μm Ξηρό πάχος με ένα χέρι.

Η ανοχή που έχει για εφαρμογή σε υποδεέστερης ετοιμασίας επιφάνειες πηγάζουν από την πολύ καλή διεισδυτικότητά του και των δεσμών συνοχής που αναπτύσσει, προσδίδοντας στο υλικό εξαιρετικές αντοχές στη διάβρωση σε θαλασσινό περιβάλλον. Το υλικό είναι δύο συστατικών με αναλογία 75:25 (κατ' όγκον) και μετά τη μίξη μπορεί να μείνει μέχρι 4-5 ώρες σε 20°C πριν από την εφαρμογή.

Σε συστήματα βαφής μπορεί να εφαρμοσθεί από μόνο του ή σε συνδυασμό με άλλα υλικά της Transocean Marine Paints. Η διάθεση του υλικού στη ναυτιλία γίνεται από την

TRANSCOAT ENGINEERING LTD
Τηλ. 210-45.99.620



Σημαντικός προμηθευτής ηλεκτρολογικού εξοπλισμού

Ο Όμιλος Τσουκάτου ιδρύθηκε το 1955 στον Πειραιά και στην αφετηρία του υπήρξε μια δυναμική οικογενειακή επιχείρηση, που αναπτύχθηκε σε σημαντικό προμηθευτή ηλεκτρολογικού εξοπλισμού πλοίων και αντιαεροπορικών υλικών.

Η συστηματική παρακολούθηση των απαιτήσεων της διεθνούς αγοράς επιβάλλει τα ναυτικά καλώδια νέας τεχνολογίας να καλύπτουν τις προδιαγραφές IEC 60092.353, IEC 60092.375, IEC 60332-3 Cat. A (flame retardant test), IEC 60754-1 & 2 (halogen-free), IEC 601034-1 & 2 (smoke emission) και τα αντιαεροπορικά υλικά να εναρμονισθούν με την Ευρωπαϊκή Οδηγία 94/9/EC (ATEX).

Τα καλώδια ελεύθερα αλογόνων XLPE/SHF1 και XLPE/CWB/SHF1 είναι ελαφρότερα και μικρότερης διαμέτρου από τα παραδοσιακά (άσπια) PVC/PVC, MGG ή (οπλισμένα) PVC/PVC/GSWB/PVC, MGCG.

Σε περίπτωση πυρκαγιάς τα καλώδια ελεύθερα αλογόνων εμφανίζουν δύο σημαντικά πλεονεκτήματα έναντι των συμβατικών καλωδίων.

Εκλύουν λιγότερο καπνό με μικρή οπτική πυκνότητα, ώστε να μην παρεμποδίζεται η όραση και να διευκολύνεται η διαφυγή προς τις εξόδους ασφαλείας.

Εκλύουν καυσάεργια με ελάχιστη (<0,5%) περιεκτικότητα σε αλογόνα, τα οποία μπορούν με τη δράση τους να προκαλέσουν κατ' αρχάς απώλεια δυνάμεων ή και των αισθήσεων και στη συνέχεια σοβαρές βλάβες στον ανθρώπινο οργανισμό ή και θάνατο.

Η συμφωνία των ναυτικών καλωδίων με τις ως άνω προδιαγραφές πιστοποιείται από νηογνώμονα.

Κ. ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ Ε.Π.Ε.
Τηλ. 210-41.37.362



Η πορεία των ακτοπλοϊκών γραμμών το 2003

Αυξημένα κέρδη για τη NEA

Εκτοξεύθηκαν τα κέρδη στα 3.019 εκατ. ευρώ της Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου, το 2003 από 337.519 ευρώ το 2002.

Πιο συγκεκριμένα, την προηγούμενη χρονιά η NEA παρουσίασε αυξημένα αποτελέσματα και τα συνολικά κέρδη έφτασαν τα 57,37 εκατ. ευρώ σε σχέση με το 2002, οπότε είχαν φτάσει τα 55,8 εκατ. ευρώ. Αναλυτικότερα, τα έσοδα από θαλάσσιες μεταφορές έφτασαν τα 52,35 εκατ. ευρώ, ενώ τα υπόλοιπα 5,01 εκατ. ευρώ προέρχονται από υπηρεσίες.

Η NEA το 2003 μείωσε τα έξοδα διαχείρισης των πλοίων της, φτάνοντας τα 41,9 εκατ. ευρώ για το 2003, ενώ το 2002 ήταν 42,8 εκατ. ευρώ.

Σημαντικό στοιχείο στον ισολογισμό της NEA είναι ότι το 2003 η ακτοπλοϊκή εταιρεία μείωσε και το δανεισμό της. Συγκεκριμένα, οι συνολικές υποχρεώσεις της NEA τον προηγούμενο χρόνο ανήλθαν σε 139,88 εκατ. ευρώ από 148,63 εκατ. ευρώ το 2002.

Ο όμιλος της Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου σημείωσε κέρδη 936.850 εκατ. ευρώ το 2003 σε σχέση με το 2002, που τα κέρδη είχαν φτάσει το ποσό του 1,51 εκατ. ευρώ. Τα έσοδα του ομίλου το 2003 έφτασαν τα 64,41 εκατ. ευρώ από 68,74 εκατ. ευρώ το 2002. Επί πλέον, ο όμιλος περιόρισε τα έξοδα διαχείρισης των πλοίων, από 51,11 εκατ. ευρώ το 2002 σε 46,92 εκατ. ευρώ το 2003.

Οι συνολικές υποχρεώσεις του ομίλου για την προηγούμενη χρονιά έφτασαν τα 142,73 εκατ. ευρώ από 154,29 εκατ. ευρώ το 2002.

Κερδοφόρο το 2003 για τις Μινωικές Γραμμές

Σημαντική αύξηση των εσόδων σε όλα τα επίπεδα παρουσίασαν οι Μινωικές Γραμμές.

Αναλυτικότερα, οι Μινωικές Γραμμές παρουσίασαν σημαντική αύξηση στα λειτουργικά κέρδη (EBITDA) κατά 1,3 εκατ. ευρώ, ενώ κατά 3,2 εκατ. ευρώ ανήλθαν τα καθαρά κέρδη του ομίλου.

Ο κύκλος εργασιών της μητρικής εταιρείας αυξήθηκε κατά 7,8% και ανήλθε στα 193,5 εκατ. ευρώ έναντι 179,5 εκατ. ευρώ το 2002. Τα λειτουργικά κέρδη (EBITDA) ανήλθαν σε 53,2 εκατ. ευρώ έναντι 42,0 εκατ. ευρώ το 2002, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 26,7% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, ενώ το περιθώριο λειτουργικού κέρδους αυξήθηκε από 23,4% σε 27,5%, εξέλιξη που οφείλεται στην αύξηση των πωλήσεων σε συνδυασμό με τον περιορισμό των λειτουργικών δαπανών.

Σε επίπεδο καθαρού αποτελέσματος, ανετράπη πλήρως η αρνητική εικόνα των δύο προηγούμενων ετών, με τα καθαρά κέρδη να ανέρχονται στο 1,3 εκατ. ευρώ. Στα αποτελέσματα της εταιρείας δεν περιλαμβάνονται κέρδη ποσού 1,5 εκατ. ευρώ περίπου, από την αποτίμηση ορισμένων συμμετοχών, που θα καταγραφούν με τη δημοσίευση των οριστικών οικονομικών καταστάσεων.

Όμιλος εταιρειών

Το σύνολο των εσόδων του ομίλου ανήλθε στα 194,2 εκατ. ευρώ έναντι 180,0 εκατ. ευρώ το 2002. Τα λειτουργικά κέρδη (EBITDA) αυξήθηκαν κατά 24,5% και διαμορφώθηκαν σε 53,4 εκατ. ευρώ έναντι 42,9 εκατ. ευρώ το 2002. Το περιθώριο λειτουργικού κέρδους (περιθώριο EBITDA) αυξήθηκε στο 27,5% από 23,8% το 2002, γεγονός που οδήγησε σε καθαρά ενοποιημένα κέρδη ύψους 3,2 εκατ. ευρώ.

Ενίσχυση μεριδίων αγοράς στην Αδριατική

Η ακτοπλοϊκή εταιρεία, μέσω του ανασχεδιασμού των δρομολογίων και των συντονισμένων προσπάθειών στον εμπο-



ρικό τομέα, κατάφερε να αυξήσει την πληρότητα των πλοίων, γεγονός που οδήγησε στην αύξηση των μεριδίων αγοράς σε όλες τις κατηγορίες μεταφορικού έργου. Μερίδια αγοράς στις γραμμές Ανκόνας και Βενετίας: Επιβάτες: Για το έτος 2003 37,5%, για το έτος 2002 34,9%.

I.X.: Για το έτος 2003 37,3%, για το έτος 2002 37,5%. Φορτηγά: Για το έτος 2003 37,5%, για το έτος 2002 37,4%.

Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του στόλου των Μινωικών Γραμμών που απεικονίζεται στο υψηλό περιθώριο της λειτουργικής κερδοφορίας, ενισχύει τις προσπάθειες υγιούς ανάπτυξης και περαιτέρω ενίσχυσης της κερδοφορίας που η εταιρεία έχει θέσει ως στόχους για το 2004.

Αύξηση κύκλου εργασιών παρουσίασε η ANEK
Σημαντική βελτίωση των μεγεθών σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο παρουσίασε η Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης Α.Ε. (ANEK). Συγκεκριμένα, ο κύκλος εργασιών ανήλθε σε 171,7 εκατομμύρια ευρώ έναντι 161,15 εκατομμυρίων ευρώ την αντίστοιχη περυσινή περίοδο και παρουσιάζει αύξηση κατά 7,21%.

Αυξημένα και τα κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA), τα οποία ανήλθαν σε 35,62 εκατομμύρια ευρώ έναντι 34,43 εκατομμυρίων ευρώ το 2002. Σημαντική μείωση κατά 12,06% των χρηματοοικονομικών εξόδων από 19,99 εκατομμύρια ευρώ το 2002 σε 17,58 εκατομμύρια ευρώ το 2003, αποτέλεσμα της επιτυχημένης αναδιάρθρωσης των δανειακών υποχρεώσεων της εταιρείας.

Από την ANEK τονίζεται επίσης η προοπτική περαιτέρω μείωσης των χρηματοοικονομικών εξόδων της εταιρείας στα επόμενα έτη, συνέπεια της εν λόγω αναδιάρθρωσης που πραγματοποιήθηκε το Β' εξάμηνο του 2003.

Επίσης, αύξηση σημειώθηκε κατά 24,54% στα κέρδη

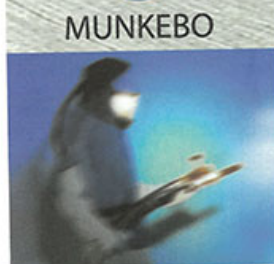
CLEMCO
INTERNATIONAL



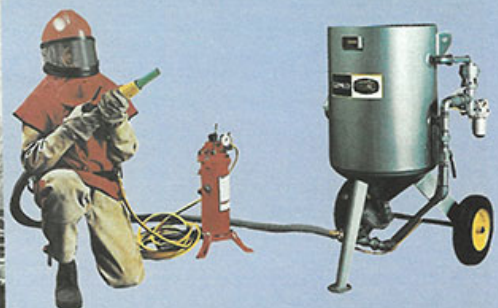
Μηχανήματα - Εξαρτήματα αμμοβολής και υλικό αμμοβολής



Μηχανήματα - Εξαρτήματα βαφής AIRLESS άντλησης και μεταφοράς υγρών



WOMA



Μονάδες αναρρόφησης υλικού αμμοβολής και αφύγρυνσης 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



προ φόρων και αποσβέσεων (EBITDA) τα οποία διαμορφώθηκαν στο ύψος των 18,13 εκατομμυρίων ευρώ έναντι 14,56 εκατομμυρίων ευρώ της αντίστοιχης περυσινής περιόδου.

Τέλος, τα καθαρά αποτελέσματα (κέρδη) διαμορφώθηκαν στο ύψος των 4,09 εκατομμυρίων ευρώ.

Υπερτριπλασιασμός των κερδών για τον όμιλο «Επιχειρήσεις Απικής»

Αύξηση κερδών προ τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) κατά 65% στα 100,8 εκατ. ευρώ, έναντι 60,9 εκατ. ευρώ το 2002 και αύξηση των καθαρών κερδών προ φόρων κατά 317% στα 28,3 εκατ. ευρώ έναντι 6,8 εκατ. ευρώ το 2002 σημείωσε ο Όμιλος «Επιχειρήσεις Απικής» το 2003.

Το σύνολο των πωλήσεων του ομίλου ανήλθε σε 385,5 εκατ. ευρώ έναντι 318,6 εκατ. ευρώ το 2002 και προήλθε από τη δραστηριότητα των πλοίων Superfast (253,7 εκατ. ευρώ) και των πλοίων Blue Star (131,8 εκατ. ευρώ).

Συγκεκριμένα, τα αποτελέσματα του ομίλου το 2003 είναι: Πωλήσεις: 385,5 εκατ. ευρώ το 2003, αύξηση 21%, έναντι 318,6 εκατ. ευρώ το 2002.

Κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA) 100,8, αύξηση 65%, έναντι 60,9 εκατ. ευρώ το 2002.

Καθαρά αποτελέσματα (κέρδη) 28,3 εκατ. ευρώ το 2003, αύξηση 317%, έναντι 6,8 εκατ. ευρώ το 2002.

Τα αποτελέσματα του ομίλου περιλαμβάνουν καθαρές χρηματοοικονομικές δαπάνες 33 εκατ. ευρώ έναντι 38,6 εκατ. ευρώ το 2002 (μείωση χρηματοοικονομικών δαπανών 14,5%) και αποσβέσεις 40,1 εκατ. ευρώ έναντι 33 εκατ. ευρώ το 2002 (αύξηση αποσβέσεων 21,7%). Στα έκτακτα αποτελέσματα περιλαμβάνονται κέρδη 6,8 εκατ. ευρώ από την πώληση του Superfast II που ολοκληρώθηκε στα τέλη Σεπτεμβρίου 2003, καθώς και ζημιές συναλλαγματικών διαφορών που προήλθαν από τη διαφορά ισοτιμίας δολ. ΗΠΑ/ευρώ ύψους περίπου 9 εκατ. ευρώ.

Πρώτα για έκτη συνεχή χρονιά τα Superfast Ferries στην Αδριατική

Στις γραμμές Ελλάδος - Ιταλίας, τα πλοία Superfast διατήρησαν σταθερά την πρώτη θέση σε επιβάτες και φορτηγά αυτοκίνητα με μερίδιο αγοράς 31,3% στους επιβάτες (αύξηση μεταφορικού έργου επιβατών 6%), 29,9% στα φορτηγά (αύξηση μεταφορικού έργου φορτηγών 13%) και 25,7% στα Ι.Χ. αυτοκίνητα (αύξηση μεταφορικού έργου Ι.Χ. αυτοκινήτων 16%) επί του συνόλου των μεταφερθέντων επιβατών, φορτηγών και Ι.Χ. αυτοκινήτων στις γραμμές Ελλάδος - Ιταλίας στην Αδριατική Θάλασσα.

Στη γραμμή Γερμανίας - Φινλανδίας, τα Superfast VII και

Superfast VIII μετέφεραν κατά τη διάρκεια του έτους 173.000 επιβάτες (αύξηση μεταφορικού έργου επιβατών 4%), 50.500 φορτηγά (αύξηση μεταφορικού έργου φορτηγών 20%) και 57.000 Ι.Χ. αυτοκίνητα (μείωση μεταφορικού έργου Ι.Χ. αυτοκινήτων 11%). Στη γραμμή αυτή, η Superfast Ferries διατηρεί την πρώτη θέση στη μεταφορά επιβατών και συνοδευόμενων φορτηγών αυτοκινήτων για δεύτερη συνεχή χρονιά.

Στη γραμμή Σκωτίας - Βελγίου, τα Superfast IX και Superfast X μετέφεραν κατά τη διάρκεια του έτους 196.000 επιβάτες (αύξηση 82%), 32.500 φορτηγά (αύξηση 196%) και 37.600 Ι.Χ. αυτοκίνητα (αύξηση 50%) παρουσιάζοντας σημαντικά αξιοσημείωτη πρόοδο από το περασμένο έτος.

Αύξηση 31,4% των κερδών του Ομίλου Γραμμές Στρίντζη (Blue Star Ferries)

Η εταιρεία Γραμμές Στρίντζη ΝΑΕ, στην οποία η εταιρεία Επιχειρήσεις Απικής έχει ποσοστό ελέγχου 48,6%, παρουσίασε το 2003 ενοποιημένα κέρδη προ τόκων και αποσβέσεων (EBITDA) 31 εκατ. ευρώ (αύξηση 31,4%) με πωλήσεις 131,8 εκατ. ευρώ (αύξηση 11%). Τα καθαρά κέρδη προ φόρων ανήλθαν σε 4,9 εκατ. ευρώ το 2003 έναντι 4 εκατ. ευρώ το προηγούμενο έτος, σημειώνοντας αύξηση 22%.

Η σταθερά ανοδική πορεία των αποτελεσμάτων της εταιρείας Γραμμές Στρίντζη ΝΑΕ (Blue Star Ferries) προέρχεται κατά κύριο λόγο από τη σημαντική αύξηση της κίνησης επιβατών και οχημάτων στις γραμμές της ακτοπλοΐας, στις γραμμές των Κυκλάδων με τα πλοία Blue Star Paros, Blue Star Naxos και Blue Star Ithaki και στις νέες γραμμές της Ρόδου και των Χανίων, όπου τα πλοία Blue Star 1 και Blue Star 2 είναι εξαιρετικά δημοφιλή. Σε σύγκριση με το 2002 μεταφέρθηκαν στις γραμμές της ακτοπλοΐας 49,1% περισσότεροι επιβάτες, 47,4% περισσότερα Ι.Χ. οχήματα και 32,4% περισσότερα φορτηγά αυτοκίνητα.

Επίσης, στη βελτίωση των αποτελεσμάτων συνέβαλε η καλή πορεία των πλοίων Superferry II και Seajet 2 που δραστηριοποιούνται στη γραμμή Ραφήνας - Κυκλάδων καθώς και του πλοίου Kefalonia που είναι δρομολογημένο στη γραμμή Πάτρα-Σάμη Κεφαλονιά-Ιθάκη.

Στις γραμμές μεταξύ Ελλάδος - Ιταλίας, η διοίκηση του Ομίλου Γραμμές Στρίντζη ΝΑΕ αποφάσισε τη διακοπή των δρομολογίων προς τη Βενετία τον Οκτώβριο 2003 και τη μεταδρομολόγηση του πλοίου Blue Horizon στη γραμμή Πάτρα-Ηγουμενίτσα-Μπάρι. Στις αρχές του 2004, η εταιρεία ήλθε σε συμφωνία για την πώληση του πλοίου Blue Sky, ναυπήγησης 1974.

GIVE YOUR COMPANY AN EDGE

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

SHIPORT CHINA 2004

EXHIBIT HIGHLIGHTS:

SHIPBUILDING FACILITIES

MARINE TECHNOLOGY

PORT FACILITIES

TRANSPORTATION EQUIPMENT

NAVAL SUPPLIES

CONCURRENT CONFERENCE:

INTERNATIONAL MARINE-TECH
CONFERENCE FOR DALIAN

June 22-25, 2004

Dalian Xinghai Convention & Exhibition Centre, China

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

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

Organizers :

China Association of the Shipbuilding Trade
Dalian Municipal Government

Co-organizers :

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

For enquiry, please contact:

BUSINESS & INDUSTRIAL TRADE FAIRS LTD.

Unit 103-105 New East Ocean Centre,
9 Science Museum Road,
Tsimshatsui East, Kowloon, Hong Kong
Tel: (852) 2865 2633
Fax: (852) 2866 1770
Email: shiport@bitf.com.hk

Show Website : www.shiport.com

B&I
EXHIBITION

SHIPORT CHINA 2004 REPLY COUPON

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

Name _____

Title _____

Company _____

Address _____

Post Code _____

Tel _____ Fax _____

Email _____

Company Website _____

(NC)



Ο χορός της ΠΕΠΕΝ

Πλήθος καλεσμένων παρευρέθηκε και φέτος στο χορό της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού που έγινε σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας.

Οι προσκεκλημένοι του διοικητικού συμβουλίου της ΠΕΠΕΝ διασκέδασαν μέχρι τις πρωινές ώρες υπό τους ήχους της ορχήστρας που συνόδευε γνωστούς αοιδούς με πρωτοστατούσα την Κατερίνα Κούκα.



1. Ο κ. Νίκος Ευθυμίου με τη σύζυγό του, οι κ. Αχ. Ταρλάμης, Λεων. Γκίκας και Ι. Ριζέακος

2. Οι κ. Περ. Παναγόπουλος με τη σύζυγό του, ο κ. Ευάγγελος Κούζιλος και ο κ. Δρακογιαννόπουλος

3. Ο κ. Κούστας με τη σύζυγό του, οι κ. Σπ. Αλεξανδράτος και Ευ. Κούζιλος

4. Στο τραπέζι του προέδρου της ΠΕΠΕΝ οι κ. Γ. Χαλός και Ν. Ευθυμίου με τις συζύγους τους

Δεξίωση

προς τιμήν του Ευθύμιου Μητρόπουλου

Δεξίωση προς τιμήν του γενικού γραμματέα ΙΜΟ Ευθύμιου Μητρόπουλου οργάνωσε από κοινού η Λέσχη Λιμενικού Σώματος με την Ένωση Αποστράτων Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος.

Στη δεξίωση, της οποίας χορηγοί ήταν ο α΄ αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. ε.α. Αδριανόπουλος Νικόλας, ο πλωτάρχης Λ.Σ. ε.α. Ράνης Σπυρίδων και ο πλωτάρχης ε.α. Βενετσάνος Θεόδωρος, παρέυρεθησαν οι πρόεδροι των ναυτιλιακών ενώσεων, παράγοντες του εφοπλιστικού και επιχειρηματικού κόσμου καθώς και η ανώτατη ηγεσία του Λιμενικού Σώματος.

1. Ο πρόεδρος και ο διευθύνων σύμβουλος της Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου, κ. Γιακαλής και Αθηναίος αντίστοιχα, συνομιλούν με τον κ. Μητρόπουλο

2. Ήταν όλοι εκεί για να τιμήσουν τον Έλληνα γ.γ. του ΙΜΟ. Παρών και ο αρχηγός Λ.Σ. ναύαρχος Χρ. Δελημιχάλης

3. Ο αρχηγός Λ.Σ. και ο κ. Κατσίνας με τον κ. Μητρόπουλο

4. Ο βουλευτής και πρώην υπουργός Αλ. Παπαδόγγονας με τον γ.γ. του ΙΜΟ

5. Ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Σπύρος Αλεξανδράτος με τον κ. Ευ. Μητρόπουλο. Παρακολουθεί ο κ. Κατσίνας



Φωτ.: Γιώργος Χριστάκης



iCon International Training Ε.Π.Ε.
International Consulting Α.Ε.

■ Η iCON στον τομέα της ναυτιλιακής διοίκησης

Η iCon International Training, η οποία παρέχει εδώ και χρόνια τις υπηρεσίες της για την άρτια, πλήρη αλλά και εξειδικευμένη εκπαίδευση

στελεχών σε μεταπτυχιακό επίπεδο, φροντίζει να παρέχει στην αγορά, όχι μόνον τίτλους που εμφανίζουν τη μεγαλύτερη ζήτηση στην εργασιακή αγορά, αλλά προσπαθεί να παρέχει στο χώρο της εκπαίδευσης και πλήρη κάλυψη σε τομείς όπου οι δημόσιοι και οι υπόλοιποι ιδιωτικοί φορείς υστερούν.

Για τους λόγους αυτούς, η iCon International Training προσφέρει σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο του Leicester το περίφημο MBA με εστίαση σε Maritime Management, καλύπτοντας έτσι ένα σημαντικό κενό. Πρόκειται για ένα πρόγραμμα πλήρες, με ευρύ φάσμα

μαθημάτων, σχεδιασμένο με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορούν οι ενδιαφερόμενοι να το παρακολουθούν χωρίς να χρειαστεί να φύγουν από τη χώρα τους ή την εργασία τους. Ειδικεύεται στον τομέα της διοίκησης ναυτιλιακών θεμάτων με ενότητες τόσο στο μάντζμεντ όσο και στη ναυτιλία. Οι εκπαιδευόμενοι μέσω του προγράμματος αποκτούν μια πλατιά και σίγουρη βάση γνώσεων στη διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και, παράλληλα, έναν τίτλο που ανοίγει προοπτικές για τα ανώτερα επίπεδα διοίκησης σε κάθε τομέα της οικονομικής δραστηριότητας. Το MBA focus in Maritime Management είναι αναγνωρισμένο από τον παγκόσμιο εμβέλεια οργανισμό AMBA (Association of MBAs), που αποτελεί μια πάρα πολύ σημαντική αναγνώριση.

Η iCon International Training, ωστόσο, προκειμένου να παρέχει εκτενέστερα τις υπηρεσίες της ακόμα και για ενδιαφερόμενους που δεν μπορούν για διάφορους λόγους να ενταχθούν στο πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών, πραγματοποιεί κύκλους σεμιναρίων στα θέματα Maritime, τα οποία αναφέρονται σε: Chartering, Maritime Insurance, Carriage of Goods by Sea, Shipping Finance and Accounting, ISM/ISO 9000 and Technical Aspects.

Η iCon σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο του Leicester προσφέρει επίσης τα MSc in Finance, MSc in Marketing, MSc in Psychology of Work, MSc in Occupational Psychology και το postgraduate Diploma in Management.

Ακόμη σε συνεργασία με το School of Management (SoM) του Surrey University προσφέρει το MSc in Human Resource Management, το οποίο μάλιστα είναι αναγνωρισμένο από το Chartered Institute of Personnel and Development καθώς και το MSc in Management και το MSc in Operations and Logistics Management. Επίσης, παρέχει και μια ποικιλία μεταπτυχιακών στο χώρο του Real Estate σε συνεργασία με το Heriot-Watt University, το MSc in Property Investment and Finance (RICS Accredited), το MSc in Facilities Management (BIFN Accredited), το MSc in Construction (Project) Management και τέλος το MSc in Building Conservation Technology and Management. Για περισσότερες πληροφορίες και αποστολή πληροφοριακού υλικού: 210-92.48.534, 210-92.48.065, info@icon.gr, icon@icon.gr

**ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ**

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών

Της Φιλίως Λαζανά, Εκδόσεις Interbooks



ΣΑΛΩΓΗ ΙΤΟΝ
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟ
ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Της Μαρίας Νεγρεπόντη - Δελιβάνη

Το βιβλίο αναφέρεται στην κριτική αντιμετώπιση του συστήματος της παγκοσμιοποίησης, με τη μορφή που αυτό υλοποιείται, των δήθεν μονόδρομων και της παγιοδυναμίας των αγορών.

Η ανάλυση συνδυάζει τη θεωρητική προσέγγιση με τα δεδομένα της πραγματικής οικονομίας, και διακρίνει την «αθώα» από τη «συνωμοτική» παγκοσμιοποίηση. Γίνεται, εξάλλου, ευρεία αναφορά στις συνέπειες της παγκοσμιοποίησης, στον κόσμο και ειδικότερα στις αναπτυσσόμενες οικονομίες, καθώς και στις σύγχρονες εθνικές κυβερνήσεις που αναζητούν άλλοθι για άφεση των αμαρτιών τους στους «μονόδρομους», που τις αδρανοποιούν, στα «αόρατα χέρια», που τις απαλλάσσουν των ευθυνών τους, στην «ανταγωνιστικότητα», που η επιδιωξή της δήθεν εξασφαλίζει την εθνική επιβίωση, στις «ιδιωτικοποιήσεις», που δήθεν αποτελούν πανάκεια, και σε ανάλογες λέξεις χωρίς ουσιαστικό περιεχόμενο, που όμως ανήκουν στο οπλοστάσιο της πανίσχυρης και αποτελεσματικής παγκόσμιας προπαγάνδας.

Σύμφωνα με την αναφορά της συγγραφέως «το σύγχρονο κράτος δεν εξυπηρετεί το γενικό συμφέρον, αλλά προωθεί την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων, που ισοδυναμεί με υψηλότερα κέρδη, εκλαμβάνοντας προφανώς ως ανταποκρινόμενη στα πράγματα υπόθεση, της οποίας ουδέποτε αποδείχθηκε η ορθότητα: δηλαδή, ότι το ατομικό συμφέρον συμπίπτει με το γενικό.

Πρέπει, λοιπόν, οι λαοί να γνωρίζουν ποιοι είναι υπεύθυνοι για τα δεινά τους, αλλά και πως αυτά κάθε άλλο παρά «μονόδρομος» είναι. Ακριβώς, η διάχυτη πεποίθηση των λαών, ότι Ξαφνικά, και ανατέλλωντος του 21ου αιώνα, ολόκληρο το πάλαι ποτέ οηλοστάσιο της οικονομικής πολιτικής «μαρμάρωσε από το ραβδί μιας κακής μάγισσας», μπορεί να δικαιολογήσει τη στροφή τους προς άκρατο ατομισμό και ανασφάλεια».

Η κρατική παρέμβαση με κάποια μορφή και κατεύθυνση ουδέποτε διακόπτεται. Οι περί του αντιθέτου εξαγγελίες αποβλέπουν, πάγια, στην αποθάρρυνση των ανίσχυρων να ζητήσουν την κρατική προστασία, ενώ η φαινομενικά κρατική αδράνεια ευνοεί τους ισχυρούς.

Η σύνδεση της 11 /9/2001 με την «παγκοσμιοποίηση»: τα δεινά της, για το συντριπτικά μεγαλύτερο τμήμα του παγκόσμιου πληθυσμού, ήταν το σπρίτο που προκάλεσε την ανάφλεξη της πυριτιδαποθήκης.



50



Η ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. σηματοδοτεί το τέλος της σημερινής κατάστασης για αρκετές εταιρείες που λειτουργούσαν ως υπερράκιες. Η υιοθέτηση του φόρου χωρητικότητας (tonnage tax) υπήρξε ευεργετική για τους πλοιοκτήτες. Με βάση τα επίσημα στοιχεία, δεν έχει υπάρξει καμία έξοδος εταιρειών ή πλοίων από την Κύπρο εξαιτίας της ένταξης. Γενικότερα οι φορολογικές νομοθεσίες της Κύπρου καθιστούν το κυπριακό νηολόγιο πολύ ευνοϊκό.

Α. Παπαδόπουλος



54

Οι αρχικές παράμετροι επηρεάστηκαν από συναισθηματικά κριτήρια, αφού η Κύπρος είναι η γενέθλια γη του τ. προέδρου και ιδρυτή της εταιρείας κ. Στέλιου Χατζηνικολάου. Βέβαια, σύντομα διαπιστώσαμε ότι το νηολόγιο ήταν εξαιρετικά ανταγωνιστικό σε θέματα παροχής υπηρεσιών και οικονομικών εισφορών σε σχέση πάντα με άλλα νηολόγια. Επί πλέον, πιστεύουμε ότι το όνομα και η ποιότητα της διαχείρισης εταιρείας είναι πιο σημαντικά από τη σημασία των πλοίων της. Κατ' αυτόν τον τρόπο, ποτέ δεν διαστάσαμε να χρησιμοποιήσουμε την κυπριακή σημαία, παρόλο που στο παρελθόν δεν απολάμβανε ευρεία αποδοχή.

Σταμάτης Μόλαρης

48



Το μεγαλύτερο πλεονέκτημα που οι κυπριακές αρχές προσέφεραν ως προς την εγκατάσταση ναυτιλιακών εταιρειών στη Μεγαλόνησο ήταν η διάθεση για προσαρμοστικότητα. Οι Αρχές διαδραμάτισαν επικουρικό ρόλο για τις εταιρείες, αλλά δεν υποστήριξαν οποιοδήποτε πλοίο που πιθανώς να μη συμβάδισε με τα διεθνή πρότυπα, ενώ παράλληλα δεν υποστήριξαν κάποια ενέργεια που θα ήταν αντίθετη στην εθνική ή διεθνή νομοθεσία. Η κυπριακή Πολιτεία ήταν επίσης αρκετά ικανή ως προς το να γίνει δέκτης των μνημάτων της διεθνούς ναυτιλίας, ενώ παράλληλα υπήρξε αρωγός στην ανάπτυξη κινήτρων για την επιστροφή των μεταναστών που επιθυμούσαν να επιστρέψουν και να εργαστούν στην πατρίδα τους.

Ανδρέας Δρουσιώτης

Ο κόσμος τραβάει μπροστά και από μεγάλος γίνεται ολοένα και μικρότερος, ώστε να υπακούσει στο υπόδειγμα της παγκοσμιοποίησης. Η Ευρώπη γίνεται ένα και γίνεται και αυτή ένα χωριό. Ένα χωριό που θα έχει δίπλα μια υπανάπτυκτη ανατολική Ευρώπη με αποθέματα πετρελαίων. Μεγάλη ζήτηση, φθηνή εργασία, χαμηλό κόστος... ό,τι ονειρεύεται κάθε οικονομολόγος. Πρέπει οι «25» να γίνουν ένα, μία αγορά-ένα αντιπαλόν δέος στην Αμερική και στις «τίγρεις» της Ασίας.

Αλέξανδρος Μ. Γουλιέλμος

56



Εγώ ο ίδιος ως τακτικός επιβάτης, αδυνατώ να κατανοήσω το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση κοπιάζει από τη μια μεριά να προστατεύσει τα δικαιώματά μου ως καταναλωτή, αλλά από την άλλη, απερίσκεπτα αφήνει το δικαίωμά μου για ασφαλείς πτήσεις να εξαρτάται από οικονομικά μέτρα - παράλληλα με την παντελή έλλειψη πρόνοιας για την κακή χρήση των εισιτηρίων, από τα ξιδιωτικούς πράκτορες και επιβάτες, και τις οικονομικές συνέπειες για τις αεροπορικές εταιρείες που αυτή συνεπάγεται.

Βίκτωρ Τσιγκλερ

Γιατί, χωρίς αμφιβολία, μετά την έκδοση του νόμου η μη στελέχωση των ΑΕΝ με προσοντούχο εκπαιδευτικό προσωπικό αποτελεί και τη σοβαρότερη αδυναμία που οι Ακαδημίες Ε.Ν. δεν μπορούν ακόμη να διεκδικούν προς τα έξω πειστικά υψηλού επιπέδου παραγόμενο έργο και να διακριθούν και ως εκπαιδευτικά ιδρύματα κύρους αναγνωριζόμενα γι' αυτό και από τη ναυτιλία και από την κοινωνία. Και ασφαλώς, ο βαθμός της αναγνώρισης αυτής συνδέεται άμεσα και με το βαθμό της κοινωνικής και πνευματικής αποδοχής ολόκληρης της ναυτικής/ναυτιλιακής σταδιοδρομίας των αποφοίτων των Ακαδημιών Ε.Ν.

Χρήστος Ντούνης

SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS

ISO 9000 CERTIFICATE OF COMPLIANCE

This is to certify that the Quality Management System of:

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

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

ISO 9001:2000

The Quality Management System is applicable to:

WHOLESALE SUPPLY OF TURBOCHARGER SPARE PARTS AND SERVICE OF TURBOCHARGERS.

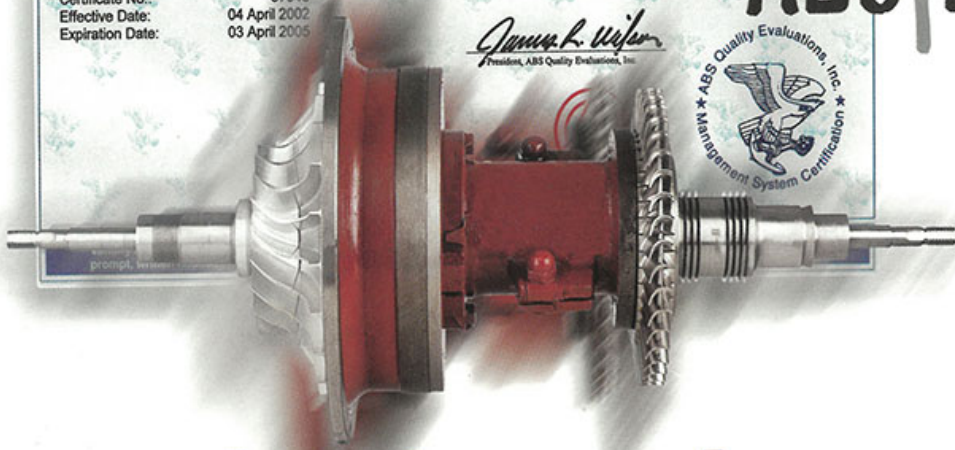
Further clarifications regarding the scope of this certificate and the applicability of ISO 9001:2000 requirements may be obtained by consulting the certificate holder.

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

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



CERTIFICATE
ABS ISO

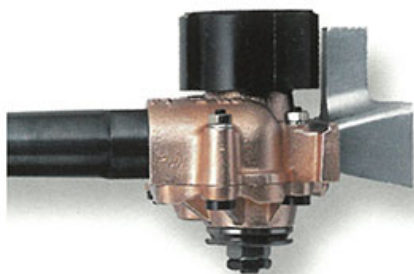


turbotechnica

D. & TH. PISTOLIS

DIRECT LINE SERVICE: 6944 304 863

SERVICE STATION: HOUSTON | SHANGHAI



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

[Quality Assurance ISO 9001-2000, ABS]

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



123 DIMOKRATIAS Av. GR. 188 63 PERAMA

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

We
hear
you,
we
are
with
you.



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

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

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

3 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

