

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

www.naftikachronika.gr

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 69 • 4/2004 • ΤΙΜΗ 8€

**Μεριμνήστε,
κύριε Υπουργέ!**
Εκπρόσωποι
της πλοιοκτησίας
προτείνουν

αφιέρωμα:
Ρυμουλκά
και διάσωση

Η ανάκαμψη της Ελληνικής Ακτοπλοΐας

Κώδικας ISPS: Όρα μηδέν

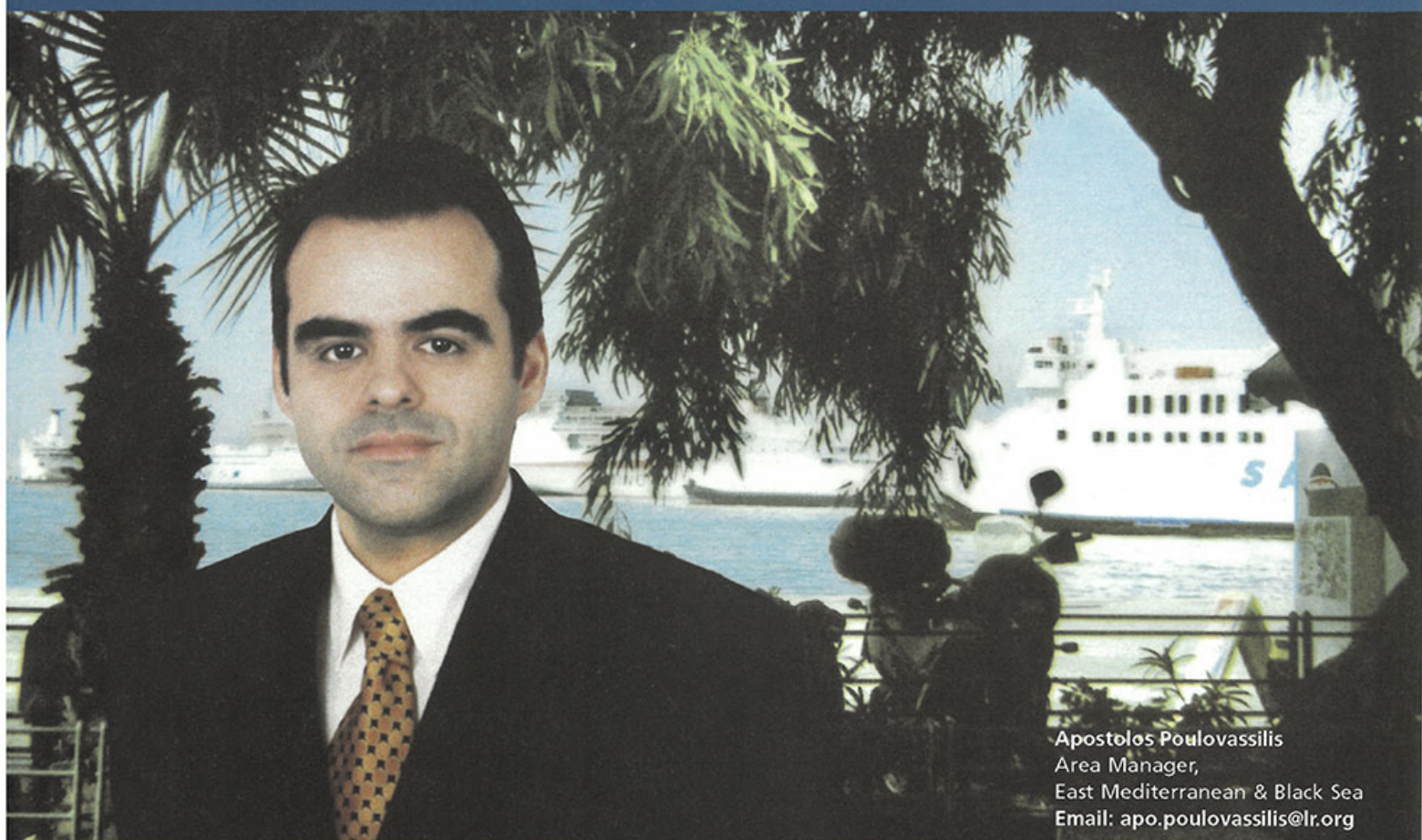


100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

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

ProfitAbility



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

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

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

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

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

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

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

Registered office: 71 Fenchurch Street
London EC3M 4BS

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

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

**Lloyd's
Register**

Building better business



32 Μεριμνήστε, κύριε Υπουργέ
Οι σκέψεις της πλοιοκτησίας για τα επίκαιρα
θέματα που αφορούν τον κλάδο

50 Αφιέρωμα
στον ISPS Code

76 Αφιέρωμα
Ρυμουλκά - Ναυαγοσωστικά

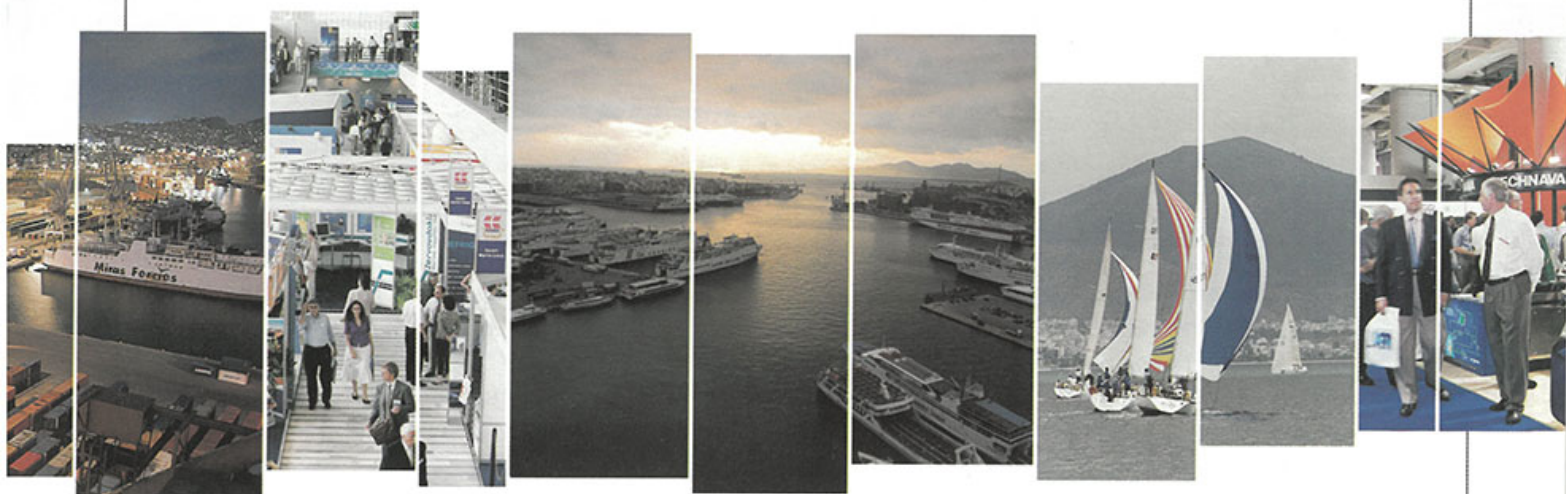


Περιεχόμενα

- 6. Editorial
- 8. Περισκόπιο
- 12. Ναυτιλιακά Νέα
- 20. Ο θαλάσσιος αχθοφόρος,
Μέγας, Συμμερτικός, και Ανάδελφος
Του Σπύρου Ράνη
- 28. Διεθνή Ύδατα
- 30. Shipport China 2004
- 32. **Μεριμνήστε, κύριε Υπουργέ**
Οι σκέψεις της πλοιοκτησίας για τα επίκαιρα
θέματα που αφορούν τον κλάδο
- 44. Εφαρμογή ποσοτικών μεθόδων πρόβλεψης στη
ναυτιλία: Πρόβλεψη της πορείας του δείκτη biffex
Των Ιωάννη Μάρκου - Όλγας Μηλιώνη

Αφιέρωμα στον ISPS CODE

- 52. Η εκπαίδευση του Λ.Σ. για να ανταποκριθεί
στις απαιτήσεις της ασφαλούς διοργάνωσης
των Ολυμπιακών Αγώνων θα συμβάλει
αποφασιστικά και στον έλεγχο εφαρμογής του
Κώδικα ISPS
*Του Γεωργίου Παπαχριστοδούλου,
Β' υπαρχηγού Λιμενικού Σώματος*
- 48. Απαιτείται προσήλωση και πίστη στην εφαρμογή
των μέτρων ασφαλείας
*Του Σ. Κεχρή, αντιναυάρχου ε.α. Π.Ν.,
QMS-Quality Maritime Services S.A.*
- 60. Η νέα ρουτίνα που λέγεται Security θα γίνει μέρος
της καθημερινότητάς μας
*Του Αντώνη Λάμπρου,
Quality and Safety Manager Centrofin*



Μόνο στα Ποσειδώνια

7-11 Ιουνίου 2004, Πειραιάς

Τον Ιούνιο του 2004 κορυφαίες προσωπικότητες της διεθνούς ναυτιλίας θα συγκεντρωθούν στον Πειραιά για το μεγαλύτερο επιχειρηματικό γεγονός της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Πέντε ημέρες συνεχούς δραστηριότητας, ελληνικής φιλοξενίας και εμπορικών συναλλαγών εγγυώνται ότι τα Ποσειδώνια 2004 θα σηματοδοτήσουν για μια ακόμη φορά τον καταλυτικό ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη και την τεράστια σημασία της για την χώρα μας.

Ο δυναμισμός της Έκθεσης βρίσκει την έκφρασή του στον ιστιοπλοϊκό αγώνα Posidonia Cup, την Παρασκευή 4 Ιουνίου, που υπόσχεται έντονη δράση και φιλικό συναγωνισμό, σε μία χρονιά που οι Ολυμπιακοί Αγώνες επιστρέφουν στην πατρίδα τους.

POSIDONIA EXHIBITION ■ MARITIME POLICY FORUM ■ POSIDONIA CUP

Χορηγός του Posidonia Cup είναι το Lloyd's Register

 **Ποσειδώνια**
The International Shipping Exhibition

Εκθέσεις Ποσειδώνια Α.Ε. e-mail: posidonia@posidonia-events.com, www.posidonia-events.com



62. Ο ISPS μάς επιβλήθηκε. Τώρα πλέον δεν μας μένει παρά να προσαρμοστούμε
Του Παναγιώτη Γεωργαντή, DPA-OPS Manager, Seabulk Shipping S.A.

64. Οι απόψεις των Νηογυμνώνων

72. Σε ένα δύσκολο περιβάλλον, επιβιώνουν όσοι πραγματικά αξίζουν
Συνέντευξη του Τάσου Μάη, εμπορικού διευθυντή της Hellas Jet

Αφιέρωμα Ρυμουλκά - Ναυαγώσαστικά

76. Οι εταιρείες μας λειτουργούν σε ένα ασφυκτικό περιβάλλον χωρίς την ελάχιστη συμπαράσταση της Πολιτείας
Συνέντευξη του Νίκου Βερνίκου

80. Ασύμφορη η διατήρηση της ελληνικής σημαίας
Συνέντευξη του Αλέξανδρου Γκιγκιλίνη

82. Αν το YEN ενδιαφέρεται να βρει ουσιαστικές λύσεις, θα δώσει προτεραιότητα στα προβλήματά μας
Συνέντευξη του Ανδρέα Τσαβλίρη

86. Η αναδιαρθρωμένη πορεία της ελληνικής ακτοπλοΐας 2003-2004

92. Παραναυτιλιακά Νέα

96. Αντί Επιλόγου



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

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

Αριθμός φύλλου 69, ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2004
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωπτάκης
Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια
Σύμβουλος Έκδοσης: Ηλίας Μπίσιος
Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλου
Art Director: Γιώργος Παρασκευάς
Ειδικοί Συνεργάτες: Απ. Δόμβρος, Γιώργος Μήανος,
Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης, Χαρ. Ψαραύτης
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας
Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακός
Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΚΑΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.
Κατσαντώνη 3, Μεταμόρφωση, τηλ. 210-28.55.067
Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές (10 τεύχη):

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

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

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

FASTER PHASE-OUT • NEW DEMANDS • SAME PARTNER



Setting Standards of Excellence
in Marine Classification



ABS

www.eagle.org

Τρομοκρατία:

Σκέψεις και παρατηρήσεις για τη νέα τάξη πραγμάτων

Η πρόσφατη επίθεση στο σιδηροδρομικό σταθμό της Μαδρίτης απέδειξε για μία ακόμα φορά ότι τα μέσα μεταφοράς αποτελούν βασικό στόχο της διεθνούς τρομοκρατίας.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι απαιτήσεις του νέου κεφαλαίου XI-2 της SOLAS και του ISPS Code παραμένουν πιο επίκαιρες από ποτέ, αφού κατά κοινή αποδοχή αντικατοπτρίζουν την άμεση ανταπόκριση του διεθνούς νομοθέτη για την αντιμετώπιση ενός πιθανού κρούσματος τρομοκρατίας στις διεθνείς θάλασσες αλλά και στους λιμένες.

Είναι γεγονός ότι τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου οδήγησαν σε ένα σύνδρομο πανικού, που συνδυάστηκε από μια αναπάντεχη αλλά και βιαστική νομοθετική εγρήγορση από την αμερικανική πολιτεία αλλά και από τη διεθνή νομοθετική κοινότητα.

Στο χώρο της ναυτιλιακής πολιτικής και νομοθεσίας, το βιαστικό Εξέσπασμα οδήγησε, σύμφωνα με την άποψη αρκετών παρατηρητών, σε σπασμωδικές αποφάσεις. Σε αυτό το πλαίσιο διαφαίνεται πλέον ότι τα νομικά κείμενα που προέκυψαν δεν αντικατοπτρίζουν τη συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων, αλλά ούτε και την πρακτικότητα και αναγκαιότητα των νέων μέτρων και προδιαγραφών που ορίζουν.

Η βασική σκέψη αρκετών αναλυτών εστιάζεται σήμερα στο γεγονός πως πιθανώς να μην υπάρξει τελικά αξιοπιστία και αποτελεσματικότητα σε αυτά που προτείνει ο Κώδικας, αφού η κινητήριος δύναμη της ναυτιλίας δεν συμπίπτει αλλά, αντιθέτως, προσκρούει στη νέα νοοτροπία που επιβάλλει ο διεθνής νομοθέτης. Η ποντοπόρος ναυτιλία στηρίζεται στο ελεύθερο εμπόριο και στην απρόσκοπτη επικοινωνία μεταξύ ανθρώπων και αγαθών.

Ο Κώδικας αντιμετωπίζεται ήδη ως εργαλείο προληπτικής δράσης και στρατηγικού σχεδιασμού και είναι γεγονός ότι μπορεί τελικά να διασφαλίσει και το γενικότερο επίπεδο ασφαλείας στις ναυτιλιακές υπηρεσίες. Παράλληλα, όμως, προστατεύει και από απειλές που πιθανόν να μην υπάρχουν ή να μην μπορούν έτσι κι αλλιώς να αντιμετωπισθούν.

Και εδώ τίθεται το βασικό ερώτημα: μπορεί να γίνει το σύγχρονο πλοίο ένα οχυρό που θα αντιμετωπίζεται από την οποιαδήποτε ακτοφυλακή ως απειλή για τη διεθνή ειρήνη; Η ερώτηση αυτή δεν μπορεί εύκολα να απαντηθεί...

Στο ίδιο πλαίσιο, σύμφωνα με τους αναλυτές, ο Κώδικας κατά κάποιον τρόπο φέρνει σε «αντιπαράθεση» τις σημαντικότερες για τη ναυτιλία έννοιες Safety

και Security: Ο όρος Safety απαιτεί ευελιξία κινήσεων, εύκολη και γρήγορη πρόσβαση σε όλους τους χώρους του πλοίου αλλά και εύκολη επικοινωνία και πρόσβαση προς το πλοίο από ναυτεργάτες στη στεριά.

Ο όρος Security, από την άλλη πλευρά, θέτει περιορισμούς και απαιτεί άλλες, διαφορετικές μεθόδους εργασίας. Υπάρχουν δηλαδή εμφανώς συγκρούσεις προτεραιοτήτων.

Ενώ ο Κώδικας δίδει προτεραιότητα για το Safety στον πλοίαρχο -χωρίς να παραβλέπει και μερικά βασικά μέτρα Security-, η φιλοσοφία πίσω από τους δύο όρους σαφώς δεν στηρίζεται στην ίδια βάση.

Ο διεθνής νομοθέτης βιάστηκε, λοιπόν, στην υιοθέτηση των μέτρων, και εκφάνσεις αυτού του γεγονότος συναντάμε σε όλες τις πτυχές των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Ιδιαίτερα ανησυχητικό είναι κατ' αυτόν τον τρόπο το δεδομένο των στενών χρονικών περιθωρίων που έχουν «τοποθετηθεί» στα κράτη.

Οι κρατικοί φορείς θα έπρεπε να έχουν στη διάθεσή τους μια δοκιμαστική περίοδο εφαρμογής -όπως ορίζει ο Κώδικας-, τελικά όμως, λόγω των στενών χρονικών ορίων, δεν θα μπορούσαν να δοκιμαστούν επαρκώς στις νέες προκλήσεις.

Επί πλέον, η απαιτούμενη συλλογή πληροφοριών είναι ακόμα σε πρώιμο έως ανύπαρκτο στάδιο, αφού η απαιτούμενη και εξαιρετικά χρήσιμη κοινοποίηση των πληροφοριών από τις κρατικές λιμενικές αρχές σύμφωνα με το κεφάλαιο XI-2 δεν θα έχει ολοκληρωθεί μέχρι τον Ιούλιο του 2004.

Στο ίδιο μήκος κύματος κυμαίνεται και η προετοιμασία στους λιμένες. Ιδιαίτερα ανησυχητική είναι, σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία, η πρόοδος των εργασιών σε λιμένες που εξαρτώνται από κρατικές επιχορηγήσεις και έχουν περιορισμένους ιδίους πόρους. Σε γενικότατο πλαίσιο οι λιμένες αντιμετωπίζουν διεθνώς τα περισσότερα προβλήματα.

Η εφαρμογή του Κώδικα είναι μια πολυδάπανη και δυσκολότατη υπόθεση, που αντιβαίνει και εδώ στην

ίδια τη φιλοσοφία και στον τρόπο λειτουργίας και εξυπηρέτησης ενός λιμένα: οι μεγάλες εκτάσεις τους, η φύση του εμπορικού αντικειμένου τους, η συμμετοχή πολλών φορέων και η μεγάλη συγκέντρωση επιβατικού κοινού δημιουργούν πολυσύνθετα προβλήματα, τα οποία δεν μπορούν εύκολα να προβλεφθούν.

Μέχρι την 1.7.2004, σύμφωνα με εκτιμήσεις, από 30.000 έως 55.000 πλοία πρέπει να πιστοποιηθούν. Αυτό σημαίνει ότι 150 σχέδια πλοίων πρέπει να εγκρίνονται καθημερινά! Το ανησυχητικό είναι πως σύμφωνα με τα στοιχεία του IMO μόνο το 3,7% των πλοίων έχει εφοδιασθεί με το πιστοποιητικό και το 1,7% των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Οι συνεχώς εναλλασσόμενες και αυξανόμενες απαιτήσεις που προέρχονται από τους νέους κανονισμούς και συστηματικούς ελέγχους και επιθεωρήσεις, οδηγούν στα γνωστά πλέον αποτελέσματα.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες οφείλουν να μεριμνούν για τη συνεχή επιμόρφωση των στελεχών τους και να επιβαρύνονται τελικά με επί πλέον έξοδα χωρίς να γνωρίζουν με σαφήνεια τα αποτελέσματα αυτών των προσπαθειών τους, ενώ τα πληρώματα επιβαρύνονται με πρόσθετες ευθύνες και αρμοδιότητες.

Για άλλη μια φορά, η ιδιοκτησία και η ναυτεργασία αναγκάζονται να «ευθυγραμμιστούν» με τις διεθνείς απαιτήσεις σε ένα βιαστικό και πιεστικό κλίμα.

Η νέα νομοθεσία δεν έδωσε σε κανέναν τα απαιτούμενα χρονικά περιθώρια. Ας ελπίσουμε όμως ότι θα συμβάλει στην ευαισθητοποίηση αλλά και στην καλλιέργεια συνείδησης πρόβλεψης και αποτροπής τρομοκρατικών επιθέσεων.



Ηλίας Μνιοτίας





■ Ο νέος υπουργός και τα ΜΜΕ

Αρκετή αισιοδοξία έχει προκαλέσει στον Πειραιά η τοποθέτηση του κ. Κεφαλογιάννη στο ΥΕΝ. Ιδιαίτερα θετική κρίνεται επίσης και η τοποθέτηση του κ. Τζωάννου και του κ. Βλάχου στις θέσεις των γ.γ. του υπουργείου.

Οι επικεφαλής του ΥΕΝ διατηρούν χαμηλό προφίλ και δεν εξαγγέλλουν υποσχέσεις και δεσμεύσεις προς όλους τους φορείς. Πολύ θετική κρίνουμε, μάλιστα, την πρώτη επαφή του νέου υπουργού με τους δημοσιογράφους. Ο κ. Κεφαλογιάννης σε μια σεμνή τελετή εντός του υπουργείου υποδέχθηκε τους δημοσιογράφους και παρουσίασε το επιτελείο του, που απαρτίζεται από νέους και δραστήριους ανθρώπους.

Ο νέος υπουργός και το επιτελείο του, πάντως, ήδη έλαβαν τα πρώτα πυρά από ορισμένους δημοσιογράφους... που, κατά την άποψη του υπογράφοντος άνευ λόγου, άρχισαν την αυστηρή και παρορμητική κριτική για την καθυστέρηση των συναντήσεών του με τους φορείς της Ναυτιλίας. Ας προσέξουν, πάντως, οι εκπρόσωποι της τρίτης εξουσίας: ο νέος υπουργός δεν συγχωρεί λάθη και απερισκεψίες που διατυπώνονται με αμέλεια στα ΜΜΕ. Οι δικαιωμένες δικαστικές αντιπαραθέσεις του μάλιστα με γνωστό εκδοτικό όμιλο είναι ευρέως γνωστές.

■ Η αλλαγή των διοικήσεων στους Λιμένες

Οι αλλαγές των κυβερνήσεων σε αυτόν τον τόπο σηματοδοτούν και τις αλλαγές στη διοικητική εξουσία των κυριότερων λιμένων της χώρας.

Η προηγούμενη κυβέρνηση είχε τοποθετήσει σε όλους σχεδόν τους λιμένες της χώρας υποστηρικτές του πολιτικού της αγώνα. Είναι μάλιστα τραγελαφικό το γεγονός, πως αρκετοί πρόεδροι των Οργανισμών Λιμένων υποστήριζαν πριν από τις εθνικές εκλογές ότι η ολοκλήρωση του έργου τους θα εμφανιζόταν ως έργο της επόμενης κυβέρνησης. Το θέμα που έχει προκύψει με τις υπέρογκες αποζημιώσεις που θα πρέπει να δοθούν στους διευθύνοντες συμβούλους των Οργανισμών είναι ευρέως γνωστό. Η νυν ηγεσία του ΥΕΝ θα πρέπει να αναλογιστεί ότι ανάμεσα στους προέδρους και διευθύνοντες συμβούλους υπάρχουν αξιόλογοι τεχνοκράτες και ότι θα πρέπει επιτέλους να περιοριστεί η μακροπρόθεσμα αποτυχημένη και κοντόφθαλμη πολιτική που ακολουθούσε το ΠΑΣΟΚ στην τοποθέτηση «δικών» του στελεχών σε ανώτατα διοικητικά αξιώματα.



● Ναυτιλιακή πολιτική και... Ευρωπαϊκό Δικαστήριο

Ιδιαίτερα αυστηρή φαίνεται να είναι τους τελευταίους μήνες η αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κα De Palacio προς όλα τα κράτη-μέλη που καθυστερούν να εναρμονίσουν τις εθνικές τους νομοθεσίες με το ευρωπαϊκό δίκαιο. Στο στόχαστρο δεν υπήρξε μόνον η Ελλάδα, αφού η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απέστειλε τους τελευταίους μήνες αιτιολογημένη γνώμη -το τελευταίο στάδιο πριν από την επίσημη καταγγελία στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων- στην Ιταλία, στην Πορτογαλία, στην Αυστρία, στο Λουξεμβούργο, στη Φινλανδία, στο Βέλγιο και στις Κάτω Χώρες, επειδή δεν τήρησαν ανάμεσα στα άλλα τη νομοθεσία της Ε.Ε. σχετικά με τους νηογνώμονες ή/και τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα. Η Επιτροπή αποφάσισε να αποστείλει αιτιολογημένη γνώμη σε οκτώ κράτη-μέλη, επειδή παρέλειψαν να κοινοποιήσουν τα εθνικά μέτρα για τη μεταφορά στη νομοθεσία τους δύο καίριων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας Οδηγιών, σε έξι κράτη-μέλη για τη μη προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας τους στην Οδηγία 2001/96 σχετικά με τη φόρτωση των Bulk Carriers, αλλά και σε τρία κράτη-μέλη για τη μη συμμόρφωση προς την Οδηγία 2002/6 σχετικά με την προσέγγιση πλοίων σε κοινοτικούς λιμένες. Η κα De Palacio τους τελευταίους μήνες της θητείας της στην Ε.Ε. φαίνεται ότι αδιαφορεί για το πολιτικό κόστος και εξακολουθεί να προασπίζει την ευρωπαϊκή νομοθεσία και πολιτική όπως ορίζουν οι θεμελιώδεις συνθήκες της Ένωσης.



Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

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

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com

■ Ολυμπιακά έργα στον Πειραιά

Λίγους μήνες πριν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες και έργα για την ανάπλαση του Πειραιά δεν βλέπουμε! Και ενώ είχαν αρχικά προβλεφθεί αρκετά και σημαντικά έργα για την εικαστική βελτίωση της πόλης -όπως μεταξύ άλλων η ανάπλαση και αναστήλωση του ιστορικού κέντρου και της Ακτής Θεμιστοκλέους-, ο Πειραιάς μάλλον έχει εγκαταλειφθεί από την ολυμπιακή προετοιμασία. Έχουμε διατυπώσει την πεποίθηση ότι το πρώτο λιμάνι της χώρας έχει εγκαταλειφθεί στην τύχη του... Ας ελπίσουμε πως η νέα κυβέρνηση, με τρεις νέους υφυπουργούς που εκλέγονται σε Α' και Β' Πειραιά, θα αναλάβει άμεσα έναν πιο εποικοδομητικό και ενεργητικό ρόλο.



● Οι νέοι ευρωβουλευτές

Σε πολύ λίγες ημέρες τα επιτελεία των μεγάλων κομμάτων θα συνεδριάσουν για την επιλογή των προσωπικοτήτων που θα εκπροσωπήσουν τη χώρα μας στο Ευρωκοινοβούλιο. Εμείς θα επαναλάβουμε την ελπίδα μας για επιλογή ατόμων από το ναυτιλιακό χώρο στις λίστες των υποψηφίων ευρωβουλευτών. Κρίνουμε ως εντελώς απαραίτητη την παρουσία προσωπικοτήτων, στις Βρυξέλλες και στο Στρασβούργο, τόσο από το χώρο της ναυτοπόρου ναυτιλίας, της ακτοπλοΐας όσο και της ναυπηγικής βιομηχανίας, σε αυτή την πραγματικά κρίσιμη πολιτική περίοδο. Ας μην ξεχνάμε ότι στο παρελθόν τόσο το ΠΑΣΟΚ όσο και η Νέα Δημοκρατία είχαν υποστηρίξει παρόμοιες υποψηφιότητες από το ναυτιλιακό χώρο. Ο Τουρισμός και η Ναυτιλία πρέπει να εκπροσωπούνται στους αιρετούς της Ευρώπης. Ας ασκηθούν άμεσα οι απαραίτητες «συστάσεις» για το σκοπό αυτόν από όλους μας.

■ Η παράδοση του Αντιναυάρχου

Σε ένα ιδιαίτερα συγκινησιακά φορτισμένο κλίμα, στις 30.3.2004, πραγματοποιήθηκε στο Ναύσταθμο Σαλαμίνας η παράδοση - παραλαβή αρχηγού Στόλου, από τον αντιναύαρχο Θ. Κατωπόδη Π.Ν. στον αντιναύαρχο Π. Χηνοφώτη Π.Ν. Ο αντιναύαρχος Κατωπόδης εμφανώς συγκινημένος, με δάκρυα στα μάτια, κατά την παράδοση της αρχηγίας του ζήτησε μια ειλικρινή συγγνώμη από την οικογένειά του που τόσα χρόνια τον στερήθηκε εξαιτίας των καθηκόντων του στο Π.Ν. Οφείλουμε να επισημάνουμε την -σε πείσμα των καιρών- εξαιρετική τεχνογνωσία αλλά και εξειδίκευση των αξιωματικών του Πολεμικού μας Ναυτικού όπως και την ευαισθησία τους σε απλά, καθημερινά ζητήματα. Αφανείς ήρωες ακόμα υπάρχουν στις τάξεις του ένδοξου και ιστορικού Σώματος. Η καθημερινή μας υποδειγματική συνεργασία αποτελεί εμφανές παράδειγμα του επαγγελματισμού και της διάθεσης για εποικοδομητική επικοινωνία των παραπάνω αξιωματικών.



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



Ισορροπία, συμβατότης και αλληλουχία στη ναυτιλιακή πολιτική

Του Δρος Άλκη Κορρέ, Πανεπιστημίου Αιγαίου

Δεν χωράει καμιά αμφιβολία ότι οι προθέσεις της νέας κυβέρνησης στο χώρο της ναυτιλιακής πολιτικής είναι αγαθές, αν όχι φιλόδοξες. Αυτό σαφώς προκύπτει από την παρουσιαζόμενη «σοβαρή και ρεαλιστική» νέα ναυτιλιακή πολιτική, που θέτει τον πήχυ δι' εαυτήν και άλλους ψηλά, επιδιώκοντας ισόρροπη ανάπτυξη όλων των κλάδων, συμβατότητα και αλληλουχία στους στόχους ανάπτυξης και συνδυασμό οικονομικής ανάπτυξης με ισοδύναμη διασφάλιση κοινωνικών ωφελειών.

Οι επί μέρους κεντρικοί άξονες, διαβάζουμε, περιλαμβάνουν και τους ενδιάμεσους ή ειδικούς στόχους, οπότε είναι λογικό να τους αναζητήσουμε για την πιστοποίηση της ισορροπίας, της συμβατότητας και βεβαίως της αλληλουχίας. Από τους κεντρικούς άξονες, που είναι εννέα τον αριθμόν, διάλεξα τρεις στην τύχη για να διαπιστώσω του λόγου το αληθές.

Ως προς την ασφάλεια ναυσιπλοΐας, η οποία πράγματι καθίσταται ολοένα ταχύτερη, διαπιστώνουμε ότι πρόθεση είναι να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά με την εφαρμογή των κανόνων του ISPS Code (που προστατεύει πλοία και λιμάνια από τρομοκρατικά χτυπήματα) και με

την περαιτέρω εκπαίδευση αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος (που δεν έχουν ρόλο στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας των πλοίων), τουλάχιστο σε πρώτη φάση.

Θα έλεγε κανείς ότι ο τρόπος αυτός είναι πρωτότυπος, αν και φοβάμαι ότι υπάρχει κάποια σύγχυση στην κυβέρνηση περί τους όρους safety of navigation και security. Η προσπάθεια βελτίωσης της ασφάλειας ναυσιπλοΐας της κυβέρνησης θα ολοκληρωθεί με απόκτηση και αξιοποίηση σύγχρονης τεχνολογίας ανίχνευσης, επικοινωνιών και πληροφορίας, με τη βελτίωση προδιαγραφών ασφαλείας σκαφών και εξοπλισμών -που εξ όσων γνωρίζω είναι αντικείμενο του IMO- και την αύξηση των απαιτήσεων για την ασφάλεια Ε/Γ-Ο/Γ (διερωτάται κανείς αν θα πρωτοτυπήσουμε ως χώρα και μέλος της Ε.Ε. ή αν υπάρχει κάποια άλλη ιδέα).

Δεν διαπιστώνεται μεν το τρίδυμο ισορροπία - συμβατότητα - αλληλουχία, αλλά μια κλασική αντιμετώπιση χωρίς ενδιάμεσους στόχους.

Έχοντας ρυθμιστεί τα θέματα ασφαλείας ναυσιπλοΐας, το ενδιαφέρον στρέφεται στην πρόληψη ατυχημάτων και προστασία του θαλάσσιου και παρακτίου περιβάλλο-

TURBOCHARGERS REPAIR



NAPIER

HOLSET
TURBOCHARGERS

PBS turbo

KBB



SPECIALISED SERVICE STATION



ντος, θέμα άμεσης προτεραιότητας της πολιτικής της κυβέρνησης.

Εδώ προβλέπονται συνεργασίες σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο για ενίσχυση των προδιαγραφών των πετρελαιοφόρων -που ίσως λαθεμένα νόμιζα ότι μόλις είχαμε τελειώσει στον IMO-, περιβαλλοντικά ασφαλέστερες διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης πλοίων χύδην στο εσωτερικό(!) -κάτι καινούργιο, μονομερή μέτρα-, εφαρμογή διεθνών πρότυπων για την πρόληψη της ρύπανσης -λες και σήμερα εφαρμόζουμε ελληνικά πρότυπα- και βέβαια, αυστηρότερους έλεγχους, κυρώσεις και περιβαλλοντική εκπαίδευση ναυτικών, λιμενεργατών και στελεχών του Λιμενικού.

Πέρα από την ουσία των δηλώσεων, την οποία δεν νομίζω ότι θα βοηθούσα να σχολιάσω περισσότερο, διαπιστώνω εδώ μια πρόθεση ισορροπημένης παρέμβασης με κάποια λογική συμβατότητα, αλλά με απλή παράθεση προθέσεων, χωρίς αλληλουχία ή ενδιάμεσους στόχους.

Ο τρίτος άξονας είναι ο κρίσιμος σημασίας χώρος της δημόσιας διοίκησης της ναυτιλίας, ο οποίος, κατά γενική παραδοχή, χρειάζεται εκτεταμένες βελτιώσεις. Όπως σωστά παρατηρούν οι προγραμματικές δηλώσεις, η αποτελεσματική λειτουργία αυτού αποτελεί προϋπόθεση για

την εφαρμογή μιας επιτυχημένης πολιτικής και όλοι μας έχουμε να αποκομίσουμε οφέλη από αυτό. Πώς όμως θα βελτιώσει η νέα κυβέρνηση αυτόν το χώρο;

Από τα λεγόμενα, χωρίς τομές αλλά με συμβατικούς τρόπους. Με συνεχή βελτίωση των γνώσεων των λιμενικών, με σύνδεση της αμοιβής τους με την παραγωγικότητα, με αναβάθμιση του εξοπλισμού τους και με προσλήψεις. Δεν πρέπει να ξεχαστεί και η αναβάθμιση της ναυτιλιακής μας διπλωματίας.

Η ίδια συνταγή, αυτή της απλής παράθεσης προτεινομένων δράσεων, ακολουθείται και εδώ χωρίς τα εξεζητημένα σχήματα συλλογιστικής που στην αρχή των δηλώσεων μας υποσχέθηκαν.

Ύστερα από ένδεκα έτη κυοφορίας, ομολογουμένως οι προγραμματικές δηλώσεις στους τρεις αυτούς άξονες είναι επί του παρόντος κατώτερες των προσδοκιών και μάλλον οδηγούν στη σκέψη ότι αποτελούν συγκερασμό απόψεων προς ικανοποίηση των φορέων.

Με δεδομένη τη διαπίστωση ότι η τρέχουσα θητεία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας θα είναι ιδιαίτερα απαιτητική, εύχομαι καλή επιτυχία στη νέα ομάδα και ελπίζω όταν θα έρθει η ώρα για πολιτικές αποφάσεις στο χώρο της ναυτιλίας, να μπορέσει να κινηθεί με σύνεση και πέρα από το πλαίσιο των δηλώσεων.

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

Με τρεις επιτυχημένες επιχειρήσεις ξεκίνησε τη νέα χρονιά ο Όμιλος Τσαβλίρη

Ο Όμιλος Τσαβλίρη, με διεθνή δραστηριότητα στον τομέα των ναυαγισμάτων και ρυμουλκήσεων, ανέλαβε την επιχείρηση διάσωσης του φορτηγού πλοίου «Orion I», το οποίο μετέφερε προϊόντα σιδήρου από την Chioggia της Ιταλίας για τη Βαρκελώνη με τελικό προορισμό την Ponta Delgada στις Azores. Η επιχείρηση αυτή, που αποτελεί την τρίτη επιτυχημένη LOF σύμβαση για το 2004, ολοκληρώθηκε ύστερα από εκφόρτωση μέρους του φορτίου (Lightening) και επανάπλευση του πλοίου. Το «Orion I» παραδόθηκε με ασφάλεια στους πλοιοκτήτες του στην Chioggia της Ιταλίας, στις αρχές του προηγούμενου μήνα.

Αναλυτικότερα το «Orion I», μεταφορικής ικανότητας 2.250 dwt, μετέφερε 2.200 τόνους σιδήρου όταν προσάραξε τον περασμένο Φεβρουάριο λίγο έξω από το λιμάνι της Chioggia. Αρχικές επιχειρήσεις επανάπλευσης του πλοίου κατέληξαν χωρίς επιτυχία, αφού κατόπιν επιθεωρήσεων από επαγγελματίες δύτες βρέθηκε ότι το πλοίο είχε «καθίσει» σε ύφαλο μήκους 30 μέτρων. Επί πλέον, για τη διάσωση του «Orion I» ναυλώθηκαν, εκτός από ένα ναυαγοσωστικό ρυμουλκό, ένας πλωτός

γερανός και μια μπάριζα στην οποία μεταφέρθηκε το φορτίο από το κατάστρωμα του πλοίου και το πρωραίο τμήμα του πλοίου. Μετά την ολοκλήρωση εκφόρτωσης του παραπάνω φορτίου και την επιτυχή επανάπλευσή του, το «Orion I» παραδόθηκε στους πλοιοκτήτες του. Η δεύτερη επιχείρηση ξεκίνησε όταν ναυαγοσωστικό του ομίλου κλήθηκε να βοηθήσει το φορτηγό πλοίο «Marilia», μεταφορικής ικανότητας 35.000 dwt, το οποίο μετέφερε λιπάσματα χύδην από το Nonocrossysk στη Μαλαισία. Πιο αναλυτικά, το πλοίο ακινητοποιήθηκε λόγω μηχανικής βλάβης 700 μίλια ΝΑ από τη Socotra. Το ναυαγοσωστικό SB-408 του Ομίλου Τσαβλίρη έσπευσε από τη Σρι Λάνκα για να βοηθήσει το «Marilia», το οποίο αφού ρυμουλκήθηκε, τελικά το παρέδωσε στο Colombo.

Η τρίτη επιχείρηση ολοκληρώθηκε στις αρχές του 2004. Πιο συγκεκριμένα, στα μέσα Φεβρουαρίου, το φορτηγό πλοίο «Zoisla S», μεταφορικής ικανότητας 27.000 dwt, μετέφερε 23000 τόνους σιτάρι από την Ουρουγουάη στην Αλγερία όταν προσάραξε στον ποταμό Parana Guazu της Νότιας Αμερικής. Ύστερα από μια επιτυχημένη προσπάθεια και με τη βοήθεια 2 ρυμουλκών το πλοίο επανέπλευσε και συνέχισε τον προορισμό του.



Φωτογραφικό στιγμιότυπο από τη δεξίωση που δόθηκε προς τιμήν του γενικού γραμματέα του IMO Ευθύμιου Μητρόπουλου και την παρουσίασάμε στο τείχος Μαρτίου. Τη δεξίωση οργάνωσε από κοινού η Λέσχη Λιμενικού Σώματος με την Ένωση Αποστράτων Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος. Από αριστερά: Θ. Βενετσάνος, Α. Σκιαδάς, Ευ. Μητρόπουλος, Σπ. Ράνης, Π. Κατσίνης, Νικ. Ανδριόπουλος, Τρ. Παπαγεωργίου



Το σήμα του μεταπτυχιακού προγράμματος σπουδών στη ναυτιλία

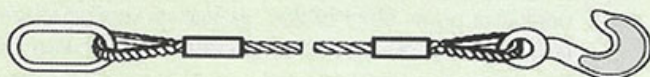
Το πλοίο του Ιάσονα, «Αργώ», απεικονίζει το λογότυπο-σήμα του προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία, του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Ειδικότερα το νέο σήμα, που το παρουσίασε προσφάτως ο διευθυντής του ανωτέρω μεταπτυχιακού προγράμματος, καθηγητής Αλέξανδρος Γουλιέλμος, φιλοτέχνησε η ζωγράφος Μάγδα Ρούσση και απεικονίζει την «Αργώ» στο αρχαϊκό κύμα, φωτισμένο από 21 κίτρινο ήλιο. Επί πλέον, το λογότυπο φέρει τη ρήση του Πλάτωνα «Στρέφειν προς το φανόν», που σημαίνει στρέφεισθε προς την αλήθεια (το φως), καθώς και το σήμα του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Το λογότυπο παρουσιάστηκε μετά την έγκριση της γενικής συνέλευσης του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών και της συγκλήτου.



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



Μηνιαία ανασκόπηση ναυπηγήσεων πλοίων Μάρτιος-Απρίλιος 2004

*Του Γιώργου Μπάνου, μεσίτη αγοραπωλησιών & ναυπηγήσεων πλοίων,
αντιπροέδρου της ναυλομεσιτικής εταιρείας George Moundreas & Company S.A.*

Το «εν δυνάμει» ενδιαφέρον του ελληνικού εφοπλισμού για νέες ναυπηγικές παραγγελίες κατά το μήνα Μάρτιο υπήρξε ζωηρό, τουλάχιστον ίδιο με εκείνο των αμέσως προηγούμενων μηνών. Αν υπήρξε κάποια αναστολή, αυτή σαφώς προήλθε από την παρατεταμένη έλλειψη ναυπηγικών κλινών. Πράγματι, με ελάχιστες εξαιρέσεις που μπορεί να αποδοθούν σε απρόβλεπτα κενά του orderbook, που ευθύς καλύπτονται από έναν «καλό πελάτη» του ναυπηγείου ή σε παραδόσεις του 2008(!), τα γνωστά ναυπηγεία των ναυπηγικών χωρών (Ιαπωνία, Κορέα, Κίνα) έχουν στεγνώσει! Ορισμένοι μόνον τύποι πλοίων, εκ των «ευνοουμένων» των ναυπηγών, τυχάνουν προνομιακής προσοχής(!) εκ μέρους των τελευταίων. Σαφώς εννοούμε τα LNG και μεγάλα containerships.

Στα τελευταία αναφέρεται και η πληροφορία περί μιας ακόμη παραγγελίας πλοίου LNG από τον Όμιλο Αγγελικούση στην Daewoo, του τρίτου στη σειρά. Πρόκειται περί του γνωστού 145.000 m³ με παράδοση το 2007. Τιμή δεν εγνώσθη επισήμως. Υπενθυμίζουμε ότι τα δύο προηγούμενα παραγγελθέντα εφέροντο στα \$151 m. Ένας ακόμη ελληνικός οίκος (Τσάκος) αποκλίνει προς την ιδέα εισόδου στο LNG με φημιολογούμενες διαπραγματεύσεις για 1 ή 2 μονάδες των 145.000 m³ σε μη γνωστό (Hyundai;) ναυπηγείο. Είναι ενδιαφέρον να δούμε την κατάληξη των τρεχουσών διαπραγματεύσεων, την τιμή αλλά, κυρίως, τα σχέδια απασχόλησης των πλοίων.

Στην ανασκόπηση του Φεβρουαρίου (1 Μαρτίου) αναφερθήκαμε στο ενδιαφέρον μεταξύ των Ελλήνων εφοπλιστών για μικρά (10-16.000 τ.) δεξαμενόπλοια. Ενώ η ανάμιξή μας στην εν λόγω δραστηριότητα μας επιτρέπει να έχουμε μια τελείως εναργή εικόνα, δυστυχώς, η δεοντολογία του επαγγέλματος δεν μας επιτρέπει τη λεπτομερή παράθεση των σχε-

ΟΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

Στους ίδιους ρυθμούς, όπως και στην προηγούμενη ανασκόπηση μας, κινήθηκε η ναυλαγορά Ξηρού φορτίου κατά την περίοδο που εξετάζουμε. Πιο συγκεκριμένα, κατά την περίοδο που αναλύουμε οι δείκτες που αντικατοπτρίζουν τη ναυλαγορά Ξηρού φορτίου υπέστησαν αμελητέες κατά περιόδους διορθώσεις. Ο δείκτης Baltic Dry φαίνεται να σταθεροποιείται σε επίπεδα άνω των 5.000 μονάδων, κλείνοντας από τις 5.290 στις 5.280, μείωση της τάξεως του 0,19%. Ο δείκτης των Capes παρουσίασε για δεύτερη συνεχόμενη φορά πτωτική διόρθωση της τάξεως του 7%, κλείνοντας από τις 6.900, στις 6.400 μονάδες. Από την άλλη, οι δείκτες των Panamaxs όπως επίσης και των Handymaxes έκλεισαν στις 5.489 μονάδες αντί των 5.071 (αύξηση 8,2%) και στις 35.512 μονάδες από τις 35.035 (αύξηση 1,3%), αντίστοιχα.

Ο χώρος των δεξαμενόπλοιων παρουσίασε ακόμα υψηλότερες αποδόσεις από την προηγούμενη ανασκόπηση μας, για τρεις κυρίως λόγους. Πρώτον, λόγω ανεπαρκούς προσφοράς τονάζ πλοίων κυρίως Suezmaxes και VLCCs, ειδικότερα στις περιοχές της Δυτικής Αφρικής και του Αραβικού Κόλπου. Δεύτερον, λόγω της απόφασης του OPEC να σταθεροποιήσει την παραγωγή πετρελαίου και, τρίτον, λόγω του κινδύνου που ενδέχεται να δημιουργήσει η ασταθής κατάσταση της Βενεζουέλας.

Οι μικρές διορθώσεις της ναυλαγοράς, για μία φορά ακόμη δεν κατάφεραν να επηρεάσουν το χώρο των αγοραπωλησιών. Απεναντίας, κατά την περίοδο που αναλύουμε, η πώληση του M/V «Loukia G» (37.574 dwt, 1985 Japan) σε Κορεάτες στα 13,5 εκατομμύρια δολάρια, αντικατοπτρίζει τη σημερινή πραγματικότητα, αφού κοιτάζοντας πίσω τον Ιανουάριο 2004, το M/V «Dimitra» (37.815 dwt, 1986 Japan) επωλήθη σε Ελβετούς αντί 11 εκατομμυρίων δολαρίων. Από την άλλη, στο χώρο των αγοραπωλησιών των δεξαμενόπλοιων, παρόλο που σημειώθηκαν λίγες πράξεις κατά την περίοδο, οι τιμές παρουσίασαν γενικά σταθερή άνοδο. Τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος και ειδικότερα τα VLCC's συνέχισαν να προσελκύουν το ενδιαφέρον αγοραστών κυρίως από την Άπω Ανατολή, ενώ σε αυτά του διπλού τοιχώμα-



τικών στοιχείων. Αρκεί, απλώς, να πούμε ότι το θέμα αφορά σε 20 έως 30 μονάδες οι οποίες καλούνται να καλύψουν τα κενά που μέλλει να δημιουργηθούν στην αγορά μέσα στην επόμενη τετραετία και ότι χαρακτηριστικό όλων σχεδόν των παραγγελιών είναι η κάλυψη αναγκών για products και chemicals. Στον αναγνώστη που τυχόν ενδιαφέρεται, διατίθενται όλες οι σχετικές πληροφορίες (τύποι και μεγέθη, ναυπηγεία, τιμές κ.λπ.).

Κάτι που έχει τη θέση του στην παρούσα ανασκόπηση σαφώς είναι οι τρέχουσες διεργασίες στην Κίνα για την ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας. Η αίσθηση της υπερβάλλουσας τρόπου τινά ζήτησης έχει «συγκινήσει» τα επαρχιακά ναυπηγεία, που καταβάλλουν σοβαρές προσπάθειες επέκτασης, προσπάθειες που συχνά προσκρούουν στην έλλειψη κεφαλαίων και οργανωτικής πείρας, εμπόδια που σε συνδυασμό με κάποιες ιδιορρυθμίες επιχειρηματικής πρακτικής κάνουν την παρουσία του πεπειραμένου μεσίτη απαραίτητη για την ασφαλή προσέγγιση και επιτυχή έκβαση.

Εν τω μεταξύ, οι τιμές των resales με σχετικά νωρίς παράδοση βρίσκονται στα ύψη, χωρίς οι διαφαινόμενες διακυμάνσεις της παγκόσμιας ναυλαγοράς Ξηρού φορτίου να πτοούν τους εν δυνάμει αγοραστές.

Αξίζει ακόμη να μνημονεύσουμε και δύο ακόμη γεγονότα που, αν και δεν αναφέρονται στον ελληνικό εφοπλισμό αποκλειστικά, έχουν γενικότερο ενδιαφέρον.

Το πρώτο αφορά στην απόφαση της Ε.Ε. για παράταση της εξ 6% επιδότησης στα ευρωπαϊκά ναυπηγεία για ένα έτος, δηλαδή, μέχρι 31 Μαρτίου 2005. Επακόλουθο αυτό της ισχυρής πίεσης που ασκήθηκε από τα ενδιαφερόμενα lobbies με πρόσχημα το δήθεν αθέμιτο ανταγωνισμό της Κορέας.

Το δεύτερο θέμα αναφέρεται στις ανώμαλε καταστάσεις που διέρχεται η ισπανική ναυπηγική βιομηχανία στην αντιπαράθεσή της με εργατικό δυναμικό της. Συνέπεια και αυτή της χρόνιας κρίσης που πηγάζει από την κραυγάζουσα πλέον αλήθεια, ότι, δηλαδή, η ναυπηγική δεν βρίσκει πλέον πρόσφορο κλίμα στους κόλπους της Ευρώπης.

Τος περισσότερη ζήτηση σημειώθηκε στα Aframax και στα MR product carriers, που παρουσίασαν τιμές υψηλότερες από αυτές που είχαν σημειωθεί μέχρι πρότινος.

Στο χώρο των ναυπηγήσεων είναι χαρακτηριστικό ότι οι τιμές παρουσιάζουν άνοδο τους τελευταίους μήνες,

όχι μόνο λόγω της εκτόξευσης της ναυλαγοράς αλλά και της αύξησης της τιμής του σιδήρου. Όπως είχαμε αναφέρει στην προηγούμενη ανασκόπηση μας, αξιοσημείωτη είναι η αλλαγή πορείας στις προτιμήσεις των εφοπλιστών σε ό,τι αφορά τις ναυπηγήσεις, στρέφοντας την προσοχή τους σε μικρότερα πλοία όπως chemicals/product tankers και feeder containerships.

Τέλος, σε ό,τι αφορά τον τομέα των διαλύσεων, η μάχη για την εξασφάλιση πλοίων προς διάλυση συνεχίζεται. Το μεγαλύτερο διαφέρον προσέλκυσε το Μπανγκλαντές, καθώς προσέφερε τιμές που μετέβαλαν τα ιστορικά δεδομένα. Αρχής γενομένης με την πώληση του M/T «Kriti Sea» (19.400 ldt) αντί \$403/ldt, όπου για πρώτη φορά σημειώθηκε νούμερο για διάλυση άνω των \$400/ldt, και στη συνέχεια -και σε ακόμα υψηλότερα επίπεδα- ακολούθησε αυτή του ULCC «Marine Atlantic» (59.800 ldt, \$410/ldt) αντί των 24,50 εκατομμυρίων δολαρίων, τη μεγαλύτερη σε όγκο χρημάτων συμφωνία για διάλυση πλοίου που έχει σημειωθεί μέχρι σήμερα.

Σε παρόμοια επίπεδα, άνω των \$400/ldt, κινήθηκε και το Πακιστάν, ενώ οι άλλες δυο παραδοσιακές χώρες, Κίνα και Ινδία, παρέμειναν σε λίγο χαμηλότερα επίπεδα, προσφέροντας περίπου \$20-\$30/ldt λιγότερα.



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



Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων

Ας αλλάξει η νοοτροπία αυτών που διαμορφώνουν τη ναυτιλιακή πολιτική

Τους βασικούς άξονες καθώς και τα θέματα πάνω στα οποία θα κινηθεί η Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων έκανε γνωστά στη γενική συνέλευση της ένωσης ο πρόεδρος της Νικ. Βαρβατές.

Οι άξονες της ΕΕΜΦΠ, οι οποίοι θα τεθούν υπ' όψιν του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη, είναι: Η επιδότηση των ασφαλιστικών εισφορών των Ελλήνων ναυτικών, η ένταξη των μεσογειακών φορτηγών πλοίων στην παράλληλη αγορά του Χρηματιστηρίου, η προώθηση του θεσμού της γυμνής ναύλωσης πλοίου, η επιδοτούμενη απόσυρση και ανανέωση των μεσογειακών φορτηγών πλοίων μέσω του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και οι συνθέσεις των μεσογειακών φορτηγών πλοίων.

Ειδικότερα ο κ. Βαρβατές αναφέρθηκε στην έλλειψη μέτρων από την Πολιτεία κατά το χρόνο που πέρασε, τα οποία τα ισοστάθμιζε η καλή ναυλαγορά υπογραμμίζοντας πως η ανοδική πορεία της, που ξεκίνησε το β' εξάμηνο του 2002, συνεχίστηκε με καλύτερους ρυθμούς και το 2003 σε όλους τους κλάδους, κυρίως όμως στα Ξηρά φορτία. Η καλή αυτή ναυλαγορά ήταν αποτέλεσμα της συνεχιζόμενης ανάπτυξης της Κίνας, καθώς και της ανάπτυξης του εμπορίου στην Ινδία και γενικότερα στην Ασία. Η μεγάλη κερδοσμένη ήταν βεβαίως η ποντοπόρος ναυτιλία, λόγω όμως της αλληλεπίδρασης των διαφόρων κλάδων της ναυτιλίας και του εμπορίου, επωφελήθηκε και η Μεσογειακή Φορτηγός Ναυτιλία, κατέληξε ο πρόεδρος της ΕΕΜΦΠ.

Περί ανταγωνιστικότητας

«Ανταγωνιστικότητα σημαίνει η ελληνική σημαία να έχει φθηνότερο κόστος διαχείρισης του πλοίου, απ' ό,τι έχουν οι κύριοι ανταγωνιστές της, με την ίδια ποιότητα προσφοράς θαλασσιών υπηρεσιών», τόνισε ο κ. Βαρβατές και πρόσθεσε: «Όταν σήμερα κάποιοι ανταγωνιστές της ελληνικής σημαίας παρέχουν ποιοτικές θαλάσσιες μεταφορές φθηνότερες από την ελληνική, η τελευταία δεν είναι ανταγωνιστική. Ειδικά για τους Μεσογειακούς, εξακολουθεί να είναι απαγορευτική.

Μπορεί τα διάφορα μέτρα που έχουν εξαγγελθεί αλλά δεν έχουν υλοποιηθεί, όπως η μείωση των εισφορών, η επιδότηση των εξόδων παλιννόστησης των ναυτικών κ.λπ., να συμβάλλουν στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, το βασικό όμως πρόβλημά της είναι η ευελιξία στις συνθέσεις. Ο συνολικός αριθμός των συνθέσεων, καθώς και ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών εξακολουθεί να είναι δυσανάλογα υψηλός και επιδρά στην ανταγωνιστικότητα περισσότερο απ' ό,τι σε άλλους κλάδους της ναυτιλίας.

Η εποχή του προστατευτισμού έχει περάσει ανεπιστρεπτή. Αν δεν αλλάξει η νοοτροπία αυτών που διαμορφώνουν τη ναυτιλιακή πολιτική στη χώρα μας και αν δεν διευκολυνθεί ο επιχειρηματίας της θάλασσας, τότε οι επιχειρηματίες αυτοί θα στραφούν, και μάλιστα πλέον πολύ γρήγορα, σε άλλες κοινοτικές σημαίες, πιο ανταγωνιστικές. Το χρόνο που πέρασε, με πρόχειρους υπολογισμούς, η ελληνική σημαία στα μεσογειακά πλοία συρρικνώθηκε κατά άλλο ένα 10% περίπου.

Το συμφέρον της ναυτιλίας είναι ένα, ενιαίο και δεν

TURBOCHARGERS REPAIR

ABB

MAN
B&W

MITSUBISHI

NAPIER

HOLSET
TURBOCHARGERS

PBS turbo

KBB

SPECIALISED SERVICE STATION



πρέπει να το χωρίζουμε ανάλογα με τους κοινωνικούς εταίρους. Δεν πρέπει να λαμβάνονται μέτρα μόνο για έναν κλάδο και να αγνοούνται οι άλλοι, όπως συμβαίνει με τα μεσογειακά που έχουν να ληφθούν μέτρα από το 1987».

Στην ομιλία του ο κ. Βαρβατές αναφέρθηκε στις προτάσεις που η ένωση απέστειλε στον YEN και συγκεκριμένα για το θεσμό της ναύλωσης γυμνού πλοίου και για την εισαγωγή των μεσογειακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο.

Ειδικότερα, ο πρόεδρος της ΕΕΜΦΠ δήλωσε: «Έχοντας υπόψη ότι στη χώρα μας δεν αναγνωρίζεται ο θεσμός της χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing) για την αγορά νέων πλοίων, σε αντίθεση με τη Μάλτα και την Κύπρο, που εντάσσουν στο νηολόγιό τους πλοία που αποκτήθηκαν με χρηματοδοτική μίσθωση, προτείνουμε το θεσμό της ναύλωσης γυμνού πλοίου με την παράλληλη ύψωση της ελληνικής σημαίας. Ενός θεσμού που από χρόνια εφαρμόζεται σε άλλα ευρωπαϊκά παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη.

Με την πρότασή μας αυτή, πιστεύουμε ότι θα δίνεται η ευκαιρία ναύλωσης σχετικά νέων και νέας τεχνολογίας πλοίων, αφού δεν μπορούμε να αποκτήσουμε εντελώς νέα πλοία στο πλαίσιο των οικονομικών μας δυνατοτήτων. Παράλληλα, θα έχουμε την υποχρέωση ύψωσης της ελληνικής σημαίας με όλα τα οφέλη που αυτό συνεπάγεται για τη χώρα, δηλ. επάνδρωση σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, φορολογία κ.λπ.

Το θέμα της ένταξης των μεσογειακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο είναι γνωστό. Εδώ και μερικά χρόνια,

έχουμε υποβάλει συγκεκριμένες προτάσεις και στα τέλη του 2003 φαίνεται ότι κάτι άρχισε να κινείται. Ύστερα από αλληπάλληλες συναντήσεις μας, τόσο με την ηγεσία του YEN όσο και με τον πρόεδρο του Χρηματιστηρίου, έχει γίνει κατ' αρχάς αποδεκτή η ένταξή μας στην Παράλληλη Αγορά. Εμείς πιστεύουμε ότι, εφόσον η νέα κυβέρνηση έχει την πολιτική βούληση, το θέμα μπορεί να ρυθμιστεί με βάση τον υπάρχοντα νόμο για την είσοδο των ποντοπόρων εταιρειών στο Χρηματιστήριο».

Η ναυτική εκπαίδευση

Για τη ναυτική εκπαίδευση ο πρόεδρος της ΕΕΜΦΠ τόνισε ότι «τα μέτρα που ξεκίνησαν την περασμένη χρονιά δεν είχαν την ανάλογη συνέχεια. Βέβαια, θεωρούμε σημαντικό γεγονός τον αυξημένο αριθμό των εισαχθέντων στις δημόσιες σχολές του Εμπορικού Ναυτικού, σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια. Θεωρούμε επίσης σημαντικό ότι οι σπουδαστές μπορούν να κάνουν την πρακτική τους εξάσκηση και σε ελληνόκτητα πλοία μη συμβεβλημένα με το NAT και ότι συνεχίστηκε η επιδότηση των πρωτοετών σπουδαστών για την πρακτική τους εξάσκηση.

Όμως, για μας εξακολουθεί να υπάρχει το πρόβλημα των κατάλληλων και ικανών αξιωματικών, λόγω της προτίμησής τους στα ποντοπόρα πλοία. Έτσι, θα συνεχίσουμε να ζητούμε την υλοποίηση της εξαγγελίας Ανωμερίτη, πως οι απόφοιτοι των γενικών και ναυτικών λυκείων θα μπορούν να εξελίσσονται μέχρι το βαθμό του πλοιάρχου και του μηχανικού Α΄ τάξεως».

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



Ο Θαλάσσιος Αχθοφόρος

Μέγας, Συμφερτικός, και Ανάδελφος



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

«Μία πρόκληση για όλους»

Στις 2 του περασμένου Δεκεμβρίου, ημέρα Τρίτη, διεπράχθη, σε πανηγυρικό μάλιστα κλίμα, η πρώτη συνεδρίαση του... ενενηκονταμελούς νεόκοπου Συμβουλίου Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής (ΣΕΝΠ). «Ιδού μια πρόκληση για όλους», δήλωσε ο τότε πρόεδρος, τότε YEN, κ. Γ. Πασχαλίδης, και παρουσίασε ένα εντυπωσιακό «πλαίσιο διαλόγου - Master Plan» εκ... 44 σημείων, προς «εκσυγχρονισμό της ναυτιλίας». Επισημάνει ακολούθως ότι, στόχος είναι, «η σύνθεση των αντιτιθεμένων απόψεων σε ζητήματα εκσυγχρονισμού και ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας, έργα εκσυγχρονισμού των λιμενικών υποδομών»... [Στο σημείο ακριβώς αυτό διεκόπη το ρεύμα - Πέμπτη 4 Μαρτίου, ώρα 16.15, στο δυτικό τμήμα της Ακτής Μιαούλη, κι έμεινα στο ψυχρό ημίφως φορητού φωτισμού και με την πιθανότητα οι λόγοι μου να όζουν... λυχνίας υγραερίου. Ευθύς έφτασε ο θυρωρός να μας ειδοποιήσει (ετεροχρονισμένα) ότι η ΔΕΗ θα κόψει το ρεύμα «λόγω έργων». Δεν ήταν όμως σε θέση να μας πει εάν επρόκειτο περί των ως άνω έργων «εκσυγχρονισμού των λιμενικών υποδομών».]

Συνεχίζοντας ο πρόεδρος του ΣΕΝΠ -στη συνεδρίαση του οποίου επανέρχομαι- κάλεσε τα μέλη να καταθέσουν τις θέσεις και απόψεις τους, στα 44 σημεία/μέτρα του YEN, «προκειμένου ν' αρχίσει ένας εξειδικευμένος διάλογος».

Φανταστείτε, εάν έχετε την τόλμη, 90 συμβούλους να «καταθέτουν τις θέσεις και απόψεις τους» επί 44 «σημείων»...

Πέραν τούτου, στο ΣΕΝΠ μετέχουν και εκπρόσωποι όλων των φορέων της ναυτιλίας, οι απόψεις των οποίων έχουν από μακρού, σαφώς και φορτικώς διατυπωθεί, ώστε είναι λεπτομερώς γνωστές στο YEN, που δεν πε-

ριμένει να τις μάθει εν Συμβουλίω και επ' ευκαιρία.

Εκείνο που πράγματι διεπράχθη είναι μία επικοινωνιακή φανφάρα, κι αυτό προδίδει το βαθμό σοβαρότητας με την οποία το κράτος αντιμετωπίζει το μέγα θέμα NAYTILIA. Είναι, δε, η πατρίδα μας ναυτιλιακή υπερδύναμη, πράγμα που το μεν κράτος αγνοεί, οι δε ανά τον κόσμο «φίλοι» δεν μας το συγχωρούν. Από το ΣΕΝΠ, δεν είναι δυνατό να παραχθεί πολιτική, ουδείς άλλωστε είχε τέτοια πρόθεση.

Στις σοβαρές ναυτικές χώρες, ΗΠΑ, Βρετανία, Ολλανδία κ.ά., όπου λειτουργεί Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής, τούτο είναι ολιγομελές, αποτελείται από εμπειρογνώμονες, γνώστες των θεμάτων, προβλημάτων και προοπτικών της εθνικής και διεθνούς ναυτιλίας, δεν εκπροσωπούν «φορείς» και είναι σε θέση να συνδράμουν ουσιαστικά στη χάραξη εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής πάνω και πέραν επιμέρους στόχων και συμφερόντων. Που κι αυτά φυσικά συνυπολογίζονται, αυτό όμως που όλως ιδιαίτερος λαμβάνεται υπ' όψιν, είναι το δημόσιο συμφέρον το οποίο υποτίθεται ότι εκπροσωπεί και στηρίζει η πολιτική ηγεσία του YEN.

Ένα μείζων όμως θέμα απουσίαζε από τον προαναφερθέντα φλύαρο κατάλογο των 44 «μέτρων και σημείων». Ουδέν εκ των 90 μελών του ΣΕΝΠ άκουσε «κρότον κπιστών ή ήχον». Αν και βούιξε ο ναυτικός μας τόπος, δεν άκουσαν την καμπάνα. Κι όπως μας έχει διδάξει ο Hemingway, η καμπάνα, όταν χτυπάει, χτυπάει για σένα, για μένα, γι' αυτόν. Η καμπάνα χτυπάει για όλους. Ακόμη και για τους «αρμοδίους».

Μια μεγάλη ελληνική εταιρεία (Νιάρχος) εγκατέλειψε το ναυτιλιακό στίβο, γιατί το επιχειρηματικό περιβάλλον γίνεται διαρκώς και περισσότερο εχθρικό. Στην πάσα ευκαιρία, πολιτικοί και διπλωμάτες προχωρούν σε κρίσιμες αποφάσεις, λαμβάνουν «μέτρα» και εφευρί-



σκουν νέους, διαρκώς, κανόνες και κανονισμούς, σε διεθνές ή περιφερειακό επίπεδο. Ώστε, πέραν των στοιχείων της φύσης και της αναστοχασίας του υγρού στοιχείου, οι ναυτικοί -και πλοιοδιαχειριστές- αντιμετωπίζουν τώρα μιαν άλλη θάλασσα νέων διαρκώς κανονισμών και υποχρεώσεων.

Από ποιους και πώς

Οι πολιτικοί και οι ευήκοοι διπλωμάτες που αποφαινονται και αποφασίζουν για την τύχη της παγκοσμίως μεγαλύτερης βιομηχανίας, γνωρίζουν άριστα ότι ο τυρός της Πάρμας πάει με τα μακαρόνια, αλλά ελάχιστα έως ουδέν γνωρίζουν περί πλοίων, θάλασσας και ναυτικών. Μετά από κάθε ναυτικό ατύχημα τα ΜΜΕ συνεγείρουν την κοινή γνώμη, την οποίαν οι πολιτικοί σπεύδουν προχειρώς να κατευνάσουν, με το πιο πρόσφορο τρικ που είναι η καθιέρωση νέων, πιο «αυστηρών» κανονισμών. Περίπου πώς και σε ποια έκταση εφαρμόζονται οι παλαιοί και ισχύοντες, δεν ενδιαφέρει. Τα εξής πρόσφατα παραδείγματα είναι χαρακτηριστικά και μαρτυρούν ότι οι κανονισμοί εφαρμόζονται, ή δεν εφαρμόζονται, ή θεσπίζονται νέοι, ή λαμβάνονται κρίσιμες αποφάσεις, κατά τις μικροπολιτικές σκοπιμότητες της στιγμής.

1) Σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση περί Επιθαλάσσιας Αρωγής - IMO, 1989, κάθε κράτος οφείλει να παρέχει κάθε δυνατή συνδρομή σε πλοίο που κινδυνεύει πλησίον των ακτών του και να συνεργάζεται με τους ναυαγισώστες και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, με στόχο τη διάσωση ζωής και αγαθών που κινδυνεύουν και την προστασία του περιβάλλοντος. Γίνεται ακολούθως λόγος για υποδοχή του κινδυνεύοντος πλοίου σε λιμένα/όρμο καταφυγής.

Στις 14 Νοεμβρίου 2001, το δεξαμενόπλοιο «Prestige», 24 ώρες μετά το ατύχημά του, πλέοντας με κακίστες καιρικές συνθήκες, 2,5 μόνο μίλια έξω απ' τις ισπανικές ακτές, ζήτησε συνδρομή και όρμο καταφυγής. Αντ' αυτών οι ισπανικές αρχές διέταξαν το πλοίο να απομακρυνθεί στο μαινόμενο Ατλαντικό και στη βεβαία καταστροφή του. Βυθίστηκε μετά πέντε μέρες.

2) Ο Πρόεδρος Σιράκ χαρακτηρίζει «rustbuckets» τα πλοία που φιλοξενούνται σε ανοικτά νηολόγια και απειλεί να απαγορεύσει τη διέλευσή τους απ' τα γαλλικά

χωρικά ύδατα. Αλλά η Γαλλία ήδη διατηρεί ένα ανοικτό νηολόγιο - Kerguelen Islands στο νότιο Ινδικό Ωκεανό, ετοιμάζουν δε και δεύτερο - French International Registry (FIR).

3) Ένα από τα προαναφερθέντα 44 σημεία/μέτρα του YEN ήταν η διεκδίκηση της έδρας της (EMSA - European Maritime Safety Agency), την οποία κέρδισε η Λισαβόνα. Αν και η υποψηφιότητα του Πειραιά εθεωρείτο περίπου ακαταμάχητη, τόσο λόγω της γεωγραφικής του θέσης όσο και λόγω του μεγέθους της ναυτιλίας μας. Το Αιγαίο -και όχι ο Ατλαντικός- είναι μια ευαίσθητη από πλευράς ασφάλειας των ευρωπαϊκών συνόρων περιοχή. Η ναυτιλία μας, εξάλλου, αποτελεί το 26,5% του συνόλου του ευρωπαϊκού στόλου, έναντι

**ΜΕΙΩΣΤΕ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ
ΤΩΝ ΕΚΤΥΠΩΣΕΩΝ ΣΑΣ
ΕΩΣ ΚΑΙ 50%
ΜΕ ΣΥΜΒΑΤΑ ΑΝΑΛΩΣΙΜΑ ΕΚΤΥΠΩΤΩΝ
OMNIGRAPH**



**ΔΩΡΕΑΝ
ΠΑΡΑΔΟΣΗ
ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΣΑΣ
210 23 23 240**

**OMNI
GRAPH**
CARTRIDGE RECYCLING

ΣΑΜΟΥ 27 - ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ, e-mail: info@omnigraph.gr
ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΤΕ ΝΑ ΣΑΣ ΥΠΟΔΕΙΣΟΥΜΕ ΤΟΝ ΠΑΝΣΙΣΤΕΡΟ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗ ΜΑΣ



1,68% της Πορτογαλίας, περιλαμβανομένων και των πλοίων που φιλοξενεί το ανοικτό νηολόγιο (Madeira International Ship Register) της χώρας αυτής.

Παράλληλα με τον Πειραιά υποψήφια για την έδρα (EMSA) ήταν και η Γένοβα, που κι αυτή ατύχησε. Πάνω στα διπλωματικά παζάρια, όμως, εξασφάλισαν οι Ιταλοί την έδρα του ευρωπαϊκού οργανισμού Food Safety Agency, που θα φιλοξενηθεί στην Πάρμα. Χάρης στην παρμεζάνα. Παρέλκει να τονιστεί ότι το ναυτιλιακό μας κέντρο έχασε μια μεγάλη ευκαιρία που εδικαιούτο και μπορούσε να κερδίσει. Χρειάζονται πολλές σελίδες προκειμένου να ιστορηθεί ο λαϊκισμός, η υποκρισία και οι σκοπιμότητες που κυριαρχούν στα fora όπου θεσμοθετούνται κανονισμοί και κανόνες.

Το βέβαιο είναι ότι εκεί δεν ακούγεται η φωνή της ναυτιλίας.

Φθίνει η πολιτική δύναμη της Ναυτιλίας

Μέχρι τη δεκαετία του '60, κυρίαρχοι των θαλασσών ήταν οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες, χωρών με μακρά ναυτική παράδοση όπως U.K., Γαλλία, Ιταλία, Σκανδιναβία, Γερμανία και USA, η δε ναυτιλία και η ναυπηγική βιομηχανία ασκούσαν σοβαρή επιρροή στην πολιτική των χωρών αυτών. Η ναυτιλία εξασφάλιζε θέσεις εργασίας, εισαγωγή συναλλάγματος, στρατηγικό πλεονέκτημα κ.λπ.

Οι χώρες αυτές, ισχυρές πολιτικά και οικονομικά, είχαν επιτύχει ένα νομικό καθεστώς που προστάτευε και ως ένα σημείο ευνοούσε το θαλάσσιο μεταφορέα. Αλλά οι παλιές μεγάλες εταιρείες Liner (οι κραταιές μονοπωλιακές Conferances) δεν υπάρχουν πια, οι Oil Majors έχουν δραστηρίως περιορίσει τους στόλους τους και προτιμούν να ναυλώνουν πλοία στην ελεύθερη αγορά, όπως κάνουν και τα μεγάλα χαλβουργεία για τις μεταφορές μεταλλεύματος και κάρβουνου.

Στο ίδιο διάστημα, αλματώδης ήταν η αύξηση του διεθνούς εμπορίου στον ομόρρο του οποίου ακολούθησε η ναυτιλία.

Το 1968 ο παγκόσμιος στόλος dry bulkers ήταν περίπου 50 εκατ. τόνοι, έχει δε σήμερα φτάσει τους 270 εκατ. τ. και αυξάνεται σταθερά. Το 1960 μεταφέρονταν 1 δισεκατομμύριο τόνοι αγαθών δια θαλάσσης - 6 δισεκατομμύρια τόνοι σήμερα. Το 96% του παγκόσμιου

εμπορίου! Προσθέστε τώρα ένα μείζον αγαθό, ανυπολόγιστες ποσότητες του οποίου μελλοντικά θα μεταφέρονται από μεγάλες αποστάσεις -από τα ποτάμια του Καναδά, π.χ., και φυσικά όχι με τρένα ή αεροπλάνα- στις άνυδρες περιοχές του πλανήτη μας.

Για πόση άρδευση, ακόμη και για... ντους!

90 εκατομμύρια νέοι κάτοικοι προστίθενται στον πλανήτη μας κάθε χρόνο, ενώ ανέρχεται το επίπεδο κατανάλωσης σε Κίνα, Ινδίες, Βραζιλία και σ' άλλες νεο-βιομηχανικές χώρες.

Αυτά δικαιολογούν αισιοδοξία για το μέλλον της ναυτιλίας και πίστη στο μεγάλο της ρόλο στο διεθνές εμπόριο/οικονομία.

Γιατί τότε, ο προαναφερθείς Νιάρχος, παραδοσιακός πρωταγωνιστής, απογοητευμένος εγκατέλειψε το μέγα στίβο;

Britania ruled the waves

Για πλοία και ναυτικούς το πλανητικό χωριό ήταν, για χιλιάδες χρόνια, το σπίτι τους. Πολύ πριν ανακαλυφθεί η παγκοσμιοποίηση και η τρομοκρατία.

Πριν από πολλά(;) χρόνια ένα μεγάλο μέρος των πλοίων -τα μισά ίσως- που ταξίδευαν στις θάλασσες του πλανήτη μας, είχαν ναυπηγηθεί στην Αγγλία, Άγγλοι πλήρωμα - πλοιοκτήτες - διαχειριστές, και μετέφεραν φορτία Άγγλων. Κάρβουνο από το Cardiff και παντός είδους αγαθά από και προς τα λιμάνια της Αυτοκρατορίας και όχι μόνον.

Και η ισχυρή (φυσικά όχι στα λόγια) Αγγλία είχε την πολιτική βούληση και την ικανότητα να προστατεύει το εμπόριο και τη ναυτιλία, επικουρούμενη από τις άλλες μεγάλες ναυτικές χώρες που προανέφερα. Έτσι, ένα φιλικό νομικό καθεστώς κάλυπτε τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Σήμερα το 60% των πλοίων φιλοξενούνται σε «ανοιχτά» νηολόγια, το δε 85% αυτών ναυπηγείται σε χώρες της Ασίας. Καμιά από τις "φιλόξενες" αυτές χώρες δεν ενδιαφέρεται και δεν είναι σε θέση να υποστηρίξει τα συμφέροντα της διεθνούς ναυτιλίας, της οποίας την τύχη ρυθμίζουν Ξένοι, χάριν Ξένων σκοπών και πολιτικών σκοπιμοτήτων.

Μετά ένα σοβαρό περιστατικό, το νομικό καθεστώς μεταβάλλεται εν θερμώ και σπουδή, κι ένα πλοίο που ναυπηγείται με τους κανόνες που σήμερα ισχύουν και

**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





με την αισιόδοξη προοπτική απόσβεσης κόστους σε 15-20 χρόνια, μπορεί ξαφνικά να βρεθεί «εκτός νόμου». Αλλά γιατί η ναυτιλία σωπαίνει;

Η ισχύς της ναυτιλίας εξουδετερώνεται, αφού διαχέεται σε πολλές εταιρείες και φορείς και αναλίσκείται σε βραχυπρόθεσμους στόχους και ανταγωνισμούς. Π.χ. το 44,5% των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών διαχειρίζεται 1 ή 2 πλοία και μόνο το 2% διαχειρίζεται 25 ή περισσότερα. Τα δε ελληνόκτητα πλοία ταξινομούνται υπό... 36 διαφορετικές σημαίες - οι 35 Ξένες, πράγμα που επέβαλε η ανάγκη προστασίας από τον κρατικό παρεμβατισμό.

Προσθέστε, τώρα, ενώσεις, σωματεία, τράπεζες, ασφαλιστές, ντογνώμονες, λιμάνια, ναυπηγεία, clubs, ναυλωτές, οργανισμούς (εθνικούς και διεθνείς) κοκ. κοκ. και θα έχετε ένα, φουτουριστικό περίπου, μωσαϊκό, όπου το ενιαίο συμφέρον της μεγάλης βιομηχανίας μανιεύεται αλλά δύσκολα διακρίνεται.

Τείνει δε να διαμορφωθεί μια ανθυγιεινή για τη βιομηχανία πραγματικότητα, δύο κατηγοριών πλοιοδιαχειριστών:

i) Στους «ακριβούς» που συμμορφώνονται σχολαστικά στους κανόνες και κανονισμούς, πράγμα που κοστίζει, αλλά δεν αποκλείει τις δυσάρεστες ή/και άδικες εκπλήξεις, και ii) στους «ανταγωνιστικούς», που καταφέρνουν να ελίσσονται στο λαβύρινθο της πολυνομίας, χωρίς ιδιαίτερο σεβασμό προς τους κανονισμούς. (Ανθεί π.χ. το λαθρεμπόριο πλαστών πιστοποιητικών παντός είδους.)

Το ανθρώπινο λάθος

Το διάταγμα ΟΡΑ '90 αποτελεί τη μητέρα όλων των νομοθετημάτων που θεσπίστηκαν στον ορόρου ενός σοβαρού ναυτικού ατυχήματος («Εχxon Valdez»). Ακολούθησε το πακέτο μέτρων «Erika».

Και στις δύο περιπτώσεις γενεσιουργός αιτία του ατυχήματος ήταν το ανθρώπινο λάθος/αμέλεια. Στην πρώτη περίπτωση ο πλοίαρχος Hazelwood ήταν μεθυσμένος, στη δε δεύτερη, ο ιταλικός ντογνώμων RINA επέτρεπε να ταξιδεύει ένα πλοίο αμφίβολης αξιοπιστίας, αν μη βεβαίως αναξιόπλοιας. Συνήθης αιτία ατυχημάτων στη θάλασσα είναι κακή φόρτωση/στοιβασία, λάθη στη ναυσιπλοΐα, κακή «διαπροσωπική» σχέση χρήση/μηχανής-οργάνων, σύγκρουση, προσάραξη, πυρκαγιά κ.λπ., όπου καθοριστικός είναι ο παράγων λάθος. Όχι

από το ναυπηγό, αλλά από τους υπεύθυνους αξιωματικούς του πλοίου. Ενώ δε στον παράγοντα αυτόν αποδίδεται το 85% των ναυτικών ατυχημάτων, τα εκάστοτε νέα μέτρα έχουν πάντα στόχο το σκάφος και επιβάλλουν νέες, δοκιμαστές σχεδιαστικές/ναυπηγικές «βελτιώσεις».

Ο IMO πολύ καλά γνωρίζει το πρόβλημα, λύση δε τούτου αποτελεί η STCW 95 που καθορίζει το αναγκαίο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών και είναι προϊόν μακράς σοβαρής μελέτης.

Αναμένεται να περιορίσει δραστικά αυτό το μοιραίο ανθρώπινο λάθος, όταν εφαρμοσθεί σωστά και εναρμονισμένα σε διεθνές επίπεδο. Το βέβαιο είναι ότι απουσιάζει η ενιαία φωνή της Ναυτιλίας που θα συνδράμει τον IMO στις αποφάσεις του και θα στηρίξει την εφαρμογή τους. Η διεθνής ναυτιλία ταξιδεύει στην ταραγμένη εποχή μας, χωρίς πορεία, χωρίς πηδαλιούχο και χωρίς λόγο στα μεγάλα τραπέζια των μακρών συνομιλιών και βιαστικών αποφάσεων.

Ναυτιλιακή πολιτική

Τοπικιστικές πρακτικές, πολιτικές σκοπιμότητες και οι συνακόλουθες διπλωματικές καντρίλιες, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, δεν συγχωρούν την καθιέρωση σοβαρής ναυτιλιακής πολιτικής. Στη ναυτική, αίφνης, πατρίδα μας, η STCW 95 εφαρμόζεται με το φόβο του πολιτικού κόστους και αυστηρώς όπως συμφέρει, όχι τη ναυτιλία, αλλά τις κρατικοδίαιτες συντεχνίες του χώρου. Από τα 162 κράτη-μέλη του IMO, μερικά δεν έχουν πλοία, ναυτικούς ή ακτές, αγνοούν δε και αδιαφορούν για το ρόλο και τη σημασία των θαλάσσιων μεταφορών. Μπορεί όμως έκαστο τέτοιο κράτος να κωλυσιεργεί κατά βούληση με το σλόγκαν: «Όχι αλλαγές που θα μπορούσαν να θίξουν τα συμφέροντά μου». Τα πράγματα στην Ε.Ε. είναι χειρότερα. Προσθέστε τώρα: α) Τους λαϊκισμούς των εκάστοτε Αθηνά, Σιράκ κ.ά., β) την αναρμοδιότητα του IMO να συντονίζει και να ελέγξει την εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων και κανονισμών και γ) το πλήθος των ελέγχων και επιθεωρήσεων η αντικειμενικότητα των οποίων απόκειται στον πατριωτισμό των flag states, port states του εκάστοτε surveyor και ποικίλων άλλων αρμοδίων.

Και θα καταλήξετε αβιάστως στα εξής απλά συμπερά-

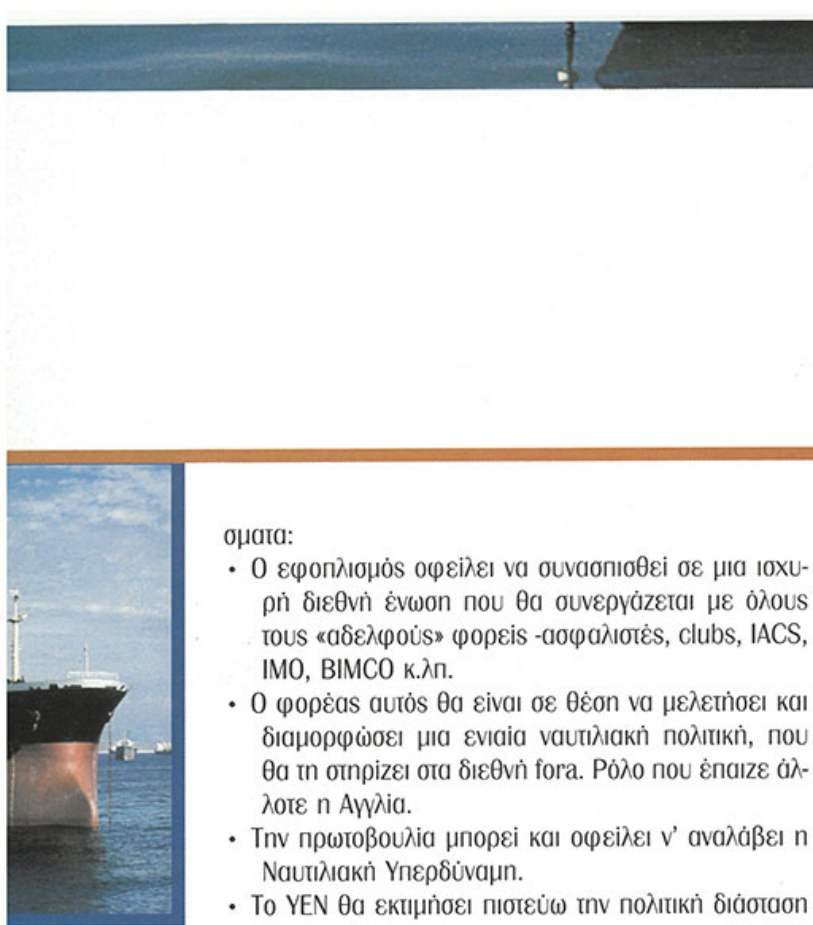
GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

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





οματα:

- Ο εφοπλισμός οφείλει να συνασπισθεί σε μια ισχυρή διεθνή ένωση που θα συνεργάζεται με όλους τους «αδελφούς» φορείς -ασφαλιστές, clubs, IACS, IMO, BIMCO κ.λπ.
- Ο φορέας αυτός θα είναι σε θέση να μελετήσει και διαμορφώσει μια ενιαία ναυτιλιακή πολιτική, που θα τη στηρίζει στα διεθνή fora. Ρόλο που έπαιζε άλλοτε η Αγγλία.
- Την πρωτοβουλία μπορεί και οφείλει ν' αναλάβει η Ναυτιλιακή Υπερδύναμη.
- Το YEN θα εκτιμήσει πιστεύω την πολιτική διάσταση του θέματος. Καθώς και ότι κινήσεις σε συλ ΣΕΝΠ βλάπτουν σοβαρά την υγεία της ναυτιλίας.

Ο Τιτανικός

Μια αναδρομή στο παρελθόν είναι άκρως ωφέλιμη, ώστε να αντιληφθούμε το παρόν και να προβληματιστούμε για το μέλλον. Το ναυάγιο του «Τιτανικού» αποτελεί τη μπρέρα όλων των ναυτικών ατυχημάτων, στον ορόρου δε τούτου θεοπίστηκαν σοβαρά μέτρα βελτίωσης του επιπέδου ασφάλειας στη θάλασσα. Για διπλά τοιχώματα δεν έγινε λόγος. Τη νύχτα -11.40- 14 Απριλίου 1912, το πλοίο, ταξιδεύοντας προς Νέα Υόρκη με ταχύτητα 22 κόμβων, προσέκρουσε σε παγόβουνο, κοντά στη νήσο New Foundland, με συνέπεια να προκληθεί τεράστιο ρήγμα -90 μέτρων- στη δεξιά πλευρά. Το πλοίο βυθίστηκε στις 02.20 (15 Απρ.) παίρνοντας μαζί 1.502 από τους 2.224 επιβαίνοντες. Εθεωρείτο αβύθιστο λόγω των 16 στεγανών υποδιαιρέσεων του, που του εξασφάλιζαν πλευστότητα ακόμη και όταν 4 στεγανά διαμερίσματα είχαν κατακλυσθεί. Αλλά λόγω του τεράστιου ρήγματος κατακλύσθηκαν 5. Οι ασφαλιστές (Lloyd's of London) είχαν υπολογίσει ένα στο εκατομμύριο την πιθανότητα να προσκρούσει το πλοίο σε παγόβουνο. Αλλά είχαν αστοχήσει στον υπολογισμό του ανθρώπινου λάθους, κι εδώ επρόκειτο περί τουλάχιστον δύο:

- Η πλοιοκτήτρια εταιρεία, White Star, προκειμένου να επιτύχει ταχύ διάπλου και να αποσπάσει το βραβείο «Blue Riband» από την ανταγωνίστρια Cunard, διέταξε τον «Τιτανικό» ν' ακολουθήσει το σύντομο ορθοδρομικό πλου, που έφερε το πλοίο πολύ βόρεια, σε περιοχή

πάγων.

- Ο παλαιμάχος πλοίαρχος -F.J. Smith- και οι επιβαίνοντες εκπρόσωποι της White Star αγνόησαν τηλεγραφήματα από άλλα πλοία στην περιοχή, που ειδοποιούσαν για παρουσία παγόβουνων. «Είμαστε κυκλωμένοι από πάγους» έλεγε ένα τηλεγράφημα από άλλο πλοίο. Δεν έκοψαν δρόμο, γιατί έπρεπε να κερδηθεί το «Blue Riband».

Να σημειωθεί ότι το επιβατηγό «Californian» ταξίδευε σε μικρή απόσταση και θα μπορούσε να φτάσει τον «Τιτανικό» εγκαίρως, αλλά ο ραδιοτηλεγραφητής ήταν εκτός βάρδιας και ο ασύρματος ήταν εκτός λειτουργίας. Μετά το τραγικό αυτό ναυάγιο κατέστη προφανής η ανάγκη καθιέρωσης πιο ουσιαστικών κανόνων ασφαλείας και μ' αυτόν το σκοπό, το 1913, συνήλθε στο Λονδίνο σύνοδος, προΐον της οποίας ήτο η πρώτη διεθνής σύμβαση SOLAS [Safety of Life at Sea - πρόγονος της SOLAS/74 που ισχύει (as amended) σήμερα].

Η πρώτη αυτή SOLAS καθιέρωσε τις εξής κυρίως υποχρεώσεις:

- i. Σωστικές λέμβους για όλους τους επιβαίνοντες.
- ii. Τήρηση βάρδιας στον ασύρματο καθ' όλο το 24ωρο.
- iii. Σύστημα περιπολιών για τον εντοπισμό παγόβουνων και ενημέρωση των πλοίων.

Να σημειωθεί, τέλος, ότι:

α) Το 1862 νομοθετήθηκε στην Αγγλία ο Κανονισμός Αποφυγής Συγκρούσεων που με την πάροδο του χρόνου υιοθετήθηκε από όλα τα ναυτικά κράτη, και αποτελεί σήμερα διεθνή σύμβαση.

β) Ο διεθνής κανονισμός για τη γραμμή φορτώσεως (Plimsol Load Line) που αφορά την αντοχή, τις προϋποθέσεις αξιοπλοΐας και το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα του πλοίου, έχει τις ρίζες του στο British Merchant Shipping Act/1875.

Το Ναυτικό Δίκαιο (The Common Law of the Sea) ιστορικά διαμορφώθηκε μέσω διεθνών συμβάσεων, με την αντίληψη ότι οι θαλάσσιες μεταφορές είναι πολύ σοβαρό θέμα δημόσιου συμφέροντος και πρέπει να προστατεύονται. Η μέριμνα και στήριξη της ναυτιλίας από τις μεγάλες ναυτικές χώρες ήταν δεδομένη. Σήμερα η διεθνής ναυτιλία μπορεί και οφείλει να πάρει τις τύχες της στα χέρια της.

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



GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

Mediterranean, Black Sea, Red Sea
and European waters

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

Operating 24 hours

GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

Headquarters:

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

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

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

Branch office:

2, Filellinon str. • 643 02 Kavala • Greece

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

e-mail: gigikav@otenet.gr

Ocean Going Salvage Tug
HELLAS



Ocean Going S&T Tug
MACEDON-II



Ocean Going Salvage Tug
EVEREST



Harbour and Open Sea Tug
MINOTAUROS



Harbour and Open Sea Tug
ALEXANDROS



Harbour Tug
DIMITRIOS



Harbour Tug
THEODOROS



ISO 9002
Certificate Number 36335



Accredited by the RvA

Ο νέος πρόεδρος της Intertanko αναλαμβάνει τα ηνία σε μια κρίσιμη περίοδο



Ο κ. Stephen Van Dyck θα αναλάβει σύντομα τα καθήκοντά του ως νέος πρόεδρος της Intertanko μετά την αποχώρηση του κ. Lars Carlsson. Ο κ. Carlsson συμπλήρωσε τρία χρόνια στην προεδρία της διεθνούς ένωσης και σύμφωνα με το καταστατικό η αποχώρησή του ήταν δεδομένη.

Ο κ. Van Dyck, σχολιάζοντας την πρόταση του Executive Committee, που υποστήριξε την υποψηφιότητά του κατά τη συνάντηση των μελών της Intertanko στο Ντουμπάι, δήλωσε ότι η εκλογή του αποτελεί μεγάλη τιμή.

Παράλληλα, τόνισε ότι ενώ η ναυλαγορά είναι εξαιρετικά ευνοϊκή υπάρχουν πολλά θέματα που χρήζουν περαιτέρω επεξεργασίας και διευθέτησης. Ανάμεσα στους πρωταρχικούς στόχους του νέου προέδρου είναι η επανεξέταση των στρατηγικών και των σκοπών της ένωσης, η προσέλκυση νέων μελών αλλά και η στενή και σταθερή συνεργασία με όλα τα διεθνή πολιτικά κέντρα και ιδιαίτερα με τις Βρυξέλλες και την Ουάσιγκτον.

Ο κ. Van Dyck είναι πρόεδρος της ναυτιλιακής εταιρείας Maritrans Inc., που εδρεύει στη Φλόριντα των ΗΠΑ. Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 11 Super Barges με 21.000-56.000 dwt (ανάμεσα στα οποία συναντάμε και το μεγαθήριο double-hull «Ocean 400») αλλά και 4 handy tankers με 35-40.000 dwt. Σήμερα μετασκευάζει όλα τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος σε διπλού τοιχώματος και σύντομα θα διαθέτει το μεγαλύτερο στόλο από double hulls στις ΗΠΑ.

Η Maritrans Inc., που ιδρύθηκε το 1928 και ονομαζόταν Interstate Oil Transport Company, μεταφέρει τα τελευταία 75 χρόνια με το στόλο της αργό πετρέλαιο και παράγωγα πετρελαίου στις ακτές των ΗΠΑ. Ο στόλος της εταιρείας γνώρισε σημαντική γιγάντωση κατά τις δεκαετίες των 1960 και 1970.

Ο κ. Van Dyck εργάζεται στην εταιρεία από το 1974, ενώ ανέλαβε ως Chief Operating Officer το 1975 και πρόεδρος το 1981.

Το 1987 προήχθη στη θέση του διευθύνοντος συμβούλου και προέδρου του Δ.Σ. και σήμερα είναι ένας από τους μακροβιότερους διευθύνοντες συμβούλους εμπορικών εταιρειών των ΗΠΑ.

Η εταιρεία που διοικεί θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική και απολαμβάνει διεθνή αναγνώριση εξαιτίας της εξαιρετικής τεχνολογικής υποδομής και οικονομικής επιφάνειας.

Ο κ. Van Dyck ανέκαθεν υποστήριζε ότι οι ασφαλείς πλεύσεις είναι θεμελιώδες στοιχείο για την οικονομική ευρωστία μιας ποντοπόρου ναυτιλιακής εταιρείας. Με αυτόν το γνώμονα το πρόγραμμα «Not One Drop», το οποίο ακολουθείται τα τελευταία 15 χρόνια, έχει εξαιρετικά αποτελέσματα με μηδέν oil spills το 2002.

Το 2003 η Maritrans μετέφερε σε σύνολο 7 bn gallons (24 m tons) αργό πετρέλαιο και παράγωγα πετρελαίου. Η προσήλωση της εταιρείας στην προστασία του περιβάλλοντος οφείλεται κατά κάποιον τρόπο και στην προσωπική ευαισθησία του προέδρου της, ο οποίος ως ιστιοπλόος έχει διασχίσει και αγωνιστεί με πάθος στις θάλασσες όλων των ηπείρων.

Η εμπειρία του κ. Van Dyck θα συμβάλει καθοριστικά στο ήδη εξαιρετικά ογκώδες έργο της Intertanko, αφού θεωρείται πολύπλευρος γνώστης των θεμάτων της ναυτιλίας.

Ο κ. Van Dyck υπηρέτησε ως σημαιοφόρος στο Αμερικανικό Πολεμικό Ναυτικό και κατέχει πτυχίο Business Administration από το Wilkes College στην Pennsylvania και Μεταπτυχιακό Τίτλο Σπουδών (Advanced Management Program) από το Harvard University School of Business Administration.

Στο χώρο της ναυτιλίας έχει διατελέσει τα τελευταία 18 έτη πρόεδρος του West of England P&I Club και πρόεδρος του Chamber of Shipping of America ενώ είναι μέλος των Δ.Σ. του American Petroleum Institute και Amerigas Propane.

Ο νέος πρόεδρος έχει ιδιαίτερη ευαισθησία σε θέματα εκπαίδευσης και γι' αυτόν το λόγο είναι Trustee στο Connecticut College και στο Webb Institute of Naval Architecture. Αξίζει να αναφερθεί ότι στην περίοδο 1995-1999 διετέλεσε πρόεδρος της επιτροπής οικονομικών υποθέσεων της πόλης της Φιλαδέλφειας με σκοπό την επίβλεψη και διευθέτηση των βεβαρημένων οικονομικών εκκρεμοτήτων των περασμένων διοικήσεων του δήμου που τον οδήγησαν στο παρελθόν στα πρόθυρα χρεοκοπίας.

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@frigoshp.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.

Shiport China 2004



Προγραμματισμένη για την περίοδο μεταξύ 22 και 25 Ιουνίου, η έκθεση Shiport China 2004 θα προκαλέσει το ενδιαφέρον της παγκόσμιας ναυτιλιακής και ναυπηγικής κοινότητας. Κορυφαίοι ναυπηγικοί και ναυπηγοεπισκευαστικοί οίκοι θα φιλοξενηθούν στην έκθεση, παρουσιάζοντας όλες τις καινοτομίες, όπου και θα εστιάσει το ενδιαφέρον των πολυάριθμων επισκεπτών. Ανάμεσα στους εκθέτες θα φιλοξενηθούν τα εθνικά περιπτερα της Κίνας, της Γερμανίας, της Κορέας και της

ο αναφοράς και επαφής για όλους τους εμπλεκόμενους φορείς που απασχολούνται στους συγκεκριμένους κλάδους της ναυτιλίας. Για τον κ. Tang, η έκθεση θα υποστηρίξει τη σύναψη κορυφαίων συμφωνιών μεταξύ των επισκεπτών και εκθετών.

Ιδιαίτερα ενθαρρυντική είναι για την έκθεση η υποστήριξη των τεσσάρων κορυφαίων «παικτών» στο χώρο της ναυπηγοεπισκευαστικής και ναυπηγικής βιομηχανίας. Η δυνατή -και ενισχυμένη φέτος- παρουσία της Κίνας,

της Γερμανίας, της Κορέας και της Ρωσίας έχει πραγματικά εντυπωσιάσει τους διοργανωτές.

Η γερμανική αντιπροσωπεία θα στεγαστεί στο γερμανικό εθνικό περίπτερο και υποστη-

Η τέταρτη διεθνής ναυτιλιακή έκθεση ανοίγει τις πύλες της στο Νταλιάν της Κίνας.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» σηματοδοτούν και συμμετέχουν στην προβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην Άπω Ανατολή

Ρωσίας. Η έκθεση θα καλύψει 16.000 τ.μ., ενώ αναμένεται να φιλοξενηθούν 30.000 επισκέπτες και ως εκθέτες 500 εταιρείες. Στην έκθεση θα συμμετάσχουν με περίπτερο για πρώτη φορά και τα «Ναυτικά Χρονικά», σηματοδοτώντας μια νέα εποχή για τη διεθνή προβολή της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας.

Οι επισκέπτες στην έκθεση αυτή, που διεξάγεται στο κινεζικό λιμάνι κάθε δύο χρόνια, προέρχονται από όλες τις σημαντικές διεθνείς ναυτιλιακές κοινότητες.

Ο κ. Arthur Tang, Executive Director of Business & Industrial Trade Fairs Ltd της Shiport China 2004, επισημαίνει ότι η αυξημένη προσέλευση κορυφαίων εκθετών στο χώρο θα προκαλέσει το ενδιαφέρον όλων των επισκεπτών, αφού η έκθεση θα αποτελέσει σημει-

ρίζεται από τη VDMA, Marine and Offshore Equipment Industries. Η συμμετοχή της Γερμανίας αποτελεί τη μεγαλύτερη εθνική συμμετοχή.

Η θριαμβευτική επιστροφή στην έκθεση των γερμανικών εταιρειών αντιπροσωπεύει την ιδιαίτερη έμφαση που δίνουν στην αγορά της Άπω Ανατολής. Εξαιρετική συμμετοχή παρουσιάζουν και τα εθνικά περίπτερα της Κορέας και της Ιαπωνίας. Η ιαπωνική συμμετοχή υποστηρίζεται από την Japanese Marine Equipment Association (JSMEA), ενώ η Κορέα αντιπροσωπεύεται με 20 κορυφαίες εταιρείες. Το ρωσικό περίπτερο θα φιλοξενήσει εταιρείες που απασχολούνται με Port facilities, logistics, forwarders αλλά και σημαντικές ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες.

Παράλληλα με τις εθνικές συμμετοχές θα φιλοξενηθούν πολυάριθμοι εκθέτες από την Αυστραλία, τον Καναδά, τη Γαλλία, την Ελλάδα, τις Κάτω Χώρες, τη Σουηδία, την Ταϊβάν και τις ΗΠΑ.

Επί πλέον, σημαντική θα είναι η συμμετοχή των εταιρειών που εξειδικεύονται σε λιμενικά έργα και υποδομές, μεταξύ των οποίων είναι η China Association of Shipbuilding Trade και η Liaoning Province Society of Naval Architects & Marine Engineers.

Οι εκθέτες που έχουν δηλώσει συμμετοχή αντιπροσωπεύουν ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων της ναυπηγικής, ναυπηγοεπισκευαστικής και λιμενικής τεχνολογίας (1- air conditioning, compasses, deck fittings, electrical engineering, propulsion engines, pumps and seals, spare parts and accessories, 2- communication and computer networks, container and material handling machinery, dredging equipment, hoisting equipment, operation and management system, 3- environment protection, navigation equipment, underwater cleaning and repairs, waterway construction technology 4- transportation equipment like containers, conveyors, cranes, lifters, palletizers and depalletizers, picking system, racks, refrigeration systems, sorters). Παράλληλα με την έκθεση θα διεξαχθεί το συνέδριο International Marine-Tech Conference for Dalian, όπου θα αναλυθούν όλα τα επίκαιρα θέματα που απασχολούν τον κλάδο.

Η Shipport China 2004 πραγματοποιείται υπό την αιγίδα των China Association of the Shipbuilding Trade, Dalian Municipal Government, ενώ συνδιοργανώνεται από τα Dalian Shipbuilding Industry Corp. (Group), Port of Dalian Authority, Liaoning Province Society of Naval Architects & Marine Engineers, Dalian Xinghai Convention & Exhibition Centre και την Business & Industrial Trade Fairs Ltd. Υποστηρικτές είναι το Dalian Municipal Bureau of Communications και το Dalian Shipbuilding Technology Centre.



Έκθεση	Shipport China 2004, the 4th International Ship Building, Port and Marine Technology and Transportation Exhibition for China.	
Ώρες Λειτουργίας	22 Ιουνίου	09.30-16.30
	23-24 Ιουνίου	09.00-16.30
	25 Ιουνίου	09.00-15.00
Εκθεσιακό κέντρο	Dalian Xinghai Convention & Exhibition Centre 18 Huizhan Road, Shahekou District, Dalian, China.	
Είσοδος	Δωρεάν σε όλους τους εμπορικούς επισκέπτες άνω των 18 ετών.	
Επίσημο Ξενοδοχείο	Swissotel Dalian Για κρατήσεις, επικοινωνήστε με τους διοργανωτές.	

Για περισσότερες πληροφορίες επισκεφθείτε την ιστοσελίδα www.shipport.com ή επικοινωνήστε με την Business & Industrial Trade Fairs Ltd, Unit 103-105, New East Ocean Centre, 9 Science Museum Road, TST East, Hong Kong
Tel.: (852) 2865 2633, Fax: (852) 2866 1770,
E-mail: shipport@bitf.com.hk



Μεριμνήστε κύριε Υπουργέ

Οι σκέψεις και οι παρατηρήσεις της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας για τα επίκαιρα θέματα που απασχολούν τον κλάδο.

Οι σκέψεις των εκπροσώπων της πλοιοκτησίας στο ερώτημα που θέσαμε δημοσιεύονται κατά αλφαβητική σειρά των ναυτιλιακών εταιρειών που εκπροσωπούν.

Επίσης παραθέτουμε τις βασικότερες επισημάνσεις του 15σέλιδου υπομνήματος της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας, το οποίο έθεσε υπ' όψιν του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μ. Κεφαλογιάννη, στην πρώτη συνάντηση που είχε μαζί του, ο γενικός γραμματέας της ΠΝΟ Γιάννης Χαλάς.

ΕΡΩΤΗΜΑ

Λαμβάνοντας υπ' όψιν την ανανεωτική διάθεση του νέου υπουργού Ε.Ν., ποια ριζοσπαστική αλλά ταυτόχρονα ρεαλιστική πολιτική θα του προτείνατε για την αντιμετώπιση ενός σημαντικού θέματος, που απασχολεί τον κλάδο στον οποίο δραστηριοποιείστε.

Του Γιάννη Πλατσιδάκη

Managing director Anangel Maritime Services Inc.



Στον 28ο υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, μετά τη μεταπολίτευση του 1974, θέλω να ευχηθώ καλή επιτυχία στο έργο το οποίο καλείται να επιτελέσει για τη ναυτιλία της χώρας μας. Εύχομαι ολόψυχα να αποδειχθεί υπουργός των έργων και όχι των υποσχέσεων και να ενταχθεί στο μικρό αριθμό υπουργών Ε.Ν. τους ο-

ποίους θυμάται η ναυτική μας οικογένεια για το έργο τους. Κοιτώντας στο ποντοπόρο τμήμα της εμπορικής μας ναυτιλίας, θεωρώ ότι λίγα είναι τα προβλήματα τα οποία ζητούν λύση από το ελληνικό κράτος, όπως προσφορά ικανού αριθμού άξιων αξιωματικών, οικονομικά ανταγωνιστικό πλοίο στο διεθνές περιβάλλον, δυναμική εκπροσώπηση της χώρας μας στους διεθνείς οργανισμούς για ναυτιλιακά θέματα, εκσυγχρονισμός των οργανικών συνθέσεων των πλοίων. Θα εστιάσω στο τελευταίο θέμα, λέγοντας ότι είναι πλέον καιρός να ξεφύγουμε από το δογματισμό που μας κρατάει δέσμιους στη διά νόμου υποχρεωτική πρόσληψη Ελλήνων στις θέσεις του κατωτέρω πληρώματος από τα πλοία με ελληνική σημαία.

Παρά την έντονη ανεργία στα διάφορα επαγγέλματα στη χώρα μας, μόνο στον κλάδο των κατωτέρω πληρωμάτων προσπαθεί το ελληνικό κράτος να επιβάλει, διά νόμου, την υποχρεωτική πρόσληψή των. Τη στιγμή που κάθε επιχειρηματίας είναι ελεύθερος να θεωρήσει το κόστος λειτουργίας του με την προσφερόμενη ποιότητα του εργατικού δυναμικού, πρέπει να αφαιρεθεί και ο διαχειριστής του ποντοπόρου πλοίου να ρυθμίσει τη σύνθεση, τουλάχιστον του κατωτέρου πληρώματος, τη στιγμή μάλιστα που σπανίζει η διάθεση νέων Ελλήνων για σταδιοδρομία στις τάξεις αυτές. Χρήσιμο, βέβαια, θα ήταν το κράτος, με την απελευθέρωση της υποχρέωσης αυτής και ασκώντας κοινωνική πολιτική, να επιδοτήσει τις εργοδοτικές εισφορές αυτών ώστε το κόστος στον εργοδότη,

που με δική του πλέον πρωτοβουλία θα αποφασίσει αν θα τους προσλάβει, να γίνει πιο ανταγωνιστικό. Αν και ίσως δύσκολο να το υιοθετήσουμε διανοητικά, μπορούμε να ακολουθήσουμε το παράδειγμα της Σουηδίας όπου οι συλλογικές συμβάσεις επαναδιαπραγματεύτηκαν σε χαμηλότερο ύψος, κατά ποσό ίσο με τις εργατικές εισφορές και το φόρο εισοδήματος, ώστε ο ναυτικός να συνεχίσει να λαμβάνει τον ίδιο καθαρό μισθό, αλλά τόσο οι εργατικές όσο και οι εργοδοτικές εισφορές να καλύπτονται από το κράτος. Μια τέτοια παροχή στους Έλληνες που θέλουν να ναυτολογούνται στις θέσεις κατωτέρου πληρώματος των ποντοπόρων πλοίων, θα ήταν ουσιαστική και ενδεικτική της κρατικής μέριμνας σε αντάλλαγμα της απελευθέρωσης της διά νόμου υποχρεωτικής πρόσληψής των. Τελειώνοντας, θέλω να εκφράσω την επιθυμία, ο νέος υπουργός Ε.Ν. να κοιτάζει στο μέλλον και όχι μόνο το σήμερα όταν χαράσσει την πολιτική του υπουργείου του και να μην ξεχνά ότι σήμερα, το 2004, είμαστε ευγνώμονες στους προικισμένους και εμπνευσμένους Έλληνες, οι οποίοι πολλά χρόνια πριν υιοθέτησαν μέτρα που απεδείχθησαν τεραστίως ευεργετικά για τη ναυτιλία μας (εργοδότες, εργαζόμενους και απασχολούμενους γύρω από τη ναυτιλία). Τα εργατικά σωματεία πρέπει να προσφέρουν ουσιαστικά στην επίτευξη τέτοιων μακρόπνοων μέτρων, εξηγώντας στα μέλη των ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση επιβάλλει νέους όρους στο ναυτιλιακό περιβάλλον (π.χ. μετά την 01/05/2004 οι Πολωνοί ναυτικοί θα θεωρούνται Ευρωπαίοι με δυνατότητα πρόσληψής των στα ποντοπόρα πλοία με ιδιαίτερα χαμηλό κόστος, ενώ μέχρι σήμερα θεωρούμενες σημαίες ευκαιρίας γίνονται πλέον σημαίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης). Τέτοιες εξελίξεις θα μας περιθωριοποιήσουν αν δεν δούμε ξεκάθαρα και χωρίς προκαταλήψεις και δογματισμούς που βρισκόμαστε σήμερα και τι πρέπει να κάνουμε για να απολαύσουμε το μέλλον. Σας ευχαριστώ πολύ για την πρόσκλησή σας και τη φιλοξενία σας.





Του Ν. Α. Παππαδάκη

Kassian Maritime Navigations Agency Ltd



Ο νέος υπουργός αναλαμβάνει τα ηνία του ΥΕΝ σε μια δύσκολη χρονικά περίοδο, αφού θα πρέπει να αντιμετωπίσει θέματα τα οποία οι προκάτοχοί του, ενώ κατείχαν, δυσκολεύτηκαν ή ίσως αρνήθηκαν να αντιμετωπίσουν λόγω του πολιτικού κόστους.

Η κυβέρνηση θα πρέπει να λάβει άμεσα δύσκολες αποφάσεις σχετικά με τα ακόλουθα ζητήματα:

- Την εξυγίανση και τη βιωσιμότητα του ΝΑΤ.
- Την αντιμετώπιση του θέματος των συνθέσεων και της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας. Το συγκεκριμένο θέμα μπορεί να μην είναι ιδιαίτερα πειστικό στη συγκεκριμένη χρονική περίοδο εξαπτίας των υψηλών ναύλων που απολαμβάνει η αγορά, αλλά απαιτούνται μακροπρόθεσμες στρατηγικές για την ανέλιξη της σημαίας μας.

Αξίζει να αναφερθώ στη σημαία και στο νηολόγιο των Κάτω Χωρών, που ενώ συμβολίζει ένα ιστορικό ναυτικό έθνος, εντούτοις αφήνει σχετική ελευθερία στο ζήτημα των συνθέσεων, περιορίζοντας μάλιστα τον αριθμό των Ολλανδών αξιωματικών μόνο σε έναν καπετάνιο (Ολλανδό ή ευρωπαϊό κάτοικο της Ολλανδίας).

Η ελευθερία αυτή προσδίδει ένα ιδιαίτερο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στη σημαία, αφού το πλήρωμα που προέρχεται από χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και της Άνω Ανατολής λαμβάνει από τη μισθοδοσία δολάρια και όχι ευρώ, σε αντίθεση με τα ελληνικά πληρώματα.

Η αστάθεια στην ισοτιμία των δύο νομισμάτων αλλά και τα έξοδα μετατροπής είναι ένα σημαντικό μειονέκτημα για τον ελληνικό εμπορικό στόλο.

Εξάλλου, οφείλουμε να είμαστε προνοητικοί, αφού σε κάποια στιγμή η αγορά δεν θα είναι τόσο αποδοτική και το κόστος διαχείρισης ενός πλοίου με ελληνική σημαία δυσχερές. Δεν θα ήθελα να συναντήσουμε πάλι την πραγματικά δύσκολη κατάσταση που είχε δημιουργηθεί παλαιότερα, όταν τα ελληνικά πλοία παροπλίζονταν και οι ναυτικοί έμεναν άνεργοι.

Η ναυτιλία γενικότερα περνάει μια περίοδο μάλλον μεταβατική καθώς οι αυξημένες νομοθετικές πρωτοβουλίες προκαλούν αβεβαιότητα ως προς τα επί πλέον έξοδα που καλούμαστε συνέχεια να αντιμετωπίσουμε. Τα έξοδα για τη συμμόρφωση με τους νέους κώδικες (ISPS, AMS κτλ.) έχουν προκαλέσει σκεπτικισμό και επιφυλακτικότητα σε όλους.

Η ουσία είναι ότι όλοι οι επιχειρηματικοί κλάδοι οφείλουν να σταθεροποιούν ή και να περιορίζουν τα έξοδά τους εάν και εφόσον θέλουν να παραμένουν κερδοφόροι. Οι όποιες επιχειρηματικές αποφάσεις είναι πραγματικά δύσκολες και πρέπει να επιλέγονται προσεκτικά. Σε αυτό το πλαίσιο οι ενώσεις, οι ιδιοκτήτες αλλά και η Πολιτεία πρέπει να αναθεωρήσουν τη φιλοσοφία δράσης τους και να εξετάσουν ρεαλιστικές μεθόδους, που θα ανταποκρίνονται στο ανταγωνιστικό περιβάλλον της διεθνούς ναυτιλίας με σκοπό πάντα την υπεράσπιση των συμφερόντων της ελληνικής σημαίας.

Με αυτό το σκεπτικό θα ήθελα να αναφερθώ σε ένα κυπριακό πλοίο πολωνικών συμφερόντων που συνάντησα πρόσφατα.

Το πλήρωμα ήταν σαφώς πιο ολιγομελές από ένα αντίστοιχο ελληνικό πλοίο ενώ «αντικατόπτριζε» την πολυεθνικότητα της διεθνούς ναυτιλίας.

Πιο συγκεκριμένα, το πλήρωμα αντανάκλασε διαφορετικές εθνικές, πολιτιστικές αλλά και τεχνολογικές νοτοτροπίες και εμπειρίες, αλλά κατάφερε να ανταπεξέλθει στις καθημερινές και πολύπλοκες ναυτικές δραστηριότητες με εξαιρετική άνεση και επιτυχία.

Ένα πλοίο λοιπόν με λιγότερο προσωπικό από ένα αντίστοιχο ελληνικό είχε αντιμετωπίσει με επιτυχία όλους τους αυστηρούς διεθνείς ελέγχους PSC χάρις κυρίως στη σωστή εκπαίδευση και κατάρτιση του πληρώματος. Εμείς, οι Έλληνες ιδιοκτήτες, οι ενώσεις αλλά και η Πολιτεία οφείλουμε να εξετάσουμε τις παραμέτρους που καθιστούν επιτυχημένους τους ανταγωνιστές μας, αλλά και να δημιουργήσουμε τις συνθήκες για να ισχυροποιήσουμε την παρουσία μας.

Οι εποχές για τη ναυτιλία δεν θα είναι πάντα εύκολες και επικερδείς και πρέπει τώρα να φανούμε προσεκτικοί και προετοιμασμένοι για οποιαδήποτε εξέλιξη.

Εάν δεν προετοιμαστούμε εγκαίρως, δεν θα αντιμετωπίσουμε τη δυσαρέσκεια ίσως και απόγνωση όλων όσοι δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον κλάδο.

Ας μην ξεχνάμε μάλιστα ότι η ελληνική ναυτιλία δίνει δουλειά και σε υπηκόους άλλων κρατών.

Ας μην ξεχνάμε επίσης τα πρόσφατα γεγονότα του παρελθόντος, όταν οι ναυλωτές σε δύσκολες εποχές για τους πλοιοκτήτες -και σε αντίθεση με σήμερα- γίνονταν εξαιρετικά επιλεκτικοί και αυστηροί στις προτιμήσεις τους, με αποτέλεσμα την αναστάτωση της αγοράς.



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.



Associated member
INTERTANKO

Member of EUROCORD & EWRIS

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



Του Κων/νου Κληρονόμου

Προέδρου των Μινωικών Γραμμών

Ο νέος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας είναι υποχρεωμένος να αντιμετωπίσει -άμεσα- ορισμένα από τα πιο σημαντικά και επείγοντα προβλήματα που απασχολούν την ελληνική ναυτιλία. Συγκεκριμένα, απαιτείται η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας που διέπει την ελληνική ακτοπλοΐα (Ν. 2932/2001) στον Κανονισμό 3577/92 της Ε.Ε. για την άρση του cabotage.

Στην προοπτική του άμεσου μέλλοντος πρέπει να ληφθούν μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου.

Πιστεύω ότι -σε θεσμικό επίπεδο- έχουν γίνει αρκετά και σημαντικά βήματα, που κινούνται προς τη σωστή κατεύθυνση. Υπάρχει ανάγκη όμως να γίνουν μεγαλύτερες και τολμηρότερες τομές, ώστε η λειτουργία της ελληνικής ακτοπλοΐας να απεγκλωβιστεί από τον κρατικό παρεμβατισμό, ιδιαίτερα σε ορισμένους τομείς που έχουν να κάνουν με την εμπορική και επιχειρηματική

στρατηγική της κάθε εταιρείας.

Τέτοιου είδους προβλήματα είναι η συνεχιζόμενη επιβάρυνση των μη ανταποδοτικών τελών στα εισιτήρια, η ανελαστικότητα του χρόνου απασχόλησης των πλοίων, η υποχρεωτική σύνθεση των πληρωμάτων, παράγοντες που -όλοι μαζί- επιβαρύνουν υπερβολικά το κόστος λειτουργίας των πλοίων.

Ο νέος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Μανώλης Κεφαλογιάννης, γνωρίζει πολύ καλά τα προβλήματα του κλάδου, είναι πολιτικός με όραμα και τόλμη και εκτιμούμε ότι θα δώσει, με αποφασιστικότητα, τις κατάλληλες λύσεις.

Η ποιοτική αναβάθμιση της ελληνικής ακτοπλοΐας πρέπει να είναι εθνικός στόχος και να αποτελέσει αντικείμενο διακομματικής συνεννόησης και τριμερούς συνεργασίας της Πολιτείας, των ναυτικών και των εφοπλιστών.



Του Αθ. Σάμιου

Managing director Samios Shipping Company S.A.

Κύριε υπουργέ, Προίτασθε πολιτικώς της μεγαλύτερης ναυτιλίας στον κόσμο. Μιας ναυτιλίας που από τη μία αυξάνει συνεχώς τα μεγέθη και το κύρος της παγκοσμίως και από την άλλη στερεύει από το πιο πολύτιμο στοιχείο της, τους Έλληνες ναυτικούς και τα στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Ασφαλώς γνωρίζετε:

Ότι δεν εισέρχονται νέοι στο ναυτικό επάγγελμα.

Ότι τα περισσότερα από τα χιλιάδες ελληνόκτητα πλοία δεν φέρουν, για τους γνωστούς λόγους, στον ιστό τους τη σημαία της πατρίδας μας.

Ότι υπολείπομεθα πολύ σε θέματα υποδομής.

Ότι ούτε μία εταιρεία της ποντοπόρου ναυτιλίας δεν έχει εισαχθεί στο Χ.Α., αφού ο σχετικός νόμος καθιστά στην πράξη ανέφικτη την εισαγωγή της.

Ότι τα παραπάνω και άλλα προβλήματα χρειάζονται άμεσες και εφαρμόσιμες λύσεις.

Τολμήστε, κύριε υπουργέ.

Κατανοήστε ότι ναυτιλία δεν είναι μόνον η ακτοπλοΐα.

Μη φεισθήτε πολιτικού κόστους. Ο αφανής Άτλας της ελληνικής οικονομίας χρειάζεται την αρωγή της Πολιτείας, με λύσεις που μπορούν να επιφέρουν οριστικά και μακροχρόνια αποτελέσματα.

Σας εύχομαι επιτυχίες στο δύσκολο έργο σας.

Του Γεωργίου Α. Γράτσου

Προέδρου Standard Bulk Transport Corporation



Το κόστος επάνδρωσης του υπό ελληνική σημαία πλοίου σήμερα είναι τουλάχιστον κατά περίπου 600 δολάρια ημερησίως ακριβότερο από το αντίστοιχο πλοίο άλλης ποιοτικής σημαίας. Το ποσό αυτό αντιπροσωπεύει τουλάχιστον 220.000 δολάρια ανά πλοίο ετησίως. Αυτή η διαφορά κόστους επάνδρωσης σε

μία δεκαετία αντιπροσωπεύει την προκαταβολή ενός πολύ νεότερου πλοίου, ακόμη και νεότευκτου. Σε ένα στόλο δέκα πλοίων αντιπροσωπεύουν προκαταβολή για ένα επί πλέον πλοίο κατ' έτος.

Αν δεν λύσει το θέμα της ανταγωνιστικότητας η ελληνική κυβέρνηση, θέλοντας να διατηρήσει μη διεθνώς ανταγωνιστικές θέσεις εργασίας για Έλληνες ναυτικούς στην ελληνική ναυτιλία, πράξει, αντιστρατεύεται την ανανέωση του υπό ελληνική σημαία στόλου παρά την περί του αντιθέτου φιλολογία.

Για να επιτευχθεί η ανταγωνιστικότητα, δεν αρκεί μόνον η μείωση του αριθμού των Ελλήνων της συνθέσεως. Πρέπει να επιτευχθεί και βελτίωση της ποιότητας και των γνώσεων των Ελλήνων αξιωματικών, κυρίως των μηχανικών.



Του **Εμμανουήλ Α. Βορδών**

Executive Director της Thenamaris
(Ships Management) Inc.

Θα του ευχόμουν να διατηρήσει την ανανεωτική του διάθεση και την καινούργια νεανική του ματιά παρά την πολυπλοκότητα, τις αγκυλώσεις και αντιστάσεις που θα αντιμετωπίσει.

Θα πρότεινα στην ενημέρωσή του να εξοικειωθεί κατ' αρχάς με τα μεγέθη και τα θέματα της ελληνικής ναυτιλίας αλλά ταυτόχρονα να ανοίξει τη ματιά του και στο πεδίο της διεθνούς ναυτιλίας, για να αφομοιώσει καλά τα όσα συμβαίνουν στη μεγάλη παγκόσμια αρένα, όπου και η

Ελληνική Ναυτιλία και οι Ναυτικοί προσφέρουν τις υπηρεσίες τους και ανταγωνίζονται.

Όσον αφορά συγκεκριμένα θέματα που θα είχα να προτείνω, ο κος Φουστάνος και εσείς μου δώσατε την ευκαιρία τελευταία να εκφράσω τις σκέψεις μου από τις σελίδες σας. Τις ίδιες σκέψεις θα του έστελνα για να τις λάβει υπ' όψιν του, στο δρόμο των ευαίσθητων ισορροπιών που θα χαράξει.

Του **Βασιλείου Κ. Μανιού**

Transman Shipmanagers S.A.

Το σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η ναυτιλία, η πρώτη ναυτιλία στον κόσμο, αρκετά χρόνια τώρα, είναι η συρρίκνωση του εργατικού της δυναμικού δι' αυτό και ευρίσκεται αυτήν τη στιγμή στην πλέον κρίσιμη της καμπή κατά την άποψή μου.

Η επίλυση του ανωτέρω προβλήματος απαιτεί «όραμα», και μάλιστα μακρόπνοο.

Γιατί οδηγηθήκαμε στο σημείο αυτό;

Για πολλά χρόνια τα μέτρα που ελαμβάνοντο από τους κατά καιρούς ιθύνοντες αφορούσαν μόνο τα πλοία υπό ελληνική σημαία, δηλαδή ένα μόνο μέρος του ελληνόκτητου στόλου. Αγνοούνταν παντελώς ότι το πρόβλημα δεν ήταν πόσους δόκιμους θα προσέφεραν οι παραγωγικές σχολές, αλλά το πώς οι απόφοιτοι θα μπορούσαν να προαχθούν και να είναι αρκετοί όχι μόνο για την ελληνική αλλά και όλη την ελληνόκτητη ναυτιλία.

Η αδυναμία απορρόφησης του δυναμικού αυτού μόνο από τα πλοία υπό τη γαλανόλευκο οδήγησε αρκετούς αποφοίτους των σχολών να εγκαταλείψουν την προσπάθεια, καθότι δεν μπορούσαν να προαχθούν. Αν μπορούσαν να υπηρετήσουν και στα υπό Ξένη σημαία πλοία χωρίς να χάνουν το δικαίωμα προαγωγής, τότε θα είχε αντιμετωπιστεί το πρόβλημα. Η αδυναμία προαγωγής λειτούργησε αρνητικά και στην προσέλευση νέων

υποψηφίων, οι οποίοι ήδη έγιναν κοινωνοί του προβλήματος εξεύρεσης εργασίας.

Προσωπικά προτείνω.

- Να λογίζεται η υπηρεσία εις τα υπό Ξένη σημαία ως παραγωγική στο σύνολό της.
- Οι σχολές να παράγουν αρκετούς αξιωματικούς για τα σημερινά μεγέθη της ναυτιλίας μας.
- Να ερευνηθεί ο λόγος, γιατί αρκετές κρατικές σχολές που ευρίσκοντο σε άκρως παραγωγικές σε ναυτικούς περιοχές, ανέστειλαν τη λειτουργία τους. Να επανεξετασθεί το θέμα και αν είναι δυνατόν να επαναλειουργήσουν.

Στη χώρα μας με μεγάλο ποσοστό ανεργίας μεταξύ των νέων, η ενασχόληση με το ναυτικό επάγγελμα θα ήταν μια ευπρόσδεκτη λύση. Προς τούτο, φυσικά, χρειάζεται μια θετική διαφήμιση. Να εξηγηθεί στους νέους ότι το επάγγελμα δεν τελειώνει στα πλοία. Η ναυτιλία τους χρειάζεται να στελεχώσουν τα γραφεία και, γιατί όχι, να πληθύνουν τις τάξεις των πλοιοκτετών.

Τα ανωτέρω μπορεί να φέρουν αποτελέσματα αν εμπλουτισθούν και με πρωτοπόρες ιδέες, π.χ. να αναβαθμισθεί η εκπαίδευση και οι σχολές να γίνουν τετραετείς όπως και η Σχολή Δοκίμων, με πτυχία ισότιμα της ανωτάτης παιδείας καθότι οι σημερινές ανάγκες και





συνθήκες απαιτούν επιτακτικά ναυτικούς υψηλής μόρφωσης. Στο σημείο αυτό θα ήθελα να προσθέσω ότι η αναβάθμιση των πτυχίων ίσως να άγγιζε και την ψυχή του μέσου Έλληνα, με αποτέλεσμα να γίνει πιο ελκυστική η επιλογή του ναυτικού επαγγέλματος. Το κέρδος θα ήταν πολλαπλό.

1. Άριστα εκπαιδευμένοι και μορφωμένοι αξιωματικοί στα πλοία μας που με την αναγκαία εμπειρία της θάλασσας θα διέπρεπαν και στις απαιτητικές θέσεις των ναυτιλιακών γραφείων.

2. Και αν ακόμη κάποιος ήθελε να εγκαταλείψει το επάγγελμα, ένα δύο χρόνια εμπειρίας στη θάλασσα θα ήταν ευεργετικά για την ευρύτερη ναυτιλία. Έχοντας πτυχίο ανωτάτης εκπαίδευσης, θα μπορούσαν να φοιτήσουν στα πανεπιστήμια, βλέπε Νομική, Πολυτεχνείο κ.λπ., και τότε θα δημιουργούσαμε επιστήμονες με ναυτική εμπειρία, έτοιμους να στελεχώσουν διάφορες υπηρεσίες που θα καθιστούσαν τον Πειραιά πραγματικό ναυτιλιακό κέντρο όλης της οικουμένης. Θα είχαμε π.χ. στελέχη πανέτοιμα να λειτουργήσουν ως Arbitrators, Surveyors κ.λπ., ειδικότητες που προς το παρόν εδρεύουν κυρίως στο Λονδίνο.

Αν μπορούσαμε να πείσουμε τους νέους ότι ακολουθώντας το ναυτικό επάγγελμα δεν θα αντιμετωπίσουν προβλήματα απασχόλησης, προαγωγών κ.λπ., τότε θα αυξανόταν και η προσέλευση, διότι πάνω απ' όλα το ναυτικό επάγγελμα και ωραίο και προσοδοφόρο είναι.



Του **Παναγιώτη Ν. Τσάκου**
Προέδρου Tsakos Group

Η παρουσία του κ. Μανώλη Κεφαλογιάννη, εξέχοντος και δραστήριου πολιτικού στελέχους στην κορυφή της ηγεσίας του YEN, αποτελεί από μόνη της σημαντική και ελπιδοφόρο εξέλιξη.

Τα προβλήματα που σήμερα απασχολούν τη ναυτιλιακή κοινότητα είναι κυρίως τα ακόλουθα:

- Η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.
- Η ενίσχυση και αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης καθώς και η κοινωνική αναβάθμιση του ναυτικού επαγγέλματος και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου.

Το ότι η πολιτική του νέου υπουργού θα αποβλέπει στην αντιμετώπιση των ανωτέρω προβλημάτων το θεωρώ αυτονόητο και δεδομένο.

Υπάρχουν όμως, κατά την άποψή μου, στόχοι η επίτευξη των οποίων δεν θα υπηρετήσει μόνον τη ναυτιλιακή κοινότητα, αλλά θα στηρίξει την εθνική μας οικονομία και θα συμβάλει σε πολύ μεγάλο βαθμό στην οικονομική μας ανάπτυξη.

Αναφέρομαι σε μια μεγάλη, σοβαρή και συντονισμένη εκστρατεία, σε συνεργασία με συναρμόδια υπουργεία και άλλους φορείς για την ανάδειξη του Πειραιά σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο και για τη δημιουργία στη χώρα σοβαρής ναυπηγικής βιομηχανίας.

Πρόκειται για πολύ υψηλούς στόχους που δεν θεωρώ όμως ότι ανάγονται στη σφαίρα της ουτοπίας. Πιστεύω ότι αν υιοθετηθεί αυτή η άποψη θα πρέπει να συγκροτηθεί μια επιτροπή ή κάποιο όργανο που θα συλλέξει στοιχεία, θα μελετήσει θα συντάξει και υποβάλει ολοκληρωμένες προτάσεις επί του θέματος.

Είναι βέβαιο ότι το εγχείρημα θα είναι δύσκολο αλλά και οι προσδοκίες από τυχόν επιτυχία του μεγάλες. Αξίζει τον κόπο, ένας υπουργός με μεγάλες ικανότητες και ανανεωτική διάθεση, όπως ο νέος μας υπουργός κ. Κεφαλογιάννης, να το επιχειρήσει, αξιοποιώντας μάλιστα και τις πολύτιμες γνώσεις και την πλούσια πείρα των άμεσων συνεργατών του, γενικών γραμματέων κ. Τζώννου και Βλάχου.



Fly from Athens or Larnaca
on Aerosvit's direct flights to Kiev & Odessa



Convenient connections to

Delhi, Beijing,
Dubai, Bangkok, Stockholm, Moscow,
New York, Toronto, Minsk, Riga
and to all major cities in Ukraine

Aerosvit Airlines 36 - 38 Syngrou Avenue - Athens, tel.: 210 9210 710
El Venizelos airport office tel.: 210 3534020

» Το υπόμνημα της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας

Η διασφάλιση των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών, η κοινωνικοασφαλιστική τους προστασία καθώς και η φορολογική τους μεταχείριση είναι τα ουσιαστικά προβλήματα που απασχολούν τη ναυτεργασία και εμπεριέχονται στο υπόμνημα που έθεσε υπ' όψιν του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη ο γενικός γραμματέας της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας, Γιάννης Χαλάς.

Στο εκτενές 15σέλιδο υπόμνημα επισημαίνεται και αρχάς η ανάγκη άμεσης προτεραιότητας της καταπολέμησης των σημαιών ευκαιρίας, σε όλα τα διεθνή fora, που συνιστούν την απαράδεκτη και σκοτεινή πλευρά της διεθνούς ναυτιλίας, ώστε να πάψουν οι σημαίες αυτές να διαθέτουν συγκριτικό οικονομικό πλεονέκτημα έναντι της ελληνικής από τη μια μεριά και, παράλληλα, να ενδυναμωθεί και αποσαφηνισθεί η έννοια του γνήσιου δεσμού, υποστηρίζοντας τις σχετικές πρωτοβουλίες του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών και ειδικότερα του γενικού γραμματέα.

Ειδικότερα για τη διασφάλιση θέσεων εργασίας Ελλήνων ναυτεργατών και τη διεύρυνσή τους στο μέλλον, ο γενικός γραμματέας της ΠΝΟ υπογραμμίζει με ιδιαίτερη έμφαση ότι «εάν η ισχύουσα νομοθεσία, που αφορά στο χώρο της ναυτικής εργασίας, με τις διαπιστωμένες ατέλειες και αδυναμίες που παρουσιάζει, εφαρμόζοταν αυστηρά από τις εντεταλμένες προς το σκοπό αυτόν ελεγκτικές Αρχές της χώρας μας, θα είχε υπάρξει ανακούφιση για το κορυφαίο για την Ομοσπονδία μας και τους Έλληνες ναυτεργάτες θέμα της απασχόλησης. Καθίσταται, λοιπόν, σαφές ότι επιβάλλεται η εδώ και τώρα άμεση λήψη μέτρων για την πάταξη των ελλείψεων σε ό,τι αφορά τις οργανικές συνθέσεις των πλοίων, με την επιβολή των κυρώσεων που προβλέπονται από την κείμενη σχετική νομοθεσία, εξαντλώντας όλα τα περιθώρια που προβλέπει, ανάλογα με το μέγεθος και τη σοβαρότητα της κάθε περίπτωσης».

Ιδιαίτερη μνεία στο υπόμνημα γίνεται για την προσέλκυση νέων και την παραμονή τους στο ναυτικό επάγγελμα, η οποία και συνιστά, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται, τον ισχυρό κρίκο στην αλυσίδα της απασχόλησης, η οποία αποτελεί τη σταθερά εκείνη, η απουσία

της οποίας οδηγεί με μαθηματική ακρίβεια στην αποτυχία της οποιασδήποτε προσπάθειας ενδυνάμωσης της απασχόλησης.

«Με ολοκληρωμένες και συγκεκριμένες προτάσεις της, η διοίκηση της ΠΝΟ διετύπωσε σειρά κινήτρων, τα οποία επεξεργασθήκαμε με ιδιαίτερη προσοχή, ενδεικτικά δε αναφέρουμε τα παρακάτω:

Καθιέρωση φυλλαδίου μαθητευομένου ναυτικού, επαναφορά του ειδικού τρόπου φορολόγησης των ναυτεργατών που καθιερώθηκε με το Ν.Δ. 3323/55, αναβάθμιση των κυρίων συντάξεων και αναπροσαρμογή όλων στο 80% και, παράλληλα, οι αυξήσεις των συντάξεων να ακολουθούν τις αυξήσεις των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας χωρίς προϋποθέσεις, αναβάθμιση των παροχών των Ταμείων Προνοίας Αξιοματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν., ουσιαστική βελτίωση των παρεχομένων από τον κλάδο υγείας παροχών προς τους ναυτεργάτες και τις οικογένειές τους, μείωση των ωρών εργασίας και αύξηση των ωρών ανάπαυσης, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τα επιβατηγά πλοία, με στόχο την αποφυγή εντατικοποίησης της εργασίας των ναυτεργατών που συνεπάγεται κόπωση και άγχος - παράγοντες που αποδεδειγμένα ευθύνονται για ναυτικά ατυχήματα.

Η ναυτική εκπαίδευση - μετεκπαίδευση αποτελεί το δεύτερο ισχυρό κρίκο της απασχόλησης και θέλουμε να τονίσουμε εμφαντικά ότι η δημιουργία σχολών για κάθε κλάδο, ιδιαίτερα για τα κατώτερα πληρώματα, οι οποίες θα μπορούσαν ενδεχομένως να λάβουν ιδρυματική μορφή ώστε οι παρεχόμενες γνώσεις να υπόκεινται σε συνεχή αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό του περιεχομένου τους, με απώτερο στόχο την αριστοποίηση της εκπαίδευσης του ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας μας για να είναι σε θέση να ανταποκριθεί στο μέγιστο δυνατό βαθμό στις σύγχρονες απαιτήσεις αλλά και προκλήσεις της ναυτιλίας, είναι ζήτημα που μας απασχολεί ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια.

Σε κάθε περίπτωση, ο δημόσιος χαρακτήρας της ναυτικής εκπαίδευσης πρέπει να αποτελεί πάντα την κατευθυντήρια δύναμη του συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης της χώρας μας».





Απαγόρευση εργασίας συνταξιούχων

Η ΠΝΟ στο υπόμνημά της προς τον υπουργό Ε.Ν. αναφέρει ότι «με σειρά εγγράφων είχαμε επισημάνει τις πάγιες θέσεις της ΠΝΟ όσον αφορά τις προϋποθέσεις επαναυτολόγησης των συναδέλφων συνταξιούχων. Οι επισημάνσεις μας αυτές, όχι μόνο δεν ελήφθησαν υπ' όψιν από τις προηγούμενες πολιτικές ηγεσίες του ΥΕΝ, αλλ' αντιθέτως εκδόθηκε απόφαση [η υπ' αριθ. 3511.4/49/2002 (ΦΕΚ 306 Β')] με την οποία αντί να επιλύεται, όπως θα έπρεπε, το πρόβλημα των συνταξιούχων που αγωνίζονται να επιβιώσουν, επιδεινώθηκε το υφιστάμενο οξύ πρόβλημα των εν ενεργεία ναυτεργατών.

Επιβάλλεται η άμεση ανάκληση της ανωτέρω αποφάσεως και στη συνέχεια καθιέρωση, σε κάθε περίπτωση, χορήγησης προ της επιστροφής του ναυτικού φυλλαδίου στο συνταξιούχο, βεβαίωσης από την πρωτοβάθμια ναυτεργατική οργάνωση περί μη προσφοράς εν ενεργεία ναυτεργατών, προκειμένου να ναυτολογηθεί ο συνταξιούχος».

Ειδικό Ταμείο Ανεργίας

Στο υπόμνημα επισημαίνεται η ανάγκη ίδρυσης ανεξάρτητου Ειδικού Ταμείου Ανεργίας για τους Έλληνες ναυτεργάτες.

Για το λόγο αυτόν η διοίκηση της ΠΝΟ με έγγραφά της (Α.Π. 184/16-1-2003 και Α.Π. 3180/26-6-2003) διευτύωσε τις θέσεις της για τη διαμόρφωση πλαισίου σύστασης και λειτουργίας ειδικού φορέα προστασίας των Ελλήνων ναυτεργατών από την ανεργία.

Ο κ. Χαλός αναφέρει χαρακτηριστικά: «Είναι γνωστό ότι οι Έλληνες ναυτεργάτες εξαιρέθηκαν από το πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας του Συμβουλίου της Ε.Ε. σχετικά με την "προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών-μελών για την προστασία των μισθωτών σε περίπτωση αφερεγγυότητας του εργοδότη (80/987/ΕΟΚ)" με το αιτιολογικό ότι καλύπτονται με ισοδύναμη του περιεχομένου της Οδηγίας προστασία και ειδικότερα το άρθρο 205 του ΚΙΝΔ.

Με σχετική αλληλογραφία (έγγραφα και υπομνήματα) που υπέβαλε η διοίκηση της ΠΝΟ προς τους προκατόχους σας, παραθέταμε στοιχεία από τα οποία προέκυπτε πέραν κάθε λογικής αμφιβολίας ότι επιβάλλεται η άμεση σύσταση φορέα σε εθνικό επίπεδο με εισφορές των εφοπλιστών, για την αντιμετώπιση της απará-

δεκτης κατάστασης εγκατάλειψης ελληνικών πληρωμάτων εντός και εκτός Ελλάδος και ανεξαρτήτως της σημαίας του πλοίου στο οποίο υπηρετούν από αφερέγγυους και κακοπληρωτές εφοπλιστές, στερώντας από τους ναυτεργάτες το μόχθο τους, που συνιστά αδιαφιλονίκητη και αυτονόητη πραγματικότητα για κάθε εργαζόμενο».

Επιβατηγός ναυτιλία

Για την προσφυγή κατά της Ελλάδας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για παράλειψη εναρμόνισης της εθνικής νομοθεσίας με τον Κανονισμό 3577/92 σχετικά με θέματα σχετιζόμενα με την επάνδρωση των επιβατηγών πλοίων που δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες ενδομεταφορές της χώρας μας, στο υπόμνημα υπογραμμίζεται χαρακτηριστικά:

«Η ακραία αυτή ερμηνευτική άποψη για τον Κανονισμό 3577/92 καταργεί πλήρως τις οργανικές συνθέσεις, οδηγεί στην αποδόμηση των ειδικοτήτων των θαλαμηπόλων, μαγείρων και γενικότερα του προσωπικού γενικών υπηρεσιών και τροφοδοσίας, δημιουργώντας τεράστιο κοινωνικό πρόβλημα από τη βεβαία και με μαθηματική ακρίβεια απώλεια χιλιάδων θέσεων εργασίας με ιδιαίτερα δυσμενείς επιπτώσεις στα ασφαλιστικά ταμεία των Ελλήνων ναυτεργατών και την Οικονομία της χώρας μας γενικότερα.

Εντύπωση προκαλεί η ανωτέρω ερμηνεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία συνιστά στροφή 180° από τη θέση που είχε διατυπώσει το Δεκέμβριο του 1997 ο τότε επιτροπος Μεταφορών, Εξ ονόματος της Επιτροπής, Neil Kinnock.

Με αφορμή σχετική ερώτηση που είχε υποβάλει προς την Επιτροπή ο Έλληνας ευρωβουλευτής Αλ. Αλαβάνος και ειδικότερα το ερώτημα «Γιατί, ενώ το άρθρο 3 του Κανονισμού αναφέρεται στην "επάνδρωση" (manning) του πλοίου, η έκθεση κάνει αναφορά στο "πλήρωμα" (crew)», ο κ. Neil Kinnock απαντώντας ανέφερε, μεταξύ άλλων, ότι το άρθρο 3 του Κανονισμού (ΕΟΚ) υπ' αριθμ. 3577/92 που αφορά την επάνδρωση, καλύπτει όλες τις πτυχές που έχουν σχέση με το πλήρωμα. Στην έκθεση, οι εν λόγω όροι χρησιμοποιούνται με την ίδια σημασία. Ιδίως, κατά την εκτίμηση του αριθμού των θέσεων εργασίας που συνδέονται με τις επιβατικές και πορθμειακές γραμμές και τις κρουαζιέρες, οι θαλαμηπόλοι και το προσωπικό εστίασης έχουν υπολογισθεί





ως τμήμα του πληρώματος.

Πρέπει να τονισθεί ότι τυχόν επικράτηση της ερμηνείας που δίνει η Επιτροπή για τα κρουαζιερόπλοια, δηλ. εφαρμογή της νομοθεσίας του κράτους της σημαίας, θα προκαλέσει σοβαρή διαταραχή της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών, γεγονός το οποίο ρητά απαγορεύεται από τη διάταξη του άρθρου 5 παρ. 1 του παραπάνω Κανονισμού, αφού η δραστηριοποίηση άλλων κοινοτικών πλοίων με χαμηλότερο του υπό ελληνική σημαία πλοίου εργατικό κόστος θα οδηγήσει σε στρέβλωση των κανόνων του υγιούς και ελεύθερου ανταγωνισμού, γεγονός που αντιβαίνει στις διατάξεις της συνθήκης (άρθρα 85, 86 και 119).

Στις 15 σελίδες του υπομνήματος επισημαίνεται επίσης για την επιβατηγό ναυτιλία:

- Η αυστηρή εφαρμογή της δεκάμηννης απασχόλησης των ναυτεργατών στην ακτοπλοΐα, η οποία καταστρατηγείται συστηματικά.
- Η τροποποίηση και αναβάθμιση των διατάξεων του Π.Δ. 177/74.
- Το εννεάμηνο επανδρώσεως μεσογειακών/τουριστικών πλοίων.
- Ο καθορισμός οργανικών συνθέσεων ταχύπλοων επιβατηγών πλοίων.
- Η πρόσληψη βοηθού ηλεκτρολόγου στην ακτοπλοΐα.
- Η παρασκευή και χορήγηση τροφής στα ακτοπλοϊκά πλοία.
- Ειδικές Συνθέσεις Επιβατηγών Πλοίων: Η πρακτική έκδοσης ειδικών συνθέσεων παραβιάζει τη διεθνή σύμβαση υπ' αριθμ. 180/1996 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας που αφορά τις ώρες εργασίας των ναυτεργατών και την επάνδρωση των πλοίων και τις υποχρεώσεις που ανέλαβε η χώρα μας με την επικύρωσή της και με την έκδοση του υπ' αρ. 152/2003 σχετικού Προεδρικού Διατάγματος. Στο σημείο αυτό οφείλουμε να κρούσουμε τον κώδωνα του κινδύνου για τις επιπτώσεις που μπορεί να υπάρξουν στην ασφάλεια πλοίου και επιβαινόντων από τη μη συμμόρφωση από τη χώρα μας προς το περιεχόμενο της ανωτέρω διεθνούς σύμβασης, και

να επιστήσει την προσοχή σας για τις ευθύνες που μπορεί να προκύψουν. Επισημαίνουμε ότι η μεθόδευση αυτή του ΥΕΝ δεν καλύπτει τις πραγματικές ανάγκες των πλοίων, δεδομένου ότι η μειωμένη σε αριθμό σύνθεση των πληρωμάτων τους είναι βέβαιο ότι δεν παρέχει τα απαιτούμενα επίπεδα ασφαλείας για το πλοίο, το πλήρωμα και τους επιβάτες. Εξ άλλου, με τις ειδικές αυτές συνθέσεις των πλοίων πλήττει καίρια το συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα της εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών, η προστασία του οποίου συνιστά, σύμφωνα με άλλη συνταγματική επιταγή (άρθρο 22 παρ. 1), πρωταρχική υποχρέωση του κράτους.

Ποντοπόρος ναυτιλία

Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται για την ποντοπόρο ναυτιλία, για την οποία επισημαίνεται ότι οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών έχουν μειωθεί δραματικά τα τελευταία δέκα χρόνια, ενώ αντίθετα η παρουσία χαμηλομισθών αλλοδαπών ναυτεργατών εξακολουθεί υφιστάμενη.

Από την άλλη μεριά, η απροθυμία των νέων να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα, σε συνδυασμό με τις μειώσεις των οργανικών συνθέσεων των πλοίων, ιδιαίτερα εκείνων που έγιναν το 1997, στο πλαίσιο «Μέτρων για την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου και για την απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών», είχαν ως αποτέλεσμα την απώλεια εκατοντάδων θέσεων εργασίας στην ποντοπόρο ναυτιλία, με τελική κατάληξη να οδηγηθούν οι συνάδελφοί μας στην ανεργία.

Και ο γενικός γραμματέας της ΠΝΟ καταλήγει: «Η στασιμότητα στο έργο της επιτροπής για τη σύσταση Ειδικού Ταμείου Ανεργίας Ναυτεργατών αποτελεί απαράδεκτη εξέλιξη. Απαίτηση της διοίκησης της ΠΝΟ είναι η ενεργοποίηση εκ νέου της επιτροπής προκειμένου να ολοκληρώσει το ταχύτερο δυνατόν το έργο της. Από την άλλη μεριά, η αυστηρή εφαρμογή από τις εντεταλμένες προς τούτο Λιμενικές Αρχές και αυτών ακόμη των μειωμένων συνθέσεων που ισχύουν, επιβάλλεται να καταστεί επιτέλους πράξη».



Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Συρματοσχοινοτεχνική



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

Εξουσιοδοτημένοι από κρατικό φορέα

Πιστοποιημένοι από νηογνώμονες

Τεστάρισμα των υλικών

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

Εκδοση πιστοποιητικών

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι
μεγάλων οίκων του εξωτερικού:

• *συρματοσχοινα*

• *αλυσίδες*

• *σχοινιά*

• *ιμάντες*

• *εξαρτήματα*



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

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

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



Εφαρμογή ποσοτικών μεθόδων πρόβλεψης στη ναυτιλία:

>> Των Ιωάννη Μάρκου - Όλγας Μηλιώνη, μεταπτυχιακών φοιτητών του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς



Πρόβλεψη της πορείας του δείκτη biffex

Γενικός σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η πρόβλεψη μέσω της χρήσης στατιστικών μοντέλων των μελλοντικών τιμών ενός ορισμένου οικονομικού μεγέθους, με βάση μια χρονοσειρά προγενέστερων τιμών. Ως ειδική περίπτωση μελέτης (Case Study), που προσιδιάζει στη ναυτιλία, χρησιμοποιείται ο δείκτης Biffex (Baltic International Freight Future Change). Αυτός αποτελεί το χρηματοοικονομικό παράγωγο του δείκτη BFI (Baltic Freight Index) που απεικονίζει την τρέχουσα κατάσταση της αγοράς ως προς τις μεταφορές ξηρών χύδην φορτίων καθώς και τις προσδοκίες για την ανάπτυξη της στο μέλλον. Ο δείκτης Biffex αποτελεί επίπεδο αναφοράς για πλοιοκτήτες, ναυλωτές αλλά και χρηματιστές σε ό,τι αφορά τις τιμές των ναύλων, όπως αυτές διαμορφώνονται διεθνώς σε καθημερινή βάση. Ως τιμή βάσης του δείκτη (μέχρι και σήμερα) έχει οριστεί το 1.000, τιμή που είχε ο ναύλος το 1985. Η τιμή του δείκτη υπόκειται σε καθημερινή διαπραγμάτευση, ενώ θεωρείται ότι η τιμή βάσης αναπροσαρμόζεται κάθε 15 με 20 χρόνια.

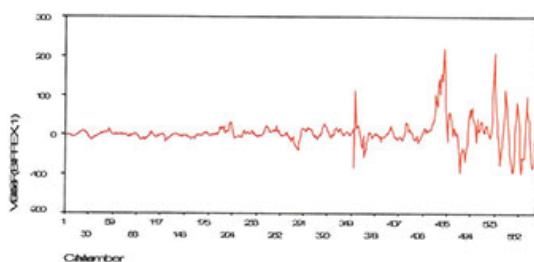
Πρέπει να σημειωθεί ότι οι τιμές του ναύλου στις επιμέρους αγορές του κόσμου είναι μεταξύ τους διαφορετικές, εφόσον προσδιορίζονται τόσο από τα δρομολόγια (routes) των πλοίων όσο και από τα μεγέθη τους (Capesize, Panamax, Handymax κ.ά.). Η τελική τιμή του Biffex αποτελεί συνάρτηση όλων αυτών των διαφορετικών τιμών, εκφράζοντας έτσι μια γενική εικόνα της συγκεκριμένης αγοράς (όπως π.χ. ένας γενικός δείκτης τιμών του χρηματιστηρίου). Υπό αυτή την έννοια υποδηλώνει απλώς τη συνολική τάση των τιμών, χωρίς να αντανakλά με ακρίβεια επιμέρους περιπτώσεις (δηλαδή τιμές σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιφέρειες ή δρομολόγια).

Από τα παραπάνω καθίσταται προφανής η αξία που θα είχε η δυνατότητα έστω και βραχυχρόνιας πρόβλεψης της πορείας του υπό εξέταση δείκτη, τόσο για επενδυτικούς σκοπούς όσο και για λόγους επιχειρησιακού σχεδιασμού. Στην παρούσα μελέτη επιχειρείται ενδεικτικά η πρόβλεψη της τιμής που θα έχει ο δείκτης από τις 19 Μαρτίου 2004 (ημερομηνία που δόθηκε προς έκδοση η μελέτη) έως και τις 9 Απριλίου. Αυτό γίνεται με τη χρήση οικονομετρικής ανάλυσης χρονολογικών

σειρών (Time Series Analysis), επί συγκεκριμένης σειράς προηγούμενων τιμών του δείκτη. Η δυνατότητα πρόβλεψης εκτιμάται με βάση την κανονικότητα της μεταβολής των τιμών του δείγματος που χρησιμοποιούμε, όπως αυτή υπολογίζεται με τη χρήση των μοντέλων που θα περιγραφούν στη συνέχεια.

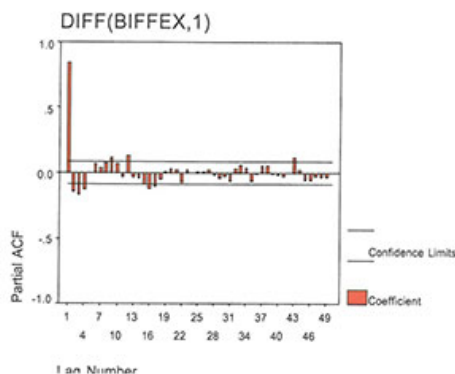
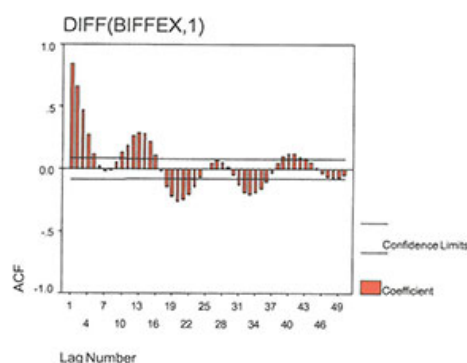
Τα δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν για τη μελέτη είναι οι τιμές του δείκτη Biffex από το Δεκέμβριο του 2001 ως τις 19 Μαρτίου του 2004 για κάθε εργάσιμο πενήνήμερο. Η επιλογή των συγκεκριμένων στοιχείων έγινε διότι ο δείκτης της αντίστοιχης περιόδου εμφανίζει μια έντονα ανοδική τάση, πράγμα που δεν παρουσιάζεται σε καμία άλλη χρονική περίοδο. Η μεμονωμένη αυτή περίοδος μας επιτρέπει να έχουμε μια ασφαλή πρόβλεψη, μιας και η γενικότερη εικόνα του δείκτη χαρακτηρίζεται ως στατική. Παρατηρώντας την πορεία του δείκτη, στο παρακάτω διάγραμμα, βλέπουμε ότι αυτή δεν εμφανίζει στοιχεία εποχικότητας, πλην ορισμένων μεμονωμένων περιόδων, με συνέπεια να μη ληφθεί υπ' όψιν η συγκεκριμένη παράμετρος στην περαιτέρω ανάλυση του μοντέλου. Συνεπώς, η επιλογή ενός μεγαλύτερου εύρους παρατηρήσεων θα προκαλούσε σύγχυση στον τρόπο ανάλυσης της «συσχέτισης» μεταξύ των τιμών του μοντέλου.

Για την ανάλυση του μοντέλου και την εξαγωγή των συμπερασμάτων χρησιμοποιήθηκε το πρόγραμμα SPSS. Πρώτα έγινε έλεγχος των στοιχείων (Biffex) με βάση τη διαδικασία αυτοσυσχετίσεως σε 571 περιπτώσεις. Αρχικά κρίθηκε σκόπιμο να γίνει αφαίρεση της τάσης των στοιχείων ούτως ώστε να γίνει φανερό ποιοι παράγοντες είναι αυτοί που πραγματικά αιτιολογούν και προβλέπουν τη συμπεριφορά του μοντέλου μας, άνευ τάσης, αλλά και για να καθοριστεί και το είδος της σειράς που ακολουθούν τα στοιχεία. Αυτό γίνεται μετασχηματίζοντας τα στοιχεία μας με τη χρήση της συνάρτησης διαφοράς ανά υστέρηση, δηλαδή παίρνοντας τη διαφορά της τρέχουσας τιμής από την προηγούμενη. Από την ανάλυση αυτή προκύπτει μια νέα μορφή του δείκτη (DIFF Biffex, 1), οποία δεν περιλαμβάνει την τάση και απεικονίζεται διαγραμματικά στο επόμενο σχήμα:



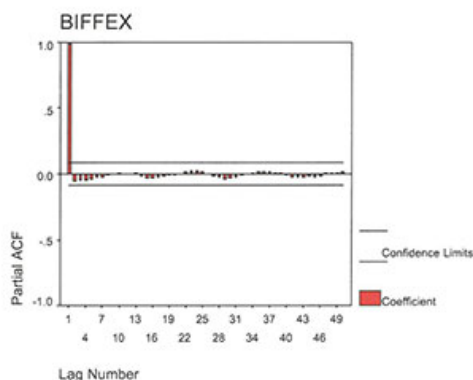
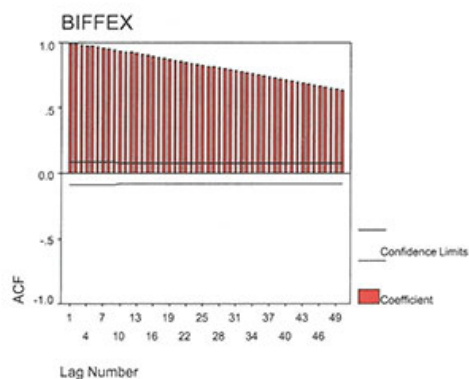
Από το σχήμα φαίνεται ότι η χρονολογική σειρά των στοιχείων είναι ομοιογενής και μη στάσιμη, μιας και η νέα σειρά πρώτων διαφορών είναι στάσιμη. Αξίζει να σημειωθεί ότι η εμφάνιση κορυφών στο παραπάνω διάγραμμα οφείλεται σε μεμονωμένα και απρόβλεπτα γεγονότα, των οποίων οι αιτίες και συμπεριφορές δεν μπορούν να αφήσουν ανεπηρέαστη την πορεία του δείκτη.

Για τα νέα αυτά στοιχεία εφαρμόζουμε τις συναρτήσεις αυτοσυσχέτισης και μερικής αυτοσυσχέτισης, οι οποίες παριστάνονται γραφικά στα παρακάτω διαγράμματα ACF και PACF:



Από τη μελέτη των παραπάνω διαγραμμάτων παρατηρούμε ότι τα στοιχεία του μοντέλου μας ακολουθούν το πρότυπο $AR(p)$. Η κεντρική ιδέα του υποδείγματος αυτού βασίζεται στην εξάρτηση της μεταβλητής από τις τιμές που παίρνει η ίδια σε προηγούμενες περιόδους. Επειδή η συνάρτηση ACF φθίνει εκθετικά και ημιοιδοειδώς και η συνάρτηση PACF μηδενίζεται μετά την πρώτη υστέρηση, το πρότυπο που ακολουθούν τα στοιχεία είναι πρώτης τάξεως $AR(1)$.

Ομοίως επαναλαμβάνουμε την ίδια διαδικασία για τα αρχικά στοιχεία του Biffex και παίρνουμε τα ακόλουθα διαγράμματα:



Από τα παραπάνω διαγράμματα επαληθεύεται, για άλλη μια φορά, η χρήση του προτύπου AR(1) -εκθετική μείωση της ACF και μηδενισμός μετά την πρώτη υστέρηση της PACF- λόγω του ότι ακόμα και στα αρχικά στοιχεία παρουσιάζεται η ίδια τάξη μοντέλου, δηλαδή έχουμε αυτοπαλινδρομικό σχήμα πρώτης τάξης. Το επόμενο βήμα της ανάλυσης είναι η δημιουργία του μοντέλου AR(1). Η μέθοδος δίνει τις παραπάνω 5 μεταβλητές, από τις οποίες προκύπτει η εξίσωση του μοντέλου:

- FIT_1 Ο δείκτης αποτελέσματος
 ERR_1 Το σφάλμα για κάθε τιμή του δείκτη
 LCL_1 95% το κάτω όριο του διαστήματος εμπιστοσύνης
 UCL_1 Το άνω όριο του διαστήματος εμπιστοσύνης
 SEP_1 Το τυπικό σφάλμα των τιμών

	B	SEB	T-RATIO	APPROX. PROB.
AR1	0.9994	0.00023	4291.56511	0.00000000
CONSTANT	2942.01410	3064.62350	2.8260	0.00488514

Adjusted sum of squares 727999.99
 Standard error 33.996354
 Log likelihood -2837.1247
 AIC 5678.2994
 SBC 5686.9512

Η γενική μορφή της εξίσωσης είναι η ακόλουθη:

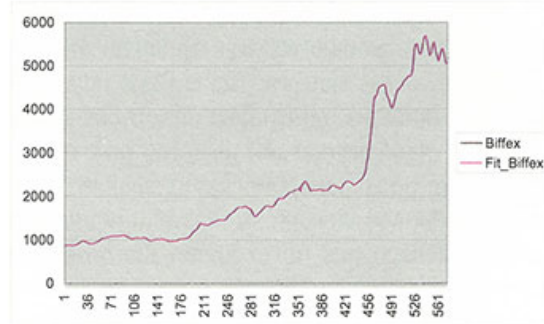
$$y_t = b_0 + b_1 \cdot (y_{t-1} - b_0)$$

ή, πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα παραπάνω αποτελέσματα:

$$\text{FIT}_1 = 2942.01410 + 0.9994 (\text{FIT}_1 - 2942.01410)$$

Παρατηρούμε ότι ο δείκτης APPROX. PROB. και για τη μεταβλητή AR(1) και για τη σταθερά (CONST.) είναι μικρότερος του 0,05, πράγμα που σημαίνει ότι και οι δύο όροι είναι στατιστικά σημαντικοί.

Από το παρακάτω διάγραμμα παρατηρούμε ότι στο μεγαλύτερο μέρος του υπάρχει ταύτιση των στοιχείων του δείκτη με τα στοιχεία που παρήγαγε το μοντέλο AR(1) FIT_1. Αυτό δείχνει ότι το μοντέλο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για βραχυχρόνια πρόβλεψη:



Στο τελικό στάδιο προβλέφθηκαν οι τιμές του δείκτη με βάση το μοντέλο AR(1) για τις εβδομάδες από 22 Μαρτίου έως και 9 Απριλίου. Από την όλη διαδικασία συμπεραίνουμε ότι μας δίνεται η δυνατότητα με την επιπρόσθετη καταγραφή νέων ημερομηνιών και την εφαρμογή του μοντέλου να έχουμε πρόβλεψη για οποιαδήποτε βραχυχρόνια περίοδο.

Στο παρακάτω γράφημα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα του τελικού μοντέλου σε συνδυασμό με το άνω και κάτω όριο εμπιστοσύνης για 80 παρατηρήσεις, και στις τελευταίες 15 παρατηρήσεις έχουμε την περίοδο της πρόβλεψης:

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

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

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

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

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

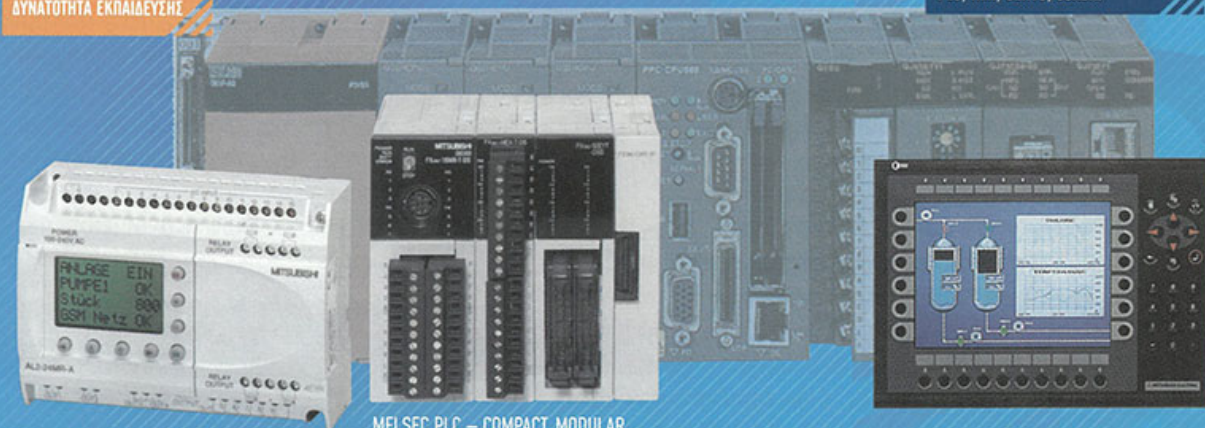


MITSUBISHI ELECTRIC
Η ΙΣΧΥΡΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΝ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟ

PLC - HMI

ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Νέα λογισμικά με πολλές αναβαθμισμένες
δυνατότητες για προγραμματισμό
PLC, HMI, SERVO, SCADA.



NEO micro PLC ALPHA XL
14-28 I/O

Επεκτάσιμο. 8 αναλογικές εισόδους.
2 αναλογικές εξόδους. PID GSM-
Remote Control νέες αναβαθμι-
σμένες λειτουργίες. Δικτύωση.

MELSEC PLC - COMPACT, MODULAR

• Compact FX 10-256 I/O. 64 αναλογικές εισόδους. cycle period 0,08 μs. High fast input 60kHz /output 100kHz.
• Modular -A, Q. 8-4096 I/O Επεκτάσιμο 32.768 I/O.
Cycle period. 34ns. FTP-IP. Remote Control. 6 γλώσσες προγραμματισμού. Δικτύωση

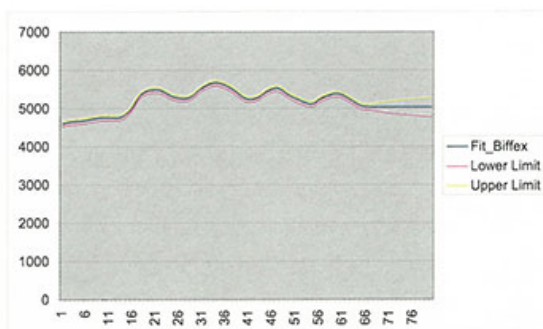
HMI MAC - GOT - IPC

Έως 15". Μονόχρωμες -
έγχρωμες έως 256 χρώματα.
LCD. STN. TFT. Touch Screen.
Δικτύωση. Σύνδεση σε PLC
άλλων κατασκευαστών.

UTECSO

INDUSTRIAL AND MARINE AUTOMATION

Μαυρογένους 5, 185 42, Περαίες • www.uteco.gr • Τηλ. 210 42 10 050 • Fax 210 42 12 033 • E-mail: uteco@uteco.gr • Μοναστηρίου 218, 546 28, Θεσσαλονίκη • Τηλ. 2310 54 40 60 • Fax 2310 52 08 37 • E-mail: thess@uteco.gr



Συμπεράσματα

Από τη μέθοδο που ακολουθήθηκε συμπεραίνουμε ότι η εμφάνιση κορυφών (peaks) στα διαγράμματα οφείλεται σε μεμονωμένα απρόβλεπτα γεγονότα, των οποίων οι αιτίες και οι συμπεριφορές δεν μπορούν να αφήσουν ανεπηρέαστη τη συμπεριφορά του δείκτη. Η εφαρμογή του μοντέλου δεν προσφέρει απόλυτη κάλυψη για την πρόβλεψη τέτοιων γεγονότων. Στην περίπτωση που το μοντέλο πρόβλεψης παρουσίαζε απόκλιση από τις πραγματικές τιμές, θα έπρεπε να απομονώσουμε τις τιμές που προκαλούν τα peaks και επηρεάζουν την τελική ανάλυση.

Από τα αποτελέσματα φαίνεται ότι η μέθοδος που επιλέχθηκε παρουσιάζει υψηλή βραχυχρόνια προβλεπτική ικανότητα, αφού υπάρχει ταύτιση των πραγματικών με τα προβλεπόμενα στοιχεία, πράγμα το οποίο είναι σχετικά σπάνιο να συμβεί σε τέτοιου είδους αναλύσεις και στις πραγματικές συνθήκες της αγοράς.

Η παραπάνω διαδικασία οικονομετρικής ανάλυσης και επεξεργασίας των διαθέσιμων στατιστικών στοιχείων επέτρεψε με την κατάλληλη στατιστική μέθοδο (AR1) την εκτίμηση των οικονομικών δεδομένων και τον προσδιορισμό βραχυχρόνιας της πορείας του δείκτη. Τα αποτελέσματα της συγκεκριμένης μεθόδου έδειξαν μια ελαφρά πτωτική πορεία του δείκτη έως τις 9 Απριλίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε πολλές περιπτώσεις η μέθοδος εκτίμησης προσδιορίζεται από την ανάγκη ή το στόχο που επιχειρούμε να πετύχουμε μέσω της όλης διαδικασίας εκτίμησης. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, επιδιώξαμε μια ασφαλή και όσο το δυνατόν ακριβέστερη εκτίμηση της πορείας των ναύλων για τα bulk carriers. Η πρόβλεψη αυτή μπορεί να χρησιμοποιηθεί τόσο για τον έλεγχο των οικονομικών μεταβλητών όσο και για την άσκηση ανάλογης οικονομικής πολιτικής στη συγκεκριμένη ναυτιλιακή αγορά.

Στη μέθοδό μας ελέγξαμε την ισχύ των αρχικών πληροφοριών, βελτιώσαμε κατάλληλα το υπόδειγμα



(detrend) και ορίσαμε την τελική πορεία του δείκτη. Από την όλη διαδικασία δεν απομονώθηκαν τα τυχαία απρόβλεπτα γεγονότα (εμφάνιση κορυφών - peaks), που είχαν έντονο και ανακριβές αντίκτυπο στη συμπεριφορά του δείκτη. Βέβαια και η εξέλιξη των μικροοικονομικών παραγόντων εξαρτάται από ένα ολοκληρωμένο σύστημα παραγόντων και μεταβλητών οικονομικών, πολιτικών, κοινωνικών κ.ά., που δεν είναι εύκολο να προσδιοριστεί με ακρίβεια. Τα οικονομετρικά υποδείγματα που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό της συμπεριφοράς αυτής, αποσκοπούν στην κατά το δυνατόν πληρέστερη αποτύπωση του δείκτη, πράγμα που μπορεί να οδηγήσει στην επιτυχή πρόβλεψη. Ο αριθμός των υποδειγμάτων ενός συστήματος εκτίμησης είναι συνδεδεμένος όχι τόσο με την ακρίβεια των προβλέψεων και την ικανότητα του υποδείγματος, όσο με το βαθμό εξειδίκευσής του. Το παραπάνω χαρακτηριστικό αιτιολογεί και γιατί είναι προτιμότερο οι οικονομετρικές αναλύσεις να αναφέρονται σε βραχυχρόνια στοιχεία.

Τέλος, ο κυριότερος παράγων εκτίμησης είναι ο ακριβής προσδιορισμός της χρονικής περιόδου στην οποία η ανεξάρτητη μεταβλητή επηρεάζει την εξαρτημένη. Η αλληλεπίδραση αυτή ξεκινά από την προηγούμενη περίοδο με αυξανόμενο ή φθίνοντα ρυθμό (στην περίπτωση μας με φθίνοντα), χωρίς ωστόσο να αποκλείεται και η αλληλεπίδραση μελλοντικών προσδοκιών στην ανεξάρτητη μεταβλητή. Αυτό είναι δύσκολο να δημιουργήσει εσωτερικές και εξωτερικές «δυνάμεις» που ωθούν και τις άλλες μεταβλητές του συστήματος σε μια νέα μεταβολή, με τρόπο τέτοιο ώστε το σημείο ισορροπίας και η σταθερή συμπεριφορά του δείκτη να μην είναι ποτέ εφικτή. Άρα, δεν είναι πάντοτε δυνατό να εξηγηθεί επακριβώς η συμπεριφορά των μεταβλητών και να προβλεφθεί ασφαλώς ο δείκτης της αγοράς Biffex μακροχρόνια.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Damodar N. Gujarati, *Basic Econometrics*
Γκαμαλέτσος Θεόδωρος, *Θεωρητική οικονομετρία*, Εκδ. Σταμούλη, 1990.
Θαλασσινός Λευτέρης, *Υποδείγματα Χρονολογικών Σειρών*, Θεωρία - Εφαρμογές, Εκδ. Σταμούλη, 1986.
Θαλασσινός Λευτέρης, *Ανάλυση Χρονολογικών Σειρών, Μεθοδολογία Box - Jenkins*, Εκδ. Σταμούλη, 1991.
Θαλασσινός Λευτέρης, *Οικονομετρία, Ανάλυση Απλής παλινδρόμησης*, Εκδ. Σταμούλη, 1992.

Urgently needed within Maritime Industry:

Security awareness

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

DNV is prepared to assist and advise its customers worldwide:

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

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

MANAGING RISK



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



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



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



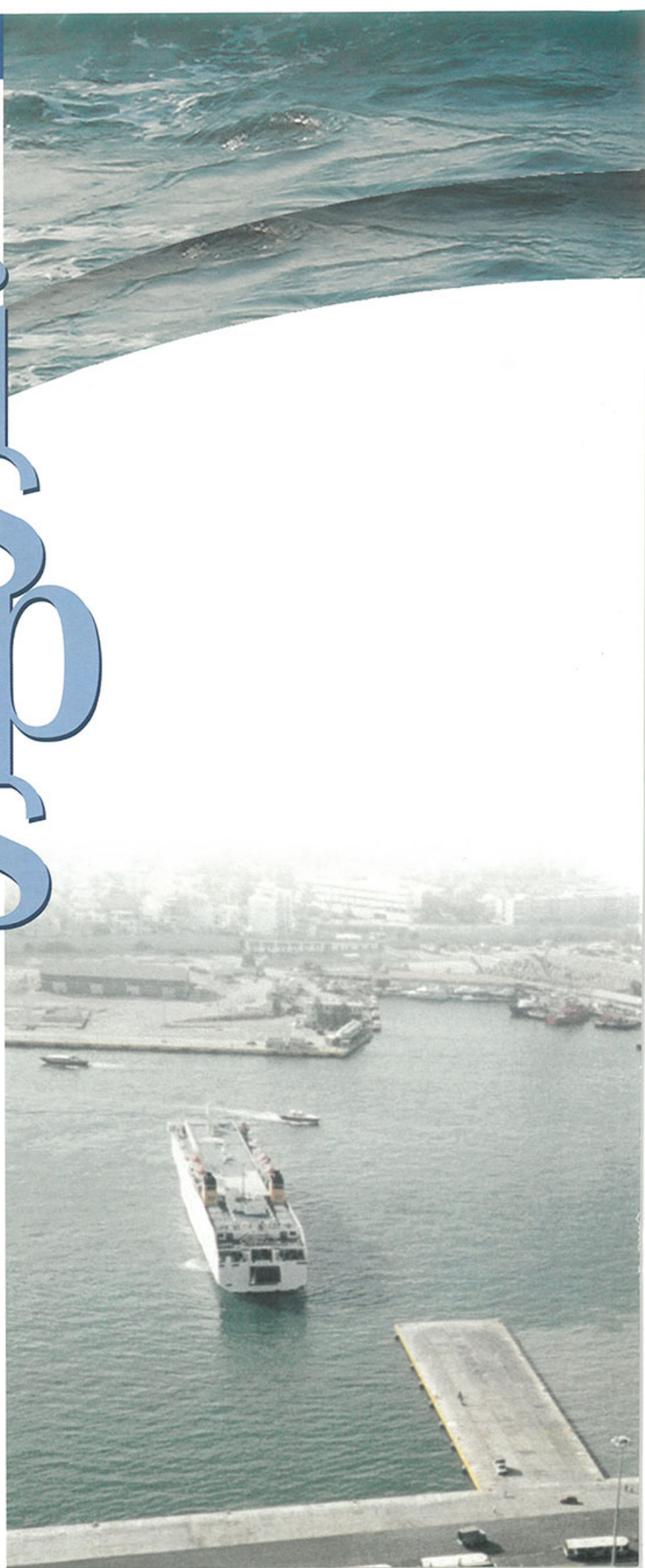
code

Τα χρονικά περιθώρια της εφαρμογής του Κώδικα ISPS κλείνουν και οι ανησυχίες είναι πλέον έντονες.

Παράλληλα με το δεδομένο χρόνο της έναρξης εφαρμογής του εντοπίζονται επιπλέον δυσκολίες και επιπλοκές όπως η έλλειψη εκπαίδευσης και σύνθεσης ανθρώπινου δυναμικού, οι νέες αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος, η απαίτηση δημιουργίας νέας κουλτούρας, οι νομοθετικές επιπλοκές καθώς και η οικονομική επιβάρυνση των ναυτιλιακών εταιρειών.

Ουσιαστική διαπίστωση η έλλειψη εμπειρίας σε όλο το φάσμα της εφαρμογής του η οποία επιτείνει τόσο τις καθυστερήσεις των κυβερνήσεων όσο και τη δράση των εταιρειών.

Το παρόν αφιέρωμα επιχειρεί να δώσει απαντήσεις σε σκέψεις και προβληματισμούς ενώ η εκτενής αναφορά στις μεθόδους εφαρμογής του επιδιώκει την επικοινωνία του ISPS με το ευρύ φάσμα της ναυτιλίας.







Η εκπαίδευση του Λ.Σ. για να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της ασφαλούς διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων θα συμβάλει αποφασιστικά και στον έλεγχο εφαρμογής του Κώδικα ISPS

Εννέα νηογνώμονες, που λειτουργούν παράλληλα με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, θα διασφαλίσουν την επιτυχία του εγχειρήματος ελέγχου και πιστοποίησης των υπό ελληνική σημαία πλοίων σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα ISPS, αναφέρει στη συνέντευξή του ο υπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος κ. Παπαχριστοδούλου. Η πλέον ενδιαφέρουσα πληροφορία που σημειώνει ο υπαρχηγός Λ.Σ. είναι πως μέχρι τις σήμερα ενημερώσεις του IMO από 14 συμβαλλόμενες κυβερνήσεις, που εκπροσωπούν 6.800 πλοία, έχουν υποβληθεί για έγκριση 2.021 σχέδια ασφαλείας πλοίων συνολικά και μόνο για ποσοστό 2,6% αυτών υπάρχει έγκριση ή έκδοση διεθνούς πιστοποιητικού ασφαλείας.

Του Γεωργίου Παπαχριστοδούλου, Β' υπαρχηγού Λιμενικού Σώματος

Κατά την άποψή σας ποιες δυσκολίες θα συναντήσουν, από τον Ιούλιο του 2004, ορισμένα πλοία που θα αναχωρούν από λιμάνια κρατών που δεν έχουν κυρώσει τον Κώδικα ISPS και μετέπειτα θα προσεγγίζουν λιμάνια κρατών τα οποία είναι συμμορφωμένα με αυτόν; Ποια πιστεύετε ότι θα είναι η αντιμετώπιση των Αρχών στα παραπάνω λιμάνια;

Κατ' αρχάς, θα ήθελα να σημειώσω ότι στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αναφερόμαστε στις απαιτήσεις του νέου κεφαλαίου XI-2 της SOLAS και του ISPS Κώδικα με τον όρο «Ναυτική Ασφάλεια». Οι απαιτήσεις αυτές, κατά κοινή αποδοχή και αναγνώριση, αποτελούν την άμεση ανταπόκριση της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας στην αποτρόπαια μορφή βίας που εμφανίστηκε την 11η Σεπτεμβρίου 2001 στις ΗΠΑ.

Ειδικότερα, όσον αφορά το συγκεκριμένο ερώτημα, ο Κώδικας ISPS και οι σχετικές με το θέμα διατάξεις της SOLAS προβλέπουν μέτρα ελέγχου εφαρμογής και συμμόρφωσης, στο πλαίσιο των οποίων γίνονται χειρι-

σμοί από τις αρμόδιες Αρχές του λιμένα με τελικό σκοπό την υποδοχή του πλοίου και τη διεπαφή του με το λιμένα υπό συνθήκες ασφαλείας, σύμφωνα με το γενικό επίπεδο ασφαλείας στο οποίο λειτουργεί η λιμενική εγκατάσταση τη δεδομένη στιγμή.

Συγκεκριμένα, παρέχεται η δυνατότητα στις αρμόδιες Αρχές του λιμένα να απαιτούν ενημέρωση από τα πλοία, προ της εισόδου τους σε αυτόν.

Η σχετική ενημέρωση περιλαμβάνει στοιχεία και για τις δέκα προηγούμενες προσεγγίσεις του πλοίου σε λιμένες, τα τυχόν πρόσθετα μέτρα που ελήφθησαν στις περιπτώσεις προσέγγισης σε λιμενική εγκατάσταση μη συμβαλλόμενου κράτους και τις δηλώσεις ασφαλείας (DOS) που συμπληρώθηκαν από πλευράς πλοίου, σε εφαρμογή των απαιτήσεων του Κώδικα ISPS.

Με βάση λοιπόν τα στοιχεία που θα υποβληθούν, η αρμόδια Αρχή του λιμένα θα αποφασίσει κατά περίπτωση για τυχόν αναγκαία επιβολή μέτρων ελέγχου στο πλοίο. Εύλογα θα αναμένεται η ένταση αυτών των ελέγχων σε

πλοία που προέρχονται από λιμένες για τους οποίους υφίστανται στοιχεία ότι δεν εφαρμόζουν τις απαιτήσεις για τη ναυτική ασφάλεια.

Θεωρείτε ότι οι Λιμενικές Αρχές των κρατών που έχουν την αρμοδιότητα να ελέγξουν το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου έχουν εκπαιδευθεί επαρκώς για να αντεπεξέλθουν στα νέα τους καθήκοντα;

Ορισμένες συμβαλλόμενες κυβερνήσεις έχουν αναθέσει σε δημόσιες αρχές τους τη διαδικασία ελέγχου ασφαλείας πλοίου.

Η χώρα μας έχει με τη σειρά της αναθέσει τις σχετικές αρμοδιότητες στο ΥΕΝ και στις υπηρεσίες του. Παράλληλα, ακολουθεί και την πρακτική των κρατών που διαχειρίζονται στο εθνικό τους νηολόγιο μεγάλο αριθμό πλοίων, έχοντας εξουσιοδοτήσει για τις πιστοποιήσεις, σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS, αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφαλείας (ΑΟΑ), το προσωπικό των οποίων είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο για την ανάληψη του συγκεκριμένου έργου.

Ειδικότερα, όσον αφορά το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος, για το οποίο μπορούμε να έχουμε συγκεκριμένη άποψη, σημειώνω ότι ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη προγράμματα εξοικείωσης και εκπαίδευσης στελεχών στις απαιτήσεις του Κώδικα ISPS. Ακόμα, η εκπαίδευση των στελεχών μας για να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της ασφαλούς διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων στους χώρους αρμοδιότητάς μας, θα συμβάλει αποφασιστικά και στον έλεγχο εφαρμογής των απαιτήσεων για τη ναυτική ασφάλεια.

Κατά τη γνώμη σας ο Κώδικας θα φέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα αποτροπής και πρόληψης εάν και εφόσον εφαρμοσθεί ευσυνείδητα τόσο από τις εταιρείες και τους λιμένες όσο και από τις Λιμενικές Αρχές; Λαμβάνοντας υπ' όψιν την ανάλογη εμπειρία διεθνώς και το μέχρι σήμερα θετικό απολογισμό από την εφαρμογή άλλων διεθνών συμβάσεων (STCW, MARPOL, ISM κ.λπ.), εκτιμάται ότι ο Κώδικας ISPS θα αντιμετωπισθεί από όλες τις εμπλεκόμενες πλευρές διεθνώς ως το εργαλείο προληπτικής δράσης και ποιοτικού σχεδιασμού, που πέραν της κύριας στόχευσής του, μπορεί παράλληλα να διασφαλίσει και το γενικότερο επίπεδο ποιότη-

τας και ασφαλείας στις παρεχόμενες από το ναυτιλιακό τομέα υπηρεσίες.

Ανεξάρτητα από αυτό, η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα έχει αποδείξει έμπρακτα στο παρελθόν τη δυνατότητα άμεσης προσαρμογής και ανταπόκρισης σε τυχόν αστοχίες που διαπιστώνονται από την εφαρμογή απαιτήσεων σε σχέση με τον επιδιωκόμενο σκοπό.

Πιστεύετε ότι η απαίτηση του ISPS, ως προς τα συμβαλλόμενα κράτη, στο να δημιουργήσουν τις κατάλληλες υποδομές ούτως ώστε να παρέχουν τις ζητούμενες από τον Κώδικα πληροφορίες ασφαλείας προς τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, προτού καταπλεύσουν σε κάποιο λιμάνι, θα είναι πρακτικά εφαρμόσιμη; Όσον αφορά τη χώρα μας, υφίστανται κατάλληλες δομές για την παροχή των απαιτούμενων πληροφοριών ασφαλείας τόσο σε επίπεδο κεντρικής υπηρεσίας του ΥΕΝ όσο και περιφερειακών υπηρεσιών του. Η συμπλήρωση των υποδομών και ολοκλήρωση των κατά περίπτωση αναγκαίων διοικητικών μηχανισμών θα γίνει ανάλογα και με τις απαιτήσεις που θα θέσει ο σχετικός με την ασφάλεια κανονισμός που προωθείται από την Ε.Ε. και αναμένεται να τεθεί σε ισχύ σύντομα. Ένα ιδιαίτερα κρίσιμο στοιχείο είναι η αποφυγή πρόκλησης αναίτιων καθυστερήσεων στη δραστηριοποίηση των πλοίων από αδυναμίες των διοικητικών μηχανισμών να εφαρμόσουν τις νέες απαιτήσεις.

Πιστεύετε ότι θα προλάβουν όλα τα πλοία να πιστοποιηθούν μέχρι την 1η Ιουλίου 2004; Είναι έτοιμες οι εταιρείες, οι σημαίες, οι κλά





σεις; Ποια εκτιμάτε ότι θα είναι τα μεγαλύτερα προβλήματα;

Συνεκτιμώντας τη ροή υποβολής στο YEN των σχεδίων ασφαλείας ελληνικών υπόχρεων πλοίων από τις εταιρείες που τα διαχειρίζονται και τους αντίστοιχους ελέγχους που διενεργούνται από την αρμόδια υπηρεσία, πιστεύουμε πως ο έλεγχος και η πιστοποίηση των υπό ελληνική σημαία πλοίων θα έχει ολοκληρωθεί προ της 01/07/04. Άλλωστε, για τη διασφάλιση της επιτυχίας του εγχειρήματος, έχουν εξουσιοδοτηθεί εννέα νηογνώμονες που λειτουργούν παράλληλα με το YEN ως εξουσιοδοτημένοι ΑΟΑ, με δυνατότητα διενέργειας αξιολογήσεων ασφαλείας των πλοίων σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του Κώδικα ISPS. Πάντως, αξίζει να σημειωθεί ότι με βάση τις μέχρι σήμερα ενημερώσεις του IMO, από 14 συμβαλλόμενες κυβερνήσεις που εκπροσωπούν 6.800 πλοία, έχουν υποβληθεί για έγκριση 2.021 σχέδια ασφαλείας πλοίων συνολικά και μόνο για ποσοστό 2,6% αυτών υπάρχει έγκριση ή έκδοση διεθνούς πιστοποιητικού ασφαλείας. Φαίνεται ότι το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι η επιθεώρηση μεγάλου αριθμού πλοίων από περιορισμένο αριθμό οργάνισμών που έχουν αναγνωρισθεί από συμβαλλόμενες κυβερνήσεις να εκτελέσουν αυτό το έργο.

Εκτιμάτε ότι τα λιμάνια, σε διεθνές επίπεδο, θα καλύψουν εγκαίρως όλες τις απαιτήσεις του Κώδικα; Ποια κατά τη γνώμη σας θα είναι τα μεγαλύτερα προβλήματα; Σε ποιους τομείς;

Σύμφωνα με στοιχεία που συγκεντρώνουμε κυρίως από το Διαδίκτυο, διαπιστώνεται ότι λόγω της υψηλής χρηματοδότησης που απαιτούν τα πρόσθετα μέτρα στους λιμένες, η εφαρμογή του Κώδικα δημιουργεί προβλήματα, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις λιμένων που εξαρτώνται κυρίως από τις κρατικές επιχορηγήσεις και έχουν περιορισμένους ιδίους πόρους. Επειδή μεγάλες καθυστερήσεις ή και τελική αδυναμία συμμόρφωσης στην πράξη μπορεί να λειτουργήσει αρνητικά, επηρεάζοντας άμεσα την ανταγωνιστικότητα του λιμένα σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο, τα θέματα χρηματοδότησης και συνεπώς ο επιτελικός λιμενικός σχεδιασμός σε σχέση με την ιεράρχηση κατάλληλων για κάθε χώρα προτεραιοτήτων, αναδεικνύεται ως πρωτεύον ζήτημα και προβληματισμός. Πάντως, ο προγραμματισμός της

χώρας μας στοχεύει στη συμμόρφωση των υπόχρεων λιμένων στις απαιτήσεις του κώδικα μέχρι την 01/07/04.

Πώς εκτιμάτε ότι θα επηρεάσει την εφαρμογή του Κώδικα αλλά κυρίως τα μέτρα ελέγχων των Αρχών λιμένος το τελευταίο τρομοκρατικό χτύπημα στην Ισπανία;

Από τον Κώδικα ISPS προβλέπεται ότι για κάθε πλοίο και λιμενική εγκατάσταση που υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής του, θα πρέπει να διενεργείται αξιολόγηση της ασφάλειας σύμφωνα με συγκεκριμένη μεθοδολογία που περιγράφεται αναλυτικά στον Κώδικα (Μέρος Β'). Η αξιολόγηση διενεργείται με βάση την εκτίμηση απειλών διαφόρων διαβαθμίσεων και ανάλογα με τις αναμενόμενες επιπτώσεις στο γενικό επίπεδο ασφαλείας των λιμένων.

Κάθε στοιχείο σχετικό με απειλή της ασφάλειας ή συμβάντα σε σχέση με το πλοίο και το λιμένα, λαμβάνονται υπ' όψιν για την επαναξιολόγηση και συμπλήρωση του πεδίου των πιθανών απειλών και της τρωτότητας του λιμένα.

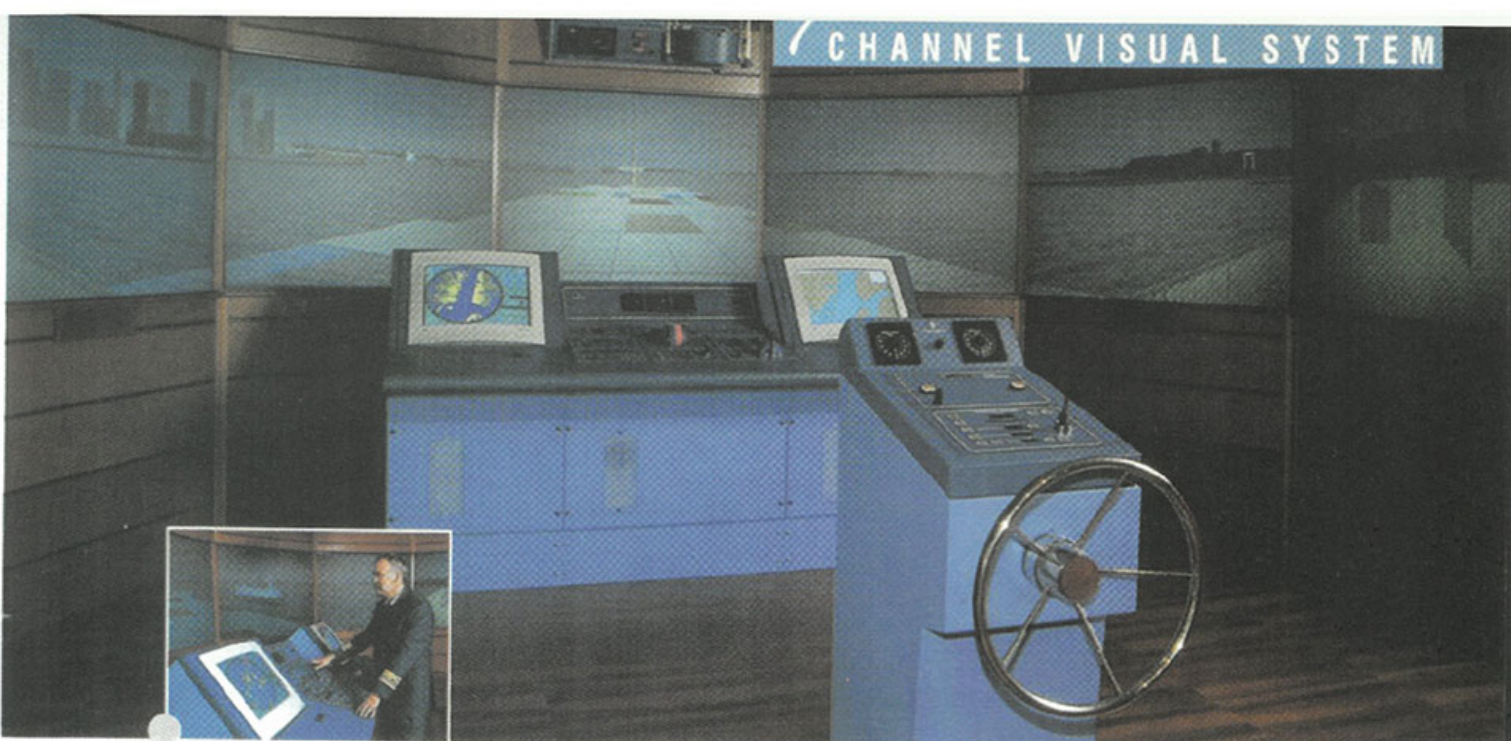
Σημειώνεται, πάντως, ότι όσον αφορά τη συνεκτίμηση γενικότερων δεδομένων ή διεθνών συγκυριών που ενδέχεται να επηρεάζουν τα καθορισμένα επίπεδα ασφαλείας στις λιμενικές εγκαταστάσεις, οι σχετικές αναλύσεις και αποφάσεις αποτελούν αρμοδιότητα και ευθύνη του κράτους και των αρμοδίων του επιτελικών οργάνων.

Θεωρώ ότι τα πρόσφατα θλιβερά γεγονότα στην Ισπανία ενισχύουν την αποφασιστικότητα για πληρέστερη εφαρμογή των απαιτήσεων για τη ναυτική ασφάλεια, για την πρόληψη αναλόγων φαινομένων που στοχεύουν στις θαλάσσιες μεταφορές.

Πιστεύετε ότι θα δοθεί από τον IMO κάποια παράταση στην εφαρμογή του Κώδικα;

Κατ' αρχήν οι ισχύουσες σχετικές διατάξεις της SOLAS δεν παρέχουν τέτοια δυνατότητα. Ακόμα, η εφαρμογή των απαιτήσεων για τη ναυτική ασφάλεια δεν αποτελεί αιτία ανταγωνισμού στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών, αλλά έχει ως κοινό σκοπό την πρόληψη έκνομων ενεργειών με στόχο τα πλοία και τους λιμένες.

Ανάλογα με τη ροή πληροφοριών στον IMO σχετικά με το επίπεδο πλήρους υλοποίησης των απαιτήσεων του Κώδικα ISPS σε υπόχρεα πλοία και λιμένες, εκτιμώ ότι η δυνατότητα που παρέχεται, είναι μια συμφωνία για ευελιξία στους ελέγχους εφαρμογής κατά το πρώτο στάδιο, μετά τη θέση σε ισχύ των απαιτήσεων αυτών.



BRM BTM Course

POLARIS NORCONTROL FULL MISSION BRIDGE MANOEUVRING SIMULATOR A TOTAL CONCEPT FOR TRAINING AND EVALUATION CAPABLE OF SIMULATING A TOTAL SHIPBOARD BRIDGE OPERATION INCLUDING THE CAPABILITY FOR ADVANCE MANOEUVRING
5 DAYS BRM-BTM COURSES BRIDGES TEAM MANAGEMENT INCLUDING 3 DAYS SIMULATION

S. RANIS

PIRAEUS MARITIME TRAINING CENTRE

School Premises : 40 Leosthenous Str. 185 35 Piraeus
Phones : 210 42 91 144 45 25 301

Administration : 99 Akti Miaouli Str. 185 38 Piraeus
Phones : 210 42 91 144 42 91 145



SECURITY

2 DAYS SECURITY TRAINING COURSE FOR SHIP SECURITY OFFICERS
3 DAYS SECURITY TRAINING COURSE FOR COMPANY SECURITY OFFICERS

Απαιτείται προσήλωση και πίστη στην εφαρμογή των μέτρων ασφαλείας



Τη βασική σύγκρουση μεταξύ safety και security, η οποία δημιουργείται στα θέματα επιχειρησιακής λειτουργίας του πλοίου τόσο εν πλω όσο και εν όρμω, αναλύει μεταξύ άλλων ο κ. Κεχρής, ο οποίος επισημαίνει και το πλήθος των νομοθεσιών καθώς και τις δυσδιάκριτες διαχωριστικές γραμμές των ενεργειών που οφείλουν να εκτελεστούν στην εφαρμογή του Κώδικα ISPS.

Του Στ. Κεχρή, Αντιναυάρχου ε.α. Π.Ν., QMS-Quality Maritime Services S.A.

Κατά την άποψή σας ποιες δυσκολίες θα συναντήσουν, από τον Ιούλιο του 2004, ορισμένα πλοία που θα αναχωρούν από λιμάνια κρατών που δεν έχουν κυρώσει τον Κώδικα ISPS και μετέπειτα θα προσεγγίζουν λιμάνια κρατών τα οποία είναι συμμορφωμένα με αυτόν; Ποια πιστεύετε ότι θα είναι η αντιμετώπιση των Αρχών στα παραπάνω λιμάνια;

Οι Αρχές των λιμένων που εφαρμόζουν τον Κώδικα θα ελέγξουν αν τα πλοία είχαν λάβει μέτρα επιπέδου 2 στα λιμάνια που δεν έχουν κυρώσει τον Κώδικα. Σε αρνητική περίπτωση θα προβούν σε επί πλέον λεπτομερείς ελέγχους και ίσως και σε λήψη περιοριστικών μέτρων.

Θεωρείτε ότι οι Λιμενικές Αρχές των κρατών που έχουν την αρμοδιότητα να ελέγξουν το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου έχουν εκπαιδευθεί επαρκώς για να ανταπεξέλθουν στα νέα τους καθήκοντα;

Το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου περιέχει συγκεκριμένα και πρακτικά προληπτικά μέτρα ασφάλειας που το πλοίο θα πρέπει να τηρεί. Συνεπώς, ο έλεγχος από τις Αρχές της τήρησης των μέτρων αυτών εκτιμάται ότι θα είναι σχετικά εύκολος. Βασική προϋπόθεση βεβαίως ότι οι Αρχές θα εκπαιδευθούν για τις απαιτήσεις της SOLAS, του Κώδικα και του σχεδίου ασφαλείας πλοίου.

Πιστεύετε ότι ο αριθμός και η σύνθεση ανθρώπινου δυναμικού -τόσο σε μια ναυτιλιακή εταιρεία όσο και σε ένα πλοίο μπορεί να ανταπεξέλθει επιτυχώς στα επί πλέον καθήκοντα που συνεπάγεται ο Κώδικας ISPS; Η εταιρεία, έχοντας το ρόλο της γενικής παρακολούθησης και επίβλεψης, θα μπορέσει να ανταπεξέλθει με το υφιστάμενο προσωπικό ή έστω και με την προσθήκη ενός ακόμη στελέχους. Το πρόβλημα θα είναι στα πλοία που θα πρέπει να εφαρμόζουν τα συγκεκριμένα μέτρα και μάλιστα να τα αυξάνουν κατά περίπτωση ανάλογα με το επίπεδο ασφαλείας. Εκτιμάται ότι η προσθήκη ενός επί πλέον αξιωματικού, ως βοηθού του Αξιωματικού Ασφαλείας πλοίου, και τριών ναυτών, για την ενίσχυση των φυλακών κλίμακος και περιπόλων, θα γίνει σύντομα επιτακτική απαίτηση.

Τα νέα επί πλέον καθήκοντα που καλείται να εκπληρώσει ο πλοίαρχος είναι «Έένα» προς τις γενικές του ευθύνες και υποχρεώσεις για την ασφάλεια του πληρώματος και του πλοίου του; Είναι ιδιαίτερα επιβαρυντικά; Το αίσθημα και οι απαιτήσεις για ασφάλεια (security) προσωπικού και πλοίου προϋπήρχαν, λόγω των περιοχών και των συνθηκών λειτουργίας του πλοίου, και αποτελούσαν μία από τις μέριμνες του πλοίαρχου. Όχι βέβαια με τη μορφή των συγκεκριμένων μέτρων του Κώ-

δικα αλλά με βάση την εμπειρική πρακτική. Συνεπώς, εκτιμάται ότι τα καθήκοντα αυτά δεν είναι «Ξένα», το δε μέγεθος της επιβάρυνσης θα εξαρτηθεί από το μέγεθος της υποστήριξης που θα του παρασκεθεί από την εταιρεία.

Ορισμένοι ναυτιλιακοί κύκλοι αναφέρουν ότι οι νέες νομοθεσίες πολλές φορές οδηγούν σε αντιφατικές διατυπώσεις. Σε ποιες περιπτώσεις πιθανόν να υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των μέτρων Security και Safety ενός πλοίου; Πώς αυτές θα αντιμετωπισθούν;

Δυστυχώς, το πλήθος των νομοθεσιών και οι δυσδιάκριτες διαχωριστικές γραμμές των εντελλομένων ενεργειών δημιουργούν μερικές φορές συγκρούσεις μεταξύ τους. Η βασική σύγκρουση μεταξύ safety και security δημιουργείται στα θέματα επιχειρησιακής λειτουργίας του πλοίου τόσο εν πλω όσο και εν όρμω. Το safety απαιτεί ευελιξία κινήσεων, εύκολη, γρήγορη και χωρίς περιορισμούς πρόσβαση σε όλους τους χώρους του πλοίου, εύκολη λήψη βοήθειας από τη στεριά υπό τη μορφή εργατών/συνεργείων και χρησιμοποίηση όλου του πληρώματος που είναι εκπαιδευμένο γι' αυτές τις λειτουργίες. Το security θέτει περιορισμούς σε όλα αυτά και απαιτεί άλλα, «Ξένα» έργα από αυτά της επιχειρησιακής λειτουργίας. Σωστά ο Κώδικας επιτρέπει στον πλοίαρχο να δίδει σε αυτές τις περιπτώσεις άμεσες σύγκρουσης προτεραιότητα στο safety, χωρίς όμως και να παραβλέπει μερικά προσωρινά βασικά μέτρα security.

Κρίνετε ότι η εκτέλεση περιπολιών και νηοψιών από πολεμικά πλοία σε περιοχές όπου υπάρχουν αυξημένοι κίνδυνοι θα μπορούσε να αποτελέσει έναν προληπτικό ή και κατασταλτικό παράγοντα των περιστατικών πειρατείας και τρομοκρατικών ενεργειών;

Το διεθνές δίκαιο προβλέπει, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, την εκτέλεση τέτοιων ενεργειών και εκτιμάται ότι αυτές θα βοηθήσουν στην πρόληψη και καταστολή παρανόμων ενεργειών. Θα λέγαμε, δε, ότι αποτελεί άτυπο αίτημα των πλοίων, τα παράκτια κράτη να αναλάβουν ποιο συγκεκριμένη δράση σε ορισμένες περιοχές όπου η μάστιγα της πειρατείας θέτει σε άμεσο κίνδυνο τη ζωή των πληρωμάτων.

Πόσο εφικτή είναι η πρακτική εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας πλοίου και η εκτέλεση γυμνασίων λόγω της συχνής εναλλαγής των πληρωμάτων και της ανομοιομορφίας της συνθέσεώς τους;

Είναι δύσκολη. Απαιτεί δέσμευση και επιμονή από τις εταιρείες για παρακολούθηση, υποστήριξη και εφαρμογή ενός γενικού προγράμματος εκπαίδευσης των πληρωμάτων στη στεριά αλλά και των πλοιάρχων για συνεχή εκπαίδευση επί

του πλοίου.

Υπάρχει η άποψη ότι οι αξιολογήσεις ασφαλείας πλοίων, οι οποίες αποτελούν προϋπόθεση για τη σύνταξη των σχεδίων ασφαλείας πλοίων, γίνονται από εταιρείες ειδικών μεν σε θέματα ασφαλείας αλλά όχι απαραίτητα σχετικών με τα πλοία. Ποια είναι η εκτίμησή σας επ' αυτού;

Ο Κώδικας καθορίζει ότι αυτοί που θα εκτελέσουν την αξιολόγηση ασφαλείας πλοίου πρέπει να γνωρίζουν το πλοίο, την επιχειρησιακή του λειτουργία και διαχείριση, να γνωρίζουν τον Κώδικα, να έχουν γνώσεις αξιολόγησης και διαχείρισης κινδύνου και να έχουν αντίληψη για τις απειλές και τις τακτικές τους. Απαιτείται συνεπώς ένας συνδυασμός γνώσεων και ικανοτήτων.

Θεωρείτε ότι ο Κώδικας θα φέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα αποτροπής και πρόληψης εάν και εφόσον εφαρμοσθεί ευσυνείδητα τόσο από τις εταιρείες και τους λιμένες όσο και από τις Λιμενικές Αρχές;

Παρότι η προϋπόθεση είναι θεωρητική και αρκετά δύσκολο να επιτευχθεί, εκτιμάται πως οποιαδήποτε μέτρα και αν εφαρμοσθούν θα συμβάλουν σε κάποια έκταση στην αποτροπή και πρόληψη. Συνεπώς πρέπει να τα λάβουμε. Η αντιμετώπιση όμως του γενικότερου προβλήματος της ασφάλειας απαιτεί και άλλα μέτρα σε άλλα επίπεδα και με μακροχρόνια προοπτική.

Πιστεύετε ότι η απαίτηση του ISPS, ως προς τα συμβαλλόμενα κράτη, στο να δημιουργήσουν τις κατάλληλες υποδομές ούτως ώστε να παρέχουν τις ζητούμενες από τον Κώδικα πληροφορίες ασφαλείας προς τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, προτού καταπλεύσουν σε κάποιο λιμάνι, θα είναι πρακτικά εφαρμόσιμη;

Είναι γεγονός ότι η ασφυκτικά περιορισμένη χρονικά προθεσμία εφαρμογής του Κώδικα δημιουργεί και





σε αυτόν τον τομέα προβλήματα εφαρμογής. Η τεχνολογία επιτρέπει την ανάπτυξη και λειτουργία τέτοιων δυνατοτήτων. Είναι συνεπώς θέμα χρόνου, οργάνωσης και κόστους. Οι εξελίξεις θα το δείξουν.

Κατά την άποψή σας, η ναυτιλία θα πρέπει να διαθέσει τα απαραίτητα ποσά για τη συνεχή επιμόρφωση των στελεχών της πέρα από τη θεσμική τους πιστοποίηση; Μήπως η επιμόρφωση αυτή έχει ξεπεράσει τις πραγματικές ανάγκες του κλάδου και οδηγεί σε ανέλπιστα έξοδα με αμφίβολα αποτελέσματα; Πώς μπορεί να ελεγχθεί το φαινόμενο της εξάπλωσης εκπαιδευτικών κέντρων με υποβαθμισμένες προδιαγραφές;

Η εταιρεία έχει συμφέρον να μεριμνά για τη συνεχή επιμόρφωση των στελεχών της στις συνεχώς αυξανόμενες και εναλλασσόμενες απαιτήσεις, κανονισμούς και ελέγχους για καλύτερη λειτουργικότητα, ασφάλεια και ανταγωνιστικότητα. Δεν είναι τυχαίο που ο Κώδικας ISM (άρθρο 6.2) ζητεί από την εταιρεία να εξασφαλίσει ότι επανδρώνει τα πλοία της, όχι μόνο με πιστοποιημένο θεσμικά προσωπικό, αλλά και με προσωπικό με γνώσεις και ικανότητες. Οι ανάγκες του κλάδου σε επιμόρφωση είναι υπαρκτές.

Το κόστος θα πρέπει να αξιολογηθεί σε σχέση με το κόστος του ρίσκου που δυνατόν να αντιμετωπισθεί από την έλλειψη αυτής της επιμόρφωσης. Όσον αφορά την αξιοπιστία των αποτελεσμάτων της επιμόρφωσης, αυτή πάλι θα εξαρτηθεί από την ποιότητα των προσφερόμενων εκπαιδευτικών προγραμμάτων. Τα εκπαιδευτικά κέντρα θα πρέπει να αξιολογηθούν με πραγματικά κριτήρια ποιότητας, που στοχεύουν, πέρα από τυπικά πιστοποιητικά, σε προγράμματα που περιέχουν οργανωμένες δομές, σαφείς στόχους, ολοκληρωμένες διαδικασίες, συγκεκριμένους ελέγχους και κυρίως προσπάθεια και μεράκι.

Το Management των ναυτιλιακών εταιρειών έχει και την επαγγελματικότητα και την εξυπνάδα να διακρίνει αυτά τα κριτήρια ποιότητας και, εφαρμόζοντας τους νόμους της αγοράς, να μην επιτρέπει την ανάπτυξη τέτοιων κέντρων με υποβαθμισμένες προδιαγραφές.

Πιστεύετε ότι θα προλάβουν όλα τα πλοία να πιστοποιηθούν μέχρι την 1η Ιουλίου 2004; Είναι έτοιμες οι εταιρείες, οι σημαίες, οι κλάσεις; Ποια εκτιμάται ότι θα είναι τα μεγαλύτερα προβλήματα;

Άλλο να πιστοποιηθούν και άλλο να εφαρμόζουν ευσυνείδητα, συστηματικά και αποτελεσματικά, μέτρα και διαδικασίες που άπτονται θεμάτων ενός διαφορετικού αντικείμενου. Απαιτείται χρόνος για να αφομοιωθούν οι υποχρεώσεις και να δημιουργηθεί η κατάλληλη κουλτούρα. Δυστυχώς, ο Κώδικας δεν έδωσε σε κανέναν περιθώρια. Αν υπολογίσουμε

τον αριθμό των πλοίων, τους χρόνους που απαιτούνται για να εξασφαλισθεί η παραμονή του πλοίου σε ένα λιμάνι, η επιθεώρησή του και η έκδοση των πιστοποιητικών και αν συνυπολογίσουμε τη μαζικότητα των αιτήσεων πιστοποίησης μέσα στο επόμενο τρίμηνο, σε συνδυασμό με το δεδομένο αριθμό επιθεωρητών, τότε μπορούμε να απαντήσουμε στο ερώτημα. Όλοι θα αντιμετωπίσουμε προβλήματα.

Εκτιμάτε ότι τα λιμάνια, σε διεθνές επίπεδο, θα καλύψουν εγκαίρως όλες τις απαιτήσεις του Κώδικα; Ποια κατά τη γνώμη σας θα είναι τα μεγαλύτερα προβλήματα; Σε ποιους τομείς;

Η εφαρμογή του Κώδικα και των προβλεπόμενων μέτρων ασφαλείας από τα λιμάνια είναι πολύ μεγαλύτερη, δυσκολότερη και πολυέξοδη υπόθεση. Από την άλλη πλευρά, είναι η πιο ουσιαστική παράμετρος για την ασφάλεια τόσο των εγκαταστάσεών τους, των επιβατών και των ελλιμενιζόμενων πλοίων. Υπάρχουν πολλά προβλήματα. Οι μεγάλες εκτάσεις τους, των πλήθους των διαφορετικών έργων και δραστηριοτήτων, η συμμετοχή πολλών φορέων στις λειτουργίες τους, ο μεγάλος αριθμός επιβατών, επισκεπτών και εργαζομένων, ο αριθμός και οι συχνές κινήσεις πλοίων, όλα αυτά δημιουργούν μια κατάσταση που δεν είναι εύκολο να ελεγχθεί και πολύ περισσότερο αποτελεσματικά να προστατευθεί.

Πώς εκτιμάτε ότι θα επηρεάσουν την εφαρμογή του Κώδικα αλλά κυρίως τα μέτρα ελέγχων των Αρχών λιμένος το τελευταίο τρομοκρατικό χτύπημα στην Ισπανία;

Υπάρχει φόβος μήπως δημιουργηθεί σύνδρομο πανικού που θα οδηγήσει σε πιο σπασμωδικά μέτρα. Είναι που είναι ο Κώδικας ασφυκτικός στις ημερομηνίες και στα μέτρα του, δεν θα πρέπει να υπάρξουν άλλες κινήσεις ή βιασύνες. Εκείνο που θα πρέπει να κρατήσουμε σαν μήνυμα, είναι ότι απαιτείται προσήλωση και πίστη στην εφαρμογή μέτρων ασφαλείας, πρακτικότητα και συνεργασία σε όλα τα επίπεδα.

Πιστεύετε ότι θα δοθεί από τον IMO κάποια παράταση στην εφαρμογή του Κώδικα;

Το βασικό κριτήριο για μια τέτοια πιθανή απόφαση θα πρέπει να είναι η αξιοπιστία και η αποτελεσματικότητα. Βασική και επιφανειακή τήρηση των ημερομηνιών χωρίς ουσία θα βλάψει την αξιοπιστία και την αποτελεσματικότητα σε ένα σοβαρό διεθνές πρόβλημα που απαιτεί πίστη, προσπάθεια και πραγματική εφαρμογή. Από την άλλη πλευρά, υπαναχώρηση σε κάτι συμφωνημένο και καθορισμένο πάλι θα έχει τα ίδια αποτελέσματα. Όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς ας πάρουν χαρτί, μολύβι και ημερολόγιο και ας κάνουν τους υπολογισμούς τους βαθμολογώντας την αξιοπιστία και την αποτελεσματικότητα. Μετά ας κάνουν τις προτάσεις τους.

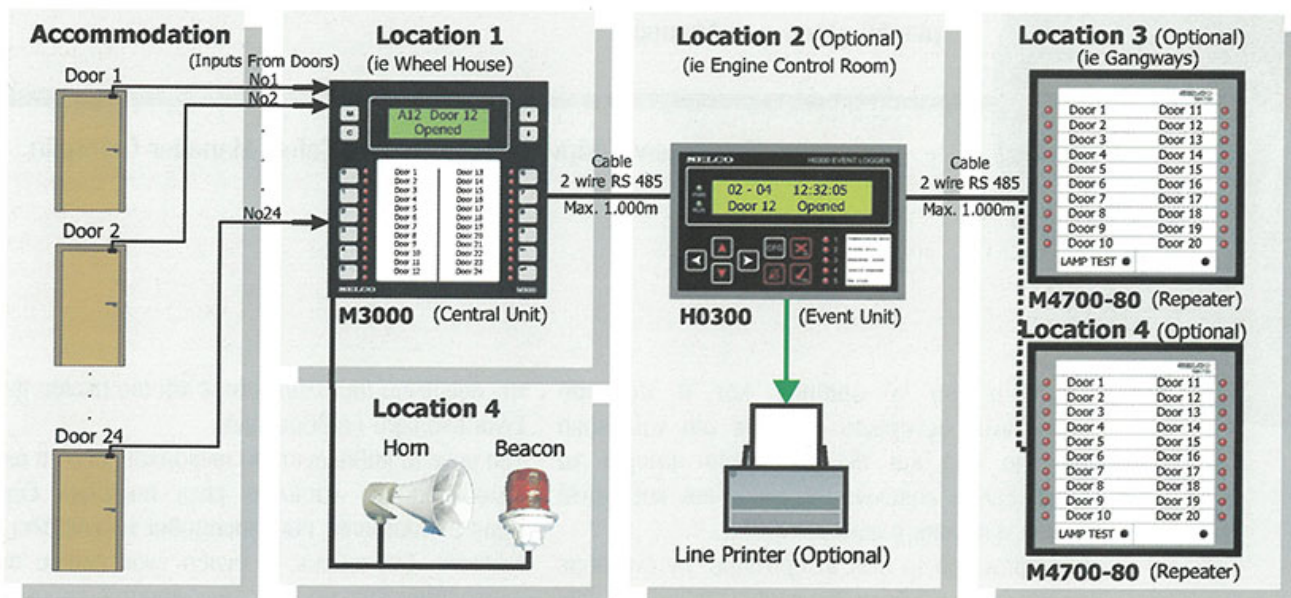
MARINE DOOR ALARM & MONITORING SYSTEM ACCORDING TO ISPS CODE (2003)

According to the demands of the ISPS Code, it is necessary for ships to increase their security.

One crucial demand to protect vessels from outsiders, who are willing to illegally enter the vessel, is the **Door Alarm Monitoring System**.

This security issue is solved by a system that monitors the opening of the vessel's outer doors. This system should be able to record any opened door and trigger a relative alarm. By this way the crew is informed for any trespassing.

C&A's solution for monitoring marine doors is a simple, reliable, flexible and economical system, that is composed of: *Proximity Door Switches*, the *Main Door Alarm Monitoring Panel* and optionally *Event Units*, an *Event Printer* and *Remote Indicating Panels*, which are installed according to the following diagram:



Approvals: BV, NK, GL, LRS, RINA, DNV

Important Benefits

- * Only 2-wire RS485 MODBUS cable is necessary for connection between central unit and event unit/repeaters.
- * Self-diagnostic procedure for detecting short circuit and broken cables.
- * Expandable up to 700 doors and 24 repeaters.
- * Output to V.D.R.



Η νέα ρουτίνα που λέγεται security θα γίνει μέρος της καθημερινότητάς μας



Επί αιώνες, η άφιξη ενός πλοίου στο λιμάνι ήταν ένα γεγονός που σηματοδοτούσε το ελεύθερο εμπόριο, την ανταλλαγή και διακίνηση προϊόντων, την προσέγγιση ανθρώπων διαφορετικών εθνικοτήτων. Τώρα, ο Κώδικας ζητάει το πλοίο να γίνει ένα κλειστό και απολύτως ελεγχόμενο περιβάλλον, αναφέρει μεταξύ άλλων ο κ. Λάμπρου.

Του Αντώνη Λάμπρου, Quality and Safety Manager Centrofin

Πιστεύετε ότι ο αριθμός και η σύνθεση ανθρώπινου δυναμικού -τόσο σε μια ναυτιλιακή εταιρεία όσο και σε ένα πλοίο- μπορεί να αντεπεξέλθει επιτυχώς στα επί πλέον καθήκοντα που συνεπάγεται ο κώδικας ISPS;

Εξαρτάται από το πώς το ορίζουμε. Αν εννοούμε την οργανική σύνθεση του πλοίου (minimum safe manning), τότε προσωπικώς αμφιβάλλω εάν μπορούν να αντεπεξέλθουν ακόμα και με τα σημερινά τους καθήκοντα μόνο. Σήμερα όμως, τα περισσότερα πλοία (τουλάχιστον σοβαρών εταιρειών) είναι επανδρωμένα με επί πλέον πλήρωμα και στα πλοία εκείνα πιστεύω ότι με σωστή οργάνωση (χωρίς υπερβολές) τα επί πλέον καθήκοντα που συνεπάγεται ο κώδικας ISPS θα ενσωματωθούν στην καθημερινή ρουτίνα. Αντίστοιχη πιστεύω ότι είναι και η κατάσταση στις εταιρείες, δηλαδή δεν νομίζω ότι η εφαρμογή του Κώδικα θα πρέπει να επιφέρει απαραίτως αύξηση του ανθρώπινου δυναμικού.

Θεωρείτε ότι τα νέα επί πλέον καθήκοντα που καλείται να εκπληρώσει ο πλοίαρχος είναι «Ξένα» προς τις γενικές του ευθύνες και υποχρεώσεις για

την ασφάλεια του πληρώματος και του πλοίου του; Είναι ιδιαίτερα επιβαρυντικά;

Όχι μόνο τα καθήκοντα του πλοιάρχου, αλλά η όλη φιλοσοφία της ναυτιλίας είναι παντελώς Ξένη προς τη νοοτροπία που προσπαθεί να επιβάλει ο Κώδικας. Επί αιώνες, η άφιξη ενός πλοίου στο λιμάνι ήταν ένα γεγονός που σηματοδοτούσε το ελεύθερο εμπόριο, την ανταλλαγή και διακίνηση προϊόντων, την προσέγγιση ανθρώπων διαφορετικών εθνικοτήτων κ.λπ. Τώρα, ξαφνικά, ο Κώδικας ζητάει το πλοίο να γίνει ένα κλειστό και απολύτως ελεγχόμενο περιβάλλον. Όσον αφορά την επί πλέον επιβάρυνση του πλοιάρχου, πιστεύω ότι τα νέα καθήκοντα που συνεπάγεται ο Κώδικας σύντομα θα ενσωματωθούν στις έως τώρα απαιτήσεις.

Πόσο εφικτή είναι η πρακτική εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας πλοίου και η εκτέλεση γυμνασίων λόγω της συχνής εναλλαγής των πληρωμάτων και της ανομοιομορφίας της συνθέσεώς τους;

Τα σχέδια και τα γυμνάσια θα εκτελούνται όπως ορίζει ο Κώδικας. Με σωστό προγραμματισμό δεν

θα επιβαρύνεται υπερβολικά το πλήρωμα και με την πάροδο του χρόνου δεν θα υπάρχει κανένα πρόβλημα. Η εφαρμογή του Κώδικα είναι δεδομένο ότι θα γίνει, και η ναυτιλία έχει αποδείξει στο παρελθόν ότι ξέρει να ανταποκρίνεται σε τέτοιου είδους προκλήσεις. Το πρόβλημα βρίσκεται στα θεμελιώδη του Κώδικα, ο οποίος κατά τη γνώμη μου δεν προσφέρει τίποτα ουσιαστικά στο ίδιο το πλοίο ή στο πλήρωμα, καθώς «προστατεύει» το πλοίο από απειλές που είτε είναι πρακτικά ανύπαρκτες είτε είναι αδύνατο να αντιμετωπισθούν. Ένα περιστατικό τύπου «Limbourg» δεν θα αποφευχθεί χάρις στην εφαρμογή του ISPS code. Με το ISM, οι ναυτικοί σύντομα κατάλαβαν τα οφέλη που τους προσέφερε ο Κώδικας και έτσι έγινε ευρέως αποδεκτός. Με τον ISPS, πού θα δουν οφέλη;

Πιστεύετε ότι η απαίτηση του ISPS, ως προς τα συμβαλλόμενα κράτη, στο να δημιουργήσουν τις κατάλληλες υποδομές ούτως ώστε να παρέχουν τις ζητούμενες από τον Κώδικα πληροφορίες ασφαλείας προς τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, προτού καταπλεύσουν σε κάποιο λιμάνι, θα είναι πρακτικά εφαρμόσιμη;

Πιστεύω ότι τελικά θα εφαρμοσθούν οι απαιτήσεις του Κώδικα και οι σημαίες αλλά και οι λιμένες θα ανταποκριθούν στις απαιτήσεις αυτές, τόσο όσον αφορά τις πληροφορίες ασφαλείας που πρέπει να παρέχονται, αλλά και όσον αφορά τις δικές τους υποχρεώσεις που πηγάζουν από τον Κώδικα. Αυτό, κατά τη γνώμη μου, δεν θα γίνει εν μια νυκτί, και ασφαλώς δεν θα γίνει πριν από την 1η Ιουλίου 2004 σε όλα τα κράτη του κόσμου - αυτό πλέον φαντάζει βέβαιο. Αν όμως το κοιτάξουμε σε βάθος χρόνου, πιστεύω ότι η νέα ρουτίνα που λέγεται security θα γίνει σίγουρα μέρος της καθημερινότητάς μας για τα επόμενα χρόνια.

Πιστεύετε ότι η ναυτιλία θα πρέπει να διαθέσει τα απαραίτητα ποσά για τη συνεχή επιμόρφωση των στελεχών της πέρα από τη θεσμική τους πιστοποίηση; Μήπως η επιμόρφωση αυτή έχει ξεπεράσει τις

πραγματικές ανάγκες του κλάδου και οδηγεί σε ανέλπιστα έξοδα με αμφίβολα αποτελέσματα; Πώς μπορεί να ελεγχθεί το φαινόμενο της εξάπλωσης εκπαιδευτικών κέντρων με υποβαθμισμένες προδιαγραφές;

Η συνεχής επιμόρφωση στελεχών είναι ο ακρογωνιαίος λίθος της εξέλιξης της ναυτιλίας (ανεξάρτητα από τον κώδικα ISPS) - ειδικά μιας ναυτιλίας που κινείται πλέον με πολύ γρήγορους ρυθμούς, τόσο από πλευράς εμπορικής ανάπτυξης και τεχνολογίας, αλλά και μεταλλάσσεται διαρκώς. Κατά τη γνώμη μου, η επένδυση στην επιμόρφωση είναι απαραίτητη, αλλά εξίσου απαραίτητος είναι και ο έλεγχος του επιπέδου αυτής. Αυτήν τη στιγμή, τα κράτη-μέλη (οι σημαίες) είναι υπεύθυνα να ελέγξουν τα εκπαιδευτικά κέντρα και να επιβάλουν τις προδιαγραφές που προβλέπει ο IMO. Ίσως ένα ενιαίο παγκόσμιο όργανο (π.χ. μια επιτροπή του IMO) να είχε καλύτερα αποτελέσματα, αλλά αφού κάτι τέτοιο δεν προβλέπεται (και είναι αδύνατο και από πλευράς resources), πιστεύω ότι η μόνη ρεαλιστική ελπίδα παραμένει με τις σημαίες, οι οποίες και τελικά αναγνωρίζουν τα διπλώματα. Το μόνο θετικό είναι πως η πλειοψηφία των ναυτικών προέρχεται από 8-10 χώρες, όπως και τα περισσότερα πλοία είναι νηολογημένα σε 8-10 χώρες, οπότε οι πρώτοι στόχοι μιας προσπάθειας τέτοιας είναι προφανείς.





Ο ISPS μας επιβλήθηκε. Τώρα πλέον δεν μας μένει παρά να προσαρμοσθούμε



Την προσέγγιση του πλοιάρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος στα επί πλέον καθήκοντα που συνεπάγεται η εφαρμογή του Κώδικα ISPS, αναλύει ο κ. Γεωργαντής, ο οποίος υποστηρίζει ότι τούτο αποτελεί το δυσκολότερο μέρος της εφαρμογής, λόγω των εκπεφρασμένων ζωηρών αντιθέσεων περί της χρησιμότητας του συστήματος.

Του Παναγιώτη Δ. Γεωργαντή, DPA-OPS Manager, Seabulk Shipping S.A.

Πιστεύετε ότι ο αριθμός και η σύνθεση ανθρώπινου δυναμικού -τόσο σε μια ναυτιλιακή εταιρεία όσο και σε ένα πλοίο- μπορεί να αντεπεξέλθει επιτυχώς στα επί πλέον καθήκοντα που συνεπάγεται ο Κώδικας ISPS;

Ένα ακόμα σύστημα διαχείρισης με σκοπό την ασφάλεια από άλλη σκοπιά (security), που όμως αυτήν τη φορά παραπέμπει κατευθείαν σε προσέγγιση αστυνομικού τύπου (τουλάχιστον).

Προσιδιάζει στους ανθρώπους που απευθύνεται; επί των πλοίων όχι, αλλά... μας «επιβλήθηκε» ή το συμφωνήσαμε... και τώρα πλέον δεν μας μένει παρά να προσαρμοσθούμε ώστε να εφαρμοσθεί με τις λιγότερες δυνατές συνέπειες.

Θεωρείτε ότι τα νέα επί πλέον καθήκοντα που καλείται να εκπληρώσει ο πλοίαρχος είναι «ξένα» προς τις γενικές του ευθύνες και υποχρεώσεις για την ασφάλεια του πληρώματος και του πλοίου του; Είναι ιδιαίτερα επιβαρυντικά;

Οι εταιρείες προσέλαβαν ή προσλαμβάνουν επί πλέον προσωπικό στα γραφεία, όμως τούτο στα πλοία, επί του παρόντος, είναι εξαιρετικά αμφίβολο και βέβαια, αν αποφασισθεί, θα οδηγήσει σε επί πλέον έξοδα με όλες τις συνεπακόλουθες παρενέργειες.

Η προσέγγιση του πλοιάρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος αποτελεί το δυσκολότερο μέρος της εφαρμογής, λόγω των εκπεφρασμένων ζωηρών αντιθέσεων περί της χρησιμότητας του συστήματος.

Οι αντιδράσεις, λοιπόν, είναι δεδομένα αρνητικές, όμως πιστεύουμε ότι τελικά, εφόσον επιδειχθεί η σχετική κατανόηση από όλους και ιδίως τους ελεγκτές, το σύστημα θα εφαρμοσθεί και το προσωπικό θα προσαρμοσθεί. Επειδή όμως εφαρμόζεται για πρώτη φορά (τουλάχιστον στα περισσότερα πλοία), μόνο από την πρακτική εφαρμογή θα προκύψουν ασφαλή συμπεράσματα. Ωστόσο, ήδη υπάρχουν κατ' αρχήν επιφυλάξεις για τις παρενέργειες στο σύνθετο ρόλο πλοιάρχου - sso, που αποτελούν αντικείμενο προβληματισμού και επικείμε-



νων επίσημων συζητήσεων.

Όσον αφορά το επί πλέον κόστος, ως προς το πλοίο, τούτο είναι δεδομένο από τα απαιτούμενα υλικά, τη δαπάνη για εκπαίδευση και την παρακολούθηση εφαρμογής.

Ευχόμαστε να μη χρειασθεί να συνυπολογίσουμε το κόστος καθυστερήσεων των πλοίων (απώλεια χρόνου - ναύλου) από υπερβολικές απαιτήσεις, υπερβάλλοντα ζήλο, τυπολατρία και ελλείψεις των άλλων εμπλεκομένων.

Πόσο εφικτή είναι η πρακτική εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας πλοίου και η εκτέλεση γυμνασίων λόγω της συχνής εναλλαγής των πληρωμάτων και της ανομοιομορφίας της συνθέσεώς τους;

Ως προς τους άλλους εμπλεκομένους, τουλάχιστον από τη δική μας εμπειρία, δεν φαίνεται να υπάρχει ιδιαίτερη πρόοδος από τους οργανισμούς των λιμένων που εμείς αναφερόμαστε (Μεσογείου), ενώ σημαίες, νηογνώμονες και εκπαίδευση ανταποκρίνονται καλά σε αυτό το στάδιο.

Πιστεύετε ότι η απαίτηση του ISPS, ως προς τα συμβαλλόμενα κράτη, στο να δημιουργήσουν τις κατάλληλες υποδομές ούτως ώστε να παρέχουν τις ζητούμενες από τον Κώδικα πληροφορίες ασφαλείας προς τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, προτού καταπλεύσουν σε κάποιο λιμάνι, θα είναι πρακτικά εφαρμόσιμη; Επίσης, σίγουρα λείπει ακόμα η καθαρότητα των κατευθυντηρίων γραμμών σε πολλά θέματα, συμπεριλαμβανομένων και των αφορούντων στην ανταλλαγή πληροφοριών σημαίας - λιμένων - πλοίων.

Πιστεύετε ότι η ναυτιλία θα πρέπει να διαθέσει τα απαραίτητα ποσά για τη συνεχή επιμόρφωση των στελεχών της πέρα από τη θεσμική τους πιστοποίηση; Μήπως η επιμόρφωση αυτή έχει ξεπεράσει τις πραγματικές ανάγκες του κλάδου και οδηγεί σε ανέλπιστα έξοδα με αμφίβολα αποτελέσματα; Πώς μπορεί να ελεγχθεί το φαινόμενο της εξάπλωσης εκπαιδευτικών κέντρων με υποβαθμισμένες προδιαγραφές; Έχουμε πολύ δρόμο μπροστά μας...



**shipbuilding • machinery &
marine technology**

**international trade fair
hamburg**

**sept. 28 - oct. 2,
2004**

www.smm2004.com



Hamburg Messe

Kyriaki Tsikalaki

Phone: (+ 30 - 2310) 32 77 33 • Fax: (+ 30 - 2310) 32 77 37
ahkthess@mail.ahk-germany.de • www.smm2004.com

Δεν υπάρχει χρονικό περιθώριο για δοκιμαστική περίοδο προσαρμογής

[Οι απόψεις των Νηογνωνόνων]



Του Απόστολου Πουλοβασίλη
Area Manager, East Mediterranean & Black Sea
Lloyd's Register EMEA

Θεωρείτε ότι οι Λιμενικές Αρχές των κρατών που έχουν την αρμοδιότητα να ελέγξουν το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου έχουν εκπαιδευθεί επαρκώς για να αντεπεξέλθουν στα νέα τους καθήκοντα; Παρά το γεγονός ότι πολλοί αξιωματικοί των Λιμενικών Αρχών των κρατών έχουν παρακολουθήσει επιτυχώς τα σχετικά εκπαιδευτικά σεμινάρια που αφορούν στην ασφάλεια των πλοίων, εν τούτοις στερούνται, και δικαιολογημένα, της απαραίτητης πρακτικής εμπειρίας λόγω της καθυστέρησης στην εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονίσουμε ότι, ενώ ο πρωταρχικός στόχος όλων των ενδιαφερόμενων μερών είναι η πιστοποίηση των πλοίων μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 1ης Ιουλίου 2004, χρειάζεται από όλους εστίαση στους πραγματικούς και ουσιαστικούς στόχους του Κώδικα και υιοθέτηση κοινής λογικής στα πρακτικά ζητήματα που δύνανται να προκύψουν. Στους στόχους αυτούς περιλαμβάνονται ο εντοπισμός των απειλών και η εφαρμογή προληπτικών μέτρων ασφαλείας μέσα από την ανάπτυξη και την υλοποίηση σχεδίων ασφαλείας πλοίων που στο-

χεύουν στη μείωση της επικινδυνότητας πραγματοποίησης συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της ζωής, της περιουσίας ή του περιβάλλοντος.

Πόσο εφικτή είναι η πρακτική εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας πλοίου και η εκτέλεση γυμνασίων λόγω της συχνής εναλλαγής των πληρωμάτων και της ανομοιομορφίας της συνθέσεώς τους;

Όπως είναι γνωστό, βασική απαίτηση του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), ο οποίος ισχύει από το 1998 για τα περισσότερα πλοία, είναι η υιοθέτηση και εφαρμογή αποτελεσματικών διαδικασιών πρόσληψης, ενημέρωσης, εξοικείωσης και συνεχούς εκπαίδευσης του προσωπικού. Προϋπόθεση, πέρα από τα τυπικά προσόντα των ναυτικών (διπλώματα, πιστοποιητικά κ.λπ.), που εξάλλου καθορίζονται από τη STCW και την προϋπηρεσία, είναι η εξοικείωση του προσωπικού με το ίδιο το πλοίο, δηλαδή με τις διατάξεις, τον εξοπλισμό, τα συστήματα και τις λειτουργικές διαδικασίες του γενικότερα. Η αποτελεσματική διαδικασία εξοικείω-

ους είναι επιτακτική ανάγκη, δεδομένου ότι η σύνθεση των πληρωμάτων υφίσταται συχνές αλλαγές. Οι ίδιες ακριβώς διαδικασίες θα πρέπει να ισχύουν και για την εφαρμογή των σχεδίων ασφαλείας πλοίων.

Προβλήματα επίσης προκύπτουν από τη χρησιμοποίηση προσωπικού από διάφορες εθνικότητες, γεγονός που παρεμποδίζει την αποτελεσματική μεταξύ τους επικοινωνία και συνεχώς δυσκολεύει την από κοινού αντιμετώπιση επικίνδυνων καταστάσεων (μεταξύ των οποίων είναι και οι περιπτώσεις όπου απειλείται ή παραβιάζεται η ασφάλεια) που είναι δυνατόν να προκύψουν πάνω στα πλοία. Πολλές εταιρείες αντιμετωπίζουν τα προβλήματα αυτά επαναχρησιμοποιώντας πληρώματα με θετική προϋπηρεσία στα πλοία τους. Με αυτόν τον τρόπο, αναπτύσσονται συνεχώς οι ικανότητες των ναυτικών και επιπροσθέτως αισθάνονται ότι αποτελούν πραγματικά στελέχη των εταιρειών με θετικά αποτελέσματα όσον αφορά στην απόδοση και τη λειτουργία των πλοίων.

Πιστεύετε ότι η απαίτηση του ISPS, ως προς τα συμβαλλόμενα κράτη, στο να δημιουργήσουν τις κατάλληλες υποδομές ούτως ώστε να παρέχουν τις ζητούμενες από τον κώδικα πληροφορίες ασφαλείας προς τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, προτού καταπλεύσουν σε κάποιο λιμάνι, θα είναι πρακτικά εφαρμόσιμη;

Το μεγαλύτερο πρόβλημα για τα συμβαλλόμενα κράτη είναι ότι απαιτείται μια δοκιμαστική περίοδος εφαρμογής των νέων διατάξεων, αλλά δυστυχώς δεν υπάρχουν τα απαιτούμενα χρονικά περιθώρια. Η απαιτούμενη συλλογή των σχετικών πληροφοριών ασφαλείας είναι κυρίως ζήτημα οργάνωσης και χρόνου και, αναμφισβήτητα, οι λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες καλύπτονται από εγκεκριμένα σχέδια ασφαλείας είναι ακόμη ελάχιστες σε αριθμό. Συνεπώς, εφόσον οι διατάξεις της SOLAS, Κεφάλαιο XI-2 σε μεγάλο βαθμό δεν έχουν εφαρμοσθεί ακόμη, είναι εξαιρετικά δύσκολο για τα συμβαλλόμενα κράτη να προχωρήσουν στις απαραίτητες ενέργειες για την κοινοποίηση των πληροφοριών ασφαλείας μέχρι την 1η Ιουλίου 2004.

Πιστεύετε ότι θα προλάβουν όλα τα πλοία να πιστοποιηθούν μέχρι την 1η Ιουλίου 2004; Είναι έτοιμες οι εται-

**ρείες, οι σπ-
μαιές, οι κλάσεις;
Ποια εκτιμάται ότι θα
είναι τα μεγαλύτερα προ-
βλήματα;**

Είναι μεγάλη η πρόκληση για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη (εταιρείες, σημαίες, λιμενικές εγκαταστάσεις, συμβαλλόμενα κράτη, αναγνωρισμένοι οργανισμοί ασφαλείας) της ολοκλήρωσης της πιστοποίησης όλων των υπόχρεων πλοίων μέχρι την 1η Ιουλίου 2004 (αριθμός πλοίων περίπου 30.000). Εκτιμάται ότι περισσότερα από 150 σχέδια ασφαλείας θα πρέπει να εγκρίνονται και να πιστοποιούνται καθημερινά ως την καταληκτική ημερομηνία, γεγονός που θα θέσει σε σκληρή δοκιμασία τις δυνατότητες όλων των φορέων για την ανταπόκριση στις απαιτήσεις αυτές. Οι λόγοι για την εμφανιζόμενη καθυστέρηση είναι πολλοί:

- Η αρχική σύγχυση που δημιούργησε η εσπευσμένη υιοθέτηση του Κώδικα ISPS από τη Διπλωματική Διάσκεψη του IMO το Δεκέμβριο 2002.
- Οι διαφορετικές ερμηνείες, όσον αφορά στις απαιτήσεις του Κώδικα, που δόθηκαν από πολλά ενδιαφερόμενα μέρη, καθώς και η ανάγκη επιμόρφωσης των ιδίων των οργανισμών πάνω στις απαιτήσεις αυτές καθώς και συμμόρφωσής τους με τις προβλεπόμενες υποχρεώσεις των.

Οι οργανισμοί κρατών-μελών του IMO ήταν επιφυλακτικοί όσον αφορά στην εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων οργανισμών ασφαλείας (AOA ή RSO), επειδή πρώτα έπρεπε να καθορίσουν τα δικά τους κριτήρια για την αξιολόγηση των ικανοτήτων των οργανισμών αυτών ως προς την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους. Το

Lloyd's





Register, έχοντας αναπτύξει τις διαδικασίες για τη μεθοδολογία των επιθεωρήσεων και για τον καθορισμό των απαιτούμενων προσόντων των επιθεωρητών ISPS, έχει ήδη λάβει εξουσιοδότηση ως RSO από περισσότερες από 30 κυβερνήσεις. Η πρόσφατη εξουσιοδότηση του Lloyd's Register από την Ελληνική Κυβέρνηση επιτρέπει την υλοποίηση των πιστοποιήσεων για τα πλοία και, μάλιστα, οι δύο πρώτες εταιρείες που έχουν ήδη προχωρήσει στην έγκριση, από το Lloyd's Register, των σχεδίων ασφαλείας όλων των πλοίων τους υπό ελληνική σημαία είναι η Eletson Corporation και η Minerva Marine Inc. Επίσης, είναι ενθαρρυντικό ότι αρκετές ακόμα εταιρείες στην Ελλάδα βρίσκονται σε παρόμοιο στάδιο εφαρμογής των απαιτήσεων του Κώδικα.

Βέβαια, από τα ανωτέρω στατιστικά στοιχεία και με τους τωρινούς ρυθμούς, γίνεται εύκολα κατανοητό ότι η ζήτηση για παροχή υπηρεσιών επιθεώρησης θα ξεπεράσει τις φυσιολογικές δυνατότητες των οργανισμών.

Προβλήματα είναι δυνατόν να προκύψουν από πολλούς παράγοντες όπως:

- Στενά χρονικά περιθώρια για τη συμμόρφωση όλων των πλοίων όπως προαναφέρθηκε.
- Διορισμός ακατάλληλων υπευθύνων και αξιωματικών Ασφαλείας, καθώς και ανεπαρκής υποστήριξη από την εταιρεία στον υπεύθυνο Ασφαλείας, στον πλοίαρχο και στον αξιωματικό Ασφαλείας (απαιτηση του Κώδικα ISPS, Μέρος Α/6.2).
- Συγκρούσεις μεταξύ των μέτρων ασφαλείας (security) που επιβάλλονται από τον Κώδικα και των υφι-

στάμενων διατάξεων ασφαλείας (safety) που προβλέπονται από τις διεθνείς συμβάσεις.

- Δισυσδέσεις πλοίων/λιμένων και τα σχετιζόμενα ζητήματα που προκύπτουν από το γεγονός ότι το πλοίο εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις διατάξεις ασφαλείας της λιμενικής εγκατάστασης - ένα μη-συμμορφούμενο λιμάνι θα επηρεάσει σαφώς την εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα για τα πλοία που το επισκέπτονται.
- Γραφειοκρατία και λήψη μη-ουσιαστικών μέτρων ασφαλείας.
- Έλεγχοι Port State Control και τυχόν μονομερή πρόσθετα μέτρα που θα ληφθούν π.χ. USCG, E.E., Paris MOU, Tokyo MOU.

Πώς εκτιμάτε ότι θα επηρεάσουν την εφαρμογή του Κώδικα αλλά κυρίως τα μέτρα ελέγχων των Αρχών λιμένος το τελευταίο τρομοκρατικό χτύπημα στην Ισπανία;

Είναι απολύτως λογικό και άλλωστε προβλέπεται και από τις απαιτήσεις του Κώδικα ISPS, ότι η αυξημένη πιθανότητα να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια συνεπάγεται και τη λήψη πρόσθετων ή αυξημένων μέτρων ασφαλείας. Έτσι, τα πρόσφατα γεγονότα είναι πολύ πιθανόν να επιταχύνουν τις διαδικασίες συμμόρφωσης των λιμενικών εγκαταστάσεων με τις απαιτήσεις του Κώδικα, καθώς και να εντείνουν την παρακολούθηση και τον έλεγχο των πλοίων με απώτερο σκοπό τη μείωση της επικινδυνότητας και την αφαίρεση του «αδύναμου κρίκου» στην αλυσίδα ασφαλείας της ναυτιλίας.



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

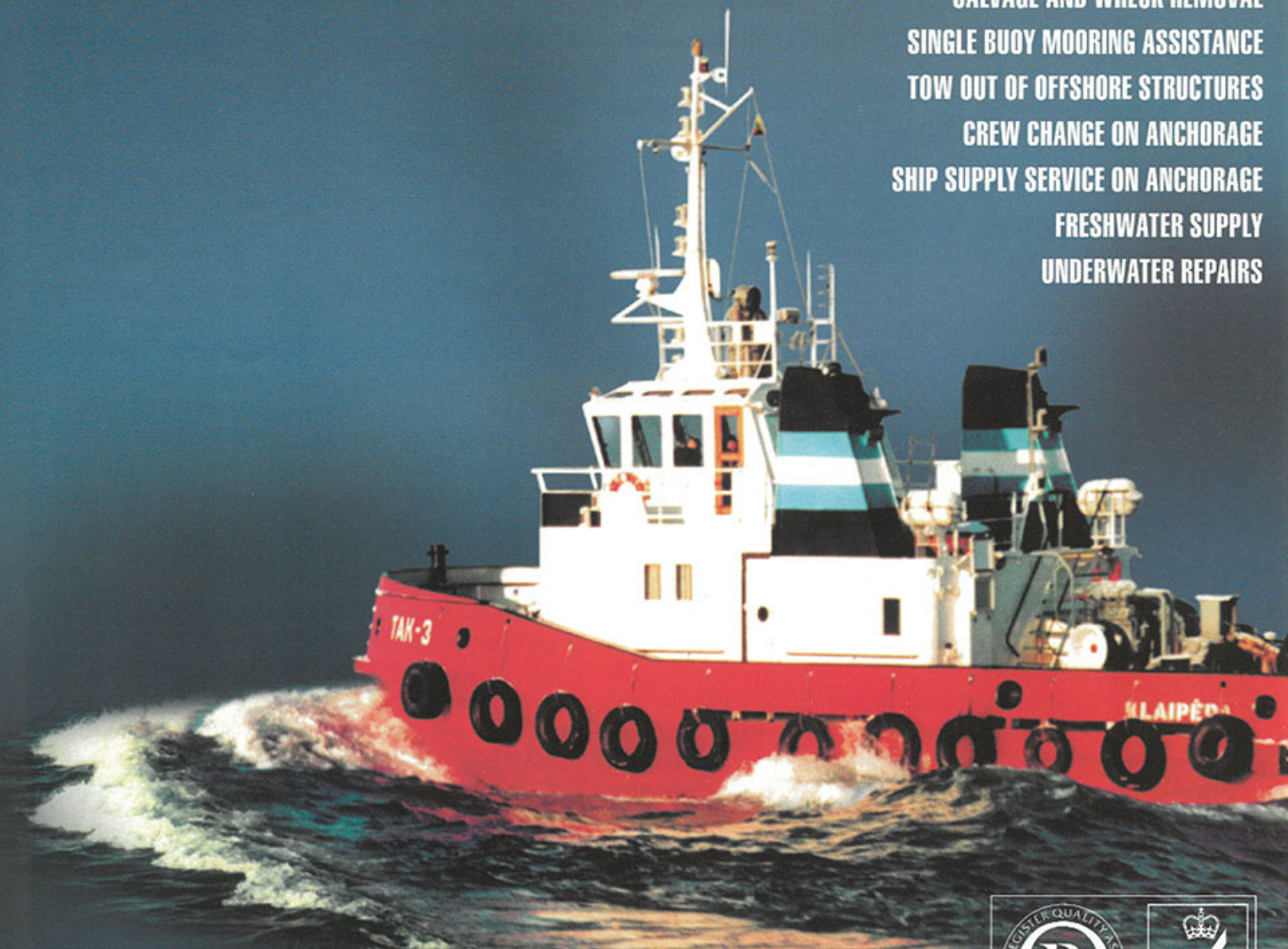
TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES

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



Στόχος τρομοκρατικών ενεργειών η αδυναμία συνεργασίας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων

[Οι απόψεις των Νπογνωμόνων]



Του Αθανασίου Ρεϊσόπουλου

Managing Director of Germanischer Lloyd Hellas,
Area Mediterranean

Θεωρείτε ότι οι Λιμενικές Αρχές των κρατών που έχουν την αρμοδιότητα να ελέγξουν το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου έχουν εκπαιδευθεί επαρκώς για να αντεπεξέλθουν στα νέα τους καθήκοντα;

Δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία στον οργανισμό μας για την εκπαίδευση των Λιμενικών Αρχών.

Ο νέος Διεθνής Κώδικας Ασφαλείας πλοίων και Λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS Code) με τις νέες τροποποιήσεις των κεφαλαίων της Δ.Σ. SOLAS 74 δεν προβλέπει την επιθεώρηση των σχεδίων ασφαλείας του πλοίου από εξουσιοδοτημένα όργανα των Λιμενικών Αρχών εκτός αν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι το πλοίο δεν είναι συμμορφωμένο με τις απαιτήσεις του Κώδικα.

Αναμένεται συνεπώς από τους αξιωματικούς επιθεωρητές των Λιμενικών Αρχών να έχουν λάβει ειδική εκπαίδευση σε κέντρα εκπαίδευσης με πείρα σε θέματα ασφαλείας, όπως συμβαίνει και με τους επιθεωρητές των εξουσιοδοτημένων οργανισμών (RSO's) για να μπορούν να εντοπίσουν τυχόν μη συμμορφώσεις σε πλοία χωρίς να δημιουργούνται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις.

Πόσο εφικτή είναι η πρακτική εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας πλοίου και η εκτέλεση γυμνασίων λόγω της συχνής εναλλαγής των πληρωμάτων και της ανομοιομορφίας της συνθέσεώς τους;

Μία βασική προϋπόθεση για τη σωστή και αποτελεσματική εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας στα πλοία είναι η διατήρηση, όσο αυτό είναι εφικτό, μόνιμου εναλλασσόμενου προσωπικού στα πλοία (τουλάχιστον του πλοιάρχου, υποπλοιάρχου και πρώτου μηχανικού), κατάλληλα εκπαιδευμένου σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κώδικα.

Επί πλέον, η εκπαίδευση του προσωπικού πριν από την ανάληψη των καθηκόντων τους στο πλοίο, η εξειδίκευσή τους σε θέματα ασφαλείας με εκτέλεση γυμνασίων σε τακτά χρονικά διαστήματα, καθώς και οι έλεγχοι από πλευράς εταιρειών με πρωτοβουλία του αξιωματικού Ασφαλείας της εταιρείας θα έχουν ως αποτέλεσμα τη βελτίωση του βαθμού ετοιμότητας των πληρωμάτων σε τυχόν τρομοκρατικές ενέργειες.

Ο Κώδικας, λόγω του μη προβλέψιμου χαρακτήρα των τρομοκρατικών ενεργειών, δεν μπορεί να φέρει όλα τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Εν τούτοις, θα βοηθήσει στην ευαισθητοποίηση των εμπλεκομένων και στην καλλιέργεια συνειδήσης πρόβλεψης και αποτροπής.

Θεωρείτε ότι ο Κώδικας θα φέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα αποτροπής και πρόληψης εάν και εφόσον εφαρμοσθεί ευσυνειδητά τόσο από τις εταιρείες και τους λιμένες όσο και από τις Λιμενικές Αρχές;

Ο Κώδικας θα φέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα εφόσον υπάρχει μια έγκαιρη προετοιμασία και συνεργασία μεταξύ των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Και οι δύο αυτοί «κρίκοι» του συστήματος πρέπει να συμβάλουν αποτελεσματικά και να αναλάβουν τα μερίδια της ευθύνης τους.

Ο αδύναμος κρίκος μεταξύ των δύο μπορεί να αποτελέσει στόχο τρομοκρατικών ενεργειών.

Ο κατάλληλα επιλεγμένος υλικοτεχνικός εξοπλισμός στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις (σύστημα ασφαλείας) θα συμβάλει αποτελεσματικά στην πρόληψη και αποτροπή τρομοκρατικών ενεργειών.

Πιστεύετε ότι θα προλάβουν όλα τα πλοία να πιστοποιηθούν μέχρι την 1η Ιουλίου 2004; Είναι έτοιμες οι εταιρείες, οι σημαίες, οι κλάσεις; Ποια εκτιμάτε ότι θα είναι τα μεγαλύτερα προβλήματα;

Είναι γνωστό ότι περισσότερα από 55.000 πλοία και 20.000 λιμενικές εγκαταστάσεις θα πρέπει να έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κώδικα. Σύμφωνα με τα στοιχεία του IMO, μόνο το 3,7% των πλοίων έχουν εφοδιασθεί έως σήμερα με πιστοποιητικό ασφαλείας (ISSC).

Αυτήν τη στιγμή είναι πολύ δύσκολο να προβλεφθεί κατά πόσον η πιστοποίηση των πλοίων θα έχει αποπερατωθεί μέχρι την 01.07.2004.

Ο Γερμανικός Νηογνώμονας καταβάλλει όλες τις δυνατές προσπάθειες ώστε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις

έγκρισης σχεδίων ασφαλείας και επιθεωρήσεων περίπου 3.000 πλοίων και στην έγκαιρη έκδοση των πιστοποιητικών ασφαλείας.

Υπάρχει όμως ο κίνδυνος για τις εταιρείες που δεν έχουν ακόμη εκπονήσει και υποβάλει τα σχέδια ασφαλείας των πλοίων για έγκριση, να μην προλάβουν να επιθεωρηθούν και πιστοποιηθούν εγκαίρως.

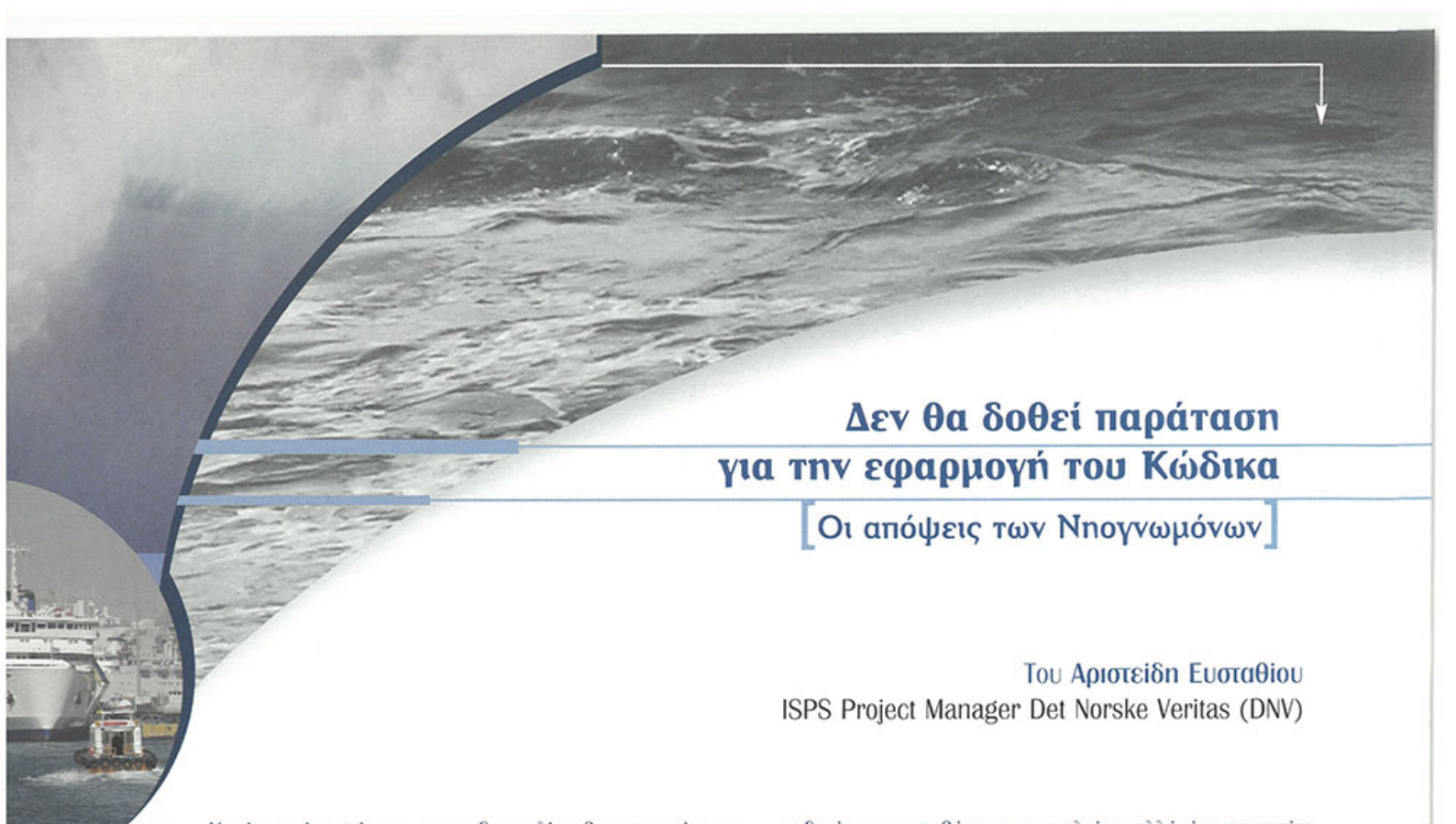
Εκτιμάτε ότι τα λιμάνια, σε διεθνές επίπεδο, θα καλύψουν εγκαίρως όλες τις απαιτήσεις του Κώδικα; Ποια κατά τη γνώμη σας θα είναι τα μεγαλύτερα προβλήματα; Σε ποιους τομείς;

Σύμφωνα με τα στοιχεία του IMO, μόνο το 1,7% των λιμενικών εγκαταστάσεων παγκοσμίως έχουν ήδη πιστοποιηθεί.

Πρέπει επομένως να γίνει μια τεράστια προσπάθεια για να αποπερατωθούν όλες οι διαδικασίες εκπόνησης και έγκρισης πλοίων ασφαλείας καθώς και οι επιθεωρήσεις/πιστοποιήσεις μέχρι την 01.07.2004.

Ο Γερμανικός Νηογνώμονας διαθέτει ειδικευμένο προσωπικό και προσφέρει ήδη υπηρεσίες συμβουλευτικού χαρακτήρα για τη διενέργεια ελέγχων ασφαλείας (Security Assessments) και σύσταση πλάνων ασφαλείας (Security Plans) για λιμενικές εγκαταστάσεις.





Δεν θα δοθεί παράταση για την εφαρμογή του Κώδικα

[Οι απόψεις των Νηογνώνων]

Του Αριστείδη Ευσταθίου

ISPS Project Manager Det Norske Veritas (DNV)

Κατά την άποψή σας ποιες δυσκολίες θα συναντήσουν, από τον Ιούλιο του 2004, ορισμένα πλοία που θα αναχωρούν από λιμάνια κρατών που δεν έχουν κυρώσει τον Κώδικα ISPS και μετέπειτα θα προσεγγίζουν λιμάνια κρατών τα οποία είναι συμμορφωμένα με αυτόν; Ποια πιστεύετε ότι θα είναι η αντιμετώπιση των Αρχών στα παραπάνω λιμάνια;

Ο Κώδικας ISPS προβλέπει αυτή την περίπτωση στην παράγραφο του τμήματος B.9.51, συνεπώς πιθανή μη συμμόρφωση μπορεί να προξενήσει καθυστερήσεις ή κρατήσεις των πλοίων στα λιμάνια.

Ορισμένοι ναυτιλιακοί κύκλοι αναφέρουν ότι οι νέες νομοθεσίες πολλές φορές οδηγούν σε αναπάντεχες διατυπώσεις. Σε ποιες περιπτώσεις πιθανόν να υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των μέτρων Security και Safety ενός πλοίου; Πώς αυτές θα αντιμετωπισθούν; Εκτεταμένη αξιολόγηση προβλέπεται από την παράγραφο του τμήματος B.8.10.1 του Κώδικα ISPS.

Υπάρχει η άποψη ότι οι αξιολογήσεις ασφαλείας πλοίων, οι οποίες αποτελούν προϋπόθεση για τη σύνταξη των σχεδίων ασφαλείας πλοίων, γίνονται από εταιρείες

ειδικών μεν σε θέματα ασφαλείας αλλά όχι απαραίτητα σχετικών με τα πλοία. Ποια είναι η εκτίμησή σας επ' αυτού;

Ο Κώδικας προβλέπει την ανάθεση της αξιολόγησης ασφαλείας σε εκπαιδευμένους αξιολογητές, επί πλέον, ο υπεύθυνος Ασφαλείας εταιρείας έχει την ευθύνη έγκρισης της αξιολόγησης ασφαλείας του πλοίου (Κώδικας ISPS A 8.5 και B 8.13).

Πιστεύετε ότι η απαίτηση του ISPS, ως προς τα συμβαλλόμενα κράτη, στο να δημιουργήσουν τις κατάλληλες υποδομές ούτως ώστε να παρέχουν τις ζητούμενες από τον Κώδικα πληροφορίες ασφαλείας προς τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, προτού καταπλεύσουν σε κάποιο λιμάνι, θα είναι πρακτικά εφαρμόσιμη; Εάν εφαρμοσθούν οι απαιτήσεις του Κώδικα ISPS, όπως προβλέπεται από τα συμβαλλόμενα κράτη, θα είναι πρακτικά εφαρμόσιμο.

Πιστεύετε ότι θα δοθεί από τον IMO κάποια παράταση στην εφαρμογή του Κώδικα;

Δεν πιστεύουμε ότι θα δοθεί παράταση.

Safety and Security Matters

MARSHALL ISLANDS REGISTRY

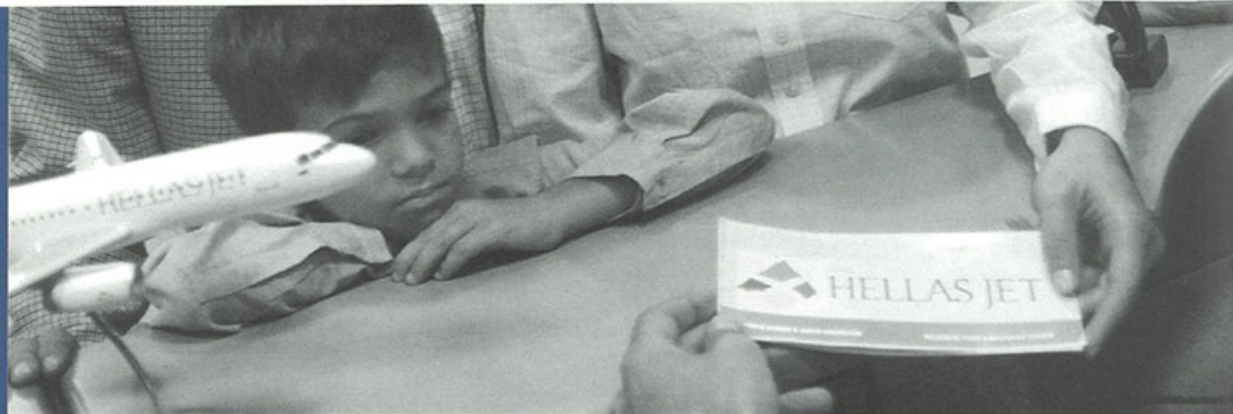
The Choice is Yours



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



[ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ]

του κ. Τάσου Μάν, εμπορικού διευθυντή της Hellas Jet, στον Ηλία Μπίσια

Σε ένα δύσκολο περιβάλλον, επιβιώνουν όσοι πραγματικά αξίζουν



Τους στόχους και τις προοπτικές ανέλιξης της νέας ελληνικής αεροπορικής εταιρείας Hellas Jet αναλύει ο εμπορικός διευθυντής της εταιρείας κ. Τάσος Μάν. Με γνώμονα την εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών που αναζητούν υψηλές προδιαγραφές, η Hellas Jet συνδέει καθημερινά την Αθήνα με τρεις σημαντικές πρωτεύουσες της Ευρώπης, το Λονδίνο, το Παρίσι και τις Βρυξέλλες, ενώ πολύ σύντομα ξεκινά πτήσεις και προς νέους προορισμούς. Η συχνότητα των πτήσεων

προς τα επιχειρηματικά κέντρα της Ευρώπης και η σημαντική οικονομική επένδυση που έχει ήδη δρομολογήσει η εταιρεία σε θέματα ασφάλειας και ποιότητας υπηρεσιών, έχουν ήδη αξιολογηθεί θετικά από το επιβατικό κοινό. Σε μια δύσκολη χρονικά περίοδο για τις αερομεταφορές, η Hellas Jet λαμβάνει ένα ρίσκο που όμως πιστεύουμε και ευελπιστούμε ότι θα αποδώσει αποτελέσματα, τόσο για το επιβατικό κοινό όσο και για τους επενδυτές της εταιρείας.



Η Hellas Jet ιδρύεται σε μια εποχή δύσκολη για τις αερομεταφορές. Ποιες θεωρείτε ότι είναι οι εταιρικές τακτικές αλλά και οι γενικότερες παράμετροι που θα επιτρέψουν την κερδοφορία της εταιρείας;

Το οικονομικό περιβάλλον αλλά και το χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου, βεβαίως, επηρέασαν τις εξελίξεις όχι μόνο στο δικό μας κλάδο, όχι μόνο στην παγκόσμια οικονομία, αλλά κυρίως στον τρόπο που σκέφτονται και δραστηριοποιούνται οι άνθρωποι. Σε ένα ιδιαίτερα δύσκολο περιβάλλον, λοιπόν, είναι δεδομένο πως θα επιβιώσουν αυτοί που πραγματικά αξίζουν. Εμείς στην Hellas Jet, πιστεύουμε ότι η υγιής ανάπτυξη και ο ορθολογικός σχεδιασμός αποτελούν την απάντηση στην ύφεση. Βάσει αυτού του σκεπτικού, το ρίσκο που πήραμε είναι αντίστοιχο με αυτό που παίρνει κάθε καινούργια εταιρεία.

Η στρατηγική ανάπτυξη, η ετοιμότητα και τα μελετημένα επιχειρηματικά σχέδια αποτελούν το δίκτυ ασφαλείας για την Hellas Jet. Επιπροσθέτως, η συγκεκριμένη περιόδος προσφέρει εξαιρετικές ευκαιρίες για ανάπτυξη σε επιχειρήσεις υψηλών προδιαγραφών. Οι ρυθμοί ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας, τα έργα υποδομής και κυρίως η διεύρυνση της ελληνικής τουριστικής αγοράς εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 αποτελούν πρόκληση για τη δυναμική μιας εταιρείας όπως η Hellas Jet. Στόχος μας είναι να αξιοποιήσουμε τις ευκαιρίες αυτές, εδραιώνοντας την Hellas Jet ως μία από τις κορυφαίες εταιρείες του κλάδου και ταυτόχρονα ενισχύοντας την εθνική οικονομία, πραγματοποιώντας επενδύσεις υψηλού επιπέδου και δημιουργώντας νέες θέσεις εργασίας.

Οι μόνες αεροπορικές εταιρείες που παρουσιάζουν τα τελευταία χρόνια κερδοφορία είναι οι εταιρείες χαμηλού κόστους. Εκτιμάτε ότι η Hellas Jet θα πρέπει να επενδύσει περισσότερο στην προσέλκυση του συγκεκριμένου επιβατικού κοινού τους ή να ανταγωνιστεί τα ευρωπαϊκά μεγαθήρια;

Εκτιμώ πως η φιλοσοφία κάθε σύγχρονης επιχείρησης εστιάζεται στην εξυπηρέτηση του πελάτη και στην πλήρη κάλυψη των αναγκών του. Η Hellas Jet αποτελεί μία σύγχρονη ελληνική αεροπορική εταιρεία με επίκεντρό της τον καταναλωτή και βασικό άξονα την προσφορά υπηρε-

σιών υψηλής ποιότητας. Αυτό ακριβώς το στοιχείο πιστεύω πως έδωσε την ώθηση στην Hellas Jet ώστε να ανοίξει τόσο γρήγορα τα φτερά της και να πετάξει ψηλά. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο, στην Hellas Jet στόχος μας ήταν και είναι η δημιουργία μιας αεροπορικής εταιρείας, με τη φιλοσοφία της να εδράζεται σε τρεις κεντρικούς πυλώνες:

- Την αξιοπιστία, τη συνέπεια και την ποιότητα μιας μεγάλης και έμπειρης εταιρείας διεθνούς κύρους.
- Τη σύγχρονη και πελατοκεντρική φιλοσοφία της αεροπορικής εταιρείας του 21ου αιώνα.
- Το φιλόξενο, προσπτό και οικείο πρόσωπο μιας ελληνικής εταιρείας.

Συνεπώς, στόχος μας ήταν, και παραμένει, η συνεχής επένδυση σε νέες, πρωτοποριακές και μοναδικές υπηρεσίες με επίκεντρο τον επιβάτη.

Στις γραμμές που αρχίζετε να εξυπηρετείτε υπάρχει ήδη έντονος ανταγωνισμός. Αν αναλογιστούμε ότι η Air France, η British Airways, η Easy Jet και η Virgin Express αύξησαν πρόσφατα τις πτήσεις τους προς τις έδρες των εταιρειών τους, θεωρείτε ότι η εταιρεία σας θα αντεπεξέλθει στην υπερπροσφορά;

Σε αυτό ακριβώς το σημείο θα ήθελα να υπογραμμίσω το γεγονός πως η συνεχώς αυξανόμενη επιβατική κίνηση επιβεβαιώνει και αποτυπώνει με τον πιο σαφή τρόπο την εμπιστοσύνη με την οποία περιβάλλει η διεθνής αγορά την Hellas Jet. Η Hellas Jet «άνοιξε τα φτερά της» ουσιαστικά τον Ιούλιο του 2003. Από τότε και έως τα τέλη Φεβρουαρίου, 166.500 επιβάτες ταξίδεψαν μαζί της από Αθήνα, ενώ 86.000 επιβάτες μεταφέρθηκαν από τους 3 ευρωπαϊκούς της προορισμούς προς τη χώρα μας. Μέσα στους οκτώ αυτούς μήνες, η Hellas Jet πραγματοποίησε συνολικά 5.563 πτήσεις.

Επί πλέον, εκτιμώ ότι το συγκριτικό πλεονέκτημα της Hellas Jet έγκειται στο γεγονός πως εμείς δεν προσπαθούμε να ανακαλύψουμε τις ανάγκες των πελατών μας και στη συνέχεια να ανταποκριθούμε σε αυτές, αλλά προσφέρουμε εξαρχής σε όλους αυτά που και εμείς οι ίδιοι θα θέλαμε να απολαμβάνουμε όταν ταξιδεύουμε.

Άλλωστε, στόχος όλων μας είναι μέσα από ένα ιδιαίτερα



χαρούμενο και φιλικό περιβάλλον να εξυπηρετήσουμε την ταξιδιωτική αγορά απογειώνοντας τις απαιτήσεις των επιβατών μας.

Ποιες οι σκέψεις σας για την προσέλευση του ναυτικού κοινού αλλά και του Έλληνα πλοιοκτήτη;

Έχουμε σχεδιάσει μια σειρά ναύλων (που σε πρώτη φάση άπτονται του δικτύου μας), ενώ παράλληλα εξετάζουμε την επέκτασή τους σε συνεργασία με άλλες αεροπορικές εταιρείες και προς/από τρίτους προορισμούς.

Οι ναύλοι αυτοί είναι ευέλικτοι και χωρίς περιορισμούς, ακριβώς διότι αναγνωρίζουμε τις ανάγκες «τελευταίας στιγμής» που ανακύπτουν στο ναυτιλιακό χώρο.

Θεωρείτε επιβεβλημένη τη σύμπραξή σας με ελληνικές αεροπορικές εταιρείες; Ποιες είναι μέχρι σήμερα οι σχέσεις σας με την Ολυμπιακή και την Aegean Airlines;
Οι σχέσεις μας είναι πραγματικά άριστες, αφού βασίζονται σε αμοιβαίο σεβασμό και εκτίμηση, κάτι που επιβεβαιώνεται και από την πολύ καλή συνεργασία μας και με τις δύο εταιρείες.

Παράλληλα, για την ακόμα καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, αναμφίβολα εξετάζουμε εμπορικές συνεργασίες με αεροπορικές εταιρείες, που θα μας επιτρέψουν έμμεσα την προσθήκη/πώληση νέων προορισμών. Για παράδειγμα, Αθήνα - Λισαβόνα με την Air Portugal, την εξυπηρέτηση πελατών από σημεία εκτός Αθηνών π.χ. Ηράκλειο - Λονδίνο, τη διεύρυνση του δικτύου πωλήσεών μας με τη δημιουργία πτήσεων κοινού κωδικού, όπως αυτή που υλοποιούμε μεταξύ Αθηνών και Βρυξελλών σε συνεργασία με τη SN Brussels Airlines.

Ποιες πολιτικές και κινήσεις ελληνικών αεροπορικών εταιρειών, που ανέστειλαν τη λειτουργία τους, θα προσαρτηθούν να αποφύγετε;

Πιστεύω πως κάθε σύγχρονη επιχείρηση πορεύεται σύμφωνα με το όραμά της και χαρακτηρίζεται από τη φιλοσοφία της. Συνεπώς, εκτιμώ πως σημασία δεν έχει τι δεν θα κάνουμε, αλλά πού θέλουμε να φτάσουμε και ποιες είναι οι συνιστώσες της στρατηγικής μας με την οποία θα το επιτύχουμε.

Έτσι, βασικό μας μέλημα στην Hellas Jet είναι να προσφέρουμε στο επιβατικό κοινό μοναδικές ταξιδιωτικές απολαύσεις σε κλασικούς προορισμούς, αλλά ταυτόχρο-

να να δημιουργήσουμε μοναδικές και έξυπνες ταξιδιωτικές προτάσεις. Επίσης, όπως προείπα, η φιλοσοφία της Hellas Jet στηρίζεται ουσιαστικά στη δημιουργία μιας σύγχρονης ευρωπαϊκής εταιρείας, συνδυάζοντας μοναδικά τη συνέπεια και την αξιοπιστία της νέας ελληνικής εταιρείας με διεθνή προσανατολισμό και σύγχρονη υποδομή.

Ανανεώνουμε συνέχεια το προϊόν μας, αυξάνουμε τα κανάλια διανομής του προϊόντος μας και εξετάζουμε καθημερινά την αναπτυξιακή μας πολιτική.

Έτσι, από το Μάιο 2004, η Hellas Jet θα συνδέει δύο φορές την εβδομάδα την Αθήνα με την Αγγλία με έναν ακόμα προορισμό, το Μάντσεστερ, και μέχρι τέλους του έτους εξετάζουμε την πιθανότητα αύξησης του στόλου μας και την ανάπτυξη των δικτύων μας σε νέους δυτικοευρωπαϊκούς προορισμούς.

Σκοπεύετε να εισέλθετε και στην αεροπορική αγορά της Θεσσαλονίκης και του Ηρακλείου; Θεωρείτε ότι μπορεί να αναπτυχθεί τακτική αεροπορική κίνηση προς τις πόλεις αυτές, λαμβάνοντας υπ' όψιν την επικράτηση των εταιρειών charter στις αγορές της Κρήτης και της Μακεδονίας;

Όπως ανέφερα πριν, απώτερος στόχος μας είναι η επέκταση σε νέους προορισμούς εντός Ευρώπης. Σε αυτό ακριβώς το πλαίσιο, πρόσφατα ενισχύσαμε έναν από τους κύριους ευρωπαϊκούς προορισμούς μας, την Αγγλία, με την προσθήκη νέου δρομολογίου όχι μόνο στο «Χίθροου» και στο «Γκάτγουικ» αλλά και στο Μάντσεστερ από τις 3/5/04, προκειμένου να εξυπηρετήσουμε τις νέες ανάγκες που έχουν προκύψει.

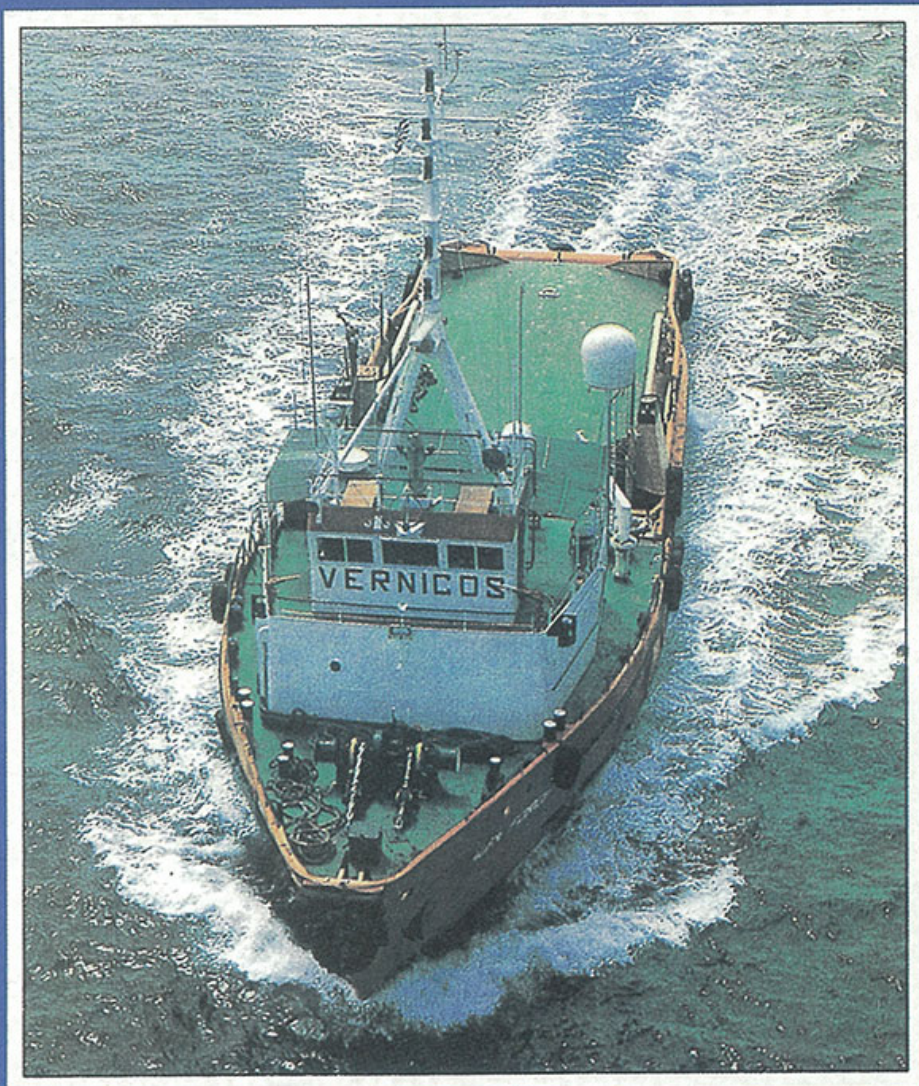
Όσον αφορά την προσθήκη ελληνικών πόλεων στους προορισμούς μας, πρόκειται για μία παράμετρο την οποία προς το παρόν εξετάζουμε στη βάση της εξυπηρέτησης κίνησης μέσω Αθηνών προς τους ευρωπαϊκούς μας προορισμούς.





VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851



DESIGN BY VICKY DANIEL

SALVAGE & TOWAGE

POLLUTION FIGHTING

**24 HOUR
SERVICE**

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

FOR YOUR SAFETY AT SEA

αφιέρωμα
ΡΥΜΟΥΛΚΑ



Τα προβλήματα που απασχολούν τον κλάδο των ρυμουλκών - ναυαγοσωστικών παραμένουν άλυτα ενώ ουδεμία συστηματική προσέγγιση για την επίλυσή τους έχει γίνει από πλευράς Πολιτείας και ειδικότερα του ΥΕΝ.

Οι σημαντικοί αυτοί αρωγοί της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας έχουν επωμιστεί το βάρος των υπέρογκων εξόδων με τις υπερβολικές συνθέσεις πληρωμάτων, μιας και το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο υπολείπεται του αντίστοιχου της Ε.Ε., ενώ η ανάγκη ανανέωσης του στόλου τους, ο οποίος είναι ο πιο γηρασμένος της Ευρώπης, δεν έχει συγκινήσει κανέναν αρμόδιο φορέα για να ασκήσει τα απαιτούμενες παρεμβάσεις.

Στα συσσωρευμένα προβλήματα αλλά και στις προτάσεις βιωσιμότητας του κλάδου απαντούν οι πλέον επιφανείς πλοιοκτήτες του ελληνικού ρυμουλκού-ναυαγοσωστικού σήμερα.

Είναι, κατ' αλφαβητική σειρά, οι κ. Ν. Βερνίκος, Αλ. Γκιγκιλίνης και Α. Τσαβλίνης.



1 Τα πρόσφατα ναυάγια δημιούργησαν μία διεθνή νομοθετική έξαρση. Ποια είναι η άποψή σας για την πολιτική και τη νομοθεσία που πρέπει να εφαρμοστούν σχετικά με τους λιμένες καταφυγής και τη διάσωση των πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο ή τελούν υπό συνθήκες παροχής υπηρεσιών ρυμούλκησης, διάσωσης κ.λπ.;

2 Ο κλάδος των ναυαγοσωστικών είναι έντονα διασπασμένος, γεγονός που αντανακλά τη μεγάλη ανταγωνιστικότητα στο χώρο σας. Θεωρείτε εφικτή την ενοποίηση του κλάδου, δεδομένου ότι οι αθέμιτες ή οι παράνομες πρακτικές στις ρυμουλκώσεις οδηγούν σε σοβαρά προβλήματα; Τι προτείνετε προς αυτήν την κατεύθυνση;

3 Υποστηρίζετε ότι η Πολιτεία, και ειδικότερα το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, έχει αδιαφορήσει για τα συσσωρευμένα προβλήματα και την εμπορική βιωσιμότητα του κλάδου σας. Σήμερα, με την αλλαγή της πολιτικής ηγεσίας στο ΥΕΝ, τι θα ζητούσατε από το νέο υπουργό και πώς θα ιεραρχούσατε τις προτάσεις σας;

4 Ποιοι είναι οι λόγοι που οδήγησαν στη σημερινή κατάσταση του να μην υπάρχει ναυαγοσωστικό πλοίο υπό ελληνική σημαία που να εδρεύει και να δραστηριοποιείται εκτός Ελλάδας;

5 Πώς αντιμετωπίζετε νομοθετικά και πρακτικά το πρόβλημα της ανέλκυσης ναυαγίων στην Ελλάδα;



Οι εταιρείες μας λειτουργούν σε ένα ασφυκτικό περιβάλλον χωρίς την ελάχιστη συμπαράσταση της Πολιτείας



Του **Νίκου Α. Βερνίκου**
Προέδρου της N.E. Vernicos Salvage & Towage



Σχετικά με την πολιτική νομοθεσία που πρέπει να εφαρμοστεί για τους λιμένες καταφυγής, ο κ. Ν. Βερνίκος υποστηρίζει, μεταξύ άλλων, ότι η απόφαση υποδοχής κινδυνεύοντος πλοίου θα πρέπει να λαμβάνεται από εξουσιοδοτημένο σε εθνικό επίπεδο κυβερνητικό εκπρόσωπο, που θα μπορεί να εκτιμήσει την κατάσταση και να λαμβάνει άμεσες αποφάσεις. Η όποια παραπομπή του θέματος σε υψηλό πολιτικό επίπεδο θα ήταν λάθος, διότι οι αρμόδιοι στο επίπεδο αυτό δεν μπορούν να αντιληφθούν τις παραμέτρους του προβλήματος και να λάβουν τις σωστές αποφάσεις.

1 Η νομοθετική έξαρση ήταν αναμενόμενη. Ανέκαθεν τα ναυάγια με ανθρώπινα θύματα ή περιβαλλοντικές επιπτώσεις αποτελούσαν αφορμή για υιοθέτηση νέων μέτρων. Δυστυχώς, όμως, τα μέτρα αυτά θεσμοθετούνται μέσα στο θερμό κλίμα που δημιουργεί ο απόηχος ενός τέτοιου ναυαγίου και πολλές φορές είναι βεβιασμένα, αδικαιολόγητα, περιφερειακά και παρεμποδίζουν την ελεύθερη ροή του διεθνούς εμπορίου. Η νομοθεσία που θα εφαρμοσθεί σχετικά με τους λιμένες καταφυγής, θα πρέπει κατ' αρχάς να υιοθετηθεί στο πλαίσιο του αρμοδίου διακυβερνητικού οργανισμού ώστε να έχει καθολική εφαρμογή κατά τρόπο ενιαίο και ισόρροπο. Το σχετικό κανονιστικό πλαίσιο θα πρέπει να προβλέπει ευέλικτες και αποτελεσματικές διαδικασίες, χωρίς γραφειοκρατικές αγκυλώσεις και υπερβολές, που προκαλούν αδικαιολόγητες καθυστερήσεις στη λήψη αποφάσεων και ακυρώνουν στην πράξη την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού. Η απόφαση υποδοχής κινδυνεύοντος πλοίου θα πρέπει να λαμβάνεται από εξουσιοδοτημένο σε εθνικό επίπεδο κυβερνητικό εκπρόσωπο, που θα μπορεί να εκτιμήσει την κατάσταση και να λαμβάνει άμεσες αποφάσεις. Τυχόν παραπομπή του θέματος σε υψηλό πολιτικό επίπεδο ή σε τοπικούς κυβερνητικούς παράγοντες θα ήταν λάθος, διότι οι αρμόδιοι στο επίπεδο αυτό και οι τοπικοί παράγοντες δεν μπορούν να αντιληφθούν τις παραμέτρους του προβλήματος και να λάβουν τις σωστές αποφάσεις, όπως άλλωστε συνέβη στα πρόσφατα περιστατικά.



2 Πράγματι ο κλάδος λειτουργεί υπό συνθήκες εντονότατου και πολλές φορές αθέμιτου ανταγωνισμού. Οι εταιρείες των ρυμουλκών λιμένες λειτουργούν με υψηλό κόστος διαχείρισης, που σε συνδυασμό με τις υπερβολικές εκπτώσεις στις τιμές των παρεχόμενων υπηρεσιών καθιστούν την αναπτυξιακή τους προοπτική δύσκολη. Η ανατροπή του δυσμενούς επιχειρηματικού περιβάλλοντος μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσω συνεργασιών και συγχωνεύσεων, ώστε να οδηγηθεί ο κλάδος σε μια αναπτυξιακή πορεία, προς όφελος και της βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών στα λιμάνια.

3 Είναι γεγονός ότι το YEN δεν έχει ασχοληθεί με τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος, με αποτέλεσμα αυτά να συσσωρεύονται, με όλες τις αυτονόητες επιπτώσεις. Οι εταιρείες μας λειτουργούν μέσα σε ένα ασφυκτικό περιβάλλον υποχρεώσεων χωρίς την ελάχιστη συμπαράσταση της Πολιτείας. Ο κλάδος μας διαθέτει τον πιο γηρασμένο στόλο της Ευρώπης και κανείς αρμόδιος δεν ενδιαφέρθηκε να ανοίξει διάλογο για τα αίτια και τις απαιτούμενες παρεμβάσεις. Με την ελπίδα ότι η νέα πολιτική ηγεσία θα σκύψει με ενδιαφέρον στα προβλήματα και τις δυσμενείς συνθήκες άσκησης της επιχειρηματικότητας στον κλάδο μας, θα ήθελα να παραθέσω τα ακόλουθα μέτρα, η υλοποίηση των οποίων θα δώσει λύσεις σε χρονίζοντα προβλήματα.

- Κίνητρα για την αντικατάσταση των υπάρχοντων ρυμουλκών με νεότερα, μεγαλύτερα της εικοσαετίας.
- Κατάργηση της υποχρέωσης εισπραξης τέλους υπέρ NAT επί των ρυμουλκικών δικαιωμάτων, που ενώ προβλέπεται να επιβαρύνει τους χρήστες, καταλήγει σε επιβάρυνση των ρυμουλκών.
- Μείωση των συνθέσεων ρυμουλκών λιμένες και ρυμουλκών - ναυαγοσωστικών. Στα τελευταία, εφόσον δραστηριοποιούνται στην ανοικτή θάλασσα, να επιτραπεί η πρόσληψη αλλοδαπών κατωτέρων πληρωμάτων για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους.
- Κατάργηση της υποχρέωσης δωρεάν εκτέλεσης υπηρεσίας ασφαλείας στα λιμάνια, που επιβαρύνουν το κόστος λειτουργίας για υπηρεσίες που αποτελούν υποχρέωση καταβολής λιμενικών τελών σαν αντιστάθμισμα της προσφοράς δημόσιας υπηρεσίας.

4 Είναι οι ίδιοι λόγοι που οδήγησαν πολλά ελληνόκτητα εμπορικά πλοία εκτός εθνικού νηολογίου και, συγκεκριμένα, η έλλειψη πολιτικής βούλησης για τη δημιουργία των συνθηκών εκείνων που θα επιτρέψουν στο ελληνικό ρυμουλκό-ναυαγοσωστικό να είναι ανταγωνιστικό. Ανταγωνιστικότητα στο διεθνές επιχειρηματικό περιβάλλον όπου δραστηριοποιείται το ρυμουλκό - ναυαγοσωστικό, σημαίνει φθηνότερο κόστος διαχείρισης σε σχέση με τους ανταγωνιστές με την ίδια ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών. Όταν σήμερα οι ανταγωνιστές μας παρέχουν πιο φθηνές ποιοτικές υπηρεσίες, το ελληνικό πλοίο δεν είναι ανταγωνιστικό. Πιστεύω ότι οι αυστηρές και υπερβολικές απαιτήσεις επάνδρωσης, αναφορικά με το συνολικό αριθμό των συνθέσεων και τον απαιτούμενο αριθμό Ελλήνων, αποτελούν το σημαντικότερο παράγοντα που στερεί από το ελληνικό ρυμουλκό - ναυαγοσωστικό την ανταγωνιστικότητα. Γι' αυτό νομίζω ότι η επιμονή σε πρακτικές πολιτικής σκοπιμότητας και τήρησης ισορροπιών δεν αρμόζει σε μια διεθνή δραστηριότητα, που πρέπει να αντιμετωπίζει με ευελιξία και προσαρμοστικότητα τις παγκόσμιες εξελίξεις.

5 Υπάρχει ένα σχετικά πρόσφατο νομοθετικό πλαίσιο για την ανέλκυση ναυαγίων στη χώρα μας, το οποίο όμως, ελλείψει πηγών χρηματοδότησης, δεν αντιμετωπίζει το πρόβλημα των υπάρχοντων ναυαγίων, τα περισσότερα των οποίων είναι αγκυρών ιδιοκτητών ή υπό Ξένη σημαία. Τα έξοδα ανέλκυσης είναι τεράστια και στις περισσότερες περιπτώσεις δεν καλύπτονται από την αξία scrap των ναυαγίων, με συνέπεια την έλλειψη εμπορικού ενδιαφέροντος από πλευράς ιδιωτών. Από την άλλη μεριά, οι Οργανισμοί Λιμένες και το Γαλάζιο Ταμείο, που επιβαρύνονται με τις δαπάνες ανέλκυσης, σε περίπτωση έλλειψης ιδιωτικού ενδιαφέροντος, δεν έχουν τις οικονομικές δυνατότητες για την απαιτούμενη χρηματοδότηση, με αποτέλεσμα την ουσιαστική αδυναμία αντιμετώπισης του προβλήματος. Εκτιμώ ότι αν υπάρχουν επικίνδυνα ή επιβλαβή ναυαγία στη χώρα μας, η ανέλκυσή τους θα επιτευχθεί μόνο με γενναία κρατική ενίσχυση.



Ασύμφορη η διατήρηση της ελληνικής σημαίας



Του **Αλέξανδρου Γκιγκιλίνη**
Managing Director της Gigilinis Salvage & Towage



Την υιοθέτηση του νομοθετικού πλαισίου, περιλαμβανομένων των Κανονισμών Λιμένων και των Κανονισμών Ασφαλείας που ισχύουν για τα κράτη-μέλη της Ε.Ε., θα ζητούσε από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτίας ο κ. Αλέξανδρος Γκιγκιλίνης, επισημαίνοντας ότι ο YEN μπορεί σε πρώτη φάση να αποδεχθεί τους κανονισμούς αξιοπλοΐας των Ρ/Κ πλοίων των εταιριών παράκτιων κρατών και να δώσει εντολή στα αρμόδια τμήματα του Λιμενικού Σώματος να προχωρήσουν προς αυτή την κατεύθυνση.

1 Είναι γεγονός ότι τα πρόσφατα ναυάγια δημιούργησαν μια διεθνή νομοθετική έξαρση σχετικά με τους λιμένες καταφυγής με αποκορύφωμα την πρόσφατη -και παράλογη- απόφαση της ισπανικής κυβέρνησης, η οποία πριν από μόλις 2 μήνες (το Φεβρουάριο του 2004) θέσπισε με διάταγμα την επιβολή οικονομικής εγγύησης 500.000.000 δολ. ΗΠΑ(!) για να επιτρέψει την είσοδο πλοίου που κινδυνεύει σε λιμένα καταφυγής στην Ισπανία.

Η ισπανική απόφαση είναι παράδειγμα προς αποφυγήν και σε πλήρη αντίθεση με τις προτάσεις της International Salvage Association (ISU) -της οποίας η εταιρεία μας είναι μέλος-, που επεσήμανε ότι οποιαδήποτε οικονομικά εκέγγυα για είσοδο σε λιμάνι καταφυγής πρέπει να είναι λογικά και να μην ξεπερνούν τις νόμιμες αστικές ευθύνες. Η ISU έχει επίσης επισημάνει ότι δεν πρέπει άκριτα και αβασάνιστα να παίρνονται αποφάσεις απαγόρευσης εισόδου σε λιμάνι καταφυγής, αλλά πρέπει να αξιολογούνται από τις κυβερνητικές αρχές, σε συνεργασία με τους εμπειρογνώμονες και τους ναυαγιοιρεσώστες, όχι μόνον η κατάσταση του κινδυνεύοντος πλοίου αλλά και οι συνέπειες σε περίπτωση άρνησης παροχής ενός καταφυγίου.

Εν κατακλείδι, πιστεύω ότι η πολιτική και νομοθεσία που πρέπει να εφαρμοστούν σχετικά με τους λιμένες καταφυγής θα πρέπει να είναι μέσα στο πλαίσιο των ανωτέρω προτάσεων της ISU και των κατευθυντηρίων γραμμών της αρμόδιας για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας υποεπιτροπής του IMO.

2 Θεωρώ ότι η ενοποίηση του κλάδου σε διεθνές επίπεδο είναι πρακτικά ανέφικτη λόγω του μεγάλου εύρους ναυαγίων που συμβαίνουν παγκοσμίως και





της διαφορετικής εθνικότητας και νοοτροπίας των επαγγελματιών του κλάδου.

Υπάρχουν, βεβαίως, διάφορες διεθνείς οργανώσεις με κορυφαία την ISU που προάγουν το πνεύμα αμοιβαίας συνεργασίας και υγιούς ανταγωνισμού στο χώρο της διάσωσης και δίνουν κάποιες γενικές κατευθύνσεις ως προς τον τρόπο που πρέπει να λειτουργούν και να δραστηριοποιούνται οι επαγγελματίες ναυαγιορεσώστες. Γεγονός παραμένει, πάντως, ότι υπάρχει έντονος ανταγωνισμός και αθέμιτες πρακτικές από κάποιες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο χώρο. Θα μπορούσα να αναφερθώ και στις πρακτικές του κλάδου σε εθνικό επίπεδο, όμως θεωρώ ότι ο κλάδος της θαλάσσιας διάσωσης είναι διεθνής και όχι εθνικός.

3 Η διαπίστωση αυτή είναι σωστή. Έχω αναφερθεί εκτεταμένα στο παρελθόν στο εν λόγω θέμα και μέσα από το ναυτιλιακό Τύπο και μέσω παραστάσεων της εταιρείας μας στο ΥΕΝ καθώς και της ιδιότητάς μου ως αντιπροέδρου της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιοκτητών Ρ/Κ-Ν/Γ «Άγιος Νικόλαος». Επιγραμματικά μόνο να πω ότι το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο υπολείπεται του αντιστοίχου της Ε.Ε. σε θέματα που αφορούν τη σύνθεση των πληρωμάτων, την αξιολόγηση των πλοίων από την ΕΕΠ και τα θέματα εκπαίδευσης. Αντίστοιχα οι Κανονισμοί Λιμένος χρήζουν βελτίωσης και συγκεκριμένα ο ισχύων Γενικός Κανονισμός Λιμένος του 1993 αναθεώρησης, διότι περιλαμβάνει αναχρονιστικές διατάξεις που αφορούν την ηλικία των ρυμουλκών, τα κριτήρια καταλληλότητάς τους, τον εξοπλισμό τους κ.ά. Εκείνο που θα ζητούσα από το νέο υπουργό είναι, πολύ απλά, να υιοθετήσει το νομοθετικό πλαίσιο περιλαμβανομένων των Κανονισμών Λιμένος και των Κανονισμών Ασφαλείας που ισχύουν στους υπόλοιπους εταίρους μας της Ε.Ε. (Ολλανδία, Γερμανία, Αγγλία, Βέλγιο, Γαλλία κτλ.). Αυτά τα κράτη-μέλη έχουν ένα υγιές πλαίσιο -τουλάχιστον πολύ υγιέστερο του δικού μας- που επιτρέπει στον επαγγελματία πλοιοκτήτη Ρ/Κ-Ν/Γ να λειτουργήσει αξιοκρατικά. Ο υπουργός κατά την άποψή μας δεν έχει σε πρώτη φάση παρά να υιοθετήσει τους κανονισμούς αξιοποίησης των Ρ/Κ πλοίων των εταίρων παράκτιων κρατών (διότι πιστεύω από εκεί ξεκινάει το

σαθρό καθεστώς) και να δώσει εντολή στα αρμόδια τμήματα του Λιμενικού Σώματος να προχωρήσουν προς αυτή την κατεύθυνση.

4 Ξεκινάμε από το γεγονός ότι υπάρχουν ελάχιστα Ν/Γ με ελληνική σημαία, ένα εκ των οποίων είναι το πλοιοκτησίας μας ΕΛΛΑΣ, το οποίο δραστηριοποιείται σχεδόν αποκλειστικά εκτός Ελλάδος, 8-9 μήνες το χρόνο (Μεσόγειο, Μαύρη & Ερυθρά Θάλασσα, ευρωπαϊκά ύδατα, Δυτ. Αφρική, Ινδικό ωκεανό) και το οποίο όμως σκεφτόμαστε σύντομα να το «γυρίσουμε» σε Ξένη σημαία. Ο κύριος λόγος είναι τα μεγάλα κόστη των ελληνικών πληρωμάτων (διπλάσια τουλάχιστον από τα αντίστοιχα Ξένα) που σε συνάρτηση με την αδιαφορία της Πολιτείας σε επίπεδο χρηματοοικονομικής στήριξης και το γενικότερο νομοθετικό πλαίσιο που αναφέραμε παραπάνω, καθιστούν ασύμφορη τη διατήρηση της ελληνικής σημαίας. Σημειωτέον ότι καμία τράπεζα ή άλλο πιστωτικό ίδρυμα δεν δανειοδοτεί τις επιχειρήσεις Ρ/Κ-Ν/Γ ούτε για αγορά ούτε για βελτίωση και εξοπλισμό των ελληνικών σκαφών, κάτι το οποίο ξεκινά από το μη υγιές πλαίσιο που έχει θέσει στον κλάδο η Πολιτεία. Εάν συνεχιστεί αυτή η κατάσταση, δεν προβλέπω να υπάρξει ούτε στο μέλλον Ν/Γ με ελληνική σημαία που να εδρεύει και να δραστηριοποιείται εκτός Ελλάδας.

5 Το πρόβλημα της ανέλκυσης ναυαγίων έγινε επίκαιρο λόγω των επικείμενων Ολυμπιακών Αγώνων και της χρησιμοποίησης του λιμένος Πειραιά όχι μόνον ως του βασικού λιμένα διακίνησης πλοίων αλλά και ως χώρου αγκυροβόλησης των πλωτών Ξενοδοχείων κατά τη διάρκεια των Αγώνων. Τα υπάρχοντα ναυάγια στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά αλλά και σε άλλες περιοχές των ελληνικών υδάτων θέτουν πρόβλημα ασφάλειας των θαλασσών, διότι άλλα από αυτά είναι βυθισμένα, άλλα είναι ημιβυθισμένα και άλλα επιπλέοντα. Η ανέλκυσή τους δεν πρέπει να καθυστερήσει περισσότερο. Ωστόσο, πρόσφατες διακηρύξεις διαγωνισμών που προκηρύχθηκαν για την ανέλκυση, απομάκρυνση και διάθεση των επικινδυνών και επιβλαβών πλοίων - πλωτών ναυπηγημάτων, περιείχαν όρους που σε ρεαλιστική βάση καθιστούσαν αδύνατη την πραγματοποίηση της ανέλκυσης τόσο ως προς το χρονοδιάγραμμα που επέβαλλαν όσο και ως προς τους οικονομικούς όρους.



Του **Ανδρέα Τσαβλίρη**
Διευθυντή της Tsavlis (Shipping) Ltd

Αν το ΥΕΝ ενδιαφέρεται να βρει ουσιαστικές λύσεις θα δώσει προτεραιότητα στα προβλήματά μας



Η υπονόμηση της ασφάλειας των ναυτιλιακών επενδύσεων οφείλεται πρωτίστως στην ανατροπή των προσυμφωνημένων χρονοδιαγραμμάτων του ΙΜΟ, που αφορούσαν τη σταδιακή αντικατάσταση των πλοίων μεγάλης χωρητικότητας, υποστηρίζει ο κ. Ανδρέας Τσαβλίρης, ενώ η οικολογική καταστροφή σ' όλες αυτές τις περιπτώσεις θα μπορούσε να είχε δραστικά περιορισθεί ή αποφευχθεί αν υπήρχαν καθορισμένες περιοχές καταφυγής.

Ο κ. Τσαβλίρης ζητάει την καθιέρωση σαφούς και αποτελεσματικού καθεστώτος για τις περιοχές καταφυγής και επαρκών σχεδίων δράσης, τα οποία θα πρέπει να είναι η βασική προτεραιότητα για τη διεθνή κοινότητα.



1 Είναι γεγονός ότι τα πρόσφατα ναυάγια, και κυρίως το «Erika», το «Castor» και το «Prestige», σημάδεψαν τη βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών και δημιούργησαν ανυπέρβλητα εμπόδια στην ομαλή λειτουργία της. Οι περιβαλλοντικές και κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις που προκάλεσαν, οδήγησαν ωστόσο στη λήψη βεβαιασμένων μέτρων υπό την πίεση πολιτικών σκοπιμοτήτων, προκειμένου να καθυστερηθεί η κοινή γνώμη. Η εκτεταμένη αρνητική δημοσιότητα που ακολούθησε ιδίως μετά το ναυάγιο του «Prestige» και οδήγησε σε έξαρση της ευαισθησίας της κοινής γνώμης για το περιβάλλον, ουσιαστικά αμαύρωσε την εικόνα της ναυτιλίας στο σύνολό της.

Η επίσκεψη της απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος πριν ακόμη ολοκληρωθούν οι επίσημες έρευνες για τα αίτια του ατυχήματος του «Prestige», η οποία αποφασίστηκε από την Ε.Ε. και πραγματοποιήθηκε προτού υπάρξει έγκριση του IMO, ήταν μία βεβαιασμένη ενέργεια που δεν έλαβε υπ' όψιν τις ευρύτερες επιπτώσεις στη ναυτιλία και τις οικονομίες της Ε.Ε. Τα προσυμφωνημένα χρονοδιαγράμματα σταδιακής αντικατάστασης των πλοίων μεγάλης χωρητικότητας του IMO ανετράπησαν, γεγονός που οδήγησε σε υπονόμευση της ασφάλειας των ναυτιλιακών επενδύσεων.

Κατά την άποψή μου, η οικολογική καταστροφή σε όλες αυτές τις περιπτώσεις θα μπορούσε να είχε δραστικά περιορισθεί ή αποφευχθεί αν υπήρχαν καθορισμένες περιοχές καταφυγής. Η καθιέρωση σαφούς και αποτελεσματικού καθεστώτος για τις περιοχές καταφυγής και επαρκών σχεδίων δράσης θα πρέπει να είναι η βασική προτεραιότητα για τη διεθνή κοινότητα. Το πρόσφατο παράδειγμα του «Castor», τη διάσωση του οποίου είχε αναλάβει η εταιρεία μας, καταδεικνύει την επιτακτική ανάγκη καθορισμού των περιοχών καταφυγής.

Ασφαλώς, οι λιμένες καταφυγής δεν αποτελούν πανάκεια. Και τούτο διότι εύλογα ανακύπτουν τα εξής ζητήματα:

Ποιος θα έχει ευθύνη για ενδεχόμενη ρύπανση, μετά την είσοδο του πλοίου στο λιμάνι καταφυγής;

Θα καταλογιστούν και ποινικές ευθύνες;

Ποιες θα είναι οι ευθύνες του διασώστη;

Εναλλακτικά θα μπορούσε να υποστηριχτεί πως η παροχή οικονομικών κινήτρων στα λιμάνια των διαφόρων κρατών θα μπορούσε να λύσει το πρόβλημα της καταφυγής των πλοίων, όταν αυτά έχουν υποστεί ένα σοβαρό ατύχημα που δημιουργεί κίνδυνο για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Όλα τα ανωτέρω παραμένουν προτάσεις που χρήζουν περαιτέρω μελέτης και ζύμωσης.

2 Αυτό είναι πράγματι ένα χρόνιο πρόβλημα του κλάδου. Θεωρώ επιτακτική την ανάγκη δημιουργίας ενιαίου εργοδοτικού φορέα που με πυγμή και αγωνιστικότητα θα προβάλλει τα αιτήματα του κλάδου στο υπουργείο και σε όλους τους φορείς στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Άλλωστε, δεν υπάρχουν πλέον τα χρονικά περιθώρια, αφού ο ευρωπαϊκός ανταγωνισμός καθορίζει, γεγονός που μας αναγκάζει να αναλάβουμε όλοι τις ευθύνες μας. Γνωρίζετε ασφαλώς και τη γενικότερη τάση στην Ευρώπη, όπου οι συγχωνεύσεις, εξαγορές, η δημιουργία επιχειρήσεων ευρείας μετοχικής βάσης αποτελούν τον κανόνα. Πρέπει, πάντως, να επισημάνω ότι πρόσφατα έχουν γίνει προσπάθειες προς την κατεύθυνση ενοποίησης του κλάδου και σύγκλισης των διαφόρων «τάσεων» που είχαν εμφανιστεί στο παρελθόν και αποτελούν τροχοπέδη στην καλύτερη και αποτελεσματικότερη διεύθυνση των προβλημάτων μας.

3 Τα βασικότερα προβλήματα του κλάδου των P/K στον ελλαδικό χώρο, που θα πρέπει να αποτελέσουν άμεσες προτεραιότητες της νέας πολιτικής ηγεσίας του ΥΕΝ, αν αυτή πραγματικά ενδιαφέρεται να εξεύρει ουσιαστικές λύσεις, έχουν ως εξής:

Κίνητρα για αντικατάσταση των «υπερήλικων», παρωχημένης τεχνολογίας και μειωμένης απόδοσης P/K. Ειδικότερα:

- Ένταξη του κλάδου μας στα προγράμματα αναπτυξιακών νόμων/προγραμμάτων.
- Ναυπήγηση ρυμουλκών σε ελληνικά ναυπηγεία.
- Επιδότηση για απόσυρση υπερήλικων σκαφών με ή χωρίς άδεια.
- Κατάργηση οικονομικών επιβαρύνσεων για την έκδοση της άδειας.
- Δικαίωμα «μεταφοράς/συνέχισης» της άδειας σε νεότερο έτερο P/K, εφόσον απολεσθεί το αδειούχο P/K, χωρίς το κώλυμα του ορίου ηλικίας, και καταβολή εισφορών, όπως προβλέπονται στην παρ. 2 του άρθρ. 39 Ν. 2008/92.
- Απελευθέρωση του ορίου ηλικίας και γενικότερα ευνοϊκότερες ρυθμίσεις για τα P/K που δραστηριο-



ποιούνται στην επαρχία και στα νησιά.

■ Αυστηρότερος έλεγχος από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων για την καταλληλότητα των Ρ/Κ (έλεγχος όχι μόνο ιπποδύναμης, αλλά και ελκτικής δύναμης - bollard pull).

■ Δημιουργία τμημάτων εκπαίδευσης, επιδοτούμενα από ειδικά πακέτα είτε από το υπουργείο Εργασίας είτε από άλλους φορείς, για την ανάπτυξη εξειδικευμένων ναυτικών για ρυμουλκά.

Ως προς τα Ν/Γ τα μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν είναι τα εξής:

■ Καθιέρωση άδειας επαγγελματικού Ν/Γ (μολονότι προβλέπεται από τον ΚΑΝΔ δεν τηρούνται οι σχετικές διατάξεις). Με τον τρόπο αυτό ο διπλός χαρακτηρισμός της ΔΕ-ΕΠ ως Ρ/Κ-Ν/Γ θα ατονήσει, αφού το βασικό αποδεικτικό για το χαρακτηρισμό ενός πλοίου ως Ν/Γ θα είναι η σχετική άδεια.

■ Εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας για τα Ν/Γ και δη των άρθρ. 189 ΚΑΝΔ και Π.Δ. 46/83, η οποία συστηματικά παραβιάζεται.

■ Αναγνώριση πλήρους υπηρεσίας των πληρωμάτων που εργάζονται στα Ν/Γ καθότι, λόγω μη υπολογισμού ολόκληρης της υπηρεσίας τους για την απόκτηση διπλώματος, είναι δύσκολη η εξεύρεση αειωματικών.

4 Εμείς πάντοτε επιδιώκουμε και ευελπιστούμε στην αгаστή συνεργασία με την εκάστοτε ηγεσία του υπουργείου Ε.Ν. Δυστυχώς όμως, μέχρι σήμερα έχουμε εισπράξει την αδιαφορία του κράτους, που οδήγησε στη διαιώνιση και διόγκωση των προβλημάτων μας και στη δημιουργία συνθηκών αθέμιτου και παράνομου ανταγωνισμού. Η έλλειψη, λοιπόν, μέτρων στήριξης και η εν γένει φορολογική αντιμετώπιση του Ν/Γ (αναφέρομαι στις συνθέσεις των πληρωμάτων που καθιστούν το επάγγελμα ασύμφορο), η «σκληρή» φύση της δουλειάς συγκριτικά με άλλα ναυτικά επαγγέλματα, σε συνδυασμό με την αβεβαιότητα ύπαρξης εσόδων, οι

συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού και κυρίως η έλλειψη εκπαιδευμένων ναυτικών για τον κλάδο μας, είναι από τις κυριότερες αιτίες που οδήγησαν το ελληνικό Ν/Γ σε μαρasmus. Είναι θλιβερή διαπίστωση, αλλά πρέπει να επισημάνω ότι εμείς, μαζί με την εταιρεία Μάτσα, είμαστε οι μοναδικές ελληνικές εταιρείες που διαθέτουμε Ν/Γ με ελληνική σημαία που δραστηριοποιούνται και εκτός Ελλάδας. Υπάρχουν, ωστόσο, αρκετά Ρ/Κ-Ν/Γ ελληνικών συμφερόντων με Ξένη σημαία που δραστηριοποιούνται εκτός των ελληνικών χωρικών υδάτων. Θα πρέπει να επισημανθεί, πάντως, πως υπάρχει κρίση στον κλάδο των Ν/Γ σε παγκόσμια κλίμακα.

5 Νομοθετικά η Πολιτεία προσπάθησε να αντιμετωπίσει το πρόβλημα με την ψήφιση του Ν. 2881/01. Από τη διατύπωση ωστόσο και τη διάταξη των ρυθμίσεων του εν λόγω νόμου προκύπτει ότι ο σκοπός, για τον οποίο εθεοπίσθη, δεν πληρούται. Ειδικότερα, οι ανάγκες που επέβαλαν τη θέσπιση αυτού και οι οποίες έπρεπε να ληφθούν υπ' όψιν από το νομοθέτη ήταν οι εξής: Πρώτον, ανέλκυση/απομάκρυνση των υπαρχόντων ναυαγίων, τα οποία βρίσκονται επί μακρόν βυθισμένα ή ημιβυθισμένα στα ελληνικά χωρικά ύδατα και ιδίως στις περιοχές των λιμένων (π.χ. Πειραιάς) και για τα οποία είναι πλίου φαινότερον ότι ο νόμιμος κύριος δεν είναι σε θέση ή δεν ενδιαφέρεται να αναλάβει την ανέλκυσή τους και, δεύτερον, ανέλκυση πλοίων, τα οποία -μετά την ψήφιση του εν λόγω νόμου- πρόκειται να καταστούν ναυαγία ή θα προκαλέσουν κίνδυνο στη ναυσιπλοΐα ή θα απειλήσουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Εντούτοις, ο Ν. 2881/01 δεν διαχωρίζει τις δύο αυτές περιπτώσεις, με αποτέλεσμα να αφήνεται ουσιαστικά αρρύθμιστη η πρώτη περίπτωση, για την οποία έπρεπε να οριστεί ρητή διάταξη, δυνάμει της οποίας ο Οργανισμός υποχρεούται -αναλαμβάνοντας και το σχετικό οικονομικό βάρος- και όχι δύναται να αναθέτει σε «σοβαρές», οικονομικά εύρωστες εταιρείες με γνώσεις, πείρα και κύρος, την ανέλκυση ή να προκηρύξει μειοδοτικό διαγωνισμό.

Επί πλέον, ουδεμία μνεία γίνεται στα κριτήρια, με τα οποία θα γίνει η απευθείας ανάθεση σε τρίτον, με αποτέλεσμα να υπάρχει περιθώριο για αυθαιρεσία της διοίκησης μέσω αδιαφανών διαδικασιών.

Είναι λοιπόν επιτακτική ανάγκη να τροποποιηθεί το υπάρχον νομοθετικό καθεστώς και να αντιμετωπιστεί άμεσα και με πρακτικές λύσεις το χρόνιο αυτό πρόβλημα.



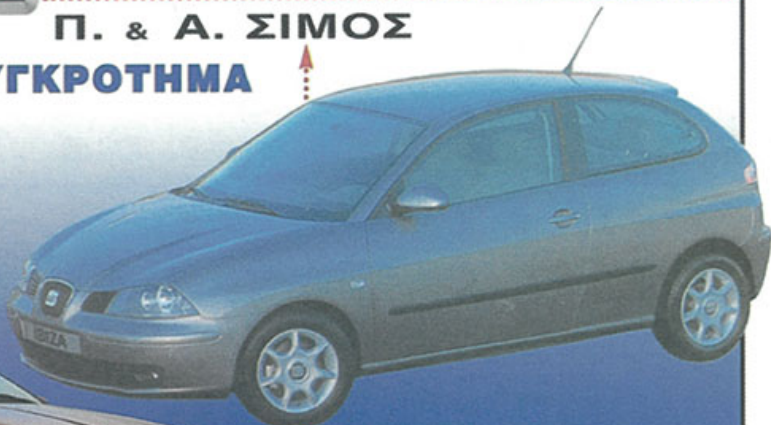


Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

48 Μηνιαίες
Δόσεις, 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





Η αναδιαρθρωμένη πορεία της ελληνικής ακτοπλοΐας 2003 - 2004

«Η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά έχει πλέον εισέλθει σε τροχιά ανάκαμψης. Η ανοδική της φάση οφείλεται εν πολλοίς στην εφαρμογή της σταδιακής απελευθέρωσης, στην ύπαρξη της οποίας βασίστηκαν η όλη ανανέωση του στόλου και οι τεράστιες επενδύσεις που αυτή απαιτούσε. Ξεπερνώντας το σοκ αυτής της εκρηκτικής ανανέωσης του στόλου, που οδήγησε τον κλάδο σε αλματώδη αύξηση των χρηματοοικονομικών του υποχρεώσεων, οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες εισήλθαν στη φάση αυστηρής «νοικοκυροσύνης» και έντονης προσπάθειας προσαρμογής στα νέα δεδομένα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η ανανέωση του στόλου διακόπηκε, αρκετά πλοία εκποιήθηκαν σε άλλες ξένες αγορές και η ανάγκη βιωσιμότητας των εταιρειών διαπιστώθηκε σε όλο της το μεγαλείο απ' όλα τα μέρη που αποτελούν την αγορά, μηδενός εξαιρουμένου: κράτος, χρηματοδότες, επενδυτές, ναυτικούς, λιμενικούς οργανισμούς αλλά και επιβάτες, μεταφορείς κ.λπ.».

Αυτή την επισήμανση καταγράφει στην ετήσια έρευνα που πραγματοποίησε για την ακτοπλοΐα ο κ. Γιώργος Ξηραδάκης, διευθύνων σύμβουλος της XRTC Business Consultants, εξειδικευμένος σύμβουλος ναυτιλιακών και ακτοπλοϊκών εταιρειών.

Στη συνέχεια, σας παραθέτουμε ορισμένες από τις πλέον ενδιαφέρουσες επισημάνσεις της μελέτης του κ. Ξηραδάκη, η οποία περιγράφει και αναλύει την παρούσα χρηματοοικονομική κατάσταση του κλάδου με βάση τα αποτελέσματα χρήσεως των πέντε εταιρειών που είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αθηνών και τις εξελίξεις του κλάδου, όπως αυτές διαμορφώθηκαν μέχρι τις αρχές Μαρτίου 2004.

«Λαμβάνοντας υπ' όψιν τα αποτελέσματα των εισηγμένων εταιρειών για το οικονομικό έτος 2003, συμπεραίνουμε ότι η γενικότερη οικονομική κατάσταση του κλάδου βελτιώνεται και σταδιακά απομακρύνεται από τον κίνδυνο της κατάρρευσης που είχε εισέλθει τα περασμένα χρόνια. Για πρώτη φορά τα τελευταία χρόνια και οι πέντε εισηγμένες εταιρείες παρουσιάζουν κέρδη όλες μαζί, ενώ τα έσοδα από την εκμετάλλευση αυξήθηκαν (+13%) μαζί με τα περιθώρια κέρδους, κλεινώντας την ψαλίδα από τον όριο του 30%, που θεωρητικώς απαιτείται για να επανέλθει ο κλάδος σε νέες επενδύσεις και η ανανέωση του στόλου να επαναρχίσει. «Παράλληλα, οι ορθές απαιτήσεις των χρηματοδοτών της ακτοπλοϊκής αγοράς περί διαφάνειας και εκσυγχρονισμού της διαχείρισης των εταιρειών ολοένα και περισσότερο βρίσκει σύμφωνες τις εταιρείες, οι οποίες ένωσαν την άμεση εξάρτηση από το χρηματοδοτικό κλάδο. Έτσι, η κλονισμένη τραπεζική πίστη στον ακτοπλοϊκό κλάδο φαίνεται να αρχίζει να ανακτάται σταδιακά ύστερα από την ομολογουμένως ιστορική εκτίναξη των τραπεζικών δανείων και τις αναδιαρθρώσεις πολλών ΕΕ αυτών. Μένει πλέον το έτερο, κύριο μέρος της αγοράς (μετά τις τράπεζες και τις εταιρείες), το κράτος, να τηρήσει τα υποσχόμενα και να μπορέσει κι αυτό με τη σειρά του να επιταχύνει τη διαμόρφωσή της σε μια ομολογουμένως απελευθερωμένη όπως αυτή ορίζεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, εξασφαλίζοντας σταθερή νομοθετική κατάσταση και παρέχοντας σταθερή, διαφανή και βιώσιμη λειτουργία του δικτύου θαλασσιών συγκοινωνιών της χώρας.

Η διατήρηση της αναπτυξιακής τάσης της αγοράς δύνα-



ται να συνεχισθεί και αποδώσει με συντονισμένες προσπάθειες όλων των φορέων.

Οι τράπεζες-χρηματοδότες απέδειξαν μέσω των τελευταίων επιπόνων αλλά επιτυχών αναδιαρθρώσεων, ότι κατανοούν τα προβλήματα του κλάδου επιστρατεύοντας κάθε δυνατότητα ευελιξίας και προσαρμοστικότητας με στόχο την εξυγίανσή του. Δικαίως θεωρούνται οι κινητήριες μηχανές της αναδιαρθρωμένης πορείας της ελληνικής ακτοπλοΐας. Η διεθνοποίηση του τραπεζικού δανεισμού που επιτεύχθηκε την τελευταία δεκαετία χρήζει προστάσις, αφού τα κεφάλαια που απαιτούνται στην αγορά των οχηματογωγών είναι μεγάλα και δεν μπορούν να καλυφθούν από ελληνικές τράπεζες και μόνο. Βεβαίως, για να μπορέσει ο κλάδος να διατηρήσει το διεθνές τραπεζικό ενδιαφέρον, απαιτείται η ενίσχυση της τραπεζικής πίστης των ελληνικών τραπεζών οι οποίες είναι έμπειρες και γνώστες των συνθηκών της αγοράς. Ο αποτελεσματικός χειρισμός της χρηματοδοτικής κρίσης της αγοράς και η εμπειρία που απέκωμισαν την τελευταία πενταετία, πιθανότατα θα μπορέσει να σημάνει τη σταδιακή ανάπτυξη των χαρτοφυλακίων τους στον κλάδο. Είναι σημαντικό για τις ίδιες τις τράπεζες να συνεχίσουν σε μία σοβαρή αγορά που εισέρχεται σε νέα τροχιά ανάπτυξης.

Παράλληλα, θα πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερως το γεγονός ότι αρκετές χορηγήσεις προς την ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά πραγματοποιήθηκαν μέσω των δύσκαμπτων, λόγω των κανόνων τους, εξαγωγικών πιστώσεων από κρατικούς οργανισμούς. Αποδείχθηκε προσφάτως ότι τέτοιου είδους χορηγήσεις προς αγορές επιβατηγών πλοίων, η εκμετάλλευση των οποίων είναι άμεσα εξαρτημένη από την τουριστική κίνηση, είναι επικίνδυνες αφού οι δυνατότητες αναδιαρθρώσεων είναι αυστηρώς περιορισμένες. Παρά την επιτυχή επίτευξη συγκεκριμένων αναδιαρθρώσεων τέτοιων δανείων στην ακτοπλοϊκή αγορά της χώρας (NEA), η κατάρρευση του κλάδου των ελληνικών κρουαζιερόπλοιων, που είχε χρηματοδοτηθεί μέσω τέτοιων χρηματοδοτικών σχημάτων φοβί-

ζει. Η παράλληλη στήριξη τέτοιων χορηγήσεων από εμπορικές τράπεζες ενδείκνυται.

Οι εταιρείες έχουν υιοθετήσει νέες διαχειριστικές τακτικές για τους στόλους τους. Το ανταγωνιστικότερο περιβάλλον στο οποίο έχουν εισέλθει απαιτεί εγρήγορση των κινήσεών τους και ανησυχία ανάπτυξης της κεφαλαιακής τους βάσης με σκοπό την ανανέωση του στόλου τους και παροχή αναβαθμισμένων υπηρεσιών. Όλα αυτά συμβαίνουν σε μια περιορισμένη, πλην όμως ικανοποιητικώς αναπτυσσόμενη, αγορά με έντονο ακόμη το χαρακτηριστικό της εποχικότητας, με ιδιαίτερα γεωγραφικά χαρακτηριστικά και με υψηλές απαιτήσεις, τόσο από τους πελάτες όσο και από το ρυθμιστή ή συντονιστή της ίδιας της αγοράς, το κράτος. Η ασπίδα προστασίας των εταιρειών είναι η διαφάνεια της λειτουργίας τους και ο εκσυγχρονισμός της διαχείρισής τους μέσω δυναμικών και αποτελεσματικών στρατηγικών. Η εφαρμογή των παραπάνω θα δώσει στις εταιρείες τη δυνατότητα να αντλήσουν νέα κεφάλαια και χρηματοδοτήσεις και να προχωρήσουν στον επόμενο κύκλο ανανέωσης του στόλου τους, που είναι αναγκαίος για τη συνέχιση των δραστηριοτήτων τους, κυρίως μετά την επιβολή του ορίου ηλικίας των πλοίων στο εσωτερικό της χώρας.

Η εξασφάλιση της βιωσιμότητας του κλάδου επιτυγχάνεται μέσω της κρατικής αναγνώρισης των κοινωνικών παροχών που παρέχουν οι ιδιωτικές επενδύσεις στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά και της επίτευξης επικερδούς εκμετάλλευσης του στόλου.

Η παγίωση ενός μακροχρόνιου νομοθετικού πλαισίου που θα θέσει τους κανόνες εκμετάλλευσης του ακτοπλοϊκού στόλου είναι αναγκαία. Η προσέλκυση όλων των επενδύσεων της τελευταίας δεκαετίας βασίστηκε στην πλήρη απελευθέρωση της αγοράς κατά τις διατάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στις οποίες ακόμη η πλήρης εναρμόνιση της χώρας δεν έχει επιτευχθεί. Η συνεχιζόμενη καθυστέρηση μόνο βλαβερή μπορεί να είναι.



Το κράτος είναι αυτό που παράλληλα μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη της πολυπόθητης διαφάνειας που απαιτείται για τη συνεχή ροή επενδύσεων. Η σωστή χάραξη της εθνικής στρατηγικής θαλασσιών μεταφορών, βασισμένη σε έγκυρα στοιχεία, θα βοηθήσει στο έπακρον τη σωστή λειτουργία της αγοράς. Δυστυχώς, η συνεχιζόμενη απουσία μιας τέτοιας στρατηγικής και πολιτικής επηρεάζει πολύ την επενδυτική στήριξη του κλάδου. Για το σκοπό αυτόν είναι αναγκαίες οι συντονισμένες αναπτυξιακές ενέργειες, όπως για παράδειγμα η αυτοματοποίηση καταγραφής ακτοπλοϊκής κίνησης κατά τα πρότυπα άλλων μέσων μεταφορών. Έτσι, ο ρυθμιστής των θαλασσιών μεταφορών θα μπορεί να επιταχύνει την απελευθέρωση των συγκοινωνιών στις γραμμές οι οποίες πληρούν τους απαραίτητους όρους, αλλά και να επιχορηγήσει ορθολογιστικά και ακέραια τις γραμμές που χρήζουν κρατικής βοήθειας εξασφαλίζοντας τη διατήρηση του εθνικού δικτύου θαλασσιών μεταφορών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Η τακτοποίηση αυτών θα μπορέσει να διασφαλίσει επίσης την ομαλή σχέση των εταιρειών με το κράτος, αποφεύγοντας διενέξεις και προστριβές που βλάπτουν την εικόνα της αγοράς, όπως συμβαίνει προς το παρόν με τις διαμάχες για τις εκπτώσεις των εισιτηρίων κ.ά.

Ο εκσυγχρονισμός των συνθηκών εκμετάλλευσης των πλοίων επιβάλλεται να πραγματοποιηθεί. Η σύσταση των πληρωμάτων των πλοίων θα πρέπει πλέον να βασίζεται σε ολοκληρωμένες οικονομοτεχνικές μελέτες, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις ανεπτυγμένες τεχνολογικές δυνατότητες των πλοίων, που θα διασφαλίζουν τη θετική εκμετάλλευση του στόλου η οποία θα επιφέρει μεγαλύτερη ανάπτυξη της ακτοπλοϊκής αγοράς και κατά συνέπεια αύξηση των θέσεων εργασίας.

Είναι γεγονός ότι η απασχόληση στο ναυτικό επάγγελμα αποτελεί ένα ακανθώδες πρόβλημα, το οποίο χρήζει κοινής αποδοχής από όλα τα μέρη που απαρτίζουν την αγορά. Η συρρίκνωση του ναυτεργατικού δυναμικού θα πρέπει να αντιμετωπισθεί με διαφορετικές μεθόδους απ' αυτές που μέχρι σήμερα χρησιμοποιήθηκαν, στο όνομα της προστασίας του ναυτικού επαγγέλματος, εις βάρος της οικονομικής ανάπτυξης του κλάδου που ουσιαστικά διασφαλίζει την απασχόληση. Καίρια ερωτή-

ματα που απασχολούν οικονομοτεχνικά αλλά και κοινωνικά τον κλάδο προβλέπεται να δημιουργηθούν στο εγγύς μέλλον, όπως ο τρόπος που θα αντιμετωπισθεί η προβλεπόμενη συρρίκνωση του στόλου κατά την εφαρμογή του ορίου ηλικίας, η συνεχιζόμενη αντίληψη της Ξενοφοβίας και η έλλειψη επιθετικής πολιτικής για την εξάπλωση του επιτυχημένου προϊόντος της ελληνικής ακτοπλοϊκής βιομηχανίας σε ευρωπαϊκές και άλλες ξένες αγορές. Υπενθυμίζεται ότι η κρίση στην ελληνική αγορά των κρουαζιερόπλοιων διογκώνει το πρόβλημα της απασχόλησης και μπορεί να επιφέρει επιπρόσθετες διαταράξεις στις εργασιακές σχέσεις εάν το θέμα δεν αντιμετωπιστεί σωστά, στη βάση μιας γενικότερης επιτυχημένης πολιτικής όπου όλα τα μέρη της αγοράς καλούνται να συμβάλουν για την επίτευξή της.

Επιπροσθέτως, ένα ακόμη ερώτημα που θ' απασχολήσει τη ναυτεργατική κατάσταση του κλάδου είναι ο τρόπος χρησιμοποίησης ή και απορρόφησης των νέων ναυτεργατικών ευρωπαϊκών κρατών (Πολωνία, Εσθονία κ.λπ.). Η σχετική αύξηση προσφερομένων ναυτικών με δυνατότητα απασχόλησης σε όλα τα ευρωπαϊκά πλοία θα πρέπει να ρυθμιστεί λαμβάνοντας υπ' όψιν την ανάγκη ομαλής λειτουργίας της ευρωπαϊκής αγοράς θαλασσιών μεταφορών καθώς επίσης και τις διαφορετικές βιοποριστικές ανάγκες των ναυτικών διαφόρων εθνικοτήτων της Ε.Ε.

Επίσης, η ανάπτυξη των λιμενικών εγκαταστάσεων μπορεί να επιφέρει σημαντικές εξοικονομήσεις κόστους εκμετάλλευσης του στόλου με άμεσα οφέλη τόσο προς το κοινωνικό συμφέρον όσο και προς τις εταιρείες. Η ελλιπής εκμετάλλευση των πανάκριβων και υπερσύγχρονων πλοίων λόγω αδυναμίας παροχών ορθών λιμενικών εγκαταστάσεων είναι επιζήμια και αντικατοπτρίζεται στην αποτελεσματικότητα από την εκμετάλλευση των πλοίων.

Χαρακτηριστικά της Αγοράς

Έχοντας μια πλήρη εικόνα για την αγορά, μπορούμε να συνοψίσουμε τα χαρακτηριστικά της κατά την τρέχουσα περίοδο, παραθέτοντας τόσο τα δυναμικά στοιχεία και τις αδυναμίες της όσο και τις ευκαιρίες και απειλές που παρουσιάζει:

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



Δυναμικά στοιχεία

- Αυξανόμενο περιθώριο κέρδους (αλλά και σταδιακή βελτίωση άλλων οικονομικών δεικτών) σε σύγκριση με τα τελευταία 3 χρόνια.
- Σταθερή αύξηση της ζήτησης ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών με ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης του ύψους 5%.
- Δυναμική διαμόρφωση χαρακτηριστικών ζήτησης.
- Βελτιωμένες δομές δανειακών συμβάσεων μετά την περίοδο αναδιοργάνωσης, αναχρηματοδοτήσεων των δανείων.
- Βελτιωμένες διοικήσεις υψηλότερης ποιότητας και δυναμικής απ' ό,τι στο παρελθόν με μακρόχρονη εμπειρία σε διοικητικές πρακτικές υπό δυσμενείς συνθήκες αγοράς.
- Προοπτικές ανανέωσης του στόλου.
- Ομαλές εργασιακές σχέσεις με τα ναυτεργατικά σωματεία.
- Νέος και άκρως ανταγωνιστικός στόλος στο εξωτερικό.
- Ισοτιμία ευρώ - δολαρίου επιτρέποντας χαμηλότερα λειτουργικά έξοδα.

Αδυναμίες

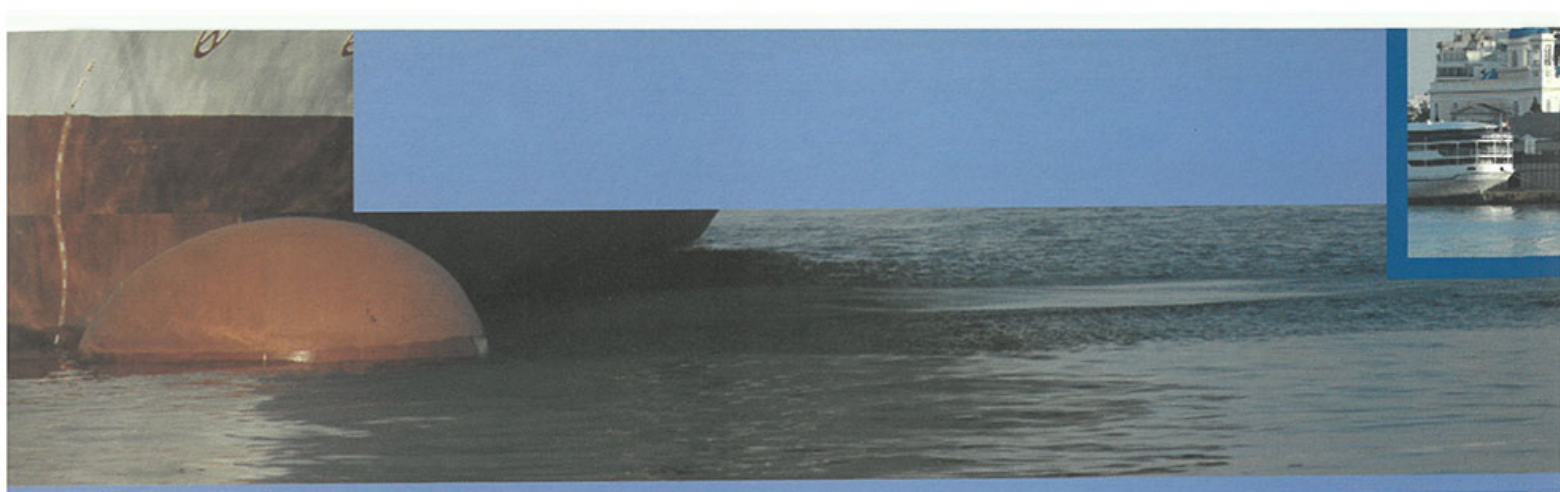
- Αυξημένος δανεισμός από τις εταιρείες με αποτέλεσμα την αναδιάρθρωση δανείων.
- Χαμηλή ρευστότητα την παρούσα στιγμή.
- Στόλος μεγάλος σε ηλικία στις εσωτερικές γραμμές.
- Απουσία χάραξης κρατικής στρατηγικής ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον, κάτι που δημιουργεί εμπόδιο σε νέες επενδύσεις.
- Ελλιπής υποδομή (λιμένες, εγκαταστάσεις) σε κύρια αλλά και απομακρυσμένα και με μικρότερη κίνηση λιμάνια, καθώς και ελλιπής υποστήριξη από την Πολιτεία σε ό,τι αφορά την αναβάθμιση των εγκαταστάσεων.
- Μικρό μέρος του συνολικού στόλου που λειτουργεί στην εγχώρια αγορά είναι μοντέρνος, υψηλής ποιότητας και ταχύτητας.
- Ελλιπή δρομολόγια στις άγονες γραμμές κατά τη διάρκεια του χρόνου.
- Αυξημένο φαινόμενο εποχικότητας.
- Κοινωνική πολιτική εις βάρος εταιρειών μέσω των εκπτώσεων.
- Διαφωνία μεταξύ Πολιτείας και εταιρειών σε ό,τι αφορά την οργανική σύνθεση των πλοίων που δρομολογούνται στην εγχώρια αγορά.
- Πλήρης τελμάτωση και ανικανότητα της ελληνικής ναυπηγικής στην κατασκευή νέων πλοίων.

Ευκαιρίες

- Περιθώρια για περαιτέρω συγχωνεύσεις, συνενώσεις, συνέργειες με αποτέλεσμα τη δημιουργία δυνατών πόλων έτοιμων να ανταποκριθούν στον αυξανόμενο ανταγωνισμό και να αντισταθούν σε νεοεισερχόμενα σχήματα.
- Προβλεπόμενη συρρίκνωση του στόλου λόγω της εφαρμογής του Ν. 2932/01 (όριο ηλικίας πλοίων) θα οδηγήσει σε αδυναμία κάλυψης της ζήτησης.
- Μοντέρνα πλοία ικανά να λειτουργήσουν σε νέες αγορές.
- Στήριξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στην εφαρμογή της απελευθέρωσης αλλά και μέσω διαφόρων προγραμμάτων (Marco Polo) και άλλων οικονομικών κινήτρων.
- Σταδιακή στήριξη από την Πολιτεία:
 - σταδιακή απελευθέρωση τιμολογίων,
 - διαβουλεύσεις με σκοπό την αποζημίωση των εταιρειών για τις εκπτώσεις στους ναύλους,
 - σταδιακή υποστήριξη στην αναβάθμιση λιμένων και των εγκαταστάσεών τους,
- Χώρος για περαιτέρω επέκταση στο εξωτερικό.
- Διεθνής μακρο-οικονομική βελτίωση, ανάπτυξη με θετική επίδραση στην τουριστική αλλά και εμπορική κίνηση αγαθών.
- Σταδιακή βελτίωση των συνθηκών του Ελληνικού Χρηματιστηρίου.
- Ολυμπιακοί Αγώνες 2004.

Απειλές

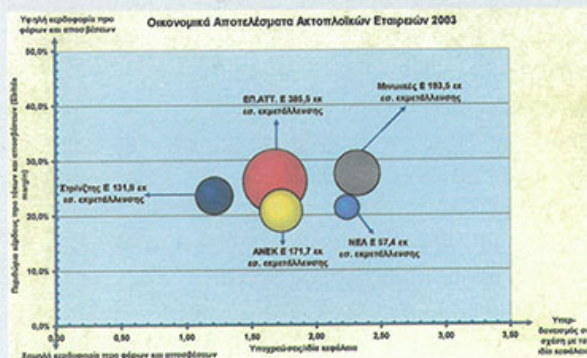
- Τρέχουσα έλλειψη ρευστότητας του Χρηματιστηρίου.
- Συνεχιζόμενες πωλήσεις νεότευκτων ή νέων σχετικών πλοίων σε αγορές εξωτερικού.
- Εγχώρια διατίμηση εισιτηρίων με αρνητικές συνέπειες στα οικονομικά αποτελέσματα των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην εν λόγω αγορά.
- Ξένων συμφερόντων εταιρείες εμπλέκονται σε επιθετικές αγορές μετοχικών κεφαλαίων ελληνικών εταιρειών.
- Διεθνείς οικονομικές και γεωπολιτικές επιρροές τόσο στην κίνηση επιβατών και εμπορευμάτων όσο και στις τιμές των καυσίμων, που αφήνουν τις εταιρείες εκτεθειμένες και χωρίς καμία κρατική υποστήριξη.
- Δρομολόγηση φορτηγών-οχηματαγωγών πλοίων στις ίδιες (εγχώριες) γραμμές με τα επιβατηγά-οχηματαγωγά με συνέπεια την ανακατανομή μεριδίων της αγοράς στα μεταφερόμενα φορτηγά οχήματα.
- Πιθανή διατάραξη εργασιακών σχέσεων από εισαγωγές νέων νόμων ναυλώσεων τύπου bareboat.
- Διαφοροποίηση στην ισοτιμία ευρώ - δολαρίου.
- Επίδραση τρομοκρατικών χτυπημάτων.



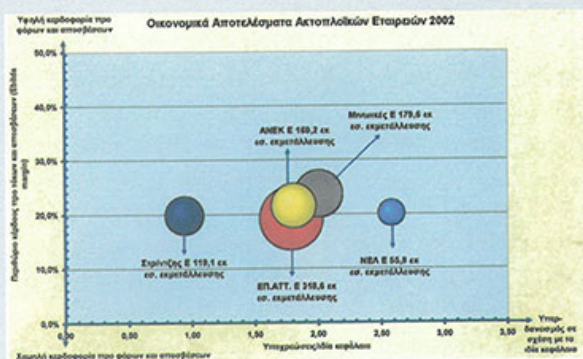
Στα γραφήματα που παραθέτονται παρουσιάζονται οι θέσεις των εταιρειών του κλάδου λαμβάνοντας υπ' όψιν τις συνολικές υποχρεώσεις τους σε σχέση με:

- τα ίδια κεφάλαια τους (μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις / ίδια κεφάλαια),
 - το περιθώριο κερδών προ τόκων και αποσβέσεων (EBITDA margin),
 - αλλά και το σύνολο των εσόδων εκμετάλλευσής τους
- με σκοπό την παρουσίαση της εικόνας της συνολικής τους δανειοδότησης σε σχέση με τη κερδοφορία τους

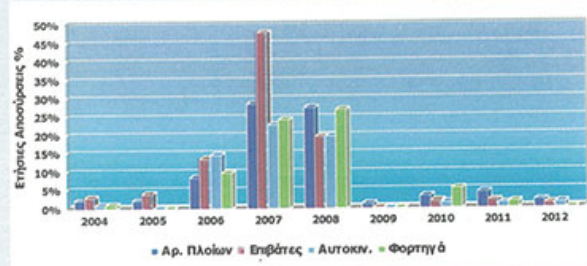
Οικονομικά αποτελέσματα Ακτοπλοϊκών Εταιρειών 2003



Οικονομικά αποτελέσματα Ακτοπλοϊκών Εταιρειών 2002

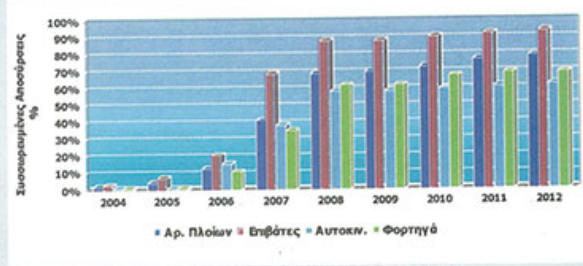


Προβλεπόμενες αποσύρσεις για πλοία εσωτερικού



Πηγή: XRTC Business Consultants Ltd © - Ιούνιος 2003

Προβλεπόμενες αποσύρσεις για πλοία εσωτερικού (συσσωρευμένες - ακτοπλοϊκός στόλος στα μέσα του 2003)



Πηγή: XRTC Business Consultants Ltd © - Ιούνιος 2003

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τις οδηγίες του θεσμικού πλαισίου (νόμος 2932/01) και την ηλικία των πλοίων που βρίσκονται σε λειτουργία σήμερα (και υποθέτοντας ότι οι πλοιοκτήτριες εταιρείες δεν θα πουλήσουν τα εν λόγω πλοία), υπολογίζεται ότι το 2007 και 2008 σχεδόν 28% και 27% αντιστοίχως του συνόλου των πλοίων θα αποσυρθούν σαν υπερήλικα. Το ακόλουθο γράφημα παρουσιάζει όλη την εικόνα παραθέτοντας επίσης και την εικόνα των θέσεων επιβατών και οχημάτων (Ι.Χ. και φορτηγά) που θ' αποσυρθούν:

Πωλήσεις που ήρθαν ως αποτέλεσμα του συνδυασμού:

- Των οικονομικών πιέσεων εταιρειών.
- Τα τελευταία δύο χρόνια κάποιες εταιρείες έχουν προχωρήσει σε πωλήσεις πλοίων ως αποτέλεσμα αλλαγής της στρατηγικής τους για δύο διαφορετικούς λόγους:
 - Ολική διαφοροποίηση της στρατηγικής που είχαν θέσει πριν από δύο χρόνια ως αποτέλεσμα των γενικότερων εξελίξεων της αγοράς.
 - Επιτάχυνση των στόχων που είχαν θέσει για μεταγενέστερη επίτευξη.

Επιμέλεια:

Λίζα Μαρέλου

■ Το μοναδικό Fleet Service Center της Thrane&Thrane στην Ελλάδα

Η Thrane&Thrane, στο πλαίσιο της επέκτασης του δικτύου service center για τα προϊόντα της οικογένειας Fleet, ανακοίνωσε επίσημα ότι η Navarino Telecom θα αποτελέσει το εξουσιοδοτημένο Fleet Service Center της στην Ελλάδα. Η Navarino, διαθέτοντας ένα άρτια καταρτισμένο τεχνικό τμήμα και όντας ένας από τους μεγαλύτερους διανομείς των προϊόντων της Thrane&Thrane παγκοσμίως, θα είναι σε θέση να παρέχει επίσημα υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής σε όλα τα τερματικά Capsat Fleet 77, 55 και 33 της Thrane&Thrane.

«Ο βασικός λόγος που η Thrane&Thrane επέλεξε τη Navarino Telecom ως το μόνο εξουσιοδοτημένο Fleet Service Center στην ελληνική αγορά», δήλωσε ο κ. Ανδρέας Δημητριάδης, Director of Operations της Navarino Telecom, «είναι το γεγονός ότι η Navarino παρέχει στους πελάτες της αποτελεσματικές και αξιόπιστες λύσεις στο χώρο των δορυφορικών τηλεπικοινωνιών, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην άμεση εξυπηρέτηση των πελατών».

«Το ότι η Thrane&Thrane εξουσιοδότησε τη λειτουργία ενός Fleet Service Center στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες», συνεχίζει ο κ. Δημητριάδης, «δεδομένου ότι όλο και περισσότερες εταιρείες

εγκαθιστούν στα πλοία τους τα συγκεκριμένα τερματικά, προκειμένου να επωφεληθούν από τις προηγμένες δυνατότητες για επικοινωνία φωνής, fax και μεταφοράς δεδομένων που προσφέρουν οι υπηρεσίες Inmarsat Fleet. Είναι χαρακτηριστικό ότι περίπου το 60% των τερματικών Fleet 77 που έχουν εγκατασταθεί παγκοσμίως, είναι τερματικά της Thrane&Thrane. Από τις αρχές Απριλίου θα είναι διαθέσιμο και το τελευταίο μέλος της οικογένειας τερματικών Capsat της Thrane, το Capsat Fleet 33, το οποίο αναμένεται να γνωρίσει μεγάλη επιτυχία, δεδομένου ότι θα είναι και το πρώτο τερματικό της κατηγορίας του με ενεργοποιημένη την υπηρεσία MPDS».

Οι προδιαγραφές ενός Fleet Service Center προβλέπουν, εκτός από την εκπαίδευση του τεχνικού τμήματος της Navarino στις εγκαταστάσεις της Thrane&Thrane στη Δανία, την ύπαρξη επαρκούς αποθέματος ανταλλακτικών, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η αμεσότερη δυνατότητα εξυπηρέτησης του τελικού χρήστη.

Η Navarino, εκτός από τα συγκεκριμένα τερματικά της οικογένειας Capsat Fleet, προμη-

θεύει την ελληνική αγορά και όχι μόνο, και με άλλα τερματικά της Thrane&Thrane όπως mini-M, Inmarsat C και Ship Security Alert Systems. Επίσης η Navarino αναλαμβάνει την εγκατάσταση των παραπάνω τερματικών σε οποιοδήποτε λιμάνι του κόσμου.

Thrane



NAVARINO
telecom

Συμφωνία συνεργασίας μεταξύ Franman και HHM

Η Hudong Heavy Machinery Co. Ltd (HHM) ιδρύθηκε το 1998. Στη συνέχεια επεκτάθηκε περιλαμβάνοντας και τις εταιρείες Hudong Shipyard Diesel engine Division και Shanghai Shipyard Diesel engine Division.

Η Hudong-Zhonghua Shipbuilding (Group) Co. Ltd είναι μία από τις μεγαλύτερες κινεζικές ναυπηγικές μονάδες υπό την ηγεσία της China Shipbuilding Group Corporation (CSSC), η οποία είναι και ο κυριότερος μέτοχος της HHM. Οι δραστηριότητες της Hudong Heavy Machinery Co. Ltd (HHM) δεν περιορίζονται στη ναυπηγική βιομηχανία. Από τη δεκαετία του '80, η HHM κατασκευάζει μια σειρά από ναυτικές μηχανές εσωτερικής καύσεως για τη MAN-B&W, SEMT και Sulzer με παραχώρηση αδειών για μεσόστροφες και ολιγόστροφες μηχανές.



Από αριστερά προς τα δεξιά, οι κ. Qin Wen Quan, Vice president της HHM, Κωστής Φραγκούλης, President & CEO Franman Ltd, Cheng Lei, Assistant director της HHM, και η κα Jian Feng Guo, Chief representative Shanghai Shipbrokers Co. Ltd.

Η HHM κατασκεύασε το 1997 την πρώτη μηχανή τύπου 5S50MC-C στον κόσμο, η οποία έχει λάβει έγκριση τύπου από 12 νηογνώμονες όπως ABS, DNV, LR, GL κ.λπ. Το 2001, η HHM κατασκεύασε μηχανές συνολικής ιπποδύναμης 750.000 ίππων και έως το 2005 υπολογίζεται ότι αυτή η παραγωγή θα φτάσει τους 1.000.000 ίππους ανά έτος. Αυτή η δραστηριότητα καθιστά την HHM ως το σημαντικότερο κατασκευαστή μεσόστροφων και ολιγόστροφων μηχανών στην Κίνα. Από το 1992, η HHM αναπτύσσει ολιγόστροφες μηχανές μεγάλης διαμέτρου εμβόλων, τύπου 6K80MC-C και 7S80MC. Επί πλέον, ο όμιλος έχει δυνατότητα κατασκευής,

εγκατάστασης και συντήρησης μηχανών για βιομηχανικές εφαρμογές. Επιδρά, μηχανολογικό εξοπλισμό γραμμών μετρό, μεταλλουργικές εγκαταστάσεις και άλλο μηχανολογικό εξοπλισμό. Η HHM έχει πιστοποιηθεί κατά το πρότυπο ISO 9001 από το DNV.

Στην προσπάθειά της να προσφέρει στους πελάτες της τις καλύτερες υπηρεσίες, η HHM επεκτείνει το δίκτυό της ανά τον κόσμο. Στην Ελλάδα, η HHM αντιπροσωπεύεται από τη Franman Ltd για την προμήθεια ανταλλακτικών για μηχανές που έχουν κατασκευαστεί από αυτήν. Η Franman φιλοδοξεί αυτή η συνεργασία να αποβεί αποδοτική και για τις δύο εταιρείες, ενδυναμώνοντας έτσι τις σχέσεις της με την Άπω Ανατολή και παρέχοντας συγχρόνως το καλύτερο στους πελάτες της.

Το κοντινό Χθες το μακρινό Σήμερα (Ταξιδεύοντας στον κόσμο και από τον 20ό στον 21ο αιώνα)

Του δημοσιογράφου Ευστάθιου Μπάτη

Στις 510 σελίδες του βιβλίου με ενδιαφέρον φωτογραφικό υλικό και σε ειδικά κεφάλαια, γίνεται λεπτομερής ιστορική, πολιτική, οικονομική και πολιτιστική ανάλυση σε κρίσιμες περιοχές του πλανήτη στη διάρκεια του β' μισού του 20ού αιώνα, όπως:

Στην Ερυθρά θάλασσα και τον Περσικό κόλπο, τον Ινδικό ωκεανό, τις Ινδονησία, Σιγκαπούρη, Φιλιππίνες, Χονγκ Κονγκ, την Κίνα και την Ιαπωνία. Επίσης, σε Βόρειο Αμερική, Παναμά, Μεξικό, Αργεντινή, Βραζιλία, Ουρουγουάη, Βενεζουέλα και τα νησιά της Καραϊβικής. Γίνεται ακόμη αναφορά στον Ατλαντικό ωκεανό, στη Μεσόγειο, το Γιβραλτάρ, την Ισπανία, τη Μάλτα και τις άλλες παράκτιες χώρες, το Βόσπορο και την Κωνσταντινούπολη, την Οδησό, την Αγία Πετρούπολη, τη Φινλανδία και τις χώρες της κεντρικής και βόρειας Ευρώπης, με τελευταίο το Λονδίνο και το Σίτι των Ελλήνων.

Η χρησιμότητα του βιβλίου είναι προφανής και γι' αυτούς που πραγματοποιούν σύντομα ταξίδια και δεν έχουν τη δυνατότητα βαθύτερης γνωριμίας με το περιβάλλον και τους ανθρώπους της χώρας που επισκέπτονται.

«Το κοντινό Χθες το μακρινό Σήμερα», με μια αφηγηματική γραφή βασισμένη σε προσωπικές εμπειρίες και ιστορική τεκμηρίωση, φέρνει τον αναγνώστη από το πρόσφατο παρελθόν στο παρόν και υπερβαίνοντας το συμβατικό χρόνο, επιχειρεί να ανοίξει παράθυρο με θέα το αύριο.



carta

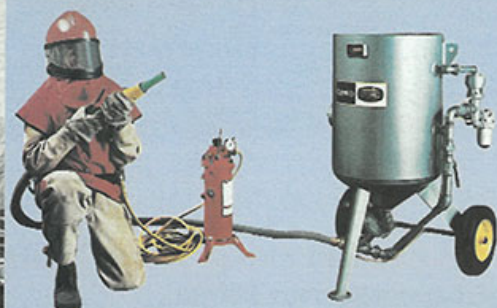
**ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ**

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών

- 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

CLEMCO
INTERNATIONAL



**Μηχανήματα -
Εξαρτήματα
αμμοβολής
και υλικό αμμοβολής**



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



MUNKEBO



**Μονάδες αναρρόφησης υλικού
αμμοβολής και αφύγνωσης δεξαμενών**

WOMA



Μηχανήματα υδροβολής



Ναυτικό Δίκαιο

Της ομότιμης καθηγήτριας Πανεπιστημίου
Θεσσαλονίκης Αλίκης Κιάντου - Παμπούκη
Εκδόσεις Σάκκουλα Α.Ε.

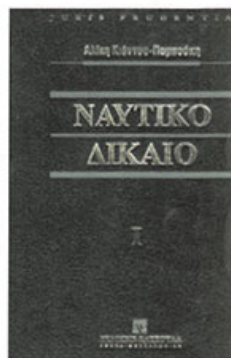
Οι ραγδαίες εξελίξεις στα θέματα της ναυτιλίας και της νομοθεσίας του ναυτικού δικαίου έκαναν αναγκαία την αύξηση της ύλης του βιβλίου και την κατανομή της σε δύο τόμους, από τους οποίους ο δεύτερος είναι υπό έκδοση και πρόκειται να κυκλοφορήσει σύντομα.

Στον πρώτο τόμο περιλαμβάνεται η ύλη του γενικού ναυτικού δικαίου και στο δεύτερο, που θα ακολουθήσει, η κατά κυριολεξία ναύλωση και η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς εμπορευμάτων (κατά τους Κανόνες Χάγης-Βισμπυ, που ρυθμίζουν πλέον και τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές).

Στον πρώτο τόμο, ειδικότερα, εκτός από τις γενικές γνώσεις, εξετάζεται το πλοίο ως όργανο με το οποίο ασκείται η ναυτιλιακή δραστηριότητα, τα πρόσωπα που την ασκούν (πλοιοκτήτης - εφοπλιστής) ή συντρέχουν στην άσκηση της (πλήρωμα, ναυτικός πράκτορας, πλοηγός) και ο περιορισμός της ευθύνης για υποχρεώσεις από ναυτικές απαιτήσεις.

Η νέα έκδοση είναι ανανεωμένη, προσαρμοσμένη στο κοινοτικό δίκαιο και στις διεθνείς συμβάσεις που κύρωσε η Ελλάδα την τελευταία δεκαετία. Είναι δε πλήρως ενημερωμένη με τη νεότερη νομολογία και τις απόψεις που υποστηρίζονται στα κυριότερα Ξένα Δίκαια.

Εντελώς νέα είναι η ανάπτυξη του Δικαίου που αφορά τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις. Για πρώτη φορά στην Ελλάδα γίνεται συστηματική ερμηνεία της Διεθνούς Συμβάσεως του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις. Η σύμβαση αυτή, την οποία η Ελλάδα κύρωσε το 1991, εφαρμόζεται και στις εσωτερικές σχέσεις που αφορούν περιορισμό της ευθύνης και, ως εκ τούτου, έχει εκπονήσει σημαντικά την εφαρμογή του τμήματος του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου για τον παραδοσιακό περιορισμό της ευθύνης του πλοιοκτήτη.



HELLENIC CLEMCO - GRACO LTD

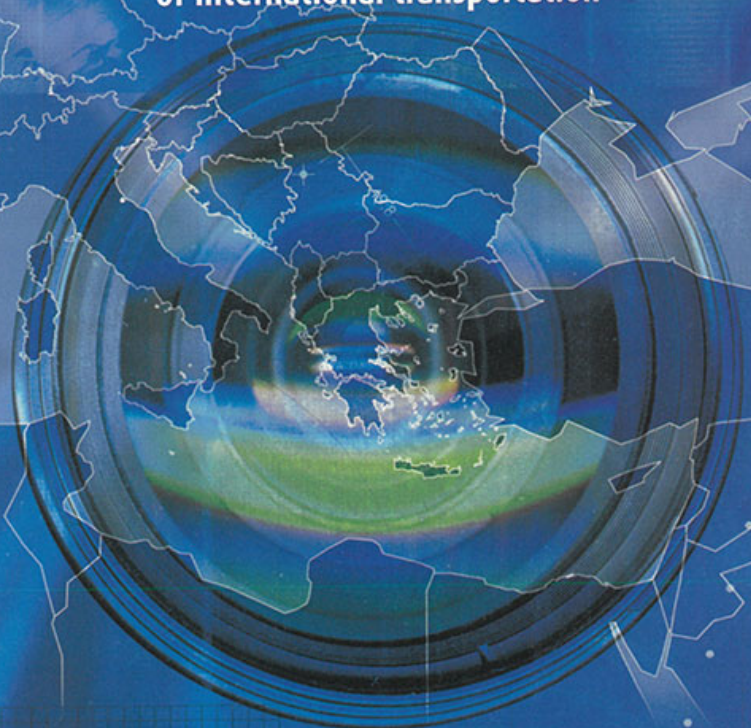
**ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΑΜΜΟΒΟΛΗΣ - ΒΑΦΗΣ
ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΝΑΡΡΟΦΗΣΗΣ & ΑΦΥΓΡΑΝΣΗΣ**

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

Port of Piraeus

Mediterranean focal point

of international transportation



**premium port
in traffic and services**



PIRAEUS PORT AUTHORITY SA
Leading Mediterranean port

PIRAEUS PORT AUTHORITY SA

10 Akti Miaouli Str, GR 185 38 Piraeus - Greece

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

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



72



όλους αυτά που και εμείς οι ίδιοι θα θέλαμε να απολαμβάνουμε όταν ταξιδεύουμε.

Άλλωστε, στόχος όλων μας είναι μέσα από ένα ιδιαίτερα χαρούμενο και φιλικό περιβάλλον να εξυπηρετήσουμε την ταξιδιωτική αγορά απογειώνοντας τις απαιτήσεις των επιβατών μας.

Τάσος Μάνης

Η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά έχει πλέον εισέλθει σε τροχιά ανάκαμψης. Η ανοδική της φάση οφείλεται εν πολλοίς στην εφαρμογή της σταδιακής απελευθέρωσης, στην ύπαρξη της οποίας βασίστηκαν η όλη ανανέωση του στόλου και οι τεράστιες επενδύσεις που αυτή απαιτούσε. Ξεπερνώντας το σοκ αυτής της εκπληκτικής ανανέωσης του στόλου, που οδήγησε τον κλάδο σε αλματώδη αύξηση των χρηματοοικονομικών του υποχρεώσεων,



86

οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες εισήλθαν στη φάση αυστηρής «νοικοκυροσύνης» και έντονης προσπάθειας προσαρμογής στα νέα δεδομένα. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η ανανέωση του στόλου διακόπηκε, αρκετά πλοία εκπονήθηκαν σε άλλες ξένες αγορές και η ανάγκη βιωσιμότητας των εταιρειών διαπιστώθηκε σε όλο της το μεγαλείο απ' όλα τα μέλη που αποτελούν την αγορά.

Γιώργος Ξηραδάκης

12

Ως προς την ασφάλεια ναυσιπλοΐας, η οποία πράγματι καθίσταται ολοένα ταχύτερη, διαπιστώνουμε ότι πρόθεση είναι να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά με την εφαρμογή των κανόνων του ISPS Code (που προστατεύει πλοία και λιμάνια από τρομοκρατικά χτυπήματα) και με την περαιτέρω εκπαίδευση αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος (που δεν έχουν ρόλο στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας των πλοίων), τουλάχιστο σε πρώτη φάση. Θα έλεγε κανείς ότι ο τρόπος αυτός είναι πρωτότυπος, αν και φοβάμαι ότι υπάρχει κάποια σύγχυση στην κυβέρνηση περί τους όρους safety of navigation και security.

Η προσπάθεια βελτίωσης της ασφαλείας ναυσιπλοΐας της κυβέρνησης θα ολοκληρωθεί με απόκτηση και αξιοποίηση σύγχρονης τεχνολογίας «ανίχνευσης, επικοινωνιών και πληροφορίας, με τη βελτίωση προδιαγραφών ασφαλείας σκαφών και εξοπλισμών -που εξ όσων γνωρίζω είναι αντικείμενο του IMO- και την αύξηση των απαιτήσεων για την ασφάλεια Ε/Γ-Ο/Γ (διερωτάται κανείς αν θα πρωτοτυπήσουμε ως χώρα και μέλος της Ε.Ε. ή αν υπάρχει κάποια άλλη ιδέα).

Δρ Άλκης Κορρές

Το διάταγμα ΟΡΑ '90 αποτελεί τη μπρέρα όλων των νομοθετημάτων που θεσπίστηκαν στον ομόρρου ενός σοβαρού ναυτικού ατυχήματος («Εχxon Valdez»). Ακολούθησε το πακέτο μέτρων «Erika».

Και στις δύο περιπτώσεις γενεσιουργός αιτία του ατυχήματος ήταν το ανθρώπινο λάθος/αμέλεια. Στην πρώτη περίπτωση ο πλοίαρχος

Hazelwood ήταν μεθυσμένος, στη δε δεύτερη, ο ιταλικός νηογνώμων RINA επέτρεπε να ταξιδεύει ένα πλοίο αμφίβολης αξιοπλοΐας, αν μη βεβαίως αναξιοπλοΐας. Συνήθης αιτία ατυχημάτων στη θάλασσα είναι κακή φόρτωση/στοιβασία, λάθη στη ναυσιπλοΐα, κακή «διαπροσωπική» σχέση χρήστη/μηχανής-οργάνων, σύγκρουση, προσάραξη, πυρκαγιά κ.λπ., όπου καθοριστικός είναι ο παράγων λάθος. Όχι από το ναυπηγό, αλλά από τους υπεύθυνους αξιωματικούς του πλοίου. Ενώ δε στον παράγοντα αυτόν αποδίδεται το 85% των ναυτικών ατυχημάτων, τα εκάστοτε νέα μέτρα έχουν πάντα στόχο το σκάφος και επιβάλλουν νέες, δοκιμαστές σχεδιαστικές/ναυπηγικές «βελτιώσεις».

Σπύρος Πάνης

Η συνεχώς αυξανόμενη επιβατική κίνηση επιβεβαιώνει και αποτυπώνει με τον πιο σαφή τρόπο την εμπιστοσύνη με την οποία περιβάλλει η διεθνής αγορά την Hellas Jet. Η Hellas Jet «άνοιξε τα φτερά της» ουσιαστικά τον Ιούλιο του 2003. Από τότε και έως τα τέλη Φεβρουαρίου, 166.500 επιβάτες ταξίδεψαν μαζί της από Αθήνα, ενώ 86.000 επιβάτες μεταφέρθηκαν από τους 3 ευρωπαϊκούς της προορισμούς προς τη χώρα μας. Μέσα στους οκτώ αυτούς μήνες, η Hellas Jet πραγματοποίησε συνολικά 5.563 πτήσεις.

Επί πλέον, εκτιμώ ότι το συγκριτικό πλεονέκτημα της Hellas Jet έγκειται στο γεγονός πως εμείς δεν προσπαθούμε να ανακαλύψουμε τις ανάγκες των πελατών μας και στη συνέχεια να ανταποκριθούμε σε αυτές, αλλά προσφέρουμε εξ αρχής σε

20



We are proud to welcome to our fleet the pure
Salvage Tug "Zouros Hellas" - 10.000 BHP 110 Tns BP
New acquisition for Nikolaos E. Zouros



N.E. ZOUROS SHIPPING GROUP

MARITIME CONSORTIUM
OF THESSALONIKI

- SALVAGE • DEEP SEA & HARBOUR TOWAGE
- MOORING & CREW BOATS • ANTI-POLLUTION
WORKS • OFFSHORE SERVICES

42, 26th Octovriou str. 546 27 Thessaloniki - Greece

• Tel.: + 30 23 10 555 500 • Fax: + 30 23 10 555 506

• TLX. 410354, 418588 ZOUN GR

• www.zouros.gr • e-mail: info@zouros.gr



Fleet 77 by Navarino Telecom
Keeps you tightly connected.

FLEET 77

With Fleet 77, Navarino offers you the most up-to-date and cost-effective way of staying in touch with your vessels. Fleet 77 provides your vessels with ISDN connectivity or allows them to remain constantly online yet pay only for the data transferred.

- **Worldwide installation and superb customer support**
- **Value added applications**
- **Competitive airtime rates and special discounts**

