

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

www.naftikachronika.gr

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 70 • 5/2004 • ΤΙΜΗ 6 €



ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2004: Ελληνική έκδοση

Η απάντηση
του YEN
στους φορείς
της Ναυτιλίας



Ανταλλάσσουμε απόψεις:

Νίκος Δ. Πατέρας,
Ρόδη Κράτσα, Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης,
Αλέκος Αλαβάνος, Χάρης Βαφειάς, Νάσος Γιακαλής,
Ευάγγελος Κούζιλος, Νίκος Λεβογιάννης



HELLAS JET

total support

service plus

quality driven

Your Expectation. Our Benchmark.



barbados maritime

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

Θέλω να ανοίξω πανιά.

Τι πιο ωραίο από το να βοηθάς νέους ανθρώπους να πετύχουν τους στόχους και τις φιλοδοξίες τους, να βρίσκεσαι δίπλα τους στον αγώνα τους να κάνουν τα όνειρά τους πραγματικότητα. Η TIM, με ένα πολύπλευρο χορηγικό πρόγραμμα, καλλιεργεί νέες προοπτικές για το μέλλον, συμβάλλοντας ενεργά στην προαγωγή του αθλητισμού και του πολιτισμού. Έτσι, από το 1994, η TIM στηρίζει την ανάπτυξη του αθλήματος της ιστιοπλοΐας στη χώρα μας

ως χορηγός του σκάφους ZANTINO, που έχει πετύχει σημαντικές διακρίσεις σε όσους αγώνες έχει συμμετάσχει. Παράλληλα χορηγεί έναν από τους σημαντικότερους ετήσιους αγώνες ιστιοπλοΐας, το διεθνές Ράλι Αιγαίου, ενώ με την υποστήριξη της οι Παγκόσμιοι πρωταθλητές της κατηγορίας 470, Αντρέας Κοσμάτοπουλος και Κώστας Τριγκώνης φέρνουν την ελληνική ιστιοπλοΐα στην κορυφή του κόσμου.



Δεν υπάρχουν όρια.

Safety Means the World to Us...



As Guardians of the things that pass through our hands and shape the future, our guiding principle must always be to put safety first. For as we do this we ensure the safe passage of our people, our cargoes and our environments.

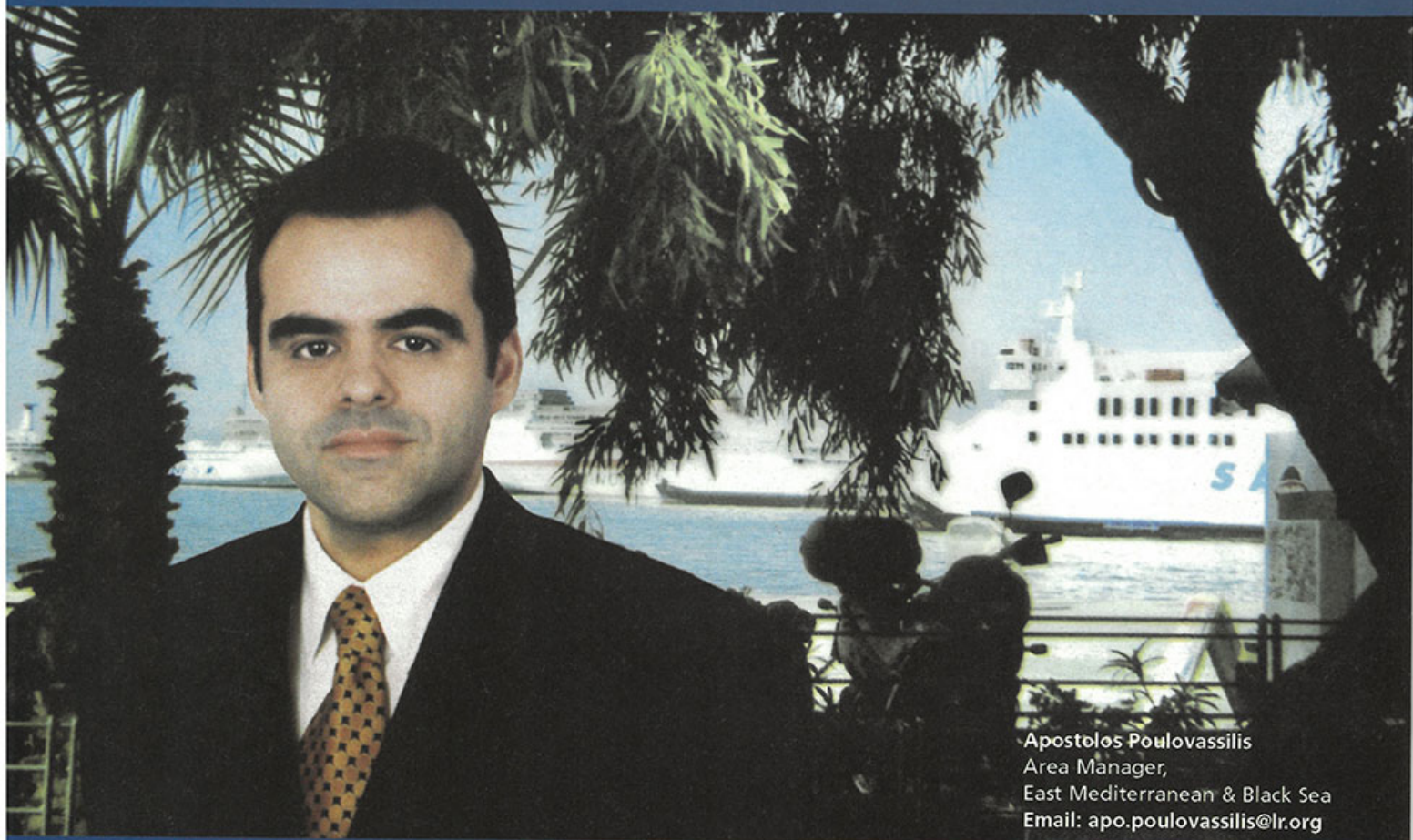
Our principles guide our vision.



CERES

Ceres Hellenic Shipping Enterprises, Ltd. 69 Akti Miaouli, Piraeus GR 18537, Greece

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**

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

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

Registered office: 71 Fenchurch Street
London EC3M 4BS

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

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

Building better business

38 Η επιστολή του Υπουργού Ε.Ν.
προς τους εκπροσώπους
της πλοιοκτησίας

90 Θεατής το ΥΕΝ στις ακτοπλοϊκές εξελίξεις
Συνέντευξη του Νάσου Γιακαλή

42 Η πατρίδα μας χρειάζεται
την εμπορική ναυτιλία πιο πολύ
απ' ό,τι ο εφοπλισμός το κράτος
Συνέντευξη του Νίκου Δ. Πατέρα



Περιεχόμενα

- | | |
|--|---|
| 8. Editorial | 48. As δημιουργήσουμε νέα εικόνα
για την απασχόληση στη θάλασσα
<i>Συνέντευξη της Ρ. Κράτσα</i> |
| 12. Περισκόπιο | 58. Οι τομές που θα βγάλουν από το αδιέξοδο
την Ελληνική Ναυτιλία
<i>Του Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη</i> |
| 16. Ναυτιλιακά Νέα | 60. Η εποχή δεν ευνοεί τις αγορές
αλλά την πώληση των πλοίων
<i>Συνέντευξη του Χάρη Βαφειά</i> |
| 28. Μια μοναδική συγκυρία! Ποσειδώνια 2004,
Ολυμπιάδα 2004
<i>Του Στ. Κεχρή</i> | 64. Ελληνικό νηολόγιο: Ο μύθος
και η πραγματικότητα
<i>Του Αλ. Γουλιέλμου</i> |
| Διεθνή Ύδατα | 76. Ενδοκοινοτικός ανταγωνισμός σημαίων.
Ο ρόλος των συμπτώσεων
<i>Του Άλκη Κορρέ</i> |
| 32. Η αναγέννηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής | |
| 38. Η απάντηση του ΥΕΝ
στους φορείς της Ναυτιλίας | |
| 42. Η πατρίδα μας χρειάζεται την εμπορική
ναυτιλία πιο πολύ απ' ό,τι ο εφοπλισμός
το κράτος
<i>Συνέντευξη του Νίκου Δ. Πατέρα</i> | |



Your satisfaction gives us something to smile about.



Mini-M • Inmarsat A, B, C • Crew Calling • Fleet 77, 55, 33
Accounting Authority • PSA • High Speed Data Applications

www.navarinotelecom.com

3 Akti Miaouli, Piraeus 185 35 Greece
T: +30210 411 1311 F: +30210 411 1417

info@navarinotelecom.com

80. Ανασκόπηση της ναυλαγοράς του 2003 και τάσεις

Του Ιωάννη Παχούλη

82. Το επόμενο στρατηγικό βήμα των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Των Δημητρίου Λυρίδη, Παναγιώτη Ζαχαριουδάκη

88. Σύγχρονα, ποιοτικά και ασφαλή λιμάνια

Του Ευάγγελου Κουζίλου

90. Θεατής το YEN στις ακτοπλοϊκές εξελίξεις

Συνέντευξη του Νάσου Γιακαλή, προέδρου της NEA

92. Το ακτοπλοϊκό παραμένει πρώτο και οξυμένο πρόβλημα για τα νησιά

Του Νίκου Λεβογιάννη

96. Το Πολεμικό Ναυτικό δεν είναι επάγγελμα αλλά τρόπος ζωής

Του αντιπλοιάρχου Π.Ν. Αλ. Διακόπουλου

98. Hellas Jet: Εκεί που οι ελληνικές αέρες συναντούν τη διεθνή προοπτική!

100. Τα σύγχρονα Airbus της Lufthansa

104. Θεμελιώθηκε η «Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών»

106. Παραναυτιλιακά

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 70, ΜΑΪΟΣ 2004

Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης

Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια

Σύμβουλος Έκδοσης: Ηλίας Μπίσιας

Διευθύντρια Σύνταξης: Λίσα Μαρέλου

Art Director: Γιώργος Παρασκευάς

Ειδικοί Συνεργάτες: Απ. Δόμβρος, Γιώργος Μήνας,

Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης, Χαρ. Ψαραύτης

Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας

Υποδοχή Διαφήμισης: Δήμητρα Τσακού

Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακός

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

Κατσάντων 3, Μεταμόρφωση, τηλ. 210-28.55.067

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

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

Συνδρομές (10 τεύχη):

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

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδοτικές Επιχειρήσεις

Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7, Πειραιάς, τηλ. 210 - 42.27.111

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

www.naftikachronika.gr

Web strategy development by OMNICO

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

«Έχουμε γη και πατρίδα
όταν έχουμε πλοία και θάλασσα»

Ηρόδοτος



AVIN INTERNATIONAL S.A.

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

Οι σκέψεις των αιρετών της Ευρώπης μετά την Ευρωπαϊκή Διεύρυνση

Η ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα αποτελεί σήμερα το έρεισμα του Ευρωκοινοβουλίου για έντονη πολιτική και νομοθετική δράση

Λίγες ημέρες πριν από την ευρωπαϊκή διεύρυνση, οι αιρετοί της Ευρώπης, ύστερα από πολύμηνες συζητήσεις και ακροάσεις, έλαβαν σαφείς θέσεις σχετικά με τη ναυτική ασφάλεια αλλά και την κοινή ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική, που πλέον αντιπροσωπεύει μια νέα γεωπολιτική υπερδύναμη. Πιο συγκεκριμένα, στις 21 Απριλίου, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με 396 ψήφους υπέρ, 24 κατά και 13 αποχές υιοθέτησε μια σειρά προτάσεων για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα. Οι προτάσεις αυτές εν μέρει συγκλίνουν με τις πολιτικές και νομοθετικές πρωτοβουλίες που εκπόνησε η πολυσυζητημένη προσωρινή επιτροπή του Ε.Κ., και ειδικά ο Βέλγος ευρωβουλευτής Dirk Sterckx.

Ως γνωστόν, μετά το ναυάγιο του «Prestige» το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποφάσισε να συστήσει μια προσωρινή επιτροπή με σκοπό τη διερεύνηση νέων δεδομένων προς την κατεύθυνση της βελτίωσης της ασφάλειας στη θάλασσα. Κατά τη διάρκεια των πολυσυζητημένων εργασιών της, η Επιτροπή διοργάνωσε τρεις δημόσιες ακροάσεις με ναυτικούς εμπειρογνώμονες και εκπροσώπους της Ευρωπαϊκής Επιτρο-

πής, της Ιρλανδικής Προεδρίας καθώς και της ισπανικής κυβέρνησης. Επί πλέον, στις 5 Φεβρουαρίου, αντιπροσωπεία κυρίως Ισπανών ευρωβουλευτών μετέβη στη Βαρκελώνη, όπου είχε ανταλλαγή απόψεων με τον Έλληνα πλοίαρχο του «Prestige» κ. Απόστολο Μαγκούρα.

Οι θέσεις που ανακοινώθηκαν από την Ευρωβουλή ήταν, πάντως, σαφείς: Η Ολομέλεια αποδοκιμάζει το γεγονός ότι απαγορεύεται στον Έλληνα ναυτικό η έξοδος από την Ισπανία, ενόσω επίκειται η δίκη του. Παράλληλα, οι ευρωβουλευτές απευθύνουν έκκληση προς τις ισπανικές δικαστικές αρχές να φανούν ελαστικότερες όσον αφορά την υποχρέωση του πλοίαρχου να παρουσιάζεται καθημερινά σε αυτές. Ζητούν επίσης να διευκρινιστούν το ταχύτερο δυνατόν η ημερομηνία έναρξης και το χρονοδιάγραμμα της δίκης του.

Οι ευρωβουλευτές, σύμφωνα με τις πρόσφατες ανακοινώσεις, θεωρούν αναγκαία τη χάραξη μιας σφαιρικής, ευρωπαϊκής πολιτικής για τη θάλασσα, που θα αποσκοπεί στη δημιουργία ενός κοινού ευρωπαϊκού χώρου ασφάλειας. Η πολιτική αυτή, κατά τη γνώμη τους, θα πρέπει να βασίζεται στα ακόλουθα σημαντικά δεδομένα: Οι ευρωβουλευτές κατ' αρχήν προδικάζουν την πιθανώς απαραίτητη απαγόρευση

THE LEADING CLUB



TANKERS

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



PASSENGERS & CREW

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



CONTAINER SHIPPING

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



QUALITY MEMBERSHIP

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



ορισμένων σημαιών ευκαιρίας και πλοίων μειωμένων προδιαγραφών, ενώ παράλληλα θεωρούν ότι η μονομερής πολιτική ή/και νομοθετική δράση της Ε.Ε. μπορεί να αποδειχθεί αναγκαία σε ζητήματα ασφάλειας. Σε αυτό το σημείο, πάντως, αξίζει να αναφερθεί πως η πλειοψηφία των ευρωβουλευτών απέρριψε την πρόταση για κοινή ευρωπαϊκή σημαία στα πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε ευρωπαϊκά νηολόγια.

Κατ' επέκτασιν των παραπάνω, οι αιρετοί της Ευρώπης υποστηρίζουν την εκπόνηση κοινοτικού πρωτοκόλλου πρόληψης, δράσης και επισκευής σε περίπτωση περιβαλλοντικής καταστροφής. Επί πλέον, οι ευρωβουλευτές απευθύνουν έκκληση για τη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής κοινής ακτοφυλακής, η οποία θα διαθέτει τον απαραίτητο εξοπλισμό και τις γνώσεις ώστε να εξασφαλίζει σύμφωνα με ανακοίνωση του Ε.Κ:

- Την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (περιλαμβανομένης της εποπτείας της αλιείας).
- Την καταπολέμηση της τρομοκρατίας, της εγκληματικότητας στη θάλασσα και της πειρατείας.
- Την αυστηρή παρακολούθηση ορισμένων θαλάσσιων οδών και την καταστολή της παράνομης εισόδου σε αυτές των πλοίων και
- Το στενότερο δυνατό συντονισμό των απαραίτητων μέτρων σε περίπτωση ατυχήματος στη θάλασσα.

Οι ευρωβουλευτές υπογραμμίζουν επίσης με σαφήνεια ότι για την ασφάλεια στη θάλασσα είναι απαραίτητο να λαμβάνουν οι ναυτικοί αντίξεια αμοιβή και να τεθεί τέλος στην -κατά την άποψή τους- υπερεκμετάλλευση που συμβαίνει σε αρκετά πλοία. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον μάλιστα εκδηλώνουν για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης, εργασίας και κατάρτισης των απασχολούμενων στο θαλάσσιο τομέα. Οι ευρωβουλευτές καλούν την Επιτροπή να εγκύψει στην εναρμόνιση και την επαναξιολόγηση του επαγγέλματος αυτού σε ευρωπαϊκή κλίμακα με νομοθετικά μέσα και να ενεργήσει αναλόγως στο πλαίσιο του ΔΝΟ. Άλλες προτάσεις, τέλος, των ευρωβουλευτών είναι η ενίσχυση των αρμοδιοτήτων του EMSA και η ενίσχυση της επιτήρησης της Βαλτικής Θάλασσας, δεδομένου ότι πολλά ρωσικά πετρελαιοφόρα δεν πληρούν τα κριτήρια ασφαλείας που έχει θεσπίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι θέσεις της Ευρωβουλής, πάντως,

ήδη αντιμετωπίστηκαν με σκεπτικισμό, ίσως και δυστοκία από τις περισσότερες διεθνείς εφοπλιστικές ενώσεις, αφού ορισμένες καταγεγραμμένες απόψεις και θέσεις μάλλον αγγίζουν τα όρια της υπερβολής και της μυθοπλασίας.

Ο ευρωβουλευτής της Νέας Δημοκρατίας και κοινοβουλευτικός εκπρόσωπος του ΕΛΚ για θέματα Μεταφορών Κωστής Χατζηδάκης προέβη, πάντως, στην ακόλουθη δήλωση, κατά τη συζήτηση της έκθεσης στην Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου: «Είναι μια ευτυχής χρονική συγκυρία ότι η συζήτηση σήμερα της έκθεσης για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα συμπίπτει με την απελευθέρωση των Ελλήνων ναυτικών του δεξαμενόπλοιου Tasman Spirit, οι οποίοι κρατούνταν στο Καράτσι του Πακιστάν. Ελπίζω ολόψυχα ότι θα ακουστεί και το αίτημα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για επιστροφή στη χώρα τού, εν αναμονή της δίκης του, πλοιάρχου του Prestige κ. Απόστολου Μάγκουρα. Διότι είναι τραγικό να δίδεται η εντύπωση πως οι ναυτικοί λειτουργούν ως αποδιονομιαίοι τράγοι κατά την απόδοση ευθυνών για θαλάσσια ατυχήματα. Ευθύνες έχουν κατά πρώτο λόγο τα ίδια τα κράτη-μέλη. Τα κράτη-μέλη που δεν εφαρμόζουν την κοινοτική νομοθεσία, την οποία εντούτοις έχουν εγκρίνει. Που δεν έχουν εκπονήσει σχέδια δράσης για την περίπτωση μιας ενδεχόμενης ναυτικής καταστροφής, ελπίζοντας απλώς ότι δεν θα συμβεί. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, με συνέπεια στις αρχές και προτεραιότητές του, κάνει με την έκθεσή του μία ακόμη σημαντική συμβολή προς την επίτευξη του σκοπού αυτού».

Η Ευρωβουλή σύντομα θα εκφράζει την άποψη μιας νέας πρωτόγνωρης υπερδύναμης, της Ενωμένης Ευρώπης. Το βλέμμα μας οφείλει να είναι διαρκώς στραμμένο στις πρωτοβουλίες και επιδιώξεις των εκλεγμένων αντιπροσώπων της.

Ένα νέο κεφάλαιο στην ιστορία της ναυτιλιακής πολιτικής μόλις άνοιξε και οφείλουμε όλοι «οι παροικούντες την Ιερουσαλήμ» να μην παραμείνουμε εξ αποστάσεως σιωπηλοί θεατές, αλλά ενεργοί, δραστήριοι και δίκαιοι συνεργάτες καθώς και κριτές.

Ηλίας Μνισίας

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

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

ARGO ADVERTISING

ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com





Η περίοδος χάριτος εξ ορισμού τελειώνει Η κοινωνική πολιτική της νέας κυβέρνησης στο επίκεντρο όλων των συζητήσεων

Δύο μήνες μετά τις εθνικές εκλογές, οι προβληματισμοί της Ακτής Μισούλη εστιάζονται στην πολιτική ικανότητα της νέας κυβέρνησης, ειδικά σε θέματα ναυτιλιακής οικονομίας.



■ Η πραγματικότητα του YEN

Η αλήθεια στη Γρηγορίου Λαμπράκη είναι μάλλον δυσάρεστη. Οι προηγούμενες πολιτικές ηγεσίες πιθανώς από ενσυνείδητη αμέλεια αγνόησαν την πραγματική καθημερινή πραγματικότητα του υπουργείου που επέβλεπαν. Αποτέλεσμα αυτής της αμέλειας είναι να δημιουργηθούν τεράστια γραφειοκρατικά κυρίως προβλήματα στην καθημερινότητα των συναλλαγών του YEN με το ναυτικό, τον πλοιοκτήτη αλλά και με κάθε ενδιαφερόμενο πολίτη. Είναι σαφές ότι δεν είναι δυνατό, η παρούσα κυβέρνηση να αναλάβει όλες τις ευθύνες της προηγούμενης. Πρέπει όμως με ειλικρίνεια να αποσαφηνίσει τη στάση της και να μιλήσει με θάρρος και ρεαλισμό για τα διοικητικά προβλήματα που πιθανώς κληρονόμησε και συνεχίζει να αντιμετωπίζει.

Είναι σαφές πως η παρούσα πολιτική ηγεσία του YEN πρέπει να καταγράψει τίμια την οικονομική κατάσταση του υπουργείου, ενώ πρέπει να επιμείνει στο να ολοκληρωθεί άμεσα η πλήρης απογραφή των συνολικών δραστηριοτήτων του Λιμενικού Σώματος, τόσο εντός του Πειραιά όσο και στην επαρχία. Πάντως, περίοδο χάριτος περνάει και η αξιωματική αντιπολίτευση, αφού απεγνωσμένα αναζητά μια νέα πολιτική ταυτότητα. Και ευελπιστούμε ότι θα εργαστεί εποικοδομητικά και ότι δεν θα συνεχίσει να αναζητά διαφωνίες με την κυβέρνηση, εκεί μάλιστα... που δεν υπάρχουν.



■ Καθυστερήση και αναβλητικότητα

Ότι υπάρχει σαφής καθυστέρηση στην ανακοίνωση ουσιαστικών προτάσεων για την ενίσχυση τόσο της ποντοπόρου ναυτιλίας όσο και της ακτοπλοΐας είναι γεγονός. Όπως, επίσης, είναι μάλλον δυσάρεστη η καθυστέρηση στην τοποθέτηση προέδρων και διευθυνόντων συμβούλων σε καίριους οργανισμούς και κρατικούς φορείς. Η αλήθεια είναι ότι όλες σχεδόν οι κυβερνήσεις, στα πρώτα τουλάχιστον βήματά τους, αργούν στο να εκδηλώσουν μια σαφή θέση. Η καθυστέρηση και η αναβλητικότητα δεν είναι όμως συνετή δικαιολογία για τη συνέχιση μιας πολιτικής κατάστασης, που τελικά δεν ανταποκρίνεται στην ακλόνητη λαϊκή εντολή που δόθηκε στην παρούσα κυβέρνηση.



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.

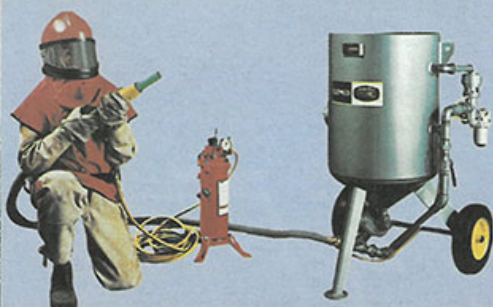
Division Mediterranean / Middle East / Black Sea / Africa (MEA)
Germanischer Lloyd Hellas Survey E.P.E. - 85, Akti Miaouli - GR-18538 Piraeus/Greece
Phone: +30 10 4290373 - Fax: +30 10 4290350 - gl-mea@gl-group.com

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

CLEMCO
INTERNATIONAL



**Μηχανήματα -
Εξαρτήματα
αμμοβολής
και υλικό αμμοβολής**



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



MUNKEBO



**Μονάδες αναρρόφησης υλικού
αμμοβολής και αφύγνωσης δεξαμενών**

WOMA



Μηχανήματα υδροβολής

Με το βλέμμα του Σκάπουλου



■ Κοινωνικές παροχές (1)

Σε αυτό το σημείο είναι επίσης σαφές ότι οι κυβερνητικές υποσχέσεις, που εδόθησαν, δεν αφορούν αποκλειστικά το πρώτο τρίμηνο της θητείας της αλλά το σύνολο της τετραετίας. Γι' αυτό ίσως και δεν πρέπει να είμαστε βιαστικοί και ανυπόμονοι. Εντούτοις, οι φορείς πρέπει να συνειδητοποιήσουν την πραγματική οικονομική κατάσταση και να υποστηρίξουν μια περιοριστική πολιτική που θα έχει ως σκοπό όμως την ανέλιξη της ελληνικής ανταγωνιστικότητας. Είναι γεγονός ότι ο Έλληνας ναυτικός, ο εργάτης στο Πέραμα, ο μικρός επιχειρηματίας, ο υπάλληλος στην Ακτή Μισούλη περιμένουν όλοι, δικαίως, κάποιες κοινωνικές παροχές...

● Κοινωνικές παροχές (2)

...Και σε αυτό το πλαίσιο, η κυβέρνηση θα πρέπει να είναι δίκαιη στις παραχωρήσεις της, αλλά όχι ισοπεδωτική. Εντούτοις, πρέπει από κοινού να συνειδητοποιήσουμε πως οι απαιτήσεις μας πρέπει πλέον να περιορισθούν και ότι η εργατικότητα μας οφείλει να γίνει αντάξια άλλων, ισχυρών οικονομικά, λαών. Με αυτόν το γνώμονα -και όχι με κοντόφθαλμη αντιπαλότητα- πρέπει να δράσουν επίσης οι αιρετοί συνδικαλιστές που εκπροσωπούν τα συμφέροντα της ναυτιλιακής κοινότητας και οικονομίας.



Σ. Σκάνουλος

HELLENIC CLEMCO - GRACO LTD

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

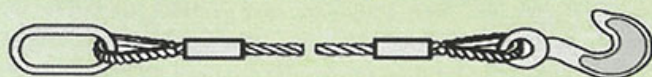
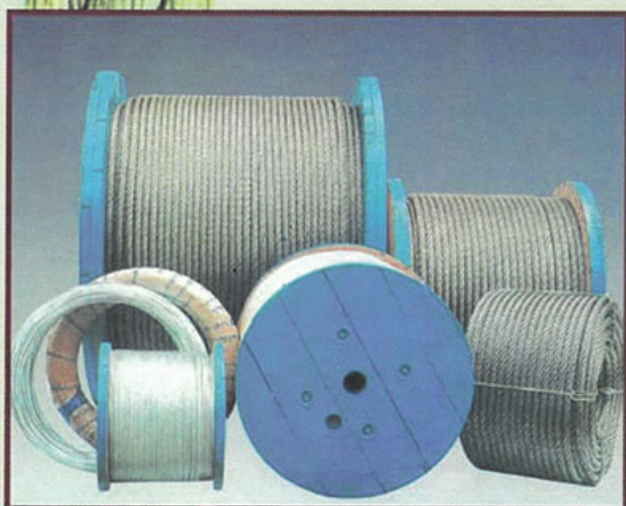
Λ. Σαλαμίνος 207, 187 56 Κερατσίνι, Πειραιάς
Τηλ.: 210 43.24.200, 210 43.24.201 - Fax: 210 43.29.786
e-mail: clemco@otenet.gr



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

- Χαλυβοσύρματα 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



Η διπλωματία μας αναντίστοιχη με το μέγεθος της ελληνικής ναυτιλίας



Έληξε επιτέλους η ομηρεία των ναυτικών του «Tasman Spirit», όμως δυστυχώς συνεχίζεται ο περιορισμός του πλοιάρχου του «Prestige» στην Ισπανία και η φυλάκιση του ναυτικού του μότορσιπ «Θανάσης» Κώστα Καστανιά από τις Αρχές της Αιγύπτου.

Η δυνατότητα να επιστρέψουν οι 5 ναυτικοί του Πακιστάν δόθηκε με την ενεργοποίηση όχι μόνον της κυβέρνησης, της σημερινής και της προηγούμενης, αλλά και με την αξιοποίηση και Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και πολλών άλλων παραγόντων.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, αφού προηγουμένως με ψηφίσματά του και με παρεμβάσεις του προέδρου του και άλλων αρμόδιων επιτρόπων είχε ζητήσει την απελευθέρωση των Ελλήνων ναυτικών, προειδοποίησε την κυβέρνηση του Πακιστάν ότι δεν θα εγκρίνει την οικονομική - εμπορική συμφωνία μεταξύ Πακιστάν και Ευρωπαϊκής Ένωσης αν δεν επέστρεφαν οι 5 ναυτικοί στη χώρα τους. Αποδείχτηκε έτσι ότι μπορούμε να επιτυγχάνουμε στις προσπάθειές μας για την υπεράσπιση και την προστασία των εργαζομένων ναυτικών μας, όταν ενεργούμε με αποφασιστικότητα και προς όλες τις κατευθύνσεις, αξιοποιώντας κάθε δυνατή βοήθεια και μέσο πίεσης που διαθέτουμε.

Υπάρχουν, βεβαίως, ακόμη ανοιχτές άλλες δύο υποθέσεις με θύματα Έλληνες ναυτικούς. Για την περίπτωση του καπετάνιου του δεξαμενόπλοιου «Prestige», Αν. Μαγκούρα, ο οποίος επί ένα χρόνο δεν μπορεί να φύγει από την Ισπανία και καθημερινά οφείλει να εμφανίζεται στο αστυνομικό τμήμα, φαίνεται ότι τα πράγματα οδεύουν προς μια λύση μετά την αλλαγή της κυβέρνησης στην Ισπανία.

Για την περίπτωση, όμως, του Κώστα Καστανιά, του μοναδικού επιζώντος από τους 3 Έλληνες ναυτικούς που κα-

Του Αλέκου Αλαβάνου, βουλευτή Β' Αθηνών Συνاسπισμού

ταδικάστηκαν σε ισόβια, ο οποίος αργοπεθαίνει στη φυλακή Αλ Κανάντερ λίγα χιλιόμετρα έξω από το Κάιρο, ενώ έχει ήδη εκτίσει ποινή 15 χρόνων, πιστεύω ότι έγινε ένα πολύ μεγάλο ολίσθημα από την προηγούμενη κυβέρνηση. Διότι στην τελευταία ψηφοφορία που έγινε πριν κλείσει η Βουλή για τις εκλογές, δεχτήκαμε και επικυρώσαμε την ευρωμεσογειακή συμφωνία μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και Αιγύπτου, χωρίς να θέσουμε ουσιαστικά αυτό το θέμα προς τις αιγυπτιακές αρχές και χάσαμε ένα σημαντικό όπλο. Και επισημαίνω ότι και στην περίπτωση του Κ. Καστανιά το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είχε εκδώσει ψήφισμα και η ισπανική προεδρία είχε κινηθεί επανειλημμένως προς την αιγυπτιακή κυβέρνηση.

Όμως, η αντιμετώπιση αυτών των υποθέσεων, όπως και όποιων άλλων παρόμοιων προκύπτουν στο μέλλον, φοβάμαι ότι γίνεται χωρίς τους κατάλληλους μηχανισμούς, που θα επιτρέπουν την αποτελεσματική προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων των Ελλήνων ναυτικών.

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

Θα ήταν, νομίζω, εξαιρετικά χρήσιμο να υπάρξει μια υπηρεσία και μια ομάδα επαγρύπνησης, που άμεσα θα αναλαμβάνει πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση παρόμοιων περιστατικών. Οφείλουμε να εξασφαλίσουμε στους ναυτικούς μας, που εργάζονται με δύσκολες συνθήκες, σε πλοία με προβλήματα παλαιότητας και ασφάλειας, ένα ελάχιστο σύστημα προστασίας τους από αυθαιρεσίες, και μάλιστα όταν πρόκειται για χώρες όπως η Αίγυπτος και το Πακιστάν, που αντλούν χρηματοδοτήσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση, με τη σύμφωνη γνώμη της Ελλάδας, και που απασχολούν χιλιάδες πολίτες τους στα υπό ελληνική σημαία πλοία.



Απολαύστε το ταξίδι με τις πιο καλοκαιρινές προσφορές Πειραιάς-Ηράκλειο

Σε 6 ώρες!*

30%
Μάιος-Ιούνιος
Έκπτωση

στο εισιτήριο της επιστροφής
επιβατών και Ι.Χ. οχημάτων.
ΔΙΚΥΚΛΑ ΔΩΡΕΑΝ

3+1
Δωρεάν

Στα 4 άτομα το 1 άτομο δωρεάν
σε τετράκλινη καμπίνα.
Ισχύει για όλες τις γραμμές εσωτερικού.

30%
Έκπτωση

στα ημερήσια δρομολόγια*
Κλίνη: από 35 €
Ι.Χ. 49 €. ΔΙΚΥΚΛΑ ΔΩΡΕΑΝ





Targeting Quality



TARGET MARINE S.A.

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

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

Δεν υπάρχει εμπορική ναυτιλία χωρίς ανθρώπινο δυναμικό

Πρωτοβουλία για την πλήρη καταγραφή των ανέργων ναυτικών ανέλαβε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης, ο οποίος προσανατολίζεται στη δημιουργία ιστοσελίδας του YEN στο Internet, η οποία θα δίνει τη δυνατότητα παροχής πληροφοριών στους Έλληνες ναυτικούς που αναζητούν εργασία.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (GENE), την περίοδο 12 μέχρι 16 Απριλίου στους 29.970 ναυτικούς όλων των ειδικοτήτων η δηλωμένη ανεργία ήταν περίπου 5.700 άτομα.

Στις προθέσεις του κ. Κεφαλογιάννη είναι και η αναμόρφωση της λειτουργίας του GENE για το οποίο, σε πρόσφατη συνέντευξη Τύπου, δήλωσε χαρακτηριστικά: «Στις άμεσες προτεραιότητες είναι η αναμόρφωση της λειτουργίας του GENE. Είναι όμως άλλη η εφαρμογή του νόμου, η οποία είναι υποχρέωση της Πολιτείας που χειρίζεται κάποια θέματα, και άλλο η καταγραφή της ανεργίας. Αλλά για να λύσουμε ένα πρόβλημα πρέπει να κάνουμε διάγνωση, γι' αυτό μας ενδιαφέρει να ξέρουμε πόσοι είναι συγκεκριμένα οι άνεργοι. Υπάρχουν 3,5 χιλιάδες πλοία τα οποία είναι ελληνικών συμφερόντων και το θεωρώ ότι αδικεί την εκάστοτε ηγεσία του YEN να μην μπορεί να βρει έναν τρόπο, οι περισσότεροι, αν όχι όλοι, από αυτούς να βρουν μια θέση εργασίας.

Θέλουμε η διαδικασία που αφορά την προσφορά εργασίας να μην περνάει μέσα από διάφορα φίλτρα. Είναι αμαρτία οι ναυτικοί μας να πληρώνουν χιλιάδες ευρώ ως μεσιτεία για να βρουν εργασία. Ήδη έχουμε ζητήσει τη βοήθεια νομικών προς αυτήν την κατεύθυνση. Επιθυμώ οι κοινωνικοί εταίροι και τα ναυτεργατικά σωματεία, κάθε ένα ξεχωριστά και βέβαια το συλλογικό τους όργανο, να συμφωνήσουν σε αυτά τα στοιχεία. Για να ξέρουμε ακριβώς σε πόσους ανθρώπους πρέπει να βρούμε εργασία. Είπα και στους εκπροσώπους των ναυτεργατών ότι θέλω το YEN και στο θέμα του GENE να είναι ανοιχτό βιβλίο. Δεν υπάρχουν στεγανά, δεν θέλουμε κανείς να κρύβεται πίσω από τίποτα και σε αυτά που μας ζήτησαν θα έχουν σαφείς απαντήσεις. Θέλουμε και πιστεύουμε ότι, εάν κόψουμε τον ομφάλιο λώρο των ναυτικών με τη ναυτιλιακή επιχείρηση, οδηγούμαστε με μαθηματική ακρίβεια στον αφανισμό της εμπορικής ναυτιλίας. Θέλουμε λοιπόν να βρούμε χίλιους τρόπους να κρατήσουμε ελληνικά πληρώματα μέσα στα πλοία, όχι τώρα επειδή είναι υποχρεωσή μας λόγω του νόμου και των οργανικών συνθέσεων, που είναι ο παραδοσιακός λόγος σύγκρουσης εργοδοσίας και ναυτεργασίας, αλλά γιατί πιστεύουμε βαθιά ότι δεν μπορεί να υπάρξει εμπορική ναυτιλία χωρίς να υπάρχει ανθρώπινο δυναμικό».



Η AVIN εφαρμόζει τον ISPS Code

Την εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων έθεσε ήδη η Avin International S.A. Το δεξαμενόπλοιο «ΝΙΚΟΣ Ι. Β.» (Nicos I. V.) είναι το πρώτο πλοίο της Avin International S.A. που πιστοποιήθηκε για ISPS Code από το νηογνώμονα Lloyd's Register of Shipping στη Σάνα Παναγιά Ιταλίας, πολύ ενωρίτερα από ό,τι απαιτείται.

Το «ΝΙΚΟΣ Ι. Β.», χωρητικότητας 45.364 μ.τ., είναι δεξαμενόπλοιο διπλού τοιχώματος, μεταφέρει πετρέλαιο και παράγωγα αυτού και ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία Νικολάγεβ της Ουκρανίας. Παραλήφθηκε στο τέλος του 2002 και φέρει την ελληνική σημαία.

Η Avin International S.A. βρίσκεται ανάμεσα στις ελάχιστες ναυτιλιακές εταιρείες στον κόσμο που επέτυχαν πιστοποίηση στον ISPS Code πολύ πριν από τη λήξη της προθεσμίας εφαρμογής του νόμου (01. 07. 04).

Η Avin θεώρησε την εφαρμογή των απαιτήσεων ISPS, από τα μέσα του 2003, ως ευκαιρία για να προωθήσει συστηματική εκπαίδευση στο προσωπικό της, να πραγματοποιήσει αποτελεσματικά την Εφαρμογή Ασφάλειας, να οργανώσει αποδοτικά διαδικασίες και διαταγές και να ενσωματώσει τις νέες απαιτήσεις στο σύστημά της με έναν αποτελεσματικό τρόπο. Ενώ το πρόγραμμα Πιστοποίησης της Ασφάλειας (security) ολόκληρου του στόλου που διαχειρίζεται η Avin, βγαίνει ομαλά και αναμένεται να ολοκληρωθεί πολύ σύντομα.



50 ΧΡΟΝΙΑ.

Συνέπεια και Αξιοπιστία ...στην Εξυπηρέτηση της Ναυτιλίας



ΓΙΟΞΑΣ Α.Ε.Ε.

Εξοπλισμός Δικτύων Σωληνώσεων

Πέτρου Ράλλη 42, Αιγιάλεια, Τ.Κ. 122 41, Τηλ.: 210 3475370, Φαξ: 210 3475372

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ: Κ. Μουρομικόλη 7, Πειραιάς

e-mail: sales@gioxas.gr - purchases@gioxas.gr

www.gioxas.gr



Επαναπατρισμός του Νίκου Παππά

Την ευγνωμοσύνη του στην ελληνική κυβέρνηση και στην κυβέρνηση του Πακιστάν εξέφρασε ο Όμιλος Τσαβλίρη, για τον επαναπατρισμό του τεχνικού της διευθυντή Νίκου Παππά, ύστερα από εννιά μήνες παράνομης κράτησής του στο Καράτσι, οι κατηγορίες του οποίου δεν έχουν ακόμη αποσυρθεί από τις πακιστανικές αρχές, αλλά οι όροι εγγύτητάς του τροποποιήθηκαν για να του επιτραπεί η επιστροφή στην Ελλάδα.



(Από αριστερά προς τα δεξιά) Πάρης Ασανάκης (δικηγόρος), ο κ. Νίκος Τσαβλίρης, ο πατέρας του Ν. Παππά, ο Νίκος Παππάς αγκαλιά με τους διδύμους γιους του, ο κ. Κωνσταντίνιδης, διευθύνων σύμβουλος του Ομίλου Τσαβλίρη, η σύζυγος του Ν. Παππά, Μπρίγκιτ

«Είμαστε χαρούμενοι που βρίσκεται ο Νίκος πάλι κοντά μας και στην οικογένειά του», δήλωσε ο κ. Κωνσταντίνιδης, διευθύνων σύμβουλος του Ομίλου Τσαβλίρη, ο οποίος στο σύντομο χαιρετισμό του ανέφερε: «Ιδιαίτερα θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε την ελληνική κυβέρνηση και συγκεκριμένα το υπουργείο Εξωτερικών και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, καθώς και την ελληνική πρεσβεία στο Ισλαμαμπάντ για τη θερμή υποστήριξη προς τους Έλληνες ναυτικούς και για τις συνεχείς κινητοποιήσεις προς τις Αρχές του Πακιστάν. Επίσης το γενικό γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, κ. Ευθ. Μητρόπουλο, και την Ευρωπαϊκή Ένωση για τις συνεχείς παρεμβάσεις. Τέλος, θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τους άμεσα εμπλεκόμενους στην υπόθεση, την εταιρεία Polembros Shipping για την αδιάκοπη προσπάθειά της να στηρίξει τους Έλληνες στο Πακιστάν, καθώς και το American Club, που υπήρξε υπόδειγμα ασφαλιστών θέτοντας προτεραιότητά τους τα δικαιώματα και την ασφάλεια των ναυτικών».

Ο Δημήτρης Αβραμόπουλος με θέα το Πασαλιμάνι

Την ανάγκη καθορισμού κοινής πορείας για τα προβλήματα του τουρισμού, ειδικά του θαλάσσιου, τόνισαν σε κοινή συνέντευξη Τύπου οι υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης και Τουρισμού Δημήτρης Αβραμόπουλος, έπειτα από την πρώτη σύσκεψη που είχαν για το θέμα. Η συνεργασία είναι απαραίτητη, επισημάναν οι δύο υπουργοί, καθώς «η κυβέρνηση έχει θέσει ως άμεση προτεραιότητά της την τουριστική ανάπτυξη της χώρας και ήδη έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες για τη σύσταση του αρμόδιου υπουργείου».

Όσον αφορά τη δεινή θέση που βρίσκεται η ελληνική

TURBOCHARGERS REPAIR



NAPIER

HOLSET
TURBOCHARGERS

PBS turbo

KBB

SPECIALISED SERVICE STATION

Ο στόλος του DNV ξεπέρασε τα 100 εκατ. τόνους χωρητικότητας

Ο Νορβηγικός Νοογνώμονας (DNV) ξεπέρασε τα 100 εκατ. τόνους χωρητικότητας με την ταξινόμηση του πλοίου μεταφοράς Containers «P&O Nedlloyd Caracas» της εταιρείας Danaos Shipping στην κλάση του, που παραδόθηκε από το ναυπηγείο της Samsung Heavy Industry (SHI), στην Κορέα.

Ποτέ στο παρελθόν ο DNV δεν είχε στην κλάση του τόσο μεγάλο μερίδιο από τον παγκόσμιο στόλο. Από το συνολικό στόλο, το 17% είναι τώρα ταξινομημένο στην κλάση του DNV. «Αυτός είναι ένας σημαντικός σταθμός στην εξέλιξη του DNV», τονίζει ο πρόεδρος και CEO της εταιρείας, Miklos Konkoly-Thege.

Τελευταία, ο DNV έχει σημειώσει διεθνώς τη μεγαλύτερη ανάπτυξη στην Ασία. Τους τελευταίους 4 μήνες, το 40% των νέων παραγγελιών πλοίων στη Νότια Κορέα φέρουν την κλάση του DNV, ενώ οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν εμπιστευθεί πάνω από το 25% των νέων πα-

ραγγελιών τους, παγκοσμίως, στο DNV. Εξάλλου, ο DNV έχει περίπου το 18% από όλα τα πλοία σε παραγγελία ή πλοία που χτίζονται, ανά τον κόσμο.

Σύμφωνα με τον κ. Konkoly-Thege, το κλειδί στη συνεχή αύξηση του στόλου του DNV είναι η προσπάθεια της εταιρείας να εξισορροπήσει την ποιότητα με ένα αποδεκτό κόστος υπηρεσιών. «Είναι χαρά μας που η αύξηση αυτή έρχεται σε μία περίοδο που ο DNV έχει εστιάσει κυρίως στην προσπάθεια να βελτιώσει την ασφάλεια στη θάλασσα. Ταυτόχρονα με το ορόσημο των 100 εκατ. τόνων, οι στατιστικές για τις κρατήσεις των πλοίων στα λιμάνια (Port State detentions) δείχνουν ότι τα πλοία στην κλάση του DNV έχουν τη μικρότερη αναλογία κρατήσεων, παγκοσμίως. Αυτή είναι η απόδειξη ότι οι δικοί μας πελάτες εκτιμούν ιδιαίτερα την ποιότητα και ότι η παρακολούθηση του στόλου μας λειτουργεί σωστά».

κρουαζιέρα, ο YEN απάντησε ότι «στις προθέσεις της κυβέρνησης, αλλά και του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, είναι η επαναφορά του κλάδου των κρουαζιερόπλοίων στην παλιά του αιχλή».

Ο κ. Αβραμόπουλος επεσήμανε επίσης την ανάγκη εκσυγχρονισμού των λιμανιών, ώστε να είναι σε θέση να δεχθούν μεγάλα κρουαζιερόπλοια. Όσον αφορά τον εσωτερικό τουρισμό ο υπουργός Τουρισμού δήλωσε ότι ήδη βρίσκεται σε συζητήσεις με τους Ξενοδόχους προκειμένου να πετύχει για τους Έλληνες ταξιδιώτες προσφορές που μπορεί να αγγίξουν και το 40% από τις ήδη

υπάρχουσες τιμές. Όσον αφορά το θέμα διόγκωσης των τιμών για τη διαμονή των τουριστών στη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων υπογράμμισε ότι, μετά από έρευνα το 90% των δωματίων στην Αθήνα είναι ήδη κλεισμένα από το «Αθήνα 2004», από τον προηγούμενο χρόνο. Επομένως μόνον το 10% που απομένει διαπραγματεύονται οι Ξενοδόχοι. Ο ΕΟΤ έχει πάρει οδηγίες να είναι ιδιαίτερα αυστηρός σε αυτά τα φαινόμενα κερδοσκοπίας. Και ο κ. Αβραμόπουλος κατέληξε: «Το θέμα το αντιμετωπίζουμε άμεσα και θέλουμε να πιστεύουμε ότι δεν θα ξεφύγουμε από το πλαίσιο ελέγχου».

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

Να διατηρηθεί η ιστορική φυσιογνωμία της Μαρίνας Ζέας

Με δυναμικές παρεμβάσεις, η Νομαρχία Πειραιά προσπαθεί να ανακόψει τις εργασίες που γίνονται στη Μαρίνα Ζέας, με σκοπό η περιοχή να μην υποστεί αλλοιώσεις από την ανάπλασή της, διατηρώντας τη διαχρονική, αισθητική και ιστορική της φυσιογνωμία.

Το Νομαρχιακό Συμβούλιο του Πειραιά, στην τελευταία συνεδρίασή του αποφάσισε ομόφωνα να απορρίψει τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, που κατέθεσε η εταιρεία για το έργο «Έργα αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού του λιμένα τουριστικών σκαφών Ζέας».

Σύμφωνα με την απόφαση, η μελέτη που είχε υποβληθεί δεν πληροί τους περιβαλλοντικούς όρους και αναμένεται να προξενήσει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον κατά τη φάση της κατασκευής του έργου, αλλά και της λειτουργίας του.

Υπενθυμίζεται ότι οι κάτοικοι της περιοχής έχουν ήδη προσφύγει στο Συμβούλιο της Επικρατείας, ζητώντας την ακύρωση της υφιστάμενης σύμβασης του Δημοσίου με την εταιρεία Μαρίνα Ζέας Α.Ε., ενώ τα έργα ξεκίνησαν χωρίς να έχει προηγηθεί έγκριση μελέτης περιβαλλοντικών όρων από τη Νομαρχία Πειραιά. Η απόφαση του νομαρχιακού συμβουλίου αφορούσε:

- Στη διατήρηση του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος και την ανάδειξή του στο χώρο όπου βρίσκεται σήμερα.
- Στη διατήρηση και τη λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του Ομίλου Ερετών και του Σώματος Ναυτοπροσκόπων.
- Στην αναβάθμιση των αθλητικών εγκαταστάσεων και δραστηριοτήτων του Ερασιτέχνη Ολυμπιακού.
- Στην ανάδειξη του χώρου σε χώρο ελεύθερης προσέλασης, περιπάτου και αναψυχής για τους κατοίκους και τους επισκέπτες του Πειραιά.
- Στο σεβασμό από την εταιρεία Μαρίνα Ζέας Α.Ε. της αισθητικής και της ιστορίας του λιμένος της ΖΕΑΣ ώστε να διατηρηθεί ο χώρος τη φυσιογνωμία του και την ταυτότητά του και να μην καταλήξει σε λιμάνι βαρέων χρήσεων.
- Στο να μη δημιουργηθούν προβλήματα στην ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων του Πειραιά (στην οποία πρωτοστατεί η Νομαρχία Πειραιά).
- Στο να ισχύει η σημερινή πολεοδομική νομοθεσία για την επιτρεπόμενη δόμηση και τις χρήσεις των κτισμάτων στο λιμάνι της Ζέας και της Φρεαττύδας.

Σύμμαχος των κατοίκων της περιοχής είναι και ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιά, το διοικητικό συμβούλιο του οποίου σε πρόσφατη συνεδρίασή του αποφάσισε να στηρίξει κάθε πρωτοβουλία των κατοίκων που στοχεύει στη διατήρηση της σημερινής μορφής και χρήσης όλης της περιοχής.

Στο διοικητικό συμβούλιο του ΔΣΠ συζητήθηκαν μεταξύ άλλων ότι:

Από το Δεκέμβριο 2002 η χρήση και η εκμετάλλευση της Μαρίνας Ζέας έχει παραχωρηθεί για 45 χρόνια σε ιδιώτες επιχειρηματίες. Ήδη οι επιχειρηματίες προχωρούν σε έργα για να υλοποιήσουν τα σχέδιά τους και, συγκεκριμένα, όπως προέκυψε από τη σύσκεψη που οργάνωσαν θεσμικοί και κοινωνικοί φορείς της πόλης μας: Κατασκευάζουν προβλήτα αποθήκευσης και τροφοδοσίας καυσίμων κάτω από την πλατεία Αλεξάνδρας, σε άμεση σχέση με τους χώρους περιπάτου της πλατείας, που θα περιλαμβάνει έξι δεξαμενές καυσίμων, οι οποίες θα τοποθετηθούν στη βάση του περιμετρικού τοίχου της πλατείας Αλεξάνδρας όπου βρίσκονται τα υπαίθρια καθίστα, με ό,τι κινδύνους αυτό συνεπάγεται για την πόλη. Αυξάνουν τη χωρητικότητα του λιμένα κατά περίπου 300 σκάφη, προσθέτοντας νέες επιβαρύνσεις σε κυκλοφορία αυτοκινήτων, σε καυσάεργα, σε θόρυβο κ.λπ.

Κτίζουν προβλήτες συνολικού μήκους άνω των 900 μέτρων από συμπαγείς διατομές μπετόν αρμέ, που θα κλείσουν εντελώς το λιμάνι και θα αυξήσουν την εκπνεόμενη θερμότητα τους καλοκαιρινούς μήνες.

Αλλοιώνουν κάθε υπόλοιπο βραχώδους ακτής, καταστρέφουν σε πολλά σημεία τον ιστορικό περιμετρικό λιθόκτιστο τοίχο και το ελάχιστο πράσινο. Στην πλατεία του Ναυτικού Μουσείου έχει ήδη γίνει η εκκένωση του πράσινου και προχωρούν οι εργασίες πλακόστρωσής της, με αποτέλεσμα η κυκλική πλατεία που είναι άμεσα συνδεδεμένη με τον περιβάλλοντα χώρο να αλλοιωθεί.

Αποκόπτουν την ελεύθερη πρόσβαση των κατοίκων με μέτρα αστυνόμευσης της κυκλοφορίας, ακόμη και των πεζών.

Η Μαρίνα Ζέας, σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας και το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Πειραιά, από το έτος 1988, έχει καθιερωθεί ως χώρος αναψυχής και περιπάτου με απαγόρευση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης των αυτοκινήτων, και ως τέτοιος προστατευόταν.

Έχουμε εκατό χρόνια
πίσω μας
κι όλες τις θάλασσες
μπροστά μας!



TOMASOS BROTHERS INC.

ΙΑΣΟΝΟΣ 2, 185 37 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΗΛ.: 210 4284107-112

Ανασκόπηση Αγοραπωλησιών Πλοίων

ΣΧΟΛΙΟ ΑΠΟ ΤΗΝ GEORGE MOUNDEAS & COMPANY S.A. SHIPBROKERS

Καθώς τα μέτρα της κινεζικής κυβέρνησης για αποθήκευση της οικονομίας συνέπεσαν χρονικά με την έκρηξη πλავιοκαθοδική κύμανση της ναυλαγοράς, είναι σκόπιμο να εστιάσουμε τα σχόλια στις εκεί εξελίξεις.

Οι... βουτιές ολυμπιακών προδιαγραφών που παρατηρήθηκαν την περασμένη εβδομάδα στα χρηματιστήρια αξιών, εμπορευμάτων, συναλλάγματος και στις ναυλαγορές, δεν έχουν τόσο σημασία ως δυσμενής εξέλιξη ή απειλή, πρώτον, γιατί οι ναύλοι είναι ακόμα περισσότερο από 100% υψηλότεροι από πέρυσι και, δεύτερον, γιατί η εξυγίανση, σταθεροποίηση και ισορρόπηση της κινεζικής ανάπτυξης, μέσω της κυβερνητικής περιοριστικής πολιτικής των τελευταίων ημερών, συμφέρει όλους μεσο/μακροπρόθεσμα. Περισσότερη σημασία έχουν τα γεγονότα ως επαλήθευση παλαιών επισημάνσεων ότι η επί τέσσερα χρόνια υποτονική πορεία των ανεπτυγμένων οικονομιών, ακόμα και των ΗΠΑ, άφησαν μοναδικό ρυθμιστή της παγκόσμιας οικονομίας και εμπορίου την Κίνα. Έτσι, το παραμικρό παραπάτημα ή και απλό σταμάτημα για ανάσα της κινεζικής οικονομίας προκαλεί ρίγη πανικού στην υδρόγειο. Είναι τόσο μεγάλος ο βαθμός εξάρτησης πλέον όλων των βιομηχανικών (και ναυτιλιακών) κολοσσών της Δύσης και της Ιαπωνίας από τις πωλήσεις τους στην Κίνα, ώστε θα είναι ευχής έργων να επιτύχει η προσπάθεια των Αρχών να προσγειώσουν ομαλά την... ιπτάμενη οικονομία τους, γιατί εάν συμβεί ανώμαλη προσγείωση, δεν θα μιλάμε για μια αποσταθεροποίηση της παγκόσμιας οικονομίας αλλά για πολύ σοβαρότερα πράγματα.

Υπάρχει οπωσδήποτε πρόβλημα με ορισμένους τομείς δραστηριότητας της Κίνας, οι οποίοι επεκτάθηκαν ταχύτερα από τις ανάγκες και τις γενικές προδιαγραφές της κινεζικής αλλά και της διεθνούς οικονομίας, π.χ. η αυτοκινητοβιομηχανία, η χαλυβουργία, το αλουμίνιο, η τσιμεντοβιομηχανία και τα κτιριακά συγκροτήματα. Για παράδειγμα, αιθιοπίστες πηγές αναφέρουν πως πολλοί από τους νέους ουρανοξύστες που κάνουν τον επισκέπτη της σύγχρονης Σαγκάης να κρατάει την ανάσα του, είναι κατά 80% κενοί. Οι επενδύσεις σε πάγια στοιχεία γενικά αυξήθηκαν το πρώτο τρίμηνο με ετήσιο ρυθμό 43% και άναψαν κόκκινο στην κυβέρνηση. Αυτή η υπερ-επένδυση

θέτει σε κίνδυνο, όχι μόνο τις επιχειρήσεις που τις πραγματοποίησαν, αλλά και τις τράπεζες που τις χρηματοδότησαν αβασάνιστα λόγω μεγάλης ρευστότητας που δημιουργήσε η ανάπτυξη και η εισροή κερδοσκοπικών κεφαλαίων. Ως αποτέλεσμα, η Ρυθμιστική Υπηρεσία Τραπεζών ζήτησε από αυτές να μη χρηματοδοτήσουν εφέτος καμία άλλη επένδυση στους παραπάνω κλάδους και να απαιτούν αύξηση συμμετοχής ιδίων κεφαλαίων γενικά στις επενδύσεις. Παράλληλα, όμως, συνιστά στις τράπεζες να προτιμούν τη χρηματοδότηση επενδύσεων στους κλάδους άνθρακα, ηλεκτρισμού, πετρελαίου, μεταφορών, ύδρευσης, κοινής ωφέλειας και έργων υποδομής. Κύκλοι επενδυτικοί και τραπεζικοί εκτιμούν, επίσης, ότι θα ακολουθήσει και σταδιακή αύξηση επιτοκίων που θα φθάσει το 2% μέχρι το τέλος του 2005, που όμως δεν είναι αναλογικά μεγάλη αφού τα επιτόκια δανεισμού είναι ήδη 12%.

Συμπερασματικά, το πάγωμα ορισμένων υπερθερμασμένων κλάδων και η αντιστάθμιση με προτιμησιακή χρηματοδότηση άλλων κλάδων, ως και μια ήπια αύξηση των επιτοκίων, με στόχο της κυβέρνησης να επιτευχθεί εφέτος μια μέγιστη αύξηση του ΑΕΠ κατά 8%, δηλαδή με ρυθμό Οκτωβρίου 2003, δεν περιέχουν αιτίες ανησυχίας για τις ναυλαγορές οι οποίες ευρίσκονται ήδη στα επίπεδα του περασμένου Οκτωβρίου και γι' αυτό δείχνουν να βρίσκουν σημεία στήριξης.

Επί πλέον των παραπάνω, οι αντιστάσεις της ναυλαγοράς σε καθοδικές πιέσεις είναι αυξημένες εφέτος, τόσο από τις οικονομίες της BRIC όσο και από τις ανεπτυγμένες οικονομίες μετά τέσσερα χρόνια ύφεσης. Οι αμερικανικοί δείκτες, παρ' ότι μικτοί ακόμα, δείχνουν ότι μπορεί να επαληθευθεί η πρόβλεψη για ανάπτυξη άνω του 4-4,5% εφέτος. Για την Ιαπωνία όλα δείχνουν ότι θα κάνει το άλμα άνω του 3%, από 1,8% πέρυσι. Ακόμα και η Ε.Ε. παρά τις αγκυλώσεις της, προβλέπεται ότι θα παρασυρθεί προς τα επάνω από τις εξαγωγές της στις ΗΠΑ και θα φθάσει σε ανάπτυξη 1,7% έναντι 0,8-1% πέρυσι.

Η κάθετη πτώση των ναύλων των Panamax το περασμένο δεκαπενθήμερο φαίνεται ότι πίεσε τις τιμές δύο μεταπωλήσεων της κατηγορίας. Πράγματι, όταν στο τέλος Μαρτίου η Jinhui πλήρωσε \$37,75 εκατ. για ένα Imabari Resale, 75.000 dwt, παράδοσης 6/2005, θα έπρεπε να πληρώσει περισσότερο τώρα για ένα άλλο

ON TIME ...ANY TIME!



MV Canarian Reefer, 270,000 cbft, built 1996



MV Frio London, 200,000 cbft, built 1996

Lavinia Corp. are not merely the world's leading High Seas transshipment operators, simultaneously supplying fishing fleets with bunker fuel and provisions. We do not simply operate the world's largest Ice-classed Reefer Fleet. We are also major carriers of all kinds of palletised and breakbulk perishable commodities. Operating more than 100 Reefers worldwide, Lavinia undertake simple and highly sophisticated C.O.A.'s, frequently involving operations in ice bound ports. We have been serving our clients with innovative transportation solutions, including extensive freight financing arrangements, for over 26 years.



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft, built 1999

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

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



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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



νωρίτερης παράδοσης, 2/2005. Λέγεται όμως ότι πλήρωσε μόνο \$37 εκατ. Για το αδελφό σκάφος 76.500 dwt νωρίτερης παράδοσης Νοεμβρίου 2004, Έλληνες λέγεται ότι πλήρωσαν \$38,5 εκατ.

Κατά τα άλλα, η διαψευσθείσα πώληση του «South Fortune», 69.071 dwt (1995 Imabari) προς \$30,5 εκατ. στα μέσα Απριλίου αναφέρεται πάλι από μεσιτικούς κύκλους ως γεγονός, το πλοίο όμως κυκλοφορεί ακόμα προς πώληση.

Στη μικρότερη κατηγορία πλοίων Ξηρού φορτίου χύδην, τουλάχιστον 16 πλοία άλλαξαν χέρια, που είναι ο μεγαλύτερος εβδομαδιαίος αριθμός συναλλαγών της τελευταίας τριετίας.

Τα πλέον μοντέρνα σκάφη ήταν τα αδελφά conbulklers «Sima Bahar», «Border» και «Barrier», 12.600 dwt (1996, 1997, 1998 Tuzla) που πουλήθηκαν en bloc σε άγνωστους προς \$36 εκατ. Κατά τα άλλα, τα πλοία «Waglan Light», 21.355 dwt (1982 Watanabe), «Jupiter Light» 23.418 dwt (1982 Imabari), «Isaac Light», 28.368 dwt (1981 Hayashikane), «Angel Light», 30.413 dwt (1981 Imabari) και «Bonita Light», 33.041 dwt (1981 Minami Nippon) πουλήθηκαν en bloc σε Έλληνες (Stamford Navigation) προς \$41-42 εκατ. Τα πλοία «Aurora Opal» 33.024 dwt (1984 Mitsubishi) και «Aurora Emerald» 33.264 dwt (1984 Kanda) πουλήθηκαν σε συμφέροντα Ταϊλάνδης προς \$12,25 εκατ. το κα-

θένα, το «Adventure I» 38.871 dwt (1980 Spain) πουλήθηκε σε Ρώσους προς \$7,25 εκατ., τα αδελφά «Rixta Oldendorff» και «Regina Oldendorff» 28.031 dwt (1986 Dalian) σε Κινέζους en bloc προς \$26,5 εκατ., τα αδελφά «Lady P» και «Lord P» 23.900 dwt (1984 & 1985 Mitsubishi) πουλήθηκαν σε Ρώσους προς \$19,5 εκατ. en bloc κ.λπ.

Η έξαρση στις συναλλαγές υπερ-δεξαμενόπλοιων του τελευταίου δεκαήμερου του Απριλίου συνεχίστηκε με πωλήσεις τριών VLCC's. Η Thenamaris πούλησε το «Seacross II» 265.551 dwt (1986 Kawasaki) στην Dynacom προς \$24 εκατ., και το «Seaking» 264.301 dwt (1992 Mitsubishi) σε Ινδούς προς \$38,4 εκατ. Και οι δύο τιμές κρίνονται αναλογικά υψηλότερες από παρόμοιες συναλλαγές των τελευταίων μηνών. Ένα τρίτο VLCC, το «Cosmo Artemis», 261.284 dwt (1992 Sasebo) πουλήθηκε στα Εμιράτα προς άγνωστη τιμή. Κατά τα άλλα, το «Venture» 72.060 dwt (1985 Sweden) πουλήθηκε σε αγνώστους προς \$16,1 εκατ., τα αδελφά σκάφη «Cielo Di Singapore» και «Cielo Di Parma» 51.267 dwt (1982 & 1981 Italcantieri) πουλήθηκαν σε αγνώστους προς \$6,25 εκατ. και \$5,75 εκατ. αντίστοιχα, το «Iver Express» 40.041 dwt (1990 Croatia) πουλήθηκε σε αγνώστους προς \$15 εκατ., το «Skowhegan» 37.314 dwt (1981 Hashihama) πουλήθηκε σε Έλληνες προς \$4 εκατ. κ.λπ.

ΗΜΕΡΙΔΑ ISPS Code

Η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ) σε συνεργασία με το Germanischer Lloyd, οργάνωσε ημερίδα με θέμα τον κώδικα ISPS. Παρουσία πολυαριθμού ακροατηρίου, ο ειδικός επιθεωρητής για θέματα του ISPS Code κ. Σιώζος ανέπτυξε και ανέλυσε το γενικό πλαίσιο κανονισμού και απάντησε σε σωρεία ερωτήσεων από τους συμμετέχοντες στην ημερίδα της ΠΕΠΕΝ. Ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ καπ. Ευάγγελος Κουζίλος στην ομιλία του αναφέρθηκε στην κατάσταση και στην εικόνα που παρουσιάζουν σήμερα τα ελληνικά λιμάνια, για να καταλήξει στο συμπέρασμα, στο οποίο συμφώνησαν οι παρευρισκόμενοι, ότι η Ελλάδα είναι

πάρα πολύ πίσω, όχι μόνο σε ό,τι αφορά αυτά καθ' εαυτά τα λιμάνια, αλλά και στην πρόοδο των σχετικών εργασιών για την εφαρμογή του κώδικα ISPS, καθ' όσον η 1η Ιουλίου 2004, ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του κανονισμού, είναι πολύ κοντά.

Τέλος, το ακροατήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπάρχουν ακόμη κενά, πολλές γκρίζες ζώνες, πολλά αναπάντητα ερωτήματα, μεγάλη καθυστέρηση και βεβαίως συμφώνησαν στο ότι δεν θα πρέπει για όλα αυτά, ο υπεύθυνος να είναι για μια ακόμη φορά ο πλοίαρχος.

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΕΤΗΝ 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





Μια μοναδική συγκυρία! Ποσειδώνια 2004, Ολυμπιάδα 2004

● Συμβολισμοί, σκέψεις και μηνύματα

Καμιά φορά έρχονται έτσι τα πράγματα μέσα στο χρόνο, ώστε δημιουργούν συγκυρίες που σε ξαφνιάζουν και σε προβληματίζουν με τους συμβολισμούς και τα μηνύματα που πιθανώς να περιέχουν. Είναι όμως και θέμα οπτικής γωνίας, πώς τα βλέπει κανείς τα πράγματα και τι ερμηνείες μπορεί να δώσει.

Το γεγονός είναι μοναδικό και παράλληλα σημαδιακό: Ποσειδώνια 2004, Ολυμπιάδα Αθηνών 2004. Έχετε υπολογίσει πότε θα Ξανασυμβεί αυτό; Να ταιριάξουν δηλαδή οι τόποι, οι χρόνοι, αλλά και το παρόν διεθνές περιβάλλον που αφορά τη ναυτιλία και τη χώρα; Ποιοι είναι οι παραλληλισμοί και οι σκέψεις; Ποιο είναι το στίγμα μας και η ασφαλής πορεία; Ποιες οι προκλήσεις και τα ρίσκα;

Άρθρο του **Στ. Κεχρή**

Αντιναύαρχου ε.α. Π.Ν., QMS-Quality Maritime Services S.A.

Στην εποχή της παγκοσμιοποίησης, των υπαρκτών διλημάτων, των διεθνών ανακατατάξεων και τάσεων, της ανάπτυξης της τεχνολογίας αλλά και της υποβάθμισης των αρχών, θα τολμήσουμε να κάνουμε κάποια ανάλυση και θα προσπαθήσουμε να δώσουμε τη δική μας ερμηνεία για τα μηνύματα της συγκυρίας αυτής.

Τι είναι τα Ποσειδώνια 2004; Ο «τεχνοκράτης» θα απαντήσει ότι είναι η διεθνής ναυτιλιακή έκθεση στον Πειραιά. Ένα πολύχρωμο, δυναμικό, ναυτικό πανηγύρι με εκθέσεις προϊόντων που αφορούν τα πλοία, τα ναυπηγεία, τα μηχανήματα τις συσκευές, τα σύρματα, τα σίδερα, τα ανταλλακτικά κ.ά.

Μια έκθεση σαν τις άλλες που μπορεί να είναι καλύτερη ή και χειρότερη από τις άλλες.

Ο «στοχαστής» θα απαντήσει ότι απλώς είναι μία λέξη και ένας αριθμός. Μια λέξη που κρύβει μέσα της το θεϊκό δέος και τη μαγεία της θάλασσας. Μια λέξη που περιέχει μύθους, παραδόσεις, καράβια, αλάτι και αίμα. Μια λέξη δεμένη με τον Ελληνισμό και τη σχέση του με τη θάλασσα. Και ένας αριθμός. Ένας αριθμός που,

αν και αυξάνεται κάθε δύο χρόνια, έχει την τάση να μας πηγαίνει πίσω στο χρόνο. Στην εποχή των «αρχαίων ημών προγόνων», όπως συνηθίζαμε να λέμε και δυστυχώς κοντεύουμε να το ξεχάσουμε. Στην εποχή όπου το «αρχαίο πνεύμα αθάνατο του μεγάλου του ωραίου και του αληθινού» δημιούργησε και παρέδωσε στην ανθρωπότητα ως αιώνια παρακαταθήκη τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Ολυμπιάδα 2004 εν Αθήναις. Μια άλλη λέξη και ένας άλλος αριθμός. Ένα παιχνίδι με τους τόπους και τους χρόνους. Ένας ωκεανός αναμνήσεων, σκέψεων, παραδόσεων και αρχών. Το αρχαίο πνεύμα συναντάται στην Αθήνα του σήμερα.

Είναι μια ερωτική σχέση που κρατάει αιώνες. Οι Έλληνες, η ναυτική παράδοση και το αρχαίο πνεύμα. Ένας θεσμός πλέον που πέρασε μέσα από διάφορες φάσεις και συνεχίζει να αγωνίζεται να επιβιώσει μέσα στο σύγχρονο διεθνές περιβάλλον.

Το τρίγωνο αυτής της σχέσης είναι ο ναυτικός, η θάλασσα και ο «αθλητής» - δύο άντρες και μια γυναίκα!



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



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

Η θάλασσα είναι η αφέντρα. Θέλει να την προσκυνάς. Θέλει τον Ποσειδώνα της να την κουμαντάρει. Πολλή επίσης προσοχή δόθηκε και δίδεται στο καράβι. Χιλιάδες τα προϊόντα και οι υπηρεσίες, υπέρογκα τα ποσά και πολλές εκθέσεις, καλή ώρα σαν τη δική μας.

Όμως, τους «αγώνες» τους κάνει ο άνθρωπος. Είτε ως караβοκύρης είτε ως ναυτικός, είτε ως στέλεχος της εταιρείας είτε, τέλος, ως караβοτεχνίτης. Αυτός τα δημιουργήσε όλα, αυτός «τρέχει», «παλεύει» και «πηδά» τα όποια εμπόδια σαν τον παλιό ολυμπιονίκη. Για τη δόξα και την τιμή.

Το έπαθλο της ελίας! Αυτός είναι η ψυχή αυτής της σχέσης.

Και ο Έλληνας πρόκοψε στη θάλασσα και δημιούργησε μια ναυτιλία που έγινε «ολυμπιονίκης». Έβαλε πλώρη για «υψηλότερη», «ταχύτερη» και «δυνατότερη» ανάπτυξη, για να παραφράσουμε μερικά τους στόχους και τις επιδιώξεις των αρχαίων ολυμπιονικών.

Και φτάσαμε στο σήμερα. Στην εποχή της μεγάλης τεχνολογικής ανάπτυξης και των απαιτήσεων. Στην εποχή της παγκοσμιοποίησης και του ανταγωνισμού. Στην εποχή των μεγάλων ανακατατάξεων, των συγκρούσεων, των προβλημάτων και των ρίσκων. Στην εποχή των Ποσειδωνίων 2004 και της Ολυμπιάδας Αθηνών 2004. Και ο Έλληνας αντιμετωπίζει μια μεγάλη τριπλή πρόκληση: Να διατηρήσει και να αναπτύξει ακόμη περισσότερο τη ναυτιλία του, να εξασφαλίσει τα συμφέροντα και την ευημερία της χώρας του στους δύσκολους αυτούς καιρούς και να αγωνισθεί «τον αγώνα το καλό», μεταφέροντας την «Ολυμπιακή Φλόγα και το αρχαίο πνεύμα» σε όλο τον κόσμο.

Δεν μετράνε τόσο οι τεχνολογικές, θεσμικές, οργανωτικές και άλλες δυνατότητες για τη σωστή διαχείριση της ναυτιλίας μας, την επιτυχή διεξαγωγή σύγχρονων Ολυμπιακών Αγώνων και την ανάπτυξη της χώρας. Εκείνο που μετράει είναι η δύναμη ψυχής. Είναι ο ανθρώπινος παράγων.

Οι ναυτικοί, οι «αθλητές» οι πλοιοκτήτες, οι διαχειριστές, οι «οργανωτές». Αυτοί που περνούν τα μηνύματα.

Έχει όμως δοθεί η πρότερη σημασία στο ανθρώπινο δυναμικό; Έχουν καλυφθεί οι ανάγκες του; Ποιες είναι αυτές οι ανάγκες; Πολλές και διάφορες θα μου πείτε, αλλά θέλω να σας τονίσω, μια και θυμηθήκαμε προηγουμένως τους αρχαίους ημών προγόνους, ότι «...οικ επ' άρτον ζήσεται μόνον...», θέλει εκπαίδευση, επιμόρφωση, «προπόνηση» και εν γένει όραμα και προοπτικές. Θέλει πάνω απ' όλα σωστή διαχείριση, κατεύθυνση και φροντίδα από όλους τους αρμόδιους φορείς. Μπορούμε όλοι εμείς οι αρμόδιοι να αποδείξουμε το Due Diligence σ' αυτό το θέμα; Απαντήστε.

Ποσειδωνία 2004, Ολυμπιάδα Αθηνών 2004. Σημαδιακή συγκυρία.

Λέξεις, αριθμοί και έννοιες βγαλμένες από την ιστορία και τις παραδόσεις μας που μας ταξίδεψαν στο χρόνο αλλά και μας έδεσαν με τα σημερινά δεδομένα. Ένα ναυτικό, αθλητικό και εθνικό πανηγύρι παγκόσμιας εμβέλειας με πρωταγωνιστές τους Έλληνες.

Η Ολυμπιακή Φλόγα «τρέχει» ανά τον κόσμο. Η ελληνική σημαία με τα πλοία μας ταξιδεύει στους ωκεανούς και ανεμίζει στα ξένα λιμάνια.

Ας υψώσουμε δίπλα της τον Αύγουστο και την ολυμπιακή σημαία. Εκεί στο ακροκέραιο. Το δικαιούμεθα. Και ίσως περάσουμε και σε άλλους τα μηνύματα που εμείς καταλαβαίνουμε.



**Global technical excellence
closer to shipowners
closer to shipyards
wherever you are**

www.bureauveritas.com
www.veristar.com
www.bureauveritas.gr



Head Office: 92077 Paris-La Défense Cedex - France • Tel: 33(0)142915291 - Fax: 33(0)142915298 - email: info@bureauveritas.com
Greek Central office: 23, Etolikon str, 18545 Pireaus • Tel: +30(210)4063000 - Fax: +30(210)4063063 - email: grc_lpr@gr.bureauveritas.com



Η αναγέννηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Του Ηλία Μπίσια

Η νέα τάξη πραγμάτων για την ευρωπαϊκή ενοποίηση απεικονίζεται και στο νέο σχήμα που έλαβε πρόσφατα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις Βρυξέλλες. Η νέα σύνθεση της Commission περιλαμβάνει εκπροσώπους από τα δέκα νέα κράτη της Ενωμένης Ευρώπης, που θα είναι όμως πλήρη μέλη του σώματος και θα διαδραματίσουν ενεργό ρόλο στη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Παρόλο που οι νέοι επιτροπείς δεν θα λάβουν ειδικές αρμοδιότητες, λόγω της μεταβατικής και βραχυπρόθεσμης φύσεως της εντολής τους, ο καθένας εξ αυτών θα συμμετέχει στο έργο ενός ήδη διορισμένου επιτρόπου προκειμένου να διευκολυνθεί η ένταξή τους στο ήδη υπάρχον έργο της Επιτροπής.

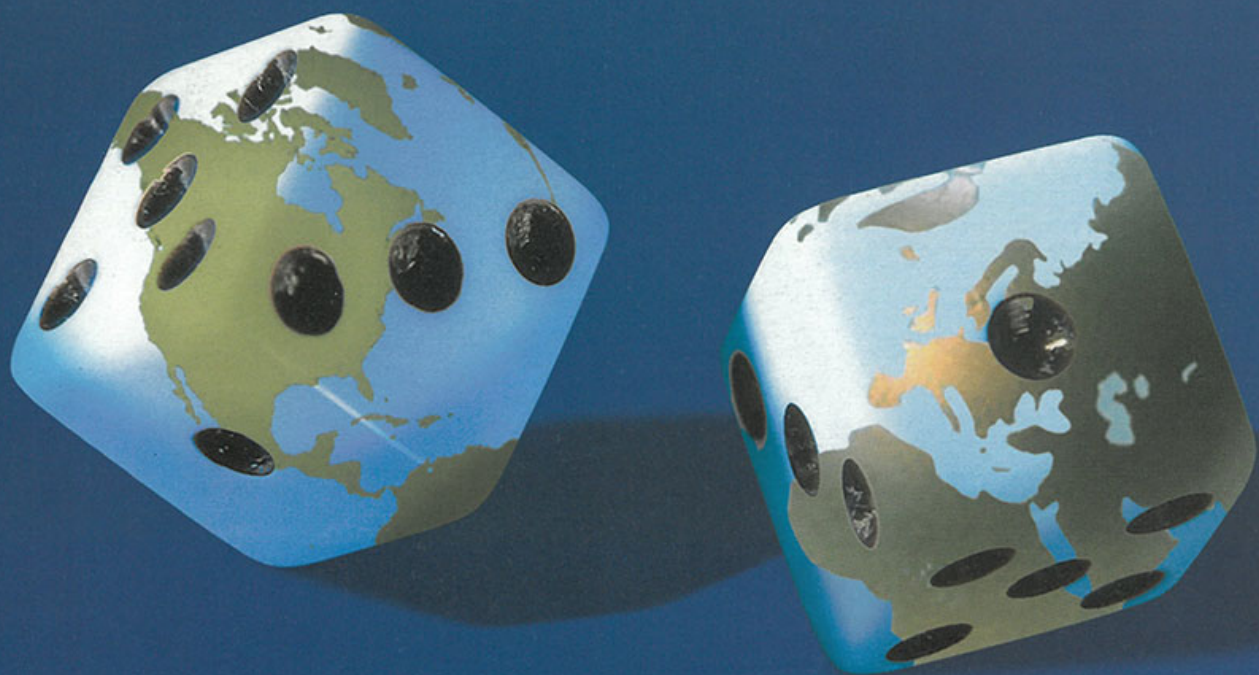
«Προσβλέπουμε με ιδιαίτερη ικανοποίηση στη συνεργασία με τους συναδέλφους μας από τα νέα κράτη-μέλη. Πρόκειται για ιδιαίτερα έμπειρα στελέχη με εξαιρετικά προσόντα και είμαι βέβαιος ότι θα έχουν ενεργό και θετική συμβολή στο έργο της Επιτροπής. Η άφιξή τους και η πρόσληψη υπαλλήλων της Ε.Ε. προερχομένων από τις χώρες τους θα εμπλουτίσει περαιτέρω το διοικητικό μας μηχανισμό», δήλωσε ο πρόεδρος της Επιτροπής κ. Romano Prodi.

Κατά την ανακοίνωση τύπου της Επιτροπής, ο διορισμός δέκα υπηκόων από τις υποψήφιες χώρες στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα είναι για πολλούς πολίτες των υποψήφιων χωρών το πρώτο ορατό δείγμα της ενσωμάτωσης της χώρας τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Πολύ πέρα όμως από τη συμβολική του αξία, ο διορισμός δέκα νέων επιτρόπων σηματοδοτεί την αρχή της πλήρους συμμετοχής των νέων κρατών-μελών στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Προκειμένου να αυξήσει τη διαφάνεια της διαδικασίας ορισμού των υποψηφίων και να προσδώσει πρόθυμη νομιμότητα στο διορισμό των δέκα νέων επιτρόπων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο διενήργησε σειρά ακροάσεων με τους υποψήφιους επιτρόπους και επακολούθησε επίσημη ψήφος έγκρισης. Η ψήφος ήταν θετική για όλους τους υποψηφίους.

Οι ακροάσεις, που τελούν πάντα υπό την αιγίδα της Διασκεψής των προέδρων των επιτροπών του Κοινοβουλίου, πραγματοποιήθηκαν μεταξύ 13 και 15 Απριλίου

Leave nothing to chance...



*choose the maritime centre
you can trust!*



For further information please contact:

DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING, MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND WORKS

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

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



2004. Τα 626 σημερινά μέλη του Κοινοβουλίου και τα 162 μέλη των εθνικών Κοινοβουλίων των υποψηφίων χωρών που διαθέτουν καθεστώς παρατηρητή στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, είχαν την ευκαιρία να εξετάσουν τα προσόντα των υποψηφίων για να διαπιστώσουν κατά πόσον ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του υψηλού αξιώματος του επιτρόπου.

Στο πλαίσιο της προετοιμασίας των ακροάσεων, κάθε υποψήφιος επιτροπος κλήθηκε να απαντήσει σε σειρά γραπτών ερωτήσεων. Κατά τη γραπτή επισήμανση του προέδρου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κ. Cox τονίστηκε ότι όλοι οι υποψήφιοι επιτροποί επέδειξαν σε γενικές γραμμές πρόθεση για εποικοδομητική συνεργασία με τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, γνώσεις και πολύπλευρη εμπειρία σε ευρωπαϊκά θέματα. Πιο απαιτητικοί και οξυδερκείς στις παρατηρήσεις τους ήταν οι πρόεδροι των επιτροπών που εξέτασαν το Μαλτέζο και ιδιαίτερα το Σλοβάκο και το Σλοβένο υποψήφιο, αφού επεσήμαναν ορισμένες ασάφειες, γενικότητες ή ανακολουθίες στις απόψεις των υποψηφίων σε συγκεκριμένα, πολύπλοκα θέματα. Παράλληλα, επισημάνθηκε και η σαφής θέση του Κυπρίου υποψηφίου ως προς το θέμα της επίλυσης του Κυπριακού σύμφωνα με το Σχέδιο Ανάν. Πολύ κολακευτικά σχόλια έλαβαν, πάντως, οι τρεις υποψήφιοι από τις χώρες της Βαλτικής και η Πολωνή υποψήφια.

Τα προφίλ των νέων επιτρόπων καθώς και τα ζεύγη με τους παλαιότερους συναδέλφους τους είναι τα ακόλουθα:

Μάρκος Κυπριανού (Κύπρος) - Michael Schreyer (Γερμανία) - Προϋπολογισμός

Ο κ. Κυπριανού γεννήθηκε το 1960 και έχει διατελέσει πρώην βουλευτής και υπουργός Οικονομικών της Κύπρου. Έχει σπουδάσει Νομικά στην Αθήνα, στο Cambridge και στο Harvard και είναι δικηγόρος.

Siim Kallas (Εσθονία) - Pedro Solbes (Πορτογαλία) - Οικονομικές και Νομισματικές Υποθέσεις

Ο κ. Kallas γεννήθηκε το 1948 και είναι από τους πιο δημοφιλείς Εσθονούς πολιτικούς. Διετέλεσε πρωθυπουργός της χώρας όπως επίσης υπουργός Οικονομικών και διοικητής της κεντρικής τράπεζας της Εσθονίας. Έχει σπουδάσει Οικονομικά και είναι καθηγητής πανεπιστημίου.

Piter Balazs (Ουγγαρία) - Michel Barnier (Γαλλία) - Περιφερειακή Πολιτική και Θεσμική Μεταρρύθμιση

Ο κ. Balazs γεννήθηκε το 1941 και έχει διατελέσει πρόεδρος της χώρας του σε αρκετές σημαντικές ευρωπαϊκές πρωτεύουσες και στην Ε.Ε. Έχει σπουδάσει Οικονομικά και είναι καθηγητής πανεπιστημίου.

25
years



CYPRUS

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

GERMANY

INC Interorient Navigation Hamburg
GmbH & Co. KG

PHILIPPINES

INC Shipmanagement Inc.
Manila

UKRAINE

INC Odessa Ltd.
Odessa

LATVIA

INC Shipmanagement Riga Co. Ltd.
Riga

USA

Interorient Shipmanagement Inc.
Miami

RUSSIA

Baltinter Crewing Agency
St Petersburg

www.interorient.com

Our clients
can rest *ashored.*



INTERORIENT NAVIGATION CO LTD
SHIPMANAGERS



Sandra Kalniete (Λετονία) - Franz Fischler (Αυστρία) - Γεωργία, Αλιεία και Αγροτική Ανάπτυξη
Η κα Kalniete έχει γεννηθεί το 1952 και έχει διατελέσει υπουργός Εξωτερικών της χώρας της όπως επίσης και πρέσβης σε σημαντικές πρωτεύουσες και διεθνείς οργανισμούς. Έχει σπουδάσει Ιστορία της Τέχνης και Διεθνείς Σχέσεις.

Dalia Grybauskaitė (Λιθουανία) - Viviane Reding (Λουξεμβούργο) - Εκπαίδευση και Πολιτισμός
Η κα Grybauskaitė γεννήθηκε το 1956. Έχει διατελέσει υπουργός Οικονομικών της χώρας της και αναπλ. υπουργός Εξωτερικών. Έχει σπουδάσει Οικονομικά και

Διεθνείς Σχέσεις.

Joe Borg (Μάλτα) - Poul Nielson (Δανία) - Ανάπτυξη και Ανθρωπιστική Βοήθεια

Ο κ. Borg γεννήθηκε το 1952 και έχει διατελέσει υπουργός Εξωτερικών και βουλευτής στο εθνικό Κοινοβούλιο. Έχει σπουδάσει Νομικά και έχει διατελέσει επ. καθηγητής πανεπιστημίου.

Danuta Hübner (Πολωνία) - Pascal Lamy (Γαλλία) - Εμπόριο

Η κα Hübner γεννήθηκε το 1948. Έχει διατελέσει γ.γ. σε διεθνείς οργανισμούς, υπουργός Εξωτερικών αλλά και Ευρωπαϊκών Υποθέσεων της χώρας της. Έχει σπουδάσει Οικονομικά και είναι καθηγήτρια πανεπιστημίου.

Jan Figel (Σλοβακία) - Erkki Liikanen (Φινλανδία) - Επιχειρήσεις και Κοινωνία της Πληροφορίας

Ο κ. Figel γεννήθηκε το 1960 και έχει διατελέσει υπουργός Εξωτερικών, βουλευτής και συντονιστής των διαπραγματεύσεων στην Ε.Ε. της χώρας του. Έχει σπουδάσει ηλεκτρολόγος μηχανολόγος.

Janez Potocnik (Σλοβενία) - Gönter Verheugen (Γερμανία) - Διεύθυνση

Ο κ. Potocnik γεννήθηκε το 1958 και έχει διατελέσει υπουργός Ευρωπαϊκών Υποθέσεων άνευ χαρτοφυλακίου της χώρας του. Έχει σπουδάσει Οικονομικά και είναι καθηγητής πανεπιστημίου.

Milo Kuzvart (Δημοκρατία της Τσεχίας) - David Byrne (Ιρλανδία) - Υγεία και Προστασία του Καταναλωτή

Ο κ. Kuzvart γεννήθηκε το 1965 και έχει υπηρετήσει σε διάφορες θέσεις στο υπουργείο Εξωτερικών της χώρας του, μεταξύ των οποίων ως αναπλ. υπουργός Εξωτερικών και επικεφαλής της αντιπροσωπείας της Τσεχίας στην Ε.Ε. Έχει σπουδάσει Νομικά. Τα νέα μέλη της Επιτροπής θα διορισθούν επισήμως από το Συμβούλιο, σύμφωνα με το άρθρο 45 της πράξης προσαρμογής.

Το άρθρο αυτό ορίζει ότι το Συμβούλιο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία και κατόπιν κοινής συμφωνίας με τον πρόεδρο της Επιτροπής.




**Ship & Yacht Registration
Under the Malta or Panama Flag**

Agency, Brokerage, Bunkering

In 27 years GM International Services Limited has registered over 30 million tons operating all over the world.

Years of experience have taught us that efficiency, speed, confidentiality and the ability to cater for individual needs are the only criteria for success.

Our very comprehensive services include Registration, Brokerage, Financial Administration, Agency, Legal Services, Offshore Company Formation and Maintenance. The many satisfied clients we have are the confirmation of our ability to accommodate all the needs of the shipowner.

27 years of professional service



GM International Services Ltd
147/1, St. Lucia Street, Valletta VLT 04, Malta.
Tel: (+356) 21-235-341 Ext. 156
Fax: (+356) 21-244-821
Fax General: (+356) 21-220-101
Telex: 1462 EOCORD MW
e-mail: maritimeservices@gmint.com
Website: www.gmint.com

MEMBER OF THE ECONOMICARD GROUP OF COMPANIES



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



ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ

Η επιστολή του υπουργού κ. Μ. Κ. Κεφαλογιάννη προς Εκπροσώπους της Πλοιοκτησίας

Στο τεύχος Απριλίου τα «Ναυτικά Χρονικά» φιλοξένησαν τις απόψεις κορυφίων εκπροσώπων της ελληνικής πλοιοκτησίας.

Στο παρόν τεύχος ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης ανταποκρίνεται στις σκέψεις των εκπροσώπων και αναλύει τις προτεραιότητές του.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΠΟΥΡΓΟΥ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ 156, Τ.Κ. 105 19 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Επιστολή
του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας
κ. Μανώλη Κ. Κεφαλογιάννη
προς Εκπροσώπους της Πλοιοκτησίας
στο περιοδικό ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Πειραιάς, 7 Μαΐου 2004

Αγαπητοί Εκπρόσωποι της Πλοιοκτησίας,

Εκτιμώντας τη σπουδαία συμβολή σας στο βέλογο, μέσα από τις σελίδες του περιοδικού «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», για τη Ναυτιλία μας και λαμβάνοντας υπόψη τα κύρια σημεία των θεμάτων τα οποία θέσατε, θα ήθελα για ακόμη μια φορά να επιστημονώ ότι: στις προτεραιότητες της πολιτικής μας για τη ναυτιλία εντάσσεται η ανάληψη πρωτοβουλιών και σειράς μέτρων στους διαφόρους τομείς, τους οποίους και εσείς θίξατε στις τοποθετήσεις σας, ώστε να αποκτήσει νέα δυναμική η ελληνική ναυτιλία.

Ειδικότερα, θα ήθελα σε ευνόητο μέγεθος να σας δώσω τη θέση του υπουργείου μας, για καθέναν από τους τομείς που αναφέρατε.

Συγκεκριμένα:

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

- Αναδιοργάνωση ναυτικής εκπαίδευσης και καθιέρωση υψηλού επιπέδου επαγγελματικής κατάρτισης των σπουδαστών των ΑΕΝ - Προοπτικές αξιοποίησης τους σε όλο το φάσμα της λειτουργίας και διαχείρισης του πλοίου και των ναυτιλιακών εταιρειών.
- Ορθολογική ένταξη της κίνησης ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης στα σχέδια για την παραγωγή στελεχών της Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΠΟΥΡΓΟΥ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ 150, Τ.Κ. 185 18 ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Επιστολή
του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας
κ. Μανώλη Κ. Κεφαλογιάννη
προς Εκπροσώπους της Πλοιοκτησίας
στο περιοδικό ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Πειραιάς, 7 Μαΐου 2004

Αγαπητοί Εκπρόσωποι της Πλοιοκτησίας,
Εκτιμώντας τη σπουδαία συμβολή σας στο διάλογο, μέσα από τις σελίδες του περιοδικού «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», για τη Ναυτιλία μας και λαμβάνοντας υπόψη τα κύρια σημεία των θεμάτων τα οποία θέσατε, θα ήθελα για ακόμη μια φορά να επισημάνω ότι: στις προτεραιότητες της πολιτικής μας για τη ναυτιλία εντάσσεται η ανάληψη πρωτοβουλιών και σειράς μέτρων στους διαφόρους τομείς, τους οποίους και εσείς θίξατε στις τοποθετήσεις σας, ώστε να αποκτήσει νέα δυναμική η ελληνική ναυτιλία.

Ειδικότερα, θα ήθελα σε ευσύνοπτο μέγεθος να σας δώσω τη θέση του υπουργείου μας, για καθέναν από τους τομείς που αναφέρθηκαν.

Συγκεκριμένα:

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

- Αναδιοργάνωση ναυτικής εκπαίδευσης και καθιέρωση υψηλού επιπέδου επαγγελματικής κατάρτισης των σπουδαστών των ΑΕΝ - Προοπτικές αξιοποίησης τους σε όλο το φάσμα της λειτουργίας και διαχείρισης του πλοίου και των ναυτιλιακών εταιρειών.
- Ορθολογική ένταξη της ιδιωτικής ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης στο συνολικό σχεδιασμό για την παραγωγή στελεχών της Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Διαμόρφωση αναγκαίων προτύπων ποιοτικού ελέγ-

χου της παρεχόμενης κατάρτισης.

- Υλοποίηση της στρατηγικής για προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα
(βλ. Συμπεράσματα Ελληνικής Προεδρίας 2003/Συμβούλιο Υπουργών Ιουνίου 2003).

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ

- Πρωτοβουλίες προκειμένου να καταστεί το ελληνικό πλοίο ανταγωνιστικό.
- Άσκηση τολμηρής και επενδυτικής πολιτικής η οποία θα βασίζεται σε κίνητρα για την ενίσχυση της επιχειρηματικής δραστηριότητας (ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς, σταθερότητα και διαχρονικότητα του θεσμικού πλαισίου, απλούστευση των διαδικασιών και δημιουργία ευνοϊκών προϋποθέσεων για απόδοση των επενδύσεων).
- Προσέλκυση για εγκατάσταση εταιρειών με στόχο τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας με παράλληλη ενίσχυση των παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων.
- Αξιοποίηση και βελτίωση της νομοθεσίας για την εισαγωγή ναυτιλιακών εταιρειών στο Χ.Α. προκειμένου να εξευρεθούν πόροι για τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας.

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ - ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ

- Μελέτη για λήψη και εφαρμογή μέτρων μείωσης της φορολογίας και επιδότησης των ασφαλιστικών εισφορών στο πλαίσιο των κατευθυντηρίων οδηγιών για τις κρατικές ενισχύσεις της Ε.Ε. στις θαλάσσιες μεταφορές που πρόσφατα υιοθετήθηκαν.

ΣΥΝΘΕΣΕΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

- Επιδίωξη για έναν ουσιαστικό και γόνιμο διάλογο μεταξύ των κοινωνικών εταίρων με στόχο τη δημιουργία συνθηκών εμπιστοσύνης μεταξύ της Πολιτείας και του ναυτιλιακού κόσμου, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις διεθνείς οικονομικές συνθήκες της ναυτιλίας και την ανάγκη διατήρησης της απασχόλησης των ναυτικών.





ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ

Η επιστολή του υπουργού κ. Μ. Κ. Κεφαλογιάννη προς Εκπροσώπους της Πλοιοκτησίας

ΥΠΟΔΟΜΕΣ

- Αναδιάρθρωση της λιμενικής πολιτικής με στόχο τη δημιουργία υποδομών που θα είναι ασφαλείς στους χρήστες και συμβατές με τις ανάγκες στις οποίες καλούνται να ανταποκριθούν.
- Προσέλκυση πλοίων νέων τεχνολογιών - Αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών με στόχο την προσέλκυση σύγχρονων τουριστικών σκαφών.

NAT

- Διαβουλεύσεις με συναρμόδιους φορείς και λήψη πρωτοβουλιών για την εξυγίανση και βιωσιμότητα του NAT.
- Έμπρακτο ενδιαφέρον για το συνταξιούχο ναυτικό και την εξασφάλιση των κεκτημένων ασφαλιστικών δικαιωμάτων του.
- Κωδικοποίηση της νομοθεσίας και σύντηξη του χρόνου χορήγησης της σύνταξης στους δικαιούχους

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

- Εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας σε ό,τι αφορά την απελευθέρωση των θαλασσίων ενδομεταφορών στη χώρα μας υπό το πρίσμα της διασφάλισης της κοινωνικοοικονομικής και εδαφικής συνοχής, και εξασφάλιση της τακτικής επικοινωνίας των νησιών και των κατοίκων τους με την ηπειρωτική χώρα.

ΔΙΕΥΡΥΝΣΗ ΤΗΣ Ε.Ε.

- Σε ό,τι αφορά τις νεοεισερχόμενες χώρες στην Ε.Ε., η ακολουθητέα πολιτική σε εθνικό επίπεδο είναι να υπάρξει 2ετής μεταβατική περίοδος σε ό,τι αφορά την ελευθερία πρόσβασης των μισθωτών, υπηκόων των νέων Κρατών- Μελών, στην αγορά εργασίας των λοιπών Κρατών- Μελών. Τουτό, πρακτικά σημαίνει ότι ναυτικοί προερχόμενοι από τα νέα

Κράτη- Μέλη, θα εξακολουθήσουν για τα επόμενα δύο χρόνια, σύμφωνα με τη συνθήκη προσχώρησης, να αντιμετωπίζονται ως ναυτικοί, προερχόμενοι από τρίτες χώρες.

Εξάλλου, με την ένταξη των νέων χωρών στην Κοινότητα οι στόλοι τους δεν θα έχουν πλέον το συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των υφισταμένων κοινοτικών πλοίων διότι τα πλοία αυτά οφείλουν να εφαρμόζουν την κοινοτική νομοθεσία, να δραστηριοποιούνται με βάση αυτή, γεγονός το οποίο θα επιβάλει τους ίδιους όρους και τις ίδιες συνθήκες δραστηριοποίησης όπως ισχύουν για τα λοιπά κοινοτικά πλοία, τα οποία μέχρι σήμερα τα ανταγωνίζονταν με άνισους όρους.

ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΣΤΟΥΣ Δ.Ο.

- Δυναμική εκπροσώπηση της Ελλάδος στους Διεθνείς Οργανισμούς (IMO, Ε.Ε., ΟΟΣΑ κ.λπ.), ως προτεραιότητα του ΥΕΝ.
- Αναβάθμιση των αντιπροσωπειών με εξειδικευμένα στελέχη.

ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΩΣ ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

- Ανάλυση πρωτοβουλιών και δράσεων προκειμένου ο Πειραιάς να καταστεί διεθνές ναυτιλιακό κέντρο
- Αξιοποίηση μεταολυμπιακά της υποδομής που αναπτύσσεται με παράλληλη εκμετάλλευση της γεωγραφικής και στρατηγικής θέσης του μεγαλύτερου λιμένα της χώρας, της τεχνογνωσίας στη διοίκηση και λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων τη χρηματοοικονομική, ασφαλιστική και ναυπηγοεπισκευαστική υποστήριξη της ναυτιλίας.

Με τιμή
Μανώλης Κ. Κεφαλογιάννης

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

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

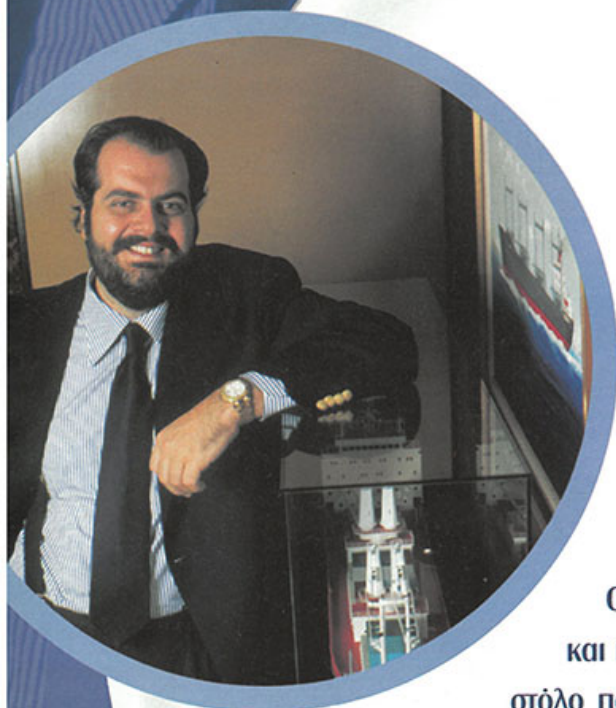
KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΙΘΕΑ - 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



Η πατρίδα μας χρειάζεται την εμπορική ναυτιλία πιο πολύ απ' ό,τι ο εφοπλισμός το κράτος



Στην εφ' όλης της ύλης συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ν.Χ.» ένας από τους ηλικιακά νεότερους και σημαντικότερους πλοιοκτήτες του ναυπλιακού χώρου, ο κ. Νίκος Δ. Πατέρας, αναφέρεται στον εφοπλισμό και την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας, το ναυτικό επάγγελμα και το παράλληλο νηολόγιο, επισημαίνοντας καίρια προβλήματα και προτείνοντας ριζοσπαστικές, άμεσες λύσεις.

Ο κ. Νίκος Πατέρας, συνεχιστής της πέμπτης γενεάς εφοπλιστών, και η εταιρεία του Pacific & Atlantic Corporation διαχειρίζονται ένα στόλο που αποτελείται πάνω από 50 σύγχρονα πλοία. Δηλώνει ότι θα ύψωνε αύριο στα πλοία του τη Γαλανόλευκη εάν η Πολιτεία τού επέτρεπε να διατηρήσει τη σύνθεση των πληρωμάτων, ενώ χαρακτηρίζει άναυτους Ευρωπαίους πολιτικούς όσους υποστηρίζουν τον επανασχεδιασμό και τη ναυπήγηση double side skin bulk carriers.



Πώς σχολιάζετε τις προθέσεις της νέας κυβέρνησης για τη ναυτιλιακή πολιτική, η οποία υπόσχεται, μεταξύ των άλλων, ισόρροπη ανάπτυξη όλων των φορέων της ναυτιλίας και συνδυασμό της οικονομικής ανάπτυξης με ισοδύναμη διασφάλιση των κοινωνικών αιτημάτων;

Από τη δήλωση και μόνον του σημερινού πρωθυπουργού πως η νέα κυβέρνηση αντιμετωπίζει την εμπορική μας ναυτιλία ως «εθνικό κεφάλαιο», αλλά και από τη στελέχωση του ΥΕΝ από έναν νέο σε ηλικία και αξιόλογο πολιτικό, τον κ. Μανώλη Κεφαλογιάννη, συμπεραίνω ότι ο χώρος μας θα έχει μια πολύ σοβαρή αντιμετώπιση από πλευράς Πολιτείας.

Είναι γεγονός ότι η θητεία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας θα είναι ιδιαίτερα απαιτητική. Τι θα θέλατε να του επισημάνετε;

Θα ήθελα να του επισημάνω ότι η πατρίδα μας χρειάζεται την εμπορική ναυτιλία πιο πολύ απ' ό,τι ο εφοπλισμός το κράτος. Η προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας είναι ανιδιοτελής και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας θα πρέπει να πάρει τολμηρές αποφάσεις έτσι ώστε ο ελληνόκτητος στόλος να υψώσει την ελληνική σημαία.

Θεωρείτε ότι η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας εξακολουθεί να υφίσταται; Ποιες είναι οι προτάσεις σας προκειμένου το ελληνικό πλοίο να είναι πιο ανταγωνιστικό;

Το πιστεύω απόλυτα και αυτό σήμερα οφείλεται κατά κύριο λόγο στους Έλληνες εφοπλιστές και κατ' ακολουθίαν στα ικανά στελέχη του ναυτιλιακού χώρου. Εκεί παντρεύονται το ένστικτο, η γνώση, οι εμπειρίες, οι οποίες έχουν κερδηθεί μέσα από σκληρές συνθήκες και δοκιμασίες.

Οι προτάσεις για την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου είναι:

- Ρύθμιση φορολογίας.
- Διαφοροποίηση και απελευθέρωση της σύνθεσης του πληρώματος, δηλαδή ικανός αριθμός Ελλήνων αξιωματικών και δυνατότητα του πλοιοκτήτη να επιλέξει το υπόλοιπο πλήρωμα με τρόπο που να εξασφαλίζει τα συμφέροντά του.
- Ριζική ανάπλαση της ναυτικής εκπαίδευσης.

Διαθέτετε ένα μεγάλο στόλο, αλλά η εταιρεία σας δεν ανήκει στους ένθερμους υποστηρικτές της ελληνικής σημαίας. Ποιοι λόγοι δεν σας επιτρέπουν την ύψωση της Γαλανόλευκης στα πλοία σας;

Έλληνες εφοπλιστές είμαστε με ή χωρίς την ελληνική σημαία στα πλοία μας.

Τα πλοία με κάθε νηολόγιο δεν είναι δεδομένα, δεν είναι εργοστάσια που στήθηκαν σε μια ξένη χώρα. Εγώ θα τα έφερνα στην ελληνική σημαία αύριο το πρωί εάν η Πολιτεία μου επέτρεπε να διατηρώ τη σύνθεση των πληρωμάτων όπως σας προανέφερα. Κάποτε πρέπει να σοβαρευτούμε και να αντιληφθούμε ότι δεν υπάρχουν αυτήν τη στιγμή Έλληνες ναυτικοί να επανδρώνουν 3.500 ελληνόκτητα πλοία.

Σε παλαιότερη συνέντευξή σας στο περιοδικό, είχατε αναφερθεί σε άμεσες λύσεις για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας. Μία από τις προτάσεις σας ήταν η δημιουργία δύο νηολογίων, ενός διεθνούς και ενός τοπικού. Πριν από λίγους μήνες το ΥΕΝ είχε δώσει στη δημοσιότητα ένα σχέδιο νόμου «περί ειδικού μητρώου παράλληλης νηολόγησης» το οποίο και πέρασε στο απυρόβλητο εν τη γενέσει του. Πώς σχολιάζετε την αδράνεια ή και την έλλειψη στρατηγικής των φορέων σε ριζοσπαστικές και καινοτόμες ιδέες;

Την ίδια πρόταση την οποία έκανα στο παρελθόν υποστηρίζω και τώρα. Υπάρχουν δοκιμασμένες λύσεις για παράλληλα νηολόγια.

Θέλω όμως να τονίσω ότι παρά τις τελευταίες συνεργασίες, υπάρχει μια έλλειψη κατανόησης μεταξύ των σημαντικότερων φορέων, όπως το ΥΕΝ, το Ναυτικό Επιμελητήριο, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και η Ναυτεργασία, οι οποίοι πρέπει να δουν από κοινού σε ένα βραχυπρόθε-

56

54

52



Οι κ. Ν. Πατέρας και Γ. Κωστόπουλος



σμο πλάνο και να δοθούν άμεσες λύσεις στα προβλήματα.

Πώς κρίνετε τις πρόσφατες πολιτικές σχετικά με τον επανασχεδιασμό και τη ναυπήγηση Double side skin bulk carriers. Τα θεωρείτε ασφαλέστερα και τα πλέον ενδεδειγμένα για την επιχειρησιακή εκμετάλλευση ή πρόκειται για έναν υποχρεωτικής μορφής κανονισμό στο όνομα της «ασφάλειας της ναυσιπλοΐας»;

Το σύνολο των Ελλήνων εφοπλιστών δεν έχει πεισθεί ότι τα Bulk Carriers με διπλά τοιχώματα θα είναι ασφαλέστερα.

Πρόσφατα έχει πραγματοποιηθεί μια τεράστια ανανέωση του ελληνόκτητου στόλου με νεότευκτα Bulk Carriers, επενδύσεις για τις οποίες οι προβλεφθείσες αποσβέσεις χρειάζονται πολλά χρόνια. Έτσι, λοιπόν, αν τα διπλού τοιχώματος Bulk Carriers γίνουν υποχρεωτικά, τότε θα έχουμε μια διαφοροποίηση της αγοράς μεταξύ διπλού και μονού τοιχώματος Bulk Carriers με επώδυνες συνέπειες και τεράστιο κόστος για τον ελληνικό εφοπλισμό. Αυτές οι προτάσεις προέρχονται από άναυτους Ευρωπαίους πολιτικούς. Σε αυτούς ταιριάζει η λαϊκή παροιμία «έλα, παππού, να σου δείξω τα αμπελοχώραφά σου».

Πιστεύετε ότι ο ελληνικός εφοπλισμός θα πρέπει να ενωθεί κάτω από μία ισχυρή διεθνή ένωση, που θα συνεργάζεται με όλους τους φορείς του εξωτερικού και θα διαμορφώνει μια ενιαία ναυτιλιακή πολιτική, την οποία θα στηρίζει στα διεθνή fora;

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, το Lobby του Λονδίνου και η εισχώρηση στελεχών της ελληνικής ναυτιλίας σε διάφορους κυβερνητικούς και διεθνείς οργανισμούς θεωρώ ότι εξυπηρετούν πλήρως τη διαμόρφωση ενιαίας διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής.

Είστε ένας από τους ηλικιακά νεότερους και σημαντικότερους πλοιοκτήτες της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας. Ποιος είναι ο λόγος απουσίας σας από τις ελληνικές ακόμα και τις διεθνείς ναυτιλιακές ενώσεις; Ποιες είναι οι αιτίες που οδηγούν τους (ηλικιακά) νεότερους εφοπλιστές να μην αναμειγνύονται στα κοινά ναυτιλιακά δρώμενα;

Ένας νέος σε ηλικία εφοπλιστής για να πετύχει πρέπει να δουλεύει σκληρά και ο χρόνος του να αφιερώνεται

Your global
partner
in **ship spares**
& **equipment**
agencies

JNE
marine ltd

SPARE PARTS * EQUIPMENT
exclusive agencies

 **MITSUBISHI**
KAKOKI KAISHA, LTD

 **MARISO**

WATER INGRESS
ALARM SYSTEM

VEEANCO
LIMITED

DEN-SIN


CYGNUS
INSTRUMENTS LTD


STRAINSTALL

WATER INGRESS ALARM SYSTEM
& INSTALLATION - CHINA

- For 5 / 7 / 9 Cargo Holds
- Vessels Approved By LRS / ABS
- / DNV / BV / NK / GL

VELANCO DIESEL SPARES LTD

- Expertise / Specialist In
- Repair / Reconditioning Of:
- Cylinder Covers / Pistons /
- Exh. VLV Cages

ALTO DEN - SIN

- High Pressure
- Water Blasters

CYGNUS INSTRUMENTS LTD

- Multiple Echo Ultrasonic
- Digital Thickness Gauges

STRAINSTALL

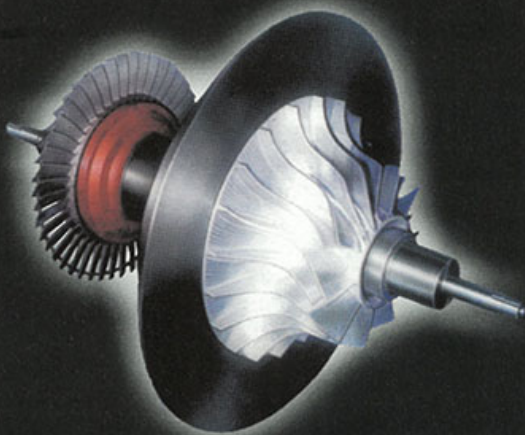
- Hull Stress Monitoring
- S y s t e m s

M K K
AFTER SALE
S E R V I C E

- Highly Efficient, Purifiers /
- S e l f j e c t o r s ,
- Spare Parts, Components

MARISO CO LTD - CHINA

- Manufacture Of Major Parts Components For M/E
- & D / G Engines • T / C
- Turbo Charges Full Range/Spares/Repairs
- Anchor Chain - Cables - Lifeboats -
- L i f e R a f t s
- Emergency Escape Breathing
- D e v i c e s - E E B D



JNE MARINE LTD

1, CHR. SMYRNIS SQU. & SYGGROU AVE, 17221 ATHENS GREECE
TEL: +3210 9373888, FAX: +3210 9373889, E-MAIL: JNE_MARINE@INTERNET.GR



κυρίως στην εξέλιξη της επιχείρησής του. Η συμμετοχή μου στα κοινά ναυτιλιακά δρώμενα απαιτεί χρόνο και ενέργεια που δεν μου περισσεύουν.

Ποιες επί πλέον ενέργειες έχετε να προτείνετε για την εκπαίδευση και την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα; Η εταιρεία σας πώς αντιμετωπίζει το πρόβλημα των πληρωμάτων;

Η εταιρεία έχει γραφεία στο εξωτερικό απ' όπου ελέγχει και προσλαμβάνει πληρώματα για το στόλο μας. Ενέργειες για προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα γίνονται, αλλά όπως γνωρίζετε, «με το ζόρι παντρεία δεν γίνεται».

Η πρόσφατη δωρεά σας για την ανακαίνιση του νοσοκομείου «Ευαγγελισμός» είναι γνωστή. Ποιοι συναισθηματικοί λόγοι σας οδήγησαν σε αυτή την ενέργεια;

Ως οικογένεια έχουμε παράδοση σε κοινωνικά έργα και κάθε τέτοια ενέργεια κρύβει και συναισθηματικούς λόγους. Στον «Ευαγγελισμό» δεν έκανα τη δωρεά για την εξωτερική ανακαίνιση του νοσοκομείου για να δω το όνομά μου σε μια πλάκα, ανέλαβα προσωπικά την επιστάση της εργολαβίας ώστε το έργο να παραδοθεί με βάση τα δικά μου υψηλά στάνταρ και όχι τη γνωστή εργολαβική μετριότητα. Θέλω και στο μέλλον να κάνω κοινωνικά έργα που θα ανακουφίσουν τους συμπολίτες μας και θα βοηθήσουν το κράτος σε εποχές οικονομικής λιτότητας. Την τελευταία πενταετία έχουμε κάνει σημαντικές δωρεές στην Ελληνική Αστυνομία, στο Λιμενικό Σώμα, καθώς και στο Πυροσβεστικό Σώμα.

Η έδρα της εταιρείας σας είναι πλέον στην Αθήνα. Θεωρείτε ότι ο Πειραιάς δεν διαθέτει τις προϋποθέσεις ενός ναυτιλιακού κέντρου, με τις παροχές που χρειάζεται μια ναυτιλιακή επιχείρηση;

Ο Πειραιάς έχει όλες τις προϋποθέσεις ενός ναυτιλιακού κέντρου, όμως αργήσανε 20 χρόνια τα έργα υποδομής και αυτό μας κούρασε. Αποφασίσαμε να αγοράσουμε το Μέγαρο επί της Β. Σοφίας για να εϊμαστε στο κέντρο της Αθήνας και έτσι αναβαθμίσαμε και τη ζωή των εργαζομένων στην εταιρεία και κάναμε πιο ευχάριστο το περιβάλλον που δουλεύουμε.



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 braided Ropes for ships and offshore platforms

Stockists of:

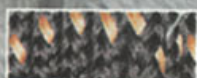
- Anchors
- Anchor Chains (stud link)
- Chains
- Accessories
- Cargo Gear
- Rigging Gear
- Slings of:
 - Woven wire rope
 - Chain
 - Polyester (fiber)
 - Wire
- Pneumatic Fenders

Stocks Around the World:

- Houston • New Orleans • Singapore
- Alexandria • Istanbul • Port Said • Algeciras
- Trieste • Rotterdam • Antwerp • Hamburg
- Immingham • Oporto • Barcelona
- Marseille • Dubai • Durban

D. KORONAKIS S.A.

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



Associated member
INTERTANKO

Member of EUROCORD & EWRIS



As δημιουργήσουμε νέα εικόνα για την απασχόληση στη θάλασσα

>>> Συνέντευξη της ευρωβουλευτού της Νέας Δημοκρατίας Ρόδης Κράτσα - Τσαγκαροπούλου
στον Ηλία Μπίσια

Η ευρωβουλευτής Ρόδη Κράτσα - Τσαγκαροπούλου, στην αποκλειστική της συνέντευξη στα «Ναυτικά Χρονικά», αναλύει μέσα από την πολύπλευρη εμπειρία της τις σκέψεις της πάνω στα επίκαιρα θέματα της ναυτικής απασχόλησης αλλά και της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Ως μόνιμο μέλος της Επιτροπής Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων και της Επιτροπής για τα Δικαιώματα της Γυναίκας στην Ευρωβουλή, αλλά και ως αναπληρωματικό μέλος της Επιτροπής Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού, διατυπώνει τις θέσεις της ως προς τα μάλλον ασυνήθιστα αλλά ενδιαφέροντα ζητήματα που πηγάζουν από την αρχή της ισονομίας στο ναυτικό επάγγελμα.

Παράλληλα, η ευρωβουλευτής, σε αυτή την κρίσιμη περίοδο για τις ευρωπαϊκές εξελίξεις, απαντά σε ερωτήσεις σχετικά με το ευρωπαϊκό Σύνταγμα, τα προβλήματα της Διεύρυνσης και της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, ενώ επίσης εστιάζει τον προβληματισμό της στην προστασία των Ευρωπαίων πολιτών από τα επικίνδυνα φαινόμενα της αυξανόμενης τρομοκρατίας αλλά και του ακραίου εθνικισμού.

Ως ενεργό μέλος του κυβερνώντος κόμματος, η κα Κράτσα απαντά επίσης σε ερωτήσεις σχετικά με την πορεία της εθνικής μας οικονομίας, τη βιωσιμότητα της Ολυμπιακής αλλά και τη νομοθετική και φορολογική υποστήριξη των ελληνικών μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

Ένα σημαντικό θέμα που απασχολεί την Ευρώπη και ειδικά τους νέους είναι η ανεργία. Εντούτοις, παρατηρείται έλλειψη νέων ηλικιακά ευρωπαϊκών πληρωμάτων, ειδικά στην ποντοπόρο ναυτιλία. Για ποιο λόγο θεωρείτε ότι ο νέος Ευρωπαίος αρνείται να ασχοληθεί με το επάγγελμα του ναυτικού και ποιες ενέρ-

Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) με τη σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης.

Παράλληλα, πρέπει να δημιουργηθεί νέα εικόνα για την απασχόληση στη θάλασσα και για το ναυτιλιακό κλάδο γενικότερα. Οι κυβερνήσεις και οι ναυτιλιακοί παράγοντες πρέπει να συνεργασθούν έτσι ώστε η απασχόληση στη

γειες θα μπορούσε η Ε.Ε. να υποστηρίξει προκειμένου να δημιουργηθούν οι κατάλληλες προϋποθέσεις για την προάσπιση του ναυτικού επαγγέλματος στην Ευρώπη;

Έχετε δίκιο. Οι νέοι κρίνουν ότι η σταδιοδρομία του ναυτικού δεν είναι ελκυστική εάν συγκριθεί κοινωνικά και οικονομικά με την αντίστοιχη στην Ξηρά. Ακόμη και οι ελκυστικές πλευρές της δουλειάς τους, όπως η δυνατότητα να γνωρίσουν τον κόσμο, έχουν μάλλον εκλείψει με τις σύγχρονες μεθόδους πλοήγησης, γιατί τα πλοία παραμένουν στα λιμάνια για τις εμπορικές τους δραστηριότητες είτε για πολύ λίγο είτε μένουν έξω από το λιμάνι. Επίσης, τα σύγχρονα πλοία έχουν ολιγόριθμο πλήρωμα, πολύ συχνά διαφόρων εθνικοτήτων και διαφορετικών γλωσσών, πράγμα που μπορεί να οδηγήσει σε κοινωνική απομόνωση των ναυτικών.

Αποτέλεσμα είναι η απότομη πτώση στη ναυτική εκπαίδευση και εξάσκηση: το μέσο ποσοστό πτώσης στην Ε.Ε. είναι από 22% έως 32% αλλά σε ορισμένα κράτη-μέλη φθάνει το 60% ή το 70%.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποσχέθηκε να υποβάλει μέσα στο 2004 νέα δέσμη μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, η οποία θα περιλαμβάνει και προτάσεις σχετικά με τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης, εκπαίδευσης και εργασίας των ναυτικών, της εκπαίδευσης και της επαγγελματικής τους κατάρτισης. Έχει προτείνει ήδη από το 2001 την κωδικοποίηση των υφιστάμενων έως τώρα οδηγιών για να εξασφαλισθεί η ταυτόχρονη και ομοιογενής εφαρμογή, εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των διεθνών απαιτήσεων για την εκπαίδευση και την κατάρτιση, οι οποίες καθορίστηκαν από το Διεθνή

θάλασσα να προσφέρει ελκυστική σταδιοδρομία και να τραβήξει έτσι η θάλασσα νέους Ευρωπαίους. Η χώρα μας οφείλει να είναι πρωτοπόρος σε αυτόν τον τομέα λόγω ακριβώς της μεγάλης ναυτικής της παράδοσης αλλά και δύναμης, ιδιαίτερα τώρα μάλιστα που ανοίγει ο διάλογος της κυβέρνησης με παράγοντες του χώρου.

Στην ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία υπάρχουν ελάχιστες γυναίκες αξιωματικοί. Πιστεύετε ότι η αρχή της ισονομίας δεν μπορεί τελικά να υποστηριχθεί επαρκώς στις «ανοιχτές θάλασσες»;

Οι γυναίκες έχουν αποδείξει ότι μπορούν να τα καταφέρουν παντού και η κοινοτική νομοθεσία τις προστατεύει. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο υπάρχει ήδη ένα σύνολο από νομοθετικές διατάξεις (Οδηγίες) οι οποίες ισχύουν για τα άτομα που απασχολούνται στα πλοία. Άρα, το έλλειμμα είναι στην εφαρμογή και όχι στους νόμους.

Σε έρευνες που πραγματοποίησε η NUMAST (National Union of Marine Aviation and Shipping Transport Officers) στα γυναικεία μέλη της, το 76% όσων απάντησαν ανέφεραν ότι υπέστησαν σεξουαλική παρενόχληση στη θάλασσα και το 47% ανέφερε ότι υπέστησαν διακρίσεις μεταχείρισης λόγω φύλου. Τα μέτρα προώθησης της γυναικείας απασχόλησης στα πλοία θα πρέπει να συμβαδίζουν με το σχέδιο της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας για την ένταξη των γυναικών στο ναυτιλιακό κλάδο δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στην εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης ανδρών και γυναικών. Επίσης, πρέπει να τονισθεί ο ρόλος των γυναικών στο ναυτικό επάγγελμα και να αυξηθεί η συμμετοχή τους στη ναυτική εκπαίδευση και σε όλα τα επίπεδα του ναυτιλιακού κλάδου. Απαιτείται, λοι-





Συνέντευξη της ευρωβουλευτού της Νέας Δημοκρατίας Ρόδης Κράτσα - Τσαγκαροπούλου

πόν, ενημέρωση των ενδιαφερομένων γυναικών των σχετικών σχολών και πολιτική βούληση από τους υπεύθυνους παράγοντες ώστε να εφαρμοσθούν οι νόμοι για την άρση των διακρίσεων και των εμποδίων εις βάρος των γυναικών.

Το πρόβλημα της τρομοκρατίας απασχολεί έντονα τόσο την πολιτική όσο και τη διοικητική εξουσία της Ευρώπης. Μπορεί η Ε.Ε. να διασφαλίσει την ασφάλεια των πολιτών της χωρίς να αναλωθούν εξάρσεις εθνικιστικής ιδεολογίας από τους κατοίκους της;
Η ανάγκη πηγάζει από τις ίδιες τις ευρωπαϊκές κοινωνίες. Τα τελευταία στοιχεία που είχε δώσει στη δημοσιότητα η Ευρωπαϊκή Στατιστική Υπηρεσία (Eurostat) σχετικά με το από τι νιώθουν να απειλούνται περισσότερο οι Ευρωπαίοι, το 82% δήλωσε ότι η διεθνής τρομοκρατία απο-

τελεί τον πρωταρχικό τους φόβο στη λίστα των κινδύνων. Είναι πλέον φανερό πως οι αποσπασματικές ή οι διμερείς συνεργασίες για την αντιμετώπιση της τρομοκρατίας, που εφαρμόζονταν έως σήμερα, δεν είναι αποτελεσματικές και δεν μπορούν να είναι αποτελεσματικές στο σύγχρονο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον. Μετά τα τρομοκρατικά χτυπήματα της 11ης Σεπτεμβρίου 2002 και της 11ης Μαρτίου 2004, τα κράτη-μέλη δεσμεύτηκαν να ενεργούν από κοινού κατά των τρομοκρατικών ενεργειών, αφήνοντας στην άκρη τη λογική της «εθνικής» διαχείρισης του προβλήματος και ακολουθώντας το πνεύμα της ρήτρας αλληλεγγύης (αμοιβαία συνδρομή) το οποίο και προβλέπεται στο Σχέδιο του Συντάγματος, ενώ αποφασίστηκε, δε, η εκπόνηση μακροπρόθεσμης στρατηγικής ασφαλείας της Ε.Ε. μέσα από συναίνεση όλων. Παράλληλα, πρέπει να γίνουν σαφείς οι αρχές της Ε.Ε. που αφορούν όλους τους πολίτες της και τους διαμένοντες σ' αυτήν και να γίνει σαφές ότι οφείλουν να τις σεβαστούν όλοι.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση βασίζεται στις οικουμενικές αρχές της ανθρώπινης αξιοπρέπειας, της ελευθερίας, της ισότητας και της αλληλεγγύης, του σεβασμού των δικαιωμάτων του ανθρώπου και των θεμελιωδών ελευθεριών. Βασίζεται στις αρχές της δημοκρατίας και της αρχής του κράτους δικαίου.

Αυτά πρέπει να εφαρμόζει στο εσωτερικό και το εξωτερικό. Η τρομοκρατία αποτελεί μία από τις σοβαρότερες παραβιάσεις των κοινών αυτών αρχών και δεν οδηγεί στην επίλυση κανενός προβλήματος. Αντιθέτως, δυναμιτίζει την κοινωνική ειρήνη μέσα στα κράτη και απειλεί την παγκόσμια ειρήνη.

Θεωρείτε υπερβολικά τα μέτρα που έχουν εφαρμοστεί οι ΗΠΑ ως προς τον αυστηρότατο έλεγχο της εισόδου όλων των αλλοδαπών επισκεπτών στο έδαφός της; Υπάρχει προοπτική να ακολουθηθεί και στην Ε.Ε. παρόμοια στρατηγική;

Στις Ηνωμένες Πολιτείες υπάρχει σαφώς μία διαφορετική προσέγγιση του θέματος της αντιμετώπισης της τρομοκρατίας με έμφαση στην πρόληψη και την καταστολή. Η ευρωπαϊκή προσέγγιση είναι πολύ ευαίσθητη ώστε η ακολουθηθείσα πολιτική να μην αποβεί εις βάρος της προστασίας των θεμελιωδών δικαιωμάτων και των προσω-

ΖΑΧΑΡΟΠΛΑΣΤΙΚΗ - CATERING
αριστον
από το 1923

Πανδαισία γεύσεων με έμφαση στην αισθητική του buffet & άψογη οργάνωση

τηλέφωνα: 210 - 38 20 373 - 6932 - 22 93 94

WE ARE RUNNING AHEAD



GREECE
GREECE
CYPRUS
USA
PHILIPPINES
UKRAINE
RUSSIA
POLAND
BULGARIA
INDONESIA
ROMANIA
EGYPT

FULLY TRAINED SEAFARERS
FOR
PERSONAL SAFETY
VESSEL'S SAFETY - SECURITY
ENVIRONMENTAL PROTECTION

ELVICTOR
Quality Crew Managers
since 1977

IN HOUSE DEVELOPED SOFTWARE.
ONLINE WITH NETWORK OFFICES.
TELECONFERENCE INTERVIEWS.
CUSTOMER OWN WEB ACCOUNTS
FOR DATABASE ACCESS.

GALANAKIS BUILDING
KASSANDRAS 3-3A, 185 33 PIRAEUS - GREECE
Tel: 0030 210 4224220 Fax: 0030 210 4224229

www.elvictor.com
crew@elvictor.com



Η κ. Κρότσα με τον Σιμόν Πέρες

Συνέντευξη της ευρωβουλευτού της Νέας Δημοκρατίας Ρόδης Κρότσα - Τσαγκαροπούλου

πικών δεδομένων.

Περαιτέρω δε, ισχύει η βαθιά αντίληψη ότι η διεθνής τρομοκρατία πρέπει να καταπολεμηθεί αποφασιστικά, όχι μόνο με στρατιωτικά και αστυνομικά μέσα αλλά και με πολιτικά μέσα, με αντιμετώπιση των βαθύτερων αιτιών των κοινωνικών, οικονομικών και οικολογικών προβλημάτων και ανισοτήτων του σημερινού κόσμου.

Η Ε.Ε. πιστεύει και προωθεί έναν ουσιαστικό διάλογο, πολιτισμικό, με σεβασμό στις ιδιαιτερότητες και επιδιώξεις των λαών του κόσμου, για μία ισορροπία, παγκόσμια ανάπτυξη και ειρήνη. Στην προσπάθεια αυτή θεωρεί απαραίτητη βέβαια τη συνεργασία και συμμαχία των ΗΠΑ.

Η καταταλαιπωρημένη Ολυμπιακή Αεροπορία είναι στο στόχαστρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Ποια συμβουλή για την επιβίωσή της θα δίνετε στο νέο Έλληνα υπουργό Μεταφορών αλλά και ποια στην αντιπρόεδρο De Palacio;

Δυστυχώς, για το αν βρίσκεται η τώως Ολυμπιακή Αεροπορία και νυν Ολυμπιακές Αερογραμμές στο στόχαστρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δεν μπορεί να κατηγορηθεί η τελευταία γι' αυτό αλλά οι προηγούμενες κυβερνήσεις. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή οφείλει λόγω των αρμοδιοτήτων της να ελέγχει και να εγγυάται την ομαλή λειτουργία της εθνικής μας εσωτερικής αγοράς και του υγιούς εσωτερικού ανταγωνισμού. Στην παρούσα φάση, μάλλον, η κα De Palacio πρέπει να μας απευθύνει συμβουλές και όχι εμείς.

Η νέα κυβέρνηση της Ν.Δ. ειδικά τώρα, στην περίοδο της προετοιμασίας και πραγματοποίησης των Ολυμπιακών Αγώνων, είναι ιδιαίτερα προσεκτική. Η συγκυρία αυτή θα αποτελέσει σημαντική ευκαιρία ανασωογόνησης του εθνικού μας αερομεταφορέα, αφού χιλιάδες θα είναι οι επισκέπτες στη χώρα μας και χιλιάδες οι επιβάτες που θα τη χρησιμοποιήσουν. Η παροχή άριστων και αποτελεσματικών υπηρεσιών θα αποτελέσει σημαντικό κεφάλαιο για το μέλλον της εταιρείας.

Στο προσεχές μέλλον, οι Ολυμπιακές μας Αερογραμμές οφείλουν να υιοθετήσουν μια πιο επιθετική πολιτική έναντι των ανταγωνιστικών εταιρειών, όπως για παράδειγμα από κοινού συνεργασίες με άλλες εταιρείες - στρατηγικούς εταίρους (π.χ. πρόσφατη συμφωνία κοινών πτήσεων με τις Κυπριακές Αερογραμμές), αλλά και μια ορθο-

λογικότερη κάλυψη των αναγκών των προορισμών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, που προς στιγμήν πραγματοποιούνται αποκλειστικά από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές.

Ακόμη μια ορθότερη διαχείριση της εκμετάλλευσης των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης των αεροσκαφών θα απέδιδε σημαντικά στην προσπάθεια οικονομικής επιβίωσης της εταιρείας και αναβάθμισης της χώρας μας.

Η ελληνική οικονομία δεν μπορεί να είναι ελπιδοφόρος για μια μικρή έως μεσαία επιχείρηση εξαιτίας των εξαιρετικά υψηλών εισφορών στα ασφαλιστικά ταμεία των εργαζομένων αλλά και της επώδυνης φορολόγησης των καθαρών κερδών της. Ποιες πρωτοβουλίες θα αναλάβει η Νέα Δημοκρατία, που θα αντικατοπτρίζουν όμως και την ευρωπαϊκή πραγματικότητα;

Η ενίσχυση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και της ενδυνάμωσής τους αποτελεί προτεραιότητα για την ώθηση τόσο της ευρωπαϊκής όσο και της ελληνικής οικονομίας και ανάπτυξης. Η Νέα Δημοκρατία έχει τονίσει πρώτα απ' όλα το πολύ σημαντικό θέμα της ποιότητας, ως συνιστώσας της ανταγωνιστικότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ), με την εντατικοποίηση των προσπαθειών για την ποιοτική βελτίωση παντού: στη βιομηχανία, τη βιοτεχνία, τη γεωργία, τον τουρισμό, το εμπόριο, τις μεταφορές, τις λοιπές υπηρεσίες.

Παράλληλα, όμως, προτείνει και συγκεκριμένες δομικές αλλαγές που θα συμβάλουν στην ενθάρρυνση της δημιουργίας νέων ΜΜΕ όπως για παράδειγμα:

α) Ενίσχυση του προγράμματος Δημόσιων Επενδύσεων εις βάρος των καταναλωτικών δαπανών, β) δημιουργία της αναγκαίας ειδικής υποδομής και εξασφάλιση στις επιχειρήσεις εξωτερικών οικονομιών, για τη μείωση του κόστους, γ) απελευθέρωση των αγορών, ταχεία προώθηση των διαρθρωτικών αλλαγών και των αποκρτικοποιήσεων, δ) εξασφάλιση ανταγωνισμού στις αγορές προϊόντων, πρώτων υλών, ενδιάμεσων προϊόντων, υπηρεσιών δικτύου (ηλεκτρισμού, τηλεπικοινωνιών, Internet κ.λπ.) και χρήματος, για την εξασφάλιση φθηνότερων εισροών στις επιχειρήσεις, ε) μείωση φορολογικών συντελεστών στη φορολογία των επιχειρήσεων, στ) παροχή κινήτρων στις επιχειρήσεις για επενδύσεις στις νέες τεχνολογίες, για την αγορά του αναγκαίου «know how», ζ) ενίσχυση της έρευνας από τον ιδιωτικό τομέα και ενθάρρυνση της συ-



f r a n m a n

Your leading Greek Agents

Newbuilding Contracting

Repairs & Conversions

Shipbuilding Equipment

Spare Parts

Ship Supplies

Marine Communications

Consultancy





νεργασίας των επιχειρήσεων με τα κρατικά ερευνητικά ιδρύματα και με τα ΑΕΙ, η) αναβάθμιση των προγραμμάτων ενδοεπιχειρησιακής κατάρτισης του εργατικού δυναμικού στις νέες τεχνολογίες και σε νέες ειδικότητες, θ) αναδιαμόρφωση των αναπτυξιακών κινήτρων, ι) Δραστική σύντμηση του χρόνου που απαιτείται για αδειοδότηση της νέας επιχείρησης, με πάταξη της γραφειοκρατίας. Η κυβέρνηση της Ν.Δ. εμπιστεύεται τις δημιουργικές ικανότητες των Ελλήνων και των Ελληνίδων και είναι αποφασισμένη να τις υποστηρίξει για να αναπτυχθούν.

Οι προβλέψεις της Ε.Ε. για την εθνική μας οικονομία είναι μάλλον δυσσιώπες. Ποιες ενέργειες θα μπορέσει να καταβάλει η νέα κυβέρνηση χωρίς να δημιουργήσει οικονομική καθίζηση στα αδύναμα κοινωνικά στρώματα;

Να δημιουργήσει προϋποθέσεις ανάπτυξης στην αγορά με παράλληλο νοικοκύρεμα, περιορισμό και εκσυγχρονισμό του κράτους. Η κατάσταση που παρέλαβε η κυβέρνηση της Ν.Δ. είναι πράγματι δυσχερής από δημοσιονομικής πλευράς, και μέλημα της νέας κυβέρνησης είναι να αναστρέψει το κλίμα για την ενθάρρυνση των επενδύσεων και τη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης, αντιμετωπίζοντας παράλληλα τα τεράστια κοινωνικά προβλήματα. Μην ξεχνάμε ότι στην Ελλάδα το ποσοστό φτώχειας είναι πολύ υψηλό, 22%, ενώ ο μέσος κοινοτικός όρος ανέρχεται στο 15%.

Για την κατάσταση αυτή, πέρα από την ανεργία, ευθύνεται η κακή υποδομή και η ελλιπής προσφορά κοινωνικών υπηρεσιών, οι περιφερειακές ανισότητες καθώς και ο κοινωνικός και γεωγραφικός αποκλεισμός των πολιτών από τις πολιτιστικές και άλλες δραστηριότητες. Η φτώχεια και ο κοινωνικός αποκλεισμός απειλούν την κοινωνική μας συνοχή και την οικονομική μας ανάπτυξη.

Η άρση όλων αυτών των εμποδίων και των διακρίσεων στη φιλοσοφία των στόχων της Λισαβόνας που έθεσε η Ε.Ε. το 2000. Η επίτευξη δηλαδή μιας ανταγωνιστικής ευρωπαϊκής οικονομίας, βασισμένης στη γνώση με περισσότερες και καλύτερες θέσεις εργασίας και με κοινωνική συνοχή. Η επιτυχία αυτών των στόχων εξαρτάται από την προσπάθεια που κάνει το κάθε κράτος-μέλος ξεχωριστά και όλοι μαζί. Δυστυχώς, η χώρα μας έμεινε πολύ πίσω. Η νέα κυβέρνηση παρόλο που έχει δύο μεγάλα κρίσιμα

θέματα, το Κυπριακό και τους Ολυμπιακούς Αγώνες, «τρέχει» κυριολεκτικά να επιταχύνει τις μεταρρυθμίσεις και να θέσει τις βάσεις μιας βιώσιμης ανάπτυξης.

Θα ήθελα να τονίσω ιδιαίτερα τη σημασία που έχουν οι μεταρρυθμίσεις στον τομέα της εκπαίδευσης του ανθρώπινου δυναμικού, όσον αφορά τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου γνώσεων με προτεραιότητα την ενίσχυση των επενδύσεων δημόσιων και ιδιωτικών στην Έρευνα και Ανάπτυξη. Ειδικότερα, στους τομείς αυτούς θα πρέπει να δοθεί τεράστιο βάρος αφού η επίτευξή τους έχει πολυσύνθετη διάσταση και εξαρτάται από σωστή παιδεία, συνεχή και επαρκή ενημέρωση, ενθάρρυνση της πρωτοβουλίας και της καινοτομίας, εμπλοκή των κοινωνικών εταίρων και της κοινωνίας ευρύτερα.

Σε αυτήν την πρόκληση στάθηκε ιδιαίτερα και ο Έλληνας πρωθυπουργός Κώστας Καραμανλής στο πλαίσιο του τελευταίου Εαρινού Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.

Αν και εσείς προσωπικά, υποστηρίζετε την ισότητα των δύο φύλων ο πρόεδρος του κόμματός σας επέλεξε ελάχιστες γυναίκες στο νέο κυβερνητικό σχήμα. Για ποιο λόγο θεωρείτε ότι ο νέος πρωθυπουργός οδηγήθηκε σε αυτή την απόφαση;

Ο κ. Καραμανλής τιμά το έργο και τις ικανότητες των Ελληνίδων. Το έχει δηλώσει και αποδείξει σε πολλές περιπτώσεις. Έχουν ήδη επιλεγεί από τη Ν.Δ. γυναίκες για σημαντικές θέσεις πέρα από την κυβέρνηση, όπως στην προεδρία της Βουλής, στις προεδρίες κοινοβουλευτικών επιτροπών, στη δημαρχία της Αθήνας, στον κρατικό μηχανισμό. Πιστεύω ότι έως το τέλος της τετραετίας ο πρωθυπουργός θα δώσει και άλλες ευκαιρίες σε γυναίκες στελέχη να παίξουν σημαντικό ρόλο στη διακυβέρνηση του τόπου σε διαφόρους τομείς.

Οι προετοιμασίες της Ευρωβουλής για την υποδοχή των νέων μελών της, πιστεύετε ότι είναι επαρκείς προκειμένου να μην οδηγηθούν οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί σε... πύργους της Βαβέλ;

Το ζήτημα της ισότητας των γλωσσών των κρατών-μελών της Ε.Ε. διασφαλίζεται από τις ίδιες τις συνθήκες και έτσι πρέπει με κάθε τρόπο να γίνει σεβαστό. Το εγχείρημα αυτό έχει πρακτικές δυσκολίες, κόστος, αλλά και καιρίες πολιτικές διαστάσεις. Στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο τα τε-



ALPHA DYNAMIC

Επενδύστε στην Αξιοπιστία



ΑΕΡΟΚΙΝΗΤΕΣ ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΑΝΤΛΙΕΣ

Κατάλληλες για τη ναυτιλία για άντληση υγρών κάθε είδους

ΡΟΟΜΕΤΡΗΤΕΣ

Υψηλής ακρίβειας
για μέτρηση
καυσίμων, λιπαντικών
και άλλων υγρών



**POSIDONIA 2004
STAND 650**

Αγ. Σπυρίδωνος 33 - 122 43 Αιγάλεω,
Τηλ. 210. 531 7689, 210. 591 4818, Fax: 210. 591 4918
e-mail: info@alpha-dynamic.gr, www.alpha-dynamic.gr



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: 215014 UTRD GR • CABLES: UTRADE GR



Ο Γάλλος πρέσβης παρασημοφορεί την κ. Κράτσα

λευταία δύο χρόνια έχουμε γίνει μάρτυρες των πρακτικών αλλαγών που συντελούνται (αύξηση των καμπίνων διερμηνείας, προσλήψεις νέων υπαλλήλων μεταφραστών κ.ά.). Το δε κόστος αυτού του υπάρχοντος μηχανισμού είναι εξαιρετικά υψηλό, 2 ευρώ ετησίως ανά Ευρωπαϊό υπήκοο. Στην παρούσα φάση απαιτείται διερμηνεία περίπου 11.000 συνεδριάσεων ετησίως για όλα τα κοινοτικά όργανα και αναμένεται αυτός ο αριθμός να διπλασιασθεί σε μία διετία. Προτάσεις έχουν κατά καιρούς διατυπωθεί για την καθιέρωση γλωσσών εργασίας (αγγλικά, γαλλικά, γερμανικά), που θα διευκόλυναν μεν τις εργασίες των κοινοτικών θεσμών και θα ελάφρυναν δραστικά τον κοινωνικό προϋπολογισμό, αλλά έχουν προκαλέσει τις ευαισθησίες των κυβερνήσεων και των πολιτών ως προς την ίση μεταχείρισή τους. Γιατί η γλώσσα δεν είναι απλώς ένα εργαλείο επικοινωνίας, είναι έκφραση του πολιτισμού και της ιδιοσυγκρασίας του κάθε λαού. Η Ε.Ε. καλείται να αποδείξει ότι μπορεί να κάνει σεβαστή την πολυπολιτισμική της διάσταση και την ισοτιμία.

Θεωρείτε ότι το Ευρωπαϊκό Σύνταγμα μπορεί να υιοθετηθεί χωρίς να προκύψουν μακροπρόθεσμες ρήξεις μεταξύ των κρατών-μελών; Μπορεί κατά την άποψή σας να εξασφαλισθεί τελικά η ευρωπαϊκή ενοποίηση χωρίς την ανάπτυξη κοινής ευρωπαϊκής εξωτερικής πολιτικής, εσωτερικής ασφάλειας αλλά και άμυνας;

Μην ξεχνάμε ότι το σχέδιο του Συντάγματος προήλθε από μακροχρόνια συζήτηση και διαδικασία στη Συντακτική Συνέλευση, ένα όργανο που εκπροσωπούσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα εθνικά κοινοβούλια, τις εθνικές κυβερνήσεις και μάλιστα των υποψηφίων μελών της Ε.Ε. Έχει λοιπόν βρεθεί η συναίνεση στα περισσότερα θέματα. Λίγα μένουν να διευθετηθούν όπως η τελική στάθμιση των ψήφων των χωρών κατά τη λήψη αποφάσεων από το Συμβούλιο Υπουργών, ο αριθμός και ρόλος των επιτρόπων, η αναφορά στις χριστιανικές ρίζες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μπορούμε να πούμε ότι όλη αυτή η διαδικασία λειτούργησε πολύ θετικά, γιατί οι Ευρωπαίοι εργάστηκαν συλλογικά και συστηματικά για ένα συγκεκριμένο και φιλόδοξο στόχο και απέδειξαν ότι αυτά που τους ενώνουν είναι πολύ περισσότερα από αυτά που τους χωρίζουν.

Στην πραγματικότητα για το μέλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης βρίσκονται αντιμέτωπες δύο απόψεις:

α) Η επιθυμία για μία Ευρώπη με ικανότητα στρατηγικής δράσης, ανεξάρτητη από τις ΗΠΑ, χωρίς να έχει στόχο να ανταπαιχθεί σε αυτές και β) η προώθηση της ανάπτυξης μιας ζώνης ελεύθερων συναλλαγών, η οποία θα συμπληρώνεται από ένα μηχανισμό γενναιοδωρης βοήθειας προς τις φτωχές περιοχές. Αυτή η ζώνη θα εγγράφεται στο ΝΑΤΟ υπό την αμερικανική πολιτική διοίκηση. Τις θέσεις αυτές καλούμαστε να συμβιβάσουμε, δίνοντας τις κατάλληλες θεσμικές απαντήσεις, οικοδομώντας είτε μια ενωμένη Ευρώπη, η οποία θα περιορίζεται στα κράτη που συμμερίζονται το όραμα μιας αυτόνομης στρατηγικής πολιτικής, είτε μία Ευρώπη ανοικτή, η οποία θα ενώνει σε ένα πλαίσιο ενιαίας αγοράς όλες τις χώρες της ευρωπαϊκής ηπείρου. Οι συζητήσεις για την επικύρωση του Ευρωπαϊκού Συντάγματος και για την πιθανή ένταξη της Τουρκίας στην Ε.Ε. θα αναδείξουν αυτές τις διαφορές και τους προβληματισμούς.

Είναι βέβαιο, ότι μια Ευρωπαϊκή Ένωση η οποία θα υποστηρίζεται επαρκώς από μια ενισχυμένη ΚΕΠΠΑ (Κοινή Εξωτερική Πολιτική και Πολιτική Ασφάλειας) είναι προϋπόθεση για να ενισχυθεί η ασφάλεια των κρατών-μελών της, αλλά και για να παίξει ένα δυναμικότερο ρόλο σε περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο με στόχο την αντιμετώπιση των κρίσεων, την πρόληψή τους, την ισορροπία, τη δημοκρατία, την ειρήνη.

Ο στόχος αυτός αποτελεί την ολοκλήρωση του ευρωπαϊκού οράματος και απαιτεί τη συνεχή κινητοποίησή μας γιατί ο δρόμος δεν είναι εύκολος.



Με τον πρωθυπουργό του Λιβάνου



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

Οι τομές που θα βγάλουν από το αδιέξοδο την Ελληνική Ναυτιλία



Από την 1η Μαΐου η Ευρωπαϊκή Ένωση αριθμεί και τυπικά πλέον 25 μέλη. Τα δέκα νέα κράτη που εντάχθηκαν στο μεγάλο ευρωπαϊκό οικοδόμημα, καθιστούν ακόμα πιο ελκυστικό και ελπιδοφόρο το εγχείρημα για την ομοσπονδιοποίηση της Ευρώπης. Ταυτόχρονα, όμως, αυξάνουν και τις προκλήσεις που καλούμαστε να αντιμετωπίσουμε. Στην Ευρώπη των «είκοσι πέντε» το οικονομικό περιβάλλον αλλάζει, ο ανταγωνισμός εντείνεται και όλα αυτά έχουν είτε άμεση είτε έμμεση επίπτωση στη ζωή του Έλληνα ναυτικού και στο μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας.

Άρθρο του **Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη**, βουλευτή Β' Αθηνών Ν.Δ.

Δύο χώρες -η Μάλτα και η Κύπρος- με σημαντικό αριθμό πλοίων, πολλά από τα οποία είναι ελληνόκτητα, έχουν πλέον ρόλο και λόγο στα ευρωπαϊκά δρώμενα, ενώ και άλλες μεγάλες χώρες της Ε.Ε. που αντιλήφθηκαν έγκαιρα τη σημασία και τα οφέλη της εμπορικής ναυτιλίας, έχουν ξεκινήσει μια διαρκή προσπάθεια για τη βελτίωση των νηολογίων τους και των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων τους.

Μέσα σε αυτό το συνεχώς μεταβαλλόμενο και ανταγωνιστικό περιβάλλον, η χώρα μας παρέμεινε στάσιμη εξαιτίας κομματικών αγκυλώσεων και παρωχημένων αντιλήψεων. Οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ αντιμετώπισαν την ελληνική ναυτιλία -που προσφέρει ετησίως συνάλλαγμα 9 δισ. ευρώ- σαν μια μεγάλη, προβληματική επιχείρηση. Αυτή η πολιτική κόστισε και συνεχίζει να κοστίζει στην ελληνική Πολιτεία. Κόστισε στις θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών, στην ανάπτυξη σοβαρών παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων στη στεριά και, βέβαια, στην εισροή συναλλάγματος.

Αν επιχειρήσουμε μια «μίνι» απογραφή των αποτελεσμά-

των της πολιτικής που ακολούθησε το ΠΑΣΟΚ -με δεδομένο ότι το 1981 η τότε ΕΟΚ, για να υπερθεματίσει για την ένταξη της χώρας μας στους κόλπους της, έκανε αναφορά στον εμπορικό μας στόλο-, τότε γίνεται πασιφανές γιατί η Ελλάδα παραμένει ακόμα ένας «προβληματικός» εταίρος. Ενδεικτικά μόνο θα αναφέρω ότι:

- Από τα 3.500 ελληνόκτητα πλοία μόνο τα 750 είναι εγγεγραμμένα στο εθνικό νηολόγιο.
- Ο κλάδος της κρουαζιέρας κυριολεκτικά αφανίστηκε.
- Η προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα φθίνει, με αποτέλεσμα ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών να μειώνεται συνεχώς.
- Η πλειοψηφία των επαγγελματιών τουριστικών σκάφων, που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, είναι εγγεγραμμένα σε ξένα νηολόγια. Συγκεκριμένα, από τα 6.500 σκάφη μόνο τα 3.000 φέρουν την ελληνική σημαία.
- Παρά το γεγονός ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατέχουν το 25% των νέων ναυπηγήσεων, καμία νέα παραγγελία

TURBOCHARGERS REPAIR

SPECIALISED SERVICE STATION

δεν έχει δοθεί σε ελληνικά ναυπηγεία

- Η ανεργία στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη φτάνει σήμερα το 70%.
- Εξίσου απογοητευτικά είναι και τα αποτελέσματα που επικρατούν στη στεριά. Αν και η χώρα μας αντιπροσωπεύει το 18% του παγκόσμιου στόλου, δεν έχει καταφέρει να προσελκύσει και να αναπτύξει ένα αξιόπιστο σύστημα παροχής υπηρεσιών. Αείζει να σημειωθεί πως η Μ. Βρετανία, που κατέχει μόνο το 1,2% του παγκόσμιου στόλου, μέσα από ένα τέτοιο σύστημα έχει δημιουργήσει περίπου 250.000 θέσεις εργασίας στη στεριά.

Σήμερα, που περισσότερο από ποτέ άλλοτε θέλουμε να βάλουμε ως στόχο την πραγματική και ισόρροπη ανάπτυξη της χώρας, δεν έχουμε άλλη επιλογή από το να σταθούμε δίπλα στους παραγωγικούς τομείς της χώρας.

Γι' αυτό και ο στόχος μας δεν θα πρέπει να είναι άλλος από το να συνδέσουμε την ελληνική ναυτιλία με την Εθνική Οικονομία. Να καταστήσουμε τον Πειραιά ένα Διεθνές Ναυτιλιακό Κέντρο. Από τη ναυτιλία έχουμε μόνο να κερδίσουμε και όχι να χάσουμε.

Πρέπει επιτέλους να αφήσουμε πίσω τη μικροπολιτική και τους δογματισμούς και να δούμε τι συμφέρει τον τόπο.

Να δούμε πώς κινήθηκαν άλλες χώρες με μικρότερη ναυτιλιακή παράδοση και να προχωρήσουμε σε παρεμβάσεις, που θα συμβάλουν καθοριστικά στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Στη νέα ναυτιλιακή πολιτική, που επιβάλλεται να ακολουθήσουμε, δεν περιλαμβάνονται ανέφικτοι στόχοι.

Πρέπει η ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πλοίων να συνδέεται άμεσα με τη ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα, την εκπαίδευση, την απασχόληση, την ασφάλεια, την ποιότητα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Γι' αυτό πρέπει να προχωρήσουμε άμεσα σε εννέα παρεμβάσεις - τομείς, που θα βγάλουν από το σημερινό αδιέξοδο την ελληνική ναυτιλία:

1. Δημιουργία ενός σύγχρονου και ανταγωνιστικού εθνικού νηολόγιου, ώστε να εγγραφούν σε αυτό περισσότερα πλοία.

2. Ριζική αναμόρφωση της πολιτικής για την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα και την τόνωση της ναυτεργασίας.

3. Αναβάθμιση της Ναυτικής Εκπαίδευσης, προκειμένου να αξιοποιήσουμε το ανθρώπινο δυναμικό που διαθέτουμε. Αναγνώριση του καταληκτικού διπλώματος του πλοίαρχου και του Α' μηχανικού ως τίτλου ισότιμου των ΑΕΙ.

4. Σύγχρονες, αποτελεσματικές και οικονομικά προσιτές ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, οι οποίες θα προωθούν τον υγιή ανταγωνισμό στις κύριες γραμμές του Αιγαίου.

5. Βελτίωση των λιμενικών - τουριστικών υποδομών της νησιωτικής Ελλάδας, οι οποίες σήμερα στη συντριπτική τους πλειοψηφία δεν ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες.

6. Κίνητρα και εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου για την προσέλκυση και δημιουργία νέων δραστηριοτήτων στον Πειραιά.

Στόχος είναι η ανάπτυξη μιας στοιχειώδους ασφαλιστικής αγοράς, η περαιτέρω ενίσχυση της εξειδικευμένης ναυτιλιακής δικηγορίας, η μετεξέλιξη των τμημάτων επίλυσης ναυτικών διαφορών σε αμιγώς ναυτικά δικαστήρια κ.ά.

7. Δυναμική εκπροσώπηση σε όλα τα διεθνή και ευρωπαϊκά κέντρα λήψης αποφάσεων, ώστε να υπηρετούνται καλύτερα και πιο αποτελεσματικά τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας.

8. Αποτελεσματική στήριξη του κλάδου της ελληνικής κρουαζιέρας.

9. Απελευθέρωση των δυνάμεων του θαλάσσιου τουρισμού με έμφαση στη δημιουργία των σύγχρονων μαρινών.

Απέναντι στα κρίσιμα ζητήματα για την ελληνική ναυτιλία, η Πολιτεία οφείλει να μείνει προσηλωμένη στις δυνατότητες του Έλληνα επιχειρηματία και του ναυτικού.

Είναι καιρός να δώσουμε στους ανθρώπους της θάλασσας αυτά που τόσα χρόνια το ελληνικό κράτος τους έχει στερήσει: την αναγνώριση και πάνω από όλα τη βοήθεια, ώστε να τονώσουν τη δραστηριότητά τους και να προσφέρουν σημαντικά οφέλη στην ελληνική οικονομία και την κοινωνία.

CENTER - SPARE PARTS



TURBOMARE
KOSTAS PARASKEVOPOULOS

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



Η εποχή δεν ευνοεί τις αγορές αλλά την πώληση των πλοίων

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ του Χάρη Ν. Βαφειά

Director Stealth Maritime Corporation S.A.



Την προσοχή του πλοιοκτήτη επικαλείται ο κ. Χάρης Βαφειάς, ιδιαίτερα αυτήν την εποχή των εξωπραγματικών ναύλων. Κατά τον κ. Βαφειά, σε αυτό το κλίμα υπεραισιοδοξίας που επικρατεί στους ναυτιλιακούς κύκλους, με τις τιμές των πλοίων να έχουν αυξηθεί κατακόρυφα και τους ναυλωτές συχνά να ναυλώνουν πλοία σε υψηλούς ναύλους μέχρι και για 10 χρόνια, ο πλοιοκτήτης δεν πρέπει να ξεχνάει ότι βρίσκεται σε μια κυκλική δουλειά, που μπορεί εύκολα να τον επαναφέρει στα παλαιά ζημιόγωνα επίπεδα.

Οι πρόσφατες τιμές της ναυλαγοράς έχουν ξεπεράσει κάθε προσδοκία. Κατά την άποψή σας πώς διαφαίνεται το μέλλον της ναυτιλίας, λαμβάνοντας υπ' όψιν την υπεραισιοδοξία που διακατέχει τις τράπεζες και τα ναυπηγεία αυτή την περίοδο; Πόσο προσεκτικός πρέπει να είναι ένας πλοιοκτήτης στις επόμενες κινήσεις του;

Περνάμε μια μοναδική εποχή για τη ναυτιλία και πιο συγκεκριμένα για τα φορτηγά πλοία. Οι ναύλοι έχουν αγγίξει επίπεδα που δεν έχουμε ξαναδεί, οι τιμές των πλοίων, παλαιών και καινούργιων, έχουν ανέβει κατακόρυφα, κάποτε 2 και 3 φορές πάνω από τα επίπεδα του περσινού χρόνου, και οι ναυλωτές δεν φοβούνται να ναυλώσουν πλοία σε υψηλούς ναύλους μέχρι και για 10 χρόνια! Όλοι είναι υπεραισιοδοξοί τους τελευταίους 5 μήνες, αλλά πιο πολύ είναι οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες, οι οποίοι ρισκάρουν υπερβολικά ναυλώνοντας με «άγνωστους» ναυλωτές, παραγγέλνοντας πλοία σε ναυπηγεία που δεν έχουν εμπειρία και πληρώνοντας υπέρογκες τιμές για πλοία που δεν έχουν πάνω από 1-2 χρόνια ζωής. Ο κάθε πλοιοκτήτης πρέπει να είναι διπλά προσεκτικός τώρα γιατί επηρεάζεται εύκολα

από τους εξωπραγματικούς ναύλους και ξεχνάει ότι βρίσκεται σε μια κυκλική δουλειά, που μπορεί πολύ εύκολα να ξαναγυρίσει στα παλαιά ζημιόγωνα επίπεδα. Ιδιαίτερη προσοχή και έλεγχος χρειάζεται να γίνεται στους ναυλωτές ειδικά σε deals που η χρονοναύλωση είναι μεγαλύτερη του ενός έτους. Βασικά, ως συμβουλή, τώρα δεν είναι η εποχή για αγορές, είναι εποχή για πώληση πλοίων, ιδιαίτερα εάν έχουν αγοραστεί φτηνά, και εκμετάλλευση των υπολοίπων όσο καλύτερα γίνεται μέχρι την πώληση της ναυλαγοράς και έπειτα των αξιών.

Οι τράπεζες έχουν κάνει στο παρελθόν λάθη και, δυστυχώς, δύσκολα καταλαβαίνουν ότι πρέπει να δανείζουν τα πολλά όταν η ναυλαγορά είναι σε πολύ υψηλά επίπεδα.

Ως νέος επιχειρηματίας κρίνετε σκόπιμη τη σύναψη συμμαχιών με άλλους επιχειρηματίες, προκειμένου να αντεπεξέλθετε σε ορισμένα ζητήματα που απασχολούν τον κλάδο; Ποιοι είναι οι λόγοι που κατά τη γνώμη σας οδηγούν λίγους πλοιοκτήτες σε στρατηγικές συμμαχίες;

Οι συμμαχίες είναι μια πολύ ενδιαφέρουσα λύση για την



αντιμετώπιση σημαντικών θεμάτων αλλά και για να σε αντιμετωπίζουν οι τράπεζες, οι ναυλωτές και οι προμηθευτές με ευνοϊκότερο τρόπο. Δυστυχώς, είναι δύσκολο να βρεις κάποιον επιχειρηματία-πλοιοκτήτη που να μοιράζεστε τις ίδιες ιδέες και στρατηγικές. Εδώ σε ναυτιλιακές εταιρείες που υπάρχουν αδέρφια και χωρίζουν τα συμφέροντά τους, πόσω μάλλον να συνεταιριστείς με κάποιον φίλο ή απλώς γνωστό. Πάντως, προσωπικά, είμαι υπέρ των συμμαχιών υπό οποιαδήποτε μορφή, αρκεί και οι δύο πλευρές να βγαίνουν κερδισμένες.

Η εταιρεία σας δεν είναι ένθερμος υποστηρικτής της ελληνικής σημαίας. Ποιοι είναι οι κυριότεροι λόγοι για τη διστακτικότητά σας ως προς τη νηολόγηση πλοίων με τη Γαλανόλευκη;

Μέχρι τώρα δεν είχαμε πλοία με τη Γαλανόλευκη. Η νομοθεσία από τη μία και η έλλειψη ικανών Ελλήνων ναυτικών, από την άλλη, μας είχαν κάνει να στραφούμε σε άλλες σημαίες όπως της Κύπρου, της Μάλτας και των Marshall Islands. Με αλλαγές που έγιναν πρόσφατα, η Γαλανόλευκη έγινε πιο εύχρηστη και έτσι αποφασίσαμε να την υψώσουμε σε τρία άφραμαξάνια που βρίσκονται υπό κατασκευήν. Πιστεύω πως με τη νέα κυβέρνηση η Γαλανόλευκη θα γίνει ακόμα πιο ελκυστική και εμείς θα κοπιάσουμε να την υψώσουμε σε περισσότερα πλοία μας.

Υπάρχει συνεργασία και ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των νεότερων -ηλικιακά- πλοιοκτητών; Ποιες είναι οι κυριότερες διαφοροποιήσεις σας από τις προηγούμενες γενιές;

Υπάρχει ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των νέων πλοιοκτητών σήμερα σε μεγαλύτερο βαθμό από παλιά. Παλαιότερα οι πλοιοκτήτες ήταν πιο κλειστοί, ως πρώην ναυτικοί είχαν άλλα «πιστεύω», αλλά σήμερα, οπότε η ναυτιλία έχει γίνει μια δύσκολη και απαιτητική δουλειά, που πρέπει κάποιος να έχει πολλές γνώσεις οικονομικές, νομικές και τεχνικές για να την κάνει καλά, είναι πιο δύσκολο ένας πλοιοκτήτης να μην επικοινωνεί και να μη συζητά με άλλους. Επίσης οι νέοι σήμερα είναι μορφωμένοι, συνήθως ανοιχτόμυαλοι, έχουν σπουδάσει στο εξωτερικό και έτσι έχουν γνωρίσει και άλλους νέους Έλληνες και ξένους που ασχολούνται με τη ναυτιλία. Οι παλιοί εφοπλιστές έβλεπαν την εταιρεία τους ως το προσωπικό τους πορτοφόλι και έτσι είχαν μεν απόλυτο έλεγχο, αλλά από την άλλη δεν μπορούσαν να τη μεγαλώσουν πολύ και να δημιουργήσουν ένα «Corporation» με τα πρότυπα και τις αξίες, για παράδειγμα, των Νορβηγών ή των Γερμανών.

Οι σχέσεις σας με τη βιομηχανία αλλά και το εμπόριο

της Κίνας είναι ευρέως γνωστές. Ποιες είναι οι εντυπώσεις σας για τις συνεργασίες που έχετε συνάψει με εταιρείες της Άπω Ανατολής και πόσο σημαντικό ρόλο θα αναπτύξει η χώρα αυτή για τη ναυτιλιακή οικονομία τα επόμενα έτη;

Οι συνεργασίες μας είναι βασικά σε τρεις χώρες της Άπω Ανατολής. Όσον αφορά το ξηρό φορτίο έχουμε εστιασθεί στην Κίνα και στην Αυστραλία και όσον αφορά το πετρέλαιο στην Κορέα. Η Άπω Ανατολή γενικά κρύβει πολλές ευκαιρίες αλλά και παγίδες. Θέλει ιδιαίτερη προσοχή και έλεγχο προτού κάποιος επενδύσει και συνάψει συνεργασίες με εταιρείες εκεί. Αν όλα όμως γίνουν σωστά και υπάρχει εμπιστοσύνη και τιμιότητα μεταξύ των δύο πλευρών, τότε υπάρχει πιθανότητα για μεγάλη κερδοφορία. Η Κίνα είναι χωρίς αμφιβολία από τους σημαντικότερους λόγους για τη ραγδαία άνοδο της ναυλαγοράς και στο ξηρό και στο υγρό φορτίο, αλλά θέλει λίγη προσοχή γιατί ήδη η κυβέρνηση προσπαθεί να φρενάρει αυτή την άνοδο και να την ομαλοποιήσει. Εκτός από την Κίνα, η Ινδία θα παίξει πολύ σημαντικό ρόλο την επόμενη πενταετία, με εξίσου εκπληκτικά αποτελέσματα.

Η έδρα της εταιρείας σας, όπως και πολλών άλλων σημαντικών ναυτιλιακών εταιρειών, είναι στην Κηφισιά. Θεωρείτε ότι ο Πειραιάς αδυνατεί πλέον να φιλοξενήσει επαρκώς τη μεγάλη ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα;

Ο Πειραιάς είναι μια πολύ όμορφη περιοχή με μεγάλη ναυτιλιακή ιστορία, δυστυχώς όμως δεν μπορεί πλέον να αντεπεξέλθει στις ανάγκες της μοντέρνας ελληνικής ναυτιλίας. Το πάρκινγκ είναι ανύπαρκτο, τα περισσότερα κτίρια γραφείων είναι παλιά, επικρατεί συμφόρηση στους δρόμους και υπάρχει πολλή μόλυνση. Εμείς από την Αθήνα, όπου είχαμε τα γραφεία μας, μεταφερθήκαμε στην Ερυθραία όπου η ποιότητα ζωής είναι καλύτερη. Έχει ψυχία, καθαρό αέρα, μοντέρνα και ευρύχωρα κτίρια για γραφεία και όλοι μας οι συνεργάτες είναι πολύ ευχαριστημένοι. Ήρθαμε πρώτοι στο συγκρότημα αυτό και ήδη άλλες δύο ναυτιλιακές εταιρείες μας ακολούθησαν. Είναι πολλές ακόμη που μεταφέρθηκαν από τον Πειραιά προς τα βόρεια, αλλά και άλλες που κινήθηκαν προς τη Συγγρού και τη Γλυφάδα.

Πόσο έχουν επηρεάσει την εταιρεία σας οι πρόσφατες νομοθεσίες και πολιτικές σχετικά με τον κώδικα ISPS αλλά και την απόσυρση φορτηγών πλοίων μονού τοιχώματος; Θεωρείτε ότι είναι πλέον δύσκολο για έναν πλοιοκτήτη να χαράσσει μια επιχειρησιακή στρατηγική σε βάθος χρόνου;



ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ του Χάρη Ν. Βαφειά
Director Stealth Maritime Corporation S.A.

Όλοι οι νέοι κανονισμοί, που έχουν γίνει πια αμέτρητοι, δημιουργούν ένα τεράστιο βάρος στους πλοιοκτήτες και στις διαχειριστικές εταιρείες τους.

Οι περισσότεροι κανονισμοί θεσπίζονται βιαστικά, δυστυχώς, συνήθως έπειτα από κάποιο ναυτιλιακό ατύχημα ή καταστροφή, και έτσι πολλές φορές δεν προσφέρουν τίποτα παραπάνω από «χαρτομάνι» και γραφειοκρατία. Το ISPS θα μας επηρεάσει όλους πάρα πολύ και ήδη έχει μπει στη ζωή μας.

Όσον αφορά την απόσυρση φορτηγών μονού τοιχώματος, πιστεύω πως σίγουρα θα γίνει διότι οι πολιτικοί που δυστυχώς αποφασίζουν για όλους εμάς πιστεύουν πως τα δύο τοιχώματα είναι η λύση για όλα τα προβλήματα. Εμάς ευτυχώς δεν μας επηρεάζει η απόφαση αυτή, διότι δεν έχουμε επενδύσει σε μοντέρνα φορτηγά μονού τοιχώματος τα οποία αφορά.

Σίγουρα, όμως, οι πλοιοκτήτες με μοντέρνα φορτηγά ή παραγγελίες για φορτηγά μονού τοιχώματος θα βρεθούν σε δύσκολη θέση όταν τελικά περάσει επισήμως ο κανονισμός αυτός. Με όλους αυτούς τους κανονισμούς και άλλους που θεσπίζονται ανά μήνα, είναι πολύ δύσκολο για έναν πλοιοκτήτη να κάνει μακροχρόνιες επενδύσεις και να καταστρώσει στρατηγικές.

Ως νέος επιχειρηματίας, ποιες κινήσεις θεωρείτε ότι οφείλει να αναλάβει η ελληνική πλοιοκτησία για την προσέλκυση και διατήρηση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα;

Η προσέλκυση και η διατήρηση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα είναι ένα μεγάλο πρόβλημα της ελληνικής ναυτιλίας που μεγαλώνει όσο περνάει ο χρόνος. Χρειάζεται περισσότερη διαφήμιση, εντατικότερη ενημέρωση στους νέους για το τι μπορούν να κερδίσουν αν ασχοληθούν με το ναυτικό επάγγελμα. Οι αποδοχές είναι μεγά-

λες και οι ευκαιρίες εξέλιξης πολύ σημαντικές για τους καλούς ναυτικούς. Η διατήρηση των ναυτικών είναι πολύ εύκολη από την προσέλκυσή τους, γι' αυτό πρέπει η Πολιτεία σε συνεργασία με τους πλοιοκτήτες να κάνουν μια εκστρατεία ενημέρωσης και μάρκετινγκ. Με την ανεργία και τη φτώχεια που επικρατεί σήμερα, σίγουρα τα αποτελέσματα θα είναι ικανοποιητικά.

Ποιους προσωπικούς επιχειρηματικούς στόχους επιθυμείτε να κατακτήσετε τα επόμενα έτη; Θεωρείτε αναγκαία και εποικοδομητική την παράλληλη δραστηριοποίησή σας και σε άλλους τομείς της οικονομίας με λιγότερο επενδυτικό ρίσκο;

Εμείς θέσαμε δύο στόχους για το 2003 και τους καταφέραμε. Κατ' αρχάς, να πουλήσουμε όλα τα αφραμάξ μονού τοιχώματος και να παραμείνουμε μόνο με αφραμάξ διπλού τοιχώματος και, δεύτερον, να μεγαλώσουμε την εταιρεία ναυλώσεων που ελέγχουμε στην Αυστραλία (Brave Bulk Transport Ltd). Τώρα για το 2004-2005 έχουμε ως στόχο να ανανεώσουμε τα VLCC'S ώστε να είναι όλα μας τα δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος και όταν υποχωρήσουν οι τωρινές υψηλές τιμές να ανανεωθούν τα φορτηγά και ιδιαίτερα τα παναμάξ και τα Capesize. Επίσης παρακολουθούμε και άλλες αγορές όπως τα χημικά τάνκερ και τα κοντέινερ. Πάντα πρέπει να έχεις επενδύσεις και σε άλλους τομείς, έτσι ώστε αν ένας τομέας δεν πάει καλά, να υπάρχει κάποια στήριξη από τους άλλους. Εμείς έχουμε επενδύσεις σε διάφορες χρηματαγορές αλλά ασχολούμαστε επίσης με το Real Estate. Όλες οι επενδύσεις έχουν ρίσκο, άλλες μικρότερο και άλλες μεγαλύτερο, γι' αυτό πριν από κάθε επένδυση χρειάζεται ανάλυση, συζήτηση μεταξύ όλης της οικογένειας και λήψη συμβουλών από έμπειρους του τομέα που επρόκειτο να γίνει η επένδυση.

FUEL PIPES?

SHEATHED & SINGLE SKIN DIESEL FUEL INJECTION PIPES

for Main Engine, Auxiliary & Standby Applications
Available for most Engine Types and Models

GIRO ENGINEERING LIMITED

Talisman, Duncan Road, Park Gate,
Southampton, Hants, SO31 7GA England



Call Giro

THE FUEL PIPE SPECIALISTS

Complete OEM Systems, Retro-Fit Kits or Replacement Parts

Stress-Free Fit UMS Monitor & Alarm Systems
Class Approved ISO 9001 SOLAS Compliant

Tel: +44 (0)1489 885288; Fax: +44 (0)1489 885199

E-Mail: giro@giroeng.com

Internet: www.giroeng.com

SOLAS
compliant

duo line

Mariners fly Austrian

More than 200 destinations
connecting via Vienna



A STAR ALLIANCE MEMBER

Earn miles with **Miles&More**

Africa

Agadir • Cairo • Tripoli

Asia

Almaty • Bangkok • Beijing • Colombo • Delhi
Kathmandu • Kuala Lumpur • Male • Mauritius
Osaka • Phuket • Shanghai • Singapore • Tokyo
Yangon

Australia

Melburne • Sydney

Canada

Montreal • Toronto

Middle East

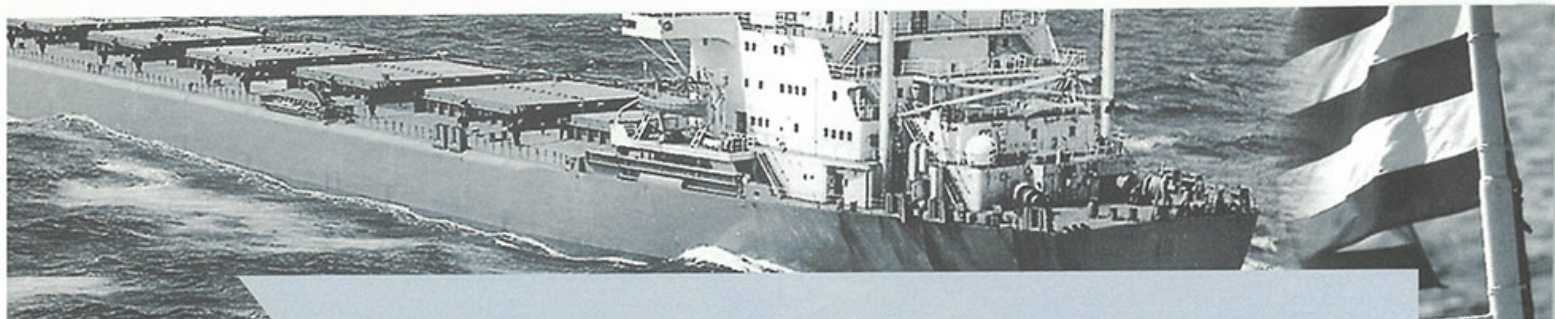
Aleppo • Amman • Dubai • Tel Aviv • Tehran

USA

New York • Washington

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

Austrian



ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ: Ο Μύθος και η Πραγματικότητα (ή, άλλως, Λογαριασμοί χωρίς τον Ξενοδόχο)

Οι Έλληνες, αλλά και ειδικότερα οι κυβερνήσεις, είχαν ως στόχο ναυτιλιακής πολιτικής -ακαταλαβίστικα κιόλας, διότι με το εθνικό γόητρο δεν κερδίζεις και πολλά πράγματα σε όρους \$- ένα μεγάλο ποσοστό, και γιατί όχι και το 100%, των ελληνόκτητων πλοίων κάτω από την Κυανόλευκη.

Του καθηγητή & διευθυντή ΠΜΣ στη Ναυτιλία,
πρώην Γ.Γ. ΥΕΝ Αλέξανδρου Γουλιέλμου
(Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς)

Ήταν αυτό πατριωτικό; Ήταν συναισθηματικό; Ήταν πολιτικό; Ήταν επιχειρηματικό; Κανείς δεν ξέρει και κανείς δεν το πέτυχε! Η χουντική περίοδος μόνο πλησίασε και το νομικό πλαίσιο του 1953 έδειξε τι ήθελε η σημαία την εποχή εκείνη (η αποτελεσματικότητα του νόμου φάνηκε όμως μετά 4 χρόνια). Η κυβέρνηση όμως του 1975-1980 ήταν αυτή που πέτυχε το καλύτερο αποτέλεσμα 77%+ στην ελληνική σημαία (μετράμε από το 1949 και μετά).

Το 1957 μόλις 15% ήταν στην Κυανόλευκη με τάση ανόδου - λόγω του νόμου 2687 του 1953, που απετέλεσε το εξυπνότερο και πλέον ευέλικτο πλαίσιο ναυτιλιακής πολιτικής που επινόησε ποτέ άνθρωπος¹. Βέβαια, έχει ένα βασικό σφάλμα το οποίο οδηγεί στην απομάκρυνση αντί στην προσέλκυση των πλοίων από την ελληνική σημαία... Θα θελήσει η νέα κυβέρνηση να το διορθώσει;

Το 1962 αρχίζει η απομάκρυνση των πλοίων μέχρι το 1966 (το ποσοστό πέφτει από 55% σε 35%). Η χούντα καταφέρνει να φέρει πίσω τα πλοία! Από 35% το ποσοστό ανεβαίνει πάνω από το 50% (52%) μέχρι το 1974.

Η μεταπολίτευση, όμως, ήταν αυτή που έβαλε τα γυαλιά στους πριν και στους μετά. Η σημαία κέρδιζε συνε-

χώς πλοία στην περίοδο 1975-1980 με κύριο αντίπαλο τη Λιβερία, που αρχικά είχε το 19%. Ο αείμνηστος Καραμανλής δήλωνε: «Επιζητώ τον επαναπατρισμό (των πλοίων) και δεν ενδιαφέρομαι για το στενό συμφέρον του Δημοσίου. Δεν αποβλέπω στα μεγαλύτερα έσοδα του προϋπολογισμού. Θέλω τη μικρή Πατρίδα μας να κρατήσει το προβάδισμα στα έργα της θαλάσσης μεταξύ των μεγάλων Χωρών. Λόγοι Εθνικής προβολής, λόγοι ακόμη πολιτικοί, υπαγορεύουν τη διεθνή αναγνώριση της Ελλάδος σαν μια κατ' εξοχήν ναυτική δύναμη» («Ναυτικά Χρονικά», 1976).

Ο Καραμανλής ρύθμισε τα φορολογικά. Εκεί ο Καραμανλής είπε για την εισφορά πως είναι να πηγαίνει στη ναυτιλιακή υποδομή (αλλά ποτέ δεν πήγε, νόμοι 27 & 29 του 1975). Ένα λάθος του Καραμανλή το 1975 διόρθωσε ο Παυλίδης το 1990, μειώνοντας τη φορολογία των μεγάλων πλοίων, αλλά διέπραξε και αυτός το λάθος να μην εναρμονίσει τη φορολογία για τα ενδιαμεσα κλιμάκια! Η φορολογία δεν ήταν πάνω από 10 εκατ. δολάρια το χρόνο πριν από μερικά χρόνια, δηλαδή ασήμαντο ποσό (για τα περίπου 1.000 πλοία είναι \$10.000 το χρόνο). Αυτό το ποσό είναι το μισό από αυτό που ανέμενε ο Καραμανλής το 1975.

Ο κυριότερος συντελεστής της ανταγωνιστικότητας δό-

1. Προσοχή μην το καταλάβει η Ε.Ε.!

θηκε επί υπουργίας Κασιφάρα και θα έμενε στην ιστορία το μόνον αυτό προς τη ναυτιλία, του Κασιφάρα, από περίπου 500 εκατ. δολάρια το χρόνο με τις διμερείς συμβάσεις το 1981-82. Ένα τόσο οφθαλμοφανές μέτρο, είναι αδιανόητο πώς δεν το είχαν σκεφθεί οι προηγούμενοι υπουργοί (Φικιώρης κ.ά.). Βέβαια αυτό το τόσο σωστό μέτρο επισκιάστηκε από την περίφημη ανακύκλωση των πληρωμάτων.

Στα πληρώματα ο Αλεξανδρής έβαλε αρχή στη μείωση των συνθέσεων. Σοσιαλιστικά αυτό δεν έστεκε και ονομάστηκαν αυτές «πειραματικές συνθέσεις». Αργότερα ο Κασιφάρας θέσπισε και αυτός το 40% να είναι ξένοι (από 30% και 35% παλαιότερα). Επειδή και αυτό δεν έστεκε σοσιαλιστικά, έγινε για δύο μόνο χρόνια (1983-85). Αργότερα πέρασε στις εγκριτικές πράξεις και έγινε συνταγματικός νόμος. Οι μετέπειτα υπουργοί δεν τόλμησαν να μειώσουν τις συνθέσεις αλλά στρογγυλοποίησαν τα ποσοστά σε ανθρώπινες μονάδες! (Σουμάκης) Φαίνεται πως η ευρηματικότητα των Ελλήνων στέρεψε και η χώρα δεν έχει άλλο τι να δώσει σε μια γιγαντιαία παγκόσμια ναυτιλία. Ο πρόεδρος της ΕΕΕ δήλωσε (04/02/04) ότι οι Έλληνες πραγματοποίησαν «μια συνολική επένδυση που υπερβαίνει το ύψος 2 ετησίων κρατικών προϋπολογισμών» (22 εκατ. τνβ και 238 πλοία)!!! Φανταστείτε να έχετε τρία μαζί κράτη και, από τα 3, τα 2 να είναι η ναυτιλία! Ο Δαβίδ (Κράτος) εδώ στενίζει το Γολιάθ (ελληνόκτητη Ναυτιλία), όχι για να τον εξουδετερώσει, αλλά για να επωφεληθεί, χωρίς όμως να ξέρει με τι τρόπο.

Μετά το 1980 καμία κυβέρνηση δεν έφερε τα πλοία πίσω και η σημαία έχανε συνεχώς μέχρι το 1989 -μικρή ανάκαμψη στην περίοδο 1990-1994- και μετά πτώση στην προ του 1960 περίοδο. Σήμερα η σημαία έχει μόλις το 34% (GT). Το πιο κάτω διάγραμμα αποτυπώνει την ιστορία.

Διάγραμμα 1



2. Ευτύχημα υπήρξε η εκλογή στη θέση του Γ.Γ. του IMO του εξαιρετού Έλληνα Μητρόπουλου Ευ., αλλά στις Διευθύνσεις Μεταφορών και Περιβάλλοντος της Ε.Ε. υστερούμε από χρόνια με το να μη μετέχουν Έλληνες. Ενώ στην Ελλάδα τηλεοπτικοί σταθμοί και εφημερίδες «ανήκουν» σε εφοπλιστές, στο εξωτερικό, αντίθετα, είμαστε σχεδόν ανύπαρκτοι (αυτό δεν διέφευγε από τους παλαιότερους εφοπλιστές τύπου Ωνάση - Νιάρχου - Χανδρή κ.λπ. που έκαναν παγκόσμιες δημόσιες σχέσεις).

Τίθεται λοιπόν το ερώτημα: Τι σκοπεύει να κάνει η κυβέρνηση της 7ης Μαρτίου για να φέρει τα πλοία πίσω; Το 66% έχει 51 σημαίες σήμερα από σύνολο 3.370 μεγάλων σχετικά πλοίων, 180 εκατ. τνβ και 109 εκατ. μικτή χωρητικότητα. Επενδύσεις-ρεκόρ σήμερα με 14 εκατ. gt! As μας δώσει τα πλοία μας... πίσω η Μάλτα (31 εκατ. τνβ), η Κύπρος (23 εκατ.), ο Παναμάς (23 εκατ. τνβ.), η Λιβερία (12 εκατ. τνβ), οι Μπαχάμες (9 εκατ. τνβ), τα Νησιά Μάρσαλ (7,4 εκατ.) και ο Άγιος Βικέντιος κ.λπ. (3 εκατ.) και θα είμαστε εντάξει. Αλλά as δούμε πρώτα τι θέλουν οι εφοπλιστές.

Τι θέλουν οι εφοπλιστές;

Η Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική

Πρώτα να οριοθετήσουμε τη ναυτιλιακή δράση. Δρα στον παγκόσμιο χώρο, στον οποίο υπάρχει μια εξαιρετική ευαισθησία για το περιβάλλον από μια κατά κύριο λόγο άναυτη Ευρώπη και Αμερική, προσανατολισμένες στη ναυπηγική και κύρια τεχνολογική κατανάλωση. Ο μεγάλος πελάτης πρέπει να κτίζει πλοία, να αποσύρει πλοία, να αγοράζει εξοπλισμό και να έχει νεαρό στόλο και να μη ρυπαίνει. Ο 20ετής οικονομικός ορίζοντας των πλοίων που υποστηρίζουν οι οικονομολόγοι, είναι για περιβαλλοντικούς ορίζοντας και σήμερα κατεβαίνει κάτω από τη 15ετία. Το πλοίο πρέπει να βγαίνει στα 12-14 χρόνια το πολύ. Αυτή είναι η σκληρή πραγματικότητα! As Εεχάσουμε την 20ετία και βάλτε.

1. Η Ελλάδα, αν και είχε την προεδρία το 2003, δεν κατάφερε να αποτρέψει την επώδυνη επίσηυση της απόσυρσης των Δ/Ξ μονού τοιχώματος, από την Ε.Ε., με τα οποία μεταφέρονται με αυτά -και άλλα- σχεδόν 2 δισ. τόνοι πετρελαίου το χρόνο σε όλο τον κόσμο. Άρα, τι και αν έχουμε το μισό στόλο της Ε.Ε. Στις πολιτικές αποφάσεις είμαστε ανίσχυροι.

Το πρώτο συμπέρασμα λοιπόν είναι η απόκτηση πολιτικής δύναμης -και όχι ναυτιλιακής δύναμης- στην Ε.Ε. πρωτίτως και στον κόσμο² στη συνέχεια. Βέβαια, το δεύτερο προνοητικό μέτρο είναι η αποφυγή παροχής αφορμών στην Ε.Ε. και στις ΗΠΑ μέσα από ατυχήματα μεγάλης επιπτώσης στην κοινή γνώμη της Ε.Ε. (Αγγλία, Γαλλία, Γερμανία, Βέλγιο, Βαλτική, Ισπανία) και των ΗΠΑ. Το τρίτο προνοητικό μέτρο είναι η άμεση θέσπιση δύο μονίμων θέσεων ειδικών στη διαχείριση κρίσεων και ΜΜΕ, ένα στην ΕΕΕ και ένα στο Committee. Αυ-



τοί θα είναι και οι «υπουργοί Τύπου» των εφοπλιστών μέσα και έξω από τη χώρα. Η δημόσια εικόνα της ναυτιλίας -που θα έπρεπε να απασχολεί και την Ευρωπαϊκή και Παγκόσμια Ένωση Εφοπλιστών- πρέπει να μελετηθεί και να αποκατασταθεί στις σωστές της βάσεις. Τέταρτο προνοητικό μέτρο είναι η προβολή της ποιοτικής και οικολογικής ναυτιλίας που έχουμε -όση έχουμε- και των μέτρων αποφυγής ατυχήματος και ρύπανσης που υιοθετήσαμε. Πέμπτο προνοητικό μέτρο είναι ο άμεσος αλλά ψαγμένος λόγος ή λόγοι για κάθε ναυτιλιακό ατύχημα με αποφυγή βαρέων χαρακτηρισμών για τη ναυτιλία εφόσον εμπλέκονται Έλληνες εφοπλιστές. Τι θα κάνει άραγε η κυβέρνηση της 7ης Μαρτίου για την πρόωπη απόσυρση;

2. Και δεν έφθανε το περιβάλλον, προστέθηκε στα προβλήματα και η «Ασύμμετρη Απειλή» της τρομοκρατίας. Πρωτοστάτες οι ΗΠΑ και η Ε.Ε. Αφεντρία η 11η Σεπτεμβρίου, πριν από 3 χρόνια, συνέχεια η Ισπανία το 2004. Μια σειρά από πρόσφατα ατυχήματα αφόπλισαν τον εφοπλισμό για εξηγήσεις... Erika, Levoli Sun (double hull), Prestige, 2002. Η υπεροχή μας γίνεται απειλή: 1 στα 5 πλοία ανήκει σε Έλληνες.

Είναι τα ατυχήματα τυχαία; Πρόσφατο άρθρο³ του γράφοντος λέει ΟΧΙ. Φταίνε οι περιοχές αυτών που μας κατηγορούν... Η Ελλάδα περιμένει να μπουν και η Μάλτα και η Κύπρος στην Ε.Ε., ώστε η φωνή της να γίνει δυνατή. Όνειρα θερινής νυκτός! Η Ε.Ε. είναι σαν να χτυπάς την πόρτα ενός κουφού. Το μέλλον πρέπει να το πάρουμε στα χέρια μας, και μπορούμε. Ας είναι ευλογημένες οι Ινδίες και η Κίνα που δημιούργησαν μίαν αναπάντεχα καλή ναυλαγορά (το παλιό σλόγκαν ισχύει: η θάλασσα αρρωσταίνει αλλά ποτέ δεν πεθαίνει). Πρέπει η Ελλάδα να ζητήσει από τα διεθνή φόρα μια «cool off περίοδο» ύστερα από κάθε ατύχημα και να μη λαμβάνονται μέτρα χωρίς την πλήρη διαλεύκανση των αιτιών του ατυχήματος (βλέπε πιο κάτω Permanent means of access) εν θερμώ.

3. Η ΕΕΕ κατηγορεί το κράτος: «Μόνοι, χωρίς την απαιτούμενη συμπαράσταση της Πολιτείας, που αδυνατεί ν' αντιληφθεί πως η ναυτιλία είναι πριν απ' όλα εργαλείο οικονομικής ευημερίας και εθνικής ισχύος με ουσιαστικά ανύπαρκτο κόστος για τον Έλληνα φορολογούμενο». Τέτοιες δηλώσεις προφανώς δεν οικοδομούν πνεύμα συνεργασίας. Χώρια που δεν είναι ολότελα αλήθεια. Ήδη προ πολλού γράφτηκε:

«Δικαιούται άλλωστε η ναυτιλία -η οποία υπήρξε ανέκαθεν διά την πατρίδα μας φορέας πλούτου και εθνικής δυνάμεως- κάθε από μέρους του κράτους προστασίας και υποστηρίξεως» (Π.Ε. Τσαλδάρης, πρόεδρος της κυβέρνησης, «Ναυτικά Χρονικά», 1933).

4. Το θέμα των επιπέδων ασφαλείας νέων και παλαιών μπαλκ κάριερ απαιτεί τη συνδρομή του κράτους για αποφυγή και εδώ του διπλού πλευρικού κελύφους (skin), ύστερα από μελέτη που υπεβλήθη από τους εφοπλιστές, εφόσον φαίνεται ότι δεν προσθέτει ασφάλεια.
5. Πάλι η ασφάλεια. Ο διεθνής κώδικας ασφαλείας πλοίων & λιμένων (ΔΚΑΠ και Λ) επί τάπητος. Γέννημα-θρέμμα της 11ης Σεπτεμβρίου και αυτός. Πρέπει να εφαρμοστεί από 01/07/04. Και τι να πει η Ελλάδα με τους Ολυμπιακούς Αγώνες; Θα θυσιάσει τη ναυτιλία στο βωμό της νίκης δυστυχώς. Οι εφοπλιστές αντέδρασαν με την κλασική πολιτική τους, που είναι «να απεχθάνονται τις περιφερειακές λύσεις». Αυτό σημαίνει: είμαστε καλύτεροι, μην προσπαθείτε να μας μειώσετε την ανταγωνιστικότητα με τέτοια μέσα. Ό,τι όλοι και εμείς. Πράγμα που είναι τίμιο ασφαλώς, αλλά όπλο στα χέρια των «εχθρών» μας. Αναδείχθηκε έτσι το θέμα της διαφάνειας των ναυτιλιακών εργασιών... μέσα από τον ISPS.
6. Τα πλοία λέει ο IMO πρέπει να έχουν μόνιμα μέσα πρόσβασης και ελέγχου από τον Ιαν. του 2005. Ισχύει για τα νέα Δ/Ξ 500 GT και πάνω και για νέα μπαλκ κάριερ άνω των 20.000 GT. Η κυβέρνηση δεν ακολούθησε την εφοπλιστική γραμμή. Ο Κανονισμός αρχικά υιοθετήθηκε και στη συνέχεια γίνεται προσπάθειες τροποποίησής του στον IMO.
7. Μέχρι πρότινος λέγαμε ότι η ναυτιλία είναι μια κορεσμένη με διατάξεις και κανονισμούς βιομηχανία! Έφθασε η ώρα, όμως, να δεχθούμε ότι η ναυτιλία κινείται πλέον σε εχθρικό περιβάλλον... Η κότα που γεννάει τα χρυσά αυγά ίσως και σιγά-σιγά... ν' αποβιώσει. Το εχθρικό περιβάλλον των άναυτων διοικητικών και μανδρινών ανά τον κόσμο συνίσταται: από τον ΟΡΑ 1990, τον Καν. 1726 της Ε.Ε. (10ος 2003), τους τροποποιημένους κανονισμούς της Μαρπόλ (10ος 2002), την απεριόριστη ευθύνη για τυχόν ρύπανση και τον ISPS (2004). Το πλέγμα ολοκληρώθηκε. Εδώ μπορεί να αναφερθεί και «η 17 Νοέμβρη των θαλασσών»: Ισπανία και Πακιστάν

3. «Should Marine Insurance Companies take seriously Chaos Theory?», Disaster Prevention and Management: An International Journal, Vol. 11, No 4, 2002.

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

συλλαμβάνουν ναυτικούς είτε για το «Prestige» είτε για το «Tasman Spirit». Η οικονομική ομηρεία είναι διεθνές αδίκημα που δεν το προβλέπει όμως ο νόμος. Διεθνής αυτοδικία.

Ο πιο κάτω πίνακας συνοψίζει τα υπόλοιπα ανοικτά θέματα για το κράτος:

Πίνακας 1. Λοιπά ανοικτά ναυτιλιακά θέματα, 2004.	
8.	Κρατικές ενισχύσεις για τη ναυτιλία στην Ε.Ε.
9.	Αναθεώρηση της Συμφωνίας της Βασιλείας II.
10.	Τρίτο επίπεδο του Διεθνούς Ταμείου Αποζημιώσεων (CLC Fund).
11.	Τροποποίηση του US Tax reform του 1986.
12.	Ποινικοποίηση της ναυτιλιακής δράσης από την Ευ. Επιτροπή.
Πηγή: Ετήσια ΤΓΣ της ΕΕΕ, 4/02/04 (ομιλία προέδρου).	

8. Λυπηρό θέμα. Δείξαμε στην Ε.Ε. τι κάνουμε εμείς με τη φορολογία (και το σύστημα εταιρεία-πλοίο) και κάνανε και αυτοί το ίδιο. Αυτοί ενισχύουν τη ναυτιλία τους διότι είναι οι έχοντες και οι κατέχοντες! Εμείς δεν έχουμε τα μέσα και δεν βρήκαμε και τον τρόπο για να βοηθήσουμε τη ναυτιλία (ήλπην στην περιοχή της εκπαίδευσης των ναυτικών). Εδώ χρειάζεται ένας πολυμήχανος Οδυσσέας.
9. Ευάλωτες οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στη χρηματοδότηση με λίγα πλοία που αποτελούν το 80% των 4.000 ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων (Basel II agreement).
10. Όλο τραβάει τον ανήφορο αυτό. Θεσπίστηκαν υψηλότερα διαθέσιμα ποσά αποζημιώσεων για θαλάσσια ρύπανση, που έγιναν δεκτά από τους εφοπλιστές.
11. Ο νόμος αυτός ενδέχεται ν' αφορά και ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα που δρουν στο εμπόριο με τις ΗΠΑ.
12. Δεν πρέπει να ποινικοποιηθεί η ναυτιλιακή δράση όπως επεχείρησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Σε αυτά τα 12 κύρια σημεία επιθυμούν οι εφοπλιστές αποτελεσματική βοήθεια. Τα σημεία αυτά θα μπορούσαν να παρουσιαστούν και σε ένα κοινό συνέδριο YEN - ΕΕΕ - ΝΕΕ και Πανεπιστημίων Πειραιώς & Αιγαίου χάραξης στρατηγικής.

Η Εθνική Ναυτιλιακή Πολιτική

Οι εφοπλιστές εδώ κατηγορούν για έλλειψη αποφασιστικών λύσεων, χωρίς την απαιτούμενη τόλμη και ευρύ-

τητα, για μια μεγαλύτερη σύνδεση ελληνικής οικονομίας και ναυτιλίας (το 1981, σλόγκαν). **Ανταγωνιστικότητα:** έννοια που κούρασε και αυτούς που τα λένε και αυτούς που τα ακούνε. Το πρώτο πακέτο έμεινε στη διευθέτηση της φορολογίας πλοίων και ναυτικών (2002). Υπάρχει ακόμη χώρος για πλήρη κατάργηση της φορολογίας των ναυτικών, νομίζουμε, εφόσον το εισόδημα κτάται στην αλλοδαπή και υπηρετούν σε πλοία με ελληνική σημαία.

1) Ο εφοπλισμός θέλει κάτι περισσότερο: «ευέλικτες συνθήκες επάνδρωσης των πλοίων». Εμείς έχουμε υποστηρίξει πως, για κάθε νέο πλοίο που έρχεται στο νηολόγιο, μετά τη θέσπιση σχετικού νόμου, να υπάρχει η δυνατότητα μείωσης των συνθέσεων ανά δύο πλοία κοκ. ώστε να μη διαταραχθεί η ζήτηση Ελλήνων ναυτικών στο διδυμο, τρίδυμο κ.λπ. Π.χ. το πλοίο Α είναι στην ελληνική σημαία με 12 Έλληνες ναυτικούς σύμφωνα με τη σύνθεση που υπάρχει. Η ίδια εταιρεία αποφασίζει να νηολογήσει ένα δεύτερο πλοίο Β στην ελληνική σημαία μετά τη δημοσίευση σχετικού νόμου. Σύμφωνα με τη σύνθεση, το Β πλοίο οφείλει να έχει και αυτό έστω 10 Έλληνες. Τότε ορίζεται ότι και τα 2 μαζί πλοία μπορούν να έχουν όχι 22 Έλληνες αλλά 13 Έλληνες, ήτοι μείωση 40%. Η κίνηση αυτή θα αύξανε τη ζήτηση εργασίας και η ΠΝΟ δεν θα μπορούσε να αρνηθεί. Θα μπορούσαν να επωφεληθούν και οι μικρές επιχειρήσεις των 2 πλοίων. Το εθνικό νηολόγιο θα αύξανε με περίπου 1.000 πλοία σε πρώτη φάση. Το μέτρο αυτό θα μπορούσε να επεκταθεί και σε τριπλέτες ή τετράδες και ούτω καθεξής. Τότε τα πλοία Α+Β+Γ θα είχαν 13 Έλληνες, ήτοι 4 Έλληνες ανά πλοίο. Στην τετράδα αυτό θα μείωνε τους Έλληνες σε 3 ανά πλοίο.

2) Η ΕΕΕ κατηγορεί και το θεσμό του Εθνικού Συμβουλίου Ναυτιλιακής Πολιτικής (ΕΣΝΠ), διότι σχεδιάζει επί χάρτου, ίσως δεν είναι εθνικό(;), είναι σε διασταυρούμενα άνισα και άσχετα συμφέροντα, στερούμενα κοινών τόπων... κ.λπ. Εμείς μπορούμε να προσθέσουμε κάποιο σχόλιο όταν μας δοθούν ή δημοσιευτούν οι αποφάσεις του οργάνου. Πάντως, όντως ο χρόνος είναι ο κρίσιμότερος παράγων στη ναυτιλιακή πολιτική και για τα αφορώντα την εθνική ναυτιλιακή πολιτική χρειάζεται ένα ευέλικτο και ολιγομελές διαρκές όργανο που θα το ονόμαζα «Γνωμοδοτική Επιτροπή Αναθεώρησης Εγκριτικών Πράξεων» (ΓΕΑΕΠ). Μπορεί να συντίθεται από τον γ.γ. YEN, ΠΝΟ, ΕΕΕ & ΝΕΕ (κοινό εκπρόσωπο), νομικό σύμβουλο και Πανεπιστήμιο. Το όργανο αυτό δεν θέλει Βουλή και μπορεί να λαμβάνει στιγμιαίες και χρονικά έγκαιρες αποφάσεις, που θα πρέπει να εγκρίνονται από τον υπουργό (-ούς). Επειδή είναι μονομερείς απο-

ΑΝΟΙΞΤΕ ΤΟΥΣ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ ΣΑΣ

και πέρα απ'τη
ΝΑΥΤΙΛΙΑ με MBA
Focus in Maritime
Management



University of
Leicester
Management Centre

- ✓ Το μοναδικό Ναυτιλιακό MASTER που εμβαθύνει σε όλα τα σύγχρονα θέματα διοίκησης Ναυτιλιακών επιχειρήσεων.
- ✓ Είναι το μόνο MBA με Focus in Maritime Management που είναι αναγνωρισμένο από το Association of MBAs (AMBA).

Maritime Seminars εξειδικευμένα σε:

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

«Για ανάπτυξη και πέρα από τα πλαίσια της Ναυτιλίας»

Η iCon προσφέρει επίσης τα μοναδικά:

- MSc in International Hotel Management • MSc in Tourism Management
- MSc in Operations and Logistics • MSc in Human Resource Management (CIPD Accredited)
- MSc in Finance • MSc in Marketing • MSc in Management
- MSc in Property Investment and Finance (RICS Accredited)
- MSc in Facilities Management (BIFM) • MSc in Construction (Project) Management
- MSc in Building Conservation (Technology and Management)

Με τη ποιότητα και
την αξιοπιστία της
iCon International
Training

Αθήνα
Δημητράκοπουλου 49Α
117 42 (Μετρό Συγγρού - Φιξ)
Τηλ: 210 - 9248065, 210 - 9248534
Fax: 210 - 9248695
Θεσσαλονίκη
Μητροπόλεως 34, 546 23
Τηλ: 2310 - 264370
e-mail: icon@icon.gr http://www.icon.gr

Και 10 ακόμα ειδικεύσεις
σε MBA από τα καλύτερα
Βρετανικά Πανεπιστήμια
στην Ελλάδα:

UniS

University of Surrey

HERIOT
WATT
UNIVERSITY

Παρακολουθήστε τις εξελίξεις από
τη νέα ιστοσελίδα του βραβευμένου περιοδικού.

Αποκτήστε άμεσα
όλες τις απαραίτητες
πληροφορίες σε θέματα:

- ποντοπόρου ναυτιλίας
- ακτοπλοΐας
- αγοραπωλησιών
- αερομεταφορών

naftikachronika.gr

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

AP. 935/07-01 • 6-7-2003 • ΤΜΗΜ. 5,90

Ναυτική ασφάλεια:
Προτεραιότητες και
δεομενότητες

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

φάσεις θα υιοθετούνται -αν θέλουν- από τους εφοπλιστές με αίτησή τους στην Εγκριτική Πράξη. Έτσι μπορεί να καταργηθεί το «φραγμαλάδικο» ΕΣΝΠ.

3) ΟΙ ΝΕΟΙ θέλουν τη ναυτιλία! Η ναυτιλία θέλει τους νέους; 3.032 νέοι ήσαν υποψήφιοι το 2003! Το σύστημα πήρε μόνο 1.366. Είναι γνωστή η ανάγκη για 2.000 αξιωματικούς κατ' έτος. Η ναυτική εκπαίδευση⁴ παρουσιάζει κυκλικότητα. Το έτος ρεκόρ ήταν το 1980-81 με 3.126 υποψηφίους. Μετά ήρθε η κάμψη για περίπου δέκα χρόνια, ανάκαμψη μέχρι το 1996-97 και μετά πάλι κάμψη μέχρι το 2002.

Να μειωθεί στους 3-5 μήνες η θητεία για τους υποψηφίους ναυτικούς εφόσον δέχονται να «υπηρετήσουν» στη ναυτιλία τουλάχιστον 19-21 μήνες. Η διαδρομή πρέπει να υπολογιστεί στα πιο πάνω νόμους ώστε η ναυτιλία να παίρνει όσους χρειάζεται. Το πλοίο να μην πληρώνει στο ΚΝΕ και η φοίτηση να είναι παντού εξωτερική με θέσπιση 100 υποτροφιών σε απόρους. Οι προτάσεις μας για τη ναυτική εκπαίδευση είναι γνωστές ή έχουν δημοσιευτεί (βλ. τελευταία παράγραφο). Το κύρος του ναυτικού επαγγέλματος πρέπει να αποκατασταθεί και τα όποια προβλήματα να επιλυθούν. Τις εισφορές των ναυτικών στο ΝΑΤ τις αναλάβει 100% το κράτος. Τη διαδρομή να την πληρώνει το υπουργείο Παιδείας και αντίστροφα. Ευτυχώς εισακούστηκε παλαιότερη πρότασή μας για υποδοχή σπουδαστών από τα ελληνόκτητα. Ας πληρώνει το κράτος και τα 2 ταξίδια των σπουδαστών και ας είναι συντάξιμο στο ΝΑΤ αυτά και τα δύο.

4) Ας θεσπιστεί και η αρχή «όταν μια φορά στο ΝΑΤ πάντα στο ΝΑΤ» με διαφορετικό συντελεστή. Το 80% του μισθού σαν σύνταξη ας γίνει σταδιακά πραγματικότητα. Το κύρος του επαγγέλματος εξαρτάται από τη σύνταξη...

Είναι φανερό ότι η αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού σε γνώσεις και δεξιότητες μπορεί να προσφέρει ποιοτικότερες υπηρεσίες προς όφελος του πλοίου και να διατηρήσει τη ναυτιλιακή τεχνογνωσία στη χώρα

μας. Κατ' επέκταση, αύξηση της ελληνικής γυναικείας απασχόλησης σε θέσεις αξιωματικών κ.λπ. (αν οι άνδρες δεν θέλουν να πάνε), είναι λογικό παρεπόμενο.

Το Εθνικό Νηολόγιο

Η ΕΕΕ αποδίδει τη μη αύξηση των υπό ελληνική σημαία πλοίων στην 20άμηνη καθυστέρηση του Β' πακέτου μέτρων. Όσοι πιστεύουν πως η Ελλάδα είναι Ε.Ε. αυταπατώνται. Μέτρα ελληνικά μπορεί να υιοθετήσει η Ε.Ε. Μέτρα ευρωπαϊκά δεν μπορεί να υιοθετήσει η μικρή Ελλάς, πλην ό,τι συστήσαμε πιο πάνω. Η ναυτιλία συνεισφέρει 8-9 δισ. ευρώ το χρόνο στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας και παρέχει 72.000 θέσεις ναυτικών Ελλήνων⁵ (+72.000 αλλοδαπών) και 40.000 υπαλλήλων. Συντηρεί άμεσα 336.000 άτομα, έναντι 1.500.000 του τουρισμού. Αλλά η ναυτιλία είναι εντάσεως κεφαλαίου, ενώ ο τουρισμός είναι εντάσεως εργασίας. Η σημασία των συναλλαγματικών εισροών από τη ναυτιλία ήταν στο παρελθόν πολύ πιο σημαντική. Πολλά δισ. δίνει η Ε.Ε. χωρίς επιστροφή. Σήμερα επικρατεί το ευρώ, και είναι ισχυρότερο του δολαρίου. Πράγμα που ζημιώνει τη ναυτιλία, όπως και παλαιότερα η πολιτική της σκληρής δραχμής. Οι ΗΠΑ μας έχουνβάλει στη γωνία με μείωση εξαγωγών στον υπόλοιπο κόσμο. Η ναυτιλία θα φανεί πάλι χρήσιμη μετά το 2006 και στα χρόνια της «κατοχής» όταν αυτά έλθουν στα τέλη των ΚΠΣ. Η Ελλάδα δεν έχει τώρα πια εξαγωγές με τη βοήθεια της συναλλαγματικής ισοτιμίας - τέρμα η τεχνητή ανταγωνιστικότητα.

Η ΕΕΕ ονειρεύεται το Σίτυ του Λονδίνου όπου \$50 δισ. εισρέουν εκεί, σχεδόν 6 φορές περισσότερα από εμάς. Δεν έχουμε προφανώς την ίδια υποδομή με το Σίτυ σε ασφαλιστικές, χρηματοδοτικές, ναυλομεσιτικές, διακανονιστές αβαριών, αντισφαλιστικές, εκτιμήσεις πλοίων, αγοραπωλησίες πλοίων, διαίτησις, ναυτιλιακά δικαστήρια (προτάθηκαν επί των ημερών μου σαν Γ.Γ. ΥΕΝ το 1994) κ.λπ. Ούτε ένα P & I Club δεν μπορούσαμε να φτιάξουμε. Η ποιοτική και πλήρης υποδομή

4. Βλέπε Α. Μ. Γουλιέλμος & Ματίνα Γουλιέλμου, 2003, «Η προσέλκυση νέων αξιωματικών στη Ναυτιλία: Μια εμπειρική έρευνα», Τμηματικός τόμος για Α. Λάζαρη, Παν. Πειραιώς.

5. Σύμφωνα με τη μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιά οι Έλληνες ναυτικοί ήταν 60.000 το 2000. Το 72% ήταν αξιωματικοί Έλληνες και το 28% Ξένοι. Στα κατώτερα πληρώματα το 78% είναι Ξένοι. Επικράτησε σχεδόν απόλυτα το δόγμα Ανδρεάδη: «Έλληνες αξιωματικοί και Ξένοι κατώτερο πλήρωμα». Κάθε χρόνο οι Έλληνες μειώνονται. Βέβαια, αν θέλαμε να νομιμοποιήσουμε την πραγματική κατάσταση θα μπορούσαμε να καθορίσουμε με νόμο ότι το 59% μπορεί να είναι Ξένοι και το 41% Έλληνες σε όλα τα πλοία ελληνικών συμφερόντων ασχέτως σημαίας. Οι αμοιβές (+εισφορές στο ΝΑΤ) των ναυτικών -που είναι υπερεκτιμημένες κατά τη γνώμη μας- καλύπτουν το 43% των δαπανών των εταιρειών σύμφωνα με τη μελέτη, 12% είναι το κόστος διοίκησης, το 8% για επισκευές, το 7,2% για καύσιμα εν Ελλάδι και 5,1% χρηματοοικονομικά έξοδα. Σύνολο 75%. Το υπόλοιπο δεν εξηγείται (πιθανόν αφορά φορολογία, εισφορές στο ΝΑΤ και προμήθειες εφοδίων κ.λπ.).



trans•it worldwide agencies S.A.

EVERYTHING ABOUT SHIPPING

Transit Worldwide Agencies S.A.

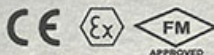
108 Kolokotroni str. - 5th floor, 185 35 Piraeus Greece

Tel.: +30210 - 4101290, 95 Fax: +30210 - 4115332 E-mail: twa@twa.gr

RIGHT, LIGHT, TIGHT

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

Intrinsically safe equipment



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

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

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



www.tanksystem.com



φέρνει το συνάλλαγμα. Ούτε τα κέρδη των ναυτιλιακών εταιρειών υπολογιζόμενα σε \$30 δισ. κατά μέσον όρο το χρόνο δεν μπορέσαμε να φέρουμε στην Ελλάδα με τη μορφή καταθέσεων. Ούτε διατησία υπάρχει. Μικρή ασφαλιστική επιφάνεια. Οι ναυπηγήσεις δεν πέτυχαν, που θα έδιναν \$15-20 δισ. το χρόνο. Τις πήρανε οι Κινέζοι και οι Κορεάτες. Η ΕΕΕ ομιλεί και σωστά για την έννοια - ως την ορίσουμε, της Διοίκησης Ολικής Ανταγωνιστικότητας!

Ο πιο κάτω πίνακας θα μας δείξει τι καταφέραμε να αποσπάσουμε από την ελληνόκτητη:

ΔΑΠΑΝΕΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΣΤΗ ΧΩΡΑ 1998-2000		%
1. Προμήθειες για ναυλώσεις		2,0
2. Έξοδα λιμένων		3,8
3. Έξοδα επιθεωρήσεων & Νηογνωμόνων		0,7
4. Καύσιμα & λιπαντικά		7,2
5. Ανταλλακτικά		4,3
6. Αμοιβές Ελλήνων ναυτικών		39,2
Εργοδοτικές εισφορές στο NAT		3,5 ⁶
Τροφοδοσία		1,4
Δαπάνες ταξιδιών		2,5=46,6
7. Επισκευές		8,0
8. Εφόδια		2,5
9. Ασφάλιστρα		1,3
P & I Clubs και λοιπά		1,2
10. Χρηματοοικονομικά έξοδα		5,1
11. Διοικητικά έξοδα		12,0
12. Δικηγορικά κ.λπ.		0,5
13. ΟΤΕ		0,9
14. Φορολογία κ.λπ. ⁷	$3,9 = 100 = 4,5$	δισ. ευρώ ⁸

Πηγή: Μελέτη Παν. Πειραιώς 2001.

Σύμφωνα με τη μελέτη, η ποντοπόρος ναυτιλία δημιουργήσε το 2000 απασχόληση σε 244.000 άτομα ως εξής:

1) Έλληνες ναυτικοί 60.000, 2) αλλοδαποί ναυτικοί 50.000, 3) υπάλληλοι⁹ 11.000, 4) έμμεση απασχόληση 123.000.

Προσπιθέμενη αξία της ποντοπόρου ναυτιλίας για το 2000: 4,96 δισ. ευρώ (ήτοι 4,7% του συνόλου, με τη μεταποίηση να δίνει 11,6% και τον πρωτογενή τομέα το 7,6%). Οι εισροές (χωρίς να υπολογιστούν καθαρές) συναλλάγματος της ποντοπόρου κάλυψαν το 20,1 του εμπορικού ισοζυγίου, με την Ε.Ε. να καλύπτει το 18,1%.

Η πιο πάνω μελέτη θα μπορούσε να ήταν πιο χρήσιμη αν διαχώριζε την ελληνική σημαία από τις λοιπές ελληνικών συμφερόντων. Η πεποίθησή μου είναι και αποδεικνύεται και οικονομετρικά¹⁰ πως στην εισροή συναλλάγματος κύρια και αποφασιστική επίδραση έχει η ελληνική ναυτιλία και πολύ λιγότερη η ελληνικών συμφερόντων με ξένες σημαίες. Πράγματι, η συσχέτιση τόνων κάτω από την ελληνική σημαία με την εισροή συναλλάγματος έδωσε συντελεστή συσχέτισης ίσο με 0,96 (1948-1989). Οι ξένες σημαίες/ελληνόκτητος έδωσαν συντελεστή συσχέτισης ίσο με 0,58. Η οικονομετρία υποστηρίζει την ελληνική σημαία πέραν πάσης αμφιβολίας! Επομένως, δεν είναι το γόητρο αλλά η εισροή που πρέπει να ενδιαφέρει. Μισά φέρνουν οι ναυτεργάτες, μισά και οι εφοπλιστές στη χώρα.

Τι θα κάνει το κράτος;

Ο υπουργός Ε.Ν. δεν μιλάει για αναδόμηση αλλά για ανασυγκρότηση της Εμπορικής Ναυτιλίας. Δηλώνει αναφαντικά (21/03/04): «Για μας η υποστήριξη της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας, εξασφαλίζοντας τα κεκτημένα της ναυτιλίας, σε συνδυασμό με τον επαναπατρισμό των πλοίων στο εθνικό νηολόγιο και τη δημιουργία όλο και περισσότερων θέσεων εργασίας, αποτελεί άμεση προτεραιότητα». Είναι βέβαιο πως ανταγωνιστικότητα σημαίνει καλύτερο κόστος από τον αντίπαλο, αφού είναι γνωστό ότι η ποιότητα δεν πληρώνεται στη

6. Αποτελεί περίπου το 37% του συνόλου των δαπανών. Συνήθως υπερεκτιμάται στη δήλωσή του. Υπάρχει σχετικό άρθρο δικό μου που εξηγεί το φαινόμενο.

7. Η φορολογία των πλοίων έδωσε περίπου 20 δισ. ευρώ το 2000. Σημαντική ήταν η έμμεση φορολογία από 80 δισ. δρχ. (ΦΠΑ & ειδικοί φόροι κατανάλωσης, εκτός αν επιστρέφονται). 152 δισ. δρχ. το 2000 κόστισε το έλλειμμα του NAT.

8. Αν είχαμε ναυπηγεία θα εισπράτταμε 11 δισ. ευρώ για επενδύσεις. Τα κέρδη δεν αναφέρονται αλλά μπορεί να υποτεθούν σε 4,5 δισ. ευρώ το χρόνο.

9. Προφανώς αναφέρονται μόνο οι «αλλοδαπές» ναυτιλιακές εταιρείες, που είναι περίπου 850-1.100. Οι λοιπές ναυτιλιακές εταιρείες, περίπου 2.750, απασχολούν 29.000 υπαλλήλους. Δεν γνωρίζουμε ποιες εταιρείες συμπεριλήφθηκαν στη μελέτη - αν ήταν δηλαδή μόνο του Νόμου 89. Πάντως, η μελέτη αυτή έγινε με την εποπτεία του νυν Γ.Γ. ΥΕΝ.

10. Αλ. Goulielmos, 1997, «The factors determining the foreign exchange inflow from shipping: companies in Greece during the deep and prolonged crisis 1981-1987», τιμητικός τόμος ΜεταΞά, Παν. Πειραιώς, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, σελίδα 382.

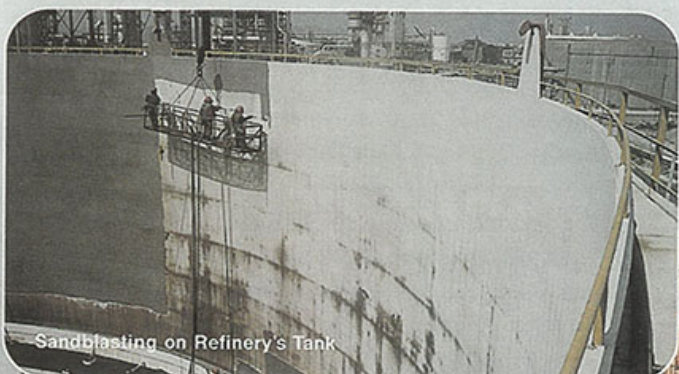
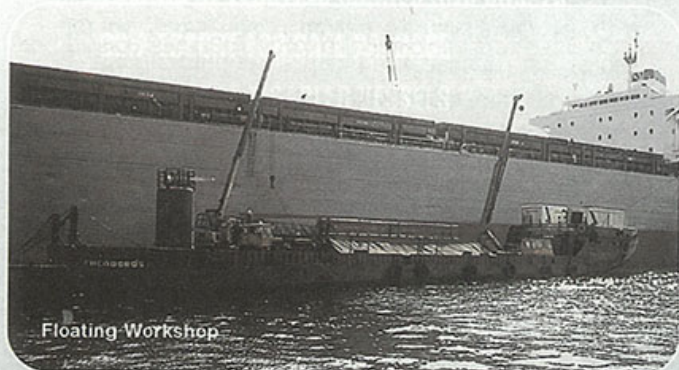
A Zisimopoulos & CO.

MARINE & INDUSTRIAL

Since 1978

SANDBLASTING - HYDROBLASTING - PAINTING - CLEANING

The specialists of protection **on Metal Surfaces!**



More than 55 operators for Sandblasting & Hydroblasting!



Accredited by the RYA



CERTIFICATE NUMBER 35376

Head Office: 8 Pontion Str., 188 63 Perama, Piraeus Greece

Tel: +3010 4412004, Fax: +3010 4416524

Web Site: www.zisimopoulos.gr, E-Mail: zisim@aias.gr

ναυτιλία! Το καλοσυντηρημένο πλοίο αν δεν είναι διπλού τοιχώματος δεν έχει μέλλον. Οι χώρες που μας κατηγορούν για ρυπάνσεις και τα σχετικά, αυτές συνευθύνονται για τα ναυτικά ατυχήματα (ολικές απώλειες) που κακώς μέχρι σήμερα εθεωρούντο τυχαία! Ο κ. ΥΕΝ κατηγορεί τους πριν για ατομία και για εξασθένηση των ναυτιλιακών δεσμών με την εθνική οικονομία.

Η κυβέρνηση θα μειώσει το κόστος και τα βάρη της ναυτικής εργασίας με ενίσχυση του εισοδήματος των ναυτικών χωρίς επιβάρυνση του πλοίου. Μείωση φορολογίας; Η κυβέρνηση εγγυάται τις συντάξεις του ΝΑΤ και καλά κάνει, αρκεί να γνωρίζει πόσο κάνει αυτό. Αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα (μα είχαμε και δεν τους πήραμε!). Διάθεση αναγκαίων πόρων και αναβάθμιση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων. Ριζική αναδιάρθρωση της Ν.Ε. Προσέλκυση συνειδητοποιημένων νέων. Καλά όλα αυτά. Ν.Ε. λοιπόν σε άμεση προτεραιότητα. Θα έχουμε 2.000 αξιωματικούς αύριο; Εξέλιξη Πειραιά σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο (παλιό σλόγκαν που ξέφτισε μετά την ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών και την απομάκρυνση από τον Πειραιά ναυτιλιακών εταιρειών προς τη βόρεια και νότια Αθήνα). Συνθήκες εμπιστοσύνης Κράτους και Πολιτείας.

Λακωνικές οι τοποθετήσεις του υπουργού. Χρειάζεται πίστωση χρόνου. Οι θέσεις αυτές είναι του κόμματος και ταυτίζονται με εκείνες του Μ. Βαρβιτσιώτη, μόνο που τελευταίως χρησιμοποίησε λανθασμένα στατιστικά στοιχεία (22/02/2004 «Κ. Καθημερινή»). Μήπως όλα αυτά είναι λογαριασμοί χωρίς τον Ξενοδόχο;

Ο Ξενοδόχος στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία

Ο Ξενοδόχος στην ελληνική εμπορική ναυτιλία δεν είναι ο εφοπλισμός, αλλά είναι πελάτης. Μέτρα πήρε και ο Αλεξανδρής και όταν πήγε στο Committee και είπε «για τα πλοία να έλθουν στην ελληνική σημαία», ο αείμνηστος Γ. Χατζηπατέρας -προς τιμήν του- είπε «αυτό δεν γίνεται» (μεσούσης βέβαια της μεγάλης κρίσης). Άλλοι λέγανε «κάνε εσύ πρώτα τα μέτρα και τα πλοία θα έλθουν». Τα πλοία δεν ήλθαν...

Ας αφήσουμε τη ναυτιλία να είναι επιχειρηματική και από τα κέρδη της θα δώσει στη χώρα. Οι εφοπλιστές το απέδειξαν πως είναι φιλέλληνες ανά την ιστορία και τα Έθνη (τώρα χαλύβδινα) τείχην πολλές φορές έσωσαν την Ελλάδα. Θα τη σώσουν και στο μέλλον.

Το κλίμα εμπιστοσύνης είναι αναγκαίο. Τα λάθη από

άναντους πολλά (τροπολογία Μάνου, κρίση Κύπρου 1974, κρίση Ναυπηγείων Ελευσίνος, έφοδοι συναλλάγματος 1981, περιοχή επισκευαστικής Ζώνης Περάματος) για να αναφερθώ στα σύγχρονα¹¹ μόνο.

Προσοχή στο πλαίσιο του 2687/1953 να μείνει ανέπαφο και να αξιοποιηθεί το εργαλείο της Εγκριτικής Πράξης με τη διόρθωση που υπαινιχθήκαμε πιο πάνω (βλέπε Γουλιέλμος Α., 2001, «Η διοίκηση της διαχείρισης & της παραγωγής στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις», εκδόσεις Σταμούλη, σελίδα 392-93).

Πρέπει να αντιληφθούμε πως ο Ξενοδόχος είναι τελικά η Ελλάς. Φιλοξενεί ένα πελάτη (εφοπλισμός, ναυτεργασία) με αποσκευές έτοιμες (σημαία=προπέλα). Όταν η εξυπηρέτηση είναι γραφειοκρατική, η ποιότητα υπηρεσιών προβληματική, η υποδομή ανύπαρκτη, ο πελάτης τραβάει για άλλο Ξενοδοχείο (άλλη σημαία). Φωνάζουμε να γυρίσει, αλλά αυτό είναι μάταιο. Οι φθηνότερες υπηρεσίες αλλού ασκούν μια έλξη που δεν υπερβαίνεται με τον πατριωτισμό. Προσοχή λοιπόν απαιτείται.

Θα προτείνουμε τα εξής (πρόσθετα) μέτρα για τη ναυτική εκπαίδευση:

1. Συγκέντρωση Ακαδημιών σε 5 μόνο μίκτα (πλοίαρχων - μηχανικών) συγκροτήματα (Αθήνα, Πάτρα, Κρήτη, Θεσσαλονίκη, Χίο) με γενικά εξωτερική φοίτηση (δηλαδή μεγάλα αστικά κέντρα όπου βρίσκονται φοιτητές και δάσκαλοι). Μεγάλη οικονομία σε έξοδα και προσωπικό.
2. Αναδιάρθρωση ύλης και βιβλίων. Ανασχεδιασμός πρακτικής άσκησης επί πλοίου. Ανασχεδιασμός τρόπου διδασκαλίας, ίσως και βαθμολογίας.
3. Εκπαίδευση εκπαιδευτών. Συγκρότηση βιβλιοθηκών και εξοπλισμού.
4. Κάλυψη κόστους ναυτικής παιδείας από το κράτος. Θεσμοθέτηση 100 υποτροφιών απόρων.
5. Αποδοχή 2.000 υποψηφίων συν τον αριθμό των διαρροών. Κάλυψη κόστους διαρροών από το υπ. Παιδείας και αντίστροφα.

Περισσότερη όμως σημασία απαιτούν τα ΚΕΣΕΝ.

Επίλογος

Αν υιοθετηθούν οι πιο πάνω εύκολες σχετικά προτάσεις μας, έχουμε κάθε ελπίδα να πιστεύουμε στο σταδιακό επαναπατρισμό των πλοίων στη σημαία, έστω και του 50% σε πρώτη φάση - που είναι διεθνές στάνταρ.

11. Βλέπε και τα παλαιά Ν. 1043/1917, Ν. 2075/1939.

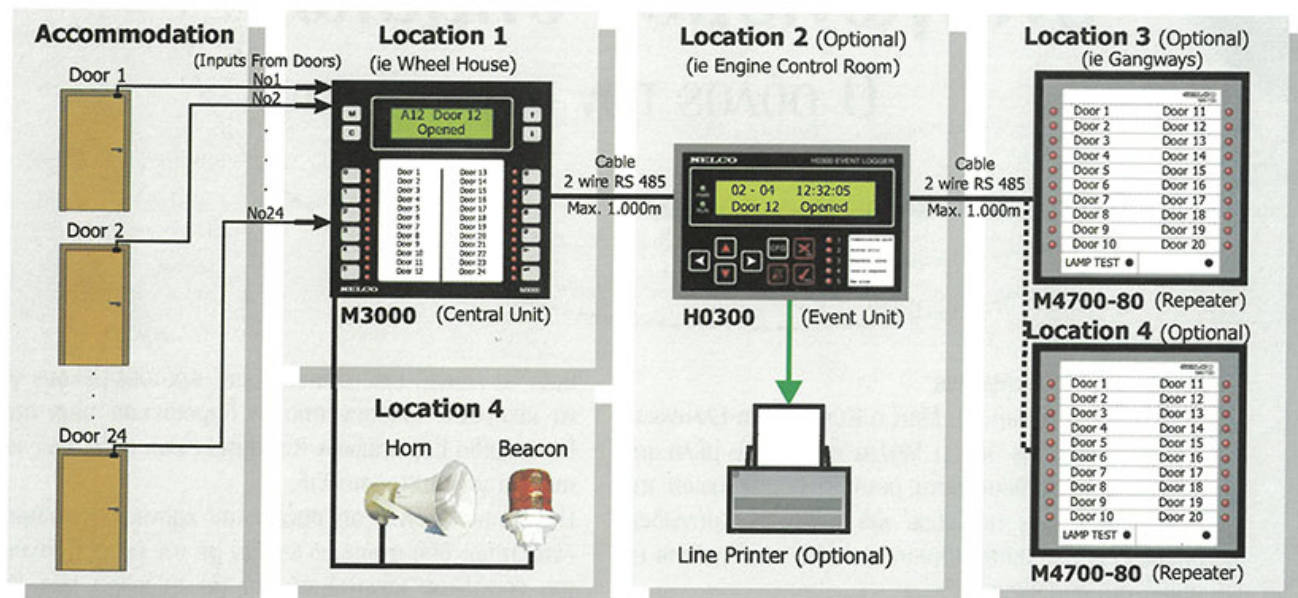
MARINE DOOR ALARM & MONITORING SYSTEM ACCORDING TO ISPS CODE (2003)

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.



Ενδοκοινοτικός ανταγωνισμός σημαιών

Ο ρόλος των συμπτώσεων

Του Δρος Άλκη Κορρέ, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Ορισμένες διαπιστώσεις

Ήδη από την πρώτη του Μάη η Κύπρος - το Ελληνοκυπριακό τμήμα της- και η Μάλτα αποτελούν μέλη της Ε.Ε. με πλήρη δικαιώματα μετά τη συμπλήρωση της μεταβατικής τους περιόδου και παρά τις θρηνώδεις υποδείξεις της γείτονος μετά το «ΟΧΙ» της πρώτης ΕΕ αυτών στο δημοψήφισμα.

Ως πλήρη μέλη τώρα απολαμβάνουν πλήρη δικαιώματα και υπόκεινται στις υποχρεώσεις που συνεπάγεται το κοινοτικό κεκτημένο. Συνεπώς, πλοία φέροντα τις σημαίες τους δικαιούνται, ως κοινοτικά, να δραστηριοποιούνται στα εσωτερικά ύδατα των άλλων μελών της Ε.Ε. στο πλαίσιο του Κανονισμού 3577 περί καμποτάζ. Η Ελλάδα κατάφερε να εξαιρέσει εαυτή από την εφαρμογή του εν λόγω Κανονισμού επί μερικά χρόνια, αλλά η περίοδος εξαιρέσεως έληξε στο τέλος του 2003. Ήδη η Κομισιόν έχει αποστείλει προειδοποιητική επιστολή στην Ελλάδα ότι, αν δεν προσαρμόσει τη νομοθεσία της κατά τρόπο ώστε να εναρμονίζεται προς τις επιταγές του Κανονισμού, θα την παραπέμψει στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

Κάποιες ενστάσεις ως προς την κοινοτικότητα του Ν. 2932 έχει διατυπώσει κατά κατηγορηματικό τρόπο και το Συμβούλιο της Επικράτειας. Όμως, εξ όσων γνωρίζω, οι κοινοτικοί κανονισμοί δεν χρειάζεται να περιβλη-

θούν τη λεοντή εσωτερικού νόμου κράτους-μέλους για να ισχύσουν. Ισχύουν από τη δημοσίευσή τους στην Εφημερίδα Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έτσι κι αλλιώς, και αυτό το γνωρίζουν στο ΣτΕ.

Η σύμπτωση είναι ότι συνέπεσαν χρονικά, η πλήρης ένταξη των δύο ανωτέρω χωρών με την έναρξη ισχύος του κοινοτικού κανονισμού και για τη χώρα μας. Θα δούμε πιο κάτω ότι η σύμπτωση αυτή είναι τόσο ακίνδυνη, όσο η ανάμιξη νίτρου και γλυκερίνης στο μίξερ.

Σημαίες και κανόνες επάνδρωσης

Η ελληνική σημαία, όπως όλες οι σημαίες, έχει τους δικούς της κανόνες επάνδρωσης και μέχρι σήμερα δεν είχε σοβαρό πρόβλημα να τους επιβάλλει στο εσωτερικό, όπου επιμένει σε 100% συνθέσεις κοινοτικών.

Ποιων κοινοτικών όμως;

Κοινοτικών υπηκόων της Ευρώπης των «12», δηλαδή Άγγλων, Γάλλων, Πορτογάλων και ούτω καθεξής, εν ολίγοις ναυτικών με υψηλές αποδοχές και σημαντικό κόστος κοινωνικής ασφάλισης για τον πλοιοκτήτη. Άλλες δέκα σημαίες γίνονται τώρα κοινοτικές και δέκα επί πλέον εθνικότητες καθίστανται κοινοτικά πληρώματα, όπως ναυτικοί από την Πολωνία, τη Σλοβενία, τη Λατβία κτλ. Οι αμοιβές των ναυτικών σ' αυτές τις χώρες είναι αισθητά χαμηλότερες από των άλλων κοινοτικών χω-

Barracuda

Η ΝΕΑ ΓΕΝΙΑ

- ✓ ΑΠΑΡΑΜΙΛΛΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ
- ✓ ΕΓΚΡΙΣΗ CE & ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ HRS
- ✓ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΟ SERVICE



597 RIB



700 Naval Force

Σχεδιάζονται,
κατασκευάζονται
και συναρμολογούνται
στις εγκαταστάσεις μας
που πληρούν
όλες τις απαιτούμενες
προδιαγραφές.

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΓΚΑΜΑ ΑΠΟ 2,30 ΕΩΣ 7,00 ΜΕΤΡΑ

Barracuda

ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ-ΕΚΘΕΣΗ: Λεωφ. Ειρήνης 22, 177 78 Ταύρος, τηλ.: 210-3410986-7, fax: 210-3456109
www.barracuda.gr • E-mail: boats@barracuda.gr



ρών, συμπεριλαμβανόμενων και των ελληνικών. Ποια η δυνατότητα άρνησης ναυτολόγησης των ναυτικών αυτών πάνω σε ελληνικά πλοία εσωτερικού πλέον;

Επιλογές

Η κοινοτικότητά τους δεν δύναται μεν να αμφισβητηθεί, αλλά ακούστηκαν προ μηνών ανησυχίες της Γαλλίας η οποία σκέπτεται να περιορίσει την πρόσβαση αυτών των εθνικητήτων στην αγορά εργασίας της για κάποιο χρονικό διάστημα. Σκέπτεται και η Ελλάδα κάτι τέτοιο, διερωτάται κανείς, και αν ισχύσει κάτι τέτοιο στη στεριά, θα προεκταθεί και στη θάλασσα; Από την άλλη πλευρά πώς συμβιβάζονται τέτοιες σκέψεις με το κοινοτικό κεκτημένο, θα έχουμε κοινοτικούς υπηκόους δύο ταχυτήτων ακόμα και όταν προέρχονται από πλήρη μέλη;

Το βέβαιον είναι ότι πλοία με πολωνική, π.χ., σημαία θα μπορούν να διεκδικούν δρομολόγια Πειραιά - Αλεξανδρούπολης ή Θεσσαλονίκης - Πειραιά με πλήρη πολωνική σύνθεση, και κυπριακά στις ίδιες διαδρομές με σύνθεση αμιγώς μη κοινοτικούς. Σ' αυτές τις διαδρομές, από στεριά σε

στεριά ισχύει σύμφωνα με τον κοινοτικό κανονισμό η σύνθεση της σημαίας, και εδώ έχουμε σε αμφότερες τις περιπτώσεις εφαρμογή συνθέσεων της σημαίας.

Η κατάσταση είναι πιο περίπλοκη στις διαδρομές από στεριά σε νησιά και μεταξύ νησιών. Οι κοινοτικές σημαίες δύνανται να δραστηριοποιούνται ελεύθερα μεν, αλλά με συνθέσεις της χώρας στην οποία δουλεύουν.

Ως προς τους νεοκοινοτικούς Λατβισολοβονοπωλούς, αν δεν ληφθούν μέτρα περιορισμού πρόσβασής τους στην ελληνική αγορά εργασίας, αυτοί θα μπορούν να δουλέψουν εδώ, δηλαδή ως ναυτικοί σε πλοία εσωτερικού με ελληνική σημαία, αλλ' όμως με ποια επίπεδα αμοιβής; Ο Κανονισμός Ξεκάθαρα λέει με όρους ισχύοντες στη σημαία του κράτους υποδοχής, δηλαδή όπως εγώ καταλαβαίνω, με ελληνική συλλογική σύμβαση και ελληνική κοινωνική ασφάλιση.

Αυτό θα σημάνει ΣΣΕ με εφαρμογή σε Ξένους, ασφάλιση περισσότερων Ευρωπαίων ναυτικών στο NAT και, στο μέλλον, χορήγηση συντάξεων του NAT σε άλλους κοινοτικούς. Ανοικτό παραμένει το ερώτημα πώς θα απασχολούνται σε πλοία με κοινοτική σημαία. Πώς θα αμειβονται, για παράδειγμα, Πολωνοί ναυτικοί σε πλοίο που φέρει τη μαλτέζικη σημαία και κάνει δρομολόγια ακτοπλοΐας; Ο Κανονισμός είναι σαφής: εφόσον πιάνει σε νησιά θα πρέπει να απασχολούνται σύμφωνα με ελληνικούς όρους αμοιβής και ασφάλισης.

Όπως όμως θα εφαρμοστούν αυτά; Ποιος θα έχει την ευθύνη για την επιβεβαίωση ότι θα τηρηθούν τα προβλεπόμενα; Θα έχει εφαρμογή στα πλοία αυτά η νομοθεσία περί Ξενοδοχειακού προσωπικού στα επιβατικά, αν δεν αλλάξει με απόφαση του κοινοτικού δικαστηρίου, και οι προβλέψεις περί ελληνικής γλώσσας σε αμιγώς πολωνόζικο, επί παραδείγματι, πλήρωμα;

Γενικότερα διερωτάται κανείς πώς θα διαμορφωθεί το πεδίο του ανταγωνισμού στην ακτοπλοΐα και στο εσωτερικό της χώρας, θα ανατεθεί και αυτό στο λιγοστό προσωπικό της Αρχής Ανταγωνισμού μαζί με τα πετρέλαια, τους άλλους τομείς της οικονομίας και τις συγχωνεύσεις;

Το μέγα ερώτημα είναι πώς θα διαφυλαχθούν οι ελληνικές θέσεις εργασίας στην ακτοπλοΐα και πώς θα περιοριστούν οι απώλειες της ελληνικής σημαίας στο εσωτερικό. Μήπως τελικά η ΠΑΘΕ θα έπρεπε, αντί να κατατομηθεί, να ενισχυθεί και να ασχοληθεί με αυτά τα ζητήματα; Θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμο να γνωρίζουμε πώς τοποθετούνται σ' αυτά τα θέματα η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία και το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, διότι θα πρέπει να υπάρξει έγκαιρος στρατηγικός σχεδιασμός προς αποφυγήν δυσάρεστων εκπλήξεων για πολλούς.

UNISPEC GROUP
 CANADA - DUBAI - ENGLAND - GREECE

Listed in ISSA International Ship Suppliers' Association
CATALOG 2002
Pgs 979-981 Product Codes 75.016.00 - 75.016.34

www.unispec.gr

MANUFACTURERS OF MAINTENANCE CONSUMABLES

Marine HQ: 32, Papastratou Str., 185 45 Pireaus, GREECE
 Tel. (+30210) 413-2859, 413-4076, 413-4221 Fax. 413-2938
 email: info@unispec.gr

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





ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ ΤΟΥ 2003 ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ

Του **Ιωάννη Παχούλη**, αντιπροέδρου του Hellenic Shipbrokers Association,
προέδρου Επιτροπής Ναυλώσεων, διευθύνοντος συμβούλου Ionian Shipping & Chartering

Κατά τη διάρκεια του περασμένου έτους 2003, βιώσαμε μια πρωτοφανή για τα διεθνή ναυπλιακά δεδομένα άνοδο της ναυλαγοράς Ξηρού φορτίου, η οποία ξεπέρασε ακόμη και τις πιο αισιόδοξες προσδοκίες.

Ενώ, λοιπόν, οι διεθνείς χρηματαγορές κλειδονίζονταν ήδη από το τέλος του 2002, με τις περισσότερες οικονομίες των προηγμένων χωρών να προσπαθούν να ανακάμψουν, έχοντας ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ανασφάλειας στους επενδυτικούς κύκλους, η ναυλαγορά συνέχισε τη δική της πορεία αποδεικνύοντας για μία ακόμη φορά ότι δεν συμβαδίζει αναγκαστικά με τους παγκόσμιους οικονομικούς δείκτες.

Η ελαφρά άνοδος που είχε αρχίσει στο τέλος του 2002 σταθεροποιήθηκε στις αρχές του 2003 με κάποιες ελαφρές διακυμάνσεις που επήγαζαν από την παγκόσμια ανασφάλεια της επικείμενης απειλής της αμερικανικής επιθέσεως στο Ιράκ. Ακόμη όμως και μετά την επίθεση, η ναυλαγορά συνέχισε να κινείται σε καλά επίπεδα, εν συγκρίσει πάντοτε με τα δεδομέ-

να των προηγούμενων ετών και τη μέχρι τότε αποδεκτή ως «κερδοφόρα» χρονιά του 1995.

Ο γενικός δείκτης του BDI άρχισε τη χρονιά στις 1.738 μονάδες, δίνοντας ελπίδες για μια περαιτέρω επιτυχημένη πορεία. Μετά το πρώτο δεκαπενθήμερο του Ιανουαρίου και τις αρχές Φεβρουαρίου είχαμε μια μικρή κάμψη της τάξεως των διακοσίων μονάδων, η οποία όμως δεν κράτησε παρά μόνον ένα μικρό διάστημα λίγων ημερών και συνέχισε αργά αλλά σταθερά την άνοδο, σπάζοντας το φράγμα των δύο χιλιάδων μονάδων στο πρώτο δεκαπενθήμερο του Απριλίου, με τους επιμέρους δείκτες των Capers, Panamax και Handymax σε καθαρά ανοδική πορεία. Οι μικρές διακυμάνσεις συνεχίστηκαν καθ' όλη τη διάρκεια της άνοιξης, πάντοτε όμως με το γενικό δείκτη πάνω από τις δύο χιλιάδες μονάδες.

Πολλοί ήταν εκείνοι που, προσπαθώντας να προβλέψουν την πορεία της ναυλαγοράς, ιδιαίτερα μετά το πέρας του ιρακινού πολέμου, έφθαναν στο συμπέρασμα ότι σύντομα θα αντιμετωπίζαμε μια πτωτική τάση που θα σταθεροποιούσε την αγορά σε κάποιο επίπεδο υψηλότερο μεν αυτού των δύο τελευταίων ετών αλλά στα επίπεδα της αρχής του έτους. Κάποιοι αναλυτές συμφωνούσαν με αυτή την άποψη, έχοντας ως γνώμονα την παγκόσμια οικονομική κατάσταση που επικρατούσε.

Τα γεγονότα, όμως, διέψευσαν και τους πλεον αισιόδοξους αναλυτές, διότι κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, που συνήθως παρατηρείται μια κάμψη, η ναυλαγορά παρέμει-



νε ισχυρή δείχνοντας μία δυναμική που επρόκειτο να εκτιναχθεί σε πρωτοφανή επίπεδα, αρχής γενομένης από τις αρχές Σεπτεμβρίου.

Κατά τη διάρκεια του πρώτου δεκαπενθημέρου του Οκτωβρίου, ο δείκτης του BDI είχε υπερδιπλασιαστεί φτάνοντας στις 4.286 μονάδες, τιμή που από συστάσεως των δεικτών, στα μέσα της δεκαετίας του '80, δεν είχε ποτέ επιτευχθεί. Μέχρι τα μέσα του χρόνου οι αισιόδοξες προβλέψεις ήθελαν τη ναυλαγορά στα «υψηλά» επίπεδα της τελευταίας ανόδου του '95 όταν ο γενικός δείκτης είχε αγγίξει τις 2.400 μονάδες. Ταυτόχρονα, όλοι οι επιμέρους δείκτες είχαν εκτιναχθεί με τεράστιες αυξήσεις στα ναύλα παγκοσμίως και τεράστια ζήτηση χωρητικότητας κάθε ηλικίας. Από την ανάλυση των επιμέρους δεικτών είναι εμφανές ότι τα Capers ήταν εκείνα τα πλοία που είχαν τη μεγαλύτερη άνοδο, συμπαρασύροντας και τις τιμές των ναύλων σε όλους τους τύπους των πλοίων που αναλύονται στους επιμέρους δείκτες.

Η μεγάλη ζήτηση χωρητικότητας συνεχίστηκε και το επόμενο διάστημα συνεχώς, αυξάνοντας τη ναυλαγορά και αναγκάζοντας τους μεγάλους ναυλωτές και Operators να προσπαθούν να καλύψουν τις ανάγκες τους με μακροχρόνιες χρονοναυλώσεις σε πρωτοφανή επίπεδα. Αυτή η χωρίς τέλος κούρσα της ναυλαγοράς δεν σταμάτησε σε όλη τη διάρκεια του έτους που πέρασε, κλείνοντας το χρόνο στις 4.765 μονάδες, δημιουργώντας ένα νέο ρεκόρ στα παγκόσμια δεδομένα. Ενδεικτικά θα αναφέρουμε πως η τιμή χρονοναύλωσης των Handymax στην αρχή του έτους ήταν περίπου 9.500 δολάρια ημερησίως, ενώ στο τέλος του Δεκεμβρίου έφτασε τα 26.300 δολάρια. Είναι εμφανές ότι και οι άλλοι τύποι πλοίων Ξηρού φορτίου ακολούθησαν τις ίδιες αυξητικές τάσεις με πρωτοφανή ναύλα καθημερινά αυξανόμενα, έτσι για πρώτη φορά χρονοναύλωση Capers έφτασε κοντά στα 100.000 δολάρια ημερησίως, τιμή που ξεπερνούσε και την πιο καλπάζουσα φαντασία. Ας προσπαθήσουμε να αναλύσουμε τώρα τους παράγοντες που ώθησαν την παγκόσμια ναυλαγορά στην ξέφρενη άνοδό της.

Από τις αρχές του έτους, η τιμή scrap είχε μια ανοδική τάση, με αποτέλεσμα τη διάλυση πολλών αρχαίων σκαφών σε μια προσπάθεια των πλοιοκτητικών κύκλων για ανανέωση του γερασμένου στόλου τους. Είναι σύνηθες το φαινόμενο να διαλύεται ένας μεγάλος αριθμός παλαιών σκαφών όταν υπάρχει αυξημένη ζήτηση scrap από τις κατ' εξοχήν αγορές στις χώρες της Νοτίου Ασίας, Ινδία, Πακιστάν, Μπανγκλαντές, αλλά και την Κίνα, με αποτέλεσμα την άνοδο των τιμών.

Ταυτόχρονα, μετά την επιβολή των διεθνών κανονισμών για πλοία μεταφοράς υγρού φορτίου με διπλό κύτος, παρατηρήθηκε μια τρομερή κινητικότητα των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων αυτού του τύπου στα ναυπηγεία της Άπω Ανα-

τολής, με αποτέλεσμα να μετατοπισθούν οι παραδόσεις των πλοίων Ξηρού φορτίου για το 2005-2007, έτσι λοιπόν ήταν αδύνατη η αντικατάσταση της διαλυθείσας χωρητικότητας από νεότευκτα.

Κατά τη διάρκεια του έτους υπήρξε μια μεγάλη πτώση του δολαρίου των ΗΠΑ έναντι των ισχυρών νομισμάτων, σε μια προσπάθεια να τονωθεί η οικονομία και να ελαχιστοποιηθεί το έλλειμμα. Αυτό όπως είναι φυσικό επέφερε μια τόνωση στο διεθνές εμπόριο, μια και όλες οι συναλλαγές στηρίζονται στο δολάριο, με αποτέλεσμα την αυξημένη ανάγκη μεταφοράς προϊόντων.

Τέλος, ο κυριότερος παράγοντας της ανόδου μπορεί να χαρακτηριστεί η εκπληκτική πορεία της κινεζικής οικονομίας, η οποία σε συνδυασμό με την ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων και την έναρξη των εργασιών γι' αυτούς κατέστησε τη χώρα ένα τεράστιο εργοτάξιο. Ταυτόχρονα, η ανάγκη σε έτοιμα προϊόντα αλλά και πρώτες ύλες για τις κατασκευές γιγάντωσε το εισαγωγικό εμπόριο, με αποτέλεσμα τη ζήτηση πλοίων ανεξαρτήτως ηλικίας και χωρητικότητας. Είναι προφανές ότι το φτηνό εργατικό δυναμικό της χώρας, που στο παρελθόν συνετέλεσε στην άνθηση του εξαγωγικού εμπορίου προς τις χώρες της Δύσης, χρησιμοποιήθηκε τώρα για τις ανάγκες της βιομηχανικής ανάπτυξης της χώρας. Χαρακτηριστικό είναι ότι η παραγωγή σιδήρου ξεπέρασε τη μέχρι τότε κρατούσα παραγωγική δύναμη της περιοχής, την Ιαπωνία, φτάνοντας στα επίπεδα των 136 εκατομμυρίων τόνων. Είναι φυσικό ότι για να επιτευχθεί τέτοια παραγωγή, η ανάγκη πρώτων υλών όπως σιδηρομετάλλευμα και άνθρακας είναι πολλαπλάσιες, με αυξημένη ανάγκη μεταφοράς από τις χώρες παραγωγής τους.

Μετά την πτώση των χρηματιστηρίων κατά το 2002, που δημιούργησε κάποια ανασφάλεια στο χώρο των επενδύσεων, η μεγάλη άνοδος της κινεζικής οικονομίας με την ταυτόχρονη πολιτική σταθερότητα στη χώρα έδωσαν την ευκαιρία στους επενδυτές να βρουν ένα κατάλληλο πεδίο επενδύσεων στην Κίνα, που σε συνδυασμό με την υποδομή που δημιουργήθηκε συνέβαλε στην περαιτέρω ανάπτυξη σε πολλούς τομείς με αποτέλεσμα τις εμπορικές συναλλαγές, που πάντοτε έχουν ανάγκη από τη φτηνή μεταφορά που παρέχει το πλοίο.

Συνοψίζοντας, μπορούμε να πούμε ότι η προηγούμενη χρονιά ήταν ίσως η πλέον ενδιαφέρουσα από άποψη ναυλαγοράς της τελευταίας δεκαετίας, με προοπτικές για το τρέχον έτος να υπάρξει μια σταθεροποίηση σε υψηλά επίπεδα, που θα δώσει την ευκαιρία στην ανανέωση του παγκοσμίου στόλου Ξηρού φορτίου και την ευημερία στις τάξεις της ναυτιλίας γενικότερα.

Συμπληρώνοντας, λοιπόν, το ρητό «η ναυτιλία μπορεί να νοσεί αλλά δεν πεθαίνει», μπορούμε να πούμε ότι «ανακάμπτει και γιγαντώνεται» χαρίζοντας την ικανοποίηση σε όσους ασχολούνται με αυτήν.



Το επόμενο στρατηγικό βήμα των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Των Δημητρίου Λυριδη, Επίκουρου καθηγητή, Σχολή Ναυπηγών - Μηχανολόγων - Μηχανικών, ΕΜΠ
και Παναγιώτη Ζαχαριουδάκη, υποψήφιου διδάκτορα, Σχολή Ναυπηγών - Μηχανολόγων - Μηχανικών, ΕΜΠ

Ποιος μπορεί να φανταστεί χρηματιστηριακή εταιρεία που δεν είναι on line με το Χ.Α. και δεν χρησιμοποιεί τουλάχιστον κάποιο λογισμικό για την τεχνική ανάλυση της πορείας των μετοχών της; Ειδικά όταν τα εργαλεία αυτά έχουν εδώ και δεκαετίες πλέον αποδείξει τη χρησιμότητά τους σε διάφορους επιχειρηματικούς και οικονομικούς χώρους και χαίρουν αποδοχής από όλες τις μεγάλες επιχειρήσεις. Και όμως, οι ναυτιλιακοί αναλυτές που έχουν εμπειρία και σε οικονομικούς χώρους εκτός ναυτιλίας, π.χ. τράπεζες, Χρηματιστήριο Αξιών και Παραγώγων, συμφωνούν σε μια κοινή διαπίστω-

ση: Η ναυτιλία και ειδικά οι Έλληνες πλοιοκτήτες λειτουργούν βασισμένοι στο ένστικτό τους και σε παραδοσιακότερες μεθόδους διοίκησης και λήψης αποφάσεων, αγνοώντας εν γένει τα επιστημονικά και μεθοδολογικά εργαλεία που θα μπορούσαν να τους βοηθήσουν να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους. Το παράδοξο της παραπάνω διαπίστωσης είναι ότι αναμφισβήτητα η ναυτιλία ως κλάδος ανθεί. Ειδικότερα, δε, το κομμάτι της παγκόσμιας ναυτιλίας που αγνοεί ή επιμελώς παραβλέπει τέτοια εργαλεία, και μιλούμε για την ελληνική ναυτιλία, ανθεί ακόμη περισσότερο!

Το κυρίαρχο ερώτημα λοιπόν είναι: Αξίζει να πεισθούν οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις για την προστιθέμενη αξία που μπορεί να επιφέρει η εφαρμογή τέτοιων εργαλείων; Βέβαια το ζήτημα δεν είναι η απλή αγορά υπηρεσιών και η χρήση κάποιων πακέτων λογισμικού. Παρά το υψηλό κόστος για τις περισσότερες εμπορικές επιχειρήσεις, το κόστος αγοράς, εκπαίδευσης προσωπικού και συντήρησης των εργαλείων αυτών αποτελεί πραγματικά αμελητέα επιβάρυνση στον κύκλο εργασιών μιας ναυτιλιακής επιχείρησης. Ας μη ξεχνάμε επίσης πως η ναυτιλία είναι κλάδος εντάσεως κεφαλαίου. Έτσι, το ερώτημα τίθεται πλέον ως εξής: Θα βοηθούσε τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις η εξέλιξη της κουλτούρας τους με την ενσωμάτωση στοιχείων από την

κουλτούρα διοίκησης άλλων κλάδων της οικονομίας; Αξίζει το γνωστό ελληνικό ναυτιλιακό δαιμόνιο να πλαισιωθεί με νέες αντιλήψεις, πιο ευέλικτες και ανταγωνιστικές, και να υποστηριχθεί η αναμφισβήτητη ικανότητά του από εργαλεία που, σε κάποια μορφή τους, έχουν προσδώσει σε εταιρείες άλλων κλάδων συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι του ανταγωνισμού; Και ποια είναι αυτά τα εργαλεία;

Ας ξεκινήσουμε από το δεύτερο ερώτημα. Στη ναυτιλία, η πρόσβαση στην πληροφορία γρήγορα και πριν από τον ανταγωνισμό είναι από τους πιο κρίσιμους παράγοντες επιτυχίας. Αποτελεί, δε, και εδώ η κατοχή της το μεγαλύτερο ίσως κεφάλαιο μιας επιχείρησης. Υπάρχουν σήμερα αρκετοί φορείς διεθνώς που συλλέγουν

1^η ΘΕΣΗ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ 3^η ΘΕΣΗ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

σε αριθμό ναυλώσεων και υπηρεσιών γιότινγκ
...γι' αυτό είμαστε υπερήφανοι!!!



BAVARIA YACHTS



GIB'SEA



Grand Soleil



AluBat

Ένας στόλος 390 γιότ όλων των κατηγοριών - 22 βάσεις σε Ελλάδα, Τουρκία, Καραϊβική, Κροατία, Ιταλία, Γαλλία. - 4 μαρίνες με δυνατότητα ελλιμενισμού 2500 σκαφών. - Πρώτη θέση στην Μεσόγειο και την τρίτη θέση στον κόσμο σε αριθμό ναυλώσεων και υπηρεσιών γιότινγκ.

Με την τεράστια πείρα της, η **Kiriacoulis Mediterranean** θα σας βοηθήσει να αποκτήσετε το δικό σας σκάφος. Bavaria Yachts, Dufour, Cantieri del Pardo (Grand Soleil), Alubat (Ovni), Fountaine Pajot: ανάμεσα σε σκάφη κατασκευασμένα στα πιο αξιόπιστα ναυπηγεία της Ευρώπης, είναι βέβαιο ότι θα βρούμε εκείνο που ανταποκρίνεται στις ανάγκες και στις επιθυμίες σας.

Ελάτε να μας συναντήσετε. Η δική μας υποδομή και πείρα **μπορεί** να εξασφαλίσει την δική σας απόλαυση.



KIRIACOULIS
MEDITERRANEAN

Λ. Αλιμου 7, 174 55 Άλιμος
Τηλ. 210 98 86 187-91, Fax. 210 98 44 529
email: sales@kiriacoulis.com
www.kiriacoulis.com



Bavaria Motor Boats



DUFOUR



Fountaine Pajot
CATAMARANS



Trawler
CATAMARANS





και προμηθεύουν, με κάποιο κόστος, ναυτιλιακές πληροφορίες, δεδομένα και σχετικές αναλύσεις. Η εφαρμογή επιστημονικών μεθοδολογιών για την ανάλυση και αξιολόγηση των ναυτιλιακών δεδομένων αυξάνει την ποιότητα και την αποτελεσματικότητα της πληροφορίας. Έτσι η περιοχή των Θαλασσιών Μεταφορών της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, αναγνωρίζοντας την ανάγκη αυτή, έχει διαθέσει τα τελευταία χρόνια σημαντικό τμήμα από τους διαθέσιμους πόρους της (επιστημονικό προσωπικό, χρόνο, οικονομικούς πόρους) στην ανάπτυξη και προτυποποίηση τέτοιων εργαλείων. Τα αποτελέσματα της έως τώρα εργασίας είναι εξόχως ενθαρρυντικά και η δραστηριότητα αυτή της περιοχής, που μέχρι στιγμής δεν είναι ευρέως γνωστή στο ναυτιλιακό κλάδο, παρουσιάζεται ουσιαστικά για πρώτη φορά στο ευρύ κοινό μέσα από τις σελίδες αυτές. Τα προϊόντα και οι υπηρεσίες αυτές μάλιστα αναπτύσσονται και προτυποποιούνται προκειμένου να έχουν εμπορική εφαρμογή και χρήση. Συνίστανται σε ολοκληρωμένα πακέτα λογισμικού με ενσωματωμένα μοντέλα πρόβλεψης και προσομοίωσης ναύλων και λοιπών σημαντικών ναυτιλιακών μεταβλητών (με εφαρμογή στη ναυλαγορά tanker και bulk carriers), μοντέλα εκτίμησης του ρίσκου νέων επενδύσεων στη ναυτιλία, μοντέλα βέλτιστης σύνθεσης στόλου καθώς και λογισμικό λήψης αποφάσεων αναφορικά με τον τύπο και το χρόνο των ναυλώσεων στόλου. Επιπροσθέτως, η περιοχή Θαλασσιών Μεταφορών ανέπτυξε και πρότεινε πρότυπο παγκόσμιο δείκτη απεικόνισης συμπεριφοράς ναυλαγοράς δεξαμενοπλοίων με δυναμικά χαρακτηριστικά. Για τη δημιουργία όλων αυτών των προϊόντων, καθώς και άλλων που αναπτύσσονται, χρησιμοποιείται πλήθος επιστημονικών μεθοδολογιών, όπως μορφές τεχνητής νοημοσύνης (artificial neural και hybrid networks, data mining techniques), στοχαστικές διαδικασίες (μοντέλα ARIMA, GARCH και λοιπά path generators) και προσομοίωση (Monte Carlo simulation).

Συχνά τίθεται το ερώτημα για κάθε ένα πλοίο του στόλου μιας ναυτιλιακής εταιρείας, πότε και πώς θα πρέπει να ναυλωθεί. Ποιο ναυλοσύμφωνο είναι αποδοτικότερο και πώς συνολικά μπορεί να αποτιμηθεί η πολιτική ναύλωσης του στόλου της εταιρείας; Ο υπολογισμός των χρηματορροών βοηθά μια επιχείρηση στο να αξιολογήσει τα εναλλακτικά επενδυτικά σενάρια που μπορεί να ακολουθήσει. Στη ναυτιλία γενικά εφαρμογή βρίσκουν τέσσερις αναλυτικές μέθοδοι υπολογισμού των χρηματορροών. Αυτές είναι: η ανάλυση χρηματορροής ταξιδιού, η ανάλυση ετήσιας χρηματορροής, η ανάλυση ελάχιστου απαιτούμενου ναύλου και η ανάλυση

προεξοφλημένης χρηματορροής. Κάθε μία εξ αυτών εφαρμόζεται σε συγκεκριμένη περίπτωση και καλύπτει συγκεκριμένες απαιτήσεις. Τα επενδυτικά κριτήρια που συνήθως εφαρμόζονται, χρησιμοποιώντας τις χρηματορροές, βοηθούν τον πλοιοκτήτη - επενδυτή να αποδεσμευτεί από μεγάλο μέρος της αβεβαιότητας που χαρακτηρίζει τη διαδικασία λήψης απόφασης. Οι συνθήκες λήψης απόφασης ποικίλλουν από κατάσταση πλήρους βεβαιότητας έως και πλήρους αβεβαιότητας. Η διαδικασία λήψης απόφασης εξαρτάται τόσο από ψυχολογικές και κοινωνικές παραμέτρους, όσο και από το επίπεδο πληροφόρησης που υπάρχει. Όλα τα παραπάνω ελήφθησαν υπ' όψιν για παράδειγμα κατά τη δημιουργία του λογισμικού Consultive Key, το οποίο παρέχει στον πλοιοκτήτη πρωτίστως μια εποπτική εικόνα για την τρέχουσα και μελλοντική οικονομική θέση της εταιρείας.

Ένα παράδειγμα μιας μόνον εφαρμογής του προγράμματος είναι το παρακάτω: Αν ο επενδυτής ενδιαφέρεται να προσδιορίσει ποιο από τα διαθέσιμα πλοία θα επιτύχει τη μεγαλύτερη καθαρή παρούσα αξία των μελλοντικών χρηματορροών σε ένα σενάριο χρονοναύλωσης, τότε εισάγοντας τα στοιχεία της χρονοναύλωσης και επιλέγοντας τα διαθέσιμα πλοία, το πρόγραμμα τα διατάσσει με βάση το κριτήριο αυτό. Έτσι υποβοηθείται η διαδικασία επιλογής και δεν απαιτείται χρόνος για τη διεξαγωγή υπολογισμών. Μια επόμενη εφαρμογή που αναπτύχθηκε επίσης αφορά τη βέλτιστη επιλογή των τύπων των πλοίων που συνθέτουν ένα στόλο χρησιμοποιώντας τη θεωρία χαρτοφυλακίου (προσέγγιση Markowitz). Σκοπός είναι η ορθότερη κατανομή του κεφαλαίου για την αγορά πλοίων τύπου bulk carriers και tankers, προσπαθώντας να ελαχιστοποιήσει το ρίσκο και να αυξηθεί η αναμενόμενη απόδοση. Η εφαρμογή δίνει απάντηση στο ερώτημα πόσο ρίσκο διατρέχει ένας πλοιοκτήτης που έχει αυτήν τη σύνθεση στόλου έναντι κάποιας άλλης και για ποια αναμενόμενη απόδοση. (Βέβαια δεν έχουν όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες τη δυνατότητα να καθορίζουν δυναμικά τη σύνθεση του στόλου τους καθώς δραστηριοποιούνται πολλές φορές σε συγκεκριμένους τύπους πλοίων, ούτε όμως τα εργαλεία αυτά απευθύνονται σε πλοιοκτήτες που έχουν προ-αποφασίσει μια στατική επιχειρηματική συμπεριφορά.) Για την πρόβλεψη των ναύλων και λοιπών κρίσιμων μεταβλητών (δελτίο παραγγελιών, τιμές νεόκτιστων πλοίων ή πλοίων από μεταπώληση), έχουν αναπτυχθεί στην περιοχή εργαλεία με δυνατότητα βραχυ/μεσοπρόθεσμης πρόβλεψης έως 18 μήνες, όπου χρησιμοποιούνται επεξηγηματικά μοντέλα με συνδυασμό πολλών παραμέτρων της αγοράς (όπως παρελθούσες τιμές ναύ-

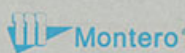


μεταλλική τέχνη



ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ Α.Β.Ε.Ε.

Βιομηχανικά και Ναυτιλιακά Αυταπληκτικά



Ποσειδέους 60-62, 185 45 Πειραιάς Τ: 210 4116026 Fax: 210 4174645 Online GALLERY www.metalloviotechniki.gr

NEPTUNE TECHNICAL AGENCIES LTD

MARINE CONSULTANTS AND SURVEYORS - SHIPYARD REPRESENTATIVES

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

SHIPREPAIRS IN THE BALTIC SEA

With over 15 years experience in the Baltic Sea States, enhanced by the exclusive representation of shipyards we can offer a full range of any type of repairs, modifications, new buildings and services through the companies we represent and cooperate in the following countries:
**LITHUANIA - LATVIA - ESTONIA - RUSSIA
POLAND**

Stockholm

Tallinn

Riga

Klaipeda

Western Shipyard

Tallin Shipyard

Vyborg Shipyard





λων) και κατά περίπτωση διαφόρων μεταβλητών της ναυλαγοράς, της πετρελαιαγοράς ή και διαφόρων οικονομικών δεικτών. Η εφαρμογή των μεθοδολογιών πρόβλεψης ναύλων για διάφορα μεγέθη, διαδρομές και φορτία δεξαμενόπλοιων και φορτηγών πλοίων φορτίου χύδην δίνει με ικανοποιητική ακρίβεια τις μελλοντικές τιμές των υπό εξέταση μεταβλητών. Η γνώση της εξέλιξης της ναυλαγοράς μπορεί να συμβάλει στη βελτιστοποίηση των βραχυ/μεσοπρόθεσμων επενδυτικών επιλογών των πλοιοκτητών.

Η πρακτική σημασία της δυνατότητας πρόβλεψης σημαντικών αλλαγών στην τάση της ναυλαγοράς, έστω και με αυξημένο απόλυτο σφάλμα, είναι ιδιαίτερα σημαντική και μπορεί να επηρεάσει αποφάσεις όπως:

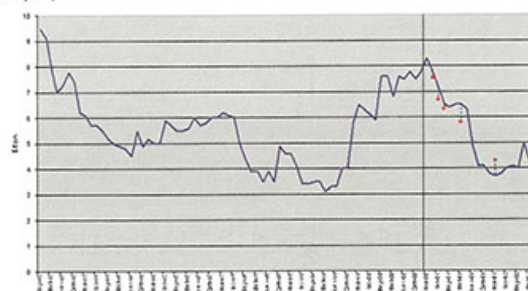
1. Διαπραγμάτευση συμβολαίων μελλοντικής εκκλήρωσης ναύλων - Freight Forward Agreements.
2. Μετακίνηση από την αγορά στιγμιαίου ναύλου σε αυτήν της χρονοναύλωσης και το αντίστροφο.
3. Παροπλισμός, διάλυση, αγορά ή πώληση δεξαμενόπλοιου ή φορτηγού πλοίου φορτίου χύδην.
4. Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επενδύσεων.
5. Διαπραγμάτευση μετοχών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην ποιοτική ναυτιλία.

Εφόσον οι παραπάνω αποφάσεις δεν επηρεάζονται ουσιαστικά από μια πρόσκαιρη μεταβολή της τιμής των ναύλων, αναδεικνύεται η σημασία της πρόβλεψης σημαντικών αλλαγών τάσης στις τιμές των ναύλων σε σχέση με την πρόβλεψη μικρότερων μεταβολών έστω και με μεγαλύτερη ακρίβεια.

Για τη χάραξη τώρα πιο μακροπρόθεσμων στρατηγικών επιλογών, αναπτύχθηκε μεθοδολογικά η προσομοίωση της λειτουργίας της ναυλαγοράς. Εισάγοντας στο μοντέλο προσομοίωσης τις αρχικές συνθήκες και στοιχεία του ιστορικού της ναυλαγοράς και το μοντέλο εξέλιξης τους, εξάγονται χρήσιμα συμπεράσματα πιθανοθεωρητικής μορφής για τη συνολική αποτίμηση επενδυτικών σχεδίων όπως η αγορά νεότευκτων πλοίων. Εκτιμάται κατά συνέπεια το ρίσκο μελετώντας τα στατιστικά στοιχεία διαφόρων τεχνοοικονομικών κριτηρίων, όπως π.χ. εκείνου του εσωτερικού βαθμού απόδοσης.

Επί πλέον, στην περιοχή αναπτύχθηκε πρόγραμμα λογισμικού για την πρόβλεψη τέτοιων μεταβλητών που ανήκουν σε διάφορες κατηγορίες tonnage, με παράθυρο πρόβλεψης έως έξι μήνες. Το λογισμικό χρησιμοποιεί μεθοδολογία τεχνητών νευρωνικών δικτύων (artificial neural networks) και παρέχει τη δυνατότητα πρόβλεψης του μελλοντικού δελτίου παραγγελίας δεξαμε-

νόπλοιων για πλοία με tonnage 10.000-50.000, 50.000-200.000 και 200.000+ dwt, καθώς και της εκτίμησης μελλοντικών τιμών νεότευκτων δεξαμενόπλοιων για 30.000, 80.000 και 250.000 dwt (βλ. και σχήμα).

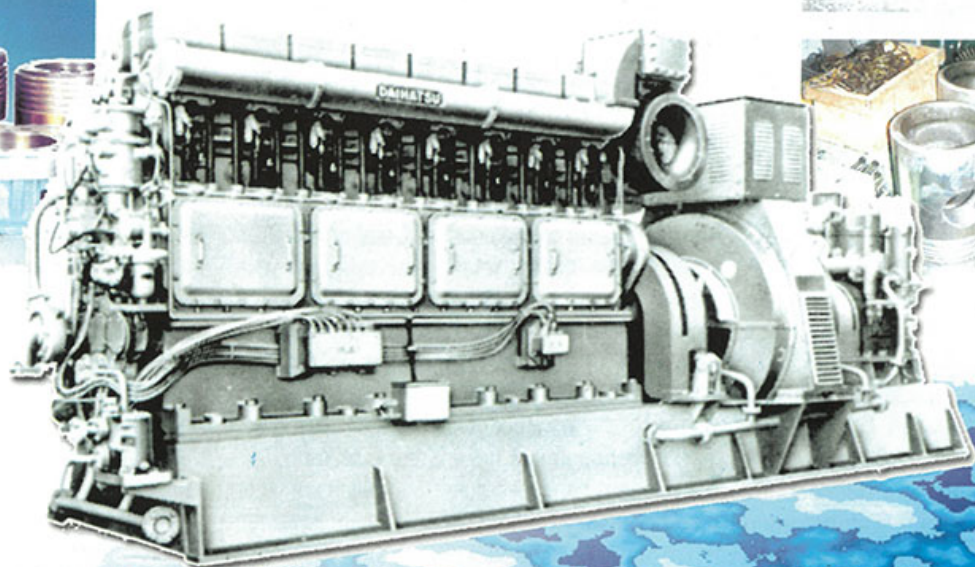


Πρόβλεψη τιμής στιγμιαίου ναύλου μεταφοράς σιδήρου (Βραζιλία - ΒΔ Ευρώπη/120.000 dwt) με χρήση Artificial Neural Networks

Έτσι τώρα το αρχικό ερώτημα, εάν δηλαδή είναι έτοιμη η ελληνική ναυτιλία να ενσωματώσει τέτοια εργαλεία, ίσως αρχίζει να αποσαφηνίζεται. Όλα ξεκινούν από την ανάγκη για βελτίωση της ανταγωνιστικότητας στο πλαίσιο της νομοτέλειας του ναυτιλιακού κύκλου. Την ικανότητα της εταιρείας να αποκομίζει όσο το δυνατόν μεγαλύτερα κέρδη κατά την υψηλή περίοδο της ναυλαγοράς, αλλά και να διασφαλίζει τη βιωσιμότητά της στα πέτρινα χρόνια. Απαιτείται, όμως, και η διάθεση για εξερεύνηση των ανεκμετάλλευστων εγγενών δυνατότητων των ναυτιλιακών εταιρειών -η διάθεση για εξερεύνηση βεβαίως θεωρείται δεδομένη στο ελληνικό ναυτικό δαιμόνιο- και, ασφαλώς, χρειάζονται νέα στελέχη με υψηλή και εξειδικευμένη επιστημονική και επαγγελματική κατάρτιση, ικανά να ανανεώσουν όπου χρειάζεται την κουλτούρα διοίκησης αλλά και να ενσωματώσουν σύγχρονα εργαλεία όπως αυτά που περιγράφθηκαν.

Στα βραχυπρόθεσμα σχέδια της περιοχής των θαλασσίων Μεταφορών του ΕΜΠ είναι να συνεργαστεί με ναυτιλιακές επιχειρήσεις, αλλά και άλλους παίκτες της ναυτιλιακής βιομηχανίας όπως τράπεζες και ναυπηγεία, με σκοπό την περαιτέρω βελτίωση και προσαρμογή των προϊόντων και υπηρεσιών στα δεδομένα και τις απαιτήσεις της ελληνικής ναυτιλίας. Ο απώτερος στόχος είναι η προαγωγή της εφαρμοσμένης επιστημονικής έρευνας στη ναυτιλία, η συνεισφορά στη διάδοση και διάχυση της γνώσης και η ενίσχυση των συνεργαζόμενων επιχειρήσεων-φορέων.

Full Ship Spares
Main Engines
Diesel Generators
Turbo Chargers
Purifiers
Air Compressors
Inspections - Repairs



M A R I D I N A



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

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

Mobile: +30 6932396363, 6932224755

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



>>> Του Ευ. Κούζιλου, προέδρου της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Ε.Ν.

Δεδομένου ότι δεν υπάρχουν πρότυπα διεθνώς που να προσδιορίζουν επακριβώς τι είναι σύγχρονο, ποιοτικό και ασφαλές λιμάνι, θα προσπαθήσω να προσεγγίσω το θέμα με βάση προσωπικές εμπειρίες, αφ' ενός ως αξιωματικός και πλοίαρχος σε διάφορα είδη πλοίων, από το θρυλικό Liberty ως τα VLCC, καθώς και άλλων εντελώς εξειδικευμένων, και αφ' ετέρου ως πολίτης, ως απλός επιβάτης που ταξιδεύει. Κυρίως όμως ως φορέας, που δέχεται πολλές προτάσεις και σκέψεις από συναδέλφους που ταξιδεύουν σε όλες τις θάλασσες και επισκέπτονται αμέτρητα λιμάνια, άλλοτε σύγχρονα και μοντέρνα, άλλοτε πάλι αφιλόξενα, χωρών τριτοκοσμικών που δυσκολεύουν το έργο της προσέγγισης.

Χωρίς λοιπόν να λαμβάνονται υπ' όψιν αριθμοί, στοιχεία και ξενόγλωσσοι όροι, που αν μη τι άλλο υποδηλώνουν δαιδαλώδεις κατασκευές και μαρτυρούν πολύπλοκες οικονομικές σχέσεις, θεωρώ σύγχρονο, ποιοτικό και ασφαλές, το λιμάνι που ανταποκρίνεται πλήρως και επαρκώς στις σύγχρονες προσδοκίες, ανάγκες και απαιτήσεις των χρηστών του, όποιας κατηγορίας και αν είναι αυτοί. Από τους επιβάτες, τους ναυλωτές και τους πλοιοκτήτες μέχρι τους ίδιους τους ναυτικούς, με πρώτους και κυρίους, αναμφισβήτητα, τους πλοίαρχους. Η ποσοτική αύξηση των διακινουμένων αγαθών και φορτίων κάθε είδους, επιβατών και οχημάτων, σε όλα γενικά τα λιμάνια της χώρας μας, είναι ένα γεγονός το οποίο σίγουρα μας ευχαριστεί και ιδιαίτερα τους οργανισμούς που τα διαχειρίζονται και μας κάνει αισιόδοξους, ώστε να προβλέπουμε μελλοντικά στην περαιτέρω βελτίωση, καθ' όσον αυτό σημαίνει ενδυνάμωση της οικονομίας, ανάπτυξη της ναυτιλίας με όλες τις παράπλευρες δραστηριότητές της και κατ' επέκτασιν του πλούτου γενικότερα. Για να είναι όμως δυνατή αυτή η αύξηση, να μπορεί να διατηρηθεί και με βλέψεις για περαιτέρω βελτιώσεις, πρέπει αντίστοιχα και οι υπηρεσίες που προσφέρονται στο κάθε λιμάνι να βελτιώνονται, τόσο αριθμητικά όσο και ποιοτικά. Και όταν λέω υπηρεσίες ενός σύγχρονου, ποιοτικού και ασφαλούς λιμένος, αναφέρομαι σε ένα μεγάλο και ευρύ φάσμα, όπως προβλήτες πλήρως εξοπλισμένες που να μπορούν να δεχτούν τα πλοία χωρίς προβλήματα, όποιας κατηγορίας και αν είναι αυτά, Φ/Γ-Δ/Ξ, container, επιβατηγά, σύγχρονης τεχνολογίας, ακόμη και μικρά σκάφη αναψυχής και αλιευτικά. Σύγχρονο και ασφαλές λιμάνι με σύγχρονες υπηρεσίες είναι αυτό που διαθέτει λιμενικούς χώρους, κατάλληλα διαμορφωμένους και με ανάλογο τεχνολογικό εξοπλισμό ώστε να ανταποκρίνονται στον όγκο και το είδος των φορτίων, στον αριθμό των επιβατών κτλ., σωστά κατανομημένους για να μη χάνει «η μάνη το παιδί και το παιδί η μάνη» και πολλές φορές, ιδιαίτερα τους θερινούς

μήνες και στις μεγάλες εξόδους, να θυμίζουν, ως μου επιτραπεί η έκφραση, εξέγερση ή διαδήλωση σε τριτοκοσμική χώρα. Αναφέρομαι βεβαίως σε επιβατηγά λιμάνια κυρίως της Ελλάδας, αλλά και όχι μόνον. Σίγουρα στραβά δεν υπάρχουν μόνο στη χώρα μας, όπως κάποιοι ειδικοί διατείνονται, εξυπηρετώντας και άλλους σκοπούς. Επί πλέον, να διαθέτει δρόμους προσπελάσεως που εύκολα να σε οδηγήσουν στο πλοίο, χωρίς καθυστερήσεις, σωστά σηματοδοτημένους, για να μη φτάνουμε στο σημείο, όχι μόνο να χάνουμε το πλοίο αλλά και τη διάθεσή μας, την πίστη μας και την εμπιστοσύνη μας και να αναρωτιόμαστε με αγανάκτηση «μα πού ζούμε». Δρόμους που να συνδέουν το λιμάνι με τις μεγάλες αρτηρίες του οδικού δικτύου της χώρας και να μην παρατηρείται το σύννηθες πλέον φαινόμενο, να κλείνει ο αστικός δρόμος από διπλή ιταλικά γιατί δεν χωράει να στρίψει και να δημιουργείται έτσι κυκλοφοριακό χάος / κυκλοφοριακή συμφόρηση. Να διαθέτει ευκολίες υποδοχής καταλοίπων και αποβλήτων, που θα λειτουργούν και σαν κίνητρο και θα δίδει την ευκαιρία για σωστούς ελέγχους, γιατί, μην κρυβόμαστε, πάντα θα υπάρχουν παραβάτες ή ασυμψυγμένοι, που θα μολύνουν και θα ρυπαίνουν. Και αυτούς πρέπει να τους εντοπίζουμε, να τους αποκλείουμε και, βεβαίως, να τους τιμωρούμε, γιατί δεν έχουν καμία δικαιολογία, που για εμένα, ακόμη και τώρα είναι απαράδεκτη.

Η προστασία του περιβάλλοντος, και ιδιαίτερα του θαλάσσιου, είναι υπέρτατη υποχρέωση όλων μας. Σύγχρονο και ασφαλές λιμάνι είναι αυτό όπου ο τεχνολογικός του εξοπλισμός είναι τέτοιος, που να μπορεί να διαχειρίζεται τα φορτία που δέχεται, εύκολα, γρήγορα, οικονομικά και κυρίως με ασφάλεια. Είναι αυτό που ο χρήστης θα ξέρει πως, ό,τι έχει παραγγείλει θα πάρει, ότι η φορτωτική του έχει αντίκρισμα. Σύγχρονο, ποιοτικό και ασφαλές λιμάνι είναι αυτό που οι υπηρεσίες που προσφέρει στο χρήστη είναι απαλλαγμένες από απαρχαιωμένες αντιλήψεις, από συντησιακά συμφέροντα, ακόμη και από αποικιοκρατικές αντιλή-

ψεις. Το σύγχρονο και ποιοτικό λιμάνι θέλει όμως πάνω απ' όλα, σύγχρονη και μοντέρνα αντίληψη, σύγχρονη και μοντέρνα σκέψη, σύγχρονη και μοντέρνα φιλοσοφία, που να διασφαλίζει ότι ο χρήστης θα είναι πάντα ευχαριστημένος και θα απολαμβάνει τις υπηρεσίες που έχει συμφωνήσει και βεβαίως έχει πληρώσει. Σύγχρονο και μοντέρνο λιμάνι είναι αυτό που η φιλοσοφία του πρέπει να διέπεται από προοπτική μακρόχρονη και με ορίζοντα και όχι «δος ημίν σήμερον» εφαρμόζοντας και κατάλληλη οικονομική και τιμολογιακή πολιτική. Διότι ο ανταγωνισμός είναι μεγάλος, αδιάκοπος και πολλές φορές με κανόνες και παιχνίδια κάτω από τη μέση. Οι αντίπαλοι περιμένουν το λάθος σου, την κακή εκτίμηση, για να σου αποσπάσουν τον χρήστη, είτε επιβίβη είτε πλοιοκτίτη είτε πλοίαρχο, και αυτός κάποια στιγμή θα πει «φτάνει», π.χ., για εμάς την Ελλάδα οι απέναντι περιμένουν, οι πέριξ επίσης, οι γείτονες και αυτοί. Μη μας διαφεύγει ότι τους έχουμε μπει στο μάτι. Δεν δέχονται ότι η μικρή Ελλάδα έχει ένα τόσο μεγάλο κομμάτι στην παγκόσμια ναυτιλία. Και τα λιμάνια είναι και αυτά ναυτιλία. Ας βοηθήσουμε λοιπόν όλοι να γίνουν σύγχρονα και τη ναυτιλία να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο. Τα οφέλη από τη δραστηριότητα, την ανάπτυξη, την ποιότητα και την κίνηση των λιμανιών είναι μεγάλα, πολλά και ποικίλα.

Όλοι τα γνωρίζουμε. Τα σύγχρονα λιμάνια προσφέρουν πλούτο, απασχόληση, δόξα, στρατηγική και στρατιωτική υπεροχή σε όλες τις εποχές, ιδιαίτερα σε εποχές κρίσης. Επιβεβαίωση των ανωτέρω είναι η καθημερινή προσπάθεια των ανταγωνιστών, να προβάλλουν, να διαφημίσουν και να αποσπάσουν πελάτες, χρήστες, από όλο τον κόσμο, χρησιμοποιώντας κάθε μορφής επικοινωνιακή μέθοδο, με οικονομικές προσφορές που πράγματι δαλεάζουν πολλές φορές πολλούς. Ας το προσέξουμε.

Σύγχρονο και ποιοτικό και ασφαλές λιμάνι είναι αυτό που έχει υιοθετήσει διαρκή εκπαίδευση και ενημέρωση των στελεχών του στις τελευταίες εξελίξεις. Και οι εξελίξεις, οι αλλαγές και οι τεχνολογίες σ' αυτόν τον τομέα τρέχουν και μάλιστα γρήγορα. Θέλει συνεχή αγώνα και προσπάθεια για να τις προλαβαίνουμε.

Τελειώνοντας, θέλω να αναφερθώ μόνο στα ελληνικά λιμάνια, χωρίς να σταθώ στα προβλήματά τους. Μας είναι σε όλους γνωστά. Βλέπουμε και εκτιμούμε την προσπάθεια που γίνεται για βελτίωση και ανάπτυξη. Βλέπουμε το έργο. Έστω και καθυστερημένα, προχωράμε. Θέλει όμως επιτάχυνση και μάλιστα έντονη. Θέλει γρήγορους ρυθμούς, έξω από τα συνηθισμένα μας.

Το γενικό συμπέρασμα όμως είναι ότι έχουμε καθυστερήσει υπέρμετρα και είθε να μη δημιουργηθούν καταστάσεις μη αναστρέψιμες με καταστρεπτικά αποτελέσματα και στον τουρισμό και στη σύνδεση των νησιών μας με την ηπειρωτική Ελλάδα.

Είθε!

CLEMCO
INTERNATIONAL



**Μηχανήματα -
Εξαρτήματα
αμμοβολής
και υλικό αμμοβολής**



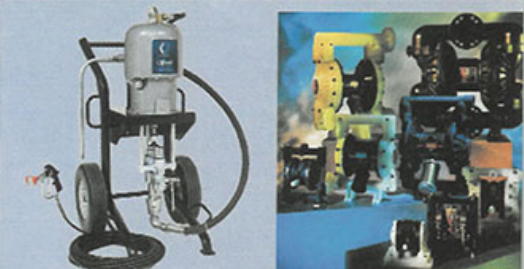
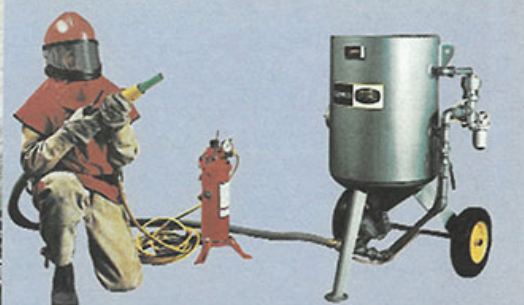
**Μηχανήματα -
Εξαρτήματα βαθφής
AIRLESS αντίλησης
και μεταφοράς υγρών**



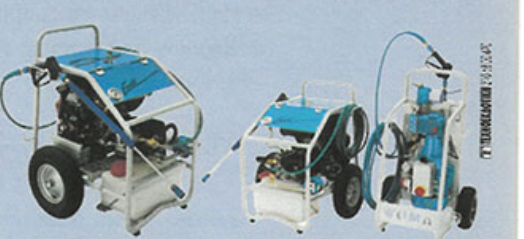
MUNKEBO



WOMA



**Μονάδες αναρρόφησης υλικού
αμμοβολής και αφύγρανσης δεξαμενών**



Μηχανήματα υδροβολής

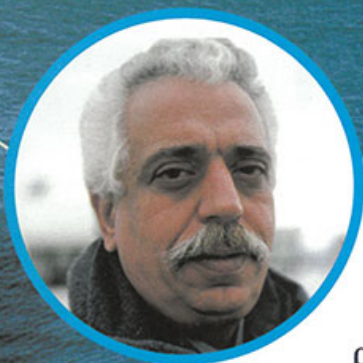
HELLENIC CLEMCO - GRACO LTD

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

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

Θεατής το YEN στις ακτοπλοϊκές εξελίξεις

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ του Νάσου Γιακαλή,
προέδρου Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου



Η εργασιακή ειρήνη με τους απασχολούμενους στο χώρο της ακτοπλοΐας είναι ασταθής, ενώ το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, τα τελευταία χρόνια, λειτούργησε μόνον για να επιβαρύνει το ακτοπλοϊκό πλοίο με την απορρόφηση μεγάλου μέρους των ανέργων ναυτικών, υποστηρίζει ο πρόεδρος της Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου (NEΛ) Νάσος Γιακαλής, τονίζοντας την ανάγκη εναρμόνισης με τα ισχύοντα στην Ευρώπη και χαρακτηρίζοντας τις μεθόδους των εκπροσώπων της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας δαιδαλώδεις και απαρχαιωμένες.

Πιστεύετε ότι το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει συνειδητοποιήσει και έχει προσαρμοστεί στην εποχή της πλήρους άρσης του καμιοτάζ;

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, παρά τις περί του αντιθέτου εξαγγελίες του, δεν φαίνεται διατεθειμένο να προσαρμοστεί στους κανόνες της απελευθέρωσης και τούτο αποδεικνύεται από το γεγονός ότι έχουν παρέλθει δύο και πλέον μήνες και δεν έχει αλλάξει στο ελάχιστο η φιλοσοφία στην καθημερινή πρακτική. Από άποψη πολιτικής ηγεσίας δεν φαίνεται να υπάρχει βούληση αλλαγής νοοτροπίας, εκτός εάν εγκαλέσει η Ευρωπαϊκή Ένωση τη χώρα με επανειλημμένες ενέργειες όπως διαδικασίες, πρόστιμα κ.λπ., κάτι το οποίο ήδη έχει αρχίσει.

Θεωρείτε ότι η ελληνική ακτοπλοΐα θα ανταγωνιστεί τις αντίστοιχες ξένες στις δικές μας θάλασσες ή κάτι τέτοιο θα αποφευχθεί λόγω της ανάπτυξης εμπειρίας στις δικές τους περιοχές ή του ολιγάριθμου στόλου τους;

Η ελληνική ακτοπλοΐα έχει απεριόριστες δυνατότητες είτε στα εσωτερικά δρομολόγια είτε σε διεθνείς πλόες. Έχει

αποδειχθεί μακροχρόνια ότι οι Έλληνες ακτοπλόοι έχουν δυνατότητα δρομολόγησης και λειτουργίας παγκοσμίως, ενώ αντίθετα οι Ευρωπαίοι ακτοπλόοι με σκεπτικισμό και αρνητική διάθεση αντιμετωπίζουν τη δρομολόγηση πλοίων στις ελληνικές ενδομεταφορές.

Ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας δήλωσε μετά την πρόσφατη συνάντησή του με τον υπουργό Ε.Ν. ότι η επόμενη μέρα για την ακτοπλοΐα θα είναι η απαλλαγή από τον κρατικό μηχανισμό. Την ίδια στιγμή ζήτησε τη φροντίδα της κυβέρνησης για τον κλάδο ως έναν από τους λίγους που απέμειναν στον ελληνικό χώρο με αυξημένες πιθανότητες ανάπτυξης. Πώς σχολιάζετε αυτήν τη δήλωση και ποια είναι η δική σας άποψη; Έτσι όπως διατυπώνετε το ερώτημά σας αφήνετε να εννοηθεί ότι υπάρχει αντίφαση. Δεν συμβαίνει όμως αυτό, διότι οι δηλώσεις του προέδρου της ΕΕΑ έχουν δύο σκέλη. Το πρώτο αφορά στην εποπτεία του YEN κατά τρόπο ασφυκτικό ενάντια στην ακτοπλοΐα και πραγματικά πρέπει να υπάρξει άμεσα απαλλαγή από τον κρατικό παρεμβατισμό. Η παράλληλη επίκλησή του για φροντίδα από το κράτος έχει να κάνει με το αδιέξοδο που βρέθηκαν οι περισσότερες εταιρείες μετά την κα-



ταστροφή του Χρηματιστηρίου από το Φεβρουάριο του έτους 2000 μέχρι σήμερα, διότι είχαν βασίσει τα επενδυτικά τους προγράμματα σε μελλοντικές αυξήσεις κεφαλαίου, κάτι που δεν κατέστη εφικτό.

Πιστεύετε ότι ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας θα προσεγγίσει ριζοσπαστικά το θέμα του περιορισμού της σύνθεσης πληρώματος στα Α/Κ-Ε/Γ και ποια επιχειρηματολογία θα αναπτύσσετε γι' αυτό το θέμα στο γενικό γραμματέα της ΠΝΟ, ο οποίος υποστηρίζει πως στόχος των εφοπλιστών ακτοπλοΐας είναι η άλυσή της;

Είναι βέβαιο ότι τα τελευταία χρόνια διατηρείται μια ασταθής εργασιακή ειρήνη με τους απασχολούμενους στο χώρο της ναυτιλίας και ειδικότερα στο χώρο της ακτοπλοΐας. Όπως επίσης είναι βέβαιο ότι το ΥΕΝ μέσα από τον εποπτικό του ρόλο λειτούργησε αποκλειστικά και μόνο με το να επιβαρύνει το ακτοπλοϊκό πλοίο με την απορρόφηση μέρους των ανέργων.

Η πρόταση της ΕΕΑ είναι εναρμόνιση με τα ισχύοντα στην Ευρώπη όπου το μεν πλήρωμα που αφορά την ασφάλεια είναι υποχρεωτικό. Για το υπόλοιπο πλήρωμα, που αφορά την ποιότητα παροχής υπηρεσιών, να είναι απολύτως ελεύθερο ανάλογα με την ποιότητα που θέλει να προσφέρει ο πλοιοκτήτης σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις της κάθε γραμμής. Για παράδειγμα, κάποιες εταιρείες προτιμούν τη μέθοδο τροφοδοσίας με catering από το παρασκευασμένο φαγητό. Δεν μπορεί να εμποδίζονται από τη λήψη αυτής της απόφασης.

Από την άλλη πλευρά, οι εκπρόσωποι της ΠΝΟ με καθαρά συντεχνιακές απαρхайωμένες και δαιδαλώδεις μεθόδους αντιμετωπίζουν την ακτοπλοΐα σαν να πρόκειται η ακτοπλοΐα να απορροφήσει όλους τους εργαζόμενους. Μέχρι στιγμής η Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του ΥΕΝ στέκεται είτε σαν θεατής είτε τις περισσότερες φορές εχθρικά προς το ακτοπλοϊκό πλοίο.

Πρέπει να υπάρξει εργασιακή ειρήνη με τα ευρωπαϊκά πρότυπα.

Στο υπόμνημα με τα αιτήματα που κατέθεσε το προεδρείο της ΕΕΑ στον ΥΕΝ αναφέρεται και το σημείο όπου θα παρουσιαστούν προβλήματα των Α/Κ-Ε/Γ πλοίων από τον ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες 2004. Τι αντιπροτείνετε;

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες είναι πολύ σπουδαίο γεγονός για το κύρος της χώρας και στον οικονομικό τομέα είναι μεγάλο το όφελος από τα έργα υποδομής και τους πιθανούς ξένους επισκέπτες. Όμως, είναι ένα γεγονός στατικό, διαρκείας ολίγων εβδομάδων, σε αντίθεση με την

ακτοπλοϊκή συγκοινωνία η οποία είναι μια δραστηριότητα διαρκής, μακροχρόνια και ιδιαίτερα σημαντική για τη νησιωτική Ελλάδα.

Στο θέμα του ελλιμενισμού ακολουθήθηκε η πρόχειρη, εύκολη, βολική λύση.

Τους εκατοντάδες χιλιάδες νησιώτες και επισκέπτες των νησιών που από αυτούς περιμένουν να πάρουν μια οικονομική ανάσα τα νησιά τους θερινούς μήνες, δεν τους λογαριάζει κανένας; Ολυμπιακοί Αγώνες έγιναν το 1896 και εφέτος ύστερα από 108 χρόνια. Λογικό είναι η χώρα να δείξει και να δώσει τον καλύτερο εαυτό της και να προβάλει το καλύτερό της πρόσωπο, κινητοποιώντας τους ανάλογους μηχανισμούς με μεθοδικό και επιστημονικό τρόπο μια και είχε το χρόνο να το κάνει. Πρόχειρες λύσεις, που συνάμα θίγουν την ομαλή διεξαγωγή των θαλασσιών συγκοινωνιών και θα καταταλαιπωρηθούν χιλιάδες άνθρωποι, δεν πρέπει να εφαρμοστούν. Τα προβλήματα του ελλιμενισμού των Α/Κ πλοίων μπορούν να αντιμετωπιστούν εύκολα στην ευρύτερη περιοχή του ΟΛΠ, γιατί την προκειμένη περίοδο τα Α/Κ πλοία δεν ελλιμενίζονται αλλά απλώς αφίεσαναχωρούν. Εδώ είναι το κρίσιμο σημείο και, κυρίως, σε σχέση με τις μεταφορές των αγαθών των Φ/Γ αυτοκινήτων σε συνδυασμό με τα θέματα ασφαλείας.

Τους τελευταίους μήνες η ΝΕΛ κατόρθωσε να μειώσει το μακροχρόνιο δανεισμό και αύξησε το περιθώριο κέρδους της. Παράλληλα, η εταιρεία σας ολοκλήρωσε επιτυχώς την αναδιάρθρωση των δανείων της. Ποια στρατηγική ακολουθήσατε για την επίτευξη αυτών των εντυπωσιακών, ομολογουμένως, αποτελεσμάτων;

Πράγματι, η ΝΕΛ μετά από πολύμηνες προσπάθειες είχε επιτυχία στην έκβαση των προσπαθειών της σε σχέση με τον εξορθολογισμό των δανειακών της υποχρεώσεων, χρησιμοποιώντας τις πλέον εξελεγχμένες μεθόδους προσέγγισης των τραπεζών με παράλληλη διαρκή βελτίωση των αποτελεσμάτων της δραστηριοποίησής της. Η επιτυχία οφείλεται στην εργάσιμη προσπάθεια αριστοποίησης των λειτουργιών της εταιρείας με γνώμονα την αποδοτικότητά της.

Κατά τη γνώμη σας, στο μέλλον θα ξαναδούμε συγχωνεύσεις ακτοπλοϊκών εταιρειών;

Η τάση επιχειρηματικών συμπράξεων στις επιχειρήσεις είναι διαρκής και τίποτα δεν μπορεί να αποκλεισθεί. Όπως είναι φυσικό, τέτοιου είδους συμπράξεις δεν προαναγγέλλονται, αλλά ανακοινώνονται όταν ολοκληρωθούν.





Το ακτοπλοϊκό παραμένει πρώτο και οξυμένο πρόβλημα για τα νησιά

>>> Του Νίκου Λεβογιάννη, τέως βουλευτή Κυκλάδων



Και άλλες φορές από τις φιλόξενες στήλες αυτού του περιοδικού έχουμε επισημάνει ότι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, ο εθνικός δρόμος της νησιωτικής Ελλάδας, δεν είναι αυτές που πρέπει.

Η Πολιτεία δεν μπόρεσε να κατανοήσει το αυτονόητο.

Ότι το πλοίο για το νησιώτη είναι ό,τι το μετρό ή το λεωφορείο για τον Αθηναίο, δηλαδή αναγκαίο μέσο για την αντιμετώπιση της καθημερινής δραστηριότητας του πολίτη, για την αντιμετώπιση βασικών προβλημάτων ζωής.

Δεν υποστηρίζω ότι δεν έχουν λυθεί προβλήματα, υποστηρίζω όμως ότι δεν έχουν αντιμετωπιστεί πολλά από αυτά άμεσα και αποτελεσματικά.

Είναι, κατ' αρχάς, πολλές και αλληλοεπικαλυπτόμενες οι υπηρεσίες, οι φορείς, τα υπουργεία που ασχολούνται με αυτό το ζήτημα.

Δεν υπάρχει αποκέντρωση, δεν υπάρχει απλούστευση στη λήψη αποφάσεων, δεν υπάρχει αναπτυξιακός σχεδιασμός.

Η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών αφαιρέσε από την Πολιτεία τις λίγες δυνατότητες παρέμβασης που είχε, ενώ έδωσε το δικαίωμα στους επιχειρηματίες του χώρου να λειτουργούν με βάση τα δικά τους μόνο συμφέροντα και να αφήνουν έξω από τους σχεδιασμούς τους μεγάλο αριθμό νησιών. Οι επιχειρηματί-

ες αποβλέπουν μόνο στην εκμετάλλευση των γραμμών-φιλέτων και μόνο κατά την κερδοφόρο περίοδο.

Έτσι οδηγούμαστε σταθερά στην ακτοπλοϊκή απομόνωση, ακόμη και το καλοκαίρι, μεγάλου αριθμού νησιών και ιδιαίτερα από τα έτσι και αλλιώς λίγα πλοία σύγχρονης τεχνολογίας που υπάρχουν και που δεν φαίνεται να αυξάνονται.

Η Πολιτεία με τα δύο συναρμόδια υπουργεία, Εμπορικής Ναυτιλίας και Αιγαίου, έχει πελαγοδρομήσει και περιορίζεται σε απλή διαχείριση, χωρίς αποτέλεσμα. Συχνά γίνεται θεατής όσων συμβαίνουν.

Η πολιτική του υπουργείου Αιγαίου στον τομέα των ενδονησιωτικών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, πολιτική που χρηματοδοτείται από τον κρατικό προϋπολογισμό με πολλά δισεκατομμύρια δραχμές, έχει αποτύχει. Και αυτό προσωπικά το έχω επισημάνει πολλές φορές τα τελευταία χρόνια και έχω ασκήσει δριμύτατη κριτική.

Εκτιμώ ότι πρέπει να αφαιρεθεί η αρμοδιότητα αυτή από το υπουργείο Αιγαίου και να επιστρέψει στο φυσικό της χώρο, που είναι το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Δεν μπορεί το υπουργείο Αιγαίου να επιμένει σε ενδονησιωτικές ακτοπλοϊκές γραμμές οι οποίες είναι δαπανηρότατες αλλά δεν εξυπηρετούν τους νησιώτες, χρησιμοποιούνται από ελάχιστους και είναι πολύωρες, σε

Από το 1955
στην υπηρεσία της ναυτιλίας



TSOUKATOS

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ - ΚΑΛΩΔΙΑ - ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ



συνθήκες πρωτόγονες, με πολύ παλιά και αργοτάξιδα πλοία, με συχνότητες μάλιστα και πολυήμερες βλάβες (μιλώ για τις Κυκλάδες).

Τα προβλήματα αυτά τα βλέπουμε και τα επισημαίνουμε όλοι, αλλά οι αρμόδιοι του υπουργείου Αιγαίου τα έβλεπαν και φοβάμαι και τώρα τα βλέπουν όλα ρόδινα και καλά.

Επιβάλλεται να υπάρξει νέος σχεδιασμός των γραμμών σύνδεσης των νησιών μεταξύ τους σε συνεργασία με τους τοπικούς φορείς, σχεδιασμός αναπτυξιακός, ορθολογικός, με πλοία καινούργια και αξιόπλοα. Τα χρήματα που διατίθενται για τον τομέα αυτόν επαρκούν για το σχεδιασμό αυτόν.

Η τιμολογιακή πολιτική στα εισιτήρια έχει αρχίσει να επιβαρύνει πολύ την τσέπη του ταξιδιώτη και ιδιαίτερα του μόνιμου κατοίκου των νησιών μας.

Το εισιτήριο στα πλοία πρέπει να είναι φτηνό, προκειμένου να υπάρξει ανάπτυξη στα νησιά. Και αυτό δεν μπορεί να γίνεται εις βάρος των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων, που ήδη αντιμετωπίζουν σοβαρά οικονομικά προβλήματα.

Πρέπει η Πολιτεία να αναζητήσει τρόπους έμμεσης επιδότησης του εισιτηρίου.

Πρέπει να απαλλαγεί ο ναύλος από τα τέλη προς τρίτους, που καλύπτουν το 30% και πλέον της τιμής του εισιτηρίου.

Πρέπει να επανέλθουν οι εκπτώσεις στα εισιτήρια πολλών κοινωνικών ομάδων, καθώς και για τους μόνιμους κατοίκους των μικρών νησιών.

Αυτό όμως πρέπει να γίνει με δαπάνες της Πολιτείας και των αρμόδιων για τους δικαιούχους οργανισμών.

Τα λιμάνια των νησιών, παρά τα έργα που έχουν γίνει, πρέπει να εκσυγχρονιστούν και να σχεδιαστούν με βάση και τα προβλήματα που προκαλούν τα ακραία καιρικά φαινόμενα, που φαίνεται ότι θα τα έχουμε συχνά. Δεν μπορεί να παραμένει μήνες τώρα το λιμάνι της Νάξου στην τραγική κατάσταση που δημιουργήσαν τα ακραία καιρικά φαινόμενα τον περασμένο χειμώνα.

Τα δημοτικά λιμενικά ταμεία πρέπει να αποκτήσουν τα μέσα, τους πόρους και τις δυνατότητες άμεσης παρέμβασης στην αντιμετώπιση των μικρών και μεγάλων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν τα λιμάνια των νησιών. Δεν πρέπει να λησμονούμε πως τα λιμάνια είναι η βιτρίνα των νησιών και πρέπει να έχουν τις υποδομές που απαιτούνται για να εξυπηρετούνται οι πολίτες που διακινούνται με τα πλοία.

Παράλληλα, επιβάλλεται να υπάρξει σχεδιασμός κατασκευής εμπορικών τομέων στα λιμάνια των μεγάλων νησιών ή νέων εμπορικών λιμανιών, για την αντιμετώπιση της διακίνησης αγαθών και εμπορευμάτων, πολλά από τα οποία είναι επικίνδυνα και μπορεί να προκαλέσουν ατυχήματα.

Με απλά λόγια, στον τομέα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών επιβάλλεται να γίνουν πολλά, επιβάλλεται να αντιμετωπιστούν οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες ως δημόσιο αγαθό και όχι μόνον ως επιχειρηματική δραστηριότητα. Επιβάλλεται όλοι οι αρμόδιοι να θυμηθούν και στον καιριο αυτό τομέα τη συνταγματική διάταξη για τις ιδιαιτερότητες των νησιωτικών περιοχών.

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών



**ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ**

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

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

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

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



Το Πολεμικό Ναυτικό δεν είναι επάγγελμα αλλά τρόπος ζωής

Του αντιπλοιάρχου Αλέξανδρου Διακόπουλου Π.Ν.



Το επάγγελμα του αξιωματικού του Ναυτικού σε καμία περίπτωση δεν είναι μία ακόμα δουλειά ρουτίνας. Όσοι έχουν όρεξη και δυνατότητες, θα αντιληφθούν από πολύ νωρίς -με τα πρώτα εκπαιδευτικά ταξίδια της Σχολής Δοκίμων στο εξωτερικό- ότι το Ναυτικό θα τους ανοίξει νέους ορίζοντες και προοπτικές. Το Ναυτικό έχει αυτόν τον «κοσμοπολίτικο» χαρακτήρα. Προσφέρει αυτή την ισορροπία μεταξύ της παράδοσης και του ανοιχτού πνεύματος.

Στο Πολεμικό Ναυτικό, όμως, οι ευθύνες έρχονται πολύ νωρίς. Μπορεί, πριν ακόμη συμπληρώσουν τα 30 τους χρόνια, για παράδειγμα, οι μάχιμοι αξιωματικοί να έχουν κυβερνήσει το πρώτο τους πλοίο, ενώ οι μηχανικοί να έχουν επωμισθεί τις ευθύνες του Α'. Ο αξιωματικός του Ναυτικού δεν κινδυνεύει λοιπόν να τελματώσει αλλά ούτε και μπορεί να αποφύγει τις ευθύνες. Στη διάρκεια της καριέρας του θα επισκεφθεί πολλά μέρη του κόσμου, αλλά και θα κληθεί να διευθύνει επιστάσεις, να εργαστεί επιτελικά σε γραφεία, να κυβερνήσει πλοία, να σχεδιάσει επιχειρήσεις, ακόμη και να πιλοτάρει ελικόπτερα. Δεν πρόκειται για μία απλή διεκπεραίωση εργασιών αλλά για υπεύθυνες θέσεις, στις οποίες θα κληθεί να λάβει αποφάσεις και, το κυριότερο, θα ασκήσει διοίκηση και θα έχει υπό την ευθύνη του τις ζωές αρκετών ανθρώπων.

Από την άλλη πλευρά, η καλή γνώση μιας ξένης γλώσσας ανοίγει και άλλες προοπτικές. Το Ναυτικό δίνει τη δυνατότητα σε κάθε αξιωματικό, που θέλει και μπορεί, να αποκτήσει μεταπτυχιακό (Masters) στο εξωτερικό αλλά και να υπηρετήσει είτε σε επιτελικές θέσεις στο NATO και στην Ευρωπαϊκή Ένωση είτε στις πρεσβείες μας ως ακόλουθος.

Επί πλέον, ένα από τα μεγάλα πλεονεκτήματα της

απασχόλησης στο Πολεμικό Ναυτικό είναι η άμεση επαγγελματική αποκατάσταση στο αντικείμενο των σπουδών. Στη συνέχεια δε, έχουμε την εφαρμογή στην πράξη αυτού που αποκαλείται «διά βίου εκπαίδευση». Οι Σχολές Πολέμου αλλά και τα διάφορα σχολεία -μέχρι και τους ανώτερους βαθμούς- επιμόρφωσης και εξειδίκευσης φροντίζουν ώστε τα στελέχη του Π.Ν. να βρίσκονται σε συνεχή επαφή με τις γεωπολιτικές, στρατηγικές αλλά και τεχνολογικές εξελίξεις.

Βέβαια, δεν είναι όλα ρόδινα στη ζωή ενός αξιωματικού. Η ζωή στο Ναυτικό είναι δύσκολη και απαιτητική. Η στρατιωτική πειθαρχία, η επί 24ώρου βάσεως διαθεσιμότητα και το ηρωικό Εύρημα είναι παράγοντες που πρέπει να τους λάβουν υπ' όψιν τους όσοι σκοπεύουν να ακολουθήσουν το επάγγελμα. Γιατί όσοι δεν το αγαπήσουν, το πιθανότερο είναι να... υποφέρουν.

Κοντολογίς, το Ναυτικό με τους ανοιχτούς ορίζοντες και το φιλελεύθερο πνεύμα που το χαρακτηρίζει, ταιριάζει με την ψυχосύνθεση του Έλληνα που είναι φύσει ανήσυχος και ελεύθερος. Η ζωή μας τόσο σαν Έθνος όσο και σαν άτομα είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη θάλασσα και αυτό φαίνεται στην ιστορία μας, στη γεωγραφία μας, στον πολιτισμό μας και στις παραδόσεις μας.

Υπ' αυτό το πρίσμα η σχέση μας με το θαλασσινό στοιχείο αποτελεί περισσότερο την εκπλήρωση ενός μύχιου προορισμού ενός πεπρωμένου, παρά μιας «στενής επιλογής».

Όμως, για να διαλέξει κάποιος αυτό το επάγγελμα και ακόμη περισσότερο για να πετύχει, πρέπει να συνειδητοποιήσει ότι το Ναυτικό είναι τρόπος ζωής και όχι απλώς επαγγελματική αποκατάσταση.

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

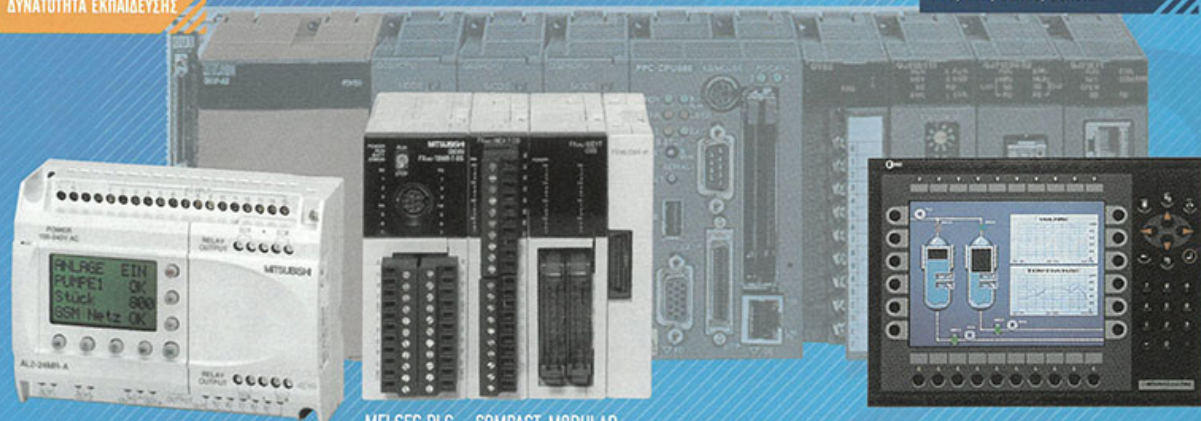
Η ΙΣΧΥΡΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΝ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ
ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ



PLC - HMI

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

Μουργενίου 5, 105 42, Πειραιάς • 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



HELLAS JET: Εκεί που συναντούν τη

Η Hellas Jet είναι μια νέα αεροπορική εταιρεία που δημιουργήθηκε στα πρότυπα των πιο δυναμικών και σύγχρονων ευρωπαϊκών εταιρειών. Συνδυάζει μοναδικά τη συνέπεια και την αξιοπιστία μιας εταιρείας με διεθνή «προσανατολισμό» με το ζεστό, φιλικό και φιλόξενο πρόσωπο που πρεσβεύει η ελληνικότητά της!

Έδρα της Hellas Jet είναι ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος». Από εκεί ανοίγει τα φτερά της, με καθημερινές πτήσεις που ξεκίνησαν τον Ιούνιο του 2003 και κατεύθυνση κομβικούς ευρωπαϊκούς προορισμούς, όπως οι Βρυξέλλες, το Λονδίνο και το Παρίσι, και από τις 3 Μαΐου 2004, η Hellas Jet συνδέει δύο φορές την εβδομάδα την Αθήνα με την Αγγλία με έναν ακόμα προορισμό, το Manchester. Κάθε Δευτέρα και Τετάρτη, η νέα πτήση αναχωρεί από το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» το απόγευμα στις 16.00, ενώ η αναχώρησή του για την Αθήνα γίνεται από το αεροδρόμιο του Manchester στις 19.05 (τοπικές ώρες). Η Hellas Jet, συνεχίζοντας τη δυναμική της πορεία, υλοποιεί τη στρατηγική της φιλοσοφία, η οποία στοχεύει στη διαρκή ενίσχυση της προστιθέμενης αξίας που προσφέρει η εταιρεία στον καταναλωτή. Στο πλαίσιο αυτό και ανταποκρινόμενη στις απαιτήσεις του επιβατικού κοινού, η Hellas Jet εμπλουτίζει τους προορισμούς της, που συνδέουν την Αθήνα πλέον και με το Manchester, το οποίο αποτελεί βασικό επιχειρηματικό και ακαδημαϊκό κέντρο της Β. Αγγλίας και την «καρδιά» της Μ. Βρετανίας, προσκαλώντας τους επιβάτες να «απογειώσουν τις απαιτήσεις τους».

Στα άμεσα εταιρικά σχέδια προβλέπεται η προσθήκη νέων προορισμών, καθώς και νέες στοχευόμενες εμπορικές συνεργασίες, όπως αυτή με τη SN Brussels, με σκοπό τη διεύρυνση του δικτύου πωλήσεών της.

Ο στόλος της Hellas Jet αποτελείται από ολοκαινούργια αεροσκάφη τύπου Airbus A320-232, διαμορφωμένα έτσι ώστε να μεταφέρουν συνολικά 148 επιβάτες (16 στη Business και 132 στην Οικονομική Θέση).





οι ελληνικές αξίες διεθνή προοπτική!

Οι προδιαγραφές άνεσης και πολυτέλειας που έχουν ληφθεί υπ' όψιν κατά το σχεδιασμό τους, προσφέρουν σε όλους τους ταξιδιώτες μία μοναδική ταξιδιωτική εμπειρία.

Στόχος μας είναι να παρέχουμε όλες τις υπηρεσίες και τις ανέσεις που μια αεροπορική εταιρεία υψηλών προδιαγραφών μπορεί να προσφέρει. Το άριστα εκπαιδευμένο και φιλικό προσωπικό μας διατίθεται να σας εξυπηρετήσει σε όλο το φάσμα προγραμματισμού του ταξιδιού σας, η δυναμική ιστοσελίδα μας www.hellas-jet.com σας επιτρέπει να πραγματοποιείτε κρατήσεις θέσεων και Ξενοδοχείων, να πληροφορείστε για τιμές εισιτηρίων και τις προσφορές μας, να ενημερώνετε για αφίξεις/αναχωρήσεις δρομολογίων, να εγγραφείτε στο πρόγραμμα τακτικών επιβατών και να παρακολουθείτε την κίνηση του λογαριασμού σας, εφόσον γίνετε μέλη.

Εκεί όμως που η εξυπηρέτηση απογειώνεται κυριολεκτικά, είναι μέσα στα αεροσκάφη μας! Μπορείτε να χαλαρώσετε στον «προσωπικό σας χώρο» και να γευτείτε μια μοναδική εμπειρία. Όλη την πολυτέλεια, την άνεση και την εξυπηρέτηση που επιθυμείτε, η Hellas Jet σας την προσφέρει. Με επιλογή μενού, διάθεση τίτλων από τον ελληνικό και διεθνή τύπο, ψυχαγωγικό οπτικοακουστικό πρόγραμμα και ενημέρωση διεθνών ειδήσεων από το BBC News. Καθίστε αναπαυτικά στα πολυτελή δερμάτινα καθίσματα των αεροσκαφών μας, με απόσταση 38 ίντσες (περίπου 97 εκ.) μεταξύ των καθισμάτων για τη θέση Business και 32 ίντσες (περίπου 81 εκ.) για την Οικονομική θέση και απολαύστε την πτήση σας! Επί πλέον, γνωρίζοντας τις απαιτήσεις όλων εσάς που πετάτε συχνά, διαμορφώσαμε το προνομιακό πρόγραμμα τακτικών επιβατών «Hellas Jet Club».

Πληροφορίες: Καθημερινά 08.00 με 20.00 στα τηλέφωνα 801-11-53000 (από σταθερό τηλέφωνο), 210-62.44.244 (από κινητό τηλέφωνο ή κλήσεις από το εξωτερικό) και στο www.hellas-jet.com.



HELLAS JET
Απογειώνει τις απαιτήσεις σας!

ΑΘΗΝΑ > ΒΡΥΞΕΛΛΕΣ · ΛΟΝΔΙΝΟ · ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ · ΠΑΡΙΣΙ



Τα σύγχρονα Airbus της Lufthansa

Τα υπερσύγχρονα αεροσκάφη A 340-600 και A 330-300 της Lufthansa, προϊόντα της ευρωπαϊκής Airbus, παρουσιάστηκαν σε δημοσιογράφους στη Φρανκφούρτη.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» καταγράφουν τις εντυπώσεις τους και παρουσιάζουν το μέλλον της αεροναυπηγικής.





Airbus A340-600: Ο γίγαντας των αιθέρων

Φρανκφούρτη - Μπουένος Άιρες nonstop σε 14 ώρες και 10 λεπτά! Στη μακρύτερη πτήση του παγκόσμιου δικτύου της Lufthansa, ήτοι 13,207 χιλιόμετρα, οι επιβάτες βιώνουν από τον περασμένο Απρίλιο μια νέα εποχή για τις αερομεταφορές πολύ μακρινών αποστάσεων. Το νέο αεροσκάφος A340-600 ξεπερνά κάθε τεχνολογική προσδοκία και φιλοξενεί μια ολοκαίνουργια Business Class. Κατά τον κ. Wolfgang Mayrhuber, πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου και CEO της Deutsche Lufthansa AG, με το Airbus A340-600 και την καινούργια Business Class προσφέρονται μεγάλη άνεση, μεγαλύτερος χώρος, περισσότερη ησυχία και εξαιρετικό σέρβις. Μια καλή σύλληψη είναι το να φτάσεις στον προορισμό σου αναζωογονημένος μετά έναν καλό ύπνο. Ειδικά οι επιχειρηματίες ταξιδιώτες θα το εκτιμήσουν αυτό.

Το συγκεκριμένο αεροσκάφος, που εκτείνεται στα 75,30 μέτρα, είναι το μακρύτερο επιβατικό αεροσκάφος στον κόσμο. Σε σύγκριση με το Boeing 747-400 είναι 4 μέτρα μακρύτερο και σε σύγκριση με το A340-300 είναι σχεδόν 10 μέτρα. Η Lufthansa φιλοξενεί στο συγκεκριμένο τύπο 66 Business και 279 Οικονομικές θέσεις. Η Οικονομική θέση έχει επίσης εξοπλιστεί με εργονομικά βελτιωμένες θέσεις. Η αεροπορική εταιρεία έχει παραγγείλει δέκα από αυτά τα αεροσκάφη. Η προσφιλή συμπεριφορά προς το περιβάλλον έχει επίσης ανατρέψει όλα τα δεδομένα. Το A340-600 χρησιμοποιεί μόνο 3,6 λίτρα καυσίμων για 100 χιλιόμετρα ανά επιβάτη. Αυτό είναι περίπου 16% λιγότερο από το Boeing 747-200 το οποίο αποσύρθηκε από το στόλο της Lufthansa στις αρχές του χρόνου. Χάρis στην πιο σύγχρονη τεχνολογία μηχανών από τη Rolls-Royce και την περαιτέρω ανεπτυγμένη αεροδυναμική του

φτερού, το νεότερο μέλος του στόλου είναι επίσης πιο αθόρυβο.

Πολλοί κυβερνήτες της Lufthansa είχαν ήδη την ευκαιρία να πετάξουν το Airbus A340-600 τον Απρίλιο του 2002 στο δρομολόγιο από τη Φρανκφούρτη προς το Σαν Φρανσίσκο ή τη Σιγκαπούρη. Η Lufthansa ήταν η μία από τις δύο μόνο εταιρείες, σε συνεργασία με την Airbus, που είχε την ευκαιρία να υποβάλει το μοντέλο σε έναν εξονυχιστικό έλεγχο υπό πραγματικές, προγραμματισμένες συνθήκες, μέσα από τη λεγόμενη «διαδικασία Route-Proving».

Airbus A330-300:

Η τελευταία λέξη της τεχνολογίας

Στην ίδια ξενάγηση η Lufthansa παρουσίασε στους δημοσιογράφους το νέο υπερσύγχρονο A330-300. Με γνώμονα τη βελτιωμένη άνεση για τον επιβάτη, το υψηλό επίπεδο φιλικότητας προς το περιβάλλον και την ενισχυμένη απόδοση, η εταιρεία έχει ήδη παραγγείλει δέκα αεροσκάφη του ίδιου τύπου που αναμένεται ότι θα παραδοθούν μέχρι το τέλος του 2005. Το A330-300 θα προσφέρει τρεις θέσεις και θα πετάει κυρίως σε δρομολόγια προς την Αφρική και





την Ανατολική Ακτή των Ηνωμένων Πολιτειών.

Το A330-300 μπορεί να μεταφέρει μέχρι και 221 επιβάτες. Οι επιβάτες της Πρώτης Θέσης θα μπορούν να απολαύσουν την εξαιρετική ποιότητα και τις αποκλειστικές υπηρεσίες του βέλτιστου προϊόντος μας, ενώ οι επιβάτες της Business Class μπορούν να εκμεταλλευτούν το χώρο του μακρύτερου κρεβατιού στην κατηγορία του -μια εντελώς καινούργια σύλληψη στο σχέδιο του αεροπορικού καθίσματος-, καθώς και ένα διαφοροποιημένο πρόγραμμα ψυχαγωγίας και πληροφοριών. Οι επιβάτες στην Οικονομική Θέση θα ταξιδέψουν σε νέες εργονομικές θέσεις με περισσότερο χώρο για τα πόδια.

Η τελευταία προσθήκη του στόλου θέτει καινούργια δεδομένα στην οικονομικότερη δυνατή απόδοση.

Το A330-300 είναι μέρος της οικογένειας του A340. Έχει σχεδόν πανομοιότυπες διαστάσεις (μήκος: 63,66 μ., πλάτος ατράκτου: 5,64 μ., ύψος: 16,83 μ.) και τον ίδιο τύπο φτερών (έκταση φτερών: 60,30 μ., περιοχή φτερών: 361,60 τ.μ.), άρα και παρόμοια πτητικά χαρακτηριστικά. Στα υπερατλαντικά δρομολόγια των 220 θέσεων που διαρκούν πάνω από 8 ώρες, το A330 είναι το τέλειο συμπλήρωμα στον οικονομικό στόλο του A340. Τα συστήματα είναι όμοια και στους δύο τύπους, που σημαίνει ότι οι πιλότοι μπορούν να πετάξουν και τα δύο αεροσκάφη μετά μια σύντομη περίοδο εκπαίδευσης και εξοικείωσης. Ο κ. Mayrhuber τόνισε: «Αυτό σημαίνει περισσότερη ευελιξία για μας στο σχεδιασμό επέκτασης, το οποίο μεταφράζεται σε σημαντικά πλεονεκτήματα στο κόστος».

Κατά μέσον όρο, το καινούργιο A330-300 αναμένεται να καταναλώνει μόνο 4 λίτρα καυσίμων για τη μεταφορά ενός επιβάτη σε απόσταση 100 χιλιομέτρων.

Σε σύγκριση με τον προκατόχο του, το Airbus A310-300 είναι βελτιωμένο κατά 27%. Η Lufthansa σχεδιάζει να αποσύρει τα A310 της κατά τη διάρκεια του 2004.

Οι αυξανόμενες τιμές των καυσίμων δεν είναι η μόνη παράμετρος που πρέπει να λάβουν υπ' όψιν τους οι

σημερινές αεροπορικές εταιρείες, αφού πολλά αεροδρόμια χρεώνουν βάσει και του θορύβου που προκαλεί ένα αεροσκάφος. Γι' αυτόν το λόγο το νέο Airbus A330-300 έχει το βέλτιστο εξοπλισμό μείωσης εκπομπής θορύβου. Η Lufthansa διάλεξε τη μηχανή Trent 772-B, που κατασκευάζεται από τη Rolls-Royce, το πιο ήσυχο σύστημα προώθησης που είναι διαθέσιμο γι' αυτό τον τύπο αεροσκάφους.

Η τελευταία λέξη της τεχνολογίας στη μηχανή και οι αεροδυναμικές βελτιώσεις στο σχεδιασμό των φτερών σημαίνουν ότι το A330-300 θα προσφέρει σημαντικές μειώσεις τόσο στην κατανάλωση καυσίμων όσο και στην εκπομπή θορύβων. Το αποτύπωμα ήχου που αφήνει το αεροσκάφος είναι 85 dB (A) στα 3,56 τετραγωνικά χιλιόμετρα, παραμένοντας έτσι στην περιμετρο ενός αεροδρομίου. Είναι επίσης το πρώτο υπερατλαντικό αεροπλάνο της Lufthansa άνω των 200 επιβατών που είναι τόσο ήσυχο. Τα 85 dB (A) αντιστοιχούν στο θόρυβο που κάνει ένα φορτηγό ανάμεσα στην κυκλοφορία μιας πόλης σε απόσταση 5 μέτρων.

Το νέο A330-300 θα βοηθήσει τη Lufthansa να συνεχίσει με επιτυχία την αποσύζευξη της μέγιστης απόδοσης μεταφοράς από την περιβαλλοντολογική επιβάρυνση.



Ποσειδώνια 2004



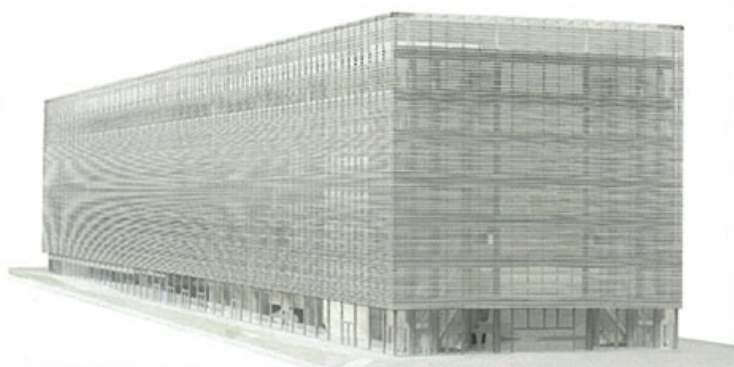
Επισκεφθείτε μας και κερδίστε 10 δωρεάν αεροπορικά εισιτήρια



Τα Ναυτικά Χρονικά θα συμμετέχουν και αυτή τη χρονιά με περίπτερο στη διεθνή ναυτιλιακή έκθεση στον Πειραιά από τις 7 έως και 11 Ιουλίου. Επισκεφθείτε μας στο περίπτερο 723 (Level B) και πάρτε μέρος στην κλήρωση δέκα δωρεάν αεροπορικών εισιτηρίων για ευρωπαϊκές πρωτεύουσες με την Hellas Jet.

Γενικοί Όροι Συμμετοχής

- Δικαίωμα συμμετοχής στο διαγωνισμό έχουν όλοι όσοι έχουν επαγγελματική κάρτα, και έχουν συμπληρώσει το 18ο έτος της ηλικίας τους. Εξαιρούνται οι υπάλληλοι της Gratia Publications, της Hellas Jet, οι σύζυγοι και οι συγγενείς τους πρώτου και δεύτερου βαθμού, καθώς και οι εργαζόμενοι σε συνδεδεμένες με την Hellas Jet εταιρίες.
- Ο διαγωνισμός θα διαρκέσει πέντε ημέρες (5) από Δευτέρα 7 Ιουλίου έως και Παρασκευή 11 Ιουλίου 2004 και θα πραγματοποιηθούν 10 κλήρωσεις (δύο την ημέρα) που θα αναδείξουν τους νικητές. Οι κλήρωσεις που θα αναδείξουν τους νικητές θα πραγματοποιούνται καθημερινά στις 17:30.Ο χώρος της κλήρωσης θα είναι στο περίπτερο των Ναυτικών Χρονικών (No 723) στο Μέγαρο του Ο.Λ.Π., παρουσία εκπροσώπων της Hellas Jet.
- Κάθε κλήρωση θα πραγματοποιηθεί με το τράβηγμα δύο επαγγελματικών καρτών από την κλήρη που θα έχει τοποθετηθεί στο Περίπτερο. Σε περίπτωση απουσίας του νικητή από τη διαδικασία της κλήρωσης, θα ακολουθήσει ενημέρωσή του με επικοινωνία από την εταιρία.
- Ο διαγωνισμός θα διεξαχθεί ως εξής: Ο επισκέπτης που επιθυμεί να συμμετάσχει στους διαγωνισμούς θα πρέπει να ρίξει την επαγγελματική του κάρτα στην κλήρη. Με αυτή την κίνηση αποδέχεται να παρασχεθεί τη συγκατάθεσή του για την τήρηση και επεξεργασία αρχείου προσωπικών δεδομένων.
- Για τη συμμετοχή στο διαγωνισμό θα πρέπει να υπάρχουν διαθέσιμα όλα τα στοιχεία του συμμετέχοντα στην επαγγελματική του κάρτα. Για να θεωρηθεί έγκυρο το κουπόνι (επαγγελματική κάρτα) κατά την κλήρωση, θα πρέπει να υπάρχει εκτός από το ονοματεπώνυμο του νικητή και ένα τηλέφωνο επικοινωνίας ή τουλάχιστον e-mail. Σε αντίθετη περίπτωση, η συμμετοχή θεωρείται ελλιπής και επομένως δεν θεωρείται έγκυρη.
- Η συμμετοχή στο διαγωνισμό είναι δωρεάν.
- Κατά τον παρόντα διαγωνισμό θα κληρωθούν δέκα (10) νικητές (δύο την κάθε ημέρα, από 7/6/04), οι οποίοι θα κερδίσουν ο καθένας ένα (1) αεροπορικό εισιτήριο μετ' επιστροφής, για έναν από τους προορισμούς της Hellas Jet (Λονδίνο, Παρίσι, Βρυξέλλες ή Μάντσεστερ).
- Το συνολικό ποσό των φόρων για το προσφερόμενο ταξίδι καταβάλλεται από τους νικητές/επιβάτες κατά την έκδοση του εισιτηρίου τους.
- Η Hellas Jet έχει δικαίωμα να παραιτείται, να αναβάλλει, να ματαιώσει ή/και να επαναλάβει τον κάθε προγραμματισμένο διαγωνισμό ή/και την κλήρωση, καθώς επίσης και να τροποποιήσει όρο του διαγωνισμού αυτού με σχετική ανακοίνωσή της, για οποιοδήποτε λόγο (αδυναμία διεξαγωγής του διαγωνισμού για τεχνικούς λόγους, λόγω αμέλειας τρίτων ή λόγω ανωτέρας βίας).
- Οι νικητές των καθημερινών κληρώσεων μπορούν να παραλαμβάνουν τις ονομαστικές βεβαιώσεις του δώρου τους με την λήξη της κλήρωσης από το περίπτερο των Ναυτικών Χρονικών ή καθημερινά, εκτός Σαββάτου και Κυριακής, από τα κεντρικά γραφεία της Αεροπορικής Εταιρίας (Μιχαλακοπούλου 91, 115 28, Αθήνα), και ώρα 9:00 - 17:00, αλλιώς χάνουν το σχετικό δικαίωμα.
- Τα εισιτήρια είναι προσωπικά, ανεπίδεκτα μεταβιβάσεως και δεν ανταλλάσσονται με χρήματα. Παραλαμβάνονται από τα κεντρικά γραφεία της Αεροπορικής Εταιρίας (Μιχαλακοπούλου 91, 115 28, Αθήνα) αφού εξοφληθούν οι Φόροι Αεροδρομίων, και έχουν ισχύ έως και την 31 Μαρτίου 2005. Λεπτομέρειες θα βρείτε στις ονομαστικές βεβαιώσεις που θα παραλάβετε για την παραλαβή του δώρου σας.
- Για οποιοδήποτε πληροφορία σχετικά με τον διαγωνισμό οι συμμετέχοντες μπορούν να καλούν την Hellas Jet και την κυρία Σίτη Στεφανία στο τηλέφωνο 210-7457748, καθημερινά 9:00 με 17:00, εκτός Σαββάτου και Κυριακής.
- Τα Ναυτικά Χρονικά και η Hellas Jet δεν φέρουν ευθύνη σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας θέσεων.
- Η συμμετοχή στο διαγωνισμό προϋποθέτει την ανεπιφύλακτη αποδοχή των ανωτέρω όρων.



Θεμελιώθηκε η «Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών»

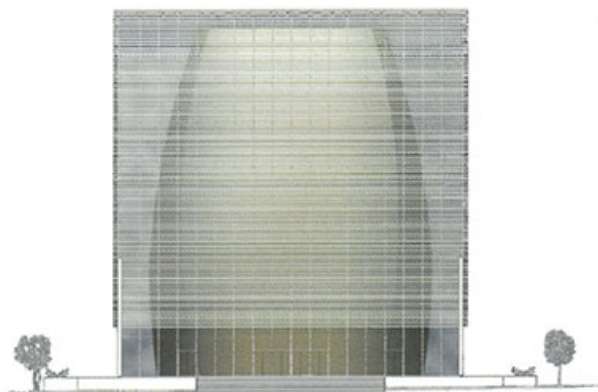
Πραγματοποιήθηκε, στις 19 Απριλίου, η επίσημη συμβολική θεμελίωση της «Στέγης Γραμμάτων και Τεχνών» του Ιδρύματος Ωνάση. Το νέο κτίριο ανήκει στην εταιρεία του Ιδρύματος «ΑΡΙΟΝΑ», ονομασία που προέρχεται από τα αρχικά του Αριστοτέλη Ωνάση.

Παρόντες στην τελετή θεμελίωσης πολλοί εκπρόσωποι των γραμμάτων και των τεχνών: Η αναπληρώτρια υπουργός Πολιτισμού Φάνη Πάλλη-Πετραλιά, ο υπουργός Εσωτερικών Προκόπης Παυλόπουλος, ο υπουργός Εξωτερικών Πέτρος Μουλιγιάννης, η δήμαρχος Αθηναίων Ντόρα Μπακογιάννη, ο τ. υπουργός Πολιτισμού Ευάγγελος Βενιζέλος, η πρύτανης Ελένη Αρβελέρ, ο πρύτανης Γεώργιος Μπαμπινιώτης κ.ά.

Το κτίριο κατασκευάζεται σε ιδιόκτητο οικοπέδο, επί της Λεωφόρου Συγγρού 190, έχει εμβαδόν 3.000 τ.μ. και περιβάλλεται από τέσσερις δρόμους.

Η «Στέγη» θα έχει ύψος 27 μέτρα και βάθος 278 μέτρα και συνολικό εμβαδόν 18.000 τ.μ.

Το μεγαλεπήβολο έργο βρίσκεται σήμερα στο στάδιο των εκσκαφών, που φθάνουν σε βάθος 27 μέτρα, ενώ έχει ήδη ολοκληρωθεί η κατασκευή του μεγαλύτερου μέρους των υπόγειων χώρων. Τον Ιούνιο υπολογίζεται να αρχίσει η κατασκευή των υπερκείμενων 27 μέτρων



από το επίπεδο του εδάφους ενώ το κτίριο αναμένεται να ολοκληρωθεί το τελευταίο τρίμηνο του 2006.

Το έργο κατασκευάζεται με αυτοχρηματοδότηση του Ιδρύματος Ωνάση και έχει προϋπολογισμό 50.000.000 ευρώ, μη συμπεριλαμβανομένης της αξίας του οικοπέδου.

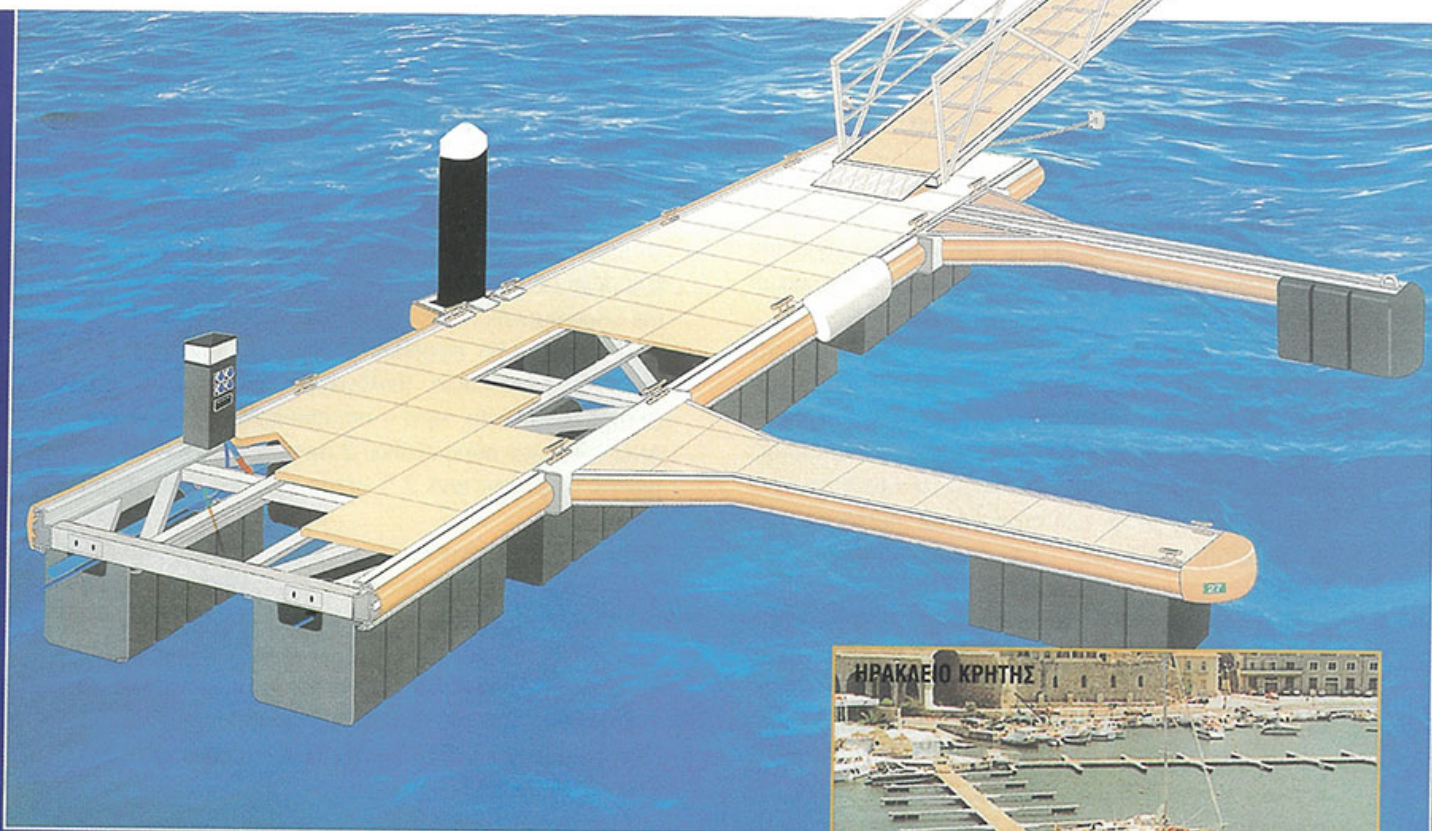
Επικεφαλής της κατασκευαστικής ομάδας είναι ο αρχιτέκτων Γεώργιος Ζαμπέλας και ο πολιτικός μηχανικός Γεώργιος Παπαδημητρίου. Τεχνικοί σύμβουλοι είναι οι Γάλλοι αρχιτέκτονες του γραφείου Architecture Studio, ενώ θεατρικοί σύμβουλοι είναι το αγγλικό γραφείο Theatre Projects Consultants.

Η «Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών» θα περιλαμβάνει: Μία αμφιθεατρική αίθουσα 1.000 θέσεων με σκηνή κατάλληλη για συμφωνική ορχήστρα, θεατρικές παραστάσεις και όπερα, χορό, κινηματογράφο, διαλέξεις και συνέδρια.

Το άνοιγμα της σκηνής έχει πλάτος 16 μέτρα, ύψος 12 μ. ενώ ο χώρος της σκηνής έχει 24 μ. πλάτος, βάθος 15 μ., με πύργο σκηνής ύψους 21 μ. Επίσης το κτίριο θα περιλαμβάνει μία μικρότερη αίθουσα 300 θέσεων για μικρότερες μουσικές, θεατρικές, χορευτικές παραστάσεις, διαλέξεις ειδικές κινηματογραφικές προβολές (multimedia - virtual reality) κ.ά.

Επί πλέον, η «Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών» θα διαθέτει έναν όροφο περίπου 1.000 τ.μ., που θα φιλοξενεί εκθέσεις εικαστικών τεχνών, βιβλιοθήκες, στούντιο επαγγελματικής ηχογράφησης, εστιατόριο με υπαίθριο χώρο κατάλληλο για καλλιτεχνικές εκδηλώσεις, όπου οι θεατές θα μπορούν να απολαμβάνουν την Ακρόπολη και τον Παρθενώνα, και υπόγειους χώρους στάθμευσης για περίπου 250 αυτοκίνητα.

Η παγκόσμια λύση στην κατασκευή Πλωτών προβλητών και εξεδρών



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

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



ELITE YACHTING LTD
Αποκλειστικός αντιπρόσωπος για Ελλάδα και Κύπρο

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

Επιμέλεια:

Λίζα Μαρέλου

International
Marine Coatings

Ελλάδα, Ιαπωνία και Κίνα στα Ποσειδώνια 2004

Η πρωτοπόρος στην αγορά International Paint προμηθεύει παγκοσμίως πάνω από το 30% των χρωμάτων της ποντοπόρου ναυτιλίας, της ακτοπλοΐας και του Πολεμικού Ναυτικού.

Με εκτενείς πόρους αφιερωμένους στην έρευνα και την τεχνολογία, με ένα ασυναγώνιστο παγκόσμιο δίκτυο και μια ολοκληρωμένη υπηρεσία υποστήριξης πωλήσεων και τεχνικής εξυπηρέτησης, η International Paint παρέχει αποδεδειγμένα περιβαλλοντολογικώς υπεύθυνες λύσεις χρωμάτων μέσω των πρωτοπόρων προϊόντων της, συμπεριλαμβανομένων και των Intersleek®, Intersmooth® και Intershield®.

Με μια ευρεία γκάμα προϊόντων για όλα τα τμήματα των πλοίων και όλους τους τύπους εργασιών, με εκατοντάδες σημεία παράδοσης παγκοσμίως και μία υπηρεσία «πέρα από τα χρώματα» που περιλαμβάνει το eInterplan, το Dataplan και ασφαλή συστήματα Extranet για τους πελάτες της, η International στοχεύει στην πλήρη κάλυψη των αναγκών των ναυπηγών και των χειριστών πλοίων για χρώματα... οπουδήποτε στον κόσμο και παντού στο πλοίο.

Ελάτε και μιλήστε μας στο Περίπτερο 227 στα Ποσειδώνια 2004 και συναντήστε τους αντιπροσώπους από τη νέα International Paint Ιαπωνίας, την International Paint Κίνας, την International Paint Ελλάδας και το Worldwide Marine.

Η International Paint Ltd είναι μέλος του ολλανδικού ομίλου Akzo Nobel και εξυπηρετεί πελάτες σε όλο τον κόσμο με χρώματα, προϊόντα υγειονομικής περιθαλψής και χημικά. Οι πωλήσεις για το 2003 ήταν συνολικά 13,1 δισεκατομμύρια ευρώ. Ο όμιλος απασχολεί περίπου 64.600 άτομα σε περισσότερες από 80 χώρες.

UTECO

Jumo: Εμβυθιζόμενο probe μέτρησης στάθμης για υγρά Τύπος 4390 +

Το probe μέτρησης στάθμης 4390 της JUMO χρησιμοποιεί πιεζοαντιστατικό αισθητήριο για μέτρηση της υδροστατικής πίεσης (στάθμης) σε υγρά.

Έχει ευρύ πεδίο εφαρμογών όπως σε φρεάτια, πηγάδια, αντλιοστάσια, βιολογικούς καθαρισμούς, δεξαμενές, δοχεία, λίμνες, ποτάμια κ.λπ.

Δίνει αναλογικό σήμα εξόδου 2 αγωγών 4-20 mA για περιοχές μέτρησης από 2,5 μέτρα έως και 250 μέτρα στάθμης.

Το probe 4390 συνοδεύεται με ειδικό καλώδιο που φέρει σωλήνα αναπνοής (breathing pipe) για αντιστάθμιση της πίεσης και ειδικό καλώδιο.

Το 4390 διατίθεται σε 11 διαφορετικές περιοχές μέτρησης και με καλώδιο PUR ή PE και προαιρετικά με ενσωματωμένο αισθητήριο θερμοκρασίας.

Όλα τα μεταλλικά βρεχόμενα μέρη του είναι από ανοξείδωτο ατσάλι.

- Τάση τροφοδοσίας 10-30V DC (μέγιστο ρεύμα 30 mA).
- Σήμα εξόδου: 4-20 mA (2 αγωγών).
- Δυνατότητα υπερφόρτωσης: 300% πλήρους κλίμακος κατά DIN 16086 40 bar max, 400% πλήρους κλίμακος 50 bar max.
- Θερμοκρασία λειτουργίας και μέσου: 0...+50°C.
- Χρόνος απόκρισης: 10 msec max.
- Βαθμός προστασίας IP 68, έως 40 bar κατά EN 60529.
- Ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα IEC 80 1-2,-3,-4 και αντικεραυνική υπέρταση κατά VDE 0843.
- Βάρος: 400 γραμμάρια (χωρίς το καλώδιο).



■ Το ταξίδι του «Κερύνεια-Ελευθερία»

Απέπλευσε το νεότευκτο πλοίο -πιστό αντίγραφο του αρχαίου κερυνειώτικου πλοίου-, με συμβολικό σκοπό να φέρει χαλκό βγαλμένο απ' την κυπριακή γη για την κοπή των μεταλλίων.

Στη διάρκεια του ταξιδιού του θα σταματήσει σε αρκετά λιμάνια, ενώ για λόγους ασφαλείας το «Κερύνεια-Ελευθερία» συνοδεύεται, σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού του, από ένα ελληνικό φουσκωτό σκάφος Barracuda. Το πλήρωμά του που αποτελείται από 22 άτομα (2 από αυτούς είναι Τουρκοκύπριοι), θα μεταφέρει μήνυμα αγάπης και ελπίδας στην Ολυμπιακή Αθήνα.

Στην προγραμματισμένη τελετή υποδοχής, θα καταπλεύσουν και ο «Μινώας» από την Κρήτη και η «Ολυμπιάς», η περίφημη αθηναϊκή τριήρης.



Marichem Marigases Worldwide Services

Όχι μόνο να αισθανόμαστε αλλά και να είμαστε ασφαλείς

Ο Marichem Marigases Worldwide Services είναι ευρέως γνωστός ως ο όμιλος που παρέχει το πιο επαγγελματικό service μέσα από ένα καλά οργανωμένο δίκτυο. Όλες οι υπηρεσίες των σταθμών Safety που παρέχονται είναι εγκεκριμένες από διεθνείς νηογνώμονες όπως ABS, Bureau Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyd's Register, NKK, Polish Register, Registro Italiano Navale. Ο τομέας Fire - Rescue και Safety προσφέρει ένα ολοκληρωμένο service, το οποίο στηρίζεται όχι μόνο σε σταθερές συνεργασίες αλλά και στη δυνατότητα του ομίλου να εξυπηρετεί επί 24ώρου βάσεως σε οποιοδήποτε λιμάνι της γης. Αυτό που διαφοροποιεί το Marichem Marigases από τις υπόλοιπες εταιρείες του κλάδου του, είναι το γεγονός πως δεν οργανώνει μόνο την αποτελεσματική διεκπεραίωση των εργασιών που του ανατίθενται, αλλά παράλληλα αξιολογεί και την τελευταία λεπτομέρεια που αφορά την κάθε εργασία ανεξάρτητα από

τον όγκο της.

Η προαναφερόμενη αξιολόγηση δεν γίνεται φυσικά μόνο σε θέματα ελέγχου τιμών αλλά και σε θέματα απόδοσης στο αποτέλεσμα έτσι ώστε το πλοίο και η διαχειρίστρια εταιρεία να είναι πλήρως καλυμμένη. Επιπροσθέτως η επιλογή του σταθμού Safety που αναλαμβάνει τις εργασίες γίνεται με αυστηρά κριτήρια και προϋποθέσεις, όπως συχνές επισκέψεις και ελέγχους στις εγκαταστάσεις από στελέχη του ομίλου που είναι πλήρως καταρτισμένα σε θέματα ασφάλειας και ποιότητας.

Ιδιαίτερα σημαντική είναι επίσης και η δωρεάν παρακολούθηση των πιστοποιητικών ολόκληρου του στόλου κάθε πελάτη. Ο όμιλος Marichem Marigases υπερασπίζεται τα συμφέροντα του πελάτη στο έπακρον, συνδυάζοντας τις πιο ανταγωνιστικές τιμές της αγοράς με το ανώτερο επίπεδο service.



Navarino Telecom

Νέες βελτιωμένες κάρτες για τηλεφωνία πληρώματος

Στις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες ανακοίνωσε η Navarino Telecom τις νέες βελτιωμένες κάρτες για τηλεφωνία πληρώματος (Stratos Crew Calling Cards). Η σημαντική καινοτομία των νέων καρτών είναι η αύξηση των λεγομένων «Crew Hours» -κατά τη διάρκεια των οποίων ισχύει 40% μειωμένη χρέωση- σε 10 ώρες την ημέρα από Δευτέρα έως και Παρασκευή καθώς και σε 24 ώρες την ημέρα για όλα τα Σαββατοκύριακα.

Οι Stratos Crew Calling Cards έχουν κερδίσει την προτίμηση των περισσότερων πληρωμάτων, διότι δεν χρεώνουν τα λεγόμενα «κρυφά κόστη» της σύνδεσης, όπως πάγιες χρεώσεις ανά κλήση, χρεώσεις για το χρόνο αναμονής ή για αναπάντητες κλήσεις. Για όλες τις κλήσεις που πραγματοποιούνται από τις 20.00 GMT έως και 06.00 GMT, από Δευτέρα μέχρι και Παρασκευή και κατά τη διάρκεια ολόκληρου του Σαββατοκύριακου, οι χρήστες των Stratos Crew Calling Cards χρεώνονται μόνο 6 μονάδες ανά λεπτό αντί για 10 (40% μείωση). Όταν μια

κάρτα των 150 μονάδων χρησιμοποιείται στη διάρκεια των «Crew Hours», προσφέρει στο χρήστη 25 λεπτά χρόνου ομιλίας αντί για 15 λεπτά, με το ίδιο ακριβώς κόστος. Ο κ. Kerry Pettitt, Maritime Business Development manager της Stratos, δήλωσε συγκεκριμένα:

«Πιστεύουμε ότι η πλειοψηφία των ναυτιλιακών εταιρειών θα εκμεταλλευτεί αυτήν την προσφορά, δίνοντας στο πλήρωμα την ευκαιρία να κρατάει επαφή με συγγενείς και φίλους, με το χαμηλότερο δυνατό κόστος, χωρίς σύνθετη τιμολόγηση και περίπλοκες λογιστικές διαδικασίες». Αξίζει να αναφερθεί ότι κατά τη διάρκεια των «Crew Hours» το κόστος επικοινωνίας μέσω Mini-M είναι χαμηλότερο ακόμα και από το GSM.

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις νέες Crew Calling Cards μπορείτε να βρείτε και στο περίπτερο της Navarino Telecom στα Ποσειδώνια (stand 108, 7-11 Ιουνίου 2004).



Προγράμματα Ναυτιλιακής Διοίκησης από την ICon International Training

Το βρετανικό πανεπιστήμιο του Leicester σε αποκλειστική συνεργασία με την iCon International Training προσφέρει το περίφημο MBA με έμφαση στο Maritime Management. Το πρόγραμμα είναι πλήρως σχεδιασμένο για να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των σπουδαστών που δεν έχουν τη δυνατότητα σπουδών στο εξωτερικό, αλλά και στις απαιτήσεις στον τομέα της ναυτιλιακής διοίκησης. Το συγκεκριμένο πρόγραμμα ειδικεύεται στη διοίκηση ναυτιλιακών θεμάτων με ενότητες τόσο στο μάντζμεντ όσο και στη ναυτιλία. Οι σπουδαστές μέσω του προγράμματος αποκτούν μια ευρεία γνώση πάνω στη διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ένα μεταπτυχιακό τίτλο παγκοσμίου κύρους που τους δίνει τη δυνατότητα

να καταξιωθούν και να αναγνωριστούν στον κλάδο της ναυτιλίας. Το MBA focus in Maritime Management είναι αναγνωρισμένο από τον παγκοσμίου εμβέλειας οργανισμό AMBA (Association of MBAs).

Το University of Leicester σε συνεργασία με την iCon προσφέρει επίσης το κορυφαίο MBA με ειδίκευση σε Tourism and Hospitality Management. Επί πλέον, σε αποκλειστική συνεργασία με το Πανεπιστήμιο του Surrey, προσφέρονται τα δύο προγράμματα για τον τουρισμό τα οποία έχουν γνωρίσει παγκόσμια καταξίωση, τα MSc in International Hotel Management και MSc in Tourism Management.

Για πληροφορίες ως προς τα προγράμματα μπορείτε να απευθυνθείτε στο τηλ. 210-92.48.695 ή στην παρακάτω ηλεκτρονική διεύθυνση:

www.icon.gr, email: info@icon.gr

NAVIGATOR 2004

Με το επίκαιρο θέμα των «Νέων Διεθνών Κανονισμών Ασφάλειας», και συγκεκριμένα του ISPS Code, ολοκληρώθηκε το 4ο ναυτιλιακό συνέδριο «NAVIGATOR 2004» το οποίο διοργανώνεται με πρωτοβουλία της Navigator S.A., υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πειραιά (Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών).

Στο συνέδριο παρευρέθησαν ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ, Ιωάννης Τζωάννος, ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος, αντιναύαρχος Χρήστος Δελιμυχάλης, ο πρόεδρος της Βουλγαρίας, Stefan Stoyanov, υπεύθυνοι του τομέα ασφάλειας, αξιωματικοί του Λ.Σ και στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Στο πάνελ των ομιλητών φιλοξενήθηκαν οι κ. captain Νίκος Πενθερουδάκης, πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Ναυλομεσιτών, Ιωάννης Δαμιλάτης, αντιπρόεδρος του Ελληνικού Forum της Intertanko, Εμμανουήλ Βορδώνης, executive director της Thenamaris Inc., captain Γαβριήλ Χαλδέζος, operations manager & quality representative της Eastern Mediterranean Maritime Ltd, captain Δημήτρης Μπεζαντάκος, director της Navigator S.A., Δημήτρης Κυριακίδης, director της Marine Consult International Ltd - Norwegian Maritime Equipment, Δημήτρης Ηλιού, member of the Board of Directors of the Baltic Exchange, και η κ. Κέρυ Μαυρομάτη, lawyer & legal adviser of the Hellenic Chamber of Shipping.

Ένα πολύτιμο εργαλείο

Κυκλοφόρησε ένα πολύτιμο εργαλείο, χρήσιμο σε όσους ταξιδεύουν στην ελληνική θάλασσα για δουλειά ή αναψυχή. Πρόκειται για ένα ναυτικό και τουριστικό ηλεκτρονικό πλοηγό των ελληνικών θαλάσσιων, που δίνει τη δυνατότητα οργάνωσης και προγραμματισμού κάθε ταξιδιού μέχρι και την τελευταία λεπτομέρεια.

Ο τόμος Α, που κυκλοφόρησε, ξεναγεί με κάθε λεπτομέρεια στις ακτές της Κασσάνδρας και της Σιθωνίας Χαλκιδικής, στη Χερσόνησο του Αγίου Όρους, στις ακτές του Στρυμονικού κόλπου, της Πιερίας, της Θεσσαλίας, του Πηλίου, της Μαγνησίας (Παγαστικός κόλπος), της Βόρειας Εύβοιας και των Βορείων Σποράδων (Σκιάθος, Σκόπελος, Αλόνησος, Περίστερα, Κυρα-Παναγιά, Σκάντζουρα, Γιούρα, Πιπέρι, Ψαθούρα).

Περιλαμβάνει 657 αεροφωτογραφίες, αξιόπιστες περιγραφές και στίγματα από 140 λιμάνια, μαρίνες, αλιευτικά και τουριστικά καταφύγια, λιμενίσκους, ντόκους, προβλήτες, νησιά και βραχονησίδες, μοναδικούς ψαρότοπους των παραπάνω περιοχών, ενώ ταυτόχρονα για την κάθε τοποθεσία δίδονται τα βάθη, η ποιότητα βυθού, οι δυνατότητες και οι τρόποι πρόσδεσης, οι επικρατούμενοι άνεμοι και οι ιδιαιτερότητες του καιρού για κάθε περιοχή. Εξαιρετικά, οι ναυτιλιακοί κίνδυνοι, αλλά και οι παροχές που προσφέρονται. Ακόμη περιλαμβάνονται ιστορικά στοιχεία, τοπικά αξιοθέατα, μουσεία, ξενοδοχεία, camping, ενοικιαζόμενα δωμάτια, εσπατόρια, ταβέρνες, ουζερί, bar, κέντρα διασκέδασης, τοπικές Αρχές (λιμενάρχειο, τελωνείο, αστυνομία, δήμος ή δημοτικό διαμέρισμα), παροχές υγείας (φαρμακεία, ιατρεία, Κέντρα Υγείας, νοσοκομεία).

Για περισσότερες πληροφορίες, μπορείτε να απευθύνεστε στη Βαλκανική Ναυτιλιακή Α.Ε. στα τηλέφωνα: 2310-427.098, 2310-429.777 και 6944-439.514.

Τρεχαντήρια

ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ - ΜΕΖΕΔΟΠΩΛΕΙΟ

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



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

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

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

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

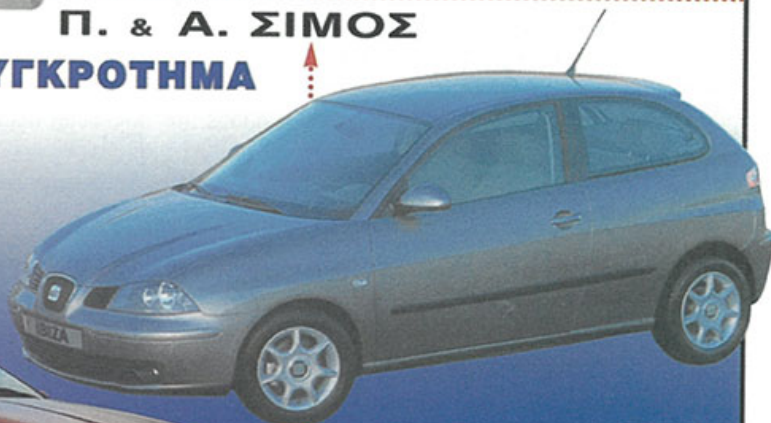


Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**48 Μηνιαίες
Δόσεις**



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ**

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

Αστική Ιατρική Ευθύνη

Της λέκτορος του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης **Κατερίνας Φουντεδάκη**

Εκδόσεις Σάκκουλα Α.Ε.

Το βιβλίο καλύπτει ένα κενό της ελληνικής βιβλιογραφίας, καθώς αποτελεί μια ολοκληρωμένη και διεξοδική προσέγγιση του ισχύοντος ελληνικού δικαίου για την αστική ιατρική ευθύνη, αδικοπρακτική και ενδοσυμβατική.

Στο πρώτο μέρος του βιβλίου επιχειρείται μια συνολική θεώρηση του φαινομένου της αστικής ιατρικής ευθύνης. Ύστερα από μια γενική εισαγωγή, αναλύονται ειδικότερα η σχέση της ιατρικής ευθύνης με την ασφάλιση (κοινωνική ασφάλιση, ασφάλιση αστικής ευθύνης, ασφάλιση των ασθενών για τις ιατρογενείς ζημιές), η νομική φύση της ευθύνης (υποκειμενική/αντικειμενική ευθύνη, ευθύνη από διακινδύνευση), καθώς και η σχέση της με την ευθύνη του παρέχοντος υπηρεσίες, σύμφωνα με το άρθρο 8 Ν. 2251/1994.

Στο δεύτερο μέρος αναλύονται διεξοδικά: α) Η έννοια της ιατρικής πράξης, με έμφαση στο ζήτημα των έννομων συνεπειών της ιατρικής πράξης που διενεργήθηκε χωρίς την έγκυρη συναίνεση ή επαρκή ενημέρωση του ασθενούς (έκταση της ζημίας που αποκαθίσταται, βάρος απόδειξης, αντίθετοι ισχυρισμοί του γιατρού), καθώς και σε ορισμένες ειδικές περιπτώσεις ιατρικών πράξεων (αισθητικές επεμβάσεις, υποβοηθούμενη αναπαραγωγή). β) Η σύμβαση του ασθενούς με το γιατρό (περιεχόμενο, κατάρτιση, συμβαλλόμενα μέρη, νομική φύση). γ) Το ιατρικό σφάλμα ως κυριότερος νόμιμος λόγος ευθύνης (έννοια, κριτήρια αξιολόγησης, διακρίσεις, βάρος απόδειξης, ειδικά ζητήματα). Το βιβλίο περιέχει αναλυτικό λημματικό ευρετήριο.

Επίτιμο Εικονογραφημένο Εγκυκλοπαιδικό Λεξικό

Ο Εκδοτικός Οργανισμός «Πάπυρος» κυκλοφόρησε το πρώτο «Επίτιμο Εικονογραφημένο Εγκυκλοπαιδικό Λεξικό» και παράλληλα ένα πλήρες «Λεξικό της Νέας Ελληνικής Γλώσσας».

Στόχος της έκδοσης αυτής είναι να καλύψει ένα σημαντικό κενό στην ελληνική λεξικογραφία, δίνοντας τη δυνατότητα στον Έλληνα αναγνώστη να ανατρέξει σε ένα χρηστικό επίτιμο εγκυκλοπαιδικό λεξικό, που προσφέρει συγχρόνως γλωσσικές και εγκυκλοπαιδικές πληροφορίες.

Ο «Πάπυρος» έδωσε στη νέα αυτή έκδοση τη χαρακτηριστική ονομασία «το Παπυράκι», τίτλος ο οποίος έγινε ιδιαίτερα γνωστός στο χώρο του βιβλίου, από το δίτιμο Εγκυκλοπαιδικό Λεξικό του «Πάπυρος», μεγάλη εκδοτική επιτυχία της δεκαετίας του '60.

Το Παπυράκι έχει ως πρότυπο μια μοναδική στο είδος της έκδοση, το γαλλικό Εικονογραφημένο Μικρό Λαρούς (Le Petit Larousse Illustré), το οποίο έχει μια ιστορία σχεδόν 100 ετών. Το Παπυράκι καλύπτει όλο το φάσμα της ανθρώπινης γνώσης (ιστορία, γεωγραφία, τέχνες, επιστήμες, βιογραφίες) και, με το συνδυασμό κειμένου και εικόνας, αποτυπώνει εύγλωττα κάθε πτυχή του πνευματικού και υλικού μας κόσμου. Όλα αυτά τα στοιχεία το καθιστούν ένα έργο μοναδικό στο ελληνικό εκδοτικό τοπίο. Πρόκειται για ένα έργο που αποτυπώνει στην ελληνική γλώσσα τον πολιτισμό της ανθρωπότητας στην ιστορική του εξέλιξη και στη σημερινή του μορφή, με τρόπο εύληπτο και σαφή, ανταποκρινόμενο παράλληλα στο γενικότερο στόχο κάθε επιμελημένης έκδοσης: την απόλαυση της ανάγνωσης.

Πλοίο υπό ναυπήγηση και το φορολογικό καθεστώς του

Έκδοση: **ΝΟΜΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΑΕΒΕ**

Συγγραφέας: **Κωνσταντίνος Γιαννόπουλος, δικηγόρος, φορολογικός σύμβουλος**

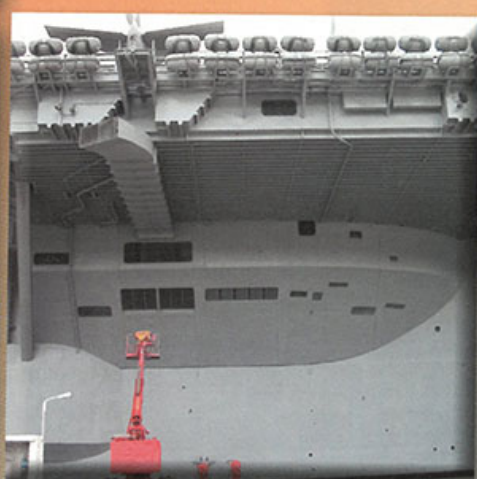
Η μελέτη του βιβλίου πραγματεύεται το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς του ναυπηγούμενου πλοίου. Στο πρώτο κεφάλαιο δίνονται οι σχετικοί ορισμοί και εντοπίζονται οι ομοιότητες και οι διαφορές μεταξύ του έτοιμου (αποπερατωμένου) και του ναυπηγούμενου (υπό κατασκευήν) πλοίου. Στο δεύτερο κεφάλαιο παρατίθενται και ερμηνεύονται οι εφαρμοστέες φορολογικές διατάξεις για διάφορα θέματα, όπως προξενικά ναυτιλιακά τέλη, ΦΠΑ, φορολογία χαρτοσήμου, ΚΒΣ κ.λπ. Στο τέλος διερευνάται το ζήτημα της ισχύος των ανωτέρω διατάξεων σε περίπτωση που το εν λόγω πλοίο καταχωρηθεί στο νηολόγιο (εγκριτική πράξη) ως αποπερατωμένο.





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

YOUR CORROSION PROBLEMS



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

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



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

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



42

Έλληνες εφοπλιστές είμαστε με ή χωρίς την ελληνική σημαία στα πλοία μας.

Τα πλοία με κάθε νηολόγιο δεν είναι δεδομένα, δεν είναι εργοστάσια που στήθηκαν σε μια ξένη χώρα. Εγώ θα τα έφερνα στην ελληνική σημαία αύριο το πρωί εάν η Πολιτεία μου επέτρεπε να διατηρώ τη σύνθεση των πληρωμάτων όπως σας προανέφερα. Κάποτε πρέπει να σοβαρευτούμε και να αντιληφθούμε ότι δεν υπάρχουν αυτήν τη στιγμή Έλληνες ναυτικοί να επανδρώνουν 3.500 ελληνόκτητα πλοία.

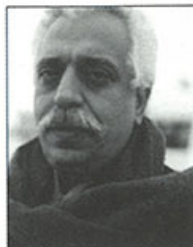
Νίκος Α. Πατέρας

Ο κάθε πλοιοκτήτης πρέπει να είναι διπλά προσεκτικός τώρα γιατί επηρεάζεται εύκολα από τους εξωπραγματικούς ναύλους και ξεχνάει ότι βρίσκεται σε μια κυκλική δουλειά, που μπορεί πολύ εύκολα να ξαναγυρίσει στα παλαιά ζημιόγωνα επίπεδα. Ιδιαίτερη προσοχή και έλεγχος χρειάζεται να γίνεται στους ναυλωτές ειδικά σε deals που η χρονοναύλωση είναι μεγαλύτερη του ενός έτους. Βασικά, ως συμβουλή, τώρα δεν είναι η εποχή για αγορές, είναι εποχή για πώληση πλοίων, ιδιαίτερα εάν έχουν αγοραστεί φτηνά, και εκμετάλλευση των υπολοίπων όσο καλύτερα γίνεται μέχρι την πτώση της ναυλαγοράς και έπειτα των αξιών.

Χάρης Ν. Βαφειάς



60



90

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες είναι πολύ σπουδαίο γεγονός για το κύρος της χώρας και στον οικονομικό τομέα είναι μεγάλο το όφελος από τα έργα υποδομής και τους πιθανούς ξένους επισκέπτες. Όμως, είναι ένα γεγονός στατικό, διαρκείας ολίγων εβδομάδων, σε αντίθεση με την ακτοπλοϊκή συγκοινωνία η οποία είναι μια δραστηριότητα διαρκής, μακροχρόνια και ιδιαίτερα σημαντική για τη νησιωτική Ελλάδα.

Στο θέμα του ελλιμενισμού ακολουθήθηκε η πρόχειρη, εύκολη, βολική λύση.

Τους εκατοντάδες χιλιάδες νησιώτες και επισκέπτες των νησιών που από αυτούς περιμένουν να πάρουν μια οικονομική ανάσα τα νησιά τους θερινούς μήνες, δεν τους λογαριάζει κανένας;

Νίκος Γιακαλής



48

Στο προσεχές μέλλον, οι Ολυμπιακές μας Αερογραμμές οφείλουν να υιοθετήσουν μια πιο επιθετική πολιτική έναντι των ανταγωνιστικών εταιρειών, όπως για παράδειγμα

από κοινού συνεργασίες με άλλες εταιρείες - στρατηγικούς εταίρους (π.χ. πρόσφατη συμφωνία κοινών πτήσεων με τις Κυπριακές Αερογραμμές), αλλά και μια ορθολογικότερη κάλυψη των αναγκών των προορισμών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, που προς στιγμήν πραγματοποιούνται αποκλειστικά από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές.

Ρόδη Κράτσα



58

Σήμερα, που περισσότερο από ποτέ άλλοτε θέλουμε να βάλουμε ως στόχο την πραγματική και ισόρροπη ανάπτυξη της χώρας, δεν έχουμε άλλη επιλογή από το να σταθούμε δίπλα στους παραγωγικούς τομείς της χώρας. Γι' αυτό και ο στόχος μας δεν θα πρέπει να είναι άλλος από το να συνδέσουμε την ελληνική ναυτιλία με την Εθνική Οικονομία. Να καταστήσουμε τον Πειραιά ένα Διεθνές Ναυτιλιακό Κέντρο. Από τη ναυτιλία έχουμε μόνο να κερδίσουμε και όχι να χάσουμε. Πρέπει επιτέλους να αφήσουμε πίσω τη μικροπολιτική και τους δογματισμούς και να δούμε τι συμφέρει τον τόπο. Να δούμε πώς κινήθηκαν άλλες χώρες με μικρότερη ναυτιλιακή παράδοση και να προχωρήσουμε σε παρεμβάσεις, που θα συμβάλουν καθοριστικά στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Μιλτιάδης Βαρβισιώτης

SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS

ISO 9000 CERTIFICATE OF COMPLIANCE

This is to certify that the Quality Management System of:

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

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

ISO 9001:2000

The Quality Management System is applicable to:

WHOLESALE SUPPLY OF TURBOCHARGER SPARE PARTS AND SERVICE OF TURBOCHARGERS.

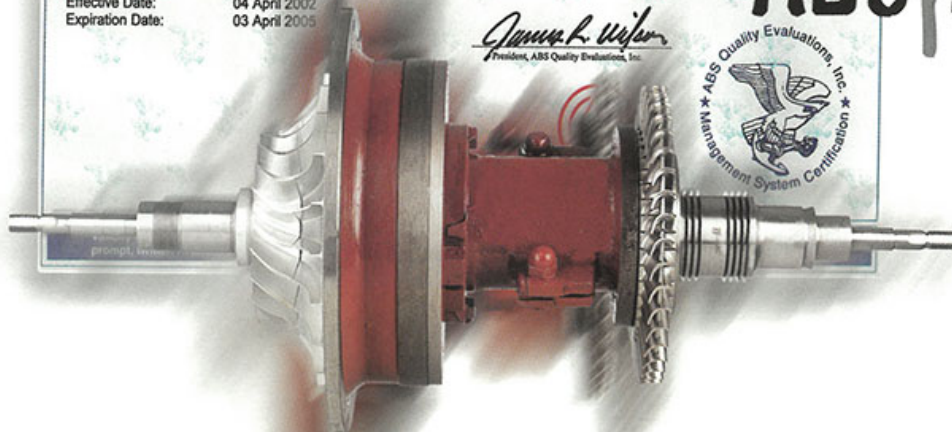
Further clarifications regarding the scope of this certificate and the applicability of ISO 9001:2000 requirements may be obtained by consulting the certification body.

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

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



CERTIFICATE
ABS ISO



turbotechnica

D. & TH. PISTOLIS

DIRECT LINE SERVICE: 6944 304 863

SERVICE STATION: HOUSTON | SHANGHAI



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

[Quality Assurance ISO 9001-2000, ABS]

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



123 DIMOKRATIAS Av. GR. 188 63 PERAMA

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



CONSTANT REVOLUTION

For over 100 years, International has successfully provided solutions to the global Marine industry's constantly evolving needs, and earned a reputation of trust and quality.

So what's the winning formula?

A rock solid policy of **Constant Revolution** in everything we do - an ongoing commitment to develop revolutionary new products and services, clearly focussed upon maximising your return on investment in new construction and vessel operation, worldwide.

www.international-marine.com

**Visit us at Posidonia 2004
Stand No. 227**

 and International are trademarks of Akzo Nobel

© International Coatings Limited, 2001

 **International**
Marine Coatings

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


AKZO NOBEL