# NAYTIKA XPONIKA www.naftikachronika.gr AP. OYAROY 1 - 6-7/2004 - TIME-

SHIPORT 2004

ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ POSIDONIA 2004 Βιlingual edition - δίγλωσση έκδοση

erer er er um un cumum

4M4 2

#### 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.





Αθλόπολις

Φέτος, 10 πόλεις σε όλη την Ελλάδα θα γιορτάσουν



Ecosmore







Ζήσε τη γιορτινή ατμόσφαιρα των Ολυμπιακών Αγώνων.

Ο ΟΤΕ και η COSMOTE, Μεγάλοι Χορηγοί των Ολυμπιακών Αγώνων ΑΘΗΝΑ 2004, φέρνουν κοντά σας για 3η συνεχή χρονιά τη γιορτινή ατμόσφαιρα των Ολυμπιακών Αγώνων με την "Αθλόπολις"! Μία "πόλη" υψηλής τεχνολογίας που φέτος ταξιδεύει σε 10 πόλεις σε όλη την Ελλάδα για να γιορτάσουν όλοι οι Έλληνες τις αξίες της συμμετοχής και της αγωνιστικότητας. Για να ζήσουμε όλοι το πάθος, τη δύναμη και το μεγαλείο των Ολυμπιακών Αγώνων! Ας γιορτάσουμε όλοι μαζί!

#### ΠΟΛΕΙΣ ΠΟΥ ΘΑ ΕΠΙΣΚΕΦΤΕΙ Η "Αθλόπολις"

ПОЛН	HMEPOMHNIA
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	14-16/5
ΦΛΩΡΙΝΑ	19-20/5
EANOH	23-24/5
BEPOIA	28-29/5
ΣΑΜΟΣ	05-06/6
ΣΥΡΟΣ	10-11/6
ΡΟΔΟΣ	15-16/6
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ	19-20/6
XANIA	23-24/6
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	02-04/7

Ο ΟΤΕ και η COSMOΤΕ δεν ευθύνονται για τυχόν αλλαγές στις ημερομηνίες και τους τόπους διεξαγωγής του προγράμματος "Αθλόπολις".

Για περισσότερες πληροφορίες επισκεφθείτε τα sites www.ote.gr ή www.cosmote.gr ή καλέστε στην Υπηρεσία Εξυπηρέτησης Πελατών COSMOTE στο 1212.



**OTE** 

(Ecosmore

## Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

## Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers



#### Anangel Maritime Services Inc.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - 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



### 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 Complying with OCIMF guidelines.
   Kapa Flex 40-60 Recommended for TSH and GC'S Double braded Ropes for ships and offshore platforms

#### Stockists of:

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

#### Stocks Around the World:

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









Member of EUROCORD & EWRIS

#### D. KORONAKIS S.A.

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





- 8. Editorial
- 16. Ναυτιλιακά Νέα
- 12. Λες και ήταν χθες Του Σπύρου Pávη
- 26. Bulk Carriers Μέσα πρόσβασης για επιθεώρηση Πρότυπα, στόχοι για την κατασκευή των πλοίων Του πλοιάρχου Λ.Σ. Αλέξανδρου Καρκαντζού Bulk Carriers Means of access for inspections Exemplary aims for the construction of ships By Alexandros Karkantzos, Captain of the Coast Guard
- 34. Η συνεργασία με την Κίνα, «κλειδί» για την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης *Του Ευρωπαίου επιτρόπου, Philippe Busquin* Co-operation with China key to European Competitiveness
  - By European Commissioner Philippe Busquin
- 42. Η απελευθέρωση των ναυτικών μας του «Tasman Spirit», σταθμός για μια πολιτική στραμμένη στον άνθρωπο Του υφυπουργού Εξωτερικών Γ. Βαληνάκη Bringing home the "tasman spirit" crew:

- A milestone in policies oriented to the individual By the Deputy Minister of Foreign Affairs, Dr. Yannis Valinakis
- 46. Ο κλάδος των δεξαμενόπλοιων μπορεί να αντεπεξέλθει και στις πιο απαιτητικές προσδοκίες Tou Stephen Van Dyck The tanker industry can live up to the most demanding expectations By Stephen Van Dyck
- 56. Η γενιά μου υπερασπίzει τη Γαλανόλευκη, αλλά παραμένουμε σκεπτικοί για το αὐριο της ναυτιλίας Συνέντευξη του κ. Ν. Παππαδάκη Many of my generation support the Greek flag, but we still have doubts about the future of shipping

An interview with mr. N. Pappadakis

64. Η πολιτική της Ε.Ε. για τη ναυτιλία: απολογισμός της τελευταίας πενταετίας Του *Κωστή Χατζηδάκη*, ευρωβουλευτή της Ν.Δ "EU Shipping Policy: a report on the last five years" By Kostis Hatzidakis, MEP for the New Democracy Party

#### SETS THE STANDARD

#### PROFESSIONALS SAY YES TO QUALIT



More than 5000 Transas professional ECS and ECDIS systems of the Navi-Sailor range have been installed so far. All in all, 30 Navies and Coast Guard organisations, together with hundreds of merchant shipping companies such as Maersk Sealand, P&O Nedlioyd, P&O Color Line, Stena Line, Stena Bulk, Tor Line, Standard Marine Services, V-Ships and Holland America Line, amongst many others, now use Transas navigation systems.

Trust your fleet to the ECDIS technology market leader!

Transas International Headquarters Tel: +353-21-471 0400 Fax: +353-21-471 0410 information@transas.com Transas Russia & CIS Tel: +7-812-325 3131 Fax: +7-812-325 3132 tel@transos.ru Transas UK Ltd. Tel: +44-2392-674 90 Fax: +44-2392-674 04 sales@transas.co.uk Transas USA Tel: +1-206-838 3000 fax: +1-206-838 7900

Transas Europe GmbH Tel: +49-40-890 6660 Fax: +49-40-881 1379 info@transas.de www.transas.de Transas Scandinavia AB Tek. +46-31-694 180 Fax: +46-31-694 184 soles@transas.se

Transas China
Tel: +86-21-6875 4663
Fax: +86-21-6875 4664
transas@shanghai.cngb.o
www.transas.com.ch

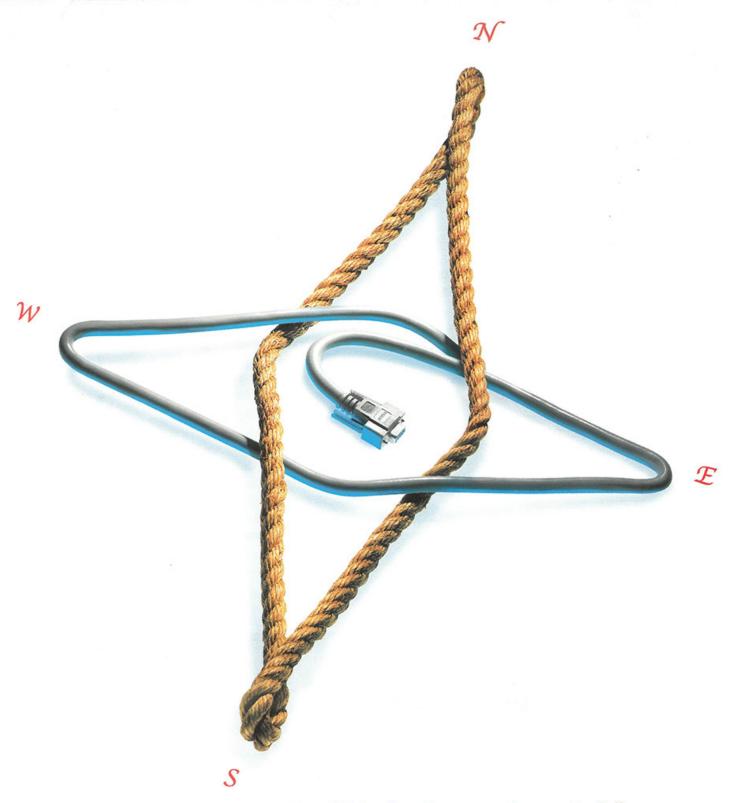
Posidonia.

07-11 June, 2004, Greece

Visit us on stand B 616

Tel: +65-6-44
Fax: +65-6-44
info@trenses.co
www.transes.co

IT SOLUTIONS AT SEA AND ASHOR

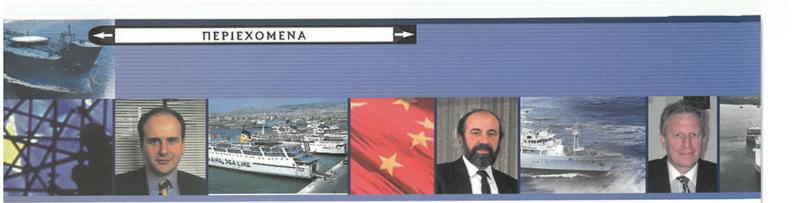


It's not where you are, it's which direction you choose to follow.









- The Hellenic Navy procurement programme By Vice Admiral Antonios Antoniadis,
- 76. Μπορεί η ευρύτερη περιοχή της Νομαρχίας Πειραιά να αποτελέσει ελκυστικό τουριστικό προορισμό; Του νομάρχη Πειραιά, Γιάννη Μίχα Can the Region of the Prefecture of Piraeus be an attractive tourist destination?

  By Yiannis Michas, Prefect of Piraeus
- 84. Mutuality remains the only way By Hugo Wynn-Williams, Deputy Chairman, Thomas Miller P&I Club
- 2004, μια μεταβατική χρονιά για την πολιτική των ευρωπαϊκών λιμένων του Patrick Verhoeven
   2004, a year of transition for European port policy By Patrick Verhoeven
- Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι σε καλύτερη θέση από ότι πιστεύουμε
   Μια προσωπική άποψη του Chris Sawyer

- The Marine Industry is better than it is led to believe! A personal view from Chris Sawyer
- 102. Ship Registries and quality shipping: the creation of a new front-runner and trend-setter An Interview with Konstantinos T. Chryssoulis
- 104. The Chinese curse of Greek Cabotage By Harilaos N. Psaraftis
- 110. Παλιά προβλήματα, νέες προοπτικές
   Του δρος Άλκη Κορρέ
   Old problems in new perspectives
   By Dr. Alkis Korres
- 116. The world shipbuilding market By George Banos
- 122. Developments in the Cruise Industry bring opportunities for specialized shipyards such as Lamda Shipyards & Marine Services S.A. By Marios Stergiou
- 126. Παραυναυτιλιακά

#### NAYTIKA XPONIKA

Αριθμός φύλλου 71, ΙΟΥΝΙΟΣ - ΙΟΥΛΙΟΣ 2004 Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης

Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μηίσια Σύμβουλος Έκδοσης: Ηλίας Μηίσιας Διευθύντρια Σύνταξης: Λίzα Μαρέλου Art Director: Γιώργος Παρασκευάς

Ειδικοί Συνεργάτες: Απ. Δόμβρος, Γιώργος Μπάνος, Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης, Χαρ. Ψαραύτης Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάνταης Υποδοχή Διαφήμισης: Δήμητρα Τσακού Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακής

Εκτύπωση: ΠΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΚΑΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε. Κατσαντώνη 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 & φοιτιτές:
 47

 Εταιρείες - Οργανισμοί:
 62

 Χώρες Ε.Ε.:
 95

 Χώρες εκτός Ε.Ε.:
 105

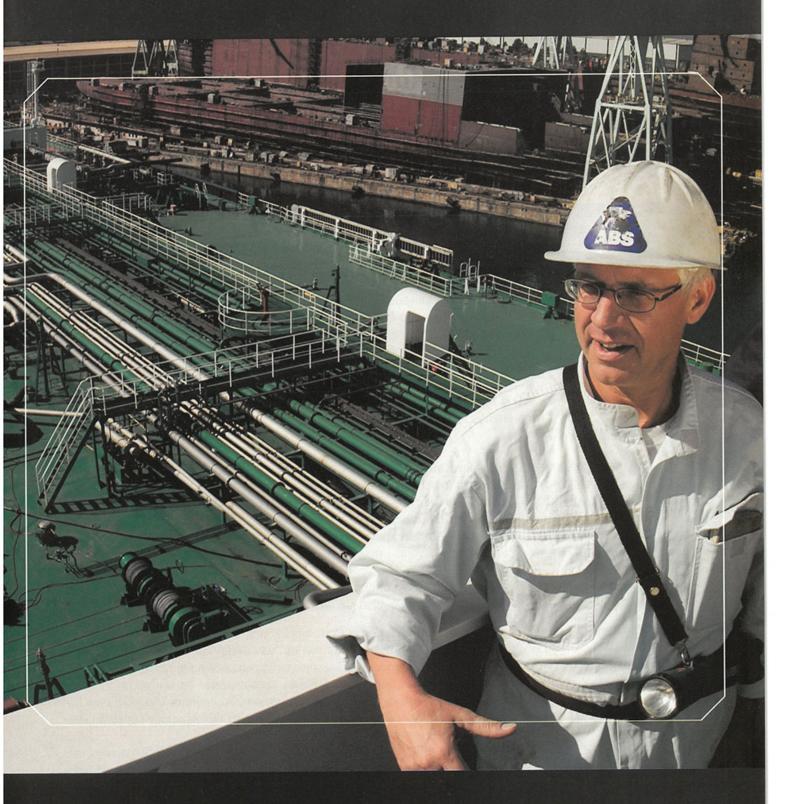
Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδοτικές Επιχειρήσεις Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7, Πειραιός, τηλ. 210 - 42.27.111 fax: 210 - 42.26.719, e-mail: editors@naftikachronika.gr

www.naftikachronika.gr

Web strategy development by OMNICOM

Απόψεις που εκφράzονται στα ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράzουν απαραίπτα τη γνώμη του περιοδικού. Παρόλο που καταβλήθηκαν προσπάθειες για να βεβαιωθούμε ότι οι περιεχόμενες στο περιοδικό πληροφορίες είναι ανακρίδικο πληροφορίες είναι υπεύθυνο για οποιοδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαραχθεί, αντηγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προπγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

#### FASTER PHASE-OUT • NEW DEMANDS • SAME PARTNER



Setting Standards of Excellence in Marine Classification





### Business or Pleasure?

Δύο σημαντικές ναυτιλιακές εκθέσεις στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος της διεθνούς ναυτιλιακής οικογένειας

Η διάθεση των αρθρογράφων και συντελεστών του παρόντος τεύχους των «Ναυτικών Χρονικών» διακατέχεται από ένα αίσθημα αισιοδοξίας και ευδαιμονίας. Έναυσμα της γενικότερης διάθεσης είναι η πραγματοποίηση δύο διακεκριμένων ναυτιλιακών εκθέσεων, οι οποίες θα διεξαχθούν σε δύο εξαιρετικά σημαντικές ναυτιλιακές «πρωτεύουσες», σε μια εποχή ιδιαιτέρως εύρωστη για την ελληνική πλοιοκτησία. Η πρώτη έκθεση αφορά την πολύ δημοφιλή σε όλους μας έκθεση των Ποσειδωνίων στο μεγάλο λιμάνι της χώρας μας, ενώ η δεύτερη την πραγματοποίηση της έκθεσης «Sea Port China», που θα διεξαχθεί στο διεθνές λιμάνι και σημαντικό ναυπηγικό κέντρο του Dalian στην Κίνα.

Τα «Ναυτικά Χρονικά», με γνώμονα την προβολή της ελληνική ναυτιλίας και οικονομίας εντός και εκτός συνόρων, αλλά και την εξερεύνηση νέων αγορών για την ελληνική πλοιοκτησία και παραναυτιλία, συμμετέχουν και στις δύο εκθέσεις με σκοπό τη διατήρηση ενός διαύλου επικοινωνίας με τη διεθνή ναυτιλιακή αγορά. Σε αυτή την κυρίως σημαντική περίοδο για την κινεzική οικονομία, τα «Ναυτικά Χρονικά» οφείλουν να εξερευνήσουν το παρόν και το μέλλον της ασιατικής υπερδύναμης, που επηρεάζει άμεσα την ελληνική ναυτιλία.

Η χρονική περίοδος μάλιστα που διεξάγονται οι δύο εκθέσεις, είναι αποφασιστική τόσο για την ελληνική όσο και για την ευρωπαϊκή ναυτιλία και οικονομία: Σε εθνικό πλαίσιο, εί-

μαστε στην τελική ευθεία για τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων, ενώ ευελπιστούμε ότι η νέα πολιτική ηγεσία θα δώσει νέα πνοή στη ναυτιλιακή και ναυπηγοεπισκευαστική οικονομία. Σε κοινοτικό επίπεδο, οι αναμενόμενες ευρωεκλογές και η ενίσχυση της ευρωπαϊκής οικογένειας με τη συμμετοχή 10 νέων κρατών-μελών θα ανατρέψει τα μέχρι σήμερα γεωπολιτικά δεδομένα. Σε λίγους μήνες, μάλιστα, θα οριστούν νέα μέλη στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που εκ των πραγμάτων θα οφείλουν να διαχειριστούν και να διεκπεραιώσουν δυσεπίλυτα και πολύπλοκα θέματα.

Στο διεθνή ναυτιλιακό στίβο, οι νέες εξελίξεις στον IMO σχετικά με τα Bulk carriers, αλλά και η συνέχιση της αντιπαράθεσης Κορέας και Ε.Ε. στον ΠΟΕ σηματοδοτούν τις διαρκείς ανατροπές και τη νέα τάξη πραγμάτων στα σημερινά ναυτιλιακά πολιτικά δρώμενα. Η ναυτιλία πορεύεται σε νέες θάλασσες...

Hλias Mnigras

Η παρούσα έκδοση, λόγω της σημαντικής διεθνούς αναγνωσιμότητας που θα τύχει, δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην εκ παραλλήλου φιλοξενία θεμάτων και άρθρων τόσο στην ελληνική όσο και στην αγγλική γλώσσα.





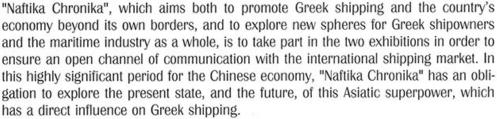


### Business or Pleasure?



Two important shipping exhibitions become the centre of attention for the shipping world

The spirit of the writers and editors of the present issue of "Naftika Chronika" is imbued with a sense of optimism and happiness. The spark of this general mood is the staging of two renowned shipping exhibitions, to be held in two exceptionally important shipping "capitals", at a particularly buoyant time for Greek shipowners. The first exhibition is the highly popular Posidonia exhibition at our country's main port, while the second is the "Sea Port China" exhibition, which is to be staged at the international port and shipbuilding centre of Dalian in China.



Indeed the period in which the two exhibitions are being held is a decisive one, both for the Greek and the European shipping markets and economies. On a national level, we are in the final straight for the staging of the Olympic Games, while we are hope-

ful that the new political leadership will give a fresh impetus to the Greek shipping and shipbuilding economies. Meanwhile on a European level, the anticipated European Parliamentary Elections, and the recent enlargement of the European family with the accession of ten new Member States, will completely change the geopolitical landscape as it has stood till today. Moreover, in a few months new members will be appointed to the European Commission, where they will de facto have to take on and deal with thorny and complex issues.

In the international shipping arena, the new developments at the IMO concerning bulk carriers, and the continuation of the confrontation between Korea and the EU at the WTO highlight the continuous reversals that occur, and the new order of things in today's political shipping activities.

Shipping is moving into unknown waters...

Ilias Bissias

18

Given the significant international readership this present issue will enjoy, we have placed a special emphasis on the inclusion of articles and interviews in English as well as Greek.

NAYTIKA XPONIKA

### "Έχουμε γη και πατοίδα όταν έχουμε πλοία και θάλασσα "

Ηρόδοτος









**AVIN INTERNATIONAL S.A.** 

AVIN INTERNATIONAL S.A. Ηρώδου Αττικού 12A, 151 24 Μαρούσι τηλ.: +30 210 809 3100 E-mail: avin@avin.gr, URL: www.avin.gr



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

Αλλά ήταν πριν από σαράντα χρόνια. Τα πρώτα Ποσειδώνια 27-28 Αυγούστου 1964, στο Χίλτον το Διεθνές Ναυτιλιακό Συνέδριο και στο Ζάππειο η Έκθεση.

Ελληνικής τότε πλοιοκτησίας 2.165 ωκεανοπόρα, εξ ων 1.290 υπό ελληνική σημαία. Ναυτικοί, ασφαλισμένοι στο NAT 135.000, συνταξιούχοι 15.700, ετήσιο πλεόνασμα δρχ. 64 δισ. Πάνω από 40 δημόσιες και ιδιωτικές ναυτικές σχολές ανά την επικράτεια με 2.500 αποφοίτους κατ' έτος.

Σημερινά νούμερα δεν παραθέτω, χάριν της ψυχικής ηρεμίας του στωικού αναγνώστη.

Ο Δ. Κωτάκης γράφει στο τεύχος Αυγούστου 1964 των «Ν.Χ.»:

Ετερμάτισε τας εργασίας του το Συνέδριον. Το ελάμπρυνε διά της παρουσίας του ο Βασιλεύς. Όλα, κατά το διήμερον της 27ης και 28ης Αυγούστου, σύμφωνα με το πρόγραμμα εξετελέσθησαν.

Άξιοι της μεγάλης υποθέσεως οι ομιληταί: Ένας έκαστος ανέπτυξε θέμα του με σαφήνειαν και αντικειμενικότητα. - Υπερχίλιοι οι παραστάντες την πρώτην ημέραν - Υπήρξε πανηγυρική η αναγνώρισις της Εθνικής Ναυτιλίας. Αυτό και το κέρδος. Αξιόλογον είναι, αν σκεφθή τις, ότι το πλοίον, αι ανησυχίαι και τα προβλήματά του αγνοούνται όχι μόνον από την ευρυτέραν

κοινήν γνώμην, αλλά και από αυτήν την ιθύνουσαν τάξιν της πολιτικής και της οικονομίας. Πολλού γε και δη από του να πιστεύσωμεν, ότι θα μετουσιωθούν εις λύσεις αποφασιστικάς τα όσα εισηγήθησαν οι ομιληταί εφοπλισταί. Βραδυπορούσα η σκέψις του Κράτους. Προβαδίζει πάντοτε η ιδιωτική πρωτοβουλία και καλύπτει την εδώ μακαριότητα.

Και ξαφνικά πέρασαν 40 χρόνια...

Ελέγχοντας σήμερα πάνω από το 18% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, γίναμε ναυτιλιακή υπερδύναμη, με τις... αδυναμίες της. Έχει δε τούτο εντελώς ιδιαίτερη σημασία, δεδομένου ότι η θάλασσα σοβαρά επηρεάζει, άμεσα ή έμμεσα, τη ζωή πάντων των κατοίκων του πλανήτη μας, πέρα από σύνορα, κράτη, συνασπισμούς κρατών, καθεστώτα ή... νηολόγια. Η θάλασσα είναι η γέφυρα των... στεναγμών αλλά και της επικοινωνίας και ευημερίας των λαών. Είναι η μοίρα και η κοινή πατρίδα για πλοία και ναυτικούς, με τους νόμους της, γραφτούς ή άγραφους. Παρά τους στενόκαρδους κρατισμούς και τις λεγόμενες «περιφερειακές ρυθμίσεις».

Ο τότε πρωθυπουργός Γ. Παπανδρέου είπε στο λόγο του:

Η Κυβέρνησις της Ενώσεως Κέντρου με τας προ-



Ο θεμιστοκλής Βώκος, Chairman των Ποσειδωνίων

γραμματικάς της επαγγελίας είχεν υποσχεθή μίαν επανάστασιν εις τον τομέα της Εμπορικής Ναυτιλίας. Γνωρίζω, ότι οι Έλληνες εφοπλισταί του εξωτερικού δεν είχον καλάς πληροφορίας περί ημών εις την ξένην. Ελπίζω ότι τώρα με την ευκαιρίαν του επαναπατρισμού των θα επανεξετάσουν τας πεποιθήσεις των. θα διαπιστώσουν και την έκτασιν της στοργής μας και την μονοτονίαν, η οποία αποτελεί την πολιτικήν μας, ότι εις πάσαν περίπτωσιν τηρούμεν τον λόγον μας. Είπεν ο αξιότιμος Πρόεδρος της ΕΕΕ, Καθηγητής κ. Ανδρεάδης, ότι ο θεμιστοκλής διέθεσε χρήματα διά την θάλασσαν. Το Κράτος είχε την πρωτοβουλίαν. Μα, συμβαίνει σήμερον το αντίστροφον: Η πρωτοβουλία ανήκει εις τους πολίτας και προσπαθούμεν να τους συνδέσωμεν με το Κράτος. Και αυτή είναι η μεγάλη διαφορά, η οποία υπάρχει μεταξύ των άλλων ελληνικών βιομηχανιών και της μεγάλης βιομηχανίας της Ναυτιλίας. Αι άλλαι είναι υποανάπτυκτοι και προσπαθούν να πληρώσουν το κενόν. Η Ναυτιλία η ελληνική είναι υπερανάπτυκτος και αγωνίζεται να χωρέση εις τα πλαίσια του Ελληνικού Κράτους. (Χειροκροτήματα). Αυτό είναι το πρόβλημά μας.

Ο τότε αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης Π. Κανελλόπουλος έκλεισε την ομιλία του με την εξής προτροπή:

Να μου επιτρέψετε πριν κλείσω την ομιλίαν μου, να είπω πράγματα τα οποία έπρεπε να είχον λεχθή, να δώσω και μίαν σύστασιν αδελφικήν ειδικώτερον εις τους εφοπλιστάς. Είπεν πολύ ορθώς ο κ. Καρράς, ότι οι παππούδες σας, οι πατέρες σας ήσαν καραβοκύρηδες, πάλαιψαν με τα κύματα. Είναι γεγονός. Όχι μόνον οι παππούδες και οι πατέρες, αλλά και τινες εξ εκείνων οι οποίοι σήμερον είναι φορείς της εφοπλιστικής πρωτοβουλίας. Τους κάμω την σύστασιν να μη γεννούν και να μη ανατρέφουν εφοπλιστάς, αλλά να γεννούν και να ανατρέφουν νέους καπεταναίους, νέους μηχανικούς, νέους ναυπηγούς. (Ζωηρά χειροκροτήματα)

Σαράντα χρόνια μετά, τα λόγια μένουν τα ίδια, καθώς και τα χειροκροτήματα. Για τα προβλήματα του πλοίου, την αδιαφορία του κοινού και των ιθυνόντων πάλι θα έγραφε ο αείμνηστος Δ. Κωτάκης, όχι όμως στην καθαρεύουσα. Εδώ έχει σημειωθεί αλματώδηs πρόοδος...

Turbocharger problems?

## CUT COSTS KEEP QUALITY

Call +31 78 6205252

e-mail: info@turboned.nl www.turboned.nl

Service, repair and parts supply. Longer life, lower costs. Worldwide network. Service 24 hours a day, 7 days a week. Guaranteed parts. Lloyd's ISO 9002 certified.



We care, that's why we try harder

TurboNed Service B.V. • P.O. Box 1230 • 3330 CE Zwijndrecht • The Netherlands



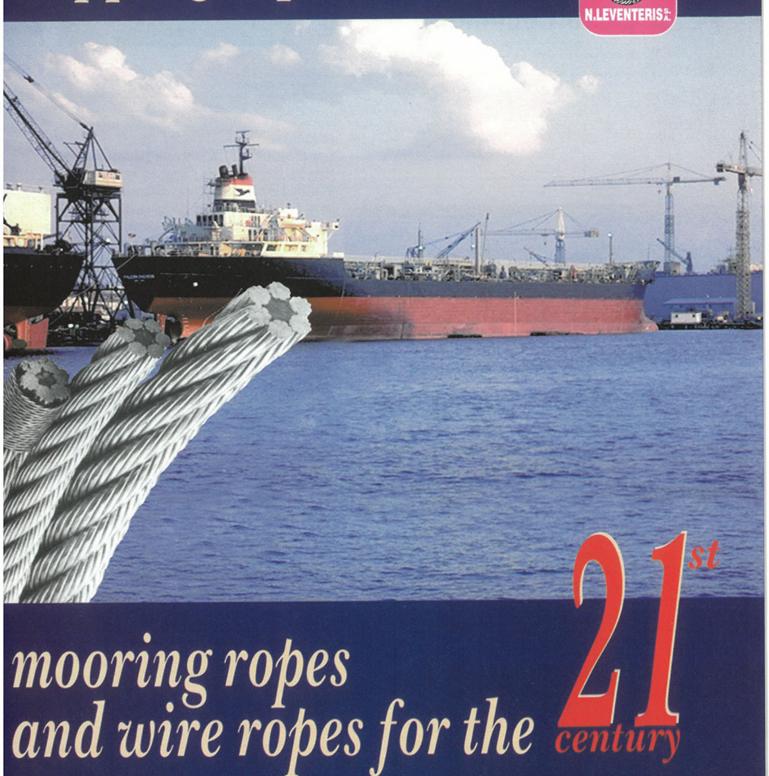


32, ASKLIPIOU STR., GR-184 45 PIRAEUS - GREECE TEL: +30 2104220581 (6 Lines) • FAX: +30 2104172142 E-mail: levederi@otenet.gr • Web site: www.leventeris.gr

## N. LEVENTERIS S.A.

shipping ropes





#### Η συνάντηση του YEN με το Committee



«Άριστο» χαρακτήρισε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας το κλίμα που επικράτησε κατά τη διάρκεια της επίσημης συνάντησης του με το Συμβούλιο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας, που πραγματοποιήθηκε στο City του Λονδίνου.

Ο κ. Κεφαλογιάννης, ο οποίος συνοδευόταν από το γενικό γραμματέα Ιωάννη Τzωάννο και το γενικό γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής Γεώργιο Βλάχο, παρακάθησε σε γεύμα που παρέθεσε προς τιμήν του το προεδρείο του Committee στο Crocers's Hall.

Στην προσφώνησή του, ο πρόεδρος του Committee Επαμεινώνδας Εμπειρίκος, αφού συνεχάρη τον κ. Κεφαλογιάννη για την ανάληψη των καθηκόντων, εξέφρασε την αισιοδοξία ότι η νέα κυβέρνηση θα λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την ενίσχυση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας μέσα από τους θεσμούς της Ε.Ε. καθώς και για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας. Ο πρόεδρος του Committee ευχαρίστησε τον υπουργό Ε.Ν. καθώς και το γενικό γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλία-κού Οργανισμού για τις προσπάθειες που κατέβαλαν για την απελευθέρωση των ναυτικών του «Tasman Spirit», ενώ εξέφρασε τη λύπη του για τη συνεχιζόμενη άδικη δικαστική περιπέτεια του πλοιάρχου του «Prestige», Απ. Μάγκουρα.

Ο κ. Εμπειρίκος προέτρεψε τον κ. Κεφαλογιάννη να φροντίσει για την ενδυνάμωση της ελληνικής παρουσίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στα διεθνή φόρα, ενώ άφησε αιχμές κατά της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και ιδιαίτερα κατά της επιτρόπου Μεταφορών για την υποτίμηση της

ελληνικής ναυτιλίας.

Στην αντιφώνησή του, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης, αφού εξήρε το ρόλο που έχουν παίξει στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας τόσο οι Έλληνες ναυτικοί όσο και οι Έλληνες εφοηλιστές, σημείωσε ότι η νέα ελληνική κυβέρνηση zητεί τη συνεργασία όλων των κοινωνικών φορέων στον τομέα της ναυτιλίας ώστε να συνεχιστεί η ανάπτυξη του τομέα της ναυτιλίας στην Ελλάδα, ο οποίος, μαzί με τον τουρισμό, αποτελεί την πιο ανεπτυγμένη βιομηχανία της χώρας.

Ο κ. Κεφαλογιάννης υποστήριξε ότι, μέσα στο μεταβαλλόμενο και διεθνοποιημένο περιβάλλον της εμπορικής ναυτιλίας, χρειάζεται μια νέα ναυτιλιακή πολιτική που να έχει τους εξής στόχους:

Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, την προσέλκυση περισσότερων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο, τη μετατροπή του Πειραιά σε ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο όπου θα εγκατασταθούν και ξένες ναυτιλιακές εταιρείες, την προστασία του περιβάλλοντος, τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και τη δημιουργία του Εθνικού Συμβούλου Ναυτιλιακής Πολιτικής.

Ο υπουργός τόνισε πως για τη νέα Εθνική Πολιτική Ναυτιλίας είναι απαραίτητη η συνεργασία με όλους τους φορείς και στην κατεύθυνση αυτή απαραίτητη είναι η συνεργασία με το Committee, ώστε να υπάρξει συμφωνία για τις πολιτικές που θα οδηγήσουν στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας, επισήμανε δε ότι η νέα ελληνική κυβέρνηση θα ενισχύσει τη διεθνή και ευρωπαϊκή συνεργασία στον τομέα της ναυτιλίας και θα αναβαθμίσει την εκπροσώπηση της χώρας μας στα διεθνή fora, εκμεταλλευόμενη και την παρουσία του κ. Μητρόπουλου, από τη θέση του Γ.Γ. του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Τέλος, ο κ. Κεφαλογιάννης υπογράμμισε ότι ιδιαίτερα σημαντικός παράγοντας για την ανάπτυξη του τομέα και στον οποίο η νέα κυβέρνηση δίνει σημαντική προτεραιότητα, είναι η βελτίωση του ανθρώπινου δυναμικού και για

#### TSAKOS ENERGY NAVIGATION (TEN)

10 YEARS OF CONTINUOUS GROWTH

1993



FLEET : 4 TANKERS

DOUBLE HULL: 18% OF THE FLEET

AVERAGE AGE : 10.5 YEARS

TOTAL DWT : 0.2 MILLION

2003



FLEET : 42 TANKERS

DOUBLE HULL : 90% OF THE FLEET

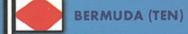
AVERAGE AGE : 6.8 YEARS

TOTAL DWT : 4.2 MILLION

Parthenon Pentathlon A







Website: http://www.tenn.gr

email: ten@tenn.gr

T



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

Tsakos Shipping & Trading S.A.

Fleet Manager





Με το Βρετανό υπουργό Μεταφορών κ. Jamieson

το λόγο αυτόν η ηγεσία του υπουργείου Ναυτιλίας σκοπεύει να προχωρήσει σε βαθιά τομή στον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης.

Οι δύο πλευρές μετά το γεύμα αποσύρθηκαν για την καθιερωμένη συzήτηση κεκλεισμένων των θυρών.

Στην ατzέντα των συzητήσεων προέβαλαν δύο ιδιαίτερα σημαντικά θέματα, που απασχολούν το Συμβούλιο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας, και αυτά είναι:

Το θέμα των φορτηγών πλοίων διπλών τοιχωμάτων και το θέμα της αστικής ευθύνης των εφοπλιστικών εταιρειών σε περίπτωση ρύπανσης του περιβάλλοντος και των υποβαθμισμένων πλοίων.

Όπως είναι γνωστό, για τα θέματα η Ε.Ε. και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έχουν επτήσει τη θέσπιση πιο αυστηρών μέτρων. Η εκτίμηση του Committee είναι πως αν αυτά θεσπιστούν θα επιφέρουν καταστρεπτικές συνέπειες στις εφοπλιστικές εταιρείες και γι' αυτόν το λόγο επτάει να μην υπάρξουν τροποποιήσεις στις ήδη υπάρχουσες ρυθμίσεις.

Enions συzητήθηκαν εκτενώς θέματα συνεργασίας μετά την προσχώρηση της Κύπρου και της Μάλτας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Οι εξελίξεις στον τομέα του Κώδικα ISPS από τον Ιούλιο του 2004, για την εφαρμογή του οποίου στην έγκαιρη πιστοποίηση του στόλου απαιτείται μεγάλη προσοχή.

Τα τεχνικά θέματα που απασχολούν και συzητούνται στον ΙΜΟ

Οι εξελίξεις στις ναυτιλιακές σχέσεις με τρίτες χώρες. Ο Κώδικας ISM, τα προβλήματα που δημιουργούνται από



Οι κ. Επ. Εμπειρίκοs, Μ. Κεφαλλογιάννης και Ευθ. Μητρόπουλος

ορισμένα Port State Controls, θέματα σχετικά με τους νηογνώμονες καθώς και των P & I Clubs.

Στη διάρκεια της παραμονής του στο Λονδίνο, ο κ. Κεφαλογιάννης συναντήθηκε με το γενικό γραμματέα του ΙΜΟ κ. Ευθύμιο Μητρόπουλο και συzήτησαν θέματα που απασχολούν τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται η πρόταση για την κατασκευή πλοίων bulk carriers με διπλά τοιχώματα, η αναθεώρηση του κανονισμού και των τεχνικών οδηγιών για την πρόσβαση των μέσων επιθεώρησης, των χώρων φορτίου, των φορτηγών και δεξαμενόπλοιων, η πρόταση για την αναθεώρηση του διεθνούς καθεστώτος αποχημίωσης από ρύπανση (διεθνής σύμβαση CLC and FUD) και, τέλος, ο προσδιορισμός και η προστασία των ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών.

Στη συνέχεια, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας συναντήθηκε στο υπουργείο Μεταφορών της Βρετανίας με το Βρετανό υπουργό Μεταφορών κ. Jamieson.

Κατά τη διάρκεια της συzήτησης που ακολούθησε, ο Βρετανός υπουργός, αφού συνεχάρη τον κ. Κεφαλογιάννη για την ανάληψη των καθηκόντων, εξέφρασε την αισιοδοξία του για την αγαστή συνεργασία των δύο χωρών στο διεθνές ναυτιλιακό προσκήνιο.

Τα θέματα τα οποία συzητήθηκαν αφορούσαν:

- Τις τάσεις και εξελίξεις ως προς την ποινικοποίηση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και του ναυτικού επαγγέλματος.
- Την πρόταση για προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στον ΙΜΟ.
- Τις προτεραιότητες της προεδρίας του Ηνωμένου Βασιλείου κατά το β΄ εξάμηνο του 2005 και τη δυνατότητα διμερούς συνεργασίας.
- Tn διμερή συνεργασία σε θέματα ασφάλειαs.
- Τη συνεργασία στα διεθνή fora.
- Το μελλοντικό ρόλο της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών (MTC).

## ON TIME!





Lavinia Corp. are not merely the world's leading High Seas transhipment 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.



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



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

#### LINKING QUALITY SHIPPING WITH PUBLIC BENEFIT PROJECTS AND CULTURE



VLCC OLYMPIC LOYALTY, 303.184 DTW, built 1993

The delivery ten years ago of one of the first worldwide double-hull very large crude carriers, marked our course into the new century with the acquisition of vessels of advanced technology that would enable us to meet more effectively the goals which we have set to ourselves.

Today, having already added to our fleet ten newbuilding tankers of high specifications and awaiting the delivery of another two in the course of 2004, we are meeting the future with the certainty that we shall be able to offer even more of the inexhaustible wealth of the sea to the public benefit and cultural projects of the Foundation.



VLCC OLYMPIC LEGEND, 309.270 DTW, built 2003

#### ALEXANDER S. ONASSIS



#### PUBLIC BENEFIT FOUNDATION

THE ONASSIS CARDIAC SURGERY CENTRE • THE PROGRAMMES OF SCHOLARSHIPS FOR POSTGRADUATE STUDIES IN GREECE AND ABROAD FOR HELLENES AND FOREIGNERS • THE ESTABLISHMENT OF THE AFFILIATED PUBLIC BENEFIT FOUNDATION IN THE U.S.A. - THE EDUCATIONAL AND CULTURAL PROGRAMMES (IN U.S.A., CANADA, SOUTH AMERICA) • THE FINANCIAL SUPPORT OF UNIVERSITY CHAIRS AND PROGRAMMES OF HELLENIC STUDIES • THE CONSTRUCTION IN ATHENS OF A REPLICA OF THE IZMIR ST. PHOTINI CHURCH BELL TOWER • THE INTERNATIONAL CULTURAL COMPETITION PRIZES (THEATRE, CHOREOGRAPHY, MUSIC, PAINTING) • THE SUMMER POSTGRADUATE LECTURES IN APPLIED SCIENCES IN CRETE (BIOLOGY, INFORMATION TECHNOLOGY SCIENCE, CHEMISTRY/PHYSICS) • THE DONATION OF EDUCATIONAL COLLEGATION OF THE CULTURAL AND ROMAN ART AT THE METROPOLITAN MUSEUM OF ART IN NEW YORK • THE RENOVATION AND REFURBISHMENT OF A NEOCLASSICAL BUILDING IN NAFPLION TO HOUSE A BRANCH OF THE NATIONAL GALLERY OF GREECE • THE CONSTRUCTION OF THE ONASSIS HOUSE OF LETTERS AND ARTS • THE SUPPORT OF OTHER CULTURAL AND EDUCATIONAL ACTIVITIES.







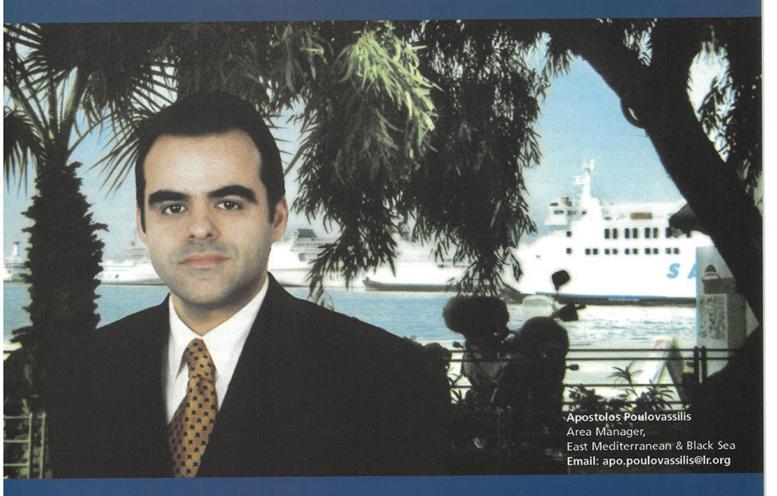


Nineteen vessels, tankers and bulk carriers, hoisting the Greek flag, manned by Greek officers, totalling 2.700.000 tons deadweight, owned by the ALEXANDER S. ONASSIS FOUNDATION, sail daily generating profits, 50% of which are allocated to the continuous support of public benefit activities, within the framework of an ingenious and internationally unique policy planned and successfully put into practice during the last 28 years.

www.onassis.gr



## **ProfitAbility**



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

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

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

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

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

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

Registered office: 71 Fenchurch Street London EC3M 4BS

www.lr.org/ accountmanager

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

Lloyd's Register

**Building better business** 



#### Συνεργασία Ελλάδας και Τουρκίας

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι δύο γείτονες χώρες, Ελλάδα και Τουρκία, έχουν συμφωνήσει για την εκπόνηση ενός κοινού προγράμματος με την ονομασία INTERREG.

Τη συνεργασία των δύο χωρών για το πρόγραμμα INTER-REG, προϋπολογισμού περίπου 65 εκατομμυρίων ευρώ, το ανήγγειλε στο πρόσφατο ταξίδι του στην Κωνσταντινούπολη ο υπουργός Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Αρ. Παυλίδης.

Το κοινοτικό αυτό πρόγραμμα είναι βασισμένο στις αλλαγές που συντελούνται σε νοοτροπία και ιδέες, σε Ευρώπη και σε Αμερική, σχετικά με το ρόλο που παίzουν τα σύνορα σε έναν κόσμο όπου δεσπόzουν τα δίκτυα και έχει ως δεδομένο ότι οι κρατικές αρχές δεν μπορούν να παραβιάσουν σύνορα, αλλά οι επιχειρήσεις, το κεφάλαιο και η εργασία απολαμβάνουν ελευθερία κινήσεων αδιανόπτη μέχρι πριν από μερικά χρόνια.

Οι προτεραιότητες του προγράμματος αυτού είναι οι ακόλουθες:

- Η υποδομή ελέγχου διακινήσεως στα σύνορα.
- Η οικονομική ανάπτυξη και απασχόληση.
- Η ποιότητα zwńs, το περιβάλλον, ο πολιτισμόs.
- Η τεχνική βοήθεια.

Στο πλαίσιο αυτό, ένα από τα πλέον σημαντικά θέματα είναι η βελτίωση της ασφάλειας στην περιοχή, τόσο για τις τοπικές κοινωνίες όσο και για εκείνους που χρησιμοποιούν τους συνοριακούς σταθμούς και για την ασφαλή διακίνηση ανθρώπων, χώων και αγαθών. Η προστασία και η ασφάλεια των πολιτών, στις δύο πλευρές των συνόρων, απαιτεί εκπαίδευση προσωπικού και εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται από τις συνοριακές αρχές.

Η βελτίωση του συστήματος υγείας που προσφέρεται

στους πολίτες επιτυγχάνεται με τη δημιουργία κέντρων υγείας και υγειονομικών σταθμών ελέγχου χρήσιμων και στις δύο πλευρές των συνόρων.

Αναλυτικότερα, το INTERREG αποτελείται από τρειs άξονεs:

#### ΑΞΟΝΑΣ 1 Διασυνοριακές υποδομές

Η στρατηγική του προγράμματος επιδιώκει την ολοκληρωμένη διαχείριση και βελτίωση των πυλών εισόδου και των συνδέσεών τους με τα αστικά κέντρα και δίκτυα, ώστε να ενισχυθεί η υποδομή για τη σύναψη σχέσεων διασυνοριακής συνεργασίας. Αυτό θα επιτευχθεί με την εκπαίδευση του προσωπικού των περιοχών και στις δύο πλευρές των συνόρων και τον εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού των αρμόδιων υπηρεσιών.

#### ΑΞΟΝΑΣ 2 Οικονομική ανάπτυξη και απασχόληση

Η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας εκατέρωθεν των συνόρων θα δημιουργήσει δίκτυο συνεργασίας μεταξύ ΜΜΕ με στόχο την ανταλλαγή τεχνογνωσίας, τη συνεργασία στην παραγωγή όπου υπάρχουν συμπληρωματικότητες και την προώθηση της επιχειρηματικότητας και του εξαγωγικού προσανατολισμού των επιχειρήσεων.

Ιδιαίτερα στον τομέα του τουρισμού, που περιλαμβάνει ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων στις επιλέξιμες περιοχές, θα επιδιωχθεί η ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας με επίκεντρο τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού και η ανάδειξη συνεργασιών με έμφαση στην αξιοποίηση φυσικών και πολιτιστικών πόρων.

θα επιδιωχθεί η συνεργασία μεταξύ των φορέων που προωθούν την απασχόληση με στόχο την ανταλλαγή εμπειριών και την επεξεργασία μέτρων για τη μείωση της ανεργίας των πληθυσμών των όμορων περιοχών.

#### TURBOCHARGERS REPAIR















SPECIALISED SERVICE STATION

#### ΑΞΟΝΑΣ 3 Ποιότητα zωήs/Περιβάλλον/Πολιτισμόs

Η ενίσχυση της προστασίας της υγείας των πολιτών επιτυχάνεται με τη δημιουργία κέντρων και υπηρεσιών Υγείας καθώς και των σταθμών υγειονομικού ελέγχου στις διασυνοριακές περιοχές, ώστε με βάση την έρευνα και τη συνεργασία να περιοριστούν οι μεταδιδόμενες δι' ανθρώπων και χώων ασθένειες.

Σε ό,τι αφορά τον ευαίσθητο τομέα του περιβάλλοντος, η ανάληψη κοινών μέτρων για την ενίσχυση της προστασίας του, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή όσον αφορά τις περιοχές μεγάλης βιοποικιλότητας με μεγάλο αριθμό σπάνιων ειδών και οικοτόπων, τους υδάτινους πόρους, τις παράκτιες χώνες, καθώς και την παρακολούθηση, την προβολή και καταστολή των πάσης φύσεως ρυπαντών στην περιοχή.

Τα αστικά λύματα των οικισμών, τα υγρά απόβλητα των κτηνοτροφικών και μεταποιητικών μονάδων καθώς και η ρύπανση από λοιπές ανθρωπογενείς δραστηριότητες αποτελούν κύριες απειλές των ευαίσθητων περιβαλλοντικών πόρων.

Η περιοχή συμμετέχει ενεργά στον ανταγωνισμό για την προσέλκυση τουριστικών ροών, γεγονός που θα μπορούσε να επιτευχθεί με την καλύτερη διατήρηση και την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων τουριστικών υπηρεσιών.

Είναι απαραίτητο να υπάρξει σε αυτές τις όμορφες περιοχές πραγματικός συμβιβασμός ανάμεσα στην προστασία του περιβάλλοντος και την τουριστική ανάπτυξη, με προσπτική την ανάπτυξη του τουριστικού οικονομικού τομέα και την ενίσχυση εναλλακτικών μορφών τουρισμού.

#### Το Propeller Club τιμά τον Γιώργο Ανωμερίτη

Για τη σημαντική προσφορά του στη ναυτιλία τιμήθηκε από το Propeller Club ο πρώην υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης.

Κατά τη διάρκεια της τελετής, ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου, Σπύρος Αλεξανδράτος, προσφωνώντας τον κ. Ανωμερίτη, εξήρε το δημιουργικό έργο του και τη σημαντική του συμβολή στην επίλυση ζωτικών προβλημάτων της ναυτιλίας. Στη συνέχεια, ο πρόεδρος του Propeller Club, Μάρκος Φόρος, επέδωσε τιμητική πλακέτα στον πρώην υπουργό, ο οποίος και ευχαρίστησε το διοικητικό συμβούλιο του Propeller Club για την τιμή που του έγινε.

Στην τελετή παρευρέθησαν: ο πρόεδρος και τα μέλη του Δ.Σ. του Propeller Club, ο πρώην πρόεδρος του Propeller Club και αντιπρόεδρος του International Propeller Club, υπεύθυνος για θέματα Notiou Ευρώπης και Αφρικής Σάββας Καλαφατίδης, οι κυρίες Αικατερίνη Ανωμερίτη, Μαρία Τσαρούχη και Ειρήνη Μουστάκη, οι κ. Λάμπρος Λαμπρόπουλος, τ. γεν. γραμματέας του ΥΕΝ, Βασίλης Κωνσταντακόπουλος, Περικλής Παναγόπουλος, Τάσος Παπαγιαννόπουλος, Γρηγόρης Χατζηελευθεριάδης, Παναγιώτης Τσάκος, Χρήστος και Άννα Κανελλάκη, Νικόλαος Παπαδάκης, Νικόλαος Βαρβατές, Γιώργος Αγγελόπουλος, Ηλίας Χρήστου και ο Ιωάννης Χαλάς.

Επίσης, στην ίδια τελετή τιμήθηκαν τα πάνω από 25 χρόνια μέλη του Propeller Club καθώς και ο κ. Μηνάς Σιγάλας, για τη συμβολή του στη διάσωση του κ. Δημητρίου Ζορμπαλά, μέλους του Δ.Σ. του Propeller Club, από το πλήρωμα του ΕΓ/ΟΓ πλοίου Blue Star Naxos.



#### 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



#### **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



The worldwide marketplace

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





#### BYTE - CISCO - DANAOS: στρατηγική συνεργασία

Οι εταιρείες πληροφορικής BYTE Computer ABEE, Cisco Systems και DANAOS Peripherals Ltd προχώρησαν σε συμφωνία με σκοπό να προσφέρουν στην αγορά ένα ολοκληρωμένο και καινοτόμο Σύστημα Ενοποιημένης Ηλεκτρονικής Επικοινωνίας (Unified Messaging) βασισμένο σε υποδομή IP Τηλεφωνίας.

Η πρόσφατη συνεργασία των εταιρειών BYTE, CISCO, DANAOS συνδυάzει το Σύστημα Ηλεκτρονικής Επικοινωνίας νέας γενιάς Info@GATE (messaging, filing, procedures and address book system) της DANAOS που γεφυρώνεται με τον κορυφαίο εξοπλισμό δικτύωσης και επικοινωνίας της Cisco Systems και υλοποιείται με τη μοναδική, για τα ελληνικά δεδομένα, τεχνογνωσία, κατάρτιση και εμπειρία της BYTE σε θέματα IP Τηλεφωνίας.

Το Σύστημα Ενοποιημένης Ηλεκτρονικής Επικοινωνίας των BYTE, CISCO, DANAOS είναι μια ενοποιημένη πλατφόρμα αποστολής, λήψης και γενικότερα διαχείρισης κλήσεων, φωνητικών μηνυμάτων, ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, μηνυμάτων κινητής τηλεφωνίας (SMS), τηλεομοιοτυπίας (fax) και τηλετυπίας (telex) με ένα εξαιρετικά φιλικό και ευέλικτο περιβάλλον εργασίας, χωρίς παραχωρήσεις σε θέματα ασφάλειας και αξιοπιστίας. Οι εταιρείες-χρήστες απλοποιούν και καθιστούν αποτελεσματική την εσωτερική και εξωτερική επικοινωνία με τον πλέον οικονομικό τρόπο, ενώ με τη χρήση εφαρμογών που βασίζονται στην τεχνολογία IP αυξάνουν την παραγωγικότητα των εργαζομένων και καλύπτουν αποτελεσματικότερα τις ανάγκες των πελατών τους.

Η βασισμένη σε τεχνολογία Internet τηλεφωνία συνδυάzει τις δυνατότητες της σταθερής τηλεφωνίας και της πληροφορικής, επιτρέποντας τη φωνητική επικοινωνία, τη μετάδοση δεδομένων, εικόνας, ήχου, αρχείων, μηνυμάτων και την πρόσβαση στο Internet μέσω των υποδομών του Διαδικτύου, επιτυγχάνοντας σημαντικές οικογομίες κλίμακας.

Η λύση απευθύνεται σε ένα ευρύ φάσμα εταιρειών και αριθμό χρήστων, όντας σε θέση να καλύψει πολλές διαφορετικές ανάγκες μιας επιχείρησης με ενοποιημένο τρόπο. Η στρατηγική αυτή συμφωνία των εταιρειών BYTE, CISCO και DANAOS αναμένεται να αποφέρει σημαντική αύξηση του μεριδίου αγοράς που κατέχουν στο χώρο της παροχής ολοκληρωμένων λύσεων επικοινωνίας και μηχανοργάνωσης.

Η εταιρεία BYTE Computer ABEE είναι η μοναδική εταιρεία στην Ελλάδα που έχει πιστοποιηθεί ως Cisco IP Telephony Revised Specialization για παροχή λύσεων IP τηλεφωνίας, ενώ παράλληλα διαθέτει την πιστοποιήσης Silver Certified Partner από τη Cisco Systems. Οι προαναφερθείσες πιστοποιήσεις σε συνδυασμό με τη μεγάλη εμπειρία και τεχνογνωσία της BYTE στην παροχή ολοκληρωμένων λύσεων πληροφορικής, δικτύωσης και επικοινωνιών στον ιδιωτικό και δημόσιο τομέα, την καθιστούν τον ιδανικό τεχνολογικό συνεργάτη στην ελληνική αγορά. Περισσότερες πληροφορίες για την BYTE είναι διαθέσιμες στο http://www.byte.gr

Η εταιρεία Cisco Systems (NASDAQ: CSCO) είναι η παγκόσμια ηγέτιs προϊόντων διαδικτύωσης και επικοινωνιών IP.

Nέα και πληροφορίες για τη Cisco Systems είναι διαθέσιμα στις ηλεκτρονικές διευθύνσειshttp://www.cisco.com και http://www.cisco.com/hellas

Η εταιρεία DANAOS ιδρύθηκε το 1986 και είναι πρωτοπόρος στον τομέα της παροχής ολοκληρωμένων λύσεων Πληροφορικής.

Ξεκίνησε τις δραστηριότητες της στο ναυτιλιακό χώρο και έχει αναπτύξει και εγκαταστήσει σε πολυάριθμες εταιρείες στην Ελλάδα και στο εξωτερικό το πρωτοποριακό Σύστημα Ηλεκτρονικής Επικοινωνίας Info@GATE καλύπτοντας πλήρως τις επικοινωνιακές ανάγκες μιας σύγχρονης και δυναμικά αναπτυσσόμενης επιχείρησης. Περισσότερες πληροφορίες για την DANAOS είναι διαθέσιμες στο http://www.danaos.gr



#### CYPRUS

Interorient Navigation Co. Ltd.

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

#### GERMANY

INC Interorient Navigation Hamburg GmbH & Co. KG

#### PHILIPPINES

INC Shipmanagement Inc. Manila

#### UKRAINE

INC Odessa Ltd. Odessa

#### LATVIA

INC Shipmanagement Riga Co. Ltd. Riga

#### USA

Interorient Shipmanagement Inc. Miami

#### RUSSIA

Baltinter Crewing Agency St Petersberg

www.interorient.com

## Our clients can rest *ashored*.



INTERORIENT NAVIGATION CO LTD
SHIPMANAGERS

## Bulk Carriers Μέσα πρόσβασης για επιθεώρηση - Πρότυπα, στόχοι για την κατασκευή των πλοίων

Άρθρο του πλοιάρχου Λ.Σ. **Αλέξανδρου Καρκαντzού** Προέδρου της Υποεπιτροπής Ευσταθείας και Γραμμών Φόρτωσης (SLF) του IMO

Η 78η σύνοδος της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού είναι βέβαιο ότι θα μείνει στη μνήμη της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας ως η σύνοδος των μεγάλων ανατροπών αλλά και της χάραξης ενός διαφορετικού μέλλοντος για τη ναυτιλία. Η συμβολή της χώρας μας στα προαναφερόμενα υπήρξε καταλυτική και ιδιαίτερα σχετικά με τα αναφερόμενα στη συνέχεια τρία εξαιρετικού ενδιαφέροντος θέματα.

Αναφορικά με την ασφάλεια των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων (Bulk carriers), η 76η σύνοδος της MSC (Δεκέμβριος 2002) είχε αποφασίσει την υποχρεωτική κατασκευή των νέων Bulk carriers, με μήκος μεγαλύτερο των 150 μέτρων, με διπλά τοιχώματα (DSS Bulk carriers). Η εν λόγω απόφαση βασίσθηκε στα αποτελέσματα σχετικής μελέτης, με διεθνή συμμετοχή, που συντονίσθηκε από το Ηνωμένο Βασίλειο. Η χώρα μας είχε τότε προβάλει σχετικές αντιρρήσεις, αναφορικά με την ορθότητα της απόφασης, οι οποίες όμως δεν έγιναν αποδεκτές, με συνέπεια αυτή να ληφθεί με συντριπτική πλειοψηφία. Με σκοπό την ανατροπή της εν λόγω απόφασης, στη MSC 78, υποβάλαμε νέες προτάσεις με βάση τα κύρια ευρήματα σχετικής μελέτης που εκπονήθηκε από το Πανεπιστήμιο του Strathclyde. Κατά τη σχετική συχήτηση τονίσαμε ότι:

#### >> Αποκλειστική δήλωση του Γ.Γ. ΙΜΟ Ευθ. Μητρόπουλου

«Το πολύ θετικό σημείο, από την υψηλού επιπέδου συzήτηση που διεξήχθη χθες στο πλαίσιο της 78ης συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας του ΙΜΟ, είναι ότι και οι δύο πλευρές (αυτή που ετάχθη υπέρ των Double Side-Skin Construction bulk carriers και αυτή που υποστήριξε ότι κάτι τέτοιο δεν ήταν αναγκαίο) συνέκλιναν προς μία και την αυτή κατεύθυνση: αυτή της ανύψωσης των επιπέδων ασφαλείας των bulk carriers και κατ' επέκτασιν της περιφρούρησης της ασφαλείας αυτών που τα επανδρώνουν. Εύχομαι η απόφαση της Επιτροπής να εξυπηρετήσει τους σκοπούς της και ν' αντέξει στη δοκιμασία του χρόνου».

## Bulk Carriers Means of access for inspections -

Goal-based standards for the construction of ships.

By Alexandrer Carcantzos, Captain (HCG), Chairman of the Sub-Committee on Stability, Load Lines and Fishing Vessels' Safety (SLF) of the International Maritime Organisation (IMO).

The 78th session of the Maritime Safety Committee (MSC) of the IMO is certain to remain in the collective memory of the international shipping community as the session of both great change and of mapping out the future of international shipping. The contribution of our country concerning the aforementioned areas proved to be decisive and particularly in relation to the three major issues of interest to be discussed below.

Concerning the safety of **bulk** carriers, the 76th session of the MSC (December 2002) had decided the compulsory double side skin construction of all new bulk carriers 150 metres in length and over (DSS Bulk carriers). The decision in question was based on the findings of an international collaborative study co-ordinated by the United Kingdom. Our country had expressed certain reservations at the time concerning the soundness of this recommendation, which however were not accepted, and the result being the adoption of this recommendation by an overwhelming majority. In an attempt to overturn the decision in question, we submitted new proposals at the MSC 78 based on the main findings of a relevant study carried out by the University of Strathclyde. In the related discussion we pointed out that:

## STOP. LET US SHOW YOU THE WHOLE PICTURE

XRTC Limited is a leading maritime financial advisor for investors and financiers wishing to enter or expand in the Greek shipping market. With an excellent track record of providing creative and dependable business services, as well as original research into shipping and financial markets, XRTC is dedicated to locating optimum solutions for its clients' individual needs.

Our global know-how and local experience enable us to view the whole picture in depth and be your connecting link.



Instinctive Understanding



- α) Η ελληνική κριτική στις μελέτες τυποποιημένης αξιολόγησης ασφαλείας (FSA), που πραγματοποιήθηκαν στο παρελθόν, διορθώνει αντικανονικότητες και λαθεμένες υποθέσεις των εν λόγω μελετών και προτείνει το σωστό επίπεδο κινδύνου (risk profile) και το σωστό υποκείμενο σε κίνδυνο πληθυσμό (risk population), στον οποίο πρέπει να βασισθούν οι σχετικές αναλύσεις και αποφάσεις. Σε αυτό το πλαίσιο η συμπερίληψη των θετικών για την ασφάλεια αποτελεσμάτων των ενισχυμένων επιθεωρήσεων (ESP) και του κεφ. ΧΙΙ της Δ.Σ. SOLAS 74 είναι αναγκαία.
- β) Τα ατυχήματα ως συνέπεια σύγκρουσης δεν σχετίzονται με την αστοχία των πλευρικών τοιχωμάτων και ως τούτου δεν πρέπει να συνυπολογίzονται.
- γ) Η μεθοδολογία που υιοθετήθηκε στο πλαίσιο της ελληνικής μελέτης αποτελεί πρότυπο αναφορικά με τον τρόπο που πρέπει να γίνονται οι μελέτες FSA.
- δ) Τα DSS Bulk carriers παρουσιάzουν εγγενείs δυσκολίες στην επιθεώρηση και συντήρησή τους.
- ε) Η οικονομική αποτελεσματικότητα των DSS Bulk carriers, που ισχυρίζεται η βρετανική πλευρά, βασίζεται κυρίως στην αυθαίρετη και λαθεμένη υπόθεση ότι η εργασιακή ζωή τους είναι μεγαλύτερη κατά 2,5 έτη από την αντίστοιχη των μονού τοιχώματος (SSS Bulk carriers).
- στ) Τα DSS Bulk carriers δεν είναι η καλύτερη επιλογή για φορτία που έχουν υγρασία ή δημιουργούν θερμικά φαινόμενα, λόγω της εκτεταμένης διάβρωσης που προκαλούν.

Σημειώνεται ότι η προσπάθεια για την ανατροπή της προηγούμενης απόφασης της Επιτροπής ήταν εξαιρετικά δύσκολη και επίπονη και τελικά απαιτήθηκε σχετική ψηφοφορία, την οποία κερδίσαμε με σημαντική πλειοψηφία, παρά την αντίθεση του Ηνωμένου Βασιλείου, των ΗΠΑ, της Νορβηγίας, της Ιαπωνίας και άλλων σημαντικών και με μεγάλη επιτροπή χωρών-μελών του Οργανισμού. Ως εκ τούτου, πλέον θα υπάρχει ελευθερία επιλογής ως προς τον τύπο σχεδίασης των νέων Bulk carriers.

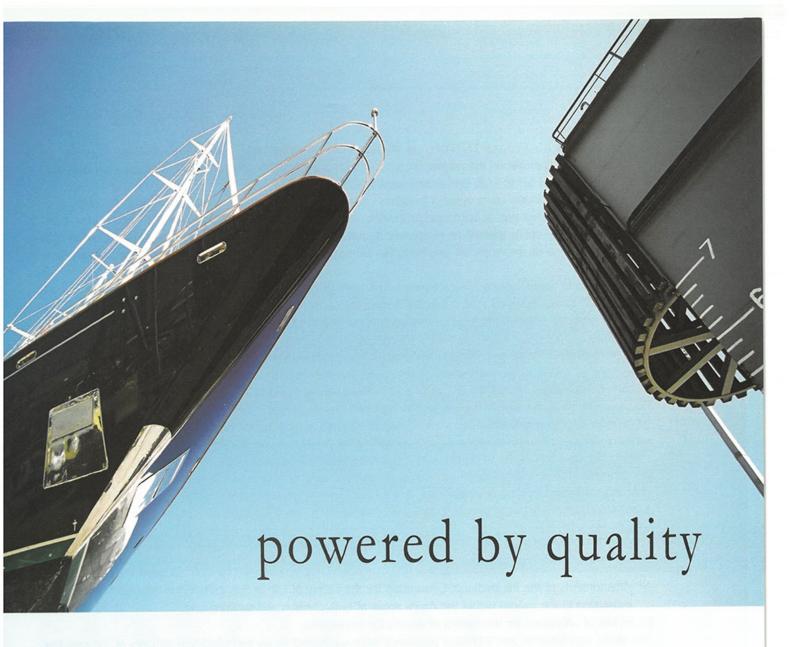
Σχετικά με τα μέσα πρόσβασης για επιθεώρηση η 76η σύνοδος της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας το Δεκέμβριο του 2002 υιοθέτησε:



- a) The Greek critique of the Formal Safety Assessment (FSA) studies conducted in the past corrects the irregularities and mistaken assumptions of the studies in question, and proposes the correct risk profile and the correct risk population on which the related analyses and decisions should be based. In this context, the inclusion of the positive contributions to safety of the Enhanced Survey Programme (ESP) and of chapter XII of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 must be accounted for.
- b) Accidents resulting from collisions are not related to the failure of side shell and, as such, should not be accounted for.
- c) The methodology adopted within the framework of the Greek study constitutes a model concerning the way in which the FSA studies should be conducted.
- d) DSS bulk carriers present inherent difficulties for their inspection and maintenance.
- e) The economic effectiveness of DSS bulk carriers maintained by the British side is mainly grounded in the arbitrary and mistaken assumption that their working life is 2.5 years longer than that of the corresponding vessel of single side skin construction (SSS bulk carriers).
- f) DSS bulk carriers are not the wisest choice for cargoes that create moisture or generate thermal effects, given the extensive corrosion they cause.

It is noted that the efforts made to overturn the previous decision of the Committee were exceptionally difficult and strenuous, and in the end an associated ballot was called for, which we won by a significant majority despite the opposition of the United Kingdom, the USA, Norway, Japan, and other important and highly influential member States of the Organisation. As a result of this decision, there will now be freedom of choice concerning the design type of new bulk carriers.

As regards means of access for inspections, the 76th session of the Maritime Safety Committee of December 2002 adopted the following:



LAMDA Shipyards is a dynamic shipyard, specialized in conversions, repairs and maintenance works for luxury yachts, commercial vessels, specialized crafts and new buildings.

Employing high-caliber personnel and with over 30 years of experience, the shipyard is capable of undertaking complex maritime projects from conception to delivery.



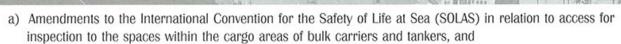
- α) Τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για την προστασία της ανθρώπινης χωής στη θάλασσα σε σχέση με την πρόσβαση για επιθεώρηση των χώρων φορτίου των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων και δεξαμενοπλοίων και
- β) Τεχνικές διατάξεις για τα μέσα πρόσβασης προς επιθεώρηση.

Οι ανωτέρω τροποποιήσεις και οι τεχνικές διατάξεις υποστηρίχθηκαν από τη συντριπτική πλειοψηφία των αντιπροσωπειών των κρατών-μελών που συμμετείχαν στη σύνοδο, συμπεριλαμβανομένης και της Ελληνικής Δημοκρατίας. Ωστόσο, έκτοτε έγινε αυξημένα φανερό ότι οι τεχνικές απαιτήσεις, όπως είναι διατυπωμένες, δημιουργούν σοβαρά προβλήματα ειδικότερα σε σχέση με την ασφάλεια του πληρώματος, των επιθεωρητών και με την ασφάλεια των ίδιων των πλοίων.

Ορισμένα από τα προβλήματα που εντοπίστηκαν σχετίzονται με τις πρόσθετες κατασκευές που εισάγονται με τη μορφή κλιμάκων, πλατφόρμας και επικρεμάμενων διαδρόμων, οι οποίοι δεν συνεισφέρουν θετικά στην αντοχή των πλοίων, αλλά αντιθέτως δημιουργούν παγίδες σκουριάς, συγκέντρωση τοπικών τάσεων και βαρείς κραδασμούς στη δομή του πλοίου.

Μετά τα ανωτέρω, η χώρα μας, πλήρως αφοσιωμένη στη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων και στην ανάγκη για δημιουργία ισχυρών και πρακτικών κανονισμών ασφαλείας, υπέβαλε πρόταση τροποποίησης του Κανονισμού 3-6 του Μέρους Α-Ι του Κεφαλαίου ΙΙ-Ι της Δ.Σ. SOLAS 74 και των σχετικών διατάξεων προς την 78η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας του Οργανισμού. Βάση της πρότασής μας απετέλεσε η θέση ότι τα μέσα πρόσβασης θα πρέπει να αποτελούν τμήματα της φέρουσας κατασκευής των πλοίων και θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικά σε όλη τη διάρκεια της εργασιακής χωής τους. Η προαναφερόμενη πρότασή μας έγινε ομοφώνως δεκτή από την Επιτροπή, ανατρέποντας πλήρως το σκηνικό που είχε προηγουμένως διαμορφωθεί.

Η τάση για βελτιστοποιημένη (optimized) σχεδίαση που είχε υιοθετηθεί κατά τις τελευταίες δεκαετίες, με χρήση της μεθόδου των πεπερασμένων στοιχείων έχει οδηγήσει στη ναυπήγηση «οριακών», από πλευράς αντοχής, πλοίων με ελαχιστοποιημένες διαστάσεις της μεταλλικής τους κατασκευής με αποτέλεσμα τη συχνή αστοχία της.



b) Technical provisions for the means of access for inspections.

The above amendments and technical provisions were supported by an overwhelming majority of the member States which took part in the session, including Greece. However, it has since become increasingly apparent that the technical requirements, in their current formulation, create serious problems, particularly concerning the safety of the crew, the inspectors, and the safety of the ships themselves.

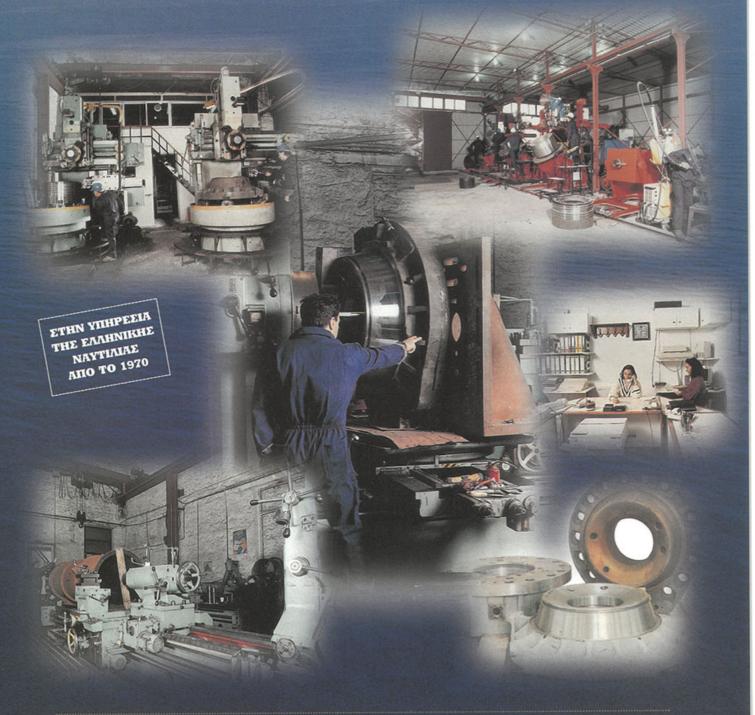
Some of the problems identified concern the additionally inserted structures in the form of ladders, platforms and overhanging walkways, which do not contribute positively to the strength of ships, but on the contrary create rust traps, concentrations of local stress, and strong vibrations in their structures.

Following the above, our country, completely dedicated to the improvement of the safety ships and to the need for the creation of robust and practical safety regulations, submitted a proposal for the amendment of regulation 3-6 of Part A-I of chapter II-I of the International Convention SOLAS, 1974, and of the related provisions, to the 78th session of the Maritime Safety Committee of the Organisation. The premise of our proposal was the position that the means of access shall constitute parts of the existing structure of a ship and would be able to be used effectively throughout the duration of her working life. This aforementioned proposal of ours was unanimously accepted by the Committee, thus completely overturning the former state of the art.

The trend for optimized design that has been adopted over the last few decades, using the method of finite elements modelling, has led to the construction of "borderline" (in terms of strength) ships with metal structures of minimized scantlings, resulting in many cases to their failure.

On the basis of the aforementioned concerns our country, in collaboration with the Bahamas, submitted a proposal at the 77th session of the Maritime Safety Committee of the IMO (28 May - 6 June 2003) concerning the International Maritime Organisation's development and adoption of basic goal-based standards for the con-

## GENERAL SHIPS' REPAIRS PANAGIOTIS P. LIAKOS



10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus Tel: (+30210) 463 0126 - 463 0823 Fax: (+30210) 461 9583

E-mail: liakos@otenet.gr





Με βάση τους προαναφερόμενους προβληματισμούς η χώρα μας, σε συνεργασία με τις Μπαχάμες, υπέβαλε πρόταση στην 77η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΙΜΟ (28 Μαΐου - 6 Ιουνίου 2003) αναφορικά με την ανάπτυξη και υιοθέτηση από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό βασικών προτύπων - στόχων σχετικά με την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων. Στα αρχικά στάδια προτείναμε όπως τα εν λόγω πρότυπα αφορούν:

- Τη σχεδιαστική φιλοσοφία των πλοίων με σκοπό την επίτευξη ικανοποιητικής αντοχής.
- Τη σχέση προοητικής zwής (design life) και εργασιακής zwής (fatigue life) των ηλοίων.
- Τις μέγιστες επιτρεπόμενες τέμνουσες δυνάμεις και καμπτικές ροπές ευπαθών κατηγοριών πλοίων, όπως τα Bulk carriers και τα Tankers, και
- Την ελάχιστη επιτρεπόμενη κατά το διάμηκες αντοχή των ως προηγουμένως ευπαθών κατηγοριών πλοίων.

Η πρότασή μας έτυχε της υποστήριξης της πλειοψηφίας της Επιτροπής και έγινε τελικά αποδεκτή από αυτή παρά την αντίδραση χωρών με σημαντική επιρροή στον ΙΜΟ όπως οι Ηνωμένες πολιτείες, η Γερμανία, η Αυστραλία, ο Παναμάς και η Λιβερία, που συντάχθηκαν με την πρόταση της Διεθνούς Ένωσης Νπογνωμόνων (IACS).

Σε ακολουθία των ανωτέρω, στη MSC 78 η χώρα μας, σε συνεργασία με τις Μπαχάμες και αυτή τη φορά και με τον IACS, υπέβαλε νέα πρόταση, η οποία πρότεινε εξειδικευμένο περίγραμμα ανάπτυξης βασικών προτύπων - στόχων αποτελούμενο από πέντε βαθμίδες. Σημειώνεται ότι η νέα πρότασή μας έγινε ομοφώνως αποδεκτή από την Επιτροπή. Σχετικά επισημαίνεται ότι η στρατηγική πλέον ενασχόληση του Οργανισμού με την ανάπτυξη και υιοθέτηση βασικών προτύπων - στόχων για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων αποτελεί σταθμό στην ιστορία του IMO και προβλέπεται να διαμορφώσει ένα νέο πλαίσιο προληπτικής κανονιστικής λειτουργίας του, γεγονός που θα συντελέσει ιδιαίτερα στην αύξηση της μελλοντικής επιρροής του στα ναυτιλιακά δρώμενα.

Τελειώνοντας, πιστεύουμε ότι αποδοχή από τον ΙΜΟ ιστορικών πρωτοβουλιών της χώρας μας αναδεικνύουν την ουσιαστική συμβολή της Ελλάδας στη νέα ναυτιλιακή πραγματικότητα και την εντάσσουν και από κανονιστικής - ρυθμιστικής πλευράς στην πρωτοπορία της παγκόσμιας ναυτιλίας.



struction and equipment of ships. The standards in question, which we proposed in the initial stages, are concerned with:

- · the design philosophy of ships with a view to the attainment of satisfactory strength;
- · the relationship between the design life and the fatigue life of ships;
- the greatest allowed shear forces and bending moments of sensitive categories of ships, such as bulk carriers and tankers; and
- the smallest allowed longitudinal strength of the previously mentioned sensitive categories of ships.

Our proposal came to be supported by a large majority of the Committee and in the end it was accepted by it, despite the opposition of countries of particular influence in the IMO such as the United States, Germany, Australia, Panama, and Liberia, which sided with the proposal of the International Association of Classification Societies (IACS).

Following the above, at the MSC 78 our country, in collaboration with the Bahamas and this time with IACS too, submitted a new proposal which recommended a specialised five-tier outline for the development of basic goal-based standards. It is noted here that our new proposal was unanimously accepted by the Committee as the base for the future adoption of the said standards.

In that connection, it is pointed out that the now strategic engagement of the Organisation with the development and adoption of basic goal-based standards for the construction and equipment of ships constitutes a landmark in the history of the IMO, and it is anticipated that it will shape a new framework for its proactive regulative work, a fact that will contribute greatly to the increase of its future influence on international shipping .

In conclusion, we believe that the acceptance by the IMO of historic initiatives of our country manifests the essential nature of the counsel of Greece in the new reality of shipping, and positions Greece in the vanguard of international shipping from a normative - regulating aspect too.

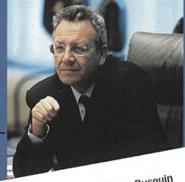


So, if your ships call Piraeus or the other Greek ports, try the best Bunker supplier. Try JETOIL!





Philippe Busquin



By European Commissioner in charge of Research & Development Philippe Busquin Του Ευρωπαίου επιτρόπου, αρμοδίου για θέματα Έρευνας και Ανάπτυξης, Philippe Busquin

Η συνεργασία με την Κίνα «κλειδί» για την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης

Co-operation with China: the key to European Competitiveness

Η Ευρώπη θα πρέπει να βελτιώσει τη συνεργασία της, σε επιστημονικό και τεχνολογικό επίπεδο, με τις άλλες χώρες που ηγούνται των κλάδων αυτών, προκειμένου να μετατραπεί στην πιο δυναμική, βασισμένη στη γνώση, οικονομία του κόσμου μέχρι το 2010.

Για το λόγο αυτόν, επισκέφθηκα προσφάτως την Κίνα, όπου συναντήθηκα με τον υπουργό Επιστήμης και Τεχνολογίας της Κίνας, Χυ Guanhua, καθώς και με κορυφαίους Κινέζους ερευνητές και επιχειρηματίες.

Η δημιουργία στενότερων σχέσεων μεταξύ των ευρωπαϊκών και κινεζικών κλάδων τεχνολογίας και επιστήμης αποτελεί ένα σημαντικό βήμα, το οποίο θα βοηθήσει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης στην παγκόσμια σκηνή.

Στο ταξίδι μου, τον Απρίλιο, με συνόδευσε αντιπροσωπεία ανώτατων στελεχών ευρωπαϊκών επιχειρήσεων και αξιωματούχων του αεροδιαστημικού τομέα. Αποτέλεσμα της επίσκεψης ήταν η υπογραφή κοινής δήλωσης Eupώπης - Kivas, με την οποία περιγράφεται η αμοιβαία μας προσήλωση στην επέκταση της συνεργασίας μας στους τομείς της επιστήμης και της τεχνολογίας, καθώς και η δημιουργία οργανωτικής επιτροπής για τη συνεργασία των δύο πλευρών στον τομέα του Διαστήματος. Η συμφωνία θα βοηθήσει στη μελλοντική συνεργασία σε projects επιστήμης και τεχνολογίας και θα βελτιώσει τις ευκαιρίες των ευρωπαϊκών μικρομεσαίων επιχειρήσεων στον τομέα της έρευνας.

Ήδη έχουμε επιτύχει πολλά, όσον αφορά τη συνεργασία στην επιστήμη και την τεχνολογία, και συγκεκριμένα στην For Europe to become the most dynamic knowledgebased economy in the world by 2010, it is vital that we improve our scientific and technological co-operation with other countries leading in these fields.

This is why I recently visited the People's Republic of China to meet with China's Science and Technology Minister, Xu Guanhua, as well as top Chinese researchers and industry leaders.

Forging closer relations between the European Union and China's technology and science sectors is an important move that will help to boost Europe's competitiveness on the world stage.

Accompanying me on the visit, in April, was a delegation of high-level European business and space sector executives. As a result of the trip, the EU and China have now signed a joint statement outlining our mutual commitment to furthering science and technology co-operation and established a High Level Steering Group on EU-China Space Co-operation. The agreement will help future collaboration in science and technology projects and improve research opportunities for European small-and-mediumsized enterprises (SMEs).

Much has already been achieved in terms of co-operation in science and technology, namely in food security and safety, the environment, and human and livestock health; much more is expected in the future, particularly in the ασφάλεια των τροφίμων, το περιβάλλον και την υγιεινή των ανθρώπων και των zώων. Η συνεργασία αυτή αναμένεται να ενιοχυθεί στο μέλλον, ιδιαίτερα στουs τομείs των δορυφορικών επικοινωνιών, της ενέργειας, της πυρηνικής ενέργειας, της καταπολέμησης του SARS, στη διαστημική τεχνολογία και τη δημιουργία νέων υλών. Το επίπεδο συνεργασίας μεταξύ των ευρωπαϊκών και κινεχικών ερευνητικών οργανισμών, βιομηχανιών, πανεπιστημίων και ερευνητών έχει αυξηθεί σημαντικά μετά τη διμερή επιστημονική και τεχνολογική συμφωνία που υπεγράφη στα τέλη του 1999. Έκτοτε, έχει ξεκινήσει η υλοποίποη περισσοτέρων από 100 έργων συνερνασίας.

Χτίzουμε μια πολυσήμαντη και μακροχρόνια επιστημονική ουνεργασία και προοβλέπουμε στην ανανέωση της συμφωνίας για την έρευνα και την τεχνολογία πριν από το τέλος του τρέχοντος έτους. Αυτοί οι δεσμοί ενισχύθηκαν ακόμα περισσότερο με τη δημιουργία της υπηρεσίας προώθησης της ουνεργασίας Ε.Ε. - Κίνας στον τομέα της έρευνας, τον Ιούνιο του 2001 στο Πεκίνο. Η υπηρεσία αυτή έχει βοηθήσει τους Κινέχους επιστήμονες να αποκτήσουν πρόσβαση στα ευρωπαϊκά ερευνητικά προγράμματα μέσω ερευνητικών έργων που υλοποιούνται σε συνεργασία με Ευρωπαίους ερευνητές.

Εν τούτοις, πρέπει πολλά να γίνουν ακόμα. Με τη βελτίωση της συνεργασίας Ευρώπης και Κίνας στους τομείς επιστήμης και τεχνολογίας, η Ε.Ε. έχει στόχο να αναπτύξει έναν κοινό τρόπο ανάλυσης και επίλυσης εγχώριων και παγκόσμιων προβλη-

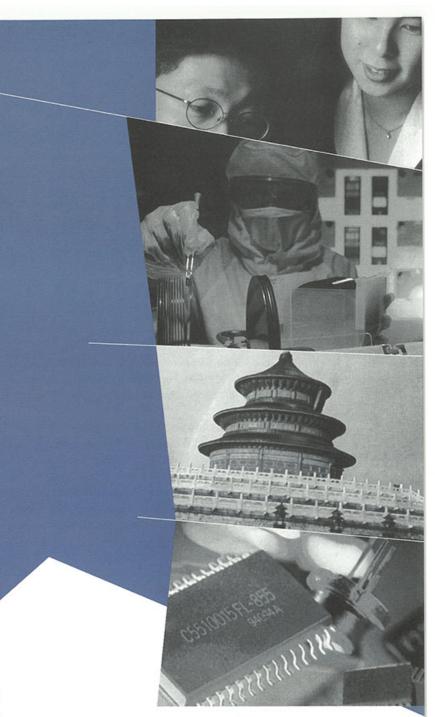
fields of satellite communications, energy, nuclear fusion, in the fight against SARS, in space technologies and new materials. Co-operation between European and Chinese research organisations, industry, universities and researchers has grown since a bilateral science and technology agreement was signed in late 1999. Since then, more than 100 cooperation projects have begun.

We are building a comprehensive and long term scientific partnership and we look forward to a renewal of the S&T agreement before the end of this year. These links were further strengthened when an EU-China office for the promotion of research co-operation was set up in June 2001 in Beijing. This office has helped Chinese scientists to access the European Research Framework Programmes through collaborative research projects with European researchers.

However, more must be done. By improving co-operation between Europe and China's science and technology sectors, the EU aims to develop a common way of analysing and solving regional and global problems relating to energy, communications, transport, food safety, poverty-linked infectious diseases and environmental safety.

Future collaboration between European and Chinese scientists through the European Research Framework Programmes could also help Europe's shipbuilding industry. Although this sector in Europe has an annual turnover of 34 million euros with more than 9000 companies and 350,000 employees, further research into production processes and designs is necessary to ensure its future competitiveness and viability.

In response to these concerns, the industry launched "LeaderSHIP 2015" with a report setting out a strategy for long-term action. The European Commission last year set up a High-Level Advisory Group to support the report recommendations, which recognises the fundamental role



### Kίνα - Ευρώπη China - Europe

Philippe Busquin



μάτων που σχετίzονται με την ενέργεια, τις επικοινωνίες, τις μεταφορές, την ασφάλεια των τροφίμων, τις ασθένειες που σχετίzονται με το χαμηλό βιοτικό επίπεδο και την ασφάλεια του περιβάλλοντος.

Η μελλοντική συνεργασία μεταξύ των Ευρωπαίων και των Κινέζων επιστημόνων, μέσω των ευρωπαίκων ερευνητικών προγραμμάτων, μπορεί επίσης να βοηθήσει τον κλάδο της ναυπηγικής της Ευρώπης. Αν και ο εν λόγω κλάδος στην Ευρώπη καταγράφει ετησίως κέρδη 34 εκατ. δολαρίων, με πάνω από 9.000 εταιρείες και 350.000 εργαζόμενους, η περαιτέρω έρευνα σχετικά με τις διαδικασίες παραγωγής και το σχεδιασμό είναι απαραίτητη ώστε να διασφαλιστεί η μελλοντική του ανταγωνιστικότητα και βιωσιμότητα.

Ωs απάντηση σε αυτές τις ανησυχίες, η βιομηχανία ξεκίνησε το «LeaderSHIP 2015», με μια μελέτη που περιγράφει τη στρατηγική που θα πρέπει να ακολουθηθεί για μια μακροπρόθεσμη δράση. Πέρυσι, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συγκρότησε μια οργανωτική επιτροπή για να προωθήσει τις συστάσεις της μελέτης, η οποία αναγνωρίζει το θεμελιώδη ρόλο που μπορεί να παίξει η έρευνα στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών ναυπηγείων, με το να μειώνει το κόστος παραγωγής και το χρόνο κατασκευής των πλοίων μέσω προηγμένων συστημάτων σχεδιασμού και κατασκευαστικών διαδικασιών. Η επίσκεψή μου στην Κίνα, τον προηγούμενο μήνα, θα βοηθήσει στη σύσφιγξη των σχέσεων μεταξύ Κινέzων και Ευρωπαίων ερευνητών, οι οποίοι θα μπορούσαν μελλοντικά να συνεργαστούν σε ερευνητικά έργα του 6ου Ερευνητικού Προγράμματος-Πλαισίου της Ε.Ε. (FP6 2002-2006) για τις μεταφορές, που σχετίζεται με τις θαλάσσιες μεταφορές και τη βιομηχανική βάση του κλάδου.

Στη συμφωνία με την Κίνα περιλαμβάνεται η συνεργασία σε τομείs-κλειδιά, όπως το Global Navigation Satellites System και οι εφαρμογές του - για παράδειγμα, το Galileo και το GMES.

Τόσο η Ευρώπη όσο και η Κίνα έχουν εμπλακεί ενεργά στις υπηρεσίες δορυφορικής ηλοήγησης, ενώ εκτιμάται ότι τα οφέλη από τη συνεργασία των δυο ηλευρών θα είναι πολλά. Στην Ευρώπη, το πρόγραμμα Galileo έχει στόχο την παροχή υψηλής ακριβείας υπηρεσιών παγκόσμιας δορυφορικής research can play in helping European shipyards to increase competitiveness by decreasing production costs and lead times through advanced design systems and manufacturing processes. Last month's visit to China will help to forge closer links between Chinese and European researchers, who could potentially collaborate on research projects under the EU's 6th Research Framework Programme (FP6 2002-2006) for "sustainable surface transport" relevant to maritime transport and its industrial base.

As part of the research co-operation agreement with China, key areas for a higher level of collaboration also include the Global Navigation Satellites System and its applications such as Galileo, Europe's Global Monitoring for the Environment and Security (GMES) contributions to the Group on Earth Observation (GEO) initiative and further cooperation on space technology, applications and exploration.

Both Europe and China are actively involved in satellite navigation services, with many potential benefits flowing from mutual co-operation. In Europe, the Galileo programme aims to provide high precision global satellite navigation services. In 2003, a Galileo co-operation agreement was signed between the EU and China. The implementation of this agreement is ongoing, with the EU-China Galileo Training and Co-operation Centre set up in Beijing last year. The centre aims to raise awareness about Galileo as well as improve training and industrial partnerships between Europe and China.

During the visit to China, I also discussed the state of play regarding negotiations on the ITER (International Thermonuclear Experimental Reactor) research project on nuclear fusion energy with the Chinese authorities. ITER will provide a major step forward for the advancement of nuclear fusion science and technology on the way towards fusion power production.

Considering that China is the world's third largest energy consumer after the US and the EU, and that demand is expected to triple in the next 10 to 20 years, co-operation on energy-related projects makes sense. The EU is financing several such projects with China and a EU-China political/regulatory dialogue is well underway. So far, China is participating in 18 EU Framework Programme projects that mainly concentrate on bioenergy and renewable energy. In



## Your leading Greek Agents

**Newbuilding Contracting** Repairs & Conversions Shipbuilding Equipment Spare Parts **Ship Supplies** Marine Communications Consultancy

220 Syngrou Avenue, Athens 176 72, Greece tel.: +30 210 9532 350 fax: +30 210 9532 355 e-mail: info@franman.gr http://www.franman.gr

## Kίνα - Ευρώπη China - Europe

Philippe Busquin

πλοήγησης. Το 2003 υπεγράφη η σχετική συμφωνία συνεργασίας Ε.Ε. - Κίνας, ενώ η εφαρμογή της συμφωνίας συνεχέται με τη δημιουργία του Κέντρου Εκπαίδευσης και Συνεργασίας Galileo στο Πεκίνο το προηγούμενο έτος. Σκοπός του Κέντρου είναι η ενημέρωση σχετικά με το Galileo καθώς και η βελτίωση της επιμορφωτικής και βιομηχανικής συνεργασίας μεταξύ της Ευρώπης και της Κίνας.

Κατά τη διάρκεια της επίσκεψής μου στην Κίνα, συzήτησα επίσης θέματα που αφορούν την πυρηνική ενέργεια, την προώθηση της ενέργειας υδρογόνου καθώς και θέματα έρευνας στον κλάδο της υγείας.

Αν η Ευρωπαϊκή Ένωση θέλει να επιτύχει το στόχο που έθεσε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο το 2000 στη Λισσαβόνα, ώστε να καταστεί η πιο ανταγωνιστική, με βάση τη γνώση, οικονομία του κόσμου μέχρι το 2010, ικανή να διατηρήσει την οικονομική ανάπτυξη, θα πρέπει να ερευνηθεί και να αναπτυχθεί περαιτέρω συνεργασία με χώρες όπως n Kiva. Το ίδιο ισχύει αν η Ε.Ε. θέλει να επιτύχει το στόχο που έθεσε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στη Βαρκελώνη για την αύξηση κατά 3% επί του ευρωπαϊκού ΑΕΠ της έρευνας και ανάπτυξης μέχρι την ίδια ημερομηνία. Καθώς πορευόμαστε προς την προετοιμασία του FP7 για τη χρηματοδότηση της ευρωπαϊκής έρευvas, η Ε.Ε. και η Κίνα θα πρέπει να ενώσουν τις δυνάμεις τους ώστε να συνεργαστούν με έναν πιο στρατηγικό τρόπο, ισότιμα, διηπειρωτικά, στο πλαίσιο του ASEM και με έναν «παγκόσμιο» τρόπο. Από την πλευρά μας, θα κάνουμε ό,τι μπορούμε για να καλλιεργήσουμε και να ενισχύσουμε την επιστημονική και ερευνητική μας συνεργασία. Η επίσκεψη του προηγούμενου μήνα βοήθησε στη διαδικασία αυτή, με το να ενισχύσει πολλούς από τους υφιστάμενους ερευνητικούς δεσμούς Ε.Ε. και Κίνας, οι οποίοι θα βοηθήσουν τη γενική ανταγωνιστικότητα στην επιστήμη και την τεχνολογία και των δύο πλευρών.

terms of the political dialogue, the overall strategic orientation of the EU's energy and environment co-operation is to foster collaboration between Chinese and EU industries in China's energy markets, strengthen the security of energy supply, protect the global environment in line with international objectives and to ensure sustainable development. The promotion of hydrogen energy was also raised in the discussions. Both Commission President Romano Prodi and Minister Xu Guanhua attach great importance to hydrogen energy. Chinese Professor Ouyang Minggao recently visited Brussels to discuss strategies for collaboration in hydrogen research. European experts will also participate in Beijing's Hyforum conference on 25 May. In terms of health research priorities, I also called for greater co-operation between China and Europe in using genomics for health priorities, particularly in relation to diseases such as malaria, tuberculosis, AIDS and hepatitis. Chinese scientists have been invited to participate in EU research projects focused on reducing the prevalence of these diseases in Africa. It was also suggested that a similar project could be established in Asia as part of the forthcoming 7th Research Framework Programme (FP7). In 2003, the EU launched a special scheme to help China and other Asian countries undertake research to combat Severe Acute Respiratory Syndrome (SARS), with a total EU contribution of 15 million euros.

If the EU is to achieve the March 2000 Lisbon European Council objective to become the world's most competitive knowledge-based economy by 2010, capable of sustainable economic growth, further co-operation with countries such as China must be explored and developed. The same is true if the EU is to reach the Barcelona European Council objective to boost R&D investment up to 3% of European GDP by the same date. As we move towards the preparation of FP7 to fund European research, the EU and China must join forces to co-operate in a more strategic way, bilaterally, bi-regionally under ASEM, and in a global way. We are doing everything we can from our side to foster and strengthen our scientific and research partnerships. Last month's visit has helped in this process by reinforcing a series of existing co-operative research links between the EU and China that will help both sides' overall competitiveness in science and technology.



### KATRADIS MARINE ROPES INDUSTRY S.A. **ESTD** 1936

## Pioneers in Quality Perfection







SINGLE & DOUBLE BRAIDED ROPES MADE OF POLYPROPYLENE, NYLON & POLYESTER, MIXED MOORING ROPES & TAILS FOR TANKERS, SHIP TO SHIP & DOCKSIDE RUBBER FENDERS, STEEL WIRE ROPES, ANODES, STUDLINK CHAINS & ANCHORS, MARINE PAINTS "SHARK", SAFETY EQUIPMENT, CONTAINER SECURING SYSTEMS, ALLOY STEEL LIFTING CHAINS, PORT DEVELOPMENT EQUIPMENT. 250T TESTING SERVICES







MEMBER OF INTERTANKO & U.S. CORDAGE INSTITUTE

HEAD OFFICE: 11 Psarron str. 186 48 Piraeus - Greece, phone: +30 210 4060 300 - 499 (200 lines) fax: +30 210 4626268, url: www.katradis.com, e-mail address: info@katradis.com



## 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

## 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.



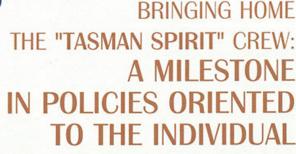
#### QUALITY MEMBERSHIP

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.



#### Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ ΤΟΥ «TASMAN SPIRIT»:

#### ΣΤΑΘΜΟΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΡΑΜΜΕΝΗ ΣΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟ



By Dr. Yannis Valinakis, Deputy Minister of Foreign Affairs



Του υφυπουργού Εξωτερικών Ιωάννη Βαληνάκη

Η απελευθέρωση των κρατούμενων στο Πακιστάν Ελλήνων ναυτικών του «Tasman Spirit» αποτελεί την επιβράβευση της νέας αντίληψης περί εξωτερικής πολιτικής που φέρνει η νέα κυβέρνηση. Μιας αντίληψης που θέτει ως άμεση προτεραιότητα τον άνθρωπο και που, στηριγμένη στην επιδίωξη των ευρύτερων δυνατών συνεργασιών, κατορθώνει και φέρνει άμεσα και απτά αποτελέσματα.

Εμηνευστής αυτής της πολιτικής αντίληψης δεν είναι άλλος από τον ίδιο τον πρωθυπουργό, ο οποίος, πριν από τις τελευταίες εκλογές, σε συνάντησή του με τους συγγενείς των κρατουμένων του «Tasman Spirit» δεσμεύθηκε να βοηθήσει με κάθε τρόπο για την απελευθέρωση των προσφιλών τους προσώπων και με επιστολή του στον πρόεδρο του Πακιστάν, ωs αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, κατόρθωσε σε μια δύσκολη συγκυρία να κρατήσει το θέμα στην κορυφή των ελληνικών προτεραιοτήτων. Η κυβέρνηση κινητοποιήθηκε στη βάση συγκεκριμένου σχεδίου και με διπλωματική αποφασιστικότητα έδωσε ένα τέλος σ' ένα ακανθώδες zήτημα των διμερών σχέσεων με το Πακιστάν. Ακολούθησαν οι λεπτοί και συνεχείς χειρισμοί και ενέργειες σε διπλωματικό επίπεδο, τόσο προς τις πακιστανικές αρχές όσο και προς την κατεύθυνση της · ανάδειξης του ανθρωπιστικού χαρακτήρα του θέματος και στη συνακόλουθη δραστηριοποίηση και εξασφάλιση της υποστήριξης και άλλων διεθνών παικτών στην υπόθεση αυτή (ΗΠΑ, ευρωπαϊκά κράτη κ.λπ.). Ειδικότερα, το πρόβλημα των Ελλήνων ναυτικών συνδέθηκε

The release, by the Pakistani authorities, of the Greek "Tasman Spirit" crew imprisoned in Pakistan constitutes a visible tribute to the new concept for foreign policy introduced by the newly-elected Government of Greece. With man and woman being the foremost priority, the new concept is focussed on the human aspect of foreign policy while, by pursuing the widest possible forms of cooperation, it brings immediate and tangible results.

The initiative for this novel political approach belongs to none other than the Prime Minister of Greece, Mr. Constantine Karamanlis, who, in a meeting with relatives of the "Tasman Spirit" crew (shortly before the elections of last March), affirmed his personal commitment to securing the release of their loved ones. With a letter Mr. Karamanlis addressed to the President of Pakistan, in his capacity as Head of the main Opposition Party (at the time), the issue remained among the top Greek priorities despite adverse circumstances. The Government mapped out a concrete plan of action and, through decisive diplomatic steps, resolved a thorny issue affecting Greek-Pakistani bilat-



sept. 28 - oct. 2, 2004



shipbuilding · machinery & marine technology

international trade fair hamburg

www.smm2004.com

M Hamburg Messe

Kyriaki Tsikalaki Phone: (+ 30 - 2310) 32 *77* 33 ahkthess@mail.ahk-germany.de

με τη στάση που θα τηρούσε η ελληνική κυβέρνηση ωs προς τη Συμφωνία Συνεργασίας Ε.Ε. - Πακιστάν, θέτοντας έτσι τις πακιστανικές αρχές, για πρώτη φορά, ενώπιον ενός συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος για την απελευθέρωση των Ελλήνων ναυτικών. Επίσης, η ελληνική κυβέρνηση προσφέρθηκε να παράσχει τις καλές υπηρεσίες της, προκειμένου να καταστεί δυνατή η πραγματοποίηση συνάντησης μεταξύ των πακιστανικών αρχών και της ασφαλιστικήs εταιρείαs American Club. Μέσα από τη σύνδεση συντονισμένων διεθνών διαβουλεύσεων και πιέσεων και χάρις σε αυτούς τους λεπτούς διπλωματικούς χειρισμούς και την επίδειξη πολιτικής αποφασιστικότητας, η κυβέρνηση του Πακιστάν δεσμεύθηκε τελικά να προχωρήσει στον επαναπατρισμό όλων των ναυτικών μας, συμπεριλαμβανομένου και του καπετάνιου. Καθώς όμως και παλαιότερα είχαν υπάρξει δεσμεύσεις και υποσχέσεις που τελικά αθετήθηκαν, κρίθηκε αναγκαίο να μεταβούμε με ειδική πτήση στο Πακιστάν, τόσο ο υπουργός Ναυτιλίας όσο και εγώ ο ίδιος, για να διασφαλίσουμε πλήρως την τήρηση όλων όσων είχαν συμφωνηθεί, χωρίς δυσάρεστες εκπλήξεις της τελευταίας στιγμής. Η μετάβαση εκεί ήταν μέρος της συμφωνίας. Είχε δε ως στόχο να διασφαλισθεί το ότι οι ναυτικοί μας πράγματι θα επέστρεφαν σίγουρα και γρήγορα στην πατρίδα για να επανενωθούν με τις οικογένειές τους. Αυτό και έγινε, με αποτέλεσμα τις ιδιαιτέρως συγκινητικές στιγμές που όλοι μας zήσαμε κατά την επιστροφή των ναυτικών μας στην πατρίδα και την αντάμωση με τα αναπημένα τους πρόσωπα.

Στις προσπάθειες που έγιναν για 9 ολόκληρους μήνες, πολλοί ήταν εκείνοι που προσπάθησαν και συνέβαλαν στο να ασκηθεί πίεση για την απελευθέρωση των Ελλήνων ναυτικών. Πολλοί βοήθησαν, στην Ελλάδα αλλά και στο εξωτερικό. Και στην προηγούμενη κυβέρνηση, αλλά και στην Ευρωβουλή από όλες τις πολιτικές δυνάμεις. Και ο γενικός γραμματέας του ΙΜΟ κινήθηκε κι αυτός προς την ίδια κατεύθυνση. Είμαστε πάντως ιδιαίτερα ευτυχείς που επιλύσαμε επιτυχώς ένα κατ' εξοχήν ανθρωπιστικό ζήτημα. Μάλιστα, μέσω των κατάλληλων χειρισμών όχι μόνον επετεύχθη η λύση αυτή, αλλά και δεν οδηγηθήκαμε σε ένταση των ελληνοπακιστανικών σχέσεων. Αντίθετα μάλιστα, εγκαινιάσαμε μια νέα περίοδο συνεργασίας.

Όλοι μαzi, πέραν της μεγάλης χαράς της απελευθέρωσης των δικών μας ανθρώπων, εγκαινιάσαμε μια νέα εποχή που βάzει την Ελληνίδα και τον Έλληνα πάνω απ' όλα και στην εξωτερική μας πολιτική. Αυτή η επιτυχία είναι και δέσμευση που μας επιβάλλει να συνεχίσουμε αποφασιστικά να μεριμνούμε, σχεδιασμένα και με συντονισμό, για όλους τους Έλληνες που χρειάζονται τη βοήθεια της πατρίδας μας στο εξωτερικό.

eral relations. Delicate handling and persistent diplomatic efforts were pursued, directed towards both the Pakistani authorities and the other international players involved (the United States, European countries, etc.), since emphasizing the humanistic aspect of the case was bound to mobilize their interest and support. More specifically, the case of the imprisoned Greek seamen was linked to the position the Greek Government would adopt with regard to the E.U. - Pakistan Cooperation Agreement, presenting therefore the Pakistani authorities, for the first time, with a specific time-schedule for the release of the crew. In addition, the Greek Government offered to provide its good offices, so that a meeting between the Pakistani authorities and the "American Club" insurance company could be arranged. Following coordinated international consultations and pressures and thanks to Greek delicate diplomatic actions and political decisiveness, the Government of Pakistan finally agreed to allow the repatriation of all crew members, including the captain.

However, since similar past commitments and pledges had eventually been breached, it was deemed necessary that both the Minister of Merchant Marine and myself should fly to Pakistan to ensure that the agreement between the two Governments would be fully complied with, without any last-minute unpleasant surprises. Travelling to Pakistan was part of the deal, intended to ensure that our citizens would indeed return home safely and quickly, to be reunited with their families. And this is what actually happened, resulting in the particularly touching moments we all lived through when our sailors came finally home and rejoined their loved ones.

Under no circumstances did the Government deliberately fail to mention the contribution of all those who assisted the release of the Greek seamen, either in Greece, or abroad. But in politics, good intentions not suffice, however many we had in the past on this issue. What counts is the result; and we are particularly proud of it.

We are particularly happy not only because a humanistic question *par excellence* was successfully resolved, but also because the solution achieved did not lead to any damage to Greek-Pakistani relations. On the contrary, a new phase of cooperation was actually introduced.

Besides the great joy over the release of our own people, we all share the satisfaction of having launched a new era, where our foreign policy will also be focussed on serving the interests of Greek men and women. It is our firm commitment to continue caring, decisively, concretely and with concerted action, for all Greek citizens in need of their country's help when abroad.

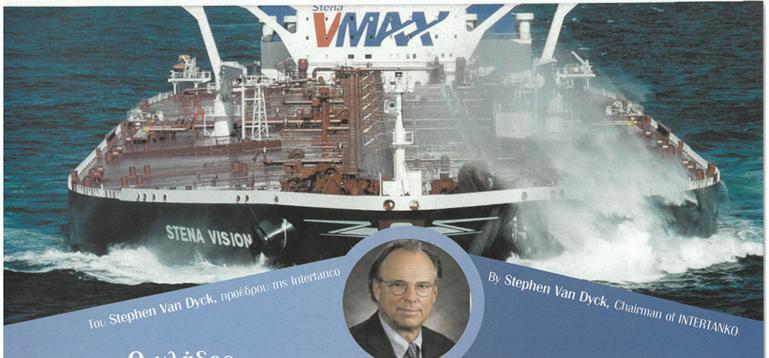






TOMASOS BROTHERS INC.

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

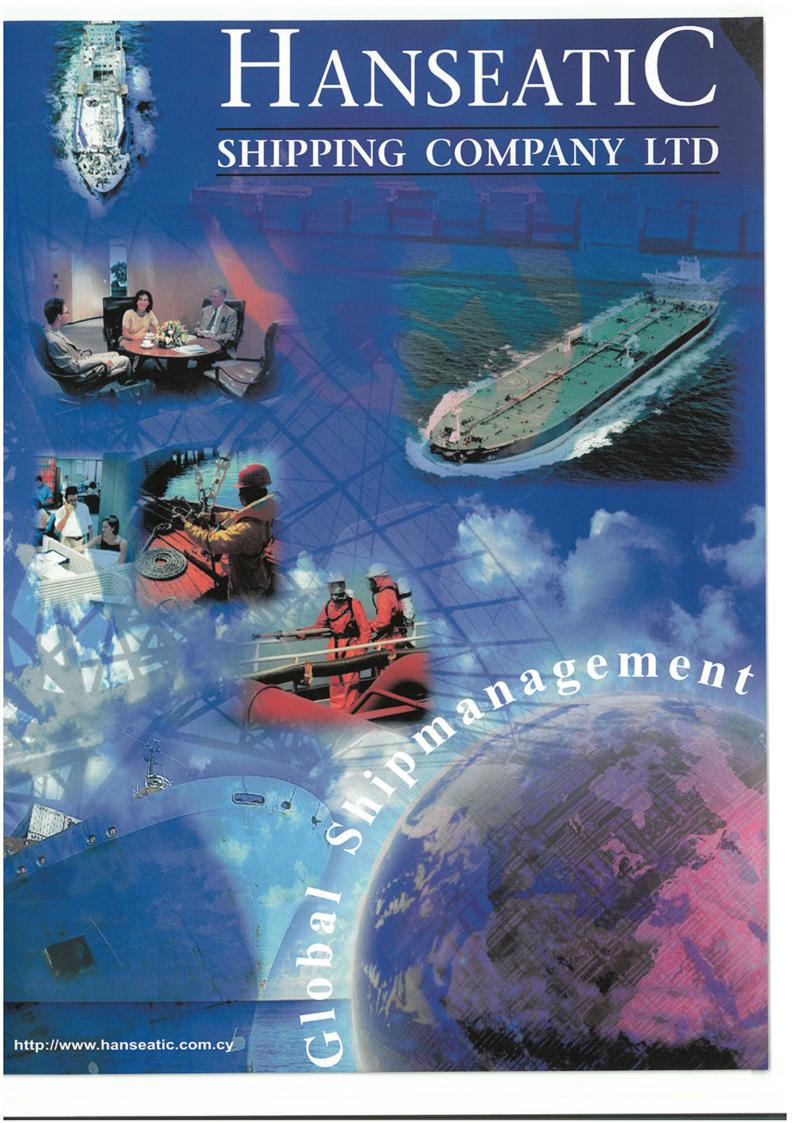


Ο κλάδος των δεξαμενόπλοιων μπορεί να αντεπεξέλθει και στις πιο απαιτητικές προσδοκίες

Τα μέλη της Intertanko καλωσόρισαν το Μάρτιο το νέο πρόεδρο της ενώσεώς τους, εν μέσω μιας παρατεταμένης περιόδου κερδοφορίας και μιας εύρωστης αγοράς tanker. Από την αρχή του έτους, τα κέρδη των σύγχρονων δεξαμενόπλοιων μεταφοράς αργού πετρελαίου σε χρονοναύλωση κυμαίνονται μεταξύ των 50.000 (για τα Aframax) και των 85.000 (για τα VLCCs) δολαρίων ημερησίως - κέρδη αυξημένα κατά 50% σε σχέση με το μέσον όρο του 2003 και κατά δύο έως τέσσερις φορές υψηλότερα από το μέσον όρο του 2002.

# The tanker industry can live up to the most demanding expectations

As INTERTANKO welcomed its new Chairman in March, the Association's Members were enjoying an extended period of profitability on a buoyant tanker market. The year to date had seen modern crude oil tankers earning between \$50,000 a day t/c equivalent (aframaxes) and \$85,000 a day (VLCCs), more than 50% up on the 2003 average and two to four times more than the 2002 average.





Ev τούτοις, ο κλάδος των tanker γνωρίzει καλά ότι δεν μπορεί να ασχολείται μόνο με την αυξημένη κερδοφορία και τη βελτιωμένη επίδοση στα θέματα ασφάλειαs. Υπάρχει ακόμα πολλή δουλειά που πρέπει να γίνει μέσα στα επόμενα χρόνια. Εσωτερικά, η αρχική μου προσπάθεια θα εστιαστεί στην επανεξέταση της αποστολής και της στρατηγικής μας, καθώς και στην προσέλκυση νέων μελών στην Ένωση. Όσον αφορά τα εξωτερικά znτήματα, η Intertanko θα έχει να δώσει δύσκολες μάχες για znτήματα-κλειδιά, αν και πολλές φορές η μάχη θα δίνεται στο παρασκήνιο, έτσι ώστε να μπορούμε να κάνουμε προόδους και να προωθήσουμε αλλαγές χωρίς να διαταράσσουμε το κοινό.

Όμως, ένα πράγμα το οποίο δεν πρόκειται να αλλάξει, θα είναι η στρατηγική δράση της Intertanko εντός των πολιτικών και νομοθετικών κύκλων. Κατά την πάροδο των χρόνων, έχουμε συνάψει σχέσεις με πολιτικούς, νομοθέτες και κυβερνήσεις ανά τον κόσμο, μα κυρίως με τις ΗΠΑ, την Ευρώπη και τον ΙΜΟ. Ο σεβασμός και η εμπιστοσύνη προς το σύνδεσμό μας και προς τον κλάδο των δεξαμενόπλοιων γενικότερα έχει αναπτυχθεί τόσο, ώστε σήμερα η φωνή των ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων ακούγεται και αναγνωρίzεται ως μέρος της πολιτικής και νομοθετικής διαδικασίας που επηρεάζει πολλές πτυχές των δραστηριοτήτων του κλάδου. Η λανθασμένη εικόνα ενός κλάδου που προσπαθεί να εμποδίσει την αλλαγή, έχει μετατραπεί σε εικόνα ενός τομέα ο οποίος μπορεί να υπερασπίζεται τα συμφέροντά του και το λόγο ύπαρ-Εής του, συνδυάzοντάς τα με την εποικοδομητική υποστήριξη και την ανάληψη πρωτοβουλιών αναφορικά με But the tanker industry is well aware that it cannot afford to sit back and contemplate its increased profitability and its improved safety record. Much work remains to be done over the next few years. Internally, my initial focus at INTERTANKO will be implementing a review of our mission and strategy and expanding our membership. Externally, INTERTANKO will be fighting the industry's corner hard on a host of key issues, although some of the action will often be taking place behind the scenes rather than on stage so that we can make progress and accommodate change without disrupting the audience.

However, one thing that will not change is INTERTANKO's strategy of activity in political and regulatory circles. Over the years, we have been building relationships with politicians, regulators and administrations worldwide, but particularly in the US, in Europe and in the International Maritime Organization. Respect and trust for the Association and for the tanker industry have grown so that today the voice of the tanker owners is heard and acknowledged as part of the political and regulatory process that affects many aspects of the tanker business. The perception of an industry that tries to block change has become one of an industry that is able to combine sticking up for itself and what it believes it exists for, with constructive support for and initiatives on environmental issues, and an understanding of political necessities.

The relationship of INTERTANKO (and therefore of the tanker industry) with the US Coast Guard, with the US Senate and Congress system, and with the European parliamentary machinery in Brussels have been grow-



# APL

Blohm + Voss Repair fixes fast. Day and night.

Blohm + Voss Repair is the performance shipyard providing specialist know-how, organizational talent, unique facilities and skilled, efficient labour forces.

For on-time, on-budget repairs, refurbishments, refits and classifications made in Germany. 24-hour hotline contact: Hans-Michael Meissner. +49-40-3119-11 39 or +49-172-41 25 025.

A Company of ThyssenKrupp Werften Blohm + Voss Repair GmbH

Hermann-Blohm-Strasse 2 · D-20457 Hamburg (Germany) Tel.: +49-40-31 19-11 39 · Fax: +49-40-31 19-33 05

www.blohmvoss-repair.com · Email: BVRepair@tkt-bvr.thyssenkrupp.com





ThyssenKrupp

## Quality, Reliability, Knowledge





Mediterranean, Black & Red Sea, Persian Gulf, European Waters, Indian & Atlantic Ocean

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

Operating 24 hours

www.gigilinis.com

#### Headquarters:

13, N. Kountouriotou str. • 546 25 Thessaloniki • Greece
Tel.: +30 2310 53 00 17 • Fax: +30 2310 54 06 46 • A.O.H.: +30 6944 694562 • Telex: 412117 MIGI GR
e-mail: gigilinis.shpn@axiom.gr

















MGMT. SYS. RVA C 046

περιβαλλοντικά θέματα καθώς και την κατανόηση των πολιτικών αναγκών. Οι σχέσεις της Intertanko (και συνεπώς του κλάδου των δεξαμενόπλοιων) με την Αμερικανική Ακτοφυλακή, με τη Γερουσία και το Κογκρέσο των ΗΠΑ, με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, αναπτύσσονται σταθερά τα τελευταία 15 χρόνια. Φέρνοντας ως παράδειγμα την Ευρώπη, η Προσωρινή Επιτροπή για τη Βελτίωση της Ασφάλειας στη Θάλασσα (η επιτροπή ΜΑRE) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου έλαβε υπ' όψιν της έκθεση του μέλους του Κοινοβουλίου κ. Dirk Sterckx, αναφορικά με τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, η οποία επιδοκιμάστηκε από μέλη όλων των πολιτικών κομμάτων του Κοινοβουλίου για την ισορροπημένη άποψη που εξέφραzε. Η ισορροπία αυτή αφορούσε τις επιθυμίες του πολιτικού κόσμου και τις επιθυμίες του κλάδου των δεξαμενόπλοιων. Τα βασικά σημεία της έκθεσης έδιναν έμφαση στην ανάγκη δημιουργίας περιοχών καταφυγής (places of refuge), αλλά και στην ανάγκη δημιουργίαs ενός ξεκάθαρου πλαισίου για την αντιμετώπιση των ναυτιλιακών επειγόντων περιστατικών. Στο πώς οι προτάσεις για οικονομικές αποχημιώσεις για τις περιοχές καταφυγής σχετίzονται με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο για τις αποχημιώσεις παγκοσμίως. Στην υιοθέτηση ενός συστήματος επιβολής κυρώσεων για τη μόλυνση του περιβάλλοντος από πλοία, το οποίο όμως δεν θα σημαίνει γενικότερη ποινικοποίηση για τους ναυτικούς. Στη βελτίωση των ερευνών σχετικά με ναυτικά ατυχήματα καθώς και στη σωστή δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων των ερευνών. Στην κατανόηση των ανησυχιών του ΙΜΟ σχετικά με την ανάληψη μονομερούς, περιφερειακής δράans, λαμβάνοντας όμως υπ' όψιν ότι η ανάληψη τέτοιων μέτρων μπορεί πολλές φορές να λειτουργήσει ως καταλύτης για τις δράσεις του ΙΜΟ. Στην απόρριψη της απαγόρευσης εισόδου πλοίων στη χώνη των 200 μιλίων ανάλογα με την κατηγορία του πλοίου, αλλά με ταυτόχρονη υποστήριξη για τις Ιδιαίτερα Ευαίσθητες Θαλάσσιες Περιοχές (PSSA), υπό τον όρο ότι για τη δημιουργία αυτών των περιοχών θα υπάρχουν ξεκάθαροι κανονισμοί οι οποίοι θα μπορούν να εφαρμοστούν.

Υπάρχουν πάνω από 200 εποικοδομητικές τροποποιήσεις - ένας ασυνήθιστα υψηλός αριθμός, που δείχνει το αυξανόμενο ενδιαφέρον του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τα θέματα των θαλάσσιων μεταφορών.

Ορισμένες τροποποιήσεις, ιδιαίτερα αυτές που έχουν προταθεί από τους Πράσινους, επικρίνουν την απόδοση του ναυτιλιακού κλάδου, στην πλειονότητά τους όμως αναγνωρίζουν τη θετική προσπάθεια των πλοιοκτητών για βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα. Ο αριθμός και το περιεχόμενο των προτάσεων δείχνει ότι αυξάνεται η κατανόηση σχετικά με τη δομή και τη λειτουργία

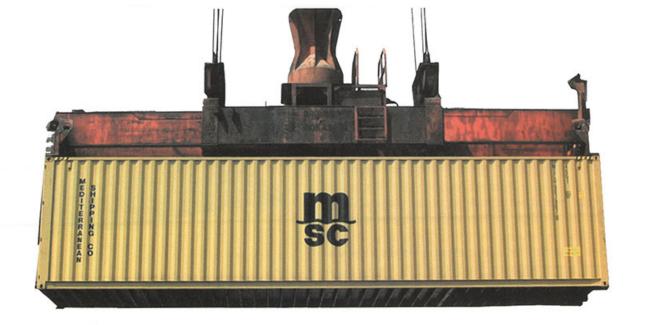


ing steadily over the last fifteen years. To take one example from Europe, the European Parliament's Temporary Committee on Improving Safety at Sea (the MARE Committee) earlier this year considered a report by its Rapporteur, the MEP Dirk Sterckx, on improving safety at sea. MEPs of all political groups praised the report for its balanced view.

The balancing act was between the desires of the politicians and those of the tanker industry. Key points were an emphasis on the need for places of refuge, but also on a clear command structure for dealing with maritime emergencies; how proposals for financial compensation for places of refuge relate to the existing international compensation regime; the adoption of a system of penalties for pollution from ships but not a general criminalisation of seafarers; improving shipping accident investigations and also ensuring that the reports are properly circulated; understanding the IMO's concerns over unilateral, regional action but considering that such measures can sometimes act as a catalyst for action in the IMO; a rejection of categorical banning of vessels from the 200 mile zone but support for PSSAs (Particularly Sensitive Sea Areas) provided they come with clear and enforceable rules.

There were more than 200 constructive amendments tabled - an unusually high number which reflects the EP's growing interest in maritime transport issues. Some amendments, particularly those from the Green Group, do criticise the performance of the shipping industry, but most recognise the positive contributions being made by tanker owners to improve maritime safety. The number and content of the suggestions put forward shows that there is a growing understanding of how the international shipping industry is put together and how it goes about its business.

In Europe as well as in the US and the rest of the world, INTERTANKO does not ask for special or sympathetic





## Η Ελλάδα κέντρο του κόσμου με την MSC

#### Απ'ευθείας σύνδεση με όλα τα μεγάλα λιμάνια της γης

Με 1000 περίπου προσεγγίσεις πλοίων στα μεγαλύτερα ελληνικά λιμάνια, διακινούμε πάνω από 1.000.000 teu το χρόνο, προσφέροντας υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, που σε συνδυασμό με τα ανταγωνιστικά κόστη, εγγυώνται αξιοπιστία, ασφάλεια και υποδειγματική εξυπηρέτηση, σε όλα τα επίπεδα, για κάθε πελάτη μας ξεχωριστά.



#### MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY GREECE S.A.

ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 12 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 31-ΤΗΛ. 210 4145500 26ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 43 & ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 546 27-ΤΗΛ. 2310 507600 της διεθνούς ναυτιλίας. Στην Ευρώπη, όπως και στις ΗΠΑ και τον υπόλοιπο κόσμο, η Intertanko δεν zητάει «ειδική μεταχείριση» για τον κλάδο των δεξαμενόπλοιων, αλλά μια δίκαιη και λογική μεταχείριση, που να δείχνει ότι υπάρχει κατανόπση για τις ανάγκες και τις λειτουργίες, καθώς και έναν ίσο και λογικό καταμερισμό των ευθυνών που αφορούν τη μεταφορά υγρής ενέργειας μέσω θαλάσσης. Όραμά μου είναι να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο ο σεβασμός των ΗΠΑ και της Ευρώπης προς την Intertanko και τον κλάδο των δεξαμενόπλοιων και, παράλληλα, αυτό να επεκταθεί και σε άλλες χώρες του κόσμου.

Το ενδιαφέρον για τους κανονισμούς είναι πιθανό να αυ-Επθεί ακόμη περισσότερο, ως αντίδραση προς τις ολοένα και περισσότερες απαιτήσεις του κοινού -και κατά συνέπεια των πολιτικών και των νομοθετών- για προστασία του περιβάλλοντος. Η εταιρεία μεταφοράς πετρελαίου της οποίας είμαι πρόεδρος, η Maritrans, αναγνωρίζεται σήμερα ευρέως για την υψηλή ποιότητα των δραστηριοτήτων της, όσο και για την οικονομική της απόδοση.

Το πραγματικό μέτρο επιτυχίας, όμως, στον κλάδο της μεταφοράς πετρελαίου δεν είναι τόσο η κερδοφορία, όσο η ασφαλής λειτουργία. Πριν από 15 χρόνια εισήγαγα ένα πρόγραμμα ελέγχου της ρυπάνσεως από πετρέλαιο, με την ονομασία «Not One Drop». Το 2002 δεν είχαμε καμιά διαρροή πετρελαίου και το 2003 διέρρευσαν μόλις 16 γαλόνια από τα 7 δισεκατομμύρια γαλόνια (24 εκατ. τόνοι) αργού πετρελαίου και πετρελαϊκών προϊόντων που μεταφέρει η Maritrans κάθε χρόνο.

Έτσι, ο κλάδος των δεξαμενόπλοιων μπορεί πράγματι να αντεπεξέλθει στις πιο απαιτητικές προσδοκίες, μεταφέροντας τις παγκόσμιες προμήθειες ενέργειας που κινούν το σύγχρονο πολιτισμό μας. Κατά τα τελευταία 12 χρόνια, η απόδοση του κλάδου βελτιώνεται σταθερά, με τις τυχαίες ρυπάνσεις από πετρέλαιο να έχουν μειωθεί κατά τρία τέταρτα, σε μια περίοδο μάλιστα κατά την οποία η μεταφορά πετρελαίου μέσω θαλάσσης έχει αυξηθεί κατά περισσότερο από ένα τρίτο.

Δεν δικαιολογώ την αντίληψη του κλάδου τις δεκαετίες του 1960 και 1970, όταν η ασφάλεια και το περιβάλλον δεν ήταν πάντα πρώτα στη λίστα των προτεραιοτήτων. Ο έλεγχος τις εποχές εκείνες περιλάμβανε την αναγνώριση του πλοίου και του διαχειριστή του και τον έλεγχο των αρχείων σχετικά με την εμπλοκή του πλοίου σε ατυχήματα. Το σύστημα αυτό από μόνο του δεν είναι λανθασμένο, ωστόσο δεν ανταποκρίνεται στη λεπτομερή εξέταση. Σήμερα, όμως, ο κλάδος των tanker βάζει την ασφάλεια και το περιβάλλον πρώτα.

Υπήρξαμε ένας αντιδραστικός κλάδος για πολλά χρόνια. Τώρα όμως γινόμαστε ένας δυναμικός κλάδος. Πάρτε, για παράδειγμα, το πρόβλημα του νέου κανονισμού για



treatment for the tanker industry, but for fair and rational treatment showing an understanding of its needs and functions and an equitable and reasonable distribution of the responsibilities and liabilities involved in carrying liquid energy by sea. My vision is for the respect accorded to INTERTANKO and the tanker industry in Washington DC and in Brussels to grow further and to extend to political capitals round the globe.

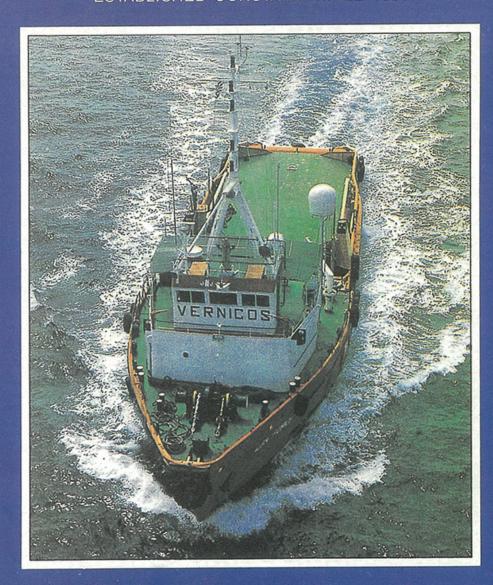
This increasing regulatory focus is likely to increase as a reaction to the growing demands of the public, and therefore of the politicians and regulators, for environmental fair play. The oil shipping company of which I am Chairman, Maritrans, is today as widely respected for the high quality of its operations as it is for the strength of its financial performance; the real measure of success in transporting oil is not so much in profitability as in safe operations. Fifteen years ago I introduced an oil spill control programme called 'Not One Drop'. In 2002 we had no oil spills and in 2003 just 16 gallons including deck spillage, out of more than seven billion gallons (24m tons) of crude oil and petroleum products carried by Maritrans each year, involving more than five cargo operations every day on its fleet of eleven ocean-going Super Barges and four handy-sized tankers.

So the tanker industry can indeed live up to the most demanding expectations as it delivers the world's energy supplies that keep our civilisation running. Over the last 12 years there has been a steady improvement in its performance, with accidental oil spills falling by three-quarters over a period where seaborne oil transportation ton-miles actually increased by more than one third.

I make no excuse for the attitude of the tanker industry of the 1960s and 1970s when safety and the environment were not always at the top of the priorities list. Vetting in those days consisted of knowing the ship and its operator and checking the ship's accident record, not that that is a bad system in itself, but it does not

## VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851



## SALVAGE & TOWAGE

POLLUTION FIGHTING

24 HOUR SERVICE

35-39 AKTI MIAOULI STREET, 185 35 PIRAEUS GREECE TEL.: 210 42 92 201 - 6 ● TLX.: 212450 VERN GR. ● FAX: 21042 92 200 το έρμα. Η εφαρμογή του απαιτεί τεχνολογίες τόσο προηγμένες, που υπάρχει ειδική ρήτρα στον κανονισμό η οποία ορίzει την επανεξέταση των υφιστάμενων τεχνολογιών δύο χρόνια πριν από την έναρξη της εφαρμογής του κανονισμού. Η Intertanko παρουσίασε το διαγωνισμό «Περιβαλλοντική Πρόκληση», με τον οποίο αναχητά τρόnous βελτίωσης της σχέσης του κλάδου των δεξαμενόπλοιων με το περιβάλλον. Δύο από τους διαγωνιχόμεvous παρουσίασαν νέες τεχνολογίες που είναι εμπορικά εφικτές και ταυτόχρονα συμμορφώνονται με τους κανονισμούς για το θαλάσσιο έρμα. Το διαγωνισμό κέρδισε n NEI Treatment Systems, yiu to Venturi Oxygen Stripping System, που προσφέρει ένα ασφαλές, αξιόπιστο και οικονομικό σύστημα για τα ποντοπόρα πλοία. Το σύστημα εξοντώνει τους βλαβερούς οργανισμούς με την έλλειψη οξυγόνου, ενώ την ίδια ώρα το αποξυγονωτος του πλοίου από τη διάβρωση.

την εγχειψη σευγονου, ενω την Ισία ωρα το αποσυγονωμένο θαλάσσιο έρμα προστατεύει τις δεξαμενές έρματος του πλοίου από τη διάβρωση.
Πάντα θα υπάρχουν πολλές προκλήσεις, παλιές ή νέες, που θα πρέπει να αντιμετωπίσει ο κλάδος μας. Πιστεύω ότι η Intertanko και ο κλάδος των δεξαμενόπλοιων θα μπορέσουν να αντεπεξέλθουν στις προκλήσεις αυτές και να τις χειριστούν με αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο.

Thermal seals

Chemicals

Listed in ISSA International Ship Suppliers' Association CATALOG 2002

Pgs 979-981 Product Codes 75.016.00 - 75.016.34

UNISPEC www.unispec.gr

MANUFACTURERS OF MAINTENANCE CONSUMABLES

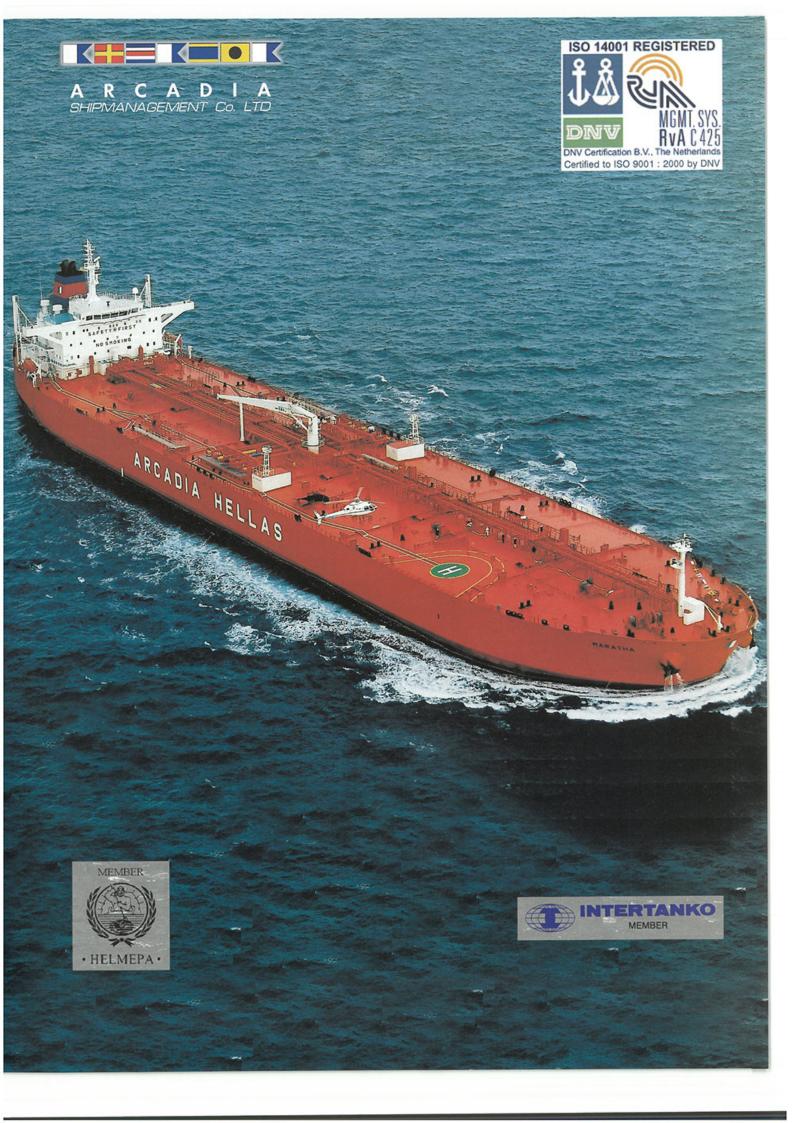
Marine HQ: 32, Papastratou Str., 185 45 Pireaus, GREECE Tel. (+30210) 413-2859, 413-4076, 413-4221 Fax. 413-2938 email: info@unispec.gr



stand up to scrutiny. However the tanker industry of today puts safety and the environment first.

We were a reactive industry for a long time. But now we are becoming increasingly proactive. Take, for example, the looming problem of new ballast water treatment regulations passing through the IMO that are ahead of current technological capabilities, so much so that there is a specific clause in the regulation that provides for a review of the current technology two years before entry into force. INTERTANKO introduced its Environmental Challenge, asking for ways of improving the relationship between the tanker industry and the environment. Two contestants came up with new technology to provide a way of satisfying the new ballast water requirements that are commercially feasible, and one of these contestants won the challenge. The winner was NEI Treatment Systems with its Venturi Oxygen Stripping System which offers a safe, reliable, costeffective ballast water treatment system for ocean-going vessels. The system kills invasive organisms by suffocation but at the same time it was found that the deoxygenated water also protects the steel structure of a vessel's ballast tanks against corrosion.

There will always be plenty more challenges, both old and new, for the tanker industry to take on. I believe that INTERTANKO and the tanker industry will rise to meet those challenges and will deal with them efficiently and effectively.



## Η γενιά μου υπερασπίζει τη Γαλανόλευκη, αλλά παραμένουμε σκεπτικοί για το αύριο της ναυτιλίας



Συνέντευξη του Ν. Α. Παππαδάκη, Kassian Maritime Navigations Agency Ltdt

στον Ηλία Μπίσια

Ο κ. Νίκος Παππαδάκης προέρχεται από μια παραδοσιακή, ναυτιλιακή οικογένεια και συνεχίζει επάξια το όραμα του παππού, πατέρα και του αδερφού του.

Στην αποκλειστική του συνέντευξη προς τα «Ναυτικά Χρονικά», ο κ. Παππαδάκης αναφέρεται στα ναυτιλιακά δρώμενα, επισημαίνει προτεραιότητες, τοποθετείται στα κύρια σημεία που απασχολούν την ελληνική ναυτιλία.

Ένθερμος υποστηρικτής της Γαλανόλευκης, δηλώνει την αισιοδοξία του στο πρόσωπο του νέου υπουργού Ε.Ν. και διαπιστώνει ότι πρέπει να ληφθούν άμεσα καθοριστικές πολιτικές αποφάσεις, που θα αποσκοπούν στην ουσισστική υποστήριξη της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νπολογίου.

Ωs πρόσφατα εκλεγμένος αντιπρόεδρος της Helmepa εκφράζει την ανησυχία του για το μέλλον του θαλασσίου περιβάλλοντος, ενώ ως παλαιός ναυτικός κατανοεί τον προβληματισμό της νέας γενιάς των Ελλήνων που τους προβληματίζει η θαλάσσια σταδιοδρομία.

Ο κ. Παππαδάκης, σε μία από τις σπάνιες συνεντεύξεις του, μας αναλύει επίσης τις σκέψεις του πάνω στο μέλλον της κινεχικής οικονομίας, ενώ η στενή φιλία του με το Γ.Γ. του ΙΜΟ κ. Ευθ. Μητρόπουλο του επιτρέπει να κατανοεί το πολυσύνθετο έργο που έχει αναλάβει ο νέος Έλληνας επικεφαλής.

An interview with N. Pappadakis, Kassian Maritime Navigations Agency Ltd to Ilias Bissias



Many of my generation support the Greek flag, but remain doubtful about the future of shipping as we know it

Nikos Pappadakis comes from a traditional shipping family and ably continues the vision of his grand father, father and brother.

In his exclusive interview with Naftika Chronika, Mr Pappadakis speaks of shipping activities, points out priorities, and takes a stand on the main issues of interest to Greek shipping.

A fervent supporter of the Greek flag, he expresses his optimism for the new Minister of Merchant Marine and notes that decisive political decisions aimed at bolstering the competitiveness of the Greek register need to be taken promptly.

As the newly elected vice chairman of the Hellenic Marine Environment Protection Association (Helmepa) he articulates his worries for the future of the marine environment, while as an ex-seaman he understands the speculations of a new generation of Greeks concerned about embarking upon a maritime career.

In this, one of his rare interviews, Mr. Pappadakis also sets out his thoughts on the future of the Chinese economy, while his close friendship with the Secretary-General of the IMO, Mr. E. Mitropoulos, places him in a position to understand the complex work the new Greek head has undertaken.

Ποιο ρόλο θεωρείτε ότι μπορεί να διαδραματίσει ο IMO λαμβάνοντας υπ' όψιν αφενός μεν τις πρωτοβουλίες του νέου Γ.Γ., αφετέρου δε τις πρόσφατες νομοθεσίες που ανατάραξαν τις ήσυχες πλεύσεις της ναυτιλίας;

Με το νέο γενικό γραμματέα του ΙΜΟ, Ευθύμιο Μπτρόπουλο, με συνδέει μακρόχρονη και στενή φιλία, η οποία μου επιτρέπει να γνωρίζω τις πολλές και μεγάλες ικανότητές του αλλά και τις πολλές δυνατότητές του.

Ειδικότερα κατά την άποψή μου ο IMO πρέπει να αναλάβει έναν αποφασιστικό και αντικειμενικό ρόλο, που θα συνδυάτει τις πολιτικές επιθυμίες και φιλοδοξίες των κρατών-μελών του αλλά και θα κατανοεί τις προτάσεις, τις αντιρρήσεις και τα συμφέροντα της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Κατανοώ ότι το έργο του κ. Μητρόπουλου είναι εξαιρετικά πολυσύνθετο και από μερικές απόψεις δύσκολο. Ο Γ.Γ. του Διεθνούς Οργανισμού πρέπει να ισορροπεί ανάμεσα στις πολιτικές προτάσεις και τα συμφέροντα 166 χωρών -αν δεν με διαψεύδει η μνήμη μου-, κάτι που είναι εξαιρετικά πολύπλοκο.

Ο ΙΜΟ οφείλει να διαδραματίσει το ρόλο του αντικειμενικού διαιτητή που δεν θα αντιδρά σπασμωδικά ύστερα από μια απερίσκεπτη παρότρυνση κάποιων υπερδραστήριων αλλά και παρορμητικών νομοθετών. Ειδικά οι νομοθετικές εξελίξεις μετά το ατύχημα των «Erika», «Prestige» μάς έβαλαν όλους σε ένα μονοπάτι σκεπτικισμού για την εσπευσμένη και αβίαστη απόφαση του διεθνούς νομοθέτη - πολιτικού.

Ευελπιστώ, πάντως, ότι ο ίδιος νομοθέτης θα σταθεί αύριο ρεαλιστής και σκεπτικός στην απόφαση περί διπλών τοιχωμάτων. Η νομοθεσία δεν είναι πανάκεια και δεν μπορεί να προωθήσει από μόνη της την ασφάλεια στις θάλασσες.

θα ήθελα επίσης σε αυτό το πλαίσιο να υπενθυμίσω στους πολιτικούς ότι ένα πλοίο κατασκευάζεται σήμερα για να μπορεί να ταξιδέψει με σταθερότητα και συνέπεια για τα επόμενα 25 έτη. Οποιοσδήποτε περιορισμός σε αυτή την οικονομική προσητική που συνδυάζεται με την εκμετάλλευση ενός πλοίου μπορεί να είναι καταστροφικός για τους επιχειρηματίες αλλά και για την οικονομία της ναυτιλίας.

Καταλήγοντας, πάντως, θα ήθελα να εκφράσω την πεποίθησή μου ότι τα ηνία του IMO είναι σε εξαιρετικά ικανά χέρια και ότι ο νέος Γ.Γ. θα ενεργήσει με σωφροσύνη για το καλό της ναυτιλίας, του περιβάλλοντος αλλά και της ανθρωπότητας. Εύχομαι οι διεθνείς πολιτικοί με τις αντικρουόμενες φιλοδοξίες τους να το επιτρέψουν.

### Ποιες είναι οι σκέψεις σας σχετικά με το νέο κώδικα ISPS;

Έχω προσπαθήσει να κατανοήσω το πνεύμα και το σκεπτικό του νέου κώδικα και θεωρώ απαραίτητη και την περαιτέρω εξοικείωσή σε αυτόν το νέο -για τη ναυτιλία- γνωστικό χώρο. Κατ' αρχάς, επιτρέψτε μου να επισημάνω ότι ο νέος κώδικας ISPS είναι σίγουρα ένας πονοκέφαλος για όλους. Επιτρέψτε μου επίσης να τον αποκαλέσω ένα presently unknown monster, δηλαδή ένα άγνωστο τέρας.

Πολύ φοβάμαι ότι ο Κώδικας θα αποβεί ένα καρκίνωμα τόσο για τον πλοιοκτήτη όσο και για τον πλοίαρχο και το πλή-

What role do you think the IMO can play, on the one hand taking into consideration the initiatives of the new Secretary-General and on the other hand the recent legislation which has upset the smooth sailing enjoyed by shipping?

I have had a close friendship with the new Secretary-General of the IMO, Efthimios Mitropoulos, for many years, and this has allowed me to learn of his numerous and great abilities as well as of his many capabilities.

More specifically, the IMO must in my oppinion play a decisive and objective role that incorporates the political desires and ambitions of its Member States but that also understands the proposals, objections and interests of the international shipping.

The work undertaken by Mr. Mitropoulos is highly complex and has some very difficult aspects. The Secretary-General of the International Organisation must keep his balance among the policy proposals and priorities of 166 countries (if my memory serves me correctly), a very knotty task indeed.

The IMO ought to play the role of an impartial referee that will not react spasmodically following some rash exhortation made by certain overactive and impulsive legislators. In particular, the legislative developments following the "Erika" and "Prestige" disasters put us all on the path of scepticism concerning the hasty and "knee-jerk" decisions of the international legislators- politicians.

At any rate, I hope that that these same legislators will tomorrow prove to be realistic and pensive on double hulls. Legislation is not a panacea and it alone does not insure maritime safety.

I would also like to remind politicians that a ship is built today in order to sail reliably and responsibly for the next 25 years. Any limitation to this economic prospect which is associated with the exploitation of a ship can be catastrophic both for businessmen and for the shipping economy.

To sum up, I would like to express my conviction that the reins of the IMO are in exceptionally capable hands, and that the new Secretary-General will act with wisdom for the good of both shipping and humanity and the environment. I hope the politicians of the world, with all their conflicting interests, will allow this to happen.

#### What are your thoughts on the new ISPS code?

I have tried to understand the spirit of, and the thought process behind, the new code, and I consider further familiarization with this new area of knowledge for shipping to be essential. First of all, let me point out that the new ISPS code is certainly a headache for everyone; allow me besides to describe it as "a presently unknown monster". I very much fear that the Code will turn out to be a kind of cancer both for the shipowner and for the captain and crew who will have to shoulder extra responsibilities and

ρωμα, οι οποίοι θα πρέπει να επωμισθούν επί πλέον ευθύνες και αρμοδιότητες. Και δεν θα ήθελα να δω άξιους πλοιάρχους να αποχωρούν από τη θάλασσα ή να συνταξιοδοτούνται πρόωρα εξαιτίας των υπερβολικών απαιτήσεων και πιέσεων που πηγάζουν εκ των νέων νομοθεσιών. Έχω επίσης την υποψία ότι ο τρόπος εφαρμογής των διατάξεων του Κώδικα μπορεί να γίνει ένα μπούμερανγκ για τα συμφέροντα και τις αρετές που επιδιώκει. Πιστεύω ότι οι διατάξεις του θα ενσωματωθούν στον κώδικα ISM.

θεωρείτε ότι η παρούσα πορεία της ναυλαγοράς σε συνδυασμό με την υπερναυπήγηση νέων πλοίων θα προκαλέσουν στο εγγύς μέλλον μια διαστρέβλωση της αγοράς; Οτιδήποτε στο χώρο της οικονομίας και του εμπορίου παρουσιάζει απότομο άλμα καταλήγει και σε απότομη πτώση. Με βάση την ιστορική πορεία της ναυτιλίας, οι ναύλοι που παρατηρήθηκαν πρόσφατα ήταν ανέλπιστοι και ίσως εξωπραγματικοί. Η σταδιοδρομία μου στο χώρο της ναυτιλίας ξεκίνησε στις 7 Φεβρουαρίου του 1961. Σε αυτήν την πολύχρονη πορεία μου έχω αντιμετωπίσει άλλες έξι παρόμοιες στιγμές εξαιρετικής άνθησης της ναυτιλίας και της ναυλαγοράς. Με αυτόν το γνώμονα η εμπειρία μου με κάνει κάπως σκεπτικό ως προς την υπερ-παραγγελία και ναυπήγηση νέων πλοίων, με αποτέλεσμα τη μακροπρόθεσμη διαστρέβλωση της αγοράς.

Εύχομαι πάντως ότι η παρούσα καλή πορεία της ναυλαγοράς -αν και σήμερα ήδη παρουσιάζει μια σημαντική πτώσηθα εξακολουθήσει για αρκετό ακόμα χρονικό διάστημα, ούτως ώστε να απορροφήσει τις χαλεπές οικονομικές περιόδους που αντιμετώπισε η ναυτιλία στο πρόσφατο παρελθόν. Βέβαια θα ήθελα να επισημάνω ότι ένας επιχειρηματίας στο χώρο της ναυτιλίας μπορεί να επιτύχει ουσιαστική και περισσότερη οικονομική ανέλιξη από τις αγοραπωλησίες πλοίων σε σχέση με τις ναυλώσεις.

#### Ποιες είναι οι προβλέψεις σας για το μέλλον της ναυλαγοράς;

Πρόβλεψη για το μέλλον της ναυλαγοράς δεν είμαι σε θέση να κάνω. Υπάρχουν εταιρείες που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά και μόνο σε αυτό τον τομέα. Ο πατέρας μου σε μια συνέντευξή του, το 1962, σε αγγλική εφημερίδα είχε απαντήσει σε μια παρόμοια ερώτηση τα ακόλουθα: «Εάν μπορούσα να προβλέψω το μέλλον της ναυλαγοράς θα χρειαζόταν να ήμουν ιδιοκτήτης συλλογής τραπεζών. Μία δεν θα έφτανε». Να σας το πω απλά. Ποιος προέβλεψε πριν από δύο χρόνια ότι ένα panamax θα ναυλωνόταν 50.000 δολάρια την ημέρα όταν τότε ο ναύλος ήταν 7.000 δολάρια την ημέρα. Κανείς δεν είχε προβλέψει τις μέχρι χθες ανέλπιστα υψηλές τιμές της αγοράς. Κανείς δεν μπορεί να προβλέψει με σιγουριά την επόμενη μέρα... Αν και η ιστορία συνήθως επαναλαμβάνεται και εγώ προσωπικά αισθάνομαι συγκρατημένος όταν παρατηρώ τέτοιες μεγάλες διακυμάνσεις.

Ξέρετε οι περισσότεροι στο χώρο της ναυτιλίας πολύ εύκολα ξεχνούν τη χθεσινή πραγματικότητα και, στο πνεύμα της

duties. And I would not like to see good captains withdrawing from the seas or going into early retirement on account of the excessive demands and pressures springing from the new legislation. I also suspect that the means of implementing the provisions of the Code may have a boomerang effect on the very concerns and areas it seeks to address. It will be incorporated in the ISM code.

## Do you think that the present course of shipping combined with the excessive construction of new ships will cause the distortion of the market in the near future?

Anything that creates a sudden leap in the areas of economy and trade also end up as a sudden fall. On the basis of the past course freight levels seen recently have been unexpected and perhaps unrealistic. My career in shipping began on 7 February, 1961. Through the course of these many years I have seen six similar periods of exceptional prosperity in shipping and the shipping market followed by equal falls. With this in mind, my experience makes me a little concerned about over-ordering and the newbuildings which may result in the long-term distortion of the market. I hope, at any rate, that the current buoyancy of the shipping market (even if today it has already shown a marked fall) will continue for quite a time yet so as to soak up the harsh economic times shipping has faced in the recent past. I would like to highlight the fact that fortunes have mainly been made from timely sales and purchases rather than from chartering.

#### What are your projections for the future of the shipping market?

I am not in a position to make projections about the future of the shipping market. There are companies that work exclusively to this end. My father answered a similar question during an interview with an English newspaper in 1962 in the following way: "If I knew what the market would do I would need to own a series of banks. One would not be enough." Let me put this in simple terms. Two years ago who could have predicted that a panamax would be chartered for 50,000 dollars a day when the charter market levels then were 7,000 dollars a day? No-one had predicted the unexpectedly high prices of today's market. And no-one can predict the market of tomorrow with any degree of certainty. Even if history usually repeats itself, I personally feel concerned when I see such large fluctuations.

You know that the majority of those in shipping very easily forget the reality of yesterday, and can act spasmodically, impulsively even, in today's possibly short-lived euphoria. Indeed, some are clearly not taking into account the imponderable factors which could very easily overturn everything. Let us not forget that in lean times charterers change their position without warning. Today they are flexible and have

Your global partner in ship spares & equipment agencies





WATER INGRESS

MITSUBISHI

· Highly, Efficient, Purifiers / Selfjectors, Spare Parts, Components



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



## WATER INGRESS ALARM SYSTEM & INSTALLATION - CHINA

◆ For 5 / 7/ 9 Cargo Holds Vessels Approved By LRS / ABS / DNV / B.V / N.K / G.L

#### VELANCO DIESEL SPARES LTD

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

• High Pressure Water Blasters

• Multiple Echo Ultrasonic Digital Thickness Gauges

• Hull Stress Monitoring

JNE MARINE LTD

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











σημερινής πρόσκαιρης ευφορίας, ενεργούν σπασμωδικά, ίσως και παρορμητικά. Μερικοί μάλιστα προφανώς δεν λαμβάνουν υπ' όψιν τους αστάθμητους παράγοντες, που πολύ εύκολα μπορούν να ανατρέψουν τα πάντα. Ας μην ξεχνάμε πως και οι ναυλωτές σε περιόδους ισχνών αγελάδων αλλάzουν απότομα τη στάση τους. Σήμερα είναι ελαστικοί και χωρίς μνήμη, αύριο, σε δύσκολες εποχές, θα γίνουν εξαιρετικά απαιτητικοί, εκλεκτικοί και με νέα -γνωστά σε αυτούς μόνο- κριτήρια.

Ως αντιπρόεδρος του Ελληνοκινεzικού Επιμελητηρίου, ποιες σκέψεις θα μοιραχόσασταν με όσους επιθυμούν να επισυνάψουν επιχειρηματικούς δεσμούς με την Κίνα; Κατά την άποψή μου η Κίνα είναι η χώρα του μέλλοντος. Οι Κινέζοι, μάλιστα, είναι ιδιαίτερα θετικοί απέναντι στους Έλληνες, αφού και οι δύο λαοί μοιραχόμαστε μια εξαιρετική και πλούσια ιστορία αλλά και δύο ένδοξουs πολιτισμούs. Το 1997 είχα προβλέψει ότι μέχρι το 2020 η Κίνα θα είναι ο κορυφαίος παράγοντας στο χώρο της ναυπηγικής βιομηχαvias. Σήμερα είμαι σίγουρος ότι μάλλον ήμουν πολύ συντηρητικός και ότι πολύ σύντομα οι Κινέζοι θα κατακτήσουν ολοκληρωτικά και αυτή την αγορά. Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να δώσω μια συμβουλή στη νεότερη γενιά: να μάθουν την κινεzική γλώσσα -ειδικά τη διάλεκτο των Μανδαρίνων-, αλλά και να επισκεφθούν ίσως και να δουλέψουν στην Κίνα. Την ίδια ακριβώς συμβουλή έχω δώσει και στους γιους μου.

#### Η εταιρεία σας είναι ένθερμος υποστηρικτής της Γαλανόλευκης. Ποιοι είναι οι λόγοι για την υποστήριξή σας;

Η ελληνική σημαία υποστηρίzεται από πολλούς Έλληνες πλοιοκτήτες για λόγους και πατριωτισμού. Η οικογένειά μου είναι μια παραδοσιακή, ναυτιλιακή οικογένεια και υποστηρίzει όσο το δυνατόν περισσότερο τη Γαλανόλευκη. Σήμερα η σημαία μας κυματίzει για συναισθηματικούς κυρίους λόγους σε δέκα πλοία της Kassian. Οφείλω όμως να αναρωτηθώ το εξής: ώς πότε μπορεί ο πατριωτισμός να αποτελεί το βασικό λόγο για την υποστήριξη και επιλογή της Γαλανόλευκης; θα ήταν βέβαια άδικο να μη σας επισημάνω ότι σήμερα η ελληνική σημαία είναι συνώνυμη διεθνώς με την ποιοτική ναυτιλία.

#### Στο ίδιο πλαίσιο, ποιες σκέψεις σχετικά με την ανταγωνιστικότητα του νηολογίου μας θα επισημάνατε στο νέο υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας;

Ο νέος υπουργός οφείλει να διαπιστώσει ότι η νομοθεσία γύρω από την ανταγωνιστικότητα του νηολογίου μας είναι δύσκαμητη και πεπερασμένη. Θα άξιzε μάλιστα ο κ. Κεφαλογιάννης να εξετάσει, όπως για παράδειγμα, τη νομοθεσία γύρω από την ολλανδική σημαία - ειδικά ως προς το θέμα των πληρωμάτων. Χρειάζονται γενναίες και ουσιαστικές αποφάσεις από το νέο υπουργό. Ο κ. Κεφαλογιάννης μπορεί να λάβει τις όποιες δύσκολες αποφάσεις άμεσα προκειμένου να μην αντιμετωπίσει πριν από τις επόμενες εκλογές το όποιο - μικρό κατά την άποψή μου- πολιτικό κόστος. Λαμβάνοντας

no memory but tomorrow, in difficult times, they will become exceptionally demanding and selective, and will fix on criteria known only to them.

## As vice chairman of the Hellenic-Chinese Chamber, what thoughts would you like to share with those who wish to establish commercial ties with China?

In my opinion, China is the country of the future. Indeed, the Chinese are particularly positive towards the Greeks and the two nations share both exceptional and rich histories and two glorious cultures. In 1997 I predicted that by 2020 China would be the top producer in ship building. Today I am certain that I was too conservative, and that the Chinese will also completely conquer this market. At this point I would like to give some advice to the younger generation: learn Mandarin, and also visit and perhaps even work in China. I have given my sons the exact same advice.

### Your company is a fervent supporter of the Greek flag. What are the reasons for your support?

The Greek flag is supported by many Greek shipowners also for patriotic reasons. My family is a traditional shipping family and it supports the Greek flag as much as possible. Today the flag flies over approximately ten of Kassian's ships for mainly sentimental reasons. However, I ought to ask myself the following question: for how long can patriotism constitute the main reason for the support and choice of the Greek flag? It would of course be unfair not to mention the fact that the Greek flag is today internationally synonymous with quality shipping.

#### In the same vein, what thoughts concerning the competitiveness of our register would you like to point out to the new Minister of Merchant Marine?

The new Minister should realise that the legislation surrounding the competitiveness of our register is inflexible and finite. Indeed it would be worth Mr. Kefalogiannis examining the legislation surrounding also, say, the Dutch flag; particularly concerning the issue of crews. Brave and essential decisions need to be made by the new Minister. Mr. Kefalogiannis could take the difficult decisions in the near future so as not to face whatever political cost they may incur (which is bound to be small, in my opinion) before the next elections, and bearing in mind that after the recent elections the current government will govern during its four-year mandate, barring any unforseens.

My generation can defend the Greek flag, but we remain sceptical about the future of shipping, when freight rates will not be so attractive. Let us not forget, of course, that of the 3500 Greek-owned ships, only 950 of them fly the Greek flag.



## 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





COMDIAN

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



υπ' όψιν ότι η παρούσα κυβέρνηση πιθανώς θα εξαντλήσει μετά τις πρόσφατες εκλογές την τετραετία.

Η γενιά μου μπορεί να υπερασπίζει τη Γαλανόλευκη αλλά παραμένουμε σκεπτικοί για το αύριο της ναυτιλίας, όταν οι ναύλοι δεν θα είναι τόσο ελκυστικοί. Ας μην ξεχνάμε μάλιστα ότι από τα 3.500 ελληνόκτητα πλοία μόλις τα 950 είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νπολόγιο.

Ανάμεσα στις προτεραιότητές σας είναι και η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ποια είναι η κινητήρια δύναμη γι' αυτή σας την πρωτοβουλία;

Η σχέση της οικογένειας μου με την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος είναι μακροχρόνια. Το 1962, ο άξιος ιδρυτής της Helmepa κ. Π. Λιβανός ήρθε στο Λονδίνο και εξέφραzε από τότε τον προβληματισμό του για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Μετέπειτα βεβαίως ίδρυσε την Helmepa. Ο κ. Λιβανός, ο οποίος γνώριzε προσωπικά τον πατέρα μου, τον αδερφό μου αλλά και εμένα, zhtnσε εμμέσως τη συμβολή μας στο εξαιρετικό έργο της. Εμείς ως οικογένεια πιστέψαμε στο όραμα του κ. Λιβανού και υποστηρίξαμε εξαρχής τις προσπάθειες της ενώσεως. Και αυτὴν τη στιγμή αισθάνομαι ιδιαίτερη τιμή που αναλαμβάνω ως αντιπρόεδρος. Η αγάπη μου για την προστασία της θάλασσας οφείλεται επίσης και στη γνωριμία μου με τον Jacques Yves Cousteau. O Cousteau ήταν πρωτοπόρος και στις συνομιλίες μας τη δεκαετία του '70 εξέφραzε έντονα την ανησυχία του για το μέλλον αλλά κυρίως για την καταστροφή του θαλασσίου πλούτου της Γης. Ο ίδιος πάντα μου έλεγε ότι η θάλασσα είναι το τελευταίο σύνορο για τον άνθρωπο: είναι η τελευταία πηγή ανανεώσιμων και βιώσιμων πηγών πρωτεϊνης. Εάν η ρύπανση από τη ναυτιλία και η υπεραλίευση δεν ελεγχθούν, η καταστροφή για την ανθρωπότητα θα είναι ολέθρια. Το μέλλον μας εξαρτάται από τη θάλασσα και η καταστροφή της συνεπάγεται την καταστροφή της ανθρώπινης zωńs. Εύχομαι n Φύση να μη μας εκδικηθεί περισσότερο για την ανεπανόρθωτη zημιά που καθημερινά εισπράπει.

Για ποιο λόγο θεωρείτε ότι ο vėos Έλληνας δεν επιθυμεί μια καριέρα στη θάλασσα;

Η zwh στη θάλασσα δεν είναι μια εύκολη υπόθεση. Απεναντίαs, ειδικά σήμερα στην εποχή της γραφειοκρατίαs, χρειάzεται τόλμη και αυτοθυσία για να αποφασίσει κάποιος νέος να ασχοληθεί επαγγελματικά μαzί της. Θεωρώ όμως ότι είναι ένα εξαιρετικό σχολείο και ένα μεγάλο και απαραίτητο εκπαιδευτικό εφόδιο για οποιονδήποτε θέλει να ασχοληθεί με τη ναυτιλία, ακόμα και από διοικητική θέση σε κάποιο γραφείο. Η εμπειρία που λαμβάνει ο νέος στη θάλασσα δεν αναπληρώνεται με καμία θεωρητική γνώση, γι' αυτόν το λόγο επιμένω ότι και ο νεότερος γιος μου -όπως άλλωστε έκανα και εγώ για τέσσερα χρόνια- πρέπει να μπαρκάρει για να γνωρίσει τις χαρές αλλά και τις λύπες της. Είναι γεγονός, πάντως, ότι οι νέοι σήμερα προτιμούν τα γραφεία. Οι λόγοι είναι πολλοί, γνωστοί και εντελώς κατανοπτοί. Η zwή ενός ναυτικού είναι συναρπαστική αλλά και πολύ επίπονη.

One of your priorities is the marine environment. What is the driving force of this initiative of yours?

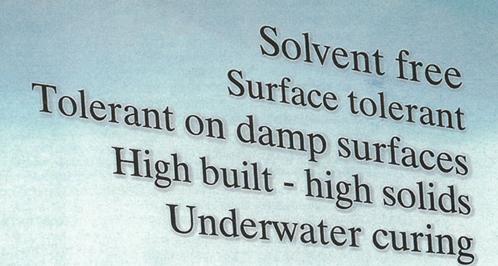
My family's relationship with the protection of the marine environment is a long-standing one. In 1962 the wise founder of Helmepa, Mr. P. Livanos, came to London and expressed his concern for the protection of the marine environment. Of course, he subsequently founded Helmepa. Mr. Livanos, who personally knew my father, my brother and myself, indirectly sought our advice for its exceptional work. We as a family believed in the vision of Mr. Livanos and supported the efforts of the Association from the start. At this time I feel particularly honoured to take up the position of vice chairman. My love for the protection of the marine environment also stems from my acquaintance with Jacques Yves Cousteau. Cousteau was a pioneer, and in discussions during the 1970s he strongly expressed his concern for the future, but mainly for the destruction of the marine wealth of the earth. He said the sea is the final frontier for humans. It is the last renewable self-sustainable source of protein, and if pollution and over fishing are not effectively controlled, the disaster will affect humankind. Our future depends on the sea and its destruction will be accompanied by the destruction of human life. I hope Nature does not take revenge for the irreparable damage inflicted upon her daily.

#### What do you think is the reason why young Greeks do not want a career at sea?

Life at sea is no easy matter. On the contrary, it requires daring and self-sacrifice for a young person to become professionally involved with it, particularly in today's bureaucratic environment. However, I consider it to be an excellent school, and to constitute great and necessary education for whoever wants to concern him or herself with shipping, even with an administrative position in an office. The experience a young person gains at sea cannot be replaced by any theoretical knowledge, and for this reason I have insisted that my youngest son goes to sea (just as I did for four years) to learn of its joys and sorrows. At any rate, it is a fact that the youth of today prefer the offices. There are many reasons for this, all well-known and completely understandable. The life of a sailor is thrilling, but also very hard.

## Corrosion Problems?

#### PERMANENT SOLUTIONS!



Epoxy coating systems at affordable prices!



**Marine & Protective Coatings** 

12, Skouze Str.,185 36 Piraeus, Greece Tel: +30 210 4281.200, Fax: +30 210 4281.805 Tlx: 212083 POLA GR

## Η πολιτική της Ε.Ε. για τη ναυτιλία: απολογισμός της τελευταίας πενταετίας

Του **Κωστή Χατzηδάκη**, ευρωβουλευτή της Ν.Δ.

Το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου «Εrika» το Δεκέμβριο του 1999 οδήγησε στη λήψη μέτρων που είναι γνωστά ως πακέτα «Εrika I» και «Εrika II». Η δέσμη μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα, παρά τις αρχικές αντιδράσεις, έτυχε τελικά αποδοχής από όλους τους παράγοντες που εμπλέκονται στη ναυτιλία, αφού η Ε.Ε. αποφάσισε να συμπορευτεί για την υιοθέτησή τους με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό

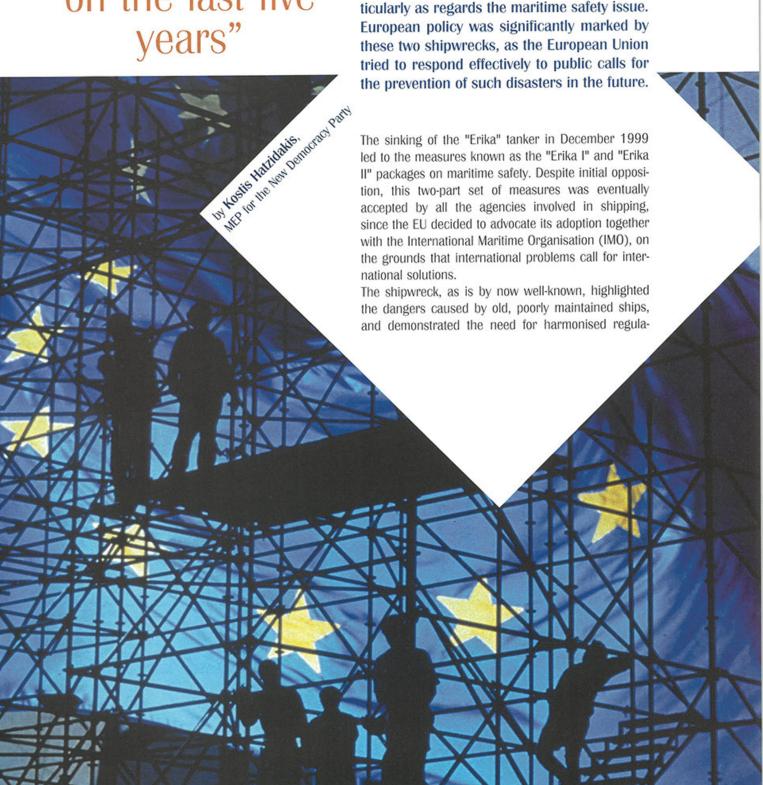
(IMO), στη λογική βάση ότι τα διεθνή προβλήματα απαιτούν διεθνείs λύσειs.

Το ναυάγιο κατέδειξε με τον πλέον σαφή τρόπο τους κινδύνους που προκαλούνται από παλιά και κακοδιατηρημένα πλοία και την ανάγκη για ενίσχυση, αλλά και εναρμόνιση της υπάρχουσας τότε νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα. Το «Erika I» αφορούσε την εσπευσμένη απόσυρση πετρελαιοφόρων μονού κύτουs, προέβλεπε αυστηρότερα μέτρα για τους νηογνώμονες και επίταση των λιμενικών ελέγχων. Το «Erika II» περιλάμβανε πρακτικές δομές και διαδικασίες για την εφαρμογή του πακέτου «Erika I». Συγκεκριμένα, τη σύσταση μιας Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα (EMSA), η οποία θα βοηθάει από τεχνοκρατικής πλευράς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και μέτρα σχετικά με την κυκλοφορία των πλοίων στις θάλασσες, την ενδεχόμενη απαγόρευση απόπλου σε περίπτωση κακοκαιρίαs, τουs λιμένες καταφυγής και την τοποθέτηση μαύρων κουτιών στα πλοία με βάση ένα χρονοδιάγραμμα το οποίο συμφωνήθηκε και με τον ΙΜΟ. Το μοναδικό σκέλος αυτού

Η δραστηριότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της ναυτιλίας ίσως να μην ήταν τόσο έντονη τα τελευταία πέντε χρόνια, στην τελευταία δηλαδή θητεία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Επιτροπής, εάν τα δραματικά συμβάντα του «Erika» και του «Prestige» δεν λειτουργούσαν ως καταλύτης, ειδικά σε σχέση με τις εξελίξεις στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐαs. Πράγματι, η κοινοτική πολιτική για τη ναυτιλία σημαδεύτηκε από τα δύο αυτά ναυάγια, καθώς η Ε.Ε. προσπάθησε να ανταποκριθεί με αποτελεσματικό τρόπο στη λαϊκή απαίτηση για την αποτροπή τέτοιων καταστροφών στο μέλλον.



## "EU Shipping Policy: a report on the last five years"



The activities of the European Union in the

shipping sector would probably have been less intense during the term of the outgoing

European Parliament and Commission (1999-2004), had the dramatic events of the "Erika"

and the "Prestige" not acted as catalysts, par-



Τα μέτρα αυτά δεν είχαν τύχει ακόμη εφαρμογής όταν έλαβε χώρα το ναυάγιο του «Prestige», ανοικτά των ακτών της Ισπανίας, το Δεκέμβριο του 2002. Η λαϊκή αντίδραση στην Ισπανία, αλλά και στη Γαλλία, ήταν τόσο έντονη και οι τηλεοητικές εικόνες της οικολογικής καταστροφής τόσο χωντανές, που κρίθηκε επιτακτική η ανάγκη να ληφθούν νέα μέτρα, τη στιγμή που οι νομοθετικές ρυθμίσεις των «Επίκα Ι & ΙΙ» δεν είχαν ακόμη τεθεί σε εφαρμογή. Δημιουργήθηκε η εντύπωση πως στα μάτια του κόσμου η Ε.Ε. έχανε την αξιοπιστία της αναφορικά με την ικανότητά της να αποτρέψει τέτοιου είδους θαλάσσια ατυχήματα.

Στην πράξη, δυστυχώς αυτό μεταφράστηκε σε μια έντονη κινητικότητα, που ώθησε το Συμβούλιο Υπουργών αρχικά και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Κοπεγχάγης στη συνέχεια να προτείνει την υιοθέτηση νέων μέτρων, μεταξύ των οποίων και ένα νέο πιο σύντομο χρονοδιάγραμμα απόσυρσης των τάνκερ μονού τοιχώματος. Το τελευταίο παρουσιάστηκε ωs η «χρυσή λύση» που θα εξασφάλιzε οριστικά την ασφάλεια στη θάλασσα. Με μία εσπευσμένη νομοθετική διαδικασία, που με πρωτοβουλία του Συμβουλίου ολοκληρώθηκε στην πρώτη ανάγνωση, το Συμβούλιο Υπουργών και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκριναν τον Ιούνιο του 2003 το νέο αυτό χρονοδιάγραμμα. Πρόκειται για μία απόφαση που πάρθηκε εν θερμώ -σημειωτέον, επί ελληνικής προεδρίας και με την υπογραφή του Έλληνα υπουργού-, με την οποία πλήπεται αναπόφευκτα η ελληνική ναυτιλία και προσβάλλονται οι εργαzόμενοι στη ναυτική βιομηχανία. Είναι ανησυχητικό το γεγονός ότι δεν διασφαλίστηκε τη φορά αυτήν η απαραίτητη ισορροπία ανάμεσα σε δύο βασικούs στόxous της Ε.Ε: την προστασία του περιβάλλοντος και την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

Η νομοθετική δραστηριότητα στον τομέα της ασφάλειας στη ναυσιηλοΐα περιλαμβάνει και μια σειρά από αξιόλογες νομοθετικές προτάσεις, που υιοθετήθηκαν κατά την τελευταία πενταετία. Ενδεικτικά αναφέρω τον κανονισμό για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τη νέα οδηγία για το ελάχιστο

tions on maritime safety. The "Erika I" package addressed the accelerated phasing-out of single hull tankers, and provided for stricter control on ship registers as well as for more comprehensive port inspections. The "Erika II" package envisaged practical structures and procedures for the implementation of the "Erika I" measures. In particular, it envisaged the establishment of a European Maritime Safety Agency (EMSA) as a provider of technical assistance to the European Commission. At the same time, new measures were adopted concerning ship traffic, a possible ban on sailing in bad weather, ports of refuge, and the installation of black boxes on ships on the basis of a schedule agreed with the IMO. The only part of this package - still pending a decision in 2003 - was the establishment of an additional compensation fund for shipwreck victims, and this was finally settled by the International Maritime Organisation.

These measures had not yet been implemented when the "Prestige" sank off the shores of Spain in December 2002. The reaction of the general public in both Spain and France was so intense and the images of the ecological disaster broadcast on television so vivid, that the need for new measures was deemed to be imperative, at a time when the legislative regulations of the "Erika I & II" packages had not yet been put into effect. It seems that in the eyes of the world the EU was losing its credibility concerning its ability to avert such maritime disasters.

It is unfortunate that in practice this brought about a political overreaction, which pushed initially the Council of Ministers and subsequently the European Council in Copenhagen to propose the adoption of new measures including a new and tighter phasing-out schedule for single hull tankers. This measure was presented as the "golden key" which would permanently ensure maritime safety. By means of a fast-track legislative procedure, the Council of Ministers and the European Council approved the new schedule in June 2003. It was a decision taken in the heat of the moment (and, it should be noted, during the Greek presidency and with the endorsement of the Greek Minister) - one that has inescapably hit Greek shipping and that adversely affects those working in the shipping industry. It is a worrying fact that an essential balance between two basic aims of the EU - the protection of the environment and the competitiveness of



#### WE ARE RUNNING AHEAD



GREECE
CYPRUS
USA
PHILIPPINES
UKRAINE
RUSSIA
POLAND
BULGARIA
INDONESIA
ROMANIA

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.





Δυστυχώς, στον τομέα της ναυτιλίας στην Ε.Ε. είχαμε την τελευταία πενταετία ένα ακόμη ναυάγιο: αυτό της οδηγίας για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών. Μετά μία πολυετή νομοθετική διαδικασία κι ενώ είχε περάσει με επιτυχία και το στάδιο της συνδιαλλαγής, η σχετική οδηγία απορρίφθηκε τελικά στην Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για 20 μόλις ψήφους. Εισάγεται έτσι μία αδικαιολόγητη εξαίρεση σε μια μακρά σειρά υπηρεσιών (σιδηρόδρομοι, αεροπορικές συγκοινωνίες, τηλεπικοινωνίες, ταχυδρομικές υπηρεσίες) που έχουν απελευθερωθεί στην Ε.Ε. Το σημαντικότερο είναι πως μία τέτοια εξέλιξη θα ωφελούσε μεσομακροπρόθεσμα τουs εργαzομένους στα λιμάνια, διότι θα δημιουργούσε με βεβαιότητα καινούργιες θέσεις εργασίας, ενώ θα συνέβαλε καθοριστικά στην περαιτέρω ανάπτυξη των λιμενικών υπηρεσιών και την ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας.

Με την ολοκλήρωση φέτος της πενταετούς θητείας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, αλλά και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, είναι βέβαιο ότι ένα πολύ πλούσιο νομοθετικό έργο στον τομέα της ναυτιλίας έχει εκπονηθεί. Θα ήθελα να κλείσω αυτήν τη σύντομη επισκόπηση με μία απλή διαπίστωση. Τα θεσμικά όργανα της Ε.Ε. έχουν τη ευθύνη να δημιουργήσουν ένα κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο, που να καλύπτει την ανάγκη για ασφάλεια στη θάλασσα και να προάγει την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Μεγαλύτερη ακόμη ευθύνη έχουν, ωστόσο, τα κράτη-μέλη να εφαρμόzουν τη νομοθεσία αυτή. Δυστυχώς, το πρόβλημα στον τομέα αυτό είναι μεγάλο. Είναι πολλά τα κράτη-μέλη που δεν συμμορφώνονται, για παράδειγμα, με τη νομοθεσία για τη διάθεση αποβλήτων στα λιμάνια, τις ρυθμίσεις για τους λιμένες καταφυγής, τους λιμενικούς ελέγχους ή τη νομοθεσία για τους νηογνώμονες.

Η χώρα μας, ούσα η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στην Ε.Ε., οφείλει να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο τόσο στη χάραξη της ευρωπαϊκής πολιτικής στο μέλλον όσο και στην εφαρμογή της υπάρχουσας κοινοτικής νομοθεσίας. Είμαι βέβαιος ότι με τη νέα κυβέρνηση θα γίνει ένα νέο ξεκίνημα και σε αυτόν τον τομέα.

European shipping - was not struck.

Legislative activity in the field of navigation safety also contained a series of worthwhile legislative proposals, which were adopted over the last five years. The improvement of safety on ships and at port facilities as well as the new directive for the minimum level of crew training are cases in point. The European Parliament, which has always played a leading role in the fight for safe conditions at sea, decided on setting up of an "ad hoc" parliamentary committee whose basic objective was drafting a report concerning this very issue in the light of the latest developments.

Unfortunately yet another "wreck" in the area of shipping in the EU over the last five years was the directive on the liberalisation of port services. Having been discussed for a number of years and having successfully passed the draft stage, the directive in question was finally rejected at the Plenary Session of the European Parliament by a narrow margin of just 20 votes. In this way, an inexcusable exception has been allowed in the long list of services (railways, air transport, telecommunications, and postal services) which have been liberalised in the EU. Most important of all, such a development would have been beneficial to port workers in the medium and long term, since it would have created new jobs and would have contributed decisively to the growth of port services as well as to the reinforcement of Greek shipping.

Months away from the end of their five-year terms, both the European Parliament and the European Commission can boast a long legislative track record in the area of shipping. I would like to end this short article with a simple observation. The EU institutions have the responsibility for creating a suitable legislative structure meeting the requirements for safety at sea and promoting the development of European shipping. However, the Member States have an even greater responsibility: the one for the implementation of this legislature. Unfortunately, the problems in this area are still worrying. For example, there are many Member States which do not comply with the legislation for the disposal of waste in ports, the controls for ports of refuge, port inspections, or with the legislation on registers. Being the foremost shipping power of the EU, our country ought to play a leading role both in mapping out European policy in the future as well as in the implementation of current European legislation. I am sure that the new government will prove to be a fresh start in this field too.



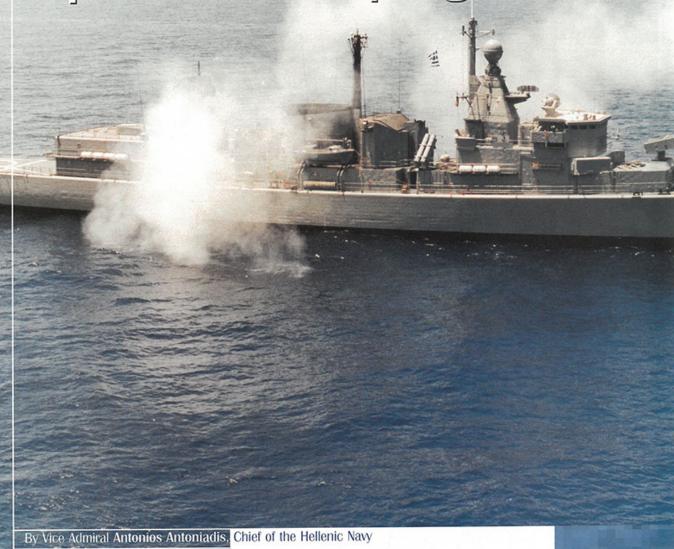
ως σπουδαστής και αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής σε σύγχρονα δεξαμενόπλοια

## KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

THA: 010 94 84 500 Fax: 010 94 08 508 TLx: 21 43 41 - 21 43 42 KRIS GR e-mail: kristen@internet.gr

# Hellenic Navy procurement programme



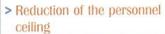


During the last decade, the emergence of local crises that cause instability, and new asymmetric threats, such as terrorism, organized crime and illegal immigration, have shaped a completely different international environment. Thus, the Hellenic Navy, in the context of the National Defence Policy provisions and the Strategic Defence Review of the Hellenic Armed Forces, has revised its force structure and its operational planning in order to meet the challenges of the new era.

Consequently, in recent years the Hellenic Navy has implemented major modernization and the procurement programmes, which are articulated in the upgrading of its operational capabilities and focused on meeting our national and allied commitments.

According to the requirements of the Strategic Defence Review, the Hellenic Navy has adjusted its vision to include the following:





- Withdrawal of the old weapon systems, which will be replaced by step by step technologically superior systems and weaponry, modernization of C4I equipment and of Strategic Communications Capabilities.
- Professionalization of the HN personnel.
- Responsiveness and flexibility of forces.
- > Jointness.
- > Upgrading of the current operational plans and doctrines.
- Interoperability among the weapons and capabilities of the other branches of the Hellenic Armed Forces and our Allies at every level. In view of all, of the above the Hellenic Navy is determined to give a robust effective response by implementing in cooperation with the Hellenic Defence Industry, a procurement program which is going to meet our present and future needs.

### Programmes in Progress for New Constructions

### Construction of Four U214 Submarines

The program is progressing since February 2001 when the actual work started at the premises of HDW Kiel for the first submarine (HS PAPANIKO-LIS). On 22 April 2004 the launching of the submarine took place and the harbour testing period started. The other three submarines are also currently under construction at Scaramanga Shipyards in Greece. The program is due to be completed by mid 2010. The new and main feature of

# By Vice Admiral Antonios Antoniadis. Chief of the Hellenic Navy | Chief o

these submarines is the installation of the Combat Management System ISUS 90 that is integrated with the sensors and weapons, as well as the installation of an AIP unit that is operating on the fuel cell principle using hydrogen and oxygen as reactants.

#### Construction of Four Gunboats

The program is progressing since 2000 and already two ships have been delivered. The programme is due to be completed by the end of 2004. The overall performance of each ship delivered up to now has proven very successful. The new and main feature of these ships is the installation of the Combat Management System TACTICOS that is integrated with the sensors and weapons. There is an ongoing procedure for the approval to exercise the option to build one more ship.

### Construction of Five Fast Attack Crafts

The programme is progressing since March 2000 with the construction of the first three ships while recently it was decided to exercise the option for building two more. The first three ships have been launched and the deliveries are expected to start in July 2004. The construction of the other two ships is due to be completed by 2007. The new and main feature of these ships is the installation of the Combat Management System TACTICOS that is integrated with the sensors and weapons as well as the installation of the EXOCET ITL-70A and the RAM missile systems.

### Construction of an Air Cushion Landing Craft Class ZUBR

The programme is under implementation at the Russian shippard ALMAZ, the construction is progressing on time, and the handover is foreseen for mid summer 2004.

### Construction of Three Helicopters type S-70B-6

The programme is progressing since December 2000 with the construction of the first two helicopters, while later it was decided to exercise the option for building one more. The construction for the first two have been completed and their delivery is foreseen by late May 2004.

The construction of the third one is due to be completed by the end of this year. The new and main feature of these helicopters is the installation of an enhanced aviation package with integrated sensors and weapons. There is an ongoing procedure for the approval to exercise the option to build one more helicopter.

### Programmes in Progress for Midlife Modernization

### Midlife Modernization of Six "S" Type Frigates

Since 21 March 2003 the contract to modernize six "S" type Frigates is effective and the actual work will start on the first ship by mid-summer 2004. The programme is due to be completed by 2009.

The prime contractor is the ENAE (Scaramanga Shipyards) with THALES Netherlands as the main contractor. The design of the modernization is in progress at the Royal Schelde Shipyards of Holland, the builder of the ships.

The new and main feature of the modernization is the installation of the Combat Management System TACTICOS that is integrated with the sensors and weapons.

Also the major upgrades of the platform systems consists on the removal of the steam plant with all the associated equipment, as well as the replacement of a considerable amount of equipment such as the static converters, the retransmission unit, the gyroes, the air compressors, the sewage and bilge water treatment units, etc.

## Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣIA O.E.

Συρματοσχοινοτεχνική









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

Εξουσιοδοτημένοι από κρατικό φορέα

Πιστοποιημένοι από νηογνώμονες

Τεστάρισμα των υλικών

Διαθέτουμε πλεκτροϋδραυλική μηχανή δοκιμίων εφελκυσμού, διακριβωμένη από πιστοποιημένο φορέα: Algosystems

- συρματόσχοινα
- αλυσίδες
- σχοινιά
- ιμάντες
- εξαρτήματα

Εκδοση πιστοποιητικών

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι μεγάλων οίκων του εξωτερικού:







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

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





### Midlife Modernization and Overhaul of Three Submarine Type POSEIDON

Since mid of 2002 the contract to modernize and to overhaul three POSEIDON type submarines is effective under the programme named NEPTUNE II.

The actual work will start at the end of 2004. The programme is due to be completed by 2012.

The main contractor is again the ENAE with subcontractor the HDW Kiel, the builder of the submarines. The new and main feature of these submarines is the installation of the Combat Management System ISUS 90 that is integrated with the sensors and weapons as well as the insertion of one more hull section, where the AIP fuel cell unit will be installed.

### Midlife of Four Combatants III

Since 31 October 2003 the contract to modernize four fast attack ships (Combatant III) is effective and the actual work will start on the first ship beginning 2005. The programme is due to be completed by 2009.

The prime contractor is ELEFSIS Shipyard with main subcontractor being THALES Netherlands.

The new and main feature of these ships is the installation of the Combat Management System TAC-TICOS that is integrated with the sensors and weapons.

### **Future Programmes**

#### Procurement of New Maritime Patrol Aircrafts

The existing fleet of six P-3 B Orion Class maritime patrol aircrafts is getting quite old and in view of this a decision has been taken to replace them with new ones. In principle, the necessary equipment for maritime control will be installed on a suitable platform out of the existing ones within the Hellenic Armed Forces.

### Procurement of the 10th "S" Frigate from the Dutch Navy

The contract for the acquisition from the Dutch navy of the last remaining "S" frigate is in force while the delivery date is set for 19 November 2004.



### 5 Πτήσεις την ημέρα ΑΘΗΝΑ-ΛΑΡΝΑΚΑ





Για κρατήσεις θέσεων απευθυνθείτε στον ταξιδιωτικό σας πράκτορα ή στα γραφεία κρατήσεων της Cyprus Airways

Τηλ. Αθήνα: 210 3722722 • Τηλ. Θεσ/νίκη: 2310 228352 • Τηλ. Ηράκλειο: 2810 342776 Τηλ. Ρόδος: 22410 28816 • Τηλ. Κέρκυρα: 26610 46886

www.cyprusairways.com



Για όλους εμάς στη νομαρχία του Πειραιά, αποτελεί βεβαιότητα το ότι η ευρύτερη περιοχή μπορεί και πρέπει να γίνει και πάλι μόνιμος και ελκυστικός τουριστικός προορισμός, για Έλληνες και ξένους παραθεριστές.

Προς αυτή την κατεύθυνση εργαzόμαστε από την πρώτη στιγμή που βρεθήκαμε στο τιμόνι της νομαρχίας και έτσι θα συνεχίσουμε. Γιατί από την αρχή αντιληφθήκαμε τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής μας, και αυτά είναι που προσπαθούμε να αναδεικνύουμε σε κάθε ευκαιρία.

Ταυτόχρονα, όμως, εκτός από την τουριστική προβολή, μέλημά μας αποτελεί και η ενίσχυση της περιοχής με τις απαραίτητες -μικρές και μεγάλες- υποδομές που θα συμβάλουν στην τουριστική ανάπτυξη.

Σήμερα δεν είναι τίποτα όπως παλιά. Ο καιρός που η σχέση της περιοχής μας με τον τουρισμό περιορίζονταν σε διαμετακομιστικό ρόλο και στην επιβατική εξυπηρέτηση του μεγάλου λιμανιού, περνάει οριστικά στο παρελθόν. Ο καιρός που τα πανέμορφα νησιά του Αργοσαρωνικού, η Σαλαμίνα, τα Κύθηρα και τα Αντικύθηρα, στερούνταν της τουριστικής υποδομής και των υπηρεσιών που αξίζουν στη μοναδικότητά τους, αλλά και στις δυνατότητες αξιοποίησής τους, θα είναι αύριο μια κακή ανάμνηση. Μέχρι πριν από λίγα χρόνια το φυσικό κάλλος, η πολιτιστική κληρονομιά, η ιστορική σημασία όλης της περιοχής, οι πλούσιες παραδόσεις όλων των δήμων της περιοχής, θάβονταν κάτω από τις αρνητικές συνέπειες μιας άναρχης βιομηχανικής και οικιστικής ανάπτυξης.

Ανάλογες επιπτώσεις επέφερε, από την αντίθετη κατεύ-

### TURBOCHARGERS REPAIR







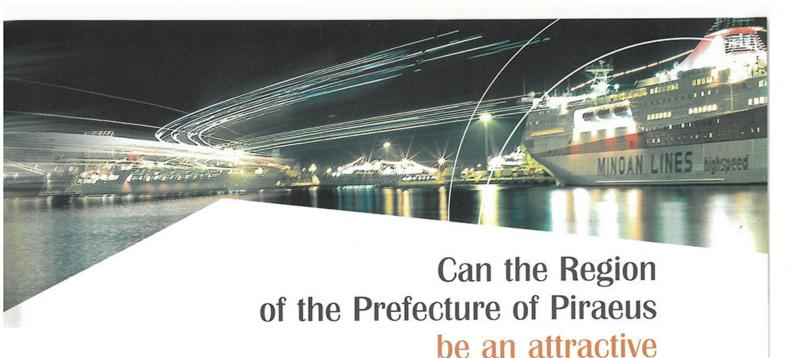
**NAPIER** 







SPECIALISED SERVICE STATION



By Yiannis Michas, Prefect of Piraeus

For all of us in the Prefecture of Piraeus it is certain that the surrounding area can and must once more become a permanent and attractive destination both for Greek and foreign tourists.

We have been working towards this goal ever since we assumed our duties, and we are determined to continue doing so. We became conscious of the comparative advantages of our region right from the start, and that is why we have tried to promote them at every possible opportunity.

Simultaneously, however, apart from tourist promotion, we are also determined to aid the region by providing the essential infrastructures, large and small, that will contribute to tourist growth.

tourist destination?

Nowadays, things have changed. The times when our relationship with tourism was limited to a transit role and to passenger sevices belong to the past.

The time when the beautiful islands of the Argosaronic, Salamina, Kythira and Antikythira, were deprived of the tourist infrastructures and services they deserve, and which their exploitation potential calls for, is soon to be nothing but a bad memory.

Until a few years ago the natural beauty, the cultural heritage, the historical importance of the whole region, and the rich tradition of all the municipalities, were buried under the negative consequences of disorganised industrial and urban development. The destructive

### 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



θυνση, και η καταστροφική αποβιομηχάνιση και η ποιοτική υποβάθμιση.

Σήμερα, έχουμε τη θέληση. Έχουμε τις προϋποθέσεις. Έχουμε τα σχέδια να μετατρέψουμε τα μειονεκτήματα του παρελθόντος σε πολύτιμα πλεονεκτήματα για την τουριστική, πολιτιστική και οικονομική ανάπτυξη.

Πιστεύω ότι ο ρόλος της νομαρχίας, σε αυτή την αναπτυ-Ειακή πορεία, είναι ιδιαίτερα σημαντικός.

Εμείs από την πρώτη στιγμή που αναλάβαμε καθήκοντα, βάλαμε ψηλά τον πήχυ για την ενίσχυση του τουρισμού, με δράσεις, πρωτοβουλίες, αλλά και έργα υποδομής, στην ηπειρωτική και νησιωτική περιοχή.

Σε συνδυασμό με τη δυνατότητα που δίνεται στην παρούσα χρονική στιγμή, με αφορμή τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων, η τουριστική ανάπτυξη έχει αναχθεί σε zήτημα αιχμής. Η ανάληψη των Αγώνων αποτέλεσε το έναυσμα για πολύπλευρη ανάπτυξη σημαντικών τομέων, με έμφαση στις υποδομές.

Στο πλαίσιο αυτό επιχειρούμε βάσει ενός προγραμματισμού και μέσα από διάφορες δράσεις και πρωτοβουλίες να αναδείξουμε το τουριστικό της προφίλ, αλλά και την πολιτιστική κληρονομιά της περιοχής, που αποτελεί το πλεονέκτημά της.

Επίσης, με κύριο μέλημα το συμφέρον των πολιτών, έχουμε προχωρήσει, από την πρώτη στιγμή, στην υποβολή προτάσεων για τη μετα-ολυμπιακή αξιοποίηση των -αθλητικών κυρίως- υποδομών που υλοποιούνται.

Σε ό,τι αφορά τις υποδομές που έχουν απώτερο στόχο να μετατραπεί -μέσω της προβολής- η νησιωτική περιοχή, σε μόνιμο τουριστικό προορισμό, ήδη στη φάση της ολοκλήρωσης βρίσκεται σειρά μεγάλων έργων, που θα βοηθήσουν τα νησιά να αναπτυχθούν περαιτέρω.

Έτσι, λοιπόν, σε φάση ολοκλήρωσης βρίσκονται τα έργα στο λιμάνι των Μεθάνων και του Αγκιστρίου, ενώ γίνεται προσπάθεια να ενταχθεί σε πρόγραμμα και η κατασκευή του λιμένα στο Λεόντι της Αίγινας, με το οποίο θα επιτευχθεί η αποσυμφόρηση του κεντρικού λιμανιού του νησιού. Μεγάλη θα είναι η συμβολή στην τουριστική ανάπτυξη των Κυθήρων, από τη λειτουργία του αεροδρομίου και του ελικοδρομίου στα Αντικύθηρα.

Σημαντικό έργο για την ευρύτερη περιοχή είναι και αυτό της ένταξης, στο Γ΄ ΚΠΣ, του δρόμου Δρυόπης - Γαλατά, με την ολοκλήρωση του οποίου θα επιτευχθεί η μείωση κατά μία ώρα της διαδρομής Αθήνα - Πόρος, η ενίσχυση του τουρισμού και τους χειμερινούς μήνες, αλλά και άνετη η και οικονομική μετάβαση στον Πόρο και την Τροιζηνία.

Αναφορικά με τις δράσεις, σημαντικό τουριστικό γεγο-

deindustrialization and qualitative devalorization brought about similar consequences.

Today we have the will, the conditions, and the plan to turn the drawbacks of our past into valuable advantages for touristic, cultural, and economic growth.

I believe that the role of the Prefecture in this course of development is particularly important.

Ever since we assumed our duties, we have set high standards to reinforce tourism with actions, initiatives and infrastructure constructions both in the continental and island regions.

Given the opportunity we have at present with the occasion of the Olympic Games tourist development is of prime importance.

The undertaking of the Games has given the impetus for the multifaceted development of important sectors, with an emphasis on infrastructure.

Given the above, we are attempting, based on a programme and through various actions and initiatives, to highlight the region's tourist profile and cultural heritage, which is its main advantage.

Also, with the interests of the citizens being main concern, we have submitted proposals for the Olympic exploitation of the mainly athletic infrastructures right from the start.

As far as the infrastructures needed to transform the island region into a permanent tourist destination are concerned, a series of constructions aiming to help the islands' further development is already in the completion phase.

So, the harbours of Methana and Agistri are in the completion phase, while there is an effort to include the construction of the Leonti port on Aegina in the programme, which is expected to decongest the central port of the island.

The operation of the Kythira airport and the Antikythira helideck will contribute greatly to the tourist growth of the regions.

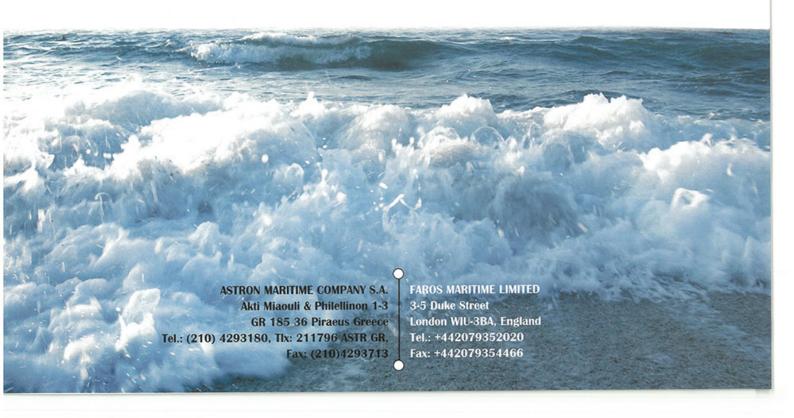
An important project for the surrounding area is the integration of the Galatas-Trizinia road to the 3rd CSP; upon its completion the Athens-Poros journey time will be reduced by one hour, tourism will be reinforced during winter, and the journey to Poros and Trizinia will become less expensive.

With regard to these actions, an important tourist happening of the last year was the Prefecture of Piraeus' initiative to organise the event "Piraeus, Harbour of the World", with the aim to transform the port from a mar-

# Best wishes for successful POSEIDONIA



### **ASTRON / FAROS COMPANIES**





νός της περσινής χρονιάς αποτέλεσε η πρωτοβουλία της νομαρχίας για τη διοργάνωση της εκδήλωσης «Πειραιάς, Λιμάνι του Κόσμου», με τη φιλοδοξία το λιμάνι από περιθωριακό και υποτιμημένο επίνειο, να ξαναγίνει κόμβος ανάπτυξης, ένα μεγάλο λιμάνι ισότιμο με αυτά των άλλων γειτονιών της Ευρώπης, καθώς και η διοργάνωση των καλοκαιρινών εκδηλώσεων με τίτλο «Πολιτιστικές Ανάσες».

Στο πλαίσιο των προσπαθειών για την τουριστική ανάπτυ-Εη και προβολή, η Νομαρχία Πειραιά συμμετείχε και το 2003 στο 8ο Τουριστικό Πανόραμα, που διοργανώθηκε στον ΟΛΠ Πειραιά, με στόχο την ανάδειξη του φυσικού κάλλους της ηπειρωτικής και νησιωτικής περιοχής, καθώς και της πολιτιστικής μας κληρονομιάς. Πάντα με το σύνθημα «Μικρή απόσταση - Μεγάλη απόδραση», η νομαρχία έθεσε τις βάσεις ώστε η περιοχή να μη διαδραματίzει πλέον διαμετακομιστικό ρόλο, αλλά να αποτελέσει και πάλι μόνιμο σημείο τουρισμού. Στο πλαίσιο της συμμετοχής της νομαρχίας σε αυτή την εκδήλωση, δημιουργήθηκε οπτικοακουστικό υλικό, αλλά και έντυπο, που διανεμήθηκε με στόχο την τουριστική προβολή και παρουσίαση του Πειραιά, των νησιών του Αργοσαρωνικού, των Κυθήρων και των Αντικυθήρων. Το υλικό αυτό εστάλη στον ΕΟΤ προκειμένου να προωθηθεί στις υπηρεσίες του εξωτερικού, αλλά και σε τουριστικούς φορείς καθώς και στην Ολυμπιακή Αεροπορία, προκειμένου να προβάλλεται κατά τη διάρκεια των πτήσεων.

Τέλος, η Νομαρχία Πειραιά συμμετείχε με ολοσέλιδες καταχωρίσεις σε ταξιδιωτικούς οδηγούς που διανεμήθηκαν δωρεάν, σε κινητές τουριστικές εκθέσεις σε τρεις σιδηροδρομικούς σταθμούς της Γερμανίας, σε Φρανκφούρτη, Στουτγάρδη και Μόναχο.

Η Νομαρχία Πειραιά συμμετείχε και φέτος στο 9ο Τουριστικό Πανόραμα, με περίπτερο από το οποίο διανεμήθηκε και πάλι οπτικοακουστικό και έντυπο υλικό, με χρήσιμες πληροφορίες για όλους τους ππειρωτικούς και νησιωτικούς δήμους. Το υλικό περιελάμβανε ένα ξεχωριστό πολύπτυχο φυλλάδιο για κάθε νησιωτικό δήμο και άλλο ένα για τους ππειρωτικούς δήμους της νομαρχίας. Σε κάθε φυλλάδιο υπήρχαν χάρτης της περιοχής, γενικές πληροφορίες και ιδιαιτερότητες, αλλά και στοιχεία για την ιστορία και την αρχιτεκτονική κάθε περιοχής. Επίσης υπήρχαν πληροφορίες για πολιτιστικές εκδηλώσεις, ξενοδοχεία, χώρους εστίασης και διασκέδασης, καθώς και πληροφορίες για τη μετάβαση σε κάθε περιοχή και χρήσιμα τηλέφωνα.

Στους χώρους του περιπτέρου ο επισκέπτης είχε τη δυνατότητα να ανακαλύψει ιδέες «μεγάλων αποδράσεων, σε μικρής απόστασης προορισμούς», στα πανέμορφα ginal and underestimated one into a node of development, a big harbour, equivalent to those of other European areas, as well as the organization of summer events entitled "Cultural Breaths".

Within the framework of the efforts for tourist growth and promotion, the Prefecture also participated in the 8th Tourist Panorama in 2003, which was organized in the premises of the Piraeus Port Authority, and which aimed to highlight the natural beauty of the continental and island region, as well as our cultural heritage. Always with the motto "Short distance, Great escape", the Prefecture created the basis needed so that the region not only plays a transit role, but also becomes a permanent tourist point once more. For the participation of the Prefecture in the above event, audiovisual and printed material was created and distributed, aiming for the touristic promotion and presentation of Piraeus, the Saronic islands, Kythira and Antikythira. The material was sent to the Hellenic Tourist Organization to be used in its services abroad. It will also be used by tourist institutions, and by Olympic Aviation, who project it during their flights.

Finally, the Prefecture of Piraeus took out full page advertisements in freely distributed travel guides in touring tourist exhibitions at three German railway stations: Frankfurt, Stuttgard, and Munich.

The Prefecture of Piraeus again participated in the 9th Tourist Panorama this year, with a Kiosk from which audiovisual and printed material was distributed, containing useful information on all the continental and island municipalities. The material contained a separate multi-paged leaflet for every island and continental municipality of the Prefecture.

Every leaflet contained a map of the area, general info and particularities, as well as data on the history and the architecture of each region.

Also, there was information on cultural events, hotels, sites of tourist interest, and transport for every region, as well as useful telephone numbers.

In the kiosk, the visitor had the chance to discover ideas of "a great escape within a short distances", in the beautiful Saronic islands and the picturesque municipalities and neighbourhoods of Piraeus.

In March 2004, the Prefecture of Piraeus went abroad and for the first time participated in the greatest international tourist exhibition, the ITB, held in Berlin, hand-





νησιά του Αργοσαρωνικού, αλλά και στους γραφικούς δήμους και τις γειτονιές του Πειραιά.

Το Μάρτιο του 2004, η Νομαρχία Πειραιά βγήκε εκτός των συνόρων και έλαβε για πρώτη φορά μέρος στη μεγαλύτερη διεθνή τουριστική έκθεση, τη γνωστή ΙΤΒ του Βερολίνου, διαθέτοντας έντυπο και οπτικοακουστικό υλικό, στους εκατοντάδες ενδιαφερόμενους που επισκέφθηκαν το περίπτερο. Επιπροσθέτως το υλικό της Noμαρχίας Πειραιά διατέθηκε και στο παράρτημα του ΕΟΤ της Γερμανίας, προκειμένου να διανεμηθεί σε Βερολίνο, Φρανκφούρτη και Μόναχο.

Προς την ίδια πάντα κατεύθυνση η Νομαρχία Πειραιά προετοιμάzει, σε συνεργασία με το Διεθνές Κέντρο Εικαστικών Τεχνών ΑΕΝΑΟΝ, μεγάλη περιοδεύουσα έκθεση zωγραφικής με θέμα «Τα Λιμάνια του Ελληνισμού». Στην έκθεση, που θα κάνει επίσημη έναρξη από το λιμάνι του Πειραιά, θα λάβουν μέρος διάσημοι σύγχρονοι αλλά και παλαιότεροι χωγράφοι. Η έκθεση θα περιοδεύσει σε όλα τα μεγάλα λιμάνια της χώρας, αλλά και σε αυτά της Μεσογείου. Σε άλλη έκθεση θα παρουσιαστούν ανέκδοτες υδατογραφίες του Σπύρου Βασιλείου, zωγραφισμένεs στο Πεκίνο. Με στόχο πάντα την προβολή της νομαρχίας, έχει ήδη συσταθεί Διευρυμένη Επιτροπή Φορέων, στην οποία συμμετέχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς, οι δήμοι, οι κοινότητες, οι εκπρόσωποι των ξενοδόχων, των τουριστικών πρακτόρων κ.ά.

Η μεγάλη ολυμπιακή διοργάνωση του Αυγούστου επιτάσσει και την πλήρη ετοιμότητα των υπηρεσιών της voμαρχίας, προκειμένου η περιοχή να υποδεχθεί και να φιλοξενήσει το πλήθος των επισκεπτών-τουριστών.

Χαρακτηριστικά να αναφέρω ότι στο μεγάλο λιμάνι του Πειραιά θα ελλιμενιστούν κρουαzιερόπλοια-πλωτά ξενοδοχεία, που θα φιλοξενήσουν περίπου χιλιάδες επίσημους προσκεκλημένους.

Για το λόγο αυτόν και προκειμένου η Νομαρχία Πειραιά να ανταποκριθεί στο συντονιστικό της ρόλο σε θέματα ασφάλειας και πολιτικής προστασίας, εκπόνησε ολοκληρωμένο επιχειρησιακό πρόγραμμα. Ήδη έχουν προετοιμαστεί πλήρως όλες οι υπηρεσίες προκειμένου να ασκήσουν τις αρμοδιότητες, που αφορούν τους ελέγχους σε καταστήματα χονδρικής και λιανικής πώλησης τροφίμων, στην Κεντρική Αγορά του Ρέντη, στην ιχθυόσκαλα Κερατσινίου, στη Δημοτική Αγορά Πειραιά, σε μονάδες μαzικής εστίασης, σε φορείς παροχής υπηρεσιών υγείας, σε ξενοδοχεία, ενοικιαzόμενα δωμάτια, κρουαzιερόπλοια, σε χώρους πολιτιστικών εκδηλώσεων και χώρους αναψυχής. Σε απόλυτη ετοιμότητα βρίσκεται και η Υπηρεσία Πολιτικής Προστασίας, προκειμένου να αντιμετωπιστούν, άμεσα, έκτακτα γεγονότα.

ing out audiovisual and printed material to the hundreds of visitors.

Also, part of our material has been given to the German Annex of the Hellenic Tourist Organization, to be distributed in Berlin, Frankfurt, and Munich. To the same end, the Prefecture of Piraeus is preparing a big touring art exhibition titled "The Harbours of Hellenism" in co-operation with the International Centre of Figurative Arts, AENAON. In the Exhibition, which will be inaugurated in the port of Piraeus, many famous contemporary painters, among others, will take part. The exhibition will tour all the large harbours of our country, as well as those of the Mediterranean. In another exhibition, unpublished watercolour paintings by Spyros Vasileiou will be presented, all painted in Beijing.

In fulfillment of our aim to promote our Prefecture, and upon the initiative of the Prefect Mr. Yannis Michas, an Enlarged Committee of Institutions has already been formed, with the participation of all the relevant agencies, municipalities, representatives of hotel owners, tourist agents, and so on.

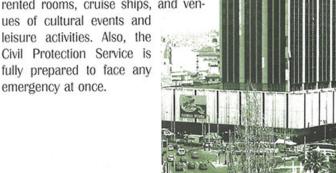
The great Olympic organizational feat to be held in August calls for the complete readiness of the Prefecture's services, so that the region will be able to play host to all the visitors expected.

I must mention that in the great port of Piraeus a lot of cruise ships hosting thousands of official guests are expected to dock.

For that reason the Prefecture, in order to fulfil its coordinating part in matters of security and civil protection, has elaborated a detailed operational plan.

All the agents involved have already been prepared to exercise their powers concerning controls both in the wholesale and retail food markets, in the Central Rentis Market, the main fish market of Keratsini, the Municipal Market of Piraeus, restaurants, agencies providing health services, hotels, rented rooms, cruise ships, and venues of cultural events and leisure activities. Also, the Civil Protection Service is

emergency at once.





# \* FSOUKATOS

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ - ΚΑΛΩΔΙΑ - ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ

# Mutuality remains the only way

By Hugo Wynn-Williams, Deputy Chairman, Thomas Miller P&I



It has been an excellent few months for many owners in most sectors of the shipping industry. The emerging year end figures for the P&I mutuals have been very encouraging, as exemplified by the UK Club: increased premiums, investment income and free reserves.

Financial stability and security are the cornerstones of the mutual system: insurance at cost, essentially through long term balancing of premium contributions with members' liability claims.

Since 1994/95, the tonnage pooled within the International Group of P&I Clubs has increased from 407 million to nearly 540 million while paid claims have been between \$1.4 billion and \$1.6 billion each year. However, premium income fell from nearly \$1.9 billion in 1994/95 to just over \$1.3 billion in 2000/1. Net of reinsurance costs and expenses, International Group Clubs have not had an operating surplus since 1994/95.

This reflected an over reliance on investment income. Whilst the mutual equation recognises its importance, the degree to which it can be relied upon in the future to balance the books must be limited.

From 1992 to 2002, the UK Club kept its final premium requirement to within four per cent of the initial estimate of its total call on members. Since 2000, the Club has successfully operated its mutual premium system in place of the traditional advance and supplementary call system with no variation between the initial and concluded premium requirement.

In these past four years, the UK Club has managed its finances with the key objective of maintaining free reserves at 25 to 40 per cent above outstanding liabilities. These reserves are currently at 30 per cent, near the lower limit of that range. The Club is planning for a modest surplus over the next few years to rebuild them. There is also clear evidence of increasing claims. Notwithstanding improvements in the policy years up to and including 2001, there has been a significant increase in costs falling on 2002. While 2003 looks better initially, higher levels of ship utilisation make increased claims likely, with costs exacerbated by the weaker US dollar increasing the dollar cost of non-dollar based claims.

Another major area of current concern for the P&I clubs arises from the recent Prestige and Tasman Spirit incidents. These have highlighted a disturbing trend towards

criminalising individuals involved in major spills. Masters, crews and salvors must act quickly, often in extreme circumstances, to rectify or mitigate an incident. The risk of being criminalised by certain jurisdictions as a result of actions which the industry may widely regard as necessary and proper will inhibit immediate response. Similarly, third parties and other agencies may hesitate to take part.

Such criminalisation rarely stems from a disinterested desire for justice but from political motives or the desire to force up compensation for loss or damage. In neither case did the arrests reflect any shortcomings in the guarantees or undertakings provided by the P&I clubs. Such actions by the authorities run counter to the generally accepted principles for international seafaring and fail to respect the rights of the individuals concerned.

No increases in P&I costs should ensue from the above in the short term. However, if the authorities' actions exacerbate marine pollution because the parties are inhibited from acting promptly and effectively, the severity and costs of claims could rise.

The laudable objectives of security, safety and environmental protection can be balanced with commercial imperatives. The detail of official initiatives should be developed thoroughly in consultation with the industry, particularly the International Group, so as to be workable. The Group will also continue to be the mechanism for tackling issues such as liability limitation, the pooling of larger claims and reinsurance of the heaviest obligations.

The shipping world is becoming ever more complex while firms can no longer find or afford the staff to follow, understand and interpret international, regional and national legislation and how their requirements affect insurance cover.

Club managers increasingly find themselves explaining regulatory regimes and terms of cover to existing and potential members.

The principles of mutuality, applied to the protection & indemnity aspects of marine insurance, have been through a testing time. In my view, P&I mutuality has come through with flying colours and remains well placed to serve Club members. Indeed, the particular requirements of third party liability cover in merchant shipping in the years ahead will require this structure as never before.

### TOW MAR

### Towage & Marine Assistance UAB



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







Η απόρριψη της πρότασης οδηγίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την πρόσβαση της αγοράς στις λιμενικές υπηρεσίες, το Νοέμβριο του 2003, εξέπληξε πολλούς. Είναι πράγματι σπάνιο, μια νομοθετική πρόταση της Ευρώπης να αποτυγχάνει στα τελευταία στάδια της πολιτικής διαδικασίας.

The failure of the European Commission's Directive proposal on market access to port services in November 2003 came as a surprise to many. It is indeed highly exceptional for a European legislative proposal to fail in the final stages of the political process.

Του Patrick Verhoeven, γενικού γραμματέα του Οργανισμού Ευρωπαϊκών Λιμένων (ESPO)

By **Patrick Verhoeven**, Secretary General of the European Sea Ports Organisation (ESPO)

### 2004, μια μεταβατική χρονιά για την πολιτική των ευρωπαϊκών λιμένων

# 2004, a year of transition for European port policy

Ωστόσο, ίσως αυτό να μην ήταν στην ουσία έκπλη. Επ. Από την πρώτη ημέρα, η πρόταση θεωρήθηκε αμφισβητήσιμη και συνάντησε την αντίθεση πολλών πλευρών, και ιδιαίτερα των εργατικών σωματείων. Κάποιοι είδαν την πρόταση ως μια χρυσή ευκαιρία για να εκμεταλλευθούν την αναταραχή ανάμεσα στους λιμενεργάτες, σε πολιτικό επίπεδο. Χαρακτηριστικό είναι ότι πολλοί παρατηρητές συμφωνούν ότι ο λόγος για την αποτυχία της οδηγίας για τις λιμενικές υπηρεσίες δεν είχε να κάνει με το περιεχόμενο της οδηγίας, αλλά με καθαρά πολιτικά κίνητρα.

Το γεγονός ότι δεν πέρασε η οδηγία είναι από μόνο του

And yet, it was perhaps not that surprising after all. From day one, the proposal was controversial and met with a lot of opposition, especially from trade unions. Some saw a golden opportunity here to exploit the unrest among port workers politically. Many observers agree that the reason why the port services' Directive failed in the end was no longer related to the substance of the Directive, but purely to political motivations.

The failure of the Directive is in itself regrettable because it provided a framework which would have made the relation between port authorities and port



### Seamark and MacGREGOR link Shore-to-Ship















### SEAMARK

Seamark Marine Inc.
Tel +30 (210) 898 5999
Fax +30 (210) 894 5215
info@seamark.gr
www.seamark.gr

### **MacGREGOR**

MacGREGOR (SWE) AB
Tel +46 (31) 850 700
Fax +46 (31) 850 791
sales@macgregor-roro.com
www.macgregor-group.com

# Acte-Link

απογοπτευτικό, καθώς παρείχε ένα πλαίσιο το οποίο θα καθιστούσε πιο διαφανή τη σχέση μεταξύ των λιμενικών αρχών και των εταιρειών παροχής λιμενικών υπηρεσιών σε όλη την Ευρώπη. Επίσης, περιείχε μέτρα τα οποία θα ξεκαθάριzαν το τοπίο όσον αφορά τη χρηματοδότηση των λιμένων. Η αμφιλεγόμενη διάταξη για τη διαχείριση, η οποία οδήγησε εν τέλει στην αποτυχία της οδηγίας, αποτελούσε από μόνη της ένα ασήμαντο κομμάτι της πρότασης, που πρακτικά θα είχε ελάχιστη σχέση με την εφαρμογή της οδηγίας.

Εν τούτοις, η απόρριψη της οδηγίας δημιουργεί μια νέα ευκαιρία για να επανεξεταστεί η διαδικασία της τοποθέτησης των λιμένων στην Ευρώπη και της σχέσης τους με την πολιτική ατχέντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όλα αυτά αποκτούν ακόμα μεγαλύτερη σχέση μεταξύ τους, καθώς το 2004 αποτελεί μια πολιτικά μεταβατική χρονιά. Την 1η Μαΐου, 10 νέα κράτη εντάχθηκαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, επτά από τα οποία διαθέτουν λιμάνια. Τον Ιούνιο πρόκειται να εκλεγεί το νέο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενώ το Νοέμβριο θα αναλάβει τα καθήκοντά της η νέα Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Ο Οργανισμός Ευρωπαϊκών Λιμένων (ESPO), ο onoios αντιπροσωπεύει τους διαχειριστές περίπου 800 ευρωπαϊκών λιμένων, οργανώνει ένα μεγάλο συνέδριο στις 17 και 18 Ιουνίου στο Ρότερνταμ, κατά τη διάρκεια του οποίου υψηλόβαθμα στελέχη της ευρωπαϊκής πολιτικής και επιχειρηματικής σκηνής θα ανταλλάξουν απόψεις σχετικά με τη δυναμική της αγοράς, την ενσωμάτωση των λιμένων στην αλυσίδα των μεταφορών καθώς και το θέμα της ασφάλειας. Στόχος του συνεδρίου θα είναι να δοθεί η γενικότερη εικόνα σχετικά με το πλαίσιο στο οποίο λειτουργούν σήμερα οι λιμένες και να συγκεντρωθούν οι απόψεις διαφόρων ενδιαφερομένων. Τα συμπεράσματα του συνεδρίου θα βοηθήσουν τον ESPO να προετοιμάσει τις προτάσεις του για τους νέους θεσμούς που θα ισχύσουν στην Ευρώπη, το προσεχές φθινόπωρο, σε μια προσπάθεια να επανέλθουν και πάservice providers more transparent throughout Europe. Also, it contained measures which would have created greater clarity about port financing. The controversial clause regarding self-handling, which in the end led to the failure of the Directive, was in itself a minor element of the proposal and would have had little practical relevance.

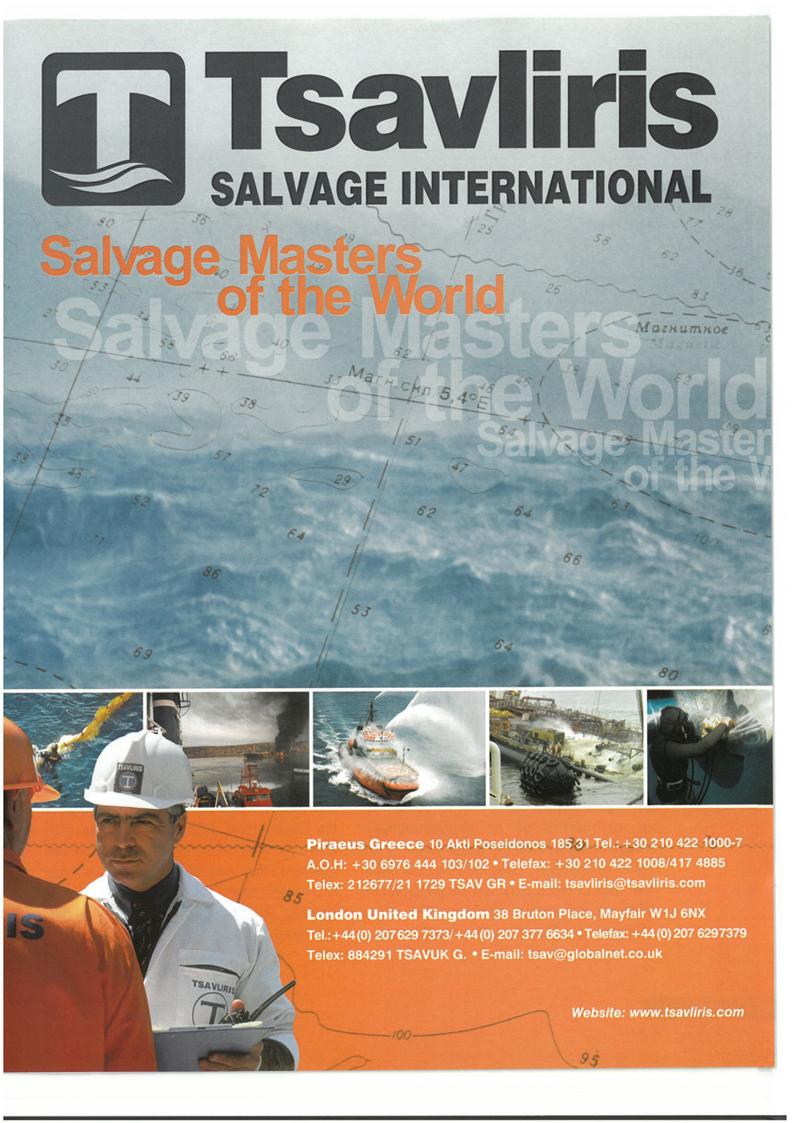
The failure of the Directive however also presents an opportunity: an opportunity to start a reflection process on the position of seaports in Europe and their relation to the EU policy agenda. This is all the more relevant since 2004 is a year of political transition. On 1 May ten new Member States joined the European Union, of which seven have seaports. In June, a new European Parliament will be elected and in November a new European Commission will be installed.

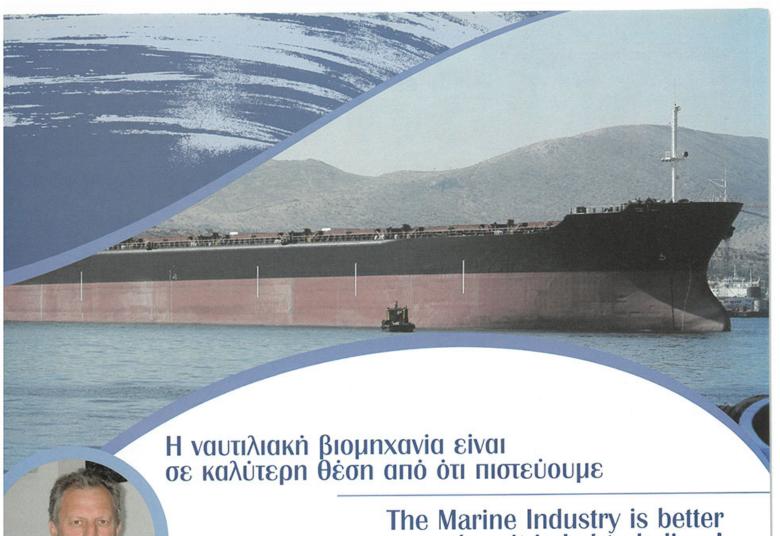
The European Sea Ports Organisation (ESPO), which gathers the port managers of about 800 European seaports, is taking up this challenge through the organisation of a major conference which will be held on 17 and 18 June 2004 in Rotterdam. High-level speakers from the European political and business arena will take part and discuss market dynamics, the integration of ports in the transport chain and the ever-increasing field of security.

The aim is to look at the wider picture in which ports are operating and to gather opinions from different stakeholders. The conclusions of the conference will help ESPO in preparing a challenging set of policy recommendations for the newly installed European institutions in autumn this year.

The value of European seaports for Europe is often underestimated. In ESPO we want to put ports in the European spotlight again and make sure a proper policy framework applies to them.







The Marine Industry is better than it is led to believe!

Μια προσωπική άποψη του Chris Sawyer, Principal Registrar Barbados Maritime A personal view from Chris Sawyer, Principal Registrar Barbados Maritime

Ζούμε σε μιαν εποχή που τα κακά νέα πουλάνε, ενώ τα καλά νέα όχι. Αυτό βεβαίως ισχύει για οποιονδήποτε κλάδο. Πώς χειρίzovται οι άλλοι κλάδοι αυτό το πρόβλημα; Η απάντηση είναι ότι, ίσως να μη χρειάζεται να το χειριστούν. Αν περιοριστούμε στις διεθνείς μεταφορές, θα πρέπει να συγκρίνουμε τη ναυτιλία με τις αερομεταφορές. Όπως συμβαίνει και σε άλλες μορφές μα-ΖΙΚών μεταφορών, υπάρχουν δομικοί κίνδυνοι -τους οποίους έχει ήδη αντιμετωπίσει η πολιτική αεροπορία-, κίνδυνοι που έχουν οδηγήσει στο θάνατο πολλών ανθρώπων.

We live in a climate where bad news sells papers while good news does not. This is of course the same for any industry, but how do they cope? The answer is they may not have to.

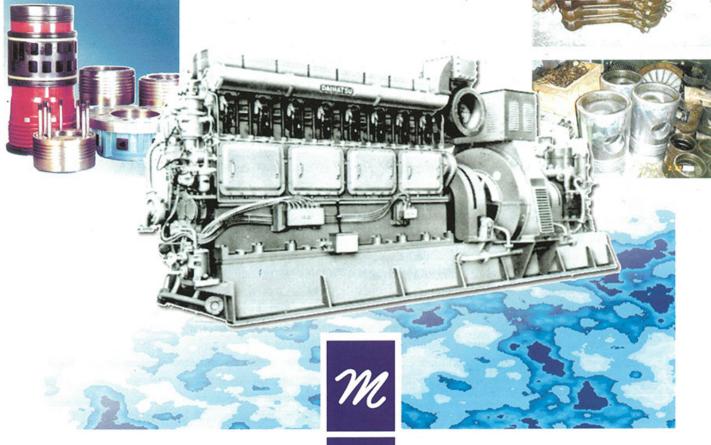
If we confine ourselves to international transport we have to compare shipping to the commercial airline industry. As with any form of mass transportation, there are inherent risks and therefore airlines have had their share of disasters, disasters causing death to many members of the travelling public.

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









MARIDINA



**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

Πότε όμως ακούμε να αμφισβητείται η ασφάλεια της σύγχρονης αερομεταφοράς με πολιτικά αεροσκάφη; Παρά το υπερφορτωμένο πρόγραμμα των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και την κυκλοφοριακή συμφόρηση που δημιουργείται πολλές φορές κατά τη διάρκεια προσγείωσης των αεροσκαφών, τα προβλήματα του κλάδου αποσιωπούνται. Γιατί; Υποθέτουμε ότι αυτό συμβαίνει γιατί όσοι ταξιδεύουν γνωρίζουν τους κινδύνους και τους αποδέχονται. Ως εκ τούτου, οποιαδήποτε αμφισβήτηση θα αγνοηθεί και μακροπρόθεσμα δεν θα έχει καμιά επίπτωση στον αριθμό των επιβατών που ταξιδεύουν διά αέρος.

Δεν ισχύει όμως το ίδιο και στην περίπτωση της ναυτιλίας. Δεν είναι λίγες οι φορές που επιβατηγά πλοία έχουν ακυρώσει δρομολόγια, ενώ εμπορικά πλοία μπορούν να δυσφημίzονται για μήνες ολόκληρους από τον Τύπο, με ανακριβή και παραπλανητικά ρεπορτάz. Αυτό γίνεται γιατί, πολύ απλά, σε αντίθεση με τις αερομεταφορές όπου οι ταξιδιώτες γνωρίzουν πολλές φορές περισσότερα από το ρεπόρτερ -από προσωπική εμπειρία-, στην περίπτωση των θαλάσσιων μεταφορών το κοινό έχει ελάχιστες γνώσεις. Θεωρείται δεδομένο ότι το κοινό δεν γνωρίζει ότι σήμερα η κατασκευή των πλοίων είναι καλύτερη από ποτέ, ότι τα σύγχρονα πληρώματα είναι καλύτερα εκπαιδευμένα απ' ό,τι οι προκάτοχοί τουs, ή ότι η επικοινωνία μεταξύ των πλοίων γίνεται με την πιο εξελιγμένη τεχνολογία. Και, ακόμα πιο σημαντικό, ότι όσο περνούν τα χρόνια υπάρχουν όλο και λιγότερες απώλειες χωών στη θάλασσα.

Πιστεύω ότι τα στοιχεία εκείνα που μπορούν να διαφημίσουν τη ναυτιλία, αποκρύπτονται από το κοινό. Ως αποτέλεσμα, το κοινό δεν γνωρίζει πώς τα εισαγόμενα αυτοκίνητα φθάνουν στη χώρα τους, πώς τα προϊόντα που βρίσκονται στα ράφια φθάνουν από τη χώρα παραγωγής στα καταστήματα και σίγουρα δεν έχουν ιδέα για το ζωτικό ρόλο που παίζει η ναυτιλία στο διεθνές εμπόριο.

Ατυχήματα συμβαίνουν, αυτό είναι αλήθεια. Αλλά σε ποιον τομέα δεν υπάρχουν ατυχήματα; Όταν καταγράφεται ένα ατύχημα στο ναυτιλιακό τομέα, οι εκπρόσωποι του κλάδου δεν θα μιλήσουν, ενώ άλλοι θα προσπαθήσουν να «περάσουν» την αντίληψη πως το ατύχημα είναι ενδεικτικό της κακής λειτουργίας του κλάδου. Σε πολύ σπάνιες περιπτώσεις αυτό μπορεί πράγματι να ισχύει, όχι όμως πάντα.

But when do you hear claims that modern aircraft travel is not safe? In these times of over-worked flight controllers and congested airport approaches the claims are quite muted. Why?

It has to be assumed that it is because the travelling public know the risks and accept them. Therefore such claims will be ignored, and in the long term will have no bearing on the numbers of people travelling by air.

However, in the case of shipping the reaction is not so muted. Passenger ships can easily have to cancel cruises while merchant ships can be generally lambasted in the press for months with inaccurate and misleading reporting.

How this can happen is quite simple.

With flying the public probably knows the same if not more than the commentator, purely by personal experience, while in the case of shipping the public knows next to nothing.

You can be sure the general public does not appreciate that:

- ships are now built and outfitted better than ever before;
- modern crews are more trained than their predecessors;
- ship communication is state of the art; and, more importantly
- there are less losses of life at sea with each passing year.

Is this being complacent? I do not think so.

I believe the facts that promote this industry are kept hidden from the public. As a result they have no idea how their imported car came to them, or how produce on the shop shelves arrives from where it was manufactured or grown, and they certainly have no idea regarding the fundamental part shipping plays in international trade.

Yes, accidents do happen, but in which field of human endeavour do accidents never occur?

When they do occur in shipping this industry will remain mute while others promote the idea that the accident is indicative of a great malaise in the industry. Very occasionally it may be,

but more commonly it is not.

ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ - ΜΕΖΕΔΟΠΩΛΕΙΟ

Απτή Αλ. Κουμουνδούφου 52 185 33 Μιπφολίμανο Πειφαιάς Τηλ.: 210 4127900, Τηλ./Fax: 210 4175643



Το παλιό παραδοσιακό ζυθεστιατόριο «Πράσινα Τρεχαντήρια» στέκι 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, Λήμον, γαρίδα-γάμπαρη από Πλαταμώνα, θαλασσινά σε κλασσικές νησιώτικες συνταγές.

Τα μενού συμπληρώνουν οι αστακομακαρονάδες 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.





Αντιλαμβάνεται ο κλάδος ότι η θάλασσα παραμένει ένα επικίνδυνο μέρος;

Πιστεύω πως ο κλάδος, στο σύνολό του, έχει πλήρη επίγνωση της επικινδυνότητας της θάλασσας, και αυτό γιατί πολλοί από τους επιχειρηματίες έχουν δουλέψει στη θάλασσα και καταλαβαίνουν τους κινδύνους που αυτή ενέχει.

Παρά το γεγονός ότι η ναυτιλιακή είναι μια πραγματικά παγκόσμια βιομηχανία, θα ήταν αυταπάτη αν πιστεύαμε ότι τα ατυχήματα συμβαίνουν μόνο σε επιχειρήσεις που δεν είναι τόσο εξελιγμένες όσο οι δικές μας. Ο λόγος που υπάρχει αυτή η παρανόποη είναι ότι φαίνεται αδιανόπτο για την πλειονότητα των πλοιοκτητών πως με την πληθώρα των κανονισμών που πρέπει να ακολουθούν, υπάρχει πιθανότητα παρανομίας. Αυτό φαίνεται συχνά σε ναυτικά συνέδρια όπου ένας σύνεδρος βροντοφωνεί ότι ο ISM Code είναι άχρηστος και ότι η εταιρεία του δεν τον χρειάχεται. Ενδιαφέρον, αλλά όχι σύμφωνο με τα αποτελέσματα των ελεγκτών που διαπιστώνουν ότι η εταιρεία δεν έκανε κάποια προσπάθεια να αφομοιώσει τον κανονισμό της ασφαλούς διαχείρησης.

Ακόμα, όμως, και με όλους αυτούς τους κανονισμούς, δεν είναι λίγοι αυτοί που επιχειρούν να βρουν «παραθυράκια», που σε μεμονωμένες περιπτώσεις ίσως έχουν καταστροφικές συνέπειες.

Σήμερα, οι ναυτιλιακοί κανονισμοί καλύπτουν όλα τα βασικά znτήματα, που είναι:

- Ο κανονισμός εξοπλισμού των πλοίων.
- Την εκπαίδευση και τα προσόντα των πληρωμάτων.
- · Ta levels LSA kai FFE.
- Ο κανονισμός για την επικοινωνία.
- · Survivability through Load Line
- · Τα μέτρα της MARPOL κατά της ρύπανσης.
- Οι κανονισμοί σχετικά με τα πρότυπα για όλον τον εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για τη λειτουργία του πλοίου δηλαδή ναυσιπλοΐα, φόρτωση, πρόωση κλπ.
- Ο κανονισμός για την ποιοτική διαχείριση.
- Οι επικείμενοι κανονισμοί ασφάλειας και ναυπήγησης.

Is the industry taking full account of the simple fact that the sea remains a dangerous place?

I believe the industry as a whole is recognising this fact. Why do I believe this? Because there are enough operational people in the industry who have been there and understand it.

Despite being a truly global industry, it is complacent to believe that accidents only happen to organisations less sophisticated than our own.

The reason why this misconception may exist is that it seems unimaginable to the majority of owners that with the plethora of regulations that ship owners must follow, any infringements can exist at all!

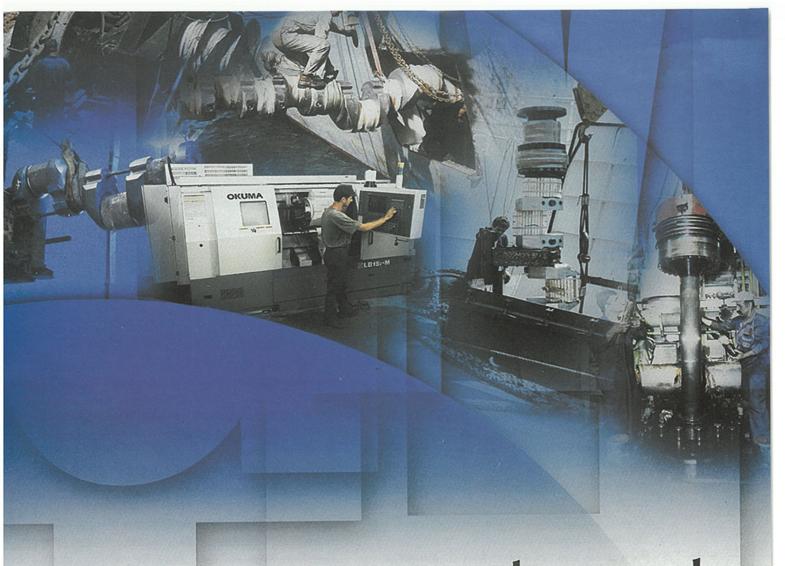
Evidence of this can be seen frequently at shipping conferences where a delegate inadvisably stands up and, in a fit of drum banging, claims that the ISM Code is useless, and that his company does not need it. Interesting, but not in accordance with the findings of most auditors where the company had not made great efforts to assimilate a Safety Management Manual.

Even with all these regulations in place people will take short cuts, and in isolated cases these may lead to disastrous repercussions.

The principle matters of concern are all now featured in shipping legislation:

- · ship outfit standard;
- · crew training and qualification;
- · levels of LSA and FFE;
- · standards for communication;
- · survivability through Load Line;
- · MARPOL anti pollution measures;
- regulation applying to standards for all equipment used on ships concerning the ship's operation i.e. navigation, loading & propulsion etc.;
- · quality management standards; and
- The imminent security requirements and ship build standards.

The few incidents that can be laid at the door of a regulatory infringement provide the driving force behind



# One step ahead



G.M.TH. S.A.

SHIP REPAIR SERVICES WORKSHOPS/SPARES MANUFACTURING

Egaleo str., Piraeus 185 45 Greece tel: (+301) 46 33 914, 46 33 916, 46 28 736, fax: (+301) 46 36 070, telex: 212192 GMA



ραβίαση κανονισμού, υπάρχουν οι επιθεωρήσεις των πλοίων και τα συστήματα ελέγχου. Στην περίπτωση που ένα περιστατικό δεν εντάσσεται στις διατάξεις κανονισμού, πολύ σύντομα θα δημιουργηθεί ο κατάλληλος κανονισμός για την αντιμετώπισή του.

Τι γίνεται με τους οργανισμούς που είναι αρμόδιοι να διασφαλίzουν ότι τόσο οι πλοιοκτήτες όσο και τα κράτη σημαίας συμμορφώνονται με τους κανονισμούs;

Αν και η ευθύνη για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις των κανονισμών «πέφτει» στους πλοιοκτήτες, την ευθύvn για την επιβεβαίωση αυτής της συμμόρφωσης την έχει το κράτος σημαίας.

Πολύ συχνά, υπάρχει η παρανόηση ότι ο λόγος για τον οποίον τα κράτη σημαίας αναθέτουν το zήτημα της επιβεβαίωσης της συμμόρφωσης με τους κανονισμούς στους νηογνώμονες, είναι γιατί δεν ενδιαφέρονται για την ποιότητα των πλοίων. Η άποψη αυτή θα μπορούσε να χαρακτηριστεί παράλογη, καθώς ο μοναδικός λόγος για την ανάθεση αυτή των καθηκόντων είναι ότι οι νηογνώμονες διαθέτουν ένα παγκόσμιο δίκτυο επιθεωρητών πλοίων. Αναμφισβήτητα, εκτός του πλοιοκτήτη, μόνον οι νηογνώμονες έχουν μεγαλύτερη δυνατότητα πρόσβασης στα πλοία, αν και η εισήγηση των εναρμονισμένων επιθεωρήσεων ήταν μάλλον «ένα βήμα πίσω», δεδομένης της έκθεσης των πλοίων στους «εξωτερικούς» ελέγχους. Έτσι, δεδομένου του όγκου της θεσμικής εργασίας που εκτελούν οι νπογνώμονες, είναι απορίας άξιο το πώς πολλά πλοία που έχουν πιστοποιηθεί πλήρως από ευυπόληπτους νηογνώμονες, βρίσκονται στους υπό παρατήρηση καταλόγους PSC κάθε μήνα. Η συνήθης απάντηση των νηογνωμόνων γι' αυτό είναι ότι, στο 99% των περιπτώσεων, η αιτία είναι η έλλειψη συντήρησης, δηλαδή ευθύνονται οι πλοιοκτήτες ή ακόμα και τα κράτη σημαίαs. Αυτό είναι μάλλον παράδοξο, μιας και οι πλοιοκτήτες είναι αυτοί που καταβάλλουν τεράστια ποσά στους νηογνώμονες για να the various survey and audit regimes.

Where an incident cannot be laid at the door of a regulatory infringement, a suitable regulation will quickly be devised. Hence the snowballing effect regarding shipping regulations

What about the Agencies employed to ensure both the ship owner and Flag states are in compliance? While the responsibility for complying with the legislative requirements falls on the ship owner, the responsibility to confirm compliance lies with the Flag State. It seems to be a frequently held misconception that the majority of the Flag States, confirmation of compliance is handed to the classification societies because the Flag State does not care about the standard of its ships!

Any thinking person in the industry will know that this is absurd; the reason for the majority of this work being handed to the classification societies is not that Flag States are not interested but that class societies have a worldwide network of ship surveyors.

It is without question that, apart from the owner himself, it is the class societies who have the greatest access to the ships, even though the introduction of harmonised survey was a retrograde step when considering the ships exposure to external assessment. With this high proportion of statutory work being in the hands of the classification societies it is rather disturbing to see how many vessels with full statutory certification issued by reputable class societies find their way into the PSC detention lists each month.

The usual response to such a claim by class is that 99% of the detention cases are attributed to lack of maintenance, i.e. the owner's / manager's, or even the Flag State's fault!

This is surprising as it is these very same owners who pay a lot of money to class societies to provide regular surveillance to control falling standards.





ον, πολλές φορές έχει λεχθεί από τους ίδιους ότι οι νηογνώμονες δεν έχουν την εξουσία να εμποδίσουν τον απόπλου ενός πλοίου όπου διαπιστώνονται ελλείψειs (class related), ισχυρισμός ο οποίος έχει χρησιμοποιηθεί και προσφάτως, για να εξηγήσει γιατί αυτή η αδυναμία στην επιβολή θεσμικών μέτρων οφείλεται στην ουσία στα κράτη σημαίας. Και αυτό όμως μάλλον δεν ευσταθεί, καθώς οποιοδήποτε «λογικό» κράτος σημαίας δεν θα αγνοούσε αναφορά νπογνώμονα η οποία να δείχνει ότι τα πλοία του παραβιάzουν τους κανονισμούs. Το πιθανότερο σε αυτήν την περίπτωση είναι ότι το κράτος σημαίας θα έδινε εντολή στο νηογνώμονα να λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίσει τη συμμόρφωση των πλοίων με τους κανονισμούς -περιλαμβανομένης της αφαίρεσης πιστοποιητικών-, απαγορεύοντας έτσι ουσιαστικά τον απόπλου των παρανομούντων πλοίων.

Δεν φαίνεται λογικό ότι αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο κρατούνται τα πλοία. Ίσως το πρόβλημα να βρίσκεται στο γεγονός ότι κάποιες μικρο- ελλείψεις δεν αναφέρονται στις εκθέσεις πραγματογνωμοσύνης. Στην περίπτωση τέτοιων μικρο- ελλείψεων, το πρόβλημα πιθανόν να δημιουργείται από τη διαφορετική αντίληψη που έχουν οι δυο οργανισμοί σχετικά με τις συνθήκες που επικρατούν στο πλοίο, λόγω της διαφορετικής ατζέντας τους όσον αφορά τους ελέγχους.

Οι νπογνώμονες ως παραδοσιακοί φορείς παροχής υπηρεσιών τόσο στους πλοιοκτήτες όσο και στα νπολόγια - ειδικά σε θέματα κανονισμών τείνουν όπου είναι εφικτό να προτείνουν τη διαδικασία της επιτρεπόμενης καθυστέρησης στην επιδιόρθωση ενός προβλήματος.

Και στις δύο περιπτώσεις αλλά από διαφορετικό πρίσμα αποτέλεσμα αυτού είναι να δίνεται ένας ιδιαίτερα περιορισμένος χρόνος για την επιδιόρθωση του προβλήματος.

Είναι απόλυτα κατανοπτό ότι η άδεια απόπλου θα πρέπει να δίνεται λαμβάνοντας υπ' όψιν τη φύση του προβλήματος, την εμπειρία των επιθεωρητών και το γεγονός ότι ο νηογνώμονας προσπαθεί να βοηθήσει τον πελάτη. Αυτή η προσέγγιση απαιτεί οι επιθεωρητές να ανατρέIt has been said by class on many occasions over the years that they lack the ultimate authority to detain a ship with regard to class matters, and now more recently the same claim is being used to explain why this failing to enforce statutory requirements is therefore a failing of the Flag States.

Again this is surprising as any reasonable Flag State would be rather obtuse to ignore a report by a class society that their vessel was in serious breach of requirements; it is more likely that the Flag State would instruct the class society to take all reasonable measures to ensure the infringement is removed immediately, including removing the Flag States statutory certificates, thus preventing the ships departure. It does not seem feasible that this should be the reason that ships find themselves detained. Perhaps the problem is the smaller unreported deficiencies.

In the case of less serious deficiencies, the problem may lie in the perception of the circumstances existing on the ship by the two agencies having differing inspection agendas.

Class, classically being a service provider to ship owners for classification and a service provider to Flag States in statutory matters, both on the account of the owner, have tended to combine the process of permissible delayed rectification, where appropriate.

In both cases, although going by different names, the result is that a limited period of time is granted for the item in question to be rectified.

It is totally understandable that allowance be made with full consideration of the deficiency in question, the surveyors, experience and the fact that the class society would be assisting the client.

This thoughtful approach requires the surveyor to call on his experience to reach a determination concerning the risk the deficiency is causing and thereby reach a decision whether the ship may be allowed to sail for a predetermined length of time before com-

### ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΥΛΟΞ

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

ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 21 Tna. Γραφείου: (27210) 82426 & 82407

Tna. A.O.H.: (27210) 82671 TEAEE: (0252) 123 ZERV GR

FAX: (27210) 81243

THΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - KALAMATA mobile: 6945 872195, 6974 475875, 6972 557800

e-mail: contact@zervakisltd.gr

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΥΛΟΥ: Πύλος - Μεσσηνίας Τηλ. Γραφείου: (27230) 22244 & 22189

Tna. A.O.H.: (27210) 82671 TEAEE: (0252) 203 ZERV GR

FAX: (27230) 22896

THΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - PYLOS

mobile: 6937 027047 e-mail: anzervak@otenet.gr

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



### GMMOSTECH MARINE & TECHNICAL SERVICES L.L.C.

TANKERS ARE OUR SPECIALITY





- STEEL WORK
- MECHANICAL WORK
- PIPING WORK
- OFFSHORE & ONSHORE ENGINEERING & REPAIR

P.O.Box 52730 / 4613 - Dubai - U.A.E. Tel.: 00971 4 3243200 Fax: 00971 4 3241619

Telex: 49180 GTECH EM

E-mail: info@gmmostech.com Website: www.gmmostech.com

CERTIFICATE OF APPROVAL -**OUALITY MANAGEMENT SYSTEM** BS EN ISO 9002 (Lloyd's Register)



**GMMOS GROUP** 



ξουν στις εμπειρίες τους ώστε να μπορέσουν να προσδιορίσουν τον κίνδυνο που μπορεί να επιφέρει το εν λόγω πρόβλημα, και με αυτόν τον τρόπο να ληφθεί η απόφαση για το αν μπορεί να επιτραπεί στο πλοίο να καταπλεύσει για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα πριν ολοκληρωθεί η επισκευή. Όταν είχε πρωτοκαθιερωθεί το PSC, οι επιθεωρητές δεν είχαν αυτήν την πολυτέλεια. Οι επιθεωρητές PSC έχουν πλέον τη δυνατότητα να zητήσουν την καθυστέρηση των διαδικασιών επιδιόρθωσης. Σε ορισμένες περιπτώσεις μάλιστα, υπάρχει η πιθανότητα η απόφαση του επιθεωρητή PSC να υπερισχύσει αυτής των ελεγκτών του νπολογίου αναφορικά με την καθυστέρηση της επιδιόρθωσης. Στο Barbados Maritime, η καθημερινή μας επαφή με τους δικούς μας πλοιοκτήτες μάς έχει οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι οι πλοιοκτήτες «ηγούνται του παιχνιδιού», καθώς φροντίzουν οι ίδιοι για τα πλοία και τα πληρώματά τους, με σεβασμό προς το περιβάλλον, με δική τους πρωτοβουλία. Για τέτοιες εταιρείες, η συμμόρφωση με τους κανονισμούς είναι ένα μικρό βήμα, ακόμα και στις περιπτώσεις αμφιλεγόμενων κανονισμών, όπου n αναλογία κόστουs - κέρδουs δεν είναι «ελκυστική». Τα κράτη σημαίας από την πλευρά τους έχουν βελτιωθεί σε τέτοιο βαθμό τα τελευταία δέκα χρόνια, ώστε ο όρος «σημαία ευκαιρίας» να ισχύει για όλα σχεδόν τα ανοιχτά νηολόγια. Για τους νηογνώμονες ωστόσο, αν και βασική τους μέριμνα είναι η επιτήρηση των πλοίων, εξακολουθεί να επικρατεί σύγχυση όσον αφορά τη δυνατότητά τους να εφαρμόσουν τις εντολές του κράτους σημαίας για λήψη μέτρων εναντίον των πλοίων που δεν συμμορφώνονται με τους κανονισμούς. Έτσι, ίσως το PSC να είναι πιο κατάλληλο για τον έλεγχο της πραγματικής κατάστασης του ναυτιλιακού τομέα.

pleting the repair. In the early days of PSC the inspectors did not have this discretion. PSC inspectors now have a similar latitude in requiring rectification to be deferred. As this process is completely individual to the surveyor or inspector, it is perhaps not unexpected that on some occasions a PSC inspector will overrule a class surveyor's decision regarding a deferred repair to the consternation of all parties.

It is the belief of Barbados Maritime, formed from our daily dealings with our own ship owners, that ship owners are probably ahead of the game in that they take care of their ships and crew and have a regard for the environment of their own accord. For such companies, compliance is a small step; even in the cases of more controversial requirements, where the cost/benefit ratio is less than attractive, such companies just put their heads down and simply comply.

Flag States have seen the most dramatic improvements in the last ten years, such that the term of 'flag of convenience' applied to all open registers is quite ridiculous and against all the available data.

Class societies, while remaining fundamental to ship surveillance, still remain somewhat confused as to applying their Flag authorisations.

Perhaps the PSC, with its more singular viewpoint, is better placed to monitor the true condition of the shipping industry.

### Maneuvering System Problems?



Our company is an official partner of Bosch Rexroth. Bosch Rexroth offers a comprehensive range of pneumatic, electronic and electro-pneumatic components with a wide range of applications such as maneuvering systems for marine industry. Additionally we offer services for any type of maneuvering systems all over the world.

C&A's activities are also about the matters, which concern supplies, installations and repairs of:

- Door Alarm Monitoring Systems
- High Level & Overfill Alarms
- Gas Detection Systems
- \* Water Ingress Detection Systems \* Main Engines & Generators Controls
  - \* Fire Detection Systems
  - Inert Gas Systems
  - Boiler Controls



### STAVROS KASSIDIARIS LTD

97, Agchialou & Aegaleo Str., 185 44 Piraeus, Greece Tel.: + 30 210 4636000, Fax: +30 210 4624471 E-mail: info@kassidiaris.gr, www.kassidiaris.gr



Sales Partner

## Ship Registries and quality shipping: the creation of a new front-runner and trend-setter



An interview with Konstantinos T. Chryssoulis, Assistant Maritime Administrator for Maritime Affairs, Commonwealth of Dominica

The assertion that some open Registries have an impeccable track record and contribute to the international maritime community while others could easily vanish without leaving anything positive for the international maritime community is expressed by Mr. Chryssoulis in his interview with "Naftika Chronika". According to Mr. Chryssoulis if a Flag pays due respect to itself, then it also protects the Owner selecting to hoist its Flag.

Nowadays it is widely accepted that there are several variations in matters of quality for both Open and Closed Registers, and when comparing Open and Closed Registers the differences are not always as one would expect. What is your opinion on this matter?

The fact that a Shipping Registry is a "closed" one does not render it a "quality" Registry per se! There are so-called "open" ones that have already invested heavily in infrastructure, human resources etc., "investments" which have made them front-runners and trend-setters within the international shipping community nowadays!

Do you believe that there is a tendency to target Open Registers due to nothing more substantial than personal prejudice?

As everything in life there are "quality" vendors and "trash" vendors (please allow me these harsh words). There are open Registries that have an impeccable track record (or even better, that are trying to do their best and to contribute to the international maritime community) like Liberia, the Marshall Islands and our own Commonwealth of Dominica (which prides itself as "the Flag of Responsibility"), and on the other side of the spectrum Registries that could easily vanish without leaving anything positive for the international maritime community.

Does an owner selecting a Flag having a poor PSC record appreciate that this, in conjunction with other targeting factors, will cause the ship to be inspected more frequently? How can a Flag protect a Ship Owner's interest?

If a Flag pays due respect to itself, then it also protects the Owner selecting to hoist its Flag. A "white-listed" flag which is a well-respected "commodity" gives the same respect, PSC-wise, to the Owner.

What actions have been implemented by your Register in order to reduce the credibility gap between Flag Administration and conditions existing onboard?

Firstly, we want to speak to Owners who have well-respected Class Societies as their partners. Subsequently, we always look into the records to see the previous history of the vessel itself. A poorly-maintained vessel with a lot of detentions makes us nervous, and so we have second thoughts about the vessel's eligibility to join our Flag. You understand that there we have to counter the vested interests on the part of other quality owners that have already selected to hoist our Flag and they ask to keep the Flag clean.

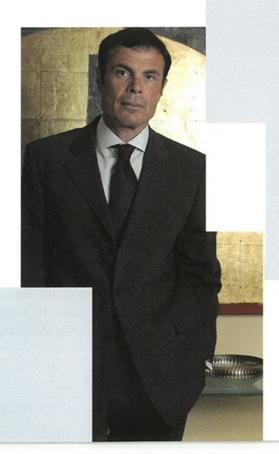
Do you agree with certain allegations made by international experts and academics which claim that PSC inspectors continue to treat the absence or incorrect stamping of a certificate with the same severity as a ship with, say, a missing lifeboat, in that they will elect to detain the ship?

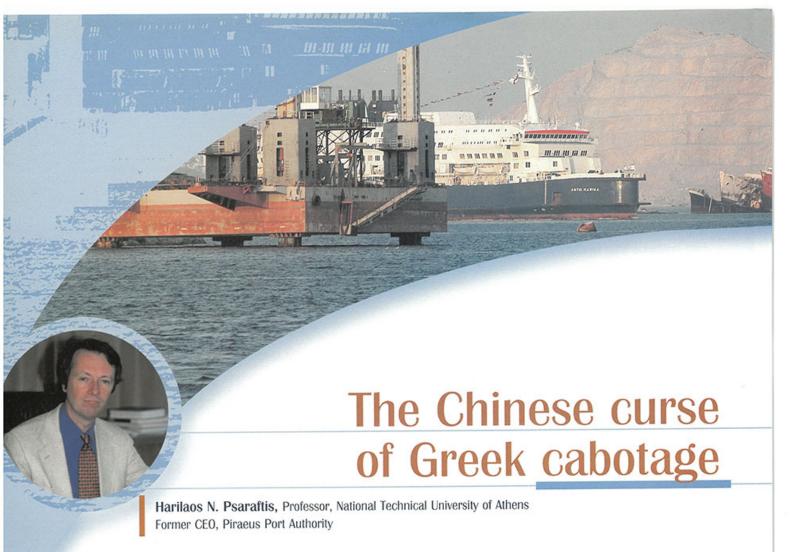
We are very concerned as a Flag Administration by a small number of Port Authorities conducting PSC inspections and treating owners this way. Fortunately, there are only a few, but our fiduciary obligation is to present these cases to the international maritime community in general, and to the appropriate venues in particular, so that they are addressed in a more comprehensive manner.

What implications have you already faced as a result of the new ISPS Code? Will your Register meet the proposed deadlines with ease?

Our Flag Administration has been proactive on the matter since long ago. Security and the ISPS Code are of paramount importance to us all.

Unfortunately, all of us live in an unsafe world and we need to cope with it. Our website contains a lot of feedback on the matter, and we are always giving a helping hand to owners in order to implement the Code in a timely manner.





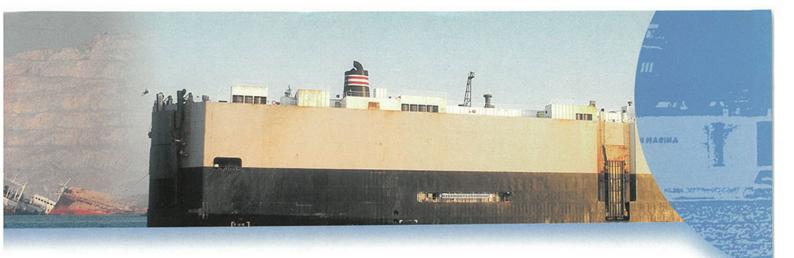
Folklore has it that an ancient Chinese curse is "may you live in interesting times". Whether or not this is true, this statement accurately represents the situation in Greek coastal shipping today.

On 7 December, 1992, the EU passed Regulation 3577/92 ("the Regulation"). Its full title is: "Council Regulation (EEC) No 3577/92 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage)".

Articles 1, 4 and 6 of the Regulation should be high-lighted because of their importance to Greek coastal shipping. Article 1 gives freedom to provide maritime transport services within a Member State to all ships registered in, and flying the flag of a Member State, as of 1 January 1993. Article 6, however, grants deferrals ("derogations") from the implementation of the provisions of the regulation for certain countries. For reasons of socio-economic cohesion, the derogations for Greece were:

- 1. For cruise services, until 1 January 1995;
- For transport of strategic goods (oil, oil products and drinking water), until 1 January 1997;
- For regular passenger and ferry services, until 1 January 1999; and
- 4. For island cabotage and services by ships of less than 650 GRT, until 1 January 2004.

Article 4 provides that a Member State "may conclude public service contracts with or impose public service obligations as a condition for the provision of services on shipping companies participating in regular services to, from and between islands". Such public service contracts shall be made on a non-discriminatory basis with respect to all Community ship owners. Taking Article 4 in its entirety, all possible protection was pro-



vided for the maintenance of the Government policy of ensuring the provision of year round services to the islands for reasons of both social justice and territorial integrity.

In plain English, and as far as coastal shipping is concerned, in December of 1992 the EU gave Greece ample time (in fact, 11 years) to take all necessary measures to prepare itself for coastal shipping deregulation. Then how is it possible, one may ask, that several months after that magic date, the situation looks so messy, and nobody really knows for sure what the future holds for the sector? Consider for instance the following:

- 1. The Greek Ministry of Merchant Marine spent a considerable amount of time doing nothing visible, and only in the summer of 2000 did it start procedures to produce legislation conforming with the Regulation. The Greek Parliament approved Law 2932/01 for the free provision of services in maritime cabotage' in the summer of 2001, about 8 ½ years after December 1992 and only 2 ½ years before January 2004.
- Law 2932/01 tried to make up for the delay by stipulating the start of 'deregulation' earlier than January 2004 so as to avoid coincidence with the period of the 2004 Olympics and to provide space for corrective action before 2004. The start was specified for 1 November 2002.
- 3. There is widespread criticism by the local coastal shipping industry that Law 2932/01 is in fact not compatible with the Regulation at all, and on a number of key issues. The industry took its case to the European Commission and with the Greek Supreme Court and asked for key provisions of the law to be repealed.

- 4. The European Commission found a number of incompatibilities between the Regulation and Law 2932/01, and asked Greece to state how these will be rectified. As of early May 2004, it is not yet clear what the official response of the Greek Government will be. It is thus not clear if Greece will avoid a European Court battle, which will happen if the Commission is not satisfied with the response.
- 5. Throughout much of this period, the New Democracy party has been attacking the Pasok Government on practically everything that had to do with the new legislation, and promised 'real deregulation' if voted into office. But at least two months after the elections that swept it to power, the new Government has said and done very little on specifically how it plans to reform the sector.
- 6. Whereas it was possible to reserve and buy a ticket for the 2004 Olympics as early as 2003, as late as May 2004 it was impossible to reserve, let alone buy, a coastal shipping ticket for August 2004, as the reservation horizon for such tickets still cannot exceed one month. The reason for this is the continuing uncertainty as regards future schedules and fares, even though these are mandated by law to be published well in advance. Foreign tourists who want to combine their visit to the games with a trip to the islands and want to plan ahead are thus left with a void.

Among the issues that have raised eyebrows with Commission officials, Law 2932/01 seems to blur the differentiation between 'free routes' and 'public service routes', by granting the Ministry the authority to impose public service obligations on the former as well as on the latter. Free routes are supposed to be those

in which the ship owner has complete freedom to define routes, schedules and fares, something that existed a long time ago on international routes such as between Greece and Italy. But such freedom does not exist in Law 2932/01.

Also, furore erupted among ship owners in November of 2002 when Minister Anomeritis, on the eve of deregulation, imposed a broad range of mandatory fare discounts on all routes. Mr. Anomeritis eventually promised that these discounts would be reimbursed to the lines by the Government, but as this did not happen, the ship owners refused to grant such discounts as of 1 January 2004. Interestingly enough, and even though the Ministerial decision imposing such discounts can be considered as 'Stalinist', it has not yet been repealed by the new 'pro-deregulation' Government. As for the lines, they still refuse to grant these discounts to their customers, but they have instituted a discount scheme of their own.

Another controversial issue concerns the phasing down of age limits for ro-ro ferries from 35 years to 30 years. This is a measure that has nothing to do with deregulation per se, but was included in Law 2932/01 anyway, in the aftermath of the Express Samina disaster in the fall of 2000.

Amid screams of protest from Mr. Papoutsis (Mr. Anomeritis's predecessor who drafted and passed the new law), the new Government has rushed to abolish RATHE, the independent regulatory authority created in order to address issues pertaining to violation of competition laws. Its duties are to be assumed by the Competition Commission, a much broader body overseeing all sectors of the economy. The new Minister Mr. Kefalogiannis also alluded that the new age limits of ro-ro ferries are superfluous if international regula-

tions such as the Stockholm agreement are enforced. Even though he stated that reinstating the previous age limits or abolishing them altogether is not his immediate priority, many opposition circles, including Mr. Papoutsis himself, interpreted this stance as a signal that age limits will be eventually repealed and that the Government is caving in to the demands of ship owners. In the words of an opposition newspaper, 'the rust buckets are coming back!'.

What needs to be done? In previous work (refs [1,2,3]), this author and his colleagues extensively examined the prospects of Greek coastal shipping visa-vis 2004 and had recommended, among other things, what the Ministry of Merchant Marine ought to do, and when, in preparation for the entry into force of the EU Regulation. It was stated that since 11 years were given for the preparations, the attitude of the EU would be rather unsympathetic if all was not ready by 2004. Among others, we had made the following recommendations on what was needed by the Ministry:

- A clearly defined and thought out policy, announced before the end of 1996, setting out the parameters proposed for a competitive system for the post 2003 period;
- A clear definition, before the end of 1998, of the fleet needed to maintain the public service operations and the arrangements proposed to secure the continued undertaking and profitability of these operations;
- Agreed and clear figures, announced before the end of 2000, of the intended capacity of each port and its facilities and equipment in, say, the year 2003; capacity to be expressed in terms of the number and duration of the time slots which will be available during the operational hours of each day; and
- 4. The definition and announcement before the end of 2001 of the procedure which will be adopted in calling for bids from European and Greek operators for providing public interest and free market services, taking into account the announced competition policy.

As long as 10 years after these recommendations were made, it is clear that many of them (such as

### Crete

Piraeus-Chania

### Dodecanese

#### From Piraeus

- Kos Rhodes
- Patmos Leros

## Cyclades

From Piraeus

- Paros Naxos Santorini Syros
- Tinos Myconos los Amorgos Iraklia
- Schinoussa
   Koufonissi
   Donoussa

#### From Rafina

Andros • Tinos • Myconos • Paros

## Ionian islands

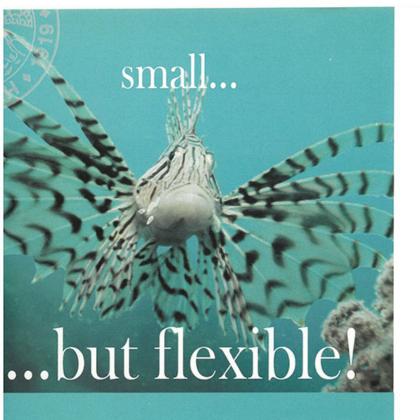
**From Patras** 

• Cephalonia • Ithaca





FOR INFORMATION AND RESERVATIONS PLEASE CONTACT YOUR TRAVEL AGENT OR BLUE STAR FERRIES: ATHENS / PIRAEUS, TEL.: +30 210 89 19 800, THESSALONIKI, TEL: +30 2310 560 800



- Customers needs personalized handling. Always aiming to solutions.
- Highly qualified personnel. Constant training and updating. Wide network in Greece & abroad.
- Vast experience and expertise in shipping. Particular emphasis in all types of passenger ships. Specific involvement in ISM and ISPS certification.

High standard industrial services.

- Competitive and quick responding.
- Recognized by the European Union and authorized by 28 countries.
- Committed to quality, safety and environmental protection. ISO certified and duly accredited.

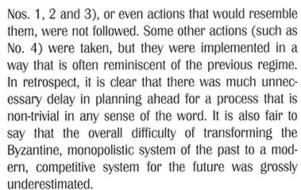


Hellenic Register of Shipping 23 Akti Miaouli - 185 35 Piraeu

Fel: +30 210 4221900

Fax: +30 210 4221913 & 14

Tlx: 211564HRS GR Website: www.hrs.gr E-pool: bye@bye.gr



It is conceivable that the European Parliament elections in June and the Olympic games in August will further delay the taking of any substantive measures, particularly those that are likely to rock the boat or will have some 'political cost' to the Government, such as the repeal of age limits or of mandatory discounts to various citizen groups. However, after the expiration of the 11-year long period to prepare for deregulation, it is absolutely clear that Greece has to act fast to resolve a broad range of problems in coastal shipping. Regretfully, Greece will have to do that with the Damocles sword of the European Court hanging above her head. No doubt this will be very interesting, as the Chinese might say.

#### References

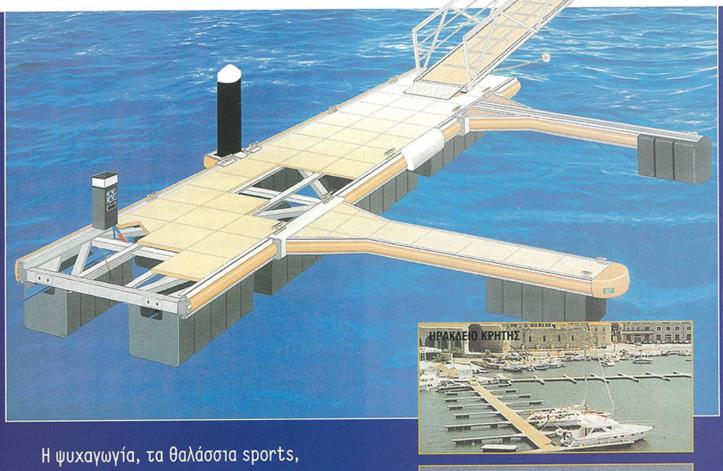
- Psaraftis, H.N., V. F. Magirou, G. C. Nassos, G. J. Nellas, G. Panagakos, A. D. Papanikolaou, "Modal Split in Greek Shortsea Passenger/Car Transport". Proceedings, Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, June 1994.
- Sturmey, S.G., G. Panagakos, H.N. Psaraftis, "Institutional and Socioeconomic Issues in Greek Ferry Services". Proceedings,

Second European Research Roundtable Conference on Shortsea Shipping, Athens, June 1994.

3. Psaraftis, H. N., "Changing Tides: Countdown to 2004: Greek Shipping prepares for Deregulation and Colossal Changes," OR/MS Today, June 1996, pp. 30-34.

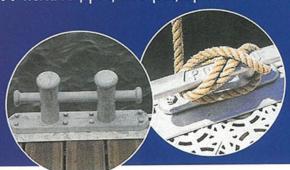


## Η παγκόσμια λύση στην κατασκευή Πλωτών προβλητών και εξεδρών



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

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



### LITE YACHTING LTD

Αποκλειστικός αντιπρόσωπος για Ελλάδα και Κύπρο

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







# ΠΑΛΙΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ, ΝΕΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

## OLD PROBLEMS IN NEW PERSPECTIVES

Αποτελεί κοινή αντίληψη το γεγονός ότι ο νέος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας θα αντιμετώπιzε μία από τις πιο απαιτητικές θητείες στη μεταπολεμική Ελλάδα. Τώρα καθίσταται όλο και πιο σαφές ότι οι συνθήκες εφαρμογής του κανονισμού περί καμποτάz, σε συνδυασμό με τη μεγέθυνση της Ε.Ε., απαιτούν την παρουσία χειρισμού με ιδιαίτερες ικανότητες.

Παρά τις πρόσφατες δηλώσεις επιφανών πλοιοκτητών περί της αταλάντευτης επιλογής της ελληνικής σημαίas στα νέα πλοία τους, αποτελεί κοινό μυστικό το γεγονός πως η ελληνική σημαία δεν είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική. Αυτό έχει καταστεί σαφέστατο από μια σειρά δημοσιευμάτων που προειδοποιούν για τις επιπτώσεις από την ένταξη των σημαιών της Κύπρου και της Μάλτας στην Ε.Ε.

Του δρος Άλκη Κορρέ, Πανεπιστημίου Aryaiou



Ανταγωνιστικότητα = Λιγότεροι Έλληνες στα πλοία με ελληνική σημαία. Λιγότεροι Έλληνες στα πλοία με ελληνική σημαία = Αυξημένη πιθανότητα απεργιών.

Αυξημένη πιθανότητα απεργιών = Πολιτικό κόστος.

Dr. Alkis Korres. Aegean University Το παρελθόν έχει δείξει ότι η ελληνική σημαία έχει χάσει χωρητικότητα προς αυτές τις δύο σημαίες, οι οποίες σήμερα είναι πλήρη μέλη της Ε.Ε. Ποια η διαφορά, θα μπορούσε να ρωτήσει κάποιος.

Η διαφορά είναι τεραστία. Η Μάλτα και η Κύπρος, οι οποίες βασίzονται σημαντικά στα ελληνικά συμφέροντα, ήσαν μέχρι σήμερα αντίπαλοι στις διεθνείς αγορές. Τώρα είναι ανταγωνίστριες και στις εσωτερικές μεταφορές επιβατών και φορτίων στα κράτη-μέλη της Κοινότητας. Η ελληνική σημαία μέχρι στιγμής είχε κατορθώσει να διατηρήσει αποκλειστικώς κοινοτικά (δηIt has been common knowledge for some time that the new Minister for shipping would have to face one of the most demanding duty periods in the ministry after WW II. It is increasingly understood now that the changed circumstances after the full application of the cabotage Regulation and the enlargement of the EU require the skills of an exceptionally gifted person' at the helm.

Despite public declarations of prominent deepsea shipowners about their commitment to the Greek flag for their newbuildings, it is a common secret that the Greek flag is not up to scratch to face the competition. This has been made abundantly clear through a series of publications warning of the after effects of the entry of Cyprus and Malta to the EU. Not only has the Greek flag been a net loser vis-a-vis these two in the past, but they are now full EU members. What is the difference, someone might ask?

Competitiveness= Fewer Greeks in Greek flag ships, Fewer Greeks in Greek flag ships = Increased possibility of strikes, Increased possibility of strikes = Political cost If the system's middle part is removed, we read: Competitiveness=Political cost

The difference is simply enormous. Cyprus and Malta, largely relying on Greek interests' tonnage, were competitors to the Greek flag for vessels trading abroad. Now they are competitors for domestic shipping as well, passenger and cargo, an area that so far the Greek flag had managed to keep exclusively manned by Community (read Greek) crews.

This happens at a time when there is pressure on the



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

## 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



λαδή στην πράξη ελληνικά) πληρώματα. Τώρα, στα προηγούμενα κοινοτικά των «δεκαπέντε» προστέθηκαν άλλες δέκα εθνικότητες.

Αυτά συμβαίνουν σε χρόνο που ο υπουργός ευρίσκεται υπό πίεση να κάνει κάτι για την ανταγωνιστικότητα, από πλοιοκτήτες που έχουν με συνέπεια στηρίξει την ελληνική σημαία. Αυτό αποτελεί μια πρόκληση που θα πρέπει να αντιμετωπιστεί, ειδάλλως; θα δούμε αλλαγές σημαιών προς σημαίες τρίτων χωρών ή θα λειτουργήσει ξανά η προστασία της «λευκής λίστας»;

θα προστατέψει, με άλλα λόγια, την ελληνική σημαία ο φόβος για λιμενικούς ελέγχους κατά προτεραιότητα, και αν ναι, για πόσο;

Από την άλλη πλευρά, αν κάποιος θέλει να μελετήσει τις επιπτώσεις μακροχρόνιας έλλειψης ανταγωνιστικότητας, δεν έχει παρά να κοιτάξει τι συνέβη στη Μεσόγειο. Σήμερα, το ποσοστό πλοίων μεσογειακών πλόων με ελληνική σημαία είναι πολύ χαμηλό και, αν αφαιρεθούν τα πλοία που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στο εσωτερικό της χώρας, αμελητέο.

Η προβληματική περί την ανταγωνιστικότητα είναι ένα zήτημα, η αντιμετώπιση απεργιών είναι κάτι διαφορετικό.

Απεργίες ναυτικών στο εξωτερικό δεν πετυχαίνουν εὐκολα και γι' αυτό δεν γίνονται. Αντίθετα στο εσωτερικό, ιδιαίτερα στο χώρο της ακτοπλοΐας, έχουν άμεσες και σοβαρές επιπτώσεις στην εξυπηρέτηση των νησιών, η ευθύνη για την εξυπηρέτηση των οποίων ανήκει συμπτωματικά στον ίδιο υπουργό που προβληματίζεται για την ανταγωνιστικότητα της σημαίας.

Μετά την έκφραση «Βυθίzεται πλοίο», η επόμενη πιο αντιπαθής είδηση στο ΥΕΝ πρέπει να είναι «Απεργία ναυτεργατών».

Για τον κάθε υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας η απεργία μεταφράzεται σε πίεση από το κόμμα του για εξεύρεση λύσεων επειγόντως καθώς τα παράπονα επιβατών που περιμένουν μακρές ώρες στις προβλήτες, αποτελούν εκλεκτό θέμα των καναλιών και των τηλεθεατών. Δεν χρειάzονται πολλά για να αντιληφθεί κανείς ότι το zήτημα εύκολα καταλήγει σε πολιτικό κόστος, δηλαδή καταστροφή της καλής εικόνας της κυβέρνησης στα μάτια του κοινού.

Το σύστημα εξισώσεων είναι απλό:

Ανταγωνιστικότητα = Λιγότεροι Έλληνες στα πλοία με ελληνική σημαία.

Λιγότεροι Έλληνες στα πλοία με ελληνική σημαία = Αυξημένη πιθανότητα απεργιών. minister to do something about competitiveness from those deepsea owners who have consistently supported the Greek flag. It is undoubtedly a big challenge that needs to be faced, or else what? Are we going to see flag changes to third flags, or will the so called white list firewall of the Greek flag prove once more effective?

Said in another way, will the Port State Control's fear of priority boardings protect the Greek flag, and if so, for how long?

In case someone wants to study the longterm effects of uncompetitiveness in this context, all he has to do is see what has happened in the Med. The percentage of Greek flag vessels is today very low, and if those trading domestically are taken out, negligible.

Worrying about competitiveness and its longterm effects is one thing, facing seamen's strikes is another. Seamen's strikes abroad do not easily succeed and for this reason historically have not taken place. Strikes at home however, in the domestic ferries sector in particular, have immediate and serious effects as these affect services to the islands. It also so happens that these services are under the responsibility of the same minister who worries about the lack of competitiveness of the Greek flag.

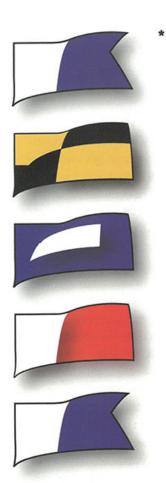
Next to "a ship is sinking" the most unpopular expression in the Ministry of Mercantile Marine must be "seamen's strike". For any minister of shipping this is directly translated into pressure from his own party to find speedy solutions as the complaints from passengers waiting long hours at the quays is a prime subject for television channels and viewers. It does not take long to understand that this easily ends up as political cost i.e. an event with spoiling effects on the government's good image to the voting public.

The system of equations can therefore be simple: Competitiveness= Fewer Greeks in Greek flag ships, Fewer Greeks in Greek flag ships = Increased possibility of strikes,

Increased possibility of strikes = Political cost

If the system's middle part is removed, we read: Competitiveness=Political cost

The above easily explain the lack of initiatives displayed by the new government; the European parliament elections are ante portas. No one will blame you for something you have not done. The 7+ percent lead over the rival party must be conserved at all cost. The







#### Alpha Bank is moving full speed ahead.

Facing the challenges and riding the waves, Alpha Bank has established an important presence in shipping.

Our long term commitment to the industry has resulted in strong bonds with our clients. We offer the full spectrum of shipping services, including the most specialized, promptly and efficiently.

Alpha Bank and Greek Shipping have set sail together.

\*ALPHA BANK



ALPHA BANK



-mail: clemco@otenet

Αυξημένη πιθανότητα απεργιών = Πολιτικό κόστος.

Το σύστημα εξηγεί επαρκώς την έλλειψη πρωτοβουλιών της νέας κυβέρνησης. Οι ευρωεκλογές είναι προ των πυλών. Κανείς δεν μπορεί να σε μεμφθεί για κάτι που δεν έκανες. Το προβάδισμα των επτά μονάδων επί του αντίπαλου κόμματος πρέπει να διατηρηθεί με κάθε τρόπο. Η ομάδα παίχει «άμυνα».

Το μέγα zήτημα είναι τι θα γίνει μετά τις εκλογές, καθώς αυτά είναι θέματα που χρειάζονται ανάλυση και χειρισμό κατά προτεραιότητα. Το τελευταίο πράγμα που θα ήθελε κάποιος να δει είναι καταστάσεις σαν αυτή που είχαμε στην κρουαζιέρα. Εκεί, το υψηλό κόστος ξενοδοχειακού προσωπικού σε συνδυασμό με τους αυστηρούς κανόνες επάνδρωσης της ελληνικής σημαίας άδειασαν την αγορά από επιχειρηματίες, με μεγάλη ζημία στο χώρο της ναυτεργασίας.

Αυτό το τελικό αποτέλεσμα δεν μπορεί κανείς να το χρεώσει σε μια κυβέρνηση, μια και η διστακτικότητα α-ντιμετώπισης του προβλήματος χαρακτήρισε μια μακρά σειρά κυβερνήσεων επί τριακονταετία. Πάντως, το πάθημα πρέπει να γίνει μάθημα. Όταν λείψουν οι επιχειρηματίες, όλοι χάνουν.

Όπως λένε και στο σινεμά: «Χρειαzόμαστε ένα σχέδιο»!

team tactics have to be "defence".

The million dollar question is what will be done after the elections, as these matters need to be examined and addressed as a matter of priority.

The last thing one would like to end up with is a situation like the one which has developed in the Greek cruise industry.

After the shipyards sector, which was left to die the death from starvation due to expensive labour rates, we have recently experienced a similar case here.

Expensive rates for hotel staff, coupled with the rigid manning rules of the Greek flag, have dried the market of businessmen. There are simply no takers. At a great loss to Greek seamen.

This sorry outcome cannot be credited to a single, government but to a long succession of governments and certainly not to one particular political party. Nevertheless, the lesson must be learnt. If the businessmen go, everybody loses out.

As they say in the movies.

"Man, we need a plan".

# 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



This article was written in the second half of April with a view to appearing in the magazine you hold in your hands. Accordingly, it is based on the data available then, and thus the Reader's indulgence for any inconsistency between its contents and the actual market status at the time of reading is hereby sought, especially since the high volatility of the relevant factors is a frequent phenomenon of our times.

The booming freight markets, with particular emphasis on the dry cargo and containers ones which have recently reached their historically highest levels, are certainly behind the equally booming world of shipbuilding. Various attempts have recently been made to trace the reasons behind the steep rise in freight markets. It seems to me that the "China" theory is the most convincing. The story is simple. China's economy is proceeding with an approximate 8% annual increase. Industrial production and infrastructure works create a higher demand for steel. This in turn means increased importation of iron ore, while the country's mineral reserves are becoming too precious to export. The latter makes the supply of such products (especially metallurgical coal) to China's neighbours (Japan and

Korea) a much more expensive and time-consuming exercise. It should be mentioned that the equally remarkable economic progress of India and the USA, as well as the contributions of some other countries to the increase in demand, may have their part to play in the assessment of the various factors.

The phenomenon, then, is a domino effect. More steel means higher demand, which in turn calls for more and larger ships. Existing tonnage, though far from being negligible in number and volume, proves insufficient to face such demand. As a result, shipowners run to the shipyards which have sold their capacity for the next four years, with few of them booked well into 2008! At the time of writing, finding a vacancy at a good yard is very difficult indeed.

More shipbuilding means larger and more efficient facilities, i.e. more steel, larger production of the same, more iron ore and coke, more and larger carriers. In other words, ships are the beneficiaries of the boom and, to a certain extent at the same time, the underlying reason behind it.

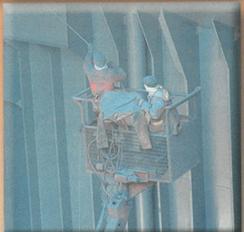
However, out of the 200 country-members of the





# 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

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



United Nations, just three of them control 85% of the current world orderbook! When speaking strictly of bulk tonnage, which is the subject of this article, I believe that this percentage in fact exceeds 90%, while no newcomers have appeared on the scene! Starting in the early post-war days, Japan has been the pioneer of the game. Korea emerged in a dynamic manner in the mid-70s aiming at world domination, an aim apparently achieved, at least temporarily. China made its presence felt in the early 90's. Its future is more or less predictable.

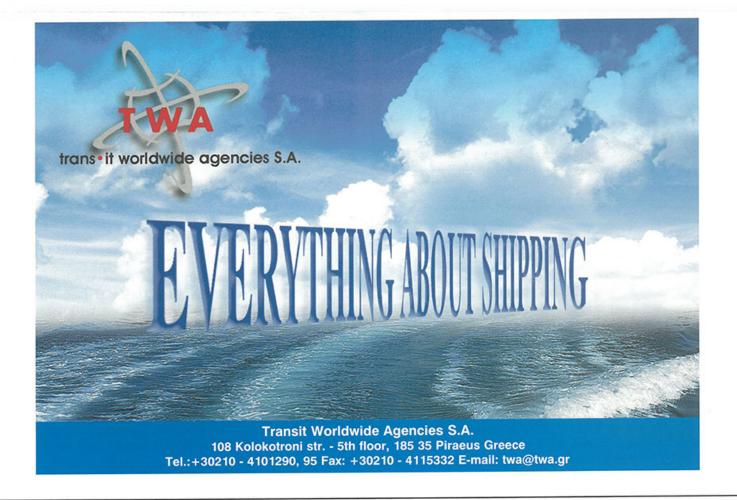
Outlining the history of world shipbuilding within the framework of this article is far from the real intentions of the writer. Let us, therefore, talk of the current status and try to predict the short- and medium-term future. I will concentrate on the aforementioned 90% and bulk shipping.

After few decades of world domination, Japan entered the new century facing a number of problems. High labour costs, a shortage of workforce, periodic fluctuations in demand, and fierce foreign competition have dictated a rather peculiar marketing policy to the Industry, incorporating certain production methods unknown in the past. Modest specifications, an elimination of modifications, and building in series without any first-hand supervision by owners created an environment that was only viable thanks to the country's high credibility in the shipping world. One can foresee such a policy applying for some time yet, gradually giving more and more room to high technology solutions which, in shipbuilding, clearly means a concentration on highly specialized ships and floating material, while for conventional bulk ships it means giving its neighbours/competitors room to manoeuvre. High selectivity in tracing the customer certainly saved the builders from possible risky ventures, but it also turned out to send a good part of the potential clientele elsewhere. As early as the mid-70s, Korean shipbuilding was no more than a notion. It proved to be a strong reality in just few years. However, while in the early 90s it was already an "accomplished thing", in the view of the writer, its great moment should be located in the middle of the decade, when a solemn decision to reach the top was taken. This marked a wide expansion in facilities and organization, aspects which had been so heavily criticised until then. It soon achieved high quality and productivity, to the point that it is very difficult to imagine today's shipping without the Korean Shipbuilding Industry. Success, however, does not come without its problems. The bulk-carrier, being a rather simple and cheap type of vessel, was soon found to be unsuitable for the implementation of productivity measures and, as such, was gradually omitted from the various shipyards' building programmes. Thus, a number of enquiring ship owners were left with no other choice but to go elsewhere, mainly to China. However, at the time of writing there was no sign of decline, and by the time the optimization of construction methods is achieved there will be a concentration on the high value and technology units with a gradual alienation from conventional ship types.

In spite of its rich shipbuilding tradition, China's substantial presence in modern shipbuilding dates back to the early 90's. Emerging from years of isolation, and with poor technological and commercial know-how, the Chinese people made a lot of efforts to become familiar with current shipbuilding techniques, an achievement worthy of great praise. It is true that current low labour costs are a great advantage that compensate for the lack of productivity, and ultimately bring building costs almost level with the competition. In other words, I do not believe that Chinese newbuilding prices are appealing enough by themselves to attract the buyer. In fact, in China today one may find a "reasonable" price combined with the freedom to secure an acceptable specification, the product of free and "fair" negotiations, for a vessel that cannot be found elsewhere and that will be built under the usual supervision conditions. I would certainly agree with some observers who suggest that the Chinese negotiating style is somewhat different from the Western one, and further, I would point out the gap between the parties on the commitment concept, which may create some problems for the uninitiated foreigner.

As far as I am concerned, it took no more than few hours from the moment I first found myself in China to understand that I was in a great country (not only in terms of size and population), the home of a people of eminent virtues and a sound cultural background incorporating all those characteristics of sociability and the collective concept that grace Eastern Man. It is, therefore, not difficult to foresee and understand why, for an industry that needs such virtues, the country has great potential, and a great future.

The Reader has no doubt noted that so far I have steered clear of figures, percentages, and/or statistical data. In fact, current numbers, though reflecting actual conditions, fail to denote the medium- and long-term



# RIGHT, LIGHT, TIGHT

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

Intrinsically safe equipment









ts tanksystem

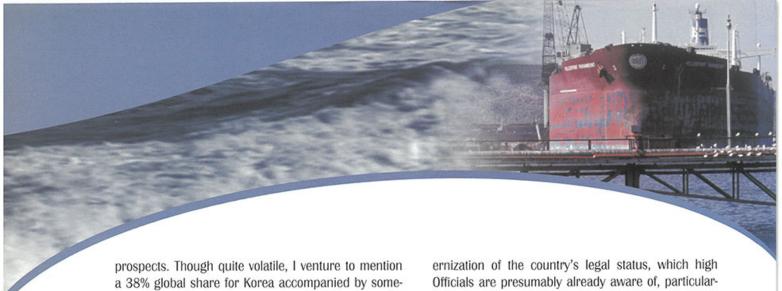


- Temperature accuracy: 0.1°C
- Continuous temperature reading
- Range: -40°C to 90°C
- Weight: 4.8 kg

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



www.tanksystem.com



thing like 34% for Japan and a 12-13% share for China. Fortune-tellers suggest that China might enjoy a good 40% or more of the world orderbook by 2015. While I find that percentage a little optimistic, I firmly believe that China will be on top by then, no matter whether this figure is one or two points higher/lower. Backed by a 50-year involvement in shipping, the last 35 of which in shipbuilding contracting, and with my sole motive being to prove useful to my Chinese friends, let me very humbly submit here few suggestions of medium- and/or long-term value, a view from an outsider who finds smooth developments to be by far the best (if not the only) way of serving the human case. I have in mind the current freight and shipbuilding markets' boom and the repercussions arising therefrom.

From here on, the creation of new steel mills and engine and equipment manufacturing units seems to have become a priority as opposed to the establishment of new shipbuilding facilities. Of course, this is a complex mechanism since it involves the procurement of additional raw material and components, which calls for an intensive and efficient marketing and logistics exercise.

I am afraid that recent developments have been so quick in their evolution that some adverse repercussions with respect to material and equipment cannot be avoided in the short term. I am mostly concerned with the smaller, so-called "provincial" builders who apparently lack the backing of the powerful Stateowned institutions.

Of equal importance to the creation and/or promotion of the technical and commercial infrastructure is the provision made for sufficient and good quality human resources to man the whole chain. Here again competent people, apart from their formal education, must communicate with, understand, and implement international business ethics and practice which occasionally may differ from their traditional mode of thought. The utmost attention should also be given to the mod-

ernization of the country's legal status, which high Officials are presumably already aware of, particularly in the light of China's entry into the WTO. While such suggestions may not seem to make sense at a time when enquiries are flourishing, they might nevertheless prove crucial when demand returns to normal.

4 Another point of concern certainly lies with the prospects of the revaluation of the RMB. I have carefully followed recent events, particularly the external pressure towards a drastic revaluation, and the Government's resistance.

At the time of writing, however, I see the first signs of a possible "fluctuation" that cannot be interpreted as anything but an actual "revaluation".

Such a development might have adverse effects on the economics of existing contracts, and may cause high-er/competitiveness affecting figures of the deals to come.

As an epilogue to this article, let me say something about my own country.

Emerging from a past that goes back almost to the commencement of the known part of human history, Greek Shipping now stands on top with more than 3,400 large units with an aggregate of about 180 m DWT representing 18% of the world's commercial fleet. Moreover, strenuous efforts to improve quality, lower the average fleet age and, possibly, increase numbers and volume further, are the order of the day. Greece has no shipbuilding industry of substance and, as far as I can see, it seems highly unlikely that it will ever attain one.

Accordingly, cooperation between our two countries is the most natural eventuality that comes to mind.

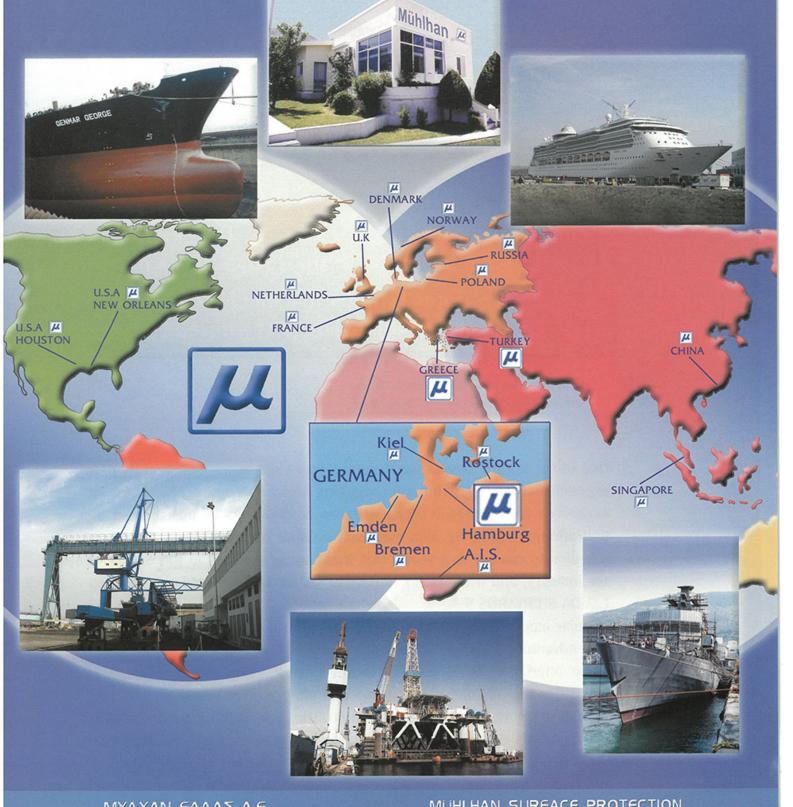
I am glad to see that the door is already wide open. The company I have the honour of working for has already placed a two-digit number of orders, as well as a few hundred large-scale repair awards.

And it is still early ...early morning!

World peace and human prosperity are dependent upon cooperation between people.

And, among binding ties, the sea is second to none.

## Mühlhan Hellas s.a.





MYΛΧΑΝ ΕΛΛΑΣ Α.Ε
Παθασκα ΙΖ
Σκαραμαγκάς
ΙΖ4 62 Χαιδάρι, Αθήνα
Τηθ: 210 5576994-5582450
Fax: 210 5578443
E-mail: muhlhan@otenet.gr



MUHLHAN SURFACE PROTECTION INTERNATIONAL GmBH
D-21107 Hamburg - Schlinckstr 3
Tel:+4940 75271-0
Fax:+4940 75271123
Web:http/www.muehlhan.com
E-mail:mci@muehlhan.com



Developments in the Cruise Industry bring opportunities for specialized shipyards such as Lamda Shipyards & Marine Services S.A.

By Marios Stergiou, Chief Executive Officer and General Manager of LAMDA Shipyards S.A.

One of the world's largest mass-market cruise operators launched its new expeditions brand early this year, marking a sort of "coming of age" for an exclusively niche-oriented sector that can be described as upscale expedition/adventure cruising. Why has such a cruise operator shown the determination to commit to a sector that traditionally operates at the fringes of the industry, and what does this have to say for a specialized shipyard like LAMDA SHIPYARDS S.A.?

Popular among a more sophisticated and wealthy clientele, upscale expedition/adventure cruising has, over the years, established a very loyal market niche, offering stylish voyages on mostly smaller luxury cruise vessels, with itineraries that include rarely visited and often hard to reach pristine corners of the world. Unlike mainstream cruising, where the itinerary focus is mostly on well-established popular holiday spots of mass interest, they take their clients to places like Antarctica or to the jungles of South America, where they often land them with special tenders to observe rare wildlife and natural beauty.

Only a few years ago everyone believed that small cruise operators were finished and that similarly, new entrants would find it impossible to survive against the huge mass controlled by the major industry leaders. Concentrating practically all available mainstream brand diversity under their control and entering huge newbuilding programmes, the leading cruise operators began to build a new and critical mass oriented product standard for the industry in the Nineties. State of the art cruise ships became larger than ever and any product originality or brand diversity went by the board, as economies of scale, expedient standardization and streamlining took over to create a homogenized and cost efficient mass tourism conveyor belt. In addition, the cruise experience itself became introverted, as new ships were loaded with features designed to encourage passengers to stay inside and spend most of their money onboard. Fares went down sharply to fill these juggernauts, as onboard revenue became the profit focus, turning cruise ships into crowded towns, with bars, restaurants, shopping malls, spas, ice skating rinks and even fake little Mediterranean streets, complete with cafes and boutiques, to emulate an illusion of travel and destination. A passenger can now spend a week onboard without any contact with the outside world, except for the occasional glimpse of an odd Caribbean palm tree through large picture windows.

This development resulted in gradually disenchanting the higher end of the mainstream market, i.e. the upper category or suite clientele. Repelled by the unavoidable crowding onboard these new vessels, this more sophisticated segment of the market was also disappointed by the diminishing destination focus and the lack of itinerary originality in mainstream cruising. All this eventually fermented into a phenomenal spurt of new demand for upscale smaller cruise ships, bringing an otherwise niche sector head to head with mainstream upper categories. Even new upscale niche operators started to appear in the late Nineties and generally smaller luxury cruise ships and mega yachts began to acquire a newfound popularity, along with a bullish attitude about their future. In actual fact, this niche sector focused mainly on the "no crowd" luxury aspect, rather than also offering radical destination diversification and followed virtually the same mainstream routes.

When the major players began to discount aggres-

sively after 9/11 in order to avert throughput losses, it became difficult for the smaller upscale vessels to continue competing against mainstream upper category fares. In addition, since their target market was now overlapping with the higher-end mainstream, they had to follow suit by limiting even further the additional destination features they may have had. Fear of flying or traveling away from the Americas made the US market stay closer to home and cruise mostly from ports they could drive to.

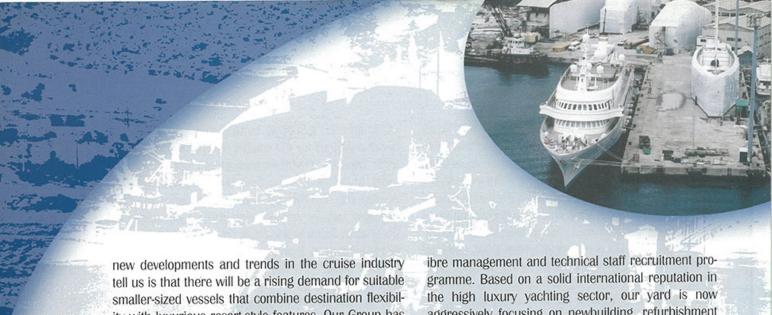
The fact that post-9/11 fears caused the majority of US market cruise berths to pile up in and around the already highly saturated Caribbean/Alaska/Mexico destinations means that sophisticated travelers started to push further away toward the outermost fringes. There they increasingly began to discover the attractive value of upscale expedition/adventure products. An interesting domino effect to be sure...

In Europe the impact of the 9/11 crisis was in a way more devastating for its regional cruise lines, especially those not owned by large transatlantic players. Although European markets, particularly the UK and Germany, were showing a very promising future growth potential, a number of European cruise lines were hit by the plight of their tour operator owners, while others floundered through their lingering inability to modernize and meet today's demanding product standards. An interesting exception is the case of Spain, where tour operator cruising boomed, especially after 9/11. As for small vessel upscale adventure/expedition cruising, this is a potentially promising prospect for European markets as well.

In any case today expedition/adventure cruising is on the rise and perhaps even going through a product hybridization process, in an effort to capture a destination-oriented luxury market that is expanding its borders to include sophisticated market segments that are not on the extreme end of adventure, but somewhere in the middle. This is also a promising sector for new entrants, being that the cost of obtaining a suitable vessel is not as forbidding as that of a mainstream cruise ship. Even the crisis risk is less pronounced, since this is by far the least affected market when it comes to political and economic ups and downs, given it serves are wealthy and highly seasoned travelers with strongly focused interests and service expectations.

Coming now to LAMDA SHIPYARDS S.A., what these





new developments and trends in the cruise industry tell us is that there will be a rising demand for suitable smaller-sized vessels that combine destination flexibility with luxurious resort-style features. Our Group has identified this niche market and our Yard is already working on an Ice Class vessel with a suitable design and specifications completed by the yard. The intention is to convert it into a uniquely suitable luxury cruise ship with remarkable destination capabilities for a specialist operator. We are now in the process of promoting this project internationally.

Founded back in the Sixties, LAMDA SHIPYARDS S.A. is the most experienced and well-equipped yard of its kind in the region, with a recently completed considerable infrastructure upgrading, as well as a high cal-

ibre management and technical staff recruitment programme. Based on a solid international reputation in the high luxury yachting sector, our yard is now aggressively focusing on newbuilding, refurbishment and conversion contracts in the upscale cruise and mega yacht sectors. In addition, we have already produced our own designs for two luxury mega yachts, and strengthened our repair/maintenance capabilities in anticipation of the expected growth in marine tourism following the recent privatization of Greece's yacht marinas, amongst which Lamda Development is developing and operating the only Marina in Athens that can accommodate mega Yachts (Marina Flisvos), which will be used as the VIP Marina for the Athens 2004 Olympic Games.



Mr. Marios Stergiou has been the Chief Executive Officer and General Manager of LAMDA Shipyards S.A. since September 2001. A prominent member of the shipping community since 1983, he started his career with Royal Cruise Line where he participated in the design and construction of the CROWN ODYSSEY and was assigned the position of Technical Director for the years 1990-1992. For the year 1992-1993 he offered his services at Elefsis Shipyards as Deputy Director of the New Building Department. For the years 1993-1996 he worked as a Technical Director for Empros Lines. For the period 1996-2001 he was the Project Director for the design and construction of the MILLENNIUM class passenger vessels of RCI / Celebrity Cruises at Chantiers de l' Antlantique in France.

Mr. Stergiou obtained his Bachelors of Science in Mechanical Engineering in England and acquired his Masters degree in Naval Architecture and Marine Engineering at the University of Michigan, U.S.A.



With an uninterrupted history of 160 years and nearly as long a tradition in shipping finance, the Bank is a major provider of financial services embracing all traditional and innovative products designed to meet the business requirements of today's international shipping businesses.

We offer our services principally through our Shipping Division and specialised Shipping Branch in Piraeus, the shipping-focused London Branch, our subsidiaries, such as Atlantic Bank of New York, and a well co-ordinated network of treasury units located in key international financial centres.

Looking to the future and concerned first and foremost with satisfying its customers' needs, National Bank of Greece aims to provide high quality services through its new multi-dimensional development strategy, and, confident in its leading position, moves ahead to meet the challenges of the 21st century.



# FocusShipping

#### NATIONAL BANK OF GREECE S.A.:

Headquarters- Shipping Division, Akti Miaouli & 2 Bouboulinas str. Vati Building, 185-35 Piraeus, Greece Tel.: +30 210 4144125, Fax: +30 210 4144120 Alex Tourkolias, General Manager

#### SHIPPING BRANCH:

Akti Miaouli & 2 Bouboulinas str. Vati Building, 185-35 Piraeus, Greece Tel.: +30 210 4144000, Fax: +30 210 4144005 St. Stilos, Manager

#### LONDON BRANCH

50, St. Mary Axe, London, EC3A 8EL, U.K. Tŋâ.: +44-207-6263222, Fax: +44-207-9290989, D.G. Vassilacos, Manager

#### ATLANTIC BANK OF NEW YORK Headquarters & Maritime Finance

960, Avenue of the Americas, New York, N.Y.10001, U.S.A. Tel: 001 - 212 - 6955400, Fax: 001 - 212 - 5632729 http://www.abny.com Thomas M. O' Brien, President and C.E.O.



## Annual meeting of the Hellenic and Black Sea Committee of B.V.







1. from left to right: Mr. L. Chahalis, Mr. G. Dalacouras, Mr. D. Chaleat, Mr. B. Anne, Mr. G. Procopiou, Mr. F. Piedelievre & Mr. D. Bouttier

2. Mr. D. Bouttier with Capt. P. Tsakos

3. from left to right: Mr. B. Anne, Mrs. D. Chaleat, Mrs. Marcia Covarrubias & Mr. D. Chaleat

4. table in the middle, from left to right: Capt. N. Frangos, Mrs. A. Frangou, Mrs. B. Anne, Mr. L. Polemis, Mr. B.Anne, Mrs. L. Polemis, Mrs.M.Covarubbias-Ambassador of Chile & Capt. P. Tsakos.



The members of the Bureau Veritas Committee: Bottom line, from left to right: Mr. G. Dalacouras, Mr. L. Chahalis, Mr. E.Tsakos, Mr. D. Bouttier, Mr. G. Procopiou, Mrs. Procopiou, Capt. N. Frangos, Mr. B. Anne, Mrs. A. Frangou, Capt. P. Tsakos, Mrs. G. Dalacouras, Mr. Ch. Kanellakis, Mr. D. Chaleat.
Line in the middle, from left: Mr. M. Scufalos, Mr. N. Vafias, Mr. P. Dragnis, Mr. D. Sficas, Mr. D. Condylis, Mr. N. Panev, Mr. J.S. Popovici, Mr. Y.Y. Park, Mr. N. Trilizas, Mr. V. Terzis. Upper line, from left: Mr. A. Faraklas, Mr. A. Scaramangas, Mr. G. Gabriel,

Mr. G. Mylonas, Mr. A. Angelopoulos, Mr. M. Valkov, Mr. Claude

Maillot, Mr. V. Restis.

The 7th annual meeting of the Hellenic and Black Sea Committee of Bureau Veritas was held on the 17th of May 2004 under the Chairmanship of Mr. George Procopiou and the presence of Bureau Veritas Management, namely Mr. Bernard Anne, Senior Vice-President, Managing Director/Marine Division, Mr. Claude Maillot, Director of Ships in Service Management/Marine Division, Mr. Didier Chaleat, Vice-President, Director of Operations/Marine Division, Mr. Didier Bouttier, Regional Chief Executive for Hellenic & Black Sea Region, and Mr. Lambros Chahalis, Marine Department Manager for Greece and Cyprus.

This year, the Committee event took place in the beautiful surroundings of the island of Chios.

The meeting chaired by George Procopiou started with Managing Director of Bureau Veritas Marine Division Bernard Anne presenting the Bureau Veritas group results for the year 2003, which showed a continuation of the strong growth of the Group.

Maritime Consortium of Thessaloniki Inc.
- Nicolaos E. Zouros

## Launcing the newbulding tug Atlas Z



The launching of the new building tug ATLAS Z took place on 19t April in Thessaloniki at the "FOTAS STAMATIS" local shipyards, by MARITIME CONSOR-

TIUM OF THESSALONIKI - Nicolaos E. Zouros. The new era of renewing the fleet has already started for MCT, targeting a better and qualified services offered. Mr. Nicolaos Zouros realised that it is mandatory to correspond to the European Standards of the field and took advantage of the opportunity to start newbuilding tugs. The project includes two more units of similar specifications to tug ATLAS Z, and through this project the company and Mr. Zouros are personally placed among the market leaders in Greece for towing services.

Friends, colleagues, customers, co-operators and shipping businessmen attended the launching ceremony among which the ex-shipping minister Mr. Paschalidis, the chief executive of Thessaloniki Port Authorities Mr. Genitsaaris, the harbour master Cpt. Retzeperis and the vice-harbour Master Cpt. Skalkos and managerial staff of the EGNATIA BANK, which mainly contributed to the realization of the project.

Finally, it has been mostly emphasized in the speech of the general manager of MCT, Mr. Gerasimides, the enthusiasm and determination to fulfil the goals of the company to build new tugs and be prepared for future development.

Mr. Anne then presented the decision of IACS to develop common rules for tankers and bulk carriers in the process of the adoption of the goal based standards proposal made jointly to the IMO by Greece and the Bahamas.

This decision was received with enthusiasm and generous support from all the members of the Committee who reiterated the Greek shipping support for more robust ships.

However, grave concern was expressed by all the Committee Members on the process of adopting untested and questionable designs and equipment (double side skin bulk carriers, free-fall life boats) brought about by political pressure and proposed that the tested and proven single side skin design bulk carriers could become much safer should the additional steel requirements for the double side skin design be strategically distributed in the scantling.

The Committee Members called for Bureau Veritas and IACS to be much more outspoken in the IMO and other International fora, where their unique technical expertise should be utilized to protect the industry and the seafarers from the hasty decisions taken, which would be inconsistent with safer shipping.

During the meeting, Mr. G. Procopiou announced the nomination of two new members of the Committee:

 -Mr. George Mylonas of Avin International S.A., and
 -Mrs. Angeliki Frangou of Maritime Enterprises Management.

On the occasion of this meeting, an exclusive gala dinner was held the evening before at the recently renovated historic villa "Argentikon" in Kambos, Chios island.

The members of the Committee, prominent figures of the shipping community, her Excellency the Ambassador of Chile, members of the Greek parliament, a Representative of the Cyprus Flag, and members of the press, in total more than 100 people, joined the top Management of Bureau Veritas to celebrate the return of Bureau Veritas Committee to the island of Chios, 22 years after the Committee held in 1982.

#### TECHNICAL SPECIFICATIONS FOR HARBOR/COASTAL TUG ATLAS Z.

MAIN DESCRIPTION		ENGINE DETAILS	
Type:	Harbor tug	Engine:	2 x MWM TBD604DV8
Classification:	A1	Total BHP:	2764 BHP
Vessel built:	2004, Greece	Generators:	1x100 KVA(Cummins)
Vessel name:	ATLAS Z.	100-200	1x60 KVA(Deutz)
Call sign:	SY4982	Propellers:	2 x Fixed propellers
Port of registry:	Thessaloniki 1015		
Flag:	Greek		
Owners:	Fillipos Z. N.E.		
Class:	Helfenic Register		
	of Shipping		

MAVAGING COMPANY: Maritime Consortium of Thessaloniki
42, 26th Octoriou str., 54627 Thessaloniki, Greece
Tet: \*30 2310 555500, Fax: \*30 2310 555506, email: infoilizouros.gr, web site: www.zouros.gr



#### Navarino Telecom

#### Navarino offers Crew Calling Cards with charges less than 1.00 USD per minute, for most of the week hours

Navarino has announced to shipping companies an enhancement to the Stratos Crew Calling Cards service. The most important advantage is that the Crew Hours are now increased from 4 hours per day to 10 hours per day on weekdays, as well as all weekend long. Stratos crew calling cards have been very popular with maritime users, as they do not include surprise charges, such as connection costs or start up fees, hold-time charges, or charges for unanswered calls.

For all calls placed between 20:00 GMT and 06:00 GMT on weekdays and during all day on Saturdays and Sundays (crew hours), Stratos crew calling card users will be charged only 6 units per minute instead of 10 (a 40% discount). When a 150-unit card is used during the discounted hours, it will give its user not 15 minutes worth of airtime but 25 minutes at the same cost.

Mr. Kerry Pettitt, Stratos Maritime Business Development manager, said: "We trust that the majority of shipping companies will take the advantage of this special offer, enabling crew members to stay in touch with friends and family on land at the lowest possible cost, without the need for complicated billing and accounting processes". It is worth to mention that during "Crew Hours" the cost of communication through mini-M is even less than the GSM roaming costs, in many countries. For further information regarding the new Crew Calling Cards you may visit Navarino's stand at Posidonia exhibition. (Stand 108)



#### Small ... but efficient

by mr. K. Chiou, Managing Director

Classification Societies play a very important role in assessing and ensuring the safe construction and operation of ships, as well as in the protection of the marine environment. The implementation of international legislation and the enforcement of applicable rules and regulations lie within the responsibilities of the classification societies which closely follow-up the condition and maintenance of ships during scheduled and random inspections and surveys. Recently, the implementation of the ISM and ISPS Codes has also become a very important issue within the overall activities in the classification sector. In short, classification societies with their expertise, experience and vast network worldwide are perhaps the most essential link of the shipping chain, thus ensuring the flow of international trade. Hellenic Register of Shipping (HRS) is indeed the national Classification Society of Greece, established and officially recognised by the Greek Maritime Administration in 1919. Presently 346 ocean-going ships representing approximately 2.177.000 gt are classed with HRS. 97 of these ships are passenger ships, highspeed craft and passenger Ro-Ro ships, representing a significant part of activities in a sector where HRS has developed particular knowledge and experience. It should also be noted that HRS surveys, monitors and issues safety certificates to 4700 ships repre-

HRS is recognised by 28 Governments to act on their behalf according to International and National Regulations and employs 73 exclusive and 50 non-exclusive surveyors, both in Greece and at 109 ports all over the world. These figures clearly show that, in terms of size, HRS is a rather small organization, dealing mainly with passenger shipping. However, its size and range of activities does not at all affect the quality of the services it offers or the high operation standards of the Society.

senting the major part of the pleasure yachts in Greece.

HRS is recognised by the European Union under the provisions of Article 4(3), of Council Directive 94/57/EC "on common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant activities of maritime administrations". This recognition, which is the result of a continuous monitoring and auditing by both the European Commission and the National Maritime Administration confirms the high quality standards of the Society.

The main goal of HRS is to improve its image and reliability towards the shipping industry and particularly to the Greek shipping community. In pursuing this endeavour the IACS issue is always a first priority along with its upgrading within the European Union workings. In this new demanding and over-competitive environment, a smaller organisation may possibly offer better solutions because of its more flexible structure and methodology. HRS is rather small but it is indeed well equipped, efficient, competitive, quick responding, committed to quality and environmental protection and always in close contact with its customers aiming to personalized handling of their needs.

SOUTHERN SHIPPING & FINANCE CO. LTD

SOUTHERN SHIPPING (CHARTERING) LTD



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

85 Akti Miaouli & 2 Flessa Str. 185 38 Piraeus





#### Marshall Islands Registry

#### Marshall Islands Registry exceeds 20 million gross ton Mark

The Marshall Islands Registry has exceeded the 20 million (m) gross ton (gt) mark. As of 31 March, 2004 there were 668 ships totalling 21.26m gt flying the Marshall Island flag, a 29.5 percent increase over the 16.43m gt which was registered 12 months ago.

Having tripled the size of its fleet, from 7m to 21m gt, in the space of four years, the Marshall Islands is steadily moving up the list of the world's top ten registers in terms of tonnage and quality. The Marshall Islands Registry has the largest share of US owned tanker tonnage, while in Europe, major growth is coming from Germany, Norway and Greece, as more owners in these countries choose the Registry.

The rapid growth in the fleet has been accompanied by an ongoing commitment to ensure that the high level of quality set by International Registries, Inc. (IRI), the administrator of the Marshall Islands Registry, is not only maintained but also continuously improved. Fundamental to this quality commitment is the decentralization of operations which provides customers with worldwide, 24-hour local services for vessel and corporate registrations and operational matters.

IRI continues to invest in its staff and its systems. The company's worldwide staff of over 100 employees includes experts covering the full range of flag state maritime responsibilities, from ship safety, security and accident investigation, to radio licensing, crew qualifications and licensing, crew identity books and documentation, and safety and security inspections. The latest IRI appointment is Jack Polderman, formerly Senior Vice President Marine Services for North and South America at Lloyd's Register (LR). Jack retired from LR in 2003 after 33 years with the class society. For IRI he is focusing on technical investigations, inspection regimes and requirements, and other technical marine issues.

IRI retains consultants to advise on key topical issues and to help in the formulation of not only the administration's policy but also the systems needed to implement such policy effectively. Two of the leading IRI consultants are Rear Admiral Robert North, US Coast

Guard (Ret.) and formerly in charge of the Coast Guard's Maritime Safety Division, and Dan Sheehan, former Director of Information and Technology for the US Coast Guard. Both Admiral North and Dan Sheehan play a leading role in the work of the Marshall Islands Quality Council (MIQC) which meets approximately twice a year. In addition, both participate on the Marshall Islands Delegation that attends IMO meetings. The Marshall Islands Delegation, which can number up to five maritime experts at major IMO meetings, plays an active role in all discussions on flag state related issues.

"We are pleased to note that there is a growing awareness in the industry that intensifying port state and flag state scrutiny of ship safety and security performance can jeopardize the profitability of the less-committed shipowner," states Bill Gallagher, IRI president. "We are focused on the quality conscious owner who wants to make use of our expertise, global network and systems to help ensure that port state detentions and charterer rejections are kept to a minimum," he continued. A measure of the benefits derived from a quality commitment is given by the administration's continuously improving port state detention record. For example, the 2002 Annual Report of the Paris MOU (the latest available) shows that 8 of the 208 Marshall Islands (MI) ships inspected in Paris MOU ports were detained in comparison to 9 detentions out of 176 inspections in 2001. In other words, 3.85% of MI ships were detained, against a Paris MOU average in 2002 of 7.98%, while in 2001, 5.11% of MI ships were detained against an overall Paris MOU average of 9.09%. The recently published 2003 United States Coast Guard (USCG) Annual Report also shows improvement. In 2003 only 1 out of 236 MI ships was detained for a detention ratio of 0.42% against a USCG average of 1.99% versus 3 detentions out of 162 MI ships inspected in 2002 for a detention ratio of 1.85% against a USCG average of 2.52%.

Another example of the Registry's quality commitment is its no-nonsense approach to the implementation of

the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code. Over the past year, shipowners and managers of vessels registered in the Marshall Islands have been kept appraised of their obligations in a timely fashion. These parties were instructed to submit their Ship Security Plans (SSPs) to a Recognised Security Organisation (RSO) by 15 March, 2004. That deadline was necessary to ensure that the RSOs would have enough time to review the SSPs, and also to enable the ships to have an SSP on board for the mandatory implementation period of 60 days prior to the entry-into-force date of 1 July, 2004.

"For the Marshall Islands Registry, fleet growth and a quality commitment have gone hand-in-hand," states Bill Gallagher. "There is an increasing awareness in the maritime industry that an improving quality performance not only brings environmental and safety benefits but also reduces costs. We are pleased to report that it can also lead to strong growth."

Asia is the latest focus for expansion of the global IRI network. This expansion was brought on by a strong increase in the number of Asian shipowners registering vessels with the Marshall Islands. At the end of 2003, IRI opened an office in Singapore, while offices in Shanghai and Tokyo will follow later in 2004. IRI is also increasing its representation in India and the Philippines to help meet the strong demand among owners of Marshall Islands vessels for Indian and Filipino seafarers. IRI representatives in Brazil, Chile and Egypt were also added to the network in 2003.

For further information contact Bill Gallagher, President, International Registries, Inc.

11495 Commerce Park Drive Reston, VA 20191-1507 USA Tel: +1-703-620-4880

Fax: +1-703-476-8522

E-mail: bgallagh@register-iri.com Website: www.register-iri.com

## Your global partner in ship spares - Equipment agencies



We are a company specializing in the supply of specific components, mainly from the Chinese / Far East market. In particular through our

Chinese partner, we are offering directly from our production sources in China, spare parts from MAIN ENGINES & DIESEL GENERATORS.

For the M/E we offer, CYLINDER LINERS (BORE 15-900MM) CYL. COVERS / PISTON CROWNS / PISTON SKIRTS /WATER GUIDE JACKETS and various spares for SULZER / MAN / B&W / PIELSTICK ENGINES.

For the D/E a full variety of consumables spares for DAIHATSU / YANMAR / JAPANESE PUMPS.

We have very competitive prices - very good quality and efficient and cost effective forwarding for B.B.C T/C (from VTR-160 up to VTR-654 series), ANCHOR CHAINS / CHAIN CABLES COMPLETE SEA WATER PUMPS / LIFE BOATS / LIFE RAFTS / HATCH COVER / RUBBER PACKING / etc.

Apart from the above, our latest production / supply is THE WATER INGRESS ALARM SYSTEM FROM CHINA According to latest Solas Regulations our equipments

have been approved by the major classification societies: ABS / LRS /DNV /B.V / NKK /K.R

Combing the Japanese Mitsubishi Technology (ALARM CONTROL BOX) together with the Germany production (SAFETY BARRIER / SENSORS) we are offering competitive prices and quick deliveries for Bulk Carriers with 4/5/6/7/8/9 cargo holds.

In addition, through our specialist team of engineers, we are able to issue the plan of the vessel for approval to install the complete system on board vessel offering a reliable service / and very competitive lump sum prices.

Furthermore we are representatives of:

- MITSUBISH KAKOKI KAISHA PURIFIERS / SELF-JECTORS, SPARE PARTS SUPPLY & AFTER SALE SER-VICE
- MARISO / CHINA: TURBO CHARGES FULL RANGE / SPARE / REPAIRS
- ALTO DEN SIN: ELECTRIC POWERED WATER BLASTER MACHINES (PRESSURE 200 BAR UP TO 2000 BAR)
- CYGNUS INSTRUMENTS: MULTIPLE ECHO ULTRA-SONIC DIGITAL THICKNESS GAUGES
- STARINSTALL: HULL STRESS MONITORING SYSTEMS



#### UNISPEC

## ARE YOU STILL ALLOWING ASBESTOS IN YOUR SHIPS? THE CASE FOR "ASBESTOS-FREE"



By E. Sardis, Director, Unispec Group.

Every year at least 50,000 people around the world face a horrible death after a lifetime of indescribable suffering resulting from mesothelioma cancers, asbestosis and other asbestos induced diseases developed through unchecked use of asbestos in working environments. Their number is increasing. More cases come to light daily.

Are your people safe?

This article is to inform decision makers of the terrible consequences resulting from the use of asbestos in their vessels, and to inform of low cost alternatives in ASBESTOS-FREE material now used in Fluids Sealing (mechanical packings and gaskets) and High Temperature Insulation (rope, tapes and cloth).

#### PART ONE - ASBESTOS

Asbestos is the generic term for a collection of silicate minerals occurring in nature as resilient, flexible, nonconductive fibres. It is almost indestructible in nature, immune to chemicals and heat and does not evaporate or dissolving in water. It is recovered mostly in open mines and breaks easily into very tiny fibres, some 500 to 600 times smaller in diameter than human hair, see only through electron microscopes.

But its many advantages were also its downfall. Indestructible and minute in size once in the air it floats for days, free to be inhaled or ingested by anyone exposed. Once in the body it remains forever, causing cellular inflammation which, even decades later, can lead to lung cancer, asbestosis, mesothelioma tumors in the digestive system, etc. This affects millions for many years; for asbestos related cancers will cast their horrific and fearful shadows from the first day of a worker's exposure up to 20 or even 30

years later when inflammation turns to cancer. In the U.K. alone estimates of asbestos related deaths until year 2020 are over 2000 people annually.

Because of its many qualities Asbestos was used extensively in over 5000 products and it is probably the best insulator ever discovered. In the Mechanical Maintenance field we find it in many places, such as in:

Fluid and Gases' Sealing - Mechanical Packings and Gaskets.

Pipes, Boilers, Gas Turbines - Rope, Tapes and Cloth. Fire Fighting and Fire protection systems.

Brake Linings and Clutch Pads, etc.

The evidence against asbestos is indisputable. There can be no excuse for permitting or promoting the use of asbestos in any area of a ship, a shipyard or in any part of industry. There are competitive alternatives, many at the price of asbestos material.

#### PART TWO - THE "ASBESTOS-FREE PICTURE"

Fortunately our industry was not unprepared when the ban of asbestos came. Asbestos was tremendous but not perfect. So, industrial innovation and product improvement research since the early seventies, and not asbestos fear, led to the development of replacements that were able to fill any gaps left by the ban. As with everything, new costs were initially high, however, as performance was proven usage increased, manufacturing of scale was reached and production costs decreased. Over time demand encouraged further investments in new materials, faster production machinery, product improvements, and further price adjustments.

The asbestos-free materials listed below are readily available and meet many of asbestos' temperature, chemical and pressure resistance many times over with better performance and at better prices.

What asbestos-free packings should you select for your ships machinery?

Tests and usage brought us to recommend the following among the many alternatives. They are pure graphite, ptfe, aramid, acrylics, glass fibres and blends thereof. They are man-made synthetics or natural minerals harmless to man and the environment, recommended for the specific applications below:



 To seal valves and static applications in all temperatures and pressures:

Today you can seal temperatures from -200 to +850°C using harmless to man and environment, pure reinforced graphite yarns, self lubricated, immune to almost all chemicals, pressure rated to over 250 atmospheres. And at prices below asbestos equivalents. An example is Unispec Style 3512.

- For sealing all pumps except lube oil pumps:For all pumps except lube oil pumps we use:
- a) Asbestos-free man-made Acrylic Yarns with PTFE or graphite lubrication for all liquids including refrigerants and solvents. An example is Unispec Style 1200.
- b) For waters laden with sand and abrasives use Acrylic Yarns with PTFE lubrication. An example is Unispec Style 3410.
- c) For boiler feed, chemical and high speed pumps (speeds over 20 meters/second linear speeds) use the latest technology of PTFE yarns fused with graphite particles and silicone oil. An example is Unispec Style 3303.
- To seal high pressures in static or rotary machinery in lpg and chemical tankers and tank lid seals:

Ask for unblended PTFE fibres, dry or lubricated with heat dissipating lubricants for use with rotary equipment. An example Style 3200.

Hatch seal covers are now sealed with 100% pure PTFE yarns over a core of silicone rubber and not mixes of PTFE with non-PTFE yarns. An example is Unispec tank lid seal.

4. To seal sea and sweet water systems, lube oils and tail shaft/rudder posts:

Flax or cotton with grease or PTFE was the old standard for such applications. However, Flax is harsh and full of impurities and Cotton weak for tough applications as sea water and tail shafts.

RAMIE with PTFE or silicone grease is far superior in purity and strength. RAMIE is now the high quality industry standard as also referenced in the IMPA and ISSA Shipstores catalogs. Examples are Unispec Styles 4305 & 4405.

Gasketing material:

What asbestos-free gaskets should you select for your

ships machinery?

Asbestos-free raw material used here: pure graphite, carbon, aramid, glass fibres, proprietary mineral fibres, blends thereof. They are man-made synthetics or natural minerals harmless to man and environment recommended for the specific applications below:



UNISPEC NON-ASBESTOS GASKETING MATERIAL

1. To seal pipe flanges & machinery to 2600C, except lpg & chemical tankers: Use unreinforced gasket sheets of Aramid Fibres, SBR rubber and

mineral fillers. Seals all applications to 2600C. For steam, to +180?C. An example is Unispec's style NG3000.

- 2. To seal pipe flanges & machinery to 400°C: Use unreinforced gasket sheets of Aramid Fibres wih NBR rubber and mineral fillers. For steam, max. temperature is +260°C. An example is Unispec's style NG3010.
- 3. To seal high vibration areas to 400°C: Use reinforced Aramid Fibres with NBR rubber and mineral fillers. For steam, max. temperature is 260°C. An example is Unispec's style NG3050WM.
- 4. To seal cryogenics as low as -200°C on lpg or chemical tankers or high temp: Use pure graphite gasket sheets with or without reinforcement. Available in Plain (unreinforced) form, or REINFORCED with wire mesh, tanged stainless foil insert or plain stainless foil for temperatures from -200°C to +650°C. Temperature rises to +850°C in non-oxidizing atmospheres. An example is Unispec's series NG2500.

A knowledgeable producer of sealing products will be more than happy to assist you in identifying what is best for you to be using in your ships. Your current supplier may be the proper source for this information and assistance.

We at Unispec and our distributors internationally will be most happy to contribute in eliminating dangerous products from reaching people and the environment. Maybe, together, we can aim at making the marine industry a safer and more pleasant one attracting qualified people.



#### OCTEL MARINE

#### Making Fuel Treatment Easier



By Christos Boutos, Regional Manager Octel

Ships trading internationally are burning over 100 million tons of residual fuel per year but the quality of marine fuel (refinery residues) has deteriorated in recent years. This is due to the introduction of secondary refining methods and, in particular, the increased severity of the viscosity-breaking process used by petroleum refiners to meet the increasing demand for automotive and aviation fuels. There is therefore an increasing need for fuel additives to improve the properties of marine fuel and to ensure more efficient and clean combustion in marine diesel engines.

Shipping companies purchase marine fuel from oil companies and/or from independent suppliers or traders. These fuels are generally a blend of residuals and different cutter stocks, which are also available on the market. The suppliers meet the ship owner's/ISO specifications by blending and, as long as the product they sell meets the agreed specifications, their contractual obligation has been met. These accepted specifications, however, are not a good guide to the real quality of the fuel when presented to the engine or boiler for combustion.

Efficient and economical engine operation largely depends on this fuel quality. This varies significantly depending on the supplier and location to which it is delivered. It is therefore highly desirable to modify the fuel properties to achieve a more stable and more easily combustible product. This will improve efficiency, aid reliable engine operation and reduce emissions.

The accepted (mechanical) ways to treat fuels on board are by settling, separation and filtration, all of which have a limited physical effect on fuel combustibility. Fuel problems often begin in the refining process and are then aggravated or increased during shipping and blending. Many of these problems can be solved by additional chemical treatment. Fuel treatments are a proven economic solution to improve the quality of the fuel and to enhance its properties to a reliable level for the ship operator.

As a supplier of fuel treatment chemicals, Octel Marine has seen the increasing need for fuel additives to improve the properties of marine fuel and to ensure efficient and clean combustion in marine diesel engines and boilers.

With a focus on industry partnership and product quality, expertise in research and development, application development, dosing systems and additive distribution, our customers can expect the best fuel oil treatments available as well as unrivalled technical support and service commitment.

Fuel additives, designed to optimise engine reliability and reduce engine maintenance, have been specifically manufactured for residual fuels and residual fuel blends typically used in marine engines, including modern high load 4-stroke engines as well as 2-stroke engines. By offering an alternative to both costly retrofit engine adaptations and/or the purchase of more expensive, better quality fuel, Octel Marine's additives are a simple and economic solution to improved engine performance.

Supported by long-term field experience and independent bench testing, our fuel treatments can effectively increase the reliability and performance of engines running on a range of fuel qualities, whether they are blended fuels, high-asphaltene/MCR fuels or high-vanadium/sodium fuels, burnt in engines with high exhaust temperatures.

Octel Marine is the largest supplier of heavy fuel oil treatments in the world. Our broad product range can assist with handling the complexities of fuel treatment and combustion at sea. Our technology is helping to reduce harmful emissions released into the environment, to reduce overall operating costs by optimising engine reliability and to minimise engine maintenance all over the world. We have developed market-leading



additives specifically for the residual fuels and residual fuel blends typically used in marine diesel engines as well as in land-based diesel power installations.

Much of Octel Marine's current technology has been developed in partnership with some of the world's largest ship operators. Furthermore, our fuel treatment technologies are recommended by a number of the world's leading engine builders. Octel Marine's production facilities are certified to ISO 9001 and to ISO 14001.

Our former PLUTO®, Bycosin and CP3500® products were acknowledged as the best fuel oil treatments available. From 1st May, 2004, these product lines have now been transformed into our new OctamarTM brand name. The Octamar™ range of additives includes powerful dispersants/stabilisers that have been developed for residual fuel stabilisation where asphaltene agglomeration results in sludge formation in the tanks and fuel system. The additives will allow the blending of heavy and light components as well as mixing fuels that may become unstable when blended and will keep bunker tanks, filters, strainers and fuel heaters clean. This means less maintenance, less downtime and less sludge. A homogenous fuel helps reduce the separator workload and improves fuel injection, atomisation and combustion efficiency. Octel Marine's combustion additives are "catalysts" that help to burn up the available carbon in a fuel droplet in a shorter amount of time. These additives ensure a more complete combustion, reducing the build-up of sooty deposits which reduces engine maintenance and increases the time between overhauls. Octel Marine's post-combustion additives have an effect on the ash material found in the fuel and will have an effect on the melting temperatures of the various compounds that are created during combustion. Octel Marine has developed an ash inhibitor and combustion catalyst which keeps exhaust valves and turbo chargers free from hard ash deposits and prevents the formation of ash deposits by raising the melting point of the ash compounds.

In other words: from fuel storage through combustion to the exhaust funnel, Octel Marine offers a broad range of additives for solving fuel oil related problems. The full Octamar™ range of products is stocked at key ports around the world. Our engineers are available worldwide to investigate fuel handling and combustion problems, to provide advice and answers on the spot, either on board ship, in the ship management office or by fax/ phone and e-mail.

As part of the international Octel Petroleum Specialities business, Octel Marine's dedicated business team was set up to serve the specific needs of the marine market. The team has the experience, market knowledge and technical expertise to work closely with its customer base and develop bespoke additive solutions. Our customers benefit from a fully integrated supply chain and an international network of sales offices. We can offer unrivalled support, delivering products anywhere in the world to our customers' specifications.

Octel Marine has the capability to develop fuel treatments that address the specific problems associated with marine fuels.

Technical sales activities on site are supported by comprehensive laboratory facilities in the UK, France, Germany, Sweden and the United States. These Fuel Technology Centres provide a full range of fuel oil testing capabilities. In addition, and in conjunction with Octel's research laboratories, new product development ensures we can provide optimum products and services to all our customers.

Tel: 210 - 4110 727

email: boutos@octel-corp.com



## New horizons for GMMOSTECH MARINE & TECHNICAL SERVICES L.L.C.

GMMOSTECH MARINE & TECHNICAL SERVICES L.L.C.provides services in the field of tanker, gas carrier and dry cargo repair and maintenance from its base in Dubai.

The company was formed in 1988 to provide a complete range of repair and maintenance services to international ship owners and local companies in UAE, for afloat repairs at Port Rashid and Jebel Ali Port. The company also works on a sub-contract basis with Dubai Dry docks.

GMMOSTECH is part of the GMMOS Group.

Highly specialized teams of engineers are qualified to undertake:

- · Steel Work, Steel Fabrication.
- Mechanical, Electrical and Automation Repairs including Voyage Repairs.



 Piping installation and repairs of auxiliary and machinery, pumps, turbines and hydraulic systems.

The company also undertakes full range of electrical repairs and installation in addition to the repairs and overhauling of refrigerators and air conditioning plants.

Recently GMMOSTECH LLC has succeeded to complete the SBT modification of ULCC "Essex" 400,00 DWT at Dubai anchorage in 15 days.

GMMOSTECH Marine and Technical Services LLC is certified ISO 9002.



#### TRANSMAR SHIPPING Co S.A.

**MANAGERS - OPERATORS** 

**QUALITY - SAFETY - ACCURACY** 





G. KAVOUKAS - MARGARITA KAVOUKA

**SHIPPING AGENCY** 



#### SERVICE ABOVE ALL

3, 2nd Merarchias str., 185 35 Piraeus-Greece
Tel.: +30210 4224824, Fax: +30210 4223756, Tlx.: 212681 TRAN GR,
Website: http://www.transmar.gr, e-mail: transmar@transmar.gr



# turbotecnica

D. & TH. PISTOLIS

DIRECT LINE SERVICE: 6944 304 863 SERVICE STATION: HOUSTON | SHANGHAI









From our new, well equipped warehouse we are able to cater for all your needs in the fastest and most efficient manner. We supply the most extensive range of new and re-conditioned spare parts; turbochargers complete and unassembled, and exhaust turbo rotors. [Quality Assurance ISO 9001-2000, ABS]

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

123 DIMOKRATIAS Av. GR. 188 63 PERAMA

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

