

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

www.naftikachronika.gr
ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 73 * 10/2004 * ΤΙΜΗ 6 €



Ευρωβουλή και ναυτιλιακή πολιτική

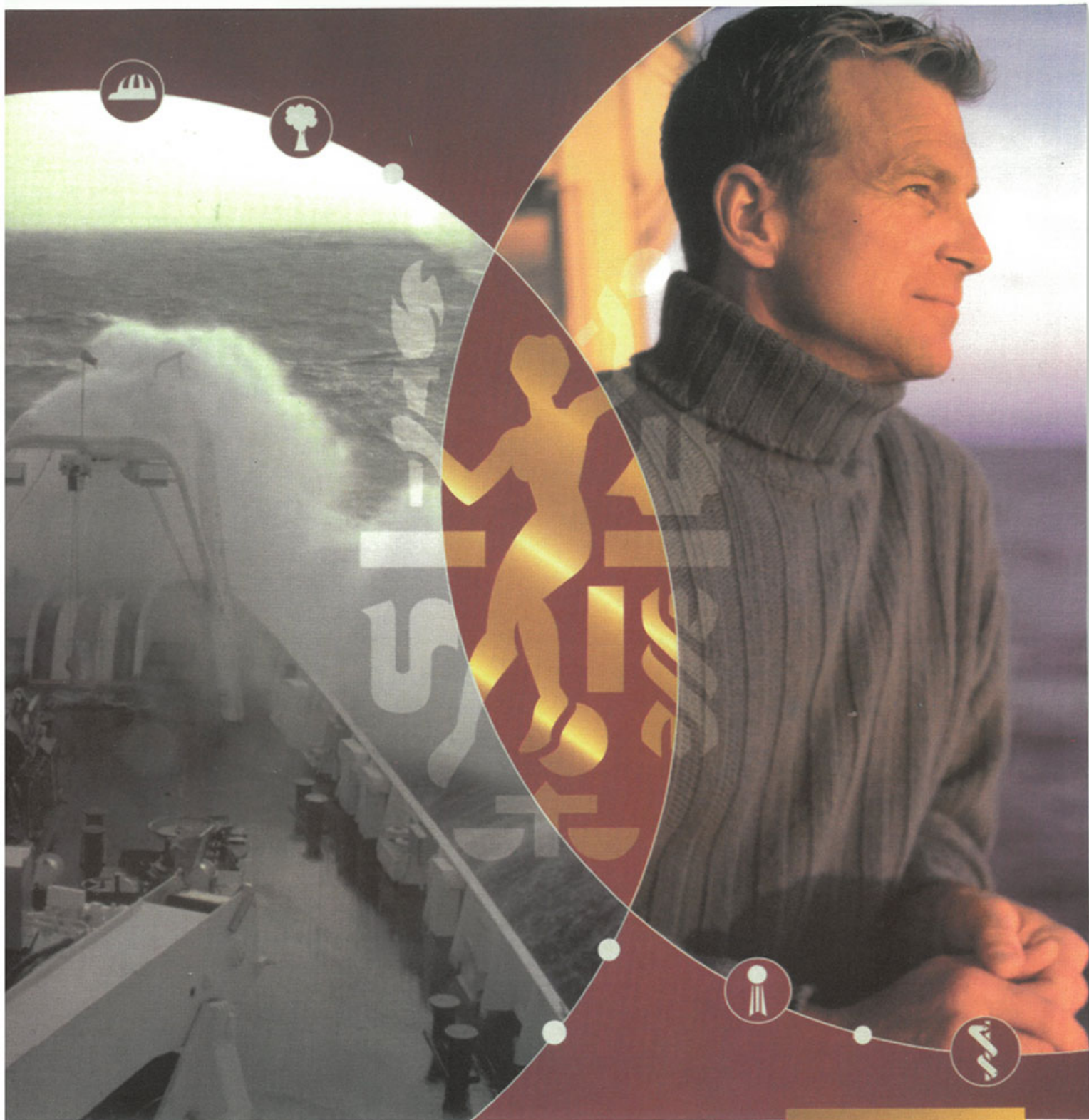
➤ Οδοιπορικό στην κατεχόμενη Κύπρο

➤ Φάκελος: Νηογνώμονες

➤ Αλ. Παναγόπουλος: Στόχος μας

η ανταγωνιστική ευρωπαϊκή ναυτιλία

➤ Γιάννης Ξυλάς: Χρειαζόμαστε νέες ιδέες



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

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



**BUREAU
VERITAS**

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



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 τευ 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



6. Editorial

8. Περισκόπιο

12. Κύπρος

18. Ξαφνικά φέτος το καλοκαίρι...
Άρθρο του Σπύρου Ράνη

22. Ναυτιλιακά Νέα

42. Αξιοποίηση της ευκαιρίας που δίνουν οι κοινοτικές θαλάσσιες λεωφόροι στην Ελλάδα
Σχόλιο του Άλκη Κορρέ

44. Το Στρασβούργο, σημείο αναφοράς της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής οικογένειας

50. Στόχος μας μια ανταγωνιστική ευρωπαϊκή ναυτιλία
Συνέντευξη του Αλέξανδρου Παναγόπουλου

54. Όπου εμπλέκεται το κράτος τα πράγματα μπερδεύονται
Συνέντευξη του Γιάννη Ξυλά



61. Αφιέρωμα: Νηογώμονες

62. Formal Safety Assessment: Επιστημονικό εργαλείο ή ρωσική ρουλέτα;
Άρθρο του Χαρ. Ψαραύτη

66. Το ρεκόρ του Lloyd's Register
Άρθρο του Απόστολου Πουλοβασίλη

70. Port State Control:
Η εντατική εργασία έφερε την επιτυχία
Άρθρο του Αθ. Ρεϊζόπουλου



72. Οι κοινοί κανονισμοί των Νηογωμόνων γίνονται πραγματικότητα
Άρθρο του Νίκου Μπουσούνη

74. Η ανυπαρξία ναυτιλιακής υποδομής δεν βοηθά τον Ελληνικό Νηογώμονα
Συνέντευξη του Κων. Χίου

76. Η διαμόρφωση της τραπεζικής χρηματοδότησης της ελληνόκτητης ναυτιλίας

84. Τα στεγανά της θάλασσας
Άρθρο του Χρήστου Ντούνη

88. Αθήνα 2004

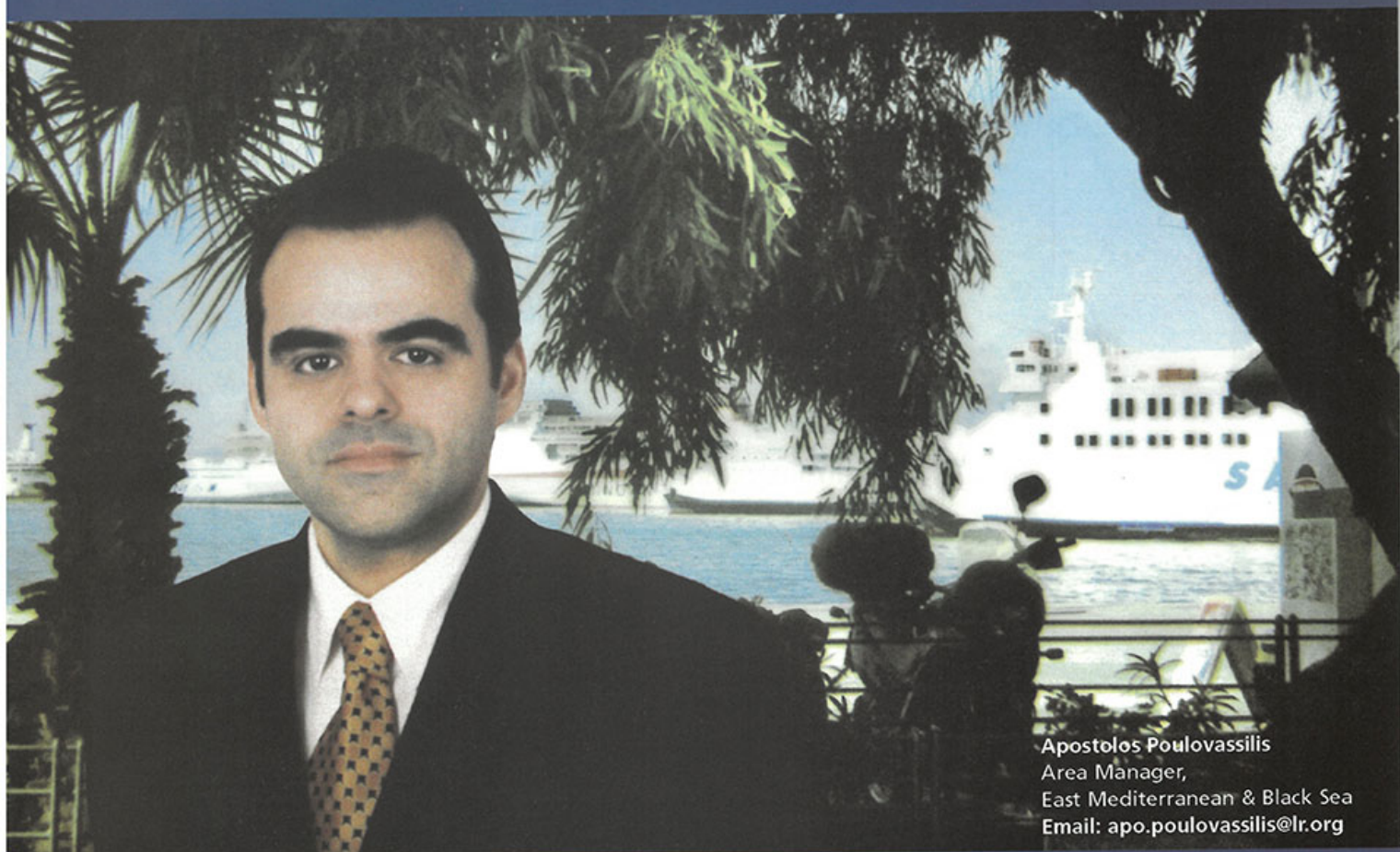
90. Η Β.Α. εξαπλώνεται στην Ελλάδα

92. Παραναυτιλιακά

96. Αντί επιλόγου



ProfitAbility



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

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

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

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

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

**Lloyd's
Register**

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

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

Registered office: 71 Fenchurch Street
London EC3M 4BS

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

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

Building better business



Όπου εμπλέκεται το κράτος
τα πράγματα μπερδεύονται
Συνέντευξη του Γιάννη Ξυλά

54

Στόχος μας μια ανταγωνιστική
ευρωπαϊκή ναυτιλία

Συνέντευξη του Αλέξανδρου Παναγόπουλου



50



Ξαφνικά φέτος το καλοκαίρι...
Άρθρο του Σπύρου Ράνη

18

Η διαμόρφωση της τραπεζικής χρηματοδότησης
της ελληνόκτητης ναυτιλίας

76



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Αριθμός φύλλου 73, ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ - ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2004
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωπτάκης
Έτος Ιδρύσεως: 1931

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

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

Συνδρομές (10 τεύχη):

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

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

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

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com

Ένα νέο ξεκίνημα

Τα νέα μέλη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που θα αντικαταστήσουν σε ένα μόνο μήνα την «παλαιά φρουρά» του κ. Pronti και της κυρίας De Palacio πρόκειται να αντιμετωπίσουν πολυάριθμα νομοθετικά και πολιτικά ζητήματα στο χώρο της ναυτιλίας. Οι δύο νέοι επίτροποι, κ. Barrot και Borg, σε συνεργασία με τους εταίρους τους, θα κληθούν να οροθετήσουν αλλά και να επαναπροσδιορίσουν τα πεδία πολιτικής δράσης στα οποία η Ευρωπαϊκή Ένωση επιθυμεί ενεργά να νομοθετήσει.

Το νέο Σώμα των Επιτρόπων κλήθηκε, όπως ορίζουν οι θεμελιώδεις συνθήκες της Ένωσης, σε ακρόασεις προκειμένου τα μέλη του Ευρωκοινοβουλίου να εξετάσουν την εμπειρία, τις γνώσεις αλλά και τις πρωτοβουλίες των νέων επιτρόπων, που θα ηγηθούν του κορυφαίου εκτελεστικού οργάνου της Ε.Ε. κατά την πενταετία 2004 - 2009.

Πριν από τις ακρόασεις κάθε υποψήφιος επίτροπος κλήθηκε να απαντήσει σε ένα γραπτό ερωτηματολόγιο. Με τη δοκιμασία αυτή, το Κοινοβούλιο εξετάζει τα προσόντα κάθε υποψηφίου και αξιολογεί την ευρύτερη πολιτική του προσέγγιση, προκειμένου αυτή να αποτελέσει τη βάση για την προφορική φάση των ακροάσεων. Τα ερωτηματολόγια αποτελούνται από δύο μέρη: το «γενικό» μέρος που συνίσταται από γενικές ερωτήσεις, οι οποίες είναι παρεμφερείς για όλους τους υποψήφιους επιτρόπους, και το «ειδικό» μέρος, το οποίο εστιάζεται στο συγκεκριμένο χαρτοφυλάκιο κάθε υποψηφίου επιτρόπου.

Το ειδικό μέρος των ερωτηματολογίων για τους δύο επιτρόπους αποπερατώθηκε από την Κοινοβουλευτική Επιτροπή Μεταφορών στο τέλος Αυγούστου και οι απαντήσεις, που στάλθηκαν, είχαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

Οι απαντήσεις του επιτρόπου Μεταφορών



Ο Γάλλος επίτροπος Jacques Barrot δέχθηκε πληθώρα γραπτών ερωτήσεων σχετικά με τις πρωτοβουλίες και θέσεις του σε θέματα πολιτικής μεταφορών. Ειδικά για τη ναυτιλία, ο νέος επίτροπος αναφέρθηκε σε δύο απαντήσεις που αφορούσαν ερωτήσεις σχετικά με τις σημαίες ευκαιρίας αλλά και τις αμοιβές των ναυτικών.

Ο κ. Barrot δεσμεύθηκε να εξετάσει στην πράξη τις συνθήκες εφαρμογής των πακέτων Erika I και II, ενώ επισήμανε ότι είναι στις προτεραιότητές του να επισκεφθεί όλα τα σημαντικά ευρωπαϊκά λιμάνια και ναυτιλιακά κέντρα, προκειμένου να ανταποκριθεί άμεσα στις επιθυμίες και συστάσεις της ναυτιλιακής κοινότητας. Ο κ. Barrot επισήμανε ότι θα ενισχύσει τις εξουσίες και αρμοδιότητες των εθνικών κλάδων επιθεωρήσεων εμπορικών πλοίων αλλά και του Port State Control, ενώ θα επιδιώξει στενή συνεργασία με τον ILO προκειμένου να ενισχυθούν οι αμοιβές των ναυτικών αλλά και οι συνθήκες εργασίας τους. Επίσης ο νέος επίτροπος Μεταφορών δεσμεύθηκε να αναλάβει πρωτοβουλίες σχετικά με την προώθηση νέων νομοθεσιών, που θα εξασφαλίζουν την ανταγωνιστικότητα και την οικονομική ανέλιξη των εθνικών νηολογίων χωρίς να διαστρεβλώνεται ο υγιής ανταγωνισμός. Ο κ. Barrot θα προτείνει νέες νομοθεσίες που θα καθιστούν τα ευρωπαϊκά νηολόγια ιδιαίτερα θελκτικά, ενώ θα εξασφαλίζεται με εντατικές προσπάθειες η ασφάλεια στις θάλασσες.

Αναφορικά με τις αμοιβές των ναυτικών, ο νέος επίτροπος αναφέρθηκε στο θέμα της διαφοράς των αποδοχών μεταξύ των υπηκόων των νέων κρατών-μελών και των παλαιότερων. Ανα-

«ΔΕΝ ΜΠΟΡΕΙΤΕ να πεταχτείτε στο γραφείο όταν έχετε ανοιχτεί στη θάλασσα.»



Κι όμως, ΜΠΟΡΕΙΤΕ.

Το να βγείτε στα ανοικτά δεν σημαίνει ότι πρέπει να βγείτε και εκτός επαφής. Με το Inmarsat Fleet F77, μπορείτε να έχετε συνεχή σύνδεση υψηλής ταχύτητας με το πλήρες φάσμα των τηλεπικοινωνιακών καναλιών, στην οποία περιλαμβάνονται ISDN με ταχύτητες έως 128 kbit/s, MPDS, φωνή και fax. Η υπηρεσία σας παρέχει πρόσβαση σε όλες τις συνήθεις επιτραπέζιες εφαρμογές, όπως και σε εξειδικευμένες εφαρμογές για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Με απόλυτη αξιοπιστία και σχεδόν πλήρη παγκόσμια κάλυψη. Για να μάθετε πώς κάνουμε την υπεραστική επικοινωνία μεταξύ πλοίου και ακτής παιχνίδι, επισκεφτείτε το www.inmarsat.com



φέρθηκε συγκεκριμένα σε παράδειγμα όπου κατά την άποψή του και σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία ένας Έλληνας και ένας Πολωνός υπήκοος, που εργάζονται σε ελληνικό πλοίο και στις ίδιες θέσεις, θα πρέπει να αμείβονται με τον ίδιο μισθό.

Ο κ. Barrot τόνισε πως θα είναι ιδιαίτερος αυστηρός ως προς αυτό το θέμα και θα παραπέμψει στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο όσα κράτη-μέλη δεν εφαρμόζουν την κοινοτική νομοθεσία. Διευκρίνισε, επίσης, ότι θα συνεργαστεί για την πάταξη κάθε τέτοιου φαινομένου με τον αρμόδιο επιτροπο για θέματα εργασίας.

Ο επιτροπος Μεταφορών ανέλυσε επίσης τη θέση του αναφορικά με το ρόλο της Επιτροπής στους διεθνείς νομοθετικούς οργανισμούς, όπως τον IMO και τον ICAO. Ο κ. Barrot θα επιδιώξει την πλήρη ένταξη της Ε.Ε. ως μόνιμου μέλους στους παραπάνω οργανισμούς, ενώ τόνισε την ανάγκη για κοινή ευρωπαϊκή φωνή και στάση στη χάραξη μιας διεθνούς πολιτικής μεταφορών. Το θέμα αυτό είχε απασχολήσει και την κα De Palacio, ενώ υπήρξαν έντονες αντιδράσεις από αρκετούς φορείς αλλά και Ευρωπαίους νομομαθείς.

Οι απαντήσεις του επιτρόπου Αλιείας και Ναυτιλιακής Πολιτικής



Ο Μαλιτέζος επιτροπος Joe Borg στις απαντήσεις του προς τα μέλη της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού της Ευρωβουλής αποσαφήνισε το ρόλο του στις θαλάσσιες μεταφορές. Εξήγησε ότι τα θέματα ναυτιλιακής νομοθεσίας και πολιτικής είναι αποκλειστικά και μόνο στην αρμοδιότητα του Γάλλου ομολόγου του, ενώ ο ίδιος θα ηγηθεί των θεμάτων αλιείας. Επίσης, ύστερα από παρότρυνση του προέδρου της Επιτροπής κ. Baroso, θα ηγηθεί του Maritime Policy Task Force, μιας ομάδας όπου θα αναλύονται όλες οι θεματολογίες σχετικά με τη ναυτιλία και την ασφάλεια στη θάλασσα, ενώ θα συντονίζει τις εργασίες για τη συγγραφή της Λευκής Βίβλου που θα αναλύει την πολιτική που θα ακολουθήσει η Ε.Ε. σε θέματα ναυτιλίας. Ο κ. Borg θα συντονίζει, επίσης, τις γενικότερες εργασίες της ομάδας και θα συνομιλεί και με τους ομολόγους του που ηγούνται σε θέματα Μεταφορών, Ενέργειας, Περιβάλλοντος, Επιχειρήσεων, Έρευνας και Περιφερειακής Πολιτικής.

As ευχηθούμε στους νέους επιτρόπους μια καλή και αποδοτική θητεία. Ο ρόλος τους και οι αρμοδιότητές τους οφείλουμε να συνειδητοποιήσουμε ότι θα είναι πιο σημαντικοί και καθοριστικοί από τον εκάστοτε Έλληνα υπουργό Ναυτιλίας, γι' αυτό οφείλουμε να παρακολουθούμε προσεκτικά κάθε νομοθετική πρωτοβουλία τους από τις μακρινές Βρυξέλλες.

Αισιοδοξούμε πάντως ότι θα εργασθούν με ζήλο αλλά και με πραγματική προσήλωση στο έργο τους, χωρίς υποκειμενικότητα και προσωπική παρόρμηση.

Ευελπιστούμε ότι το δύσκολο έργο τους θα αντανakλά τις επιθυμίες του συνόλου της ναυτιλιακής οικογένειας και ότι οι πολιτικές που θα ακολουθήσουν δεν θα προέρχονται από βιαστικές και επιπόλαιες σπουδές και παροτρύνσεις, αλλά θα στοχεύουν στη βιώσιμη ανάπτυξη του ευρωπαϊκού στόλου, στην ουσιαστική προσέλκυση Ευρωπαίων νέων στη θάλασσα αλλά και στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Ηλίας Μπισίας

«ΔΕΝ ΜΠΟΡΩ να τηλεφωνώ
στους δικούς μου όσο συχνά θα ήθελα.»



Κι όμως, με το **Super Quiet Time** **ΜΠΟΡΕΙΤΕ**.

Επεκτείνεται ο χρόνος μειωμένης χρέωσης κλήσεων **Super Quiet Time**. Έτσι, τώρα μπορείτε να εκμεταλλευτείτε τις κλήσεις χαμηλής χρέωσης μεταξύ 20:00 και 06:00 GMT (μέση ώρα Γκρήνουιτς) από Δευτέρα έως Παρασκευή και ολόκληρο το Σαββατοκύριακο. Η επικοινωνία με οικογένεια και φίλους ποτέ δεν ήταν φθηνότερη. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το **Super Quiet Time** και τις προπληρωμένες τηλεκάρτες, επισκεφτείτε το www.inmarsat.com/crewcalling


inmarsat
Total Communications Network™

20:00 έως **06:00 GMT** από Δευτέρα έως Παρασκευή και ολόκληρο το Σαββατοκύριακο

■ Η γιορτή του Εμπορικού Ναυτικού

Με επισημότητα γιορτάστηκε και φέτος στο Λονδίνο και πιο συγκεκριμένα στην έδρα του IMO η μέρα της εμπορικής ναυτιλίας. Έχουμε επανειλημμένως επισημάνει από τις στήλες του περιοδικού ότι το YEN θα πρέπει να ορίσει και στην Ελλάδα μια συγκεκριμένη ημερομηνία, οπότε θα γιορτάζεται η δύναμη της εμπορικής μας ναυτιλίας. Οι νέες γενιές οφείλουν να ενημερωθούν για τις προοπτικές μιας οίγουρης και κερδοφόρας καριέρας στη θάλασσα, ενώ οι παλιότερες ναυτικές γενιές να επιβραβευσθούν αλλά και να αναπολήσουν τις ένδοξες μέρες της σταδιοδρομίας τους στις διεθνείς θαλάσσιες. Η ημέρα της εμπορικής ναυτιλίας πρέπει να σχεδιασθεί από κοινού με τα ναυτεργατικά σωματεία και τις εφοπλιστικές ενώσεις, με σκοπό την απόδοση τιμών σε όσους προσφέρουν ουσιαστικό έργο στη ναυτική εκπαίδευση αλλά και στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

■ Το μέλλον των ΑΕΝ

Οι πολυάριθμοι ΑΕΝ στην ελληνική επικράτεια είναι ένα θέμα που αναμφισβήτητα προκαλεί πονοκέφαλο στη νέα ηγεσία του YEN. Είναι επίσης γεγονός ότι οι περισσότεροι σπουδαστές επιζητούν μια θέση στον Ασπρόπυργο ή στη Θεσσαλονίκη, αγνοώντας την πραγματική αξία των σπουδών σε μια μικρότερη σχολή όπου η εκπαίδευση γίνεται μια πιο προσωπική υπόθεση. Ευελπιστούμε ότι ο νέος υπουργός δεν θα συρρικνώσει αλλά ούτε και θα εγκαταλείψει τις επαρχιακές σχολές γιγαντώνοντας τον Ασπρόπυργο ή τη Θεσσαλονίκη. Όπως πολύ σωστά επισημαίνει ένας φίλος του περιοδικού, η ναυτική εκπαίδευση δεν χρειάζεται μια νέα «Γκράβα», όπου θα χαθεί η ιδιαίτερη σχέση εκπαιδευτή και φοιτητή. Οι ιστορικές σχολές στα νησιά της Ελλάδας πρέπει να επιβιώσουν όχι απλώς για ιστορικούς και συναισθηματικούς λόγους



αλλά για ουσιαστικούς, αφού η εξειδικευμένη εκπαίδευση που παρέχεται αρμόζει στις ιδιαιτερότητες και δυσκολίες του κλάδου. Όσο για το κόστος εκμοντερνισμού τους με σύγχρονα εκπαιδευτικά συστήματα, προτείνουμε ορισμένα μαθήματα να διεξάγονται από κοινού σε συγκεκριμένες σχολές μειώνοντας έτσι τον προϋπολογισμό του YEN. Για όλα υπάρχουν λύσεις. Όρεξη για δουλειά και όραμα να υπάρχει μόνο...

■ Η σχολή της Αλεξανδρούπολης

Τα μεγαλεπήβολα σχέδια των προηγούμενων ηγεσιών δεν βλέπουμε τελικά να υλοποιούνται ως προς τη δημιουργία ανεξάρτητης Σχολής Εκπαίδευσης αξιωματικών Λ.Σ. στην Αλεξανδρούπολη. Το κόστος για την υλοποίησή του μαθαίνουμε ότι είναι τεράστιο και λαμβάνοντας υπ' όψιν το γεγονός ότι η πολιτική ηγεσία δεν έχει ξεκαθαρίσει ποιο ρόλο θέλει να αναπτύξει το Λ.Σ., διακρίνουμε μια ματαιώση ή μάλλον αναβολή σε όποια σχέδια ανακοινώθηκαν τα προηγούμενα χρόνια. Είναι πάντως πεπεισμένοι ότι η Νέα Δημοκρατία επιθυμεί ένα Λιμενικό Σώμα με μεγαλύτερη στρατιωτική συνείδηση και πειθαρχία. Μια νέα ακτοφυλακή ανασχεδιάζεται, λοιπόν, εντός των συνόρων μας...

■ Η ναυτιλία στην Ε.Ε. (1)

Εντύπωση μας προκάλεσε πως στην Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου δεν μετέχει ως τακτικό μέλος εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ. Θα μετέχουν πάντως η κα Κράτσα από τη Ν.Δ. και ο γνωστός σε όλους μας για τις ακραίες απόψεις του κ. Τούσσας από το ΚΚΕ. Ο κ. Σηφουνάκης από το ΠΑΣΟΚ θα είναι αναπληρωματικό μέλος και λυπούμαστε γι' αυτό, αφού η Ελλάδα οικονομικά «ζει» σχεδόν αποκλειστικά από τις θαλάσσιες μεταφορές και τον τουρισμό της. Το ΠΑΣΟΚ οφείλει να εκπροσωπήσει τους ψηφοφόρους του σε αυτή τη σημαντική κοινοβουλευτική επιτροπή. Ας ελπίσουμε ότι οι δύο άλλοι Έλληνες ευρωβουλευτές θα εργασθούν για το όφελος της Ελλάδας σε μια δύσκολη νομοθετική περίοδο.



■ Η ναυτιλία στην Ε.Ε. (2)

Η προτεινόμενη κοινοτική νομοθεσία σχετικά με την ποινικοποίηση ενεργειών που προκαλούν θαλάσσια ρύπανση θα εξετασθεί τελικά σχολαστικά από το Συμβούλιο Υπουργών Δικαιοσύνης. Η προτεινόμενη νομοθεσία έχει προκαλέσει εξαιρετικά έντονες αντιδράσεις από διεθνείς ναυτιλιακές οργανώσεις και έχει φέρει σε αμηχανία τόσο την Επιτροπή όσο και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο. Ευχόμαστε ότι ο σχετικός νέος Έλληνας υπουργός Δικαιοσύνης Αναστάσης Παπαληγούρας θα χειριστεί την υπόθεση με τη δέουσα προσοχή, λαμβάνοντας υπ' όψιν τη δύναμη της ναυτιλίας μας και τις βαρύτατες κοινωνικές προεκτάσεις που θα επιφέρει η πιθανή υπερψήφιση του, κατ' εμάς πρόχειρου, νομοσχεδίου.

■ Μια απλή ερώτηση

Τι έγιναν τελικά η ΡΑΘΕ και το Εθνικό Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής; Η πρώτη Αρχή έσβησε άδοξα πριν καν αρχίσει το έργο της, αφού η νυν ηγεσία διέταξε την οριστική της διάλυση. Το πολυσυζητημένο όμως Εθνικό Συμβούλιο γιατί δεν ακούγεται;

Κρίμα τελικά για τις τυμπανοκρουσίες, τις υποσχέσεις, τις ελπίδες και τους πολιτικούς φανφαρονισμούς. Ιστορίες καθημερινής τρέλας... Μπορεί τελικά η ναυτιλία μας να εμπιστευθεί τους εκάστοτε κοντόφθαλμους πολιτικούς;

■ Λιμενικό Σώμα και Ολυμπιακοί Αγώνες

Συγχαρητήρια οφείλουμε να δώσουμε τόσο στην ηγεσία όσο και στο προσωπικό του Λ.Σ. για την άψογη αντιμετώπιση όλων των θεμάτων και καταστάσεων που δημιουργήθηκαν κατά τους πρόσφατους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Θεωρούμε ότι όλοι οι ένστολοι τιμήσαν το Σώμα τους και λειτούργησαν με επαγγελματισμό και οξυδέρκεια καθ' όλη τη διάρκεια του καλοκαιριού. Παρά τις γκρίνιες και τις μεμψιμοιρίες, οι σύγχρονες Κασσάνδρες διαψεύστηκαν. Να δούμε τώρα ποιος θα αναλάβει την ηγεσία του Σώματος. Αναμένονται θεαματικές εκπλήξεις πάντως. Η αρχή έγινε από τον ίδιο τον πρωθυπουργό στην Πολεμική Αεροπορία. Θα ακολουθήσουν και τα υπόλοιπα Σώματα.



■ Τα δικαιώματα του επιβάτη της Ακτοπλοΐας



Ποιες είναι τελικά οι ευθύνες των ακτοπλοϊκών εταιρειών σε περίπτωση πολύωρων καθυστερήσεων των πλοίων τους; Λάβαμε αρκετά παράπονα, ειδικά φέτος,

από επιβάτες που αναγκάζονταν να περιμένουν για ώρες στα λιμάνια των Κυκλάδων χωρίς να γνωρίζουν πότε αλλά και αν θα επιβιβαστούν... Στο χώρο των αερομεταφορών οι αποζημιώσεις στους επιβάτες σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία είναι ιδιαίτερα αυστηρές.

Επίσης απορία μάς δημιουργεί η μάλλον άστοχη διαφήμιση πολλών ακτοπλοϊκών εταιρειών όταν ισχυρίζονται ότι τα πλοία υψηλών ταχυτήτων τους προσεγγίζουν εντός ολίγων ωρών ορισμένους προορισμούς. Η διαφήμιση αυτή είναι τελικά ψευδής, διαστρεβλώνοντας την πληροφόρηση του επιβάτη ως προς τον πραγματικό χρόνο του ταξιδιού του. Ας είμαστε επιτέλους ειλικρινείς... Κανένα πλοίο δεν προσεγγίζει την Πάρο σε 2 ώρες και 45 λεπτά όπως ισχυρίζονται τα δρομολόγια των ακτοπλοϊκών εταιρειών! Ας γίνει ένας έλεγχος από τις αρμόδιες αρχές επιτέλους...

● Μια ευχή

Η τελευταία μας σκέψη αρχίζει και τελειώνει για ένα φίλο και συνεργάτη που έφυγε από τη μικρή μας ναυτιλιακή οικογένεια.

Ας μην ξεχάσουμε το έργο αλλά και την προσωπικότητα του προέδρου ΝΕΕ Σπύρου Αλεξανδράτου. Μας λείπει ήδη η παρουσία του και ευελπιστούμε ότι όλοι οι πρόεδροι των ναυτιλιακών οργανώσεων θα εργασθούν με το ίδιο κέφι, τον ίδιο ενθουσιασμό, την ίδια οξυδέρκεια, αλλά και με την ευαισθησία και την ανθρωπιά που τον διέκριναν. Οι προσნείς και εγκάρδιοι αιρετοί «αρχηγοί» μένουν πάντα αθάνατοι στις καρδιές μας.



Ο Σπύρος Αλεξανδράτος



Οδοιπορικό στη Βόρεια Κύπρο

>> Κατεχόμενη Λευκωσία - Κερύνεια

των Ηλία Μπίσια, Λίζα Μαρέλου

1

2

Ο Έλληνας επισκέπτης στη Βόρεια Κύπρο δεν ταξιδεύει στην Κερύνεια και την Αμμόχωστο ως απλός, περαστικός ταξιδιώτης. Επισκέπτεται τις «λαβωμένες πατρίδες» ως σιωπηλός μάρτυρας μιας «άλλης» Ελλάδας, που στέκεται μοναχική και αποκομμένη από την ιστορική συνέχεια της Μεγαλονήσου, πασχίζοντας να δημιουργήσει μια νέα ταυτότητα, αφηφώντας την επιθυμία και τη θλίψη της απανταχού ελληνικής οικογένειας.

Αφορμή για το ταξίδι στη Βόρεια Κύπρο αποτέλεσε η συμμετοχή του περιοδικού μας στο διεθνές συνέδριο Ship Management, που διοργανώθηκε στη Λεμεσό της Κύπρου τον περασμένο Σεπτέμβριο. Ως Έλληνες πάντα επιθυμούσαμε να επισκεφθούμε την «άλλη» πλευρά του τείχους της Λευκωσίας και να περπατήσουμε σε δρόμους, να δούμε εκκλησίες, μνημεία και παραλίες, που μέχρι πρόσφατα βλέπαμε σε φωτογραφίες και ντοκιμαντέρ. Η Κερύνεια, το Ριζοκάρπασο, η Αμμόχωστος,

3

4

5

6

η βόρεια Λευκωσία είναι τόποι ιεροί, όχι μόνον εξαιτίας της συναισθηματικής σπουδαιότητας για τον ελληνικό πολιτισμό, αλλά διότι παραμένουν ζωντανά μνημεία μιας Ελλάδας που αντιστέκεται -πραγματικά ανάδελφη- στους πολυάριθμους διωγμούς και Ξεριζωμούς. Η σχετικά πρόσφατη «ελεύθερη» κυκλοφορία των πολιτών της Κύπρου αλλά και της ηπειρωτικής Ελλάδας στις σκλαβωμένες πατρίδες μάς έδωσε την ευκαιρία να επισκεφθούμε ορισμένες τοποθεσίες και να καταγράψουμε τις εντυπώσεις μας για όσους επιθυμούν να γνωρίζουν τη σημερινή πραγματικότητα ενός απομονωμένου ψευδοκράτους.

Το πέρασμα στην «άλλη» γη

Όσοι επιθυμούν να επισκεφθούν τα κατεχόμενα εδάφη χωρίς αυτοκίνητο περνούν τα υποτιθέμενα σύνορα, κοντά στο Ξενοδοχείο Ledra Palace. Αφήνουμε την ελεύθερη Κύπρο και συναντάμε λίγα μέτρα πριν από τα «σύνορα», ως τελευταία εθνική υπενθύμιση, την ελληνική πρεσβεία στη Λευκωσία. Η ελληνική σημαία εδώ κυματίζει ελεύθερα για τελευταία φορά... Λίγο πιο κάτω, η νεκρή ζώνη χωρίζει το νησί σε δύο ξεχωριστές πραγματικότητες. Μέχρι πρόσφατα στη νεκρή ζώνη δεν υπήρχαν εμπορικές ή άλλες δραστηριότητες. Σήμερα ξεπροβάλλουν οι πρώτες μικρές μονά-



10



11

1. Με φόντο τη θάλασσα, το άγαλμα του Κεμάλ Ατατούρκ δεσπόζει στην κεντρική πλατεία της Κερύνειας

2. Εθνικιστική έξαρση σε κεντρική πλατεία της βόρειας Λευκωσίας

3. Υπαιθριο... ζαχαροπλαστείο έξω από την κεντρική αγορά της κατεχόμενης Λευκωσίας

4. Εγκαταλελειμμένα κτίρια, αριστουργήματα αρχιτεκτονικής στη βόρεια Λευκωσία. Στο βάθος διακρίνεται το τζαμί στην κεντρική πλατεία της πόλης

5. Με φόντο την κεντρική αγορά της πρωτεύουσας του ψευδοκράτους, μια φωτογραφία, ανάμνηση του οδοιπορικού μας

6. Εξωτερική άποψη του κάστρου της Κερύνειας

7. Οι πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις με φόντο τη χαραγμένη στις πλαγιές του Πενταδάκτυλου τουρκική σημαία

8. Το μοναστήρι Bellapais

9. Κεντρικός δρόμος στην Κερύνεια, στο βάθος ο Πενταδάκτυλος

10. Εσωτερική άποψη του κάστρου της Κερύνειας

11. Οι σημαίες βρίσκονται παντού. Εδώ ανεμίζουν στο εσωτερικό του κάστρου



7



8



9



δες, που αντικατοπτρίζουν μια καινούργια αμύχανη αρχή.

Η διαδρομή στη νεκρή ζώνη με τα εγκαταλελειμμένα κτίρια και το στοιχειωμένο από αναμνήσεις Ledra Palace κρατάει μόνο λίγα λεπτά αλλά το σκηνικό είναι πραγματικά επιβλητικό. Έρημα κτίρια, εγκαταλελειμμένοι δρόμοι, σκουριασμένα αυτοκίνητα, σπασμένα τζάμια... αναμνήσεις και μαρτυρική υπενθύμιση από τον Ξεριζωμό.

Φτάνοντας στο τουρκικό φυλάκιο, επιδεικνύουμε τα διαβατήριά μας και αποκομίζουμε ένα μικρό έγγραφο που ουσιαστικά μας επιτρέπει την είσοδό μας στην υποτιθέμενη «Τουρκική Δημοκρατία της Βόρειας Κύπρου». Το μικρό έγγραφο, ένα ασήμαντο χαρτάκι, ουσιαστικά είναι η πρώτη μας υπενθύμιση του διαμελισμού της νήσου αλλά και της σιωπηρής μας συγκατάθεσης προκειμένου να επισκεφθούμε τα κατεχόμενα εδάφη. Συναισθηματικά- ίσως και ουσιαστικά- λαμβάνοντας αυτό το έγγραφο αναγκάζομαστε διαμέσου ενός αθέμιτου εκβιασμού να αποδεχθούμε την ύπαρξη ενός «ανύπαρκτου» κράτους. Στην άλλη πλευρά, την τουρκική, οι πρώτες εντυπώσεις περνώντας τους συνοριοφύλακες είναι ιδιαίτερα έντονες.

Η σκλαβωμένη Λευκωσία

Άχρωμη, εγκαταλελειμμένη, μοναχική... αυτή είναι η βόρεια Λευκωσία, ενώ ο επισκέπτης δεν χρειάζεται πάνω από ελάχιστες ώρες για να περπατήσει, πεζός, το κέντρο της πόλης.

Τα παλιά υπέροχα κτίριά της, πολλά από αυτά κτισμένα από τις αρχές του αιώνα, στέκονται λαβωμένα από την άδικη μεταχείριση και επιδεικνύουν την αθλιότητα της οικονομίας του «ψευδοκράτους» που αδυνατεί να συντηρήσει τις όμορφες γωνιές της «πρωτεύουσάς» του.

Η βόρεια Λευκωσία δεν είναι τουριστική και τα αξιοθέατά της είναι εξαιρετικά περιορισμένα. Η εκκλησία της Αγίας Σοφίας (όπου πουθενά δεν αναγράφεται το χριστιανικό της όνομα) έχει μετατραπεί σε σημαντικό τζαμί. Το Selimiye mosque, όπως ονομάζεται, στέκεται στο κέντρο της πόλης και θεωρείται εξαιρετικής σημασίας θρησκευτικό και πολιτιστικό κέντρο για τους Τουρκοκυπρίους. Γύρω από αυτό τα στενά σοκάκια θυμίζουν γειτονιές σε κωμοπόλεις της Ανατολίας, αφού τα φτωχά

μαγαζάκια και το κεντρικό -εξαθλιωμένο- μεγάλο παζάρι αδυνατούν να ανταγωνιστούν τα εμπορικά κέντρα της, πανίσχυρης οικονομικά, ελεύθερης Κύπρου. Η Λευκωσία δεν διαθέτει τα εστιατόρια, τα καφέ και τα κέντρα ψυχαγωγίας της Λεμεσού, της Λάρνακας και της Πάφου... δεν θυμίζει καθόλου τις τουριστικές μεγαλουπόλεις της Δυτικής Ευρώπης. Λίγα μαγαζιά, με ελάχιστα εμπορεύματα, κυρίως εισαγόμενα από την Τουρκία, και παραδοσιακοί ανατολίτικοι καφενέδες ξεπροβάλλουν σε λιγοστά σημεία της πόλης. Η εθνικιστική έξαρση είναι βέβαια δεδομένη... Παρά την εγκατάλειψη των κτιρίων και των δρόμων, οι τουρκικές σημαίες και η μάρμαρινη όψη του Κεμάλ Ατατούρκ «διακοσμούν» σχεδόν όλα τα κτιριακά τετράγωνα.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως τα σημαντικότερα και πιο εντυπωσιακά κτίρια ανήκουν σε δημόσιους οργανισμούς και μεγάλες τουρκικές τράπεζες. Οι περισσότεροι κάτοικοι της Λευκωσίας -και κυρίως οι «Ξένοι» μέτοικοι- διαμένουν σε άθλια κτίρια, εγκαταλελειμμένα και κατά την άποψή μας θλιβερά.

Λίγο πιο έξω από το κέντρο της πόλης, το σκηνικό αλλάζει. Τα παλαιά, όμορφα κτίρια δίνουν τη θέση τους σε σύγχρονες κτιριακές εγκαταστάσεις και άνετες λεωφόρους, που ενώνουν την πρωτεύουσα με το Βορρά. Εδώ υπάρχει μια πρόχειρη οικοδομική έξαρση που υποδηλώνει την επιθυμία αλλά και επιμονή της τουρκικής κυβέρνησης να μετατρέψει την πόλη σε σύγχρονο διοικητικό κέντρο. Και εδώ πάλι οι τουρκικές σημαίες και τα αγάλματα -σύμβολα εθνικισμού- φορτίζουν συναισθηματικά το σύγχρονο τοπίο.

Στο δρόμο προς την Κερύνεια

Δεξιά της εθνικής οδού, χτισμένης με ευρωπαϊκές προδιαγραφές, προφανώς επειδή η κυβέρνηση του «ψευδοκράτους» θέλει να ενώσει τη Λευκωσία με το σύγχρονο λιμάνι της Κερύνειας, δεσπόζει το βουνό Πενταδάκτυλος. Στις παρυφές του και με φόντο την τουρκική σημαία με το εθνικιστικό σύνθημα του Κεμάλ, «Να νιώθεις υπερήφανος που είσαι Τούρκος», βρίσκονται οι κτιριακές εγκαταστάσεις του Πανεπιστημίου που από μακριά φαντάζουν εντυπωσιακές και σύγχρονες.

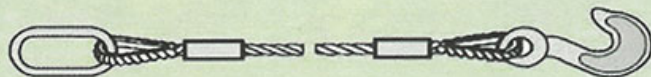
Στη διαδρομή οι μοντέρνες νεόκτιστες βίλες φιγουράρουν στις καταπράσινες πλαγιές του βουνού, συμβιώνον



N. ΛΕΒΕΝΤΕΡΗΣ Α.Ε.

70 1933-2003 χρόνια

70 χρόνια εμπειρίας μας επιτρέπουν να επιλύουμε κάθε τεχνικό πρόβλημα συρματόσχοινου



Συρματόσχοινα ειδικά για:

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

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

**Η μοναδική
κάθετος βιομηχανία
Συρματόσχοινων
για κάθε χρήση**

Dierci

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ



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

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

▶ ΜΗ ΔΙΣΤΑΖΕΤΕ ΝΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΕΙΤΕ ΜΑΖΙ ΜΑΣ

▶ ΓΙΑ ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΥ

ΑΣΚΛΗΠΙΟΥ 32 και ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ 2 ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 45
Τηλ.: 210-4220.581 (12 γραμμές), Fax: 210-4172.142
e-mail: levederi@otenet.gr

Οδοιπορικό στη Βόρεια Κύπρο

» Κατεχόμενη Λευκωσία - Κερύνεια



ντας με τα δεκάδες στρατιωτικά στρατόπεδα για να μην ξεχνάει στιγμή ο επισκέπτης πού βρίσκεται. Φτάνοντας στην Κερύνεια, η εγκατάλειψη, οι χωματόδρομοι, το πολύβουο πλήθος αναμιγνύονται με τις πολύχρωμες, φαντασμαγορικές αλλά κακόγουστες βίλες που προορίζονται για συνταξιούχους τουρίστες, τις σημαίες και τα αγάλματα του Κεμάλ. Ο οδηγός μας με τα υποτυπώδη αγγλικά του μας ενημερώνει ότι θα επισκεφτούμε το γοτθικό μοναστήρι «Bellapais». Χτισμένο στις κορυφές του Πενταδάκτυλου, είναι ένα από τα αξιοθέατα της Βόρειας Κύπρου. Οι λιγοστοί τουρίστες απολαμβάνουν τους μεζέδες των δεκάδων γραφικών εστιατορίων, ενώ εμάς μας αναλαμβάνει ένας Τούρκος Ξεναγός, λά-

τρης της αρχαίας Ελλάδας, μιας και μεγάλωσε στην Αυστραλία συμβιώνοντας επί σειράν ετών με Έλληνες μετανάστες.

Στην επιστροφή μας στην Κερύνεια ζητήσαμε να δούμε το παλιό λιμάνι. Στη θέα του γραφικού μεσογειακού λιμανιού, η μνήμη διαγράφει για λίγες στιγμές τις όποιες εξαθλιωμένες εικόνες. Ο χρόνος σταμάτησε στη μοναδική ομορφιά του θαλασσινού τοπίου, με τις ψαρόβαρκες, τους ανέμελους τουρίστες, τα βιαστικά γκαρσόνια των παραλιακών εστιατορίων.

Στο κάστρο της Κερύνειας μας συνοδεύει μια Τουρκοκύπρια Ξεναγός, η οποία μιλάει σχετικά καλά την ελληνική γλώσσα. «Την έμαθα από Ελληνοκύπριους», απαντά στην ερώτησή μας και συμπληρώνει: «Οι νέοι δεν



μιλούν τα Ελληνικά και δεν έχουν και κανένα ενδιαφέρον να μάθουν».

Στις αίθουσες του κάστρου κυριαρχούν τα ευρήματα του Πλοίου της Κερύνειας (300 π.χ.) που βρέθηκαν στη θαλάσσια περιοχή κοντά στο λιμάνι της το 1967-69.

Κυνηγώντας τη δική της καθημερινότητα, η ζωή στην κατεχόμενη Κύπρο τρέχει σε σκοτισμένους δρόμους, με χωματένια πεζοδρόμια, με φτηνά καταναλωτικά αγαθά για τους εποίκους της, με τις σκοτεινιασμένες φυσιογνωμίες των γυναικών και τις σφικτοδεμένες μαντίλες να καλύπτουν τα ταλαιπωρημένα πρόσωπά τους.

Στο τέλος της διαδρομής μας, περνώντας τα σύνορα της ελεύθερης Κύπρου, ρίξαμε μια τελευταία ματιά στην ουδέτερη ζώνη, αυτή που χωρίζει τους δύο λαούς. Και είναι μόνον αυτή;

Δύο κόσμοι εντελώς διαφορετικοί, πολιτισμικά, κοινωνικά. Δύο εντελώς διαφορετικές κουλτούρες που η συνένωσή τους είναι απλώς ανέφικτη. Χωρίς να υπάρχει διάθεση πολιτικής κρίσεως εκ μέρους μας, η συνύπαρξη των εποίκων από τα βάθη της Ανατολής με τους Έλληνες Κυπρίους είναι ένα όνειρο για τους ρομαντικούς. Ένα νησί, μια πατρίδα, συνάμα όμως δύο έθνη, δύο ταυτότητες, ίσως και δύο πορείες.



12. Άποψη από το γραφικό λιμάνι

13. Το νέο λιμάνι της Κερύνειας

14. Οι χορηγοί μουσικού φεστιβάλ - οι πολυεθνικές βρίσκονται παντού

15. Η εγκατάλειψη σε όλο της το μεγαλείο, μια ανάσα από την κοσμοπολίτικη ελεύθερη νότια Λευκωσία

16. Μοντέρνες ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις στην Κερύνεια

17. Ρημαγμένα κτίρια αναζητούν ακόμα τους παλιούς ενοίκους τους

18. Η Κερύνεια από τις παρυφές του Πενταδάκτυλου

19. Επί το έργο. Με φόντο τους παστουρμάδες, ο κύριος της φωτ. κόβει το γύρο

20. Το νέο λιμάνι της Κερύνειας όπως φαίνεται από το κάστρο

21. Τα ευρήματα του Πλοίου της Κερύνειας.

22. Η είσοδος του κάστρου. Απαραίτητο ντεκόρ οι σημαίες



Ξαφνικά φέτος το καλοκαίρι... (Ole - ole, Hellas - Hellas!)



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

«Η εμπορική ναυτιλία αποτελεί τυπική περίπτωση κλάδου της ελληνικής οικονομίας, ο οποίος έχει κατορθώσει να διατηρήσει υψηλό βαθμό ανταγωνιστικότητας, παρά το γεγονός ότι δραστηριοποιείται σ' ένα κατ' εξοχήν απαιτητικό διεθνές περιβάλλον. Η σημασία της για το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της χώρας είναι κεφαλαιώδης. Αναφέρεται ενδεικτικά ότι οι καθαρές εισροές από μεταφορικές υπηρεσίες, οι οποίες στη συντριπτική τους πλειοψηφία προέρχονται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα, αντιπροσωπεύουν την τελευταία πενταετία το 40% περίπου του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών». Και:

«Το έλλειμμα του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών του έτους 2003 ανήλθε σε 8,7 δισ. ευρώ. Η διαμόρφωση του ελλείμματος σε ποσοστό χαμηλότερο από αυτό του προηγούμενου έτους επιτεύχθηκε - παρά την επιδείνωση της ανταγωνιστικότητας, το χαμηλό ρυθμό ανάπτυξης και την κρίση στο Ιράκ. Οι δυσμενείς επιπτώσεις των εξελίξεων αυτών στο ισοζύγιο ανισταθμίστηκαν από τη θεαματική άνοδο των εισπράξεων από ναυτιλιακές υπη-

ρεσίες...».¹

Αλλά ο μέγας, εθνικός παγκόσμιος πρωταθλητής και ο άθλος του πέρασαν απαρατήρητοι, με... σεμνότητα και ταπεινότητα.

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες, οι «ουσίες» και τα εφήμερα βραβεία ήταν η πλήρης και αποκλειστική απασχόληση των ΜΜΕ και του κοινού. Η Ιστορία δεν γράφεται πια στη θάλασσα, αλλά στα στάδια και στα γήπεδα. Και εύλογα ανακύπτει η απορία σχετικά με την εθνική μας ταυτότητα. Εξακολουθούμε να είμαστε ναυτικός λαός, όπως άλλοτε και επί χιλιάδες χρόνια; Ή, μήπως, εξελιχθήκαμε σε λαό ποδοσφαιροφίλων, έχουμε αποθέσει τις εθνικές μας ελπίδες στα «μεγάλα ρεκόρ, τα περήφανα γκολ» και γενικά μας συναρπάζει ο δημόσιος χαβαλές; Αγνοούμε προκλητικά τη διεθνή πρωτιά μας σ' ένα σημαντικό τομέα, που μάλιστα αποτελεί τη μεγαλύτερη βιομηχανία σε παγκόσμια κλίμακα. Στη θάλασσα βρίσκεται σαφώς το συγκριτικό μας πλεονέκτημα, όπως πάντα, αλλά η ναυτιλία παραμένει μια ξένη στον τόπο της. Ξένα νηολόγια/σημεία, Ξένα πληρώματα, Ξένα κέντρα

...η Τράπεζα της Ελλάδος έκανε τη μεγάλη αποκάλυψη.
Έχουμε ναυτιλία, είναι παγκόσμιος πρωταθλητής,
χτύπησε χρυσό (\$13 δισ.)!



παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών. Όπου δε «μερίμνησε» το κράτος -NAT, κρατικοποίηση ναυπηγείων, κρατική ακτοπλοΐα, αποκλειστικά κρατική ναυτική εκπαίδευση - προέκυψε καταστροφή.

Το 1% του ελληνικού λαού ασχολείται με τα θαλάσσια έργα και συνεισφέρει το 5,6% στο ΑΕΠ του τόπου. Το 14,5% ασχολείται με γεωργία - κτηνοτροφία - δασοκομία, και συμβάλλει με 6,6% στο ΑΕΠ. Κι ως μη γίνει λόγος για γεωργικά προϊόντα που αφειδώλευτα επικορηγούνται, αλλά που ουδείς επιθυμεί να αγοράσει.

Οι συγκρίσεις φέρουν αφόρητη μελαγχολία.

Η Ν.Δ. είχε εξαγγείλει πλήρη ετοιμότητα κι έτοιμα αξιόπιστα προγράμματα για την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, τον επαναπατρισμό των ελληνόκτητων ωκεανοπόρων, εκσυγχρονισμό της ναυτικής εκπαίδευσης κ.λπ. ΕΞ όσων, δε, γνωρίζω έχουν περί αυτών συσταθεί επιτροπές...

Στο μεταξύ, τα εξαγγελθέντα στο εγγύς παρελθόν «μέτρα», καθώς και ο Ν. 3153/03 περί ν. εκπαίδευσης παραμένουν στην κατάψυξη, τα δε πλοία μας ταξιδεύουν

υπό... 50 Ξένες σημαίες. Επτά μήνες μετά.

Μείζον είναι το θέμα εξασφάλισης εθνικού ανθρώπινου δυναμικού, για πλοία και γραφεία.

Για όλες τις χώρες της Ε.Ε. αποτελεί μέγα πρόβλημα η προσέλκυση και η σωστή εκπαίδευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Το πρόβλημα τούτο στις σοβαρές ναυτικές χώρες αντιμετωπίζεται με μέθοδο και επιμέλεια, υπάρχουν δε πολύ σοβαρές μελέτες της Commission, πολύ γνωστές στα στελέχη του ΥΕΝ, που αυτό δεν έχει παρά να τις ανασύρει από τα βαθιά ερμάρια, και να τις εφαρμόσει. Πέραν τούτου η σχετική Διεθνής Σύμβαση STCW/95 συν τα Model Courses του IMO δίνουν με αφοπλιστική σαφήνεια τις λύσεις που, υποτίθεται, ότι αναζητούν οι μοιραίες επιτροπές.

Η ναυτική εκπαίδευση έχει, τα τελευταία 25 χρόνια, στη χώρα μας υποστεί αλλεπάλληλες «αναβαθμίσεις» -δι' επιτροπών πάντα-, χάρις στις οποίες:

- 1) Παρουσιάζονται κάθε χρόνο 2.500 - 3.000 υποψήφιοι για τις ΑΕΝ, γίνονται δεκτοί περίπου οι μισοί,



Ξαφνικά φέτος το καλοκαίρι... (Ole - ole, Hellas - Hellas!)

στους άλλους κλείνει η πόρτα της ναυτικής σταδιοδρομίας αφού έχουν από ετών καταργηθεί κλασικοί εναλλακτικοί δρόμοι.

- 2) Ο γενικός βαθμός πρόσβασης είναι πολύ χαμηλός, 2,5 - ενώ για το ΕΜΠ, π.χ., είναι δέκα φορές υψηλότερος.
- 3) Γεννάται το ερώτημα: οι ΑΕΝ προσελκύουν παιδιά που επιθυμούν να δουλέψουν στη θάλασσα ή αυτά που σε ουδεμία άλλη μπορούν να εισαχθούν σχολή και απλώς επιθυμούν να πάρουν ένα «χαρτί»;
- 4) Δεν υπάρχουν στατιστικά στοιχεία όσον αφορά την έκταση της διαρροής - πόσοι νέοι σπουδαστές παραμένουν και περατώνουν τις σπουδές τους στις ΑΕΝ; Και πόσοι ακολούθως ακολουθούν τη σταδιοδρομία του ΑΕ/κού του Ε.Ν.; Και πόσοι παραμένουν στο επάγγελμα μέχρι το καταληκτικό δίπλωμα Α' τάξεως; Χωρίς αυτά τα στοιχεία, το σύστημα εκπαίδευσης/κατάρτισης στον περί ου ο λόγος σημαντικότερο τομέα ταξιδεύει χωρίς πυξίδα και στόχο.
- 5) Η ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση είναι αποκλειστικά κρατική, δαπανηρή με χαμηλή απόδοση σε αριθμούς και επίπεδο κατάρτισης. Μελέτη κόστους/αποτελέσματος δεν υπάρχει.
- 6) Οι ΑΕΝ φορτώνουν το σπουδαστή με το σύνολο των θεωρητικών γνώσεων, μέχρι και την ύλη που απαιτείται για το δίπλωμα Α' τάξεως. Σύμφωνα με υπολογισμό του υπ. Εθνικής Παιδείας, οι τεχνικές γνώσεις του αποφοίτου πανεπιστημίου θα είναι απαξιωμένες κατά 80% έπειτα από 10 χρόνια.

Για να είναι ένας απόφοιτος επικαιρος στο χώρο του και αποτελεσματικός στο επάγγελμά του, θα χρειαστεί να ξαναπάει στο χώρο της μάθησης, να ανανεώσει τις γνώσεις του.²

Στη ναυτιλία οι εξελίξεις είναι ταχύτερες, η εκπαίδευση/κατάρτιση συνεχής και τα επίπεδα ναυτικών γνώσεων και δεξιοτήτων τέσσερα, Δόκιμος - ΑΕ/κός Γ-Β-Α. Αυτά έχουν ξεχαστεί... αρμοδίως.

Μας βαραίνει δέκα χιλιάδες χρόνια ναυτική παράδοση αλλά, ύστερα από αλλεπάλληλα τρυφερά «φραντεβού με την Ιστορία», τα τελευταία 25 χρόνια, δεν φαίνεται να προκύπτει ειλικρινές ειδύλλιο με το λαό και σοβαρός σκοπός. Ας ελπίσουμε ότι θα εμφανισθεί ο Πολιτικός που θα μας φέρει αντιμέτωπους με την Ιστορία, τους θρύλους, τις παραδόσεις μας και την ταχέως τρέχουσα πραγματικότητα. Κυρίως.

Και ως κατακλείδα: μικρός σχετικά λαός ελέγχουμε τη μεγαλύτερη ναυτιλία, ένα δε μικρό -ευάλωτο σε πιέσεις- υπουργείο υποτίθεται ότι ασκεί εθνική πολιτική σε ένα μείζονα τομέα της Εθνικής μας Οικονομίας. Παράλληλα με άλλες, μονίμως πιο επείγουσες, «δημοφιλείς» αρμοδιότητες, όπου και στρέφεται το ζωηρό ενδιαφέρον των ΜΜΕ. Κατ' ανάγκη και του ΥΕΝ.

Μήπως λιμνάζουμε σε σχήματα του παρελθόντος, όταν οι ανταγωνιστές μας κάνουν άλματα; Μέχρι τους βασιλεις τους μας έστειλαν προσφάτως οι Νορβηγοί -και άριστα έπραξαν- προκειμένου να προβάλουν και προωθήσουν τα συμφέροντά και τις υπηρεσίες τους στα 3.500 ωκεανοπόρα, πλέον 750 παντός τύπου επιβατηγά μας. Αυτά φέρουν αφόρητη μελαγχολία.

1. Από τη φετινή ετήσια έκθεση της Τραπεζής Ελλάδος, σελ. 265 και 279. Οι εμφάσεις είναι πρόσθετες.

2. Από ομιλία του τότε Υ.Ε. Παιδείας κ. Γ. Αρσένη στο Ευρωπαϊκό Συμπόσιο για την Επαγγελματική Εκπαίδευση. Κρήτη, Σεπτ. '98.

Operating 24/7



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

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

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



Germanischer Lloyd
OPERATING 24/7

Επιμέλεια:

Λίζα Μαρέλου

ΣΠΥΡΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ:

Ο Μεσογειακός Εφοπλιστής με το Μεγάλο Ανάστημα



Του δρος Άλκη Κορρέ, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Μας πρωτοσύστησε ο Νίκος ο Βαρβατῆς το 1985 ἢ λίγο νωρίτερα, ὅταν μας ἔφερε σε επαφή στην Ένωση Μεσογειακῶν, με τα λόγια «εἶμαι βέβαιος ὅτι θα συνεννοηθεῖτε ἀπὸ την πρώτη στιγμή». Εἶχε δίκιο, ὄντως συνεννοηθήκαμε με την πρώτη μάτια. Εἶχαμε ἐξάλλου κάποια κοινά. Νησιῶτες, λίγες μέρες διαφορά στην ηλικία, ἀγάπη για τα μηχανοκίνητα κάθε εἶδους και πολλή ὄρεξη για να φτιάξουμε καινούργια πράγματα.

Το τότε Δ.Σ. της ἐνώσης, που ἐκτὸς ἀπὸ τον Σπύρο και τον Νίκο εἶχε μέλη τον Μιχάλη τον Σαρλή, τον Χρῆστο τον Μανῶλη, την Έμυ τη Μαρκαντωνάκη και ἕναν - δυο παλαιότερους, με καλοδέχτηκε και σύντομα δεθήκαμε με σχέσεις φιλίας. Σχέσεις που κράτησαν περισσότερο ἀπ' ὅ,τι μπορούσαμε να φανταστούμε τότε.

Οι συνεδριάσεις της ἐνώσης, που ἤδη την εἶχαν φτιά-

ξει ὁμορφη και φιλόξενη, ἦταν υποδειγματικές ὡς προς το κλίμα και την καλή διάθεση των μελῶν. Συνεργασία και συναίνεση, παραγωγή ἔργου, καλές σχέσεις με ὅλους στον Πειραιά, κατανομή στις ἀρμοδιότητες χωρὶς γκρίνιες. Δεν υπῆρξε οὔτε μια ἀπόφαση που να μην πάρθηκε ὁμοφῶνως. Ο Σπύρος ἦταν καλὸς ὡς πρόεδρος γιατί ἦταν ικανὸς στο να βγάζει τον καλύτερό μας εαυτὸ και ἀγαπητὸς ἀπὸ ὅλους.

Ἡ ἀνανέωση του Μεσογειακοῦ στόλου ἦταν ἀπὸ τότε το μέγα θέμα. Περιφορὰ του στάνταρ σχεδίου μας στα ναυπηγεία της χώρας, συζητήσεις με τράπεζες, υποσχέσεις ἀπὸ το υπουργεῖο για συμπαράσταση, μέτρηση και ξαναμέτρηση των δόσεων που θα χρειαζόταν ἡ ἐξυπηρέτηση του δανείου. Δυστυχῶς, δεν κατέστη δυνατό να προχωρήσει τότε, ὅσο κι αν το σπρώχναμε.

Τα ευρωπαϊκά πλοία ἦσαν πανάκριβα και τα γιανωνέζικα λίγο φτηνότερα, ἀλλὰ ἐπὶσης ἀπλησίαστα. Δεν υπῆρχαν οἱ ευκαιρίες ἐπιλογῆς που υπάρχουν σήμερα. Έτσι μείναμε, αν ὄχι ὅλοι οἱ περισσότεροι, στα μεταχειρισμένα. Σ' αὐτή την περίοδο πάντως θα βρει κανεὶς τα πρώτα σπέρματα για τη μετέπειτα Επιτροπὴ Ἀνανέωσης του Μεσογειακοῦ Στόλου, τη γνωστή σε ὅλα τα ναυπηγεία σήμερα ὡς ΕΣΥΑΝ.

Οι τελευταίες προσαρμογές στις συνθέσεις στα μεσογειακά φορτηγά, που ἐγιναν προ δεκαπενταετίας, εἶναι ἀποτέλεσμα μιας σὺλο προσπάθειας του Σπύρου που τότε φάνταζε ἀδιανόητη. Ὅταν ἐγινε, ἐπὶ υπουργίας Ἀλεξανδρή, κανεὶς δεν ἤθελε να το πιστέψει. Εἶναι πλέον βέβαιο ὅτι ἡ ρεαλιστικὴ προσέγγισή του σε θέματα ἀνταγωνιστικότητας ἦταν πολὺ πιο ἀποτελεσματικὴ ἀπὸ τις βαρύγδουπες παρόλες που ἔχουμε κατ' ἐπανάληψη ἀκούσει ἀπὸ ἐπίσημα χεῖλη.

Μετά ρίχτηκε ἡ ἰδέα για τη δημιουργία του ἐλληνικοῦ P&I Club. Εἶχαμε κουρασθεῖ να κουβαλάμε στην πλάτη μας τα μεγάλα claims των ποντοπόρων ὅλου του κόσμου και να μας γονατίζουν στα «μπακ κολς» και στα

«ρινιουαλς». Τα Μεσογειακά πλήρωαν, και συνεχίζουν ακόμα και σήμερα να πληρώνουν υπερβολικές αυξήσεις στα ασφάλιστρα, συμμετέχοντας ακόμα και σε claims της OPA '90 χωρίς να έχουν περάσει ποτέ τον Ατλαντικό.

Το προχωρήσαμε για μήνες φτιάχνοντας κανόνες αντιστοίχους αυτών του International Group και φτάσαμε να αναζητούμε το καλύτερο μέρος για την έδρα του με δικηγόρους. Η διεκπεραίωση των claims θα γινόταν στον Πειραιά από Έλληνες χειριστές, χρησιμοποιώντας τα αγγλικά ως επίσημη γλώσσα, και θα υπήρχε συμβόλαιο ανασφάλισης, μια και οι ανασφάλιστες άκουγαν με ιδιαίτερο ενδιαφέρον το πολύ καλό «τρακ ρέκορντ» των μικρότερων πλοίων. Χρειάζομασταν μόνο ένα ελάχιστο μέγεθος χωρητικότητας για να είναι το κλαμπ ευσταθές από πλευράς ροής εσόδων.

Αυτά, μέχρι που γίναμε πρωτοσέλιδο στο Lloyd's List και κάποιοι είπαν στον Σπύρο να καθίσουμε καλά και να μη δημιουργούμε κυματισμούς, διότι δεν θα στηριχθεί η ελληνική προσπάθεια. Όντως δεν στηρίχθηκε, παρά τις επανειλημμένες προσπάθειες του Σπύρου. Κρίμα.

Μετά την Ένωση Μεσογειακών, ο Σπύρος -προς ευχάριστη έκπληξη μας- πέρασε στο Δ.Σ. της ΕΕΕ και στη συνέχεια παρέδωσε την προεδρία της Ένωσης Μεσογειακών στον Νίκο Βαρβατέ. Στην ΕΕΕ χρειάστηκε κάποιος χρόνος για να αντιληφθούν, όσοι δεν τον ήξεραν, πόσα είχε να προσφέρει και δικαιώθηκαν με το παραπάνω αυτοί που τον πρότειναν. Η προσφορά του αναγνωρίστηκε έμπρακτα με την προώθησή του στη θέση του προέδρου του NEE, διαδεχόμενος το φίλο Γιώργο Γράτσο.

Αν υπήρξε ποτέ μια δημόσια θέση που αξιοποίησε τα talenta του Σπύρου στο έπακρο, ήταν αυτή στη θέση του προέδρου του NEE. Ο Σπύρος εργάστηκε πρόθυμα, ακούραστα και πολυεπίπεδα στο πλαίσιο του ενωτικού ρόλου που συνεπάγεται αυτή η θέση, θυσιάζοντας ατελείωτο χρόνο και προσωπική προσπάθεια μέχρι το τέλος.

Περισσότερο από οποιονδήποτε άλλο συνέβαλε στην προβολή της ενιαίας εικόνας της ελληνικής ναυτιλίας, λειτουργώντας πότε σαν γέφυρα μεταξύ των ενώσεων και πότε σαν πρεσβευτής καλής θέλησης με το χώρο της ναυτεργασίας. Εύχομαι και ελπίζω αυτοί που θα τον ακολουθήσουν να διδαχθούν και συνεχίσουν το έργο του με τον ίδιο ζήλο.

Φίλε μας Σπύρο, αντίο



Safety Equipment

- Lifeboats - totally enclosed / partially enclosed / open
- Freefall Lifeboats
- Rescue / Fast Rescue Boats
- Davits - ship and rig davits / rescue boat davits / liferaft davits

Deck Equipment

- Deck Cranes
- Offshore Cranes
- A-frames
- Winches - diesel / hydr. / electric / air
- Windlasses
- Capstans

Other Equipment

- Anchors
- Chains
- Reverse Osmosis Plants
- Sewage Treatment Plants
- Accommodation Modules
- Firefighting systems
- Purifier
- Fenders
- Various Maritime / Offshore Equipment



Manufacturing and supply

Rental

Installation

Service

Click or call us

NORWEGIAN
maritime equipment

The worldwide marketplace
www.nme.no

Greek Office:

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus

Phone: +30 21 04 28 59 60 / 61

Fax: +30 21 04 28 59 62

e-mail: maricons@otenet.gr

Μηνιαία ανασκόπηση ναυπηγήσεων πλοίων

>> Επιμέλεια: Γιώργος Μπάνος, αντιπρόεδρος George Moundreas Company S.A.

Η παρούσα ανασκόπηση, όπως όλοι οι τακτικοί αναγνώστες της ασφαλώς γνωρίζουν, εστιάζει την προσοχή στην ελληνική δραστηριότητα στο χώρο των παραγγελιών ναυπηγήσεων μάλλον, αποφεύγοντας έτσι την περιπλάνηση στους παγκόσμιους ναυπηγικούς στίβους και επιτυχάνοντας έναν αξιόλογο βαθμό ακριβείας περί τα γεγονότα άμεσου ελληνικού ενδιαφέροντος και τις σχετικές κρίσεις. Στην προκειμένη περίπτωση, όμως, δεν είναι δυνατόν ούτε σκόπιμο να αποφύγουμε την αναφορά σε δύο θέματα/εξελίξεις, την πρώτη μάλλον πάγιου και μακροπρόθεσμου χαρακτήρα, τη δεύτερη ως αποτέλεσμα μιας πολύ πρόσφατης είδησης:

Λοιπόν, είναι πλέον τελείως φανερό ότι η παγκόσμια ναυτιλία έχει «παγιδευτεί» σε τρεις και μόνον χώρες για την ικανοποίηση των αναγκών της σε ναυπηγικές παραγγελίες (Κορέα, Ιαπωνία, Κίνα - σε αυτήν τη σειρά με όρους αριθμού και όγκου ναυπηγικών παραγγελιών). Εκτεινόμενοι σε χώρους όπως αυτοί της ιστορίας και της κοινωνιολογίας, οι λόγοι είναι πλέον γνωστοί και δεν χρειάζεται να επανέλθουμε στην ανάπτυξη τους. Δεν μπορούμε όμως να αγνοήσουμε τη «στενότητα» ευκαιριών που το φαινόμενο συνεπάγεται για το μέσο Έλληνα εφοπλιστή, ο οποίος βλέπει τις δυνατότητες δραστηρικής ανανέωσης του στόλου να συνθλίβονται από τις παρεμβάσεις μεγάλων συγκροτημάτων που τείνουν να «μονοπωλήσουν» τις εκάστοτε διαθέσιμες ναυπηγικές κλίκες, την ίδια στιγμή που τα μεγάλα ναυπηγεία, για λόγους υψηλής παραγωγικότητας ή και οικονομικής απόδοσης (δύο έννοιες που, σε μεγάλο βαθμό, άλλωστε, μπορεί να ταυτίζονται) αποφεύγουν τη ναυπήγηση μερικών από τους πλέον δημοφιλείς για τον Έλληνα πλοιοκτήτη τύπων και μεγεθών πλοίων - bulk-carriers handymax έως και panamax, δεξαμενόπλοια μέχρι MR κ.λπ. Η καταφυγή σε ναυπηγεία, κυρίως των προαναφερθεισών χωρών αλλά μικρότερου δυναμικού και οικονομικής επιφάνειας, ικανοποιεί σε κάποιο βαθμό τη ζήτηση, εγείρει όμως προβλήματα αξιοπιστίας σε διάφορους βαθμούς σοβαρότητας που απαιτούν εξειδικευμένη γνώση και πείρα και καθιστούν την παρέμβαση πεπειραμένου μεσίτη αναγκαία.

Το δεύτερο θέμα αφορά στη λίαν πρόσφατως διαμορφω-

θείσα εξέλιξη των ιαπωνικών σχεδίων κατασκευής του πλωτού αεροδρομίου του Τόκιο, των γνωστών υπό τον τίτλο «Mega-Flot», που, τουλάχιστον όπως ήταν στην αρχική τους μορφή, φαίνονται να ματαιώνονται, απελευθερώνοντας έτσι 1.500.000 τόνους χάλυβος και ικανό αριθμό και μέγεθος ναυπηγικών κλινών που τώρα καθίστανται διαθέσιμες. Διατηρώντας άμεσο και ζωηρό ενδιαφέρον περί το θέμα, παρακολουθήσαμε τις εξελίξεις εκ του σύνεγγυς και μπορούμε τώρα να εκφράσουμε τη γνώμη ότι, και μεν οι άμεσες προοπτικές οδηγούν σε κάποια μεγαλύτερη ευελιξία, σύγχρονα όμως, επισημαίνουμε ότι α) η από καιρού διαφαινόμενη ματαίωση των αρχικών σχεδίων είχε προκαλέσει τη μερική «προεξόφληση» του αναμενόμενου τέλους, β) ότι σημαντικό μέρος του ήδη απελευθερωμένου δυναμικού έχει ήδη δεσμευτεί από εντόπια ή και ισχυρά ξένα συμφέροντα και γ) η εξοικονομούμενη έτσι ποσότητα χάλυβος είναι το ήμισυ σχεδόν της αρχικά υπολογισθείσας, δεδομένου ότι και τα αναθεωρημένα σχέδια περικλείουν ποσότητα όχι μικρότερη των 700.000 τόνων.

Επιστρέφοντας όμως στα «καθ' ημάς», ευθύς θα παρατηρήσουμε ότι, χωρίς αυτό να σημαίνει άμβλυση του ενδιαφέροντος για νέες παραγγελίες, η ελληνική δραστηριότητα κατά το μήνα Αύγουστο διατηρήθηκε χαμηλή και μπορεί εύκολα να εξηγηθεί: α) με τις θερινές διακοπές και τη ραστώνη που αυτές συνεπάγονται και β) ειδικά γι' αυτήν τη χρονιά, την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων, που απέσπασαν τη γενική προσοχή και πρόσκαιρα απέτρεψαν κάθε άλλη δραστηριότητα.

Θα πρέπει έτσι ίσως να «απολογηθούμε» για τη μικρή «συγκομιδή» νέων ναυπηγικών παραγγελιών που σήμερα προσκομίζουμε, τη μικρότερη του 2004. Και ακόμη να επισημάνουμε, για μία ακόμη φορά, κάποιες αβεβαιότητες που ορισμένες παραγγελίες πιθανόν περικλείουν. Προσδοκούμε ότι ο Σεπτέμβριος θα είναι πιο παραγωγικός τόσο σε νέες δραστηριότητες όσο και με την αποκάλυψη κάποιων επί πλέον πράξεων, που η αυγουστιάτικη ατμόσφαιρα δεν επέτρεψε να γνωσθούν.

Γνωσθείς παραγγελίες:

Owner	Shipyard	Type	DWT/Size	Firm	Options	Delivery	Price	Remarks
Meadway	Yangzhou	Bulkcarrier	53,500	3		2005	\$26m	
Tsakos (TEN)	Sumitomo	afamax	105,000	1		2007	\$53m	
Barclay	Sinan S.B.	Chem./tank	5,500	5	7	2006/7	\$9m	

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

ON TIME ...ANY TIME!



MV Canadian Reefer, 270,000 cbft, built 1996



MV Frio London, 200,000 cbft, built 1996

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

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



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft, built 1999

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

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



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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

Η ανάδειξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου είναι επιεικώς μεγαλοστομία



Τι συστήνει μελέτη του Ινστιτούτου Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων για την ελληνική εμπορική ναυτιλία

«Η ελληνική εμπορική ναυτιλία παρουσιάζει αναπτυξιακή δυναμική ανάλογη με αυτή του τουρισμού, αφού κατά την περίοδο 1965-2000 ο ελληνόκτητος στόλος αυξήθηκε 5 φορές έναντι 3 του παγκόσμιου και αύξησε, έτσι, το μερίδιό του στον παγκόσμιο από 11,1% σε 15,2%. Η εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος καλύπτει το 46% του ελλείμματος του βιομηχανικού ισοζυγίου και το ποσοστό του ΑΕΠ που παράγεται άμεσα ή έμμεσα από αυτό είναι της τάξεως του 7%. Η δυνητική αναπτυξιακή ικανότητα της ναυτιλίας είναι πολύ μεγαλύτερη, αν ληφθεί υπ' όψιν και το ποσοστό

της ελληνόκτητης ναυτιλίας που λειτουργεί υπό ξένη σημαία 68% έναντι 48% για τον υπόλοιπο κόσμο, και ως εκ τούτου πρέπει να αποτελέσει μία από τις άμεσες προτεραιότητες στη χάραξη της αναπτυξιακής πολιτικής».

Αυτά αναφέρονται, μεταξύ άλλων, στη μελέτη που δόθηκε πρόσφατα στη δημοσιότητα από το Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων (ΙΤΕΠ) με θέμα «Τουρισμός και Ναυτιλία - Συγκριτικά Πλεονεκτήματα».

Ιδιαίτερο βάρος δόθηκε στην εν λόγω μελέτη για την εμπορική ναυτιλία, για την οποία επισημαίνεται ότι αποτελεί τον έτερο αναπτυξιακό πόλο της χώρας μας -ίσως όχι στον ίδιο βαθμό με τον τουρισμό- με σαφή εξαγωγικό προσανατολισμό. Η ένταξη της ναυτιλίας στις άμεσες προτεραιότητες της αναπτυξιακής πολιτικής αποτελεί ύψιστο καθήκον της Πολιτείας, λόγω της δυνητικής της ικανότητας να αυξήσει σημαντικά την εισροή συναλλάγματος με θετικές επιπτώσεις στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών. Για το λόγο αυτόν πρέπει να αρθούν σημαντικά εμπόδια που αφορούν τη ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, τη χρηματο-ασφαλιστική υποδομή και άλλους θεσμούς, όπως το νηογνώμονα, τη διαίτησή και τα δικαστήρια με αρμοδιότητες για τη ναυτιλία.

Παράλληλα το Ινστιτούτο προτείνει την ένταξη της εμπορικής ναυτιλίας μας, την οποία και αποκαλεί «αφανή αναπτυξιακή δύναμη», στις προτεραιότητες της αναπτυξιακής πολιτικής, σημειώνοντας ότι κάτι τέτοιο «αποτελεί ύψιστο καθήκον της Πολιτείας, εν όψει υψηλής ελλειμματικότητας του ισοζυγίου τρεχουσών

TURBOCHARGERS REPAIR

ABB

MAN
B&W

MITSUBISHI

NAPIER

HOLSET
TURBOCHARGERS

PBS turbo

KBB

SPECIALISED SERVICE STATION

συναλλαγών της χώρας, της δυνητικής ικανότητας αυτής να αυξήσει σημαντικώς την εισροή συναλλάγματος ακόμη και σε συνθήκες στάσιμης ναυτιλίας, αλλά και εν όψει των διανοιγομένων μεγάλων δυνατοτήτων από τη ζήτηση φορτίων εκ μέρους των αναπτυσσομένων χωρών».

Στη μελέτη του ΙΤΕΠ οι επιδόσεις της εμπορικής ναυτιλίας, παρά τις αντίξοες συνθήκες (έντονος ανταγωνισμός, πλεονεκτήματα της ναυτιλίας άλλων χωρών κτλ.) αποκαλύπτουν τον υψηλό βαθμό δυναμικής του κλάδου, που τον κατατάσσει στις ανώτατες βαθμίδες προτεραιοτήτων της αναπτυξιακής πολιτικής. Συγκεκριμένα:

- Μεταξύ 1965 και 2000 ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος αυξήθηκε από 11,1% του παγκοσμίου σε 15,2%. Στην περίοδο αυτή ο παγκόσμιος αυξήθηκε 3,6 φορές και ο ελληνόκτητος 5 φορές.
- Η εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος καλύπτει το 46% του ελλείμματος του βιομηχανικού ισοζυγίου.
- Το ποσοστό του ΑΕΠ που παράγεται άμεσα και έμμεσα από το εισρέον συνάλλαγμα είναι της τάξεως του 7%.
- Η δυνητική αναπτυξιακή ικανότητα της ναυτιλίας είναι πολύ μεγαλύτερη. Η ανά κόρο εισροή συναλλάγματος είναι \$88 έναντι μέσου όρου \$572 για 12 χώρες, για τις οποίες υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία. Σημειώνεται ότι το ποσοστό της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας, που λειτουργεί υπό Ξένη σημαία, είναι 68% έναντι 46% για το λοιπό κόσμο.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Ινστιτούτου, σημαντικά εμπόδια στην ανταγωνιστικότητα της εμπορικής ναυτιλίας είναι τα προβλήματα που αφορούν τη:

- Ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία,

χρηματο-ασφαλιστική υποδομή και άλλους αξιόπιστους θεσμούς παροχής υπηρεσιών, όπως είναι ο νηογνώμων, η διαιτησία και τα δικαστήρια με αρμοδιότητα σε ζητήματα ναυτιλίας.

- Αλλά τη βασικότερη αποτρεπτική δύναμη αποτελεί η μη φιλική στάση της Πολιτείας απέναντι στον εθνικά πολύτιμο και διεθνώς ανταγωνιστικό αυτό κλάδο. Και η μελέτη καταλήγει στο «δραματικό» συμπέρασμα: «Η Πολιτεία πρέπει να κατανοήσει ότι ο μόνος υγιής και επωφελής τρόπος αξιοποίησης των οικονομικών δυνατοτήτων που προσφέρει η ναυτιλία είναι η αντικειμενική εκτίμηση και θεραπεία των αδυναμιών που καθιστούν τη σημαία ευκαιρίας επιθυμητή και την εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος συγκρατημένη, δραματικώς υστερούσα έναντι άλλων χωρών».

Όσον αφορά το μέλλον του Πειραιά ως ανταγωνιστικού ναυτιλιακού κέντρου, η μελέτη του ΙΤΕΠ ανατρέπει τις απόψεις και τα μεγαλόσχημα λόγια όσων θέλουν να παρουσιάσουν τα κακώς... καλώς κείμενα.

Για το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας το Ινστιτούτο αναφέρει συγκεκριμένα:

«Τα κατά καιρούς περί δημιουργίας του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου, και μάλιστα με κυβερνητικές συμπεριφορές και πολιτικές αποτρεπτικές, αποτελούν επιεικώς μεγαλοστομίες. Ο Πειραιάς ποτέ δεν θα μπορέσει να ανταγωνισθεί τα καθιερωμένα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα, όπως είναι το Λονδίνο. Μπορούν, όμως, να γίνουν πολλά άλλα πράγματα με συνεργασία των αρμοδίων ναυτιλιακών φορέων, που είναι και οι μόνοι που γνωρίζουν ποια είναι τα αίτια που στρέφουν την προτίμηση των κεφαλαίων και άλλων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων τους κατά κύριο λόγο προς άλλες χώρες».

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

Υλοποίηση των έργων του Δ' Κοινοτικού Πλαισίου



Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη συγκροτήθηκε επιτροπή κατάρτισης και σχεδιασμού για την έγκαιρη υλοποίηση των έργων του Δ' Κοινοτικού Πλαισίου στο χώρο της ναυτιλίας.

Η επιτροπή αποτελείται από υπηρεσιακά στελέχη του ΥΕΝ και από φορείς που εποπτεύονται από αυ-

τό, για τη δε συγκρότησή της είχε προηγηθεί αίτημα από το υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών στο πλαίσιο κατάρτισης ενός αξιόπιστου και ρεαλιστικού Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης.

Επίσης με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη, κυρώθηκαν:

- Η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας Πλοιάρχων Μεσογειακών φορτηγών πλοίων χωρητικότητας από 501 έως 3.000 κοκ ή από 801 έως 4.500 τόνους D.W.
- Η ισχύς της Συλλογικής Σύμβασης αρχίζει την 01-01-2004 και λήγει την 31-12-2004.
- Η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας Πλοιάρχων φορτηγών πλοίων από 4.500 τόνους D.W. και άνω.
- Η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας Πληρωμάτων Μεσογειακών φορτηγών πλοίων από 501 έως 3.000 κοκ ή από 801 έως 4.500 τόνους D.W.

Η ισχύς της Συλλογικής Σύμβασης αρχίζει την 01/01/2004 και λήγει στις 31/12/2004.

Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της Τραπεζής της Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρεψε, κατά το επτάμηνο Ιανουαρίου - Ιουλίου 2004, στη χώρα μας ανήλθε σε 7.659,6 εκατομμύρια ευρώ έναντι 5.444,5 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου επταμήνου 2003.

Ειδικότερα, κατά το μήνα Ιούλιο 2004 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρεψε ανήλθε σε 1.146,4 εκατομμύρια ευρώ έναντι 838,0 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου μηνός Ιουλίου 2003.

Οικονομικά αποτελέσματα της ΟΛΠ Α.Ε. α' εξαμήνου 2004

Το διοικητικό συμβούλιο της ΟΛΠ Α.Ε. σε πρόσφατη συνεδρίασή του ενέκρινε τις οικονομικές καταστάσεις για το πρώτο εξάμηνο της χρήσης 2004, από τις οποίες προκύπτουν τα εξής οικονομικά αποτελέσματα: Ο κύκλος εργασιών της εταιρείας σημείωσε αύξηση της τάξης του 6,96% και ανήλθε στο ποσό των 75.286.365,07 ευρώ έναντι 70.384.926,42 ευρώ του αντίστοιχου εξαμήνου του 2003. Η αύξηση οφείλεται κατά κύριο λόγο στη μεγαλύτερη κίνηση containers στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) και σε υψηλότερα έσοδα από αποθηκευτικές υπηρεσίες. Η μεγαλύτερη διακίνηση containers προέρχεται τόσο από το in transit φορτίο, όσο και από το εγχώριο εμπόριο (αύξηση των εισαγωγών, μεταξύ άλλων λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων). Τα λοιπά οργανικά έσοδα αυξήθηκαν σε σχέση με το Α' εξάμηνο του 2003 κατά 8,82% και ανήλθαν στο ποσό των 4.156.628,24 ευρώ.

Τα οργανικά έσοδα της περιόδου παρουσιάζουν αύξηση κατά 12,40% και ανήλθαν στο ποσό των 67.448.026,35 ευρώ. Η αύξηση οφείλεται μεταξύ



άλλων στην καταβολή αναδρομικών έτους 2003 στο εργατικό προσωπικό, στην αύξηση υπερωριών εξαιτίας της αυξημένης κίνησης στον ΣΕΜΠΟ, καθώς και στις υψηλότερες αποσβέσεις. Οι αποσβέσεις των παγίων στοιχείων αυξήθηκαν κατά 19,40% και ανήλθαν στο ποσό των 4.236.831,04 ευρώ έναντι 3.548.551,06 ευρώ της προηγούμενης περιόδου.

Τα αποτελέσματα προ φόρων ανήλθαν σε 11.921.933,68 ευρώ έναντι 14.702.756,52 ευρώ του αντίστοιχου εξαμήνου του 2003. Οι επενδύσεις του Α' εξαμήνου 2004 σε πάγια στοιχεία, ενσώματες και ασώματες ακινοποιήσεις, ανήλθαν στα 16.467.527,80 ευρώ.

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

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



Η ευρωβουλευτής της Ν.Δ. Ρόδη Κράτσα ζητεί από την Ε.Ε. τη λήψη νέων μέτρων για τη στήριξη του ευρωπαϊκού τουρισμού



Με βάση τα τελευταία στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (Βαρόμετρο, 25 Ιουνίου 2004), παρουσιάζεται ανάκαμψη στον τομέα του τουρισμού στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αφού η πλειονότητα των κατεχοχίν

«τουριστικών» χωρών καταγράφει σημαντική αύξηση ως προς τον αριθμό αφίξεων (Ισπανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Γερμανία, Ουγγαρία, Πολωνία, Κύπρος, Ιταλία, Τουρκία).

Εν αντιθέσει, η χώρα μας, σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσιεύθηκαν από το Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, παρουσιάζει σημαντικές μειώσεις ως προς τις αφίξεις (8%). Θετικό μόνο στοιχείο, βάσει του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού, το ότι η Ελλάδα καταλαμβάνει τη δέκατη καλύτερη θέση ως προς τα έσοδα από τον τουρισμό.

Βάσει αυτών των αντιφατικών δεδομένων, η Ελληνίδα ευρωβουλευτής Ρόδη Κράτσα ζήτησε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Συμβούλιο Υπουργών να λάβουν τις απαραίτητες εκείνες πρωτοβουλίες για την ενίσχυση του ευρωπαϊκού τουρισμού και ειδικότερα για τις χώρες εκείνες όπου παρουσιάζεται συνεχιζόμενη μείωση της τουριστικής κίνησης, περίπτωση που περιλαμ-

βάνει και τη χώρα μας, στο πλαίσιο μάλιστα των νέων προκλήσεων της διευρυμένης Ένωσης.

Εξέφρασε, δε, τον προβληματισμό της για το γεγονός ότι η ολλανδική προεδρία στις προτεραιότητές της δεν έχει συμπεριλάβει την προώθηση του ευρωπαϊκού τουρισμού.

Η κ. Κράτσα ζήτησε επίσης από τα κοινοτικά όργανα μια ποιοτική και ποσοτική αποτίμηση της εξέλιξης του ευρωπαϊκού τουριστικού τομέα σήμερα, αλλά και την υλοποίηση ενός αποτελεσματικού μακροπρόθεσμου σχεδιασμού για τον ευρωπαϊκό τουρισμό λόγω του αυξανόμενου διεθνούς ανταγωνισμού. «Είναι απαραίτητο να ληφθούν νέα, συγκεκριμένα μέτρα για τη στήριξη και προώθηση ενός αειφόρου ποιοτικού τουρισμού και σε ευρωπαϊκό και σε εθνικό επίπεδο, που θα ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών τουριστικών επιχειρήσεων και προορισμών και θα δημιουργούν τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία ποιοτικών θέσεων εργασίας στον τομέα των τουριστικών υπηρεσιών, όπως για πρώτη φορά πλέον προβλέπει ρητά με αυτοτελή του διάταξη το Ευρωπαϊκό Σύνταγμα.

Η ελληνική κυβέρνηση θέτει ως βασική μία τέτοια προτεραιότητα και υλοποιεί ήδη τις δεσμεύσεις της, αφού ολοκληρώνεται το νέο νομοσχέδιο για την τουριστική πολιτική», επισήμανε η Ελληνίδα ευρωβουλευτής.

Το Ocean Countess κατέπλευσε στον Πειραιά

Ανάμεσα στα υπερσύγχρονα κρουαζιερόπλοια που έπλευσαν στο λιμάνι του Πειραιά, στη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων Αθήνα 2004, και φιλοξένησαν προσωπικότητες της διεθνούς σκηνής, ήταν και αυτό της εταιρείας Majestic το «Ocean Countess».

Το κρουαζιερόπλοιο διατέθηκε για τη φιλοξενία των Γάλλων δημοσιογράφων. Από τη δεξίωση που δόθηκε στο πολυτελές κρουαζιερόπλοιο οι κ. Μιχάλης Λάμπρου, Γιώργος Μπίσιος και Γιάννης Πολυχρονόπουλος.



Άρχισε η κάθαρση στο YEN

Αν και στη Δημοκρατία μας όλοι οι κατηγορούμενοι έχουν το δικαίωμα της αθωότητας, εμείς οφείλουμε να επισημάνουμε ότι άρχισε κάθαρση στο YEN.

Πιο συγκεκριμένα, οι πρώτες ποινικές διώξεις είναι πλέον γεγονός μετά την ολοκλήρωση της έρευνας του γραφείου Εσωτερικών Υποθέσεων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σε συνεργασία με την Εισαγγελία Πρωτοδικών Πειραιά.

Αναλυτικότερα, ο εισαγγελέας Γρηγόρης Πεπόνης άσκησε ποινική δίωξη εναντίον της διευθύντριας Προμηθειών και Κιριακών Εγκαταστάσεων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Καλλιόπης Ζαρακέλη.

Σύμφωνα με το κατηγορητήριο η κα Ζαρακέλη ως διευθύντρια Προμηθειών ενέκρινε την προμήθεια

γραφικής ύλης και αναλώσιμων από την εταιρεία του αδερφού της και της συζύγου του, χωρίς να ακολουθεί τη νόμιμη διαδικασία. Κανονικά θα έπρεπε να δηλώσει κώλυμα λόγω συγγενείας. Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχει στα χέρια της η Εισαγγελία, μέσα στο 2003 η προμήθεια που έλαβε ο αδερφός της Κ. Ζαρακέλη ανήλθε στα 93.000 ευρώ.

Οι διώξεις που εκκρεμούν εις βάρος της αφορούν απιστία περί την υπηρεσία κατ' εξακολούθηση με ιδιαίτερα τεχνάσματα και με ιδιαίτερα μεγάλης αξίας ελάτπωση της δημόσιας περιουσίας σε βαθμό κακουργήματος. Επίσης ασκήθηκαν διώξεις εναντίον:

Της πολιτικής υπαλλήλου του YEN Βασιλικής Καραγρηγορίου για το αδίκημα της παράβασης καθήκο-



ΑΝΟΙΞΤΕ ΤΟΥΣ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ ΣΑΣ

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



University of
Leicester

Management Centre

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

Maritime Seminars εξειδικευμένα σε:

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

«Για ανάπτυξη και πέρα από τα πλαίσια της Ναυτιλίας»

Η iCon προσφέρει επίσης τα μοναδικά:

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

Με τη ποιότητα και
την αξιοπιστία της
iCon International
Training

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

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

UniS

University of Surrey

HERIOT
WATT
UNIVERSITY

ντος. Συγκεκριμένα διώκεται επειδή παρέλαβε χρήματα του υπουργείου, τα κατέθεσε σε δικό της λογαριασμό και τα οποία τελικά κατέληξαν στον αδερφό της Κ. Ζαρακέλη.

Του αδερφού της διευθύντριας Προμηθειών, Γιώργου Παπαδόπουλου και της συζύγου του Ελένης, οι οποίοι διώκονται σε βαθμό κακουργήματος για ηθική αυτουργία κατ' εξακολούθηση στην κακουργηματική απιστία που συνετέλεσε το συγγενικό τους πρόσωπο.

Του πολιτικού υπαλλήλου του ΥΕΝ Αμβρόσιου Παπαδόπουλου για το αδίκημα της άμεσης συνέργειας κατ' εξακολούθηση στην απιστία περί την υπηρεσία της διευθύντριας Προμηθειών σε βαθμό κακουργήματος και την κατηγορία της νόθευσης εγγράφου. Σύμφωνα με το κατηγορητήριο, ο υπάλληλος του υπουργείου σε συνεργασία και με άλλα άτομα που η σχέση τους με την υπόθεση θα διερευνηθεί στη διάρκεια της ανάκρισης, έσβηναν και αλλοίωναν το χρόνο παράδοσης και άλλους όρους των συμβάσεων που υπογράφονταν με την εταιρεία του Γ. Παπαδόπουλου.

Του υποπλοίαρχου Α.Σ. Ιωάννη Παπαδημητρίου για το αδίκημα της άμεσης συνέργειας κατ' εξακολούθηση στην απιστία περί την υπηρεσία της διευθύντριας Προμηθειών σε βαθμό κακουργήματος. Όπως αναφέρεται, συνέτασσε γραμμάτια εισαγωγής και εξαγωγής των υλικών της εταιρείας του αδερφού της διευθύντριας Προμηθειών, χωρίς προηγουμένως να έχει γίνει ποιοτικός και ποσοτικός έλεγχος των υλικών από την αρμόδια επιτροπή παραλαβής.

Επί πλέον, με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη, ματαιώθηκε ο διαγωνισμός προμήθειας ανταλλακτικών για τα δικινητήρια αεροπλάνου του Λιμενικού Σώματος, Reims F-406 (τύπου CESSNA) από την οποία το ελληνικό Δημόσιο θα ζημιωνόταν περί τα 300.000 ευρώ και η όλη διαδικασία θα επαναληφθεί από την αρχή με όρους διαφάνειας.

Η προμήθεια ανταλλακτικών για τα αεροσκάφη REIMS του Α.Σ. είναι επιβεβλημένη για την ασφαλή επιχειρησιακή ικανότητα των 3 αεροσκαφών και χειριστών.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση του ΥΕΝ, «υπήρξε συστηματική και μεθοδευμένη προσπάθεια, η προμήθεια να γίνει μέσω συγκεκριμένης εταιρείας, σε πρώτη φάση, έναντι του ποσού των 698.662,09 ευρώ

(κατάλογος 196 ειδών ανταλλακτικών) και μετά από διαπραγμάτευση (με έκπτωση 5%) έναντι του ποσού 436.313,84 ευρώ (κατάλογος 166 ειδών ανταλλακτικών), χωρίς να υπάρχει αιτιολογία για την αλλαγή του καταλόγου (αφαίρεση 30 ειδών) μετά τη διαπραγμάτευση. Επισημαίνεται ότι η συγκεκριμένη εταιρεία παρουσιάζονταν ως ο μοναδικός και αποκλειστικός προμηθευτής των συγκεκριμένων ανταλλακτικών.

Επί πλέον, υπήρξαν πολλές παρατηρήσεις και ερωτήματα, που αφορούσαν στις διαδικασίες και στον απαραίτητο τρόπο πληρωμής (50% προκαταβολή και 50% με την παράδοση σε 6 μήνες). Στις 18/8/2004 έφτασε προς υπογραφή η κατακύρωση της προμήθειας στον προαναφερθέντα μοναδικό προμηθευτή. Στο συγκεκριμένο φάκελο δεν αναφερόταν η ύπαρξη εναλλακτικού προμηθευτή.

Σε σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε κατ' εντολή του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, διαπιστώθηκε η ύπαρξη επιστολών-προσφορών από εναλλακτικό προμηθευτή και διαπιστώθηκαν τα ακόλουθα:

Ήταν γνωστή η ύπαρξη επιστολής από εναλλακτικό προμηθευτή προς την αρμόδια υπηρεσία για προμήθεια των ανταλλακτικών όπως προκύπτει από το πρωτόκολλο της υπηρεσίας.

Για το ίδιο θέμα υπήρχε δεύτερη επιστολή του ίδιου εναλλακτικού προμηθευτή, που ζητούσε να παρουσιάσει τις δυνατότητες προμήθειας των εν λόγω ανταλλακτικών χωρίς καμία δέσμευση από την πλευρά του Δημοσίου.

Επίσης υπήρχε υπηρεσιακό σημείωμα της αρμόδιας υπηρεσίας με το οποίο ορίζονταν εκπρόσωποι της για να ενημερωθούν για την εναλλακτική πρόταση. Στο υπηρεσιακό σημείωμα επισυνάπτονταν Ξανά οι δύο πιο πάνω επιστολές του εναλλακτικού προμηθευτή.

Στις 9/9/2004 κατατέθηκε προσφορά προμήθειας των ζητούμενων ανταλλακτικών για \$140.000 ή 116.000 ευρώ με σχεδόν άμεση παράδοση και με τα σχετικά απαραίτητα πιστοποιητικά (FAA Certification, Certificate of Origin και Certificate of Conformance). Ο ίδιος εναλλακτικός προμηθευτής είχε στο παρελθόν εγκαίρως προσπαθήσει να προμηθεύσει το ΥΕΝ με ανταλλακτικά χωρίς ανταπόκριση. Σημειώνεται ότι ο εναλλακτικός προμηθευτής είναι αντιπρόσωπος της CESSNA στην Ελλάδα».

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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



Την άρση επιβολής επικομιστρου ζητεί η ΔΝΕ

Οξύνεται η διαμάχη ανάμεσα στους χρήστες του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠ και τους οδηγούς και ιδιοκτήτες φορτηγών αυτοκινήτων. Αιτία η επιβολή του επικομιστρου στα containers, ύψους 96 ευρώ, που χρεώνονται οι αυτοκινητιστές ανά διαδρομή από το ΣΕΜΠΟ.

Η Διεθνής Ναυτική Ένωση (ΔΝΕ), σε διάστημα 2 μηνών, ζητεί για δεύτερη φορά την άρση του επικομιστρου ενώ, με επιστολή της προς το Σύλλογο Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ε.Ζ. Πειραιά και Τελωνείων και τον Πανελλήνιο Σύλλογο Εταιρειών Εθνικών Οδικών Μεταφορών, τους καλεί να ενημερώσουν τα μέλη τους προκειμένου να παύσει η απαίτηση του επικομιστρου. Παράλληλα, η ΔΝΕ στην επιστολή της ζητεί την παρέμβαση των υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Μανώλη Κεφαλογιάννη, και Ανάπτυξης, Δημήτρη Σιούφα, προς τα προεδρεία των συλλόγων αυτοκινητιστών, αφού όπως τονίζει στην επιστολή της υπάρχει έντονη φημολογία ότι οι αυτοκινητιστές δεν θα τηρήσουν τη δέσμευσή τους προς τους δύο υπουργούς και θα συνεχίσουν μια τακτική η οποία δεν έχει ανταποδοτικά οφέλη.

Ειδικότερα η Διεθνής Ναυτική Ένωση στην επιστολή αναφέρει τα εξής:

«Είναι γνωστό ότι από 28-06-2004, οι Σύλλογοί σας προέβησαν στην επιβολή επικομιστρου στο ΣΕΜΠΟ ύψους 96 ευρώ ανά διαδρομή, με τον ισχυρισμό της

επικρατούσας συμφόρησης και των καθυστερήσεων που δημιουργούνται λόγω των δυσλειτουργιών του εμπορικού τμήματος του λιμένος Πειραιώς.

Είναι επίσης γνωστό ότι, κατόπιν των ανωτέρω σχετικών υπομνημάτων μας, την 22-07-04 πραγματοποιήθηκε σύσκεψη στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στην οποία συμμετείχαν οι υπουργοί Εμπ. Ναυτιλίας κ. Μ. Κεφαλογιάννης, Ανάπτυξης κ. Δ. Σιούφας, ο γ. γραμματέας Λιμένων και Λιμ. Πολιτικής του ΥΕΝ, η νέα Διοίκηση του ΟΛΠ Α.Ε., ο πρόεδρος του ΕΒΕΠ, εκπρόσωποι των ΣΕΒ και ΒΕΠ, τα Προεδρεία των Ενώσεών σας ως και η Διοίκηση της ΔΝΕ.

Κατά τη σύσκεψη αυτή οι Σύλλογοί σας υποστήριξαν ότι το επικόμιστρο επεβλήθη ως μέτρο πίεσης προς τον ΟΛΠ Α.Ε., προκειμένου να λάβει μέτρα προς ομαλοποίηση των δυσλειτουργιών και αποφυγή καθυστερήσεων και ότι θα θέσουν το θέμα του επικομιστρου στις Γενικές Συνελεύσεις των Μελών τους προς άρση αυτού, όταν επανέλθουν οι ομαλοί ρυθμοί εξυπηρέτησης των φορτίων στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων.

Ήδη η νέα Διοίκηση του ΟΛΠ Α.Ε. με δυναμικές παρεμβάσεις έχει επιτύχει την εξάλειψη των ως άνω προβλημάτων και δυσλειτουργιών του ΣΕΜΠΟ και δεν παρατηρούνται πλέον καθυστερήσεις.

Παρ' όλα αυτά, οι Σύλλογοί σας εξακολουθούν να απαιτούν την είσπραξη του επικομιστρου, παρά τις ως άνω

δεσμεύσεις σας ενώπιον των υπουργών Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας κατά τη συνάντηση στο ΥΕΝ την 22-07-04 ως και παρά τις αρχικές έγγραφες διαβεβαιώσεις σας περί άρσεως επιβολής αυτού όταν εξομαλυνθούν οι εργασίες στο ΣΕΜΠΟ, και επί πλέον κατά παράβαση των διατάξεων της υπ' αριθμ. Β11/12715/1106/27-02-03 (ΦΕΚ 258Β'/03) κοινής Υπουργικής Απόφασης των υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης και Μεταφορών.

Κατόπιν των ανωτέρω, σας καλούμε να δώσετε τις πρόσφορες οδηγίες στα Μέλη σας, προκειμένου να παύσει η απαίτηση αυτών για την είσπραξη του επικομιστρίου των 96 ευρώ, καθ' όσον δεν συντρέχουν πλέον οι λόγοι που είχατε επικαλεσθεί για την επιβολή του.

Οι κ.κ. υπουργοί Ανάπτυξης και Ναυτιλίας προς τους οποίους κοινοποιείται η παρούσα, παρακαλούνται για τις αναγκαίες και επείγουσες παρεμβάσεις τους προς τα Προεδρεία των Συλλόγων αυτοκινητιστών, καθ' όσον σφόδρα πιθανολογείται η μη τήρηση των ενώπιόν τους δεσμεύσεων αυτών και η συνέχιση μιας τακτικής που αποφέρει μη ανταποδοτικά».

Εν τω μεταξύ ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης, μετά από κοινή σύσκεψη που είχε με τον υπουργό Ανάπτυξης Δημήτρη Σιούφα, εξέδωσε ανακοίνωση στην οποία επισημαίνεται:

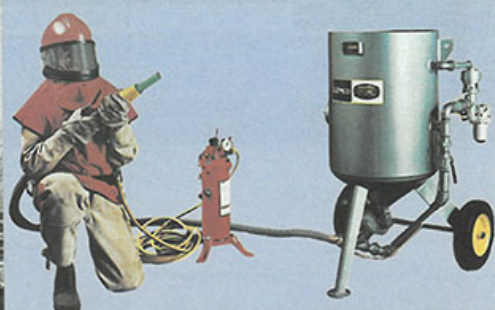
«Μετά από συζητήσεις στις οποίες συμμετείχαν και εκπρόσωποι από τη Διεθνή Ναυτική Ένωση, το Σύνδεσμο Ναυτιλιακών Πρακτόρων, το Σύλλογο Ιδιοκτητών Φορτηγών Αυτοκινήτων Δ.Χ. Ελευθέρας Ζώνης Πειραιά και Τελωνείων, το Σύνδεσμο Ελλήνων Βιομηχάνων, το Επαγγελματικό Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά, τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Εξαγωγέων, τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Εταιρειών Εθνικών Οδικών Μεταφορών και τον ΟΛΠ Α.Ε., ο Σύλλογος Ιδιοκτητών Φορτηγών Αυτοκινήτων Δ.Χ. Ελευθέρας Ζώνης Πειραιά, συνεκτιμώντας τη σοβαρότητα με την οποία αντιμετωπίστηκε το τεράστιο πρόβλημα που υπήρχε επί χρόνια, μειώνοντας το χρόνο αναμονής φόρτωσης-εκφόρτωσης στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) Ν. Ικονίου, αποφάσισε στη Γενική του Συνέλευση τη μείωση του ποσού για την καθυστέρηση φόρτωσης-εκφόρτωσης κατά το ήμισυ από αυτό που ίσχυε.

Στόχος της κυβέρνησης είναι η άρτια λειτουργία του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, που θα έχει αποτέλεσμα την εξάλειψη του χρόνου αναμονής φόρτωσης-εκφόρτωσης και την κατάργηση του επιπρόσθετου επικομιστρίου, γεγονός που έχει ήδη γίνει αποδεκτό από το Σύλλογο Ιδιοκτητών Φορτηγών Αυτοκινήτων Δ.Χ. Ελευθέρας Ζώνης Πειραιά και Τελωνείων».

CLEMCO
INTERNATIONAL



**Μηχανήματα -
Εξαρτήματα
αμμοβολής**
και υλικό αμμοβολής



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



MUNKEBO



**Μονάδες αναρρόφησης υλικού
αμμοβολής και αφύγρυνσης δεξαμενών**

WOMA



Μηχανήματα υδροβολής

HELLENIC CLEMCO - GRACO LTD

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

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



Ο DNV ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΕΙ 50 ΧΡΟΝΙΑ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ



Πριν από πενήντα χρόνια, ο DNV έκανε το πρωτοποριακό για την εποχή βήμα να δημιουργήσει ξεχωριστό ερευνητικό τμήμα. Η μεταπολεμική εποχή χαρακτηρίστηκε από την ταχεία αύξηση του θαλάσσιου εμπορίου με συνέπεια την ανάπτυξη του μεγέθους και της πολυπλοκότητας των πλοίων. Ακριβώς τότε ο DNV αποφάσισε να συνδυάσει την παραδοσιακά εμπειρική ανάπτυξη των κανονισμών του με πιο επιστημονικές μεθόδους και δημιούργησε, το 1952, το DNV Research. Εκείνη την εποχή οι κανονισμοί των νηογυμνών ήταν καθαρά εμπειρικοί και η πρόκληση για ανάπτυξη νέων κανονισμών σε επιστημονική και τεχνολογική βάση ήταν μεγάλη. Το ερευνητικό τμήμα του DNV με την πάροδο των χρόνων αναπτύχθηκε σημαντικά και έφθασε να απασχολεί 300 ερευνητές.

Πολλές από τις υπηρεσίες που παρέχει σήμερα ο DNV έχουν τη βάση τους στα ερευνητικά του προγράμματα. Η μεγάλη τεχνογνωσία του DNV στα πλοία μεταφοράς υγροποιημένων φυσικών αερίων (LNG) οφείλεται στην ερευνητική του δραστηριότητα στον τομέα αυτό από το 1960. Μια άλλη υπηρεσία του DNV, το DNV Petroleum Services, ήταν αποτέλεσμα της ερευνητικής δραστηριότητας του DNV. Ξεκίνησε το 1980 στη βάση των συμπερασμάτων ενός ερευνητικού προγράμματος που ολοκληρώθηκε στα

τέλη της δεκαετίας του 1970.

Σήμερα το DNV Petroleum Services προσφέρει υπηρεσίες σε 24ωρη βάση, και στην παγκόσμια αγορά των ελέγχων της ποιότητας των καυσίμων έχει μερίδιο μεγαλύτερο από 75%.

Το σημερινό ερευνητικό πρόγραμμα του DNV είναι εκτεταμένο και καλύπτει όλο το φάσμα των τεχνολογικών εξελίξεων. Εστιάζει τόσο σε θέματα μελέτης νέων τύπων πλοίων όσο και στην έρευνα για δημιουργία νέων υλικών πάντα με γνώμονα την ανάπτυξη ταχύτερων, πλέον αξιόπιστων, ασφαλέστερων και πιο φιλικών στο περιβάλλον πλοίων.

Η επιτυχής λειτουργία του ερευνητικού τμήματος του DNV οφείλεται σε μεγάλο βαθμό και στο γεγονός ότι ο DNV έχει δημιουργήσει τα δικά του εργαστήρια.

Στα εργαστήρια του DNV γίνονται όλες οι πειραματικές εφαρμογές που επιβεβαιώνουν τη θεωρητική έρευνα καθώς επίσης και εκτεταμένη ανάλυση αστοχιών.

Την τελευταία περίοδο εξελίσσεται εκτεταμένο πρόγραμμα πειραμάτων γύρω από το sloshing σε δεξαμενές τύπου μεμβράνης για πλοία LNGs.

Το θέμα αυτό συγκεντρώνει την προσοχή όλων των εμπλεκόμενων λόγω της αλματώδους ανάπτυξης της αγοράς του LNG και των επακόλουθων αλλαγών στη σχεδίαση και λειτουργία πλοίων μεταφοράς LNG.

Ύψωσαν την ελληνική σημαία

Έπειτα από αιτήσεις που υπέβαλαν στο YEN, την ελληνική σημαία ύψωσαν:

Το Φ/Γ πλοίο ΖΑΓΟΡΑ, 38.391 κοx, πλοιοκτησίας Sea Powerful S.A., με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Αδελφοί Γουλανδρή (Ελλάς) ΕΠΕ και εκπρόσωπο τον κ. Ιωάννη Γουλανδρή.

Το ναυπηγούμενο Φ/Γ πλοίο ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ, 38.700 κοx, πλοιοκτησίας Capital Marine Co. Ltd, με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Σ. Λιβανός Ελλάς Ναυτιλιακή & Πρακτορική Α.Ε. και εκπρόσωπο τον κ. Γιώργο Σ. Λιβανό.

Το ναυπηγούμενο Δ/Ξ πλοίο ΜΙΝΕΡΒΑ ΛΙΖΑ, 58.156 κοx, πλοιοκτησίας Armata Marine Inc., με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Minerva Marine Inc. και εκπρόσωπο τον κ. Ανδρέα Ι. Μαρτίνο.

Το ναυπηγούμενο Δ/Ξ πλοίο ΜΙΝΕΡΒΑ ΙΡΙΣ, 58.156 κοx, πλοιοκτησίας Alana Corporation, με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Minerva Marine Inc. και εκπρόσωπο τον κ. Ανδρέα Ι. Μαρτίνο.

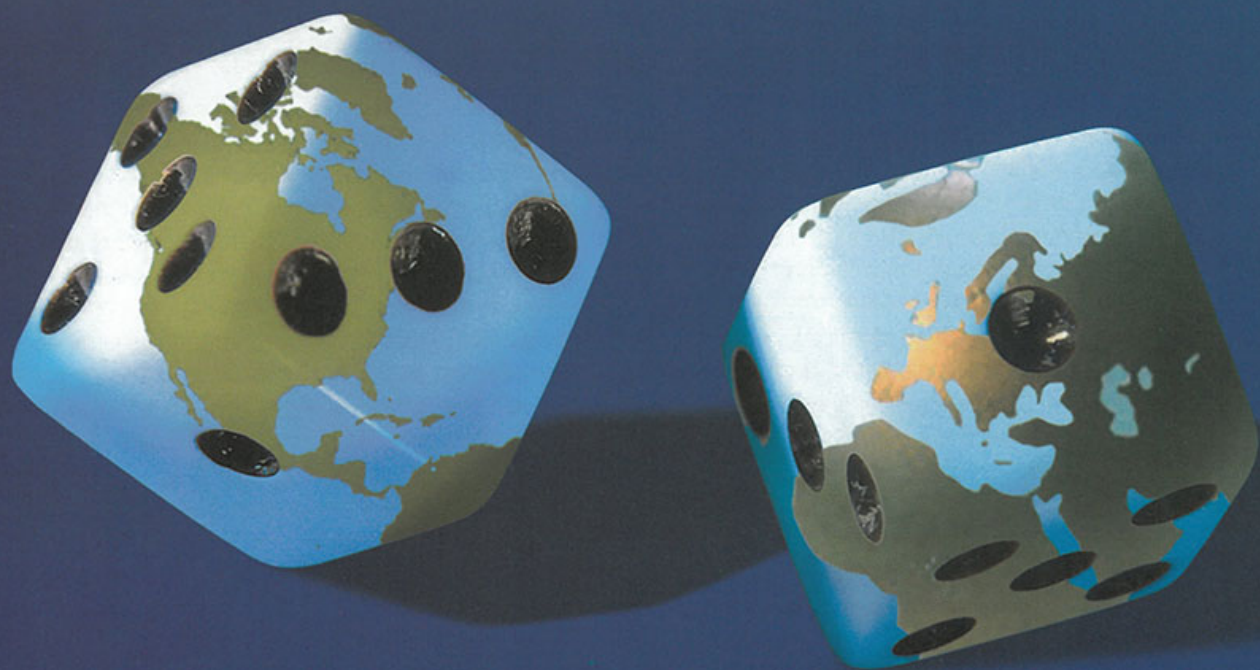
Το ναυπηγούμενο Δ/Ξ πλοίο ΕΤΖΙΑΝ ΝΤΙΦΚΝΙΤΥ, 81.074 κοx, πλοιοκτησίας Sea Tankers Shipping Inc., με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Arcadia Shipmanagement Co. Ltd και εκπρόσωπο τον κ. Κωνσταντίνο Αγγελόπουλο.

Το ναυπηγούμενο Δ/Ξ πλοίο ΕΙΡΗΝΗ ΣΛ, 161.175 κοx, πλοιοκτησίας First Navigation S.A., με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Enesel S.A. και εκπρόσωπο τον κ. Αντώνιο Βαλμά.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης συνεχάρη τους εκπροσώπους των ανωτέρω εταιρειών για την απόφασή τους αυτή και τους διαβεβαίωσε ότι οι υπηρεσίες του YEN θα είναι αρωγοί στο έργο τους.



Leave nothing to chance...



*choose the maritime centre
you can trust!*



For further information please contact:

DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING, MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND WORKS

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

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



Οι εξελίξεις της Εμπορικής Ναυτιλίας

Οι δηλώσεις του πρωθυπουργού στη ΔΕΘ - Η έκθεση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας

Η ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας μέσω της ανταγωνιστικότητας, η αύξηση των θέσεων εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς, καθώς και η μεγαλύτερη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στα λιμάνια είναι ορισμένοι από τους βασικούς κυβερνητικούς στόχους που έθιξε στην ομιλία του, στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης, ο πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής.

Η έκθεση για τη συνολική εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας καθώς και οι βασικοί τομείς δράσης της κυβέρνησης τίθενται με έγγραφο που παρέδωσε στον πρωθυπουργό ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης.

Σε αυτήν την έκθεση του ΥΕΝ αναφέρονται επίσης οι έως τώρα ενέργειες της πολιτικής ηγεσίας του υπουργείου. Ειδικότερα ο κ. Κεφαλογιάννης κάνει αναφορά σε:

Εγγραφές - Διαγραφές

Όσον αφορά στο ισοζύγιο εγγραφών - διαγραφών πλοίων του ελληνικού νηολογίου, «κατά το έτος 2004 εμφανίζεται θετικό εξ απόψεως χωρητικότητας πλοίων και ποιοτικά ενισχύεται σε πρωτοφανή επίπεδα αφού τα εγγραφέντα πλοία είναι νεότευκτα με μέσον όρο ηλικίας τα 2 έτη έναντι 18 ετών των διαγραφέντων».

Ναυτική εργασία

«Στα θέματα ναυτικής εργασίας, η προσοχή και το κυρίως βάρος εστιάσθηκε στην ενίσχυση της απασχόλησης των Ελλήνων εν ενεργεία επαγγελματιών ναυτικών, δίδοντας ιδιαίτερη έμφαση στην κανονικότητα της σελέκωσης των πλοίων προς διασφάλιση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της ομαλής εξυπηρέτησης των επιβαίνοντων σε αυτά. Επίσης σε ιστοσελίδα, που ενημερώνεται διαρκώς, καταχωρίζεται ο αριθμός ανά ειδικότητα των προσφερόμενων για εργασία ναυτικών.

Το ποσοστό ανέργων ναυτικών από 9,4%, το Μάρτιο 2004, μειώθηκε σε 5,2% τον Ιούλιο 2004».

Επίσης ο υπουργός Ε.Ν., αναλύοντας το σχεδιασμό δράσης, τονίζει:

Πώς θα δράσει το ΥΕΝ

«Ο σχεδιασμός της δράσης μας είναι η κατά το δυνατόν εξισορρόπηση προσφοράς και ζήτησης ναυτικής εργασίας με μέτρα προσέλκυσης πλοίων στο εθνικό νηολόγιο και κατά συνέπεια αύξησης των προσφερόμενων θέσεων εργασίας για ναυτικούς.

Το ΥΕΝ, σε συνεργασία με το ΥΠΕΞ, παρεμβαίνει άμε-

σα για την επίλυση προβλημάτων των ελληνικών πλοίων ή Ελλήνων ναυτικών σε λιμένες της αλλοδαπής, με στόχο τη διευκόλυνση της εμπορικής δραστηριότητας του πλοίου και με παράλληλη διασφάλιση της καλύτερης δυνατής αντιμετώπισης - μεταχείρισης του Έλληνα ναυτικού. Έμπρακτη απόδειξη της αποτελεσματικότητάς μας είναι η απελευθέρωση από το Πακιστάν και η παλιννόστηση στην Ελλάδα των πέντε Ελλήνων ναυτικών του Δ/Ξ Tasman Spirit, οι οποίοι κρατούνταν από τον Αύγουστο του 2003. Αναλόγου ενδιαφέροντος και προσπάθεια γίνεται για την υπόθεση του Έλληνα πλοίαρχου του Δ/Ξ Prestige, του οποίου ο περιοριστικός όρος ημερήσιας παρουσίας του ενώπιον των ισπανικών αρχών έχει μετατραπεί σε εβδομαδιαία παρουσία.

Σε εξέλιξη για υλοποίηση βρίσκεται το έργο «Ολοκληρωμένο Σύστημα Διαχείρισης Στοιχείων Ελληνικής Ναυτιλίας - e-Ναυτιλία» που περιλαμβάνει τα υποέργα:

- Ενιαίο Σύστημα Διαχείρισης Στοιχείων Πλοίων - Ναυτικών.
- Ψηφιοποίηση - Οπτική Αρχειοθέτηση ειδικών αρχείων και στοιχείων ΥΕΝ.
- Σύστημα Πληροφόρησης και Εξυπηρέτησης Πολίτη - ΥΕΝ.
- Παροχή Υπηρεσιών Συμβούλου τεχνικής και διαχειριστικής υποστήριξης του έργου e-Ναυτιλία.
- Εκπαίδευση χρηστών στο Ολοκληρωμένο Σύστημα ηλεκτρονικής διαχείρισης στοιχείων Ελληνικής Ναυτιλίας - e-Ναυτιλία».

Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Όσον αφορά το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, ο κ. Κεφαλογιάννης επισημαίνει ότι, σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της Τραπέζης της Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρεψε κατά το εξάμηνο Ιανουαρίου - Ιουνίου 2004 στη χώρα μας ανήλθε σε 6.513,2 εκατομμύρια ευρώ έναντι 4.606,5 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου εξαμήνου 2003, παρουσιάζοντας μian αύξηση κατά 41%.

Ευρωπαϊκή Ένωση και Διεθνείς Οργανισμοί

Ειδική μνεία κάνει ο υπουργός Ε.Ν. στην έκθεσή του προς τον κ. Καραμανλή στη συμμετοχή του ΥΕΝ στα τεκταινόμενα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σημειώνοντας χαρακτηριστικά: «Παρακολουθούμε, συμμετέχουμε ενεργά και παρεμβαίνουμε προωθώντας τις ελληνικές



θέσεις και προασπίζοντας τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ομάδες Συμβουλίου, Συμβούλια Υπουργών), σε διμερές επίπεδο, καθώς και σε επίπεδο Διεθνών Οργανισμών, όπως το Διεθνές Οργανισμό Εργασίας (ILO), το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), τον ΟΟΣΑ, τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (WTO) και σε αρμόδια τεχνικά, οικονομικά και κοινωνικά fora. Στόχοι μας είναι:

- Η επικράτηση των αρχών του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού και η κατάργηση των πάσης φύσεως προστατευτικών μέτρων.
- Η διαμόρφωση ελάχιστων ομοιόμορφων πραγματικών όρων και συνθηκών εργασίας ναυτικών με κοινούς κανόνες ελέγχου εφαρμογής των σχετικών απαιτήσεων.

Η χάραξη ενός διαφορετικού μέλλοντος για:

- Την ασφάλεια πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου.
- Τα μέσα πρόσβασης για επιθεώρηση χώρων φορτίου πλοίων.
- Τα πρότυπα και τους στόχους για την κατασκευή των πλοίων.
- Την εξάλειψη των οποιωνδήποτε εμποδίων και παρεμβάσεων στο παγκόσμιο ναυτιλιακό εμπόριο, που μπορεί να οδηγήσουν στη στρέβλωση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού.
- Την όσο το δυνατό ευρύτερη απελευθέρωση των διεθνών θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών σε παγκόσμιο επίπεδο.
- Την ανεμπόδιστη πρόσβαση των ελληνικών πλοίων στα διεθνώς διακινούμενα φορτία.
- Τι χωρίς διακρίσεις χρησιμοποίηση των λιμενικών εγκαταστάσεων και λοιπών ευκολιών σε λιμένες του εξωτερικού, διευκολύνοντας παράλληλα και την κινητικότητα των Ελλήνων ναυτικών στο πλαίσιο της άσκησης του επαγγέλματός τους».

Οι στόχοι της κυβέρνησης

Στην ομιλία του ο Κωνσταντίνος Καραμανλής στην 69η Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης έθεσε τους στόχους για την ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας, αναφερόμενος ειδικότερα:

Οικονομία - Ναυτιλία

Βασική επιλογή της κυβέρνησης είναι η αμεσότερη σύνδεση της ποντοπόρου ναυτιλίας με την εθνική οικονομία, που εκφράζεται στους παρακάτω άξονες:

Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του υπό ελληνική

σημαία πλοίου.

Τη νηολόγηση περισσότερων πλοίων στην ελληνική σημαία.

Τη δημιουργία του μέγιστου δυνατού αριθμού θέσεων εργασίας, την εξασφάλιση της εξελισιμότητας των αξιωματικών καθώς και την προσφορά Ελλήνων ναυτικών για την κάλυψη των αναγκών αυτών.

Την άσκηση της διαχείρισης της ναυτιλιακής δραστηριότητας από εταιρείες που εγκαθίστανται στην Ελλάδα. Κεντρική επιδίωξη είναι να εξελιχθεί ο Πειραιάς και η ευρύτερη περιοχή της Αττικής σε μεγάλο διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, αξιοποιώντας την τεχνογνωσία που ήδη διαθέτει η χώρα στο μάντζμεντ ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων, αλλά και με την ενίσχυση των παράπλευρων δραστηριοτήτων όπως η τραπεζική, ασφαλιστική, δικηγορική και ναυπηγική δραστηριότητα. Το μέγιστο δυνατό μερίδιο από την προστιθέμενη αξία που δημιουργεί η διεθνής δραστηριότητα της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας, θα επιδιωχθεί να παραμείνει στη χώρα υπό ανταγωνιστικές συνθήκες. Θεσμοθέτηση του κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου για τη χρηματοδότηση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας μέσω του Χ.Α.

Στόχος είναι η δημιουργία συνθηκών εμπιστοσύνης μεταξύ της Πολιτείας και του ναυτιλιακού κόσμου. Για το λόγο αυτό νομοθετικές πρωτοβουλίες, που αφορούν έμμεσα ή άμεσα τον κλάδο, θα πρέπει να συναποφασίζονται και από το ΥΕΝ.

Το Εθνικό Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής αναβαθμίζεται σε στρατηγικό εταίρο της κυβέρνησης για τη χάραξη μιας αποτελεσματικής πολιτικής στα διεθνή φόρα και την πρόληψη κινδύνων που αφορούν τη βιωσιμότητα της ελληνικής ναυτιλίας.

Λιμάνια και Ιδιωτικός Τομέας

Για τα λιμάνια ο πρωθυπουργός επισήμανε ότι θα υπάρξει αύξηση της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα. Στο πλαίσιο αυτό και σύμφωνα με τις δηλώσεις και του ΥΕΝ, θα ακολουθηθεί επιθετική στρατηγική ανάπτυξης με τοποθετήσεις και ιδιωτικών κεφαλαίων, αρχής γενομένης από τον ΟΛΠ. Η κυβέρνηση θα εκμεταλλευτεί την «ηροϊκα» των έργων, ύψους 40 εκατ. ευρώ, που έγιναν για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων προς όφελος της ελληνικής κρουαζιέρας και του τουρισμού. Στο πλαίσιο αυτό θα παραμείνουν τα μέτρα ασφαλείας στο λιμάνι του Πειραιά.



Συγκρότηση Επιτροπής Εθνικού Σχεδιασμού Ανάπτυξης Θαλασσίων Διαδρόμων

Με απόφαση του ΥΕΝ Μανώλη Κεφαλογιάννη συγκροτήθηκε Επιτροπή Εθνικού Σχεδιασμού Ανάπτυξης Θαλασσίων Διαδρόμων. Η επιτροπή θα εξετάσει τις δυνατότητες σχετικά με την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών λιμένων. Επίσης, θα μελετήσει την ανάπτυξη δραστηριότητας στο πλαίσιο της προώθησης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και των συνδυασμένων μεταφορών στην περιοχή της Μεσογείου, μετά τη θεσμοθέτηση θαλασσίων λεωφόρων στο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και τη διάθεση πόρων ύψους περίπου 1,8 δισ. ευρώ.

Η επιτροπή, στην οποία θα προεδρεύει ο γενικός γραμματέας Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝ, Γεώργιος Βλάχος, αποτελείται από εκπροσώπους των υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας, Μεταφορών & Επικοινωνιών και Οικονομίας & Οικονομικών. Έργο της επιτροπής θα αποτελέσει η προετοιμασία της ένταξης έργων για την ανάπτυξη των θαλασσίων διαδρόμων. Ειδικότερα:

- Η καταγραφή των αναγκών και των απόψεων των εμπλεκόμενων φορέων.
- Η πρόκριση συγκεκριμένων έργων στη βάση στρατηγικών σχεδιασμών και προτεραιοτήτων, καθώς επίσης η διερεύνηση δυνατοτήτων συνεργασίας με άλλα κράτη-μέλη για την από κοινού υποβολή προτάσεων έργων.
- Η συλλογή και ανάλυση πληροφοριών, η επικοινωνία με εμπλεκόμενους φορείς και τρίτους κ.λπ., καθώς επίσης η διαμόρφωση τεχνικού φακέλου, σε συνεργασία με τα κράτη-μέλη για κάθε έργο που θα προκριθεί.
- Ο καθορισμός όλων των απαραίτητων θεσμικών δράσεων και όλων των ενεργειών που απαιτούνται για την ένταξη των έργων και την ομαλή υλοποίησή τους και
- Ό,τι άλλο κριθεί αναγκαίο για την εκπλήρωση των στόχων.

Πρόσφατα, πραγματοποιήθηκε στη Γενική Γραμματεία Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής η πρώτη σύσκεψη της επιτροπής, στη διάρκεια της οποίας προσδιορίστηκε η μέθοδος εργασίας, συζητήθηκαν οι τελευταίες εξελίξεις στο πεδίο των θαλασσίων λεωφόρων, καταγράφηκαν οι απόψεις των μερών και συμφωνήθηκε ο συντονισμός των ενεργειών που θα ακολουθήσουν για την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί.

Στην επόμενη σελίδα ο κ. Άλκης Κορρές σχολιάζει την απόφαση του ΥΕΝ για τους θαλάσσιους διαδρόμους.

«Άγγελος του Αιγαίου»

Το νέο απόκτημα της
Arcadia Shipmanagement Co. Ltd



Στις 26 Ιουλίου 2004, σε λαμπρή τελετή που έγινε στα ναυπηγεία της Hyundai Heavy Industries Co. Ltd στο Ulsan της Ν. Κορέας, παρουσία των εκπροσώπων των πλοιοκτητών, της διαχειρίστριας εταιρείας Arcadia Shipmanagement Co. Ltd, ασφαλιστών, εκπροσώπων της Royal Bank of Scotland και άλλων στελεχών, έγινε ο αγιασμός και η ονοματοδοσία του νεότευκτου δεξαμενόπλοιου «Aegean Angel» (Άγγελος του Αιγαίου), χωρητικότητας 160.000 τόνων dwt. Ανάδοχος του νέου υπερασύγχρονου αποκτήματος της εταιρείας Arcadia ήταν η κα Kari Wiik, σύζυγος του γενικού διευθυντού των Νορβηγικών ασφαλιστών Norwegian Hull Club. Το πλοίο, όπως προβλέπει η παράδοση της Arcadia Shipmanagement Co. Ltd, ύψωσε την ελληνική σημαία.

Πρόκειται για το δωδέκατο νεότευκτο πλοίο που παραλαμβάνει η εταιρεία από κορεστικά ναυπηγεία από τη σύστασή της, πριν από 6 χρόνια, ενώ ακολουθεί ένα ακόμη αδελφό που θα παραδοθεί εντός του Οκτωβρίου 2004. Σημειωτέον, ότι το επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρείας περιλαμβάνει δύο επί πλέον αδελφά πλοία του «Aegean Angel», τα οποία αναμένεται να παραδοθούν εντός του έτους 2007 από τα ναυπηγεία της Hyundai. Μετά την πρόσφατη πώληση των δύο τελευταίων μονού κελύφους πλοίων της εταιρείας, η Arcadia σήμερα είναι μία από τις πρώτες εταιρείες παγκοσμίως με 100% double hull νεότευκτα δεξαμενόπλοια (διπλού κελύφους), μέσου όρου ηλικίας κάτω των τριών ετών. Αυτά τα ποιοτικά χαρακτηριστικά καθιστούν εξαιρετικά ανταγωνιστική την Arcadia και την καθιερώνουν πλέον ως πρωταγωνίστρια στο χώρο της παγκόσμιας ναυτιλίας.



Ο γ.γ. Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝ, Γεώργιος Βλάχος

Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Συρματοσχοινοτεχνική



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

Εξουσιοδοτημένοι από κρατικό φορέα

Πιστοποιημένοι από νπογνώμονες

Τεστάρισμα των υλικών

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

Εκδοση πιστοποιητικών

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι
μεγάλων οίκων του εξωτερικού:

- *συρματοσχοίνα*
- *αλυσίδες*
- *σχοινιά*
- *ιμάντες*
- *εξαρτήματα*



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

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



Αξιοποίηση της ευκαιρίας που δίνουν οι κοινοτικές θαλάσσιες λεωφόροι στην Ελλάδα

Οι θαλάσσιες λεωφόροι αποτελούν πλέον την πιο σημαντική νέα εξέλιξη στο χώρο της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων έχοντας φέρει κοντά πολλές πηγές χρηματοδότησης. Στην προώθησή τους αναμένεται να συμβάλουν κοινοτικά ταμεία, εθνικοί πόροι, «Μάρκο Πόλο» και, με σημαντικότερη συνδρομή από όλες τις άλλες μορφές, τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Σχόλιο του δρος Άλκη Κορρέ, Πανεπιστημίου Αιγαίου

Αν και η έννοια των θαλάσσιων λεωφόρων συνεχίζει να παραμένει αρκετά ομιχλώδης, η συσσώρευση πόρων μάς προδιαθέτει για σημαντικές επενδύσεις.

Το ζητούμενο, ως συνήθως, είναι κάποια από τα χρήματα αυτά να βελτιώσουν ελληνικές υποδομές και αυτές οι βελτιώσεις να προωθήσουν τη θαλάσσια μεταφορά φορτίων σύμφωνα με την κοινοτική πρωτοβουλία.

Η προτίμηση των κρατών-μελών για προτεραιότητα σε επενδύσεις σε στεριά - λιμάνια, φορτοεκφορτώσεις, διαδικασίες, συμπίπτει με την εκπεφρασμένη βούληση της ECSA και των μελών της. Η εστίαση σε διαπιστωμένα μπουτιλιαρίσματα από τα τοπικά γραφεία Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων θεωρείται δεδομένη, όπως δεδομένη πρέπει να θεωρείται η ανάγκη για διαφάνεια και αντικειμενικότητα.

Αυτό που δεν είναι δεδομένο και πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο πίεσης από ελληνικής πλευράς, είναι να μην περιοριστούν οι πόροι που θα διατεθούν στο χώρο της διατροπι-

κής (οι Έξνοι τη λένε intermodal) μεταφοράς, αλλά να αγκαλιάσουν ολόκληρο το φάσμα της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Αλίμονο αν η μέριμνα περιοριστεί στα εμπορευματοκιβώτια και τις παλέτες και αγνοήσει τα υγρά και στερεά χύδην φορτία. Φανταστείτε, ύστερα από χρόνια επενδύσεων και βελτιωτικών δράσεων, να αραιώσουν τα φορτηγά αυτοκίνητα που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια στους δρόμους και να πυκνώσουν αυτά που μεταφέρουν χημικά, καύσιμα και εκρηκτικά.

As προσέξουν τα στελέχη των υπουργείων, που θα συναποτελέσουν την εθνική επιτροπή για τη λεωφόρο νοτιοανατολικής Ευρώπης, να μη συνθλίβουν στη μέγκεντ που αναμένεται να στηθεί μεταξύ μεγάλων λιμανιών και μεγαλοδιακινητών εμπορευματοκιβωτίων. As λάβουν υπόψη τους τις ευρύτερες ανάγκες του κοινού, αλλά και των λοιπών μέσων θαλάσσιας μεταφοράς που θα συμβάλουν στον περιορισμό της συμφόρησης, της ρύπανσης και των ατυχημάτων στη στεριά, ώστε να μην παρατηρηθούν για άλλη μια φορά οι γνωστές στρεβλώσεις.



Solar-Powered LED Marine Lighting

SELF-CONTAINED • MAINTENANCE FREE • RUGGED • RELIABLE

- Available in red, green, amber, white and blue output
- One to three nautical miles of visibility, depending on model
- More than 90,000 units installed in 110 countries



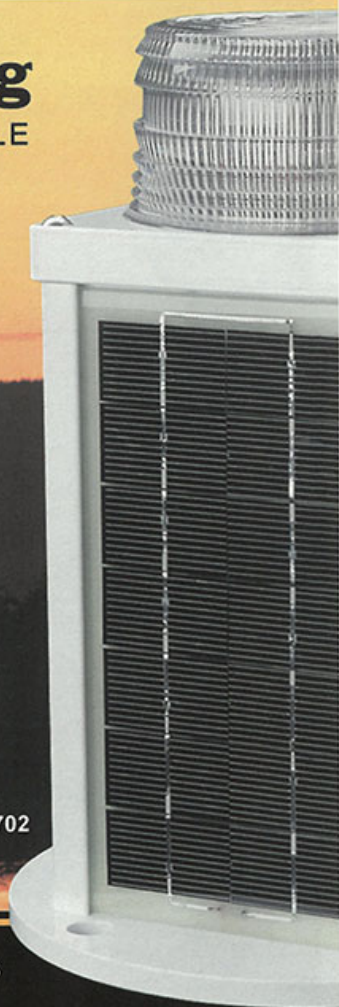
Carmanah

Model 701

Model 601

Model 702

Model 501



Authorized Distributor:

"Beluga" Minos Pagonis

8 Papachristou, 156 69 Papagou, Athens, Greece

Tel/Fax: +(30210) 65 42 436

Email: beluga@otenet.gr



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



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



6 IASONOS STREET • 185 37 PIRAEUS, GREECE

TEL: +30-210-4283660 • FAX: +30-210-4283630 • TLX: 213014 UTRD GR • CABLES: UTRADE GR



Το Στρασβούργο, σημείο αναφοράς της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής οικογένειας

Του Ηλία Μπίσια

■ Ο ρόλος του Ευρωκοινοβουλίου, της Επιτροπής Μεταφορών
και των νέων μελών τους

Οι αρμοδιότητες αλλά και οι ευθύνες των ευρωβουλευτών οφείλουν να εξετάζονται προσεκτικά από τους λαούς της Ευρώπης, αφού οι νομοθέτες των Βρυξελλών και του Στρασβούργου διαδραματίζουν έναν ουσιαστικό, εάν όχι καίριο, ρόλο στις πολιτικές και οικονομικές εξελίξεις της Γηραιάς Ηπείρου. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποτελείται «από αντιπροσώπους των λαών των κρατών που έχουν συνενωθεί στην Κοινότητα», όπως αναφέρει η Συνθήκη της Ρώμης του 1957. Σήμερα, για πρώτη φορά στην ιστορία, οι ενωμένοι λαοί της Ευρώπης συμμετέχουν μέσω των ευρωβουλευτών τους στην οικοδόμηση της ευρωπαϊκής οικογένειας.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το οποίο εκλέγεται για μία πενταετία, έχει αποκτήσει σημαντικές εξουσίες μέσω των διαδοχικών συνθηκών, με αποτέλεσμα να διαδραματίζει έναν καθοριστικό πολιτικό ρόλο στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι γνωστές πλέον σε όλους μας συνθήκες, του Μάαστριχτ το 1992 και του Άμστερνταμ, το 1997, μετέτρεψαν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε μια ουσιαστική νομοθετική συνέλευση, η οποία ασκεί εξουσίες αντίστοιχες με αυτές των εθνικών κοινοβουλίων. Κατ' αυτόν τον τρόπο, το Κοινοβούλιο εγκρίνει πλέον από κοινού με το Συμβούλιο Υπουργών την κοινοτική νομοθεσία ενώ είναι το μόνο θεσμικό όργανο της Κοινότητας που συνεδριάζει και αποφασίζει δημοσίως. Όπως όλα τα κοινοβούλια, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ασκεί τρεις θεμελιώδεις εξουσίες: τη νομοθετική εξουσία, την εξουσία σε θέματα προϋπολογισμού και την εξουσία ελέγχου. Επισημαίνεται ότι και ο πολιτικός ρόλος που διαδραματίζει στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι όλο και πιο σημαντικός.

Ευρωβουλευτές και πολιτικές ομάδες

Ως γνωστόν, στην αίθουσα των συνεδριάσεων, το ημικύκλιο, οι βουλευτές δεν κάθονται ανά εθνικές αντιπροσωπείες αλλά εντάσσονται σε πολιτικές ομάδες. Σήμερα, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο περιλαμβάνει επτά πολιτικές ομάδες καθώς και «ανεξάρτητους» βουλευτές. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι βουλευτές εργάζονται σε κοινοβουλευτικές επιτροπές και αντιπροσωπείες, στις οποίες είναι μόνιμα ή αναπληρωματικά μέλη.

Σύμφωνα με τις συνθήκες το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, με έδρα το Στρασβούργο, έχει τρεις τόπους εργασίας: το Στρασβούργο, τις Βρυξέλλες και το Λουξεμβούργο. Οι τόποι εργασίας αλλάζουν για ιστορικούς λόγους, αφού στις τρεις αυτές πόλεις κυρίως εγκαταστάθηκαν τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα από την ίδρυσή τους. Σύμβολο της γαλλογερμανικής συμφιλίωσης -και γενέθλια γη του Robert Schumann-, το Στρασβούργο έγινε παράλληλα και η έδρα ενός επίσης κορυφαίου οργανισμού, του Συμβουλίου της Ευρώπης, αλλά και του Δικαστηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων. Το Συμβούλιο της Ευρώπης οφείλουμε όμως να επισημάνουμε πως δεν έχει θεσμικά καμία απολύτως σχέση με την Ε.Ε. και το Ευρωκοινοβούλιο. Είναι γεγονός ότι έχουν υπάρξει έντονες παρατηρήσεις και επικριτικά σχόλια για την κατάτμηση του Ε.Κ. σε τρεις πόλεις. Το κόστος των τριών εδρών επιβαρύνει δυσβάσταχτα τους πολίτες της Ευρώπης, ενώ παράλληλα ταλαιπωρεί και τους βουλευτές, αλλά προς το παρόν δεν έχει γνωστοποιηθεί καμία πρόθεση για ολοκληρωτική μετακίνηση του ημικυκλίου προς τις Βρυξέλλες.

Μία φορά το μήνα και για 4 ημέρες, οι βουλευτές με-

ταβαίνουν στο Στρασβούργο για τη σύνοδο της Ολομέλειας. Ορισμένες συμπληρωματικές σύνοδοι διάρκειας δύο ημερών διοργανώνονται και στις Βρυξέλλες, ενώ δύο φορές το μήνα συμμετέχουν στις συνεδριάσεις των κοινοβουλευτικών επιτροπών στις Βρυξέλλες. Η εναπομένουσα εβδομάδα αφιερώνεται στις συνεδριάσεις των πολιτικών ομάδων.

Στη βασική τους πλειονότητα, οι βουλευτές είναι εγγεγραμμένοι σε κάποια πολιτική ομάδα. Ορισμένοι βουλευτές δεν ανήκουν σε καμία ομάδα (ανεξάρτητοι ή μη εγγεγραμμένοι βουλευτές). Σύμφωνα με το Καταστατικό του Ε.Κ., μια πολιτική ομάδα πρέπει να περιλαμβάνει περισσότερες εθνικότητες, καθώς και έναν ελάχιστο αριθμό μελών. Πριν από την ψηφοφορία στην Ολομέλεια, οι πολιτικές ομάδες με βάση τον πολιτικό τους προσανατολισμό εξετάζουν τις εκθέσεις που υποβάλλουν οι κοινοβουλευτικές επιτροπές και συχνά καταθέτουν τροπολογίες. Διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο στην κατάρτιση της ημερήσιας διάταξης των συνεδριάσεων της Ολομέλειας, καθώς και στην επιλογή των επίκαιρων θεμάτων που εγγράφονται στην ημερήσια διάταξη κάθε συνόδου.

Η νομοθετική εξουσία

Η συνήθης νομοθετική διαδικασία είναι η συναπόφαση: Το Συμβούλιο Υπουργών και το Κοινοβούλιο εγκρίνουν από κοινού και επί ίσοις όροις τη νομοθεσία που προτείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η τελική όμως συμφωνία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου είναι απαραίτητη. Σύμφωνα με τις συνθήκες η εξουσία συναπόφασης αποτελεί βασική εξουσία του Κοινοβουλίου, δεδομένου ότι αυξάνει τη δυνατότητά του να επηρεάζει την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Η συναπόφαση αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία των εργαζομένων, την εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς, την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη, το περιβάλλον, την προστασία των καταναλωτών, την εκπαίδευση, τον πολιτισμό και την υγεία. Αν και η διαδικασία συναπόφασης εφαρμόζεται όλο και περισσότερο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο δίνει μέχρι σήμερα απλά και μόνο τη γνώμη του για ορισμένους σημαντικούς νομοθετικούς τομείς. Αυτό συμβαίνει, π.χ., με τα φορολογικά θέματα ή με τον καθορισμό των γεωργικών τιμών.





Οργάνωση της νομοθετικής εξουσίας

Σε νομοθετικό επίπεδο, η κοινοβουλευτική εργασία οργανώνεται κατά γενικές γραμμές ως εξής:

Αρχικά η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει ένα νομοθετικό κείμενο και διαβιβάζει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο μια νομοθετική πρόταση για να την εξετάσει.

Μια αρμόδια κοινοβουλευτική επιτροπή αναλαμβάνει να συντάξει συγκεκριμένη έκθεση και ορίζει έναν εισηγητή. Συνηθίζεται, μία ή περισσότερες άλλες επιτροπές να καλούνται επίσης να γνωμοδοτήσουν. Οι επιτροπές

αυτές εγκρίνουν τη γνωμοδότησή τους και τη διαβιβάζουν στην αρμόδια επί της ουσίας επιτροπή.

Ακολουθώντας οι βουλευτές και οι επιτροπές που καλούνται να γνωμοδοτήσουν, υποβάλλουν τροπολογίες στο σχέδιο έκθεσης που συντάξε ο εισηγητής, το οποίο κατόπιν εγκρίνεται, συνήθως με τροποποιήσεις, από την επιτροπή που είναι αρμόδια.

Οφείλουμε να σημειώσουμε ότι η έκθεση εξετάζεται από τις πολιτικές ομάδες ανάλογα με την πολιτική τους τοποθέτηση ενώ, τέλος, η έκθεση αποτελεί αντικείμενο συζήτησης στην Ολομέλεια. Με ψηφοφορία, το Κοινοβούλιο εγκρίνει τη θέση του και τις περισσότερες φορές τροποποιεί την πρόταση της Επιτροπής υποβάλλοντας τροπολογίες.

Αυτή είναι η πρώτη ανάγνωση.

Ύστερα το Συμβούλιο Υπουργών είτε εγκρίνει τις τροπολογίες του Κοινοβουλίου -με αποτέλεσμα να εγκριθεί η νομοθετική πρόταση- ή τις τροποποιεί.

Με βάση τη σύσταση της αρμόδιας κοινοβουλευτικής του επιτροπής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποφαινεται σε δεύτερη ανάγνωση και με την απόλυτη πλειοψηφία των μελών του εγκρίνει, απορρίπτει ή τροποποιεί τη θέση του Συμβουλίου.

Σε περίπτωση μη επίτευξης κοινής θέσης, η Επιτροπή

λαμβάνει υπ' όψιν τις τροπολογίες του Κοινοβουλίου και διαβιβάζει προς το Συμβούλιο Υπουργών τροποποιημένη πρόταση. Το Συμβούλιο μπορεί είτε να την εγκρίνει με ειδική πλειοψηφία είτε να την απορρίψει ομοφώνως.

Σε περίπτωση περαιτέρω διαφωνίας μεταξύ Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, τα μέλη του Συμβουλίου και μια αντιπροσωπεία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου συνέρχονται, για έξι το πολύ εβδομάδες, στο πλαίσιο μιας Επιτροπής Συνδιαλλαγής.

Αυτή η αντιπροσωπεία απαρτίζεται από 15 μέλη που αποτυπώνουν τη σύνθεση του Κοινοβουλίου και έχει επικεφαλής της έναν αντιπρόεδρο. Στην αντιπροσωπεία αυτή συμμετέχει οπωσδήποτε και ο εισηγητής.

Στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, τα δύο μέρη έρχονται σε συμφωνία, η οποία λαμβάνει τη μορφή ενός κοινού σχεδίου ενώ σε μια τρίτη ανάγνωση, το Κοινοβούλιο καλείται να επιβεβαιώσει αυτήν τη συμφωνία. Αν δεν υπάρξει συμφωνία, η πρόταση κοινοτικού «νόμου» θεωρείται μη εγκριθείσα.

Οι 17 επιτροπές του Ε.Κ.

Οι δεκαεπτά επιτροπές του Ε.Κ. προετοιμάζουν τις εργασίες των συνόδων της Ολομέλειας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Οι επιτροπές του Ε.Κ. δεν πρέπει να συγχέονται με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα μέλη της (οι επιτροπικοί) που έχουν έδρα τις Βρυξέλλες. Κάθε επιτροπή ορίζει τον πρόεδρο και τους αντιπροέδρους της και διαθέτει γραμματεία. Οι επιτροπές εκπονούν και εγκρίνουν εκθέσεις επί των νομοθετικών προτάσεων καθώς και εκθέσεις πρωτοβουλίας. Συντάσσουν επίσης γνωμοδοτήσεις, οι οποίες απευθύνονται σε άλλες κοινοβουλευτικές επιτροπές.

Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Η συγκεκριμένη επιτροπή είναι αρμόδια για την ανάπτυξη κοινής πολιτικής για τις σιδηροδρομικές, οδικές, εσωτερικές πλωτές, θαλάσσιες και εναέριας μεταφορές. Ειδικότερα, θεσπίζει και προάγει τους κοινούς κανόνες, οι οποίοι πρέπει να ισχύουν στις μεταφορές εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Υποστηρίζει την καθιέρωση και ανάπτυξη διευρωπαϊ-

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





κών δικτύων και την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών αλλά και τις σχέσεις με τρίτες χώρες στον τομέα των μεταφορών. Επίσης εξετάζει την ασφάλεια των μεταφορών, προάγει τις σχέσεις με διεθνείς φορείς και οργανισμούς μεταφορών. Επί πλέον, είναι αρμόδια για τις ταχυδρομικές υπηρεσίες και τον τουρισμό.

Paolo Costa: ο νέος πρόεδρος

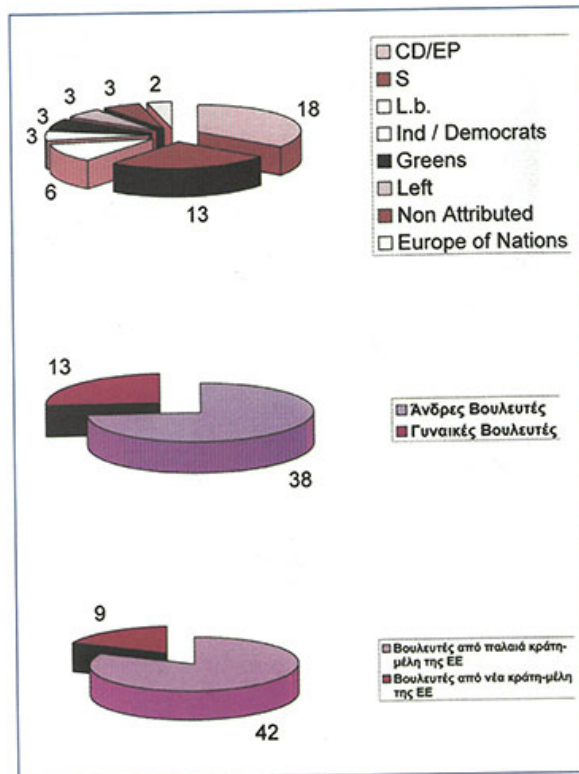
Ο Ιταλός πρόεδρος της Επιτροπής Μεταφορών του Ε.Κ. ανήκει στον πολιτικό χώρο των Φιλελευθέρων (Alliance of Liberals and Democrats for Europe). Έχει σπουδάσει οικονομικά και έχει διατελέσει καθηγητής Πολιτικής Οικονομίας στο Πανεπιστήμιο της Βενετίας. Έχει εκλεγεί δημοτικός σύμβουλος στην πόλη της Βενετίας ενώ διετέλεσε υφυπουργός Δικαιοσύνης και υπουργός Δημοσίων Έργων της χώρας του. Είναι συγγραφέας αρκετών συγγραμμάτων και κατέχει διεθνείς ακαδημαϊκούς τίτλους.

Το προφίλ των 59 τακτικών μελών της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού

Τα 59 τακτικά μέλη της νέας επιτροπής, που θεσπίστηκε στο Ε.Κ. και αποτελεί συνέχεια της παλιότερης Επιτροπής Μεταφορών και Περιφερειακής Πολιτικής, προέρχονται από σχεδόν όλα τα νέα κράτη-μέλη της Ε.Ε. και εκπράζουν το σύνολο των πολιτικών ομάδων του ημικυκλίου. Πιο συγκεκριμένα, 18 κράτη-μέλη εκπροσωπούνται στη συγκεκριμένη επιτροπή, ενώ δεν συναντάμε εκπροσώπους αρκετών σημαντικών ναυτιλιακών και μη κρατών όπως η Κύπρος, η Φινλανδία, η Εσθονία, η Μάλτα, η Σλοβενία αλλά και η Σλοβακία, το Λουξεμβούργο. Επί πλέον, αξίζει να σημειώσουμε ότι πέντε από τα δέκα νέα κράτη-μέλη της Ε.Ε. δεν εκπροσωπούνται στη συγκεκριμένη επιτροπή.

Τα κράτη με τη μεγαλύτερη εκπροσώπηση είναι η Γερμανία (7 τακτικά μέλη), το Ηνωμένο Βασίλειο (6 τακτικά μέλη) και ακολουθούν η Γαλλία και η Ιταλία με πέντε. Η Ελλάδα εκπροσωπείται με δύο τακτικά μέλη, την κα Ρ. Κράτσα από τη Νέα Δημοκρατία (ΕΛΚ) και τον κ.Τούσσα από το ΚΚΕ. Ως αναπληρωματικό μέλος έχει ορισθεί ο κ. Σηφουνάκης από το ΠΑΣΟΚ και για την Κύπρο ο κ. Κασουλίδης.

Η Επιτροπή Μεταφορών (όπως και το ημικύκλιο) αναμφίβολα ελέγχεται από τους Χριστιανοδημοκράτες και το Ευρωπαϊκό Λαϊκό Κόμμα, μέλος του οποίου είναι η Νέα Δημοκρατία. Πιο συγκεκριμένα, 18 ευρωβουλευτές ανήκουν στην Κεντροδεξιά σε αντίθεση με 13 κεντρώους ευρωβουλευτές που ανήκουν στο Σοσιαλιστικό Κόμμα. Οι Πράσινοι και η Αριστερά έχουν από 3 εκπροσώπους ενώ η ακροδεξιά πολιτική παράταξη (Ευρώπη των Εθνών) έχει 2 εκπροσώπους. Οφείλουμε επίσης να επισημάνουμε ότι από τους 59 ευρωβουλευτές της Επιτροπής μόλις οι 13 είναι γυναίκες. Τέλος, οι περισσότεροι ευρωβουλευτές είναι οικονομολόγοι και νομικοί ενώ ελάχιστοι έχουν ναυτιλιακές γνώσεις.



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

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

KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

ΤΗΛ: 010 94 84 500 FAX: 010 94 08 508 TLX: 21 43 41 - 21 43 42 KRIS GR e-mail: kristen@internet.gr





Συνέντευξη του Αλέξανδρου Παναγόπουλου,

προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου Super Fast Ferries
Πρόεδρος της επιτροπής High Level Passenger Ferry Group
της European Community Shipowner's Associations (ECSA)

>>> Στόχος μας, μια ανταγωνιστική ευρωπαϊκή ναυτιλία

Πρωταγωνιστής των επιχειρηματικών κινήσεων που διαδραματίστηκαν και συνεχίζουν να βρίσκονται σε εξέλιξη, τους τελευταίους δύο μήνες, ο Όμιλος Attica (πρώην ΕΠΑΤΤ) και όπως όλα δείχνουν θα αναδειχθεί τελικά στο ρόλο του βασικού ρυθμιστή στο χάρτη της ακτοπλοΐας. Ο ημερήσιος ναυτιλιακός Τύπος ασχολήθηκε καθημερινά καθ' όλη τη διάρκεια του Αυγούστου βομβαρδίζοντας το αναγνωστικό κοινό με αποκλειστικές αποκαλύψεις, μυστικές συναντήσεις, σενάρια και διαβουλεύσεις.

Πολλά τα ερωτήματα που προέκυψαν από τα εκτενή ρεπορτάζ γύρω από την πώληση του 10% του μετοχικού πακέτου της HFD προς την Attica Group καθώς και την αγορά του πλοίου «Διαγόρας». Απαντήσεις για τις τρέχουσες εξελίξεις μάς δίνει, στην άκρως ενδιαφέρουσα και επίκαιρη συνέντευξη που ακολουθεί ο κ. Αλέξανδρος Παναγόπουλος.

Πρόσφατα οι ΕΠΑΤΤ απέκτησαν το 10% του μετοχικού πακέτου της Hellas Flying Dolphins.

Η συγκέντρωση του ποσοστού αυτού πιστεύετε ότι φέρνει την εταιρεία σας στη θέση του ρυθμιστή, στην εύθραυστη ισορροπία που υπάρχει μεταξύ HFD και Μινωικών;

Εν αρχή, επιτρέψτε μου να σας ενημερώσω ότι στην τελευταία επήσια γενική συνέλευση της εταιρείας μας ενεκρίθη από τους μετόχους η πρόταση της Διοίκησης για τη μετονομασία της εταιρείας μας από Επιχειρήσεις Αττικής σε Attica Group. Με τη νέα ονομασία, ο Όμιλός μας στοχεύει στην ανάπτυξή του μέσω των θυγατρικών του εταιρειών, Superfast Ferries και Blue Star Ferries, καθώς και μέσω άλλων δραστηριοτήτων στους τομείς της ναυτιλίας, των θαλασσίων μεταφορών και της αναψυχής, που διαρκώς εξετάζουμε. Σχετικά με την απόκτηση του 10% της HFD, είναι κάτι που μέχρι τώρα δεν έχει υλοποιηθεί παρ' ότι σας επιβεβαιώνω ότι είναι κάτι που μας προτάθηκε και που συζητήσαμε.

Πιστεύετε ότι αυτό το γεγονός θα αλλάξει άρδην τις ισορροπίες στην ακτοπλοΐα; Θεωρείτε ότι ο κ. Γεράσι-

μος Στρίντζης, από τη θέση του διευθύνοντος συμβούλου της HFD, θα παίξει το ρόλο του συνδέτικού κρίκου μεταξύ των δύο εταιρειών;

Ναι, θα μπορούσε κάλλιστα. Με τον κ. Γ. Στρίντζη είχαμε μια αγαστή συνεργασία και νομίζω πως και εκ νέου θα μπορούσε αυτή η σχέση να συνεχιστεί.

Παράλληλα, μέσω της Blue Star Ferries, κατετέθη οικονομική πρόταση για την αγορά του πλοίου της ΔΑΝΕ «Διαγόρας». Η κίνηση αυτή έχει ως στόχο την εκμετάλλευση της αγοράς των Δωδεκανήσων;

Πράγματι, κατετέθη η πρότασή μας για την αγορά του πλοίου «Διαγόρας», ενός πλοίου με επιτυχημένη σταδιοδρομία στις γραμμές των Δωδεκανήσων. Εφόσον αυτή η πρόταση γίνει αποδεκτή, θα εξετάσουμε με προσοχή τη ζήτηση που θα μπορεί το πλοίο αυτό να καλύψει σε διάφορες γραμμές του εσωτερικού με προτεραιότητα την εκμετάλλευσή του στην αγορά των Δωδεκανήσων.

Η ενεργή συμμετοχή σας στην ECSA είναι ευρέως γνωστή. Θεωρείτε αποτελεσματική τη στρατηγική που ακο-



λουθούν οι διεθνείς και εθνικές εφοπλιστικές ενώσεις ως προς τη χάραξη της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής από τους νομοθέτες των Βρυξελλών;

Οι κανονισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν άμεση ισχύ νόμου και υπερέχουν και αντικαθιστούν την εθνική νομοθεσία. Με λίγα λόγια, το κέντρο λήψης αποφάσεων και συνεπώς και του lobbying έχει μετατεθεί προς τις Βρυξέλλες. Για παράδειγμα, ο ευρωπαϊκός κανονισμός 3577/92, ο οποίος επιβάλλει την πλήρη απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, θα μας επιτρέψει να αναπτύξουμε περισσότερο τη δουλειά την οποία γνωρίζουμε και την οποία έχουμε αποδείξει ότι επιτελούμε με επιτυχία εδώ και χρόνια, τόσο στις συνδέσεις της χώρας με τη γειτονική Ιταλία όσο και στις γραμμές της Βόρειου Ευρώπης και στις γραμμές του εσωτερικού.

Στόχος μας είναι μια ανταγωνιστική ευρωπαϊκή ναυτιλία, σε μια ολοένα διευρυνόμενη Ευρώπη. Για να παραμείνει ανταγωνιστική η ευρωπαϊκή ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο, χρειάζεται ένα ενιαίο, σταθερό και με συνοχή ευρωπαϊκό νομικό και πολιτικό ρυθμιστικό πλαίσιο, που θα ανταμείβει τις πρωτοποριακές ιδέες και την επιχειρηματικότητα και θα καταργεί τους φραγμούς του προστατευτισμού. Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, η δημιουργία

μιας αγοράς με ενιαίους κανόνες λειτουργίας για όλες τις ευρωπαϊκές εταιρείες είναι απαραίτητη και θα πρέπει να καλύπτει παραμέτρους όπως η φορολογία, οι κρατικές επιδοτήσεις, θέματα νηολογίου και οπωσδήποτε θέματα ναυτεργασίας, ένα σημαντικότερο ζήτημα για την ευρωπαϊκή ναυτιλία σήμερα.

Κατά τη γνώμη σας οι ελληνικές ναυτιλιακές ενώσεις είναι αρκετά ενήμερες για τις πρωτοβουλίες που λαμβάνουν τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Πιστεύετε ότι ορισμένες ενώσεις θα έπρεπε να έχουν μόνιμες αντιπροσωπευτικές στα κέντρα των διεθνών εξελίξεων της Ευρώπης;

Με βεβαιότητα θα σας πω ότι οι ελληνικές ναυτιλιακές ενώσεις είναι πλήρως ενήμερες για τις πρωτοβουλίες και τους νέους κανονισμούς που ισχύουν στην Ενωμένη Ευρώπη και αυτό γίνεται είτε διά της παρουσίας αντιπροσώπων στα διάφορα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που σχετίζονται με το χώρο μας, είτε χωρίς τη μόνιμη και επί τόπου αντιπροσώπευσή τους αλλά με τη διαρκή ενημέρωση που πλέον στη σημερινή εποχή είναι εύκολο να επιτευχθεί.

Πόσο αποτελεσματικός κρίνετε ότι έχει υπάρξει ο νέος YEN κατά την ανάληψη της θητείας του; Θεωρείτε ότι





θα επιδιώξει την επίλυση του χρόνιου αιτήματος της πλοιοκτησίας για την επανεξέταση του ζητήματος των συνθέσεων;

Ο νέος υπουργός μας, στο σύντομο διάστημα της θητείας του που είναι περίπου έξι μήνες, έχει επιδείξει τη διάθεση να εξετάσει τα θέματα εις βάθος με πνεύμα φιλελεύθερο και με τη φιλοδοξία να επιλυθούν τα ζητήματα που κατά καιρούς έχουν επιβραδύνει σημαντικά την οικονομική και τουριστική ανάπτυξη του τόπου μας σε ό,τι σχετίζεται με την επιβατηγό ναυτιλία, καθώς και τα σοβαρότατα θέματα της ναυτεργασίας και της δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας. Είμαστε αισιόδοξοι ότι θα επιδιώξει την επίλυση των θεμάτων αυτών καθώς και το μείζον θέμα της απελευθέρωσης του ναυτολογίου, που αναμφισβήτητα θα επιτρέψει στις εταιρείες να ορίσουν την εμπορική τους πολιτική και να καθορίσουν τη στρατηγική τους με πιο μακροχρόνιο ορίζοντα από αυτόν που επιτρέπει το ρυθμιστικό πλαίσιο σήμερα.

Πόσο θα αυξηθεί ο ναύλος για τον επιβάτη εξαιτίας των απαιτήσεων του Κώδικα ISPS; Είναι αποτελεσματική και αναγκαία η εφαρμογή του Κώδικα, από τα στοιχεία που γνωρίζετε αυτές τις ελάχιστες εβδομάδες οπότε εφαρμόζονται οι διατάξεις του στην πράξη;

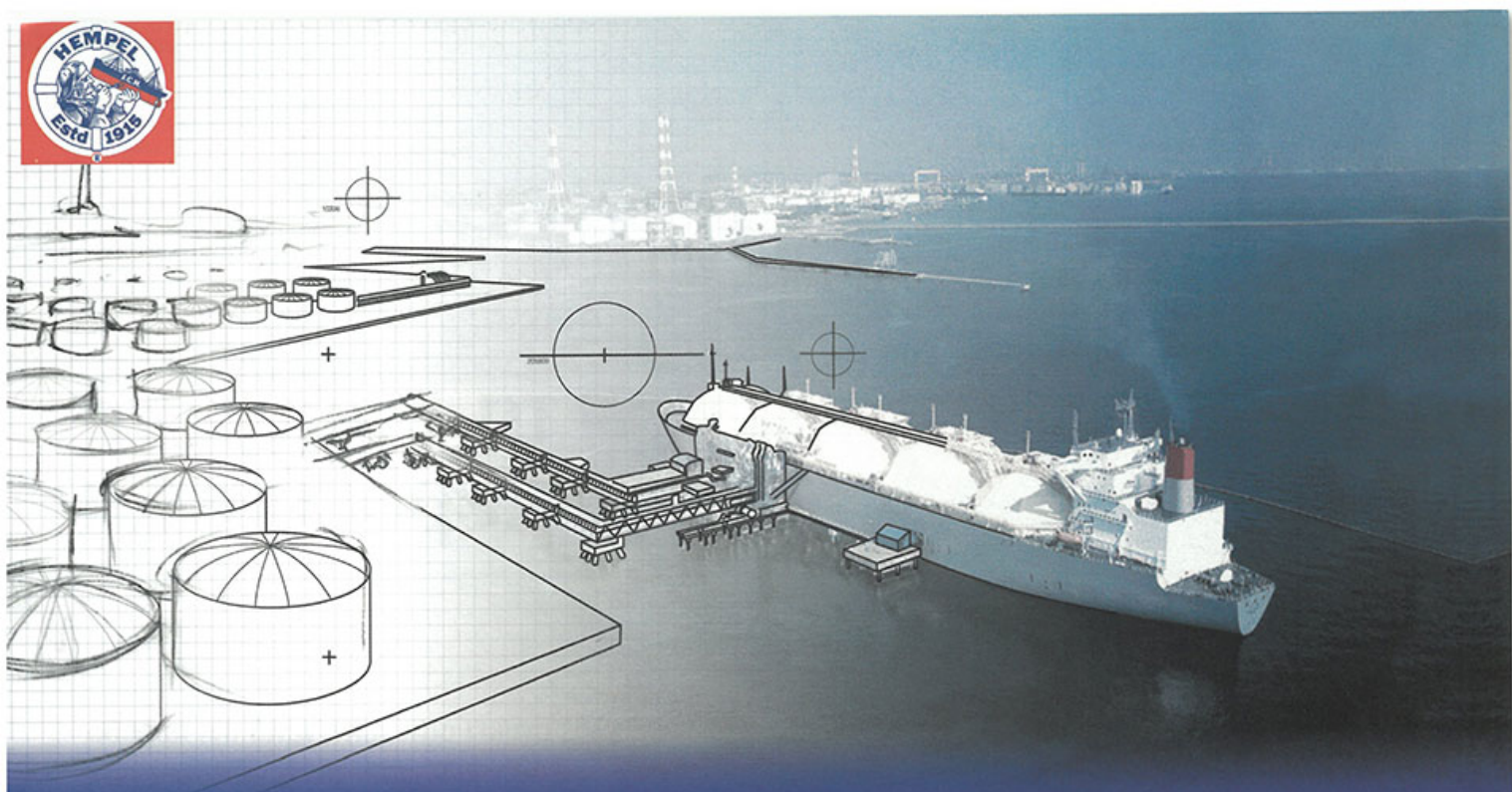
Ο κώδικας ISPS ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες και απαιτήσεις της ναυτιλίας παγκοσμίως και συνεπώς θεωρείται αναγκαία η εφαρμογή του με στόχο την αποτελεσματικότητα στην καταπολέμηση φαινομένων των καιρών μας.

Η ανέλπιστα μειωμένη τουριστική κίνηση επηρέασε όλες τις τουριστικές επιχειρήσεις στην Ελλάδα; Υπήρξε

αντίκτυπος και στην ακτοπλοΐα; Ποιες θα ήταν οι προτροπές σας προς τη νέα ηγεσία του υπουργείου Τουρισμού σχετικά με το θέμα αυτό;

Πράγματι, παρατηρήσαμε μείωση στις αφίξεις στην Ελλάδα κατά το διάστημα του Ιουλίου και Αυγούστου, σε αντίθεση με γειτονικές μας χώρες όπως η Τουρκία και η Κροατία, όπου παρατηρήθηκε αντίστοιχη αύξηση. Όπως είναι φυσικό, η μείωση αυτή έχει αντίκτυπο και στην εσωτερική αγορά, όπου και εκεί κατά τους καλοκαιρινούς μήνες παρουσιάστηκε κάμψη της επιβατικής κίνησης. Μαζί με το υπουργείο και όλους τους φορείς θα πρέπει να συζητήσουμε έτσι ώστε η στρατηγική που θα ακολουθήσουμε σχετικά με την ανατροπή της φετινής τάσης να είναι κοινή.





ARE YOU WINNING THE CORROSION BATTLE?

Get the live scores at www.hempel.com



Hempel have developed an on-line tool which gives you the complete picture of the properties of Hempel's epoxy products.

HEMPEL

Tel: +30 4143 400 • www.hempel.gr • Fax: +30 4143 500 • sales@gr.hempel.com



Όπου εμπλέκεται το κράτος τα πράγματα μπερδεύονται

Ο κ. Γιάννης Ξυλάς ανήκει στην τρίτη γενιά της παραδοσιακής εφοπλιστικής οικογένειας από τα Καρδάμυλα της Χίου. Οι τεκμηριωμένες θέσεις του για τα ναυτιλιακά δρώμενα εντυπώνονται για την πρωτοτυπία τους, ενώ οι επισημάνσεις και οι τοποθετήσεις του ενισχύουν την ανάγκη της παρουσίας νεότερων πλοιοκτητών «στο μυαλό και όχι απαραίτητα σε ηλικία», όπως ο ίδιος αναφέρει, για την προβολή της ελληνικής ναυτιλίας στα διεθνή φόρα.

>> **Συνέντευξη του** Γιάννη Ξυλά, προέδρου και CEO Ariston Navigation Corp.

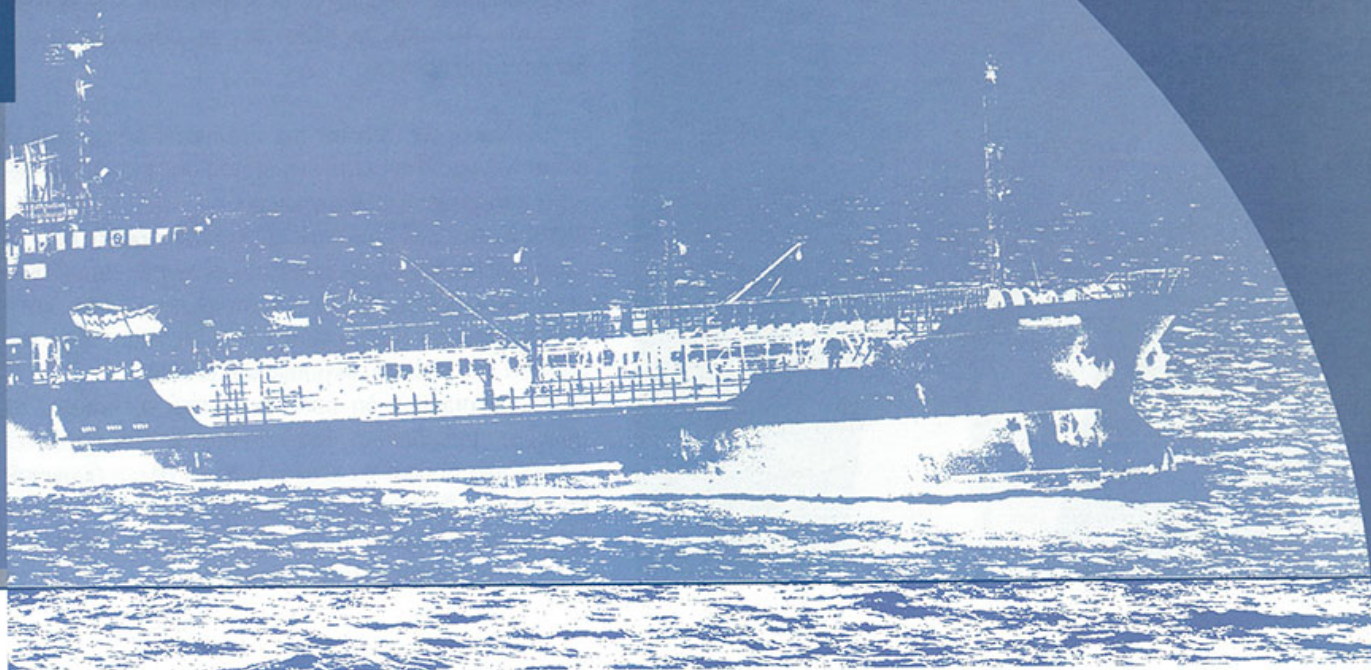
Οι εταιρείες σας έχουν παραδοσιακά υποστηρίξει την ελληνική σημαία στα πλοία τους. Θεωρείτε ότι εξαπεί-
ας της σταδιακής μείωσης του ενδιαφέροντος του νεο-
έλληνα για το ναυτικό επάγγελμα θα πρέπει να δια-
μορφωθεί ένα νέο νομοθετικό πλαίσιο σχετικά με τις
συνθήσεις;

Το ναυτικό επάγγελμα είναι σκληρό και εκτός από κα-
τάλληλη εκπαίδευση, απαιτεί κουράγιο και μεράκι. Α-
πό την άλλη, όσο αυξάνεται το βιοτικό επίπεδο ενός
λαού, τόσο αυξάνονται οι ευκαιρίες εργασίας στην Ή-
ρρα και η προοπτική μιας επαγγελματικής θαλάσσιας
περιπέτειας μακραίνει, κυρίως για τις χαμηλότερες
βαθμίδες. Παρ' όλα αυτά, οι Έλληνες πλοιοκτήτες συ-
νεχίζουν να αναγνωρίζουν την ανωτερότητα του Έλλη-
να αξιωματικού και είναι έτοιμοι να υποστηρίξουν αυ-
τή την επιλογή τους, ακόμη κι αν αυτό συνεπάγεται αυ-
ξημένο κόστος λειτουργίας του πλοίου. Ένα νέο νομο-
θετικό πλαίσιο σίγουρα χρειάζεται για να κάνει το σχή-
μα των συνθέσεων πιο ευέλικτο και προσαρμοσμένο
στη σημερινή πραγματικότητα, μα πιο πολύ χρειάζεται
για να δώσει τα σωστά κίνητρα στους νέους που θέ-

λουν να επιλέξουν το ναυτικό επάγγελμα και να λύσει
κάποια σημαντικά προβλήματα στο χώρο της ναυτικής
εκπαίδευσης.

Η εταιρεία σας ναυπηγεί πλοία στη γειτονική Τουρκία.
Ποια είναι η μέχρι σήμερα εμπειρία σας από τη ναυ-
πηγική βιομηχανία της γειτονικής χώρας; Για ποιο λό-
γο θεωρείτε ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν έχουν α-
κόμα ευρεία συνεργασία με τα ναυπηγεία της χώρας
αυτής;

Ο όμιλός μας στα μέσα της περασμένης δεκαετίας έ-
κτισε 4 πλοία στην περιοχή Tuzla, έξω από την Κων-
σταντινούπολη. Τότε θα έλεγα ήταν ένα ρίσκο, το οποί-
ο όμως απέδωσε, μιας και το τελικό προϊόν ήταν σύμ-
φωνα με τις προδιαγραφές μας. Σήμερα, τα πράγμα-
τα είναι τελείως διαφορετικά αφού στην περιοχή υ-
πάρχει μεγάλη εξέλιξη και τα ναυπηγεία είναι γεμάτα
από παραγγελίες, οι περισσότερες από τις οποίες για
εξαγωγή. Οι δυνατότητες των μονάδων αυτών είναι πο-
λύ υψηλές ως προς την ποιότητα και τις προδιαγρα-
φές των πλοίων, περιορισμένες όμως ως προς το μέ-



γεθος, με αποτέλεσμα να κτίζονται κυρίως μικρά χημικά δεξαμενόπλοια και πλοία container-feeders. Νομίζω πως αυτός είναι και ο βασικός λόγος (οι τύποι και τα μεγέθη των πλοίων) που οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν έχουν ευρεία συνεργασία με τα ναυπηγεία της Τουρκίας, μιας γειτόνας χώρας που απέχει μόλις 1 ώρα πτήσης από την πατρίδα μας. Η εταιρεία μας σήμερα ναυπηγεί πάλι στην Τουρκία μια σειρά πολύ εξειδικευμένων και υψηλότερων προδιαγραφών πλοίων μεταφοράς τσιμέντου με πνευματικό σύστημα εκφόρτωσης. Το πρόγραμμα εξελίσσεται ομαλά και το ναυπηγείο ακολουθεί πιστά τις προδιαγραφές μας και το συμφωνημένο χρονοδιάγραμμα.

Πρόσφατα αναλάβατε την προεδρία στο Δ.Σ. της Ναυτιλιακής Λέσχης. Ποιες είναι οι σκέψεις σας για την ανέλιξη και τον περαιτέρω εκσυγχρονισμό της ιστορικής λέσχης του Πειραιά;

Πιστεύω πως σε ένα χώρο με την ιστορία της Λέσχης ταιριάζει μόνον η κορυφή. Η Λέσχη πρέπει να ξαναγίνει ο «χώρος πρώτης προτίμησης» για τα μέλη της,

ειδικά δε για εκείνα που συνεχίζουν να εργάζονται στην περιοχή του Πειραιά. Σήμερα δεν συμβαίνει δυστυχώς αυτό. Η Λέσχη πέρασε την τελευταία οκταετία διάφορες περιπέτειες (κυρίως οικονομικές), οι οποίες δεν της επέτρεψαν να ανανεωθεί. Τα δύο προηγούμενα συμβούλια έριξαν -και σωστά- το βάρος τους στο νοικοκύρεμα, που ήταν αναγκαίο. Πιστεύω ότι ήρθε η ώρα για μια τέτοια ανανέωση, η οποία θα πρέπει να γίνει σε επίπεδο χώρων, υπηρεσιών αλλά και εκδηλώσεων. Αυτή την εποχή πραγματοποιούμε μια μεγάλη έρευνα μεταξύ των μελών μας η οποία θα μας δώσει την τελική κατεύθυνση αυτής της ανανέωσης. Είμαι βέβαιος ότι το αποτέλεσμα θα είναι εντυπωσιακό και πως τα «Ναυτικά Χρονικά» θα το προβάλουν αναλόγως όταν έρθει η ώρα.

Θεωρείτε ίσως παράτολμη την έντονη δραστηριότητα της διεθνούς πλοιοκτησι-





ας ως προς τη ναυπήγηση νεότευκτων; Κρίνετε ότι ενδεχομένως στο άμεσο μέλλον και σε δυσκολότερες εποχές, η υπερπροσφορά δεν θα ανταποκρίνεται στη ζήτηση;

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι μια αγορά που πλησιάζει το μοντέλο της «τέλειας αγοράς» όπως τη μάθαμε στο πανεπιστήμιο. Ελεύθερος και θεμιτός ανταγωνισμός που βασίζεται στην προσφορά και ζήτηση. Στο βαθμό όμως που η προσφορά ή η ζήτηση επηρεάζεται από εξωγενείς παράγοντες, αυτό πάντα σημαίνει κάτι κακό. Αναφέρομαι στις αλόγιστες παραγγελίες νεότευκτων, κυρίως από Γερμανούς διαχειριστές πλοίων, οι οποίες βασίζονται σε κεφάλαια μικροεπενδυτών που προσβλέπουν σε φοροαπαλλαγές που τους προσφέρει μία ει-

δική διάταξη του γερμανικού φορολογικού νομοθετικού πλαισίου. Αυτό είναι ένα γεγονός που με φοβίζει, διότι αυτές οι παραγγελίες δεν έχουν ναυτιλιακά κριτήρια αλλά φορολογικά και ενδεχομένως να προκαλέσουν υπερπροσφορά, εφόσον οι ρυθμοί ανάπτυξης κυρίως της Κίνας αλλά και της Ινδίας συγκρατηθούν με το φόβο του πληθωρισμού.

Η ανανέωση του στόλου της ελληνικής Μεσογειακής φορτηγού ναυτιλίας είναι ένα από τα σημαντικότερα θέματα που απασχολούν τον κλάδο.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν την ουσιαστική αρωγή που έχουν προσφέρει άλλες ευρωπαϊκές χώρες στους αντίστοιχους κλάδους (Ιταλία, Ολλανδία κτλ.) ποιος κινήσεις οφείλει να επεξεργαστεί η κυβέρνηση προς την επίλυση των χρόνιων θεμάτων του κλάδου;

Είμαι της άποψης ότι όπου μπλέκεται το κράτος, τα πράγματα μπερδεύουν. Καλό θα ήταν να μην εμπλακεί και την ίδια άποψη θα είχα και για τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Άλλωστε, αυτό προβλέπει και η κοινοτική νομοθεσία, άλλο που αυτή καταστρατηγείται κατά καιρούς με διάφορους πλάγιους τρόπους.

Όσο λιγότερες κρατικές παρεμβάσεις, οι οποίες πολλές φορές καμουφλάρουν με το περιτύλιγμα της «αρωγής» αλλά έχουν στην ουσία πολιτικά και συντεχνιακά κριτήρια, τόσο το καλύτερο. Η ελληνική ναυτιλία μεγαλούργησε και συνεχίζει να παραμένει στην παγκόσμια κορυφή ακριβώς διότι δεν είχε παρεμβάσεις και «αρωγές».

Το μεγαλύτερο «αγκάθι» του YEN είναι σήμερα η χρόνια, δυσλειτουργική και αδιέξοδη πολιτική και οικονομική πορεία του NAT. Ως πλοιοκτήτης που έχετε υποστηρίξει την ελληνική σημαία, τι θα συμβουλευόσαστε τη νέα διοίκηση του Ταμείου;

Πολλοί θα θυμούνται ότι το NAT υπήρξε μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '80 ένα εύρωστο ταμείο με σημαντικότατο πλεόνασμα σε ξένο συνάλλαγμα. Έκτοτε έγινε η εύκολη λύση για κάθε πικραμένο που οι εκάστοτε κυβερνήσεις ήθελαν να βολέψουν, με αποτέλεσμα σήμερα να είναι «Ναυτικό» ταμείο μόνο στα χαρτιά, και φυσικά να είναι υπερχρεωμένο. Είναι δύσκολο να αναλύσει κανείς σε μερικές αράδες τι ακριβώς χρειάζεται για να λυθεί το πρόβλημα του NAT. Επιγραμματικά μόνο θα πω ότι αυτό που σίγουρα χρειάζεται είναι κατ' αρχάς ξεκαθάρισμα από τους άσχετους με το χώρο της ναυτιλίας, για να μειώσει τα έξοδά του, και κατά δεύτερον να αυξήσει τα έσοδά του και αυτό μπορεί να γίνει στο πλαίσιο ευρύτερων κινήτρων για να αυξηθούν τα πλοία του ελληνικού νηολογίου, και παράλληλα να αυ-



ALPHA DYNAMIC

ΕΠΕΝΔΥΣΤΕ ΣΤΗΝ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ



ΑΕΡΟΚΙΝΗΤΕΣ ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΑΝΤΛΙΕΣ

Κατάλληλες για τη ναυτιλία για άντληση υγρών κάθε είδους

ΡΟΟΜΕΤΡΗΤΕΣ

Υψηλής ακρίβειας
για μέτρηση
καυσίμων, λιπαντικών
και άλλων υγρών



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

ΚΑΛΑΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΥΛΟΣ

Γ. ΑΝΔΡΕΟΥ ΖΕΡΒΑΚΗΣ Ε.Π.Ε.

Π Ρ Α Κ Τ Ο Ρ Ε Υ Σ Ε Ι Σ - Ν Α Υ Λ Ω Σ Ε Ι Σ

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

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

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

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



Ξηθεί η δεξαμενή των μάχιμων Ελλήνων ναυτικών σε πλοία με ελληνική σημαία.

Οι συνεργασίες και οι συμπράξεις μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών δεν είναι ιδιαίτερα κοινό φαινόμενο στην Ακτή Μιαούλη. Είναι απαραίτητη η εξεύρεση αποτελεσματικών συμφωνιών που θα οδηγήσουν σε μεγαλύτερα και ισχυρότερα σχήματα με αποτέλεσμα να αντιμετωπίζουν πιο εύκολα τις απρόσμενες δυσκολίες;

Σαφέστατα, και αυτό δεν σημαίνει απαραίτητως συγχωνεύσεις εταιρειών. Άλλωστε, αυτό αγγίζει τα όρια του αδυνάτου με δεδομένη την ιδιοσυγκρασία του Έλληνα επιχειρηματία και ειδικότερα του Έλληνα πλοιοκτήτη. Υπάρχουν όμως άλλες λύσεις οι οποίες μπορούν να αξιοποιηθούν το πλεονέκτημα της ελληνικής ναυτιλίας, που είναι η παγκόσμια πρωτιά σε αριθμό πλοίων και μεταφορική ικανότητα: η δημιουργία pools στα οποία οι πλοιοκτήτες ενώνουν τις δυνάμεις τους μόνο σε εμπορικό επίπεδο, ενώ ο καθένας διατηρεί την πλήρη ταυτότητά του σε επίπεδο τεχνικής διαχείρισης. Πρόσφατα, σε μίαν άλλη συνέντευξη, είχα αναφέρει ότι για την ελληνική ναυτιλία ο «πιο αδύναμος κρίκος» είναι το φορτίο, μιας και η μικρή Ελλάδα συνεισφέρει μονάχα ένα πολύ μικρό ποσοστό της συνολικής ποσότητας φορτίων που μεταφέρονται παγκοσμίως από την ελληνόκτητη ναυτιλία. Βασική προϋπόθεση για την εύκολη λειτουργία των pools είναι ένας σχετικά ομοιογενής αριθμός πλοίων, κάτι πολύ εύκολο να βρεθεί μέσα από το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο. Ας πάρουμε για παράδειγμα τα φορτηγά πλοία τύπου panamax. Οι Έλληνες σήμερα ελέγχουν περίπου 500 τέτοια πλοία, ή το 20% του παγκοσμίου στόλου. Φανταστείτε τον αντίκτυπο στην αγορά εάν αυτός ο στόλος λειτουργούσε εμπορικά σαν μια πειθαρχημένη ομάδα. Στην πράξη βέβαια είναι δυσκολότερο από ό,τι ακούγεται, ειδικά με εμάς τους Έλληνες, που θέλουμε όλοι να είμαστε αφεντικά.

Θεωρείτε σκόπιμη τη συμμετοχή νεότερων σε ηλικία πλοιοκτητών σε ελληνικές και διεθνείς εφοπλιστικές ενώσεις;

Θεωρώ σκόπιμη τη συμμετοχή νεότερων στο μυαλό και όχι απαραίτητα σε ηλικία πλοιοκτητών σε όλες τις ενώσεις. Πιστεύω ότι οι άνθρωποι με διορατικό πνεύμα και νέες ιδέες βρίσκονται σε όλες τις ηλικίες. Το κριτήριο πρέπει λοιπόν να είναι οι απόψεις του καθενός και οι τρόποι που προτείνει να τις εφαρμόσει. Χρειάζομαστε νέες ιδέες. Αν αυτές έρθουν και από νεότερους σε ηλικία πλοιοκτήτες, τόσο το καλύτερο.

Πόσο εύκολο είναι σήμερα ένας πλοιοκτήτης να ενημερωθεί σχετικά με τις διεθνείς και ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες που λαμβάνουν χώρα στα παγκόσμια ναυτιλιακά κέντρα και επηρεάζουν την καθημερινότητα της επιχείρησής του;

Η πληροφορία υπάρχει, είναι θέμα λοιπόν αφενός πρόσβασης και αφετέρου σωστής διαχείρισης αυτής της πληροφορίας. Με τα σημερινά μέσα επικοινωνίας, όμως, δεν νομίζω ότι υπάρχει πλέον δικαιολογία σε κάποιον που δεν μπορεί να εξασφαλίσει πρόσβαση στην πληροφορία. Το θέμα της διαχείρισής της είναι προσωπικό του καθενός, και είναι αυτό που τελικά κάνει τη διαφορά μεταξύ του περισσότερο ή λιγότερο επιτυχημένου πλοιοκτήτη. Όμως, πέρα από την ενημέρωση στην οποία αναφερθήκατε, θεωρώ σημαντικότερη τη δυνατότητα ή μη ενός πλοιοκτήτη να επηρεάσει αυτές τις διεθνείς και ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες, γιατί έχει γίνει συχνό φαινόμενο τα τελευταία χρόνια να «φροντίζουν άλλοι πριν από εμάς για εμάς», και αυτοί οι «άλλοι» τις περισσότερες φορές είναι παντελώς άσχετοι με το θέμα. Παραδείγματα υπάρχουν πολλά, και το κακό ξεκινάει σχεδόν πάντα από πολιτικούς οι οποίοι παίρνουν σημαντικότερες αποφάσεις για την ευρωπαϊκή και παγκόσμια ναυτιλία με στενά πολιτικά κριτήρια (όπως το πολιτικό τους κόστος) και όχι με τεχνικά ή ναυτιλιακά κριτήρια. Η θέση μου είναι πως πρωτοβουλίες που επηρεάζουν την καθημερινότητα της κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης πρέπει να συζητούνται και να αποφασίζονται στα κατάλληλα fora όπως είναι οι εθνικές ενώσεις εφοπλιστών και ο IMO.



RINA

the reliable
partner

REGISTRO ITALIANO NAVALE (HELLAS) LTD

RINA

47-49, Akti Miaouli str, 185 36 Piraeus - Greece, Tel: +30 210 4292144 - Fax: +30 210 4292950

E-mail: Piraeus.Office@rina.org

RINA SPA, Via Corsica 12, 16128 Genova - Italy

Tel +39010 53851, Web: www.rina.org - E-mail: info@rina.org



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



αφιέρωμα • ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

Το σημείο εκκίνησης των κοινών κανονισμών των νηογνώμωνων είναι πλέον γεγονός. Παράλληλα, η συνεργασία Ελλάδας, Μπαχαμών και IACS θα προσφέρει μια ξεκάθαρη εικόνα γύρω από την κατασκευή και τον έλεγχο νεότευκτων πλοίων, βασισμένων σε διεθνώς ενοποιημένες προδιαγραφές, κυρίως στις μεθόδους κατασκευής τους.

Οι τρεις νηογνώμονες Lloyd's Register, Det Norske Veritas και American Bureau of Shipping ανακοίνωσαν ήδη σειρά κοινών κανονισμών που αφορούν ορισμένους τύπους πλοίων.

Στο παρόν αφιέρωμα, οι εκπρόσωποι διεθνών νηογνώμωνων αναλύουν και σχολιάζουν τόσο την ανάγκη δημιουργίας κοινών κανονισμών όσο και τα ειδικότερα αποτελέσματα του Port State Control.

Επίσης, ο διευθύνων σύμβουλος του Ελληνικού Νηογνώμονα, κ. Χίος, απαντά σε επίκαιρες ερωτήσεις σχετικές με το μέλλον του ελληνικού φορέα.





>> Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη
Καθηγητή, Σχολή Ναυπηγών
Μηχανολόγων Μηχανικών
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

FORMAL SAFETY ASSESSMENT: ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΕΡΓΑΛΕΙΟ, Ή ΡΩΣΙΚΗ ΡΟΥΛΕΤΑ;

Στις 18 Μαΐου του 2004, η Επιτροπή Θαλάσσιας Ασφάλειας (MSC) του IMO, με ψήφους 32 υπέρ, 22 κατά και 15 αποχές, πήρε μια ιστορική απόφαση: Ότι, τουλάχιστο προς το παρόν, τα διπλά τοιχώματα για τα bulk carriers δεν θα είναι υποχρεωτικά. Η απόφαση αυτή ήταν στροφή 180 μοιρών στην κατεύθυνση στην οποία μέχρι τότε φαινόταν να κινούνται τα πράγματα: την υποχρεωτική καθιέρωση, από το 2007 και μετά, των διπλών τοιχωμάτων ως μέτρο αύξησης της ασφάλειας των πλοίων αυτών.

Τα διπλά τοιχώματα για τα bulk carriers ξεκίνησαν πριν από αρκετά χρόνια σαν εθελοντικό σχήμα που προτάθηκε από ορισμένους νηογνώμονες-μέλη του λεγόμενου LAN (Lloyds, ABS, DNV), την αφρόκρεμα του IACS. Η επιχειρηματολογία για το ότι τα διπλά τοιχώματα θα μείωναν το ρίσκο ναυτικών ατυχημάτων και συνεπώς θα αύξαναν την ασφάλεια των bulk carriers βασίστηκε στη μέθοδο του Formal Safety Assessment (Τυπική Αξιολόγηση Ασφάλειας, FSA).

Η FSA αναπτύχθηκε σαν μια επιστημονική μέθοδος, η οποία χρησιμοποιεί αναλυτικές τεχνικές περισσότερο εξελιγμένες από εκείνες που μέχρι τότε είχαν χρησιμοποιηθεί για τον υπολογισμό του ρίσκου αστοχίας

ενός πλοίου. Ως τέτοια, υιοθετήθηκε από τον IMO ως το επιστημονικό εκείνο εργαλείο που δυνητικά μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την προληπτική αξιολόγηση μέτρων και πολιτικών για τη θαλάσσια ασφάλεια, έτσι ώστε να υπάρχει μια εκ των προτέρων εκτίμηση της ενδεχόμενης αποτελεσματικότητας αυτών των μέτρων προτού αυτά υιοθετηθούν.

Η λέξη-κλειδί στην τελευταία φράση είναι «δυνητικά». Είναι κοινό μυστικό ότι η συντριπτική πλειοψηφία των μέτρων που έχουν παρθεί και παίρνονται ακόμη, είτε από τον IMO είτε από την Ευρωπαϊκή Ένωση είτε από άλλους φορείς, εθνικούς ή διεθνείς, για τη θαλάσσια ασφάλεια, ήταν και είναι αντίδραση (πολλές φορές

σπασμωδική) σε μεγάλες ναυτικές τραγωδίες. Παραδείγματα: Exxon Valdez, Herald Of Free Enterprise, Estonia, Erika, Prestige.

Δεν χρειάζεται να αναφέρουμε τίποτε άλλο από τα ονόματα αυτών των πλοίων για να δούμε ποιες πολιτικές ασφάλειας υιοθετήθηκαν στα απόνερα των σχετικών ατυχημάτων. Η FSA λίγο μόνο ρόλο έπαιξε στη διατύπωση πολλών από τις πολιτικές αυτές, οι περισσότερες από τις οποίες πάρθηκαν υπό την πίεση μιας εν πολλοίς αδιαφώτιστης κοινής γνώμης. Η πίεση αυτή φαίνεται ότι είχε καταλυτική επίδραση στην επιθυμία διαφόρων πολιτικών προσώπων να φανούν ότι έχουν πυγμή να λύσουν τα προβλήματα αυτά «εδώ και τώρα». Κύριο λόγο για το σκοπό αυτό είχαν «σχεδιαστικές λύ-

σεις» (design solutions), αν και τα σχετικά προβλήματα φαίνεται να προκλήθηκαν περισσότερο από την αστοχία του ανθρώπινου παράγοντα παρά από κακά designs. Διπλά τοιχώματα στα δεξαμενόπλοια. Εσωτερικές υποδιαιρέσεις ώστε το ferry να μη βυθίζεται ακόμη και με 50 εκατοστά νερό στο deck. Και άλλα ισοπεδωτικά μέτρα, όπως απαγόρευση μεταφοράς μαζούτ από μονοκύθμενα tankers.

Η αναλυτική παράθεση αυτών των μέτρων ξεφεύγει από τα όρια του παρόντος, αλλά θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ότι στην Ελλάδα, τη βύθιση του «Εξπρές Σαμίνα» ακολούθησε η απόφαση να μειωθεί το όριο ηλικίας στην ακτοπλοΐα από τα 35 στα 30 έτη.

Μερικοί πιστεύουν ότι δεν μπορούσε να γίνει διαφορετικά. Η FSA και άλλα εξελεγμένα εργαλεία είναι δύσκολα στη χρήση τους. Δεν βολεύουν για λύσεις «εδώ και τώρα». Τέτοια εργαλεία απαιτούν χρονοβόρα ανάλυση στοιχείων όχι από ένα, αλλά από μεγάλο αριθμό ατυχημάτων, για να βγει ένα αξιόπιστο συμπέρασμα για τις πιθανότητες και για τους παράγοντες που προκαλούν τα ατυχήματα. Όμως, ακόμη και για ένα ατύχημα, ο προσδιορισμός αυτών των παραγόντων δεν είναι εύκολη υπόθεση. Είναι μάλιστα πιθανό η ακριβής αιτία ορισμένων ατυχημάτων να πάρει πολλά χρόνια να αποκαλυφθεί, ή να μην αποκαλυφθεί ποτέ, όπως έχει γίνει σε ορισμένα αεροπορικά ατυχήματα.

Για τα bulk carriers, εκτός από τον IACS, η κύρια ώθηση για το μέτρο των διπλών τοιχωμάτων προήλθε, του-

λάχιστο μέχρι τις 18 Μαΐου, από τον ίδιο τον IMO. Ο IMO επιστράτευσε τρεις μελέτες, που χρησιμοποίησαν τη FSA για να «αποδείξουν» την ανωτερότητα του design αυτού έναντι του συμβατικού μονού τοιχώματος όσον αφορά την ασφάλεια. Η μία μελέτη ήταν από τον IACS. Μια άλλη ήταν από την Ιαπωνία και η τρίτη ήταν διεθνής, με το Ηνωμένο Βασίλειο στο τιμόνι. Τι έγινε τελικά και ο IMO άλλαξε γνώμη, το ξέρουμε. Η Ελλάδα υπέβαλε στη MSC μια τέταρτη μελέτη, πάλι βασισμένη στη FSA, η οποία ξανακοίταξε τις παραδοχές και τη μεθοδολογία των τριών προγενέστερων και απέδειξε ότι αυτές δεν ευσταθούν αναγκαστικά. Δηλαδή απέδειξε ότι τα διπλά τοιχώματα δεν οδηγούν αναγκαστικά σε μεγαλύτερη ασφάλεια στα bulk carriers,

αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις σε λιγότερη. Με βάση το σκεπτικό αυτό, η MSC επείσθη να ψηφίσει κατά πλειοψηφία ότι δεν συντρέχει λόγος υποχρεωτικής υιοθέτησης του μέτρου αυτού.

Κανένας βεβαίως δεν μπορεί να αρνηθεί ότι στο όνομα της υποτιθέμενης αυξημένης ασφάλειας των bulk carriers παίζεται ένα παιχνίδι σημαντικών συμφερόντων. Μια διάσταση αφορά τους εφοπλιστές, πολλοί από τους οποίους δεν θα ήθελαν να πληρώσουν περισσότερα για να ανανεώσουν το στόλο τους, ή να υποστούν μείωση εσόδων από τη μειωμένη χωρητικότητα ενός bulk carrier διπλού τοιχώματος. Μια άλλη διάσταση αφορά τη ναυπηγική βιομηχανία. Πολλά ναυπηγεία, όντας σε μεγάλη κρίση διεθνώς, θα έβλεπαν ως μάννα εξ ουρανού ένα κύμα υποχρεωτικών παραγγελιών bulk carriers διπλού τοιχώματος. Όπως άλλωστε το ίδιο ισχύει και για τα tankers. Ένα πράγμα είναι σίγουρο. Το μέτρο αυτό σαφώς ΔΕΝ έχει αποδειχθεί ότι θα βελτιώσει την ασφάλεια των bulk carriers, και δεν αποκλείεται μάλιστα να τη μειώσει κιόλας. Από την άποψη αυτή, νομίζω ότι η πρόσφατη απόφαση του IMO ήταν σωστή.

Όμως, και για προφανείς λόγους, φρονώ ότι το θέμα αυτό δεν έχει καθόλου κλείσει, χωρίς βέβαια να είναι σαφές πότε θα ανοίξει ξανά. Κανένας δεν μπορεί να αποκλείσει το ενδεχόμενο να παρουσιαστεί μια νέα μελέτη, πάλι βασισμένη σε FSA, η οποία, με νέα και πιο αξιόπιστα δεδομένα, θα «αποδείξει» ότι η μελέτη για λογαριασμό της Ελλάδας δεν ήταν σωστή. Ήδη μετά την



πρόσφατη απόφαση του IMO πολλοί έθεσαν ερωτήματα στην αξιοπιστία της τελευταίας. Παρόμοια ερωτήματα βεβαίως είχαν τεθεί και πριν από την ψηφοφορία, κυρίως από πλευράς Ηνωμένου Βασιλείου, αλλά ως φαίνεται απαντήθηκαν ικανοποιητικά, τουλάχιστον για 32 μέλη της MSC. Όμως, ποτέ κανείς δεν ξέρει τι νέα δεδομένα μπορεί να εμφανιστούν.

Ο γενικός γραμματέας του ITF (International Transport Workers Federation) είπε ότι η ψήφος του IMO ήταν αποτέλεσμα των εφοπλιστικών συμφερόντων. Ότι ενώ στα tankers ένα ατύχημα μπορεί να στοιχίσει πολλά στον πλοιοκτήτη λόγω της ρύπανσης, στα bulk carriers τέτοιο θέμα δεν υπάρχει και κανένας δεν νοιάζεται για τη ζωή του πληρώματος. Αλλά ακόμη και να είναι έτσι, που άραγε βασίζεται η σιωπηρή παραδοχή πως τα διπλά τοιχώματα θα είναι περισσότερο ασφαλή για το πλήρωμα;

Ανεξάρτητα από την τελική έκβαση του θέματος αυτού, το οποίο είναι άκρα πολιτικό (άρα δεν θα κλείσει κατ' ανάγκην ορθολογικά), υπάρχει ανησυχία ότι όλα αυτά

ενδέχεται να έχουν και ένα παράπλευρο θύμα: Την αξιοπιστία της ίδιας της FSA ως αδιάβλητου επιστημονικού εργαλείου στη διάθεση της ναυτιλιακής κοινότητας για τη διαμόρφωση μιας σωστής και μη αμφισβητούμενης πολιτικής για τη θαλάσσια ασφάλεια. Ήδη ακούγονται φωνές για τη διαμόρφωση πλαισίου, βάσει του οποίου να χρησιμοποιείται η μέθοδος αυτή «σωστά και αμερόληπτα» και όχι να δίνει την εντύπωση ότι χρησιμοποιείται ευκαιριακά, δηλαδή για να υποστηρίξει ο εκάστοτε stakeholder προ-ειλημμένες θέσεις ή άλλες σκοπιμότητες.

Αν η τελευταία εντύπωση κερδίσει έδαφος, είναι ενδεχόμενο τα πράγματα τελικά να οδηγήσουν σε άλλου είδους φωνές. Ότι η μέθοδος της FSA είναι αναξιόπιστη ή επικίνδυνη και άρα θα πρέπει να ριφθεί στον κάλαθο των αχρήστων. Κάτι τέτοιο θα ήταν σημαντικό πλήγμα, όχι τόσο για τη FSA, αλλά για την ίδια τη θαλάσσια ασφάλεια, για την οποία η ανάγκη ριζικού εξορθολογισμού του μωσαϊκού που αποτελεί το κανονιστικό της πλαίσιο είναι μεγαλύτερη παρά ποτέ.

total support

quality driven

service plus

your expectation. our benchmark.

MB

barbados
maritime

ships registry

www.barbadosmaritime.com



Seatrade
AWARDS

Slippery when wet

Intersleek® 700

Revolutionary, patented fouling control technology. Ultra smooth slippery surface. Does not use biocides to control fouling. Proven 60 months capable - even in severe fouling environments. Control of fuel efficiency and speed.

Unique 717 Linkcoat allows direct application over SPC antifoulings. Assured environmental compliance.

www.intersleek700.com

X CONSTANT REVOLUTION

International and Intersleek are trademarks of Akzo Nobel

© Akzo Nobel, 2004

International
Marine Coatings

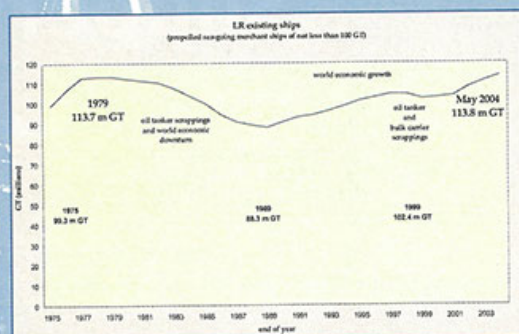
International Paint (Hellas) S.A.
41, Akti Miaouli, Piraeus 185 35, Greece
Tel: +30 210 4295140 (8 lines) Fax: +30 210 4295149
E-mail: ip.hellas@uk.akzonobel.com
www.international-marine.com

AKZO NOBEL

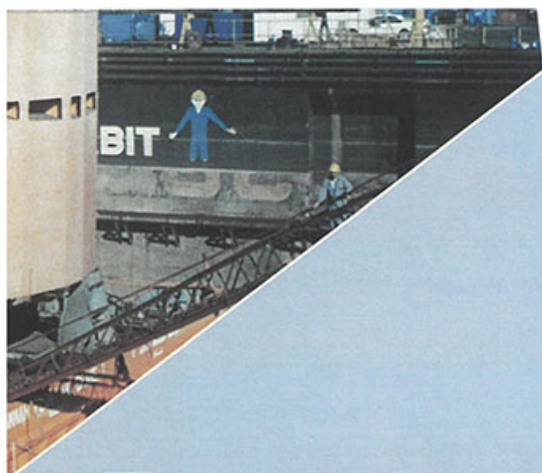


Του Απόστολου Πουλοβασίλη,
Area Manager, East Mediterranean & Black Sea
Lloyd's Register EMEA

Στην ολυμπιακή χρονιά του 2004, σύμφωνα με πρόσφατα δημοσιευμένα στοιχεία, ο στόλος που είναι καταχωρισμένος στο Lloyd's Register σημείωσε το δικό του «ρεκόρ» αγγίζοντας τα 113,8 εκατομμύρια GT, που είναι το μέγιστο το οποίο σημειώθηκε ποτέ, ξεπερνώντας ακόμα κι εκείνο των 113,7 εκατομμυρίων GT που είχαν καταμετρηθεί το 1979, όπως φαίνεται και στο σχετικό διάγραμμα.



Λαμβάνοντας υπ' όψιν και το μέγεθος των νέων παραγελθέντων πλοίων που θα ενταχθούν στην κλάση του Lloyd's Register, που αυτή τη στιγμή είναι 21,2 εκατομμύρια GT, τότε το αποτέλεσμα, συνοπολογίζοντας και τον αριθμό των υπάρχοντων πλοίων, ξεπερνάει κατά πολύ τα συνολικά νούμερα του 1979. Τα συνολικά GT τώρα είναι 135 εκατομμύρια, ενώ το 1979 ήταν 124 εκατομμύρια GT.

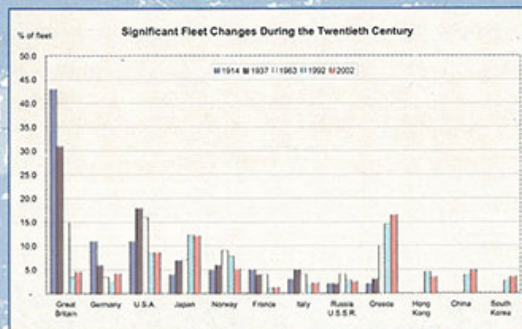


Το ρεκόρ του Lloyd's Register



Τα τελευταία 25 χρόνια (1979 - 2004) ανάμεσα στα δύο μέγιστα, καταμετρήθηκαν 136 εκατ. GT σε κατασκευές και εντάξεις στην κλάση του Lloyd's Register. Μετρώντας σε GT συγκεντρωτικά, πάνω από το 75% ήταν δεξαμενόπλοια, πλοία φορτίου χύδην και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Μετρώντας σε αριθμούς πλοίων, οι τρεις αυτοί τύποι πλοίων αριθμούν το 50% του συνόλου των καταχωρισμένων πλοίων.

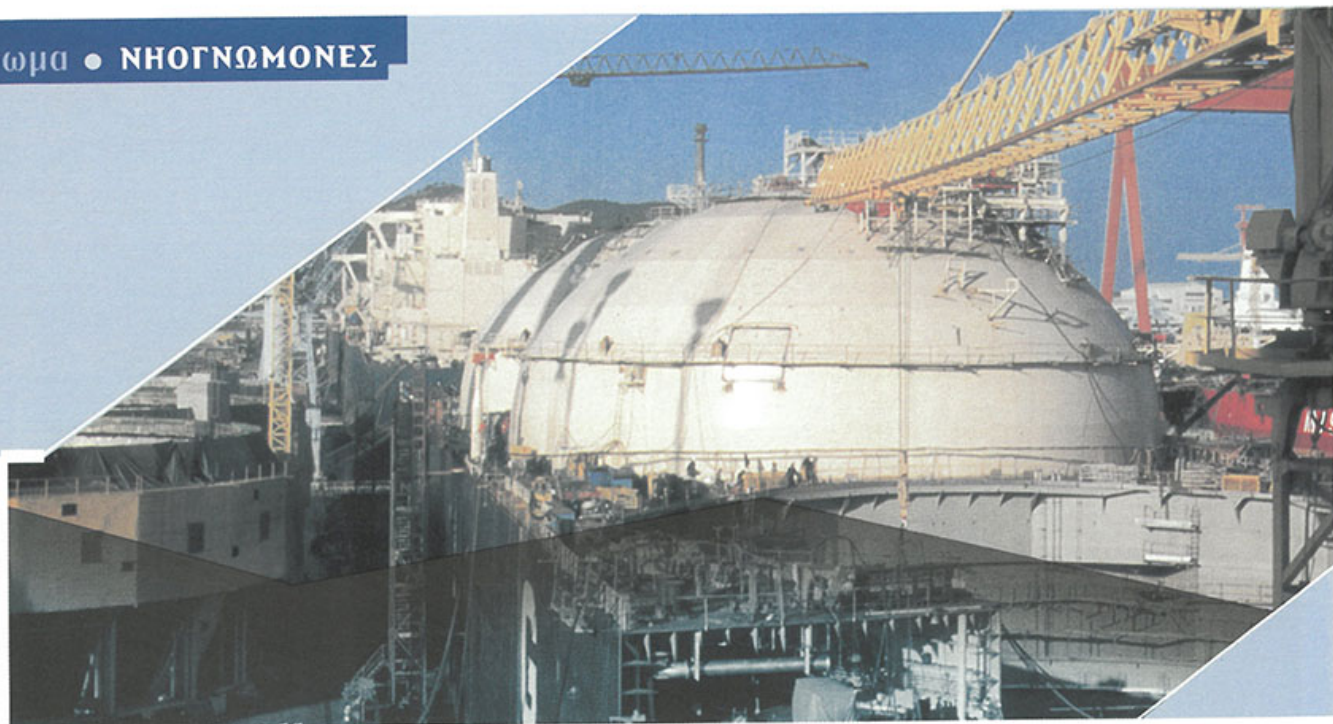
Ενώ το 60% του ενταγμένου στόλου στο Lloyd's Register αναλογεί σε πλοιοκτήτες της Ευρώπης, το 25% αντιστοιχεί στον ελληνόκτητο στόλο, που θεωρείται και είναι η κυριότερη βάση της πλοιοκτησίας παρουσιάζοντας την πιο σημαντική ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια, όπως φαίνεται και στο διάγραμμα που παρουσιάζει τις μεταβολές του παγκοσμίου στόλου στον 20ό αιώνα.



Συγκεκριμένα για τη ναυτιλία στην Ελλάδα, ο αριθμός των ελληνικών πλοίων ενταγμένων στην κλάση του Lloyd's Register, σύμφωνα με ανεξάρτητες έρευνες, ανέρχεται σε 890 πλοία που αντιστοιχεί στο 28% του συνολικού ελληνικού στόλου με βάση τα GT και σε 24% με βάση τον αριθμό των πλοίων, ποσοστά τα οποία κατατάσσουν το Lloyd's Register σταθερά στην πρώτη θέση των προτιμήσεων της ελληνικής πλοιοκτησίας.

Όμως, δεν είναι μόνο τα ποσοτικά κριτήρια που αναδεικνύουν τη σημασία της ελληνικής πλοιοκτησίας - ο μέσος όρος ηλικίας έχει μειωθεί στα 16,8 έτη εφέτος, σε σύγκριση με 17,4 το 2003 και πάνω από 20 το 2001. Έχει ενδιαφέρον να αναφέρουμε επίσης ότι το μέγεθος των ελληνικών πλοίων συνεχώς αυξάνεται με το μέσον όρο το 2004 να είναι πάνω από 31.500 GT σε σύγκριση με 26.500 GT το 2000.

Στον κλάδο των tankers, ως άμεσο αποτέλεσμα των ευνοϊκών συνθηκών της αγοράς καθώς και των επιπτώσεων των νέων κανονισμών του IMO και της E.E., και σύμφωνα με στοιχεία της Intertanko, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν το μεγαλύτερο αριθμό παραγγελιών δεξαμενόπλοια παγκοσμίως, 1,8 φορές μεγαλύτερος της Ιαπωνίας (2η θέση) και 3,5 φορές της Δανίας (3η θέση). Ένα ακόμα ποιοτικό κριτήριο είναι η σημαντική ανάπτυξη που έχει σημειωθεί και σε άλλους τομείς και ιδιαίτερα στα πλοία μεταφοράς LNG και στα επιβατηγά πλοία που ανήκουν σε δύο πολύ εξειδικευμένους



τομείς της ναυτιλίας. Σημειώνεται ότι από τις συνολικές κατασκευές των περασμένων 25 ετών, 45% των εν λειτουργία LNG και το 46% των εν λειτουργία επιβατηγών κρουαζιερόπλοιων παγκοσμίως είναι καταχωρισμένα στο Lloyd's Register.

Το Lloyd's Register εξακολουθεί να δραστηριοποιείται με επιτυχία στις κυριότερες χώρες νέων κατασκευών πλοίων και πάνω από το μισό ποσοστό του, περίπου 21,2 εκατ. GT, είναι παραγγελίες που έχουν γίνει σε ναυπηγεία της Ν. Κορέας. Συγκεκριμένα, επί του παρόντος, περισσότερα πλοία κατασκευάζονται στη Ν. Κορέα στην κλάση του Lloyd's Register παρά σε οποιοδήποτε άλλου νηογνώμονα.

Συμπερασματικά, μπορούμε να αναφέρουμε ότι όλα τα προαναφερθέντα στοιχεία αποδεικνύουν τη βελτίωση της ποιότητας της ελληνικής ναυτιλίας (νέος στόλος, νέοι τομείς, βελτίωση της τεχνογνωσίας) έτσι ώστε να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει επιτυχώς τις προκλήσεις της εφαρμογής των νέων κανονισμών, της παγκοσμιοποίησης καθώς και της διαφάνειας.

Εκτιμάται πως οι επιδράσεις των δυνάμεων της αγοράς θα επιφέρουν μεσομακροπρόθεσμα αλλαγές στο μο-

ντέλο της πλοιοκτησίας, με λιγότερες αλλά μεγαλύτερες εταιρείες με περισσότερη εξειδίκευση και συγκεντρωτισμό της τεχνογνωσίας.

Κατά συνέπεια, γίνεται ακόμη πιο επιτακτική η ανάγκη ικανοποίησης των απαιτήσεων και των προσδοκιών της πλοιοκτησίας διαμέσου μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης εμπορικής και τεχνικής τεχνογνωσίας, σε συνδυασμό με τις σημαντικές δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης, στοιχεία άλλωστε που αποτελούν και βασικούς σκοπούς του Lloyd's Register. Στο πλαίσιο αυτό, στόχος μας είναι η παροχή προληπτικής τεχνικής υποστήριξης για τη βελτίωση των επιδόσεων των πελατών μας στους τομείς της ασφάλειας, της ποιότητας και της προστασίας του περιβάλλοντος, σε όλες τις φάσεις της ζωής ενός πλοίου από το σχεδιασμό και την κατασκευή, στη λειτουργία και τη συντήρηση.

Αναφορές

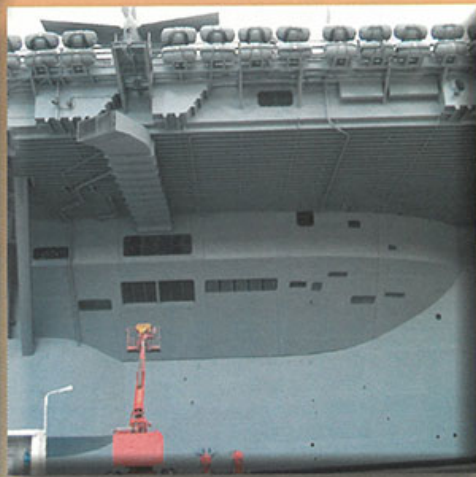
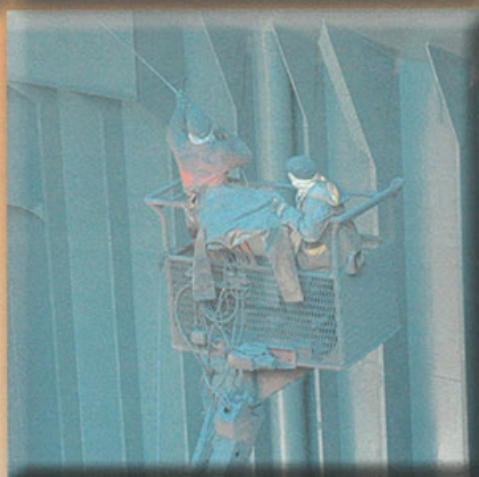
- Lloyd's Register Fairplay
- Intertanko
- Maritime Strategies International Ltd



We offer
**COST-EFFECTIVE
SOLUTIONS**

for...

YOUR CORROSION PROBLEMS



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

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

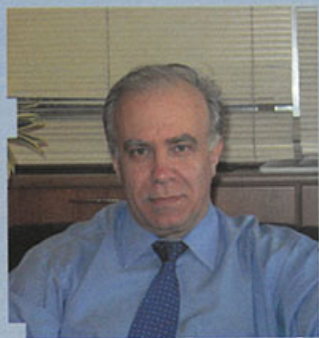


CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

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



Port State Control: Η εντατική εργασία έφερε την επιτυχία



Του Αθανάσιου Ρεϊζοπούλου,
Area Manager for Mediterranean-
Germanischer Lloyd Hellas

Η γραμματεία του Μνημονίου Συνεννόησης Παρισίων (Paris Memorandum of Understanding) ανακοίνωσε πρόσφατα τα αποτελέσματα της αξιολόγησης των νηογνώμωνων για τη χρονική περίοδο 2001-2003, όπου ο Γερμανικός Νηογνώμονας εμφανίζεται στην πρώτη θέση με το μικρότερο αριθμό κρατηθέντων πλοίων (0,53%) σε συνολικά 11.037 πραγματοποιηθείσων επιθεωρήσεων.

Μεταξύ των κριτηρίων του πίνακα αξιολόγησης του Paris MOU για τους νηογνώμονες αναφέρονται ο αριθμός πραγματοποιηθείσων επιθεωρήσεων, ο αριθμός ελλείψεων που οδήγησαν σε κρατήσεις πλοίων, καθώς και ο αριθμός των πλοίων που τελικά κρατήθηκαν λόγω των σοβαρών ελλείψεων



Η επιτυχία του Γερμανικού Νηογνώμονα δεν είναι συμπτωματική αλλά συνέπεια μακρόχρονης εντατικής εργασίας στον τομέα της καταπολέμησης υποβαθμισμένων ποιοτικά πλοίων και περιλαμβάνει τις παρακάτω ενέργειες:

- Ειδική εκπαίδευση των επιθεωρητών του Γερμανικού Νηογνώμονα για τον έγκαιρο εντοπισμό και την άμεση αποκατάσταση των ελλείψεων, εφόσον αυτές επηρεάζουν την ασφάλεια του πλοίου και την προστασία του περιβάλλοντος.
- Στενή συνεργασία με πλοιοκτήτριες εταιρείες τα πλοία των οποίων έχουν κρατηθεί λόγω σοβαρών ελλείψεων, για την ποιοτική τους αναβάθμιση και αποφυγή μελλοντικών προβλημάτων με τις Αρχές του κράτους όπου τα πλοία καταπλέουν.

Όπως υπογράμμισε ο κύριος Rainer Schoendube, μέλος του Δ.Σ. του Γερμανικού Νηογνώμονα, η παραπάνω επιδότηση έρχεται ως επιβράβευση των βασικών αρχών του γερμανικού οργανισμού της διασφάλισης της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής και της προστα-

σίας του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Τα αποτελέσματα του Port State Control (PCS) δείχνουν ξεκάθαρα ότι η ασφάλεια ενός πλοίου στηρίζεται σε τρεις βασικούς παράγοντες:

Την πλοιοκτήτρια εταιρεία και το πλήρωμα που είναι υπεύθυνοι για τη λειτουργία του πλοίου, τη Σημαία, που θεσπίζει ανάλογη νομοθεσία και ελέγχει τη σωστή εφαρμογή της, και τους νηογνώμονες, που εφόσον έχουν εξουσιοδοτηθεί από τη Σημαία, πραγματοποιούν ελέγχους για την πιστή τήρηση των διεθνών συμβάσεων και των εθνικών κανονισμών.

Η αρμονική συνεργασία των παραπάνω φορέων είναι βασική προϋπόθεση για την εξάλειψη των ποιοτικά υποβαθμισμένων (substandard) πλοίων.

Μία ποιοτική αξιολόγηση των ίδιων των νηογνώμονων (εφόσον αυτοί έχουν εξουσιοδοτηθεί να ενεργούν για λογαριασμό των Σημαίων) θεωρείται μια λογική συνέπεια, επειδή προσφέρει μεγαλύτερη διαφάνεια στα αποτελέσματα επιθεωρήσεων των Port State Controls.



Οι κοινοί κανονισμοί των νηογνώμωνων γίνονται πραγματικότητα

Το Μάρτιο του 2001 οι νηογνώμονες Lloyds Register (L.R.), American Bureau of Shipping (ABS) και Det Norske Veritas (DNV) ανακοίνωσαν σειρά μέτρων που περιελάμβαναν και την πρωτοβουλία να δημιουργήσουν κοινούς κανονισμούς για ορισμένους τύπους πλοίων.

Του Νίκου Μπουσούν, manager East Mediterranean Det Norske Veritas

Η πρωτοβουλία αυτή ήταν η απάντηση στις απαιτήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας για πιο ισχυρές κατασκευές πλοίων.

Οι 3 νηογνώμονες συμφώνησαν το 2002 να ξεκινήσουν τη διαδικασία για δημιουργία κοινών κανονισμών για την κατασκευή δεξαμενόπλοιοι.

Η δημιουργία κοινών κανονισμών είναι από τις πιο σημαντικές αλλαγές στην ιστορία των νηογνώμωνων.

Η συνδυασμένη εμπειρία και τεχνογνωσία των τριών νηογνώμωνων οδήγησε στη δημιουργία κοινών κατασκευαστικών κανονισμών για δεξαμενόπλοια με μέγεθος μεγαλύτερο των 150 μέτρων.

Σε όλη τη διαδικασία οι 3 νηογνώμονες δούλεψαν μαζί με ειδικούς από τη ναυτιλιακή βιομηχανία, που έδωσαν την εμπειρία τους σε όλες τις φάσεις από τη σχεδίαση, την κατασκευή και τη λειτουργία μεγάλων δεξαμενόπλοιοι.

Η ενεργός συμμετοχή όλης της ναυτιλιακής βιομηχανίας στη δημιουργία των κοινών κανονισμών είναι ίσως ένα από τα σημαντικά πλεονεκτήματά τους.

Οι κοινοί κανονισμοί έχουν κυκλοφορήσει για σχολιασμό από τα μέλη της ναυτιλιακής βιομηχανίας και αναμένεται να μπουν σε εφαρμογή τον Ιούλιο 2005.

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:

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

C&A
CONTROLS & AUTOMATION
TRADING & CONSTRUCTION Co

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

Rexroth
Bosch Group
Sales Partner



Συνέντευξη του Κωνσταντίνου Χίου,
διευθύνοντος συμβούλου Ελληνικού Νηογνώμονα

Η έλλειψη ναυπηγικής βιομηχανίας και η απουσία της ασφαλιστικής αγοράς είναι οι βασικές αιτίες της περιορισμένης δραστηριότητας του Ελληνικού Νηογνώμονα, ο οποίος σήμερα αντεπεξέρχεται επιτυχώς τις δυσκολίες του παρελθόντος έχοντας αναβαθμίσει σημαντικά την αξιοπιστία του.

Ο κ. Χίος, στη συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ν.Χ.», υποστηρίζει ότι η διεθνής αγορά με τα συστήματα που έχει θεσμοθετήσει αποκλείει μικρότερους οργανισμούς εκτός ΙΑCS, ενώ η ένταξη στον ΙΑCS είναι σχεδόν αδύνατη λόγω των απαγορευτικών ποσοτικών κριτηρίων που έχει θεσπίσει.

Ο Ελληνικός Νηογνώμονας συνάντησε στο πρόσφατο παρελθόν κάποιες δύσκολες περιόδους. Πιστεύετε ότι οι απυχεύσεις αυτές συγκυρίες έχουν ενδυναμώσει την επιχειρηματική εγρήγορση της εταιρείας και έχουν ξεπεραστεί οι όποιες αμφιβολίες για την αξιοπιστία της;

Χωρίς αμφιβολία, οι συγκυρίες του παρελθόντος αλλά περισσότερο το γεγονός της αναδιοργάνωσης του Ελληνικού Νηογνώμονα έχουν συμβάλει αποφασιστικά στην ενδυνάμωση κυρίως της ποιοτικής βελτίωσης του Οργανισμού και βεβαίως στη γενικότερη βελτίωση των δραστηριοτήτων του. Στο πλαίσιο αυτό πιστεύουμε ότι έχει επίσης σημαντικά αναβαθμιστεί η αξιοπιστία του νηογνώμονα, χωρίς όμως αυτό σημαίνει ότι οι προσπάθειες τελείωσαν. Αντιθέτως, η ποιοτική αναβάθμιση και βελτίωση πρέπει να είναι συνεχείς, έτσι ώστε στο πλαίσιο ενός έντονου ανταγωνισμού να αποδειχθεί έμπρακτα η καλή εικόνα και αξιοπιστία του Ελληνικού Νηογνώμονα.

Πόσο μπορεί να επηρεάσει ένας νηογνώμονας με πε-

ριορισμένη οικονομική εμβέλεια τα διεθνή νομοθετικά όργανα στις Βρυξέλλες και στο Λονδίνο;

Φοβούμεθα ότι πολύ λίγο. Ωστόσο, πραγματικά γεγονότα και αλήθειες, αργά ή γρήγορα, έρχονται στο φως, αξιολογούνται και οπωσδήποτε αντιμετωπίζονται ανάλογα. Παρ' όλα αυτά, πιστεύουμε ότι όσο η αξιοπιστία ενός μικρού οργανισμού βελτιώνεται και παγιώνεται, τόσο περισσότερο ακούγονται οι προβληματισμοί και οι προτάσεις του.

Η Ελλάδα διαθέτει μια πανίσχυρη ναυτιλία αλλά εντούτοις παρατηρείται κάποια συρρικνωμένη δραστηριότητα στους κόλπους του Ελληνικού Νηογνώμονα. Πού οφείλεται το γεγονός αυτό; Με ποιους τρόπους θα έπρεπε να προσεγγισθεί και να πεισθεί ο ελληνικός εφοπλισμός για την αξιοπιστία του νηογνώμονα;

Η μικρή συμμετοχή της ελληνικής ναυτιλίας στους κόλπους του Ελληνικού Νηογνώμονα οφείλεται σε πολλούς παράγοντες, όπως η έλλειψη ναυπηγικής βιομηχανίας,



Η ανυπαρξία ναυτιλιακής υποδομής δεν βοηθά τον Ελληνικό Νηογνώμονα

Η απουσία ασφαλιστικής αγοράς και γενικότερα η ανυπαρξία υποδομής που θα βοηθούσε ένα νηογνώμονα να προχωρήσει. Πέραν αυτών, η διεθνής αγορά με τα συστήματα που έχει θεσμοθετήσει αποκλείει μικρότερους οργανισμούς εκτός IACS, ενώ η ένταξη στον IACS είναι σχεδόν αδύνατη λόγω των απαγορευτικών ποσοτικών κριτηρίων που έχει θεσπίσει. Όσο αξιόπιστος και αν είναι ένας οργανισμός εκτός IACS, είναι πολύ δύσκολο να ανταγωνιστεί επιτυχώς τους μεγάλους νηογνώμονες. Για τους λόγους αυτούς έχουμε ξεκινήσει εκστρατεία ενημέρωσης για την ποιότητα των υπηρεσιών μας και ευελπιστούμε ότι με τη βοήθεια του ελληνικού κράτους, της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του ελληνικού εφοπλισμού και των συνεργασιών που προωθούμε, η κατάσταση αυτή αργά ή γρήγορα θα αλλάξει.

Ποιες οι σχέσεις σας με τους υπόλοιπους νηογνώμονες και ειδικά με τα μέλη του IACS; Θεωρείτε ότι υπάρχει έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των νηογνώμωνων στην Ακτή Μιαούλη;

Οι σχέσεις μας είναι πολύ καλές παρά τον ισχυρότατο ανταγωνισμό. Μάλιστα, στο πλαίσιο των κοινοτικών ρυθμίσεων συναντιώμεθα σε τακτικά χρονικά διαστήματα με τη Γραμματεία του IACS και ανταλλάσσουμε πληροφορίες και απόψεις, ενώ παράλληλα ενσωματώνουμε όλες τις Unified Requirements και τις διαδικασίες του IACS στο Σύστημα Ποιοτικής μας Διαχείρισης. Πιστεύουμε επίσης ότι με βάση τις ρυθμίσεις κοινοτικών οδηγιών θα καθιερωθούν σύντομα επίσημες συναντήσεις όλων των αναγνωρισμένων νηογνώμωνων από την Ευρωπαϊκή Ένωση υπό την αιγίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Θεωρείτε αναγκαία τη συγχώνευση του Ελληνικού Νηογνώμονα με κάποιον άλλο μικρό ή μεσαίου μεγέθους, προκειμένου να επιβιώσει στα επόμενα χρόνια;

Στο πλαίσιο της στρατηγικής του Ελληνικού Νηογνώμονα είναι η διερεύνηση και προώθηση κάθε είδους συνεργασίας, χωρίς όμως να σημαίνει ότι ο παράγοντας αυτός θεωρείται καθοριστικός.

Πώς κρίνετε την πρόσφατη πρόταση Οδηγίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που ποινικοποιεί ορισμένες ενέργειες; Που ρυπαίνουν το θαλάσσιο περιβάλλον, όπου ειδικά συμπεριλαμβάνονται και οι νηογνώμονες ως πιθανοί συνεργοί;

Όπως και όλος ο ναυτιλιακός κόσμος, τη βλέπουμε με πολύ σκεπτικισμό και φοβούμεθα ότι θα μπορούσε να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα αρνητικών μελλοντικών αποτελεσμάτων και συγκυριών.

Πιστεύετε ότι η υποστήριξη της ελληνικής Πολιτείας στο νηογνώμονα είναι σύμφωνη με την κοινοτική νομοθεσία περί ανταγωνισμού; Θα μπορούσε να επιβιώσει ο νηογνώμονας χωρίς τη συγκεκριμένη υποστήριξη;

Η υποστήριξη του ελληνικού κράτους είναι περισσότερο τυπική. Η πολιτική του ελληνικού κράτους στον τομέα αυτό είναι ακριβώς εκείνη που περιγράφεται από τις κοινοτικές ρυθμίσεις. Πιστεύουμε ωστόσο ότι ο Ελληνικός Νηογνώμονας, ο οποίος είναι εθνικός νηογνώμονας και μέρος της εθνικής ναυτιλιακής υποδομής, πρέπει να υποστηρίζεται από την Πολιτεία, τουλάχιστον για να αντιμετωπίζει τον ανταγωνισμό από την άμεση υποστήριξη άλλων χωρών προς τους δικούς τους νηογνώμονες.

Η διαμόρφωση τραπεζικής χρηματοδότησης της ελληνόκτητης ναυτιλίας

Του Γιώργου Ξηραδάκη, διευθύνοντος συμβούλου της XRTC Business Consultants

Οι τράπεζες

Οι τράπεζες που δραστηριοποιούνται στη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας παρατίθενται κάτωθι ανά εθνικότητα:

Μολονότι οι ελληνικές τράπεζες που δραστηριοποιούνται στη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας είναι αριθμητικά περισσότερες από οποιαδήποτε άλλη εθνικότητα, το χαρτοφυλάκιό τους είναι πιο μικρό από αυτό των γερμανικών, όπως διαμορφωνόταν δηλαδή και το 2002:

2002		
Εθνικότητα	Αριθμός τραπεζών	Χαρτοφυλάκιο
ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ	11	3.890
ΓΕΡΜΑΝΙΚΕΣ	9	5.520
ΓΑΛΛΙΚΕΣ	8	1.657
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΕΣ	5	1.255
ΑΓΓΛΙΚΕΣ	4	3.670
ΟΛΛΑΝΔΙΚΕΣ	4	1.510
ΕΛΒΕΤΙΚΕΣ	2	680
ΝΟΡΒΗΓΙΚΕΣ	2	540
ΙΤΑΛΙΚΕΣ	2	20
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	1	50
ΙΡΑΝΔΙΚΕΣ	1	120
Σύνολο	49	18.912

2004		
Εθνικότητα	Αριθμός τραπεζών	Χαρτοφυλάκιο
ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ	13	5.248
ΓΕΡΜΑΝΙΚΕΣ	11	7.842
ΓΑΛΛΙΚΕΣ	7	1.762
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΕΣ	5	984
ΑΓΓΛΙΚΕΣ	4	5.910
ΟΛΛΑΝΔΙΚΕΣ	3	1.020
ΕΛΒΕΤΙΚΕΣ	2	890
ΝΟΡΒΗΓΙΚΕΣ	2	1.000
ΙΤΑΛΙΚΕΣ	2	19
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	1	15
ΙΡΑΝΔΙΚΕΣ	2	59
ΚΟΡΕΑ	1	75
Σύνολο	53	24.823,8

Οι ελληνικές τράπεζες κατέχουν σε σύνολο το 21% (σύνολο 5 δισεκατομμυρίων δολαρίων) του παγκόσμιου χαρτοφυλακίου που έχει επενδυθεί στην ελληνική ναυτιλία, ενώ οι γερμανικές τράπεζες στο σύνολό τους κατέχουν το 32% (7,8 δισεκατομμύρια δολάρια) του συνολικού χαρτοφυλακίου.

Το γράφημα που ακολουθεί παρουσιάζει και την υπόλοιπη ανάμιξη τραπεζών ανά εθνικότητα:

ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ	ΓΕΡΜΑΝΙΚΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ
ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ALPHA CREDIT BANK S.A. ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΦΘ ΕΥΡΩBANK FIRST BUSINESS BANK ΓΕΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΛΑΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΓΝΑΤΙΑ ΤΡΑΠΕΖΑ ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΡΑΠΕΖΑ ΚΥΠΡΟΥ ΤΡΑΠΕΖΑ ΟΜΕΓΑ AEGEAN BALTIC BANK	DEUTSCHE SCHIFFSBANK HSH Nordbank KfW DVB BANK AG BAYERISCHE HYPO UND VEREINSBANK COMMERZBANK BREMER LANDESBANK NORD LB WEST LB FRANK SPAAR LB SAAR
ΗΜΕΡΟΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ	ΟΛΛΑΝΔΙΚΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ
CITIBANK SHIPPING BANK S.A. JPMORGAN CHASE BANK OF NEW YORK DEBS ALL FIRST BANK	ABN AMRO BANK NIB CAPITAL (DN) FORTIS
ΓΑΛΛΙΚΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ	ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ
CAI-BANQUE PARISIENNE BNP PARIBAS CREDIT LYONNAIS BCV SOCIETE GENERALE CREDIT FONCIER NATEXIS/Cassa Central	BANCA POPOLARE DI NOVARA EPBANKA KBC KREDBANK LUXEMBOURG NORDEA BANK DEN NORSKE BANK CREDIT SUISSE VIRGIN SHIP FINANCE BANK OF IRELAND KOEKIM
ΗΜΕΡΟΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΥΟ	
THE ROYAL BANK OF SCOTLAND HSBC BANK OF SCOTLAND ANZ GRINDLAYS BANK LTD.	



Η ενασχόληση των γερμανικών τραπεζικών οργανισμών στη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας είναι πράγματι αδιαμφισβήτητη και αξιοσημείωτου μεγέθους.

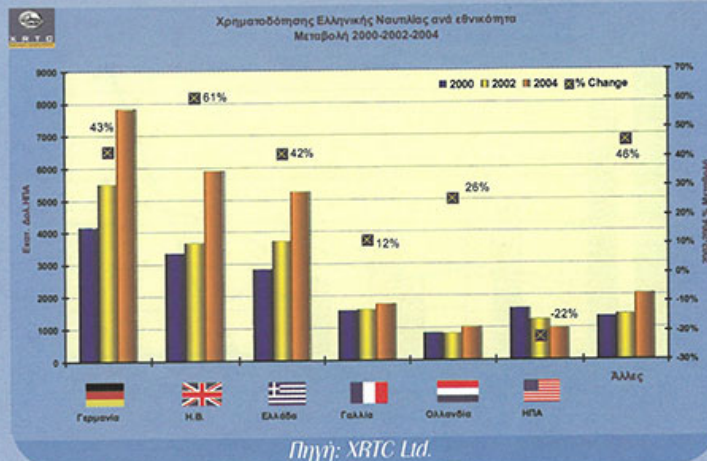
Βεβαίως, το μέγεθος αυτό υποδηλώνει έναν αρκετά μεγάλο βαθμό εξάρτησης που μπορεί να επηρεάσει σημαντικά τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση σε περίπτωση πιθανής διαφοροποίησης της γενικότερης πολιτικής χρηματοδότησης των γερμανικών χρηματοδοτικών οργανισμών. Κατ' επέκταση, τόσο οι ελληνικές παραγγελίες αλλά και οι αγοραπωλησίες θα επηρεαστούν άμεσα από οποιαδήποτε τέτοια διαφοροποίηση, δημιουργώντας αρνητική ή θετική (ανάλογα την εξέλιξη) πίεση.

Κατανομή χαρτοφυλακίων σύμφωνα με το μέγεθός τους

Έχοντας γνώμονα το μέγεθος των χαρτοφυλακίων των τραπεζών είναι αξιοσημείωτη η κατανομή τους σε κατηγορίες.

Πιο συγκεκριμένα, διαπιστώνουμε το 44% ή 23 από το σύνολο των 53 τραπεζών που δραστηριοποιούνται στη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας, έχουν χαρτοφυλάκιο μικρότερο από 100 εκατομμύρια δολάρια. Σε αντίθεση, μόνο 5 τράπεζες, ή 9% από τις 53, έχουν χαρτοφυλάκια των οποίων το μέγεθος υπερβαίνει το 1 δισεκατομμύριο δολάρια.

Τέλος, 9 τράπεζες ή 17% από το σύνολο διαχειρίζονται χαρτοφυλάκια μεταξύ 200 και 400 εκατομμυρίων δολαρίων. Αξίζει να σημειωθεί ότι 10 τράπεζες με σύνολο χαρτοφυλακίων 700 εκατομμυρίων ευρώ συμμετέχουν κατά 57% στη χρηματοδότηση του κλάδου.



Παραγωγή νέων δανείων

Η διαφορά του συνολικού χαρτοφυλακίου από το 2002 στο 2004 είναι της τάξης των 5,9 δισεκατομμυρίων δολαρίων.

Σύνολο τραπεζικών χαρτοφυλακίων που συμμετέχουν στη χρηματοδότηση της Ελληνικής Ναυτιλίας (εκατομμύρια δολάρια)

Διαφορά	%Δ	2004	2002
5.911	31%	24.823	19.912

Για τον υπολογισμό του τρέχοντος συνόλου των τραπεζικών χαρτοφυλακίων (24,8 δισεκατομμύρια δολάρια) και επίσης των αποπληρωμών που έλαβαν χώρα κατά τη χρονική περίοδο 2002-2004, έγινε μια σειρά παραδοχών γύρω από το χρηματοδοτούμενο στόλο:

- Μολονότι οι ελληνικές παραγγελίες νεότευκτων πλοίων έχουν ήδη αγγίξει το zenίθ στην ιστορία τους, μεγάλο μέρος του στόλου σε λειτουργία -και βεβαίως ήδη χρηματοδοτημένο- αποτελείται από παλαιότερα πλοία. Μεταφράζοντας αυτό σε χρηματοδοτικούς όρους, καταλαβαίνουμε ότι τα νεότευκτα πλοία αποτελούν το μεγαλύτερο κομμάτι του ποσοστού των χρηματοδοτήσεων μέχρι σήμερα λόγω της αυξημένης αξίας τους. Αντίθετα, παρόλο που η πλειοψηφία του ελληνόκτητου στόλου αποτελείται από μεταχει-

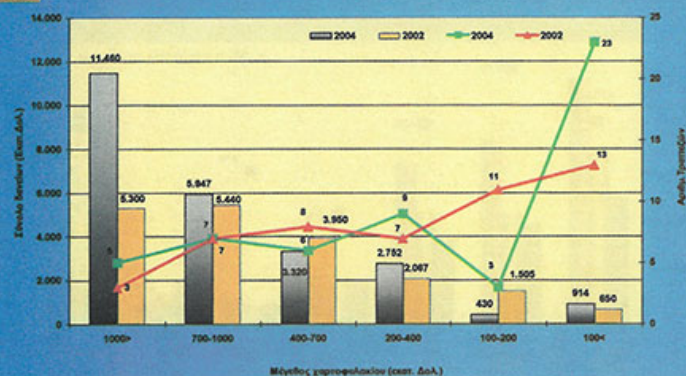
ρισμένα πλοία, οι χρηματοδοτήσεις τους αριθμητικά είναι μεν περισσότερες από αυτές των νεότευκτων αλλά μικρότερου μεγέθους σε αξία.

Σχεδόν 15% της αξίας των χρηματοδοτήσεων που έχουν συναφθεί μέχρι σήμερα αντιστοιχούν σε νεόκτιστα πλοία, καταλαμβάνοντας περίπου 80% του συνολικού χαρτοφυλακίου που χρηματοδοτεί το σύνολο του κλάδου, λόγω βεβαίως της αυξημένης αξίας των εν λόγω πλοίων.

Έτσι, συγκρίνοντας το ύψος της χρηματοδότησης των μεταχειρισμένων πλοίων με αυτό των νεότευκτων αλλά και τον αριθμό συναφθεισών χρηματοδοτήσεων για μεταχειρισμένα και για νεότευκτα αντίστοιχα, μπορεί να υπολογιστεί ο μέσος σταθμικός όρος της ζωής ενός ναυπλιακού δανείου, που αντιστοιχεί σε 7 χρόνια.

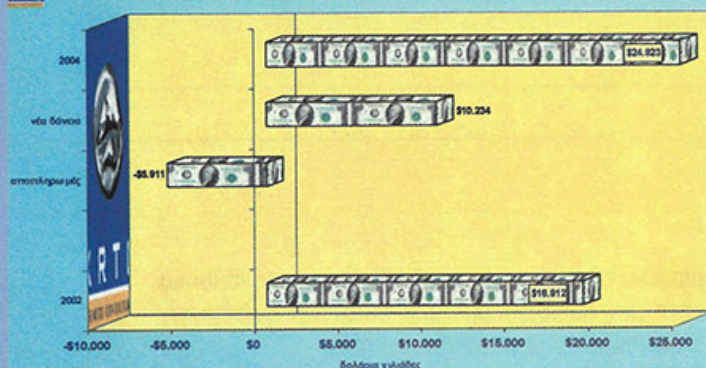
- Η δεύτερη παραδοχή αφορά την τελευταία δόση αποπληρωμής ενός δανείου (το «μπαλόνι»). Βασίζόμενοι το ίδιο σκεπτικό της πρώτης παραδοχής, υπολογίστηκε ο μέσος σταθμικός όρος των εναπομεινάντων μπαλονιών των εκκρεμούντων ναυπλιακών δανείων λαμβάνοντας υπ' όψιν τα ακόλουθα:
 - Αριθμός δανείων μεταχειρισμένων πλοίων.
 - Αριθμός δανείων νεόκτιστων πλοίων.

Σύγκριση κατανομής ναυτιλιακών χαρτοφυλακίων ανά μέγεθος 2002-2004



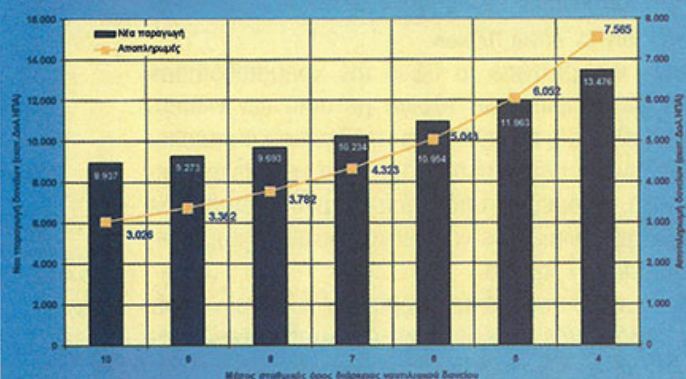
Πηγή: XRTC Ltd.

Εξέλιξη Ναυτιλιακής Τραπεζικής Χρηματοδότησης 2002-2004



Πηγή: XRTC Ltd.

Νέα παραγωγή ναυτιλιακών δανείων για την περίοδο 8/2002-6/2004



Πηγή: XRTC Ltd.

Γ. Ποσοστό επί των δανείων μεταχειρισμένων που αντιστοιχεί στην αποπληρωμή του μπαλονιού.

Δ. Ποσοστό επί των δανείων νεόκτιστων πλοίων που αντιστοιχεί στην αποπληρωμή του μπαλονιού. Αυτός αντιστοιχεί σε 20% του αρχικού ποσού χρηματοδότησης (δηλαδή 20% των αρχικών ποσών χρηματοδότησης θα αποπληρωθεί μαζί με την τελευταία δόση τους, που όπως διαπιστώθηκε θα είναι στα επτά χρόνια).

Βασίζόμενοι λοιπόν στις παραπάνω παραδοχές αλλά και σε στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από την αγορά της ναυτιλιακής χρηματοδότησης, σήμερα μπορούμε να συμπεράνουμε τα ακόλουθα:

Η αποπληρωμή των δανείων για την περίοδο 2002-2004 αντιστοιχεί σε 5,9 δισ. δολάρια, ενώ τα νέα δάνεια που υπεγράφησαν ανέρχονται στα 10,2 δισ. δολάρια.

Αυτό συνεπάγεται ότι ανά έτος 5,1 δισ. δολάρια ή ανά εργάσιμη ημέρα 20,7 δισ. δολάρια επενδύονται στην ελληνόκτητη ναυτιλία από ελληνικές και ξένες τράπεζες για την περίοδο 2002-2004.

Όπως ήδη διαπιστώθηκε, ο μέσος σταθμικός όρος του συνολικού χρόνου αποπληρωμής των ναυτιλιακών δανείων είναι μια αρκετά σημαντική παραδοχή για τον υπολογισμό των αποπληρωμών και κατ'επέκταση τον υπολογισμό της παραγωγής νέων δανείων.

Όσο πιο πολύ αυξάνεται ο μέσος σταθμικός όρος του χρόνου αποπληρωμής των ναυτιλιακών δανείων, τόσο μικρότερη είναι η παραγωγή τους για το εν λόγω διάστημα. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι και η αποπληρωμή των δανείων ακολουθεί την ίδια τάση, δηλαδή όσο μεγαλύτερος είναι ο μέσος σταθμικός όρος του χρόνου αποπληρωμής των δανείων, τόσο μικρότερη είναι και η ετήσια αποπληρωμή και το αντίστροφο.

Ο γενικός κανόνας που ισχύει σχετικά με την αποπληρωμή του μπαλονιού τόσο για τα νεόκιστα αλλά και τα μεταχειρισμένα πλοία, υπαγορεύει ένα συνολικό ποσοστό της τάξης του 20% με 30% του αρχικού ποσού χρηματοδότησης.

Το ακόλουθο γράφημα παρουσιάζει τη σχέση μεταξύ του μέσου σταθμικού όρου του χρόνου αποπληρωμής των ναυτιλιακών δανείων και της ετήσιας αποπληρωμής τους καθώς και της νέας αντίστοιχης παραγωγής τους. Παρατηρούμε ότι όσο πιο μικρή είναι η διάρκεια αποπληρωμής του δανείου τόσο αυξάνεται η ετήσια αποπληρωμή τους, καθώς και η παραγωγή νέων δανείων αφού οι τράπεζες έχουν την άνεση μετά την πλήρη αποπληρωμή τους να διαθέσουν νέα κεφάλαια.

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



Συμπεράσματα - Προοπτικές

Η εξέλιξη της τραπεζικής χρηματοδότησης της ελληνόκτητης ναυτιλίας επωφελήθηκε άμεσα από την αναμόρφωση της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας, η οποία τις τελευταίες δύο δεκαετίες αναβάθμισε την υποδομή της και επεκτάθηκε σε μέγεθος, προσφέροντας έτσι ένα εύφορο και ασφαλές περιβάλλον μέσα στο οποίο οι τράπεζες αισθάνονταν ασφαλείς για να προχωρήσουν στη χρηματοδότηση του κλάδου.

Η διαρκής μείωση του μέσου όρου ηλικίας των ελληνικών συμφερόντων πλοίων παράλληλα με τις μεγάλες επενδύσεις σε πλοία υψηλών προδιαγραφών αποτελούν πόλο έλξης της τραπεζικής κοινότητας, η οποία προτιμά τη χρηματοδότηση νέων σε ηλικία ή νεόκτιστων πλοίων.

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο χρόνων (από τα τελευταία Ποσειδώνια του 2002) η πρωτοφανής όρεξη των Ελλήνων εφοπλιστών για παραγγελίες νεόκτιστων πλοίων όχι μόνο συνεχίστηκε αλλά αυξήθηκε.

Οι Έλληνες εφοπλιστές, επωφελούμενοι των υψηλών αγορών και συμμορφούμενοι στους διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας, προχώρησαν τα τελευταία τέσσερα χρόνια στην παραγγελία δεξαμενοπλοίων διπλών τοιχωμάτων κάθε μεγέθους, φορτηγών πλοίων και πλοίων εμπορευματοκιβωτίων υψηλής τεχνολογίας, μεγαλύτερων και ταχύτερων επιβατηγών πλοίων καθώς και άλλων ειδών πλοίων.

Ως αποτέλεσμα οι ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων έχουν το εκπληκτικό μερίδιο 13,3% του συνόλου των παραγγελιών νεόκτιστων πλοίων παγκοσμίως, κάτι που μεταφράζεται σε 370 πλοία συνολικής χωρητικότητας 20 εκατομμυρίων dwt. Επίσης στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων οι Έλληνες διατηρούν κορυφαία θέση, πραγματοποιώντας το 27% των αγοραπωλησιών παγκοσμίως.

Επιπροσθέτως, η συνεχής «όρεξη» των Ελλήνων εφοπλιστών για επένδυση τόσο στις παραδοσιακές αγορές όσο και σε νέες όπως των πλοίων μεταφοράς υγροποι-

ημένου φυσικού αερίου (LNG), ελκύει το ενδιαφέρον τόσο της ελληνικής όσο και της διεθνούς τραπεζικής κοινότητας.

Η αύξηση του στόλου και η αντικατάστασή του συμπίπτει με την ανάκαμψη της παγκοσμίου οικονομίας με κινητήριοις μοχλούς τους ρυθμούς ανάπτυξης της Κίνας και της Αμερικής.

Τα επίπεδα των ναύλων για όλους τους κλάδους τα τελευταία δύο χρόνια άγγιξαν ιστορικά επίπεδα και ενώ τελευταία παρατηρούμε μια «διόρθωση» των τιμών (μειώνοντας τους ναύλους σε πιο ρεαλιστικά επίπεδα) ακόμα αποδίδουν ικανοποιητικά κέρδη για την αγορά.

Η παρούσα εντυπωσιακή περίοδος την οποία διανύει η ελληνική ναυτιλία παρακολουθείται στενά από τους χρηματοδότες της. Για άλλη μια φορά οι ελληνικές και ξένες τράπεζες παρέμειναν πιστές στη συγκεκριμένη αγορά, αφού η τελευταία έχει αποδείξει ιστορικά ότι και δυναμική είναι και προσαρμόζεται εύκολα στις οποιεσδήποτε εξελίξεις. Παρά την τελευταία αναμόρφωση της τραπεζικής αγοράς μέσω συγχωνεύσεων και απορροφήσεων καθώς και αποχωρήσεων ή νέων εισόδων, η τραπεζική χρηματοδότηση καταφέρνει να εναρμονιστεί και να ακολουθήσει τη δυναμική ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας.

Η τραπεζική χρηματοδότηση αύξησε το μέγεθός της αλλά και επεκτάθηκε σε νέες υπηρεσίες και προϊόντα. Διανύουμε μια περίοδο κατά την οποία τόσο οι παραγγελίες νεόκτιστων πλοίων όσο και τα ποσά της τραπεζικής χρηματοδότησης βρίσκονται σε ιστορικά υψηλά επίπεδα. Το άθροισμα της τραπεζικής χρηματοδότησης της ελληνικής ναυτιλίας εκτιμάται περίπου στο ποσό των 7,2 δισεκατομμυρίων δολ. ΗΠΑ.

Ποτέ πριν η ελληνική ναυτιλία δεν απολάμβανε τέτοιου μεγέθους υποστήριξης από τη τραπεζική κοινότητα, η οποία όπως τονίστηκε δεν είχε ποτέ πριν τέτοιου μεγέθους ανάμειξη στην εν λόγω αγορά.

Από τα τελευταία Ποσειδώνια του 2002 οι τράπεζες αύξησαν το συνολικό μέγεθος των χαρτοφυλακίων τους κατά 5,1 δισεκατομμύρια δολ. ΗΠΑ, ποσό που αντιστοιχεί σε καθημερινή επένδυση 20,7 εκατομμυρίων δολ. ΗΠΑ στην ελληνική ναυτιλία για κάθε εργάσιμη μέρα. Οι παραδοσιακοί χρηματοδότες της ελληνικής ναυτιλίας συνεχίζουν να υποστηρίζουν την αγορά με αυξανόμενους ρυθμούς, ενώ ταυτόχρονα βλέπουμε νέες τράπεζες να εισέρχονται στο χώρο είτε μέσω συγχωνεύσεων είτε ως νέες παρουσίες.

Ένα αξιοσημείωτο χαρακτηριστικό της χρηματοδοτικής

Ταξιδέψτε σε όλο το Αιγαίο

- ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΙΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΛΗΜΝΟΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
- ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΧΙΟΣ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΛΗΜΝΟΣ - ΚΑΒΑΛΑ
- ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΥΡΟΣ - ΤΗΝΟΣ - ΜΥΚΟΝΟΣ - ΑΜΟΡΓΟΣ
- ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΠΑΡΟΣ - ΝΑΞΟΣ - ΙΚΑΡΙΑ - ΣΑΜΟΣ



Πειραιάς: 210 4123185-4115015, Θεσσαλονίκη: 2310 522716, Λήμνος: 22540 22460,
 Σύρος: 22810 83400, Μυτιλήνη: 22510 28480-22220, Εύδηλος: 22750 31990,
 Αμοργός: 22850 71201, Σάμος: 22730 25133, Μύκονος: 22890 28240,
 Τήνος: 22830 22517, Άγιος Κήρυκος: 22750 22397-8, Νάξος: 22850 23830,
 Χίος: 22710 23971-25848, Καβάλα: 2510 226149, Καρλόβασι: 22730 35105.



NEL LINES

... η γέφυρα του Αιγαίου



αγοράς της ελληνικής ναυτιλίας είναι η συγκέντρωση μεγάλου ποσοστού του συνολικού χαρτοφυλακίου σε μικρό αριθμό τραπεζών. Αν και αυτό αποδεικνύεται ενθαρρυντικό αφού οι συγκεκριμένες τράπεζες αισθάνονται αρκετά ασφαλείς με την αγορά και επίσης αποδεικνύει την αφοσίωσή τους, από την άλλη δημιουργείται ένα είδος εξάρτησης σε συγκεκριμένους χρηματοδότες με συνέπεια την ύπαρξη κάποιου κινδύνου για την αγορά.

Όπως έχει ήδη παρουσιαστεί, οι 5 μεγαλύτερες τράπεζες, από άποψης μεγέθους χαρτοφυλακίου, που δραστηριοποιούνται στην ελληνική ναυτιλία ελέγχουν σχεδόν το 56% της συνολικής χρηματοδότησης της αγοράς, ενώ οι γερμανικές τράπεζες ελέγχουν το 32%. Έτσι γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι οποιαδήποτε πιθανή μεταβολή στην υποστήριξη που προσφέρουν οι γερμανικές τράπεζες θα μπορούσε να επηρεάσει άμεσα την αγορά σε περίπτωση που οι εν λόγω τράπεζες αλλάξουν τη στρατηγική τους.

Από την άλλη πλευρά, τα χαρτοφυλάκια των ελληνικών τραπεζών έκαναν ένα γιγαντιαίο άλμα. Επιπροσθέτως, νέοι Έλληνες χρηματοδότες έκαναν τα πρώτα τους βήματα στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση και παραδοσιακοί χρηματοδότες προχώρησαν σε διασπορά του πιστωτικού τους κινδύνου με την εισαγωγή νέων χρηματοδοτικών προϊόντων και δομών, έτσι ώστε να καταστούν ανταγωνιστικοί προς τους αντίστοιχους ξένους. Παρ' όλα αυτά, περισσότερο από το 75% της συνολικής δέσμευσης χορηγήσεων στην ελληνική ναυτιλία προέρχεται από ξένες τράπεζες.

Παρά το γεγονός της αυξημένης ζήτησης χρηματοδότησης από την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, η οποία αποδεικνύεται αρκετά μεγάλη για να ικανοποιηθεί από τους προϋπολογισμούς των ελληνικών τραπεζών, δεν έχουμε δει ακόμα τις ελληνικές τράπεζες να διεθνοποιούν τα χαρτοφυλάκιά τους μέσω της χρηματοδότησης άλλων ναυτιλιακών εθνών, αποδυναμώνοντας αισθητά τις προσπάθειες της Πολιτείας να μετατρέψει τον Πειραιά σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Οι εναλλακτικές πηγές χρηματοδότησης αποδεικνύονται «ακριβές» και ιδιαίτερα περίπλοκες, αφού μερίδια διανέμονται σε ομάδα μετόχων, κάτι το οποίο δεν είναι ιδιαίτερα προσφιλές στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα. Η χρηματοδότηση με έκδοση μετοχών μέσω των διεθνών κεφαλαιαγορών παρουσιάστηκε σαν εναλλακτική που υιοθετήθηκε από μεγαλύτερους ομίλους με σαφή εταιρική δομή (corporate structure) οι οποίες

μπορούν να αντέξουν το μεγαλύτερο κόστος (σε σχέση με την τραπεζική χρηματοδότηση) και τις απαιτούμενες διαδικασίες.

Το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, αν και αποδείχτηκε πιο πρόσφορο έδαφος για μερικές ελληνικές εταιρείες (Stelmar Shipping, TEN, Genmar) που προτίμησαν αυτή την εναλλακτική πηγή χρηματοδότησης, κάλυψε μόλις το 3% των χρηματοδοτικών αναγκών της ελληνικής ναυτιλίας.

Η στήριξη μικρών και νεοεισερχομένων ναυτιλιακών εταιρειών από την τραπεζική αγορά αρχίζει να μπαίνει σε τροχιά ανάπτυξης μέσω μικρότερων νέων τραπεζών όσο και από κάποιες άλλες παραδοσιακές στο χώρο. Η αποδεδειγμένη εμπειρία και πορεία στην αγορά δεν αποτελούν τα μοναδικά κριτήρια για νέα χρηματοδότηση για τις νεοεισερχόμενες εταιρείες.

Η αγορά με τα έντονα σημάδια των κανονιστικών διατάξεων διασφαλίζει διαφάνεια, με την οποία οι μικρότερες εταιρείες συμμορφώνονται προκειμένου να ικανοποιήσουν τα κριτήρια των χρηματοδοτών για ικανοποιητική ανάλυση του χρηματοπιστωτικού ρίσκου.

Το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με τις παγκόσμιες γεωπολιτικές και οικονομικές εξελίξεις, τους παράγοντες ανάπτυξης καθώς και τα επίπεδα του παγκοσμίου εμπορίου. Τα συγκεκριμένα επίπεδα επί του παρόντος είναι άκρως ικανοποιητικά και οι Έλληνες εκμεταλλεύονται στο έπακρο τις οικονομικές συγκυρίες με την υποστήριξη των χρηματοδοτών τους. Μέχρι σήμερα οι Έλληνες εφοπλιστές και οι χρηματοδότες τους έχουν χτίσει πάνω σε γερές βάσεις ισχυρές και εποικοδομητικές σχέσεις με καθορισμένους στόχους προς το κοινό όφελος. Οι βάσεις αυτές αποτελούν εγγύηση για το μέλλον και την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας αλλά και των χρηματοδοτών της.

Προσδοκία της αγοράς είναι η διατήρηση και περαιτέρω ανάπτυξη των δεσμών αυτών καθ' όλη τη διάρκεια του τρέχοντος ναυτιλιακού κύκλου.





trans • it worldwide agencies S.A.

EVERYTHING ABOUT SHIPPING

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

NEPTUNE TECHNICAL AGENCIES LTD MARINE CONSULTANTS AND SURVEYORS - SHIPYARD REPRESENTATIVES

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

SHIPREPAIRS IN THE BALTIC SEA

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



Western Shipyard

Tallin Shipyard

Vyborg Shipyard



Τα στεγανά της θάλασσας

Του Χρήστου Ε. Ντούνη, αντιναυάρχου, επίτιμου αρχηγού Λ.Σ.

Αφορμή για να σας εκθέσω τις παρακάτω σκέψεις μου αποτέλεσαν:

- α) Δύο EDITORIAL της παγκοσμίου κύρους καθημερινής ναυτιλιακής εφημερίδας Lloyd's List (εκδόσεις 29ης Ιουνίου 2004 και 6ης Ιουλίου 2004) που αφορούν τη ναυτική σταδιοδρομία.
- β) Το άρθρο στο Lloyd's List της 8ης Ιουνίου 2004 του Έλληνα πλοιάρχου Μιχαήλ Ρέππα, ανώτερου στελέχους της ναυτιλιακής εταιρείας Avin International.
- γ) Το γεγονός ότι η ελληνική κοινωνία έχει μεταβάλει το Πανεπιστήμιο σε Λαϊκό Ιδανικό Κοινωνικής Καταξίωσης και
- δ) Η παρακολούθηση από την τηλεόραση της συζήτησης που έγινε στη Βουλή στις 11/07/2004 για το νομοσχέδιο του υπουργείου Παιδείας, που αφορούσε την ίδρυση νέων πανεπιστημιακών τμημάτων.

Στα δύο δημοσιεύματα του Lloyd's List κρούεται ο κώδικας του κινδύνου για την αποστροφή των νέων να ακολουθήσουν μια πολλά υποσχόμενη ναυτική σταδιοδρομία και επισημαίνεται η ανάγκη, σήμερα, η ναυτική σταδιοδρομία να δημιουργεί με το υψηλό επίπεδό της εξειδικευμένης γνώσης και την πολύτιμη και αναντικατάστατη ναυτική εμπειρία που έχει αποκτηθεί στα πλοία, προοπτικές για συνέχιση της απασχόλησης στις ναυτιλιακές δραστηριότητες της Ξηράς (το γνωστό Post Sea Career Opportunities).

Ο πλοίαρχος Μ. Ρέππας στο πολύ ενδιαφέρον άρθρο του στο Lloyd's List επισημαίνει πολύ παραστατικά ότι, εάν εισέλθετε στην τελευταία τάξη ενός Λυκείου των Αθηνών, όπου οι μαθητές βρίσκονται μπροστά στο δίλημμα της επιλογής του επαγγέλματος που θα ακολουθήσουν στη ζωή που ανοίγεται μπροστά τους, και τους αναφέρετε την προοπτική να γίνουν πλοίαρχοι ή μηχανικοί, η απάντηση που θα λάβετε θα είναι, με έκδηλα βέβαια στοιχεία μεταξύ χασμουρητού και δυσπιστίας:

- Ενωσίτε να πάμε στη θάλασσα;
- Για πόσο χρονικό διάστημα;
- Γιατί να πάμε στη θάλασσα;

Και θέλω να παραμείνω στις επισημάνσεις του πλοιάρχου Μ. Ρέππα. Βλέπουμε ότι το πρώτο ερώτημα των μαθητών είναι τελείως περιφρονητικό για τη ναυτική σταδιοδρομία στη θάλασσα. Δηλαδή, τη θάλασσα οι μαθητές την ταυτίζουν μόνο με αρνητικές εικόνες και εντυπώσεις στις οποίες εντάσσουν:

TURBOCHARGERS REPAIR



SPECIALISED SERVICE STATION



- Το χαμηλό επίπεδο της παρεχόμενης μορφώσεως όσων σταδιοδρομούν στη θάλασσα χωρίς φιλοδοξία.
- Την απομόνωση στα μακρινά ταξίδια.
- Την επικίνδυνη ζωή λόγω ατυχημάτων, που ουσιαστικά τη δραματοποιούν και τη συντηρούν τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης.

Το δεύτερο ερώτημα των μαθητών δίνει ένα πολύ σοβαρό μήνυμα, που ατυχώς εδώ στη ναυτική μας χώρα θέλουμε να το αγνοήσουμε.

Δηλαδή ο νέος, όταν θέτει το ερώτημα «Για πόσο χρονικό διάστημα θα πάει στη θάλασσα», ταξιδεύοντας στα πλοία, γίνεται σαφές ότι δεν έχει σκοπό να ταξιδεύει δεκάδες χρόνια μέχρι να πάρει τη σύνταξη του. Δηλαδή θεωρεί πλέον ως αυτονόητο να ταξιδέψει μερικά χρόνια και με τις εξειδικευμένες γνώσεις που θα έχει αποκτήσει και τη ναυτική του εμπειρία να βρει στη συνέχεια μια απασχόληση στην Ξηρά, αξιοποιώντας τις γνώσεις και τα προσόντα του.

Πρόκειται για μια πραγματικότητα που μόνο οι αιθεροβάμονες ή εθελουφλούντες ή αυτοί που σκόνημα αντιδρούν σε μια τέτοια μετεξέλιξη των ναυτικών στελεχών δεν θέλουν να το παραδεχθούν.

Εάν αυτή την απάντηση των αποφοίτων Λυκείου δεν μπορούμε να την κατανοήσουμε τότε, μιλώντας σε επίπεδο ναυπλιακής πολιτικής, τότε χωρίς δισταγμό θα τη χαρακτηρίζαμε ως την πλέον κοντόφθαλμη ναυπλιακή πολιτική και του κράτους και των λοιπών φορέων της ναυτιλίας.

Οφείλουμε να το δεχτούμε ότι αυτοί που αποφασίζουν να κάνουν σήμερα καριέρα στη θάλασσα έρχονται για ορισμένα χρόνια, και σε μας εναπόκειται (δηλαδή, κράτος και φορείς) να δημιουργήσουμε τις συνθήκες αυτές για να παραμείνουν περισσότεροι στη θάλασσα με τα κίνητρα που θα τους δημιουργήσουμε.

Και τα κίνητρα περιέχονται στο τρίτο ερώτημα των μαθητών που μας λέγει: «Γιατί να πάμε στη θάλασσα. Τι θα ωφεληθούμε με μια τέτοια απόφαση».

Και τα κίνητρα αυτά, περιοριζόμενα μόνο σε πλειοδοσία αύξησης των αποδοχών, δεν αποτέλεσαν κατά το παρελθόν λύση στο ενδημικό πρόβλημα της έλλειψης αξιωματικών.

Τα κίνητρα πλέον φαίνεται ότι είναι αναγκαίο να επεκταθούν και να αποτελέσουν ένα ευρύτερο πλαίσιο σχεδιασμού, που να γεφυρώνει ολόκληρη την ελληνική κοινωνία με τη ναυτική σταδιοδρομία μέσα στη ζωντανή πραγματικότητα της ανωτέρω παραγράφου (γ), σύμφωνα με την οποία σήμερα το Πανεπιστήμιο στην Ελλάδα έχει καταστεί Λαϊκό Ιδανικό Κοινωνικής Καταξίωσης που έχει επεκταθεί σε όλα τα στρώματα της κοινωνίας μας.

Σήμερα στην Ελλάδα η ναυτική σταδιοδρομία είναι αποκομμένη από τη νεολαία μας, η οποία τη θεωρεί περιθωριακή από πλευράς παιδείας και επιστήμης. Όταν δε πάνω από το 80% των αποφοίτων Λυκείου επιτυγχάνουν το στόχο τους και εισέλθουν σε Ανώτατα Ιδρύματα, πιστεύει κανείς ότι ένας νέος, με οποιοσδήποτε άλλες υποσχέσεις ναυτικής σταδιοδρομίας και αν τον βεβαιώνουμε,

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



θα επιλέξει να στραφεί στη θάλασσα όταν μετά τετραετίς μεταλυκειακές σπουδές στις Ακαδημίες Ε.Ν. οι σπουδές του δεν έχουν κανένα ακαδημαϊκό αντίκρισμα. Και μάλιστα δεν είναι μόνον αυτό, αλλά οι αρμόδιοι και εμπλεκόμενοι φορείς δεν παύουν να επισημαίνουν και να προβάλλουν τον περιθωριακό χαρακτήρα των ναυτικών σπουδών.

Και αυτό επιβεβαιώνεται πανηγυρικά όταν οι αρμόδιοι φορείς τις Ακαδημίες τις μεταχειρίζονται όχι ως ιδρύματα που παράγουν γνώση αλλά ως επαγγελματικά κέντρα που παράγουν απλές δεξιότητες στο επίπεδο των Σχολών ΟΑΕΔ.

Και οι μεν τεχνίτες Εύλου και επίπλου εντάχθηκαν και πολύ σωστά στα ΤΕΙ, αλλά ο παραλογισμός αφορά τους ατυχείς πλοίαρχους και μηχανικούς Ε.Ν. που έτυχε να γεννηθούν Έλληνες και όχι Τούρκοι, Ρουμάνοι, Βούλγαροι, Ουκρανοί, Ρώσοι, Αιγύπτιοι, Αμερικανοί, Ιάπωνες, Κορεάτες, Κινέζοι, Βιετναμέζοι, από το Χονγκ Κονγκ, την Ταϊβάν κ.λπ. κ.λπ., που η ναυτική παιδεία των χωρών τους έχει ενταχθεί σε πανεπιστημιακό επίπεδο.

Και οφείλω να ομολογήσω ότι δεν θα επανερχόμουν στο τόσο γνωστό αυτό θέμα, για το οποίο έχω αναλώσει πολλά χρόνια, εάν δεν έβλεπα στην τηλεόραση την 11η Ιουλίου 2004 και ώρα 12.30 τη συζήτηση της Βουλής για το Νομοσχέδιο της ίδρυσης νέων Πανεπιστημιακών Τμημάτων, μεταξύ δε αυτών και της «Διαχείρισης Πολιτιστικής Κληρονομιάς». Ο βουλευτής πανεπιστημιακός Χουρμουτιάδης, παίρνοντας το λόγο, διερωτήθηκε: Ποιος ο λόγος ίδρυσης ενός τέτοιου πανεπιστημιακού τμήματος και ποια η επιστημονική γνωστική ταυτότητά του;

Δηλαδή αυτό το γνωστικό αντικείμενο, διερωτήθηκε, δεν το καλύπτουν σήμερα κατά το λόγο που αφορά την κάθε μία, οι ειδικότητες του φιλόλογου, του ιστορικού και του αρχαιολόγου;

Στην συνέχεια, με αφορμή το συγκεκριμένο τμήμα, ανέφερε και άλλα παραδείγματα ίδρυσης Πανεπιστημιακών Σχολών απίθανων ειδικοτήτων που οι απόφοιτοί τους δεν απορροφούνται από την αγορά εργασίας και η μοναδική προοπτική της απασχόλησής τους είναι το Δημόσιο.

Εάν, δε, λάβουμε υπ' όψιν ότι ένα πανεπιστημιακό τμήμα για να λειτουργήσει ετησίως απαιτεί δαπάνες που φθάνουν το 1,5 εκατ. ευρώ, τότε διερωτάται ο φορολογούμενος πολίτης αυτής της χώρας: είναι δυνατόν να πληρώνει από το υστέρημά του τόσα χρήματα για να παράγονται από τέτοια Πανεπιστημιακά Τμήματα 50 ή 100 κάθε χρόνο άνεργοι, αχρείαστοι ουσιαστικά για την παραγωγική διαδικασία πτυχιούχων;

Στο ίδιο μήκος κύματος, και ο βουλευτής Ανδρουλάκης

επισημάνει ότι δεν μπορούμε να δημιουργούμε Πανεπιστημιακά Τμήματα που δεν συνδέονται με τη δυναμική της Οικονομίας.

Συνακόλουθα, διερωτάται καλόπιστα ο κάθε φορολογούμενος Έλληνας, ποιοι είναι οι λόγοι, ποιοι οι άνθρωποι αλλά και ποιες συντεχνίες του Δημοσίου Τομέα των φορέων, αλλά και Πανεπιστημιακοί, όλοι τους ενορχηστρωμένα αντιδρούν στην αναβάθμιση των Ακαδημιών Ε.Ν. και Πλοίαρχων Διπλώματος αλλά και στην ίδρυση από το υπουργείο Παιδείας με δαπάνες αποκλειστικά του Δημοσίου Προϋπολογισμού Εξωριστών Ναυτικών Πανεπιστημιακών Τμημάτων για παραγωγή πτυχιούχων Ναυτίλων Αξιοματικών και Μηχανικών Ε.Ν.

Αλήθεια, τέτοιους πτυχιούχους δεν τους χρειάζεται η ελληνική ναυτιλία; Λίγοι ή πολλοί αυτής της προέλευσης, δεν έχει σημασία.

Σημασία έχει ότι θα είναι ένας πρόσθετος αριθμός, για την παραγωγή των οποίων δεν θα πληρώνει ο εφοπλισμός αλλά αποκλειστικά το κράτος, όπως πληρώνει για τη λειτουργία άλλων απίθανων τμημάτων. Και ακόμη από πλευράς ποιότητας θα είναι και οι πλέον περιζήτητοι στη ναυτιλία.

Και τέλος, ερωτάται το υπουργείο Παιδείας: αξιοποιεί καλύτερα τον ιδρώτα του φορολογούμενου Έλληνα ιδρύοντας Πανεπιστημιακά Τμήματα παραγωγής ανέργων από το να ιδρύσει Πανεπιστημιακά Τμήματα Ναυτίλων Αξιοματικών και Μηχανικών Ε.Ν. που τους αναμένουν κενές θέσεις απασχόλησης στα ελληνικά πλοία, τις οποίες σήμερα καλύπτουν αλλοδαποί πτυχιούχοι;

Εάν οι ίδιοι δεν θα θελήσουν να ναυτολογηθούν στα πλοία είναι θέμα δικής τους επιλογής να παραμείνουν άνεργοι. Αλλά τότε αυτοί δεν θα εντάσσονται στο προλεταριάτο των ανέργων κάνοντας πορείες για μια θέση στο Δημόσιο. Ιδού, λοιπόν, ποιοι δημιουργούν τα στεγανά της θάλασσας με την προτροπή βεβαίως και επιχειρηματιών της ναυτικής εκπαίδευσης, που πρωτίστως τα συμφέροντά τους τους οδηγούν να προβάλλουν ότι και σήμερα, τον 21ο αιώνα, το επιτυχημένο πρότυπο της προέλευσης των στελεχών είναι το πάλαι ποτέ του «γυμνασίου».

Γι' αυτούς η επαναστατική πρόοδος που έχει συντελεστεί στη ναυτική τεχνολογία και στις σημερινές συνθήκες λειτουργίας των μεγαθηρίων, το δημιουργηθέν κενό μπορεί επαρκώς να καλύπτεται από προβλεπόμενα σχολεία εβδομαδιαίας μετεκπαίδευσης!!!

Εδώ σταματάει ο νους και αρχίζει η προπαγάνδα!!!!... αφού στην επιχειρηματολογία τους πάντα τα ίδια πρόσωπα προσπαθούν να προσδώσουν ακόμη και ιδεολογικό χαρακτήρα.



Safety and Security Matters

MARSHALL ISLANDS REGISTRY

The Choice is Yours



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

WORLDWIDE OFFICES

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

> ΑΘΗΝΑ 2004

«Μαζί διηγηθήκαμε
μια πανέμορφη ιστορία,
που συνέδεσε τους Αγώνες
με την ιστορία τους
και ανέδειξε μια νέα Ελλάδα
σε ολόκληρο τον κόσμο»



Οι αθλητές των θαλασσιών αθλημάτων
Η Αθήνα αποχαιρέτισε τους 28ους Ολυμπιακούς Αγώνες
ΑΘΗΝΑ 2004, τη μεγαλύτερη αθλητική γιορτή
της ανθρωπότητας, που για 17 ημέρες επέστρεψαν
στη χώρα όπου γεννήθηκαν και στην πόλη όπου αναβίωσαν.

Οι 28οι Ολυμπιακοί Αγώνες έσπασαν πολλά ρεκόρ. Η Αθήνα φιλοξένησε 11.099 αθλητές, τους περισσότερους συνολικά, αλλά και τις περισσότερες γυναίκες αθλήτριες στην ιστορία των Ολυμπιακών Αγώνων. Εκπροσωπήθηκαν 202 χώρες, περισσότερες από κάθε άλλη διοργάνωση. Η Ολυμπιακή Φλόγα για πρώτη φορά ταξίδεψε σε όλο τον κόσμο. Για πρώτη φορά, γυναίκες αγωνίστηκαν στην Ολυμπία, στο αγώνισμα της σφαιροβολίας. Τέσσερα δισεκατομμύρια τηλεθεατές από όλο τον κόσμο παρακολούθησαν τη γιορτή και είδαν την Ελλάδα - μέσα και έξω από τα στάδια.

Οι Έλληνες αθλητές και αθλήτριες, αποκομίζοντας συνολικά 16 μετάλλια, απέδειξαν ότι η Ελλάδα μπορεί και αναδεικνύει πρωταθλητές σε όλα τα αθλήματα. Από τους πρωταγωνιστές της 28ης Ολυμπιάδας ο υγρός στίβος, όπου οι Έλληνες αθλητές μάς χάρισαν μαγικές στιγμές.

Το πρώτο χρυσό μετάλλιο για τη χώρα μας ήρθε από το... πουθενά. Από ένα άθλημα που οι περισσότεροι Έλληνες φίλαθλοι δεν το γνώριζαν καλά καλά. Και αυτό είναι η συγχρονισμένη κατάδυση.

Οι δύο αθλητές μας, Θωμάς Μπίμης και Νίκος Σιρανίδης, έγραψαν χρυσή σελίδα στην ιστορία του αθλητισμού. Με 253,34 βαθμούς ανέβηκαν στο ψηλό σκαλί του βάθρου κάνοντας όλη την Ελλάδα να πανηγυρίζει.

Λίγες ημέρες αργότερα, το «ελληνικό δίδυμο» των κοριτσιών, η Αιμιλία Τσουλφά και η Σοφία Μπεκατώρου, κατέκτησαν το χρυσό μετάλλιο στους ιστιοπλοϊκούς αγώνες της κλάσης των «470» και πανηγύρισαν την επιτυχία τους στο αναποδογυρισμένο σκάφος τους κρατώντας την ελληνική σημαία!

Για πρώτη φορά η Ελλάδα, μετά το 1980, πήρε την πρόκριση για τελικό στην κωπηλασία. Λίγες μέρες αργότερα ο Βασίλης Πολύμερος και ο Νίκος Σκιαθίτης τερμάτισαν στον τελικό του διπλού σκιφ ελαφρών βαρών και ανέβηκαν στο βάθρο χαρίζοντας στη χώρα μας το χάλκινο μετάλλιο και τη μεγαλύτερη διάκριση στην ιστορία της ελληνικής κωπηλασίας.

Οκτώ χρόνια πέρασαν για τη μεγάλη επιστροφή του Νίκου Κακλαμανάκη, του χρυσού ολυμπιονίκη της Ατλάντας. Ο Έλληνας αθλητής με υπεράνθρωπες προσπάθειες κατάφερε να διατηρηθεί μέσα στα μετάλλια μέχρι και την τελευταία ιστιοδρομία των Μιστράλ κατακτώντας τελικά τη δεύτερη θέση και το αργυρό μετάλλιο.

Ύστερα από έναν συγκλονιστικό τελικό, η εθνική μας ομάδα του πόλο γυναικών έχασε στην παράταση από την Ιταλία με 10-9 και κατέκτησαν το ασημένιο μετάλλιο. Οι παίκτριες του Κούλη Ιωσηφίδη με θλίψη αποχαιρέτισαν το χρυσό μετάλλιο, αλλά ακόμα και η δεύτερη θέση είναι τεράστια επιτυχία και κανείς μας δεν πρόκειται να ξεχάσει τη συγκλονιστική προσπάθειά τους.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κ. Κεφαλογιάννης βράβευσε τους αθλητές του Λιμενικού Σώματος για τη συμμετοχή τους στους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας.

1. Λ/Φ Δημήτριο Μάζη για την κατάκτηση της τέταρτης θέσης στο Ολυμπιακό τουρνουά με την ομάδα της υδατοσφαίρισης των ανδρών
2. Ανθυποπλοίαρχο Λ.Σ. Βασίλη Πολύμερο για την κατάκτηση του χάλκινου μεταλλίου στο αγώνισμα της κωπηλασίας ανδρών (διπλό σκιφ)
3. Επικελευστή Λ.Σ. Ευφροσύνη Σφυρή
- 4-5. Ο αρχηγός ΓΕΝ, αντιναύαρχος Α. Αντωνιάδης, βραβεύει τον χρυσό ολυμπιονίκη της συγχρονισμένης κατάδυσης Θωμά Μπίμη, κελευστή Π.Ν.



1



2



3

Φωτογραφικά στιγμιότυπα από τις τελετές βράβευσης που έγιναν στα υπουργεία Εθνικής Άμυνας και Εμπορικής Ναυτιλίας



4



5



Η British Airways

εξαπλώνεται στην Ελλάδα

Νέες τακτικές πτήσεις από το Λονδίνο προς τα λιμάνια
της Θεσσαλονίκης και του Ηρακλείου

Σε μια εποχή που οι περισσότερες αεροπορικές εταιρείες συρρικνώνουν τις πτήσεις τους, η British Airways ανακοίνωσε την έναρξη δύο νέων τακτικών συνδέσεων μεταξύ Λονδίνου και των λιμανιών της Θεσσαλονίκης και του Ηρακλείου. Οι πτήσεις θα ξεκινήσουν την ερχόμενη άνοιξη και θα εκτελούνται σε τακτική βάση, προσφέροντας τόσο Club Europe όσο και Euro Traveller καμπίνες.

Προς όφελος του επιχειρηματικού κοινού οι πτήσεις αυτές θα προσφέρουν στους επιβάτες βολικές ανταποκρίσεις μέσω Λονδίνου στο διεθνές δίκτυο της British Airways.

Για την έναρξη των πτήσεων προς Θεσσαλονίκη, η Country Commercial Manager της British Airways στην Ελλάδα, Φρένι Στίερ, δήλωσε: «Η παρουσία μας στην Ελλάδα αριθμεί αιώνες 71 έτη και η British Airways έκρινε πως η σύνδεση της Αθήνας με το Λονδίνο 3 φορές σε καθημερινή βάση δεν επαρκεί πλέον για να καλύψει δεδομένες ανάγκες της συμπρωτεύουσας και της Βόρειας Ελλάδας γενικότερα. Βρισκόμαστε στην ευχάριστη θέση να αναγγείλουμε την απευθείας σύνδεση και της Θεσσαλονίκης με το Λονδίνο, με πτήσεις που θα εκτελούνται από και προς το αεροδρόμιο Gatwick. Η σύνδεση της συμπρωτεύουσας με το Λονδίνο ενισχύει την παρουσία της British Airways στη χώρα και τη σχέση αμοιβαίας εμπιστοσύνης με το ελληνικό επιβατικό κοινό».

Η British Airways θα συνδέει τη Θεσσαλονίκη με το Λονδίνο 4 φορές την εβδομάδα με αεροσκάφη τύπου Boeing 737.

Η πρώτη απευθείας προγραμματισμένη πτήση μεταξύ Ηρακλείου Κρήτης και Λονδίνου πρόκειται να τεθεί σε λειτουργία τον ερχόμενο

Μάιο. Η πτήση θα εκτελείται δύο φορές την εβδομάδα, κάθε Τρίτη και Παρασκευή, από την GB Airways, franchise partner της British Airways. Τη νέα γραμμή θα εξυπηρετούν αεροσκάφη τύπου Airbus A320 και A321.

Το νέο δρομολόγιο ανακοινώθηκε στην Αθήνα από τον

κ. John Patterson, διευθύνοντα σύμβουλο της GB Airways, ο οποίος δήλωσε: «Επιτέλους, οι Βρετανοί και οι Κρητικοί επιβάτες έχουν στη διάθεσή τους μία απευθείας πτήση. Χωρίς αμφιβολία, το δρομολόγιο αυτό θα αποδειχθεί εξαιρετικά δημοφιλές για τους tour operators με τους οποίους συνεργαζόμαστε και θα καλύψει τις ανάγκες των επιβατών που επιθυμούν μια προγραμματισμένη πτήση με πλήρες και ποιοτικό service, η έλλειψη της οποίας ήταν παραπάνω από εμφανής». Η GB Airways είναι ανεξάρτητος franchise partner της British Airways από το 1995, εξυπηρετώντας για λογαριασμό της δρομολόγια σε δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς, όπως η Γαλλία, η Ισπανία, η Μάλτα, η Κύπρος, το Μαρόκο και η Τυνησία.

Η πτήση Ηράκλειο - Λονδίνο θα εξυπηρετείται και αυτή στο αεροδρόμιο Gatwick του Λονδίνου, το οποίο χρησιμοποιείται ευρέως από τους Βρετανούς ταξιδιώτες για τους θερινούς προορισμούς τους. Ο διευθυντής NA Μεσογείου της British Airways κ. Βασίλης Δάλλαρης δήλωσε σχετικά: «Πρόκειται αναμφίβολα για μια ευχάριστη εξέλιξη που αφορά τον αυξανόμενο αριθμό ταξιδιωτών μεταξύ Κρήτης και Λονδίνου. Η νέα πτήση θα έχει αποτέλεσμα την αύξηση των τουριστών που επισκέπτονται την Κρήτη, ενώ το Gatwick θα προσφέρει τη δυνατότητα σύνδεσης και με άλλους προορισμούς της Μεγάλης Βρετανίας».

Η τιμή του εισιτηρίου από Κρήτη θα ξεκινά από 140 ευρώ μετ' επιστροφής, εκτός των φόρων, και κατά την πτήση θα παρέχεται το πλήρες service της British Airways. Ως γνωστόν, η British Airways συνδέει την Αθήνα με το Λονδίνο τρεις φορές την ημέρα ενώ προσφέρει στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα εξαιρετικές ανταποκρίσεις προς όλα τα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα, συνδυάζοντας εξαιρετικές υπηρεσίες με δελεαστικές τιμές.



Τρεχαντήρια

ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΟ - ΜΕΖΕΔΟΠΩΛΕΙΟ

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

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

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

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

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

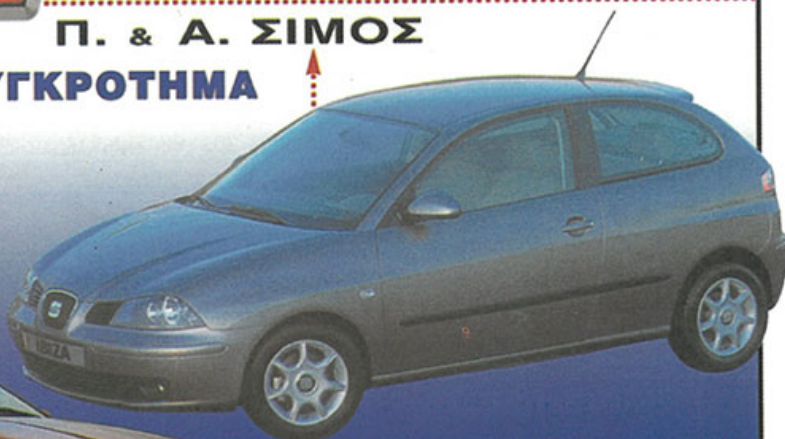


Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**48 Μηνιαίες
Ατοκές Δόσεις**



ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ

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

Επιμέλεια:

Λίζα Μαρέλου

Οι δυνατότητες των modular PLC

Τα MITSUBISHI της σειράς A και Q προσφέρουν εκπληκτικές δυνατότητες και καλύπτουν όλες τις ανάγκες και τις απαιτήσεις για εφαρμογές στο βιομηχανικό και ναυτιλιακό αυτοματισμό. Μερικά από τα χαρακτηριστικά τους είναι τα εξής:

- Επεξεργασία έως 32768 σημάτων
- PLC CPU - PC CPU - MOTION CPU
- Cycle Time 34 ns
- Ταυτόχρονος έλεγχος έως και 96 αξόνων
- Ικανότητα Multidrop
- Ικανότητα Remote diagnosis
- Δικτύωση σε Profibus-CC Link-Ethernet-I/O Link-Melsecnet-Asi, CANOpen, Device Net
- Ικανότητα προγραμματισμού σε 6 διαφορετικές γλώσσες
- Ικανότητα προγραμματισμού της PC CPU σε C++ ή Visual Basic
- Πιστοποιητικά Ναυτιλίας ABS, RINA, NK, LR, GLC, BV, DNN

Τα PLC της MITSUBISHI υποστηρίζουν όλα τα διαδεδομένα βιομηχανικά δίκτυα για να καλύψουν και τις πιο απαιτητικές εφαρμογές.

Παρέχουν κάρτες δικτύωσης για Remote I/O's, compact και Modular PLC υποστηρίζοντας τα παρακάτω δίκτυα:

- PROFIBUS DP/FMS
- TCP/IP ETHERNET
- CC-Link
- DeviceNet
- CANOpen
- AS-Interface
- MITSUBISHI NETWORKS



Τα HMI (Human Machine Interface) της Mitsubishi σειράς MAC και GOT προσφέρουν στο χρήστη της εφαρμογής εύκολη και κατανοητή πρόσβαση στην παραγωγική διαδικασία. Μέσω ειδικού λογισμικού που «φορτώνεται» στην οθόνη, απλοποιείται όχι μόνον η παρακολούθηση της παραγωγής αλλά και η επέμβαση σε αυτήν. Οι οθόνες αυτές προσφέρουν τα παρακάτω:

- Ικανότητα αλφαριθμητικών χαρακτήρων και στα Ελληνικά.
- Ικανότητα σύνδεσης με PLC πολλών άλλων εταιρειών.
- Report των σημάτων.
- Γραφικά - εκτύπωση δεδομένων - Alarms - Communication.

UTECO: ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ



Ο μαραθωνοδρόμος Στέλιος Κυριακίδης

Την πλατεία της παραλίας του Μαραθώνα κοσμεί το άγαλμα του μαραθωνοδρόμου Στέλιου Κυριακίδη, τα αποκαλυπτήρια του οποίου έγιναν στις 9 Αυγούστου.

Το άγαλμα είναι δωρεά της αμερικανικής εταιρείας αθλητικών ειδών New Balance, της οποίας ο ιδιοκτήτης είναι Έλληνας από τη Βοστώνη.

Δημιουργός του αγάλματος είναι ο Αμερικανός γλύπτης Miko Kaufman και αναπαριστά το μαραθωνοδρόμο Στέλιο Κυριακίδη να τρέχει στο Μαραθώνιο της Βοστώνης ενώ το πνεύμα του Σπύρου Λούη τον παροτρύνει προς τη νίκη.

Στη βάση του αγάλματος απεικονίζονται οι μορφές του ημίθεου Πανός, ο οποίος συνέβαλε στη νίκη των Αθηναίων κατά των Περσών, του πρώτου μαραθωνοδρόμου Φειδιππίδη και το δαφνοστεφανωμένο κεφάλι του Κυριακίδη μετά τη νίκη του στη Βοστώνη το 1946.



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 Barracuda γιορτάζει και προσφέρει

Τα δώδεκα χρόνια λειτουργίας της συμπλήρωσε η εταιρεία φουσκωτών σκαφών αναψυχής Barracuda και, για τα γιορτάσει, προσφέρει για κάθε αγορά καινούργιου σκάφους, έως την 31/12/2004:

- 5 χρόνια γραπτή εγγύηση, η οποία καλύπτει όλο το σκάφος (γάστρα, μπαλόνια, κόλλες, αξεσουάρ, ανοξείδωτα κ.λπ.).
- 5 χρόνια δωρεάν συντήρηση, δηλαδή με το τέλος του καλοκαιριού, προτού φυλαχτεί το σκάφος για το χειμώνα, η εταιρεία αναλαμβάνει όλες τις απαραίτητες εργασίες για να το βρουν την επόμενη χρονιά οι πελάτες της και πάλι καινούργιο και α-Ειόπλοο.
- 5 χρόνια δωρεάν ανταλλακτικά, για το σκάφος και τα αξεσουάρ του (όχι μόνο δέστρες, χειρολαβές, βαλβίδες, αλλά και κόρνες, σεντίνες, φώτα κ.λπ.).
- 5 χρόνια δωρεάν ασφάλιση, για όλους τους καλοκαιρινούς μήνες αυτής της «ανέμελης» πενταετίας. Η ασφάλιση αυτή επεκτείνεται στην κάλυψη και του κινητήρα, αν φυσικά τον αγοράσατε από την Barracuda.

Τα προγράμματα της iCon International Training στον τομέα της ναυτιλιακής διοίκησης

Το βρετανικό Πανεπιστήμιο του Leicester σε αποκλειστική συνεργασία με την iCon International Training (www.icon.gr) προσφέρει μοναδικά μεταπτυχιακά προγράμματα στην Ελλάδα, τα οποία έχουν πολύ μεγάλη ζήτηση από την ελληνική αγορά.

Πάνω στον τομέα της ναυτιλίας, το Leicester μέσω της iCon προσφέρει το γνωστό MBA με έμφαση σε Maritime Management. Το πρόγραμμα είναι πλήρως σχεδιασμένο για να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των σπουδαστών που δεν έχουν τη δυνατότητα σπουδών στο εξωτερικό αλλά και στις απαιτήσεις στον τομέα της ναυτιλιακής διοίκησης. Το MBA focus in Maritime Management είναι αναγνωρισμένο από τον παγκόσμιο εμπέδωτο οργανισμό AMBA (Association of MBAs), που αποτελεί μια πάρα πολύ σημαντική αναγνώριση. Άλλες ειδικεύσεις του MBA είναι σε Finance, Marketing, Employment Relations, Total Quality Management, Tourism and Hospitality Management, e-Commerce και IT Management. Επίσης προσφέρονται τα MSc in Finance, Marketing, Occupational Psychology/ Psychology of Work, Customer Service Management και Management of Quality Excellence, καθώς και το Diploma in Management με σκοπό την απόκτηση Master ή MBA.

Η iCon International Training συνεργάζεται επίσης με το Πανεπιστήμιο του Surrey προσφέροντας τα MSc in Human Resource Management, MSc in Management και το καινούργιο πρόγραμμα MSc in International Hotel Management. Τέλος, με το Πανεπιστήμιο του Heriot-Watt προσφέρει τα MSc in Construction (Project) Management, MSc in Property Investment and Finance, MSc in Building Conservation (Technology and Management) και το MSc in Facilities Management.

Για πληροφορίες ως προς τα προγράμματα μπορείτε να απευθυνθείτε στο τηλ. 210-92.48.695 ή στην παρακάτω ηλεκτρονική διεύθυνση: www.icon.gr, e-mail: icon@icon.gr, info@icon.gr

UNISPEC GROUP
CANADA - DUBAI - ENGLAND - GREECE

thermal

seals

gaskets

packings

chemicals

Listed in ISSA International Ship Suppliers' Association
CATALOG 2002

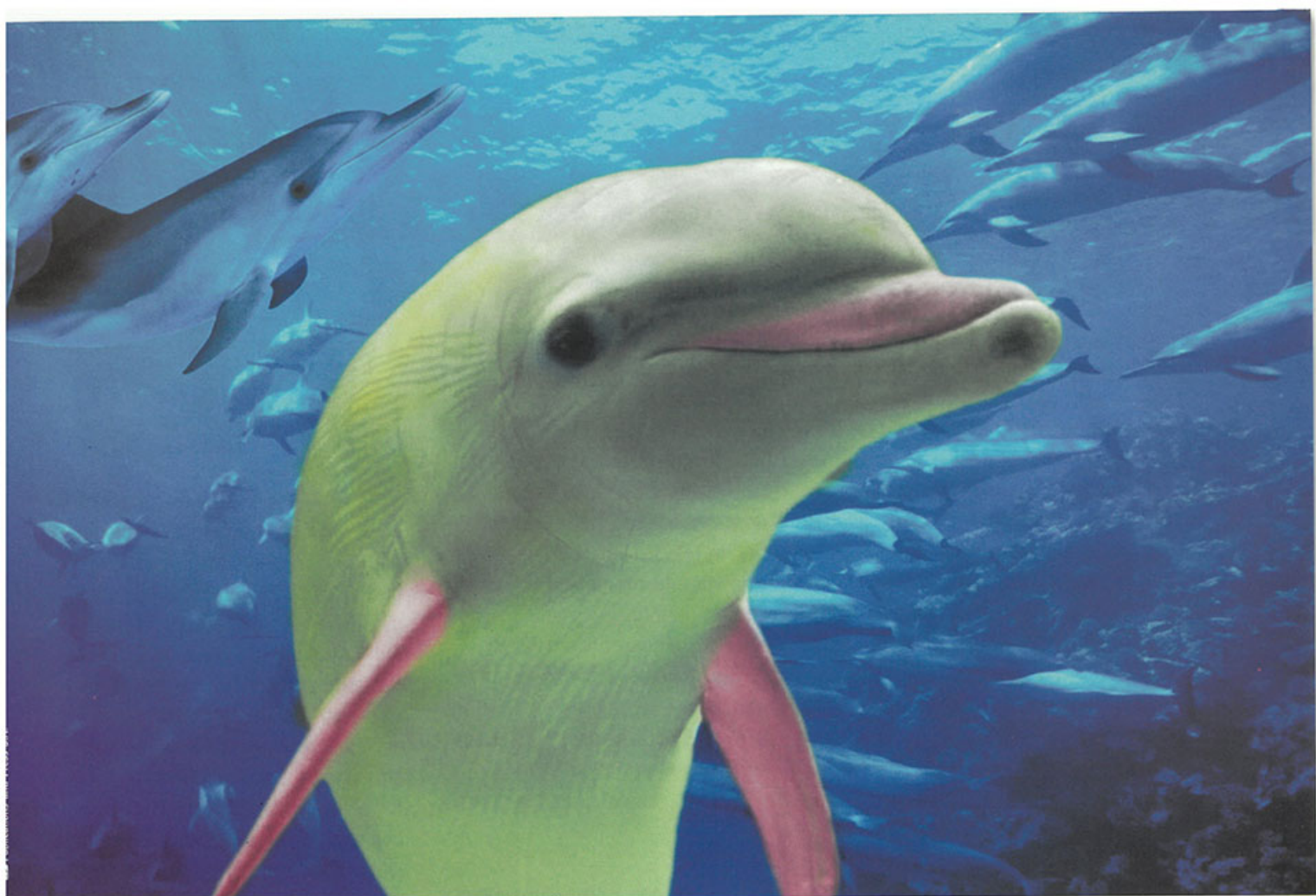
Pgs 979-981 Product Codes 75.016.00 - 75.016.34

UNISPEC®

www.unispec.gr

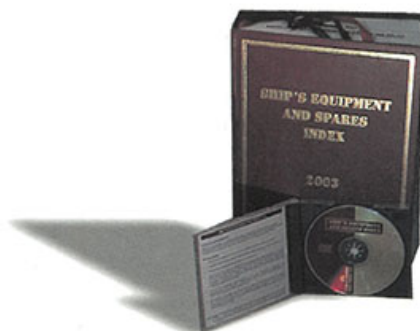
MANUFACTURERS OF MAINTENANCE CONSUMABLES

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



It's easy to make it look different

But difficult to make it better



Published annually, in 1,500 pages divided into two sections it covers more than 20,000 Companies providing over 7,000 Equipment / Services in 3,300 Ports / Towns Worldwide.. Every year over 100,000 changes / updates are published and about 2,000 new Company listings are added. The directory is also available on **CD-ROM** and **On-line** keeping you up-to-date with the latest information available.

Ship's Equipment and Spares Index

AN INDISPENSABLE GUIDE TO THE MARINE INDUSTRY AND REPAIR MARKET

 **Publications and Press S.A.**

www.maritimeconnect.com

4, DIM. POURI STR. 185 35 PIRAEUS - GREECE, TEL.: +30 210 4227307-9 FAX : +30 210 4227257, e-mail: info@maritimeconnect.com



54

Θεωρώ σκόπιμη τη συμμετοχή νεότερων στο μυαλό και όχι απαραίτητα σε ηλικία πλοιοκτητών σε όλες τις ενώσεις. Πιστεύω ότι οι άνθρωποι με διορατικό πνεύμα και νέες ιδέες βρίσκονται σε όλες τις ηλικίες. Το κριτήριο πρέπει λοιπόν να είναι οι απόψεις του καθενός και οι τρόποι που προτείνει να τις εφαρμόσει. Χρειαζόμαστε νέες ιδέες. Αν αυτές έρθουν και από νεότερους σε ηλικία πλοιοκτητών, τόσο το καλύτερο.

Γιάννης Ξυλάς

Στόχος μας είναι μια ανταγωνιστική ευρωπαϊκή ναυτιλία, σε μια ολοένα διευρυνόμενη Ευρώπη. Για να παραμείνει ανταγωνιστική η ευρωπαϊκή ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο, χρειάζεται ένα ενιαίο, σταθερό και με συνοχή ευρωπαϊκό νομικό και πολιτικό ρυθμιστικό πλαίσιο, που θα ανταμείβει τις πρωτοποριακές ιδέες και την επιχειρηματικότητα και θα καταργεί τους φραγμούς του προστατευτισμού. Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, η δημιουργία μιας αγοράς με ενιαίους κανόνες λειτουργίας για όλες τις ευρωπαϊκές εταιρείες είναι απαραίτητη και θα πρέπει να καλύπτει παραμέτρους όπως η φορολογία, οι κρατικές επιδοτήσεις, θέματα νηολογίου και οπωσδήποτε θέματα ναυτεργασίας, ένα σημαντικό ζήτημα για την ευρωπαϊκή ναυτιλία σήμερα.

Αλέξανδρος Παναγόπουλος



50

Για τα bulk carriers, εκτός από τον IACS, η κύρια ώθηση για το μέτρο των διπλών τοιχωμάτων προήλθε, τουλάχιστο μέχρι τις 18 Μαΐου, από τον ίδιο τον IMO. Ο IMO επιστράτευσε τρεις μελέτες, που χρησιμοποίησαν τη FSA για να «αποδείξουν» την ανωτερότητα του design αυτού έναντι του συμβατικού μονού τοιχώματος όσον αφορά την ασφάλεια. Η μία μελέτη ήταν από τον IACS. Μια άλλη ήταν από την Ιαπωνία και η τρίτη ήταν διεθνής, με το Ηνωμένο Βασίλειο στο τιμόνι.

Χαρίλαος Ψαραύτης

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες, οι «ουσίες» και τα εφήμερα βραβεία ήταν η πλήρης και αποκλειστική απασχόληση των ΜΜΕ και του κοινού. Η Ιστορία δεν γράφεται πια στη θάλασσα, αλλά στα στάδια και στα γήπεδα. Και εύλογα ανακύπτει η απορία σχετικά με την εθνική μας ταυτότητα. Εξακολουθούμε να είμαστε ναυτικός λαός, όπως άλλοτε και επί χιλιάδες χρόνια; Ή, μήπως, εξελιχθήκαμε σε λαό ποδοσφαιροφίλων, έχουμε αποθέσει τις εθνικές μας ελπίδες στα «μεγάλα ρεκόρ, τα περήφανα γκολ» και γενικά μας συναρπάζει ο δημόσιος χαβαλές;

Αγνοούμε προκλητικά τη διεθνή πρωτιά μας σ' ένα σημαντικό τομέα, που μάλιστα αποτελεί τη μεγαλύτερη βιομηχανία σε παγκόσμια κλίμακα. Στη θάλασσα βρίσκεται σαφώς το συγκριτικό μας πλεονέκτημα, όπως πάντα, αλλά η ναυτιλία παραμένει μια ξένη στον τόπο της.

Σπύρος Ράνης

76



Το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με τις παγκόσμιες γεωπολιτικές και οικονομικές εξελίξεις, τους παράγοντες ανάπτυξης καθώς και τα επίπεδα του παγκοσμίου εμπορίου. Τα συγκεκριμένα επίπεδα επί του παρόντος είναι άκρως ικανοποιητικά και οι Έλληνες εκμεταλλεύονται στο έπακρο τις οικονομικές συγκυρίες με την υποστήριξη των χρηματοδοτών τους. Μέχρι σήμερα οι Έλληνες εφοπλιστές και οι χρηματοδότες τους έχουν χτίσει πάνω σε γερές βάσεις ισχυρές και εποικοδομητικές σχέσεις με καθορισμένους στόχους προς το κοινό όφελος.

Γεώργιος Ξηραδάκης

Ιδού, λοιπόν, ποιοι δημιουργούν τα στεγανά της θάλασσας με την προτροπή βεβαίως και επιχειρηματιών της ναυτικής εκπαίδευσης, που πρωτίστως τα συμφέροντά τους τους οδηγούν να προβάλλουν ότι και σήμερα, τον 21ο αιώνα, το επιτυχημένο πρότυπο της προέλευσης των στελεχών είναι το πάλαι ποτέ του «γυμνασίου».

Γι' αυτούς η επαναστατική πρόοδος που έχει συντελεστεί στη ναυτική τεχνολογία και στις σημερινές συνθήκες λειτουργίας των μεγαθηρίων, το δημιουργηθέν κενό μπορεί επαρκώς να καλύπτεται από προβλεπόμενα σχολεία εβδομαδιαίας μετεκπαίδευσης!!!

Χρήστος Ντούνης



D. KORONAKIS S.A.

Manufacturers of:

- Wire Ropes
 - Galvanized - Bright
 - Preformed
 - Post pressed (compacted)
 - Normal - Non Rotating
 - R or L Hand Lay

*No matter where you are
we stretch out to reach you...*

- Kapa Ropes Multi-Strand *(in the ISSA Catalogue)*
 - Mooring Tails
 - B&W 40-60
 - Kapa Flex 40-60
- } Complying with OCIMF guidelines.
Recommended for TSH and GC'S
- Double braided Ropes for ships and offshore platforms

Stockists of:

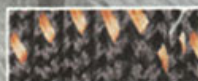
- Anchors
- Anchor Chains (stud link)
- Chains
- Accessories
- Cargo Gear
- Rigging Gear
- Slings of:
 - Woven wire rope
 - Chain
 - Polyester (fiber)
 - Wire
- Pneumatic Fenders

Stocks Around the World:

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

D. KORONAKIS S.A.

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



Associated member
INTERTANKO

Member of EUROCORD & EWRIS



Fleet 77, Fleet 55, Fleet 33 by Navarino Telecom
Keeps you tightly connected.

INMARSAT FLEET SERVICES

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

- **Certified Fleet Service Center**
- **Worldwide installation and superb customer support**
- **Competitive airtime rates and special discounts**



3 Akti Miaouli, Piraeus 185 35 Greece
T:+30210 411 1311 F:+30210 411 1417
info@navarinotelecom.com
www.navarinotelecom.com