

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 74 • 11/2004 • ΤΙΜΗ 6 €

Η νέα ευρωπαϊκή
νομοθεσία
για τη θαλάσσια ρύπανση



Ρόδη Κράτσα

Ταξιδέψαμε με την κυρία της
ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής
στο Ευρωκοινοβούλιο

50 Έλληνες πλοιοκτήτες
σχολιάζουν τα δρώμενα
της ναυπηγικής βιομηχανίας



Γιώργος Γράτσος:

Το έργο του ΝΕΕ δεν είναι στατικό αλλά συνεχώς ανανεούμενο



A R C A D I A
SHIPMANAGEMENT Co. LTD



DNV

Certified to ISO 9001 : 2000
by DNV



INTERTANKO

MEMBER

8, Dragatsaniou str., 105 59 Athens, Hellas
Tel: (210) 3238 290, 3315 980/1/2, 3234 951 - Fax: (210) 3254 677, 3252 500
Telex: 218657, e-mail: info@arcadiasm.gr



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.



Member of EUROCORD & EWRIS



Associated member
INTERTANKO

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

50 Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει χάσει την επαφή με τα θετικά στοιχεία της Ναυτιλίας

Συνέντευξη του Δημήτρη Λύρα

46 Μετατρέπουν τους ναυτικούς σε εγκληματίες

Άρθρο της Chow Wu

56 Το έργο του NEE δεν είναι στατικό αλλά συνεχώς ανανεούμενο

Συνέντευξη του Γιώργου Γράτσου, προέδρου του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου Ελλάδος (NEE)

Περιεχόμενα

6. Editorial

12. Περισκόπιο

16. Ναυτιλιακά Νέα

40. Το έργο του NEE δεν είναι στατικό αλλά συνεχώς ανανεούμενο
Συνέντευξη του Γιώργου Γράτσου, προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (NEE)

46. Μετατρέπουν τους ναυτικούς σε εγκληματίες
Άρθρο της Chow Wu

54. ΕΡΕΥΝΑ: Το μέλλον της ναυπηγικής και ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας
Οι κρίσεις της πλοιοκτησίας



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



70. Οι ελληνικές ναυπηγικές μονάδες έχουν τις προοπτικές να γίνουν ανερχόμενη αναπτυξιακή δύναμη
Συνέντευξη του Σπύρου Παπαδόπουλου, γενικού γραμματέα Βιομηχανίας υπουργείου Ανάπτυξης

74. Προς ένα διεθνές πλαίσιο κρατικών ενισχύσεων στη ναυπηγική βιομηχανία
Άρθρο της Άννας Μπρεδήμα - Σαββοπούλου

78. Πλοίαρχοι: Οι αφανείς ήρωες του ναυτικού πολέμου 1939-1945
Άρθρο του Χρήστου Ντούνη

82. Δαμάζοντας τα κύματα: Το χρονικό μιας παράτολμης πλεύσης

86. Παραναυτιλιακά

90. Πιστοποίηση για υψηλή ποιότητα προϊόντων



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

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

Αριθμός φύλλου 74, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2004

Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωπτάκης

Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μνίσια

Σύμβουλος Έκδοσης: Ηλίας Μνίσιας

Διευθύντρια Σύνταξης: Λίσα Μαρέλγου

Art Director: Γιώργος Παρασκευάς

Ειδικοί Συνεργάτες: Απ. Δόμβρος, Γιώργος Μπάνος,

Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης, Χαρ. Ψαραύτης

Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας

Υποδοχή Διαφήμισης: Δήμητρα Τσακού

Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακός

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

Κατσαντώνη 3, Μεταμόρφωση, τηλ. 210-28.55.067

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές (10 τεύχη):

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

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδοτικές Επιχειρήσεις

Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυριδώνος 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 παρατηρηθεί. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαραχθεί, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

FASTER PHASE-OUT • NEW DEMANDS • SAME PARTNER



Setting Standards of Excellence
in Marine Classification



ABS

www.eagle.org

>> Αποστολή στο Στρασβούργο

Οι απόψεις της Ρόδης Κράτσα
για τα σύγχρονα ευρωπαϊκά θέματα
και τις προκλήσεις των ημερών

Στο τεύχος Οκτωβρίου, ο υπογράφων ανέλυσε τις αρμοδιότητες και τις στρατηγικές των δύο νέων υποψηφίων επιτρόπων της Ε.Ε. κ. Barrot και Borg. Ο χώρος της πολιτικής, όμως, είναι τελικά απρόβλεπτος και οι εξελίξεις πολλές φορές προκαλούν αμηχανία και σκεπτικισμό, ακόμα και στους πιο επιφυλακτικούς πολιτικούς αναλυτές.

Την τελευταία εβδομάδα του Οκτωβρίου, και πιο συγκεκριμένα στις 26 και 27 του μηνός, η Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (Ε.Κ.) αναμενόταν να εγκρίνει σε ψηφοφορία τη νέα «ομάδα» μελών που θα συνθέσει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η αρχική εκτίμηση πως οι επιτροπικοί θα γίνονταν αποδεκτοί από την Ολομέλεια τελικά αποδείχθηκε φρούδα ελπίδα, αφού ο κ. Barroso, ως πρόεδρος της Επιτροπής, τελικά ανακοίνωσε, λίγες ώρες πριν από την ψηφοφορία, στο Ευρωκοινοβούλιο την απόσυρση της πρότασης με σκοπό να μη θέσει τα μέλη της νέας Επιτροπής στην κρίση των ευρωβουλευτών. Τα «Ναυτικά Χρονικά», ύστερα από πρόσκληση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και με την ευγενική υποστήριξη της ευρωβουλευτού κ. Ρόδης Κράτσα παρακολούθησαν τις εργασίες της Ολομέλειας του Ε.Κ. στην πρωτεύουσα της Αλσατίας και συνομίλησαν με κορυφαίους παράγοντες στο χώρο της ευρωπαϊκής ναυτικής πολιτικής.

Είναι πλέον πεποιθησή μας ότι η ευρωπαϊκή ναυτική πολιτική θα ανήκει κατά ένα μεγάλο μέρος στην αρμοδιότητα των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων και, με αυτόν το γνώμονα, η τακτική παρακολούθηση και ο σχολιασμός των νομοθετικών δραστηριοτήτων των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων είναι απαραίτητες συνιστώσες ως προς την έγκυρη ενημέρωση της ελληνικής ναυτικής οικογένειας.

Το χρονικό μιας κρίσης

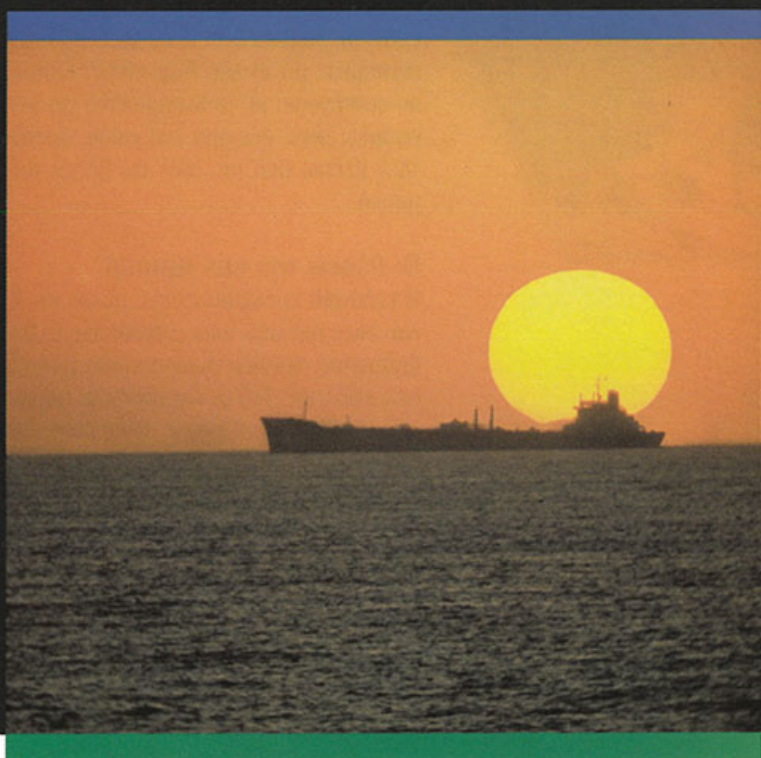
Η απόσυρση της συγκεκριμένης πρότασης του κ. Barroso ήταν μια πρωτοβουλία χωρίς προηγούμενο. Για πολλούς ευρωβουλευτές ο κ. Barroso με την ενέργειά του διαφύλαξε τα συμφέροντα όχι μόνον της Επιτροπής αλλά και όλων των θεσμικών οργάνων. Ο Συντηρητικός, τώως πρωθυπουργός της Πορτογαλίας είχε την υποστήριξη του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος αλλά όχι και των σοσιαλιστικών και αριστερών δυνάμεων της Ευρωβουλής. Η μόνη πιθανότητα για υπερψήφιση της ομάδας του θα ήταν η ψήφος εμπιστοσύνης των Φιλελευθέρων, γεγονός το οποίο τελικώς δεν ευδοκίμησε.

Ο κ. Jose Manuel Barroso κατά την ομιλία του στο Στρασβούργο, στις 26 Οκτωβρίου, μία μέρα πριν από την ψηφοφορία, επαινέσε τη μελλοντική Επιτροπή, τονίζοντας ότι εκπροσωπεί τις κυριότερες παρατάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αποτελείται από προσωπικότητες με μακρά καριέρα, τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Πιο αναλυτικά, αναφέρθηκε σε συγκεκριμένες ακρόασεις που δεν ικανοποίησαν τους ευρωβουλευτές και διαβεβαίωσε το Σώμα ότι έλαβε υπόψη του τις επιφυλάξεις των αιρετών της Ευρώπης. Υπογράμμισε κατηγορηματικά ότι, αν προκύψει πρόβλημα σύγκρουσης συμφερόντων, τίποτε δεν θα επηρεάσει την πολιτική της Επιτροπής διότι οι ακολουθούμενες διαδικασίες είναι δημόσιες.

«Κάποιοι θα ήθελαν μια πιο ριζική αντίδραση εκ μέρους μου», ανέφερε στη συνέχεια ο κ. Barroso. Κατά τη γνώμη του, ωστόσο, αυτό δεν ήταν ρεαλιστικό, διότι η αντικατάσταση των υποψηφίων θα μπορούσε να δημιουργήσει περισσότερα θεσμικά και πολιτικά προβλήματα από όσα θα έλυσε. «Να μας κρίνετε βάσει των έργων μας και όχι των δηλώσεών μας», τόνισε επί πλέον ο Πορτογάλος πολιτικός, απευθυνόμενος στους ευρωβουλευτές.

Στις 27 Οκτωβρίου ο κ. Barroso ανακοίνωσε στην Ολομέλεια ότι, μετά τις συζητήσεις στο Στρασβούργο και τις επαφές που είχε με τους προέδρους των πολιτικών ομάδων και τον προεδρεύοντα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι «αν γίνει η ψηφοφορία το αποτέλεσμα δεν θα είναι θετικό ούτε για το ευρωπαϊκό σχέδιο (european project) ούτε για τα ευρωπαϊκά όργανα». Υπό αυτές τις συνθήκες λοιπόν, συμπλήρωσε, αποφάσισε να μην υποβάλει τη νέα Επιτροπή προς έγκριση. Ο πρόεδρος της Επιτροπής ζήτησε ακόμη περισσότερο χρόνο για να μελετήσει την κατάσταση και να

«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





έρθει σε διαβουλεύσεις με το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο, ούτως ώστε «να εξασφαλιστεί ισχυρή υποστήριξη για τη νέα Ευρωπαϊκή Επιτροπή». Αφού επανέλαβε τη δέσμευσή του να εργαστεί ενεργά σε συνεργασία με το Κοινοβούλιο για το ευρωπαϊκό συμφέρον, ο κ. Barroso εξέφρασε την ελπίδα να υπάρξει πολύ σύντομα ένα «αίσιο αποτέλεσμα».

«Δεν βλέπω νίκη του ενός εις βάρος του άλλου, δεν παίζουμε ποδόσφαιρο εδώ», δήλωσε κατηγορηματικά.

Οι θέσεις της κας Κράτσα

Η Ελληνίδα ευρωβουλευτής, μέλος της Επιτροπής Μεταφορών του Ε.Κ., Ρόδη Κράτσα - Τσαγκαροπούλου είναι μια από τους ελάχιστους Έλληνες πολιτικούς που γνωρίζουν προσωπικά το νέο πρόεδρο της Επιτροπής. Υπήρξε συμφοιτήριά του στο Ινστιτούτο Ευρωπαϊκών Σπουδών της Γενεύης, στο τέλος της δεκαετίας του 1970, και από τότε παρακολουθεί στενά την πολιτική του πορεία, που τελικά τους έφερε κοντά στις Βρυξέλλες. Ήταν ένας πολύγλωσσος φοιτητής με εξαιρετικές επιδόσεις στην επιστημονική έρευνα, μας λέει χαρακτηριστικά. Η πολιτική τον ενδιέφερε πάντα και ο ίδιος δήλωνε ότι είναι ιδεολόγος και όχι δογματικός.

Και οι δύο πολιτικοί ήταν μαθητές του διανοούμενου ευρωπαϊστή Denis de Rougemont, ο οποίος επηρέασε βαθιά τη σκέψη και τον ευρωπαϊκό προσανατολισμό τους. Σύμφωνα με την κα Κράτσα, ο κ. Barroso δεν έχασε ποτέ τις πνευματικές του ρίζες και υποστήριζε πάντα την έννοια του διαλόγου των πολιτισμών. Τον περασμένο Απρίλιο, οι δύο πολιτικοί, σε ένα διεθνές συνέδριο στη Λισαβόνα, συζητήσαν τη σημασία του «διαλόγου του πολιτισμού» στην άσκηση πολιτικής, ενώ στην απονομή των Βραβείων Λάτση στη Γενεύη, πριν από ένα χρόνο, η κα Κράτσα είχε την ευκαιρία να παρακολουθήσει την ανάλυση που έκανε με την επιστημονική και πολιτική προσέγγιση του ρόλου των μικρότερων κρατών στην Ε.Ε. αλλά και την ανάγκη για τη σύσταση μιας ανεξάρτητης και δυνατής Επιτροπής.

Κατά την κα Κράτσα, ο Πορτογάλος πολιτικός είναι άνθρωπος με στρατηγική, όραμα και γνώση της ευρωπαϊκής πολιτικής. Η ίδια θεωρεί ότι κατά τις συνομιλίες του με τους ευρωβουλευτές υπήρξε ειλικρινής και αυθεντικός στην προσπάθεια συνεργασίας του με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Πιστεύει μάλιστα ότι θα σεβαστεί τα κοινοτικά Όργανα και τις Συνθήκες και ότι οι στρατηγικές κινήσεις του θα παραμένουν πάντα αυστηρά μέσα στο πολιτικό τρίγωνο: Κοινοβούλιο - Συμβούλιο - Επιτροπή.

Η Ελληνίδα ευρωβουλευτής υποστήριξε ενεργά την υποψηφιότητα της νέας Επιτροπής, πιστεύοντας στο πρόγραμμα και τις δεσμεύσεις που παρουσίασε ο υποψήφιος πρόεδρος τόσο τον Ιούλιο όσο και τώρα. Μας επισήμανε ότι γνωρίζει και κατανοεί τη δυσαρέσκεια των συναδέλφων της για ορισμένα μέλη της Επιτροπής και μας εκμυστηρεύεται ότι και η ίδια δεν ικανοποιήθηκε από όλες τις ακροάσεις. Κατά την άποψή της, όμως, οι Συνθήκες της Ε.Ε. ορίζουν ότι υπάρχει συλλογική ευθύνη της Επιτροπής, και τα μέλη της δεν είναι αυτόνομες πολιτικές προσωπικότητες που μπορούν να λαμβάνουν ανεξέλεγκτες πολιτικές πρωτοβουλίες. «Η Ευρώπη χτίζεται πάνω στη συναίνεση», μας λέει χαρακτηριστικά η κα Κράτσα, ενώ διατυπώνει την άποψη πως το Ε.Κ. βγήκε πιο ώριμο και δυνατό από αυτή τη δύσκολη διαδικασία. Επισήμανε μάλιστα την άποψη ότι ίσως για πρώτη φορά τα θεσμικά όργανα της Ε.Ε. και ιδιαίτερα του Ε.Κ. προκάλεσαν την ευαισθητοποίηση της ευρωπαϊκής κοινής γνώμης αναπλάθοντας την εικόνα και το ρόλο τους πιο κοντά στον Ευρωπαίο πολίτη και στους προβληματισμούς του.

Η ακρόαση του κ. Barrot

Τα μέλη της υποψήφιας «ομάδας» του κ. Barroso, ως γνωστόν, πριν από την ψηφοφορία στις 27 Οκτωβρίου υπεβλήθησαν σε ειδικές ακροάσεις με τους ευρωβουλευτές, όπου ανέπτυξαν τις θέσεις και απόψεις τους. Οι υποψήφιοι επίτροποι που θα αναλάμβαναν τα χαρτοφυλάκια της Ναυτιλίας, Borg και Barrot, αντιμετωπίστηκαν με θετική στάση από το σύνολο των ευρωβουλευτών. Η κα Κράτσα, που συμμετείχε στην ακρόαση με τους συναδέλφους της στην Επιτροπή Μεταφορών του Γάλλου υποψηφίου, μας πληροφόρησε πως ο Γάλλος τέως υπουργός και υποψήφιος αντιπρόεδρος της Επιτροπής υπήρξε καλά ενημερωμένος για τα θέματα ναυτιλίας, γνώστης των θεμάτων και προσεκτικός στις απαντήσεις του. Έδωσε την εντύπωση ότι κατανοεί το ρόλο του Κοινοβουλίου και ζήτησε την άμεση υποστήριξη και συμβολή στο πολύπλοκο έργο του.

>> Αποστολή
στο Στρασβούργο

«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



Ο υποψήφιος επιτροπος Μεταφορών, σύμφωνα με την Ελληνίδα ευρωβουλευτή, επισήμανε στους υποψήφιους ευρωβουλευτές ότι ενδιαφέρεται για την εφαρμογή του ήδη ευρωπαϊκού κεκτημένου και όχι για την επιβολή νέων νομοθετικών ρυθμίσεων, που θα οδηγήσουν σε νομοθετικό λαβύρινθο. Ο κ. Barrot έθεσε τον εαυτό του σε διάλογο με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Δεν δίστασε να επισημάνει ότι η πρόθεσή του είναι να επισκεφθεί τα σημαντικά ναυτιλιακά κέντρα της Ευρώπης, γεγονός που κρίθηκε θετικά από τους ευρωβουλευτές.

Η κα Κράτσα υπογράμμισε επίσης ότι ο κ. Barrot πείθει για τη συνειδητοποίηση του μεγέθους της πρόκλησης που έχει αναλάβει. Επίσης, ενώ είναι διαλλακτικός ως πολιτικός, φάνηκε κάθετος στις απόψεις του αναφορικά με τα θέματα προστασίας της θάλασσας. Η κα Κράτσα επισήμανε ότι ως Έλληνες οφείλουμε σε αυτό το πλαίσιο να ευαισθητοποιήσουμε το νέο επίτροπο και να τον ενημερώσουμε επαρκώς από τις δικές μας εμπειρίες.

Ο κ. Barrot διαφάνηκε ότι θέλει να είναι κοντά στον προβληματισμό τόσο των Ευρωπαίων αιρετών όσο και της ευρωπαϊκής ναυτικής οικογένειας. Ο Γάλλος υποψήφιος είχε την υποστήριξη του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος -αφού προέρχεται από τον κεντροδεξιό πολιτικό χώρο- αλλά φάνηκε να ικανοποιήσει το σύνολο των ευρωβουλευτών με τις απαντήσεις που έδωσε. Κατά τις πληροφορίες μας, μάλιστα, οι μεταφορές ήταν ένα από τα χαρτοφυλάκια που επιθυμούσε να αναλάβει με ιδιαίτερο ζήλο και ο πρόεδρος της Επιτροπής δεν προτίθεται μάλλον να τον αντικαταστήσει στο συγκεκριμένο χαρτοφυλάκιο με άλλον πολιτικό.

Αρκετοί επιτροποι δεν δέχθηκαν θετικές εισηγήσεις από τους ευρωβουλευτές. Ο Ιταλός κ. Buttiglione, με τις αιρετικές θέσεις του περί του ασθενούς φύλου και της ομοφυλοφιλίας προκάλεσε την οργή στους περισσότερους ευρωβουλευτές και κρίθηκε ακατάλληλος να αναλάβει το χαρτοφυλάκιο της Δικαιοσύνης. Στο ίδιο πλαίσιο ακατάλληλοι κρίθηκαν λόγω περιορισμένων γνώσεων οι επιτροποι από την Ουγγαρία και τη Λετονία, ενώ αρνητικά σχόλια έλαβε η Ολλανδή υποψήφια επιτροπος που θα αναλάμβανε το χαρτοφυλάκιο του Ανταγωνισμού, Nellie Kroes. Ειδικά η κα Kroes θεωρήθηκε πιθανώς ακατάλληλη να αναλάβει ένα τόσο σημαντικό, ευαίσθητο και περίπλοκο χαρτοφυλάκιο εξαιτίας της πολυετούς επαγγελματικής συνεργασίας της με κορυφαίες πολυεθνικές εταιρείες.

Κατά την κα Κράτσα, το Ε.Κ. πρέπει να σταθεί αντάξιο στις νέες προκλήσεις και στο ρόλο του, να φερθεί ώριμα και να μην παρασυρθεί από μικροπολιτικές σκοπιμότητες ή προσωπικές βεντέτες, που θα οδηγήσουν τους θεσμούς σε πολιτική κρίση.

Στη διάρκεια των επόμενων ημερών ο Πορτογάλος πρόεδρος της Επιτροπής θα παρουσιάσει μια νέα πρόταση, που θα ικανοποιεί πιθανόν όλες τις πολιτικές παρατάξεις. Το Κοινοβούλιο θα αποφασίσει και πάλι εάν η νέα Επιτροπή, ο θεσμοφύλακας των ευρωπαϊκών συνθηκών, μπορεί να αναλάβει επιτυχώς το δύσκολο έργο της. Οι αιρετοί της Ευρώπης, πανίσχυροι πλέον, διαφαίνονται αποφασισμένοι να διαδραματίσουν έναν αποφασιστικό -ίσως και καθοριστικό- ρόλο στις πολιτικές εξελίξεις της Γηραιάς Ηπείρου. Οι εξελίξεις αναμένονται ραγδαίες και ανατρεπτικές.

Ειδικά για τις πρόσφατες και εξαιρετικά επίκαιρες εξελίξεις στο Λουξεμβούργο και τη θέση του υπουργού Ε.Ν., Μανώλη Κεφαλογιάννη, στο Συμβούλιο Υπουργών, η κα Κράτσα μάς δήλωσε ότι η θέση της ελληνικής κυβέρνησης θ' αναγνωρισθεί σύντομα ως δίκαιη και συμφέρουσα, όχι μόνον για την εθνική μας οικονομία αλλά για ολόκληρη την ευρωπαϊκή ναυτιλία.

Σύμφωνα με την Ελληνίδα ευρωβουλευτή, σήμερα, η ευρωπαϊκή κοινή γνώμη είναι ιδιαίτερα ευαισθητοποιημένη και τρομοκρατημένη από τα ατυχήματα των «Έρικα» και «Πρεσιζ» και η Ευρωπαϊκή Ένωση προσπαθεί να εφαρμόσει την αυστηρότερη δυνατή πολιτική για την αποφυγή οικολογικών καταστροφών. Η Ελλάδα όμως είναι χώρα με ναυτική ιστορία, με σύγχρονη ναυτιλιακή δύναμη και με το αρτιότερο νομοθετικό πλαίσιο για τη θαλάσσια ρύπανση από όλες τις χώρες της Ε.Ε. Γνωρίζει πολύ καλά πως τα προβλήματα δεν αντιμετωπίζονται με ποινικοποίηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας αλλά με σωστή εκπαίδευση, καλή συνεργασία των κρατών και σεβασμό της υπάρχουσας διεθνούς νομοθεσίας, αναφέρει χαρακτηριστικά η Ελληνίδα κυρία της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής.

Ηλίας Μνισίας

>> Αποστολή στο Στρασβούργο



Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

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

ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com





! Ένας Ιταλός ευρωβουλευτής

Ο Ιταλός πρόεδρος της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ευρωβουλευτής Antonio Costa, μαθαίνουμε ότι είναι σήμερα επίσης δήμαρχος της Βενετίας. Ως εκ τούτου, έχει ιδιαίτερη ευαισθησία σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος και ειδικά σε σχέση με την προστασία της θαλάσσιας ζωής. Οι αρμοδιότητες και ευθύνες του, πάντως, είναι πολλές αφού συμμετέχει ενεργά τόσο στο Ευρωκοινοβούλιο όσο και στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Άραγε, σύγκρουση αρμοδιοτήτων δεν υπάρχει;... Δεν αμφισβητούμε την ικανότητα και τον επαγγελματισμό του Ιταλού προέδρου, αλλά μας δημιουργεί αμηχανία, ίσως και προβληματισμό, η ανάληψη τόσο πολύπλοκων υποχρεώσεων από ένα συγκεκριμένο πολιτικό, που καθορίζει με τις θέσεις του τη ναυτιλιακή πολιτική της Ευρώπης.



! Ένας Γερμανός ευρωβουλευτής

Ο Γερμανός ευρωβουλευτής Dr Georg Jarzembowski είναι ιδιαίτερα γνωστός στην Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου αφού είναι συντονιστής για το συγκεκριμένο χαρτοφυλάκιο του πανίσχυρου Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος. Ενθουσιώδης αλλά και εκρηκτικός ως χαρακτήρας, πολυπράγμων αλλά και καυστικός ως πολιτικός, διατηρεί στενή φιλία με την Ισπανίδα αντιπρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Loyola de Palacio. Όταν τον ρωτήσαμε για τη σκληρή της αντιμετώπιση στα θέματα πολιτικής μεταφορών μάς απάντησε: «Οι Έλληνες πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί στις κρίσεις τους. Εάν ήθελε να ήταν αυστηρή θα είχε αναλάβει σκληρές πρωτοβουλίες για το θέμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας». Ο κ. Jarzembowski πολιτεύεται στο Αμβούργο και γνωρίζει καλά τα θέματα ναυτιλίας και λιμενικής πολιτικής, κάτι σπάνιο για ευρωβουλευτή. Ήταν μάλιστα ένας από τους ευρωβουλευτές που επισκέφθηκαν τον κ. Μάγκουρα στην Ισπανία και εξέφρασε ανοικτά την αντίθεσή του με τη στάση της ισπανικής κυβέρνησης στο σύνολο των ενεργειών της. Οι απόψεις του είναι πολλές φορές ανατρεπτικές αλλά και πρωτοποριακές, αντιμετωπίζονται όμως πολλές φορές και με σκεπτικισμό από τους συναδέλφους του. Αξίζει, πάντως, να παρακολουθούμε τις δραστηριότητές του...

! Ένας Κύπριος ευρωβουλευτής



Ο κ. Ιω. Κασουλίδης, Κύπριος ευρωβουλευτής και τέως υπουργός, ανέλαβε αναπληρωματικό μέλος στην Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωκοινοβουλίου. Γνώστης των θεμάτων ναυτιλίας, μας διαβεβαίωσε ότι θα παρακολουθεί στενά τα θέματα που απασχολούν τις δύο κοινότητες. Η Ελλάδα δεν είναι πλέον μόνη της στην Ενωμένη Ευρώπη και είναι ενθαρρυντικό που ένα καινούργιο κράτος-μέλος της ευρωπαϊκής οικογένειας, με μικρό πληθυσμό, επέλεξε ως ευρωβουλευτές ώριμους πολιτικούς. Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική θα έχει στενούς παρατηρητές πλέον... τα αποτελέσματα του νέου γεωγραφικού χάρτη διαφάνηκαν στο Λουξεμβούργο, όπου η Ελλάδα βρήκε υποστήριξη τόσο από την Κύπρο όσο και από τη Μάλτα. Η Μεσόγειος έχει σήμερα επιτέλους δυνατή πολιτική φωνή στην Ευρώπη. Αυτή τη συνεργασία πρέπει να τη διασφαλίσουν οι πρωθυπουργοί των τριών «ναυτιλιακών» κρατών.



! Ένας Έλληνας ευρωβουλευτής

Ο κ. Γ. Τούσσας, ευρωβουλευτής του ΚΚΕ, ανέλαβε και αυτός πρόσθετες ευθύνες ως τακτικό μέλος στην Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Και ο ίδιος είναι γνώστης των θεμάτων της ναυτιλίας μας, αλλά σαφώς έχει αναλήψει και προτάσεις που δεν αντικατοπτρίζουν το σύνολο της ελληνικής ναυτικής οικογένειας. Οι θέσεις του όμως αναφορικά με την επικείμενη νομοθεσία σχετικά με την ποινικοποίηση ενεργειών που προκαλούν θαλάσσια ρύπανση, δεν απέχουν σχεδόν καθόλου αυτών της κας Κράτσα και των ευρωβουλευτών του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος. Είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικό να παρατηρείται σύγκλιση απόψεων από πολιτικούς με αντίθετες απόψεις σε τόσο σημαντικά θέματα που αφορούν τη ναυτιλία μας.

! Και ένας Πράσινος ευρωβουλευτής

Στην ομιλία του προς τους ομολόγους του στην Ευρωβουλή, στο Στρασβούργο, ο επικεφαλής των Πρασίνων, Γερμανός ευρωβουλευτής Daniel Cohn-Bendit, ανατρεπτικός όπως πάντα, αναφέρθηκε στο πρόσωπο του νέου προέδρου της Κομισιόν κ. Barroso με μια ρήση του Μάο Τσε Τουνγκ:

«Αν κατανοείς την ήττα σου, προετοιμάζεις τη νίκη σου», είπε χαρακτηριστικά και το Κοινοβούλιο ξέσπασε σε χειροκροτήματα. Ας μην ξεχνάμε ότι ο κ. Barroso, αν και Συντηρητικός σήμερα, υπήρξε στα νιάτα του μαοϊστής!

! Ένας Κύπριος επίτροπος και ένας Έλληνας διευθυντής

Ο υποψήφιος Κύπριος επίτροπος Μάρκος Κυπριανού έγινε ευρέως αποδεκτός από το σύνολο της ευρωπαϊκής κοινοβουλευτικής οικογένειας. Ο κ. Κυπριανού, τέως υπουργός στη Μεγαλόνησο, πρόκειται να αναλάβει το χαρτοφυλάκιο της Υγείας και της Προστασίας του Καταναλωτή. Στις ακρόασεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου πήγε καλά προετοιμασμένος και ενημερωμένος για όλα τα θέματα που απασχολούν τους Ευρωπαίους πολίτες σε αυτή την εξειδικευμένη βιομηχανία. Τα σχόλια που έλαβε ήταν πολύ κολακευτικά. Αξίζει να αναφέρουμε πως διευθυντής του γραφείου του κ. Κυπριανού είναι ο κ. Μαργαρίτης Σχινάς. Οι αναγνώστες μας πιθανώς να θυμούνται ότι ο κ. Σχινάς γνωρίζει τα θέματα ναυτιλίας αφού ήταν ο Νο 2 στην ιεραρχία του γραφείου της κας De Palacio. Ήταν μάλιστα υποψήφιος στο ευρωπαϊκό δέλτιο της Νέας Δημοκρατίας και αναμένεται σχεπικά σύντομα να «μετακομίσει» στην Ευρωβουλή... Ένας ακόμη γνώστης της ελληνικής ναυτιλίας θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα.



! Δύο τέως Έλληνες επίτροποι

Η στάση και οι θέσεις των δύο τέως επιτρόπων μας στην Ε.Ε. κ. Παπουτσή και Διαμαντοπούλου στο θέμα του βέτο που άσκησε ο Έλληνας υπουργός Ναυτιλίας στο Λουξεμβούργο παραμένουν ακατανόητες. Θεωρούν «μικρό θέμα» ένα ζήτημα που απασχολεί το σύνολο της ευρωπαϊκής ναυτικής οικογένειας και δεν παραδέχονται τη γενναιότητα να επικροτήσουν τη στάση όχι μόνον του Έλληνα υπουργού αλλά και των ομολόγων του από την Κύπρο και τη Μάλτα. Απερίγραπτος λαϊκισμός. Λυπούμαστε... Και αγανακτούμε.

Ο Γιάννης



100 YEARS

SHIPMANAGEMENT EXPERIENCE

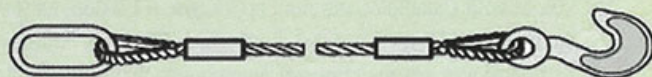
45, VAS. SOFIAS AVE.
ATHENS 106 76, GREECE
TEL.: 210 7267000, FAX: 210 7267043
E-Mail: pacatl@p-a-corp.gr



Ν. ΛΕΒΕΝΤΕΡΗΣ Α.Ε.

70 1933-2003 χρόνια

70 χρόνια εμπειρίας μας επιτρέπουν να επιλύουμε κάθε τεχνικό πρόβλημα συρματόσχοινου



Συρματόσχοινα ειδικά για:

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

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

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

Dierna

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ



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

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

▶ ΜΗ ΔΙΣΤΑΖΕΤΕ ΝΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΕΙΤΕ ΜΑΖΙ ΜΑΣ

▶ ΓΙΑ ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΥ

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

Επιμέλεια:

Λίζα Μαρέλου

Κατηγορηματική άρνηση της Ελλάδας για την ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος



Η Ελλάδα, η Κύπρος και η Μάλτα καταψήφισαν την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για ποινικοποίηση του επαγγέλματος του ναυτικού με την επιβολή αυστηρότατων ποινών φυλάκισης και προστίμου σε περίπτωση ρύπανσης της θάλασσας που οφείλεται σε ατύχημα.

Ειδικότερα, στη συνεδρίαση του Συμβουλίου Υπουργών Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων της Ε.Ε., που διεξήχθη στις 26 Οκτωβρίου στο Λουξεμβούργο, η Ελλάδα, εκπροσωπήθηκε από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτίας Μανώλη Κεφαλογιάννη και τον υπουργό Δικαιοσύνης Ανάσταση Παπαληγούρα. Οι δύο υπουργοί αρνήθηκαν να συναινέσουν στην εναρμόιση ελαχίστων ποινών σε κοινοτικό επίπεδο για την περίπτωση ρύπανσης της θάλασσας.

Το θέμα όμως δεν έληξε στη συγκεκριμένη συνεδρίαση, αφού η ολλανδική προεδρία θα επανέλθει παραπέμποντας, πιθανόν, την πρόταση στους Ευρωπαίους ηγέτες είτε στην προσεχή συνεδρίαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου (4-5 Νοεμβρίου) είτε στις 17 Δεκεμβρίου.

Η πρόταση της Επιτροπής για την ποινικοποίηση του επαγγέλματος του ναυτικού προβλέπει, ανάλογα με το παράπτωμα, να επιβάλλεται ελάχιστη ποινή φυλάκισης από 1 μέχρι 10 χρόνια στους υπαίτιους της ρύπανσης, ενώ προβλέπεται ως ελάχιστο πρόστιμο από 150.000 μέχρι 1,5 εκατ. ευρώ. Αξίζει να σημειωθεί ότι η απόφαση δεν προβλέπει το ύψος της μέγιστης ποινής φυλάκισης και του προστίμου.

Όπως ανέφερε ο Έλληνας υπουργός Ε. Ν., «η Ελλάδα, η οικονομία της οποίας στηρίζεται σε δύο πυλώνες -τη ναυτιλία και τον τουρισμό- είναι γνωστό ότι έχει ιδιαίτερες ευαισθησίες για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για το λόγο αυτόν, άλλωστε, η χώρα μας διαθέτει το αυστηρότερο νομοθετικό πλαίσιο για τη θαλάσσια ρύπανση στην Ε.Ε. Όμως, αυτό δεν δικαιολογεί την τάση που υπάρχει σε ορισμένα κράτη-μέλη να οδηγηθεί η εμπορική ναυτιλία σε μαρσαμό και σε οικονομική «αυτοκτονία». Πρόκειται, όπως χαρακτηρίστηκε στο Συμβούλιο, για «ευρωπαϊκό μαζοχισμό», τη στιγμή που ο κάθε πλοιοκτήτης μπορεί να εγκαταλείψει την ευρωπαϊκή σημαία ανά πάσα στιγμή, ενώ οι εργαζόμενοι στο πλοίο θα υποστούν αυστηρότατες ποινικές συνέπειες, κατά παράβαση διεθνών συνθηκών, όπως αυτή της MARPOL, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) του 1978.

«Στο πλαίσιο αυτό θεωρούμε ότι η εφαρμογή αποτελεσματικής νομοθεσίας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η λήψη αποτρεπτικών μέτρων για την πρόληψη των

θαλασσιών ρυπάνσεων είναι επιτακτική ανάγκη. Συνεπώς, καταννοούμε την ανάγκη για την επιβολή αυστηρών κυρώσεων, ούτως ώστε να αποθαρρύνονται αυτοί οι οποίοι εσκεμμένα παραβιάζουν το νόμο.

Επίσης πιστεύουμε ότι είναι κοινά αποδεκτό από όλους μας πως η ναυτιλία ως οικονομική δραστηριότητα έχει διεθνή χαρακτηριστικά. Συνεπώς, η καθιέρωση, η επιδίωξη τήρησης και η εφαρμογή του διεθνούς θεσμικού πλαισίου είναι η βασική προϋπόθεση, η οποία και εξασφαλίζει για μια διεθνή δραστηριότητα, όπως είναι η ναυτιλία, ορθολογική και εξισορροπημένη προσέγγιση των προβλημάτων.

Παράλληλα, δεν πρέπει να αγνοείται το γεγονός ότι η ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι ζωτικής σημασίας για τα συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, λαμβανομένου υπόψη ότι εξυπηρετεί το 90% του εξωτερικού εμπορίου της και παρέχει σημαντικό αριθμό θέσεων εργασίας στα πλοία και στην Ήνρά. Θα ήθελα όμως στο σημείο αυτό να επαναλάβω και πάλι την κύρια επιφύλαξη μας για την υπέρβαση του κριτηρίου υπαιτιότητας της Δ.Σ. MARPOL αναφορικά με τον ορισμό της παραβατικής συμπεριφοράς που θεσπίζεται με την πρόταση Οδηγίας και την απόφαση-πλαίσιο, καθώς και για τη δυσμενέστερη αντιμετώπιση των κοινοτικών πλοίων και ναυτικών σε σχέση με εκείνα των τρίτων χωρών. Άλλωστε, θα ήθελα να υπενθυμίσω ότι για το ζήτημα αυτό, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κατά την πρώτη ανάγνωση έχει ζητήσει την πλήρη ευθυγράμμιση με τη Δ.Σ. MARPOL και όπως θα γνωρίζετε, πολύ σύντομα θα ολοκληρώσει και τη δεύτερη ανάγνωση.

Ειδικότερα, εκτιμούμε ότι οι προωθούμενες ρυθμίσεις θα έχουν καταστρεπτικές συνέπειες για την ευρωπαϊκή ναυτιλία, αφού θα οδηγήσουν σε απαίωση μια δραστηριότητα τόσο ζωτική για τα συμφέροντα της Ένωσης, με συνέπεια την υποστολή των κοινοτικών σημαιών από τα πλοία μας (flagging out) και στην πλήρη αδυναμία μας να βρούμε Ευρωπαίους ναυτικούς που θα διατηρήσουν ζωντανή τη ναυτιλιακή τεχνολογία της Ευρώπης.

Επίσης, η χωρίς μέτρο ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος θα λειτουργήσει και σαν αντικίνητρο στην προσέλκυση περισσότερων πλοίων στα κοινοτικά νηολόγια, επιχειρηματιών στη ναυτιλιακή δραστηριότητα και νέων στα θαλασσινά επαγγέλματα, με αποτέλεσμα να θιγούν διακηρυγμένες πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συνεπώς, προβάλλει επιτακτική η ανάγκη η Ε.Ε. να στηρίξει ενεργά και αποτελεσματικά τη ναυτιλιακή δραστηριότητα και να συμβάλει στην ενίσχυση της

ανταγωνιστικότητάς της, παράλληλα με την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Επιπροσθέτως, δεν έχουμε πειστεί ότι το να ποινικοποιούμε εξ αμελείας το ναυτικό ατύχημα, αυτό θα συντελέσει ουσιαστικά στην επίτευξη του στόχου μας, που είναι η καλύτερη προστασία των ευρωπαϊκών θαλασσών και ακτών. Και τούτο διότι πιστεύουμε ότι η εξ αμελείας τιμωρία μειώνει το αίσθημα ευθύνης των πλοιοκτητών και των ναυτικών, οι οποίοι και δεν θα έχουν πια κανένα κίνητρο για να περιορίσουν τις συνέπειες του ατυχήματος, γνωρίζοντας ότι ούτως ή άλλως θα τιμωρηθούν αυστηρότατα.

Έχοντας όλα αυτά υπόψη και με γνώμονα να συμβάλουμε και εμείς στην προώθηση του θεσμικού πλαισίου που εισάγει η πρόταση απόφασης-πλαισίου, θεωρούμε ρεαλιστική και εποικοδομητική την πρόταση που καταθέσαμε από κοινού με τους

συναδέλφους υπουργούς της Κύπρου και της Μάλτας σε μια προσπάθεια να ξεπεραστούν τα προβλήματα και να επιτύχουμε μια ισορροπημένη και λειτουργική λύση.

Ο κ. Μανώλης Κεφαλογιάννης, αναφερόμενος στην εμμονή και στις πιέσεις ορισμένων κρατών-μελών όσον αφορά στην υπερψήφιση της συγκεκριμένης απόφασης, τα οποία όμως (κράτη-μέλη) δεν έχουν ζωτικά συμφέροντα στο χώρο της ναυτιλίας, παρατήρησε ότι «κάποιοι θέλουν να κάνουν δημοφιλή πολιτική στο εσωτερικό των χωρών τους με τη δική μας τσέπη».

Αξίζει να σημειωθεί ότι ουσιαστικό ρόλο στο μπλοκάρισμα της προτεινόμενης Οδηγίας έπαιξε ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ Ιωάννης Τζωάννος, ο οποίος σε άτυπη συνάντηση που είχε πριν από λίγες ημέρες στη Μάλτα με σημαντικά στελέχη της Ε.Ε. προετοίμασε το έδαφος.

Οι αντιδράσεις του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΝ για το βέτο της Ελλάδας

Οι δηλώσεις του Χρήστου Παπουτσή

Ο συντονιστής Παραγωγής και Εμπορίου του ΠΑΣΟΚ, Χρήστος Παπουτσής, με αφορμή το Συμβούλιο Υπουργών Δικαιοσύνης στο Λουξεμβούργο και τις θέσεις του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννη σχετικά με τις «ποινικές κυρώσεις για τη θαλάσσια ρύπανση», έκανε την ακόλουθη δήλωση:

«Η Ελλάδα ως παγκόσμια υπερδύναμη στη ναυτιλία και ως χώρα με πολύπλευρη εξάρτηση από τη θάλασσα έχει κάθε λόγο να βρίσκεται στην πρωτοπορία της διεθνούς προσπάθειας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Έχει κάθε λόγο να επιχειρεί να επιτύχει συμφωνίες των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ενίσχυση των διαπραγματευτικών θέσεων της χώρας στους διεθνείς οργανισμούς, που λειτουργούν με βάση τις διεθνείς συμβάσεις που διέπουν την εμπορική ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο.

Στο Συμβούλιο Υπουργών, στο Λουξεμβούργο, η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δεν εξάντλησε τις προσπάθειές της για την επίτευξη μιας ευρωπαϊκής συμφωνίας που θα επέτρεπε να συνεχισθεί η συζήτηση για αυστηρές κυρώσεις ανάμεσα στα κράτη που έχουν υπογράψει τη διεθνή σύμβαση MARPOL. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, αντί να επιμείνει σε βελτιώσεις και εναλλακτικές προτάσεις, με πρόσχημα την άρνηση της ποινικοποίησης της ναυτικής ερ-

γασίας, ουσιαστικά αρνήθηκε να θεωρηθεί η ρύπανση της θάλασσας ποινικό αδίκημα.

Πρόκειται για μια εξαιρετική υπηρεσία που προσφέρει στα εφοπλιστικά συμφέροντα, που επιθυμούν να παραμένουν ασύδοτα και να ρυπαίνουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Παράλληλα, καθίσταται δυσχερής η θέση του πρωθυπουργού, ο οποίος το Δεκέμβριο στο Συμβούλιο Κορυφής, όπου παραπέμφθηκε το θέμα, θα κληθεί να αποφασίσει εάν παράλληλα με τη συζήτηση για την ευρωπαϊκή πορεία της Τουρκίας, θα επιμείνει ή όχι στο veto του κ. Κεφαλογιάννη για τις ποινικές κυρώσεις στη ρύπανση της θάλασσας».

Οι δηλώσεις του Δημήτρη Παπαδημούλη

«Το βέτο από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας εκθέτει τη χώρα, καθώς λειτουργεί υπέρ των εφοπλιστικών συμφερόντων. Η πρόταση Οδηγίας προκαλεί αντιδράσεις στους ελληνικούς εφοπλιστικούς κύκλους, γιατί ορίζει ότι πρέπει να επιβάλλονται κυρώσεις όχι μόνο στον κύριο του πλοίου ή τον πλοίαρχο, αλλά και στον κύριο του φορτίου, το νηογνώμονα ή κάθε άλλον ενεχόμενο. Μόνον έτσι, κατά την Επιτροπή και τα 23 κράτη-μέλη που αποδέχονται την Οδηγία, μπορεί να βελτιωθεί η ασφάλεια στη ναυτιλία και να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση που προκαλούν τα πλοία».

Μηνιαία ανασκόπηση ναυπηγήσεων πλοίων

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

Αντίθετα απ' ό,τι κανείς θα περίμενε, ο Σεπτέμβριος υπήρξε μήνας σχετικά μειωμένης δραστηριότητας στον τομέα των ναυπηγικών παραγγελιών για την ελληνική ναυτιλία. Το γεγονός πρέπει, κατά τη γνώμη μας, να ερμηνευθεί υπό το πρίσμα της περιορισμένης προσφοράς ναυπηγικών κλινών μάλλον παρά μερικής εγκατάλειψης, ή περιορισμού της έκτασης, της ναυπηγικής παραγγελίας ως μέσου ανανέωσης του ελληνικού εμπορικού στόλου. Μερικές μάλιστα από τις πράξεις που εγνώσθησαν μέσω των συνήθων διεθνών πηγών ενημέρωσης ανάγονται σε κάποιο πρόσφατο παρελθόν και σε καμία περίπτωση δεν έχουν θέση σε δελτίο του Σεπτεμβρίου.

Κύριο χαρακτηριστικό της νέας κατάστασης είναι η αύξηση των συμβατικών τιμών σε όλους σχεδόν τους τύπους και μεγέθη. Ως παράδειγμα, φαίνεται ότι ένα απλό panamax bulkcarrier για παράδοση 2006/07 διαμορφώνεται στα \$29-30 m ενώ μεγάλη εντύπωση προξενεί η γνωσθείσα παραγγελία capesize bulkcarrier στα \$61 m. Παράλληλα, η τιμή ενός aframax tanker 115.000 dwt έχει

ξεπεράσει τα \$54 m, ενώ κάποιες βελτιώσεις των προδιαγραφών (ice class κ.λπ.) σημαίνουν μερικά ακόμη εκατομμύρια. Πρόσφατες αναμνήσεις ασφαλώς προκαλούν μελαγχολικά συναισθήματα χαμένων ευκαιριών...

Εντυπωσιακή και η παραγγελία (η πολλοστή στη σειρά) της European Navigation στα ναυπηγεία του Split για τέσσερα ακόμη πλοία παραγωγών πετρελαίου (products) στην υψηλή τιμή των \$43 m, για την οποίαν όμως πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν ο εμπλουτισμός των προδιαγραφών με «ice class 1-A».

Στο πρόσφατο ζωηρό ενδιαφέρον για μικρά δεξαμενόπλοια χημικών ή και παραγωγών δόθηκε κατά το μήνα Σεπτέμβριο απτή συνέχεια με την υπογραφή τουλάχιστον 4 νέων συμβολαίων, πλέον options, ενώ και άλλα 5 έως 10 πλοία ευρίσκονται υπό συζήτηση που δυνατόν σύντομα να απολήξει σε δεσμευτική συμφωνία. Ελπίζουμε ότι σύντομα θα είμαστε σε θέση, πιθανόν στην επόμενη μηνιαία ανασκόπηση μας, να παράσχουμε πιο πολλές λεπτομέρειες.

Owner	Shipyard	Type	DWT/Size	Firm	Options	Delivery	Price	Remarks
Anangel	Daewoo	Capesize bc	170.000	2	-	2007	\$61m	
Eur. Navigation	Split	Product tank	75.000	4	-	2008/9	\$43m	Ice cl. 1A
Ceres	SHI	Suezmax mt	160.000	2	-	2006	\$65m	Ice cl. 1C

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

Υψωσαν την ελληνική σημαία

Την ελληνική σημαία ύψωσαν, ύστερα από αίτηση που υπέβαλαν στο YEN:

Τα Φ/Γ εμπορευματοκιβωτίων πλοία ΜΑΡΕΣΚ ΜΑΝΔΡΑΚΙ, 52.191 κοx, πλοιοκτησίας Marathos Shipping Inc., και ΜΑΡΕΣΚ ΜΥΚΟΝΟΣ, 52.191 κοx, πλοιοκτησίας Bulow Investments Inc. με διαχειρίστρια εταιρεία και για τα δύο πλοία στην Ελλάδα την Costamare Shipping Company S.A. και εκπρόσωπο τον κ. Βασίλειο Κωνσταντακόπουλο.

Το Φ/Γ πλοίο ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ, 39.750 κοx, πλοιοκτησίας Afisia Shipping Inc. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Chandris (Hellas) Inc. και εκπροσώπους τους κ. Ιωάννη και Μιχαήλ Χανδρή.

Το Φ/Γ πλοίο ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ, 38.727 κοx, πλοιοκτησίας Immortality Shipping Co. Ltd με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Σ. Λιβανός Ελλάς Ναυτιλιακή & Πρακτορική Α.Ε. και εκπρόσωπο τον κ. Γεώργιο Σ. Λιβανό.

Το ναυπηγούμενο Φ/Γ πλοίο ΠΑΪΟΝΙΕΡ, 87.050 κοx, πλοιοκτησίας Cavalier Shipping Corp. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Anangel Maritime Services Inc. και εκπρόσωπο τον κ. Ιωάννη Αγγελικούση.

Το ναυπηγούμενο Δ/Ξ πλοίο "ΑΤΑΛΑΝΤΗ", κ.ο.κ. 59.700 πλοιοκτησίας "MINERVA MARINE INC." με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη "MINERVA MARINE INC" και εκπρόσωπο τον κ. Ανδρέα Ι. Μαρτίνο.

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

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

Ύστερα από επτά χρόνια

Η συνάντηση των προεδρείων ΕΕΕ και Committee με τον πρωθυπουργό Κων. Καραμανλή

Την ανάγκη ανάληψης από την κυβέρνηση πρωτοβουλιών καθώς και την ηγετική στάση της Ελλάδας στην Ε.Ε. και στους Διεθνείς Οργανισμούς, ώστε με συντονισμένες ενέργειες Πολιτείας και εφοπλισμού να χαραχθεί η μελλοντική πορεία της ναυτιλιακής πολιτικής, συζητήσαν οι Έλληνες εφοπλιστές με τον πρωθυπουργό Κωνσταντίνο Καραμανλή.

Στη διάρκεια της συνάντησης, οι πρόεδροι της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee), Νίκος Ευθυμίου και Επαμεινώνδας Εμπειρίκος, είχαν την ευκαιρία μαζί με μέλη των συμβουλίων τους να δώσουν στον πρωθυπουργό το ακριβές στίγμα της πορείας της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας και μάλιστα, στη βάση συμπερασμάτων που είχαν διατυπωθεί λίγες ώρες νωρίτερα, στη δεύτερη για το 2004 κοινή συνεδρίαση των συμβουλίων των δυο εφοπλιστικών οργανώσεων, στον Πειραιά.



Τα κυριότερα από τα συμπεράσματα που ετέθησαν υπόψη του πρωθυπουργού ήταν:

1. Η ναυτιλία υπό τη διαχείριση των Ελλήνων εφοπλιστών παραμένει, από άποψη μεγέθους, στην κορυφή του διεθνούς στίβου των θαλασσιών μεταφορών για 20 συνεχή έτη, με ποσοστό συμμετοχής σήμερα, στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο 17% και στο κοινοτικό, μόνο με πλοία υπό ελληνική σημαία 24%.
2. Στη διάρκεια των τελευταίων ετών ο ελληνικός εφο-

πλισμός ανέλαβε την εκτέλεση γιγαντιαίου ναυπηγικού προγράμματος προκειμένου να ανανεώσει εκ βάθρων μεγάλο μέρος του στόλου του, με αποτέλεσμα να μειώσει θεαματικά το μέσον όρο ηλικίας των πλοίων που διαχειρίζεται και, συγχρόνως, να τεθεί επικεφαλής της προσπάθειας για τη συγκρότηση διεθνώς «ποιοτικής ναυτιλίας», μέσω της διαδικασίας κατασκευής «εύρωστων πλοίων» που θα είναι περισσότερο ασφαλή και επομένως φιλικότερα προς το περιβάλλον.

3. Το χρονικό διάστημα του επταμήνου 2004, οι εισροές συναλλάγματος από την ανά τον κόσμο δραστηριότητα του ελληνόκτητου στόλου αυξήθηκαν κατά 40% με προοπτική στο τέλος του έτους το εισόδημα από τη ναυτιλία να υπερβεί τα 13 δισεκατομμύρια δολάρια.

Τα επείγοντα προβλήματα που απασχολούν τη ναυτιλία

Ως επείγοντα προβλήματα που απασχολούν τη ναυτιλία στην παρούσα διεθνή πολιτική και οικονομική συγκυρία, επισημάνθηκαν τα εξής:

- Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, η οποία πρέπει να ανακτηθεί με τη βοήθεια συγκεκριμένου, σταθερού και συγχρόνως ευέλικτου στην εφαρμογή του σχήματος μέτρων, προκειμένου να ενθαρρυνθεί η στροφή της ελληνόκτητης ναυτιλίας στο εθνικό νηολόγιο.
- Η περαιτέρω στήριξη της ναυτιλίας από μέρους του κράτους στους κοινοτικούς και διεθνείς οργανισμούς, σε εποχή που η πολυπλοκότητα ή και η υπερβολή μέτρων και θεσμών με πρόσχημα ενίοτε την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος διαμορφώνουν διεθνώς άκρως αρνητικό περιβάλλον, που δυσχεραίνει την παραγωγική λειτουργία του θαλάσσιου μεταφορικού έργου.
- Η άμεση, χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση, ριζική



Οι δηλώσεις των προέδρων

Μετά το τέλος της συνάντησης, οι επικεφαλής των φορέων της ελληνικής ναυτιλίας προέβησαν σε δηλώσεις προς τους δημοσιογράφους.

Νίκος Ευθυμίου: «Ύστερα από επτά χρόνια που είχαμε να συναντηθούμε με Έλληνα πρωθυπουργό, αντιλαμβάνεστε ότι η συζήτηση ήταν γύρω από όλα τα θέματα τα οποία σχετίζονται με τη ναυτιλία. Ο πρωθυπουργός γνωρίζει τα θέματα της ναυτιλίας από το παρελθόν. Έχει ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον, το οποίο δεν πηγάζει μόνο από το γεγονός ότι η ναυτιλία εισφέρει περίπου 1 δισεκατομμύριο ευρώ το μήνα στο ισοζύγιο πληρωμών, αλλά και διότι θεωρεί γενικότερα ότι η ναυτιλία είναι ένα εθνικό συμφέρον. Γύρω από αυτά τα θέματα της ναυτιλίας, τη διεθνή της παρουσία όπως επίσης και την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού, υπό ελληνική σημαία πλοίου, περιστράφη η συζήτηση».

Επαμεινώνδας Έμπειρικός: «Αυτό που μας είπε ο πρωθυπουργός -και είναι πολύ βασικό- είναι ότι η Ελλάδα θα στηρίζει τη ναυτιλία της και στην Ευρώπη και στα διεθνή fora. Αυτό είναι πάρα πολύ βασικό διότι ναι μεν η ελληνική ναυτιλία είναι η πιο μεγάλη του κόσμου, αλλά επειδή είναι η πιο μεγάλη του κόσμου, υπάρχουν και μερικά κράτη που δεν τη συμπαθούν τόσο πολύ. Το ότι η κυβέρνηση θα στηρίζει τη ναυτιλία είναι ένα από τα πιο ουσιαστικά πράγματα».

αναμόρφωση της ναυτικής εκπαίδευσης με σαφή κατεύθυνση την επαγγελματική ναυτική τεχνογνωσία, προκειμένου να διασφαλισθεί στο εγγύς μέλλον, η επάνδρωση ενός τόσο μεγάλου και σύγχρονου στόλου με ικανά και καλά καταρτισμένα στελέχη που θα μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της καλπάζουσας τεχνολογίας.

Οι Έλληνες εφοπλιστές εκδήλωσαν στον πρωθυπουργό την έντονη ανησυχία τους για το σταθερώς επιδεινούμενο πρόβλημα της ποιοτικής ανεπάρκειας υποψηφίων, όπως έδειξαν και εφέτος τα αποτελέσματα των πανελληνίων εξετάσεων για τα ανώτερα εκπαιδευτικά ιδρύματα.

Από την πλευρά της κυβέρνησης, ο Έλληνας πρωθυπουργός επανέλαβε ότι στόχος είναι η ενίσχυση της ναυτιλίας, που έχει ξεχωριστό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Ο κ. Καραμανλής τόνισε ότι η κυβέρνηση αναζητά τρόπους να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας καθώς και να αυξηθούν οι θέσεις εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς.

Στο θέμα της μείωσης των οργανικών θέσεων ο πρωθυπουργός δήλωσε ότι δεν μπορεί να θέσει το θέμα, ενώ για το ζήτημα της εκπαίδευσης τόνισε ότι η κυβέρνηση θα σταθεί δίπλα τους.



Safety Equipment

- Lifeboats - totally enclosed / partially enclosed / open
- Frefall 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

Τιμήθηκαν 110 εταιρείες και 562 πλοία

Για τη συμμετοχή της στο σύστημα Amver -Αυτόματη Βοήθεια για τη Διάσωση Πλοίων- βραβεύτηκε η ελληνική ναυτιλία στην εκδήλωση που οργανώνει κάθε χρόνο το Propeller Club σε συνεργασία με την αμερικανική πρεσβεία και την Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών.

Στη φετινή εκδήλωση τιμήθηκαν 110 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες για 562 πλοία. Επίσης, ειδικά βραβεία δόθηκαν από τον πρόεδρο όλων των Propeller Clubs, κ. Robert Fry, στον εκπρόσωπο της εταιρείας Anangel Maritime Services για τη βοήθεια που προσέφεραν ο καπετάνιος και το πλήρωμα του «Anangel Pride» κατά το ναυτικό ατύχημα αλιευτικού σκάφους στα βόρεια παράλια της νότιας Ουαλίας και τη διάσωση τριών μελών του πληρώματος τη νύχτα της 31ης Δεκεμβρίου του 2003. Επίσης ο κ. Fry επέδωσε βραβείο στον εκπρόσωπο της εταιρείας Chandris (Hellas) για τη συμπαράσταση του καπετάνιου και του πληρώματος του δεξαμενόπλοιου «Marivic» κατά τη διάρκεια του ναυτικού ατυχήματος του δεξαμενόπλοιου «Fair Mare» στις ακτές του Ομάν τη νύχτα της 9ης Ιουνίου 2003. Στη συνέχεια ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου, Γεώργιος Γράτσος, επέδωσε εκ μέρους του Propeller Club χρηματικό έπαθλο για την ενίσχυση του τμήματος Ναυτιλίας του Πανεπιστημίου Αιγαίου, στον εκπρόσωπο του πανεπιστημίου. Αυτή τη χρονιά το έπαθλο ονομάστηκε «ΣΠΥΡΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΤΟΣ» εις μνήμην του αποβιώσαντος προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου.

Τέλος, ο κ. Robert Fry επέδωσε στον πρόεδρο του

Propeller Club Λιμένα Πειραιά, κ. Μάρκο Φόρο, τιμητική πλακέτα στην οποία αναφέρεται ότι το Propeller Club, Port of Piraeus ανακηρύχθηκε ως το Propeller Club του 2004, για την αύξηση των μελών, που το καθιστά το μεγαλύτερο των Propeller Club του κόσμου. Ας σημειωθεί ότι είναι η δεύτερη φορά που το Club αποσπά τιμητική διάκριση.

Τα βραβεία απένειμαν ο πρεσβευτής των Ηνωμένων Πολιτειών Thomas Miller, ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Γεώργιος Βλάχος, ο πρόεδρος όλων των Propeller Clubs Robert Fry, ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος, ναύαρχος Χρήστος Δελημιχάλης, και η εκπρόσωπος της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, υποπλοίαρχος Linda Fagan.

Στην εκδήλωση παρέστησαν ο πρεσβευτής των ΗΠΑ Thomas Miller, ο γ.γ. του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Γεώργιος Βλάχος, ο πρόεδρος όλων των Propeller Club Robert Fry, η εκπρόσωπος της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ, πλοίαρχος Linda Fagan, ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος, ναύαρχος Χρήστος Δελημιχάλης, ο πρόεδρος του ΝΕΕ Γ. Γράτσος, ο γ.γ. της ΠΝΟ Γιάννης Χαλάς, οι εφοπλιστές κ. Παν. Τσάκος, Ιω. Κούστας, Ιω. Καρασταμάτης και Νικ. Παπαδάκης, οι κ. Ιω. Ιωαννίδης, Α. Παπαδημητρίου, Αρ. Αραβανής (αναπληρωτής διευθυντής της Toyota), ανώτερα στελέχη των τραπεζών Royal Bank of Scotland, Citibank, A.B. Bank, FBB, Hypovereins Bank, Alpha Bank και HSBC.

Επίσης παρευρέθησαν πολλά ανώτερα στελέχη και αξιωματικοί της ναυτιλίας.

Ο νέος πρόεδρος του ΝΕΕ

Τον Γεώργιο Γράτσο εξέλεξε ως νέο πρόεδρο το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας μετά τον απρόσμενο θάνατο του Σπύρου Αλεξανδράτου. Στην ειδική συνεδρίασή του το Δ.Σ. του ΝΕΕ εξέλεξε, επίσης, ως νέο μέλος της διοικητικής επιτροπής τον Περικλή Παναγόπουλο.

Ο Γεώργιος Γράτσος, που είχε διατελέσει πρόεδρος του ΝΕΕ και την περίοδο 1998-2000, είναι αντιπρόεδρος της εφοπλιστικής οργάνωσης BIMCO και κατέχει τη θέση του προέδρου της Standard Bulk Transport Corporation και της Α.Ε. Κτηματικών και Οικοδομικών Επιχειρήσεων. Ο νέος πρόεδρος του ΝΕΕ είναι επίσης μέλος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Helmeria.

Ο κ. Γράτσος γεννήθηκε στις 5 Δεκεμβρίου του 1942. Αποφοίτησε το 1965 από το πανεπιστήμιο MIT της Μασαχουσέτης ως ναυπηγός-μηχανολόγος και είναι παντρεμένος με τρία παιδιά.



ON TIME ...ANY TIME!



M/V Canarian Reefer, 270,000 cbft, built 1996



M/V 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.



M/V 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.



Οι αγοραπωλησίες πλοίων

Από την Overseas Agency Ltd

Η παραινούμενη ανοδική πορεία της ναυλαγοράς, τόσο των Επρών όσο και των υγρών φορτίων, έχει θέσει τις βάσεις για να αποδειχθεί ότι οι οικονομικές θεωρίες μπορούν στην πράξη να επαληθευτούν και στη ναυτιλία. Εκατοντάδες έρευνες και χιλιάδες ερευνητές έχουν ασχοληθεί στο παρελθόν με μια συγκεκριμένη θεωρία, την οποία κάθε επενδυτής μελετά προσεκτικά πριν επιλέξει τη στρατηγική που θα ακολουθήσει, χρησιμοποιώντας περίπλοκα οικονομικά μοντέλα και διάφορες μεθόδους πρόβλεψης. Αυτή είναι η θεωρία του υψηλού ρίσκου, υψηλών αποδόσεων. Το γεγονός ότι ο ναυτιλιακός χώρος είναι υψηλού κινδύνου είναι αδιαμφισβήτητο, στο ότι αποφέρει υψηλά κέρδη είναι αμφιλεγόμενο, αν και στην παρούσα χρονική στιγμή μάλλον κάτι τέτοιο δεν δείχνει να ισχύει. Οι δείκτες της αγοράς Επρού φορτίου και τα κέρδη τα οποία υποδεικνύουν, για έναν ακόμη μήνα παρουσίασαν σημαντική βελτίωση. Συγκεκριμένα, ο Baltic κέρδισε 380 μονάδες σε ποσοστό 9%, κλείνοντας στις 4.572. Αρκετά μεγαλύτερη ήταν η βελτίωση για το δείκτη των Panamax, ο οποίος κερδίζοντας 547 μονάδες, ένα ποσοστό της τάξεως του 13,8%, έκλεισε στις 4.499. Πιο ήπια ήταν η άνοδος για το δείκτη των Capes, με τον τελευταίο να κερδίζει 202 μονάδες και να διαμορφώνεται στις 6.016, ενώ, τέλος, ο δείκτης των Handymaxes οδεύει τάχιστα προς τις 30.000 μονάδες, αφού έχει κερδίσει 3.516 μονάδες, ποσοστό 14,9%, κλείνοντας στις 28.776.

Στο χώρο των δεξαμενόπλοιοι, η ναυλαγορά παρουσιάστηκε εμφανώς ανοδική, όπως και οι τιμές του αργού πετρελαίου, με το τελευταίο να κυμαίνεται σε επίπεδα ρεκόρ της τάξεως των \$55 ανά βαρέλι, και τα ναύλα όσον αφορά τα VLCC να ξεπερνούν το επίπεδο WS 200. Από οικονομικής πλευράς, η Κίνα και η Ινδία συνεχίζουν να δίνουν ώθηση στο ζήτημα πετρελαίου ενώ από την άλλη πλευρά, αυτή των προμηθευτών, οι χώρες της Δυτικής Αφρικής (π.χ. Νιγηρία) εμφανίζο-

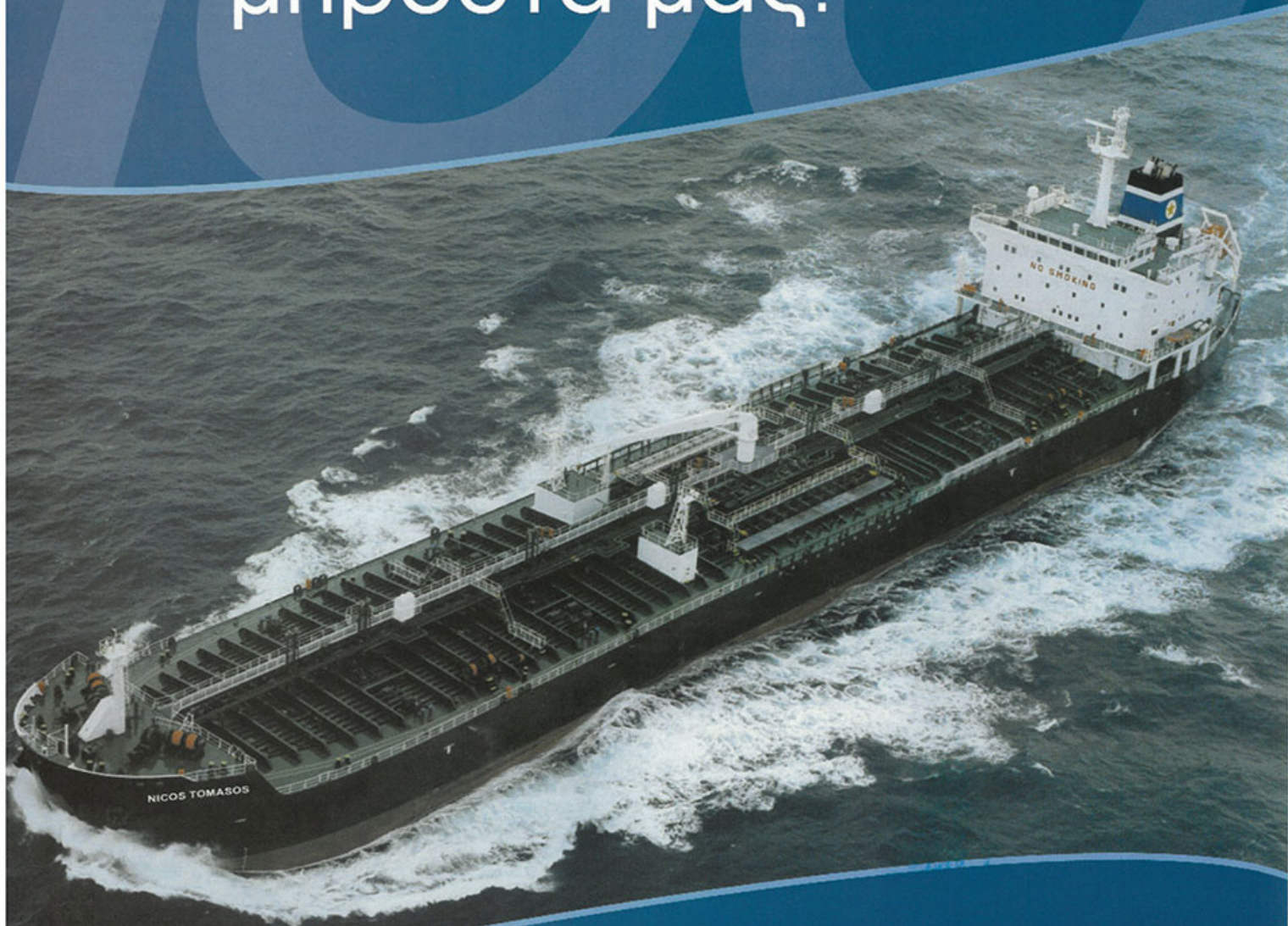
νται ως υπαίτιοι για τη χαμηλή παραγωγή. Με βάση τα παραπάνω, προηγούμενες αναλύσεις του παρελθόντος που υποστηρίζουν ότι, όταν οι τιμές του πετρελαίου αυξάνονται τότε τα ναύλα υποχωρούν (όπως συνέβη κατά τη διάρκεια της δεκαετίας 1970-1980), κατά την παρούσα αγορά θα πρέπει να μείνουν σαν ιστορικές μελέτες.

Στο χώρο των αγοραπωλησιών μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς Επρού φορτίου, πολλά πλοία επιθεωρήθηκαν και αρκετά είναι αυτά τα οποία είναι υπό διαπραγμάτευση. Παρ' όλα αυτά, εξαιτίας της συνεχόμενης ανόδου της ναυλαγοράς, οι απαιτήσεις στις τιμές των πλοίων από τους πλοιοκτήτες καθημερινά αναπροσαρμόζονται και οι αγοραστές πρέπει να κινηθούν γρήγορα για να εξασφαλίσουν την αγορά ενός πλοίου. Ένα πρόσφατο παράδειγμα είναι η πώληση του «Costas G.O.» (Dwt 45.000, Blt 1994 στην Ιαπωνία) σε αγοραστές από τη Μέση Ανατολή έναντι των 22,5 εκατομμυρίων δολαρίων, οι οποίοι είχαν παραιτηθεί του δικαιώματος της επιθεώρησης του πλοίου.

Όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια, δεδομένης της συνεχούς αυξανόμενης τάσης της ναυλαγοράς και της αισιοδοξίας που επικρατεί στο χώρο για διατήρηση της αγοράς σε αυτά τα υψηλά επίπεδα για τουλάχιστον τέσσερις με έξι μήνες, οι τιμές των πλοίων συνεχίζουν την ανοδική πορεία τους. Όμως, παρά το έντονο αγοραστικό ενδιαφέρον που επικρατεί στην αγορά, η δραστηριότητα στο χώρο των αγοραπωλησιών μπορεί να κριθεί περιορισμένη κυρίως λόγω της έλλειψης διαθεσιμότητας πλοίων. Ένα παράδειγμα της παρούσης κατάστασης είναι η πώληση του ULCC «Delos» (Dwt 320.000, Blt 2004 στην Κορέα) με παράδοση στα τέλη του 2004, το οποίο προσφάτως μεταπωλήθηκε έναντι των 125 εκατομμυρίων δολαρίων στην Ghandour, ενώ κατασκευάζεται μετά από παραγγελία ύψους 65 εκατομμυρίων δολαρίων. Ενδεικτικό του κλίματος που επικρατεί είναι και η στροφή του αγοραστικού ενδιαφέ-

>>

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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



ροντος σε δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος παρά τις ιδιαίτερα αυξημένες τιμές τους.

Στο χώρο των ναυπηγήσεων, τα περισσότερα ναυπηγεία στην Άπω Ανατολή δεν έχουν διαθέσιμες κλίνες μέχρι και το 2007. Παρ' όλα αυτά δεν διατίθενται να διαπραγματευτούν για παραδόσεις πλοίων μέσα στο 2008 κυρίως λόγω της αύξησης των τιμών του σιδήρου και στις διακυμάνσεις του συναλλάγματος. Οι παραγγελίες που έχουν την περισσότερη ζήτηση και παρουσιάζουν ιδιαίτερη κινητικότητα, κατά την περίοδο, είναι τα δεξαμενόπλοια (χημικά ή μεταφοράς παραγώγων). Η μεγάλη ζήτηση επέρχεται κυρίως στο γεγονός ότι από τη μία αποφέρουν δελεαστικά κέρδη και από την άλλη, σύμφωνα με τη σταδιακή απόσυρση πλοίων βάσει της MARPOL, υπολογίζεται ότι θα υπάρξει έλλειψη περίπου 90 πλοίων έναντι των νεότευκτων.

Τέλος, εξετάζοντας τον τομέα των διαλύσεων, ελάχιστες μονάδες κατάφεραν να φθάσουν στα διαλυτήρια. Παρόλο που οι τιμές του σιδήρου διατηρούνται σε υψηλά επίπεδα, δεν φτάνουν πλέον τις τιμές προηγούμενων μηνών. Αξίζει να σημειωθεί ότι το Μπαγκλαντές παρέμεινε στην κορυφή στο τραπέζι των προσφορών έναντι των 415/418 δολ./Ιδτ. Κατά πόδας δείχνει να ακολουθεί η Ινδία, η οποία ξεπέρασε και αυτή το φράγμα των 400 δολ./Ιδτ και πλέον διακυμαίνεται στα 400/405 δολ./Ιδτ. Από άλλη πλευρά, το Πακιστάν συνεχίζει να πιέζει την Ινδία, παρ' όλα αυτά η μόνη πώληση που αναφέρθηκε στην περιοχή είναι του δ/Ε «Punta Ancon» (2.506 Ιδτ) για 363 δολ./Ιδτ. Τέλος, η Κίνα δεν φαίνεται να δείχνει σημάδια επανόδου, προσφέροντας τιμές πολύ χαμηλότερες, από τους άλλους ανταγωνιστές της.



Απονομή Πιστοποιητικού PERS στο λιμάνι του Πειραιά

Πιστοποίηση PERS για την άρτια περιβαλλοντική του διαχείριση απενεμήθη στο λιμάνι του Πειραιά από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Λιμένων (ESPO) και το ECOPORTS Foundation.

Το λιμάνι του Πειραιά είναι πλέον ένα από τα οκτώ ευρωπαϊκά λιμάνια που εφαρμόζουν το Σύστημα Περιβαλλοντικής Ανασκόπησης PERS (Port Environmental Review System), το οποίο αποτελεί έμπρακτη απόδειξη εφαρμογής ορθής περιβαλλοντικής διαχείρισης, δίνοντας έτσι σημαντικό πλεονέκτημα στο λιμάνι του Πειραιά έναντι των άλλων λιμένων τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Ομιλητές στην εκδήλωση για την απονομή ήταν ο Dr CF Wooldridge, Science Coordinator του EcoPorts, ο καθηγητής του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, κ. Α. Ναγιόπουλος, καθώς και ο πρόεδρος της ESPO, κ. David Whitehead, ο οποίος απένειμε στο διευθύνοντα σύμβουλο του ΟΛΠ, δρ Νίκο Γιαννή, το πιστοποιητικό PERS.

Αναφερόμενος στην περιβαλλοντική πολιτική του λιμένος Πειραιώς, ο δ/νων σύμβουλος του ΟΛΠ τόνισε ότι η νέα διοίκηση είναι αποφασισμένη να αποδώσει μεγάλη σημασία στο περιβάλλον και στο πλαίσιο της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης. «Στόχος της νέας διοίκησης είναι η μετεξέλιξη του λιμένα Πειραιά σε λιμένα με πλήρη περιβαλλοντική διαχείριση και η εφαρμογή του PERS αποτελεί το κίνητρο για τη συνεχή βελτίωση και εξέλιξη της περιβαλλοντικής διαχείρισης του λιμένος στο πλαίσιο των αρχών της αειφόρου ανάπτυξης», επισήμανε ο κ. Γιαννής στην ομιλία του.



GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΕΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

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



Είσοδος του Ομίλου Βαφειά στα LPG'S

Μετά μια μακρά περίοδο χαμηλών ναύλων, τα lpg's αρχίζουν να βλέπουν σημαντική βελτίωση στα έσοδά τους. Η διοίκηση του Ομίλου Βαφειά πιστεύει πως πολλοί παράγοντες συμβάλλουν στο να σταθεροποιηθεί η ναυλαγορά των μικρών και μεσαίων χωρητικότητας lpg's σε καλά επίπεδα, για τουλάχιστον τους επόμενους 12 μήνες. Ένας από τους λόγους της αισιοδοξίας του ομίλου είναι ότι ο στόλος των εξειδικευμένων πλοίων αυτών συρρικνώνεται μέσα στα επόμενα δύο χρόνια, αφού οι διαλύσεις παλαιών πλοίων ξεπερνούν τις νεοκατασκευές υπό παραγγελία!

Η ζήτηση για lpg επί πλέον καθορίζεται από τον παραδοσιακό οικιακό τομέα πλέον του 50%, όπου και χρησιμοποιείται κυρίως για μαγειρική και θέρμανση. Τελευταία, όμως, παρατηρείται και ραγδαία άνοδος για ζήτηση lpg ως πρώτη ύλη για τα διυλιστήρια ιδίως στη Μέση Ανατολή και στη Βόρεια Αμερική. Η ζήτηση των lpg για παράγωγα της βιομηχανίας αυτοκινήτων έχει μειωθεί σημαντικά ύστερα από ασαμάντη άνοδο όλη τη δεκαετία του '90.

Το 1998, το αραβικό προπύριο κόστιζε \$137,9 ο τόνος, ενώ το 2003 έφτασε τα \$298,5.

Επίσης το 1998 το αραβικό βουτάνιο κόστιζε \$143,5 ο τόνος, ενώ το 2003 ήταν \$287,5 ο τόνος.

Για τους λόγους αυτούς ο Όμιλος Βαφειά προέβη στην άμεση αγορά πέντε πλοίων lpg, τα οποία είναι:

Gas Oracle (ex armada puteri) 3.000 cbm, built 1990, Gas Prodigy (ex armada putera) 3.000 cbm, built 1995, Gas Prophet (ex bente kosan) 3.500 cbm, built 1996, Gas Courchevel (ex Fernando clariana) 4.109, built 1991, Gas TINY (ex Sali) 1.600 cbm, built 1991.

Τα πρώτα δύο πλοία θα μεταφέρουν αποκλειστικά vinyl chloride monomer για δυο μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες έως τις αρχές του 2006.

Τα υπόλοιπα τρία θα δουλεύουν στην ελεύθερη αγορά της Βόρειας Θάλασσας και στην Άπω Ανατολή.

Την τεχνική διοίκηση των πλοίων θα την αναλάβει η VShips ενώ την εμπορική διοίκηση θα την αναλάβει μια καινούργια θυγατρική του ομίλου, η Stealthgas Ltd. Επίσης θα υπάρξει στενή συνεργασία των εταιρειών, που ο Όμιλος Βαφειά ελέγχει μερικώς, των Eastern Star Maritime (esm) στο Κινγκτάο και Brave Bulk Transport (bbt) στη Μελβούρνη.

Όλα τα lpg's θα παραδοθούν στην Stealthgas εντός του μηνός Οκτωβρίου.

Η κοινή συνεδρίαση ΕΕΕ και Committee

Πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της ΕΕΕ στον Πειραιά η κοινή συνεδρίαση των συμβουλίων της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και του Committee, κατά τη διάρκεια της οποίας συζητήθηκαν επιχειρηματικά, τεχνικά και θεσμικά θέματα που απασχολούν σήμερα το πλοίο στη διεθνή του δραστηριότητα.

Συγκεκριμένα, οι Έλληνες εφοπλιστές επαναδιατύπωσαν με κατηγορηματικό τρόπο την αντίθεση του ελληνικού εφοπλισμού στον κίνδυνο ποινικοποίησης του ναυτικού επαγγέλματος, που προωθείται μέσω κοινοτικής οδηγίας. Τα δύο συμβούλια χαρακτήρισαν το μέτρο άδικο, ανεδαφικό και εξαιρετικά επιζήμιο, διότι παράνομως χαρακτηρίζει τις ρυπάνσεις εξ ατυχήματος ως ποινικώς κολάσιμες πράξεις.

Στη σχετική συζήτηση επισημάνθηκε ότι ανάλογη άποψη υιοθετήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ενώ το Συμβούλιο των υπουργών Μεταφορών έλαβε αντίθετη απόφαση, παρά τη ρητή διαφωνία της Ελλάδας και της Μάλτας.

Σχετικώς, αποφασίσθηκε πως το όλο θέμα, λόγω της κρισιμότητάς του, θα παρακολουθήσει εκ του σύνεγγυς η πλευρά της ελληνικής πλοιοκτησίας, στα περαιτέρω στάδια της νομοθετικής επεξεργασίας του από το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο Υπουργών.

Με την ευκαιρία της συνάντησης των δύο συμβουλίων, διετυπώθη νέα έκκληση για την άμεση αποδέσμευση του πλοιάρχου Απόστολου Μάγκουρα από την παρατεινόμενη ομηρεία του.

Κατά την ανταλλαγή απόψεων των προεδρείων διαπιστώθηκε η ανάγκη συντονισμένων προσπάθειών για την επιτυχία μιας ακόμη ελληνικής πρωτοβουλίας, της τρίτης κατά σειράν, που αφορά την καθιέρωση «βασικών προτύπων - στόχων» στην κατασκευή πλοίων.

Ήδη, στο πλαίσιο της συγκεκριμένης πρωτοβουλίας, οι Έλληνες πλοιοκτήτες υποστηρίζουν με συγκεκριμένες προτάσεις την καθιέρωση διεθνών προτύπων από τον IMO, που θα προσδιορίζουν τις βασικές κατασκευαστικές απαιτήσεις. Πρότυπα, που θα υλοποιούνται στη ναυπήγηση «εύρωστων πλοίων», μέσω της διαδικασίας των κανονισμών των νιογνώνων.

Η επόμενη κοινή συνεδρίαση των συμβουλίων της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο στις αρχές του 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**
- * **Main Engines & Generators Controls**
- * **Door Alarm Monitoring Systems**
- * **Fire Detection Systems**
- * **High Level & Overfill Alarms**
- * **Inert Gas Systems**
- * **Gas Detection 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



Τα νέα της ΕΕΕ



Ιστοσελίδα για την Παγκόσμια Ναυτιλία

Ως πρώτο βήμα στην ανάγκη συντονισμένης προβολής του έργου της ναυτιλίας στην ευρύτερη κοινή γνώμη, το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS) ανέπτυξε την εξειδικευμένη ιστοσελίδα www.shippingfacts.com σε συνεργασία με τη Διεθνή Ναυτιλιακή Ομοσπονδία (ISF) και τους άλλους οργανισμούς που μετέχουν στην αποκαλούμενη «Στρογγυλή Τράπεζα», BIMCO, Intercargo, Intertanko, και με την αποφασιστική υποστήριξη της Ενώσεως Ευρωπαίων Εφοπλιστών (ECSA) καθώς και του Οργανισμού Εταιρειών Πετρελαίου (OCIMF).

Στην ιστοσελίδα παρέχονται βασικές πληροφορίες για τη δομή της ναυτιλιακής βιομηχανίας, τη συμβολή της στην παγκόσμια οικονομία, την ασφάλεια και το περιβάλλον, ενώ παρέχονται επίσης διασυνδέσεις (links) για εξειδικευμένες πληροφορίες επί συναφών θεμάτων. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ιστοσελίδα απευθύνεται κυρίως σε φορείς που στερούνται βασικής ειδικευσης οι οποίοι όμως διαμορφώνουν πολιτικές, σε δημοσιογράφους, αλλά και σπουδαστές που αναζητούν πληροφορίες για το εν γένει ναυτιλιακό αντικείμενο. Επιδιώξη της είναι να κάνει γνωστό ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι απολύτως προσβάσιμη σε όσους ζητούν πληροφορίες για το έργο και τη λειτουργία της.

Στο πρώτο αυτό σημαντικό βήμα διεθνούς προβολής της ναυτιλίας, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, με σειρά πρωτοβουλιών της, άσκησε θετική επιρροή για την πραγματοποίησή του, διότι πιστεύει στην ανάγκη να γίνει κοινή συνείδηση σε όσο το δυνατόν ευρύτερη κλίμακα, εντός και πέραν εθνικών ορίων, το μέγεθος και η σημασία της παγκόσμιας προσφοράς της.

Πιστοποιητικά ασφαλείας για τους σασουδαραβικούς λιμένες

Οι λιμενικές αρχές της Σαουδικής Αραβίας θα ζητούν εφεξής από τα πλοία που προσεγγίζουν στους λιμένες της επικράτειάς της να προσκομίζουν πιστοποιητικά Διεθνούς Ασφάλειας Πλοίων, σύμφωνα με τις επιταγές του IMO και της διεθνούς σύμβασης SOLAS.

Και εκτός Βαλτικής τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος

Το Συμβούλιο των χωρών της Βαλτικής αποφάσισε την απαγόρευση μεταφοράς βαρέων κλασμάτων πετρελαίου (heavy grade oils) με πετρελαιοφόρα μονού τοιχώματος που προσεγγίζουν στους λιμένες Δανίας, Σουηδίας, Φινλανδίας, Γερμανίας, Νορβηγίας, Ισλανδίας, Πολωνίας, Εσθονίας, Λιθουανίας, Λετονίας και Ρωσίας.

Την απόφαση αυτή αναμένεται να εφαρμόσει η Ρωσία χωρίς εξαιρέσεις, όπως συνέβαινε μέχρι σήμερα, από τον Απρίλιο του 2005.

Κοινοτική οδηγία για την «περιβαλλοντική ευθύνη»

Οδηγία σχετική με την «περιβαλλοντική ευθύνη και για την πρόληψη και αποκατάσταση ζημίας» δημοσιεύθηκε στην επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που αποβλέπει στη διαμόρφωση πλαισίου - ευθύνης βάσει της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», με εφαρμογή σε όλο το φάσμα της οικονομικής δραστηριότητας της Ένωσης. Η βασική αρχή της Οδηγίας είναι ότι ο φορέας εκμετάλλευσης του οποίου η δραστηριότητα προκάλεσε την περιβαλλοντική ζημία επιβαρύνεται με το κόστος της αποκατάστασης και, στην περίπτωση της πρόληψης, με το κόστος της αναγκαίας διαδικασίας.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο κοινοτικός εφοπλισμός είχε ζητήσει την εξαίρεση του κλάδου της ναυτιλίας από το πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας αυτής, δεδομένου ότι το αντικείμενό της καλύπτεται επαρκώς από τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις του IMO. Κατόπιν τούτου, υιοθετήθηκε εξαίρεση, σύμφωνα με την οποία η Οδηγία δεν εφαρμόζεται σε περιβαλλοντική ζημία ή σε επικείμενη απειλή τέτοιας ζημίας εάν η περίπτωση εμπίπτει στις σχετικές διεθνείς συμβάσεις και εφόσον αυτές έχουν κυρωθεί από τα ενδιαφερόμενα κράτη.

Έγκριση ελληνικών γνωμοδοτήσεων από την ΕΟΚΕ

Απνχούν πλήρως τις ελληνικές απόψεις οι δύο γνωμοδοτήσεις που υιοθέτησε πρόσφατως η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ) με εισηγήτρια τη

δρα Άννα Μπρεδήμα - Σαββοπούλου και εμπειρογνώμονα τον κ. Ιωάννη Πανόπουλο.

Η πρώτη γνωμοδότηση, που υιοθετήθηκε ομοφώνως με 153 ψήφους και 4 αποχές, υποστηρίζει την πρόταση κανονισμού αναφορικά με την εφαρμογή του Κώδικα ISPS για την ασφάλεια των λιμένων από τρομοκρατικές ενέργειες. Ωστόσο, η γνωμοδότηση υποστηρίζει ότι η εφαρμογή του Κώδικα ISPS που προτείνει η Οδηγία στην ευρύτερη λιμενική περιοχή πέραν των τερμιναλ, δεν πρέπει να δημιουργήσει κατηγορίες «ασφαλών και μη ασφαλών λιμένων».

Ειδικότερα, η γνωμοδότηση υπογραμμίζει την οικονομική διάσταση της ασφάλειας των λιμένων ως μείζον θέμα του παγκόσμιου εμπορίου, που επιβάλλεται να αντιμετωπισθεί επείγοντως από την Ευρωπαϊκή Ένωση, και καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να δημιουργήσει ένα κοινό χρηματοδοτικό καθεστώς για να αποφευχθεί η στρέβλωση του ενδοκοινοτικού ανταγωνισμού. Τονίζει επίσης ότι τα αντιτρομοκρατικά μέτρα δεν πρέπει να θίγουν την ελεύθερη ροή του διεθνούς εμπορίου καθώς και τα συνταγματικά κατοχυρωμένα δικαιώματα των πολιτών.

Η δεύτερη γνωμοδότηση που αναφέρεται στην προτεινόμενη επέκταση της εφαρμογής του Κώδικα ISPS και σε όλα τα πλοία, η οποία υιοθετήθηκε με 154 ψήφους υπέρ, 2 κατά και 4 αποχές, υποστηρίζει τη μεταφορά του Κώδικα στο κοινοτικό δίκαιο, αλλά αμφισβητεί την αξία της επέκτασής του στα πλοία που διενεργούν διεθνείς πλόες όπως και τα επιβατηγά RO-RO που συμμορφώνονται ήδη με τον Κώδικα ISM.

Διευκρινίζεται στη γνωμοδότηση ότι για ορισμένες κατηγορίες πλοίων που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, η συμμόρφωση με καθεστώς πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες θα έχει αποτέλεσμα απαγορευτικό κόστος συμμόρφωσης.

Ακόμα και ένοπλη παρέμβαση

Σύμφωνα με νεότερη οδηγία των Αρχών της Γεωργίας, πλοία ανεξαρτήτως σημαίας, που επιθυμούν να προσεγγίσουν σε περιοχές της Αμπχαζίας (λιμένας Σοκούμι), πρέπει προηγουμένως να περάσουν από τελωνειακό έλεγχο στον λιμένα Πότι και να λάβουν άδεια από τις γεωργιανές αρχές για να κατευθυνθούν στην Αμπχαζία. Σε περίπτωση παραβίασης των θαλασσιών συνόρων της Γεωργίας, θα ακολουθείται η διαδικασία της προειδοποίησης και, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης του πλοίου, θα ενεργείται ένοπλη παρέμβαση.



ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΙΣΘΗΤΗΡΙΩΝ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑΣ

Θερμοστοιχεία & θερμοαντιστάσεις αντικροδασμικού τύπου. Σύμφωνα με τις απαιτήσεις της εφαρμογής αλλά και διαθέσιμες τυποποιημένες κατασκευές ISO 9001:2000



ΜΟΝΑΔΕΣ ΑΝΤΙΚΡΗΚΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Zener Barriers για αντικρηκτική προστασία (Intrinsic safety).

TIB (transformer isolated barriers)

Μονάδες με γαλβανικό διαχωρισμό, για όλα τα είδη σημάτων.



ALPHA COMPACT MICRO CONTROLLER/PLC

Με 6, 10 & 20 εισόδους/εξόδους.

Έως και 8 αναλογικές εισόδους.

Ενσωματωμένη οθόνη, απλούστατος χειρισμός. Εσωτερική μνήμη 1500 bytes.



MELSEC PLC - ΣΕΙΡΑ FX

Επεκτάσιμο Max 256 I/O cycle period 0,55-0,08 μs. Δυνατότητα ενσωματωμένης οθόνης, PID ελεγκτή, έλεγχο θέσης. Πολλά options, modules και κάρτες. Επικοινωνία μέσω Profibus, As-I, CC-Link, Device Net (open networks).

HMI MAC - GOT - IPC

Έως 15". Μονόχρωμες - έγχρωμες έως 256 χρώματα. LCD, STN, TFT, Touch Screen.

Δικτύωση. Σύνδεση σε PLC άλλων κατασκευαστών.



ΣΥΝΕΧΗΣ ΜΕΤΡΗΣΗ ΣΤΑΘΜΗΣ ΥΓΡΩΝ ΚΑΙ ΣΤΕΡΕΩΝ

ΥΠΕΡΗΧΩΝ. Για στάθμη έως και 15 μέτρα

ΟΔΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΜΙΚΡΟΚΥΜΑΤΩΝ. Έως και 20 μέτρα

ΥΔΡΟΣΤΑΤΙΚΗΣ ΠΙΕΣΗΣ. Έως και 400 bar

και εμβυθιζόμενο έως και 20 bar

ΜΑΓΝΗΤΙΚΟ PROBE. Έως και 3 μέτρα.

- Με αναλογική έξοδο 4-20mA ή και HART
- PROFIBUS-PA, FOUNDATION HI.

- Υψηλής ακρίβειας μέτρηση.

- Για υψηλές θερμοκρασίες και δύσκολες συνθήκες εργασίας

- Για εκ και non ex εφαρμογές

- Στιβωρής κατασκευής και μεγάλης αξιοπιστίας.



CONTROLLERS

Ρυθμιστές PID για κάθε εφαρμογή. Πλήρως προγραμματιζόμενα σήματα εισόδου-εξόδου. Autotuning-fuzzy logic. Έξοδοι αναλογικοί/ψηφιακοί.



ΜΕΤΑΔΟΤΕΣ ΜΕΤΡΗΣΕΩΣ ΠΙΕΣΗΣ

Για μέτρηση διαφορικής, μονομετρικής, απολύτου, βαρομετρικής πίεσης σε υγρά, αέρια ακόμα και Ex εφαρμογές. Στιβωρής κατασκευής, έως και 700 bar μέτρηση. Μοντέλα για κάθε εφαρμογή.



ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟΣ

ΕΛΕΓΚΤΗΣ-ΜΕΤΑΔΟΤΗΣ

Με ένδειξη για θερμοκρασία και πίεση, για μηχανές και συστήματα ελέγχου. Ελεγκτής: ON/OFF, P, PI.



INDUSTRIAL AND MARINE AUTOMATION

Μαργαρίτου 5, 185 42, Πειραιάς • www.uteco.gr • Τηλ. 210.42.10.050 • Fax 210.42.12.033 • E-mail: uteco@uteco.gr
Μοναστηρίου 218, 546 28, Θεσσαλονίκη • Τηλ. 2310.54.40.60 • Fax 2310.52.08.37 • E-mail: thess@uteco.gr

Πρόταση της Ελλάδος για δημιουργία Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής

Ταύτιση συμφερόντων και θέσεων σε ευρωπαϊκά και διεθνή ζητήματα διαπιστώθηκε στη συνάντηση του υφυπουργού Εξωτερικών Γ. Βαλινάκη με τον Ισπανό ΥΠΕΞ, Μιγκέλ Άνχελ Μορατίνος. Οι δύο αξιωματούχοι τάχθηκαν υπέρ της δημιουργίας Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής.

Οι δύο χώρες συμφώνησαν να προωθήσουν την ιδέα δημιουργίας Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής προκειμένου, με οργανωμένες περιπολίες, να αντιμετωπισθούν αποτελεσματικά η λαθρομετανάστευση και το λαθρεμπόριο.

«Η Ελλάδα και η Ισπανία είναι αντίθετες στην πρακτική των κέντρων υποδοχής των λαθρομεταναστών στις χώρες της Αφρικής», τόνισε ο Έλληνας υφυπουργός.

Παράλληλα, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης, στη διάρκεια των εργασιών της 2613ης συνάντησης του Συμβουλίου Υπουργών Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων της Ε. Ε., στην εισήγησή του έθεσε και αυτός με τη σειρά του την πρόταση της ελληνικής κυβέρνησης για την ίδρυση Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής.

Η πρόταση αυτή, η οποία έγινε ευμενώς αποδεκτή, αποτελεί συνέχεια της πρωτοβουλίας που ανακοίνωσε ο υπουργός Εσωτερικών Προκόπης Παυλόπουλος στην άτυπη υπουργική συνάντηση για θέματα δικαιοσύνης και εσωτερικών υποθέσεων, που έγινε στην Ολλανδία τον περασμένο Σεπτέμβριο.

Στην εισήγησή του, ο κ. Κεφαλογιάννης μεταξύ άλλων ανέφερε:

- Το πρόβλημα της λαθρομετανάστευσης διά θαλάσσης που εστιάζεται στην περιοχή της Μεσογείου, είναι πολύ σημαντικό και συνδέεται στενά με την τρομοκρατία, την παράνομη διακίνηση προσώπων και το οργανωμένο έγκλημα.
- Συμφωνούμε με την εισήγηση της ολλανδικής προεδρίας για την ανάγκη πιο αποτελεσματικής συνεργασίας μεταξύ των κρατών-μελών στη θάλασσα, για να αποτρέψουμε στο μέλλον θαλάσσιες τραγωδίες με θύματα μετανάστες, ιδιαίτερα στην περιοχή της Μεσογείου.
- Με βάση την υπάρχουσα συνεργασία των Ευρωπαϊκών Κέντρων Θαλασσίων Συνόρων που λειτουργούν στον Πειραιά και τη Μαδρίτη για να συντονίζουν τις κοινές δράσεις, η Ελλάδα προτείνει την επιχειρησιακή συνεργασία των κρατών-μελών που το επιθυμούν σε εθελοντική βάση, για ναυτικές επιχειρήσεις διάσωσης κατά κύριο λόγο στη Μεσόγειο. Αποστολή της εν λόγω πιλοτικής πρωτοβουλίας θα είναι η συνδρομή, στο πλαίσιο της κοινοτικής αλληλεγγύης, στις υφιστά-

μενες παράλληλες κοινοτικές πρωτοβουλίες προς διάσωση μεταναστών στη θάλασσα, σύμφωνα με τους κανόνες του εθνικού και διεθνούς δικαίου.

- Ο ρόλος της εν λόγω Δύναμης (στην οποία θα συμπεριλαμβάνονται μονάδες ακτοφυλακής των συμμετεχόντων κρατών) θα είναι συμπληρωματικός των υφιστάμενων κοινοτικών πρωτοβουλιών με σκοπό να εξελιχθεί σε μια Ευρωπαϊκή Ακτοφυλακή, στο πλαίσιο και των λοιπών δράσεων για την προστασία των εξωτερικών συνόρων και τη δημιουργία της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Συνόρων.
- Η διάθεση μονάδων Ακτοφυλακής σε επιχειρήσεις θα είναι δυνατή το αργότερο εντός 48 ωρών και ο συντονισμός τους θα γίνεται από τα δύο υπάρχοντα Κέντρα Θαλασσίων Συνόρων σε συνεργασία, από το Μάιο 2005, με την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Συνόρων. Στην αρχική φάση τα επιχειρησιακά έξοδα θα καλυφθούν από τα συμμετέχοντα Κ-Μ κάνοντας παράλληλα χρήση των διαθέσιμων κοινοτικών πόρων, εντός του πλαισίου των σχετικών κοινοτικών πρωτοβουλιών.
- Σε μεταγενέστερη φάση, η συνεργασία αυτή θα μπορούσε να συμπεριλάβει και τρίτες χώρες της περιοχής της Μεσογείου.

Η πρόταση της ελληνικής κυβέρνησης έγινε ευμενώς αποδεκτή από το Συμβούλιο. Επιστημονήθηκε ότι η πιο πάνω πρόταση έχει το πλεονέκτημα ότι είναι ρεαλιστική και άμεσα εφαρμόσιμη και θεωρήθηκε ότι μπορεί να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά το πρόβλημα της λαθρομετανάστευσης στη Μεσόγειο.



Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της Τραπέζης της Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρεψε κατά το οκτάμηνο Ιανουαρίου - Αυγούστου 2004 στη χώρα μας, ανήλθε σε 8.756,3 εκατομμύρια ευρώ έναντι 6.122,0 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου εξαμήνου 2003.

Ειδικότερα, κατά το μήνα Αύγουστο 2004, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρεψε ανήλθε σε 1.096,7 εκατομμύρια ευρώ έναντι 677,5 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου μηνός Αυγούστου 2003.



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

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



KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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



Οι Κύπριοι πλοιοκτήτες ενώνουν τις δυνάμεις τους

Οι τρεις ενώσεις πλοιοκτητών της Κύπρου ένωσαν τις δυνάμεις τους σε μία, υπό το όνομα Cyprus Union of Shipowners. Οι τρεις ενώσεις, οι οποίες δημιούργησαν το νέο σχήμα, είναι:

- The Cyprus Shipowners Association (Sea Rovers) Ltd, ιδρυθείσα από τον κ. Χαράλαμπο Μυλωνά το 1981.
- The Union of Cyprus Shipowners, ιδρυθείσα από τον κ. Λουκά Χατζηγιάννου, το 1983.
- The Union of European Shipowners with Cyprus Flag Ships, ιδρυθείσα από τον κ. Μιχάλη Ιωαννίδη το 2004.

Η εγγραφή των μελών στη νέα ένωση θα είναι ελεύθερη για όλους τους πλοιοκτήτες τα πλοία των οποίων έχουν καταγραφεί στο Κυπριακό Αρχείο Πλοίων.

Η επιτροπή η οποία εκλέχθηκε για την προσωρινή περίοδο των έξι μηνών είναι η ακόλουθη:

Επίτιμος πρόεδρος: Πόλυς Α. Χατζηγιάννου, πρόεδρος: Χαράλαμπος Μυλωνάς, αναπληρωματικός πρόεδρος: Ανδρέας Χατζηγιάννης, Α' αντιπρόεδρος: Ζήνων Μούσκας, Β' αντιπρόεδρος: Πόλυς Β. Χατζηγιάννου, Γ' αντιπρόεδρος: Αναστάσης Δαυίδ, γενικός γραμματέας: Μιχάλης Ιωαννίδης, Α' γραμματέας: Νίκος Χριστοδουλίδης, Β' γραμματέας: Ηλίας Ε. Αγγελάκος, ταμίας: Ανδρέας Χατζηγιάννου και μέλη οι: Νίκος Π. Τσάκος, Ηλίας Τσάκος, Γιάννης Γκούστας, Μάρκος Νομικός, Γιώργος Τσαβλέρης, Μυρτώ Σαμίου, Σταύρος Γαλανάκης, Ευάγγελος Μαλτέζος και Τάκης Χριστοφίδης.



Η μείωση των κινδύνων για το περιβάλλον

Συνεδρίασε η 52η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (52 MEPC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) στη διάρκεια της οποίας εξετάστηκαν τα θέματα:

- Επιβλαβείς οργανισμοί στο θαλάσσιο έρμα.
- Πρόληψη ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία.
- Παρακολούθηση, ερμηνεία και τροποποίηση MARPOL 73/78.
- Καθορισμός ιδιαίτερα ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών (PSSAs).
- Έλλειψη σταθμών υποδοχής καταλοίπων από πλοία.
- Περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση των νέων.

Κατά τη συνεδρίαση

Ο γενικός γραμματέας του IMO Ευθύμιος Μητρόπουλος στο πλαίσιο της ομιλίας επισήμανε τη μείωση των κινδύνων για το περιβάλλον, αλλά και την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων, που αποτελούν βασικές προτεραιότητες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Ο κ. Μητρόπουλος κάλεσε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς στο θέμα της ανακύκλωσης πλοίων να κάνουν ό,τι

είναι δυνατόν, για να επιτευχθούν οι στόχοι. Αναφέρθηκε και στον κανονισμό για την Πρόληψη της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης από τα Πλοία, που τίθεται σε ισχύ στις 19 Μαΐου 2005, σύμφωνα με το Παράρτημα VI της MARPOL. Ο γενικός γραμματέας αναφέρθηκε στη σημασία επίτευξης μεγαλύτερης συμμόρφωσης με τη MARPOL, προκειμένου να επιτευχθεί βελτίωση στον εντοπισμό και στην έρευνα περιστατικών παράνομων απορρίψεων και ζήτησε την ενίσχυση συνεργασίας σε όλους τους τομείς.

Επίσης εξέφρασε ανησυχία για τον αργό ρυθμό επικύρωσης από τα κράτη-μέλη άλλων υπηρεσιών του IMO για την αντιμετώπιση θεμάτων ρύπανσης.

Ο κ. Ευθύμιος Μητρόπουλος έκανε ιδιαίτερη μνεία στις πρωτοβουλίες της Helpera και των άλλων ενώσεων (MEPAs) που συνεισφέρουν στις διεθνείς προσπάθειες για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση.

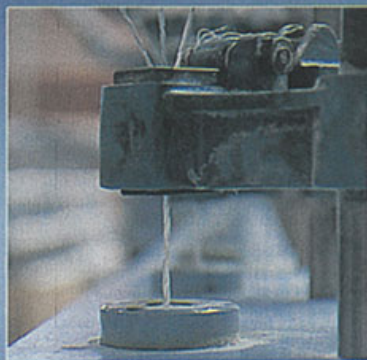
Η Επιτροπή έδωσε εντολή στην Ομάδα Εργασίας να εντοπίσει συγκεκριμένα σημεία των Οδηγιών, για τα οποία η υποχρεωτική εφαρμογή μπορεί να θεωρηθεί ως η πιο κατάλληλη επιλογή.



KATRADIS MARINE ROPES INDUSTRY S.A.

ESTD 1936

Pioneers in Quality Perfection



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



MEMBER OF INTERTANKO & U.S. CORDAGE INSTITUTE

HEAD OFFICE: 11 Psarron str. 186 48 Piraeus - Greece, phone: +30 210 4060 300 - 499 (200 lines)

fax: +30 210 4626268, url: www.katradis.com, e-mail address: info@katradis.com



Η θάλασσα, κύρια γέφυρα μεταφοράς του ελληνικού πνεύματος στον κόσμο

«Η ελληνική γλώσσα στην οικουμένη» ήταν το θέμα της ειδικής εορταστικής εκδήλωσης που οργάνωσε το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκου» στο διεθνές συνεδριακό κέντρο του Μεγάρου Μουσικής. Βασικοί ομιλητές της βραδιάς η πρόεδρος του Πανεπιστημίου Ευρώπης Ελ. Γλύκατζη-Αρβελέρ και ο πρόεδρος του Πανεπιστημίου Αθηνών Γ. Μπαμπινιώτης.

Στη μουσική εκδήλωση που ακολούθησε συμμετείχε η Καμεράτα-Ορχήστρα των Φίλων της Μουσικής με σολίστ την Ουρουγουανή πιανίστα κ. Μπολντορίνι, πρώην μαθήτρια του Ιδρύματος.

Ο πρόεδρος του Ιδρύματος, καπετάν Παναγιώτης Τσάκος, στη διάρκεια της ομιλίας του αναφέρθηκε στο ζωτικό μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας και ναυτοσύνης, επισημαίνοντας ότι η «θάλασσα, ακρογωνιαίος λίθος της δομής του εθνικού μας βίου, έγινε η κύρια γέφυρα για τη μεταφορά του ελληνικού πνεύματος στον κόσμο». Ο κ. Τσάκος επισήμανε τον κίνδυνο διακοπής του ιστού της μακραίωνης ναυτικής μας παράδοσης σε αυτό το χρονικό σημείο, στη δική μας γενιά, εξαιτίας της αδικαιολόγητης απροθυμίας των νέων μας να ασχοληθούν με τη θάλασσα.

«Ο λόγος για τον οποίο επέλεξα να αναφερθώ πρωτίστως στη συμβολή της θάλασσας και της ναυτικής μας παράδοσης», τόνισε ο κ. Τσάκος, «δεν ήταν μόνο για να εξάρω την έκταση της προσφοράς της ναυτιλίας στη χώρα μας, την οποία άλλωστε όλοι γνωρίζουμε και ελπίζω να αναγνωρίζουμε, είναι κυρίως για να εκφράσω την ανησυχία μου ή καλύτερα την αγωνία μου γιατί κινδυνεύει η ναυτική μας παράδοση αφού οι νέοι δεν στρέφονται πλέον στη θάλασσα. Δεν θα επεκταθώ. Θε-

>>

*In GREEK waters
JETOIL leads the way.*

JETOIL, 35 years ago anticipated a growing emphasis on Bunker market activity.

Today JETOIL acts as a principal and independent physical Bunker supplier in Greek waters in all major ports (Piraeus, Salonica, Kalamata, Pylos) as well as other ports and islands within Greek waters (Chalkis, Lavrion, Crete, Kythira, Mylos, Patra). It provides high standard services at competitive prices. It supplies the best quality at the right quantity.

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

JETOIL



1. Επίδοση εγγράφου περί της χορήγησης υποτροφιών από την καθηγήτρια του Εθνικού Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών κ. Ευθυμία Πανδή-Παυλάκη

2. Η μητέρα του ιδρυτή, Μαρία Ν. Τσάκου, με την ΑΘΠ τον Οικουμενικό Πατριάρχη κ. Βαρθολομαίο

3. Ο υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών Πέτρος Δούκας με τον κ. Νίκο Τσάκο

4. Ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος με τη διευθύντρια του Ιδρύματος Margarita Lariera και τη σύζυγό του, ιατρό Ειρήνη Σαρόγλου Τσάκου

5. Ο καπετάν Παναγιώτης με την αν. υπουργό Πολιτισμού Φάνη Πάλλη-Πετραλιά

ώρησα όμως χρέος μου να καταθέσω αυτήν τη βαθιά αγωνία μου ενώπιον ενός εκλεκτού ακροατηρίου.

Το Ίδρυμα, που ιδρύθηκε το 1978 από τον καπετάν Παναγιώτη Ν. Τσάκο στο Μοντεβιδέο της Ουρουγουάης, εις μνήμην της μητέρας του Μαρίας, γιόρτασε φέτος τα 25 χρόνια λειτουργίας.

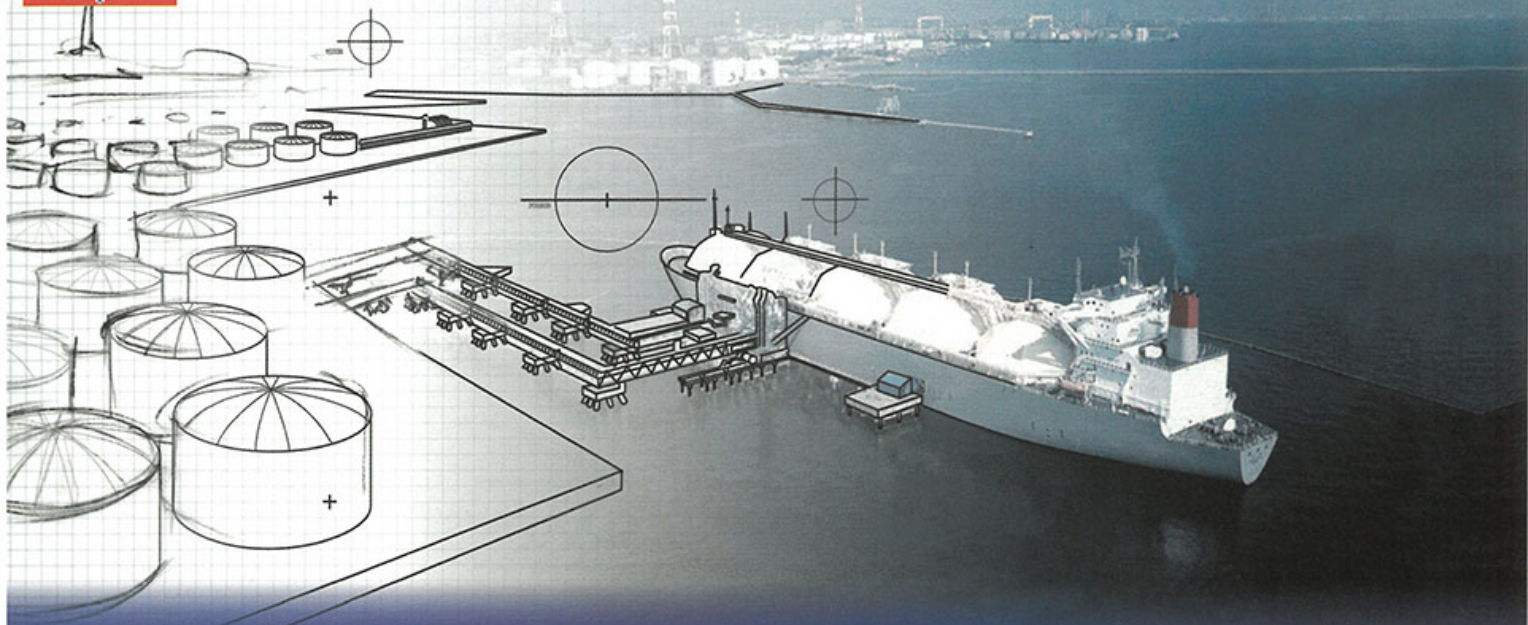
Σκοπός του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκου», που δραστηριοποιείται και στην Αθήνα, είναι η διάδοση και η προβολή του ελληνικού πολιτισμού στη Νότιο Αμερική και ιδιαίτερα η εκμάθηση της ελληνικής γλώσσας. Η διδασκαλία πραγματοποιείται σε 5 τάξεις και κάθε χρόνο εγγράφονται περίπου 200 άτομα. Μέχρι σήμερα έχουν περάσει από τις αίθουσες του Ιδρύματος πάνω από 3.000 Ουρουγουανοί κάθε ηλικίας και μορφωτικού επιπέδου, οι οποίοι αποτελούν ένθερμους υποστηρικτές του ελληνικού πολιτισμού.

Από το έτος 1983, το Ίδρυμα διοργανώνει ταξίδια για όσους κατοίκους της Ουρουγουάης θέλουν να επισκεφθούν την Ελλάδα, μαθήματα ελληνικών χορών και πολιτιστικές εκδηλώσεις.

Τα τελευταία επτά χρόνια, με τη συνεργασία καθηγητών του Ιδρύματος, λειτουργεί στη Σχολή Ανθρωπιστικών Σπουδών του Πανεπιστημίου του Μοντεβιδέο έδρα ελληνικών σπουδών, η οποία έχει αναγνωριστεί επίσημα από το υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού της Ουρουγουάης.

Το 1999, το Ίδρυμα «Μαρία Τσάκου» αναγνωρίστηκε από το Κέντρο Ελληνικής Γλώσσας του υπουργείου Παιδείας ως επίσημο εξεταστικό κέντρο πιστοποίησης ελληνομάθειας για τους σπουδαστές από την Ουρουγουάη και από άλλες χώρες της Λατινικής Αμερικής. Την ίδια χρονιά ο Παναγιώτης Ν. Τσάκος τιμήθηκε από τη Νομαρχία Αθηνών με τον τίτλο του πρέσβη του ελληνισμού και του απονεμήθηκε το Μετάλλιο της Πόλης των Αθηνών.

Επίσης, το 2003 η Ακαδημία Αθηνών, παρουσία του Προέδρου της Δημοκρατίας Κων. Στεφανόπουλου, βράβευσε τον κ. Τσάκο για το σημαντικό πολιτιστικό και κοινωνικό έργο που προσφέρει το Ίδρυμα στη Νότιο Αμερική και στην Ελλάδα.



ARE YOU WINNING THE CORROSION BATTLE?

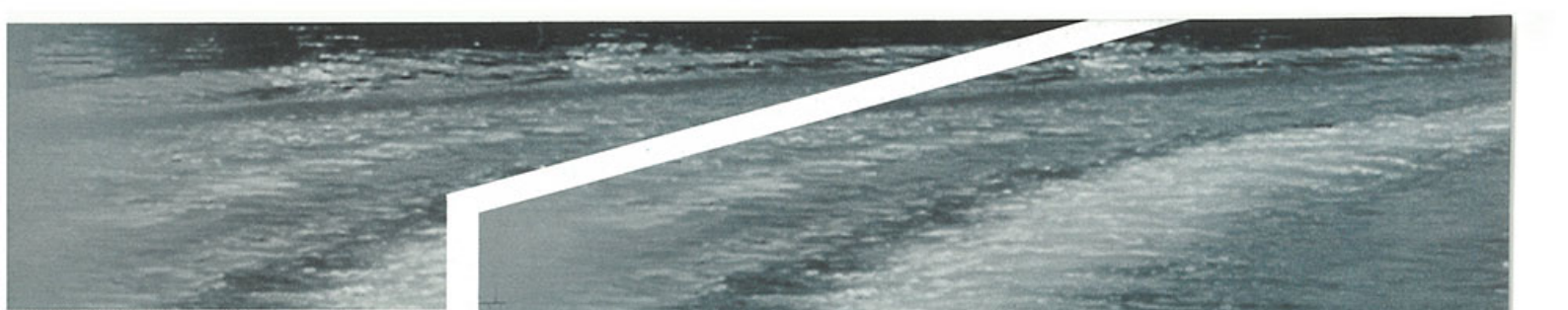
Get the live scores at www.hempel.com



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



> > > Συνέντευξη του Γιώργου Γράτσου,
προέδρου του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου Ελλάδος (NEE)

Το έργο του NEE δεν είναι στατικό αλλά συνεχώς ανανεούμενο

Με όραμα και στόχους για μια ισχυρή και ανταγωνιστική ελληνική ναυτιλία, που να μπορεί να στηρίξει και να μεγαλώσει το ναυτιλιακό πλέγμα της Ελλάδος προς όφελος της ελληνικής οικονομίας, ο κ. Γεώργιος Γράτσος εξελέγη προσφάτως, για δεύτερη φορά, πρόεδρος του NEE.

Τα Ναυτικά Χρονικά έχουν την τιμή και τη χαρά να δημοσιεύσουν μια από τις πρώτες, αν όχι την πρώτη, συνέντευξη του κ. Γράτσου, μέσα από την οποία περιγράφει και προσδιορίζει το στίγμα της ελληνικής ναυτιλίας στις διεθνείς εξελίξεις.

Ποιος θεωρείτε ότι πρέπει να είναι ο σύγχρονος ρόλος του NEE; Κρίνετε ότι οι σημερινές διεθνείς πολιτικές και οικονομικές εξελίξεις επιβάλλουν ένα νέο πεδίο πλεύσης και δράσης για το Δ.Σ. του Επιμελητηρίου; Το NEE είναι θεσμικός φορέας της ναυτιλίας -Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, ΝΠΔΔ- και ως τέτοιος έχει προκαθορισμένο ρόλο που προσδιορίζεται από τον «περί NEE» νόμο 989/79, ειδικότερα στο άρθρο (2) «... Σκοπόν έχει τη διά κοινής συνεργασίας των μελών αυτού και εντός των ορίων των γενικών συμφερόντων του κράτους και της εθνικής οικονομίας προστασία και προαγωγή των συμφερόντων της ελληνικής ναυτιλίας...». Έτσι, λοιπόν, ο τομέας δραστηριότητας του NEE σε γενικές γραμμές προδιαγράφεται, όμως ο ρόλος του για να ανταποκριθεί σ' αυτό διαμορφώνεται ανάλογα με τις εκάστοτε συνθήκες των εθνικών και διεθνών δεδομένων, όπως η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου,

το διεθνές κανονιστικό πλαίσιο, επιμέρους κανόνες χωρών όπου ο ελληνικός εμπορικός στόλος απασχολείται, ΗΠΑ, Αυστραλία, Άπω Ανατολή, Ευρώπη κ.λπ.

Το έργο του NEE δεν είναι στατικό, αλλά συνεχώς ανανεούμενο, όπου σε συνεργασία με τις εφοπλιστικές ενώσεις, των διαφόρων κλάδων της ναυτιλίας -μέλη του NEE είναι όλα τα ελληνικής σημαίας πλοία, από τα υπερμεγέθη Δ/Ξ έως τα μικρά θαλαμηγά-, με την πείρα και τεχνογνωσία που αυτό διαθέτει, αναλύει, μελετά τα δεδομένα και διαμορφώνει προτάσεις, εισηγήσεις, συμβάλλοντας έτσι στη διαμόρφωση σωστής ναυτιλιακής πολιτικής στη χώρα μας, στην Ε.Ε. και στον ΙΜΟ με γνώμονα πάντα την εξυπηρέτηση της ναυτιλίας. Οι σκέψεις, απόψεις, θέσεις προτάσεις μας έχουν πλουραλισμό και κοινωνικά στοιχεία.

Τέλος, για να απαντήσω ευθέως στην ερώτησή σας, πιστεύω πως ο νομοθετημένος ρόλος του NEE είναι αρ-



κετά ευρύς και καλύπτει όλα τα θέματα τα οποία απασχολούν τον εφοπλισμό και στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Σε γενικότερο πλαίσιο, ποιος θεωρείτε ότι πρέπει να είναι ο ρόλος του προέδρου μιας σύγχρονης πλοιοκτητικής ή εφοπλιστικής ένωσης;

Ο ρόλος του προέδρου μιας σύγχρονης πλοιοκτητικής ή εφοπλιστικής ένωσης είναι να βλέπει στο μέλλον, ούτως ώστε έγκαιρα να μπορεί να καθοδηγήσει ή να επηρεάσει εξελίξεις σε όφελος της ελληνικής ναυτιλίας και ως εκ τούτου και της Ελλάδος. Πρέπει να είναι ενήμερος για όλους τους προβληματισμούς και να προτρέπει το συμβούλιό του να εξετάζει τα πάντα από πολλές πλευρές, για να μπορεί να βρει λύσεις στα προβλήματα του κλάδου. Όπως είπε ο Αϊνστάιν, «δεν μπορούμε να λύνουμε προβλήματα χρησιμοποιώντας την ίδια λογική που χρησιμοποιήσαμε όταν τα δημιουργούσαμε».

Ορισμένοι παράγοντες της ναυτιλίας κρίνουν πως οι εφοπλιστικές ενώσεις πρέπει να είναι χαμηλών τόνων, ή άλλως «low profile». Ποιες είναι οι κρίσεις και θέσεις σας στην άποψη αυτή;

Αν έχεις κάτι να πεις σχετικά με ένα θέμα ή με μια εξέλιξη, αν δεν το πεις δεν κάνεις καλό στον εαυτό σου και στο σκοπό που υπηρετείς, ό,τι πεις όμως πρέπει να είναι σωστά τεκμηριωμένο για να μπορέσει να πείσει και να επηρεάσει. Η έννοια του «low profile» είναι θεμιτή αν είναι να συγκριθεί με υπερφίαλες εκδηλώσεις, αλλά δεν πρέπει να οδηγήσει στο «no profile», όπου αν

δεν πεις τη γνώμη σου θα σε ισοπεδώσουν άλλοι οι οποίοι ίσως γνωρίζουν λιγότερα ή όχι τόσο καλά.

Ποιες σχέσεις συνεργασίας θα θέλατε να διατηρήσετε, να αναπτύξετε ή να επαναπροσδιορίσετε με την ΕΕΕ, το Committee και την ΠΝΟ;

Οι σχέσεις και με τους τρεις οργανισμούς που αναφέρατε αλλά και με τους άλλους φορείς που καλύπτουν τις διάφορες κατηγορίες πλοίων-μελών του ΝΕΕ είναι άριστες και η συνεργασία δεδομένη. Ειδικά με την ΠΝΟ, πρέπει να υπάρχει καλή συνεργασία για το καλό της Ελλάδος και της ελληνικής οικονομίας με σκοπό τη διατήρηση μιας ανταγωνιστικής ελληνικής ναυτιλίας, η οποία προσφέρει στη θάλασσα αλλά και στη στεριά πάνω από 200.000 θέσεις εργασίας. Στόχος πρέπει να είναι η αύξηση των θέσεων εργασίας στην Ελλάδα γενικότερα. Για να γίνει αυτό πρέπει να είναι ανταγωνιστικά τα ελληνικά σημαίας πλοία, για να συνεχίσουν να υπάρχουν και να αυξάνονται και έτσι να διατηρηθεί και να μεγαλώσει το ναυτιλιακό πλέγμα της Ελλάδος και συνεπώς τα οφέλη που πηγάζουν από αυτό.

Θεωρείτε ότι η αναβίωση των προθέσεων του ΥΕΝ για επαναλειτουργία του Εθνικού Συμβουλίου Ναυτιλιακής Πολιτικής θα τοποθετήσει σε δεύτερο ρόλο το έργο του ΝΕΕ;

Σ' αυτό το σημείο πρέπει να επισημάνω ότι το ΝΕΕ έχει το δικό του ρόλο όπως ανέφερα παραπάνω. Το ΣΕΝΑΠ (Συμβούλιο Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής) είναι ένα άλλο όργανο. Το ΝΕΕ είναι μέλος του ΣΕΝΑΠ και εκεί



θα εκφέρει τις θέσεις της πλοιοκτησίας. Πρέπει όμως να επισημάνω ότι εξαρχής είχαμε εκφράσει σοβαρές επιφυλάξεις για την αναγκαιότητα της θεσμοθέτησής του. Είναι δύσκολο να πιστέψει κανείς ότι ένα παρόμοιο πολυπληθές σχήμα μπορεί να προσφέρει στο ναυτιλιακό προβληματισμό της Ελλάδος.

Το μεγάλο «εθνικό κεφάλαιο» που λέγεται ελληνική ναυτιλία και μας βοηθά να έχουμε διεθνή προβολή είναι δημιούργημα της ελληνικής ιδιωτικής πρωτοβουλίας με τη συνδρομή της ελληνικής ναυτεργασίας. Αναπτύχθηκε με τον ελεύθερο ανταγωνισμό, μακριά από τον κρατικό εναγκαλισμό. Επηρεάζεται κυρίως από τις εξελίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο. Ως εκ τούτου, πρέπει κατά κύριο λόγο να κατευθύνεται από το όραμα των δημιουργών του και καλό είναι να μείνει έξω από συντεχνιακές επιδιώξεις και μεμφιμοιρίες.

Το NEE είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Πιστεύετε ότι ορισμένες παράμετροι της νομοθεσίας που το διέπουν, ιδιαίτερα ως προς τις ρυθμίσεις περί εργασιακών σχέσεων, προκαλούν κάποια εσωτερική δυσκαμψία στο έργο του; Πόσο εύκολη είναι η πρόσληψη νέων, καταρτισμένων και εξειδικευμένων ανθρώπων στους κόλπους του Επιμελητηρίου;

Για να προσφέρει καλές υπηρεσίες στην ελληνική ναυτιλία, το NEE θα πρέπει να έχει την ευχέρεια, εκτός της καλύψεως του δημοσιοϋπαλληλικού τομέα με δημόσιους υπαλλήλους, για το ναυτιλιακό τομέα και τη Γενική Διεύθυνση, να στελεχώνεται με συμβούλους οι οποίοι να είναι ειδικοί για τα θέματα που απασχολούν τη ναυτιλία. Τέτοια άτομα δεν δημιουργούνται μέσα από το δημοσιοϋπαλληλικό πλαίσιο. Γι' αυτό ένα πιο ευέλικτο πλαίσιο προσλήψεώς τους θα εξυπηρετούσε καλύτερα τη ναυτιλία.

Ποιες πρωτοβουλίες οφείλει ή επιθυμεί να αναλάβει το NEE σχετικά με την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγ-

γελμα; Στο ίδιο πλαίσιο θεωρείτε τη μέχρι σήμερα συμβολή των φορέων του κλάδου επαρκή στο θέμα αυτό; Η μέχρι στιγμής πολιτική προσελκύσεως έχει αποφέρει αποτελέσματα. Πολλοί νέοι ενδιαφέρονται να εξελιχθούν σε αξιωματικούς γέφυρας και μηχανής. Οι αξιωματικοί αυτοί όταν φθάσουν στον καταληκτικό βαθμό δημιουργούν τον κορμό που κρατάει ζωντανό το ναυτιλιακό πλέγμα της Ελλάδος, το οποίο προσφέρει αυτά τα μεγάλα οφέλη στην ελληνική οικονομία. Υπολογίζεται ότι το 2004 θα προσφέρει περίπου 12 δισ. ευρώ. Οι εισροές αυτές δημιουργούν τις θέσεις εργασίας στην Ελλάδα που προανέφερα.

Το NEE έχει έδρα στον Πειραιά. Κατά τη γνώμη σας μπορεί να αναλάβει έναν πιο ουσιαστικό ρόλο στην ανάπτυξη της πόλης ως ναυτιλιακό κέντρο της Μεσογείου ή θεωρείτε ότι το θέμα αυτό έχει ουσιαστικά λήξει; Ποιες είναι οι σχέσεις σας με την Τοπική Αυτοδιοίκηση στο θέμα αυτό;

Το ζητούμενο είναι να γίνει ο Πειραιάς ναυτιλιακό και οικονομικό κέντρο της Ευρώπης. Για να γίνει αυτό, θα πρέπει ο Πειραιάς να έχει τη δυνατότητα να προσφέρει ανταγωνιστικές και ποιοτικές υπηρεσίες στη ναυτιλία και στις συναλλαγές. Αυτό δεν έχει να κάνει με την Τοπική Αυτοδιοίκηση αλλά με τη νοοτροπία της Πολιτείας, η οποία θα πρέπει να θελήσει να νομοθετήσει προς την κατεύθυνση αυτή. Εδώ θέλω να τονίσω ότι το ναυτιλιακό πλέγμα της Αγγλίας προσφέρει κύκλο εργασιών 53 δισ. ευρώ ετησίως, περισσότερο από τετραπλάσια προσφορά από την προσφορά του ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος στην Ελλάδα. Μεγάλο μέρος του κύκλου εργασιών αυτού είναι από ελληνικά γραφεία εγκατεστημένα στο Λονδίνο και, γενικότερα, ελληνικά πλοία που χρησιμοποιούν τις εκεί υπηρεσίες. Αυτό πρέπει να αφυπνίσει τους αρμοδίους, γιατί η ελληνόκτητος ναυτιλία είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο, ελέγχο-

Quality, Reliability, Knowledge



GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

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

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

Operating 24 hours

www.gigilinis.com

Headquarters:

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

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

e-mail: gigilinis.shpn@axiom.gr

Ocean Going Salvage Tug
HELLAS



Ocean Going Salvage Tug
EUROPE



Ocean Going S&T Tug
MACEDON-11



Harbour and Open Sea Tug
MINOTAUROS



Harbour and Open Sea Tug
ALEXANDROS



Harbour Tug
DIMITRIOS



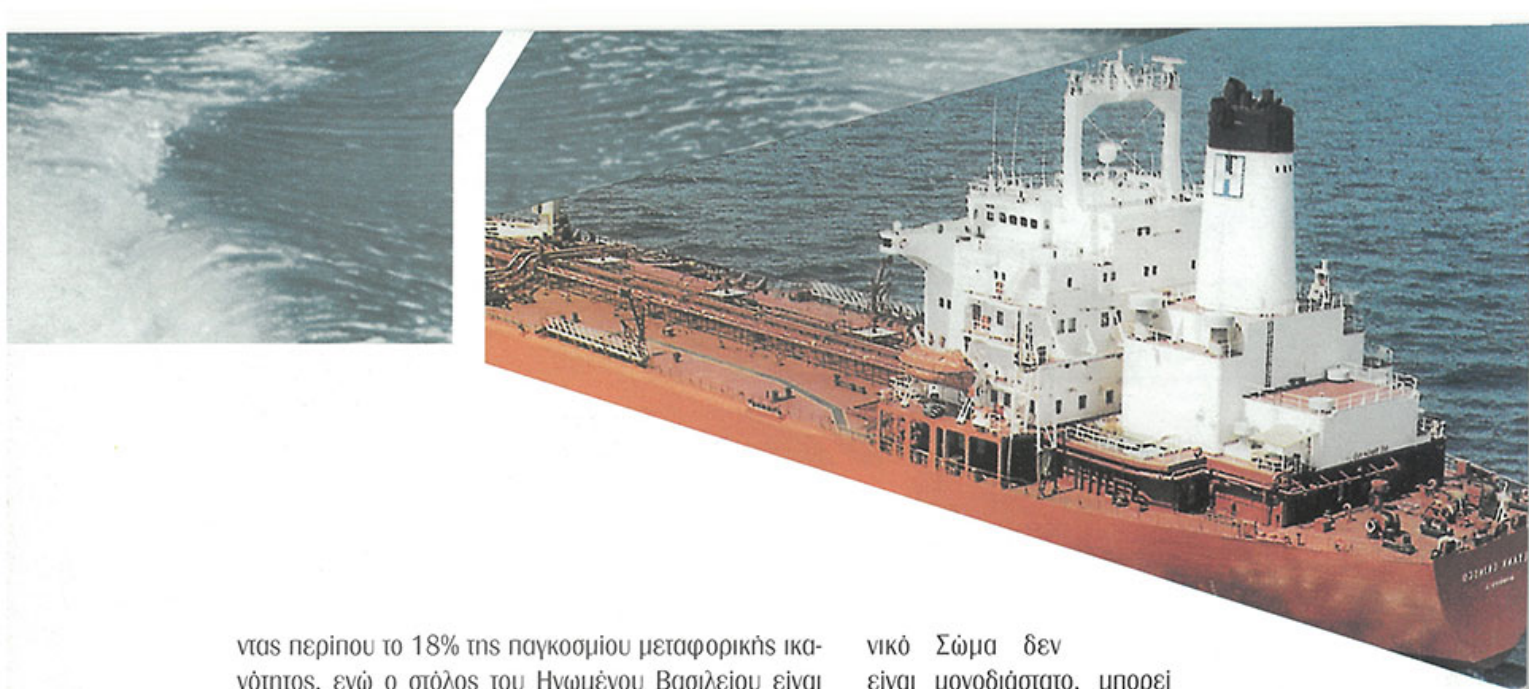
Harbour Tug
THEODOROS



ISO 9001:2000
Certificate Number: 37928



MGMT. SYS.
RvA C 046



ντας περίπου το 18% της παγκοσμίου μεταφορικής ικανότητας, ενώ ο στόλος του Ηνωμένου Βασιλείου είναι σημαντικά μικρότερος. Με άλλα λόγια, για να έχει η Ελλάδα πολύ μεγαλύτερα οφέλη, πράγμα που θα έπρεπε και μπορεί να το καταφέρει, θα πρέπει να δημιουργήσει όλες τις κατάλληλες υποδομές.

Θεωρείτε αναγκαία την ενεργή παρουσία και συμμετοχή κάποιων μελών του NEE στα συμβούλια χρήστων ή και στα Δ.Σ. των λιμένων εθνικής σημασίας της χώρας; Τι θα προτεινάτε για το θέμα αυτό στον υπουργό Ε.Ν.; Για να γίνει οποιαδήποτε πρόοδος ή να λυθεί οποιοδήποτε θέμα πρέπει να γίνει συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων με ανθρώπους που έχουν διαφορετικές γνώμες και συμφέροντα. Άρα πιστεύω στη συμμετοχή μελών του NEE στα συμβούλια χρήστων. Μόνον έτσι θα υπάρξει πρόοδος.

Υπάρχουν έντονες φημολογίες πως η Ε.Ε. επιθυμεί τη δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού Λ.Σ. Ποιος θεωρείτε ότι πρέπει να είναι ο ρόλος του Λ.Σ. της χώρας μας; Πιστεύετε ότι πρέπει να περιοριστεί στο ρόλο της ακτοφυλακής και όχι στη δημιουργία ναυτιλιακής πολιτικής; Είναι μάλλον ορατό ότι σε μια Ενωμένη Ευρώπη, αργά ή γρήγορα, θα υπάρξει και συνεργασία στο θέμα της εξωτερικής πολιτικής, οικονομίας, σε στρατιωτικά θέματα, οπότε, γιατί όχι, και για το θέμα της ακτοφυλακής. Κατά τη γνώμη μου, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι καλό να υπάρχει στην Ελλάδα χάριν της μεγάλης ελληνικής ναυτιλίας, που έχει τις ιδιαιτερότητές της, και πρέπει να τυχάνει των ανάλογων χειρισμών. Το Λιμε-

νικό Σώμα δεν είναι μονοδιάστατο, μπορεί να εκτελέσει και τους δύο ρόλους, όπως κατά γενική αποδοχή έχει μέχρι σήμερα πράξει. Στελεχώνει το YEN, μέρος του δε εκτελεί και χρέη ακτοφυλακής.

Πόσο ενεργή είναι η συμμετοχή του NEE στις ευρωπαϊκές εξελίξεις στις Βρυξέλλες και στο Στρασβούργο; Οι Έλληνες πλοιοκτήτες πρέπει να δημιουργήσουν μόνη αντιπροσωπεία στα ευρωπαϊκά κέντρα των νομοθετικών εξελίξεων;

Παρακολουθούμε στενά τα τεκταινόμενα στις Βρυξέλλες και εκπρόσωποι της ναυτιλίας τακτικά τις επισκέπτονται. Πιστεύω ότι οι Βρυξέλλες θα παίξουν πιο σημαντικό ρόλο, ως εκ τούτου μελλοντικώς θα έπρεπε να υπάρχει μια ισχυρότερη ελληνική παρουσία εκεί.

Ποια από τα οράματα και τις πρωτοβουλίες του Σπύρου Αλεξανδράτου θα θέλατε να συνεχίσετε και να ολοκληρώσετε;

Ο Σπύρος ήταν πολύ καλός μου φίλος. Όπως γνωρίζετε, με διαδέχθηκε στην προεδρία του NEE το 2000. Από το 2000 και μετά δεν συμμετείχα στο διοικητικό συμβούλιο του NEE και δεν παρακολουθούσα τις συζητήσεις. Το όραμα και οι στόχοι μου είναι, όπως πιστεύω ότι ήταν και οι στόχοι όλων των προκατόχων μου, μια ισχυρή και ανταγωνιστική ελληνική ναυτιλία που να μπορεί να στηρίξει και να μεγαλώσει το ναυτιλιακό πλέγμα της Ελλάδας προς όφελος της ελληνικής οικονομίας.

Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Συρματοσχοινοτεχνική



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

Εξουσιοδοτημένοι από κρατικό φορέα

Πιστοποιημένοι από νηογνώμονες

Τεστάρισμα των υλικών

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

Εκδοση πιστοποιητικών

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι
μεγάλων οίκων του εξωτερικού:



- *συρματοσχοινα*
- *αλυσίδες*
- *σχοινιά*
- *ιμάντες*
- *εξαρτήματα*

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

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





Μετατρέπουν τους ναυτικούς σε εγκληματίες

>> Άρθρο της Dr Chao Wu,
Legal Director - Thomas Miller P & I



Η τάση για επίσημη μετατροπή των ναυτικών που εμπλέκονται σε περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης σε εγκληματίες, αποτελεί μείζον θέμα ανησυχίας για το ναυτιλιακό κλάδο. Μέσα σε ένα πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, οι Αρχές τάσσονται η μία μετά την άλλη υπέρ της απόδοσης ποινικών ευθυνών στον πλοιοκτήτη, τον καπετάνιο, τους αξιωματικούς και το πλήρωμα του πλοίου.

Έτσι, στην ουσία, οι καπετάνιοι και τα πληρώματα μπορούν να θεωρηθούν εγκληματίες επειδή κάνουν τη δουλειά τους. Σε ορισμένα καθεστώτα, η διαρροή πετρελαίου μπορεί από μόνη της να σταθεί αφορμή για την απόδοση ποινικής ευθύνης. Αυτοί που επιβαίνουν στο πλοίο αντιμετωπίζουν το ενδεχόμενο φυλάκισης για διαρροές που έχουν γίνει από ατύχημα και για παραβιάσεις της MARPOL, χωρίς να δίνεται ιδιαίτερη βάση στις συνθήκες υπό τις οποίες έγινε το ατύχημα.

Οι επιπτώσεις από την ποινικοποίηση, πραγματικές και ενδεχόμενες, όσον αφορά την αντιμετώπιση των περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης, είναι αδιαμφισβήτητα δυσμενείς.

Η αποτελεσματική αντίδραση σε περιπτώσεις ατυχήματος τίθεται σε κίνδυνο σε κρίσιμες στιγμές. Οι καπετάνιοι και τα πληρώματα πρέπει πολύ συχνά να αντιδρούν υπό εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες προκειμένου να περιορίσουν ή και να αποτρέψουν ένα ατύχημα. Εάν όμως οι ναυτικοί αντιμετωπίζουν το ενδεχόμενο επιβο-

λής ποινικών κυρώσεων από ορισμένες αρμόδιες αρχές, λόγω των προσπαθειών τους ή και παρά τις προσπάθειες, θα είναι λιγότερο πρόθυμοι να αντιδράσουν άμεσα όταν υπάρξει κάποιο τέτοιο περιστατικό.

Η διερεύνηση των συνθηκών, υπό τις οποίες συνέβη το ατύχημα, θα γίνεται όλο και πιο δύσκολη, καθώς οι καπετάνιοι και τα πληρώματα θα τηρούν επιφυλακτική στάση όσον αφορά την παροχή πληροφοριών, οι οποίες μπορεί να χρησιμοποιηθούν εις βάρος τους και να οδηγήσουν σε άσκηση ποινικής δίωξης.

Εάν η ίδια στάση αρχίσει να τηρείται και από όλα τα υπόλοιπα εμπλεκόμενα μέρη (όπως για παράδειγμα τους διασώστες), τότε η αντίδραση στα ατυχήματα θα είναι ακόμα πιο καθυστερημένη, ενώ υπάρχει σοβαρός κίνδυνος να επεκταθούν οι επιπτώσεις του και να αυξηθούν τόσο η καταστροφή όσο και το κόστος.

Η ποινικοποίηση σπάνια προέρχεται από τις κυβερνήσεις, τους πολιτικούς και τις Αρχές, οι οποίες επιζητούν την απόδοση δικαιοσύνης. Συνήθως, πηγάζει από την επιθυμία μεμονωμένων ατόμων και δημοσίων οργανισμών για δημιουργία πολιτικού θέματος ή για τήρηση σκληρής στάσης προς τους εφοπλιστές όσον αφορά τον καθορισμό των αποζημιώσεων για τις απώλειες.

Οι συλλήψεις που έγιναν μετά τα περιστατικά του «Erika» και του «Tasman Spirit» είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της συγκεκριμένης αντίληψης και δεν οφείλονται σε ελλείψεις όσον αφορά τις εγγυήσεις ή τις δράσεις από την πλευρά των P&I Clubs. Τέτοιες γραφειοκρατικές ενέργειες έρχονται σε αντίθεση με τις γενικά αποδεκτές αρχές της διεθνούς ναυτιλίας και δεν δείχνουν σεβασμό στα δικαιώματα των εμπλεκόμενων ατόμων.

Στη ετήσια έκθεσή της για το 2004, η International Tanker Owners Pollution Federation δίνει έμφαση στα περιστατικά του «Prestige» και του «Tasman Spirit», για τα οποία ο καπετάνιος, το πλήρωμα και η εταιρεία που ανέλαβε τη διάσωση, συνελήφθησαν και τέθηκαν υπό κράτηση από τις ισπανικές και πακιστανικές αρχές αντίστοιχα. Ο καπετάνιος του «Prestige» εξακολουθεί να κρατείται στην Ισπανία, ενώ οι κρατούμενοι του «Tasman Spirit» αφέθησαν ελεύθεροι. Ο πρόεδρος της ITOPE, δρ Helmut Sohmen, δήλωσε ότι το περιστατικό του «Tasman Spirit» αποτελεί «άλλο ένα παράδειγμα δίωξης αθώων ναυτικών και διασωστών, το οποίο

δεν εξυπηρετεί κάποιον σκοπό, θέτοντας παράλληλα σε κίνδυνο τη μεθοδική αντίδραση για σοβαρά ατυχήματα, για τα οποία αποδεδειγμένα υπάρχουν αποτελεσματικοί τρόποι αντιμετώπισης». Τέτοιες συμπεριφορές και μέτρα από πλευράς κυβερνήσεων και αρμοδίων αρχών υπονομεύουν και δυσχεραίνουν την αποτελεσματικότητα των μηχανισμών των P&I που υπάρχουν για την αντιμετώπιση σοβαρών θαλάσσιων ατυχημάτων. Η καθυστερημένη και μη αποτελεσματική αντιμετώπιση της ρύπανσης και των άλλων περιστατικών που δημιουργούν σοβαρές ζημιές στο περιβάλλον, έχει επί πλέον αρνητικό αντίκτυπο στο συνολικό ύψος των αποζημιώσεων. Οι ασφαλιστικές εταιρείες εκφράζουν την ανησυχία ότι η νομοθετική κλιμάκωση θα αυξήσει το οικονομικό βάρος που επωμίζονται οι πλοιοκτήτες, οι operators, οι καπετάνιοι και τα πληρώματα. Αυτό αντανakλά μια πολιτική τάση να δείξουμε ότι κάτι καινούργιο θα πρέπει να προωθείται κάθε φορά, ασχέτως με το πόσο λογικό είναι.

Μετά τα ατυχήματα, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ασχοληθεί με σειρά προτεινόμενων περιορισμών και κυρώσεων. Η τελευταία πρόταση οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία αναθεωρήθηκε τον Ιούνιο του 2004, υποστηρίζει ότι το σύστημα των διεθνών συνθηκών και ιδιαίτερα οι συνθήκες για την πολιτική ευθύνη και για τις επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες (Civil Liability Convention και Hazardous and Noxious Substances Convention) δεν αποθαρρύνουν επαρκώς την κατώτερης ποιότητας ναυτιλία. Παράλληλα, εισάγει την επιβολή κυρώσεων στον πλοιοκτήτη, τον καπετάνιο, τον ιδιοκτήτη του φορτίου, το νηογνώμονα και σε οποιονδήποτε άλλον φέρει ευθύνη για τη ρύπανση που προέρχεται από το πλοίο. Αν και η MARPOL καθιστά σαφές πως ποινική ευθύνη δεν αποδίδεται εάν δεν υπάρχει πράξη εσκεμμένη ή ριψοκίνδυνη, ωστόσο επισημαίνει ότι μπορεί να αποδοθεί ευθύνη εάν αποδειχθεί ότι υπάρχει σκοπιμότητα ή επικίνδυνη ή σοβαρή αμέλεια. «Σοβαρή αμέλεια» μπορεί να διαπιστωθεί και σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης από ατύχημα, οπότε μπο-





ρούν να επιβληθούν ποινικές κυρώσεις. Οι διαρροές από ατύχημα που γίνεται εκτός εθνικών ή χωρικών υδάτων δεν αποτελούν παράβαση η οποία να βαρύνει τους πλοιοκτήτες, τους καπετάνιους και τα πληρώματα, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούν τους σχετικούς όρους της MARPOL. Εν τούτοις, αυτό πρακτικά δεν έχει ιδιαίτερη σημασία, καθώς οι περισσότερες περιπτώσεις ρύπανσης σημειώνονται εντός χωρικών υδάτων.

Η Μάλτα και η Ελλάδα έχουν ψηφίσει κατά της πρότασης οδηγίας. Ωστόσο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο δεν έχει ακόμα εκφράσει άποψη πάνω στο θέμα.

Επί πλέον, κάποια κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αν και έχουν υπογράψει τη συνθήκη για την πολιτική ευθύνη, πρόσφατα υιοθέτησαν νομοθεσίες οι οποίες καθιστούν ακόμα δυσκολότερη τη συμμόρφωση από τους πλοιοκτήτες. Η Γαλλία επιβάλλει βαριά πρόστιμα αλλά και ποινές φυλάκισης για τα περιστατικά θαλάσσιες ρύπανσης, είτε από ατύχημα είτε όχι, σε πλοιοκτήτες, καπετάνιους, μέλη του πληρώματος και επιχειρηματικά στελέχη. Η Ισπανία, από την πλευρά της, έχει εκδώσει διάταγμα το οποίο απαιτεί υπερβολικά πολλές και μη ρεαλιστικές εγγυήσεις για να καλύψει «όλες τις πιθανές ζημιές σε ανθρώπους, δημόσιους οργανισμούς ή περιουσιακά στοιχεία οποιασδήποτε φύσης και τα έξοδα

που προκύπτουν για τον περιορισμό των απωλειών αυτών, το κόστος της διαδικασίας απομάκρυνσης του ναυαγίου ή του φορτίου, καθώς και το κόστος της αποκατάστασης του θαλάσσιου περιβάλλοντος».

Τα παραδείγματα της μονομερούς υιοθέτησης νομοθεσίας από την Ισπανία και τη Γαλλία για τους πλοιοκτήτες μπορεί να αποτελέσουν προηγούμενο και για άλλες χώρες της Ε.Ε. Αν δεν ακουστεί εγκαίρως η φωνή του πλοιοκτήτη, τότε υπάρχει κάθε πιθανότητα και άλλες χώρες να υιοθετήσουν παρόμοιους ή ακόμα αυστηρότερους νόμους.

Οι ναυτιλιακοί οργανισμοί, όπως η Intertanko, η Intercargo, το ICS, το International Group of P&I Clubs και η BIMCO, θα μπορούσαν να ενώσουν τις δυνάμεις τους για αμεροληψία και δικαιοσύνη στη δημιουργία νόμων που αφορούν την απόδοση ευθυνών στο ναυτιλιακό κλάδο.

Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να συνεχίσουν να επαγρυπνούν και να είναι καλά πληροφορημένοι για τις εταιρικές πολιτικές που απαγορεύουν τη ρύπανση και να διασφαλίσουν ότι την πολιτική αυτή την κατανοούν πλήρως και την εφαρμόζουν οι εργαζόμενοι στο πλοίο αλλά και στις επιχειρήσεις που βρίσκονται στη στεριά. Θα πρέπει να κατανοούν τους συγκεκριμένους κινδύνους - τόσο τις οικονομικές συνέπειες όσο και το ενδεχόμενο φυλάκισης - στους οποίους μπορεί να εκτεθούν όταν συναλλάσσονται σε περιοχές όπως η Ευρώπη.

total support

quality driven

service plus

MB

barbados
maritime

ships registry

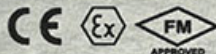
www.barbadosmaritime.com

your expectation. our benchmark.

RIGHT, LIGHT, TIGHT

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

Intrinsically safe equipment



ts tanksystem



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

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

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



www.tanksystem.com



Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει χάσει την επαφή με τα θετικά στοιχεία της Ναυτιλίας

>> **Συνέντευξη του** Δημήτρη Λύρα, Managing Director Lyras Shipping Ltd, Advisor of the board for marine matters Ulysses Systems

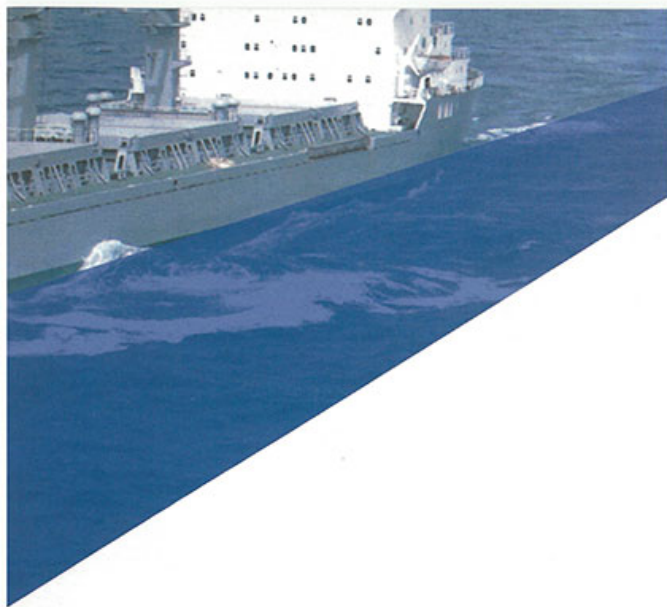
Πιστεύει πως οι ενέργειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίες κατευθύνονται από πολιτικά κίνητρα των κρατών-μελών, βλάπτουν τη θετική πορεία της εμπορικής ναυτιλίας. Υποστηρίζει, παράλληλα, ότι η έξωθεν εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας θα μπορούσε να βελτιωθεί σημαντικά, όχι μόνον με την αμέριστη υποστήριξη της εκάστοτε κυβέρνησης, αλλά και από την αποτελεσματική στάση των ανθρώπων της.

Οι ενδιαφέρουσες και εμπειριστατωμένες απόψεις ανήκουν στον πλοιοκτήτη κ. Δημήτρη Λύρα, ο οποίος στη συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ν.Χ.» αναλύει τους προβληματισμούς και τις σκέψεις του για τα τεκταινόμενα στο διεθνές προσκήνιο της ναυτιλίας.

Η οικογένειά σας είναι ιστορικά δεμένη με τη θάλασσα. Πώς αντιδράτε στην επικείμενη νομοθεσία της Ε.Ε. που ποινικοποιεί την εξ αμελείας θαλάσσια ρύπανση; Υπάρχει μια τάση στις ανεπτυγμένες χώρες, η αμέλεια να τιμωρείται ποινικά όλο και σε μεγαλύτερο φάσμα δραστηριοτήτων. Όσο λοιπόν η ναυτιλία προχωράει προς την κατεύθυνση του να προβλέπει και να προλαμβάνει τους κινδύνους, κάτι που ιστορικά δεν ίσχυε, οι παγκόσμιες νομοθεσίες θα πιέζουν για το καθεστώς αυτό. Το νομοθετικό περιβάλλον που κρίνει την αμέλεια, συνήθως είναι πλημμελές, και θα πάρει πολλά χρόνια να φτάσει να είναι ένα εργαλείο ακριβείας. Με άλλα λόγια, η ποινικοποίηση της αμέλειας είναι ακόμα επέμ-

βαση παραδειγματισμού και όχι χειρουργική επέμβαση για να αφαιρέσουν παθητικό ιστό.

Η πιθανή ποινικοποίηση ναυτικών ή των αντιπροσώπων ναυτιλιακών εταιρειών, σε περίπτωση ατυχήματος, θα προξενήσει ζημία στις ομαδικές προσπάθειες της ναυτιλίας για την αποφυγή ρύπανσης στη θάλασσα. Στο φόβο των ποινικών διώξεων ή κυρώσεων, οι άνθρωποι που θα έπρεπε να ανταποκριθούν στο «spill response» θα έχουν «τραπεί σε φυγή». Επακόλουθο, βεβαίως, θα είναι το image της ναυτιλίας να υποβαθμιστεί ακόμη περισσότερο απ' όσο θα έχει υποβαθμιστεί ύστερα από κάποιο ατύχημα, ή απ' όσο είναι ήδη υποβαθμισμένο.



Πιστεύετε ότι οι ενέργειες της Ε.Ε., με τη σύμφωνη γνώμη των κρατών-μελών, βλάπτουν τα συμφέροντα της ναυτιλίας μας και αμαυρώνουν την εικόνα του ναυτικού; Ναι, θεωρώ ότι βλάπτουν τη θετική πορεία της ναυτιλίας, που κατά τη γνώμη μου κατευθύνονται από πολιτικά κίνητρα των κρατών-μελών. Το image της ναυτιλίας θα μπορούσε να βελτιωθεί σημαντικά με την κατάλληλη υποστήριξη της εκάστοτε κυβέρνησης της χώρας μας και από μια ακόμα καλύτερη στάση της ναυτιλίας. Ο λόγος που το τονίζω αυτό είναι διότι η πολιτική που δρα έναντι των συμφερόντων της ναυτιλίας καθορίζεται από την κοινή γνώμη, στις χώρες της Ε.Ε., η οποία έχει χάσει εντελώς την επαφή της με τα θετικά στοιχεία του κλάδου μας.

Η Χίος είναι ένα παραδοσιακά ναυτικό νησί. Πώς αντιδράτε στην πρόθεση της νεότερης γενιάς να μην ασχοληθεί με τη θάλασσα; Θεωρείτε ότι η τουριστική ανάπτυξη του νησιού αλλάζει τα οικονομικά δεδομένα και τις προτεραιότητες των κατοίκων της;

Δεν είμαι ο πιο αρμόδιος στα θέματα της τουριστικής ανάπτυξης της Χίου, αλλά πιστεύω πως ίσως είναι δύσκολο να συνεχισθεί μια παράδοση σε ένα επάγγελμα όταν δεν την ευνοούν οι καταστάσεις.

Το επάγγελμα του ναυτικού γενικά στην Ελλάδα, κατά τη γνώμη μου, είναι cost effective, ειδικότερα όταν απευθύνεται σε θέσεις που απαιτούν μεγάλες διοικητικές και τεχνικές ικανότητες, ώστε να αντιμετωπισθούν μεγάλα οικονομικά και περιβαλλοντολογικά ρίσκα. Αυτό δεν είναι κάτι που ενδιαφέρει την πλειονότητα των νέων είτε στη Χίο είτε στην υπόλοιπη Ελλάδα.

Πώς μπορεί να συμβάλει η εφοπλιστική οικογένεια στην ποιοτική αλλά και ποσοτική προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα;

Με το να βοηθήσει να διορθωθεί το image της ναυτιλίας ώστε οι νομοθεσίες στις χώρες της Ε.Ε. και σε άλλα απαιτητικά εμπορικά περιβάλλοντα να ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Αυτό θα βοηθήσει την προσέλκυση περισσότερων και κατάλληλων νέων καριέρας στο ναυτικό επάγγελμα. Επί πλέον πρέπει να συμβάλει στο να αναπτυχθεί η τεχνολογία όσο πρέπει στα πλοία, ώστε αυτή να ανταποκρίνεται στο πνευματικό και μορφωτικό επίπεδο των νέων που ζητάμε να κυβερνούν τα πλοία μας. Δεν θα προσελκύσουμε τους καλύτερους μηχανικούς στη ναυτιλία εάν το μισό τους χρόνο υποχρεώνονται να κάνουν βάρδια εξαιτίας ανεπαρκούς αυτοματισμού.

Οι δραστηριότητές σας επεκτείνονται και στην παραναυτιλιακή τεχνολογία και βιομηχανία. Με αυτή την εμπειρία, πώς σχολιάζετε τις συναλλαγές σας με την ελληνική εφοπλιστική οικογένεια; Ποιες είναι οι κυριότερες παράμετροι που επηρεάζουν τις αποφάσεις μιας ναυτιλιακής εταιρείας;

Πολύ προβλέψιμες. Η αντιμετώπιση της τεχνολογίας από την ελληνική ναυτική οικογένεια είναι εντελώς αντικειμενική και η αντιμετώπιση η δική μου πάνω στην τεχνολογία εύχομαι να αποδειχθεί εξίσου αντικειμενική. Οι κύριες παράμετροι ως επί το πλείστον είναι εμπορικές, αλλά υπάρχει και ένας αναμενόμενος συντηρητισμός σε δεδομένες παλιότερες επαγγελματικές επιδόσεις. Ακόμα και αυτό, όμως, είναι μία αντικειμενική και ανθρώπινη κατάσταση. Δεν είναι εύκολο, λόγω της εξέλιξης της τεχνολογίας, να θέλουμε και εμείς να αλλάξουμε την καριέρα μας. Παραδείγματος χάριν, η σπάνια επίδοση στην ελληνική νοοτροπία να διαχειρίζεται τη γραφειοκρατία έχει απαλειφθεί από τη σωστά δομημένη τεχνολογία. Δυστυχώς δεν είναι πάντα σωστά δομημένη η τεχνολογία.



Πόσο επηρεάζει η τεχνολογία την καθημερινότητα της ναυτιλιακής οικογένειας; Η ελληνική κοινότητα ανταποκρίνεται άμεσα στο κάλεσμα των τεχνολογικών αναγκών της εποχής μας και υιοθετεί με ταχύτητα τις νέες επιστημονικές και τεχνολογικές ανακαλύψεις;

Όπως ανέφερα και προηγουμένως η αντιμετώπιση είναι αντικειμενική. Παρατηρώντας άλλες χώρες, η τεχνολογική ανάπτυξη είναι ταχύτερη λόγω διαφορετικών business models (επιχειρησιακά μοντέλα).

Οι επιχειρηματικές σας σχέσεις με τις εταιρείες ship management στην Κύπρο είναι αρκετά στενές. Τι θα συμβουλευόσασταν έναν πλοιοκτήτη μικρού τονάζ ως προς τις εταιρείες αυτές;

Οι ship management εταιρείες έχουν εντελώς διαφορετικό business model και αντιμετωπίζουν εντελώς διαφορετικές καταστάσεις, έστω και αν ορισμένες φορές μοιάζουν να απαντούν στις ίδιες ανάγκες.

Η ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια είναι βασισμένη στην ευελιξία ενώ το third party Ship Management είναι βασισμένο στη συστηματικοποίηση. Είναι πιο βιομηχανοποιημένο μοντέλο διαχείρισης.

Η έδρα σας είναι τόσο ο Πειραιάς όσο και το Λονδίνο. Θεωρείτε ότι και οι δύο πόλεις αρχίζουν να χάνουν την παλαιότερη αίγλη τους στη ναυτιλιακή κοινότητα; Ποιοι λόγοι συνετέλεσαν σε αυτό;

Η ερώτηση είναι πολύπλοκη και για οικονομία χώρου μπορώ να σας δώσω μερικές απλές γενικοποιήσεις που εύχομαι να απαντούν την ερώτησή σας.

Η κουλτούρα της Ελλάδας ξεχωρίζει ως επιχειρηματική. Της Αγγλίας, από την άλλη μεριά, ξεχωρίζει ως

«planning culture». Και τα δύο μέρη είναι ακριβότερα στους μισθούς από την Ινδία που έχει «academic culture». Η Κίνα πάλι χαρακτηρίζεται από ένα οικονομικό περιβάλλον με χαμηλό εργατικό κόστος και υψηλό βαθμό ανάπτυξης.

Η ναυτιλία σήμερα κατευθύνεται προς το industrialization και το risk mitigation. Αν φανταστούμε λοιπόν μια εταιρεία που θέλει να εκμεταλλευτεί τα θετικά από όλες αυτές τις περιοχές, θα είχαμε μια εταιρεία με ελληνικά στοιχεία από άποψη investment και οικονομο-εμπορικό outlook, αγγλικά στοιχεία στο σχεδιασμό των διαδικασιών και την πειθαρχία, ινδικά στοιχεία τεχνολογικής επικαιρότητας και στοιχεία που εκμεταλλεύονται το χαμηλό κόστος των προσφερομένων υπηρεσιών στο Far East.

Οι φορολογικοί κανονισμοί επίσης είναι ένας παράγοντας που επηρεάζει αποδυναμώνοντας ή ενδυναμώνοντας, από καιρού εις καιρόν, τα ναυτιλιακά κέντρα.

Ποια θεωρείτε ότι θα είναι η επόμενη μέρα για τη διεθνή ναυτιλία, λαμβάνοντας υπ' όψιν το διεθνή νομοθετικό οργασμό, την πολυνομία αλλά και τις πολυάριθμες ναυπηγήσεις;

Εάν πάρουμε ως δεδομένο πως η μεταβάλλουσα σχέση μεταξύ προσφοράς και ζήτησης θα συνεχίσει, η νέα επιρροή όπως όλοι γνωρίζουμε είναι αυτή της Κίνας και της Ινδίας.

Ο νομοθετικός οργασμός θα κάνει τον κύκλο του και θα κοπάσει, εξίσου και η πολυνομία. Πάντα όμως, πρέπει να έχουμε υπ' όψιν μας πως οι απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος θα είναι συνεχώς αυξανόμενες.

Direct flights to Athens

Fly to Athens on Hellas Jet,
from London, Manchester, Paris or Brussels



For further
information call:
+30 210 62 44 244

www.hellas-jet.com



HELLAS JET
Your desires take off!

Survey:

The future of the Ship Building and Ship Repair industry: comments and views by 50 Greek shipping companies

In this, the first annual exclusive investigation by Naftika Chronika magazine, we made inquiries at fifty shipping companies with offices based in Piraeus so as to be able to reveal certain details concerning the preferences of Greek shipowners as regards international shipyards. We are taking the participation of the magazine at the London International Ship Repair and Conversion Conference as the opportunity to exclusively bring to you the opinions of the Greek shipowning community on the burning issues of the shipbuilding industry.

Έρευνα:

Το μέλλον της ναυπηγικής και ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας: Οι απόψεις 50 ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών

Στην πρώτη ετήσια αποκλειστική έρευνα των «Ναυτικών Χρονικών», απευθυνθήκαμε σε πενήντα ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν γραφεία στον Πειραιά με σκοπό τη δημοσιοποίηση ορισμένων στοιχείων που αφορούν τις προτιμήσεις των Ελλήνων πλοιοκτητών ως προς τα διεθνή ναυπηγεία. Με αφορμή τη συμμετοχή του περιοδικού στη Διεθνή Έκθεση Ship Repair and Conversion στο Λονδίνο, παραθέτουμε σε αποκλειστικότητα τις απόψεις της ελληνικής πλοιοκτησία πάνω στα φλέγοντα θέματα της ναυπηγικής βιομηχανίας.

Τις απαντήσεις σχολιάζουν οι κ.:

Σπύρος Ράνης, Managing director Ranger Marine S.A., Χαρίλαος Ψαραύτης, καθηγητής ΕΜΠ, πρώην διευθύνων σύμβουλος ΟΛΠ Α.Ε., δρ Άλκης Κορρές, Πανεπιστημίου Αιγαίου, Γεώργιος Μπάνος, μεσίτης αγοραπωλησιών και ναυπηγήσεων πλοίων, αντιπρόεδρος της ναυλομεσιτικής εταιρείας George Moundreas & Company S.A.

Σχόλιο του Σπύρου Ράνη

Το Δόγμα της Αλληλεπίδρασης (Interaction Concept) είναι παλιό όσο και η Βιομηχανική Επανάσταση που ξεκίνησε στην Αγγλία την εποχή των Τυδών (1485-1603). Αλλά δεν έχει φτάσει ακόμα στις χώρες που... αναπτύσσονται.

Ο κάθε κλάδος της βιομηχανίας και του εμπορίου έχει, σύμφωνα με το Δόγμα, αντίκτυπο σε κάθε άλλον, η δε συντονισμένη (από την Πολιτεία) αλληλεπίδραση εξασφαλίζει το βέλτιστο αθροιστικό αποτέλεσμα. Κάθε κλάδος της βιομηχανίας ακολούθως περιλαμβάνει ικανό αριθμό επαγγελμάτων και δραστηριοτήτων, που αλληλοστηρίζονται συντονισμένα ώστε να προκύπτει το καλύτερο δυνατόν αθροιστικό αποτέλεσμα.

Ναυτιλία δεν είναι μόνον τα πλοία, αλλά ένα σύμπλεγμα σχετικών δραστηριοτήτων (Maritime Cluster Concept). Εφοπλιστές, ναυτεργάτες, ναυτική εκπαίδευση, ναυπηγεία, τράπεζες, ασφαλιστές, πράκτορες και πολλοί άλλοι. Το Δόγμα του ναυτιλιακού συμπλέγματος απουσιάζει από τη ναυτική πατρίδα μας, με την πρώτη στον κόσμο ναυτιλία, αν δεν υπήρχε το αθροιστικό αποτέλεσμα θα ήταν πολύ καλύτερο, πολύ ευρύτερη η απασχόληση και μεγαλύτερη η εισροή συναλλάγματος. Ο ρόλος ειδικά των ελληνικών ναυπηγείων είναι ελάχιστος σε σύγκριση με το μέγεθος του ελληνικού εμπορικού στόλου.

From which country (or area) would you be most likely to order new vessels ?

Σε ποια χώρα ή περιοχή θα παραγγέλνατε νεότευκτα;



Στην ερώτηση 1, που αφορά τις νεοαναυπηγήσεις, η βασική πλειοψηφία των απαντήσεων ήταν αναμενόμενη. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες προτιμούν τα κορεατικά ναυπηγεία (42%), ακολουθούν τα ιαπωνικά (33%), τα κινεζικά (21%). Το 2% προτιμά τα ναυπηγεία της ανατολικής Ευρώπης και το 1% της νοτιοανατολικής Ασίας. 0% έλαβαν οι άλλες γεωγραφικές περιοχές.

For question 1, which concerned newbuildings, a large majority of the answers were as expected. Greek shipowners prefer Korean shipyards (42%), followed by Japanese shipyards (33%), and Chinese ones (21%). 2% of the companies preferred the shipyards of Eastern Europe, and 1% those of South-East Asia. Other geographical regions did not feature.

ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΨΑΡΑΥΤΗΣ

Η παντελής έλλειψη ενδιαφέροντος για τα ναυπηγεία στην Ε.Ε. είναι εντυπωσιακή, αλλά δεν δημιουργεί έκπληξη.

ΑΛΚΗΣ ΚΟΡΡΕΣ

Προφανώς η πλειοψηφία είναι πλοιοκτήτες ποταπόρων.

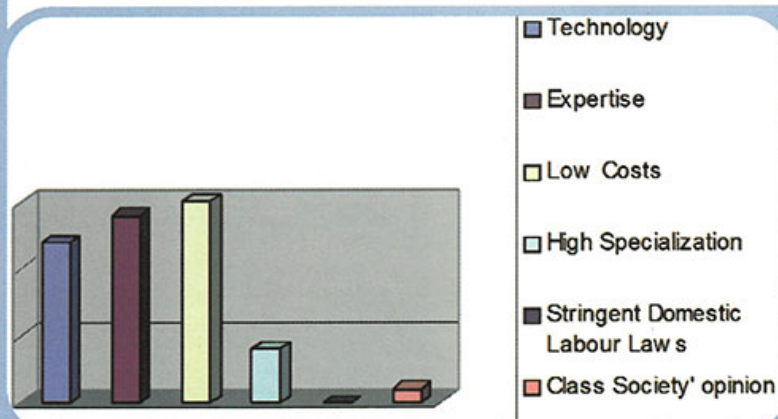
ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΑΝΟΣ

Η Κορέα αυτή τη στιγμή βρίσκεται στην πρώτη θέση. Τεχνολογικά βρίσκεται σε ίσο, περίπου, επίπεδο με την Ιαπωνία αλλά εμπορικά είναι πλέον προσηγορική. Οι Ιάπωνες έχουν γίνει υπερβολικά εκλεκτικοί. Δίνουν προτεραιότητα στην ίδια τους τη χώρα, πράγμα που σημαίνει ότι αποστερεί τη διεθνή πελατεία από ένα μέρος της ναυπηγικής βιομηχανίας, μη παρέχοντας τις ίδιες δυνατότητες διαπραγμάτευσης από τους εντοπίους.

Η Κίνα, προς το παρόν, δεν μπορεί να συγκριθεί μαζί της λόγω τεχνολογικής υστέρησης και κάποιου ελλείμματος στην εμπορική πίστη κυρίως όσον αφορά στα επαγγελματικά ναυπηγεία τα μη καλυπτόμενα από τους δύο μεγάλους κρατικούς φορείς, όπως είναι η China State Shipbuilding Corporation και η China Shipbuilding Industry Corporation, που ελέγχουν τα μεγάλα ναυπηγεία του Νότου και του Βορρά αντιστοίχως. Ως εκ τούτου, η Κορέα έχει μια κάποια πρωτοπορία που αυτή τη στιγμή είναι αξιόλογη.

What would be the major considerations affecting your decision?

Ποιες είναι οι κυριότερες παράμετροι που επηρεάζουν τις αποφάσεις σας;



Στην ερώτηση 2, η οποία αφορά τους παράγοντες που καθορίζουν την επιλογή του ναυπηγείου, οι απαντήσεις ήταν οι ακόλουθες: Το 33% βασίζεται στο χαμηλό κόστος, το 30% στην εμπειρία, το 26% στην προηγμένη τεχνολογία, το 9% στην εξειδίκευση του ναυπηγείου, το 2% στη γνώμη των νηογνωμόνων και 0% στο εργατικό δίκαιο της χώρας. Ορισμένοι εφοπλιστικοί οίκοι απάντησαν στο ερώτημα αυτό ότι το χαμηλό κόστος, σε συνάρτηση όμως με την εμπειρία, είναι οι βασικοί παράγοντες που καθορίζουν την απόφασή τους.

For question 2, which concerned the factors that determine the choice of shipyard, the answers were as follows: 33% of the shipping companies based their choice on low costs, 30% on experience, 26% on advanced technologies, 9% on the specialisation of the shipyard, and 2% on the opinions of the classification societies, with no company basing their choice on the labour laws of the country. Some of the shipowning firms answered this question by saying that low cost together with experience were the basic factors that determined their decision.

ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΨΑΡΑΥΤΗΣ

Είναι καθοριστική αλλά η τεχνολογία και η εμπειρία διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο: τα ναυπηγεία που συνδυάζουν αυτές τις παραμέτρους είναι οι νικητές.

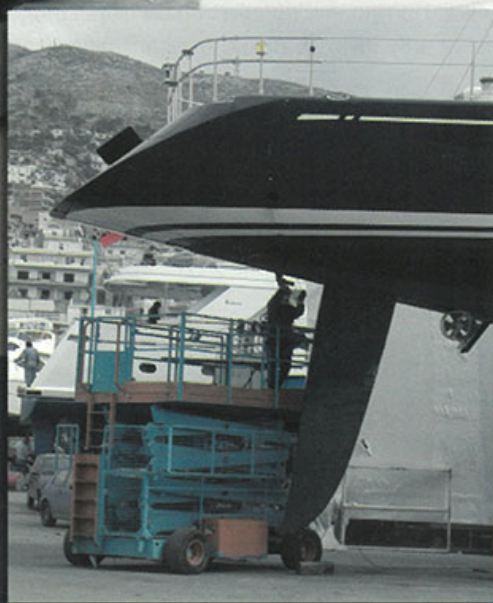
ΑΛΚΗΣ ΚΟΡΡΕΣ

Τυπική απάντηση Έλληνας πλοιοκτήτης, αλλά η πείρα λέει ότι δεν γίνονται επισκευές λόγω χαμηλού κόστους όταν το επίπεδό τους δεν είναι επαρκώς υψηλό.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΑΝΟΣ

Αυτή τη στιγμή, τρόπον τινά οι τιμές ελέγχονται. Ως εκ τούτου, ο παράγων τιμή δεν παίζει κάποιον ιδιόζοντα ρόλο. Αυτό που προβάλλει είναι η πείρα, που δεν αναφέρεται μόνον στα τεχνολογικά μέσα αλλά γενικότερα στον τρόπο που ένα ναυπηγείο χειρίζεται την παραγγελία και ανταποκρίνεται στις προσδοκίες του πελάτη.

HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.



- ABSOLUTE SAFETY IN SHIP HOISTING OF ALL TYPES AND SIZES, UP TO 46m IN LENGTH.
- SERVICE WITHOUT TIME CONSTRAINTS.
- PUNCTUAL AND HIGH QUALITY REPARATION SERVICES.
- EXPERIENCED AND SPECIALIZED TECHNICAL SUPPORT.



DIMOCRATIAS AVENUE 104 - 106

188 63 PERAMA PIRAEUS

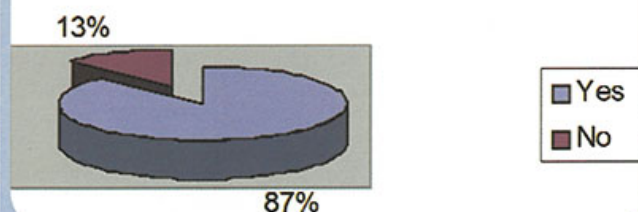
TEL: 210 4410 182 / 4020 256, FAX: 210 4020 262

e-mail: halura@hol.gr

3

Do you believe that China can become the major ship building giant in the next few years ?

Πιστεύετε ότι η Κίνα θα εξελιχθεί ως η κορυφαία ναυπηγική βιομηχανία τα επόμενα χρόνια;



Τελικά η Κίνα θα είναι η κορυφαία ναυπηγική δύναμη στο μέλλον; 87% απάντησαν θετικά.

It seems that China will be the leading shipbuilding power of the future; 87% of the respondents thought this.



ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΨΑΡΑΥΤΗΣ

Υπάρχουν μεγάλες προσδοκίες, αλλά ορισμένοι διατηρούν τις επιφυλάξεις τους σχετικά με το θέμα αυτό.

ΑΛΚΗΣ ΚΟΡΡΕΣ

Όλοι βλέπουν τη σαφή προοπτική της Κίνας σε μερικά χρόνια.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΑΝΟΣ

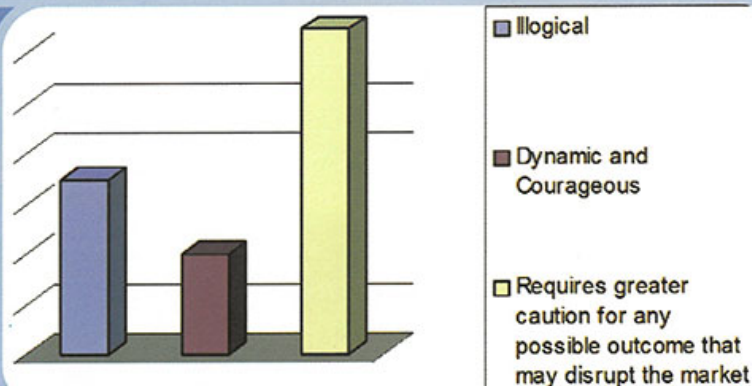
Νομίζω ότι γύρω στο 2020 η Κίνα θα ονομάζεται ο γίγαντας των ναυπηγικών παραγγελιών. Ο βασικός λόγος είναι πως ό,τι συμβαίνει σήμερα με την Ιαπωνία έτσι και θα συμβεί και με την Κορέα, η οποία ήδη έχει αρχίσει να νιώθει την ανάγκη εξειδίκευσης σε ορισμένες κατηγορίες και τύπους πλοίων. Πράγμα που σημαίνει ότι θα αφήσει το μεγάλο όγκο συμβατικών πλοίων είτε αυτά λέγονται bulk carriers είτε tankers στην Κίνα. Τα πρώτα δείγματα μιας τέτοιας αλλαγής είναι φανερά ιδίως στον τομέα των bulk carriers.

How do you react to the international dispute initiated by the EU on illegal state aids and unfair competition in shipbuilding in Korea ?

Ποια είναι η άποψή σας για τις πρωτοβουλίες που ανέλαβε η Ε.Ε. σχετικά με τον αθέμιτο ανταγωνισμό των ναυπηγείων της Κορέας;

Στην ερώτηση 4, σχετικά με τις πρωτοβουλίες της Ε.Ε. ενάντια της Κορέας, το 54% απάντησε ότι οι όποιες κινήσεις πρέπει να γίνουν με σύνεση, το 29% τις θεωρεί παράλογες και μόλις το 17% κινήσεις με δυναμισμό και γενναιότητα εκ μέρους της Επιτροπής.

For question 4, which dealt with the initiatives of the E.U. against Korea, 54% replied that any actions must be carried out with caution, 29% thought them to be irrational, while just 17% considered them to be actions showing forcefulness and courage on the part of the Committee.



ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΨΑΡΑΥΤΗΣ

Το θέμα αυτό είναι δύσκολο. Η οποιαδήποτε ετυμηγορία χρήζει προσεκτικής ανάλυσης.

ΑΛΚΗΣ ΚΟΡΡΕΣ

Αυτή η ερώτηση κακώς απευθύνεται σε πλοιοκτήτες, οι οποίοι δεν δύνανται να έχουν τη συνολική εικόνα.

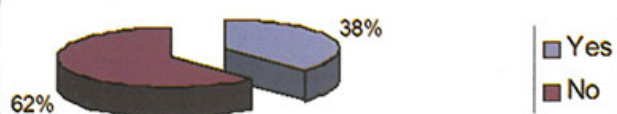
ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΑΝΟΣ

Είμαι τελείως αρνητικός σε αυτήν τη στάση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Απλώς οι Ευρωπαίοι δεν βλέπουν την πραγματικότητα είτε λόγω ακαταλληλότητας των αρμοδίων προσώπων που χειρίζονται αυτές τις προϋποθέσεις είτε λόγω του πολιτικού κόστους.

5

Do you believe that European yards can take advantage of the Asian yards' full dock capacity and attract more orders ?

Πιστεύετε ότι οι ευρωπαϊκοί ναυπηγικοί οίκοι μπορούν να εκμεταλλευθούν την πληθώρα παραγγελιών των ασιατικών ναυπηγείων και να προσελκύσουν περισσότερους πελάτες;



Στην ερώτηση 5, οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατά 62% πιστεύουν ότι οι ευρωπαϊκοί ναυπηγικοί οίκοι, ακόμα και σήμερα, οπότε παρατηρείται μεγάλος «συνωστισμός» παραγγελιών στην Ασία, δεν είναι σε θέση να προσελκύσουν περισσότερους πελάτες.

Question 5 showed that 62% of Greek shipowners believe, even today, that when a rush of orders is observed in Asia, European shipbuilding firms are not in a position to be able to attract more customers.

ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΨΑΡΑΥΤΗΣ

Τα ναυπηγεία της Ευρώπης δεν θα απορροφήσουν περισσότερες παραγγελίες απλά και μόνον επειδή τα ασιατικά είναι υπερπλήρη. Χρειάζεται να καταβάλουν και άλλη προσπάθεια.

ΑΛΚΗΣ ΚΟΡΡΕΣ

Το ποσοστό 38% είναι υπερβολικά υψηλό.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΑΝΟΣ

Πράγματι νομίζω ότι για την ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία η κατασκευή συμβατικών πλοίων ανήκει πλέον στο παρελθόν. Οι λόγοι είναι πολλοί. Από τους βασικότερους είναι το εργατικό κόστος και η αδυναμία του Ευρωπαίου εργάτη να εργαστεί με συλλογικό τρόπο όπως απαιτεί η ναυπηγική εργασία.



f r a n m a n

Your leading Greek Agents

Newbuilding Contracting

Repairs & Conversions

Shipbuilding Equipment

Spare Parts

Ship Supplies

Marine Communications

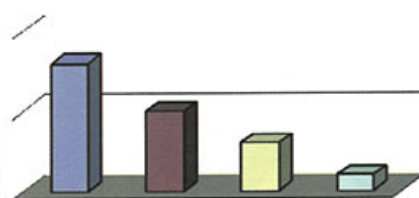
Consultancy



How could European yards become more competitive ?

Κατά την άποψή σας, πώς μπορούν τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία να γίνουν περισσότερο ανταγωνιστικά.

Στην ερώτηση 6, σύμφωνα με τις απαντήσεις που εστάλησαν σχετικά με το μέλλον και την ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών ναυπηγείων, οι Έλληνες πιστεύουν κατά 47% ότι πρέπει να υπάρξει αναθεώρηση της τιμολογιακής πολιτικής τους, κατά 29% προώθηση της εξειδίκευσης και της προηγμένης τεχνολογίας, 18% αναθεώρηση του εργατικού δικαίου της χώρας και 6% κρατικές επιχορηγήσεις.



- Price reduction
- Introduction of state of the art technology, innovation technical expertise
- Renegotiation and redrafting of Labor Laws
- State subsidies

According to the answers to question 6, which concerned the future and the competitiveness of European shipyards, 47% of Greek shipowners believe that their pricing policies must be reviewed, 29% express the need to promote specialisation and advanced technologies, 18% think that the labour laws of the country need to be reviewed, and 6% said that there must be state funding.

ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΨΑΡΑΥΤΗΣ

Διαφαίνεται ότι το κόστος είναι σημαντικός παράγοντας, αφού και η αναπροσαρμογή της εργατικής νομοθεσίας θα οδηγήσει στο ίδιο επιθυμητό αποτέλεσμα.

ΑΛΚΗΣ ΚΟΡΡΕΣ

Αυτή είναι η ερώτηση που βασανίζει από το 1957 την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Εμείς δεν είμαστε σε θέση να εκφέρουμε γνώμη.

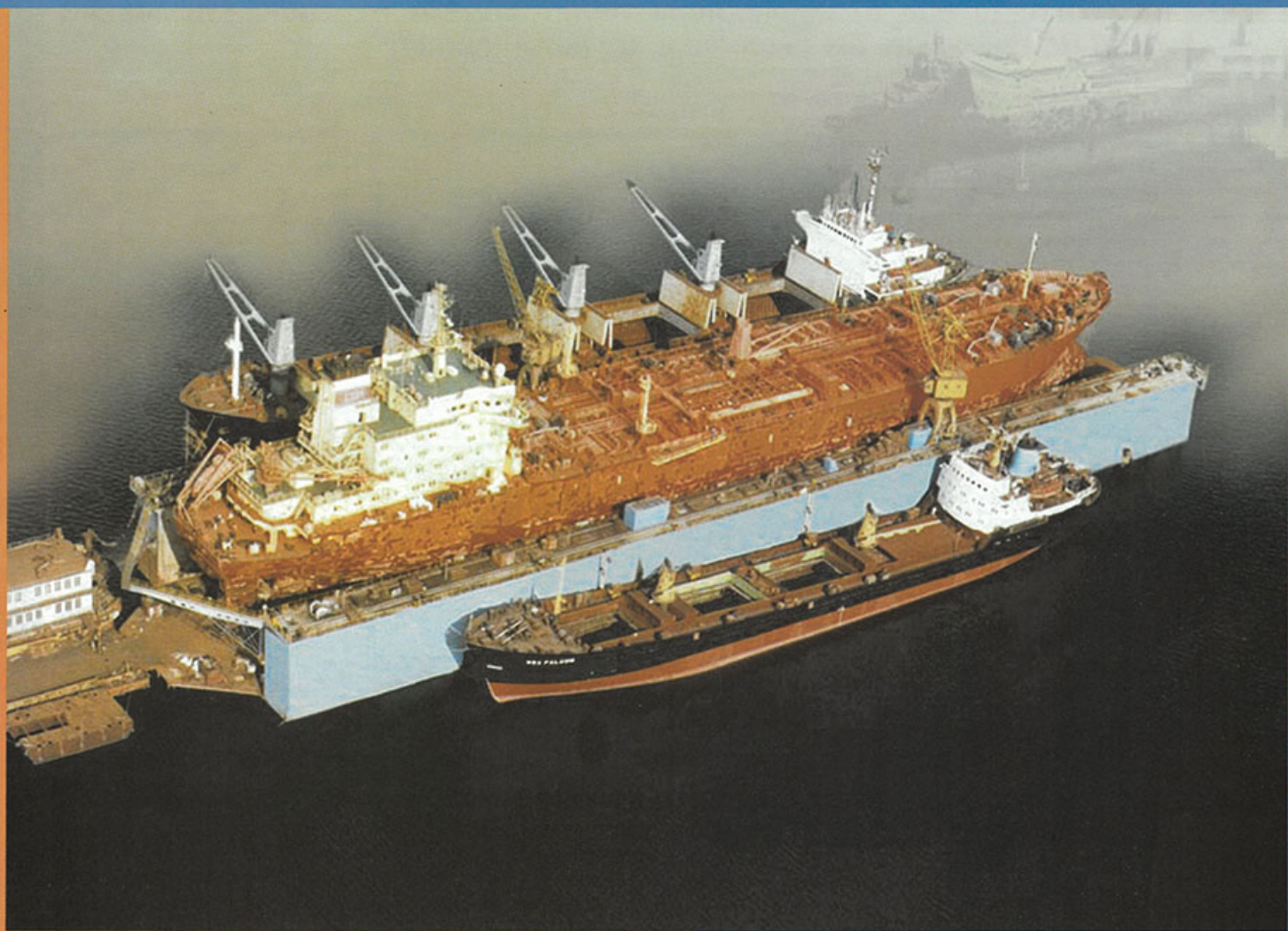
ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΑΝΟΣ

Σε αυτήν την ερώτηση ειδικά, όλα τα βλέπω με σκεπτικισμό. Πιστεύω ότι σε βάθος χρόνου όλα τα ναυπηγεία της Άνω Ανατολής θα πάρουν και ένα μέρος των εξειδικευμένων πλοίων που κατασκευάζουν οι Ευρωπαίοι και έτσι θα περιοριστεί ακόμα περισσότερο ο τομέας της ευρωπαϊκής ναυπηγικής δραστηριότητας.



DOLPHIN 1- MTG SHIPREPAIR YARD

VARNA - BULGARIA



ADLER

MARINE S.A. SHIPYARDS' REPRESENTATIONS & MARINE CONSULTANTS

HEAD OFFICE PIRAEUS

TEL. : 0030 210 4522454-6, FAX: 0030 210 4524295, E-mail: adlermar@adlermarine.gr, Web Site: www.adlermarine.gr

VARNA OFFICE

TEL/FAX: 00359 52 574153, A.O.H.: 00359 52 603563, MOBILE: 00359 888 224664, Web Site: www.dolphin1.bg

7a-b

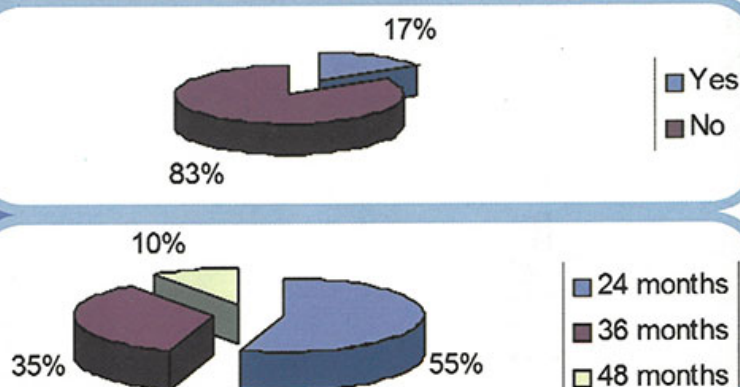
Do you believe that the current 12 month new buildings guarantee offer-end by most shipyards is satisfactory ?

If not, which alternative would you suggest as realistic and satisfactory ?

Βρίσκετε ικανοποιητική την ισχύουσα δωδεκάμηνη εγγύηση που δίδεται για τα νεότευκτα από τα περισσότερα ναυπηγεία; Εάν όχι, ποια εναλλακτική λύση θα προτεινάτε ως ρεαλιστική και ικανοποιητική;

Σχετικά με το φλέγον ζήτημα των new building guarantees που δίνονται σήμερα από τα ναυπηγεία της Ασίας, η πλειοψηφία τις θεωρεί ως μη ικανοποιητικές και προτιμά την αναπροσαρμογή τους (ερώτηση 7) σε 24 μήνες κατά 55%, σε 36 κατά 35% και σε 48 κατά 10

As regards the burning issue of the newbuilding guarantees given today by the shipyards of Asia, the majority consider them to be unsatisfactory, and 55% would prefer them to be readjusted (question 7) to 24 months, 35% to 36 months, and 10% to 48 months.



ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΨΑΡΑΥΤΗΣ

7α. Δεν μας δημιουργεί έκπληξη αυτή η θέση της πλειοψηφίας των απαντήσεων. Η συγκεκριμένη βιομηχανία είναι η μοναδική στο χώρο που δίνει εγγυήσεις τόσο περιορισμένης χρονικής διάρκειας.

7β. Ακόμα και οι 48 μήνες είναι μικρός χρονικός ορίζοντας σε σχέση με την αεροπορική βιομηχανία.

ΑΛΚΗΣ ΚΟΡΡΕΣ

7α. Ο.Κ.

7β. Αυτή η ερώτηση έχει παγιδεύσει τους ερωτώμενους, οι οποίοι μπορεί να ήθελαν πολύ μεγαλύτερη διάρκεια εγγύησης, π.χ. δεκαετή, για σκάφος και κύρια μηχανή.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΑΝΟΣ

7α. Πιστεύω ότι κάπως πρέπει να επεκταθεί.

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

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.

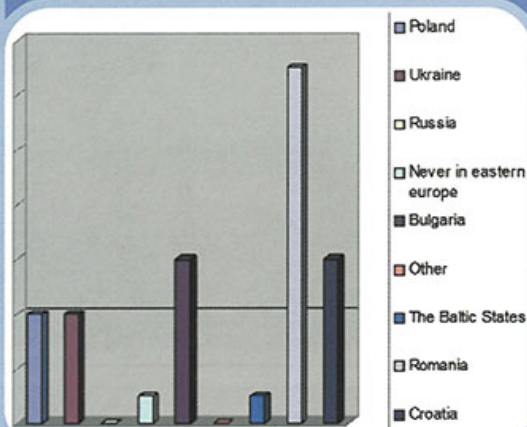
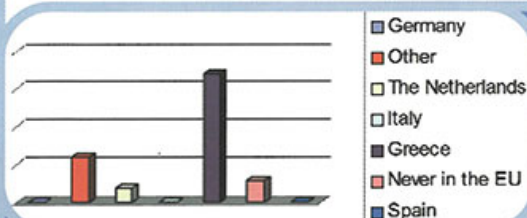
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ: Λεωφ. Ναυαρίνου 21
Τηλ. Γραφείου: (27210) 82426 & 82407
Τηλ. Α.Ο.Η.: (27210) 82671
ΤΕΛΕΞ: (0252) 123 ZERV GR
FAX: (27210) 81243
ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ARCHIPELAGO - KALAMATA
mobile: 6945 872195, 6974 475875, 6972 557800
e-mail: contact@zervakisltd.gr

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

In which country (or area) would you be the most likely to repair your vessels? A. In the EU - B. In Eastern Europe - C. In the Far East

Σε ποια χώρα (ή περιοχή) είναι πιθανότερο να επισκευάσετε ή να επιδιορθώσετε τα πλοία σας;



Στην ερώτηση 8, που αφορά τις μετασκευές ή επιδιορθώσεις, οι απαντήσεις κατά γεωγραφική περιοχή ήταν οι ακόλουθες:

Δυτική Ευρώπη (E.E.)

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες προτιμούν τα ελληνικά ναυπηγεία (61%), ακολουθούν τα ολλανδικά (7%) και οι υπόλοιπες χώρες της περιοχής (21%). Το 11% δεν επιλέγει ποτέ τα ναυπηγεία της δυτικής Ευρώπης.

Ανατολική Ευρώπη (συμπεριλαμβάνουμε τις νέες χώρες της E.E., Πολωνία και Βαλτικές Χώρες)

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες προτιμούν τα ρουμανικά ναυπηγεία (38%), ακολουθούν τα κροατικά και βουλγαρικά (17%) και τα πολωνικά και ουκρανικά (11%).

Ασία

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες προτιμούν κατά 57% την Κίνα και ακολουθούν κατά 14% η Σιγκαπούρη, 13% η Κορέα και το Βιετνάμ και 3% η Ινδία.

For question 8, which concerned retrofitting and repairs, the answers by region were as follows:

Western Europe (E.U.):

Greek shipowners prefer Greek shipyards (61%), followed by Dutch ones (7%), and then those of the other countries in the region (21%). 11% never use Western European shipyards.

Eastern Europe (including the new Member states of the E.U., Poland and the Baltic Countries):

Greek shipowners prefer Romanian shipyards (38%), followed by Croatian and Bulgarian shipyards (17%), and then Polish and Ukrainian ones (11%).

Asia:

57% of Greek shipowners choose to use Chinese shipyards, with 14% preferring Singapore, 13% Korea and Vietnam, and 3% India.

ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΨΑΡΑΥΤΗΣ

- α. Η Ελλάδα παραμένει η πρώτη επιλογή. Η ελπίδα, δηλαδή, δεν πρέπει να χάνεται.
β. Οι απαντήσεις είναι μάλλον αναμενόμενες. Η Ρουμανία διαθέτει καλές τιμές και είναι σε καλή γεωγραφική θέση.

ΑΛΚΗΣ ΚΟΡΡΕΣ

- α. Αν η περίπτωση ήταν έτσι, δεν θα υπήρχε κανένα πρόβλημα με το Πέραμα.
β. Η Πολωνία μπήκε στην Ε.Ε., όπως και η Κροατία. Περίεργη η επιλογή από τους απαντήσαντες.
γ. Αναμενόμενη δομή απάντησης.

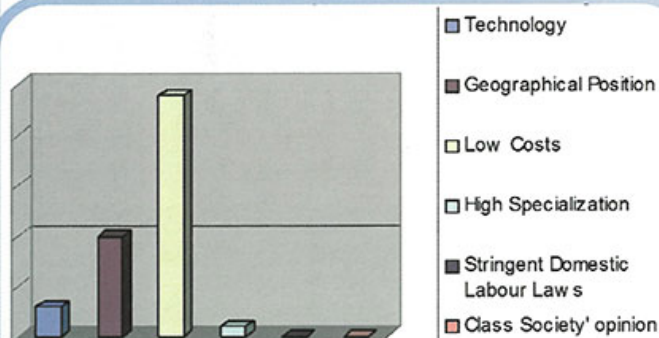
ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΑΝΟΣ

- α. Σαφώς στα συγκρίσιμα του ευρωπαϊκού χώρου η Ελλάδα έχει το καλό για τον Έλληνα εφοπλιστή ότι μπορεί να συναλλάσσεται και να έχει μια ευλυγισία που σε άλλη χώρα δεν μπορεί να την έχει.
β. Πιστεύω ότι τα πλέον αξιόλογα ναυπηγικά κέντρα της Ρουμανίας ελέγχονται από Ξένους ναυπηγούς, οι οποίοι έχουν επιβάλει συστήματα πρωτοποριακά.
γ. Η Κίνα είναι απείρως φθηνότερη, με διαφορές συντριπτικές, από τις άλλες χώρες, στα δύο βασικά στοιχεία μιας επiskeυής πλοίου: α) στην αλλαγή φθαρμένων μερών χάλυβος και β) στον καθαρισμό και την επικάλυψη μεταλλικών επιφανειών.

9

What would be the major consideration affecting decision?

Ποιοι είναι οι ουσιαστικοί παράγοντες που επηρεάζουν την απόφασή σας;



Στην ερώτηση 9, που αφορά τους παράγοντες που καθορίζουν την επιλογή του ναυπηγείου, οι απαντήσεις ήταν οι ακόλουθες: Το 63% βασίζεται στο χαμηλό κόστος, το 26% στη γεωγραφική θέση, το 8% στην προηγμένη τεχνολογία και το 3% στην εξειδίκευση του ναυπηγείου. Ορισμένοι εφοπλιστικοί οίκοι και εδώ απάντησαν στο ερώτημα αυτό ότι το χαμηλό κόστος, σε συνάρτηση με τη γεωγραφική θέση, είναι ο βασικός παράγων που καθορίζει την απόφασή τους.

For question 9, which pertained to the factors which determine the choice of shipyard, the answers were as follows: 63% of shipping companies based their decision on low costs, 26% on geographic position, 8% on advanced technologies, and 3% on the specialisation of the shipyard. For this question, certain shipping firms also said that low costs together with geographic position were the basic factors that determined their decision.

ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΨΑΡΑΥΤΗΣ

Όπως πάντα οι τιμές είναι αυτές που προκαθορίζουν τις προτιμήσεις.

ΑΛΚΗΣ ΚΟΡΡΕΣ

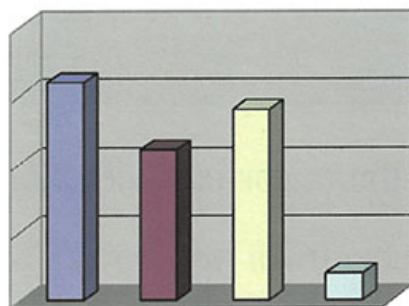
Αναμενόμενη η απάντηση της πλειοψηφίας.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΑΝΟΣ

Όταν διαλέγεις μία νύφη τη θέλεις και όμορφη και νοικοκυρεμένη και πλούσια. Είναι δύσκολο να κάνεις επιλογές.

How could Greek yards become more competitive?

Πώς μπορούν τα ελληνικά ναυπηγεία να γίνουν πιο ανταγωνιστικά;



■ Price reduction

■ Introduction of state of the art technology, innovation technical expertise

□ Renegotiation and redrafting of Labour Laws

□ State subsidies

ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΨΑΡΑΥΤΗΣ

Διαφαιίνεται ότι η εργατική νομοθεσία, ακόμα κι αν είναι δεύτερη στις απαντήσεις, διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο αφού η οποιαδήποτε επανεξέτασή της θα έχει αντίκτυπο στις τιμές.

ΑΛΚΗΣ ΚΟΡΡΕΣ

Κάποιος πρέπει να γράψει κάτι γι' αυτή την κατάσταση.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΑΝΟΣ

Εδώ είμαι απελπισμένος. Δεν πρόκειται η Ελλάδα να κάνει τίποτα περισσότερο από αυτό που γίνεται σήμερα στη Ναυπηγο-επισκευαστική Ζώνη του Περάματος. Κάποιες εξαιρέσεις όπως το Νεώριο της Σύρου απλώς επιβεβαιώνουν τον κανόνα.



Στην ερώτηση 10, σχετικά με την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών ναυπηγείων, οι Έλληνες πιστεύουν κατά 36% πως πρέπει να υπάρξει αναθεώρηση της τιμολογιακής πολιτικής τους, κατά 33% αναθεώρηση του εργατικού δικαίου της χώρας, 26% προώθηση της εξειδίκευσης και της προηγμένης τεχνολογίας και 5% κρατικές επιχορηγήσεις.

As regards the question of the competitiveness of Greek shipyards, 36% of Greek shipowners said that their pricing policies must be reviewed, 33% think that the labour laws of the country needed to be reviewed, 26% said that specialisation and advanced technologies needed to be promoted, and 5% said there must be state funding

MEGA: Great
Big
Vast

TECHNICA: Technology
Art
Expertise

Scope: Repairs
Conversions
Constructions

Service: High Technology
Quality Techniques
Quick Delivery
Excellent Co-operation
Reliable Result

Limitations: From tiny work to...

PLEASE FILL IN YOUR SPECIFICATION

and send it to us at our address below
or to info@megatechnica.gr



ΜΕΓΑΤΕΧΝΙΚΑ Ε.Π.Ε.
ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
ΛΕΩΦ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ 78 - 188 63 ΠΕΡΑΜΑ
ΤΗΛ.: 210 4410311, FAX: 210 4415842

MEGATECHNICA LTD
SHIPYARD

GENERAL SHIPS & INDUSTRIAL WORKS
78, DIMOKRATIAS AVE. 188 63 PERAMA GREECE
TEL.: +30 210 4410311, FAX: +30 210 4415842

<http://www.megatechnica.gr> • e-mail: info@megatechnica.gr





>>> Συνέντευξη του Σπύρου Παπαδόπουλου,
γενικού γραμματέα Βιομηχανίας του υπουργείου Ανάπτυξης

Οι ελληνικές ναυπηγικές μονάδες έχουν τις προοπτικές να γίνουν ανερχόμενη αναπτυξιακή δύναμη

Στην αποκλειστική συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ν.Χ.», ο γενικός γραμματέας Βιομηχανίας του υπουργείου Ανάπτυξης κ. Σπύρος Παπαδόπουλος υποστηρίζει, μεταξύ άλλων, ότι πρέπει να καταστούν γνωστά στις επιχειρήσεις του ναυπηγικού κλάδου τα υφιστάμενα νέα μέσα και εργαλεία που προσφέρει η Ε.Ε., τα οποία σε μεγάλο βαθμό παραμένουν αναξιοποίητα από αυτές.

«Η μόνη βιώσιμη απάντηση που μπορεί να δοθεί για το χρόνιο πρόβλημα των ελληνικών ναυπηγείων είναι η βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους», επισημαίνει ο κ. Παπαδόπουλος και καταλήγει: «Γι' αυτό και οι διοικήσεις, σε συνεργασία με το εργατικό προσωπικό τους, οφείλουν να επανεξετάσουν το πλαίσιο συνεργασίας για τη βελτίωση της αποδοτικότητάς τους».

Όσον αφορά την ευρωπαϊκή πρωτοβουλία Leadership, ο Γ.Γ. Βιομηχανίας τονίζει πως πρέπει να καθιερωθεί ως ο αυθεντικός εκπρόσωπος της νέας βιομηχανικής πολιτικής προσέγγισης στην πραγματικότητα του ναυπηγικού κλάδου. Στόχος του υπουργείου Ανάπτυξης είναι να μπορέσουν τα ελληνικά ναυπηγεία να εξειδικευτούν στο υψηλής προστιθέμενης αξίας τμήμα της παγκόσμιας αγοράς, εστιάζοντας τις προσπάθειές τους στην απόκτηση εγχώριας ανταγωνιστικότητας και δυναμικής.

Το υπουργείο Ανάπτυξης και η Γ.Γ. Βιομηχανίας, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, είναι αλληλέγγυοι στην προσπάθεια που καταβάλλει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω της προσφυγής της στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (ΠΟΕ) προκειμένου να ανακόψει τον αθέμιτο ανταγωνισμό που υφίστανται τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία από τις κρατικές επιδοτήσεις της Ν. Κορέας στον

κλάδο, που είναι και κυβερνητική επιδίωξη. Πέραν του ότι συμφωνούμε, είμαστε ούτως ή άλλως υποχρεωμένοι να ακολουθήσουμε, ως χώρα-μέλος, την Ε.Ε. στη διαδικασία αυτή. Μέχρι στιγμής, η Ε.Ε. έχει τηρήσει τις υποχρεώσεις της έναντι του ΠΟΕ και συνεπώς δεν βλέπουμε πραγματικό αντικείμενο επί του οποίου να βασίζεται η εξ ανανακλάσεως προσφυγή της Κορέας στον



ΠΟΕ κατά της Ε.Ε. για το ίδιο ζήτημα. Προφανώς, πρόκειται για τακτικό ελιγμό με στόχο τη δημιουργία κάποιων εντυπώσεων.

Θεωρείτε ότι οι σχετικά χαμηλές τιμές που υπάρχουν σήμερα στις ναυπηγήσεις διαστρεβλώνουν το διεθνή ανταγωνισμό;

Οι χαμηλές τιμές που υπάρχουν σήμερα στις ναυπηγήσεις είναι αποτέλεσμα δύο παραγόντων. Πρώτον, μιας αντικειμενικής κατάστασης που έχει διαμορφωθεί στην παγκόσμια οικονομία με την υπέρμετρη παραγωγική ικανότητα του κλάδου και την υπερπροσφορά νέων πλοίων, η οποία είχε συνέπεια στη διάρκεια των τριών τελευταίων δεκαετιών τη συρρίκνωση της απασχόλησης των ευρωπαϊκών ναυπηγείων κατά 80%. Δεύτερον, της προσφυγής ορισμένων ασιατικών κυρίως χωρών, όπως η Ν. Κορέα, σε μεθόδους αθέμιτου ανταγωνισμού (κρατικές επιδοτήσεις, κοινωνικό ντάμπινγκ κ.λπ.) προκειμένου να αυξήσουν τα εξαγωγικά τους μερίδια στην παγκόσμια αγορά. Ιδίως σε ό,τι αφορά τις κρατικές επιδοτήσεις της Ν. Κορέας, αυτές δεν είναι συμβατές με τον ΠΟΕ, αν και δεν υπάρχουν πάντα αποδεικτικά στοιχεία για την καταγγελία τους. Πάντως, είναι γεγονός ότι στρεβλώνει την αγορά ακριβώς επειδή η πλεονάζουσα παγκόσμια προσφορά δημιουργεί μεγάλη ευαισθησία στον κλάδο. Πρέπει να επισημάνουμε πως η Κορέα σήμερα ακολουθεί τα ακνάρια της Ιαπωνίας και επιδοτεί τα ναυπηγεία της αμυνόμενη στον εκ Κίνας αυξανόμενο ανταγωνισμό. Είναι χαρακτηριστικό πως τα μερίδια αγοράς της Κορέας φθίνουν -αν και σε μικρότερο βαθ-

μό από αυτά της Ε.Ε.- ενώ της Κίνας αυξάνονται ταχύως και υπολογίζεται σε 5 έτη να είναι ισοδύναμα αυτών της Κορέας. Δεν είναι τυχαίο, άλλωστε, που σήμερα καταβάλλεται προσπάθεια αποκατάστασης υγιών συνθηκών ανταγωνισμού στον τομέα των ναυπηγείων διεθνώς με τη συμμετοχή των χωρών του ΟΟΣΑ και της ΝΑ Ασίας (Κίνα, Κορέα, Ταϊβάν κ.ά.).

Ποιο μπορεί να είναι σήμερα το μέλλον των ελληνικών ναυπηγείων και πώς μπορεί να υποστηριχθεί η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία; Θεωρείτε ότι οι διοικήσεις των εταιρειών σε συνδυασμό με το εργατικό δυναμικό οφείλουν να επανεξετάσουν το πλαίσιο συνεργασίας και αποδοτικότητάς τους;

Η μόνη βιώσιμη απάντηση που μπορεί να δοθεί για το χρόνιο πρόβλημα των ελληνικών ναυπηγείων είναι η βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους. Γι' αυτό και, πράγματι, οι διοικήσεις σε συνεργασία με το εργατικό προσωπικό τους οφείλουν να επανεξετάσουν το πλαίσιο συνεργασίας για τη βελτίωση της αποδοτικότητάς τους. Ο καλύτερος, δε, τρόπος για να το πετύχουν αυτό είναι η ενεργοποίηση και αξιοποίηση των εργαλείων που προσφέρει η Ε.Ε. για καινοτομικές εφαρμογές, έρευνα - ανάπτυξη, περιβαλλοντικές πρακτικές, συμβατές ενισχύσεις κ.λπ. μακριά από τα παραδοσιακά δάνεια, εγγυήσεις και ενισχύσεις του παρελθόντος που μόνον προσωρινού τύπου λύσεις πρόσφεραν, συχνά με σημαντική εθνική επιβάρυνση λόγω αντίθεσης με το ευρωπαϊκό πλαίσιο (βλ πρόσφατες ευρωπαϊκές κυρώσεις σε ισπανικά ναυπηγεία).



Πιστεύετε ότι η προηγούμενη κυβέρνηση -που ήλεγχε τα σωματεια- έχασε πολύτιμο χρόνο; Πώς μπορεί να αντιδράσει η παρούσα πολιτική ηγεσία με σκοπό την προσέλκυση νέων διεθνών πελατών, που θα υποστηρίξουν τον κλάδο;

Πιστεύω πως ο καλύτερος τρόπος να αντιδράσουμε άμεσα είναι να καταστήσουμε γνωστά στις επιχειρήσεις του ναυπηγικού κλάδου τα υφιστάμενα νέα μέσα και εργαλεία που προσφέρει η Ε.Ε., τα οποία σε μεγάλο βαθμό παραμένουν αναξιοποίητα από αυτές. Για παράδειγμα, θα μπορούσαμε να οργανώσουμε μία ημερίδα προς τις επιχειρήσεις του κλάδου με τη συμμετοχή του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (ΤΕΕ), άλλων επιμελητηρίων κ.λπ., προκειμένου να γίνουν ευρέως γνωστά τα κοινοτικά εργαλεία γύρω από την καινοτομία, το περιβάλλον κ.λπ. Ενδεικτικά αναφέρω πως το 2003 ξεκίνησε νέο πλαίσιο ενισχύσεων για ναυπηγήσεις που ενσωματώνουν τέτοια καινοτομικά στοιχεία.

Η προηγούμενη κυβέρνηση, αν και θεωρητικά υποστήριξε την ευρωπαϊκή πρωτοβουλία Leadership 2015, στην ουσία ανακοίνωσε ελάχιστες πανευρωπαϊκές πρακτικές προτάσεις και λύσεις. Πώς μπορούν οι κυβερνήσεις της Ε.Ε. να υποστηρίξουν ενεργά την πρωτοβουλία αυτή και ποιο είναι το δικό σας προσωπικό όραμα; Η πρωτοβουλία LeaderSHIP 2015, η οποία σχεδιάστηκε από την ίδια την ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία και αποτελεί ένα θαρραλέο σχεδιασμό για την ηγετική ανάδειξη του κλάδου έως το 2005, δίνει ιδιαίτερη σημασία στην καθιέρωση δικαιων συνθηκών στην αγο-

ρά, την αυξημένη υποστήριξη της έρευνας και της καινοτομίας, τη διάθεση καλύτερων χρηματοδοτικών εργαλείων και την αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων σε θέματα κατάρτισης. Βεβαίως, μένει να καθιερωθεί το LeaderSHIP ως ο αυθεντικός εκπρόσωπος της νέας βιομηχανικής πολιτικής προσέγγισης στην πραγματικότητα του ναυπηγικού κλάδου. Στόχος μας είναι να μπορέσουν τα ελληνικά ναυπηγεία να εκμεταλλευτούν το μέγιστο των προσφερομένων από το ευρωπαϊκό πλαίσιο δυνατοτήτων και να εξειδικευτούν στο υψηλής προστιθέμενης αξίας τμήμα της παγκόσμιας αγοράς, εστιάζοντας τις προσπάθειές τους στην απόκτηση εγχώριας ανταγωνιστικότητας και δυναμικής και ενισχύοντας τις παραγωγικές τους ικανότητες σε διεθνές επίπεδο. Ο στόχος αυτός συνδυάζεται με ένα ευρύτερο όραμά μας στο υπουργείο Ανάπτυξης για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας και την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας, που αποτελούν βασικούς άξονες της πολιτικής που εφαρμόζουμε. Στο πλαίσιο αυτό οι ελληνικές ναυπηγικές μονάδες έχουν όλες τις προοπτικές να αποδειχθούν ισχυρή και ανερχόμενη αναπτυξιακή δύναμη για τη χώρα μας.

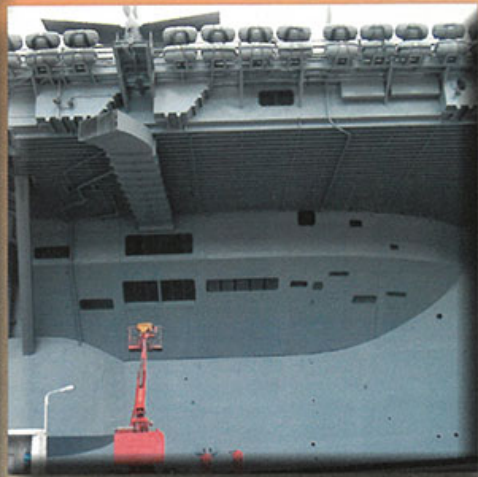
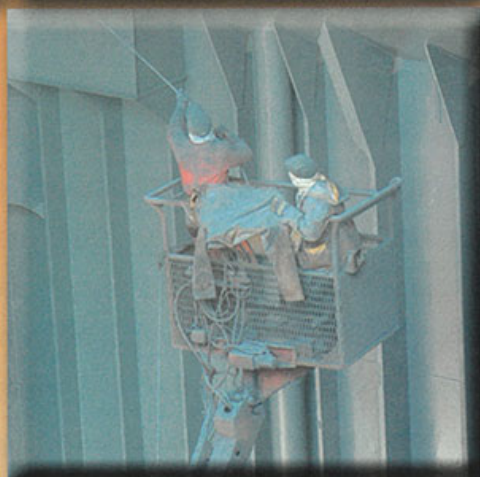




We offer
**COST-EFFECTIVE
SOLUTIONS**

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



Προς ένα διεθνές πλαίσιο κρατικών ενισχύσεων στη ναυπηγική βιομηχανία

Κατά τη διάρκεια του τελευταίου χρόνου, μετά την προσφυγή της Ε.Ε. στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (WTO) κατά της Ν. Κορέας για τις κρατικές ενισχύσεις στις ναυπηγήσεις (Δεκέμβριος 2002), δεν σημειώθηκαν εξελίξεις επί του θέματος.

Υπενθυμίζεται ότι, υιοθετώντας παράπονα της AWES (Ένωση Ευρωπαϊκών Ναυπηγείων), η Ε.Ε. έχει ζητήσει από τον WTO να καταδικάσει τα ναυπηγεία της Ν. Κορέας για αθέμιτες τιμολογιακές πρακτικές στις ναυπηγήσεις και έμμεσες επιδοτήσεις.

Αντίθετα, στον ΟΟΣΑ προχωρούν οι διεργασίες για την υιοθέτηση μιας νέας διεθνούς συμφωνίας για τις ενισχύσεις στις ναυπηγήσεις.

Η υφιστάμενη συμφωνία του ΟΟΣΑ (1994) δεν ετέθη ποτέ σε ισχύ λόγω ελλείψεως υποστηρίξεως από μια κριτική μάζα χωρών, κυρίως όμως από τις ΗΠΑ. Στον ΟΟΣΑ οι συζητήσεις διεξάγονται στο πλαίσιο μιας Ειδικής Διαπραγματευτικής Ομάδας (SNG).

Είναι αξιοσημείωτο ότι στη SNG συμμετέχουν χώρες-μέλη του ΟΟΣΑ και χώρες-μη μέλη του ΟΟΣΑ (π.χ. Κίνα) που συνολικά εκπροσωπούν το 95% της παγκόσμιας ναυπηγικής παραγωγής.

>> Άρθρο της Άννας Μπρεδήμα - Σαββοπούλου, δικηγόρου,
μέλους της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων



Στην παρούσα φάση υφίστανται δύο διαφορετικές απόψεις:

A) Η WTO Plus προσέγγιση, που υποστηρίζεται από την Ε.Ε. και τις περισσότερες χώρες-μέλη του ΟΟΣΑ. Η προσέγγιση WTO Plus βασίζεται σε μια γενική απαγόρευση των ενισχύσεων (subsidies) εκτός από πολύ λίγες που θα επιτρέπονται.

Είναι χαρακτηριστικό ότι η Ν. Κορέα (μέλος του ΟΟΣΑ) υποστηρίζει την άποψη αυτή και μάλιστα ισχυρίστηκε ότι οι κρατικές ενισχύσεις αποτελούν την πραγματική αιτία των στρεβλώσεων της αγοράς και χρειάζεται αυστηρή ρύθμισή τους παγκοσμίως.

B) Η εναλλακτική προσέγγιση, που υποστηρίζεται από την Κίνα. Η προσέγγιση της Κίνας, ενώ ακολουθεί πιστά την υφιστάμενη πειθαρχία του WTO, θεωρεί ότι η προτεινόμενη προσέγγιση WTO Plus εδράζεται στην εσφαλμένη πεποίθηση πως κάθε ενίσχυση στρεβλώνει την αγορά, την οποία αμφισβητεί.

Η προσπάθεια γεφυρώσεως των διισταμένων απόψεων σε ένα συμβιβασμό συνεχίζεται με στόχο μια ρεαλιστική προσέγγιση στο θέμα των μέτρων στήριξης (support measures).

Η πλειοψηφία της SNG δέχθηκε ότι, για να υπάρξει ομοιόμορφη εφαρμογή, η νέα συμφωνία θα αφορά μέτρα στήριξης που καλύπτονται και από άλλες διεθνείς συμφωνίες, παρά την επικάλυψη

(duplication). Αντίθετα, η Κίνα, ακολουθώντας τη δική της γραμμή, δεν δέχεται να περιληφθούν στη νέα συμφωνία τα μέτρα στήριξης (που δεν αποτελούν ενισχύσεις) και ζητάει την ad hoc εξέταση κάθε μέτρου υποστήριξης, για να διαπιστωθεί εάν στρεβλώνει τον ανταγωνισμό.

Έχει αποφασισθεί ομοφώνως ότι η νέα συμφωνία θα προβλέπει προνομιακή μεταχείριση των αναπτυσσόμενων οικονομιών.

Με τον τρόπο αυτόν θα εξασφαλιστεί η ευρύτερη δυνατή συμμετοχή στη νέα συμφωνία αναπτυσσόμενων χωρών και αναδυόμενων οικονομιών που βρίσκονται σε μεταβατική φάση.

Όσον αφορά τη λεγόμενη ζημιογόνο τιμολόγηση (injurious pricing), προς το παρόν δεν υπάρχει consensus για να περιληφθεί στη νέα συμφωνία. Κατά μία άποψη, δεν θα πρέπει να περιληφθεί αλλά να εξετάζεται στο πλαίσιο του δικαίου του ανταγωνισμού.

Απεφασίσθη να ζητηθεί από το Συμβούλιο του ΟΟΣΑ παράταση της διαπραγματευτικής εντολής της Ειδικής Διαπραγματευτικής Ομάδας (SNG) πέραν της 30/6/2004 μέχρι το τέλος του 2005.

Με βάση τις ανωτέρω εξελίξεις, βρισκόμαστε στα πρόθυρα μιας νέας συμφωνίας στα τέλη του 2005, που πιστεύουμε ότι θα βάλει σε κάποια τάξη την αγορά των ναυπηγήσεων, ώστε να εξασφαλισθούν ισότιμοι όροι υγιούς ανταγωνισμού στα ναυπηγεία διεθνώς.



Πλοίαρχοι

Οι αφανείς ήρωες του ναυτικού πολέμου 1939-1945

Έχει γίνει παραδεκτό ότι, κατά τη διάρκεια του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, ένας από τους μεγάλους χαμένους ήταν και το ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό, που το πλήρωσε ακριβά με απώλειες Ελλήνων ναυτικών και ελληνικών πλοίων.

Όμως το Εμπορικό Ναυτικό και ο ρόλος του ως συνιστώσας του ναυτικού πολέμου τελεί αναπότρεπτα κάτω από την παρουσία του Πολεμικού Ναυτικού της κάθε χώρας.

Αυτήν τη σχέση υπήρξαν κατά καιρούς μερικοί που την ερμήνευσαν και τη χρησιμοποίησαν για να υποβαθμίσουν και την παρουσία και τη συμβολή του κατά τη διάρκεια του πολέμου.

Και για μεν το εμπορικό πλοίο θεώρησαν ότι εκτελούσε μια συνήθη εμπορική μεταφορά που θα ήταν αναρρόδο να χαρακτηριστεί ως πολεμική και για το πλήρωμα του θα ήταν αδιανόητο, μέχρι και βλασφημία, η παρουσία του να χαρακτηριστεί ως ενεργός συμμετοχή στο ναυτικό πόλεμο.

Όμως, θα πρέπει όλοι να αντιληφθούν ότι και το πλοίο και το πλήρωμά του επιστρατεύθηκαν και κλήθηκαν από τη μία στιγμή στην άλλη να μετατραπούν σε παράγοντα της πολεμικής μηχανής της χώρας, αλλά περισσότερο τα ποντοπόρα φορτηγά πλοία, μέρος ολόκληρης της συμμαχικής πολεμικής προσπάθειας.

Έτσι, το πολεμικό ελληνικό φορτηγό που μέχρι τότε

φόρτωνε κάρβουνο ή σιτάρι κλήθηκε να μεταφέρει τανκς, καύσιμα σε βαρέλια, αυτοκίνητα, πυροβόλα, αεροπλάνα και κάθε άλλο πολεμικό και επιμελησιακό υλικό που περίμεναν από την άλλη πλευρά του Ατλαντικού για εφοδιασμό τα μέτωπα. Ξαφνικά οι ναυτικοί από το ειρηνικό τους έργο ως πλήρωμα του φιλήσυχου φορτηγού έγιναν ζωντανά κύτταρα μιας πολεμικής μηχανής, στην οποία ενεργά συμμετείχαν χωρίς μέχρι τότε να έχουν ούτε την κατάλληλη προετοιμασία, εκπαίδευση και ψυχολογία, αλλά πολύ περισσότερο εκτεθειμένοι στους ίδιους κινδύνους με τα πολεμικά πλοία δεν είχαν τη δυνατότητα ούτε της αυτοπροστασίας. Το γεγονός βεβαίως ότι σε κάποια ίσως φορτηγά να είχε τοποθετηθεί μια μικρή ομοχειρία πυροβολητών με ένα μικρό πυροβόλο, μάλλον, όπως αποδείχθηκε, περιέπλεκε την κατάσταση χωρίς ποτέ μα ποτέ να προσφέρει οποιαδήποτε βοήθεια.

Επρόκειτο μάλλον για μια ενέργεια σκοπιμότητας παρά ως μέτρο προστασίας. Η παρουσία των πυροβολητών στα εμπορικά πλοία ουσιαστικά ήταν ένα βάρος για το πλοίο, και οικονομικό και λειτουργικό.

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



Όμως θα έλθουμε και σ' αυτόν το δύσμοιρο πλοίαρχο, που αποφάσισε να ξεκινήσει ταξίδι καταχείμωνο στο βόρειο Ατλαντικό με το γερασμένο φορτηγό των 5.000 ή 6.000 τόνων, που το κάρβουνό του δεν του 'δινε ταχύτητα μεγαλύτερη των 6 ως 8 κόμβων με καλοκαιρία. Ένα ταξίδι με έναν εξάντα αμφίβολου ακρίβειας και μια μαγνητική πυξίδα που γύριζε «τρελά» από το φορτίο των τανκς και των αυτοκινήτων ή από το μινεράλι στα αμπάρια του. Ένα ταξίδι με χάρτες ατελείς, με ναρκοπέδια, με φανάρια καλυμμένα, με τα γερμανικά υποβρύχια, τα γνωστά U-BOATS, με τους ριψοκίνδυνους κυβερνήτες τους σαν τον Gurthen Prien ή τον Otto Cretshmer να караδοκούν.

Ένα ταξίδι με ελλιπές πλήρωμα και μη προσοντούχους αξιωματικούς, πολλοί από τους οποίους αλλοδαποί οι οποίοι βρέθηκαν την τελευταία στιγμή προ του απόπλου. Αυτές ήταν οι συνθήκες υπό τις οποίες κάθε φορά ο πλοίαρχος, σε κάθε λιμάνι πριν από τον απόπλου, έπρεπε να πει το μεγάλο Ναι ή το μεγάλο Όχι.

As έλθουμε και πάλι στη θέση αυτού του πλοίαρχου, που ο πλοιοκτήτης όπως ήταν φυσικό τον πίεζε να αποπλεύσει αλλά πολύ περισσότερο τον πίεζε ολόκληρη η Ελλάδα μέσα από τον προξενικό λιμενάρχη ή τον πρόξενο να μην καθυστερεί τον απόπλου. As φανταστούμε τον πλοίαρχο να αρνείται τον απόπλου γιατί του έλειπε ένας ανθυποπλοίαρχος ή ένας Α' μηχανικός. Ποιος, αλήθεια, δεν θα τον αποκαλούσε σαμποτέρ μιας πολεμικής προσπάθειας;

Η καθυστέρηση του απόπλου ή η αναστολή του για λειτουργικούς λόγους ήταν αδιανόητη αφού το ελληνικό φορτηγό πλοίο εθεωρείτο από το συμμαχικό παράγο-

ντα η αιχμή του δόρατος της ελληνικής συμμετοχής στην πολεμική προσπάθεια των συμμάχων. Αυτό είναι μια τεράστια πραγματικότητα, η οποία έρχεται σε μια ευθεία σύγκρουση με τα θλιβερά που ακούστηκαν μετά τον Πόλεμο, ότι ο πλοίαρχος και το πλήρωμα δεν κινδύνευσαν και δεν συμμετείχαν στην πολεμική προσπάθεια γιατί το ταξίδι τους προστατευόταν από πολεμικά πλοία. Άλλωστε, δεν ήταν λίγες οι φορές που η πολεμική αξιολόγηση της άφιξης ενός φορτίου στο μέτωπο βάρυνε περισσότερο ακόμη και της απώλειας ενός πολεμικού σκάφους.

Έτσι, λοιπόν, ο πλοίαρχος αναλάμβανε την ευθύνη ενός τέτοιου ταξιδιού γιατί κατά τη θλιβερή άποψη μερικών είχε την προστασία των πολεμικών και, έτσι, ό,τι έκανε δεν το έκανε για την Ελλάδα και για τους συμμάχους. Το έκανε μόνο για να βγάλει το ψωμί του, το έκανε μόνο για την τσέπη του!!!

Όλοι τους όμως λησμονούν τότε άρχισε η προστασία με τις νηοπομπές, ποιες περιοχές ταξιδιών κάλυπταν, ποια ήταν η απόσταση προστασίας που παρείχαν από τις ακτές, αλλά και ποιος ο βαθμός προστασίας που είχαν τα εμπορικά πλοία μέσα στη νηοπομπή, αφού όπως γνωρίζουμε η προσβολή μιας νηοπομπής από τα U-BOATS κατέληγε όχι λίγες φορές στον αφανισμό της νηοπομπής.

Αλλά, εάν ακόμη επρόκειτο ένα φορτηγό να ενταχθεί σε νηοπομπή, εκτελούσε ολόκληρο ανεξάρτητο ταξίδι για την ένταξή του. Εάν λάβουμε υπόψη μας ότι δεν ήταν λίγες οι φορές που, από διάφορες πηγές, τα U-BOATS γνώριζαν τα σημεία εκκίνησης της νηοπομπής αλλά και τα σημεία διάλυσής της στο τέλος του ταξί-



ALPHA DYNAMIC

Επενδύστε στην Αξιοπιστία



ΑΕΡΟΚΙΝΗΤΕΣ ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΑΝΤΛΙΕΣ

Κατάλληλες για τη ναυτιλία για άντληση υγρών κάθε είδους

ΡΟΟΜΕΤΡΗΤΕΣ

Υψηλής ακρίβειας
για μέτρηση
καυσίμων, λιπαντικών
και άλλων υγρών



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

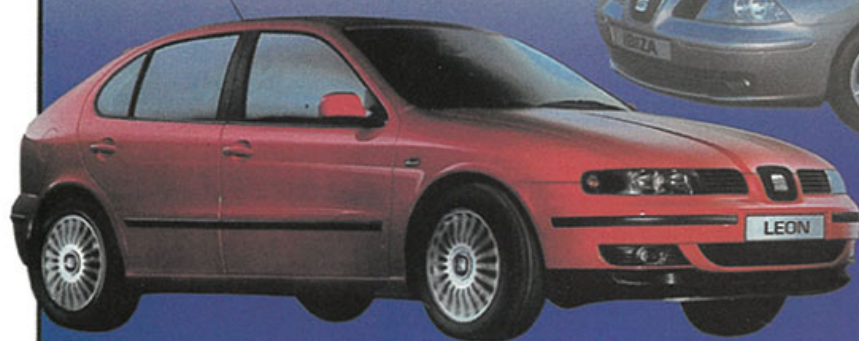
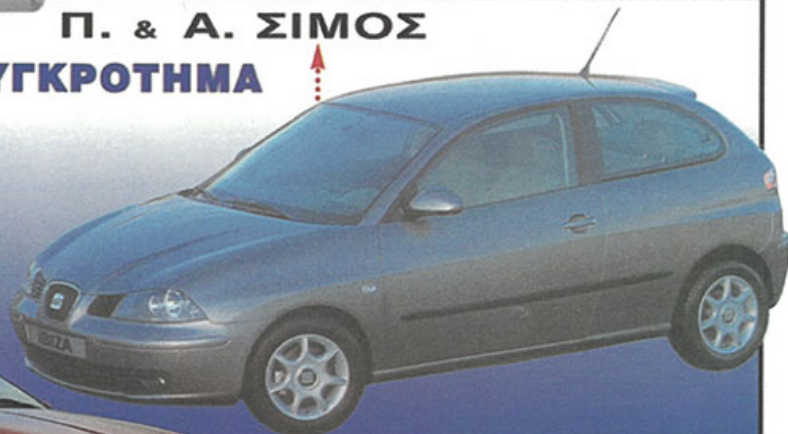


Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**48 Μηνιαίες
Άτοκες Δόσεις**



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ**

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



διού, γίνεται φανερό ότι η παρουσία των υποβρυχίων στα σημεία αυτά προκαλούσε τεράστιες απώλειες στα εμπορικά πλοία.

Όμως, όπως μας λέγει τόσο παραστατικά ο Κίπλινγκ:

*Στη φουρτούνα
Όλοι το Θεό σκέπτονταν
και το ναυτικό
Πέρασε ο κίνδυνος
Κι όλα παν καλά
ποιος θυμάται το Θεό
ποιος το ναυτικό.*

Όμως, όπως φαίνεται, της μοίρας του είναι ούτε ο ίδιος ο ναυτικός, όταν περάσει ο κίνδυνος, να μη σκέπτεται ούτε τη φουρτούνα ούτε τον κίνδυνο και Ξαναρχίζει το νέο του ταξίδι.

Εδώ θα πρέπει να θυμίσω τα λόγια του Θιακού πλοιάρχου Γερ. Κολαίτη, ο οποίος τα Χριστούγεννα του 1940 βρισκόταν στο Mesey του Λίβερπουλ με το φορτηγό «Τηλέμαχος» όταν βομβαρδιζόταν η περιοχή από τη γερμανική αεροπορία:

«Προσπάθησα να πάω στο Προξενείο μας, μα το βρήκα κλεισμένο. Περνώντας από τον κεντρικό σταθμό των τρένων, είδα καταστροφή πάνω από κάθε περιγραφή. Μη μπορώντας να κάμω τη δουλειά μου, αποφάσισα να γυρίσω στο πλοίο μου».

Για να συνεχίσει με αυτό που πράγματι είναι συγκλονιστικό:

«Εδώ πρέπει να προσθέσω ότι δεν βρήκα τη σιγουριά ποτέ μου, ούτε στην ειρήνη ούτε στον πόλεμο, παρά στο φρούριό μου, στο δικό μου κέντρο δράσεως, ειρηνικής ή πολεμικής, αναλόγως, το πλοίο μου».

Ο καπετάν Γεράσιμος, όταν απόμαχος πια ρωτήθηκε

εάν έχει κάποια τιμητική διάκριση, απάντησε:

«Ο καλός ο καπετάνιος που δούλεψε κάνοντας το καθήκον του έχει μια τιμητική διάκριση, το χρόνο υπηρεσίας».

Είναι λίγη η τιμή να σταθείς τριάντα και περισσότερα χρόνια στη γέφυρα; Εκεί όπου δοκιμάζεται το σώμα και η ψυχή και το μυαλό του ανθρώπου (βλέπε Ευστ. Μπάτη, Πορτραίτα σε Μπλε Φόντο, σελ. 46).

Και όμως, χείλη που είχαν πίσω τους ολόκληρη την κρατική εξουσία και το imperium του κράτους, με περισσή αλαζονεία, προσπάθησαν κάτω από τον υποτιμητικό και περιφρονητικό χαρακτηρισμό του πλοιάρχου ως «εμποροκαπετάνιου» και του πληρώματος ως «εμποροναυτών» να υποβαθμίσουν επαγγελματικά και να ποδοπατήσουν κοινωνικά το Εμπορικό μας Ναυτικό, και στην κορυφή της ιεραρχίας και στη σύνθεσή του. Και πολλοί χρησιμοποιούν ακόμη αυτόν το χαρακτηρισμό, ενώ γνωρίζουν ότι δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα αφού έπαυσαν, από την εξέλιξη των πραγμάτων, να συνυπάρχουν εδώ και τουλάχιστον 100 χρόνια η ιδιότητα του πλοιάρχου και του εμπόρου. Και βεβαίως γνωρίζουν ότι η ιδιότητά τους δεν είναι εμπορική ανεξάρτητα με το ότι ασκούν το ναυτικό επάγγελμα επί των εμπορικών πλοίων με τους βαθμούς και τις ειδικότητές του, με το γνωστικό αντικείμενο και τις ανάλογες σπουδές, αλλά δεν έχουν την ιδιότητα του εμπόρου.

Όπως, άλλωστε, ο λογιστής που εργάζεται σε μια εμπορική επιχείρηση δεν χαρακτηρίζεται «ως εμπορολογιστής» ούτε ο διευθυντής της «εμποροδιευθυντής».

Έναν περιφρονητικό, βεβαίως, χαρακτηρισμό που ενδεχόμενα θα ευχόταν ένας διευθυντής κάποιας δημόσιας υπηρεσίας για να διακριθεί από το διευθυντή της επιχείρησής!!!

Φαίνεται ότι είναι καιρός το Εμπορικό Ναυτικό να αποβάλει τις μειονεξίες του που με διάφορες ταμπέλες από σκοπιμότητες ή και συντεχνιακές ιδιοτέλειες το έχουν φορτώσει ώστε να το συνοδεύει μεταπολεμικά «ένα κοινωνικό στίγμα απαξίωσης».

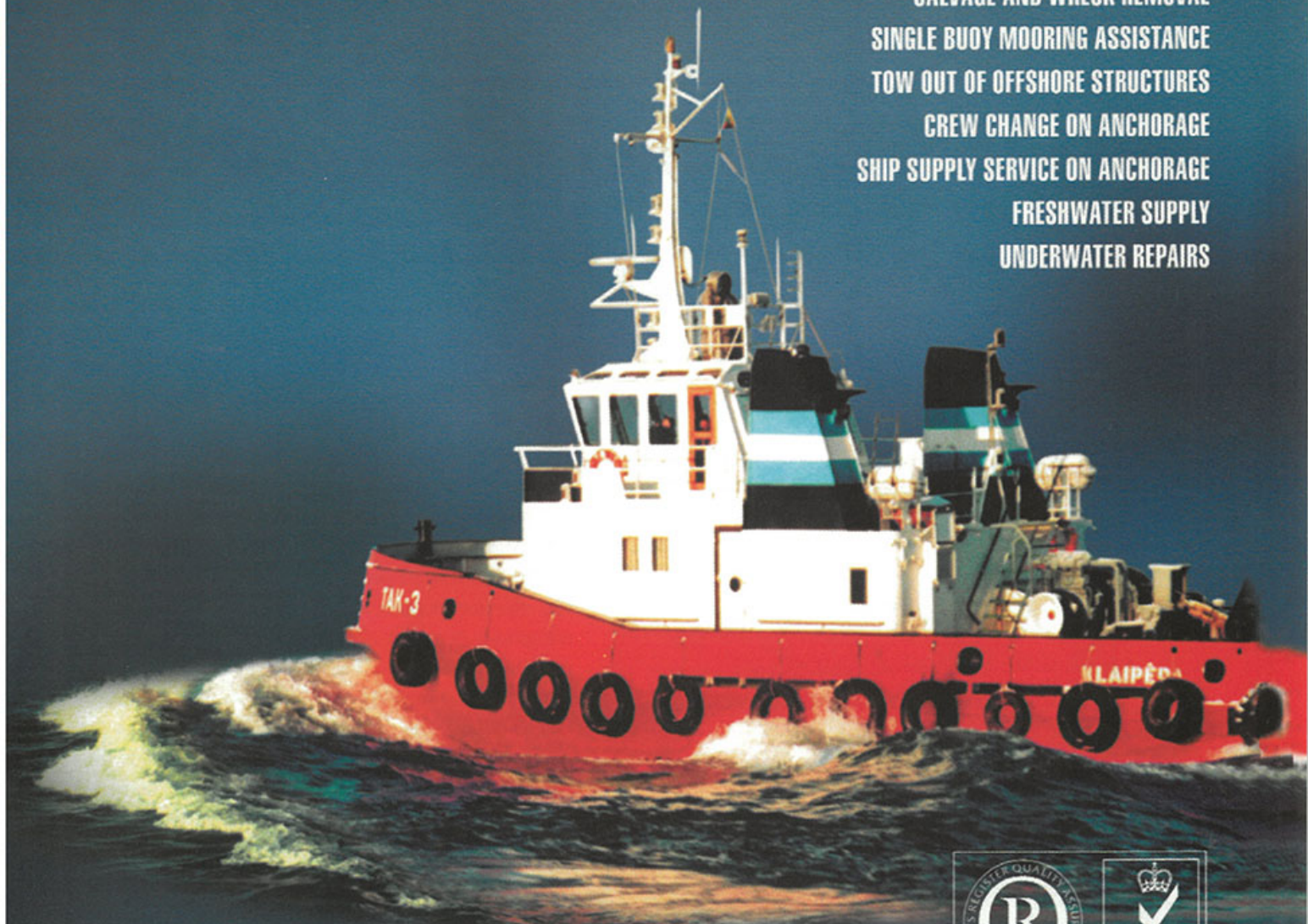
Ένα στίγμα απαράδεκτο, που ισοδυναμεί με κοινωνικό ρατσισμό και που είναι ανάξιο της ναυτικής μας ιστορίας και της Μεγάλης Ναυτιλίας των Ελλήνων.





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





Δαμάζοντας τα κύματα

Το χρονικό
μιας παράτολμης
πλεύσης

Ο Andreas Rommel μιλάει στον Ηλία Μπίσια, αποκλειστικά στα «Ναυτικά Χρονικά», για τη μοναχική του κωπηλασία στο Βόρειο Ατλαντικό



Όταν μάθαμε ότι ο Andreas Rommel θα προσπαθήσει να διασχίσει το βόρειο Ατλαντικό σε μια δύσκολη χρονική περίοδο λόγω καιρικών φαινομένων, θελήσαμε να επικοινωνήσουμε μαζί του. Ο υπογράφων, ως ιστιοπλόος, πάντα ήθελε να μοιραστεί τις σκέψεις ενός σύγχρονου «θαλασσοπόρου», που αψηφά τον κίνδυνο και ως σύγχρονος πειρατής εξερευνά μοναχός τις θάλασσες του κόσμου.

Ο Andreas Rommel, 34 ετών σήμερα, είναι ο πρώτος Γερμανός αθλητής που προσπάθησε να διασχίσει κωπηλατώντας το βόρειο Ατλαντικό, με ένα σκάφος που δεν είχε πανιά, μηχανή, ούτε βοηθητικό σκάφος να τον συνοδεύει. Σκοπός του ήταν να πλεύσει τη θάλασσα που χωρίζει τις δύο ιστορικές ηπείρους. Έπειτα από 48 ημέρες προσπάθειας, έχοντας καλύψει τη μισή διαδρομή (υπολόγιζε 100 ημέρες), το 23 πόδων σκάφος



του, η «Lady Georgia», μέσα στη δίνη ενός κυκλώνα, είχε ήδη αντιμετωπίσει δύο, αχρηστεύθηκε και «έπνιξε» το όνειρο του τολμηρού αθλητή. Συναντήσαμε τον Andreas στην Αθήνα και σας παρουσιάζουμε το θαρραλέο αλλά και ριψοκίνδυνο ενθουσιασμό του για τη θάλασσα.

Κατά τον Andreas η μοναχική πλεύση ενός αθλητή στον ωκεανό είναι μια δύσκολη και επώδυνη υπόθεση. Μας εκμυστηρεύτηκε ότι χρειάζονται τουλάχιστον τρεις εβδομάδες για να συνηθίσει κανείς τη μοναχική του πορεία ενάντια στις δυνάμεις της φύσης. Σε αυτή τη χρονική περίοδο η λογική δεν αφήνει περιθώρια για δυστοκίες και παρορμητικές σκέψεις. Ο σχολαστικός προγραμματισμός γίνεται ταυτόσημος με την καθημερινή ρουτίνα, προκειμένου να μπορέσει κάποιος να επιβιώσει. «Πρέπει να κωπηλατείς, να κινείσαι, δεν υπάρχει ελεύθερος χρόνος, περιθώρια για ξεκούραση ή ηρεμία. Πρέπει να είσαι ιδιαίτερα προσεκτικός με τα θέματα ασφάλειας διότι ένα λάθος μπορεί να σου στοιχίσει τη ζωή, κυρίως με τα απρόβλεπτα κύματα του βόρειου Ατλαντικού», μας λέει χαρακτηριστικά. Η καθημερινότητα περιλάμβανε συνεχόμενη κωπηλασία 18 ωρών την ημέρα, πολλές φορές κόντρα στα ρεύματα, και επιπλέον άλλες δύο ώρες στη διάρκεια

των οποίων μετέτρεπε με ειδικό μηχανήμα το αλμυρό νερό σε γλυκό.

Σύμφωνα με το Γερμανό αθλητή, στο νότιο Ατλαντικό μπορείς να κωπηλατήσεις τη νύχτα, στο βόρειο όμως όχι. Εκεί οι θάλασσες είναι απρόβλεπτες. Τη νύχτα προσπαθείς να ηρεμήσεις για 5 ώρες, κατάκοπος και εξουθενωμένος. «Ο ύπνος αυτός είναι ελαφρύς και τα όνειρα περριεργα... διότι στην πραγματικότητα δεν κοιμάσαι... απλώς καιροφυλακτείς», μας αναφέρει χαρακτηριστικά.

Στην ερώτησή μας σχετικά με την προετοιμασία του, ο Andreas μας απάντησε πειστικά ότι «ήμουν πολύ καλά προετοιμασμένος και το σκάφος μου ήταν εξοπλισμένο με όλα τα σύγχρονα μηχανήματα υψηλής τεχνολογίας. Άργησα όμως να ξεκινήσω. Έπρεπε να είχα φύγει νωρίτερα, αλλά η οικονομική υποστήριξη των χορηγών μου καθυστέρησε λίγες ημέρες. Λίγες ημέρες πριν από την αναχώρησή μου είχε ξεκινήσει μία ακόμα ομάδα αλλά το σκάφος τους (Pink Lady) ναυάγησε μέσα στην κακοκαιρία».

Οι σκέψεις του πάνω στο ταξίδι και την περιπέτειά του είναι ξεκάθαρες:

«Δεν μετάνιωσα γι' αυτή την εμπειρία. Βγήκα ακόμα πιο δυνατός και δεν το βλέπω ως αποτυχία. Γνωρίζω



τώρα, μέσα από πραγματική εμπειρία, γεγονότα και καταστάσεις που δεν μπορούσα να φανταστώ. Κωπηλατούσα με πληγωμένα χέρια, που αιμορραγούσαν και έτσουναν από το θαλασσινό νερό. Η όλη εμπειρία ήταν μια δοκιμή».

Σαράντα οκτώ μέρες δοκιμών, λοιπόν, ενώ τις 25 μέρες η ομίχλη ήταν τόσο πυκνή που ο Γερμανός κωπηλάτης δεν έβλεπε σχεδόν τίποτα. Η πλεύση με το ειδικά διαμορφωμένο πλοiάριο θα ολοκληρωνόταν μέσα σε 100 ημέρες.

Όσο για τη σωματική ρώμη, μας αποκαλύπτει: «Συνειδητοποιώ ότι αν δεν ήμουν σωματικά και ψυχικά έτοιμος θα είχα αφανισθεί.

Πάλεψα με τις δυνάμεις της Φύσης, ενάντια σε επικίνδυνα καιρικά φαινόμενα. Αντιμετώπισα το συνεχές κρύο, τους απρόβλεπτους τυφώνες, την τυφλή ομίχλη, τα βίαια κύματα και επέζησα μόνος μου.

Ήμουν προσεκτικός γι' αυτό και επέζησα. Το νότιο Ατλαντικό μπορείς να τον δαμάσεις, το βόρειο όμως δεν μπορείς. Έξι άτομα έχασαν τη ζωή τους σε παρόμοιες προσπάθειες».

«Θα ήθελα να γράψω ένα βιβλίο με συμβουλές για κωπηλάτες και ιστιοπλόους. Έχω ήδη διασχίσει με μια ομάδα αθλητών την ίδια διαδρομή με ιστιοπλοϊκό, μας λέει γεμάτος ενθουσιασμό.

Ποια εφόδια χρειάζεσαι για να ξεκινήσεις αυτό το ταξίδι ρωτάμε; Και μας απαντά: «Χρειάζεσαι κουράγιο,

ψυχικό σθένος αλλά και τύχη τελικά. Χρειάζεται να μη φοβάσαι τη μοναξιά σου. Να αξιοποιείς την αυτογνωσία σου. Χρειάζεται επίσης μεγάλη προετοιμασία και γνώσεις.

Το πλοίο μου "ράγισε" στις 2 Σεπτεμβρίου από τα δυνατά κύματα και αχρηστεύθηκε.

Δεν νικήθηκε όμως η σωματική μου δύναμη ή το ψυχικό μου σθένος. Δεν λύγισα στην αστάθεια και στη βία της θάλασσας και του αέρα».

Ο Andreas Rommel είχε μεγάλη δυσκολία να βρει χορηγούς. Κανείς δεν ήθελε να χορηγήσει και να υποστηρίξει μια τόσο παράτολμη προσπάθεια, «ήμουν τυχερός που ο χορηγός μου, Partypoker.com, πίστεψε σεμένα και επικούρησε την προσπάθειά μου. Μια εταιρεία που ασχολείται με τον τζόγο... υποστήριξε το δικό μου στοίχημα».

Ο Andreas δεν θα ξεχάσει ποτέ το πλήρωμα του υπό κυπριακή σημαία πλοίου Federal Elbe που τον έσωσε σε συνεργασία με την καναδική ακτοφυλακή. Ο Πολωνός πλοiάρχος του bulk carrier και το άξιο πλήρωμά του διέσωσαν και το σκάφος του, 420 μίλια ανατολικά του Newfoundland.

Η ζεστασιά τους, ο ενθουσιασμός τους και η υπομονή τους ήταν υπεράνω σχολιασμού.

«Σύντομα θα προσπαθήσω να κωπηλατήσω στο νότιο Ατλαντικό. Είμαι έτοιμος, θα τα καταφέρω». Ο επίλογος είναι ακόμα ανοιχτός...

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

Επιμέλεια:

Λίζα Μαρέλου

Ζητήματα που ανακύπτουν κατά τη διενέργεια λιμενικών ελέγχων (Port State Control) στα πλοία



Σεμινάριο με θέμα τα «ζητήματα που ανακύπτουν κατά τη διενέργεια λιμενικών ελέγχων (Port State Control) στα πλοία» διοργάνωσαν η Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, το Σωματείο Μεσών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, το Σωματείο Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής και Πειραιά και το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας.

Συντονιστής ήταν ο δρ Άλκης Κορρές, καθηγητής διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου, ο οποίος έκανε και την εισαγωγή στο θέμα, ενώ χαιρετισμό απηύθυνε ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΠ κ. Γιαννής.

Στο σεμινάριο ομιλητές ήταν ο αντιναύαρχος (ε.α.) Π.Ν. Σ. Κεχρής από το Ναυτιλιακό Εκπαιδευτικό Κέντρο QMS-Quality Maritime Services, ο κ. Π. Κλαυδιανός από την εταιρεία INSB, ο κ. Α. Θεοδουλίδης από τον Ελληνικό Νηογνώμονα και ο πλωτάρχης Λ.Σ. Ν. Σπανός.

Στις ομιλίες τονίστηκε η σημασία του Port State Control για την εφαρμογή των κανονισμών και την ασφάλεια των πλοίων και ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντος και της εκπαίδευσης για την επιτυχή αντιμετώπιση των ελέγχων. Στο τέλος του σεμιναρίου, ο πλωτάρχης Λ.Σ. Ν. Σπανός τιμήθηκε με αναμνηστικές πλακέτες από τον πρόεδρο της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων Νίκο Βαρβατέ και την κα Κ. Λυριντζή, διευθύνουσα σύμβουλο της QMS, σε ένδειξη εκτίμησης για το έργο του ως αναγνωρισμένος επιθεωρητής πλοίων.

Exclusive Yachting 2004



Με επιτυχία διεξήχθη στο λιμάνι του Λαυρίου η 3η πλωτή έκθεση σκαφών αναψυχής, προϊόντων και υπηρεσιών, Yachting & Lifestyle, Exclusive Yachting 2004.

Οι επισκέπτες είχαν την ευκαιρία να δουν από κοντά και να επισκεφθούν περίπου 100 σκάφη από τα μεγαλύτερα και γνωστότερα ναυπηγεία του

κόσμου. Στην έκθεση συμμετείχαν και άλλες εταιρείες που απευθύνονται στο συγκεκριμένο κοινό, όπως η Mercedes-Benz και η BMW, μέσω dealers, εταιρείες ναυτιλιακού εξοπλισμού, τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες και άλλοι, συνθέτοντας ένα αποτέλεσμα που αποζημίωσε πλήρως τους απαιτητικούς επισκέπτες. Η φετινή διοργάνωση συγκέντρωσε περισσότερους από 6.300 επισκέπτες, φίλους του yachting, σημαντικές προσωπικότητες από τον επιχειρηματικό και πολιτικό κόσμο, ενώ προέκυψαν ενδιαφέρουσες επαφές και συμφωνίες μεταξύ των εταιρειών που συμμετείχαν και των επισκεπτών. Η έκθεση πλαισιώθηκε από τον 8ο Αγώνα του πανελληνίου πρωταθλήματος ταχύπλοων σκαφών στις κατηγορίες jet ski και formula, που συνδιοργανώθηκε από την Ελληνική Λέσχη Ταχυπλοίας και τη EuroPartners με χορηγό την Εγνατία Ασφαλιστική - Le Monde.



Νέα συνεργασία

Η συνεργασία της Μεταλλοβιοτεχνικής ABEE ως αποκλειστικού αντιπροσώπου του ισπανικού οίκου Montero Fibras Y Elastomeros S.A. στην ελληνική αγορά αποτελεί ακόμη ένα σημαντικό βήμα για την εδραίωσή της στο χώρο των βιομηχανικών & ναυτιλιακών ανταλλακτικών.

Τα βασικά προϊόντα που εισάγει και επεξεργάζεται η Μεταλλοβιοτεχνική ABEE από τον ισπανικό οίκο, είναι ο περμανίτης άνευ αμιάντου, οι σαλαμάστρες και οι στεγανοποιητικοί δακτύλιοι, καθώς και θερμομονωτικά προϊόντα, υαλοβάμβακες και υφασμάτινοι διαστολικοί σύνδεσμοι.

Η Μεταλλοβιοτεχνική ABEE, με έδρα τον Πειραιά, δραστηριοποιείται από το 1970 στην παραγωγή ενώσεων, ροδελών, ασφαλειών, φίλτρων, πλωτήρων και άλλων μεταλλικών κατασκευών. Ως αποκλειστική αντιπρόσωπος και του ελβετικού οίκου BOA AG προμηθεύει την ελληνική αγορά με διαστολικούς συνδέσμους, εύκαμπους μεταλλικούς

Μία τιμητική διάκριση

Μετά την εκλογή του στο διοικητικό συμβούλιο της νεοσύστατης Ένωσης Κυπρίων Εφοπλιστών, καθώς και το διοικητικό συμβούλιο της Διεθνούς Ένωσης Προξένων, άλλη μία τιμητική διάκριση ήρθε να προστεθεί στο ενεργητικό του κ. Σταύρου Κ. Γαλανάκη.

Η κυβέρνηση της Δημοκρατίας των Νήσων Μαλδιβών απένειμε τιμητική διάκριση, χρίζοντάς τον ταυτόχρονα ως γενικό πρόξενό της στην Ελλάδα, αλλά και με διευρυμένες ταυτόχρονα αρμοδιότητες που θα καλύπτουν τις βαλκανικές χώρες Βουλγαρία, Ρουμανία, Σερβία, Αλβανία, και την Κύπρο.

Η τιμητική διάκριση αυτή έγινε ως αναγνώριση της 10ετούς προσφοράς και έργου του Σταύρου Κ. Γαλανάκη για την ανάπτυξη του τουρισμού στις Μαλδιβές και στις διμερείς σχέσεις Ελλάδος και Μαλδιβών.

Ως γνωστόν, ο κ. Γαλανάκης δραστηριοποιείται στο χώρο της διαχείρισης πλοίων και πληρωμάτων από το 1977 και είναι ιδρυτής και διευθύνων σύμβουλος της Elvictor Group.



σωλήνες και με ειδικούς διαστολικούς συνδέσμους μικρής διάστασης.

Η παραγωγική δραστηριότητα της εταιρείας βασίζεται στο συνεχή ποιοτικό έλεγχο των προϊόντων της, στην πιστή τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων και στην άμεση εξυπηρέτηση των πελατών της. Πιστοποιημένη με ISO 9001:2000

και εξοπλισμένη με επιστημονικά εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, η Μεταλλοβιοτεχνική ABEE τηρεί όλες τις τεχνικές προδιαγραφές και παρακολουθεί τις τεχνολογικές εξελίξεις του χώρου της.



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

Πρωτοποριακό εκπαιδευτικό cd για τα γυμνάσια του Κώδικα ISPS

Συνεχίζοντας την ανάπτυξη εφαρμογών για την εκπαίδευση μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστή, με στόχο την καλύτερη κατανόηση των κανονισμών στη ναυτιλία, η εταιρεία IBS S.A. παρουσίασε πρόσφατα την τελευταία εφαρμογή για την υλοποίηση του Κώδικα ISPS, η οποία πλοιοφορείται «Γυμνάσια ασφαλείας» (security drills).

Η εφαρμογή αυτή έχει ως σκοπό την κατανόηση τόσο της θεωρίας όσο και της εφαρμογής σε πραγματικές καταστάσεις αντιμετώπισης κινδύνων σχετικών με την ασφάλεια του πλοίου και στοχεύει να προσφέρει όχι μόνο την απαραίτητη γνώση αλλά και την τεκμηρίωση της εκπαίδευσης και την πιστοποίηση για το πλήρωμα σε πλήρη συμφωνία με όλες τις απαιτήσεις του κώδικα. Η τεχνολογία που ενσωματώνεται είναι αιχμής σε τρισδιάστατα γραφικά, βίντεο και εντυπωσιακά ηχητικά σε όλη την έκταση των δεκατριών ανεξάρτητων μαθημάτων, καταφέροντας παράλληλα να είναι απολύτως φιλική προς το χρήστη.

Η εφαρμογή περιλαμβάνει πενήντα διαφορετικά σενάρια σύμφωνα με τους κανονισμούς του IMO και τις οδηγίες του ICS, της Αμερικανικής Ακτοφυλακής και άλλων διεθνών οργανισμών. Για την άρτια ανάπτυξη της έχουν ληφθεί υπ' όψιν όλες οι απαιτήσεις και οι γενικές κατευθυντήριες γραμμές των οργανισμών αυτών, οι οποίες αποτελούν και τις βασικές αρχές στις οποίες κινούνται όλα τα διαφορετικά σενάρια, όπως ένοπλη επίθεση, πειρατεία, βομβιστική απειλή κ.λπ. Να σημειωθεί ότι τηρείται όλο το ιστορικό κάθε χρήστη και μπορούν να αξιολογηθούν οι ενέργειές του για να τυπωθούν πιστοποιητικά παρακολούθησης με το όνομα του εκπαιδευόμενου, της εταιρείας, του πλοίου κ.λπ. σύμφωνα με τις απαιτήσεις της εταιρείας ανάλογα με την πρόοδο της εκπαίδευσης.

Πέραν των ανωτέρω, στην εφαρμογή ενσωματώνεται και ένα εργαλείο ανάπτυξης σεναρίου για γυμνάσιο το οποίο με πλήρη παραμετροποίηση μπορεί να συμπεριλάβει όλες τις πιθανές λειτουργίες του πλοίου (π.χ. πετρέλωση, διέλευση διαύλου, φόρτωση, πιλότο, επίπεδα ασφαλείας κ.ά.). Το σενάριο δίδεται στο τέλος για εκτέλεση με πλήρη ανάλυση των απαιτούμενων ενεργειών που θα έπρεπε να ληφθούν υπ' όψιν για τη σωστή ολοκλήρωσή του.

Η εφαρμογή απευθύνεται στους υπευθύνους ασφαλείας της εταιρείας και του πλοίου, σε εκπαιδευτές θεμάτων ασφα-



λείας, αλλά και γενικότερα σε όλα τα μέλη του πληρώματος τα οποία εκτελούν καθήκοντα ασφαλείας επί του πλοίου. Η καινοτομία που ενσωματώνεται για πρώτη φορά σε εφαρμογή τέτοιου είδους είναι η εκτεταμένη χρήση θεωρίας παιγνίων και εξομοίωσης επικίνδυνων καταστάσεων, που έχει σκοπό την επιτάχυνση της εκμάθησης μέσω της συναισθηματικής εμπλοκής του χρήστη.

Το αποτέλεσμα, όπως τόνισαν κατά την παρουσίαση τόσο ο διευθύνων σύμβουλος της IBS S.A. Απόστολος Μπελόκας όσο και ο τεχνικός διευθυντής Περικλής Κούκης, είναι μια άκρως πρωτοποριακή εφαρμογή, η οποία εξασφαλίζει τόσο την πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις εκπαίδευσης σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS όσο και την παροχή εκπαίδευσης κορυφαίας ποιότητας, που έχει και τελικό αποτέλεσμα την πλήρη συμμετοχή του εκπαιδευομένου αλλά και την πλήρη κάλυψη της εταιρείας.

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

Πιστοποίηση για υψηλή ποιότητα προϊόντων

Σε εκδήλωση, που πραγματοποιήθηκε στο πλοίο H/S/F Knossos Palace στον Πειραιά, ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου της RWTUV, professor Peter Hlubek, απένειμε στον πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου των Μινωικών Γραμμών, Κώστα Κληρονόμο, την πιστοποίηση HACCP για τα πλοία: H/S/F Knossos Palace, H/S/F Festos Palace, H/S/F Europa Palace, H/S/F Olympia Palace, H/S/F Ikarus Palace, H/S/F Pasiphae Palace και H/S/F Ariadne Palace.

Μετά την πιστοποίηση κατά ISO 9001 του 2000 (από το γερμανικό νηογνώμονα Γκερμάνισερ Λόιντ), το πιστοποιητικό ασφαλείας ISM Code (Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης) και το πιστοποιητικό ISPS Code (Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης) από την Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων του YEN για την ασφαλή μεταφορά εν πλω, οι Μινωικές Γραμμές είναι η πρώτη ναυτιλιακή εταιρεία στην Ελλάδα που πιστοποιείται με το σύστημα HACCP (από την Τουφ Ελλάς), το οποίο έρχεται να εγγυηθεί την υγιεινή στην αποθήκευση, την παραγωγή και διάθεση τροφίμων και ποτών στα πλοία της εταιρείας, διασφαλίζοντας με τον πιο έγκυρο τρόπο την υψηλή ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουν οι Μινωικές Γραμμές.

Από την πλευρά του, ο κ. Κληρονόμος, στο χαιρετισμό που απηύθυνε στους παρευρισκομένους, ανέφερε μεταξύ άλλων: «Η εταιρεία μας, όπως έχουμε έμπρακτα αποδείξει στα τριάντα και πλέον χρόνια που δραστηριοποιούμαστε στο χώρο της ακτοπλοΐας, αποτελεί συνώνυμο της ασφάλειας, της τεχνολογικής πρωτοπορίας, της ποιότητας και της υγιεινής στους Ξενοδοχειακούς χώρους, κάτι που πιστοποιείται από τους πιο αξιόλογους ελληνικούς και ξένους νηογνώμονες και οργανισμούς. Η συνεχής βελτίωση των υπηρεσιών που προσφέρουμε αποτελεί πρωταρχικό μέλημα για τις Μινωικές Γραμμές. Έχουμε βασικό στόχο την εξυπηρέτηση του επιβάτη και εγγυόμαστε την ασφάλεια, την άνεση και την ποιότητα στα ταξίδια του». Και κατέληξε λέγοντας: «Εμείς από την πλευρά μας υποσχόμαστε ότι θα ανεβάσουμε ακόμη πιο ψηλά τον πήχυ, με κύριο γνώμονα την άνεση και την ασφάλεια του επιβατικού κοινού».

1. Ο κ. Κ. Κληρονόμος
2. Ο professor Peter Hlubek απονείμει στον πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου των Μινωικών Γραμμών, Κώστα Κληρονόμο, την πιστοποίηση
3. Τον αρχηγό του Λ.Σ. υποδέχεται ο κ. Τζιράνης
4. Ο γενικός γραμματέας YEN, καθηγητής Ιωάννης Τζωάννος, συνομιλεί με τον πρόεδρο των Μινωικών, Κ. Κληρονόμο
5. Ο κλαδάρχης Απόστολος Καμαρινάκης
6. Ο πρόεδρος των ΕΠΑΤ κ. Περικλής Παναγόπουλος



MARICHEM

WORLDWIDE



MARIGASES

SERVICES

®

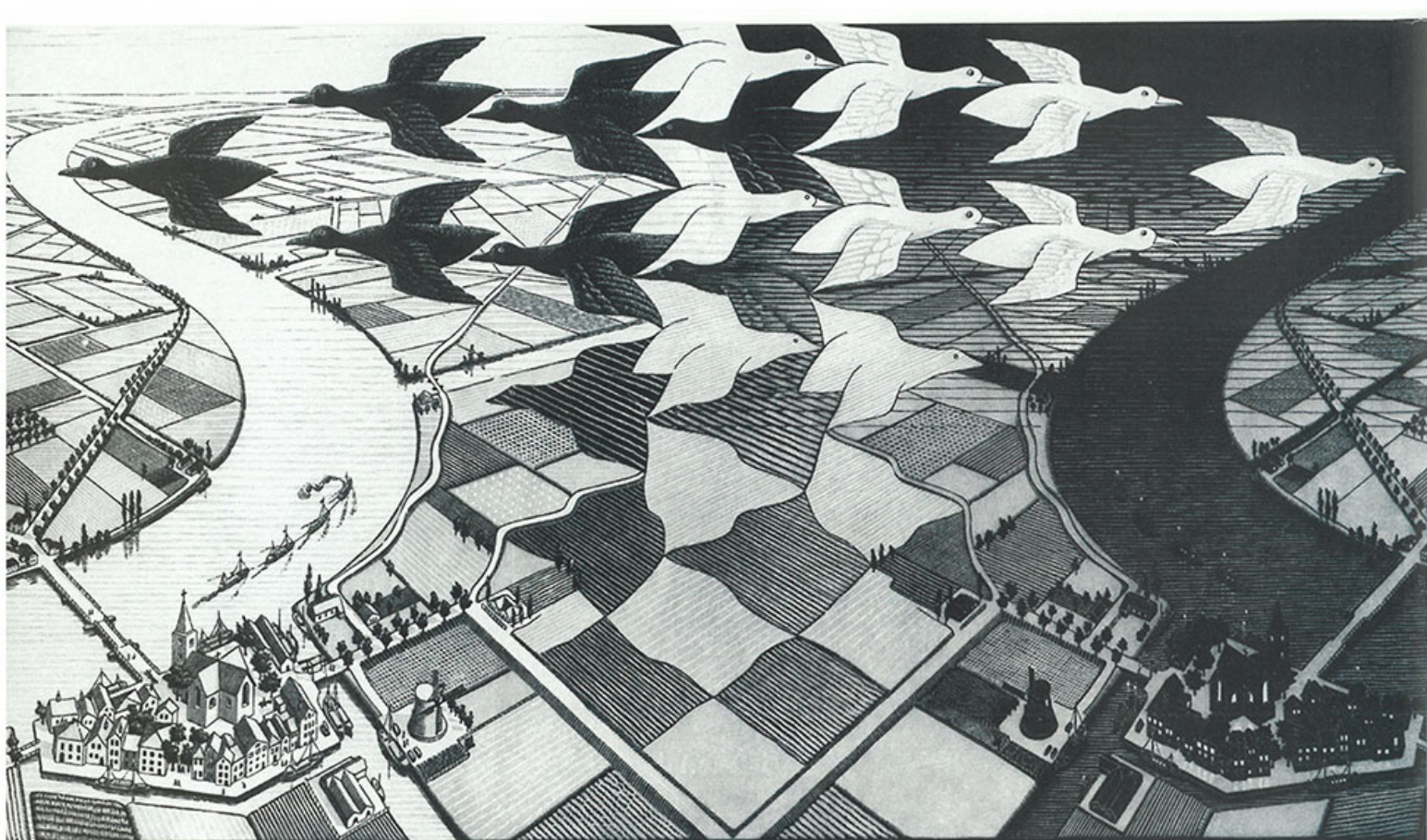
More than you ever expected...



TEL: +30210 4632546/ +30210 4630808, FAX: +30210 4631355/ +30210 4625563

TLX: 211861 MEMA / 211748 GIEM URL: www.marichem-marigases.com

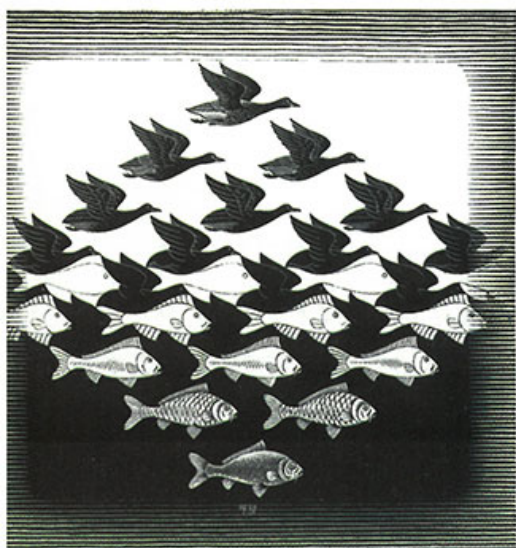
EUROPEAN ADMINISTRATION OFFICE: 64 SFAKTIRIAS STREET, PIRAEUS 185 45, GREECE



Herakleidon

Το νέο κόσμημα του Θησείου

Στην καρδιά της Αθήνας, ένα από τα ωραιότερα νεοκλασικά του τέλους του 19ου αιώνα αποκαταστάθηκε, ανακαινίστηκε και διαμορφώθηκε για να λειτουργήσει ως μουσείο εικαστικών τεχνών.

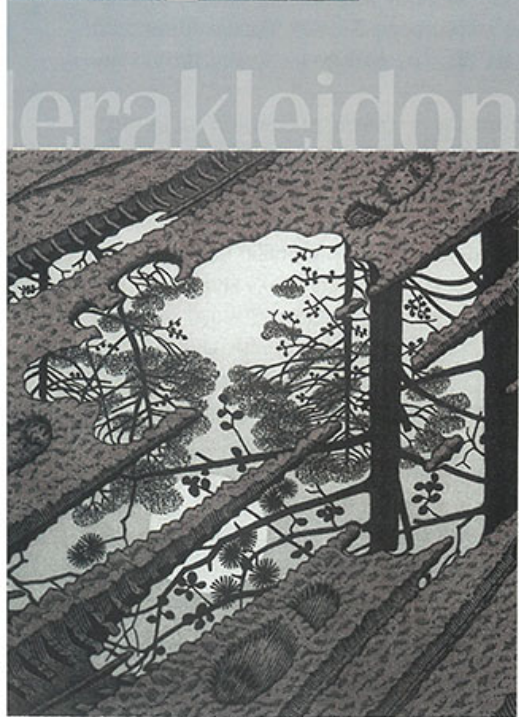
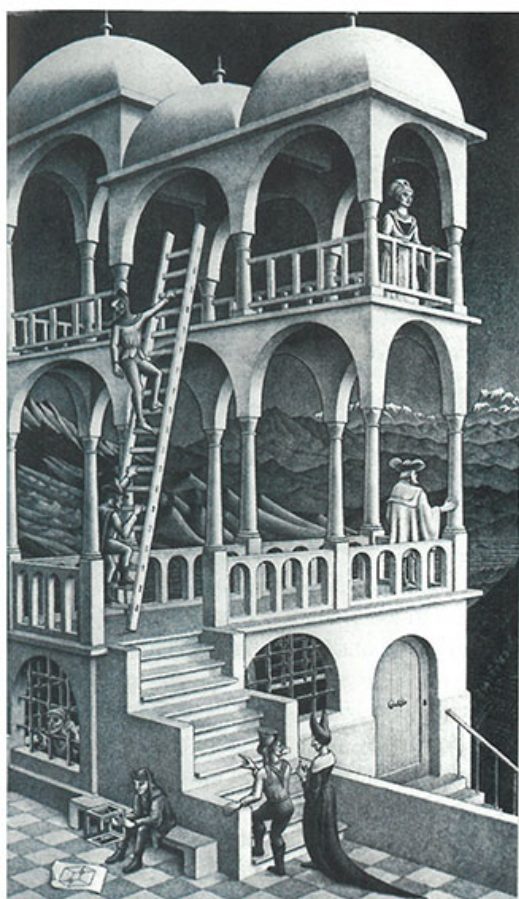


Εμπνευστές και δημιουργοί του, ο Παύλος Φυρός και η σύζυγός του Άννα-Μπελίντα, συλλέκτες και φιλότεχνοι.

Το ιδιωτικό μουσείο «Herakleidon, Experience in Visual Arts» εγκαινίασε τη λειτουργία του με την παρουσίαση του κορυφαίου Ολλανδού χαράκτη Maurits Cornelis Escher (1898-1972), ο οποίος υπήρξε καθοριστική μορφή του 20ού αιώνα διαδραματίζοντας σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη της τέχνης.

Μέσα από τα 250 αντιπροσωπευτικά και σπάνια έργα του -Ευλογραφίες, χαλκογραφίες, λιθογραφίες, μεταξύ των οποίων πολλές παρουσιάζονται για πρώτη φορά στο ευρύ κοινό-, αποκαλύπτεται η δύναμη ενός καλλιτέχνη ο οποίος με το έργο του αποτέλεσε πρότυπο για δεκάδες ομοτέχνους του σε όλο τον κόσμο.

Η έκθεση, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνει την πλήρη σειρά σχεδίων και τελικών εκτυπωμάτων για την Ευλοτυπία «Βάθος» και για τη λιθογραφία με τίτλο «Ενίπεδα σκουλήκια», καθώς επίσης και τα πραγματικά κομμάτια Ξύλου και τη λιθογραφική πέτρα που χρησιμοποιήθηκαν, η οποία αξίζει να σημειωθεί ότι είναι μια πλάκα από βαυαρικό σβεστόλιθο βάρους 40 κιλών, από τις λίγες που έχουν διασωθεί, καθώς ο καλλιτέχνης έτριβε και γυάλιζε τις επιφάνειές τους για να τις ξαναχρησιμοποιήσει στο επόμενο έργο του. Επίσης, εκτίθεται ο τρισδιάστατος κύβος που



χρησιμοποίησε για το έργο του με τίτλο «Διάρθρωση Κυβικού Χώρου».

Η έκθεση του Escher θα διαρκέσει έως τον Ιούνιο του 2005 και τα έργα του δεν θα παρουσιαστούν όλα μαζί, αλλά θα εναλλάσσονται περιοδικά.

Η συλλογή έργων του Escher δεν είναι η μόνη που διαθέτει το μουσείο.

Μελλοντικά θα παρουσιαστούν οι συλλογές έργων των Victor Vasarely, Αλέκου Φασιανού και Carol Wax, όλες συλλογές που δημιουργήθηκαν από την αγάπη των ιδρυτών του μουσείου για την τέχνη.

Στόχος του νέου μουσείου είναι ο επισκέπτης του να μπει στην τέχνη του δημιουργού, να παρακολουθεί την εξέλιξη της πορείας, ακολουθώντας τις διαδοχικές χρονικές περιόδους που στάθηκαν σταθμοί στην ολοκλήρωση του έργου του, να κατανοεί τη σημασία της τεχνικής ή των τεχνικών που οικειοποιείται κάθε φορά ο δημιουργός για να εκφράσει τον οραματικό του κόσμο, να προσεγγίζει με αμεσότητα την ουσία της ζωής και του έργου του. Για το σκοπό αυτόν, εκτός από την έκθεση έργων του καλλιτέχνη, θα παρουσιάζονται και προσχέδια, φωτογραφίες και προσωπικά του αντικείμενα και θα παρέχονται με οπτικοακουστικά και άλλα μέσα πλήρεις και αναλυτικές πληροφορίες για τη ζωή του, την κάθε φάση της δουλειάς του, καθώς και για την τεχνική ή τις τεχνικές που χρησιμοποίησε στο έργο του.

Στο «Herakleidon, Experience in Visual Arts», εκτός από τις μόνιμες συλλογές, θα διοργανώνονται και περιοδικές εκθέσεις Ελλήνων και Ξένων καλλιτεχνών και θα πραγματοποιούνται εκδηλώσεις, κυρίως εικαστικού περιεχομένου, χωρίς να αποκλείονται και οι μουσικές, οι λογοτεχνικές συναντήσεις, οι παρουσιάσεις βιβλίων, αλλά και οι επιστημονικές ημερίδες, οι διασκέψεις, τα σεμινάρια, οι διαλέξεις. Ιδιαίτερη θέση στο πολιτιστικό πρόγραμμα του μουσείου κατέχουν τα εκπαιδευτικά προγράμματα που απευθύνονται σε μαθητές, προσφέροντάς τους τη δυνατότητα να προσεγγίσουν την τέχνη με ένα σύγχρονο και ευχάριστο τρόπο, με τη συμμετοχή τους κατά τη διάρκεια της Ξενάγησης καθώς και με δημιουργική απασχόληση στο εργαστήρι και στην αίθουσα προβολών του μουσείου.

Στο μουσείο λειτουργεί art shop με αντίτυπα των έργων του Escher, ενδιαφέρουσες εκδόσεις, αντικείμενα εμπνευσμένα από την τέχνη του (ρολόγια, T-shirts, είδη γραφείου, παζλ, διακοσμητικά, accessories κ.ά.), καθώς και το βιβλίο «M.C. Escher, The Graphic Work», μια ελληνική - αγγλική ειδική έκδοση του μουσείου, που περιλαμβάνει τα εκτιθέμενα έργα του με εισαγωγή και περιγραφή των έργων από τον ίδιο τον καλλιτέχνη.

Εκτός από το πωλητήριο στο αίθριο του μουσείου λειτουργεί και cafe για τους επισκέπτες.

Το μουσείο, που βρίσκεται στην οδό Ηρακλειδών 16, στο Θησείο, είναι ανοιχτό καθημερινά εκτός από Δευτέρα, από τις 10 το πρωί ως τις 7 το βράδυ.



Η τριλογία για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις



Το ΕΛΙΑ ολοκλήρωσε προσφάτως, με την έκδοση του τόμου Ευπόμνη, την τριλογία για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η τριλογία είναι αποτέλεσμα μακρόχρονου και συστηματικού ερευνητικού προγράμματος για την ελληνική ναυτιλία από τις αρχές του 19ου αιώνα μέχρι τις μέρες μας, που υλοποιήθηκε από το ΕΛΙΑ, με την επισημονική ευθύνη της αναπληρώτριας καθηγήτριας του Ιονίου Πανεπιστημίου

Τζερίνας Χαρχλαύτη και τη χρηματοδότηση του Ιδρύματος Νιάρχου.

Οι τόμοι της τριλογίας φέρουν τα ονόματα των Νηρηίδων, που φροντίζουν να έχουν καλό ταξίδι οι ναυτικοί, των Ποντοπόρεια, Πλωτώ και Ευπόμνη. Η τριλογία περιλαμβάνει τους τόμους:

Ποντοπόρεια

Ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια, 1830-1939

Τζερίνα Χαρχλαύτη - Νίκος Στ. Βλασσόπουλος, ΕΛΙΑ, 2002.

Πλωτώ

Έλληνες καραβοκύρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο

Τζερίνα Χαρχλαύτη - Μάνος Χαρχλάτος - Ελένη Μπενέκη, ΕΛΙΑ, 2002.

Ευπόμνη

Ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις 1945-2000.

Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγικές,

Γιάννης Θεοτοκάς - Τζερίνα Χαρχλαύτη, ΕΛΙΑ, 2004.

Η **Ποντοπόρεια** είναι ένας ιστορικός ντοκίμαντ που περιλαμβάνει στοιχεία για τα ποντοπόρα ιστιοφόρα και ατμόπλοια του ελληνικού στόλου, την περίοδο 1830-1939. Αποτελεί ουσιαστικά την πρώτη συστηματική σειρά ιστορικών ναυτιλιακών στατιστικών από τη δημιουργία του ελληνικού κράτους μέχρι το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Ο τόμος περιέχει 20.000 εγγραφές πλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας σε δύο ενότητες: ιστιοφόρα και ατμόπλοια. Για την καταγραφή τους αναζητήθηκαν και ερευνήθηκαν πηγές στην Αγγλία, τη Γαλλία, την Ιταλία και την Ελλάδα. Τα πλοία παρουσιάζονται κατά αλφαβητική ονομαστική σειρά ανά πενταετία και για κάθε πλοίο περιέχονται πληροφορίες για τον πλοιοκτήτη, τον πλοίαρχο, τη χωρητικότητα, το έτος εγγραφής, τη σημαία, τον τύπο του πλοίου, το έτος και τον τόπο ναυπήγησης, το λιμάνι νηολόγησης, καθώς και την πηγή των δεδομένων. Οι συγγραφείς συγκρότησαν τις ναυτιλιακές στατιστικές του στόλου όχι με κριτήριο τη σημαία του ελληνικού κράτους, αλλά με κριτήριο τα ονόματα των πλοίων, πλοιοκτητών και πλοιάρχων των ελληνικών πληθυσμών του Ιονίου, του Αιγαίου Πελάγους και της Μαύρης Θάλασσας. Με αυτόν τον τρόπο, ο ιστορικός ντοκίμαντ περιλαμβάνει τα σκάφη των Ελλήνων

που είναι νηολογημένα από την Κέρκυρα μέχρι το Καστελλόριζο και από τη Ζάκυνθο μέχρι την Οδησσό.

Η **Πλωτώ** αξιοποιεί το υλικό της Ποντοπόρειας και βασίζεται σε εντατική έρευνα στους ελληνικούς ναυτοτόπους, σε μεγάλο αριθμό πηγών και σε εκτεταμένη βιβλιογραφία για να εντοπίσει και παρουσιάσει τους Έλληνες καραβοκύρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Για το σκοπό αυτό, εξετάζει τη ναυτιλιακή ιστορία έξι θαλάσσιων περιοχών και των ναυτοτόπων τους, καθώς και των οικογενειών που κατάγονται ή είχαν τη βάση τους σε αυτούς. Το υλικό της Ποντοπόρειας οδηγεί τους συγγραφείς να ερευνήσουν περιοχές για τις οποίες υπήρχε περιορισμένη γνώση σχετικά με τις ναυτιλιακές τους δραστηριότητες. Παρουσιάζεται η ναυτιλιακή ιστορία τριάντα επτά ναυτοτόπων του Ιονίου Πελάγους (Κεφαλονιά, Ιθάκη, Ζάκυνθος, Μεσολόγγι, Αιτωλικό και Γαλαξίδι), του κεντρικού Αιγαίου (Άνδρος, Μήλος, Μύκονος, Σαντορίνη, Σίφνος, Σύρος), του βορειοανατολικού Αιγαίου (Χίος, Οινούσσες, Ψαρά, Λέσβος, Σάμος, Σμύρνη και παράλια Μικράς Ασίας καθώς και Κωνσταντινούπολη και Δαρδανέλια), του νοτιοανατολικού Αιγαίου (Πάτμος, Κάσος, Λέρος, Κάλυμνος, Σύμη, Χάλκη και Καστελλόριζο), του βορειοδυτικού Αιγαίου (Σκόπελος, Σκιάθος, Εύβοια, Θεσσαλική ναυτιλία) και του νοτιοδυτικού Αιγαίου (Ύδρα, Σπέτσες, ακτές ανατολικής Πελοποννήσου και Πειραιάς). Συνολικά παρουσιάζονται οι ναυτιλιακές δραστηριότητες εκατόν εξήντα επτά ναυτιλιακών οικογενειακών επιχειρήσεων από τριάντα επτά ναυτοτόπους, συνοδευόμενες από εντυπωσιακό εικονογραφικό υλικό, προερχόμενο κατά κύριο λόγο από τις ίδιες τις οικογένειες και τα αρχεία του ΕΛΙΑ.

Η **Ευπόμνη** εξετάζει την οργάνωση, τη διοίκηση και τις στρατηγικές των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από το 1945 μέχρι τις μέρες μας. Οι συγγραφείς επιχειρούν να απαντήσουν σε ένα βασικό ερώτημα: ποια είναι τα χαρακτηριστικά σε οργανωτικό και διοικητικό επίπεδο και ποιες είναι οι στρατηγικές που επέτρεψαν στις ελληνικές επιχειρήσεις να αναπτυχθούν δυναμικά στον παγκόσμιο ναυτιλιακό στίβο και να βρίσκονται τα τελευταία τριάντα χρόνια στην κορυφή του; Η **Ευπόμνη** εξετάζει την επιχειρηματική δομή του ελληνόκτητου στόλου, εντοπίζει και αναλύει τα δομικά χαρακτηριστικά που αποτέλεσαν τη βάση για την ανάπτυξη του. Η ανάλυση κινείται σε τρία επίπεδα: Το πρώτο συνδέεται με την εξέταση των ιδίων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, της οργάνωσης, του τρόπου διοίκησης και των στρατηγικών τους. Το δεύτερο συνδέεται με την ανάδειξη του διεθνούς χαρακτήρα των επιχειρήσεων και του γεγονότος ότι οι δραστηριότητές τους αναπτύσσονται στο εξωτερικό, στις διεθνείς ναυλαγορές. Το τρίτο επίπεδο συνδέεται με τον προσδιορισμό και την ανάλυση του άμεσου περιβάλλοντος λειτουργίας των επιχειρήσεων και της συμβολής του στην επιτυχία τους πορεία.

www.shiprepairer.com

ORGANISED BY

Lloyd's List events

ShipRepair & Conversion 2004 LONDON

24 – 25 NOVEMBER 2004
GRAND HALL OLYMPIA LONDON

A new look,
A new biennial format,
A new era for ShipRepair & Conversion



VISITOR AND
CONFERENCE
REGISTRATION
NOW LIVE!

Visit ShipRepair & Conversion London for free and win a Sony digital camera! To find out more visit: www.shiprepairer.com

Attend the ONLY Specialist event for your industry and you will have the opportunity to:

- Meet with suppliers, manufacturers and partners to the ship repair & conversion industry
- Source the products, services and technology crucial to your business

- Learn about the latest industry developments at the conference and seminar, places start at just £150!

For more information about the event and how you can participate, please visit www.shiprepairer.com or contact: donna.watson@informa.com

SPONSORED BY



SUPPORTED BY



A MEMBER OF



AUDITED BY



ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ...

Σκέψεις προς συζήτηση από τις σελίδες των Ναυτικών «Χρονικών»



40

Το ζητούμενο είναι να γίνει ο Πειραιάς ναυτιλιακό και οικονομικό κέντρο της Ευρώπης. Για να γίνει αυτό θα πρέπει ο Πειραιάς να έχει τη δυνατότητα να προσφέρει ανταγωνιστικές και ποιοτικές υπηρεσίες στη ναυτιλία και στις συναλλαγές. Αυτό δεν έχει να κάνει με την τοπική αυτοδιοίκηση αλλά με τη νομοτροπία της Πολιτείας η οποία θα πρέπει να θελήσει να νομοθετήσει προς την κατεύθυνση αυτή. Εδώ θέλω να τονίσω ότι το ναυτιλιακό πλέγμα της Αγγλίας προσφέρει κύκλο εργασιών EURO 53 δις ετησίως, περισσότερο από τετραπλάσια προσφορά από την προσφορά του Ελληνικού ναυτιλιακού πλέγματος στην Ελλάδα. Μεγάλο μέρος του κύκλου εργασιών αυτού είναι από Ελληνικά γραφεία εγκαταστημένα στο Λονδίνο και γενικότερα Ελληνικά πλοία που χρησιμοποιούν τις εκεί υπηρεσίες. Αυτό πρέπει να αφυπνίσει τους αρμοδίους γιατί η Ελληνόκτητος ναυτιλία είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο, ελέγχοντας περίπου το 18% της παγκοσμίου μεταφορικής ικανότητας, ενώ ο στόλος του Ηνωμένου Βασιλείου είναι σημαντικά μικρότερος. Με άλλα λόγια για να έχει η Ελλάδα πολύ μεγαλύτερα οφέλη, πράγμα που θα έπρεπε και μπορεί να το καταφέρει, θα πρέπει να δημιουργήσει όλες τις κατάλληλες υποδομές.

Γιώργος Γράτσος

Υπάρχει μία τάση στις ανεπτυγμένες χώρες, η αμέλεια να τιμωρείται ποινικά όλο και σε μεγαλύτερο φάσμα δραστηριοτήτων. Όσο λοιπόν η ναυτιλία προχωράει προς την κατεύθυνση του να προβλέπει και να προλαμβάνει τους κινδύνους, κάτι που ιστορικά δεν ίσχυε, οι παγκόσμιες νομοθεσίες θα πιέζουν για το καθεστώς αυτό.

Το νομοθετικό περιβάλλον που κρίνει την αμέλεια, συνήθως είναι πλημμελές, και θα πάρει πολλά χρόνια να φτάσει να είναι ένα εργαλείο ακριβείας. Με άλλα λόγια, η ποινικοποίηση της αμέλειας είναι ακόμα επέμβαση παραδειγματισμού και όχι χειρουργική επέμβαση για να αφαιρέσουν παθητικό ιστό.

Η πιθανή ποινικοποίηση ναυτικών ή των αντιπροσώπων ναυτιλιακών εταιρειών σε περίπτωση ατυχήματος, θα προξενήσει ζημία στις ομαδικές προσπάθειες της ναυτιλίας για την αποφυγή ρύπανσης στη θάλασσα. Στο φόβο των ποινικών διώξεων ή κυρώσεων οι άνθρωποι που θα έπρεπε να ανταποκριθούν στο "spill response" θα έχουν "τραπεί σε φυγή". Επακόλουθο βεβαίως θα είναι το image της ναυτιλίας να υποβαθμιστεί ακόμα περισσότερο από όσο θα έχει υποβαθμιστεί μετά από κάποιο ατύχημα, ή απ' όσο είναι ήδη υποβαθμισμένο.

Δημήτρης Λύρας



50

70



Η πρωτοβουλία LeaderSHIP 2015, η οποία σχεδιάστηκε από την ίδια την ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία και αποτελεί έναν θαρραλέο σχεδιασμό για την ηγετική ανάδειξη του κλάδου έως το 2005, δίνει ιδιαίτερη σημασία στην καθιέρωση δίκαιων συνθηκών στην αγορά, την αυξημένη υποστήριξη της έρευνας και της καινοτομίας, τη διάθεση καλύτερων χρηματοδοτικών εργαλείων και την αντιμετώπιση των μελλοντικών προκλήσεων σε θέματα κατάρτισης. Βεβαίως, μένει να καθιερωθεί το LeaderSHIP ως ο αυθεντικός εκπρόσωπος της νέας βιομηχανικής πολιτικής προσέγγισης στην πραγματικότητα του ναυπηγικού κλάδου. Στόχος μας είναι να μπορέσουν τα ελληνικά ναυπηγεία να εκμεταλλευτούν το μέγιστο των προσφερομένων από το ευρωπαϊκό πλαίσιο δυνατοτήτων και να εξειδικευτούν στο υψηλής προστιθέμενης αξίας τμήμα της παγκόσμιας αγοράς, εστιάζοντας τις προσπάθειές τους στην απόκτηση εγχώριας ανταγωνιστικότητας και δυναμικής και ενισχύοντας τις παραγωγικές τους ικανότητες σε διεθνές επίπεδο. Ο στόχος αυτός συνδυάζεται με ένα ευρύτερο όραμά μας στο υπουργείο Ανάπτυξης για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας και την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας που αποτελούν βασικούς άξονες της πολιτικής που εφαρμόζουμε. Στο πλαίσιο αυτό οι ελληνικές ναυπηγικές μονάδες έχουν όλες τις προοπτικές να αποδειχθούν ισχυρή και ανερχόμενη αναπτυξιακή δύναμη για τη χώρα μας.

Σ. Παπαδόπουλος

SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS

ISO 9000 CERTIFICATE OF COMPLIANCE

This is to certify that the Quality Management System of:

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

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

ISO 9001:2000

The Quality Management System is applicable to:

WHOLESALE SUPPLY OF TURBOCHARGER SPARE PARTS AND SERVICE OF TURBOCHARGERS.

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

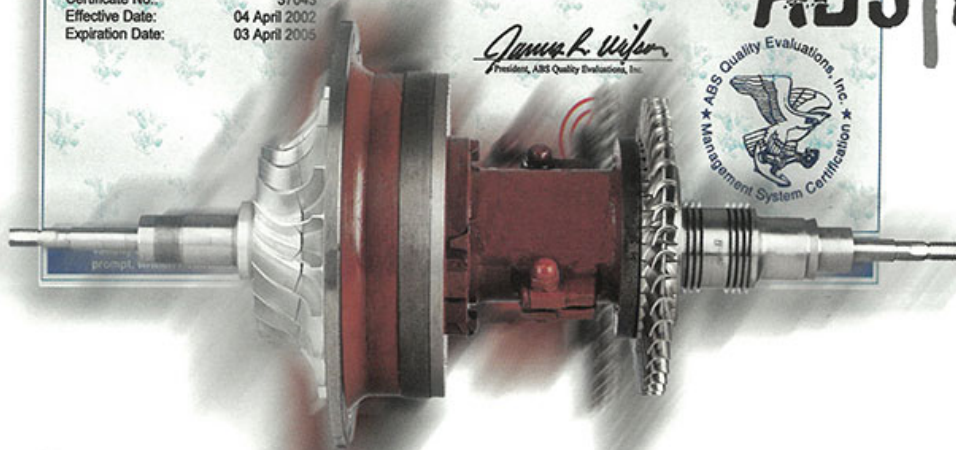
Certificate No.: 37043
Effective Date: 04 April 2002
Expiration Date: 03 April 2005

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



CERTIFICATE

ABS ISO

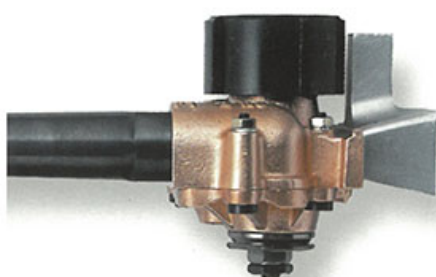


turbotechnica

D. & TH. PISTOLIS

DIRECT LINE SERVICE: 6944 304 863

SERVICE STATION: HOUSTON | SHANGHAI



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

[Quality Assurance ISO 9001-2000, ABS]

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



123 DIMOKRATIAS Av. GR. 188 63 PERAMA

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



Efficient

Interswift® 655

Effective, patented* hybrid TBT-free self polishing antifouling. Incorporates proven, patented, Copper Acrylate SPC technology. Value for money. Surface tolerance and high volume solids control preparation costs and solvent emissions. Flexibility in drydock interval. Options for Newbuilding and Maintenance on a wide range of vessel types.

www.international-marine.com

X CONSTANT REVOLUTION

International and Interswift are trademarks of Akzo Nobel

© Akzo Nobel, 2002

 **International**
Marine Coatings

International Paint (Hellas) S.A.
41, Akti Miaouli, 185 35 Piraeus, Greece,
Tel.: +30 210 4295 140 (8 lines), Fax: +30 210 4295 149
E-mail: ip.hellas@uk.akzonobel.com
www.international-marine.com


AKZO NOBEL

*Patent applied for