

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 75 • 12/2004 • ΤΙΜΗ 6 €

www.naftikachronika.gr

Παραμένουμε
πιστοί στις
δεσμεύσεις μας

Συνέντευξη του καθηγητή **Ιωάννη Τζωάννου**
Γεν. Γραμματέα υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

Αφιέρωμα: Οι Έλληνες αιρετοί της Ευρώπης / **Το Forum της Διεθνούς Ναυτιλίας:** Πέντε πρόεδροι διεθνών ενώσεων σχολιάζουν τους νέους **Νόμους και Κανονισμούς** / **P&I:** Η αμοιβαιότητα αντιμέτωπη με οικονομικές προκλήσεις

ON TIME ...ANY TIME!



M/V Canadian 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.



D. KORONAKIS S.A.

Manufacturers of:

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

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

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

Stockists of:

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

- Pneumatic Fenders

Stocks Around the World:

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



Associated member
INTERTANKO

Member of EUROCORD & EWRIS

D. KORONAKIS S.A.

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

38 ..Τα ανθρώπινα δικαιώματα των ναυτικών πρέπει να προστατεύονται..

Συνέντευξη του Graeme Dunlop (UK), προέδρου της European Community Shipowners' Associations (ECSA)



Editorial	6	Αφιέρωμα: Οι αιρετοί της Ευρώπης	37	Συνεχίζουμε την πάλη για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα Συνέντευξη του ευρωβουλευτού Γιώργου Τούσσα	42
Περσικό	8	Η συνεχής παραγωγή κανόνων δεν είναι αποτελεσματική Συνέντευξη της ευρωβουλευτού Ρόδης Κράτσα	38	Το Forum της Διεθνούς Ναυτιλίας: Πέντε πρόεδροι διεθνών ενώσεων σχολιάζουν τους νέους νόμους και κανονισμούς	53
Ναυτιλιακά Νέα	12	Πολλαπλό το όφελος αλλά και η ευθύνη της Ελλάδας στην εφαρμογή της Οδηγίας Συνέντευξη του ευρωβουλευτού Νίκου Σηφουνάκη	40		
Διεθνή Ύδατα	28				
Οι ηγεμόνες της Ευρώπης	30				



Ιωάννης Τζωάννος

46
Παραμένουμε πιστοί
στις δεσμεύσεις μας

Σπύρος Ράνης

68
Ναυτικοί
και... άλλα
κακοποιά στοιχεία

Σέργιος Σεργίου

Ελλάδα-Κύπρος:
Υπάρχει προοπτική
ακτοπλοϊκής
επανασύνδεσης; 84

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ / ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
Αριθμός φύλλου 75, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2004 / Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος ίδρύσεως: 1931

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



A R C A D I A
SHIPMANAGEMENT Co. LTD



Η Arcadia
εύχεται στη ναυτική οικογένεια
Χρόνια Πολλά

56

..Ας αποφύγουμε την οποιαδήποτε σύγκρουση του διεθνούς δικαίου..

Οι θέσεις του Rolf Westfal-Larsen, President of International Shipping Federation (ISF) & Chairman of International Chamber of Shipping (ICS)



Οι περιφερειακές διατάξεις θα έρθουν σε σύγκρουση με τις θεμελιώδεις αρχές της διεθνούς νομοθεσίας. Οι θέσεις του Stephen Van Dyck, Chairman of Intertanco

54

Η ποινικοποίηση των πράξεων που έχουν ακούσιο χαρακτήρα θα έχει αρνητική επίδραση στην ασφαλή λειτουργία του πλοίου. Άρθρο του Rajaish Bajraee, πρόεδρος International Ship Managers Association (ISMA)

62

Οι παρατηρήσεις διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών για την τοποθέτηση του Συμβουλίου Μεταφορών της Ε.Ε.

64

Οι ελληνικές ναυπηγικές μονάδες μπορούν να αναπτυχθούν. Άρθρο του Χρήστου Σιμόπουλου

80

Inmarsat Fleet:

Η νέα εποχή στις δορυφορικές τηλεπικοινωνίες έχει ήδη αρχίσει

86

Παραναυτιλιακά

88

Παρουσίαση βιβλίων

94



Ιωάννης Κασουλίδης

Ο ρόλος της Ευρώπης πρέπει να είναι προληπτικός και όχι κατασταλτικός

Χαρίλαος Ψαραύτης

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς:

Σε κρίσιμο σταυροδρόμι;

Nick Whitear

Η αμοιβαιότητα αντιμετώπιση με οικονομικές προκλήσεις

26

Συνδρομές (10 τεύχη): Ιδιώτες: 53 € / Ναυτικοί & φοιτητές: 47 € / Εταιρείες - Οργανισμοί: 62 € / Χώρες Ε.Ε.: 95 € / Χώρες εκτός Ε.Ε.: 105 €
Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδοτικές Επιχειρήσεις, Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7, Πειραιάς

Τηλ. 210 - 42.27.111 fax: 210 - 42.26.719, / e-mail: editors@naftikachronika.gr / www.naftikachronika.gr / Web strategy development by IT BOX

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

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

Ελληνική Ναυτιλία: Ο τελευταίος δεινόσαυρος



Η επίσκεψη του προέδρου της Intercargo στην Αθήνα και η συνάντησή του με παράγοντες της ελληνικής ναυτιλίας αποτέλεσαν, τον τελευταίο μήνα, σημείο συζήτησεων με ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

Στο πλαίσιο της ετήσιας γενικής συνέλευσης της Intercargo, της ένωσης που ίδρυσε πριν από σχεδόν 25 χρόνια ο Αντώνης Χανδρής, ο πολύπλευρος πρόεδρος Frederic Tsoo ζήτησε ξεκάθαρα την υποστήριξη της ελληνικής ναυτικής οικογένειας.

Συγκεκριμένα, το προεδρείο της Intercargo διατύπωσε ανοιχτά την επιθυμία αρωγής εκ μέρους της ελληνικής κοινότητας ως προς τη στενή παρακολούθηση της νέας ναυτιλιακής πολιτικής που χαράσσεται σήμερα στις Βρυξέλλες και στο Λονδίνο.

Ο κ. Tsoo κατά τη διάρκεια της συνάντησής του με τους δημοσιογράφους, που πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της οικογένειας Αγγελικούση, υποστήριξε ότι όλες οι παραδοσια-

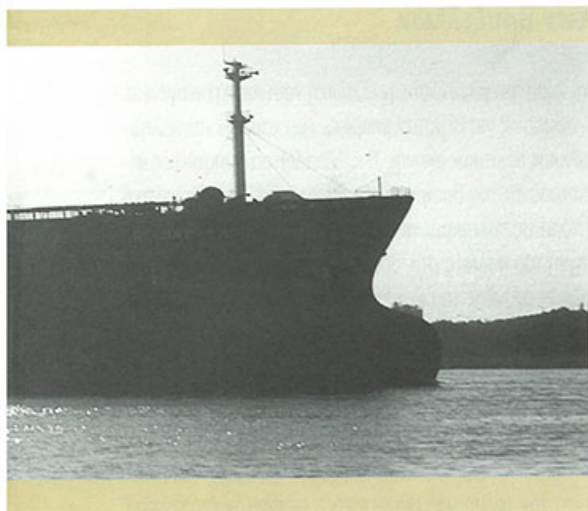
κές ναυτιλιακές κοινότητες (Νορβηγία, Χονγκ Κονγκ κτλ.) έχουν συρρικνωθεί σε τέτοιο βαθμό που είναι αδύνατον πλέον να επηρεάσουν τη διεθνή πολιτική σκηνή.

Η Ελλάδα, ως τελευταίος δεινόσαυρος στο ναυτιλιακό χώρο, όπως χαρακτηριστικά ανέφερε, οφείλει να προσπαήσει τα δικαιώματα της πλοιοκτησίας και της ναυτεργασίας τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Αφορμή των δηλώσεων του κ. Tsoo αποτέλεσε μια συγκεκριμένη ερώτηση που του υπέβαλε ο υπογράφων: Ρωτήσαμε τον πρόεδρο της Intercargo εάν θεωρεί απαραίτητο οι παραδοσιακές ναυτιλιακές κοινωνίες να συντονιστούν και να επαναπροσδιορίσουν την επικοινωνιακή στρατηγική τους, ούτως ώστε να επηρεάσουν τις εξελίξεις στα διεθνή νομοθετικά όργανα.

Ο κ. Tsoo επισήμανε ρητά και κατηγορηματικά ότι το μέλλον της ναυτιλιακής πολιτικής και νομοθεσίας θα καθορίζεται στις Βρυξέλλες. Υποστήριξε, επίσης, ότι η χάραξη μιας περι-

φερειακής πολιτικής και νομοθεσίας από την Ε.Ε. που δεν θα συνάδει με τις πρωτοβουλίες στον IMO βρίσκει όλες τις διεθνείς ναυτιλιακές ενώσεις εντελώς αντίθετες. «Χρειαζόμαστε μια ενιαία φωνή», υποστήριξε με έμφαση, δηλώνοντας ότι απαιτείται συνεργασία - πριν να είναι αργά.

«Οι κυβερνήσεις των περισσότερων κρατών της Ευρώπης δεν γνωρίζουν τα τεκταινόμενα στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία. Θεωρούν προκαθορισμένη και αναπόφευκτα εξασφαλισμένη τη διαρκή και τακτική σύνδεση της Ευρώπης με τα λιμάνια του κόσμου, αγνοώντας τις όποιες δυσκολίες ή αντιξοότητες του κλάδου», δήλωσε χαρακτηριστικά. Η Ελλάδα, σύμφωνα τον κ. Tsoo, οφείλει να επισημάνει στους αιρετούς των Βρυξελλών τη σημασία της ναυτιλίας και να ξεκαθαρίσει το ομιχλώδες τοπίο που αφήνει απροσπάτετους τόσο τους ναυτικούς όσο και τους επίκουρους της ναυτιλίας. Σε αυτό το πλαίσιο ο πρόεδρος της Intercargo επικρότησε την πρωτοβουλία των



Οι συνθήκες που **καθορίζουν** τη ναυτιλιακή ευημερία είναι ιδιαίτερα **ευνοϊκές** αυτή την περίοδο και, σύμφωνα με τον κ. Τσαο, το **άμεσο μέλλον** προβλέπεται επίσης **ελπιδοφόρο**. Αυτός όμως ο παράγων **δεν πρέπει να καθυστερήσει** τη ναυτιλιακή οικογένεια

τριών υπουργών στο Λουξεμβούργο, οι οποίοι με τη στάση τους τον Οκτώβριο προ-στάτευσαν το σύνολο της ναυτιλιακής οικογένειας. «Ήταν μια γενναία στάση», τόνισε κατηγορηματικά.

Οι συνθήκες που καθορίζουν τη ναυτιλιακή ευημερία είναι ιδιαίτερα ευνοϊκές αυτή την περίοδο και, σύμφωνα με τον κ. Τσαο, το άμεσο μέλλον προβλέπεται επίσης ελπιδοφόρο. Αυτός όμως ο παράγων δεν πρέπει να καθυστερήσει τη ναυτιλιακή οικογένεια, αλλά αντιθέτως πρέπει να στρέψει το ενδιαφέρον της στα διεθνή κέντρα των νομοθετικών εξελίξεων. Είναι ενδεικτικό ότι μια άλλη σημαντική ένωση, η Intertanko, έχει ήδη εξασφαλίσει τη μόνιμη συνεργασία της με εταιρεία δημοσίων σχέσεων στις Βρυξέλλες προκειμένου να κατοχυρώσει ένα δίαυλο σταθερής επικοινωνίας με τα ευρωπαϊκά νομοθετικά όργανα. «Πρέπει να υψώσουμε το ανάστημά μας στην πρόκληση των καιρών, πρέπει να υπάρξει αφύπνιση», αυτά τα

δύο μηνύματα θέλησε να μεταφέρει το προεδρείο της Intercargo, θεωρώντας άδικη την πρόσφατη πρόταση ευρωπαϊκής νομοθεσίας που αφορά την ποινικοποίηση ενεργειών που προκαλούν θαλάσσια ρύπανση.

Ο κ. Τσαο θεωρεί «αλλοπρόσαλλη» τη νοοτροπία των Ευρωπαίων νομοθετών, οι οποίοι από τη μία πλευρά αναφέρονται στη δυσκολία της προσέλκυσης νέων Ευρωπαίων υπηκόων στο ναυτικό επάγγελμα και από την άλλη καθιστούν τους ναυτικούς εξιλαστήρια θύματα σε οποιοδήποτε θαλάσσιο ατύχημα.

Αναφερόμενος στο νέο προφίλ των εφοπλιστικών ενώσεων και στην ανάγκη για διαφάνεια αλλά και για ευαισθητοποίηση σε όλες τις προκλήσεις της σύγχρονης εποχής, με ιδιαίτερο προβληματισμό και σκεπτικισμό ο κ. Τσαο ανέφερε πως «η προβαλλόμενη εικόνα της διεθνούς εφοπλιστικής οικογένειας οφείλει να μας απασχολήσει».

Σχολιάζοντας τις δηλώσεις του προεδρείου

της Intercargo, ο νέος αντιπρόεδρος κ. Γιάννης Πλατισιδάκης μάς δήλωσε ότι «η πλατιά βάση της ελληνικής ναυτιλίας, η οποία αποτελείται από μεγάλο αριθμό ναυτιλιακών εταιρειών διαρκώς αυξανόμενο από σταθερή είσοδο νέων εταιρειών, παράλληλα με την τεχνογνωσία που υπάρχει τόσο στα πλοία όσο και στα γραφεία, ενδυναμώνουν την αισιοδοξία της ναυτιλιακής κοινωνίας μας για το μέλλον. Τα όποια εμπόδια υπάρχουν πρέπει να αντιμετωπιστούν μέσα από ενδυναμωμένα συλλογικά όργανα».

Η Intercargo έδωσε μια πρώτη κατευθυντήρια γραμμή. Εμείς οι Έλληνες οφείλουμε να φανούμε άξιοι της ιστορικής μας ναυτικής παράδοσης και να γνωστοποιήσουμε με γνώση και επιχειρηματολογία τις απόψεις και προτάσεις μας σε όσους νομοθετούν στα διεθνή και περιφερειακά κέντρα ναυτιλιακής πολιτικής.

Ηλίας Μπίσιας

Αυτό το βραβείο... ποιος θα το λάβει;

Έγκριτη εφημερίδα με έδρα στο Λονδίνο διοργάνωσε πρόσφατα την πρώτη τελετή απονομής βραβείων για παράγοντες της ελληνικής ναυτιλίας. Η πρόθεση των διοργανωτών, αν και αόριστη, δεν ήταν γενικότερα αθέμιτη ως προς τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας. Ωστόσο, ο υπογράφων, μαζί με άλλους αναλυτές που συμφωνούν με την ίδια άποψη, δεν κατανοούν τα κριτήρια επιλογής ενός βραβείου που δίδεται στο πρόσωπο του πιο επιτυχημένου επιχειρηματία στο χώρο των tankers, των dry cargo κτλ. Ποιες είναι, δηλαδή, οι παράμετροι και οι όροι που καθορίζουν την επιβράβευση ενός επιχειρηματία σε κάποιον τόσο εξειδικευμένο και πολύπλοκο χώρο όσο η ποντοπόρος ναυτιλία; Θεωρούμε πως τα βραβεία ναυτιλίας που δίδονται πρέπει εφεξής να εστιάζονται όχι στις καλές δημόσιες σχέσεις κάποιας ναυτιλιακής εταιρείας αλλά στην ουσιαστική της αρωγή σε χώρους κρίσιμους και καθοριστικούς για το μέλλον της ναυτικής οικογένειας. Επισημαίνουμε απλώς την ανάγκη για επιβράβευση εταιρειών, ή ίσως και ενώσεων, που υποστηρίζουν ενεργά τη ναυτική εκπαίδευση, την προσέλευση νέων -Ελλήνων- στο ναυτικό επάγγελμα, την τεχνολογική καινοτομία στα πλοία, την καλύτερη των συνθηκών εργασίας, ειδικά στη θάλασσα, τον ουσιαστικό και επιτυχή διάλογο επικοινωνίας με τα διεθνή νομοθετικά όργανα κ.λπ. Αυτά είναι τα θέματα που απασχολούν τη σημερινή ναυτιλία.



Το βρετανικό δαιμόνιο για το διεθνές εμπόριο αναλαμβάνει τα «ηνία» των Βρυξελλών

Ο Βρετανός Peter Mandelson δεν είναι ιδιαίτερα γνωστός στην ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια. Ο νέος λοιπόν Ευρωπαίος επίτροπος, αρμόδιος για θέματα Εμπορίου, έχει ταραξει επανειλημμένως τα λιμνάζοντα ύδατα της βρετανικής πολιτικής σκηνής. Ο κ. Mandelson -επιστήθιος φίλος και άνθρωπος της απολύτου εμπιστοσύνης του Βρετανού πρωθυπουργού- έχει εξαιρετικά πολλές αντιπαλότητες και αντιδικίες τόσο με πολιτικούς από όλα τα βρετανικά κόμματα όσο και με μερίδα του Τύπου. Η τοποθέτησή του μάλιστα στις Βρυξέλλες θεωρείται από πολλούς Βρετανούς πολιτικούς παρατηρητές λύση ανάγκης του Βρετανού πρωθυπουργού, προκειμένου να περιορίσει τα αρνητικά σχόλια και την επιθετική στάση όσων αντιπαθούν το νέο επίτροπο στη χώρα του. Ο κ. Mandelson είχε απασχολήσει επανειλημμένως τον Τύπο για θέματα που αφορούν την προσωπική του ζωή, αλλά επηρεάζουν δε την πολιτική του καθημερινότητα όπως και το κοινωνικό του προφίλ. Πιο συγκεκριμένα, είχε σχολιαστεί ιδιαίτερος αρνητικά, μεταξύ άλλων, για το χειρισμό ενός στεγαστικού δανείου που είχε συνάψει με ομιχλώδεις συνθήκες και προϋποθέσεις, καθώς και για τον τρόπο που αντιμετώπιζε τις βρετανικές ένοπλες δυνάμεις όσο ήταν υπουργός Βορείου Ιρλανδίας. Άτσαλη και επιθετική θεωρείται επίσης η επικοινωνιακή του τακτική απέναντι στον Τύπο, όταν μερίδα των καθημερινών εφημερίδων του Λονδίνου ασχολήθηκε «πονηρά» με τη μάλλον ιδιαίτερη, προσωπική του ζωή. Ο πολύπλευρος κ. Mandelson είναι, πάντως, εξαιρετικά ικανός και ακλόνητος ως πολιτικός. Αν και συνέχεια προκαλεί τους πολιτικούς συμπαίκτες του, απολαύει της εμπιστοσύνης του κ. Blair, και αυτό ίσως αρκεί για την περαιτέρω ανέλιξη του. Το χαρτοφυλάκιο πάντως που αναλαμβάνει στην Ε.Ε., μαζί με αυτά του Ανταγωνισμού, της Βιομηχανίας και της Γεωργίας, θεωρείται εξαιρετικής σημασίας για την οικονομική ζωή της Ενωμένης Ευρώπης. Ο ίδιος θα παρακολουθήσει και την αντιδικία Ε.Ε. - Κορέας σχετικά με τις επιδοτήσεις των ασιατικών ναυπηγείων.

Ομίχλη στην Κορέα

Σε κατάσταση αναμονής για περαιτέρω οργανωτικές, οικονομικές και διοικητικές μεταρρυθμίσεις βρίσκονται τα σημαντικά ναυπηγεία της Κορέας, αφού τα οικονομικά αποτελέσματά τους είναι μάλλον συρρικνωμένα, ίσως και απογοητευτικά. Πιο συγκεκριμένα, οι πρόσφατοι ισολογισμοί αλλά και οι προβλέψεις και για το 2005 φαίνεται να είναι μάλλον δυσόιωνα. Τα μεγάλα ναυπηγεία ήδη αντιμετωπίζουν το πρόβλημα της αύξησης της τιμής των πρώτων υλών που χρησιμοποιούν για την κατασκευή νεότευκτων, αλλά, κυρίως, και της ισχυροποίησης του εθνικού νομίσματός τους έναντι του δολαρίου. Επί πλέον, οι τιμές για τις νέες ναυπηγήσεις σήμερα αντανakλούν αφελώς τα οικονομικά δεδομένα του 2002, με αποτέλεσμα τα έσοδα των ναυπηγείων να είναι αναγκαστικώς περιορισμένα. Οι Κορεάτες έχουν επίσης να αντιμετωπίσουν την υποθήκη της παραπομπής τους από την Ε.Ε. στον WTO εξαιτίας των υποτιθέμενων κρατικών και παράνομων επιδοτήσεών τους. Αναμένονται ενδιαφέρουσες εξελίξεις στην Άπω Ανατολή. Η αλαζονεία κάποτε πληρώνεται...



"I **CAN'T** AFFORD TO CALL HOME
OVER CHRISTMAS AS OFTEN AS I'D LIKE."



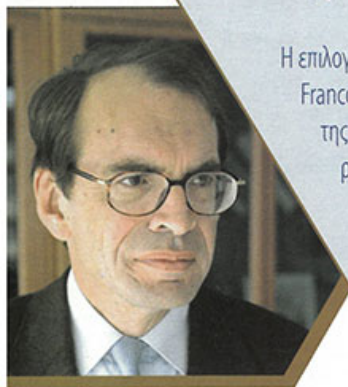
WITH EXTENDED SUPER QUIET TIME YOU **CAN.**

This Christmas, Super Quiet Time will run 24 hours a day for nine consecutive days. From 00.01 GMT on Saturday 25 December until 23.59 GMT on Sunday 2 January you can make low cost phone calls whenever you like. Keeping in touch with friends and family has never been so affordable. To find out more about Super Quiet Time and pre-paid phone cards contact your Inmarsat Service Provider. Alternatively, call Inmarsat Customer Care on +44 20 7728 1777 or visit www.inmarsat.com/crewcalling


inmarsat
Total Communications Network™

00.01 GMT Saturday 25 December until 23.59 GMT Sunday 2 January

Ο νέος γενικός διευθυντής Μεταφορών στην Ε.Ε.



Η επιλογή του κ. Barrot στη θέση του νέου επιτρόπου Μεταφορών της Ε.Ε. σημαίνει την αναγκαστική αποχώρηση του κ. Francois Lamoureux από τη Γενική Διεύθυνση της DG TREN (δηλαδή της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών και Ενέργειας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής). Ο λόγος είναι ότι ο επίτροπος που χειρίζεται ένα συγκεκριμένο χαρτοφυλάκιο δεν μπορεί να έχει την ίδια εθνικότητα με το γενικό διευθυντή που επιβλέπει. Ίσως είναι μια καλή ευκαιρία για το δραστήριο υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να ασκήσει έντονη πολιτική πίεση στις Βρυξέλλες προκειμένου ένας Έλληνας να αναλάβει σε αυτή την κρίσιμη περίοδο τα ηνία της σημαντικής Διεύθυνσης. Έως σήμερα λίγοι Έλληνες έχουν αναλάβει τα ηνία γενικών διευθύνσεων στην Ε.Ε., όπως στον Πολιτισμό και πρόσφατα στη Βιομηχανία. Η Ελλάδα με την υποστήριξη της Κύπρου μπορεί να αντεπεξέλθει επιτυχώς σε αυτή τη δύσκολη πρόκληση φτάνει η «Χρήστου Λαμπράκη» να λάβει έγκαιρα εις γνώσιν τη χηρεία αυτής της θέσης. Ας μην ξεχνάμε ότι ο νέος γενικός διευθυντής θα χειριστεί πραγματικά δύσκολες υποθέσεις και θα αναλάβει πολύπλοκες νομοθετικές πρωτοβουλίες όπως την προώθηση της ναυτιλίας κοντινών αποστάσεων, την περαιτέρω πανευρωπαϊκή «επεξεργασία» του tonnage tax, την ολοκλήρωση στα πανευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών αλλά και την τελειοποίηση του συστήματος Galileo, τον κοινό αεροπορικό ουρανό και άλλα άμεσης προτεραιότητας θέματα. Ας υποστηρίξουμε όλοι την υπόθεση αυτή.

Κρίση στην Ισπανία, αμνηστία στη Γαλλία

Τα προβλήματα των ναυπηγείων στη Γηραιά Ήπειρο παραμένουν δυσεπίλυτα και οι χειριστές των θεμάτων, που αφορούν τη βιωσιμότητά τους, παραμένουν αμήχανοι μπροστά στις δυσκολίες του κλάδου. Τα ναυπηγεία IZAR στην Ισπανία εξακολουθούν να ταλαιπωρούνται από τις διαρκείς απεργιακές κινητοποιήσεις των εργαζομένων, που παραμένουν στην αβεβαιότητα για το μέλλον της εργασίας τους. Τα ισπανικά ναυπηγεία, αν και έχουν τόσο την τεχνολογία όσο και την υποδομή αλλά και τις εγκαταστάσεις να προσελκύσουν νέες παραγγελίες και σημαντικές συμφωνίες, ωστόσο τα τελευταία δύο χρόνια αδυνατούν να προσελκύσουν το ενδιαφέρον της ναυτιλιακής οικογένειας. Οι πρόσφατες μάλιστα πρωτοβουλίες του τ. Ισπανού επιτρόπου στην Ε.Ε. και νυν υπουργού Οικονομικών κ. Petro Solbes να υποστηρίξει πολιτικά και οικονομικά τη βιωσιμότητα των ναυπηγείων, δεν φαίνεται να ικανοποίησαν τις Βρυξέλλες. Οι αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής Ανταγωνισμού των Βρυξελλών φαίνονται να μη πείστηκαν από τις προθέσεις της ισπανικής κυβέρνησης και παραμένουν σκεπτικές για τις σχέσεις και την εποικοδομητική συνεργασία της διοικήσεως με τα εργατικά συνδικάτα. Μάλιστα, σε πρόσφατη συζήτηση στελεχών του περιοδικού μας με αρμοδίους σε θέματα marketing και πωλήσεων των ισπανικών ναυπηγείων εκφράστηκε από τους Ισπανούς η έντονη ανησυχία για το μέλλον των ναυπηγείων και η ομιχλώδης πρόθεση όλων των εμπλεκόμενων φορέων για ουσιαστική ηρεμία και πρόοδο στις διαπραγματεύσεις.

Στο ίδιο μήκος κύματος, η ζημιόγνος Alstom ανακοίνωσε τον περιορισμό του προσωπικού της στα Chantiers de l'Atlantique της Γαλλίας. Η γαλλική εταιρεία παραμένει σε δύσκολη οικονομική κατάσταση και θα αναγκαστεί να περιορίσει το προσωπικό της κατά 10%, στα 3.000 άτομα, με το σύστημα όμως της πρόωρης συνταξιοδότησης και όχι των μαζικών απολύσεων. Ο αριθμός μάλιστα των νέων πλοίων που θα παραδίδονται θα περιοριστεί σημαντικά, προκειμένου να αντιμετωπιστεί η παρούσα οικονομική δυσκαμψία.

Αντιπαραθέσεις στη Βουλή των Ελλήνων



Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας δεν μασάει τα λόγια του. Το έχει αποδείξει αυτό. Κρατάει επίσης το λόγο του και δεν παραμένει αμήχανος στις πολιτικές εξελίξεις και στις θύελλες της πολιτικής σκηνής, τόσο στη χώρα μας όσο και στην Ευρώπη. Σε πρόσφατη συζήτηση στη Βουλή, ο υπουργός Εμπ. Ναυτιλίας κατηγορήσε την αξιωματική αντιπολίτευση πως για λόγους κομματικού και μόνο συμφέροντος καταθέτει αναχρονιστικές θέσεις στην Ε.Ε. που τελικά θίγουν τα συμφέροντα της ναυτιλίας. Ο υπουργός υποστήριξε για μια ακόμα φορά την απόφασή του να καταψηφίσει την πρόταση για τη θαλάσσια ρύπανση και τόνισε ότι η ελληνική ναυτιλία θα συνεισφέρει φέτος στον προϋπολογισμό της χώρας μας 12 δις. ευρώ. Ο κ. Κεφαλογιάννης δήλωσε χαρακτηριστικά ότι «καμιά χώρα στον κόσμο δεν πετροβολάει τα τζάμια του σπιτιού της». Κατά τον YEN, είναι ανήκουστο και πρωτοφανές, τη στιγμή που το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχεδόν ταυτίζεται με τις ελληνικές θέσεις, το ΠΑΣΟΚ να αποδέχεται στο εξωτερικό προτάσεις που θίγουν το κύρος της ελληνικής ναυτιλίας και την αξιοπρέπεια των ναυτικών μας. Σε αυτό το πλαίσιο ο υπουργός κατέθεσε τις παλαιότερες ανακοινώσεις των κ. Γ. Ανωμερίτη και Γ. Πασχαλίδη, όπου αποδεικνύεται ότι ως υπουργοί υποστήριζαν ακριβώς τις ίδιες θέσεις που προβάλλει τώρα και η κυβέρνηση της Ν.Δ. στην Ε.Ε. «Σταματήστε να αρμενίζετε στραβά και να ακολουθείτε την έξαλλη πολιτική του ΠΑΣΟΚ της δεκαετίας του '80», δήλωσε ο υπουργός, φανερά ενοχλημένος από την αλλοπρόσαλλη συμπεριφορά των συναδέλφων του.

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com

Προτιμώ την ουσία και όχι το στυλ

Πολύτιμος συμπαράστατης στην Ελλάδα, όσον αφορά το θέμα αποτροπής της υιοθέτησης της πρότασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος, είναι ο γενικός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (IMO) Ευθύμιος Μητρόπουλος.



Ο κ. Μητρόπουλος είχε εκφράσει ήδη τις έντονες ανησυχίες του για τη σχεδιαζόμενη, τότε, πρόταση περί ποινικοποίησης του ναυτικού επαγγέλματος στις 22 Ιανουαρίου 2004, στην ομιλία του ενώπιον των μελών της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Πρόσφατα ο γενικός γραμματέας του IMO ήταν ο κεντρικός ομιλητής σε συζήτηση στρογγυλής τράπεζας, που διεξήχθη στο Λονδίνο από παράγοντες της ναυτιλιακής βιομηχανίας, όπου τόνισε ότι οι πολιτικοί «συχνά βλέπουν τη ναυτιλία ως μια εγνωστική και χωρίς ευαισθησίες βιομηχανία. Κάτι σαν περιβαλλοντική απειλή. Θεωρούν ότι δεν υπάρχει ποιότητα, ότι υπάρχουν παλιά πλοία, τα πληρώματα των οποίων δεν είναι καλά εκπαιδευμένα και χωρίς την απαραίτητη εμπειρία, ώστε να εγγυηθούν ασφάλεια».

Επίσης, όσον αφορά το κοινωνικό σύνολο, τόνισε ότι η ναυτιλία δεν έχει «καμία εικόνα». «Προτιμώ την ουσία και όχι το στυλ. Αλλά όταν η απουσία γενικότερα εικόνας αρχίζει να επηρεάζει την ουσία, τότε πιστεύω ότι ήρθε η ώρα να το αντιληφθούμε και να δράσουμε», υπογράμμισε ο κ. Μητρόπουλος, ενώ σχολιάζοντας τις αποφάσεις που



πάρθηκαν στον IMO ύστερα από μεγάλα ναυτικά ατυχήματα, υπογράμμισε ότι σε ένα βαθμό ήταν και αποτέλεσμα της μεγάλης πίεσης που ασκήθηκε από τους πολιτικούς. Ο γενικός γραμματέας του IMO δεν παρέλειψε να αναφερθεί στην πλέον ορατή προσπάθεια που γίνεται ώστε η ναυτιλία να είναι υπεύθυνη για οτιδήποτε δεν πάει καλά στο σύστημα μεταφορών.

Καταλήγοντας, ο γενικός γραμματέας του IMO τόνισε: «Θέλω να δω τους πολιτικούς να σταματήσουν να ζητάνε το κεφάλι της ναυτιλίας "επί πίνακι" και, αντίθετα, να έρθουν με συγκεκριμένες προτάσεις πάνω από βραχυπρόθεσμες βλέψεις. Είναι άδικο οι άνθρωποι που γνωρίζουν λίγα για τη ναυτιλιακή βιομηχανία να στρέφουν το ενδιαφέρον τους σε αυτή μόνο και μόνο για να κάνουν κάτι, οτιδήποτε. Το έχουμε δει να συμβαίνει κάθε φορά. Σε κάθε ναυτικό ατύχημα».

Εν τω μεταξύ, στην Ελλάδα, ο χορός της αντιπαράθεσης μεταξύ κυβέρνησης και αξιωματικής αντιπολίτευσης σχετικά με το θέμα της ποινικοποίησης του ναυτικού επαγγέλματος συνεχίζεται ακάθεκτος. Η τελευταία αφορμή που πυροδότησε τη νέα ένταση δόθηκε στη Βουλή με τη συζήτηση που διεξήχθη αναφορικά με την πρόταση απόφασης-πλαίσιου για την ενδυνάμωση του ποινικού πλαισίου όσον αφορά τη ρύπανση που προέρχεται από πλοία.

Οι βουλευτές του ΠΑΣΟΚ Γ. Ανωμερίτης, Γ. Διαμαντίδης, Παν. Ρήγας, Παν. Σγουριδής, Χρ. Παπουτσής και Κ. Καϊσερλής κατέθεσαν επερώτηση υποστηρίζοντας ότι το «βέτο» που έθεσε η Ελλάδα στο Συμβούλιο Υπουργών Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων της Ε.Ε. εξυπηρετούσε εφοπλιστικά συμφέροντα και μόνον.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης, απαντώντας στους επερωτώντες βουλευτές, δήλωσε ότι με τις τοποθετήσεις τους ποινικοποιούν την εμπορική ναυτιλία. Σχετικά με τη στάση της χώρας μας στο θέμα της ρύπανσης τόνισε: «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.

Η εφαρμογή αποτελεσματικής νομοθεσίας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι επιτακτική ανάγκη. Η εμμονή και οι πιέσεις ορισμένων κρατών-μελών, όσον αφορά στην υπερψήφιση της συγκεκριμένης απόφασης, στηρίζεται στο γεγονός ότι δεν έχουν ζωτικά συμφέροντα στο χώρο της ναυτιλίας και μια τέτοια απόφαση θα οδηγήσει την ευρωπαϊκή ναυτιλία σε μαρασμό.

Η ελληνική κυβέρνηση δεν έχει άλλη πολιτική επιλογή από το να επιδιώκει με συνέπεια και τη μεγαλύτερη δυνατή υπευθυνότητα το συνδυασμό της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος με την ποιοτική λειτουργία της ναυτιλιακής δραστηριότητας».

Η Ελλάδα καταψήφισε την πρόταση και τα συμπεράσματα της ολλανδικής προεδρίας για τη θαλάσσια ρύπανση και δεν δέχθηκε τη διακριτική μεταχείριση εις βάρος των Ελλήνων ναυτικών και την ποινικοποίηση της ναυτικής εργασίας. Την πρόταση καταψήφισαν επίσης η Κύπρος και η Μάλτα.

Η χωρίς μέτρο ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος θα λειτουργήσει ως αντικίνητρο στην προσέλκυση περισσότερων νέων στα θαλασσινά επαγγέλματα, περισσότερων πλοίων στα κοινοτικά νηολόγια και επιχειρηματιών στη ναυτιλιακή δραστηριότητα, με αποτέλεσμα να θιγούν διακρουγμένες 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 θαλάσσιου περιβάλλοντος. ■

Συμφωνία για την επίλυση των θεμάτων της ακτοπλοΐας με φορείς των νησιών

Υστερα από κοινή συνάντηση των υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη και Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής Αριστοτέλη Παυλίδη με βουλευτές, εκπροσώπους τοπικών Αρχών και φορέων των νησιών και εκπροσώπους της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλόων, συμφωνήθηκαν για τη διασφάλιση επαρκούς σύνδεσης των νησιών και την κάλυψη των συγκοινωνιακών τους αναγκών τα ακόλουθα:

Για τα νησιά των Σποράδων, του Αργοσαρωνικού και των Κυκλάδων:

Εκτέλεση τριών δρομολογίων την εβδομάδα, Βόλος - Αλόνησος με δύο συμβατικά πλοία της ΣΑΟΣ και ένα συμβατικό πλοίο της HFD, επί πλέον των εκτελούμενων με Ε/Γ - Υ/Γ.

Διατήρηση των δρομολογίων που ίσχυαν στην προηγούμενη δρομολογιακή περίοδο στη γραμμή Ύδρα - Σπέτσες και ισομερής κατανομή των δρομολογίων όλων των πλοίων κατά τη διάρκεια του έτους, επί πλέον των με ταχύπλοα εκτελούμενων δρομολογίων.

Καθιερώθηκε χειμερινό δρομολόγιο Πειραιάς - Αίγινα καθημερινά στις 19.30 αντί στις 18.00 με συμβατικό και με Ε/Γ - Υ/Γ.

Προστέθηκε η εκτέλεση ενός ακόμη δρομολογίου Πειραιάς - Ίος με πλοίο της Blue Star Ferries.

Για τα νησιά των Δωδεκανήσων:



Να υπάρχει καθημερινά πλοίο στο βασικό κορμό των Δωδεκανήσων που είναι το δρομολόγιο Πειραιάς - Πάτμος - Λέρος - Κάλυμνος - Κως - Ρόδος και αντιστρόφως (προστέθηκε μία ακόμη προσέγγιση στη νήσο Κάλυμνο, επιδοτούμενη από το υπουργείο Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής).

Να υπάρχει μία τουλάχιστον σύνδεση την εβδομάδα από Πειραιά με τα νησιά Νίσυρο - Τήλο - Σύμη (υπάρχει ήδη σύνδεση αρμοδιότητας από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στο πλαίσιο τριετούς σύμβασης).

Σύνδεση της Αστυπάλαιας με Πειραιά τρεις φορές την εβδομάδα. Υπάρχουν ήδη από πλευράς του ΥΕΝ εβδομαδιαίως δύο δρομολόγια και προστέθηκε ένα επί πλέον δρομολόγιο, επιδοτούμενο από το υπουργείο Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής (επέκταση από Κυκλάδες).

Επίσης στην κοινή συνάντηση αποφασίστηκε η δρομολόγηση ενός ακόμη πλοίου (ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ) καθημερινά Πειραιάς - Σύρος - Τήνος - Μύκονος και επιστροφή. Το παραπάνω δρομολόγιο θα ισχύει μόνο για το χρονικό διάστημα από 28/11/2004 έως 09/01/2005.

Τρεις επί πλέον προσεγγίσεις, από τις εννέα που ήδη πραγματοποιούνται μέχρι σήμερα, στη νήσο Ίο, Δεύτερα - Τετάρτη - Παρασκευή πλοίου της Blue Star (ΠΑΡΟΣ ή ΝΑΞΟΣ).

Επίσης το ΥΕΝ απεδέχθη και υποσχέθηκε ότι θα καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την ικανοποίηση των παρακάτω αιτημάτων:

- Διατήρηση της ακτοπλοϊκής σύνδεσης της Σαντορίνης με την Κρήτη κατά το διάστημα ακινησίας του πλοίου ΔΑΙΔΑΛΟΣ.

- Βελτίωση της συγκοινωνιακής σύνδεσης της νήσου Κύθνου με Πειραιά, προσθέτοντας ένα ταχύπλοο πλοίο από τη νέα θερινή περίοδο. ■

«Πρόσω Ολοταχώς» το λιμάνι του Λαυρίου

Ολοκληρώθηκαν οι εργασίες διημερίδας που διοργάνωσε ο Οργανισμός Λιμένος Λαυρίου Α.Ε. με θέμα «Λιμάνι Λαυρίου Πρόσω Ολοταχώς».

Ο κ. Πέτρος Δούκας, υφυπουργός Οικονομικών, χαιρετίζοντας τις εργασίες της διημερίδας, επισήμανε ότι «ευθύνη των διοικήσεων και των μάντζερ σε κάθε οργανισμό είναι να αξιοποιήσουν τον πολιτικό σχεδιασμό και την υποστήριξη που παρέχει η σημερινή κυβέρνηση για διαμόρφωση όρων ανάπτυξης».

Ο κ. Γεώργιος Βλάχος, γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής της κυβέρνησης, η οποία με τρόπο συγκροτημένο και μεθοδικό αναβαθμίζει υποδομές και παρεχόμενες υπηρεσίες, τόνισε πως η λιμενική πολιτική αποτελεί έμπρακτη υποστήριξη για την ανάπτυξη της ναυτιλίας και του τουρισμού.

Ο κ. Ιωάννης Παρασκευής, πρόεδρος του Δ.Σ. του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου Α.Ε., συνέδεσε την ανάπτυξη του λιμανιού με την αντίστοιχη της Λαυρεωτικής και ανέδειξε τα στοιχεία συγκριτικής υπεροχής του Λαυρίου, που εξελίσσεται ραγδαία σε κόμβο θαλάσσιας σύνδεσης μεταξύ αερολιμένα και νησιών του Αιγαίου. 20 λεπτά από το αεροδρόμιο και 20 μίλια εγγύτερα στο κεντρικό και ΒΑ Αιγαίο, είπε, πρέπει να κερδίσει την εκτίμηση ακτοπλοϊκών εταιρειών, κρουαζιερόπλοιοι και επιβατών. «Επιδιώξή μας», τόνισε, «είναι η ανάπτυξη με απασχόληση, είναι η τοπική κοινωνία να κατατάσσεται διαρκώς περισσότερο, μετρήσιμα θετικά αποτελέσματα από την ανάπτυξη του λιμανιού».

Τέλος, εκπρόσωποι του ΥΠΕΧΩΔΕ και των μελετητών ανέλυσαν το master plan.

Τις εργασίες της διημερίδας χαιρέτισαν ο δήμαρχος Λαυρίου Δ. Λουκάς, ο νομάρχης Ανατολικής Αττικής Λεωνίδας Κουρής, ο γενικός γραμματέας του υπ. Ανάπτυξης Σπ. Παπαδόπουλος και ο δ/ντής Λιμενικών Υποδομών του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Εμμανουήλ Παπαδημητράκης. ■

Το χρονικό της απελευθέρωσης του Απόστολου Μάγκουρα



Στην Ελλάδα επέστρεψε ο πλοίαρχος του δεξαμενόπλοιου «Prestige» Απόστολος Μάγκουρας. Το μόνο που θέλησε να πει μόλις κατέβηκε από το αεροπλάνο ήταν ένα «μεγάλο ευχαριστώ» σε όσους τον βοήθησαν να πετύχει το στόχο του και να επιστρέψει στην πατρίδα του. Ο 70χρονος πλοίαρχος βρισκόταν στην Ισπανία από τις 18 Νοεμβρίου 2002, όπου και αρχικά φυλακίστηκε για το ναυάγιο του πλοίου του. Τον τελευταίο χρόνο ήταν ελεύθερος υπό όρους και διέμενε στη Βαρκελώνη, χωρίς όμως να του επιτρέπεται η έξοδος από τη χώρα. Στην τελευταία του αίτηση, μετά και την επιστολή του υπουργού Δικαιοσύνης Αναστάση Παπαληγούρα στον Ισπανό ομόλογό του, στην οποία η ελληνική κυβέρνηση δεσμευόταν ότι ο πλοίαρχος θα επιστρέψει στην Ισπανία όταν θα πραγματοποιηθεί η δίκη για το ναυάγιο, το ισπανικό δικαστήριο έκανε δεκτό το αίτημά του και του επέτρεψε να επιστρέψει στη χώρα για τρεις μήνες υπό την προϋπόθεση ότι θα γυρίσει στην Ισπανία για τη διεξαγωγή της δίκης.

Ο κ. Μάγκουρας επισκέφθηκε το ΥΕΝ και συναντήθηκε με τον υπουργό κ. Κεφαλογιάννη καθώς και με τον γ.γ. καθηγητή Ιωάννη Τζωάννο. Παρών στη συνάντηση ήταν και ο πρώην υπουργός Ε.Ν. Γ. Ανωμερίτης.

Η συνάντηση του πλοίαρχου με την ηγεσία του ΥΕΝ διήρκεσε μία ώρα και από την πλευρά του ο κ. Μάγκουρας ευχαρίστησε τόσο τον υπουργό όσο και το βουλευτή του ΠΑΣΟΚ για τη συμπαράσταση που του έδειξαν τα δύο τελευταία χρόνια της κράτησής του στην Ισπανία.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, με αφορμή την απόφαση των ισπανικών δικαστικών αρχών για την απελευθέρωση του πλοίαρχου Μάγκουρα, έκανε την ακόλουθη δήλωση:

«Έπειτα από έντονες πιέσεις και συντονισμένες ενέργειες τους τελευταίους μήνες από την πλευρά της ελληνικής κυβέρνησης για την απελευθέρωση του πλοίαρχου Μάγκουρα, αποφασίστηκε τελικά από τις ισπανικές δικαστικές

αρχές η απελευθέρωση του Έλληνα πλοίαρχου του δεξαμενόπλοιου PRESTIGE.

Το θέμα είχε θέσει για πρώτη φορά ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης στο Συμβούλιο υπουργών Ναυτιλιακών Μεταφορών της Ε.Ε. τον Ιούνιο στο Λουξεμβούργο, ζητώντας από τη νέα ισπανική κυβέρνηση να επανεξετάσει το αίτημα της ελληνικής κυβέρνησης.

Η απελευθέρωση του Έλληνα πλοίαρχου είναι η τελευταία από μία σειρά επιτυχημένων παρεμβάσεων της ελληνικής κυβέρνησης για την προστασία των Ελλήνων ναυτικών. Συγκεκριμένα:

Τον Απρίλιο του 2004, επίσημη ελληνική αντιπροσωπεία με επικεφαλής τον ΥΕΝ Μανώλη Κεφαλογιάννη και τον υφυπουργό Εξωτερικών Γιάννη Βαληνάκη μετέβη στο Πακιστάν προκειμένου να συντονίσει από κοντά τις διαδικασίες



επαναπατρισμού των 5 Ελλήνων ναυτικών του δεξαμενόπλοιου «Tasman Spirit».

Το Σεπτέμβριο του 2004, μετά από έντονες διπλωματικές διαβουλεύσεις του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του υπουργείου Εξωτερικών με τις Αρχές της Δημοκρατίας της Γεωργίας, απελευθερώθηκαν 13 Έλληνες ναυτικοί, πλήρωμα του δεξαμενόπλοιου «Βασίλειος XVI», οι οποίοι κρατούνταν από τις γεωργιανές

αρχές.

Τον Οκτώβριο του 2004, μετά τις παρεμβάσεις του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του υπουργείου Εξωτερικών προς τις Αρχές της Ινδονησίας απελευθερώθηκε ο Έλληνας πλοίαρχος Μιχαήλ Καβουργιάς του δεξαμενόπλοιου «Rapos G».

Οι επιτυχημένες διπλωματικές παρεμβάσεις ανά τον κόσμο από την πλευρά της ελληνικής κυβέρνησης αποδεικνύουν το κύρος της χώρας και το δυναμισμό της ελληνικής ναυτιλίας ως παγκόσμιας δύναμης. Μια παγκόσμια δύναμη που μαζί με τον τουρισμό αποτελούν τους βασικότερους πυλώνες της ελληνικής οικονομίας.

Η απελευθέρωση του πλοίαρχου Μάγκουρα δίνει απάντηση στους επικριτές της πολιτικής της κυβέρνησης στον τομέα της ναυτιλίας και σε εκείνους που με τη στάση τους οδηγούν τους Έλληνες ναυτικούς στο περιθώριο, υιοθετώντας ακραίες φωνές που τους κατηγορούν αποκλώνοντας τους «αλήτες των θαλασσών».

Για την απελευθέρωση του Απόστολου Μάγκουρα, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Νίκος Δ. Ευθυμίου, προέβη στην ακόλουθη δήλωση:

«Η εφοπιστική οικογένεια της Ελλάδας εκφράζει την ικανοποίησή της για την έστω και τόσο καθυστερημένη απόφαση της ισπανικής δικαιοσύνης, βάσει της οποίας ο πλοίαρχος Απόστολος Μάγκουρας επιστρέφει στην πατρίδα, υπό προθεσμία, ύστερα από δραματική ταιλαιπωρία δύο ετών στις φυλακές της χώρας αυτής και στη συνέχεια σε κατ' οίκον περιορισμό. Η εξέλιξη αυτή είναι το αποτέλεσμα πιέσεων που ασκήθηκαν σε πολλά επίπεδα και από πολλούς, ακόμα και διεθνείς φορείς, προκειμένου να τερματισθεί η κατάφωρη αδικία προς έναν εξαιρετο ναυτικό, που αντιμετώπισε σπάνια στα παγκόσμια ναυτικά χρονικά αναληγσία, την ώρα του κινδύνου του πλοίου του, και θεωρώ ότι ήταν και είναι απαραίδεκτο να τιμωρείται χάριν πολιτικών ή άλλων σκοπιμοτήτων». ■

TSAKOS ENERGY NAVIGATION LIMITED



A PERFECT TEN TURNS 11



TEN LTD

Website: <http://www.tenn.gr>
email : ten@tenn.gr

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



Fleet Manager: Tsakos Shipping & Trading S.A.

TNP
LISTED
NYSE.



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

N. LEVENTERIS S.A.

shipping ropes



*mooring ropes
and wire ropes for the* **21st** *century*



Η Interiorient Navigation προχωρεί σε κοινοπραξία

Στη δημιουργία κοινοπραξίας με στόχο την εμπορική διαχείριση στόλου δεξαμενόπλοιων μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου handysize και μεσαίας ακτίνας εμβέλειας (handysize & medium range product carriers) προχώρησαν η κυπριακή ναυτιλιακή εταιρεία Interiorient Navigation Company Limited και η δανέζικη Dampskibsselskabet NORDEN A/S.

Η νέα κοινοπραξία, η οποία θα αρχίσει τη λειτουργία της την 1η Ιανουαρίου του 2005, θα διαχειρίζεται αρχικά 14 δεξαμενόπλοια handysize και μεσαίας εμβέλειας, 25.000 έως 55.000 dwt. Μέχρι το 2007 ο στόλος της κοινοπραξίας αναμένεται να αυξηθεί στα 35 με 40 σύγχρονα δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος. Η κοινοπραξία θα επεκτείνει περαιτέρω το στόλο της με την αποδέσμευση πλοίων από συμβόλαια χρονομίσθωσης και με την παραλαβή νεότευκτων. Παράλληλα, οι INC και NORDEN, με σχετική τους ανακοίνωση, καλούν και άλλες εταιρείες του κλάδου, που διαθέτουν πλοία διπλού τοιχώματος, να συμμετάσχουν στην κοινοπραξία.

Στο νέο σχήμα, οι εταιρείες Interiorient Navigation Company Limited και Dampskibsselskabet NORDEN A/S θα συμμετέχουν με μερίδιο 50% αντίστοιχα, ενώ τα κεντρικά γραφεία της κοινοπραξίας θα βρίσκονται στην Κοπεγχάγη, με αντιπροσωπεία στη Σιγκαπούρη.

Επικεφαλής της κοινοπραξίας θα είναι ο κ. Soren Huscher, γενικός διευθυντής του τμήματος δεξαμενόπλοιων της NORDEN. ■

Τροποποίηση απόφασης



Τροποποιήθηκε με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη η απόφαση όρων, διαδικασιών, προϋποθέσεων εφαρμογής απαιτήσεων για την απασχόληση συνταξιούχων λόγω γήρατος ναυτικών. Ο συνταξιούχος λόγω γήρατος ναυτικός που εισέρχεται στην ενέργεια για να ναυτολογηθεί σε οποιαδήποτε κατηγορία πλοίου με ελληνική ή ξένη σημαία συμβεβλημένου με το NAT, θα πρέπει να λάβει ειδική έγγραφη άδεια που εκδίδεται από το ΓΕΝΕ εφόσον διαπιστωθεί με βάση τους καταλόγους του ΓΕΝΕ ότι δεν προσφέρεται προς ναυτολόγηση εν ενεργεία ναυτικός της ειδικότητας ναυτολόγησης του συνταξιούχου. Η ισχύς αυτής της άδειας δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη των οκτώ μηνών και ανανεώνεται εφόσον συντρέχουν οι ίδιες πιο πάνω προϋποθέσεις. ■

Υψωσαν την ελληνική σημαία

Το ναυπηγούμενο Δ/Ε πλοίο «ΔΗΛΟΣ», 158.600 κοχ, πλοιοκτησίας Delos Maritime Corporation με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Aeolos Management S.A. και εκπρόσωπο τον κ. Επαμεινώνδα Εμπερίκο.

Το Φ/Γ πλοίο «ΔΗΜΗΤΡΗΣ Σ», 28.171 κοχ, πλοιοκτησίας Tilden Maritime Transport Inc. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Order Shipping Company Limited και εκπρόσωπο τον κ. Γεώργιο Δ. Σκιαθίτη.

Το Δ/Ε πλοίο «ΑΥΘΕΝΤΙΚ», 78.918 κοχ, πλοιοκτησίας Regency Trading Group S.A. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Nereus Shipping S.A. και εκπρόσωπο τον κ. Μιχαήλ Κ. Λεμό.

Το Δ/Ε πλοίο «ΦΙΝΕΣ», 78.845 κοχ, πλοιοκτησίας MID Baltic Shipping Company Ltd με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd και εκπρόσωπο τον κ. Πήτερ Γ. Λιβανό.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης συνεχάρη τους εκπροσώπους των παραπάνω εταιρειών και τους διαβεβαίωσε ότι οι υπηρεσίες του ΥΕΝ θα είναι αρωγοί στο έργο τους. ■

Ο Έλληνας Quality Leader of the Year

Ο διευθύνων σύμβουλος της Enterprises Shipping & Trading S.A. του Ομίλου Ρέστη, Γιώργος Σαρρής, βραβεύτηκε ως ο «Έλληνας Quality Leader of the Year» από την Ελληνική Εταιρεία Διοικήσεως Επιχειρήσεων (ΕΕΔΕ).

Τον τίτλο του τον απένειμε ο υπουργός Ανάπτυξης Δημήτρης Σιούφας.

Το διοικητικό συμβούλιο της ΕΕΔΕ κατέληξε σε αυτήν την απόφαση αφού έλαβε υπ' όψιν της την εισήγηση της Κριτικής Επιτροπής του βραβείου με τα αποτελέσματα αξιολόγησης όλων των υποψηφιοτήτων για το βραβείο του Έλληνα Quality Leader of the Year.

Το βραβείο απονέμεται σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες, γεγονός που σημαίνει ότι ο κ. Σαρρής καθίσταται υποψήφιος και για τον ευρωπαϊκό τίτλο. Πάντως, αξίζει να σημειωθεί ότι για πρώτη φορά η ΕΕΔΕ απονέμει βραβείο σε διευθυντή ναυτιλιακής εταιρείας. ■



Νέες Διευθύνσεις στο YEN

Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη προωθείται προς υπογραφή Προεδρικό Διάταγμα για την τροποποίηση του Π.Δ. 242/1999 (201Α) «Οργανισμός του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας».

Με το εν λόγω Προεδρικό Διάταγμα συνίστανται η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών και Κτιριακών Εγκαταστάσεων, η Διεύθυνση Ελέγχου Αλιείας και η Διεύθυνση Υγειονομικού. Οι ανωτέρω Διευθύνσεις υπάγονται στον Α' Κλάδο Προσωπικού Α.Σ. & Διοικητικής Μέριμνας, στο Β' Κλάδο Λιμενικής Αστυνομίας και στον Α' υπαρχηγό αντίστοιχα.

Επί πλέον, συνίστανται δύο νέα τμήματα, το τμήμα παρακολούθησης θεμάτων ασφαλιστικών ταμείων προσωπικού Α.Σ. και το τμήμα ειδικών θεμάτων διοικητικής αστυνομίας, ενώ διασπάται το τμήμα υλοποίησης προμηθειών σε δύο τμήματα (τακτικοί διαγωνισμοί - εξαιρετικής απευθείας ανάθεσης με διαπραγμάτευση και πρόχειροι διαγωνισμοί - απευθείας αναθέσεις).

Επίσης προτείνονται τροποποιήσεις, οι οποίες αφορούν στην ανακατανομή υφιστάμενων οργανικών θέσεων του υπουργείου μεταξύ των κλάδων και κατηγοριών του πολιτικού προσωπικού YEN, με σκοπό την αύξηση θέσεων για τις οποίες προβλέπονται αυξημένα και εξειδικευμένα προσόντα ώστε να καλύπτονται σύγχρονες υπηρεσιακές ανάγκες.

Ακόμη, με άλλη απόφαση του YEN προωθείται προς υπογραφή Προεδρικό Διάταγμα για την ίδρυση λιμενικού σταθμού στον Κόκκινο Πύργο δήμου Τυμπακίων Ηρακλείου, το οποίο αποτελούσε πάγιο αίτημα επί σειράν ετών της τοπικής κοινωνίας.

Η εγκατάσταση του λιμενικού σταθμού θα συμβάλει στην αποτροπή παράνομων επεμβάσεων στον αιγιαλό και στην παραλία, ενώ θα εμπνεύσει αίσθημα ασφάλειας στους πολίτες, δεδομένου ότι θα υπάρχει έγκαιρη επέμβαση για περιστατικά που θα άπτονται των αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος. Σήμερα για την αντιμετώπιση αντίστοιχων περιστατικών απαιτείται μετακίνηση προσωπικού και επιχειρησιακών μέσων από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Ηρακλείου. ■

Διυπουργική Διάσκεψη χωρών του Μνημονίου Συνεννόησης Paris and Tokyo

Με στόχο την ενίσχυση του «κύκλου της ευθύνης» για την καταπολέμηση των πρακτικών που προκαλούν ναυτικά ατυχήματα και ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος, συνήλθε στο Βανκούβερ του Καναδά η 2η Διυπουργική Διάσκεψη των χωρών που συμμετέχουν στα Μνημόνια Συνεννόησης Paris and Tokyo, για τον έλεγχο των ξένων πλοίων από τα κράτη των λιμένων.

Ο γενικός γραμματέας του YEN καθηγητής Ιωάννης Τζωάννος, ο οποίος εκπροσώπησε την Ελλάδα, υπέγραψε την κοινή διακήρυξη, που στοχεύει στην ενίσχυση του «κύκλου της ευθύνης» για την καταπολέμηση των πρακτικών που προκαλούν ναυτικά ατυχήματα και ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Στην παρέμβασή του ο κ. Τζωάννος τόνισε την ιδιαίτερη ευαισθησία της Ελλάδας για θέματα που αφορούν την πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Ο γ.γ. YEN ανέπτυξε το πακέτο των κρατικών μέτρων που λαμβάνονται από την πλευρά της ελληνικής κυβέρνησης προς την κατεύθυνση αυτή, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο για μια ποιοτική ναυτιλία.

Συγκεκριμένα, επισήμανε ότι οι υπηρεσίες του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας μεριμνούν για τη συνεχή εκπαίδευση και ενημέρωση των Ελλήνων επιθεωρητών, τα δε τελευταία στατιστικά στοιχεία αποδεικνύουν την αποδοτικότητα των προσπάθειών, όπου περισσότερο από 30% των καταπλευσάντων ξένων πλοίων επιθεωρούνται στους ελληνικούς λιμένες.

Οι Αρχές της χώρας μας δίδουν ιδιαίτερη έμφαση στην ορθή και συνεχή συνεργασία με τις αντίστοιχες του εξωτερικού, με στόχο την επίτευξη του καλύτερου δυνατού αποτελέσματος, όσον αφορά την ασφάλεια των πλοίων, την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών.

Ο κ. Τζωάννος τόνισε, επίσης, τη βαρύτητα που δίδει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στα υπό ελληνική σημαία πλοία, με την ουσιαστική συμμετοχή των προξενικών λιμεναρχείων στον έλεγχό τους, που αποτέλεμα έχει την κατάταξη της ελληνικής σημαίας ως ποιοτικής σε παγκόσμια βάση.



Στη σύνοδο, η παρουσία της ελληνικής αντιπροσωπείας υπήρξε ενεργός και ουσιαστική κατά τη διάρκεια των εργασιών, με παρεμβάσεις που διαμόρφωσαν εποικοδομητικά το κείμενο διακήρυξης, το οποίο θα αποτελέσει τον πυρήνα για τις μελλοντικές εξελίξεις όσον αφορά τις επιθεωρήσεις των πλοίων στις περιοχές των Paris and Tokyo. ■



Safety Equipment

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

Deck Equipment

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

Other Equipment

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



Manufacturing and supply
Rental
Installation
Service

Click or call us

NORWEGIAN
maritime equipment

The worldwide marketplace
www.nme.no

Greek Office:

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus
Phone: +30 21 04 28 59 60 / 61
Fax: +30 21 04 28 59 62
e-mail: maricons@otenet.gr

[Ναυτιλιακά Νέα]

Οι αγοραπωλησίες πλοίων

Από την Overseas Agency Ltd



Για άλλη μια ακόμα περίοδο που αναλύουμε, ο χώρος της ναυτιλίας συνεχίζει να απολαμβάνει τους καρπούς που προσφέρει η ναυλαγορά. Όσον αφορά στους δείκτες, ο Baltic Dry Index (BDI) διατηρείται σε επίπεδα άνω των 4.500 μονάδων. Πιο συγκεκριμένα, κατά την περίοδο που εξετάζεται παρουσιάσε αξιοσημείωτη άνοδο, φτάνοντας τις 5.125 μονάδες από 4.572 μονάδες όπου βρισκόταν. Όσον αφορά τα Capes, τα επίπεδα των ναύλων βελτιώθηκαν και ο σχετικός δείκτης (BCI) αυξήθηκε κατά 21,5%, από 6.016 μονάδες στις 7.311. Ο δείκτης των Panamax (BPI) σημείωσε άνοδο 348 μονάδων, από 4.499 έφτασε τις 4.847 μονάδες, μία ποσοστιαία αύξηση του 7,7%. Τέλος, ο δείκτης των Handymax (BHMI) παρέμεινε σε επίπεδα άνω των 28.000 μονάδων, καταγράφοντας μικρά κέρδη της τάξεως των 0,6%, φτάνοντας τις 28.940 μονάδες. Όσον αφορά τον τομέα των Tankers, η ναυλαγορά διατηρήθηκε σε επίπεδα ρεκόρ, με κύριους εκφραστές τα VLCC τα οποία έχουν ξεπεράσει τα \$200.000 ημερησίως για τους περισσότερους προορισμούς. Ενδιαφέρον παρουσιάζει η απόφαση της Ιαπωνίας να ακολουθήσει το παράδειγμα της Σιγκαπούρης και να επιτρέψει σε μονού τοιχώματος δεξαμενόπλοια να λειτουργήσουν (υπό προϋποθέσεις) υπό τη σημαία της, καθώς επίσης και να εισέρχονται στα λιμάνια της μέχρι το 2015. Αυξημένη δραστηριότητα παρατηρείται αυτή την περίοδο στο χώρο των αγοραπωλησιών, με τις τιμές των πλοίων να συνεχίζουν την ανοδική τους πορεία. Συγκεκριμένα, για το χώρο των πλοίων ξηρού φορτίου οι τιμές τείνουν να αγγίζουν τα επίπεδα του περασμένου Φεβρουαρίου. Ένα παράδειγμα της κερδοφορίας, που αποφέρουν οι αγοραπωλησίες, αποτελεί η πρόσφατη πράξη κατά την οποία το MV «Semeli» (75.000 tdw, Blt 2001) άλλαξε πλοιοκτησία για περίπου \$40 εκατ., με παρά-

δοση το Μάρτιο του 2005, καταλήγοντας σε εταιρεία αμερικανικών συμφερόντων. Το πλοίο είχε αγοραστεί από την Target Marine τον Ιούλιο του 2004 ως «Lowlands Kamsar» στα \$31 εκατ. Όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια, η αυξημένη ζήτηση παραμένει, κυρίως στα VLCC's. Σε αυτό το σημείο θα βοηθούσε να συγκρίνουμε δύο πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν σε διάστημα πέντε μηνών, με πιο πρόσφατη αυτή του δ/ξ «Violand» (309.223 tdw, Blt 2003) το οποίο πουλήθηκε στη Metrostar για \$112,5 εκατ., ενώ πριν από πέντε μήνες το δ/ξ «Kyrakatingo» (309.371 tdw, Blt 2002) επωλήθη για \$95 εκατ. σε εταιρεία ελληνικών συμφερόντων.

Στο χώρο των ναυπηγήσεων είναι χαρακτηριστικό ότι η έλλειψη διαθέσιμων για παράδοση κλινών και οι υπερβολικά υψηλές τιμές του σιδήρου συνεχίζουν να είναι οι κύριες ανησυχίες των πλοιοκτητών που εξετάζουν το ενδεχόμενο μιας παραγγελίας. Παρόλο όμως που οι τιμές έχουν εκτοξευτεί σε όλα τα είδη και μεγέθη των πλοίων, τα ναυπηγεία αναφέρουν ιδιαίτερη αύξηση του αγοραστικού ενδιαφέροντος. Τέλος, σε ό,τι αφορά τον τομέα των διαλύσεων, η έλλειψη διαθεσιμότητας πλοίων εξαιτίας της παρούσας ναυλαγοράς έχει αναγκάσει τα διαλυτήρια να πληρώνουν υψηλά επιμίσθια έτσι ώστε να προσελκύσουν πλοία προς διάλυση. Με βάση την παρούσα κατάσταση το Μπανγκλαντές συνεχίζει να ηγείται της κούρσας των τιμών, προσφέροντας \$410/ldt για δεξαμενόπλοια και \$385/ldt για πλοία ξηρού φορτίου. Για άλλη μια περίοδο η Κίνα παρουσιάζεται να προσφέρει στα χαμηλότερα επίπεδα, για δεξαμενόπλοια \$370/ldt και για πλοία ξηρού φορτίου \$310/ldt. Σε αντίθεση, καθώς ο χειμώνας πλησιάζει και οι εισαγωγές σιδήρου από την ενδοχώρα αναμένεται να μειωθούν, η ζήτηση του σιδήρου μέσω θαλάσσιων μέσων προβλέπεται να αυξηθεί. ■

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΣΤΗΝ 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



Απομάκρυνση ναυαγίων και επιβλαβών πλοίων από ελληνικά λιμάνια



Τον πλήρη πίνακα των ναυαγίων και των επιβλαβών πλοίων ζήτησε από τους Οργανισμούς Λιμένων Πειραιά και Ελευσίνας ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης. Παράλληλα, ο υπουργός ζήτησε να ενημερωθεί για τα ναυάγια που δεν έχουν ακόμη αναληφθεί ενέργειες ανέλκυσης και απομάκρυνσής τους καθώς επίσης και χρονοδιάγραμμα απομάκρυνσης για όσα έχουν αναληφθεί τέτοιες ενέργειες. Επίσης, ο κ. Κεφαλογιάννης ζήτησε να ενημερωθεί εάν για την πλήρη απομάκρυνση των ναυαγίων και των επιβλαβών πλοίων από τα λιμάνια απαιτείται νομοθετική ρύθμιση. «Στόχος μας είναι καθαρίσουν τα λιμάνια, να απομακρυνθούν όλα τα ναυάγια και όλα τα επιβλαβή πλοία από τις περιοχές των λιμένων για

να εξουδετερωθούν οι κίνδυνοι που προκαλούνται ή εγκυμονούν από αυτά, ώστε να απελευθερωθούν - αποδοθούν ζωτικοί χώροι των λιμένων για πλήρη εκμετάλλευση και να εξυπηρετηθούν τα πλοία και διευκολυνθούν συναφείς δραστηριότητες με αυτά», τόνισε χαρακτηριστικά ο υπουργός.

Τα ναυάγια ή επιβλαβή πλοία τα οποία έχουν απομακρυνθεί μέχρι σήμερα είναι τα εξής: Ογδόντα πέντε ναυαγισμένα ή εγκαταλελειμμένα πλωτά ναυπηγήματα, κυρίως της ΟΛΠ Α.Ε. από την περιοχή Αμπελακίων Σαλαμίνας.

Τα εγκαταλελειμμένα και ημιβυθισμένα Φ/Γ (υγραεριοφόρα) «ΚΑΠ Σούνιον» και «ΚΑΠ Ακρίτας» από τη θαλάσσια περιοχή της βραχονησίδας Αταλάντης. Η απομάκρυνση των πλοίων

αυτών ήταν ιδιαίτερα επιβλημένη λόγω των κινδύνων που εγκυμονούσαν η κατάσταση και το είδος τους.

Τρία αλιευτικά, «Κουτουριάρης», «Wadi Alhira» και «Ρούλα», από την περιοχή της Ιχθυόσκαλας Κεραταινίου.

Δύο υδροφόρα, «Water Carrier» και «ΥΔΡΑ», και τέσσερα υδροπτερυγα πλοία, «Σαντορίνη Ντόλφιν II», «Ιος Ντόλφιν», «NATTEM XII» και «Ιπτάμενος Ερμής II», από την περιοχή Ελεύθερα Ικονίου.

Τέλος, εκτός από τα παραπάνω, αναμένεται η απομάκρυνση πενήντα πέντε ακόμη πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων, για την απομάκρυνση των οποίων έχει υπογραφεί σχετική σύμβαση μεταξύ του ΟΛΠ Α.Ε. και ιδιωτικής εταιρείας. ■



Διόρθωση

Στο τεύχος Νοεμβρίου των «Ναυτικών Χρονικών» στο σχόλιο του κ. Σπύρου Ράνη για το μέλλον της ναυπηγικής και ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας γράφτηκε: «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...» αντί του ορθού «... αν δε υπήρχε το αθροιστικό αποτέλεσμα...».

Οι στρεσογόνοι εργασιακοί κίνδυνοι

Η Πανελλήνια Ένωση Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού οργάνωσε ημερίδα με ενός προγράμματος κατάρτιση με τίτλο «Stress Prevention Activities (SPA)».

Στόχος αυτού του ευρωπαϊκού προγράμματος είναι η ανάπτυξη και προώθηση μιας συγκεκριμένης μεθοδολογίας, εκτίμησης και πρόληψης των στρεσογόνων κινδύνων τόσο στο χώρο εργασίας όσο και στην εκπαίδευση. Την έναρξη των εργασιών σηματοδότησε η ομιλία του προέδρου της ΠΕΠΕΝ Ευάγγελου Κούζιλου και ακολούθησαν ομιλίες του γ.γ. ΥΕΝ Ιωάννη Τζωάννου και του προέδρου του Ιατρικού Συλλόγου Πειραιά, Παναγιώτη Μελά. Στόχος της ημερίδας, εκτός των άλλων, ήταν και η αντίδραση στο βέτο της πρότασης για ποινικοποίηση της ρύπανσης από ατύχημα στο θαλάσσιο περιβάλλον, γεγονός που κρίνει ζωτικής σημασίας την ανίχνευση και αντιμετώπιση των στρεσογόνων παραγόντων. Η εκδήλωση τελείωσε με την παρουσίαση του έργου και την ομιλία της λέκτορας του Πανεπιστημίου του Nottingham Σταυρούλας Λέκκα.

Στην ομιλία του, ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ Ευάγγελος Κούζιλος επισήμανε την αγωνία και το στρες που βιώνουν οι πλοίαρχοι στην ακτοπλοΐα με την ακαταλληλότητα των λιμανιών στα νησιά, κυρίως με τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες. «Αν δεν προσεγγίσουμε, ο πέλκευς του εισαγγελέα και του λιμενικού οργάνου επικρέμαται πάνω μας, έτοιμος για να μας αποκεφαλίζει...μη εκτέλεση δρομολογίου και παρακώλυση συγκοινωνιών...» η συνήθης ομολογία και πάντα αίτιος και ένοχος ο πλοίαρχος», τόνισε χαρακτηριστικά ο κ. Κούζιλος και συνέχισε: «Ούτε τα 9-10 μποφόρ ούτε ο Αίολος με τους θυελλώδεις ανέμους του ούτε η ακαταλληλότητα των λιμανιών ούτε βεβαίως η αναχρονιστική νομοθεσία των ΚΙΝΔ και ΚΔΝΔ. Αυτοί τα έχουν λύσει, βλέπετε, τα προβλήματά τους. Το στρες δεν πιάνει, δεν κολλάει σε όλους αυτούς. Μόνο στον πλοίαρχο. Είναι ή δεν είναι λοιπόν απαραίτητο να βρεθεί το εργαλείο που θα έρθει να διορθώσει τα ανωτέρω και να απαλλάξει τον πλοίαρχο, τον κάθε εργαζόμενο από όλες αυτές τις αγωνίες,



διορθώνοντας ξεπερασμένες νομοθεσίες, βελτιώνοντας τα λιμάνια (χώρους δουλειάς) και βεβαίως αλλάζοντας λανθασμένες και ξεπερασμένες νοοτροπίες, φιλοσοφίες και λογικές.

«Οι νέες τεχνολογίες, οι νέες απαιτήσεις και κανονισμοί επιβάλλουν στον πλοίαρχο συνεχώς να παρακολουθεί καινούργια σχολεία, να περνάει ειδικά σεμινάρια, να διδαι καθημερινώς εξετάσεις, είτε στο ναυλωτή είτε στις Αρχές είτε στο πλήρωμα και στους επιβάτες του, και πάντα εξετάσεις και αποδείξεις για σεβασμό και για υποχρέωση απέναντι στο περιβάλλον. Κι όλα αυτά σε προχωρημένη ηλικία. Ο πλοίαρχος είναι από τους ελάχιστους "τυχερούς" της διά "βίου εκπαίδευσης».

«Το στρες είναι ένας από τους κυριότερους παράγοντες δημιουργίας ατυχήματος», κατέληξε ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ, «κι ένα ατύχημα είναι ικανό να σπλώσει ανεξίτηλα όχι μόνο την εικόνα της ναυτικής επιχείρησης αλλά και της χώρας. Επομένως, η ευθύνη της επιχείρησης και της χώρας δεν εξαντλείται στην πρόληψη των κινδύνων, με χαρτί που στο κάτω κάτω είναι ήδη νομοθετικά κατοχυρωμένη υποχρέωση. Πρέπει να κάνει και περαιτέρω προσπάθεια για να διατηρεί την καλή υγεία των εργαζομένων όχι μόνον στον εργασιακό χώρο, στο πλοίο, αλλά να βοηθά στην ψυχική, σωματική και πνευματική ευεξία, καθ' όσον όλα αυτά τα επηρεάζει πολύ η δημιουργία και ανάπτυξη του στρες».

Νέες αγορές για τη Metrostar

Πρόσφατα η Metrostar Shipping του Θόδωρου Αγγελόπουλου προχώρησε στην αγορά δύο δεξαμενόπλοιων VLCC's.

Αναλυτικότερα, η εταιρεία κινήθηκε στην αγορά του χωρητικότητας 309.000 dwt και ναυπήγησης 2003 «Violando», από την Andriatiki Shipping του Ομίλου Γουλανδρή και στην αγορά του «Oriental Toraz», ναυπήγησης 2002, χωρητικότητας 319.000 dwt, το οποίο η εταιρεία απέκτησε έναντι 116 εκατ. δολαρίων.

Παράλληλα, η Metrostar επενδύει και σε υπό ναυπήγηση VLCC. Συγκεκριμένα από τον Ιούνιο 2005, δίπλα στο VLCC «Crudstar» θα ταξιδεύει το αδελφό του πλοίο, το οποίο κατασκευάζεται σήμερα στα Hyundai Samho. Στόχος της εταιρείας Θόδωρου Αγγελόπουλου είναι να φτάσει να διαχειρίζεται ένα στόλο αποτελούμενο από 10 δεξαμενόπλοια VLCC's και ανάλογο αριθμό bulkers.

Παράλληλα η Metrostar προχωράει στην πώληση των δύο product tankers που ανήκουν στο στόλο της. Συγκεκριμένα, η εταιρεία βρίσκεται στο τελικό στάδιο διαπραγματεύσεων με τη γερμανική εταιρεία KG για τα «Prostar» και «Prosky», ναυπήγησης 2003 και χωρητικότητας 37.000 dwt το καθένα. Η KG προσφέρει το ποσό των 34,8 εκατ. δολαρίων για το «Prosky». Στο συμβόλαιο συμπεριλαμβάνεται και το χρονοναυλοσύμφωνο για ένα χρόνο, έναντι 13.900 δολαρίων την ημέρα στην ORL.

Το ίδιο ποσό προσφέρεται και για το «Prostar», στο οποίο συμπεριλαμβάνεται και χρονοναυλοσύμφωνο μέχρι τον Ιούλιο του 2006, έναντι 14.150 δολαρίων την ημέρα στην Cespa.

Ποιοτική αναβάθμιση των υπό ελληνική σημαία πλοίων

σμός με ειδικό πιστοποιητικό κ.λπ.

Σύμφωνα με ανακοίνωση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, αυτό αποτελεί ιδιαίτερα σημαντικό επίτευγμα της χώρας μας, το οποίο σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η Ελλάδα συμπεριλαμβάνεται ήδη στις λευκές λίστες όλων των υπαρχόντων ΜΟUs, αναδεικνύει την ελληνική σημαία ως ιδιαίτερως ποιοτική. Το «QUALSHIP 21», που εφαρμόζεται από την Αμερικανική Ακτοφυλακή από τις αρχές του 2001, είναι ένα σύστημα αξιολόγησης ποιότητας και παροχής κινήτρων για πλοία με ξένη σημαία που καταπλέουν στους αμερικανικούς λιμένες.

Το εν λόγω σύστημα αποτελεί ουσιαστικά μια προσπάθεια για την εξάλειψη της ναυτιλίας μειωμένων επιπέδων ασφαλείας, ενώ ταυτόχρονα παρέχει ανταμοιβές σε πλοία με αποδεδειγμένα υψηλά επίπεδα ασφαλείας.

Οι προϋποθέσεις για την ένταξη των πλοίων μιας σημαίας στο «QUALSHIP 21» συνδέονται άμεσα με την ποιοτική ιστορία των πλοίων, των ναυτιλιακών εταιρειών, των αναγνωρισμένων από την Αρχή Οργανισμών, καθώς επίσης με την ποιοτική ιστορία της χώρας σημαίας τους, δεδομένου ότι το ποσοστό κρατήσεων στους αμερικανικούς λιμένες πλοίων της δεν πρέπει να υπερβαίνει, κατά μέσον όρο, το 1% για την προηγούμενη τριετία. ■

Πρόσφατα η Αμερικανική Ακτοφυλακή ενέταξε στο σύστημα «QUALSHIP 21» τα πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία, με αποτέλεσμα αυτά να μπορούν να απολαμβάνουν τα ειδικά προνόμια που τους παρέχονται όπως, για παράδειγμα, μειωμένες επιθεωρήσεις PSC, εφοδια-

Υποτροφία μεταπτυχιακών σπουδών

Το Lloyd's Register, μέσω της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, θα χορηγήσει υποτροφία μεταπτυχιακών σπουδών προδιδακτορικού επιπέδου σε απόφοιτο ΑΕΙ για σπουδές σε τομείς σχετιζόμενους με τη ναυτιλία σε πανεπιστήμια της Μεγάλης Βρετανίας.

Απαιτούμενες προϋποθέσεις - δικαιολογητικά τα οποία πρέπει να σταλούν μέχρι και τη 10η Ιανουαρίου 2005 στο Lloyd's Register (Ακτή Μιαούλη 87, 185 38 Πειραιάς, τηλ.: 210-45.80.852, υπ' όψιν κ. Α. Πουλοβασιλή) ή στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (Ακτή Μιαούλη 85, 185 38 Πειραιάς, τηλ.: 210-42.91.159-65, υπ' όψιν κ. Ε. Πρασίνου) είναι τα εξής:

- Αίτηση με βιογραφικό και πλήρη στοιχεία του αιτούντος/αιτούσας.
- Αντίγραφο πτυχίου ελληνικού ΑΕΙ με βαθμό τουλάχιστον «Λίαν Καλώς» (7,5) ή από ΑΕΙ της Μεγάλης Βρετανίας με βαθμό τουλάχιστον upper second (2,1) δεόντως επικυρωμένο. Πέραν της βαθμολογίας θα ληφθεί υπ' όψιν και ο χρόνος απόκτησης του πτυχίου.
- Βεβαίωση αποδοχής από το ξένο πανεπιστήμιο για τις μεταπτυχιακές σπουδές και εγγραφή σε αυτό μεταφρασμένη και επι-

κυρωμένη.

- Όριο ηλικίας υποψηφίων το 26ο έτος.
- Πτυχίο αγγλικών: Proficiency of Cambridge ή TOEFL.
- Συστατικές επιστολές από δύο καθηγητές του ΑΕΙ από το οποίο ο/η υποψήφιος/α απέκτησε το πτυχίο.
- Εκκαθαριστικό σημείωμα φορολογίας εισοδήματος της οικογένειας και του ίδιου του/ης υποψηφίου/ας, στην περίπτωση που υποβάλλει φορολογική δήλωση, συνοδευόμενο από φωτοτυπία του εντύπου Ε9.
- Για τους άρρενες υποψηφίους, πιστοποιητικό εκπλήρωσης των στρατιωτικών υποχρεώσεων ή αναβολής της στρατολογίας λόγω σπουδών. ■



Επιστροφή στην Ελλάδα του πλοιάρχου Κώστα Καστανιά

Υστερα από 15 χρόνια κράτησής του στις αιγυπτιακές φυλακές επέστρεψε στην Ελλάδα ο πλοίαρχος Κώστας Καστανιάς προκειμένου να εκτίσει το υπόλοιπο της ποινής του στην Ελλάδα. Ο Έλληνας ναυτικός, ο οποίος αντιμετωπίζει χρόνια προβλήματα υγείας, έχει καταδικαστεί από το αιγυπτιακό δικαστήριο σε ισόβια κάθειρξη μαζί με άλλους δύο Έλληνες ναυτικούς. Ο πλοίαρχος Καστανιάς και οι άλλοι δύο Έλληνες ναυτικοί ήταν μέλη του πληρώματος του φορτηγού πλοίου «Θανάσης» που είχε εντοπισθεί στις 8 Νοεμβρίου του 1989 στη διάρκεια του Σουέζ να μεταφέρει 6,5 τόνους ναρκωτικών ουσιών. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης για την επιστροφή στην Ελλάδα του πλοιάρχου Κώστα Καστανιά έκανε την ακόλουθη δήλωση:

«Οι προσπάθειες της ελληνικής κυβέρνησης έφεραν αποτέλεσμα. Το υπουργείο Δικαιοσύνης της Αραβικής Δημοκρατίας της Αιγύπτου αποφάσισε να επιτραπεί η μεταφορά του κρατούμενου Έλληνα ναυτικού Κώστα Καστανιά στην Ελλάδα.

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας χαιρετίζει την απόφαση της αιγυπτιακής κυβέρνησης για την επιστροφή και του τελευταίου Έλληνα ναυτικού στη χώρα μας». ■

Εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Αύξηση της τάξης του 42,1% παρουσίασε το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα κατά το εννεάμηνο του 2004 έναντι του αντίστοιχου περυσινού διαστήματος.

Συγκεκριμένα, τον Ιανουάριο έως το Σεπτέμβριο του 2004 το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 9.859,8 εκατομμύρια ευρώ έναντι 6.932,7 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου εννεάμηνου του 2003.

Ειδικότερα, κατά το μήνα Σεπτέμβριο 2004 το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 1.103,5 εκατομμύρια ευρώ έναντι 810,7 εκατομμυρίων ευρώ του Σεπτεμβρίου 2003.

Σύμφωνα με την Τράπεζα Ελλάδος στο εννεάμηνο Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου της τρέχουσας χρονιάς το έλλειμμα ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών περιορίστηκε σημαντικά κατά 2,049 δισ. ευρώ σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2003 και διαμορφώθηκε σε 2,969 δισ. ευρώ.

Επισημαίνεται ότι από το έτος 1999 διαφοροποιήθηκε από την Τράπεζα της Ελλάδος η μεθοδολογία υπολογισμού του ναυτιλιακού συναλλάγματος σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Διεθνών Οργανισμών (ΔΝΤ, Ευρωπαϊκή Τράπεζα κ.λπ.). ■

Τα νέα της ΕΕΕ

[Η Νιγηρία για τη φύλαξη ναρκωτικών ουσιών στα πλοία]

Με νόμο της κυβέρνησης της Νιγηρίας παρέχονται οδηγίες και ορίζονται προϋποθέσεις για τη φύλαξη, με ευθύνη των πλοιάρχων, ναρκωτικών και ελεγχόμενων φαρμακευτικών ουσιών στα πλοία που καταπλέουν τους λιμένες της χώρας.

Η παραβίαση των διατάξεων του νόμου θα έχει συνέπεια την επιβολή σοβαρών κυρώσεων.

Επίσκεψη κινεζικής αντιπροσωπείας στον πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Ν. Ευθυμίου

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ, Νίκος Ευθυμίου, ενημερώθηκε για θέματα οργάνωσης και λειτουργίας της ελληνικής ναυτιλίας από αντιπροσωπεία μελών της επιτροπής για την αναδιάρθρωση του δημόσιου τομέα της Κίνας.



Η αντιπροσωπεία, που επισκέφθηκε στην Ελλάδα με σκοπό να πληροφορηθεί τον τρόπο και τις ακολουθούμενες μεθόδους λειτουργίας των διαφόρων παραγωγικών και επαγγελματικών κλάδων της χώρας μας, συνοδευόμενη από εκπροσώπους της κινεζικής πρεσβείας, ενημερώθηκε λεπτομερώς από τον κ. Ευθυμίου για τις εξελίξεις και τα βασικά χαρακτηριστικά της ελληνικής ναυτιλίας, τη δομή του μεγάλου εμπορικού στόλου που διαχειρίζεται ο ελληνικός εφοπλισμός, καθώς και για τις δραστηριότητες που αναπτύσσει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών τόσο στον εθνικό όσο στον κοινωνικό και το διεθνή χώρο.

[Η Αίγυπτος ζητεί συνεργασία με τον ελληνικό εφοπλισμό]

Ζωηρό ενδιαφέρον έχει εκδηλωθεί προσφάτως από την αιγυπτιακή κυβέρνηση για την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στην Αίγυπτο από πλευράς του ελληνικού εφοπλισμού.

Σύμφωνα με σχετική έκθεση του Έλληνα πρέσβη, ύστερα από σειρά επαφών με οικονομικούς υπαυτούς της κυβέρνησης στο Κάιρο, η Αίγυπτος εξελίσσεται με ταχείς ρυθμούς σε βασικό προμηθευτή της παγκόσμιας αγοράς φυσικού αερίου, μετά την ανακάλυψη νέων πλούσιων κοιτασμάτων αλλά και την ολοκλήρωση της κατάλληλης υποδομής για τη μεταφορά του, στις ακτές της Μεσογείου. Πρόκειται για εγκαταστάσεις οι οποίες υδροποιούν ή συμπιέζουν το αέριο προς εξαγωγή σε τρίτες χώρες.

Με βάση τις διαπιστώσεις αυτές, αναφέρει η σχετική έκθεση, τα ελληνικά πλοία θα μπορούσαν να επωφεληθούν τόσο από την ύπαρξη των μεγάλων αποθεμάτων φυσικού αερίου στην Αίγυπτο όσο και από την κατάλληλη υποδομή και να πάρουν μέρος στο έργο της μεταφοράς του στις ανά τον κόσμο αγορές. Στην ίδια έκθεση υπογραμμίζεται το ζωηρό ενδιαφέρον της αιγυπτιακής κυβέρνησης για την ανάπτυξη βιομηχανίας διαλύσεως πλοίων στη χώρα και στη βάση συνεργασίας με Έλληνες εφοπλιστές.

Αναφέρεται συγκεκριμένα πως η αιγυπτιακή πλευρά θα ευχόταν κοινοπραξία με τη συμμετοχή ελληνικών εφοπλιστικών συμφερόντων με σκοπό την ίδρυση μονάδας διαλύσεως πλοίων και διαχείρισης scrap iron στη μεσογειακή ακτή της Αιγύπτου.

Τα προσφερόμενα συγκριτικά πλεονεκτήματα, τονίζεται, από αιγυπτιακής πλευράς για μια τέτοια μονάδα είναι η γεωστρατηγική θέση της χώρας στη Μεσόγειο και η δίοδος μέσω Σουέζ, στην Ερυθρά Θάλασσα και στον Ινδικό Ωκεανό, καθώς το φθινό εργατικό κόστος και η φθηνή βιομηχανική γη.



[Ηλεκτρονική σύνδεση του EQUASIS με το Tokyo MOU]

Η ευρωπαϊκή βάση δεδομένων EQUASIS από τον περασμένο Αύγουστο έχει συνδεθεί ηλεκτρονικά με τη βάση δεδομένων του Tokyo MOU. Σε σχετική εγκύκλιο της ΕΕΕ προς τα μέλη της διευκρινίζονται, μεταξύ άλλων, και τα εξής:

«Ο κάθε χρήστης δύναται να ενημερώνεται για επιθεωρήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί σε πλοία της περιοχής αρμοδιότητας του Tokyo MOU και να λαμβάνει γνώση των αντίστοιχων αναφορών των επιθεωρήσεων. Στη βάση δεδομένων υπάρχουν στοιχεία επιθεωρήσεων που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι και το Φεβρουάριο του 2003 και έχουν καταγραφεί στο σύστημα EQUASIS. Στοιχεία επιθεωρήσεων που έγιναν για πρώτη φορά μετά την ημερομηνία αυτή, δεν περιλαμβάνονται».

Η αμοιβαιότητα αντιμέτωπη με οικονομικές προκλήσεις



Του **Nick Whitear**,
Marketing Director **Thomas Miller P&I**

Σημαντικές οικονομικές προκλήσεις θα έχουν να αντιμετωπίσουν τα P&I Clubs, διεθνώς, στην προσπάθειά τους να ανταποκριθούν στο ενδεχόμενο καταβολής υψηλότερων αποζημιώσεων και να συμμορφωθούν με τις προϋποθέσεις που θέτουν οι νέες ρυθμίσεις.



Χρόνια, μέχρι το 2001, οι αποζημιώσεις ήταν σχετικά σταθερές. Τα τελευταία χρόνια, όμως, οι αποζημιώσεις είναι ασταθείς. Το 2002 παρατηρήθηκε κατακόρυφη άνοδος του κόστους των αποζημιώσεων, ενώ το 2003 επανήλθαν σε πιο φυσιολογικά επίπεδα. Το 2004 φαίνεται πως θα είναι άλλη μια «δύσκολη» χρονιά, δεδομένου ότι με τη μεγάλη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου αυξήθηκε κατακόρυφα η ναύλωση των πλοίων. Τα έσοδα από επενδύσεις υπήρξαν επίσης απρόβλεπτα κατά

την ίδια περίοδο και πλέον δεν παρέχουν απόδοση τέτοια που να μπορεί να αντισταθμίσει τα ελλείμματα. Το UK Club έθεσε στόχους για το ελάχιστο επίπεδο των αποθεμάτων του στις αρχές της δεκαετίας, που το βοήθησαν να διατηρήσει τα οικονομικά του κεφάλαια. Εν τούτοις, οι εποπτικές αρχές φέρνουν νέες προκλήσεις. Το επόμενο έτος, όλα τα P&I Clubs που υπόκεινται στις ρυθμίσεις της Financial Services Authority (νέος εποπτικός οργανισμός παρακολούθησης του συνόλου των χρηματοπιστωτικών αγορών) της Βρετανίας θα πρέπει να συμμορφωθούν με δύο νέα μέτρα που αφορούν τα κεφάλαια. Οι αυξημένες κεφαλαιακές ανάγκες και τα ατομικά πάγια κεφάλαια θα καθορίζουν τα κατώτατα επίπεδα κεφαλαίων για όλους τους ασφαλιστές. Η χρηματοδότηση των ασφαλιστικών ελλειμμάτων μέσω των ελεύθερων διαθεσίμων μάλλον δεν θα αποτελέσει βιώσιμη εναλλακτική λύση, καθώς οι έλεγχοι θα είναι ιδιαίτερα αυστηροί. Τα clubs κρίνουν ότι είναι φρονιμότερο να αλλάξουν το ποσό του αποθεματικού του Group καθώς και να αναθεωρήσουν την αντασφάλιση. Αύξηση του κυκλοφορούντος ενεργητικού του Group Pool από 30 εκατ. δολάρια στα 50 εκατ. δολάρια, αύξησε το κατώτατο όριο εισόδου και ανάλογων εισφορών προκειμένου να μειωθεί το ασφάλιστρο κατά 20%.

Ως αποτέλεσμα, οι αντασφαλίσεις του Group εστιάζονται στις πιο σοβαρές και καταστροφικές απώλειες. Επίσης, αυξάνονται οι αποζημιώσεις που καταμερίζονται στους συμμετέχοντες στο Group. Όλα τα clubs θα πρέπει να συμπεριλάβουν και αυτόν τον παράγοντα στην προσδοκώμενη ανάληψη ασφαλιστικών αποζημιώσεων.

Τα clubs του International Group παραμένουν προσηλωμένα στην αρχή της αμοιβαιότητας. Τα clubs είναι πεπεισμένα ότι ένα σύστημα το οποίο εξυπηρέτησε τόσο πολύ τα μέλη τους κατά το παρελθόν, θα μπορέσει να προσαρμοστεί ώστε να ανταποκρίνεται στις μελλοντικές τους ανάγκες.

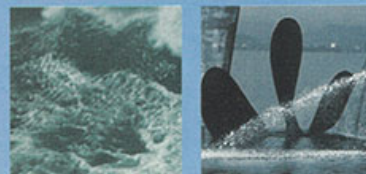
Για την ανανέωση (των συμβολαίων) για το 2005, τα περισσότερα clubs ζητούν γενική αύξηση των ασφαλιστικών εισφορών κατά 10% έως 15%, για να αντιμετωπίσουν τα ασφαλιστικά ελλείμματα. Το UK Club έχει ήδη αποφασίσει γενική αύξηση κατά 12%. Οι αυξήσεις αυτές αντανakλούν μια πιο ρεαλιστική άποψη σχετικά με το επίπεδο των εισφορών. Κατά το δεύτερο ήμισυ της δεκαετίας του 1990, το ετήσιο εισόδημα από ασφαλιστικές εισφορές για τα Group clubs υποχώρησε από τα 1,9 δισ. δολάρια στο 1,3 δισ. δολάρια, παρά το γεγονός ότι οι ετήσιες αποζημιώσεις κυμαίνονταν στο 1,5 δισ. δολάρια. Οι γενικές αυξήσεις κατά τα τελευταία τρία χρόνια βοήθησαν τα clubs να αποκαταστήσουν, εν μέρει, την ισορροπία. Την προηγούμενη δεκαετία, η αρχή της αμοιβαιότητας διατηρήθηκε από μια πιο μακροχρόνια οικονομική στρατηγική. Τα σταθερά εισοδήματα από τα επενδεδυμένα κεφάλαια θα χρηματοδοτούσαν τα βραχυπρόθεσμα ασφαλιστικά ελλείμματα. Σήμερα, η αρχή της αμοιβαιότητας θα πρέπει να προσφέρει ασφαλιστική κάλυψη και υπηρεσίες σε ένα πολύ πιο δύσκολο περιβάλλον. Για πολλά

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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



Διεθνή ύδατα

Το πρώτο ομολογιακό δάνειο της Komarf

Το Μάρτιο του 2004 η κορεατική εταιρεία Korea Marine Fund (Komarf) συγκέντρωσε KRW16,1 δισεκατομμυρίων μέσω της δημόσιας προσφοράς του ομολογιακού δανείου Dongbuka No 1 στο Χρηματιστήριο της Κορέας. Η προσφορά προσέλκυσε το ενδιαφέρον μικροεπενδυτών και υπερκάλυψε την αρχική προσφορά του δανείου κατά οχτώ φορές. Η Dongbuka έχει ήδη επενδύσει στην παραγωγή κατασκευής ενός νέοτευκτου VLCC δεξαμενόπλοιου στη Hyundai Heavy Industries που θα ναυλωθεί στη Hyundai Merchant Marine. Επίσης, κατά τη διάρκεια του 2004 αναμένονται οι δημόσιες προσφορές των Dongbuka No 2, 3, 4 και 5. Πολλές χώρες με παράδοση στη ναυτιλία όπως η Γερμανία και η Νορβηγία έχουν εφαρμόσει τέτοια συστήματα. Στη Γερμανία, ιδιώτες συμμετέχουν σε επενδύσεις σε πλοία, αεροπλάνα κ.ά. διαμέσου των KG Fund (Kommandit Gesellschaft) μέσω ενός επενδυτικού προγράμματος σε μορφή εταιρείας περιορισμένης ευθύνης. Η προοπτική της χρηματοδότησης της ναυτιλίας μέσω ομολογιακών δανείων διαφαίνεται αισιόδοξη αν λάβουμε υπ' όψιν την επιτυχημένη εισαγωγή του συγκεκριμένου επενδυτικού φορέα και την αναπτυξιακή πορεία της ναυτιλίας.

Η Ευρώπη πρόκειται να αποκτήσει «Χρηματιστήριο Αερίων Ρύπων»

Το Χρηματιστήριο Αερίων Ρύπων του Σικάγου, ΗΠΑ - Chicago Climate Exchange (CCX) υπέγραψε συμφωνία με το Διεθνές Χρηματιστήριο Πετρελαίου στη Βρετανία - International Petroleum Exchange (IPE) για τη δημιουργία του Ευρωπαϊκού Χρηματιστηρίου Αερίων Ρύπων - European Climate Exchange (ECX). Μέσα στα πλάνα των δραστηριοτήτων είναι η προσφορά ενός συνόλου προθεσμιακών συμβολαίων αγοράς και πώλησης εκπομπών ενώσεων άνθρακα στο ECX, το οποίο θα δώσει οικονομικά κίνητρα στη βιομηχανία για να ανταποκριθεί ή και να υπερβεί τους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών ρύπων του διοξειδίου του άνθρακα. Το Χρηματιστήριο αναμένεται να λειτουργήσει μέχρι το τέλος του 2004.

Παράγοντες που δραστηριοποιούνται στο χώρο της πώλησης ναυτιλιακών καυσίμων ασκούν πιέσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση για να χρησιμοποιήσουν τις ανταλλαγές εκπομπής ρύπων ως μέσο για τη μείωση των εκπομπών θείου από τα πλοία.

Ωστόσο, η Ε.Ε. προειδοποίησε πως η διαχείριση της ανταλλαγής ρύπων είναι πιο πολύπλοκη και δαπανηρή διαδικασία σε σχέση με την εφαρμογή περιορισμών της περιεκτικότητας του θείου στα καύσιμα των πλοίων.

Δημιουργία νέας εταιρείας

Η εταιρεία δημιουργήθηκε με σκοπό την ανακατασκευή ορισμένων υπόγειων δεξαμενών καυσίμων στο λιμάνι του Πόρτλαντ. Οι δεξαμενές είναι χωρητικότητας 40.000 κυβικών μέτρων και στο παρελθόν χρησιμοποιούνταν από το Βρετανικό Ναυτικό. Η ολοκλήρωση της ανακατασκευής είχε προγραμματιστεί για τις αρχές του 2004 και η λειτουργία για το Νοέμβριο του ίδιου χρόνου. Δύο από τις δεξαμενές θα χρησιμοποιηθούν για τον εφοδιασμό ναυτιλιακών πετρελαίων ενώ δύο ακόμα για την αποθήκευση ναυτιλιακού gas oil. Επί πλέον κατασκευάστηκε και μια νέα προβλήτα, η οποία θα έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετεί πλοία μέχρι 35.000 dwt. Η τροφοδοσία με καύσιμα θα πραγματοποιείται με ναυλωμένες φορτηγίδες και η εταιρεία έχει άδεια να διαχειρίζεται μέχρι τέσσερα πλοία τέτοιου τύπου. Η εταιρεία Portland Bunkers International Ltd ανήκει στον ελληνικό κατασκευαστικό όμιλο ΔΙΕΚΑΤ Α.Ε.

Canadian American Transportation Systems

Το οχηματαγωγό πλοίο «Spirits of Ontario», το οποίο εκτελούσε το δρομολόγιο μεταξύ Τορόντο Καναδά και Ρότσεστερ στη Νέα Υόρκη, ανέστειλε προσωρινά τις υπηρεσίες του καθώς οι διαχειριστές του εν λόγω πλοίου δεν ήταν σε θέση να αντεπεξέλθουν επαρκώς στις οικονομικές τους υποχρεώσεις. Η εταιρεία ισχυρίζεται πως έχασε περισσότερα από δύο εκατομμύρια δολάρια από την έναρξη του δρομολογίου, πριν από 11 εβδομάδες, λόγω των υψηλών τελωνειακών δασμών και την καθυστέρηση της κατασκευής του επιβατικού σταθμού στο Τορόντο. Αξίζει να σημειωθεί πως το διπύθμενο καταμαράν κόστισε 42,5 εκατομμύρια δολάρια και έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει 775 επιβάτες και 220 αυτοκίνητα.



Σύναψη συμβολαίου

Η εταιρεία Shell Marine Products US σύναψε συμβόλαιο ενός έτους για τον εφοδιασμό ναυτιλιακών λιπαντικών και τη διαχείριση των ναυτιλιακών αποβλήτων του Military Sealift Command Fleet των ΗΠΑ παγκοσμίως από την 1η Ιανουαρίου του 2005. Ο στόλος έχει περισσότερα από 150 πλοία. Το συμβόλαιο κοστολογείται κατά εκτίμηση στα 8,6 εκατομμύρια δολάρια.

Η Maersk Logistics προχωρεί σε συνεργασία με την Κίνα

Ο όμιλος ναυτιλιακών εταιρειών SITC Maritime Group και η Maersk Logistics (Κίνα) προχώρησαν σε κοινοπραξία 3,6 εκατομμυρίων δολαρίων με την ονομασία Bright Logistics (Σαγκάη). Στην εταιρεία ανήκει μια αποθήκη 2.000 τ.μ. καθώς και ένας υπαίθριος χώρος εναπόθεσης κοντέινερ εκτάσεως 48.000 τ.μ. Οι κοινές δραστηριότητες με την εταιρεία Pudong, που έχει έδρα της τη Σαγκάη και θα παρέχει αποθήκευση φορτίων, μεταφορά μέσω ξηράς, επισκευή των κοντέινερ και θαλάσσιες μεταφορές, ξεκίνησαν σήμερα. Η αποθήκη έχει δυναμική διαχείρισης φορτίων 200.000 TEU ετησίως. Η κοινοπραξία αυτή είναι η δεύτερη μεταξύ των SITC Maritime Group και Maersk Logistics. Η πρώτη τους συνεργασία ήταν η Shangdong Smart International Logistics.

Έκδοση ομολογιακών δανείων

Η εταιρεία Hyundai Merchant Marine γνωστοποίησε στο Χρηματιστήριο Αξιών της Κορέας ότι θα εκδώσει δύο τύπους μη εγγυημένων ομολογιακών δανείων αξίας KRW 120 δισεκατομμυρίων (111,9 εκατομμυρίων δολαρίων) για τη χρηματοδότηση των επιχειρήσεών της. Η εταιρεία θα εκδώσει μη εγγυημένα ομολογιακά δάνεια αξίας KRW 50 δισεκατομμυρίων (46,6 εκατομμυρίων δολαρίων) στις 11 Νοεμβρίου πληρωτέα το 2008 με τόκο 6,3%. Την ίδια ημέρα θα εκδώσει και ομολογιακά δάνεια αξίας KRW 70 δισεκατομμυρίων (65,2 εκατομμυρίων δολαρίων) πληρωτέα το 2009 με τόκο 6,6%.

Η Νότια Κορέα διακόπτει τις εισαγωγές

Ο διορίνες που βρέθηκαν στα τρόφιμα οδήγησαν το υπουργείο Γεωργίας και Δασών της Νότιας Κορέας στην προσωρινή διακοπή των εισαγωγών χοιρινού κρέατος και των συναφών επεξεργασμένων προϊόντων από την Ολλανδία, το Βέλγιο και τη Γερμανία. Το υπουργείο ανέφερε πως η Νότια Κορέα πραγματοποίησε κατά τη διάρκεια του 2004 εισαγωγές 31.000 τόνων χοιρινού κρέατος και συναφών προϊόντων από τρεις χώρες της Ε.Ε.

Πιέσεις δέχεται το εμπόριο κακάο

Το κύριο λιμάνι της Ακτής Ελεφαντοστού, το Αμπιτζάν, έκλεισε από τις εχθροπραξίες που μαίνονται ξανά από τις αρχές Νοεμβρίου 2004 μεταξύ των ανταρτών και των κυβερνητικών στρατευμάτων ύστερα από δύο σχετικές ήρεμα χρόνια.

Οι λιμενεργάτες ήταν αδύνατο να φτάσουν στο λιμάνι εξαιτίας της έλλειψης των δημόσιων συγκοινωνιών. Το γεγονός αυτό προσδίδει ανησυχία στις εξαγωγικές και στις διαχειρίστριες ναυτιλιακές εταιρείες πως οι μάχες θα επηρεάσουν ενδεχομένως την εισροή των κόκκων του κακάο προς το λιμάνι.

Η Ακτή Ελεφαντοστού είναι η μεγαλύτερη παραγωγός χώρα κόκκων κακάο στον κόσμο και η νέα περίοδος ξεκίνησε επίσημα την 1η Οκτωβρίου. Η διανομή του κακάο έχει ήδη καθυστερήσει λόγω της αντιπαράθεσης μεταξύ της κυβέρνησης και των καλλιεργητών για το θέμα των επιχορηγήσεων.

Παροχή εξειδικευμένων γνώσεων

Στον όμιλο εταιρειών Wilh Wilhelmsen ανήκει και η εταιρεία προμήθειας και συναλλαγής ναυτιλιακών καυσίμων Wilhelmsen Bunkers με παράρτημα στη Σιγκαπούρη. Εάν η κίνηση αυτή αποβεί επιτυχής, θα μπορούσε να προωθήσει τα σχέδια της Ινδίας για να γίνει σημαντικός παράγοντας στην αγορά των ναυτιλιακών καυσίμων. Δεξαμενές ναυτιλιακών καυσίμων κατασκευάζονται στα λιμάνια της Μούνδρα που βρίσκεται στη βορειοδυτική επαρχία του Γκουαράτ και του Κοχίν στην Κεράλα.



ΟΙ ΗΓΕΜΟΝΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Του Ηλία Μπίσια



Το προφίλ των νέων επιτρόπων που θα ασχοληθούν με θέματα ναυτιλίας και ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ε.Ε.

Τα είκοσι πέντε μέλη της νέας Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναλαμβάνουν τον τρέχοντα μήνα τα χαρτοφυλάκιά τους και ετοιμάζονται, για την επόμενη πενταετία, να ταράξουν τα λιμνάζοντα ύδατα της Ενωμένης Ευρώπης. Οι επτά επίτροποι, οι οποίοι θα ασχοληθούν ενεργά με θέματα ναυτιλίας και ναυπηγικής βιομηχανίας, θεωρούνται ιδιαίτερος ικανοί πολιτικοί με πείρα στην ευρωπαϊκή πολιτική, ενώ διαθέτουν αξιόλογη και υψηλή επιστημονική κατάρτιση και τεχνογνωσία. Ιδιαίτερη μνεία αξίζει να αποδοθεί στους νέους επιτρόπους Barrot, Kroes και Mandelson, που χαίρουν απόλυτης εμπιστοσύνης και εκτιμήσεως των πρωθυπουργών των κυβερνήσεων τους και φημίζονται για την ιδιαίτερα πολύβουη πολιτική τους σταδιοδρομία. Τα προφίλ των επτά νέων επίτροπων παρουσιάζονται στις επόμενες σελίδες των «Ναυτικών Χρονικών».

Jacques Barrot

Επίτροπος αρμόδιος για θέματα Μεταφορών

Ο Γάλλος επίτροπος γεννήθηκε στην πόλη Yssingeaux το 1937. Στην πολιτική του σταδιοδρομία έχει διατελέσει δήμαρχος και δημοτικός σύμβουλος της πόλης Yssingeaux και πρόεδρος του γενικού συμβουλίου του νομού Haute Loire. Το 1967 εξελέγη βουλευτής για το νομό του και κατόπιν έχει επανεκλεγεί σε εννιά διαδοχικές αναμετρήσεις. Έχει διατελέσει υπουργός Εμπορίου και Επιχειρήσεων (1978-1979), Υγείας (1979-1981), Εργασίας και Κοινωνικού Διαλόγου (1995-1997). Στην επαγγελματική του διαδρομή έχει εργασθεί ως δικηγόρος. Στην επιστημονική του σταδιοδρομία έχει σπουδάσει νομικά και έχει μετακπαιδευτεί στην κοινωνιολογία και τις πολιτικές επιστήμες, ενώ έχει συγγράψει δύο επιστημονικά έργα.

Dr Joe Borg

Επίτροπος αρμόδιος για θέματα Αλιείας και Ναυτιλιακής Πολιτικής

Ο Μάλτεζος επίτροπος γεννήθηκε στη Μάλτα το 1952. Στην πολιτική του σταδιοδρομία έχει διατελέσει υπουργός Εξωτερικών της χώρας του, βουλευτής και σκιώδης υπουργός αρμόδιος για θέματα Βιομηχα-

νίας και Ευρωπαϊκών Υποθέσεων. Στην επαγγελματική του πορεία έχει διατελέσει γενικός διευθυντής της Κεντρικής Τράπεζας της Μάλτας και μέλος του Δ.Σ. του Malta International Business Authority. Στην επιστημονική του σταδιοδρομία έχει σπουδάσει νομικά στο Πανεπιστήμιο της Βαλέτας, όπου έλαβε και το διδακτορικό του, ενώ έχει διατελέσει επίκουρος καθηγητής με γνωστικό αντικείμενο το εταιρικό και κοινοτικό δίκαιο. Ήταν επίσης ο βασικός εμπνευστής της εθνικής νομοθεσίας περί εταιρειών, που ολοκληρώθηκε το 1995.

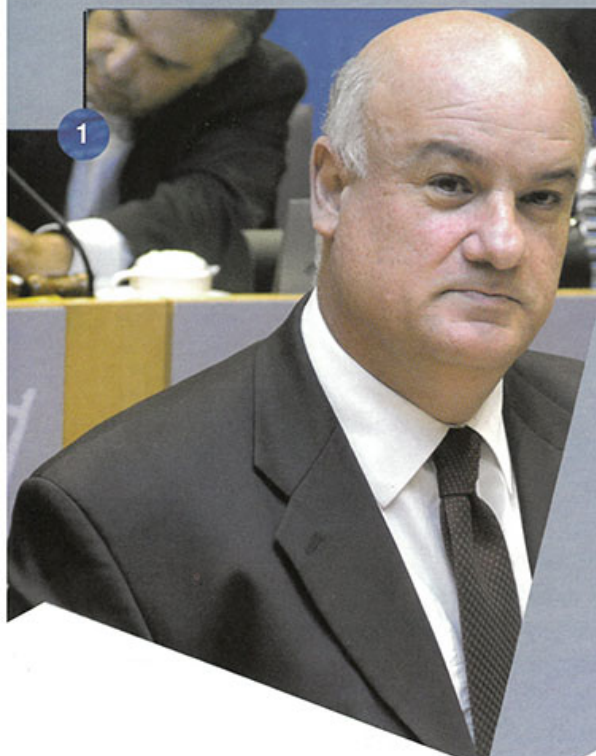
Gunter Verheugen

Επίτροπος αρμόδιος για θέματα Επιχειρήσεων και Βιομηχανίας

Ο γνωστός πλέον Γερμανός επίτροπος γεννήθηκε στο Bad Kreuznach το 1944. Στην πολιτική του σταδιοδρομία έχει διατελέσει υπουργός Εξωτερικών της χώρας του, βουλευτής και επίτροπος αρμόδιος για θέματα Διεύθυνσης.

Στην επαγγελματική του οδό έχει διατελέσει ανώτερο στέλεχος στα υπουργεία Εσωτερικών και Εξωτερικών, γενικός διευθυντής της εφημερίδας Vorwats και της Deutsche Welle. Σπούδασε ιστορία, κοινωνιολογία και πολιτικές επιστήμες στη Βόννη και στην Κολωνία.

1. Dr Joe Borg
2. Jacques Barrot
3. Janez Potocnik
4. Gunter Verheugen



Janez Potocnik

Επίτροπος αρμόδιος για θέματα Έρευνας και Επιστημών

Ο Σλοβένος επίτροπος γεννήθηκε το 1958. Στην πολιτική του σταδιοδρομία έχει διατελέσει υπουργός Ευρωπαϊκών Υποθέσεων της χώρας του καθώς και υπουργός παρά τω πρωθυπουργώ. Στην επαγγελματική του διαδρομή έχει διατελέσει διευθυντής, αναλυτής και ερευνητής σε κορυφαία επιστημονικά και ακαδημαϊκά οικονομικά κέντρα της χώρας του. Σπούδασε οικονομικά στη Λιουμπλιάνα, όπου έλαβε και το διδακτορικό του.

Neelie Kroes

Επίτροπος αρμόδιος για θέματα Ανταγωνισμού

Η Ολλανδή επίτροπος γεννήθηκε το 1941 στο Ρότερνταμ. Στην πολιτική της σταδιοδρομία έχει διατελέσει υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών της χώρας της καθώς και σύμβουλος του Ευρωπαίου επιτρόπου Μεταφορών (1989-1991). Έχει εκλεγεί επί σειράν ετών βουλευτής και δημοτικός σύμβουλος του Ρότερνταμ. Έχει διατελέσει σύμβουλος ή/και μέλος σε Δ.Σ. κορυφαίων εταιρειών (P&O Nedlloyd, Volvo, McDonald's κτλ.). Σπούδασε οικονομικά στο πανεπιστήμιο Erasmus του Ρότερνταμ όπου διετέλεσε και επίκουρος καθηγήτρια για θέματα μεταφορών. Πρόσφατα διετέλεσε πρόεδρος του Nyerode University.

Η κα Kroes έχει βραβευθεί και παρασημοφορηθεί από πολλές κυβερνήσεις και πανεπιστήμια της Ολλανδίας, της Γερμανίας, της Γαλλίας, της Αγγλίας και της Ινδονησίας. Η υποψηφιότητά της καθώς και το βιογραφικό της προκάλεσε θορυβώδεις αντιδράσεις σε ορισμένους ευρωβουλευτές.



ΟΙ ΗΓΕΜΟΝΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ



6 Peter Mandelson



5 Paele Kroes

Peter Mandelson

Επίτροπος αρμόδιος για το Εμπόριο

Ο Βρετανός επίτροπος στην πολιτική του σταδιοδρομία έχει διατελέσει υπουργός Βιομηχανίας και Βορείου Ιρλανδίας. Έχει εκλεγεί επί σειράν ετών βουλευτής.

Στην επαγγελματική του διαδρομή έχει διατελέσει παραγωγός τηλεόρασης και επί μακρόν σύμβουλος επικοινωνίας του κ. Blair και του Εργατικού κόμματος.

Η διαφημιστική - επικοινωνιακή καμπάνια που διηύθυνε έφερε στην εξουσία το Εργατικό κόμμα το 1997.

Είναι ιδιαίτερα γνωστός στη χώρα του για τις στενές, φιλικές και επαγγελματικές σχέσεις του με τον πρωθυπουργό. Σπούδασε φιλοσοφία και πολιτικές επιστήμες στην Οξφόρδη και έχει συγγράψει το βιβλίο *The Blair revolution*.

Σταύρος Δήμας

Επίτροπος αρμόδιος για θέματα Περιβάλλοντος

Ο Σταύρος Δήμας ανέλαβε το εξαιρετικά σημαντικό, ογκώδες και πολύπλοκο χαρτοφυλάκιο του Περιβάλλοντος, τιμώντας τη χώρα μας και αποδεικνύοντας την εμπιστοσύνη του προέδρου της Επιτροπής κ. Barroso τόσο στον κ. Δήμα όσο και στους Έλληνες πολιτικούς. Είναι σημαντικό να επισημάνουμε ότι ένας Έλληνας πολιτικός με την υποστήριξη μιας μικρής σχετικά χώρας αναλαμβάνει ένα εξαιρετικά σημαντικό χαρτοφυλάκιο, που ίσως άλλα κράτη θα επιθυμούσαν για τους επιτρόπους τους. Ο κ. Δήμας θα πρέπει αμερόληπτα και αντικειμενικά να χαράξει μια ομολογουμένως δύσκολη πορεία στην Ε.Ε., αφού τα θέματα περιβάλλοντος είναι διαρκώς στο προσκήνιο της ευρωπαϊκής πολιτικής σκηνής. Είναι μάλιστα οξύμωρο το ότι ο κ. Δήμας αναλαμβάνει ένα χαρτοφυλάκιο στο οποίο η χώρα μας έχει ιστορικά δυσκολίες... προσαρμογής. Είναι επίσης γνωστές οι παλαιότερες αντιπαραθέσεις της νυν αντιπροέδρου της Επιτροπής και τ. επιτρόπου Περιβάλλοντος κ. Wallstrom με την ελληνική κυβέρνηση ειδικά σε θέματα περιβαλλοντικής πολιτικής και διαχείρισης.

Ο νέος Έλληνας επίτροπος θα χειριστεί θέματα που άπτονται του ναυτικού ενδιαφέροντος, αφού το γραφείο του είναι αρμόδιο σε ζητήμα-

**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.

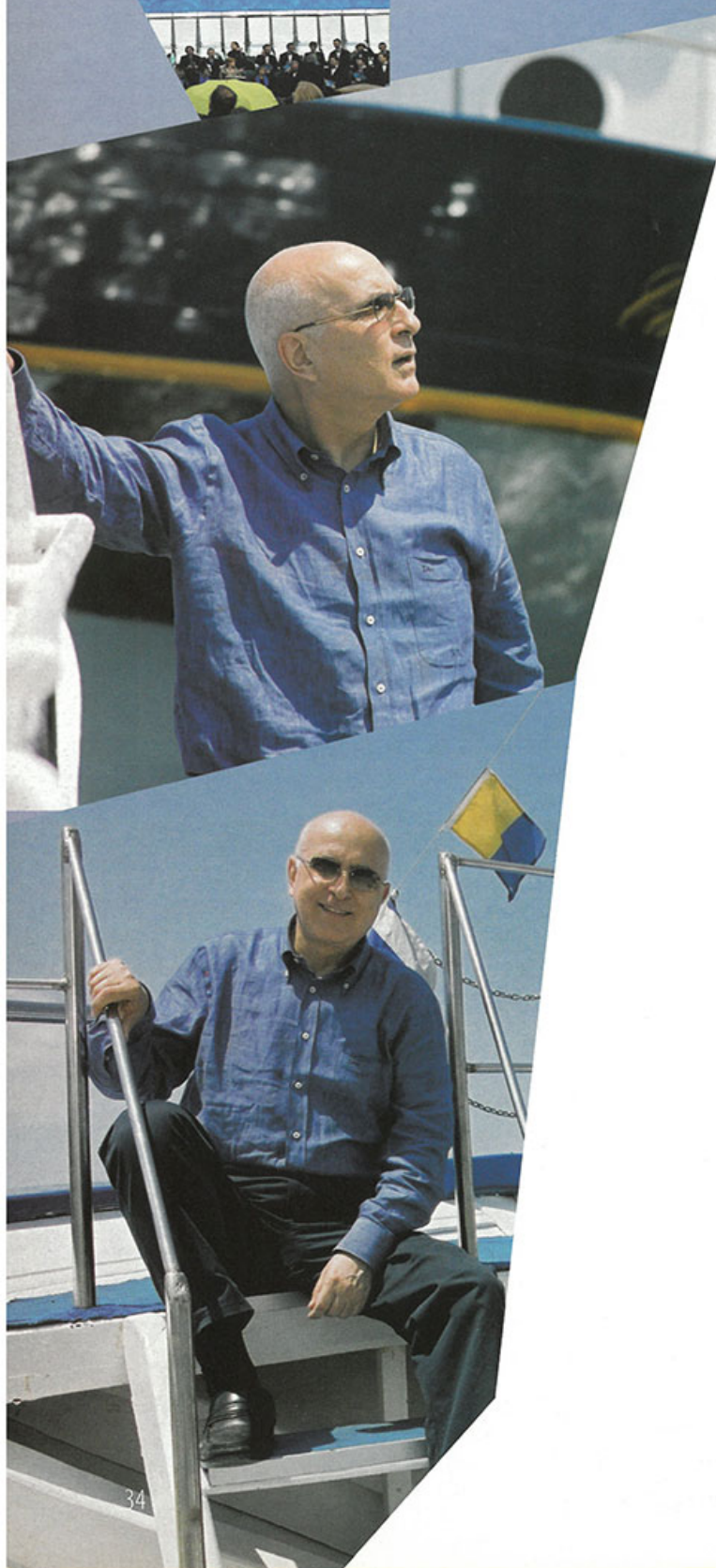
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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 ΗΓΕΜΟΝΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

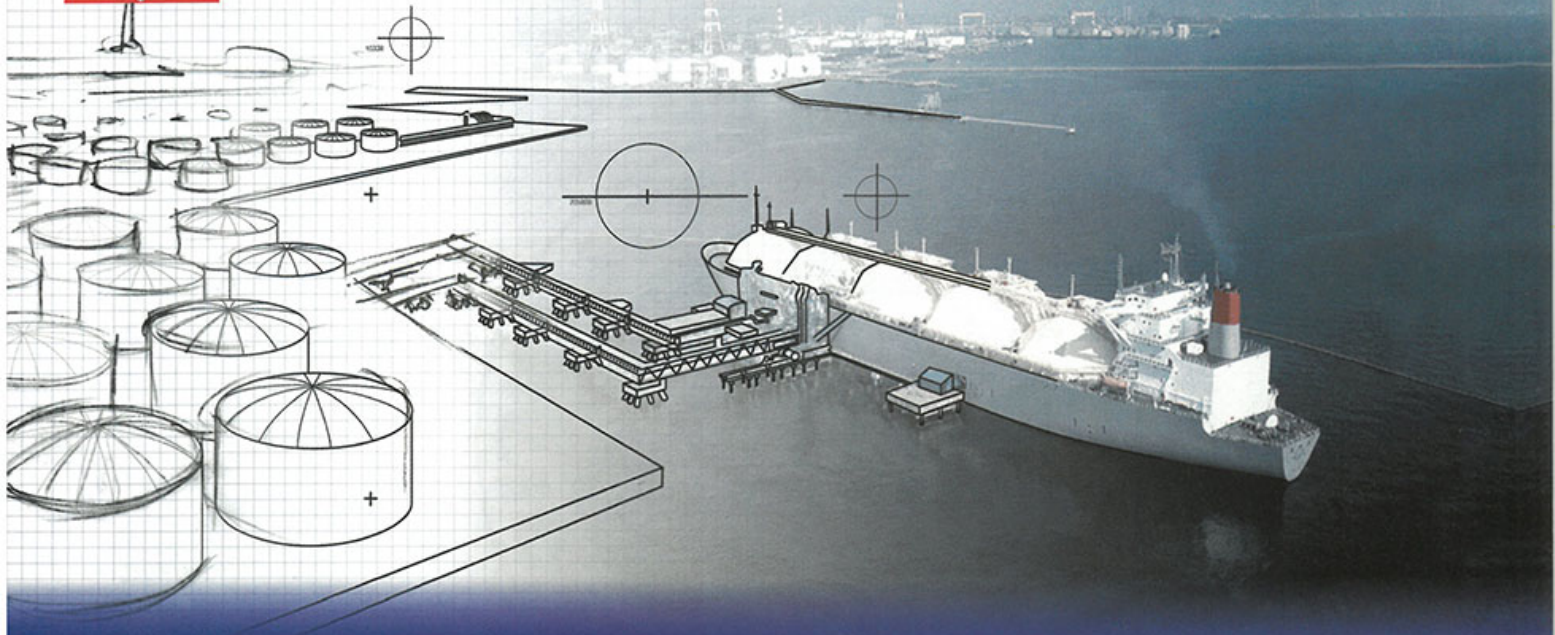


τα αναφορικά με τη θαλάσσια ρύπανση και τα βιομηχανικά απόβλητα στις θάλασσες.

Ο κ. Δήμας είναι πολύπλευρος γνώστης των θεμάτων της διεθνούς οικονομικής και βιομηχανικής κοινότητας αφού έχει σπουδάσει νομικά και οικονομικά στην Ελλάδα και στις ΗΠΑ, έχει εργαστεί ως δικηγόρος στη Wall Street και έχει διατελέσει υποδιοικητής στην ΕΤΒΑ. Έχει εκλεγεί μέλος του Ελληνικού Κοινοβουλίου επί δέκα συνεχείς φορές, από το 1977 μέχρι και φέτος, ενώ κατείχε ηγετικές θέσεις στην ελληνική πολιτική σκηνή. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι έχει διατελέσει υπουργός Εμπορίου (1980-81), υπουργός Γεωργίας (1989-90) και υπουργός Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας (1990-91). Στη Νέα Δημοκρατία έχει χρηματίσει κυβερνητικός εκπρόσωπος (1985- 89), γενικός γραμματέας του κόμματος (1995- 2000) και επικεφαλής της αντιπροσωπείας του κόμματος στο Συμβούλιο της Ευρώπης (2000-2004). Το Μάρτιο του 2004 ανέλαβε το χαρτοφυλάκιο Απασχόλησης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καλύπτοντας την αιφνιδιαστική και θορυβώδη αποχώρηση της τ. επιτρόπου Άννας Διαμαντοπούλου.

Ο κ. Δήμας θεωρείται από πολιτικούς κύκλους πολιτικός ήπιων τόνων, μετριοπαθής και εξαιρετικά προσηνής. Κατά τις πρόσφατες ακροάσεις στο Ευρωκοινοβούλιο αντιμετωπίστηκε θετικά από τους ευρωβουλευτές του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος και των Φιλελευθέρων ενώ με σκεπτικισμό αλλά και τελική αποδοχή από τους Σοσιαλιστές. Υπήρξαν όμως κάποιες -αναμενόμενες κατά την άποψή μας- αντιδράσεις από τους Αριστερούς και Πράσινους αιρετούς της Ευρώπης, που προκάλεσαν το ενδιαφέρον κυρίως του γαλλικού Τύπου.

Ευελπιστούμε και πιστεύουμε ότι η εμπιστοσύνη τόσο του πρωθυπουργού όσο και του νέου προέδρου της Επιτροπής στο πρόσωπο του Έλληνα επιτρόπου θα είναι αντάξια των υψηλών προσδοκιών τους.



Get the live scores at www.hempel.com



HEMPEL

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



100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

45, VAS. SOFIAS AVE.

ATHENS 106 76, GREECE

TEL.: 210 7267000, FAX: 210 7267043

E-Mail: pacatl@p-a-corp.gr

Ρ. Κράτσα

Ν. Σηφουνάκης

Γ. Τούσσας

Ιω. Κασουλίδης



Η ελληνική φωνή στο Ευρωκοινοβούλιο

Τα «Ναυτικά Χρονικά», προσανατολισμένα στις σύγχρονες εξελίξεις της ναυτιλιακής πολιτικής όπως χαράσσεται στις Βρυξέλλες και στο Στρασβούργο, παρουσιάζουν σε αποκλειστικότητα τους Έλληνες και Κύπριους ευρωβουλευτές που νομοθετούν για θέματα ναυτιλιακής πολιτικής στο Ευρωκοινοβούλιο. Οι απόψεις τους εστιάζονται στα καίρια θέματα που απασχολούν την ευρωπαϊκή οικογένεια σε θέματα μεταφορών και όχι μόνον!



Συνέντευξη της ευρωβουλευτού Ρόδης Κράτσα

Ρόδη Κράτσα

Η συνεχής παραγωγή κανόνων δεν είναι αποτελεσματική

Η άποψη της ευρωβουλευτού Νέας Δημοκρατίας και μέλους της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου Ρόδης Κράτσα σχετικά με τη νέα Επιτροπή εστιάζεται στην ουσιαστική αξιολόγηση της μέχρι τώρα πολιτικής και έναν προγραμματισμό με γνώμονα το στόχο που έχει θέσει για την ενδυνάμωση της ανταγω-

νιστικότητας της οικονομίας, για τη δημιουργία θαλάσσιων λεωφόρων, για αύξηση των θαλασσιών πάσης φύσεως μεταφορών. Όσον αφορά την ποινικοποίηση της εξ αμελείας ρύπανσης, η κα Κράτσα

υποστηρίζει ότι θα αποθαρρύνει την προσέλευση σοβαρών επιχειρηματιών σε αυτήν, αλλά και περαιτέρω θα αποτελέσει αντικίνητρο στην προσέλευση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, αφού θα βρίσκονται και αυτοί εκτεθειμένοι έναντι ποινικών και χρηματικών κυρώσεων.

1. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει παίξει καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής, μιας και οι συνθήκες τού επιφυλάσσουν ρόλο συν-νομοθέτη. Έτσι, η συμβολή του αναμένεται να είναι σημαντική και στο μέλλον, με δεδομένο ότι αναμένουμε την τρίτη δέσμη μέτρων «Erika III», τη δέσμη μέτρων για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών, την Οδηγία για τις ποινικές κυρώσεις για αδικήματα ρύπανσης και τις θαλάσσιες λεωφόρους.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, όντας το πιο «δημοκρατικό» όργανο της Ένωσης, που εκπροσωπεί δηλαδή με πιο άμεσο τρόπο τους Ευρωπαίους πολίτες, θα πρέπει να ανοίξει περισσότερο τα μάτια και τα αυτιά στις πολύπλευρες ανάγκες της ναυτιλιακής πολιτικής, στις ανησυχίες του κόσμου της ναυτοσύνης, γιατί πιστεύω ότι τα ευρωπαϊκά όργανα δεν είναι αρκετά εξοικειωμένα μ' αυτόν τον κόσμο.

2. Οι προβληματισμοί αυτοί έχουν εκφραστεί από πλοιοκτήτες και εργαζόμενους στη χώρα μας, όπως και από την κυβέρνηση. Υποστηρίχθηκε πως η ποινικοποίηση της εξ αμελείας ρύπανσης, με την οποία και άρεται πλέον η βασική αρχή του περιορισμού της ευθύνης σε σχέση με την ανάληψη του επιχειρηματικού κινδύνου, θα αποθαρρύνει τη προσέλευση σοβαρών επιχειρηματιών σε αυτήν, αλλά και περαιτέρω θα αποτελέσει αντικίνητρο στην προσέλευση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, αφού θα βρίσκονται και αυτοί εκτεθειμένοι έναντι ποινικών και χρηματικών κυρώσεων. Συμμερίζομαι αυτούς τους προβληματισμούς και πιστεύω ότι η ελληνική εμπειρία είναι πολύτιμη σε αυτόν το διάλογο και πρέπει να προσπαθήσουμε όλοι να τη μεταφέρουμε στα ευρωπαϊκά όργανα.

3. Είναι θέμα κοινοτικής νομοθεσίας την οποία βεβαίως θα σεβαστεί ο κ. Barrot. Κατά συνέπεια, τόσο η μισθοδοσία όσο και οι συν-

θήκες εργασίας των εργαζομένων στο θαλάσσιο κλάδο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ανεξαρτήτως εθνικότητας, οφείλουν να είναι σύμφωνες με το κοινοτικό κεκτημένο. Αυτό είναι δίκαιο αλλά και εξαιρετικά σημαντικό για τη βιωσιμότητα αλλά και την ανάπτυξη του ναυτικού επαγγέλματος και επί πλέον αποτελεί απαραίτητο όρο για την ελεύθερη διακίνηση υπηρεσιών και εργαζομένων εντός της Ένωσης και για την ολοκλήρωση της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς.

4. Τα τελευταία χρόνια ελήφθησαν πολλά μέτρα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, λόγω μάλιστα και των καταστροφικών γεγονότων όπως τα ναυάγια του «Prestige» και του «Erika». Ορισμένα από αυτά έχουν ήδη αποδείξει την αποτελεσματικότητά τους. Αυτό που όμως κρίνεται πρωταρχικής σημασίας είναι το κοινοτικό αυτό κεκτημένο, που έχει αποφασισθεί, να μεταφερθεί και εφαρμοσθεί σωστά στο εσωτερικό δίκαιο των κρατών-μελών. Δεν νομίζω ότι μια συνεχής παραγωγή κανόνων είναι αποτελεσματική εάν δεν προϋπάρχει η εφαρμογή και αποτελεσματική χρήση των ήδη αποφασισμένων μέτρων.

Η νέα Επιτροπή θα πρέπει να προβεί σε μια ουσιαστική αξιολόγηση της μέχρι τώρα πολιτικής και έναν προγραμματισμό με γνώμονα το στόχο που έχει θέσει για την ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας, για τη δημιουργία θαλάσσιων λεωφόρων για αύξηση των θαλασσίων πάσης φύσεως μεταφορών. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, ο χώρος της ναυτιλίας έχει πολλά να δώσει και θα πρέπει να ενισχυθεί καθώς και να αξιοποιηθεί η εμπειρία του.



1. Ποιο ρόλο θα επιθυμούσατε να διαδραματίσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο την προσεχή πενταετία στο χώρο της ναυτιλιακής πολιτικής;

2. Αρκετοί γνώστες των ναυτιλιακών θεμάτων κρίνουν ότι η νέα Οδηγία σχετικά με την ποινικοποίηση των ενεργειών που προκαλούν θαλάσσια ρύπανση θα έχει ανατρεπτικά αποτελέσματα και θα αποθαρρύνει τη νέα γενιά στο να ασχοληθεί επαγγελματικά με τη θάλασσα. Ποια είναι η άποψή σας στο θέμα αυτό;

3. Ο κ. Barrot επισημοποίησε τη θέση του, πως δεν θα επιτρέψει μισθολογικές διακρίσεις μεταξύ Ευρωπαίων που εργάζονται σε νηολογημένα πλοία στην Ε.Ε. Ποια η θέση σας σε αυτό το θέμα;

4. Ποιες θα ήταν οι συμβουλές σας προς το νέο επίτροπο Μεταφορών. Θα επιθυμούσατε να ακολουθήσει την πολιτική στάση του προκατόχου του ή να αναζητήσει ένα νέο πλαίσιο και σκεπτικό πολιτικής δράσης στο χώρο της ναυτιλίας;





1. Ποιο ρόλο θα επιθυμούσατε να διαδραματίσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο την προσεχή πενταετία στο χώρο της ναυτιλιακής πολιτικής;

2. Αρκετοί γνώστες των ναυτιλιακών θεμάτων κρίνουν ότι η νέα Οδηγία σχετικά με την ποινικοποίηση των ενεργειών που προκαλούν θαλάσσια ρύπανση θα έχει ανατρεπτικά αποτελέσματα και θα αποθαρρύνει τη νέα γενιά στο να ασχοληθεί επαγγελματικά με τη θάλασσα. Ποια είναι η άποψή σας στο θέμα αυτό;

3. Ο κ. Barrot επισημοποίησε τη θέση του, πως δεν θα επιτρέψει μισθολογικές διακρίσεις μεταξύ Ευρωπαίων που εργάζονται σε νηολογημένα πλοία στην Ε.Ε. Ποια η θέση σας σε αυτό το θέμα;

4. Ποιες θα ήταν οι συμβουλές σας προς το νέο επίτροπο Μεταφορών. Θα επιθυμούσατε να ακολουθήσει την πολιτική στάση του προκατόχου του ή να αναζητήσει ένα νέο πλαίσιο και σκεπτικό πολιτικής δράσης στο χώρο της ναυτιλίας;

Νίκος Σηφουνάκης

Πολλαπλό το όφελος αλλά και η ευθύνη της Ελλάδας στην εφαρμογή της Οδηγίας



Ο ευρωβουλευτής του ΠΑΣΟΚ και πρόεδρος της Επιτροπής Πολιτισμού, Εκπαίδευσης Νεολαίας, ΜΜΕ και Αθλητισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Νίκος Σηφουνάκης, επισημαίνει πως η Οδηγία δεν λειτουργεί αποτρεπτικά προς την προσέλκυση νέων ατόμων στον τομέα της ναυτιλίας

αλλά ανατρεπτικά στην ασυδοσία και τη βαριά αμέλεια. Όσον αφορά τις μισθολογικές διακρίσεις μεταξύ Ευρωπαίων που εργάζονται σε νηολογημένα πλοία της Ε.Ε., θεω-

Συνέντευξη του ευρωβουλευτού
Νίκου Σηφουνάκη

ρεί ότι γενική αρχή της Ε.Ε. είναι η εξάλειψη των διακρίσεων που αφορούν μισθούς ή όρους εργασίας οι οποίες οφείλονται στην εθνικότητα του εργαζομένου. Με αυτή την έννοια δεν μπορεί να εργάζεται σε ελληνικό πλοίο πολίτης της Ένωσης με μικρότερο μισθό από αυτόν του Έλληνα.

1. Η ναυτιλιακή πολιτική στην Ε.Ε. δεν αντιμετωπίζεται ως αυτόνομος τομέας αλλά ως σκέλος μιας γενικότερης πολιτικής της Ένωσης για τις μεταφορές και πιο συγκεκριμένα για τις θαλάσσιες μεταφορές. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν την κατεξοχήν ελεύθερη δραστηριότητα και ως τέτοια αντιμετωπίζονται και αντιμετωπίζονται από τα θεσμικά όργανα της Ένωσης.

Ιδιαίτερα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων που απορρέουν από τις συνθήκες, εργάστηκε τα προηγούμενα χρόνια προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης των όρων που διέπουν τις θαλάσσιες μεταφορές, προτείνοντας μέτρα κοινωνικού χαρακτήρα και βελτίωσης των συνθηκών εργασίας για τους ναυτικούς.

Με αυτή την έννοια, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα επιθυμούσε να συνεχίσει να υπερασπίζεται τον κοινωνικό του ρόλο, ο οποίος λειτουργεί πολλές φορές και ως αντίβαρο στις επικίνδυνα φιλελεύθερες θέσεις του Συμβουλίου. Βεβαίως, παράλληλα με αυτόν τον πρωταρχικό στόχο, η πολιτική του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου θα πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν και τους τρεις βασικούς άξονες της πολιτικής των θαλασσίων μεταφορών, που είναι η ασφάλεια, η διατήρηση ανοικτών αγορών και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας.

2. Πρέπει να είμαστε ξεκάθαροι για ορισμένα πράγματα και να λέμε στον κόσμο την αλήθεια. Η συγκεκριμένη Οδηγία που αναφέρετε κύριο στόχο έχει την προστασία των θαλασσίων από την εσκεμμένη ή λόγω βαριάς αμέλειας ρύπανση των πλοίων.

Η Ελλάδα ως η κατεξοχήν ναυτική δύναμη της Ένωσης αλλά και ως χώρα με τεράστιο

μήκος ακτών έχει πολλαπλό όφελος αλλά και ευθύνη για την εφαρμογή της Οδηγίας.

Ευθύνη γιατί πρέπει να δείξει το καλό παράδειγμα κράτους που σέβεται το περιβάλλον και όφελος γιατί ένα πιθανό ατύχημα κοντά στις ακτές μας θα ήταν καταστροφικό για τη χώρα μας.

Η Οδηγία δεν λειτουργεί αποτρεπτικά προς την προσέλευση νέων ατόμων στον τομέα της ναυτιλίας αλλά αποτρεπτικά στην ασυδοσία και τη βαριά αμέλεια.

3. Η θέση του επιτρόπου είναι αυτονόητη και πηγάζει από το θετικό κοινοτικό δίκαιο όπως αυτό διαμορφώνεται από τις συνθήκες. Γενική αρχή της Ε.Ε. είναι η εξάλειψη των διακρίσεων που αφορούν μισθούς ή όρους εργασίας οι οποίες οφείλονται στην εθνικότητα του εργαζομένου. Με αυτή την έννοια δεν μπορεί να εργάζεται σε ελληνικό πλοίο πολίτης της Ένωσης με μικρότερο μισθό από αυτόν του Έλληνα.

Αυτό πιστεύω ότι είναι πολύ σημαντικό για τον Έλληνα ναυτικό, ο οποίος σε αντίθετη περίπτωση θα είχε σημαντικό πρόβλημα για να βρει εργασία, αφού πολλοί ναυτικοί κάτοικοι της Ε.Ε., προερχόμενοι κυρίως από τα 10 νέα κράτη-μέλη, θα ήταν πρόθυμοι να εργαστούν σε ελληνικά πλοία με σαφώς χειρότερους όρους εργασίας και μισθούς από τους αντίστοιχους που έχει κατακτήσει ο Έλληνας.

4. Ο νέος Επίτροπος κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση και με χαρά διαπιστώνω ότι, όπως διαφαίνεται και από τα λεγόμενά του, θα δώσει ιδιαίτερη βαρύτητα στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών και στην περαιτέρω ανάπτυξη του.

Ο κύριος Barrot δείχνει ιδιαίτερη ευαισθησία

στην αυστηρή εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας και στην επιβολή κυρώσεων σε αυτούς που την αγνοούν ή την καταστρατηγούν. Χαρακτηριστική είναι η απάντησή του στο σχετικό ερώτημα που του απηύθυνε η Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Ο Επίτροπος είπε ότι «αναλαμβάνω ενώπιον του Κοινοβουλίου την υποχρέωση να επεμβαίνω τακτικά επί τόπου στα λιμάνια για να παρακολουθώ τους ελέγχους, ώστε να διαμορφώνω προσωπικά γνώμη για τα αποτελέσματα των μέτρων που παίρνουμε».

Εκείνο στο οποίο εγώ θα επέμενα περισσότερο, είναι στην έγκριση και επικύρωση της σύμβασης της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας για τις προδιαγραφές της εργασίας εν πλω. Κάτι τέτοιο και ενισχύει το κοινωνικό πρόσωπο της Ευρώπης αλλά και διαμορφώνει ένα καλύτερο εργασιακό περιβάλλον για τους ναυτικούς μας.





1. Ποιο ρόλο θα επιθυμούσατε να διαδραματίσει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο την προσεχή πενταετία στο χώρο της ναυτιλιακής πολιτικής;

2. Αρκετοί γνώστες των ναυτιλιακών θεμάτων κρίνουν ότι η νέα Οδηγία σχετικά με την ποινικοποίηση των ενεργειών που προκαλούν θαλάσσια ρύπανση θα έχει ανατρεπτικά αποτελέσματα και θα αποθαρρύνει τη νέα γενιά στο να ασχοληθεί επαγγελματικά με τη θάλασσα. Ποια είναι η άποψή σας στο θέμα αυτό;

3. Ο κ. Barrot επισημοποίησε τη θέση του, πως δεν θα επιτρέψει μισθολογικές διακρίσεις μεταξύ Ευρωπαίων που εργάζονται σε νηολογημένα πλοία στην Ε.Ε. Ποια η θέση σας σε αυτό το θέμα;

4. Ποιες θα ήταν οι συμβουλές σας προς το νέο επίτροπο Μεταφορών. Θα επιθυμούσατε να ακολουθήσει την πολιτική στάση του προκατόχου του ή να αναζητήσει ένα νέο πλαίσιο και σκεπτικό πολιτικής δράσης στο χώρο της ναυτιλίας;

Συνεχίζουμε την πάλη για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα

Συνέντευξη του ευρωβουλευτού Γιώργου Τούσσα



Γιώργος Τούσσας

Ως παραπλανητικούς χαρακτηρίζει ο ευρωβουλευτής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος και μέλος της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Γιώργος Τούσσας, τους ισχυρισμούς που συνδέουν την υποθέτηση της Ν.Δ. και των ευρω-

βουλευτών του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος σχετικά με την ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος. Την ίδια στιγμή το ΚΚΕ είναι αντίθετο στην πρόταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την αιτιο-

λογία ότι αυτή κινείται, μεταξύ άλλων, στο πλαίσιο της πολιτικής που στηρίζει την ανταγωνιστικότητα και τα κέρδη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και διευθετεί το χρόνο εργασίας με στόχο την ένταση της εκμετάλλευσης των ναυτεργατών.

1. Το ΚΚΕ αξιοποιεί τη θέση του στο Ευρωκοινοβούλιο, αξιοποιεί κάθε δυνατότητα για να προβάλει τα προβλήματα και τα αιτήματα των ναυτεργατών και των άλλων εργαζομένων, να εμποδίσει αντεργατικά μέτρα.

Σε κάθε βήμα αντιμετωπίζουμε τον αρνητικό συσχετισμό δύναμης και καταβάλλουμε μεγάλη προσπάθεια. Η πηγή της δύναμής μας είναι οι στενοί δεσμοί που έχουμε με τους εργαζομένους.

Η πολιτική που προωθεί κάθε κόμμα στο Ευρωκοινοβούλιο είναι συνέχεια της πολιτικής που υποστηρίζει και ασκεί σε εθνικό επίπεδο. Για παράδειγμα, η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ οικοδομούν τη ναυτιλιακή τους πολιτική πάνω στην ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, δηλαδή την αύξηση των κερδών των εφοπλιστών. Από αυτό προκύπτουν και οι θέσεις τους για τα προνόμια στους εφοπλιστές, για τη μείωση των οργανικών συνθέσεων, για την καθήλωση των μισθών κ.λπ. Από την ίδια την πείρα διαπιστώνεται ότι στο Ευρωκοινοβούλιο δεν υπάρχει έδαφος για πολιτικές που θα υπερασπίζονται τα συμφέροντα και τα δικαιώματα των ναυτεργατών και των άλλων εργαζομένων. Με τον έναν ή τον άλλον τρόπο επικυρώνει την πολιτική του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, της Κομισιόν.

2. Το βέτο της Νέας Δημοκρατίας στο Συμβούλιο Υπουργών Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι κίνηση υποστήριξης των εφοπλιστών, μέρος της γενικότερης πολιτικής που υπηρετεί τα συμφέροντά τους. Όταν πρόκειται για τα ναυτεργατικά δικαιώματα, για τα δικαιώματα του νησιωτικού πληθυσμού που πλήττονται, π.χ. από την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας και τη σχετική κοινοτική Οδηγία, η Νέα Δημοκρατία αρνείται κατηγορηματικά την άσκηση βέτο.

Οι ισχυρισμοί που συνδέουν την τοποθέτηση της Νέας Δημοκρατίας και των ευρωβουλευ-

τών του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος, με την ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος είναι παραπλανητικοί, γιατί την ίδια ώρα, στην Ελλάδα, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στους διεθνείς οργανισμούς παραμένει, με τη σύμφωνη γνώμη της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, η νομοθεσία που καθίζει στο σκαμνί τα μέλη του πληρώματος των πλοίων.

Το ΚΚΕ είναι αντίθετο στην πρόταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης διότι η πρόταση αυτή κινείται στο πλαίσιο της πολιτικής που στηρίζει την ανταγωνιστικότητα και τα κέρδη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, μειώνει τις οργανικές συνθέσεις, ανατρέπει εργασιακά δικαιώματα, αυξάνει και διευθετεί το χρόνο εργασίας με στόχο την ένταση της εκμετάλλευσης των ναυτεργατών. Φορτώνει τις ευθύνες των ατυχημάτων στα μέλη του πληρώματος, διαιωνίζει την εφοπλιστική ασυδοσία, αφήνει στο απυρόβλητο ασφαλιστικές εταιρείες, νηογνώμονες, ναυλωτές.

Το ΚΚΕ συνεχίζει την πάλη του για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, για να ληφθούν μέτρα πρόληψης, αντιμετώπισης των ναυτικών ατυχημάτων και της μόλυνσης του περιβάλλοντος.

Η πάλη κατά των ναυτικών ατυχημάτων, για την επίλυση των ναυτεργατικών προβλημάτων, συνδέεται ακόμα περισσότερο σήμερα με τον αγώνα για ριζικές αλλαγές.

3. Η άνιση αμοιβή για ίση εργασία αποτελεί στρατηγική επιλογή της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εις βάρος των ναυτεργατών, γενικότερα των εργαζομένων για την αύξηση των κερδών των εφοπλιστών, του κεφαλαίου. Η άνιση αμοιβή για ίση εργασία υπάρχει με τη διμερή συμφωνία μεταξύ Πολωνίας και της Νορβηγίας, προωθείται με τη συμφωνία Ολλανδίας - Λιθουανίας, με την απαίτηση των εφοπλιστών η ολλανδική κυβέρνηση να συνάψει παρόμοια συμφωνία με την Πολωνία. Γνωρίζουμε επίσης ότι παρόμοιες αιτήσεις έχουν υποβληθεί ή αναμένεται να υποβλη-

θούν και από άλλα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι ναυτεργάτες είναι απέναντι σε μια επίθεση ενάντια στο σύνολο των δικαιωμάτων τους, και στην επίθεση αυτή πρέπει να απαντήσουν με την ένταση των διεκδικητικών αγώνων σε εθνικό επίπεδο αλλά και με πανευρωπαϊκό συντονισμό. Να απαντήσουν διεκδικώντας ακόμα πιο αποφασιστικά αιτήματα που ανταποκρίνονται στις ανάγκες τους. Αντιπαλεύουμε τις διακρίσεις στους μισθούς και τα δικαιώματα.

Σ' αυτή την κατεύθυνση αντιμετωπίζουμε και την προσπάθεια διμερών και λοιπών συμφωνιών που στοχεύουν στη ναυτολόγηση ναυτεργατών με τους όρους της χώρας προέλευσης και όχι τις συμβάσεις που ισχύουν για τις χώρες υποδοχής.

4. Δεν υπάρχουν περιθώρια για συμβουλές. Η βασική κατεύθυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι δεδομένη. Ως Ένωση του κεφαλαίου κινείται με βάση τα συμφέροντά του. Σ' αυτό τον κανόνα υπόκειται και η πολιτική για τη ναυτιλία. Αυτήν την πολιτική εφαρμόζει και ο κάθε επίτροπος. Άρα, όσο μας αφορά, θα προβάλλουμε, θα διεκδικούμε τα αιτήματα των ναυτεργατών και θα αντιπαρατιθέμεθα στην αντεργατική πολιτική, σε κάθε αντιναυτεργατικό μέτρο, με προσανατολισμό την απειθαρχία, την ανυπακοή στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τις πολιτικές της.

Το ΚΚΕ συμβάλλει με όλες τις δυνάμεις του για την ενίσχυση της πάλης των ναυτεργατών για το δικαίωμα στη δουλειά, την υπεράσπιση και διεύρυνση των εργασιακών, ασφαλιστικών - συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων τους, την αναβάθμιση της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης, τη λήψη αυστηρών ουσιαστικών μέτρων για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και του περιβάλλοντος. Για ριζικές αλλαγές, για ναυτιλία που θα συμβάλλει στην ευημερία των ναυτεργατών και γενικότερα της εργατικής-λαϊκής οικογένειας.

Ιωάννης Κασουλίδης

Ο ρόλος της Ευρώπης πρέπει να είναι προληπτικός και όχι κατασταλτικός



Την πεποίθηση ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση υπάρχει η ανάγκη μιας νέας πολιτικής με όραμα και συγκροτημένους στόχους δηλώνει ο Κύπριος ευρωβουλευτής, αναπληρωματικό μέλος στην Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Ιωάννης Κασουλίδης, ο οποίος πιστεύει ότι η Ευρώπη πρέπει να εντείνει την

προσπάθεια για να καταστήσει τον ευρωπαϊκό εμπορικό στόλο ασφαλή, υψηλών προδιαγραφών και πλήρως ανταγωνιστικό στο πλαίσιο της παγκόσμιας οικονομίας. Παράλληλα, ο κ. Κασουλίδης τονί-

Συνέντευξη του Κύπριου ευρωβουλευτού
Ιωάννη Κασουλίδη

ζει ότι δεν πρέπει να ξεχνάμε πως ο τομέας της εμπορικής ναυτιλίας ανήκει στη σφαίρα του διεθνούς και παγκόσμιου ανταγωνισμού. Γι' αυτό και οτιδήποτε αφορά την εμπορική ναυτιλία δεν μπορεί να εξετάζεται στο πλαίσιο μόνο της Ε.Ε., όπως συμβαίνει με άλλα θέματα.



1. Ποιο ρόλο θα επιθυμούσατε να διαδραματίζει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο την προσεχή πενταετία στο χώρο της ναυτιλιακής πολιτικής;

2. Αρκετοί γνώστες των ναυτιλιακών θεμάτων κρίνουν ότι η νέα Οδηγία σχετικά με την ποινικοποίηση των ενεργειών που προκαλούν θαλάσσια ρύπανση θα έχει ανατρεπτικά αποτελέσματα και θα αποθαρρύνει τη νέα γενιά στο να ασχοληθεί επαγγελματικά με τη θάλασσα. Ποια είναι η άποψή σας στο θέμα αυτό;

3. Ο κ. Barrot επισημοποίησε τη θέση του, πως δεν θα επιτρέψει μισθολογικές διακρίσεις μεταξύ Ευρωπαίων που εργάζονται σε νηολογημένα πλοία στην Ε.Ε. Ποια η θέση σας σε αυτό το θέμα;

4. Ποιες θα ήταν οι συμβουλές σας προς το νέο επίτροπο Μεταφορών. Θα επιθυμούσατε να ακολουθήσει την πολιτική στάση του προκατόχου του ή να αναζητήσει ένα νέο πλαίσιο και σκεπτικό πολιτικής δράσης στο χώρο της ναυτιλίας;

1. Με τη διεύρυνση και την ένταξη της Κύπρου και της Μάλτας ο εμπορικός στόλος της Ε.Ε. μεταπηδά από το 17% του παγκοσμίου νηολογίου στο 23,5%. Το γεγονός αυτό καθιστά την Ε.Ε. την πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο. Παράλληλα, δεν πρέπει ποτέ να ξεχνάμε ότι ο τομέας της εμπορικής ναυτιλίας ανήκει στη σφαίρα του διεθνούς και παγκόσμιου ανταγωνισμού. Γι' αυτό και οτιδήποτε αφορά την εμπορική ναυτιλία δεν μπορεί να εξετάζεται στο πλαίσιο μόνο της Ε.Ε., όπως συμβαίνει με σωρεία άλλων θεμάτων.

Ο ρόλος λοιπόν του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου είναι διττός. Από τη μια, να προνοεί και να επιβλέπει για τα ψηλά επίπεδα ποιότητας του ευρωπαϊκού εμπορικού στόλου και των προσφερόμενων υπηρεσιών, με ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία από οικολογικές καταστροφές. Από την άλλη, οφείλει να εργάζεται διαρκώς για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής εμπορικής ναυτιλίας ως μιας σημαντικής πηγής οικονομικής ευρωστίας και ανάπτυξης των κρατών-μελών.

2. Πιστεύω ότι ο ρόλος της Ε.Ε. στο θέμα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας πρέπει να είναι προληπτικός και όχι κατασταλτικός. Τείνω να συμφωνήσω με τη θέση που εκφράζετε μέσα από την ερώτησή σας και θα έβλεπα θέματα ποινικοποίησης να τίθενται μόνο σε περιπτώσεις κραυγαλέας, ασύγγνωστης αμέλειας, που εξάλλου ισχύουν και σε επίπεδο εθνικής νομοθεσίας.

3. Η σύγχρονη, υγιής αντιμετώπιση μιας σύγχρονης ανταγωνιστικής οικονομίας τάσσεται ενάντια στους κανονιστικούς περιορισμούς και περισσότερο στον κανόνα της προσφοράς και της ζήτησης. Το βιοτικό επίπεδο μεταξύ των κρατών-μελών δεν είναι το ίδιο και, επομένως, διαφορετική είναι και η αμοιβή εργασίας.

4. Έχω την πεποίθηση ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχουμε ανάγκη μιας νέας πολιτικής με όραμα και συγκροτημένους στόχους. Πρέπει η Ευρώπη να εντείνει την προσπάθεια για να καταστήσει τον ευρωπαϊκό εμπορικό στόλο ασφαλή, υψηλών προδιαγραφών και πλήρως ανταγωνιστικό στο πλαίσιο της παγκόσμιας οικονομίας. Και ο νέος επίτροπος, αλλά και η Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωκοινοβουλίου πρέπει να εργαστούμε σκληρά προς αυτή την κατεύθυνση.





Παραμένουμε πιστοί στις **δεσμεύσεις** μας

Συνέντευξη του καθηγητή **Ιωάννη Τζωάννου**,
Γεν. Γραμματέα υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας



Βαθύς γνώστης της ναυτιλίας αλλά και της οικονομίας, από την ημέρα ανάληψης των καθηκόντων του, αθόρυβα, χειρίζεται θέματα που έχουν συσσωρευθεί και ζητούν άμεση λύση.

Ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, καθηγητής, Γιάννης Τζωάννος είναι ιδιαίτερα αγαπητός στη ναυτιλιακή κοινότητα, την οποία έχει «υπηρετήσει» και εκπροσωπήσει στα διεθνή φόρα επί σειράν ετών. Την περίοδο 1996-2000 διετέλεσε βουλευτής Επικρατείας της Νέας Δημοκρατίας και πρόεδρος της ΟΚΕ Ναυτιλίας. Εργάστηκε ως εμπειρογνώμονας για την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε θέματα ναυτιλίας, διεθνών οικονομικών σχέσεων και ναυπηγικής βιομηχανίας.

Συμμετείχε ως μέλος της ελληνικής αντιπροσωπείας της Ναυτιλιακής Επιτροπής του ΟΟΣΑ ενώ διετέλεσε και οικονομικός σύμβουλος στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Στην εφ' όλης της ύλης συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ν.Χ.», ο κ. Τζωάννος αναφέρεται στην ανανεωτική διάθεση που πνέει στο ΥΕΝ, για τις ριζοσπαστικές αλλά και ρεαλιστικές υλοποιήσεις των υποσχέσεων του προεκλογικού προγράμματος της Ν.Δ. αλλά και για τους μακρόπνοους σχεδιασμούς και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την ελληνική - ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία.

Παρά τις τοποθετήσεις της πολιτικής ηγεσίας του ΥΕΝ και τις υποσχέσεις του πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Καραμανλή κατά την πρόσφατη συνάντησή του με τα προεδρεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας, το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας του ελληνικής σημαίας πλοίου παραμένει ακέραιο. Ποια συγκεκριμένα μέτρα προτίθεστε να λάβετε και σε ποιο χρονικό περιθώριο τοποθετείτε την υλοποίησή τους; Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων. Βασικό στοιχείο είναι η παραγωγικότητα της εργασίας, γι' αυτό και εμείς προτάσσουμε την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της ναυτικής εκπαίδευσης, κάτι που είχαμε υποσχεθεί και στο προεκλογικό μας πρόγραμμα. Πιστοί στις δεσμεύσεις μας, καταρτίζουμε νομοσχέδιο με το οποίο αναμορφώνουμε ριζικά τη ναυτική εκπαίδευση. Αυτό το σχέδιο νόμου θα είναι έτοιμο μέχρι το τέλος του χρόνου. Επίσης, ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας είναι και η αυστηρή αποφυγή αιφνιδιασμών, όπως έγινε πολλές φορές στο παρελθόν με τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ, με συχνές αλλαγές του θεσμικού πλαισίου (φορολογία, κανόνες ίδρυσης και λειτουργίας εταιριών κ.ά.). Εμείς δεν πρόκειται να πράξουμε κάτι ανάλογο και αυτό το έχουμε τονίσει επανειλημμένως στους φορείς της ναυτιλίας. Κυρίως όμως ενισχύουμε το εθνικό νηολόγιο με την ενεργοποίηση της λεγόμενης «ναυτιλιακής διπλωματίας». Σε αυτούς τους πρώτους εννέα μήνες της νέας διακυβέρνησης κινηθήκαμε δυναμικά και στηρίξαμε τη ναυτιλία μας σε όλα τα διεθνή φόρα. Μάλιστα, η πολιτική αυτή είχε απτά αποτελέσματα. Σας θυμίζω την αποφυγή λήψης απόφασης στον ΙΜΟ για τα διπλά τοιχώματα στα Bulkcarriers και τη στάση μας στο ζήτημα της άμετρης ποινικοποίησης της ναυτιλιακής δραστηριότητας σε περιπτώσεις θαλάσσιων ρύπανσης. Δουλέψαμε σκληρά για να μην παρθούν αυτές οι αποφάσεις σε ΙΜΟ και Ευρωπαϊκή Ένωση, και αυτό πιστεύω ότι το αναγνωρίζει ο ναυτιλιακός κόσμος.



Πιστεύετε ότι η δημιουργία ενός παράλληλου διεθνούς νηολογίου θα ήταν μια άμεση λύση για την ανανέωση του υπό ελληνική σημαία στόλου;

Το θεσμικό πλαίσιο της χώρας μας για τη φορολόγηση της ναυτιλιακής δραστηριότητας και την εγκατάσταση διαχειριστριών εταιρειών αποτέλεσε πρότυπο για πλειάδα χωρών της Ευρώπης, οι οποίες παλαιότερα μας κατηγορούσαν γι' αυτό που αργότερα μας αντέγραψαν. Επομένως, δεν υφίσταται λόγος δημιουργίας παράλληλου διεθνούς νηολογίου.

Ο ρόλος σας στην καταψήφιση, εκ μέρους της Ελλάδας, της πρότασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος υπήρξε σημαντικός. Πώς σχολιάζετε τις αντιδράσεις του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΝ για το βέτο της Ελλάδας;

Η ναυτιλία είναι εθνική υπόθεση και θεωρώ μέγιστο ατόπημα να την εντάσσει κάποιος στη σφαίρα των μικροπολιτικών και μικροκομματικών σκοπιμοτήτων. Παραπέμπω τους επι-

κριτές μας στις ανακοινώσεις όλων των κοινωνικών εταίρων (εφοπλιστών και ναυτεργατών) της διεθνούς ναυτιλίας που υποστηρίζουν τις θέσεις μας για την αποφυγή της άμετρης ποινικοποίησης της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Όποιος διατηρεί ακόμη αμφιβολίες δεν έχει παρά να διαβάσει τις ανακοινώσεις της ITF, της ΠΙΝΟ, της ECSA, της ΕΕΕ και του Committee.

Ποια είναι η άποψή σας στο πάγιο αίτημα της πλειονότητας των εφοπλιστών, σχετικά με τον εκσυγχρονισμό των οργανικών συνθέσεων των πλοίων;

Όπως επανειλημμένως έχει πει και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης, δεν θα προχωρήσουμε στη λήψη κανενός μέτρου, αν πρώτα δεν έχει γίνει εκτενής διάλογος με όλους τους ναυτιλιακούς παράγοντες. Στο πλαίσιο της εθνικής πολιτικής για την απασχόληση, προσπαθούμε να εξασφαλίσουμε όσο το δυνατόν περισσότερες θέσεις εργασίας στη θάλασσα και στη στεριά.

Από τη μέρα ανάληψης των καθηκόντων σας, ποιες πρωτοβουλίες έχετε λάβει μέχρι σήμερα για την εξυγίανση και τη βιωσιμότητα του NAT; Αληθεύει ότι το NAT αποτελεί ανασχετικό παράγοντα στη μεταπώληση πλοίων υπό ελληνική σημαία λόγω αβεβαιότητας ως προς τις οφειλές;

Πιστεύω ότι για το NAT και τους ασφαλισμένους σε αυτό, είναι εξαιρετικά σημαντικό πως η νέα διοίκηση του Ταμείου δρομολόγησε αμέσως τις διαδικασίες για την ταχύτερη εξυπηρέτηση των απόμαχων της θάλασσας αλλά και των ναυτιλιακών παραγόντων που συναλλάσσονται μαζί του. Προσπαθούμε μέσα σε λίγους μήνες να κάνουμε δουλειά τουλάχιστον μιας χαμένης επταετίας. Μη λησμονείτε ότι η πολιτική των προηγούμενων κυβερνήσεων σε ό,τι αφορά ειδικά το NAT ήταν -επιεικώς χαρακτηριζόμενη- αρνητική. Μέσα σε είκοσι χρόνια οι δαπάνες του NAT αυξήθηκαν κατά 2.131% και το έλλειμμα έφτασε τα 173 ετησίως δια. Σκεφθείτε ότι εδώ και τρία χρόνια το NAT δεν έχει εγκεκριμένους ισολογισμούς. Σε ό,τι αφορά το δεύτερο σκέλος του ερωτήματος, λέτε με άλλη διατύπωση τη φράση που είναι κανόνας στη ναυτιλιακή πρακτική: «Το χρέος ακολουθεί το πλοίο και μετά τον πλειστηριασμό». Ανασχετικός παράγοντας για την πώληση είναι όταν το ύψος των χρεών δεν είναι σαφές εξαιτίας των οργανωτικών προβλημάτων του NAT. Συνεπώς, όταν το NAT θα είναι σε θέση να δηλώνει το ακριβές χρέος, δεν θα υπάρχει κανένας ανασχετικός παράγοντας για τη μεταπώληση. Η νέα διοίκηση του NAT ακριβώς πάνω σε αυτά τα προβλήματα δουλεύει. Η κατάσταση θα αλλάξει μόλις ολοκληρωθεί η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός της μηχανοργάνωσης του NAT.

Ποια πολιτική θα ακολουθήσετε στο θέμα προσέλκυσης και διατήρησης νέων στο ναυτικό επάγγελμα; Γνωρίζετε ότι στις πρόσφατες πανελλήνιες εξετάσεις υπήρξαν εισακτέοι στις ΑΕΝ με απίστευτα χαμηλές βαθμολογίες;

Για την κυβέρνηση, η ναυτική εκπαίδευση και η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα αποτελούν κορυφαία προβλήματα. Ο κίνδυνος αφελληνισμού της ελληνικής ναυτιλίας βασίζεται στη μειωμένη προσφορά ανθρώπινου δυναμικού στα ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία. Αποτελεί ομολογία αποτυχίας για τις κυβερνήσεις των τελευταίων ετών το γεγονός ότι, στη χώρα μας, που μαστίζεται από υψηλούς δείκτες ανεργίας και έχει ισχυρή ναυτική παράδοση, οι νέοι απομακρύνονται από τη θάλασσα. Η επίλυση του προβλήματος πρέπει να βασιστεί σε μακρόπνοο σχεδιασμό και μέτρα που θα συνδέουν τους παραγωγικούς και εκπαιδευτικούς τομείς της χώρας με τη ναυτική δραστηριότητα. Εμείς έχουμε μια πολιτική που θα μπορούσε να τιτλοφορηθεί «Image of Shipping». Πρώτος στόχος μας είναι να αναβαθμίσουμε την εικόνα της ναυτιλίας στα μάτια της κοινής γνώμης και να ξαναποκτήσει κύρος το ναυτικό επάγγελμα, να γίνει και πάλι ελκυστική εργασία για την ελληνική νεολαία. Έχουμε πολλές ιδέες πάνω σε αυτό. Για παράδειγμα, ο σχολικός επαγγελματικός προσανατολισμός αλλά και συνδυασμένες προωθητικές

total support

quality driven

service plus

your expectation. our benchmark.

MB

barbados
maritime

ships registry

www.barbadosmaritime.com

Παρακολουθήστε τις εξελίξεις από
τη νέα ιστοσελίδα του βραβευμένου περιοδικού.

Αποκτήστε άμεσα
όλες τις απαραίτητες
πληροφορίες σε θέματα:

- ποντοπόρου ναυτιλίας
- ακτοπλοΐας
- αγοραπωλησιών
- αερομεταφορών

naftikachronika.gr

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΑΝΣΙΝ 01 • 6-2003 • ΤΑΡΧ 3,90

Ναυτική ασφάλεια:
Προτεραιότητες και
δεομενύσεις

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



διαφημιστικές εκστρατείες πρέπει να δείξουν στον νέο ότι ο ναυτικός αμείβεται καλύτερα από τον εργαζόμενο στην ξηρά, ότι οι συνθήκες διαβίωσης στα σύγχρονα πλοία είναι πολύ βελτιωμένες και ότι πολλοί μεγάλοι εφοπλιστές ξεκίνησαν ως απλοί άνθρωποι της θάλασσας. Πρώτος στόχος μας είναι να αναβαθμίσουμε την εικόνα της ναυτιλίας στα μάτια της κοινής γνώμης και να ξαναποκτήσει κύρος το ναυτικό επάγγελμα, να γίνει και πάλι ελκυστική εργασία για την ελληνική νεολαία. Έχουμε πολλές ιδέες πάνω σε αυτό. Για παράδειγμα, ο σχολικός επαγγελματικός προσανατολισμός αλλά και συνδυασμένες προωθητικές διαφημιστικές εκστρατείες πρέπει να δείξουν στον νέο ότι ο ναυτικός αμείβεται καλύτερα από τον εργαζόμενο στην ξηρά, ότι οι συνθήκες διαβίωσης στα σύγχρονα πλοία είναι πολύ βελτιωμένες και ότι πολλοί μεγάλοι εφοπλιστές ξεκίνησαν ως απλοί άνθρωποι της θάλασσας. Σχετικά αξίζει να σημειωθεί ότι με εγκυκλίους του ΥΕΝ παρασχέθηκαν οδηγίες για την επιτάχυνση και απλούστευση των διαδικασιών διε-

ρεύνησης ατυχημάτων και ασθενειών ναυτικών σε πλοία, προς αποφυγή γραφειοκρατικών διαδικασιών που ταλαιπωρούν τους ναυτικούς και εμπλέκουν και τη ναυτιλιακή επιχείρηση.

Όσον αφορά το δεύτερο σκέλος του ερωτήματος, σας διαβεβαιώ ότι στο μέλλον οι κανόνες για την εισαγωγή σπουδαστών στις ΑΕΝ θα γίνουν αυστηρότεροι.

Ποιος θεωρείτε ότι πρέπει να είναι ο ρόλος του Λ.Σ.; Πιστεύετε ότι πρέπει να περιοριστεί στο ρόλο της ακτοφυλακής και όχι στη δημιουργία ναυτιλιακής πολιτικής; Σας βρίσκει σύμφωνο το ενδεχόμενο δημιουργίας ενός πανευρωπαϊκού Λ.Σ. σε έναν ενιαίο φορέα στις Βρυξέλλες, όπως φημολογείται ότι είναι η επιθυμία της Ε.Ε.;

Σε καμία περίπτωση δεν πιστεύω ότι πρέπει να περιοριστεί ο ρόλος του Λιμενικού σε αυτόν της ακτοφυλακής. Κατά καιρούς υπάρχουν φωνές που ζητούν το Λιμενικό Σώμα να διαχωριστεί από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και να ενσωματωθεί στο υπουργείο Δημόσιας Τάξης. Το Λιμενικό Σώμα πρέπει να διατηρήσει την αυτοτέλειά του. Προσωπικά πιστεύω στο στρατηγικό και επιτελικό ρόλο του στη χάραξη και εκτέλεση ναυτιλιακής πολιτικής και όχι μόνο στον αστυνομικό, τον οποίο βέβαια μπορούμε να τον ενισχύσουμε ακόμη περισσότερο για να δημιουργηθούν πρότυπες συνθήκες ασφαλείας στις ελληνικές θάλασσες. Σε ό,τι αφορά αυτό που λέτε περί πανευρωπαϊκού Λιμενικού με έδρα τις Βρυξέλλες, δεν γνωρίζω απολύτως τίποτα και πρώτη φορά το ακούω από εσάς.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας είχε εκφράσει την επιθυμία για αναβάθμιση των αντιπροσωπειών με εξειδικευμένα στελέχη προκειμένου να πετύχει τη δυναμικότερη εκπροσώπηση της Ελλάδας στους διεθνείς οργανισμούς. Η συγκεκριμένη θέση του υπουργού έχει επιτευχθεί;

Το ΥΕΝ έχει αξιολογώτατα στελέχη και η πολιτική ηγεσία προσπαθεί να τα αξιοποιήσει κατά τον καλύτερο τρόπο. Η «ναυτιλιακή διπλωματία» μας άλλωστε σε αυτά τα στελέχη στηρίζεται. Αυτήν τη στιγμή, δεκάδες υπηρεσιακοί παράγοντες με εξειδικευμένες γνώσεις και κατάρτιση, άνθρωποι με ακαδημαϊκούς τίτλους και πολύγλωσσοι είναι αποσπασμένοι σε όλα τα σημαντικά διεθνή φόρα και δουλεύουν για τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας.

Μία από τις προτεραιότητες του κ. Κεφαλογιάννη ήταν η μετεγκατάσταση όλων των υπηρεσιών του ΥΕΝ σε ένα κτίριο. Έχουν γίνει ήδη κάποιες ενέργειες προς αυτή την κατεύθυνση και ποιες;

Βεβαίως και έχουν γίνει οι απαιτούμενες ενέργειες σε συνεργασία με την Κτηματική Υπηρεσία του Δημοσίου. Εκτιμώ πως λίαν συντόμως θα έχουμε και εξελίξεις επί του θέματος.

Τι σκοπεύετε να κάνετε με τα μη ανταποδοτικά τέλη, τα οποία επιβαρύνουν το εισιτήριο της ακτοπλοΐας;

Όντως είναι υψηλό το ποσοστό επιβάρυνσης του εισιτηρίου από τα λεγόμενα μη ανταποδοτικά τέλη. Στόχος μας είναι να τα καταργήσουμε στο πλαίσιο της αναβάθμισης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, αφού όμως πρώτα εξετάσουμε σχολαστικά τις δημοσιονομικές μας δυνατότητες και τις ανάγκες των λιμενικών υπηρεσιών.

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

Safety and Security Matters

MARSHALL ISLANDS REGISTRY

The Choice is Yours



**International Registries,
(Greece) Ltd.**

Maritime and Corporate Services

Tel: +30-210-4293-223/227

Fax: +30-210-4293-228

E-mail: piraeus@register-iri.com

WORLDWIDE OFFICES

WASHINGTON, DC/RESTON NEW YORK

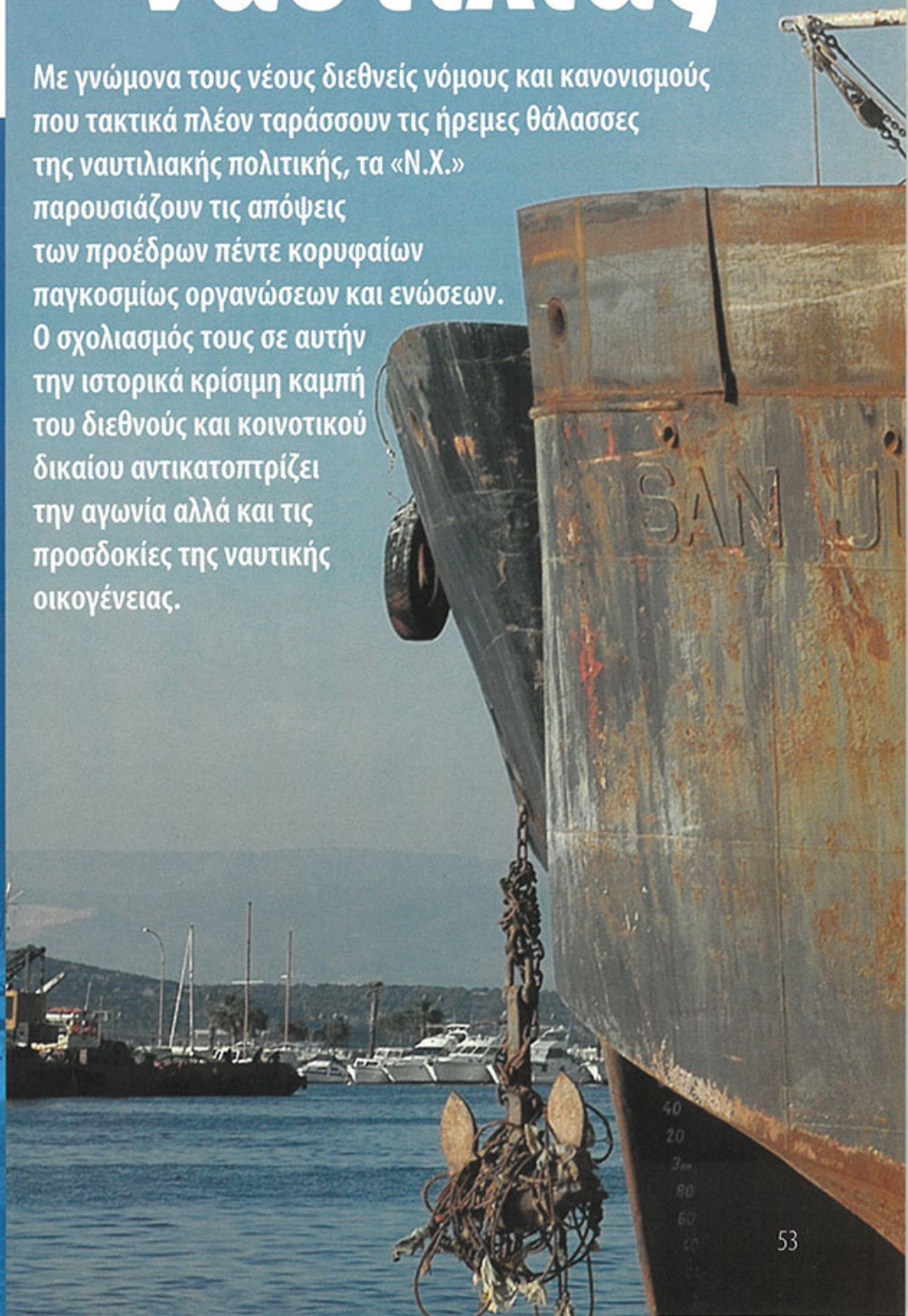
FT. LAUDERDALE LONDON ZURICH

HONG KONG SINGAPORE

www.register-iri.com

Το forum της διεθνούς ναυτιλίας

Με γνώμονα τους νέους διεθνείς νόμους και κανονισμούς που τακτικά πλέον ταρασσουν τις ήρεμες θάλασσες της ναυτιλιακής πολιτικής, τα «Ν.Χ.» παρουσιάζουν τις απόψεις των προέδρων πέντε κορυφαίων παγκοσμίως οργανώσεων και ενώσεων. Ο σχολιασμός τους σε αυτήν την ιστορικά κρίσιμη καμπή του διεθνούς και κοινοτικού δικαίου αντικατοπτρίζει την αγωνία αλλά και τις προσδοκίες της ναυτικής οικογένειας.





Οι περιφερειακές διατάξεις θα έρθουν σε σύγκρουση με τις θεμελιώδεις αρχές της διεθνούς νομοθεσίας

Οι θέσεις του **Stephen Van Dyck**,
Chairman of Intertanco

Οι προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφορικά με την άσκηση ποινικών διώξεων σε όσους ναυτικούς σχετίζονται με θαλάσσια περιβαλλοντικά ατυχήματα θα περιπλέξουν τους ήδη υπάρχοντες και ξεκάθαρους διεθνείς κανονισμούς (MARPOL και UNCLOS) με περιφερειακές διατάξεις οι οποίες συγκρούονται με τις θεμελιώδεις αρχές της διεθνούς νομοθεσίας. Εκφράζουμε την ανησυχία μας ότι η απειλή της ποινικοποίησης θα επηρεάσει συμπεριφορά κάθε ατόμου όχι μόνο την στιγμή του ατυχήματος αλλά και κατά τη διάρκεια της μετέπειτα ερευνητικής διαδικασίας. Η ύπαρξη ποινικών κυρώσεων για περιβαλλοντικά ατυχήματα σε συνδυασμό με τα ευρέως γνωστά περιστατικά, όπως αυτό της κράτησης, χωρίς δίκη, για δύο χρόνια του καπετάνιου του Prestige κου. Μάγκουρα, είναι επίσης πιθανό να απωθήσουν τους νέους οι οποίοι σκέπτονται να ασχοληθούν επαγγελματικά με τη θάλασσα. Συνεπακόλουθα θα επιφέρει μια μείωση στην ήδη ανεπαρκή διαθεσιμότητα αξιόλογου προσωπικού.





Tsavlis

SALVAGE INTERNATIONAL

Salvage Masters of the World



Piraeus Greece 10 Akti Poseidonos 185 31 Tel.: +30 210 422 1000-7

A.O.H: +30 6976 444 103/102 • Telefax: +30 210 422 1008/417 4885

Telex: 212677/21 1729 TSAV GR • E-mail: tsavlis@tsavlis.com

London United Kingdom 38 Bruton Place, Mayfair W1J 6NX

Tel.: +44 (0) 207 629 7373 / +44 (0) 207 377 6634 • Telefax: +44 (0) 207 629 7379

Telex: 884291 TSAVUK G. • E-mail: tsav@globalnet.co.uk

Website: www.tsavlis.com



Οι θέσεις του **Rolf Westfal-Larsen**, President of International Shipping Federation (ISF) & Chairman of International Chamber of Shipping (ICS)

Ας αποφύγουμε την οποιαδήποτε σύγκρουση του διεθνούς δικαίου

Πιστεύετε ότι η προτεινόμενη νέα Οδηγία για την επιβολή ποινικών κυρώσεων για ρύπανση που προκαλείται από πλοία θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις στους ναυτικούς και αρνητικό αντίκτυπο όσον αφορά την προσέλκυση νέων στον κλάδο; Αν και υποθέτω ότι η νέα προτεινόμενη Οδηγία σχετικά με τις ποινικές κυρώσεις δεν δρομολογήθηκε με γνώμονα το ναυτικό, παρ' όλα αυτά είναι βέβαιο ότι θα έχει αρνητική επιρροή στην ελκυστικότητα του ναυτικού επαγγέλματος, άρα και στην προσέλκυση επαγγελματιών στο επάγγελμα αυτό. Δεν υπάρχει αμφισβήτηση ότι η παρατεινόμενη κράτηση του πλοιάρχου Μάγκουρα στην Ισπανία, αλλά και η παρόμοια ατυχία των ναυτικών στο Καράτσι, έχει προκαλέσει την αρνητική δημοσιότητα στη ναυτιλιακή κοινότητα όλης της γης και όχι μόνο της Ελλάδος. Η νέα Οδηγία, λοιπόν, χειροτερεύει το ήδη υπάρχον πρόβλημα προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα σε μίαν εποχή οπότε τα κράτη της Ευρώπης ήδη αντιμετωπίζουν μεγάλες δυσκολίες στο θέμα αυτό.

Σύμφωνα με κοινή ανακοίνωση, η οποία εκδόθηκε από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Greek Shipping Co-operation Committee), στις 5 Οκτωβρίου του 2004, «οι Έλληνες πλοιοκτήτες αντιτίθενται στην Οδηγία αυτή, καθώς η εφαρμογή της θα έρχεται σε αντίθεση με τους ισχύοντες διεθνείς κανονισμούς όπως αυτοί περιγράφονται στη MARPOL. Το μέτρο είναι άδικο, μη ρεαλιστικό και ζημιογόνο, καθώς παρανόμως χαρακτηρίζει τη ρύπανση που προκαλείται από ατύχημα ως αξιόποινη πράξη». Συμφωνείτε με αυτόν το σχολιασμό;

Μάλιστα, συμφωνώ πλήρως με αυτήν τη δήλωση. Με αυτό το σκεπτικό, σας καλώ να επεξεργαστείτε την κοινή δήλωση των φορέων της ναυτιλίας η οποία υποστηρίχθηκε τόσο από τον ICS όσο και τον ISF. Η

δήλωση αντικατοπτρίζει τις θέσεις μας στην προτεινόμενη Οδηγία.

Η MARPOL έχει ήδη επικυρωθεί από τα περισσότερα κράτη της Ευρώπης και γι' αυτόν το λόγο πρέπει να αποφύγουμε οποιαδήποτε σύγκρουση του διεθνούς δικαίου. Παράλληλα, η στοιχειοθέτηση ενός ατυχήματος ως ποινικά κολάσιμης πράξης είναι αντίθετη στην ευρέως αποδεκτή διάκριση που συναντάται στα διεθνή νομοθετικά κείμενα: Πιο συγκεκριμένα, η νομοθεσία διατηρεί τη διάκριση μεταξύ πράξεων που θεωρούνται παραβάσεις ενός νόμου ή διάταξης -και που πιθανώς να στοιχειοθετούν μια ποινικώς κολάσιμη πράξη- και τυχαία περιστατικά που δεν εμπεριέχουν το δόλο από τη μεριά των υποτιθέμενων «δραστών».

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε ότι θα ξεκινήσει νομικές διαδικασίες με στόχο να θέσει τέλος στις διαφορές που υπάρχουν στο ύψος των μισθών μεταξύ των Ευρωπαίων διαφόρων εθνικοτήτων οι οποίοι εργάζονται σε πλοία που φέρουν σημαία χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απαγορεύοντας με αυτόν τον τρόπο τις διακρίσεις που γίνονται με βάση την εθνικότητα. Ποιες είναι οι αντιδράσεις σας σε αυτήν την εξέλιξη;

Ο ISF πάντα πίστευε ότι οι όροι και οι προϋποθέσεις που αφορούν τους ναυτικούς θα πρέπει να καθορίζονται με βάση τη χώρα διαμονής, μια πεποίθηση που πλέον είναι ευρέως αποδεκτή. Μερικά από τα νέα κράτη-μέλη της Ε.Ε. -και πιο συγκεκριμένα η Πολωνία και η Λεττονία- έχουν παράσχει εξαιρετικούς ναυτικούς με αμοιβές όμως χαμηλότερες απ' ό,τι κράτη της Ε.Ε. με μεγαλύτερη οικονομική δύναμη. Εάν η προτεινόμενη δράση λάβει χώρα, οι ναυτιλιακές εταιρείες που, για παράδειγμα, έχουν ευρωπαϊκές σημαίες και Πολωνούς ναυτικούς θα πρέπει, προκειμένου να είναι ανταγωνιστικές, είτε να αλλάξουν νηολόγια είτε να αντικαταστήσουν τα πολωνικά πληρώματα με άλλες εθνικότητες. Δεν μπορώ εύκολα να διαπιστώσω ποια από τις παραπάνω επιλογές θα είναι για το όφελος της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.



trans•it worldwide agencies S.A.

EVERYTHING ABOUT SHIPPING

Transit Worldwide Agencies S.A.

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

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

NEPTUNE TECHNICAL AGENCIES LTD MARINE CONSULTANTS AND SURVEYORS - SHIPYARD REPRESENTATIVES

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

SHIPREPAIRS IN THE BALTIC SEA

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

Stockholm

Tallinn

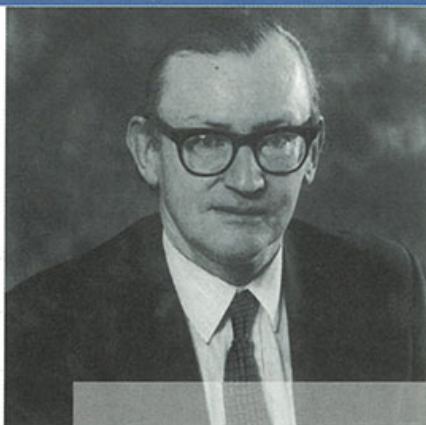
Riga

Klaipeda

Western Shipyard

Tallin Shipyard

Vyborg Shipyard



Τα ανθρώπινα δικαιώματα των ναυτικών πρέπει να προστατεύονται

Συνέντευξη του **Graeme Dunlop (UK)**,
προέδρου της **European Community Shipowners' Associations (ECSA)**

Την ιδέα ποινικοποίησης της εκούσιας ή ριψοκίνδυνης ρύπανσης που προκαλείται από πλοία, η ECSA τη στηρίζει στο πλαίσιο της ισχύουσας διεθνούς νομοθεσίας, και συγκεκριμένα των MARPOL και UNCLOS. Εν τούτοις, η προτεινόμενη από την Ε.Ε. νέα Οδηγία για την ποινικοποίηση της ρύπανσης που προκαλείται από ατύχημα υπερβαίνει αυτές τις δύο διεθνείς συνθήκες. Σήμερα βλέπουμε ότι οι ναυτικοί -οι οποίοι βρίσκονται στην πρώτη γραμμή μετά ένα ατύχημα- έχουν γίνει αποδιοπομπαίοι τράγοι, ακόμα και αν δεν είχαν πρόθεση να προκαλέσουν ρύπανση ή είναι αθώοι.

Ο πρόεδρος της ECSA, Graeme Dunlop, αναλύει με σαφήνεια τις θέσεις και προτάσεις των Ευρωπαίων εφοπλιστών οι οποίες διακατέχονται από έντονη ανησυχία για τις πρόσφατες πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πιστεύετε ότι η προτεινόμενη νέα Οδηγία για την επιβολή ποινικών κυρώσεων για θαλάσσια ρύπανση θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις στους ναυτικούς και αρνητικό αντίκτυπο όσον αφορά την προσέλκυση νέων στον κλάδο; Η ECSA μαζί με άλλους 12 ναυτιλιακούς οργανισμούς διαφόρων συμφερόντων -τόσο ευρωπαϊκών όσο και διεθνείς- πιστεύει ότι η πρόταση της οδηγίας για την επιβολή ποινών σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης από ατύχημα -δηλαδή της ακούσιας- πρόκλησης ρύπανσης, θα έχει πράγματι δυσμενείς επιπτώσεις στους ναυτικούς και συνεπώς στην προσέλκυση νέων στον κλάδο. Η ναυτιλιακή βιομηχανία στηρίζει την ιδέα της ποινικοποίησης εκούσιας ή απερίσκεπτης θαλάσσιας ρύπανσης σύμφωνα με το εφαρμοστέο διεθνές δίκαιο, συγκεκριμένα των MARPOL και UNCLOS. Εν τούτοις, η πρόταση για ποινικοποίηση της θαλάσσιας ρύπανσης κινείται πέρα από τις δυο αυτές διεθνείς συνθήκες. Ακόμη, σε μια περίοδο που η θαλάσσια ρύπανση αποτελεί ένα ιδιαίτερα ευαίσθητο ζήτημα, μετά τα περιστατικά του Erika και του Prestige, η κοινή γνώμη ζητεί γρήγορες και συγκεκριμένες δράσεις και αποτελέσματα μετά το ατύχημα. Σε αυτήν τη βάση, έχει ιδιαίτερη σημασία να προστατεύονται τα ανθρώπινα δικαιώματα των ναυτικών, όπως αυτό της αρχής ότι κάποιος είναι αθώος μέχρις αποδείξεως του εναντίου. Ωστόσο, σήμερα βλέπουμε ότι οι ναυτικοί -οι οποίοι βρίσκονται στην πρώτη γραμμή μετά από ένα ατύχημα- έχουν γίνει αποδιοπομπαίοι τράγοι, ακόμα και αν δεν είχαν καμία πρόθεση να προκαλέσουν ρύπανση ή είναι αθώοι.

ενώ η MARPOL εξαιρεί ρητά τέτοιου είδους ρυπάνσεις από το χαρακτηρισμό του αδικήματος, εφόσον υπάρχουν ορισμένες προϋποθέσεις.

- Η ναυτιλιακή βιομηχανία θεωρεί ότι η προτεινόμενη Οδηγία θα πρέπει να είναι ανάλογη με τις αντίστοιχες διατάξεις της MARPOL και, συνεπώς, να μην ποινικοποιεί τη ρύπανση που προκαλείται από ατύχημα, εφόσον εκπληρώνονται οι προϋποθέσεις που θέτει η MARPOL.
- Η προτεινόμενη Οδηγία καθορίζει επίσης διαφορετική βάση από αυτήν της MARPOL όσον αφορά την υπαιτιότητα. Ενώ η MARPOL χαρακτηρίζει την ηθελημένη και απερίσκεπτη πρόκληση ρύπανσης ως αδίκημα, η πρόταση Οδηγίας υπερβαίνει τη MARPOL, αφού στόχο έχει να ποινικοποιήσει τη ρύπανση που προκαλείται από βαρεία αμέλεια. Ο κλάδος πιστεύει ότι για λόγους νομικής βεβαιότητας θα είναι καλύτερα να διατηρηθεί η βάση της υπαιτιότητας που καθορίζεται από τη MARPOL.
- Αν και η UNCLOS προβλέπει ότι τα κράτη-μέλη μπορούν να κινήσουν νομικές διαδικασίες



Σύμφωνα με κοινή ανακοίνωση, που εκδόθηκε από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Greek Shipping Co-operation Committee), στις 5 Οκτωβρίου του 2004, «οι Έλληνες πλοιοκτήτες αντιτίθενται στην Οδηγία αυτή, δεδομένου ότι η εφαρμογή της θα έρχεται σε αντίθεση με τους ισχύοντες διεθνείς κανονισμούς όπως αυτοί περιγράφονται στη MARPOL. Το μέτρο είναι άδικο, μη ρεαλιστικό και ζημιογόνο, αφού παράνομα χαρακτηρίζει τη θαλάσσια ρύπανση από ατύχημα σαν αξιόποινή πράξη». Συμφωνείτε με αυτή την άποψη; Έχουμε την ίδια άποψη και ανησυχία με τους Έλληνες πλοιοκτήτες πως η προτεινόμενη Οδηγία για την επιβολή ποινικών κυρώσεων για τη θαλάσσια ρύπανση υπερβαίνει το ισχύον διεθνές δίκαιο, τις MARPOL και UNCLOS. Τα βασικά σημεία ανησυχίας είναι τα εξής:

- Η προτεινόμενη Οδηγία έχει στόχο την ποινικοποίηση της ρύπανσης που προκαλείται από ατύχημα (βλέπε απάντηση 1),

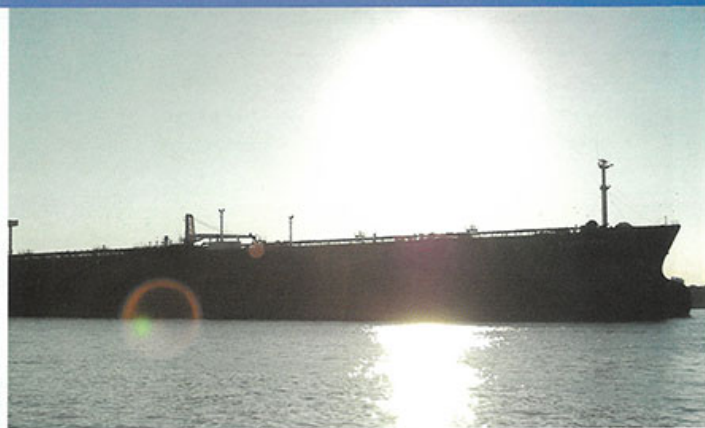
σε περίπτωση που υπάρχουν σαφείς αντικειμενικές αποδείξεις μεγάλης έκτασης θαλάσσιας ρύπανσης, η προτεινόμενη Οδηγία υπερβαίνει τη MARPOL με το να υποχρεώνει τα κράτη-μέλη να κινήσουν τέτοιες διαδικασίες. Η ναυτιλιακή κοινότητα θεωρεί ότι τα κράτη-μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα αλλά όχι την υποχρέωση να κινήσουν νομικές διαδικασίες στην περίπτωση που υπάρχουν σαφείς αντικειμενικές αποδείξεις μεγάλης έκτασης ρύπανσης που προέρχεται από πλοίο, σύμφωνα με την UNCLOS.

- Η ναυτιλιακή κοινότητα ανησυχεί επίσης ιδιαίτερα για την αρνητική επίπτωση που θα έχει στην ευρωπαϊκή ναυτιλία και την ανταγωνιστική της θέση συγκρινόμενη με τα υπό ξένη σημαία πλοία αν καθιερωθεί ως νόμος η πρόταση σύμφωνα με την οποία όλα τα πλοία που φέρουν σημαία χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα θεωρούνται σαν πλοία με εθνική σημαία. Μια τέτοια πρόταση θα δώσει τη δυνατότητα στα κράτη-μέλη να επιβάλλουν την ποινή φυλάκισης σε πλοιοκτήτες, πλοιάρχους και πλήρωμα πλοίων με σημαία χώρας-μέλους της Ε.Ε. σε περίπτωση ρύπανσης που καταγράφεται πέραν των χωρικών υδάτων, ενώ σύμφωνα με την UNCLOS οι κυρώσεις περιορίζονται μόνο σε πρόστιμα για τις ίδιες περιπτώσεις.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε ότι θα ξεκινήσει δικαστικές ενέργειες με στόχο να θέσει τέλος στις διαφορές που υπάρχουν στο μέγεθος των μισθών μεταξύ των Ευρωπαίων διαφόρων εθνικοτήτων οι οποίοι εργάζονται σε πλοία που φέρουν σημαία χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απαγορεύοντας με αυτόν τον τρόπο τις διακρίσεις που γίνονται με βάση την εθνικότητα. Ποιες είναι οι αντιδράσεις σας σε αυτήν την εξέλιξη;

Η θέση της ECSA είναι σαφής για το ζήτημα αυτό. Αποτελεί κοινή πρακτική η πληρωμή των Ευρωπαίων ναυτικών που υπηρετούν σε πλοίο που φέρει σημαία άλλου κράτους-μέλους της Ε.Ε. με βάση το κόστος και το επίπεδο διαβίωσής τους στον τόπο διαμονής τους. Αυτό είναι λογικό, αφού οι εν λόγω ναυτικοί δεν έχουν άμεση σχέση με τη χώρα νηολογήσεως του πλοίου στο οποίο υπηρετούν. Γι' αυτό η ECSA ανησυχεί ιδιαίτερα για τις ανακοινώσεις ορισμένων αξιωματούχων της Κομι-

σιόν ότι οι Ευρωπαίοι ναυτικοί θα πρέπει να πληρώνονται ανάλογα με τον τρόπο πληρωμής του κράτους νηολογήσεως του πλοίου. Πρώτον, αυτό θα αποτελούσε διάκριση μεταξύ των ναυτικών όταν για τη μισθολογική τους κατάσταση λαμβάνεται υπ' όψιν το κόστος ζωής. Δεύτερον, αυτό εγκυμονεί τον κίνδυνο αντικατάστασης πολλών ναυτικών από χώρες υπό ένταξη -και κυρίως από την Πολωνία- με ναυτικούς που προέρχονται από χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, αυξάνοντας έτσι το επίπεδο της ανεργίας. Άλλος ένας κίνδυνος είναι ότι πολλοί πλοιοκτήτες θα υψώσουν σημαία χώρας εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ECSA ευελπιστεί ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα αλλάξει την ερμηνεία της, αποφεύγοντας με αυτόν τον τρόπο τις προαναφερθείσες συνέπειες. ■



Οι θέσεις της ECSA

Κοινωνικές συνθήκες Ευρωπαίων ναυτικών που υπηρετούν σε πλοίο που φέρει σημαία άλλης ευρωπαϊκής χώρας

Μέχρι πρόσφατα η περίπτωση ναυτικών ευρωπαϊκής ένωσης που υπηρετούν σε πλοίο που φέρει σημαία άλλης χώρας της Ε.Ε., δεν είχε αποτελέσει θέμα συζήτησης. Πράγματι, με βάση το δίκαιο της θαλάσσης (UNCLOS), δεν υπάρχει νομικό κώλυμα στην πρόσληψη ναυτικών με τις ίδιες προϋποθέσεις που ισχύουν στον τόπο κατοικίας τους. Αυτό ισχύει τόσο διεθνώς όσο και εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για παράδειγμα, Πορτογάλοι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοίο που φέρει βρετανική σημαία πληρώνονται με βάση τις συνθήκες που επικρατούν στον τόπο κατοικίας τους, την Πορτογαλία. Και αυτό συμβαίνει γιατί οι Πορτογάλοι ναυτικοί δεν έχουν καμία σχέση με τη Βρετανία. Επί πλέον, το κόστος ζωής τους είναι στην Πορτογαλία και όχι στη Βρετανία, όπως επίσης και η αγοραστική τους δύναμη. Οι εξαιρετικές συνθήκες υπό τις οποίες εργάζονται οι ναυτικοί, καθιστούν τη θέση τους διαφορετική από αυτή άλλων εργαζομένων που απασχολούνται στη στεριά σε άλλους βιομηχανικούς τομείς.

Αυτή η συγκεκριμένη θέση των ναυτικών αναγνωρίζεται επίσης από το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κυρίως την Οδηγία 96/71 (POSTING OF WORKERS DIRECTIVE)

Έχουν εκδοθεί ορισμένες δικαστικές αποφάσεις που υποστηρίζουν τη διαφορετική μεταχείριση των ναυτικών με βάση την αρχή τόπου διαμονής/αγοραστικής δύναμης. (DANISH LABOUR COURT NO. 96.017)

Ένα άλλο ζήτημα είναι αυτό της κοινωνικής ασφάλισης. Βάσει της Οδηγίας 1408/71, η κοινωνική ασφάλιση θα πρέπει να βασίζεται στην περιοχή της χώρας όπου προσφέρεται η εργασία (θεωρητικά στη χώρα της σημαίας όσον αφορά τη ναυτιλία). Ωστόσο, εκτός των πιθανών μεμονωμένων εξαιρέσεων από την αρχή αυτή, υπάρχει το ενδεχόμενο υπογραφής διμερών συμφωνιών μεταξύ των κρατών σημαίας και του κράτους διαμονής του ναυτικού. Αυτό

UNISPEC GROUP
 CANADA • DUBAI • ENGLAND • GREECE

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

www.unispec.gr

MANUFACTURERS OF MAINTENANCE CONSUMABLES

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

είναι λογικό, αφού διαφορετικά υπάρχει σοβαρός κίνδυνος ο ναυτικός να καταβάλλει ποσά σε ένα σύστημα από το οποίο δεν μπορεί να έχει όφελος.

ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ ΤΗΣ ECSA ΚΑΙ ΕΤΦ

Σύγκρουση δημιουργήθηκε κατά τη συνεδρίαση της Ολομέλειας του τμήματος για τον Κοινωνικό Διάλογο, στις 24 Φεβρουαρίου του 2004. Κατόπιν αίτησης των κοινωνικών εταίρων, η Γενική Διεύθυνση Εργασίας (Μονάδα Διεύθυνσης) αναφέρθηκε στις επιπτώσεις της διεύρυνσης, υποστηρίζοντας ότι δεν μπορούν να υπάρχουν διακρίσεις μεταξύ των Ευρωπαίων ναυτικών που προέρχονται από διαφορετικά κράτη-μέλη και εργάζονται στο ίδιο πλοίο που φέρει σημαία χώρας της Ε.Ε., δηλαδή ότι οι αμοιβές θα πρέπει να είναι οι ίδιες για την ίδια κατηγορία. Τόσο η ECSA όσο και η ΕΤΦ εξηπάλησαν με τη δήλωση αυτή, καθώς έρχεται σε αντίθεση με τη γενικά αποδεκτή πρακτική που ακολουθείται μέχρι σήμερα. Στους κόλπους της ΕΤΦ υπάρχουν διαφορετικές προσεγγίσεις και απόψεις. Ορισμένες μεγάλες ενώσεις δεν επιθυμούν να φέρουν στο προσκήνιο το συγκεκριμένο ζήτημα, άλλες έχουν ήδη ξεκινήσει νομικές διαδικασίες, ενώ οι ενώσεις των νέων μελών της Ε.Ε., προς το παρόν, δεν «υψώνουν τη φωνή τους» για το θέμα.

Η ECSA εμμένει στην άποψη που έχει επανειλημμένα εκφράσει, ότι δηλαδή θα πρέπει να συνεχίσουν να ισχύουν οι συνθήκες του τόπου διαμονής των ναυτικών. Οι αντίθετες απόψεις που προαναφέρονται είναι γνωστές:

- Δεν υπάρχει διάκριση μεταξύ των ναυτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως στην περίπτωση της αγοραστικής δύναμης, η οποία σχετίζεται καθαρά με τον τόπο διαμονής. Αντιθέτως, αν οι αμοιβές δίνονται ασχέτως του τόπου διαμονής, θα υπάρξει διάκριση στην αγοραστική δύναμη μεταξύ των ναυτικών.



- Η νομική βάση για τον καθορισμό του πλοίου ως περιοχής του κράτους σημαίας σχετίζεται μόνο με συγκεκριμένα θέματα και δεν θα πρέπει να γενικευθεί. Το πλοίο που βρίσκεται στον τόπο διαμονής, ως «πλωτή περιοχή», σίγουρα δεν έχει σχέση με το κόστος και τη διαμονή των ναυτικών. Αυτή είναι μια σαφής διαφορά μεταξύ των ναυτικών και των εργαζομένων που βρίσκονται στη στεριά, οι οποίοι έχουν κόστος και έξοδα διαβίωσης στη συγκεκριμένη χώρα, ακόμα και αν εργάζονται στα σύνορα. Σε ορισμένες χώρες-μέλη της Ε.Ε. η σημαία του πλοίου, σε γενικές γραμμές, δεν θεωρείται περιοχή.

Επιπτώσεις

Τα προαναφερθέντα επιχειρήματα μπορούν να οδηγήσουν σε νομικές λεπτομέρειες καθώς και σε εσωτερικά «παιχνίδια» με διαφορετικούς «παίκτες», οι οποίοι έχουν τη δική τους -συχνά κρυφή- ατζέντα.

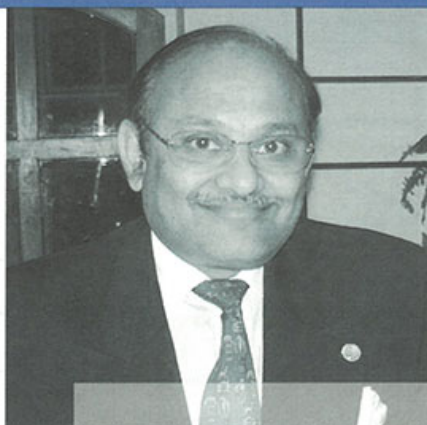
Είναι προφανές ότι οι συνέπειες, στην περίπτωση που υπάρξουν αλλαγές στην αρχή του τόπου διαμονής, μπορούν να είναι δραματικές:

- Οι ναυτικοί των νέων χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ή χωρών της Ε.Ε. με χαμηλότερο μισθολογικό επίπεδο) θα αντικατασταθούν από συναδέλφους τους από χώρες εκτός Ε.Ε. (Ουκρανία, Ρωσία, Φιλιππίνες, Κίνα κ.λπ.). Δεν υπάρχει ξεκάθαρη εικόνα για τον ακριβή αριθμό των ναυτικών που προέρχονται από τα νέα κράτη-μέλη, ωστόσο υπάρχουν ενδείξεις ότι ανέρχονται σε 20.000 άτομα. Κατά τη διάρκεια των συναντήσεων που είχε η ECSA με τους υπουργούς Μεταφορών των νέων μελών της Ε.Ε., οι υπουργοί εξέφρασαν έντονη ανησυχία σχετικά με τις εξελίξεις αυτές.
- Οι ναυτικοί των νέων μελών της Ε.Ε. οι οποίοι απολύονται, μπορούν να βρουν εργασία σε πλοία τα οποία φέρουν σημαία κράτους εκτός Ε.Ε., με χαμηλότερο όμως μισθό, εφόσον στα πλοία που φέρουν σημαία κράτους της Ε.Ε. λαμβάνουν κατά κανόνα καλύτερους μισθούς από αυτούς που λαμβάνουν στον τόπο διαμονής τους.
- Υπάρχει το ενδεχόμενο αλλαγής σημαίας από τα παλαιά κράτη-μέλη, σε φθηνότερη σημαία των νέων κρατών-μελών, με αποτέλεσμα οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία που φέρουν σημαία παλαιού κράτους-μέλους της Ε.Ε. να λαμβάνουν τον ίδιο (χαμηλότερο δηλαδή) μισθό με αυτόν των ναυτικών των νέων κρατών-μελών, ή ακόμα και να αντικαθίστανται από ναυτικούς των νέων μελών της Ε.Ε.
- Άλλος ένας κίνδυνος είναι η αλλαγή σημαίας με σημαία χώρας που δεν ανήκει σε ευρωπαϊκό νηολόγιο.

Τα προαναφερθέντα έρχονται σε πλήρη αντίθεση με τους στόχους της διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σε αντίθεση με τη ναυτιλιακή πολιτική της Κομισιόν και των κρατών-μελών. Έτσι, εν όψει της αβεβαιότητας που θα δημιουργηθεί στην περίπτωση που έρθει στο προσκήνιο το συγκεκριμένο ζήτημα, επιβεβαιώνονται οι πρώτες ενδείξεις για αύξηση της ανεργίας μεταξύ των ναυτικών των νέων χωρών-μελών της Ε.Ε.



**Η ποινικοποίηση
των πράξεων
που έχουν ακούσιο
χαρακτήρα
θα έχει αρνητική
επίδραση
στην ασφαλή
λειτουργία του πλοίου**



Άρθρο του **Rajaish Bajraee**,
προέδρου της **International Ship
Managers Association (ISMA)**

Την ανησυχία της σχετικά με την προτεινόμενη Οδηγία για την επιβολή ποινικών κυρώσεων για ρύπανση που προκαλείται από πλοία εκφράζει, με ανακοίνωσή της, η International Ship Managers Association (ISMA). Σχολιάζοντας την προτεινόμενη Οδηγία, ο πρόεδρος της ISMA, Rajaish Bajraee, δήλωσε: «Αν και η ISMA ανέκαθεν ήταν προσηλωμένη στη συνεχή βελτίωση των προτύπων του ναυτιλιακού κλάδου, πιστεύουμε ότι αυτό θα πρέπει να γίνεται χωρίς να υπάρχουν επιπτώσεις στην εικόνα της ναυτιλίας. Ήδη, η εισαγωγή ορισμένων οδηγιών και νομοθεσιών κατά το παρελθόν αποτελεί για όλη τη ναυτιλιακή κοινότητα θέμα ανησυχίας».

Κατά το πρόσφατο παρελθόν, υπήρξαν πολλές περιπτώσεις δικαστικών υποθέσεων κατά πλοιοκτητών και ναυτικών για περιστατικά ρύπανσης σε χωρικά και διεθνή ύδατα που προκλήθηκαν είτε εκουσίως είτε από ατύχημα. Τέτοιες διαδικασίες έχουν κινηθεί μετά τον εντοπισμό πετρελαιοκηλίδων στα απόνερα του πλοίου ή μετά την παροχή πληροφοριών από «πληροφοριοδότες» που βρίσκονται ανάμεσα στο πλήρωμα του πλοίου. Οι ποινές που έχουν επιβληθεί κυμαίνονται από συμβολικά μέχρι και σημαντικά ποσά. Όλα αυτά έχουν συμβάλει στη δυσφήμιση και, συνεπώς, έχουν δημιουργήσει μια κακή εικόνα για τη ναυτιλία, η οποία έχει αποτέλεσμα οι ναυτικοί να επανεξετάζουν τις επιλογές που έχουν όσον αφορά την καριέρα τους.

«Οι Αρχές των ΗΠΑ και της Ε.Ε. προχωρούν ένα ακόμα βήμα προς την έκδοση νόμων για επιβολή αυστηρών ποινών για αδικήματα που σχετίζονται με τη ρύπανση, από φυλάκιση μέχρι και κυρώσεις κατά των παραβατών. Υπάρχει ο φόβος πως τέτοιες νομοθεσίες στο μέλλον είναι πιθανό να μην κάνουν τη διάκριση μεταξύ αυτών που προκαλούν ρύπανση εκουσίως και αυτών που την προκαλούν από ατύχημα», επισήμανε ο κ. Bajraee.

Όπως τόνισε, «οι επιπτώσεις από την επιβολή τέτοιων μέτρων στους ναυτικούς αποτελεί τη μέγιστη ανησυχία για τους πλοιοκτήτες, τους operators και τις εταιρείες επάνδρωσης των πλοίων, καθώς οι συνέπειες στους ναυτικούς είναι αυτό που έχει τη μεγαλύτερη επίδραση στην απόδοσή τους. Η εκπαίδευση και επιμόρφωση που παρέχουν τα μέλη της ISMA μπορούν μόνο να στοχεύουν στο να κρατούν σε επαγρύπνηση τους αξιωματικούς και τους ναυτικούς όσον αφορά τις νέες οδηγίες και τους κανονισμούς. Εν τούτοις, η υπερβολικά αυστηρή ανάγνωση και ερμηνεία των οδηγιών δημιουργεί ανυπόφορες συνθήκες για τους ναυτικούς στους οποίους δεν επιτρέπεται να ασκήσουν πλέον ένα επάγ-

γελμα καλής ποιότητας». Οι εργασιακές και κοινωνικές συνθήκες είναι ιδιόμορφες και καμιά εκπαίδευση δεν μπορεί να τους προετοιμάσει για τις δυσκολίες της ζωής στη θάλασσα. Η ποινικοποίηση ακόμα και των πράξεων που έχουν ακούσιο χαρακτήρα θα έχει σημαντικά αρνητική επίδραση στο ηθικό των ναυτικών και κατά συνέπεια στην ασφαλή λειτουργία του πλοίου.

«Οι συνέπειες τέτοιων οδηγιών θα έχουν σοβαρές επιπτώσεις στην εικόνα της ναυτιλίας, ενώ σε μια περίοδο στην οποία ο κλάδος προσπαθεί να ξεπεράσει την έλλειψη ικανών αξιωματικών και οι IMO και ILO προσπαθούν σκληρά να βελτιώσουν τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών προκειμένου να προσελκύσουν νέους στο επάγγελμα, τέτοια μέτρα θα αναγκάσουν πολλούς να ξανασκεφτούν το αν θα συνεχίσουν την καριέρα τους στη θάλασσα», πρόσθεσε ο κ. Βαϊραεε. Αναφερόμενος στο θέμα της πληρωμής των Ευρωπαίων ναυτικών που εργάζονται σε πλοία που φέρουν σημαία της Ε.Ε., ο κ. Βαϊραεε δήλωσε:

«Οποιαδήποτε νομοθεσία έχει στόχο να επιβάλει ισότητα στις πληρωμές μεταξύ των ναυτικών που προέρχονται από διαφορετικές χώρες-μέλη της Ε.Ε. και υπηρετούν σε πλοία που φέρουν σημαία της Ε.Ε., θα οδηγήσει σε φυγή των πλοίων από τις ευρωπαϊκές σημαίες. Οι χαμένοι της υπόθεσης το πιθανότερο να είναι τα νηολόγια της Ε.Ε., ενώ η απώλεια του tonnage που θα υποστούν οι σημαίες των ευρωπαϊκών κρατών, θα είναι προς όφελος των σημαιών ευκαιρίας.

Τα Πρώτα Νηολόγια της Ευρώπης μειώνονται



συνεχώς τα τελευταία 20 χρόνια, λόγω του υψηλού λειτουργικού κόστους που δημιουργείται από την περιορισμένη διαθεσιμότητα και το ακριβό εθνικό πλήρωμα. Οι κυβερνήσεις έχουν αναγκαστεί να προσφύγουν σε διάφορες οικονομικές πρωτοβουλίες προκειμένου να αποτρέψουν τους εφοπλιστές από το να εντάξουν τα πλοία τους σε σημαίες ευκαιρίας. Την ίδια ώρα, η ITF βρίσκεται σε «πόλεμο» με ορισμένα νηολόγια, για την ελλιπή ασφάλεια και τα μέτρα κατά της ρύπανσης, καθώς και για το γεγονός ότι τα εν λόγω νηολόγια αποτελούν «τόπους αναπαραγωγής» φτηνών και μη ικανών πληρωμάτων που αναγκάζονται να ζουν σε απάνθρωπες συνθήκες. Αυτή η διαμάχη οδήγησε στην ιδέα της δημιουργίας Δεύτερων Νηολογίων, τα οποία είχαν στόχο να αυξήσουν το tonnage με το να βοηθούν τους πλοιοκτήτες να επιτύχουν σημαντική οικονομία μέσω των φοροαπαλλαγών, της επάνδρωσης των πλοίων με ξένα πληρώματα και των πιο ήπιων ελέγχων για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Όμως, με την προτεινόμενη Οδηγία, πολλές από τις πρωτοβουλίες που ελήφθησαν από ορισμένα κράτη-μέλη της Ε.Ε. για την επαναφορά των πάλαι ποτέ ναυτικών κοινοτήτων, κινδυνεύουν να αποτύχουν, αφού η μείωση του εθνικού tonnage θα οδηγήσει σε αύξηση των περικοπών και της ανεργίας. Τέτοια νομοθεσία το πιθανότερο είναι να επιτύχει τελικώς το ακριβώς αντίθετο από αυτό που επιθυμεί - οποιαδήποτε ισοτιμία υπάρχει στα πλοία που φέρουν σημαία κράτους-μέλους της Ε.Ε. θα σταματήσει να υφίσταται, καθώς οι Ευρωπαίοι ναυτικοί θα αναγκαστούν να ανταγωνιστούν στον άριστο κόσμο των σημαιών ευκαιρίας.

Επί πλέον, το γεγονός ότι 12 χώρες της Ανατολικής Ευρώπης -οι οποίες είναι κατά κύριο λόγο χώρες που παρέχουν πληρώματα στον παγκόσμιο στόλο και αντιπροσωπεύουν το 15-20% περίπου των πληρωμάτων που επανδρώνουν τα πλοία με σημαία ευκαιρίας- έχουν ενταχθεί από την 1η Μαΐου του 2004 στην Ε.Ε., ήδη δημιουργεί διαταράξεις στην κοινωνικοοικονομική ισορροπία των χωρών-μελών της Ε.Ε., λόγω της ελεύθερης μετανάστευσης εργατικού δυναμικού από τα πιο φτωχά στα πιο εύπορα κράτη-μέλη και η προτεινόμενη Οδηγία θα επιδεινώσει αυτήν την κατάσταση.

**Σχολιασμός
της θέσεως που
υιοθέτησε το
Συμβούλιο Μεταφορών
από τους διεθνείς
ναυτιλιακούς
οργανισμούς**



Οι διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί ECSA, ICS, ISF, INTERTANKO, INTERCARGO, BIMCO, OCMF, INTERNATIONAL GROUP OF P&I CLUBS, THE INTERNATIONAL SALVAGE UNION), THE ITF, THE ETF AND IFSMA συνέταξαν την παρακάτω έκθεση με στόχο το σχολιασμό της κοινής θέσης που υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο Μεταφορών σχετικά με την πρόταση Οδηγίας για τη ρύπανση που προέρχεται από πλοία και για την επιβολή κυρώσεων, περιλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων για παραβάσεις που αφορούν τη ρύπανση. Συμπερασματικά η έκθεση καταλήγει στο ότι για να αποφευχθούν νομικές, οικονομικές και πολιτικά προβλήματα, η προτεινόμενη Οδηγία θα πρέπει να είναι πλήρως εναρμονισμένη με τις MARPOL και UNCLOS.

**Οδηγία σχετικά
με τις ποινικές
κυρώσεις
για τη ρύπανση
που προέρχεται
από πλοία**

Ειδικότερα:

- Η Οδηγία θα πρέπει να παρέχει το ίδιο νομικό καθεστώς με τη MARPOL που δεν θεωρεί ποινικό αδίκημα τη θαλάσσια ρύπανση που προκαλείται χωρίς πρόθεση, δηλαδή θαλάσσια ρύπανση που είναι τυχαία και προβλέπεται από τον Κανονισμό 11 του Annex I και τον Κανονισμό 6 του Annex II της MARPOL.
- Η βασική αρχή της υπαιτιότητας στην Οδηγία θα πρέπει να ευθυγραμμίζεται με αυτήν της MARPOL, π.χ. «η πρόθεση για την πρόκληση καταστροφής ή η γνώση ότι πιθανόν να προκληθεί καταστροφή».
- Ο προτεινόμενος καθορισμός διαφορετικής αντιμετώπισης υπαιτιότητας πλοίων χωρών μελών της MARPOL σε εθνικά ύδατα, διεθνή ύδατα και ζώνες ειδικών οικονομικών συνθηκών (EEZ) είναι αντίθετος με τη MARPOL και την UNCLOS.
- Θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν οι επιπτώσεις στα ανθρώπινα δικαιώματα των ναυτικών και άλλων εμπλεκόμενων, καθώς και η ανάγκη δημιουργίας των κατάλληλων δικλίδων ασφαλείας πριν και μετά την εκδίκαση των υποθέσεων, στο πλαίσιο της UNCLOS και της διεθνούς νομοθεσίας για τα ανθρώπινα δικαιώματα.

Ο διεθνής ναυτιλιακός οργανισμός οι οποίοι αντιπροσωπεύονται από τους ECSA, ICS, ISF, Intertanko, Intercargo, BIMCO, OCMF, International Group of P&I Clubs, Διεθνής Ένωση Διασωστών (International Salvage Union), ITF, ETF και IFSMA, έχουν να παρατηρήσουν τα ακόλουθα σχετικά με την κοινή θέση που υιοθέτησε το Συμβούλιο Μεταφορών για την πρόταση Οδηγίας για τη θαλάσσια ρύπανση και για την επιβολή κυρώσεων, περιλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων, για αδικήματα που αφορούν τη ρύπανση.

«Κάθε νομικό σύστημα στην Ευρώπη εγγυάται την προσωπική ελευθερία του ατόμου. Η ποινική νομοθεσία θέτει περιορισμούς στην ελευθερία αυτή σε μερικές συγκεκριμένες περιπτώ-





σεις. Επομένως, η απόδοση ευθυνών αποτελεί ένα σοβαρό θέμα το οποίο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο ορισμένων θεμελιωδών αρχών. Πρώτον, οι κυρώσεις θα πρέπει να είναι ανάλογες με το βαθμό της προσωπικής υπαιτιότητας του κατηγορουμένου. Δεύτερον, η ποινική νομοθεσία θα πρέπει να σχεδιαστεί έτσι ώστε να είναι ξεκάθαρη, σαφής και να μην επιδέχεται παρερμηνεία, ενώ παράλληλα θα πρέπει να έχει περιοριστικό χαρακτήρα έτσι ώστε να μην υπάρξουν ακούσιες ή άδικες κυρώσεις στον κατηγορούμενο. Τρίτον, θα πρέπει να σέβεται τα πρότυπα που καθορίζονται από διεθνείς συνθήκες και το Διεθνές Δίκαιο, περιλαμβανομένου του Δικαίου για τα ανθρώπινα δικαιώματα.

Οι οργανισμοί υποστηρίζουν τη γενική αρχή ότι στα άτομα που είναι υπεύθυνα για θαλάσσιες ρυπάνσεις, κατά παράβαση του ισχύοντος Διεθνούς Δικαίου (MARPOL και UNCLOS), θα πρέπει να επιβάλλονται οι κατάλληλες κυρώσεις, περιλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων. Εν τούτοις, καθώς η ναυτιλία είναι μια διεθνής

βιομηχανία, το θέμα της ρύπανσης από πλοία θα πρέπει να συνεχίσει να ρυθμίζεται από το Διεθνές Δίκαιο (συνθήκες IMO) και όχι από το τοπικό δίκαιο. Οι τοπικοί ή εθνικοί κανονισμοί σχετικά με τις ποινικές κυρώσεις και το εύρος εφαρμογής αυτών στην παγκόσμια ναυτιλία θα πρέπει να συμμορφώνονται αυστηρά με τη διεθνή νομοθεσία και ιδιαίτερα την UNCLOS.

Κατά την πρώτη εξέταση της σχετικής Οδηγίας, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υιοθέτησε θέση η οποία σε γενικές γραμμές ήταν σύμφωνη με τις αρχές αυτές, καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι οι κυρώσεις που επιβάλλονται για τη ρύπανση που προκαλείται από πλοία θα πρέπει να είναι ανάλογες με τις MARPOL και UNCLOS. Οι ναυτιλιακοί οργανισμοί ευελπιστούν ότι το νέο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα διατηρήσει αυτή τη στάση και κατά τη δεύτερη εξέταση και θα προσβλέψει σε περαιτέρω γόνιμη συνεργασία με τα νέα μέλη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Όμως, οι οργανισμοί ανησυχούν ιδιαίτερα με την κοινή θέση του Συμβουλίου Μεταφορών για την Οδηγία, όπως αυτή υιοθετήθηκε τον Ιούνιο. Εκφράζουν, δε, την ανησυχία ότι εάν αυτή η κοινή θέση οδηγήσει στην κατάρτιση νέας νομοθεσίας, θα δημιουργήσει νομική αβεβαιότητα. Η θέση αυτή είναι επίσης μεροληπτική και θα εγείρει δυσκολίες στην πράξη.

1. Η κοινή θέση θα δημιουργήσει νομική αβεβαιότητα με το να καθιστά εγκληματική πράξη την από ατύχημα (ακούσια) ρύπανση που προέρχεται από πλοίο, κάτι το οποίο η MARPOL εξαιρεί από το χαρακτηρισμό του αδικήματος. Έτσι, η Οδηγία έρχεται σαφώς σε αντίθεση με τη MARPOL. Συνεπώς, όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε., τα οποία είναι μέλη της MARPOL, δεν θα μπορούν πλέον να συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις τους υπό τους όρους της συνθήκης και θα πρέπει να καταγγείλουν τη συγκεκριμένη διεθνή συνθήκη. Καθώς η MARPOL είναι η θεμελιώδης διεθνής συνθήκη για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, και εργάζεται με πολλή επιτυχία η καταγγελία της θα είναι πέρα από κάθε λογική πολιτική απόφαση (would appear to be beyond reasonable political decision-making).

2. Οι διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί εφιστούν την προσοχή στο γεγονός πως



Βασικός στόχος της πρότασης Οδηγίας της Κομισιόν είναι η εναρμόνιση των κανονισμών και των προτύπων της MARPOL με την κοινοτική νομοθεσία. Ωστόσο, η κοινή θέση δεν στηρίζει πλέον αυτόν το σκοπό, επιτρέποντας στα κράτη-μέλη να καθορίσουν ποιο πρόσωπο -νομικό ή / και φυσικό- θα πρέπει να είναι υπεύθυνο για τη ρύπανση. Σήμερα, όλα τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν ενσωματώσει τη MARPOL στην εθνική τους νομοθεσία και έχουν ήδη επιβάλει κυρώσεις, περιλαμβανομένων των ποινικών κυρώσεων για ρύπανση, σύμφωνα με τη MARPOL και την UNCLOS. Εφόσον πλέον με την πρόταση Οδηγίας δεν θα επιτυγχάνεται η εναρμόνιση, οι οργανισμοί δεν θεωρούν ότι υπάρχει λόγος να συνεχιστούν οι συζητήσεις σχετικά με την απόφαση-πλαίσιο του Συμβουλίου για την ενίσχυση της ποινικής νομοθεσίας προς επιβολή του νόμου περί θαλάσσιας ρύπανσης, η οποία προσπαθεί να εναρμονίσει τις ποινές που εφαρμόζονται στις περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης.

3. Η κοινή θέση θα δημιουργήσει περαιτέρω νομική αβεβαιότητα με το να παρέχει μια διαφορετική βάση απόδοσης ευθύνης, η οποία έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τη MARPOL. Σύμφωνα με τη MARPOL, ο ορισμός της υπαιτιότητας είναι «η πρόθεση για πρόκληση ζημίας ή η γνώση ότι πιθανόν να προκληθεί καταστροφή», μια φράση η οποία αναγνωρίζεται, κατανοείται και είναι κοινή σε πολλές άλλες διεθνείς συνθήκες. Παρ' όλ' αυτά, σύμφωνα με την πρόταση του Συμβουλίου Μεταφορών, υπαιτιότητα θα πρέπει να καταλογίζεται όταν υπάρχει «πρόθεση ή σοβαρή αμέλεια».

4. Είναι δύσκολο να κατανοήσουμε σε πολιτικό επίπεδο γιατί το προτεινόμενο όριο για την

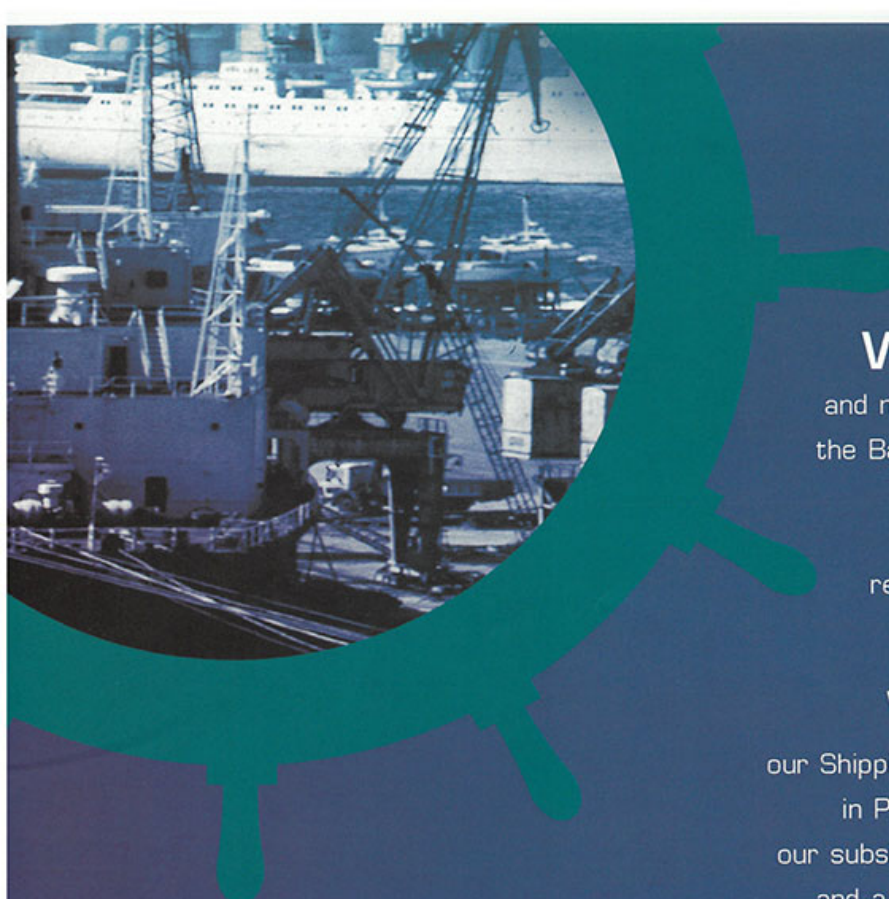
απόδοση ποινικής ευθύνης θα πρέπει να είναι χαμηλότερο από αυτό της απόδοσης αστικής ευθύνης. Στους διεθνείς κανονισμούς για την αστική ευθύνη και την αποζημίωση για τις ζημιές που προκαλούνται από πετρέλαιο και τις καταστροφές από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες, ο πλοιοκτήτης δεν έχει το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης, όταν η καταστροφή έχει προκληθεί από προσωπική του πράξη ή παράλειψη η οποία έγινε με την πρόθεση να προκληθεί καταστροφή, ή με τη γνώση ότι ήταν πιθανή η πρόκληση καταστροφής. Ωστόσο, το Συμβούλιο Μεταφορών προτείνει η «σοβαρή αμέλεια» να αποτελεί επαρκές στοιχείο για την απόδοση ποινικής ευθύνης στο πλαίσιο της πρότασης Οδηγίας.

5. Ο όρος «σοβαρή αμέλεια» δεν προσδιορίζεται από την Οδηγία ή από το ευρωπαϊκό νομικό σύστημα και είναι πιθανό να οδηγήσει σε ποικίλες υποκειμενικές ερμηνείες από δικαστήρια των κρατών-μελών, καταστρέφοντας έτσι την επιθυμία για ομοιομορφία εφαρμογής της Οδηγίας. Είναι ιδιαίτερος απαραίτητο να αποφευχθεί η χρήση αόριστων προτάσεων στην ποινική νομοθεσία όταν οι συνέπειες μιας παράβασης μπορεί να είναι σοβαρές. Στο κλίμα που θα δημιουργηθεί μετά ένα σοβαρό ναυτικό ατύχημα, θα υπάρξει σοβαρός κίνδυνος οι ναυτικοί, χωρίς να υπάρχει εγκληματική πρόθεση, να καταστούν «αποδιοπομπαίοι τράγοι». Σε τέτοιες περιπτώσεις, όσον αφορά την ερμηνεία του όρου «σοβαρή αμέλεια», μπορεί να υπάρξει σύγχυση μεταξύ της σοβαρότητας των συνεπειών του ατυχήματος και της σοβαρότητας της πράξης, η οποία αποτελεί παράβαση. Για το λόγο αυτό, η υπαιτιότητα σύμφωνα με τη MARPOL περιορίζεται σε αυτούς που πράττουν εσκεμμένα ή απερίσκεπτα και έχοντας γνώση ότι πιθανόν να προκληθεί καταστροφή. Η ποινικοποίηση των ακούσιων πράξεων ρύπανσης είναι αντιπαραγωγική, υπό την έννοια ότι αποθαρρύνει τους ναυτικούς και τις έρευνες που διεξάγονται για το ατύχημα.

6. Η πρόταση Οδηγίας δεν κάνει καμιά αναφορά στα ανθρώπινα δικαιώματα των ναυτικών και των άλλων μερών καθώς και στην ανάγκη ύπαρξης κατάλληλων δικλίδων ασφαλείας πριν και μετά την εκδίκαση των υποθέσεων. Σύμφωνα με την UNCLOS, τα αναγνωρισμένα δικαιώματα του κατηγορούμενου θα τηρούνται κατά τη διάρκεια της διαδικασίας που θα αφορά τις παραβάσεις της νομοθεσίας για την αποτροπή της ρύπανσης.

7. Το Συμβούλιο Μεταφορών προτείνει η ρύπανση που προκαλείται από ατύχημα μπορεί να αποτελεί ή μπορεί να μην αποτελεί παράβαση, ανάλογα με τη θαλάσσια περιοχή στην οποία προκαλείται η ρύπανση και / ή της ικανότητας του κατηγορουμένου. Ωστόσο, ο προτεινόμενος καθορισμός διαφορετικής βασικής αρχής για την υπαιτιότητα στα πλοία χωρών που εντάσσονται στη MARPOL σε εθνικά ύδατα, διεθνή ύδατα και ζώνες ειδικών οικονομικών συνθηκών (EEZ) είναι αντίθετος με τη MARPOL και την UNCLOS. Οι χώρες που έχουν υπογράψει τη MARPOL έχουν υποχρεώσεις που τους απαγορεύουν να επιβάλλουν όρους διαφορετικούς από αυτούς που έχουν τεθεί από τη MARPOL σε πλοία με ξένη σημαία άλλων κρατών που ανήκουν στη MARPOL.

Συμπερασματικά, και όπως υποστηρίζεται και από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, οι διεθνείς οργανισμοί υποστηρίζουν την άποψη ότι η προτεινόμενη Οδηγία θα πρέπει να συμφωνεί πλήρως με τις MARPOL και UNCLOS.



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

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

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



NATIONAL BANK OF GREECE

www.nbg.gr

Focus on Shipping

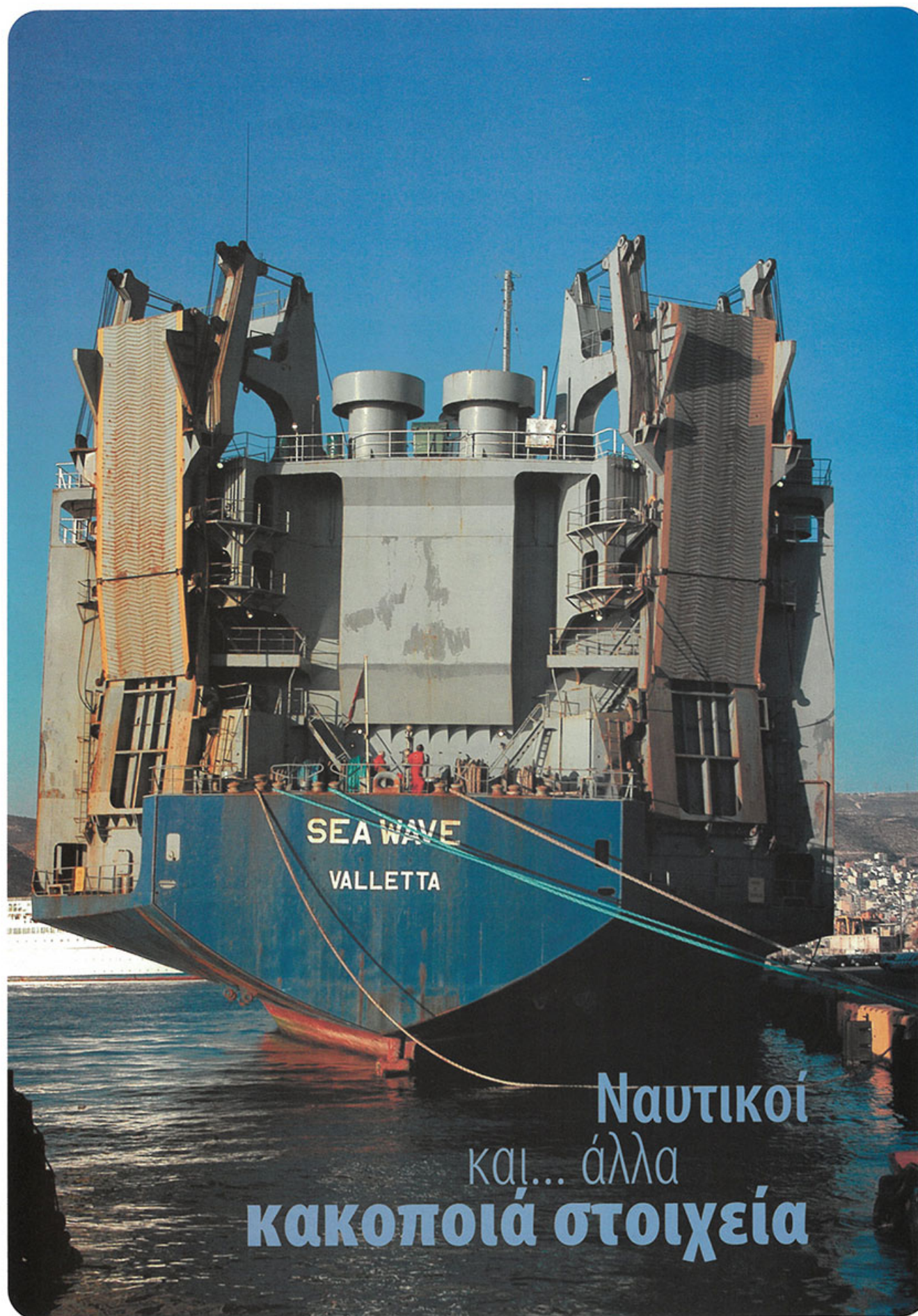
NATIONAL BANK OF GREECE S.A.:

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

*SHIPPING BRANCH:
Akti Miaouli & 2 Bouboulinas str.
Vati Building, 185-35 Piraeus, Greece
Tel.: +30 210 4144000,
Fax: +30 210 4144005*

*LONDON BRANCH
50, St. Mary Axe, London,
EC3A 8EL, U.K.
Tηλ.: +44-207-6263222,
Fax: +44-207-9290989,*

*ATLANTIC BANK OF NEW YORK
Headquarters & Maritime Finance
960, Avenue of the Americas,
New York, N.Y. 10001, U.S.A.
Tel: 001 - 212 - 6955400,
Fax: 001 - 212 - 5632729
<http://www.abny.com>*



Ναυτικοί
και... άλλα
κακοποιά στοιχεία

» **Διακηρύσσει μεν, η Ε.Ε., ότι η Ναυτιλία κάνει καλό, πράττει ό,τι δύναται δε, ώστε τα πλοία να εγκαταλείψουν τα ευρωπαϊκά νηολόγια. Όσα έχουν, δηλαδή, απομείνει. Τους Ευρωπαίους ναυτικούς χαρακτηρίζει «είδος απειλούμενο με εξαφάνιση», αλλά κάνει το παν ώστε να μη μείνει ρουθούνι ευρωπαϊκό, και αποκλειστικά αλλοεθνείς να ρουθουνίζουν την ευφρόσυνη θαλασσινή αύρα, επί «ευρωπαϊκών» πλοίων.**



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

Ο μέγας εχθρός της παγκόσμιας ναυτιλίας γενικώς και της ελληνικής ειδικώς είναι τα περιφερειακά μέτρα και σταθμά. Δεν πρόκειται δε περί «δύο μέτρων και δύο σταθμών» αλλά για πολλά, κατά τις εγχώριες προτιμήσεις και σκοπιμότητες κρατών, με γνώμονα το εσωτερικό πολιτικό μικρεμπόριο.

Δημιουργείται προοδευτικά μια κατάσταση που δοκιμάζει τις φρένες αξιωματικών και διαχειριστών, αφού μπορεί στην Α περιοχή όπου ταξιδεύει το πλοίο να ισχύουν αυτοί οι αυστηροί, αλλά λογικοί κανόνες και κανονισμοί, στη Β περιοχή άλλοι, και άλλοι στη Γ. Πάντα αυστηροί, λογικοί και... διαφορετικοί. «Το πλοίο δεν είναι από λάστιχο ώστε να το τεντώνουμε ή να το μαζεύουμε κατά τις απαιτήσεις των Αρχών της κάθε περιοχής». Αυτό πριν από λίγο καιρό δήλωσε ο Γ.Γ. του ΙΜΟ Θύμιος Μητρόπουλος. Πάγια δε πολιτική της χώρας μας είναι να στηρίζει τον ΙΜΟ ως το μοναδικό όργανο θεσμοθέτησης κανονισμών για τη διεθνή ναυτιλία, και να αντιτίθεται σ' ενέργειες υπονομευτικές του κύρους του Οργανισμού. Δεν είναι βέβαιον ότι αυτό το θυμούνται όλοι οι πατέρες του έθνους, και πάντα. Το προαναφερθέν «μικρεμπόριο» ουδέποτε ξεχνιέται. Αλλά πώς και γιατί θεσπίζονται εν θερμώ και με συνοπτικές συνήθως διαδικασίες, νέοι διαρκώς κανονισμοί;

Η απενεχοποίηση των ενόχων

Θ' αναφέρω -λόγω ελλείψεως φαντασίας- την πολύ γνωστή περίπτωση του «Prestige», όπου οι ένοχοι έλαβαν χωρίς αιδώ τη θέση του εισαγγελέα, με την εγκάρδια επίνευση της Ε.Ε. Κι ως μην πούμε ποια ναυτική χώρα κατείχε τότε την προεδρία του Ευ. Συμβουλίου. Υπέστη το «Prestige» ρήγμα σ' ένα σημείο του εξωτερικού του τοιχώματος (είχε διπλά τοιχώματα αλλά δεν είχε διπύθμενα), λόγω σφοδρής θαλασσοταραχής. Εντός 24 ωρών έφτασε στον τόπο του ατυχήματος ικανότατος ναυαγοσώστης (Smit) που ομού με τον πλοίαρχο (Μάγκουρα) ζήτησαν επίμονα όρμο καταφυγής. Το πλοίο απείχε 2,5 μόνο μίλια απ' τις ακτές, και οι καιρικές συνθήκες ήσαν δραματικές. Άνετα θα μπορούσαν να σωθούν, πλήρωμα, πλοίο, φορτίο και... οι ακτές. Με απεριόριστη αλαζονεία και ανευθυνότητα, οι ισπανικές αρχές διέταξαν το τραυματισμένο πλοίο ν' απομακρυνθεί στο μαινόμενο Ατλαντικό. Ακολούθησε η βύθιση του πλοίου



(μετά 5 ημέρες), η συνακόλουθη τεράστια ρύπανση και η επιχείρηση «συγκάλυψη ευθυνών». Ανεκαλύφθη ότι έφταιγαν ο πλοίαρχος, το πλοίο, ο νηογνώμονας, ο διαχειριστής και άλλοι, κατά τις σκοπιμότητες των πραγματικών ενόχων. Οι Ισπανοί –όπως και οι Πακιστανοί στην περίπτωση του «Tasman Spirit»– ουδεμία ανάγκη είχαν, ειδικά αυστηρής ποινικής νομοθεσίας προκειμένου να κλείσουν στη φυλακή (προς εκβιασμό) τους ναυτικούς μας. Σκεφτείτε να είχαν κι απ' αυτή...

Πρωταγωνίστριες στην επιχείρηση «απενοχοποίηση των ενόχων» διά της κατασκευής εικονικών ήταν η κυρία Anta de Palacio, υπ. Εξωτερικών στην κυβέρνηση Athnar, και η αδελφή αυτής Loyola, επίτροπος Μεταφορών στην Κομισιόν. Το θα-

λάσσιο περιστατικό μετετράπη σε οικογενειακή υπόθεση και τραγωδία, θεσπίστηκαν εν σπουδή νέοι κανόνες κατασκευής δεξαμενοπλοίων για τις χώρες της Ε.Ε., οι Ισπανοί διεκδικούν αποζημιώσεις από διαφόρους «ενόχους» εκατοντάδων εκατομμυρίων και ο πλοίαρχος Απ. Μάγκουρας, αφού έμεινε πολλούς μήνες στη φυλακή, είναι υπόδικος.

Το θέατρο του παραλόγου

Χωρίς ενέργεια (δηλαδή πετρέλαιο) σβήνουν τα φώτα, σταματάνε αυτοκίνητα, κλιματισμός, εργοστάσια και περίπου κάθε δραστηριότητα. 77 εκατομμύρια βαρέλια πετρέλαιο την ημέρα «καίγονται» σε παγκόσμιο επίπεδο, που σε ποσοστό περίπου 70% μεταφέρεται με tankers από την πηγή στην κατανάλωση. Το πλοίο είναι το κατά πολύ οικονομικότερο μέσω μεταφοράς και 100 φορές φιλικότερο προς το περιβάλλον σε σχέση με τ' άλλα μέσα. Λογαριάστε πόσες εκατοντάδες χιλιάδες βυτιοφόρα θα 'πρεπε να τρέχουν στους δρόμους, ποια θα ήταν η μόλυνση της ατμόσφαιρας και πόσο το επί πλέον κόστος μεταφοράς, αν κάποτε γλιτώναμε απ' τον εσμό ρυπογόνων tankers... Για τα μακρινά πετρελαιοφόρα, τους μοναχικούς ναυτικούς που τα ταξιδεύουν και την προσφορά των στη καθημερινή μας ζωή, κανένα κανάλι και κανένα στόμα δεν το 'βρε και δεν το 'πε ακόμα.

Αυτή η πολύτιμη προσφορά δεν αποτελεί νέο, δεν συγκινεί το κοινό, πλοία δε και ναυτικοί εισβάλλουν στην επικαιρότητα μόνο «επ' ευκαιρία» ρύπανσης. Η «ευκαιρία» φυσικά αφορά την ακροαματικότητα. Ανασύρεται ευθύς η κλασική φωτογραφία αρχείου του πνιγμένου στο πετρέλαιο κορμοράνου, οι άσχετοι – σχετικοί σπεύδουν στα «παράθυρα» να κατακεραυνώσουν τα σαπιοκάραβα και τα ασύδοτα εφοπλιστικά συμφέροντα. Όλα ρυπογόνα. Οι πολιτικοί θα σπεύσουν κι αυτοί να θεσπίσουν νέους κανονισμούς προς εφησυχασμό της κοινής γνώμης.

Το πιο πρόσφατο κρούσμα είναι η πρόταση επιβολής αυστηρών ποινών φυλάκισης συν πρόστιμο στους υπεύθυνους θαλάσσιας ρύπανσης ύστερα από ναυτικό ατύχημα. Την πρόταση αυ-

Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Συρματοσχοινοτεχνική



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

Εξουσιοδοτημένοι από κρατικό φορέα

Πιστοποιημένοι από νιογνώμονες

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



τή έφερε η Ευ. Επιτροπή στο Συμβούλιο Υπουργών Δικαιοσύνης και συζητήθηκε στο Λουξεμβούργο στις 26.10.04, πολύ σωστά δε την καταψήφισε η χώρα μας, επικουρούμενη από Κύπρο και Μάλτα. Τούτο όμως θεωρήθηκε «εξαιρετική υπηρεσία που η κυβέρνηση προσφέρει στα εφοπλιστικά συμφέροντα, που επιθυμούν να παραμένουν ασύδοτα και να ρυπαίνουν το περιβάλλον» (δήλωση κ. Χρ. Παπουστή).

Οι άρχοντες ηγούνται του δήμου - δεν είναι ουραγοί

Γνωρίζουμε ότι -με βάση αξιόπιστες στατιστικές- το 82% των ναυτικών ατυχημάτων οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος ή αμέλεια (αξιωματικοί - πλήρωμα - προσωπικό ξηράς στη φόρτωση/εκφόρτωση, πλοηγός κ.λπ.). Αν ακολουθήσει ρύπανση, ο ναυτικός είναι ο ευχερής και συνήθης ένοχος, εν αντιθέσει με τον εφοπλιστή, ο οποίος δεν είναι προσβάσιμος και, το σπουδαιότερο, πρέπει να μείνει ελεύθερος για να βρει τα λεφτά των αποζημιώσεων, που είναι απεριόριστες και εξοντωτικές.

Στόχος συνεπώς της περί ου ο λόγος «ποινικοποίησης» δεν είναι ο εφοπλιστής αλλά ο ναυτικός, προκειμένου να εκβιασθεί ο εφοπλιστής, η οικογένεια του ναυτικού, η χώρα σημαίας του πλοίου και πας όστις μπορεί -κατά την κρίση των ρυπανθέντων- να κινητοποιηθεί ώστε να εξασφαλισθούν οι αστρονομικές αποζημιώσεις. Να προστατεύσει τους ναυτικούς μας (όσους έχουν απομείνει), ώστε να μη γίνονται πιόνια στα διάφορα χοντρά παιχνίδια -οικονομικά ή πολιτικά-, αποτελεί θεμελιώδη υποχρέωση της Πολιτείας. Αν δεν είμαστε σε θέση -και δεν ενδιαφερόμαστε καν- να εφαρμόσουμε ένα δόγμα ολοκληρωμένης ναυτιλιακής πολιτικής (Maritime Cluster Concept) ας μείνει τουλάχιστον η προστασία του ναυτικού - εντός και εκτός χωρικών υδάτων- πέραν μικροπολιτικής και λαϊκισμού.

Σε διάσκεψη του ISF (International Shipping Federation - Manning and Training conference, London 6.10.04) ο κ. Ευ. Μητρόπουλος εξέφρασε βαθιά ανησυχία για τα κρούσματα σύλληψης και φυλάκισης ναυτικών έπειτα από ναυτικό ατύχημα. Τα κρούσματα αυτά, είπε, έχουν σοβαρό ψυχολογικό αντίκτυπο στους ναυτικούς, ατομικά και συλλογικά, και επιδρούν εντελώς αρνητικά στην προσπάθεια προσέλκυσης νέων στο επάγγελμα.

Όταν όμως, μετά από κάποιο περιστατικό ρύπανσης, τα τοπικά ΜΜΕ ξεσηκώνουν την κοινή λεγόμενη γνώμη, τότε προς εφησυχασμό πρέπει να γίνουν συλλήψεις και οι πολιτικοί να εξαγγείλουν νέα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος...

Πολύ παλιά έλεγαν για κάποια ταβέρνα στο λιμάνι, ότι εκεί σύχναζαν «ναυτικοί και άλλα κακοποιά στοιχεία», ήμουν βέβαιος, όμως, ότι τέτοιοι βαρβαρισμοί δεν λέγονται πια. Αλλά δυστυχώς, όχι μόνο λέγονται αλλά και... νομοθετούνται.





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

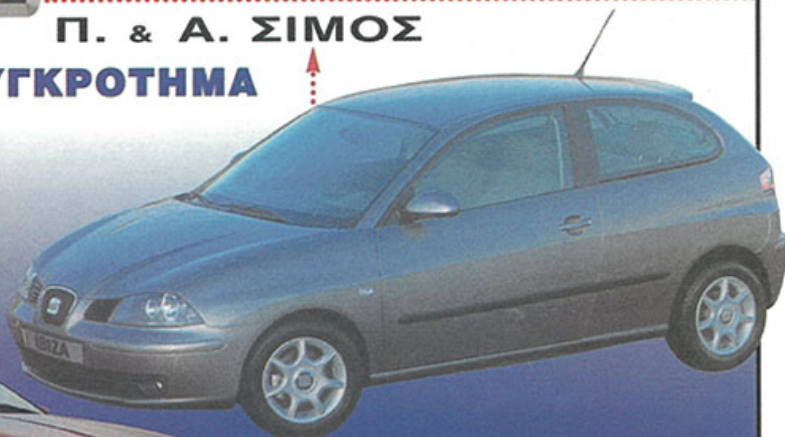


Impocar A.E.

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

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς Α.Ε.:

Σε κρίσιμο σταυροδρόμι;

Παρ' ότι οι διεθνείς εξελίξεις και ο ανταγωνισμός στη λιμενική αγορά τρέχουν με αμείλικτους ρυθμούς, είναι ακόμη άγνωστη η βούληση της κυβέρνησης για το πώς προτίθεται να προχωρήσει με τον ΟΛΠ. Νέα φέτα μετοχοποίησης μέσω Χ.Α.; Πώληση πακέτου μετοχών σε στρατηγικό επενδυτή; Σπάσιμο του ΟΛΠ και παραχώρηση σε ιδιώτες; Απελευθέρωση της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών στην Ελλάδα; Ή τίποτε προς το παρόν; Το άρθρο αυτό επιχειρεί να κάνει μερικές αποσπασματικές επισημάνσεις για το τι μπορεί να επιφυλάσσει το μέλλον στο πρώτο λιμάνι της χώρας, μαζί με ορισμένες προτάσεις περί του πρακτέου.

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



Ας ξεκινήσουμε με μια εντελώς περιληπτική παράθεση μερικών πρόσφατων οικονομικών μεγεθών του ΟΛΠ.

ΟΛΠ Α.Ε. (εκατομμύρια ευρώ)

Έτος	Α. Κύκλος εργασιών	Β. Κέρδη προ φόρων	Λόγος Β/Α
2001	117,4	28,8	24,5%
2002	130,8	30,1	23,0%
2003	142,4	30,5	21,4%
2003 (9/μην)	108,0	24,2	22,4%
2004 (9/μην)	114,1	18,9	16,6%

Για σύγκριση, τα αντίστοιχα μεγέθη για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι τα εξής.

ΟΛΘ Α.Ε. (εκατομμύρια ευρώ)

Έτος	Α. Κύκλος εργασιών	Β. Κέρδη προ φόρων	Λόγος Β/Α
2001	37,9	6,5	17,2%
2002	38,9	4,3	11,1%
2003	40,2	4,7	11,7%
2003 (9/μην)	30,7	4,3	14,0%
2004 (9/μην)	34,6	6,0	17,3%

Παρατηρούμε κατ' αρχάς ότι τα δυο λιμάνια δεν είναι άμεσα συγκρίσιμα. Ο Πειραιάς είναι υπερτριπλάσιος από τη Θεσσαλονίκη όσον αφορά τον ετήσιο τζίρο. Επίσης, και τα δυο λιμάνια είναι σταθερά κερδοφόρα, αν και οι τάσεις είναι διαφορετικές και όχι ομοιόμορφες. Έτσι, ενώ ο κύκλος εργασιών είναι σταθερά αυξητικός και στα δυο λιμάνια, η κερδοφορία ως απόλυτο μέγεθος και ως ποσοστό του τζίρου παρουσιάζει διακυμάνσεις. Ως απόλυτο μέγεθος, τα κέρδη προ φόρων του ΟΛΠ παρουσιάζουν αύξηση μέχρι και το 2003, ενώ στο πρώτο 9μηνο του 2004 παρουσιάζουν κάμψη. Στον ΟΛΘ παρατηρείται κάμψη των κερδών το 2002 και αύξηση μεταγενέστερα. Ως ποσοστό του τζίρου, για τον ΟΛΠ, ενώ μέχρι και το 2003 η κερδοφορία είναι μεγαλύτερη σε σχέση με εκείνη του ΟΛΘ (όντας μέχρι και διπλάσια το 2002), ο δείκτης αυτός παρουσιάζει πτωτική



τάση διαχρονικά, ιδίως στο πρώτο 9μηνο του 2004. Αντίθετα για τον ΟΛΠ, τα κέρδη ως ποσοστό του τζίρου εμφανίζουν ανοδική τάση από το 2002 και μετά, και το πρώτο 9μηνο του 2004 για πρώτη φορά ξεπερνούν το αντίστοιχο ποσοστό του ΟΛΠ.

Η ερμηνεία αυτών των επιδόσεων και τάσεων προφανώς απαιτεί προσεκτική ανάλυση, η οποία ξεφεύγει από το πλαίσιο του παρόντος άρθρου. Οι όποιες βραχυπρόθεσμες τάσεις μπορεί να είναι συμπτωματικές. Εξ άλλου, δεν είναι ακόμη γνωστό πώς θα κλείσει το 2004 σε σχέση με το 2003, άρα οποιοδήποτε συμπέρασμα είναι παρακινδυνευμένο.

Βαρόμετρο για τις οικονομικές επιδόσεις του λιμανιού του Πειραιά είναι το container terminal, η «ατμομηχανή» που ιστορικά έχει συνεισφέρει το μεγαλύτερο ποσοστό στα έσοδα και στα κέρδη του λιμανιού. Είναι γνωστό ότι από το 1998 ο ΟΛΠ είναι στη λίστα των 50 πρώτων λιμανιών του κόσμου στη διακίνηση containers, καταλαμβάνοντας τότε τη 41η θέση. Ένα ενδιαφέρον ερώτημα είναι, θα παραμείνει στη λίστα αυτή και το 2004; Αυτό δεν είναι σίγουρο, ιδίως εάν αναλογιστούμε ότι το 2003 ο ΟΛΠ «έπεσε» στην 50ή θέση, παρά τη συνεχή αύξηση της κίνησής του από το 1996 και μετά. Ο λόγος της πτώσης αυτής είναι ότι η κίνηση των άλλων λιμανιών αυξήθηκε αναλογικά περισσότερο. Προφανώς βέβαια, η αύξηση της κίνησης, και πολλώ μάλλον η παραμονή στο «top 50», δεν πρέπει να είναι αυτοσκοπός. Ο στόχος αυτός είναι επιθυμητός μόνον αν συνοδεύεται από παράλληλη αύξηση της κερδοφορίας και της ποιότητας υπηρεσιών.

Τι επιφυλάσσει λοιπόν το μέλλον στο σταυροδρόμι όπου βρισκόμαστε; Η δική μου γνώμη

είναι ότι αυτό εξαρτάται καίρια από την πρόθεση και τη δράση της κυβέρνησης στο πώς θα προχωρήσει θεσμικά με τον ΟΛΠ, αλλά και από τους κανόνες του παιχνιδιού με τους οποίους θα λειτουργήσουν εφεξής η εταιρεία και η αγορά. Όλα αυτά θα πρέπει να προσδιοριστούν το ταχύτερο δυνατόν.

Ως παράδειγμα, αν πρόθεση της κυβέρνησης είναι η αγορά λιμενικών υπηρεσιών στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και γενικότερα στην Ελλάδα να απελευθερωθεί (βλέπε ιδιωτικό terminal στο Σκαραμαγκά, ή κάτι παρόμοιο), τότε το χρονοδιάγραμμα και οι όροι της απελευθέρωσης θα πρέπει να καταστούν γνωστοί από τώρα. Βάσει αυτών, ο ΟΛΠ θα πρέπει να δρομολογήσει από τώρα συγκεκριμένα διαρθρωτικά μέτρα προσαρμογής στην κατάσταση αυτή, χωρίς τα οποία είναι βέβαιο ότι θα αντιμετωπίσει σοβαρά προβλήματα. Αν φτάσουμε ποτέ στο σημείο αυτό, άποψή μου είναι ότι τα διαρθρωτικά αυτά μέτρα πρέπει να έχουν σχέση με την εναρμόνιση των τιμολογίων και κανονιστικών διατάξεων του ΟΛΠ (και κυρίως εκείνων που έχουν σχέση με συνθέσεις εργατικών ομάδων) με τη διεθνή πρακτική.

Η εφαρμογή τέτοιων μέτρων, αν και αναγκαία σε μια απελευθερωμένη λιμενική αγορά, θα ήταν επιθυμητή ακόμη και αν η τελευταία δεν απελευθερωθεί. Γιατί τα ξένα μοντέρνα container terminals έχουν περίπου 10 ανθρώπους ανά γερανογέφυρα, ενώ ο Πειραιάς έχει περίπου τους διπλάσιους; Ένα άλλο διαρθρωτικό μέτρο είναι η οργάνωση του ΟΛΠ σε κέντρα κέρδους, το καθένα από τα οποία θα είναι πλήρως καθετοποιημένο και θα έχει στόχο να είναι κερδοφόρο, καταργώντας τυχόν σταυρωτές επιδοτήσεις από κερδοφόρους τομείς

του λιμένα προς τομείς που είναι μη ανταποδοτικοί.

Πράγματι, και παρότι ο ΟΛΠ είναι γενικά κερδοφόρος, είναι γνωστό ότι ορισμένες δραστηριότητές του δεν είναι ανταποδοτικές. Ιστορικά, το επιβατικό λιμάνι, μερικές κατηγορίες του συμβατικού φορτίου και γενικά η ναυπηγοεπισκευή ανήκουν στην κατηγορία αυτή. Αν το Ελληνικό Δημόσιο δεν θέλει να επιδοτήσει ζημιολύουσες δραστηριότητες του ΟΛΠ τις οποίες εν τούτοις θέλει να διατηρήσει για λόγους δημοσίου συμφέροντος, τότε θα πρέπει να αφήσει ελεύθερο τον ΟΛΠ είτε να επιβάλει τα απαραίτητα τιμολόγια είτε να εκχωρήσει τέτοιες δραστηριότητες σε ιδιώτες είτε, τέλος, να σταματήσει ορισμένες από αυτές εντελώς, και ας τις αναλάβει κάποιος άλλος.

Δυστυχώς όμως, η ελευθερία λήψης τέτοιων μέτρων ήταν μέχρι τότε περιορισμένη. Ένα κλασικό παράδειγμα είναι τα τέλη ελλιμενισμού των πλοίων ακτοπλοϊας. Αυτά είναι αρκετά χαμηλότερα από τα αντίστοιχα τέλη για τα πλοία εξωτερικού (κρουαζιερόπλοια, φορτηγά) και πολύ χαμηλότερα από όσο χρεώνουν ξένα λιμάνια. Το «Φαιστός Παλάς», ένα από τα μεγαλύτερα ακτοπλοϊκά πλοία της Ελλάδας, πληρώνει περί τα 158€ για μια μέρα parking στο επιβατικό λιμάνι του Πειραιά. Αλλά στο τελευταίο έχουν επενδυθεί τεράστια κονδύλια για υποδομές. Ποια είναι άραγε η κεφαλαιακή απόδοση αυτών των επενδύσεων; Δεν έχω τα πλήρη στοιχεία, αλλά εκτιμώ πως αυτή είναι εξαιρετικά χαμηλή. Η εικόνα είναι παρόμοια και για τα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας, εγείροντας το ερώτημα με ποιον τρόπο θα γίνει η επαρκής χρηματοδότηση λιμενικών υποδομών που χρήζουν αναβάθμισης.

Όμως, τα τιμολόγια του ΟΛΠ για την ακτοπλοϊα, παρά τις αλλεπάλληλες αυξήσεις ακτοπλοϊκών ναύλων τα τελευταία χρόνια, είναι καθυλωμένα από την Πολιτεία στο ίδιο επίπεδο από το 1998, όντας εξαιρετιστικά χαμηλά από όποια οπτική και να τα δει κάποιος. Συγκριτικά με το parking fee των 158€ την ημέρα, στο ίδιο πλοίο το εισιτήριο οικονομικής θέσης για δυο άτομα με Ι.Χ. από τον Πειραιά στο Ηράκλειο με επιστροφή κοστίζει περί τα 268€ στο κατ'στρωμα και 436€ σε εξωτερική καμπίνα - και όλα αυτά στη χαμηλή σεζόν! Υπόψη ότι το

Από το 1955
στην υπηρεσία της ναυτιλίας



 **TSOUKATOS**

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ - ΚΑΛΩΔΙΑ - ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ



πλοίο αυτό είναι χωρητικότητας 2.182 επιβατών και 600 Ι.Χ.

Από μια άποψη, μια τέτοια αντιμετώπιση μπορεί σαφώς να θεωρηθεί ως έμμεση επιδότηση των ακτοπλοϊκών εταιρειών από το Ελληνικό Δημόσιο, παρ' όλων ότι οι τελευταίες είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις με σκοπό το κέρδος. Μεγάλο μέρος της επιδότησης αυτής γίνεται μέσω κρατικών εταιρειών εισηγμένων στο Χ.Α. (ΟΛΠ και ΟΛΘ αντίστοιχα), προς ιδιωτικές εταιρείες επίσης εισηγμένες στο Χ.Α. (ΑΝΕΚ, ΔΑΝΕ, ΝΕΛ, ΜΙΝΟΑΝ, Blue Star Ferries και Επιχειρήσεις Αττικής). Το ερώτημα είναι, υπάρχει κάποιος συγκεκριμένος λόγος για μια τέτοια επιδότηση, ιδίως αν αυτή οδηγεί τα μεγάλα λιμάνια σε μικρότερη κερδοφορία και σε αδυναμία ανάπτυξης των υποδομών τους; Το πιθανό επιχείρημα ότι αυτό γίνεται για κοινωνικούς λόγους ακούγεται αστείο στην εποχή της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας. Αν πράγματι υπάρχει τέτοια πρόθεση της Πολιτείας, θα ήταν πολύ πιο αποτελεσματικό να επιδοτηθούν οι επιβάτες των άγονων γραμμών απευθείας, παρά έμμεσα, και δόθεν διά του ΟΛΠ ή των εισηγμένων στο Χ.Α. ακτοπλοϊκών εταιρειών. Όσο για το επιχείρημα ότι η όποια αύξηση των λιμενικών τελών που χρεώνονται τα πλοία τελικά θα μετακυλισθεί στον επιβάτη, δεδομένου του μεγάλου πλήθους επιβατών, η ανά επιβάτη ενδεχόμενη αύξηση των λιμενικών τελών θα είναι εξαιρετικά χαμηλή. Αλλά ακόμη και αν όλα τα ανωτέρω επιχειρήματα ήταν λάθος, υπάρχει και ένα άλλο σοβαρότερο. Η διαφοροποίηση λιμενικών τελών ανάλογα με τον προορισμό (χαμηλότερα για πλοία εσωτερικού, υψηλότερα για πλοία εξωτερικού) απαγορεύεται ρητά από τον Κοινοτι-

κό Κανονισμό 4055/86! Αν όμως αληθεύει η πληροφόρησή μου πως τα πολλά λιμάνια της χώρας διόρθωσαν την ψαλίδα αυτή ανάποδα, δηλαδή κατεβάζοντας τα τέλη πλοίων εξωτερικού στα επίπεδα των τελών πλοίων εσωτερικού, το ερώτημα από πού θα βρεθούν τα χρήματα για τις λιμενικές υποδομές είναι ακόμη πιο πιεστικό.

«There is no free lunch» λένε οι Αγγλοσάξονες. «User pays» λέει η Πράσινη Βίβλος για τα λιμάνια. «Δώσε μου και μένα, μπάρμπα», μοιάζει να είναι η ελληνική άποψη, από όσους πιστεύουν ότι η λιμενική υποδομή, και μάλιστα υψηλών προδιαγραφών, είναι δημόσιο αγαθό που πρέπει να παρέχεται δωρεάν.

Μιλώντας για επιδοτήσεις, μια κλασική μορφή επιδότησης που συνεπάγεται η μη ανταποδοτικότητα του επιβατικού λιμένα του Πειραιά είναι η σταυρωτή επιδότησή του από τα κέρδη του container terminal. Μια τέτοια σταυρωτή επιδότηση μόνο στρεβλώσεις μπορεί να προκαλέσει και είναι διπλά εις βάρος της ανταγωνιστικότητας του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων σε μια εποχή που το ζητούμενο είναι πώς αυτή να αυξηθεί. Διπλά επειδή το terminal, όχι μόνον αναγκάζεται να χρεώνει περισσότερα, αλλά και επειδή τμήμα των κερδών που παράγει διοχετεύεται όχι για τη δική του ανάπτυξη, αλλά σε άλλους μη ανταποδοτικούς τομείς του λιμένα.

Όσο για τη ναυπηγοεπισκευή, πολλά θα μπορούσαν να γραφούν γι' αυτή. Ο ΟΛΠ είναι ο μόνος φορέας του Δημοσίου που, μη όντας ναυπηγείο, εν τούτοις έχει ιστορικά συνεισφέρει τεράστια κονδύλια για τη στήριξη της δραστηριότητας αυτής, στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος και αλλού. Η κεφαλαιακή

απόδοση των επενδύσεων αυτών είναι κατά τη γνώμη μου άκρως προβληματική, με την έννοια ότι θα μπορούσαν τα σχετικά κονδύλια να διατεθούν προς άλλους τομείς, κεντρικούς στη λιμενική δραστηριότητα, που έχουν άμεση ανάγκη επενδύσεων για να αναβαθμίσουν την ανταγωνιστικότητα του ΟΛΠ ως λιμανιού. Μήπως έφτασε η ώρα ο ΟΛΠ να απεμπλακεί από τη δραστηριότητα αυτή, εκχωρώντας πλήρως τη διαχείρισή της σε ιδιώτες, έναντι τιμήματος φυσικά; Και ας μεριμνήσουν αυτοί για τις ναυπηγοεπισκευαστικές υποδομές ώστε να είναι ανταγωνιστικοί.

Τέλος, μια άλλη δράση που νομίζω πρέπει να γίνει, είναι να δρομολογηθούν από πλευράς Πολιτείας οι νομοθετικές εκείνες παρεμβάσεις ώστε ο ΟΛΠ να καταστεί πιο ευέλικτος στη λειτουργία του. Ενδεικτικά, αυτές περιλαμβάνουν μεγαλύτερη ευελιξία στις προμήθειες και στην πρόσληψη προσωπικού (με διαδικασίες εκτός ΑΣΕΠ σε ορισμένες κατηγορίες). Τα λιμάνια που ανταγωνίζονται τον Πειραιά είναι απαλλαγμένα από τέτοιες αγκυλώσεις.

Στο γενικό πλαίσιο, στη νέα σελίδα που έχει γυρίσει ο ΟΛΠ μετά την επιτυχή μετοχοποίηση του το 2003, είναι φανερό ότι η εταιρεία έχει την υποχρέωση να λειτουργεί με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, να είναι κερδοφόρα σε όλες τις δραστηριότητές της και να προσφέρει συνεχώς καλύτερες υπηρεσίες σε όλους τους πελάτες της. Το εταιρικό σχήμα δίνει την ευκαιρία στο πρώτο λιμάνι της χώρας να κινηθεί επιθετικά και να εκμεταλλευτεί τις νέες ευκαιρίες που του παρουσιάζονται. Όμως, τις ευκαιρίες αυτές θα πρέπει να τις καλλιεργήσει, να τις κυνηγήσει και να τις αδράξει δυναμικά το ίδιο το λιμάνι. Σε καμιά περίπτωση δεν θα του σερβιριστούν έτοιμες στο πιάτο.



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

[άποψη]

Οι ελληνικές ναυπηγικές μονάδες μπορούν να αναπτυχθούν

Με αφορμή τα σχόλια εγκρίτων ειδικών του κλάδου για τη ναυπηγική βιομηχανία, θα ήθελα να προσθέσω μερικές απόψεις, οι οποίες είναι γνωστές βεβαίως, αλλά δεν αναφέρθηκαν σε συμπεράσματα, ώστε τουλάχιστον σήμερα οι αρμόδιοι υπουργοί να δώσουν τις κατάλληλες οδηγίες και να πάρουν τα κατάλληλα μέτρα για βελτίωση της παραγωγικότητας και γενικότερης κατάστασης συνθηκών ανάπτυξης, τουλάχιστον στη δική μας χώρα, διότι το πρόβλημα της Ευρώπης με τις ναυπηγήσεις αγγίζει άλλες πλευρές. Πρόσφατα το YEN ανακοίνωσε ότι 169 Ε/Γ-Ο/Γ θα αντικατασταθούν μέχρι το 2010 και κίνητρο γι' αυτήν την επιστολή είναι μερικά από αυτά να κατασκευαστούν στη χώρα μας.

Του Χρήστου Σιμόπουλου, συμβούλου ναυπηγού, μηχανολόγου





Δεν θα αναφερθώ στις μεγάλες μονάδες της Ελλάδας, που έχουν τις δικές τους ιδιαιτερότητες, αλλά οι απόψεις και τα μέτρα που θα πρέπει να εφαρμοστούν αφορούν και σε αυτές.

Επειδή στον κλάδο μας κυκλοφόρησαν πολλοί σοφοί, από συνδικαλιστές μέχρι υπουργούς, που προσπάθησαν να δώσουν λύσεις του προβλήματος χωρίς αποτέλεσμα και χωρίς καμία ευθύνη, όπως εκείνες του Σκαρμαγκά με τη συμμετοχή των εργαζομένων και άλλες, δημοσιεύονται στο παρόν άρθρο φωτογραφίες του τελευταίου ναυπηγήματος στο Πέραμα, μόνο και μόνο για να καταλάβουν οι ενδιαφερόμενοι που ασχολούνται με την ανάπτυξη της Ζώνης και γενικότερα των ναυπηγικών μονάδων ότι η ναυπηγική και η παραναυπηγική βιομηχανία στο Πέραμα διαθέτει και τεχνογνωσία και κατάλληλο επιστημονικό και εργατοτεχνικό προσωπικό, για να παρουσιάσει αξιόλογα έργα, με συναγωνίσιμα κοστολόγια. Στους τομείς αυτούς θα πρέπει οι αρμόδιοι να

στρέψουν την προσοχή τους για να επιτύχουν την ανάπτυξη, μειώνοντας την ανεργία, όχι με επιδοτήσεις και παραγωγή τεμπέληδων αλλά με επιδότηση της εργασίας και της παραγωγικότητας.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΑΜΕΣΑ ΜΕΤΡΑ

- Μείωση των ασφαλιστικών εισφορών των εργαζομένων τουλάχιστον κατά 50%, που σήμερα υπερβαίνουν σε ποσοστό 100% των αμοιβών τους. Αν αυτό δεν επιτρέπεται από την Κοινότητα, καταργήστε την υποχρεωτική ασφάλιση στο ΙΚΑ και προωθήστε υποχρεωτικά την ιδιωτική ασφάλισή τους.
- Σύσκεψη και κοινές αποφάσεις των ενδιαφερομένων φορέων, συνδικαλιστών και ιδιωτών, χωρίς συντεχνιακές επιδιώξεις με στόχο την ανάκαμψη των εργασιών.
- Ελευθερία στις μειώσεις προσωπικού στα απαραίτητα επίπεδα της παραγωγικότητας. Οι δουλειές μας στον Πειραιά

δεν είναι συνεχείς, μπορούν όμως να γίνουν εφ' όσον δουλέψουμε σωστά.

- Μεγαλύτερη σοβαρότητα και τιμιότητα του κράτους, κάτι που δεν συμβαίνει στην πατρίδα μας και έτσι συμβάλλει στην ανασφάλεια του επενδυτή.
- Φορολόγηση των ναυπηγικών εργασιών με σταθερό συντελεστή και χωρίς ΦΠΑ ούτε των υπεργολάβων, εφ' όσον ο τελικός αποδέκτης είναι το πλοίο, το οποίο και απαλλάσσεται.
- Αναμόρφωση του τραπεζικού συστήματος, ίσως με τη δημιουργία Consortium τραπεζών, να λύσουμε το πρόβλημα έκδοσης εγγυητικών επιστολών προκαταβολής και καλής εκτέλεσης, έστω με πρόσθετη ασφάλιση των κατασκευών.

Συζητούσαμε με τους αρμοδίους μεγάλου ναυπηγείου για παρόμοια κατασκευή σαν το πλοίο των φωτογραφιών, που σήμερα του κάνουν εγκώμια, και μας ζητούσαν τραπεζική εγγύηση μελέτης και σχεδίασης, διότι δεν



υπάρχει τραπεζικός οργανισμός να καλύψει τις διάφορες περιπτώσεις.

- Κατάργηση της γραφειοκρατίας και της κρατικής παρέμβασης με διατάγματα τύπου «κατά την κρίση της Αρχής ή της Αρμόδιας Υπηρεσίας», σημεία τα οποία αποτελούν πεδία συναλλαγής, εκμετάλλευσης και καθυστερήσεων.

Η διαχείριση και διεύθυνση των ναυπηγείων που θα καλύπτονται από τραπεζικές εγγυήσεις, για την καλή εκτέλεση των εργασιών θα ζητούν αντίστοιχα τις ανάλογες εγγυήσεις εξοφλήσεως των εργασιών.

Το σημερινό καθεστώς είναι επιεικώς απαράδεκτο.

Εκβιασμοί και «φέσια» αποτελούν συνηθισμένο φαινόμενο με όλα τα γνωστά επακόλουθα, συμβάλλοντας στην απαξίωση και την ανεργία.

- Συμφωνία με τις συνδικαλιστικές οργανώσεις και αποδοχή τρόπου επίλυσης

διαφορών (Ειδικό Τμήμα Δικαστηρίων) ώστε οι αποφάσεις να δεσμεύουν όλα τα μέρη και να σταματήσουν οι ανατιολόγητες απεργίες.

- Ενίσχυση της εκτελεστικής εξουσίας για την εφαρμογή των νόμων.
- Κίνητρα εξυπηρέτησεως των πλοίων στις επισκευαστικές προβλήτες.
- Μελέτη - αναθεώρηση των τιμολογίων δεξαμενισμού, αν απαιτείται, με βάση την προσφορά και ζήτηση στην περιοχή.
- Εκστρατεία ενημερώσεως των Ελλήνων εφοπλιστών περί μειώσεως του κόστους των εργασιών και προσφορών επιπρόσθετων εξυπηρετήσεων.
- Επιθεωρήσεις των επισκευαζόμενων πλοίων να γίνονται μόνο από τους επιθεωρητές των υπουργείων και να σταματήσουν αυτά που συμβαίνουν με συνδικαλιστές.
- Το μέτρο όμως που θα πρέπει να προω-

θηθεί το ταχύτερο είναι αυτό της εγγύησης του Ελληνικού Δημοσίου κατά 30% τουλάχιστον, όπως έχουν επιτύχει τα περισσότερα ναυπηγεία της Ευρώπης (Ισπανία και Ιταλία 35%, Γαλλία κτλ.).

Εδώ πρέπει να σημειώσουμε ότι το Δημόσιο δεν έχει χάσει χρήματα ποτέ από εγγυήσεις για πλοία, σε περιπτώσεις βέβαια όπου οι τράπεζες εφάρμοσαν τα τραπεζικά κριτήρια και δεν χαρίστηκαν χρήματα με δάνεια σε άσχετους υποψήφιους εφοπλιστές. Επίσης, θα πρέπει να τονίσουμε ότι οι ναυπηγικές μας βιομηχανίες στη χώρα μας έχουν εξειδικευτεί αρκετά σε μετασκευές ειδικών πλοίων, όπου ακόμη υπάρχει ζήτηση.

Τέλος, θα ήθελα να δηλώσω στους φίλους μου συνδικαλιστές, όπως έκανα 35 χρόνια κοντά τους, ότι οι αναφορές μου στον κλάδο τους έχουν μόνον ένα σκοπό: την ανάκαμψη των εργασιών και τη μείωση της ανεργίας.

MARICHEM

WORLDWIDE



MARIGASES

SERVICES

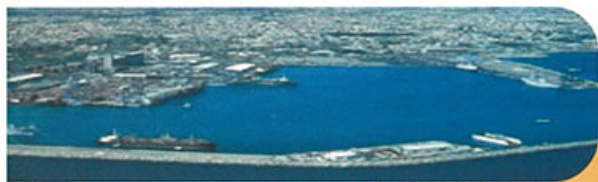
**Delivered on a plate,
as and when you require**



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



ΕΛΛΑΔΑ

ΚΥΠΡΟΣ

Υπάρχει
προοπτική ακτοπλοϊκής
επανασύνδεσης

Η έλλειψη ακτοπλοϊκής σύνδεσης μεταξύ Ελλάδας και Κύπρου είναι ένα γεγονός που έχει απασχολήσει κατά καιρούς την κυπριακή κυβέρνηση. Οι λόγοι της μη ύπαρξης δρομολογίων από και προς την Κύπρο, τόσο από ελληνικές όσο και από κυπριακές εταιρείες, είναι κατά κύριο λόγο το αυξημένο κόστος και η σπατάλη χρόνου.

Στην τελευταία μας επίσκεψη στη Μεγαλόνησο και στη συνάντηση που είχαμε με τον κ. Σέργιο Σεργίου, διευθυντή του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του υπουργείου Συγκοινωνιών & Έργων Κύπρου, του θέσαμε το ερώτημα για το αν υπάρχουν προοπτικές σύνδεσης και κατά πόσον έχουν προβεί σε συγκεκριμένες ενέργειες και ποιες.

Τον ρωτήσαμε επίσης εάν με την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. θεωρεί ότι πρέπει να επιδοτηθεί η ακτοπλοϊκή σύνδεση, με την ίδια λογική που επιδοτούνται οι αερομεταφορές. Ο κ. Σεργίου επισήμανε τα εξής στην απάντησή του:

«Είναι γεγονός ότι η τακτική ακτοπλοϊκή - επιβατική σύνδεση Κύπρου - Ελλάδας είχε καταργηθεί τα τελευταία χρόνια και αυτό οφειλόταν στη μειωμένη ζήτηση, που καθιστούσε τη γραμμή μη συμφέρουσα οικονομικά. Η Κύπρος εξυπηρετείται, όσον αφορά την Ελλάδα, με τακτική αεροπορική σύνδεση καθώς επίσης και με φορτηγά πλοία, αλλά αυτό δεν είναι αρκετό αφού η τακτική ακτοπλοϊκή - επιβατική σύνδεση κρίνεται απαραίτητη ανάμεσα στις δύο χώρες. Ζήτηση υπάρχει και από ένα σημαντικό αριθμό πολιτών της Ελλάδας και της Κύπρου που για διά-

φορους λόγους δεν μπορούν να ταξιδέψουν με αεροπλάνο και επιθυμούν, κυρίως για οικογενειακούς λόγους, να μεταβούν από τη μια χώρα στη άλλη. Έγινε ήδη επαφή με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας της Ελλάδας για να παρέχεται η δυνατότητα χρησιμοποίησης των επιβατηγών πλοίων που εκτελούν κρουαζιέρες σε ελληνικά νησιά, να μεταφέρουν και επιβάτες που θα επιβιβάζονται σε κάποιο λιμάνι της μιας χώρας και θα αποβιβάζονται σε λιμάνι της άλλης χώρας. Το θέμα αυτό εξακολουθεί να εκκρεμεί στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Παράλληλα, το υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων της Κύπρου σε συνεννόηση με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας της Ελλάδας μελετούν πρόταση ναυτιλιακής εταιρείας για καθιέρωση ακτοπλοϊκής - επιβατικής σύνδεσης Ελλάδας - Κύπρου.

Το θέμα αυτό μαζί με άλλα θέματα που αφορούν τη ναυτιλία συζητήθηκαν πρόσφατα από τους αρμόδιους υπουργούς των δύο χωρών σε κοινή συνάντησή τους. Ο υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων της Κύπρου, Χάρης Θράσου, δήλωσε πως ο ναύλος για ταξίδι στην Ελλάδα με τη δρομολόγηση πλοίων σε τακτικές γραμμές αναμένεται να είναι πιο χαμηλός από αυτόν των κρουαζιερόπλοιων.

Υπό μελέτη βρίσκονται ακόμη θέματα που αφορούν τη συχνότητα των δρομολογίων καθώς και το λιμάνι εξυπηρέτησης αυτής της γραμμής. Τα θέματα αυτά, που απασχολούν τις συναρμόδιες Αρχές των δύο χωρών, αναμένεται να συζητηθούν σε νέα συνάντηση των δύο υπουργών πριν από το τέλος του έτους».

Η επιδότηση της ακτοπολικής σύνδεσης

«Με την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. η ακτοπολική - επιβατική σύνδεση Ελλάδας - Κύπρου θα μπορούσε να επιδοτηθεί στο πλαίσιο του προγράμματος short-sea shipping που προωθείται από την Ε.Ε. για τη μεταφορά αγαθών μεταξύ χωρών. Εκτός αυτού η Ε.Ε. προωθεί τη δημιουργία «Motorways of the Sea» μεταξύ χωρών για αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου και ενίσχυση της περιφερειακής σύνδεσης μεταξύ νησιών και χωρών. Με τη δημιουργία των «Motorways of the Sea» θα παρέχεται συχνή, αποτελεσματική, αξιόπιστη υπηρεσία που θα μπορεί να ανταγωνιστεί άλλα μέσα μεταφοράς λόγω του χαμηλού κόστους αλλά και του χρόνου μεταφοράς. Το Τμήμα μας παρακολουθεί τις εξελίξεις των πιο πάνω εισηγήσεων της Ε.Ε. και προωθεί την ανάπτυξη και δημιουργία τους, που θα βοηθήσει στην περαιτέρω ανάπτυξη της ναυτιλίας τόσο στην Κύπρο όσο και στην Ε.Ε.»



Στα σχόλια του κ. Σέργιου Σεργίου, ο δρ Άλκης Κορρές του Πανεπιστημίου Αιγαίου αντιπαραθέτει μία διαφορετική οπτική γωνία αντιμετώπισης της ακτοπολικής επανασύνδεσης Ελλάδας και Κύπρου.

Η σύνδεση φαίνεται ότι κατά κάποιον ακροβατικό τρόπο επιδιώκεται να περάσει μέσα από χρήση κρουαζιερόπλοιων σε μικτό ρόλο πλοίου γραμμής/κρουαζιερόπλοιου με αλλαγή στη νομοθεσία, αν κατάλαβα καλά, αφού διάβασα προσεκτικά τετράκις την εκ είκοσι τεσσάρων γραμμών παράγραφο. Αυτά τα πράγματα δεν είναι τόσο εύκολα.

Άλλο το κρουαζιερόπλοιο, άλλο το ποσάτι. Αν αρχίζουμε να τα μπερδεύουμε, όταν όλος ο άλλος πλανήτης τα θεωρεί ξεχωριστές δραστηριότητες, ο κόσμος θα διερωτάται πού το πάμε.

Αυτό που μου έμεινε, πάντως, είναι ότι η προηγούμενη απόπειρα σύνδεσης με RoPax ηττήθηκε από την αεροπορική μεταφορά, η οποία σήμερα δεσπόζει στη σύνδεση της Κύπρου με την Ελλάδα. Την Ελλάδα που ουσιαστικά αποτελεί την πύλη της Κύπρου στην Ε.Ε.

Υπάρχουν βέβαια τα RoRo για να παρατείνουν τα όρια της οδικής μεταφοράς μέχρι την Κύπρο, αλλά δεν είναι δυνατόν τα δυο διαθέσιμα μέσα να καλύψουν μεταφορικές ανάγκες επιβατικού κοινού που επιθυμεί να διακινηθεί μεταφέροντας κάτι παραπάνω από μια βαλίτσα και κάτι λιγότερο από μια νταλίκα.

Κατά συνέπεια, συμφωνώ κατ' αρχήν με τη διάγνωση ότι η

δρομολόγηση RoPax είναι αναγκαία.

Η απόσταση Λεμεσού - Πειραιά, όπως θα δείτε στο μόνιτόρ σας, είναι 525 ναυτικά μίλια τα οποία στο παρελθόν απαιτούσαν ταξίδι 33 ωρών. Παρά τις προσπάθειες του πληρώματος να κάνει τις ώρες να περνούν ευχάριστα, το ταξίδι ήταν φοβερά μακρύ και βαρετό.

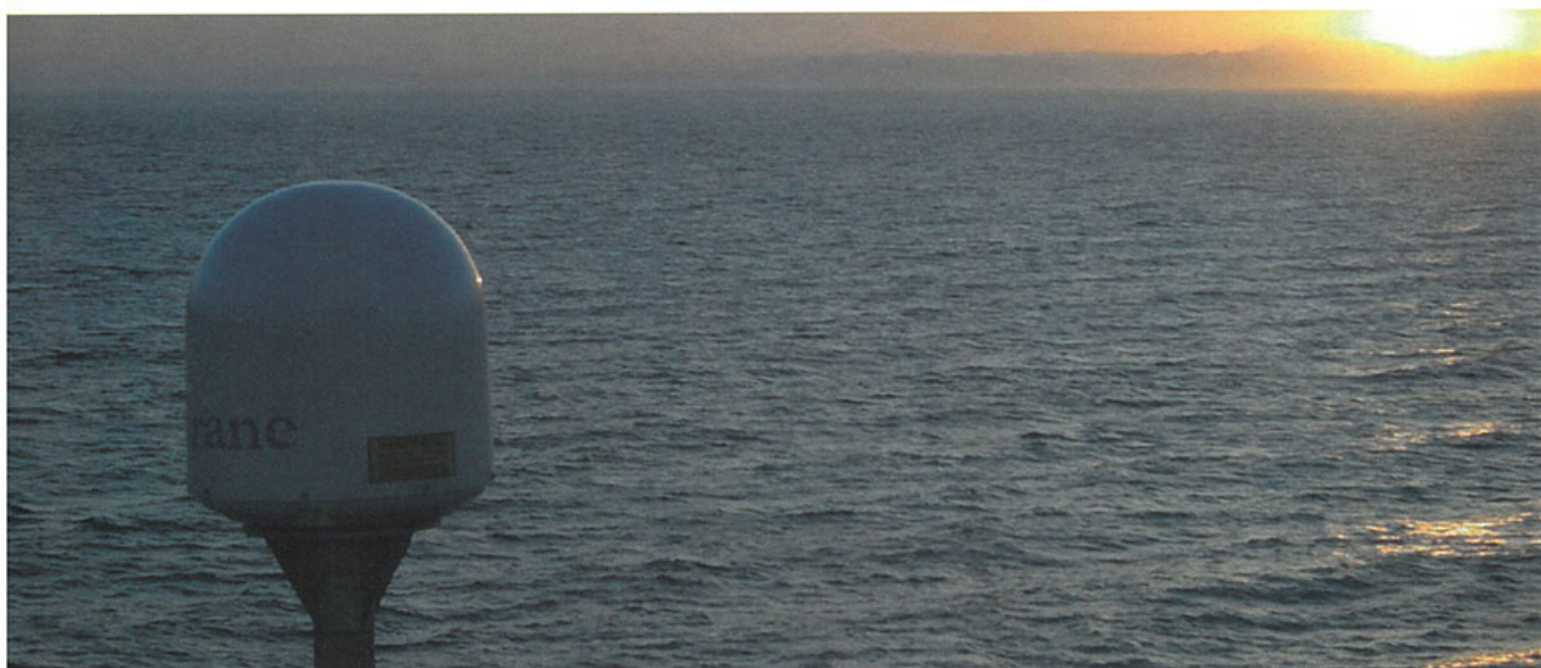
Σήμερα, βεβαίως, με βαπόρια σαν αυτά που τρέχουν με τριάντα έναν κόμβους, η διάρκεια του πλου θα έπεφτε στο μισό. Δεκαέξι, ας πούμε, αντί τριάντα τρεις ώρες. Μούρλια. Αν η επανασύνδεση γίνει με αργά πλοία, φοβάμαι ότι η βαρεμάρα θα ξανασκοράρει.

Το μέγα ερώτημα είναι πάντως πόσο θα κοστίζει το ταξίδι. Εκεί το κλειδί το κρατάει η μέση πληρότητα. Αν τα βαπόρια γεμίζουν, είναι βέβαιο ότι ο ναύλος θα είναι σημαντικά χαμηλότερος από αυτόν τύπου αεροπλάνου.

Αν όχι, μπορεί να υπάρξουν τα παλιά προβλήματα. Υψηλή πληρότητα στα πλοία θα σημάνει χαμηλότερη στα αεροπλάνα, άρα ενδέχεται η αεροπορική μετάβαση στο νησί στο μέλλον να κοστίζει κάτι παραπάνω».

Inmarsat Fleet 77

Η νέα εποχή στις **δορυφορικές
τηλεπικοινωνίες** έχει ήδη αρχίσει...



Το **Fleet 77** αποτελεί το πιο εξελιγμένο σύστημα για υπηρεσίες φωνής και μεταφοράς δεδομένων μέσα από τους δορυφόρους Inmarsat. Πρωτοεμφανίστηκε πριν από περίπου 2 χρόνια εντυπωσιάζοντας με τις πρωτοποριακές δυνατότητες που προσφέρει στο χρήστη και σήμερα αποτελεί την πρώτη επιλογή μιας ναυτιλιακής εταιρείας που ενδιαφέρεται τόσο να αυξήσει την αποτελεσματικότητα των τηλεπικοινωνιών της όσο και να μειώσει το κόστος τους.



Οι πωλήσεις των συστημάτων Fleet 77 έχουν παρουσιάσει σημαντική αύξηση κατά τη διάρκεια των τελευταίων μηνών και αναμένεται ολοένα και περισσότερες εταιρείες να το εγκαταστήσουν. Δικαιολογημένα κάποιοι μιλούν για μια νέα εποχή που ξεκίνησε στις δορυφορικές τηλεπικοινωνίες. Το Fleet 77 προσφέρει στο χρήστη, εκτός από low speed voice, fax και data υπηρεσίες, τη δυνατότητα για high speed data επικοινωνία μέσω ISDN σύνδεσης καθώς και τη δυνατότητα ογκοκρέωσης μέσω της υπηρεσίας MPDS.

Η ελληνική αγορά δείχνει να έχει αγκαλιάσει το Fleet 77, και ο κ. Πάνος Τσικόπουλος, εμπορικός διευθυντής της Navarino Telecom, ενός από τους μεγαλύτερους παροχείς δορυφορικών τηλεπικοινωνιών για ναυτιλιακές εταιρείες, όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και παγκοσμίως, μας δήλωσε: «Μπορούμε να πούμε με σιγουριά ότι η εισαγωγική περίοδος για το Fleet 77 έληξε και ότι πλέον οι περισσότερες εταιρείες το αντιμετωπίζουν σαν ένα πολύτιμο εργαλείο, που τους βοηθάει να έχουν αμεσότερη και ταχύτερη επικοινωνία με τα πλοία τους, οπουδήποτε και αν αυτά βρίσκονται, και μάλιστα με χαμηλότερο κόστος. Αυτό εξαρτάται από τον τρόπο χρήσης της κάθε υπηρεσίας και σε αυτό η Navarino μπορεί να κάνει τη διαφορά, καθώς ο ρόλος μας δεν είναι μόνο να παρέχουμε στους πελάτες μας το τερματικό και τη συγκεκριμένη υπηρεσία αλλά και να τους ενημερώνουμε για το πώς μπορούν να αποκομίζουν τα μεγαλύτερα δυνατά οφέλη

από τη χρήση της. Γι' αυτόν το λόγο οι ζωντανές παρουσιάσεις του Fleet 77 που διοργανώνουμε στις εγκαταστάσεις μας συνοδεύονται και από σύνομο εκπαιδευτικά σεμινάρια».

Η Navarino Telecom, εκτός από διανομέας υπηρεσιών Inmarsat μέσω των σταθμών της Stratos, είναι και εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος του κορυφαίου κατασκευαστή συστημάτων δορυφορικών τηλεπικοινωνιών, Thrane & Thrane. Αξίζει να σημειώσουμε ότι το 60% των Fleet 77 που έχουν εγκατασταθεί παγκοσμίως, έχουν κατασκευαστεί από την Thrane & Thrane. Η Navarino αποτελεί το μοναδικό Fleet Service Center της Thrane & Thrane στην Ελλάδα και διαθέτει τεχνικό τμήμα που μπορεί να αναλάβει όχι μόνο την εγκατάσταση αλλά και την επισκευή ενός Fleet terminal σε οποιοδήποτε λιμάνι του κόσμου.

Η οικογένεια των υπηρεσιών Fleet απαρτίζεται από ακόμα δύο μέλη, το Fleet 55 και το Fleet 33. Το τελευταίο, μάλιστα, έχει χαρακτηριστεί ως ο διάδοχος του πρώτου σε πωλήσεις συστήματος Inmarsat, του mini-M. Όλες οι υπηρεσίες Fleet πρόκειται να αναβαθμιστούν σταδιακά μέσα στα επόμενα χρόνια.

Την αρχή θα κάνει το Fleet 77, το οποίο στα μέσα της επόμενης χρονιάς θα προσφέρει σε παλιούς και νέους χρήστες τη δυνατότητα χρήσης ταχύτητας για μεταφορά δεδομένων 128 kbps, δηλαδή τη διπλάσια ταχύτητα από ό,τι σήμερα.

Η συμβολή των Χίων στην ανάπτυξη της Οδησσού



Το Ελληνοουκρανικό Επιμελητήριο και η Χιακή Αδελφότητα Αττικοβοιωτίας «Ο Κοραής» οργάνωσαν ημερίδα με θέμα τη «συμβολή των Χίων στην ανάπτυξη της Οδησσού».

Στην ημερίδα, που φιλοξενήθηκε στο κατάμεστο μέγαρο του Πειραιϊκού Συνδέσμου, παρουσιάστηκε το βιβλίο του συγγραφέα Κώστα Γ. Αυγητίδη, με θέμα τη βιογραφία του μεγάλεμπορα, επιχειρηματία και πλοιοκτήτη Θεόδωρου-Παύλου Ροδοκανάκη. Στην ομιλία του, ο πρόεδρος του Ελληνοουκρανικού Επιμελητηρίου Γιάννης Πολυχρονόπουλος τόνισε, μεταξύ άλλων, τα εξής: «Είναι ευρύτατα γνωστή η συμμετοχή των Χίων στην ανάπτυξη κυρίως της Σύρου, αλλά και του Πειραιά, όμως το να διαπιστώνεις με τα ίδια σου τα μάτια ότι οι Χιώτες εγκαταστάθηκαν στην Οδησσό πριν από διακόσια και πλέον χρόνια και έστησαν τις επιχειρήσεις τους εδώ, στην τότε νότια Ρωσία, αναπτύσσοντας εμπορικά δίκτυα, τραπεζικές και ασφαλιστικές υπηρεσίες, βιομηχανίες κ.λπ., είναι πραγματικά εκπληκτικό. Αυτό ήταν τελικά ένα πολύ σημαντικό ερώτημα, το οποίο με ώθησε στην απόφασή μου να έλθω σε επικοινωνία με Χιώτες του Πειραιά, να μιλήσω μαζί τους και να συναποφασίσουμε ενέργειες που θα αναδείκνυαν όλες τις σημαντικές οικογένειες από τη Χίο, οι οποίες συνέβαλαν στην ανάπτυξη των πόλεων-λιμένων του Ευξείνου Πόντου και της Μεσογείου. Θεωρούμε ότι η καταγραφή και η ανάδειξη της ιστορίας των μεγάλων οίκων εμπορίου, βιομηχανίας και υπηρεσιών που ιδρύθηκαν

από τους Χιώτες της Οδησσού, είναι υποχρέωσή μας και να το κάνουμε για να μάθουν οι νεότεροι τις άγνωστες αλλά και λαμπρές σελίδες που έγραψαν οι πρόγονοί μας, ώστε να διδαχθούν, να τους μιμηθούν και να γίνουν ακόμη καλύτεροι. Ως Ελληνοουκρανικό Επιμελητήριο επιδιώξαμε και τελικά το πετύχαμε να δημιουργήσουμε μια σταθερή γέφυρα φιλίας και συνεργασίας με την Ουκρανία και ειδικότερα με την πόλη της Οδησσού, δημιουργώντας το νέο Μουσείο της Φιλικής Εταιρείας, συμβάλλοντας στην ίδρυση του παραρτήματος του Ιδρύματος Ελληνικού Πολιτισμού, τη βιβλιοθήκη, εκδίδοντας βιβλία ελληνοουκρανικού ενδιαφέροντος, οργανώνοντας εκθέσεις ελληνικών προϊόντων και παρουσιάζοντας ελληνικά πολιτιστικά δρώμενα». Μεταξύ των ομιλητών ήταν ο πλοιοκτήτης Σίμος Παληός, ο οποίος αναφέρθηκε στην πρωτοβουλία του κ. Πολυχρονόπουλου για την ανάδειξη και συμβολή των Χίων στην ανάπτυξη της Οδησσού. Συγκεκριμένα ο κ. Παληός είπε: «Υπάρχουν ιστορικοί θησαυροί που μένουν δυστυχώς κρυμμένοι ακόμη στα ντουλάπια των αρχείων, άγνωστες ιστορικές πτυχές που πρέπει να ανακαλύψουμε. Θεωρώ ότι η πρωτοβουλία αυτή είναι η απαρχή για μια συνάντηση με την Ιστορία, για μια επανασύνδεση με τις ρίζες μας.

Η συμβολή των Χίων της Διασποράς και ιδιαίτερα της Οδησσού υπήρξε καθοριστική για την ανάπτυξη του λίκνου της Ελληνικής Επανάστασης.

Μεγάλες προσωπικότητες, που ξεκίνησαν από ταπεινές οικογένειες, μπόρεσαν να μεγαλουργήσουν χάρις στον ανήσυχο και δημιουργικό χαρακτήρα τους.

Εκείνο που μας συγκινεί και μας συνεπαίρνει, ακόμη και σήμερα, είναι το πνεύμα της αλληλεγγύης και της κοινωνικής προσφοράς, η βαθιά αίσθηση του χρέους απέναντι στην τοπική κοινωνία, αλλά και στον υπόδουλο Ελληνισμό και αργότερα η στήριξη του νεοσύστατου ελληνικού κράτους.

Η φιλοπρόοδη δραστηριότητά τους, τα πολυσχίδα κοινωφελή έργα τους, και στην Οδησσό και στην Ελλάδα, είναι εκείνα που τους χαρακτήριζαν και αποτελούν για μας τους νεότερους παράδειγμα προς μίμηση. Υπήρξε μια γενιά εθνικών ευεργετών με ανεπανάληπτη προσφορά. Δεν συνέβαλαν μόνο στην οικονομική ανάπτυξη ξεπερνώντας εθνικά σύνορα, αλλά και στην κοινωνική και πολιτιστική πρόοδο γενικότερα. Γι' αυτό ακριβώς στηρίζω τέτοιες πρωτοβουλίες, υλικά και ηθικά.

Η έρευνα αυτή πρέπει να συνεχιστεί προς κάθε κατεύθυνση, για να έρθουν στο φως όλες οι ψηφίδες, ώστε να συνδέσουμε όλο το πολύχρωμο ψηφιδωτό της Ιστορίας. Γιατί η Ιστορία δεν έχει απλώς μουσειακό χαρακτήρα. Παρακινεί, διδάσκει και φρονηματίζει τις νεότερες γενιές.

Τελειώνοντας θέλω να πω ότι είμαι περήφανος που το νησί μου, η Χίος, έχει αναδείξει τέτοιες μεγάλες εθνικές φυσιογνωμίες».

Νέες δραστηριότητες για τη FRANMAN

Η Franman τον προηγούμενο χρόνο προχώρησε στη διεύρυνση του πεδίου δράσης της με σκοπό να ενισχύσει περαιτέρω τις ήδη υπάρχουσες υπηρεσίες προς τους πελάτες της.

Περισσότερο γνωστή για την προώθηση εξοπλισμού και μηχανημάτων σε νέες κατασκευές, ανταλλακτικών, προμήθειες πλοίων, consultancy και δορυφορικές τηλεπικοινωνίες, κάνει σήμερα μια δυναμική προσπάθεια προκειμένου να εδραιώσει την παρουσία της στον απαιτητικό χώρο του Ship Brokering.

Έτσι στις αρχές του 2004 δημιουργήθηκε η Franman Shipbrokers S.A., αδελφή εταιρεία της Franman Ltd, με σκοπό να προσφέρει στις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες μεσιτικές και συμβουλευτικές υπηρεσίες για δεξαμενισμούς και επισκευές - έκτακτες ή μη, που γίνονται είτε κατά τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου στο λιμάνι είτε εν πλω. Τέλος, με σταθερά βήματα στοχεύει στην υπογραφή συμβολαίων για νέες κατασκευές/ναυπηγήσεις.

Είναι επίσης σημαντικό να αναφερθεί, ότι το ξεκίνημα της Franman Shipbrokers σηματοδοτήθηκε από το joint venture της με τη Shanghai Shipbrokers Co. Ltd, μία από τις πλέον καταξιωμένες κινεζικές εταιρείες στο χώρο.

Η συνεργασία αυτή υλοποιήθηκε από τον κ. Κωστή Φραγκούλη, πρόεδρο και CEO της Franman Ltd, και την κα Guo Jian Feng της Oldendorff Carriers, η οποία θεωρείται μία από τις πιο πετυχημένες New Building Brokers στην Κίνα, με μακρά εμπειρία στο χώρο.

Η Franman Shipbrokers S.A. έχει άμεση πληροφόρηση και γνώση της κινεζικής αγοράς μέσω των Κινέζων συνεργατών της, οι οποίοι έχοντας απευθείας επαφή με το χώρο μπορούν να διευ-

κολύνουν την επικοινωνία και τις διαπραγματεύσεις μεταξύ των Ελλήνων πλοιοκτητών και των κινεζικών ναυπηγείων. Πέραν της προαναφερθείσας συνεργασίας στην Κίνα, η Franman Shipbrokers S.A. έχει καταφέρει σε σχετικά μικρό χρονικό διάστημα να εδραιώσει ένα ευρύ φάσμα συνεργασιών με ναυπηγεία στις πιο καίριες ναυπηγοεπισκευαστικές περιοχές παγκοσμίως. Το δίκτυο αυτό εκτείνεται σε περιοχές όπως η Σιγκαπούρη, ο Περσικός Κόλπος, η Μαύρη Θάλασσα, η Βαλτική Θάλασσα και η Βόρεια Αμερική, επιτρέποντας έτσι την παροχή υπηρεσιών στους πελάτες της Franman οπουδήποτε προκύψει ανάγκη.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν την επιτυχή πορεία της Franman σε όλους τους τομείς που έχει κατά το παρελθόν εμπλακεί, μπορούμε να πούμε ότι και αυτή η δραστηριότητα έχει όλα τα απαραίτητα εφόδια για να πετύχει.



Ο κ. Κωστής Φραγκούλης, και η κα Guo Jian Feng

Η ROLLS-ROYCE MARINE HELLAS S.A. στον Πειραιά



Η Rolls-Royce Marine Hellas A.E., θυγατρική εταιρεία της Rolls-Royce Marine, άνοιξε πρόσφατα τα γραφεία της στον Πειραιά. Το γραφείο δημιουργήθηκε για να ενισχύσει τις πωλήσεις και την υποστήριξη μετά την πώληση σε μια σημαντική αγορά και επανδρώθηκε με προσωπικό εξειδικευμένο στους συγκεκριμένους τομείς.

Ο κ. Αδαμάντιος Παπαπέτρου διορίστηκε γενικός διευθυντής και μέλος του διοικητικού συμβουλίου της Rolls-Royce Marine Hellas A.E. Η προηγούμενη επαγγελματική του εμπειρία προέρχεται από την Alfa Laval AEBE, ελληνική θυγατρική εταιρεία του σουηδικού ομίλου επιχειρήσεων Alfa Laval Group, όπου τα τελευταία πέντε χρόνια κατείχε την ίδια θέση.

Είναι κάτοχος πτυχίου ναυπηγικής και μηχανολογίας από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Διαθέτει επίσης μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών από το βρετανικό Πανεπιστήμιο του Newcastle-Upon-Tyne στη ναυτική μηχανολογία.

Η Ελλάδα αντιπροσωπεύει μια μεγάλη και σημαντική αγορά για την πλήρη γκάμα του ναυτικού εξοπλισμού της Rolls-Royce, της οποίας οι πωλήσεις και η υποστήριξη μετά την πώληση θα καλυφθούν από το νέο γραφείο.

Σχολιάζοντας τον καινούργιο του ρόλο, ο κ. Παπαπέτρου δήλωσε: «Είμαι ιδιαίτερα ευχαριστημένος που μια κορυφαία εταιρεία, όπως η Rolls-Royce, με επέλεξε και με εμπιστεύθηκε για τη θέση του γενικού διευθυντή στα νέα της γραφεία στην Ελλάδα. Θα καταβάλω κάθε δυνατή προσπάθεια για να ικανοποιήσω τις προσδοκίες της εταιρείας, ενισχύοντας την παρουσία της Rolls-Royce στην ελληνική αγορά».

Ρεκór πωλήσεων για τον όμιλο Marichem Marigases Worldwide Services

Η γενική τάση της διεθνούς ναυτιλίας για παραγγελίες καινούργιων πλοίων, που ενισχύεται καθημερινά από το υψηλό επίπεδο των ναυλώσεων, είναι πλέον γεγονός. Η διεθνής ναυτιλία εμπιστεύεται την προμήθεια χημικών, αερίων, ψυκτικών, μηχανημάτων κοπής και συγκόλλησης, εξοπλισμού ασφάλειας και πυρόσβεσης, προϊόντων και συστημάτων καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης στον όμιλο Marichem Marigases για την ποιότητα των προϊόντων και υπηρεσιών, την άριστη εξυπηρέτηση σε περισσότερα από 1.300 λιμάνια και τις ανταγωνιστικές τιμές.

Ο διεθνής όμιλος διαθέτει εξειδικευμένο προσωπικό (site service engineers), το οποίο δίνει το παρών στα ναυπηγεία και συμβουλευεί τον πελάτη για οποιοδήποτε θέμα αφορά τον τομέα των δραστηριοτήτων του, είτε πρόκειται για τη μείωση του κόστους είτε για τη σωστή χρήση των προϊόντων.

Οι τεχνικοί του ομίλου, κατανοώντας όλες τις ανάγκες που μπορεί να έχει ένα πλοίο στο ναυπηγείο και γνωρίζοντας λεπτομερώς τους κανονισμούς κάθε χώρας, βρίσκονται σε 24ωρη ετοιμότητα προκειμένου να καλύπτουν και την παραμικρή ζήτηση άμεσα, προσφέροντας το γνωστό για τις παροχές service του ομίλου Marichem Marigases.

Επίσης, πρέπει να αναφέρουμε ότι γίνεται αναλυτική αξιολόγηση των αναγκών κάθε ζήτησης του πελάτη, η οποία δίνει τη δυνατότητα παροχής συνδυαστικών λύσεων μέσα από την εξαιρετικά εξειδικευμένη γκάμα προϊόντων, τις τεχνικές γνώσεις, την ευελιξία και τη μεγάλη διαθεσιμότητα προϊόντων.

Η ομάδα επιστημόνων του Marichem Marigases εργάζεται με αφοσίωση για την ανάπτυξη πρωτοποριακών προϊόντων με νέα τεχνολογικά μέσα λαμβάνοντας υπ' όψιν τα πιο επιτακτικά ζητήματα μιας βιομηχανίας που είναι υποχρεωμένη να πληροί τις υψηλότερες προδιαγραφές σε περιβαλλοντικά ζητήματα, τους αυστηρούς κανονισμούς για την ασφάλεια του πληρώματος και να βελτιώνει συνεχώς την ποιότητα των υπηρεσιών καθώς η σύγχρονη τεχνολογία απαιτεί μέγιστες αποδόσεις από το κάθε είδος εξοπλισμού που βρίσκεται πάνω στο πλοίο.

Η προσωπική δέσμευση του κάθε στελέχους του ομίλου, η οποία καθοδηγείται από σταθερές αξίες λειτουργώντας πάντα σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς και τα συστήματα διασφάλισης ποιότητας, τοποθετώντας τον πελάτη πάνω από οτιδήποτε, είναι η βάση που οδηγεί τον Marichem Marigases σε συνεχή ανάπτυξη.

To inverter με την υψηλή απόδοση



Η σειρά των inverters FR-A500 από τη Mitsubishi καλύπτει τις ανάγκες εφαρμογών που απαιτούν ισχύ από 0,4 έως και 280 kW.

Τα FR-A500 μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε μια πληθώρα εφαρμογών και το γεγονός ότι όλες οι λειτουργίες τους βασίζονται στην καταξιωμένη σειρά των FR-A240, τα καθιστά εξαιρετικά αξιόπιστα.

Έχουν πολύ μικρό μέγεθος σε σχέση με την υψηλή ισχύ εξόδου που μπορούν να αποδώσουν και, παράλληλα, παρέχουν πληθώρα δυνατοτήτων ακόμα και για τις πιο απαιτητικές εφαρμογές. Η εξαιρετική απόδοση ροπής στις χαμηλές ταχύτητες (speed control range 1:120), η ακρίβεια συχνότητας (+/-0,2%) και η υψηλή ακρίβεια ταχύτητας (1-5 rpm χωρίς ανάδραση!) στα FR-A500 είναι το αποτέλεσμα της εφαρμογής νέας τεχνολογίας (προηγμένος αντιστατικός έλεγχος - Magnetic Flux Vector Control με online Autotuning) και συνεχούς βελτιστοποίησης της ταχύτητας και της τάσης του κινητήρα για κά-

λυψη της τρέχουσας κατάστασης του φορτίου. Τα FR-A500 ανωδεύονται από μονάδα παραμέτρων (FR-DU04) με απλό πληκτρολόγιο και οθόνη LED ή προαιρετικά από προηγμένη μονάδα παραμέτρων (FR-PU04) πολυγλωσσική, με γραφικά, απεικόνιση κειμένων, οπσιο-φωτιζόμενη. Στις βασικές τους λειτουργίες περιλαμβάνονται στάνταρ PID ελεγκτής, βελτιωμένες λειτουργίες εξοικονόμησης ενέργειας και intelligent mode, power down braking, RS 485 interface κτλ. Εκτός από τις βασικές λειτουργίες, τα inverters έχουν τη δυνατότητα να δεχθούν έως και 3 κάρτες για λειτουργίες όπως feedback control, αναλογικών και ψηφιακών εισόδων και εξόδων (και ρελέ), κάρτες επικοινωνίας με βιομηχανικά δίκτυα (Profibus DP, DeviceNet, CC-Link, Modbus Plus).

Η σειρά FR-A500 συμπληρώνεται από μια πλήρη γκάμα παρελκομένων όπως: Φίλτρα ηλεκτρομαγνητικών παρεμβολών (EMC), φίλτρα ραδιοσυχνότητας (RFI), αντιστάσεις και μονάδες πέδησης, AC/DC reactors, λογισμικό setup για start-up/maintenance του inverter, μονάδα καθορισμού λόγου (ratio) για έως και 5 inverters κ.ά.

Τα inverters της σειράς FR-A500 διαθέτουν τώρα πλέον και εγχειρίδιο λειτουργίας (manual) στην ελληνική γλώσσα.

Βασικά χαρακτηριστικά της σειράς FR-A500: Δυνατότητα ισχύος εξόδου: 0,4 έως 280 kW. AC τάση 380 έως 480 V, 50/60 Hz.

Vector control με αυτόματη ρύθμιση των δεδομένων του κινητήρα.

Ενσωματωμένος PID controller.

Αυτόματη επανεκκίνηση ύστερα από απώλεια τάσης τροφοδοσίας.

Επανεκκίνηση και συγχρονισμός αποσυνδεδεμένου (coasting) κινητήρα.

15 ρυθμιζόμενες προκαθοριζόμενες ταχύτητες. Εκτεταμένες προστατευτικές λειτουργίες με δυνατότητα διαγνωστικών.

Προστασία υπερφόρτωσης, βραχυκυκλώματος και σφάλματος γείωσης.

Μερικά τυπικά παραδείγματα εφαρμογών είναι κινητήρες σε:

Ταινίες μεταφοράς υλικών, μηχανές επεξεργασίας νήματος «Textile», παλεταριστικά συστήματα, συστήματα επεξεργασίας (μετάλλων, ορυκτών, ξύλου και πλαστικών), υπερυψωμένα συστήματα μεταφοράς (συστήματα teleferic), αντλίες, ανεμιστήρες, γερανογέφυρες, ανελκυστήρες, συστήματα ανύψωσης, συστήματα αποθήκευσης και διαχείρισης προϊόντων.

UTECO: ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

TOW MAR

Towage & Marine Assistance UAB



KLAIPEDA LITHUANIA
MARINE SERVICES



SHIP ASSISTANCE IN THE PORT OF KLAIPEDA

COASTAL TOWAGE

TOWING OF FLOATING CRANES AND BARGES

SHIP ESCORT FOR SAFE PASSAGE

STAND BY AT DISABLED VESSELS

SHIFTING OF IMMOBILIZED SHIPS AT ANCHORAGE

SALVAGE AND WRECK REMOVAL

SINGLE BUOY MOORING ASSISTANCE

TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES

CREW CHANGE ON ANCHORAGE

SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE

FRESHWATER SUPPLY

UNDERWATER REPAIRS



Towage & Marine Assistance S.Neries 12, LT-5800 Klaipėda, Lithuania
Tel.: +370 46 310644, Fax: +370 46 311155
towmar@towage.lt www.towage.lt



Captain Michalis



Η εταιρεία Gigilinis Salvage & Towage, που δραστηριοποιείται στο χώρο των ρυμουλκήσεων και ναυαγισμικών, πραγματοποίησε πρόσφατα (αρχές Οκτωβρίου 2004) την αγορά του 8ου P/K-N/G της. Το νεοαποκτηθέν P/K-N/G ονομάστηκε «Captain Michalis» προς τιμήν του κ. Μιχάλη Γκιγκιλίνη, ιδρυτή του ναυτιλιακού Ομίλου Γκιγκιλίνη και πατέρα του πλοιοκτήτη

και διευθύνοντος συμβούλου της εταιρείας Αλέξανδρου Γκιγκιλίνη.

Το «Captain Michalis», B.P 48 Tons, BHP 4.200, νηογνώμονας ABS, θα δραστηριοποιηθεί σε ωκεάνιες ρυμουλκήσεις και ναυαγισμικές σε Μεσόγειο, Μαύρη, Ερυθρά και Αραβική Θάλασσα, Περσικό Κόλπο και Ατλαντικό Ωκεανό.

Η αγορά αυτή πραγματοποιήθηκε σε σύντομο χρονικό διάστημα και ακολούθησε την αγορά του επίσης P/K-N/G «Ευρώπη», B.P. 50 Tons, BHP 3.530, νηογνώμονας HMMI, το οποίο τέθηκε σε λειτουργία ήδη από τον Ιούλιο 2004 και με έδρα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, δραστηριοποιείται στις ίδιες γεωγραφικές περιοχές με το P/K-N/G «Captain Michalis».

Η εταιρεία ακολουθεί μια σταθερά ανοδική

πορεία επέκτασης και ανανέωσης του στόλου της, είναι μέλος της ISU (International Salvage Union) και πιστοποιημένη από τον ABS με ISO 9001:2000. Με στόλο 8 P/K-N/G, εκ των οποίων 4 έχουν ως έδρα το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, 2 το λιμάνι της Καβάλας και τα υπόλοιπα 2 βρίσκονται μόνιμως απασχολημένα σε ρυμουλκήσεις-ναυαγισμικές διεθνώς, ειδικά εκπαιδευμένα πληρώματα, τεχνικό εξοπλισμό και τα πιο σύγχρονα συστήματα τηλεπικοινωνιών, η εταιρεία παρέχει υψηλής ποιότητας υπηρεσίες σε: Ωκεάνιες ρυμουλκήσεις και ναυαγισμικές, πυρόσβεση, έλεγχο πετρελαιοκηλίδων - απορρύπανση, αποκολλήσεις, υποθαλάσσιες επιθεωρήσεις καθώς και ρυμουλκήσεις λιμένας σε Θεσσαλονίκη και Καβάλα.

Η «GOLDEN DESTINY» γιορτάζει τα 10 της χρόνια

Η «GOLDEN DESTINY S.A.», ιδρύθηκε τον Αύγουστο του 1994 από το γνωστό στο χώρο της ναυτιλίας κ. Μιχαήλ Δ. Κοκκίνη, ο οποίος παράλληλα είναι επίτιμος πρόεδρος της Πολωνίας καθώς και πρώην πρόεδρος του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων.

Η «GOLDEN DESTINY», ένας από τους πλέον γνωστούς Ναυτιλιακούς και Ναυλομεσιτικούς Οίκους στον Πειραιά, γιόρτασε πρόσφατα τα 10 χρόνια της επιτυχημένης της πορείας στον χώρο της ναυτιλίας. Στη δεξίωση, που δόθηκε σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας, παρευρέθησαν άτομα του εφοπλιστικού, επιχειρηματικού καθώς και διπλωματικού χώρου.

Η «GOLDEN DESTINY S.A.» που συνεργάζεται με τις μεγαλύτερες πλοιοκτήτριες εταιρείες της Ελλάδας, έχει συνάψει σημαντικές συνεργασίες στον χώρο των αγοραπωλησιών πλοίων με την Κίνα και με εταιρείες της πρώην Σοβιετικής Ενώσεως. Επίσης η εταιρεία προσφέρει συμβουλευτικές υπηρεσίες σε ένα μεγάλο αριθμό ελληνικών και ξένων τραπεζών που ασχολούνται με τη ναυτιλία.



1 / Ο κ. Μιχάλης Κοκκίνης υποδέχεται το ζεύγος Μανώλη Σακελλάριου, 2 / Οι κ.κ. Μιχάλης και Χρήστος Κοκκίνης με τον κ. Νίκο Φραγκίστα, 3/ Οι κ.κ. Γιάννης Αϊβαλόγλου, Νίκος Δουδουσάκης και Δημήτρης Αϊβαλόγλου

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



Model 701

Model 501

Model 601

Model 702

Carmanah

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



«Περί βλακείας»

του Ρόμπερτ Μούζιλ, εκδόσεις ΟΛΚΟΣ

«...δεν υπάρχει καμία σημαντική σκέψη, την οποία η βλακεία δεν θα ήξερε πώς να χρησιμοποιήσει: είναι ευκίνητη προς όλες τις κατευθύνσεις και μπορεί να φορέσει όλα τα φορέματα της αλήθειας. Η αλήθεια αντιθέτως έχει μόνο ένα φόρεμα και έναν δρόμο για κάθε περίπτωση και βρίσκεται πάντοτε σε μειονεκτική θέση...».



«Οι μάγισσες της Σμύρνης»

της Μάρας Μείμαρακη, εκατοστή δέκατη έκτη έκδοση, εκδόσεις Καστανιώτη

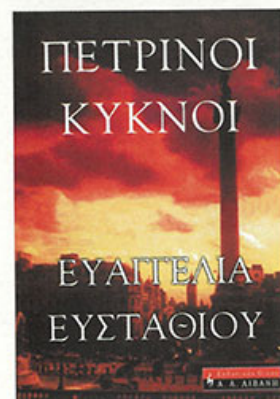
Σμύρνη στα 1887. Η Κατίνα είναι μια έξυπνη και αδιάτακτη Σμυρνιά. Στους φτωχομαχαλάδες όπου ζει γνωρίζει την Ατάρτη, μια Τουρκάλα, που τη μυεί στη μαγεία. Κανένα εμπόδιο δεν σταματά πλέον μια μάγισσα, κι η Κατίνα βάζει μπρος να ανέβει ψηλά. Ερωτικά φίλτρα, μπουγιούμ, λιώματα και μαγικά αποδεικνύονται αλάνθαστα... Καταφέρνει να πάρει τέσσερις άντρες, τον ένα καλύτερο από τον άλλον, τον ένα πλουσιότερο από τον άλλον. Ανεβαίνοντας όλο και πιο ψηλά στο ράγκο (κοινωνική τάξη), η Κατίνα ανακατεύεται στις δουλειές τους και κουμαντάρει άσια τα εμπόρια, τις μπάνκες, τα καπνά, φτάνοντας μια μέρα να διαφεντέψει και την ίδια τη Σμύρνη. Οι γραφές της, τα ξόρκια και τα μαγικά βρέθηκαν σ' ένα σκονισμένο μπουσουλάκι, εκατό χρόνια μετά, στο σπίτι της Αίγινας.



«Αμέσως τώρα πια»

της Εύας Ομηρόλη, εκδόσεις Λιβάνη

Ο χρόνος δεν αποτελεί πια σπουδαίο μυστήριο, ξέρουμε ότι γεννήθηκε μαζί με το σύμπαν και είναι κιόλας 15 δισεκατομμυρίων ετών. Στην ηλικία του, θα περίμενε κανείς να είναι ωριμότερος, ωστόσο αυτός διασκεδάει ακόμα με τα πιο αλλόκοτα παιχνίδια κι έτσι, άλλοτε τρέχει ορμητικός με ιλιγγιώδη ταχύτητα και άλλοτε πάλι ακινητεί εντελώς. Κανείς δεν μπορεί να πει με βεβαιότητα πόσο διήρκεσε ένα τρυφερό φιλί ή πόσο κράτησε μια αγωνία. Απολαμβάνει να εξαπατά τους ανθρώπους πως τάχα θα είναι πάντοτε πιστός του φίλος, όμως την τελευταία ώρα της ζωής τους, λίγο πριν εξαφανιστεί, τους αποκαλύπτει άσπλαχνα το φοβερό του μυστικό: όσα χρόνια και αν έχεις ζήσει, στο τέλος πάντοτε νομίζεις πως έζησες μόνο μια μέρα.



«Πετρίνοι κύκνοι»

της Ευαγγελίας Ευσταθίου, εκδόσεις Λιβάνη

Ένας σκληρός και μοναχικός πρώην πράκτορας της CIA εγκαταλείπει την απομόνωσή του για να επιστρέψει στη δράση και μια καλομαθημένη πεισματάρη γυναίκα αποχωρίζεται το διευθυντικό γραφείο της και τις ανέσεις της κοσμικότητας και αφήνεται σε έναν τυφώνα επικίνδυνων συναισθημάτων και πρωτοβουλιών. Για τον Μπράιαν Κάραν η συνεργασία με αυτή τη γυναίκα είναι η πιο επικίνδυνη αποστολή που ανέλαβε ποτέ στην καριέρα του. Όλα δείχνουν πως είναι το αντίτιμο που οφείλει να πληρώσει για να κατακτήσει τον προσωπικό του παράδεισο. Οι ξεχωριστές πορείες δύο ανθρώπων φαινομενικά αταίριαστων ενώνονται σε ένα κοινό μονοπάτι, όταν γίνεται προφανές ότι αυτό που τους ενώνει είναι το παρελθόν τους, οι εφιάλτες τους, μα και οι ελπίδες τους.

«Τα μάτια του φόβου»

της Άννας Στεργίου, εκδόσεις Λιβάνη

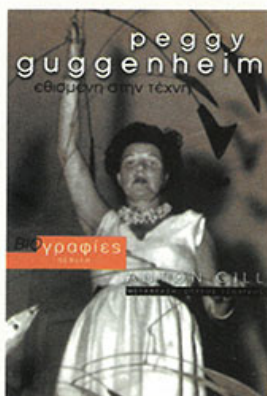
Γοητευτικός, φιλόδοξος γιατρός ο Αλέξανδρος, γόνος μεγαλοαστικής οικογένειας, αναλαμβάνει διευθυντική θέση σε νοσοκομείο ενός μικρού νησιού του Αιγαίου. Το όραμά του για βελτίωση των συνθηκών ζωής των ασθενών «θάβεται» κάτω από τις δυσκολίες της καθημερινότητας, τα προσωπικά του αδιέξοδα και το σκληρό καθεστώς της δικτατορίας των συνταγματάρχων. Χάνει τον εαυτό του και αμφισβητεί τις αξίες με τις οποίες γαλουχήθηκε. Θα φτάσει στην προσωπική του επανάσταση ή θα μείνει απλός θεατής των γεγονότων;



«Peggy Guggenheim, εθισμένη στην τέχνη»

του Anton Gill, εκδόσεις Νεφέλη

Η Peggy Guggenheim -πολυεκατομμυριούχος, θρυλική ερωμένη, σαδομαζοχίστρια, φρικτική μητέρα- έγινε γνωστή τόσο για την περιπετειώδη ερωτική της ζωή όσο και για την ισόβια αφοσίωσή της στη μοντέρνα τέχνη. Αυτήν ακριβώς τη διάσταση της πολύπλευρης προσωπικότητάς της εξερευνά ο δημοσιογράφος και ερευνητής Anton Gill με ειλικρίνεια, ευαισθησία και γλαφυρότητα. Μετά το θάνατο του πατέρα της στο ναυάγιο του Τιτανικού, όταν ήταν μόλις 14 ετών, η Peggy Guggenheim εξελίχθηκε σε μια μοναχική, επαναστατημένη νεαρή, με οδυνηρή αυτοσυνείδηση της κάθε άλλο παρά ιδανικής εμφάνισής της. Σφραγισμένη για όλη της τη ζωή από μια ιδιαίτερα χαμηλή αυτοεκτίμηση, η πολυεκατομμυριούχος Peggy θα γίνει μια φανατική αναγνώστρια χωρίς ποτέ να φοιτήσει σε κολλέγιο, θα ζητήσει την επιβεβαίωση σε άνδρες που δεν την αγαπούσαν αλλά ήταν πρόθυμοι να ξοδέψουν τα χρήματά της και θα διεκδικήσει πεισματικά το δικαίωμα της γυναίκας να διαμορφώνει μόνη το πεπρωμένο της.

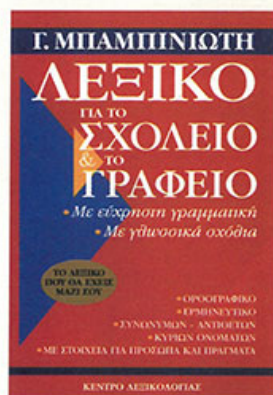


«Λεξικό για το σχολείο και το γραφείο»

του Γεωργίου Μπαμπινιώτη, εκδόσεις Κέντρο Λεξικολογίας

Το Λεξικό για το Σχολείο και το Γραφείο είναι ένα νέο λεξικό, πρωτότυπο για τα ελληνικά δεδομένα, το οποίο αξιοποιεί τη γνώση και τη διεθνή λεξικογραφική εμπειρία στη δημιουργία ανάλογων λεξικών. Μεταξύ των άλλων:

- Αποτυπώνει ανάγλυφα τις σημασίες και τις χρήσεις των λέξεων.
- Ομαδοποιεί και προβάλλει με εποπτικό τρόπο σε ειδικούς πίνακες χρήσιμους όρους και πληροφορίες.
- Περιέχει 3.275 σχόλια - παρατηρήσεις.
- Διαθέτει επιλεγμένο λεξιλόγιο από τα σχολικά μαθήματα.
- Περιλαμβάνει συνοπτική γραμματική και οι κλιτικοί πίνακες που περιλαμβάνει έχουν συνταχθεί και παρουσιαστεί με τρόπο που να λύνουν απορίες και να κινούν το ενδιαφέρον για τα γλωσσικά φαινόμενα.



«Τυχαίο συναπάντημα»

της Διδώς Σωτηρίου, εκδόσεις Κέδρος

«Οι ήρωές μου δεν περιορίζονται να κλαίνε τη μοίρα τους... αντιδρούνε. Οδηγός τους είναι η ανθρωπιά, η ανάγκη κοινωνικής δικαιοσύνης», έγραψε η Διδώ Σωτηρίου. Στη σειρά των δεκαπέντε διηγημάτων που συνθέτουν αυτό το βιβλίο, απλοί, καθημερινοί άνθρωποι αντιμετωπίζουν μεγάλα προβλήματα και συχνά αναδεικνύονται σε ήρωες. Οι επιμέρους περιπέτειες των προσώπων, αν και ανεξάρτητες, εντάσσονται στη συνολική δραματική πορεία του τόπου από το μεσοπόλεμο ως τη χούντα. Ανέκδοτες ή δημοσιευμένες σε εφημερίδες και περιοδικά, οι ιστορίες αυτές αναδεικνύουν μια σχεδόν άγνωστη πτυχή της πεζογραφίας της Διδώς Σωτηρίου.



• • Έχει ιδιαίτερη σημασία να προστατεύονται τα ανθρώπινα δικαιώματα των ναυτικών, όπως αυτό της αθωότητας μέχρις αποδείξεως του εναντίου. Ωστόσο, σήμερα βλέπουμε ότι οι ναυτικοί - οι οποίοι βρίσκονται στην πρώτη γραμμή μετά ένα ατύχημα - έχουν γίνει αποδιοπομπαίοι τράγοι, ακόμα και αν δεν είχαν πρόθεση να προκαλέσουν ρύπανση ή είναι αθώοι. • •

Graeme Dunlop

58



Η ναυτιλία είναι εθνική υπόθεση και θεωρώ μέγιστο ατόπημα να την εντάσσει κάποιος στη σφαίρα των μικροπολιτικών και μικροκομματικών σκοπιμοτήτων. Παραπέμπω τους επικριτές μας στις ανακοινώσεις όλων των κοινωνικών εταίρων (εφοπλιστών και ναυτεργατών) της διεθνούς ναυτιλίας που υποστηρίζουν τις θέσεις μας για την αποφυγή της άμετρης ποινικοποίησης της ναυτιλιακής δραστηριότητας. Όποιος διατηρεί ακόμη αμφιβολίες δεν έχει παρά να διαβάσει τις ανακοινώσεις της ITF, της ΠΙΝΟ, της ECSA, της ΕΕΕ και του Committee.



46

Ιωάννης Τζωάννος

"Το πλοίο δεν είναι από λάστιχο ώστε να το τεντώνουμε ή να το μαζεύουμε κατά τις απαιτήσεις των Αρχών της κάθε περιοχής". Αυτό πριν από λίγο καιρό δήλωσε ο Γ.Γ. του IMO Θύμιος Μητρόπουλος. Πάγια δε πολιτική της χώρας μας είναι να στηρίζει τον IMO ως το μοναδικό όργανο θεσμοθέτησης κανονισμών για τη διεθνή ναυτιλία, και να αντιτίθεται σ' ενέργειες υπονομευτικές του κύρους του Οργανισμού. Δεν είναι βέβαιον ότι αυτό το θυμούνται όλοι οι πατέρες του έθνους, και πάντα.



68

Σπύρος Ράνης



74

Χαρίλαος Ψαραύτης

Βαρόμετρο για τις οικονομικές επιδόσεις του λιμανιού του Πειραιά είναι το container terminal, η "ατμομηχανή" που ιστορικά έχει συνεισφέρει το μεγαλύτερο ποσοστό στα έσοδα και στα κέρδη του λιμανιού. Είναι γνωστό ότι από το 1998 ο ΟΛΠ είναι στη λίστα των 50 πρώτων λιμανιών του κόσμου στη διακίνηση containers, καταλαμβάνοντας τότε τη 41η θέση. Ένα ενδιαφέρον ερώτημα είναι, θα παραμείνει στη λίστα αυτή και το 2004;



Nick Whitear

26

• • Σημαντικές οικονομικές προκλήσεις θα έχουν να αντιμετωπίσουν τα P&I Clubs, διεθνώς, στην προσπάθειά τους να ανταποκριθούν στο ενδεχόμενο καταβολής υψηλότερων αποζημιώσεων και να συμμορφωθούν με τις προϋποθέσεις που θέτουν οι νέες ρυθμίσεις. Για την ανανέωση (των συμβολαίων) για το 2005, τα περισσότερα clubs ζητούν γενική αύξηση των ασφαλιστικών εισφορών κατά 10% έως 15%, για να αντιμετωπίσουν τα ασφαλιστικά ελλείμματα.

SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS

ISO 9000 CERTIFICATE OF COMPLIANCE

This is to certify that the Quality Management System of:

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

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

ISO 9001:2000

The Quality Management System is applicable to:

WHOLESALE SUPPLY OF TURBOCHARGER SPARE PARTS AND SERVICE OF TURBOCHARGERS.

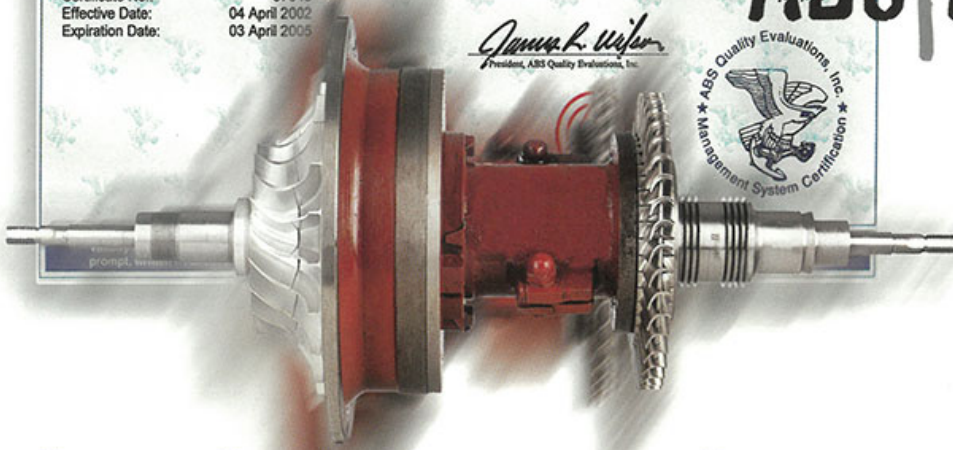
Further clarifications regarding the scope of this certificate and the applicability of ISO 9001:2000 requirements may be obtained by consulting the certification body.

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

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



CERTIFICATE
ABS ISO

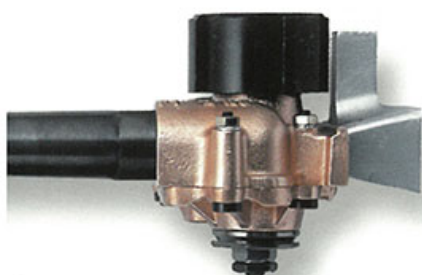


turbotechnica

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



Star performer in Ship Management

*** Safety * Security * Quality * Environmental Protection**

METROSTAR MANAGEMENT CORP.

35 Panepistimiou Ave. (E. Venizelou), GR 105 64, Athens, Greece
Tel.: +30 210 3210210, Fax: +30 210 3212687, Tlx: 220325 MEMA GR
e-mail: star@metrostar.gr