

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 78 • 03/2005 • ΤΙΜΗ 6 €
www.n-c.gr



Οι επεμβάσεις μας στην ακτοπλοΐα

Συνέντευξη του **Αριστοτέλη Παυλίδη**
υπουργού Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής

Οι δηλώσεις να μεταφραστούν σε κίνητρα και μέτρα

Συνέντευξη της **Ελένης Κορωνάκη**
α' αντιπροέδρου ΕΒΕΠ

αφιέρωμα:

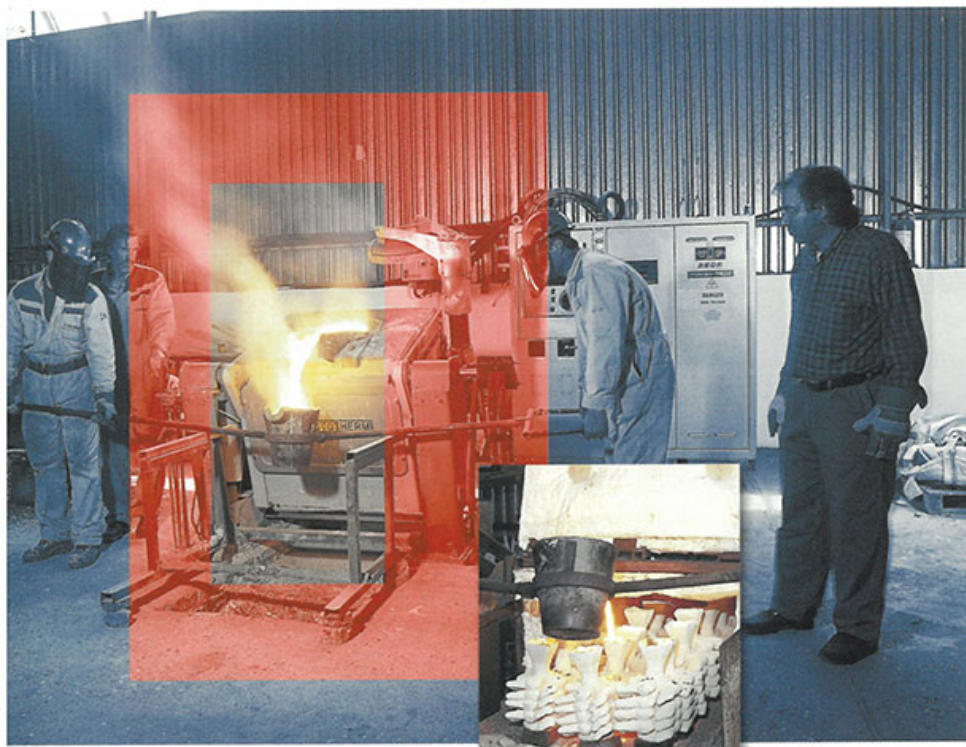
Οι εξελίξεις στον κλάδο των ρυμουλκών

Θαλάσσια ρύπανση:
**Το χρονικό
των ευρωπαϊκών
αντιπαραθέσεων**



TURBOMED

ΧΥΤΗΡΙΟ • ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ • TURBO SERVICE



ΧΥΤΗΡΙΟ

- Χυτά ακριβείας
- Μέθοδος Lost Wax (χαμένο κερί)
- Ειδικά κράματα σιδηρούχα και μη σιδηρούχα
- Ανοξείδωτος χάλυβας
- Εξαρτήματα Βιομηχανίας και Ναυτιλίας

ΤΗΛ.: 210 4616001

FAX: 210 4616082

www.turbomed.gr

LINE ADVERTISING



ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ

- Γενικές επισκευές μηχανών εσωτερικής καύσης
- Μηχανολογικές κατασκευές ακριβείας



TURBO SERVICE

- Δυναμική ζυγοστάθμιση
- Επισκευές & ανταλλακτικά Turbocharger
- CAD/CAM, CNC

THE SKY IS THE LIMIT.

TOP Tankers Inc. serves the world in the Transportation of Oil Products - safely - reliably - and cost effectively.

We at TOP Tankers Inc. pride ourselves on continually striving to provide our clients with quality vessels maintained to the highest of International standards which safeguard the valuable cargoes we carry and protect the priceless Environment we all share.

Your 'World' is our 'World' and our 'Future' reward is your 'Future' satisfaction.

Wherever you are - All points of the compass lead to TOP Tankers Inc.

**NASDAQ
LISTED**



TOP TANKERS INC.

TOP TANKERS INC., 109-111, MESSEGIION AVE., POLITIA CENTER, BLDG C1, 115 26 ATHENS, GREECE
TEL.: +30210-69.78.000, FAX: +30210-69.25.528, E-MAIL: ops@toptankers.com

www.toptankers.com

Το Αιγαίο θα παύσει να είναι «αβάπορο και αλίμενο»

46

Συνέντευξη του Αριστοτέλη Παυλίδη, υπουργού Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής



Editorial 6

Με το βλέμμα του Σκάπουλου 8

Ναυτιλιακά Νέα 10

Διεθνή Ύδατα

Το ανελέητο κυνηγητό των πλοιαρχών 36

Η «Βαβέλ» του Στρασβούργου: Ποιες ήταν οι θέσεις των Ελλήνων ευρωβουλευτών στην Ολομέλεια του Ευρωκοινοβουλίου 38

Επιβάλλεται η συνεργασία, επικροτείται η αισιοδοξία: Ο γ.γ. του IMO Ευθύμιος Μητρόπουλος συναντά τους Ευρωπαίους επιτρόπους 42

Το Αιγαίο θα παύσει να είναι «αβάπορο και αλίμενο» Συνέντευξη του Αριστοτέλη Παυλίδη, υπουργού Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής 46

Οι δηλώσεις να μεταφραστούν σε κίνητρα και μέτρα Συνέντευξη της Ελένης Κορωνάκη, διευθύνουσας συμβούλου της Δ. Κορωνάκης ΑΒΕΕ και της Eurogate, α' αντιπροέδρου Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά 52

Αφιέρωμα: Ρυμουλκά 56

N.E. Vernicos Salvage and Towage: Επιτυχής, μακροχρόνια πορεία 58



Ελένη Κορωνάκη

52 Οι δηλώσεις να μεταφραστούν σε κίνητρα και μέτρα

56 Αφιέρωμα: Ρυμουλκά



Νίκος Βερνίκος

58

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ / ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
Αριθμός φύλλου 78, ΜΑΡΤΙΟΣ 2005 / Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος Ιδρύσεως: 1931 / Κωδικός: 1449

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, Άλκης Κορρές, Γιώργος Μπάνος, Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης, Χαρ. Ψαραύτης
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας / Υποδοχή Διαφήμισης: Δήμητρα Τσακού / Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακός / Μετάφραση: Κυριάκος Καρσεράς
/ Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

ON TIME ...ANY TIME!



M/V Canarian Reefer, 270,000 cbft



M/V Frio London, 200,000 cbft

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

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.



[ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ]

Αφιέρωμα: Νέα βιομηχανικά προϊόντα στην υπηρεσία του κλάδου



79



Gigilinis Salvage and Towage:
Σταθερή πορεία επέκτασης
και ανανέωσης

60

Tsavliris (Shipping) Ltd:
Οι πολύπλευρες δραστηριότητες
του Ομίλου Τσαβλίρη

64

Προχωρώντας
με κεκτημένη ταχύτητα
Του Άλκη Κορρέ,
δόκτορος Πανεπιστημίου
Αιγαίου

68

Ποιος θέλει την «αναβάθμιση»
της Ναυτικής Εκπαίδευσης
και διατί
Του Σπ. Ράνη, Managing director
Ranger Marine S.A.

72

Αφιέρωμα: Νέα Βιομηχανικά
Προϊόντα στην υπηρεσία του πλοίου

79

Κρατικός παρεμβατισμός,
νομοθετική εγγύηση, αθέμιτος
ανταγωνισμός: Η επόμενη μέρα
για τις διεθνείς, διά αέρος,
εμπορευματικές μεταφορές
Συνέντευξη του Dr Andreas Otto,
εκτελεστικού μέλους του Δ.Σ.
της Lufthansa Cargo

90

Παραναυτιλιακά

92

Αντί Επιλόγου

96

90



Σταθερή πορεία **ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ**
και **ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ**

60

Αλέξανδρος
Γκιγκιλίνης



Ανδρέας
Τσαβλίρης

64

Οι πολύπλευρες **δραστηριότητες**
του Ομίλου **Τσαβλίρη**



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, Λεωφ. Συγγρού 132, 176 71 Αθήνα, Τηλ. 210 - 92.22.501, 210-92.48.006, fax: 210 - 92.22.640
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 βεβαιωθούμε 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.

GRATIA
Publications

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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

Η αποδυναμωμένη ελληνική φωνή στα περιφερειακά νομοθετικά όργανα



Η πρόσφατη ψηφοφορία των ευρωβουλευτών στο Στρασβούργο, που αφορούσε την Οδηγία που επέβαλλε κυρώσεις σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση, έφερε στην επιφάνεια ένα εξαιρετικά λυπηρό γεγονός: Την έλλειψη συνεργασίας και σύμπραξης τόσο των Ελλήνων ευρωβουλευτών όσο και αρκετών οργανώσεων σε περιφερειακό, ίσως και διεθνές επίπεδο.

Η Ελλάδα, μια χώρα με αδύναμη πολιτική «φωνή» στην Ευρώπη, παρουσιάστηκε στο Στρασβούργο, για μία ακόμα φορά, διασπασμένη σε θέματα που αφορούν τόσο την ελληνική ναυτική βιομηχανία και οικονομία όσο -κυρίως- τον Έλληνα ναυτικό. Οι πρόσφατες και συνεχιζόμενες αντικρουόμενες απόψεις και οι αντιφατικές δηλώσεις των Ελλήνων ευρωβουλευτών αποδεικνύουν ότι ο διάλογος και η συνεργασία μεταξύ τους είναι μάλλον μικρής εμβέλειας. Και το τραγελαφικό είναι ότι αυτές οι δηλώσεις παρουσιάστηκαν με πλήρη επισιμότητα σε συνέντευξη Τύπου στα γραφεία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, στην Αθήνα.

Οι πρόσφατες δηλώσεις, αλλά και οι ανακοινώσεις Τύπου των ελληνικών κομμάτων σχετικά με την Οδηγία, αντικατοπτρίζουν τις πεπαλαιωμένες (κατά τον υπογράφοντα πιθανώς ξεπερασμένες) αλλά και σκληροπυρηνικές απόψεις αρκετών κομμάτων και παρατάξεων, που τελικά αδυνατούν να

εισακούσουν τις θέσεις και προτάσεις του ΣΥΝΟΛΟΥ της ναυτικής οικογένειας.

Οι προτεινόμενες τροπολογίες της κ. Ρόδης Κράτσα, τακτικού μέλους της Επιτροπής Μεταφορών στο Ε.Κ., που κατά την άποψή μας αντικατοπτρίζουν αρκετούς προβληματισμούς μας πάνω στο μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτικής πολιτικής, δεν βρήκαν απήχηση στις υπόλοιπες παρατάξεις, αποδεικνύοντας εν μέρει τη στεία αντιπολίτευση που αρκετοί Έλληνες ευρωβουλευτές επιδιώκουν. Αξίζει σε αυτό το σημείο να αναφερθεί ότι οι ευρωβουλευτές της Κύπρου και της Μάλτας, δύο αμιγώς ναυτικών κρατών, προσφάτων μελών της Ε.Ε., εισέρχονται στην Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου εξαιρετικά ενημερωμένοι και προετοιμασμένοι σε θέματα μεταφορών, ενώ ψηφίζουν με μία και μόνο φωνή. Μπορεί αριθμητικά οι ευρωβουλευτές των δύο κρατών να μην υπερσχύουν στο σύνολο του Ε.Κ., παραμένουν όμως πιστοί στις προτεραιότητες της ναυτικής τους παράδοσης.

Σε εθνικό επίπεδο, η πρόσφατη συνάντηση του προεδρείου της ΕΕΕ με τους Έλληνες ευρωβουλευτές ήταν μια εξαιρετική πρωτοβουλία, η οποία αξίζει επικρότηση και συνεχιζόμενη υποστήριξη.

Η ενημέρωση όσων μάζ εκπροσωπούν -αιρετών

και μη- σε διεθνή νομοθετικά φόρα είναι πλέον επιβεβλημένη, όπως είναι επίσης επιβεβλημένος ο μεταξύ των κομμάτων διάλογος.

Η Ελλάδα φάνηκε σε ευρωπαϊκό επίπεδο διασπασμένη σε μια νομοθεσία αιχμής. Σε αυτό το πλαίσιο είναι τουλάχιστον διαστρέβλωση της πραγματικότητας να υποστηρίζουμε μεροληπτικά και απαξιωτικά πως οι Βρυξέλλες αναζητούν μια στρατηγική που προωθεί το κυνήγι μαγισσών στη θάλασσα. Ιδιαίτερα όταν εμείς οι ίδιοι δεν καταφέρνουμε να «πείσουμε» τους εκλεγμένους αντιπροσώπους μας για τα θέματα που μας απασχολούν. Χρειάζεται στενή παρακολούθηση, συνεργασία, διάλογος και καλοπροαίρετος αντίλογος, τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Θα πρέπει επίσης να αποτελέσει απόλυτη προτεραιότητα του ΥΕΝ, η τακτική, ουσιαστική και εποικοδομητική συνεργασία με τους αιρετούς της Ευρώπης. Δεν συνιστούμε ισοπέδωση και συμφωνία σε όλα τα θέματα. Συνιστούμε όμως πολυσυλλεκτικότητα, διαφάνεια, εμπιστοσύνη και προπάντων συνεργασία.

Η ισχύς εν τη ενώσει, ισχύς εν τη Ευρώπη...

Ηλίας Μπίσιος

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



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

Φέτος την άνοιξη, ο χρόνος μειωμένης χρέωσης κλήσεων Super Quiet Time θα καλύπτει ολόκληρο το 24ωρο για έντεκα συνεχείς ημέρες. Από τις 20:00 GMT (μέση ώρα Γκρήνουιτς) της Πέμπτης 24 Μαρτίου έως και τις 06:00 GMT της Δευτέρας 4 Απριλίου θα μπορείτε να κάνετε κλήσεις μειωμένης χρέωσης όποτε θέλετε. Η επικοινωνία με οικογένεια και φίλους ποτέ δεν ήταν φθηνότερη. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το Super Quiet Time και τις προπληρωμένες τηλεκάρτες, επικοινωνήστε με την εταιρία που σας παρέχει υπηρεσίες Inmarsat. Μπορείτε επίσης να τηλεφωνήσετε στο Κέντρο Εξυπηρέτησης Πελατών της Inmarsat στο +44 20 7728 1777 ή να επισκεφθείτε το www.inmarsat.com/crewcalling


inmarsat
Total Communications Network™

Από τις 20:00 GMT της Πέμπτης 24 Μαρτίου έως και τις 06:00 GMT της Δευτέρας 4 Απριλίου

Λονδίνο καλεί Βρυξέλλες

Η πρόσφατη συνάντηση του γ.γ. του ΙΜΟ κ. Μητρόπουλου με τον αντιπρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κ. Barrot δεν ήταν τελικά τόσο εποικοδομητική όσο θα περιμέναμε. Μαθαίνουμε



ότι ο Γάλλος επίτροπος, υπεύθυνος για θέματα Μεταφορών, τράβηξε το σχοινί σε πολλά θέματα και επέμεινε σε θέσεις και προτάσεις που ενισχύουν τον περιφερειακό νομοθετικό ρόλο της Ε.Ε., εις βάρος, κατά την άποψή μας, του ΙΜΟ. Η πρόσκληση του κ. Μητρόπουλου ήταν πραγματικά άξια λόγου και υποστήριξης, αλλά θεωρούμε ότι ο κ. Barrot θα συνεχίσει την πολιτική που χάραξε η Loyola de Palacio σε πολλά θέματα. Ευχόμαστε να διαψευστούμε.



Το πρόβλημα στον ΟΛΠ

Η αλλαγή διοίκησης στον ΟΛΠ Α.Ε. ήταν ξεκάθαρα η πρώτη σημαντική στιγμή αμνηστίας για τον υπουργό Ε.Ν. Η απερχόμενη διοίκηση δεν είχε από την αρχή ιδιαίτερη απήχηση στη ναυτική οικογένεια του Πειραιά και αρκετοί παράγοντες επεσήμαναν ότι υπήρχαν πολυάριθμες συζητήσεις και προτάσεις χωρίς πράξεις και αποτελέσματα.

Δεν κρίνουμε την επιλογή του υπουργού ούτε και την απότομη αλλαγή πλεύσης του. Σε θέσεις, όμως, μεγάλης υπευθυνότητας απαιτούνται προσεκτικές κινήσεις και απόδοση ευθυνών για όποιους τοποθετούνται και δεν ανταποκρίνονται στις επιδιώξεις των υπουργών.

Η αλλαγή στο Λ.Σ.

Ήμαστε σχεδόν βέβαιοι ότι η ριζική αλλαγή στην ηγεσία του Λ.Σ. θα ήταν πραγματικά ανατρεπτική. Το στίγμα του ΚΥΣΕΑ είχε ήδη δοθεί κατά τις κρίσεις στις Ένοπλες Δυνάμεις, που ουσιαστικά απομακρύνθηκαν απότομα -ίσως και αποφασιστικά- αρκετοί ανώτατοι αξιωματικοί από όλα τα Όπλα.

Σε προηγούμενό μας σχόλιο στην ίδια στήλη είχαμε μάλλον «προφητεύσει» ότι κάτι παρόμοιο θα γινόταν και στη Γρηγορίου Λαμπράκη. Η αλήθεια είναι ότι και οι δύο υπαρχηγοί -που πιθανώς να περίμεναν την ανέλιξή τους- ήταν ικανότατοι και άξιοι. Η απομάκρυνση όλων των ναυάρχων, πάντως, ίσως υποδηλώνει τη διάθεση του ΥΕΝ για ολοκληρωτική αλλαγή πλεύσης του υπουργείου χωρίς παράπονα και αμνηστίες από τους όποιους απογοητευμένους. Καλή σταδιοδρομία στους νέους ναάρχους Λ.Σ.

Η ναυτιλιακή πολιτική είναι γένους θηλυκού

Η παλαιότερη άποψη πως οι γυναίκες που ασκούν επιρροή σε θέματα ναυτιλίας είναι ολιγάριθμες, μάλλον δεν ευσταθεί πλέον. Και αναφερόμαστε σε αρκετές, αξιόλογες κυρίες σε ευρωπαϊκό επίπεδο, οι οποίες διετέλεσαν ή διατελούν υπουργοί Μεταφορών και Ναυτιλίας αλλά και επίτροποι. Σήμερα μάλιστα, στις Βρυξέλλες, μετά την κα De Palacio, αρκετές

εκπρόσωποι του γυναικείου φύλου χειρίζονται εξαιρετικά και πολύπλοκα χαρτοφυλάκια: Ενδεικτικά αναφέρουμε τις κ. Neelie Kroes, Ολλανδή επίτροπο αρμόδια για θέματα Ανταγωνισμού, Margot Wallstrom, αντιπρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ρόδη Κράτσα, ευρωβουλευτή της Ν.Δ. και τακτικό μέλος της Επιτροπής Μεταφορών του Ε.Κ., Corien Wortmann-

Kool, Ολλανδή ευρωβουλευτή, τακτικό μέλος της Επιτροπής Μεταφορών και εισηγήτρια για την οδηγία σχετικά με τη θαλάσσια ρύπανση, κ.ά. Σε διεθνές επίπεδο, η υποψηφιότητα της Νιγηριανής Μ. Mbanefo για τη θέση του γ.γ. του ΙΜΟ ήταν επίσης αξιοσημείωτη. Η θάλασσα και η πολιτική είναι γένους θηλυκού. Γιατί άραγε;





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



Κωδικός «Αμφιτρίτη»

Με επιτυχία πραγματοποιήθηκε προσφάτως η άσκηση έρευνας και διάσωσης με την κωδική ονομασία «Αμφιτρίτη», παρουσία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη, της στρατιωτικής ηγεσίας του Λιμενικού Σώματος, εκπροσώπων της Πολεμικής Αεροπορίας, του Πολεμικού Ναυτικού και του ΕΚΑΒ.

Η άσκηση «Αμφιτρίτη» διεξήχθη στα πλαίσια της συνεχούς εκπαίδευσης του προσωπικού, της διατήρησης της επιχειρησιακής ετοιμότητας των πλωτών και εναέριων μέσων για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των ναυτικών ατυχημάτων και της βελτίωσης της συνεργασίας με άλ-

του Πολεμικού Ναυτικού, της Πολεμικής Αεροπορίας και του ΕΚΑΒ, για τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό και την επιτυχή εκτέλεση της σημερινής άσκησης.

Το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΕΚΣΕΔ) στελεχωμένο από προσωπικό του Λ.Σ., της Π.Α. και σύνδεσμο του Π.Ν. βρίσκεται σε διαρκή ετοιμότητα, να ενεργοποιηθεί και να συντονίσει τα μέσα έρευνας και διάσωσης για την αποτελεσματική αντιμετώπιση ναυτικών ατυχημάτων στην περιοχή ευθύνης της χώρας μας.

Εύχομαι στους ναυτικούς και σε όσους άλλους διασχίζουν τις θάλασσες να συναντούν πάντα

μπουνάτσες και τους διαβεβαιώνω ότι, όποτε και αν απαιτηθεί, η Πολιτεία θα είναι δίπλα τους».

Στην άσκηση μετείχαν 110 στελέχη του Λιμενικού Σώματος και της Π.Α., ενώ στους ρόλους διασωστών και ναυαγών ήταν προσωπικό από τη Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών του Λ.Σ.

Τα επιχειρησιακά μέσα που χρησιμοποιήθηκαν ήταν:

Δύο μονοκινητήρια αεροπλάνα, ένα ελικόπτερο έρευνας - διάσωσης Super Puma, δύο ναυαγσοστικά σκάφη, δύο παράκτια περιπολικά σκάφη, δύο ταχύπλοα περιπολικά σκάφη, πέντε περιπολικά οχήματα και δύο ασθενοφόρα του ΕΚΑΒ. ■



λους συναρμοδίους φορείς εμπλεκόμενους στην αντιμετώπιση τέτοιων περιστατικών.

Μετά το τέλος της άσκησης ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, μεταξύ άλλων, δήλωσε:

«Θέλω να εκφράσω την ικανοποίησή μου και να συγχαρώ τον αρχηγό και τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος, καθώς επίσης και τα στελέχη

Συνεχίζεται η ανανέωση της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας



Σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, τα πλοία άνω των 100 κοχ που εγγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο κατά τον Ιανουάριο 2005 ανέρχονται στα δεκατρία, όσα είναι και τα πλοία που διεγράφησαν (ένα λόγω διάλυσης).

Αύξηση παρουσίασαν οι κόροι ολικής χωρητικότητας (κοχ) των πλοίων που εγγράφησαν υπό την ελληνική σημαία, φθάνοντας τους 579.768, ενώ τα διαγραφέντα πλοία έφθαναν συνολικά τους 418.781 κοχ.

Ο μέσος όρος της ηλικίας των πλοίων που εγγράφησαν, κατά το παραπάνω χρονικό διάστημα, είναι 9,6 έτη, αριθμός πολύ μικρότερος του μέσου όρου της ηλικίας των πλοίων που διεγράφησαν και ο οποίος ανέρχεται στα 21,2 έτη, παρουσιάζοντας μείωση της ηλικίας των πλοίων που εγγράφησαν, της τάξης του 45,3% περίπου. ■

Ο προαστιακός σιδηρόδρομος στο Λαύριο

Σύμφωνα με τη μελέτη σκοπιμότητας του ΟΣΕ, που η ανάθεσή της βρίσκεται σε εξέλιξη και αφορά στην επέκταση του προαστιακού σιδηρόδρομου προς το λιμάνι του Λαυρίου, αξίας 14,1 εκατ. ευρώ, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ανακοίνωσε ότι θα προβλέπει τα εξής:

Οι σιδηροδρομικές γραμμές θα διακλαδώνονται αμέσως μετά το σιδηροδρομικό σταθμό, στον κόμβο Κορωπίου, προς το αεροδρόμιο και το Λαύριο.

Στην ίδια περιοχή συμβάλλει και ο κλάδος Κάντζας - Παιανίας - Μαρκοπούλου της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Λαυρίου, που πρόκειται να επαναλειτούργησει μελλοντικά, αλλά θα πρέπει στη μελέτη να επιλυθεί ο τρόπος της συμβολής του κλάδου αυτού, ώστε αυτός να μπορεί να κατευθύνεται αφενός προς το Λαύριο και αφετέρου προς το αεροδρόμιο.

Το έργο της ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε. για τη μελέτη της



προαστιακής σιδηροδρομικής γραμμής κόμβου Κορωπίου - Λαυρίου εξυπηρετεί την ευρύτερη αναπτυξιακή πολιτική του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, για αναδιάρθρωση του κύριου δρομολογιακού δικτύου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και συγκεκριμένα των λιμένων αναχώρησης.

Με την ανάπτυξη του λιμένα του Λαυρίου, θα εξοικονομηθούν ώρες πλεύσης και θα εξυπηρετηθούν άλλοι προορισμοί ή και επί πλέον δρομολόγια στην ίδια γραμμή, αντανακλώντας το όφελος στην ελληνική οικονομία και τελικά την εξυπηρέτηση του επιβατηγού κοινού. ■

Η πρώτη εκδήλωση του ICS στον Πειραιά

Μεγάλη επιτυχία σημείωσε η εκδήλωση στο Μέγαρο του ΟΛΠ για τον εορτασμό της ίδρυσης του ICS στην Ελλάδα, η οποία πραγματοποιήθηκε με την αιγίδα του Hellenic Management Centre.

Στο πάνελ των ομιλητών ήταν οι κ. Γ. Γράτσος (πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος), ο Π. Μαντούβαλος (βουλευτής), ο Ν. Τσαβλέρης (πρόεδρος του Greek ICS Branch), ο Α. Θεοδώρου (διευθυ-



ντής Ναυτιλιακού Τμήματος της EFG Eurobank), ο Α. Γουλιέλμος (καθηγητής Ναυτιλιακού Τμήματος Πανεπιστημίου Πειραιά), οι οποίοι και αναφέρθηκαν, μεταξύ άλλων, στη σημασία ίδρυσης στην Ελλάδα παραρτήματος του Institute of Chartered Shipbrokers (ICS).

Την εκδήλωση άνοιξαν η Ν. Μαργιώλη, διευθύντρια του HMC και ICS Greek Branch, και ο Α. Philips, γενικός διευθυντής του ICS.

Η εκδήλωση έκλεισε με το χαιρετισμό του καπετάν Β. Κωσταντακόπουλου και του τέως προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Κ. Κομνηνού. Χορηγοί του συνεδρίου ήταν οι: Chartworld Shipping Corp., Clarkson Hellas Ltd, Cosmos Marine Management S.A., Dynacom Tankers Management Ltd, Golden Destiny S.A., Macoil International S.A., Nicholas G. Moundreas Shipping S.A., Target Marine S.A., Tsavlis Salvage (International) Ltd, Vanos S.A., Thenamaris Shipmanagement Inc., Eastern Mediterranean Maritime Ltd, European Navigation Inc. και Top Tanker Management Inc. ■



Συνεχίζεται η αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος

Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της Τραπεζής της Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε κατά το δωδεκάμηνο Ιανουαρίου - Δεκεμβρίου 2004 στη χώρα μας, ανήλθε σε 13.307,0 εκατ. ευρώ έναντι 9.569,8 εκατ. ευρώ του αντίστοιχου δωδεκαμήνου 2003, παρουσιάζοντας αύξηση 39,05%.

Ειδικότερα κατά το μήνα Δεκέμβριο 2004 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε ανήλθε σε 1.212,3 εκατ. ευρώ έναντι 970,2 εκατ. ευρώ του αντίστοιχου μηνός Δεκεμβρίου 2003. ■

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΕΙΣΡΕΥΣΑΝΤΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΕΤΗ 2003-2004





Το Σπίτι της Ναυτιλίας

Το νέο χώρο που θα στεγάσει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας παρουσίασε, σε πρόσφατη συνέντευξη Τύπου, ο υπουργός Μανώλης Κεφαλογιάννης.

Το νέο κτίριο, το οποίο θα στεγάσει όλες τις υπηρεσίες του ΥΕΝ, θα έχει εμβαδόν 42.000 τετραγωνικά

μέτρα, υπολογίζεται δε ότι θα είναι έτοιμο τον Απρίλιο του 2006, ενώ το συνολικό κόστος θα ανέλθει στα 30,5 εκατ. ευρώ.

Σύμφωνα με δηλώσεις του κ. Κεφαλογιάννη, τα χρήματα θα εξοικονομηθούν με δάνειο από το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, που θα ισοδυναμεί, περίπου, με τα χρήματα τα οποία δαπάνά το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας σε ενοίκια κατά τη διάρκεια ενός έτους. Η σύμβαση είναι διάρκειας 30 ετών, όσο και η παραχώρηση από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς, μέσω της Κτηματικής Υπηρεσίας του Δημοσίου, στο ΥΕΝ. Ο υπουργός Ε.Ν. φιλοδοξεί το νέο κτίριο να αποτελεί το πρώτο υπουργείο που θα λειτουργεί εξ ολοκλήρου με νέες τεχνολογίες. Οι νέες εγκαταστάσεις, που βρίσκονται στη θέση της παλαιάς αποθήκης του ΟΛΠ, επί της χερσαίας λιμενικής ζώνης της Ακτής Βασιλειάδη, θα αναδείξουν τη θαλάσσια είσοδο στο λιμάνι και τη νέα συνδετήρια λεωφόρο ΟΛΠ - Σχιστού ενώ θα γίνουν πόλος έλξης των ναυτιλλομένων, των επισκεπτών και των περιοίκων.

Παράλληλα, κατασκευάζεται ο πύργος VTS-VTMIS, συνολικού ύψους 50 μέτρων, εκτός του κελύφους της υφιστάμενης 4ώροφης αποθήκης, ο οποίος συνδέεται κατασκευαστικά και λειτουργικά με αυτήν. Στον πύργο πρόκειται να λειτουργήσει το Εθνικό Σύστημα Ελέγχου και Διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας. ■



Η εταιρεία Conveyer Shipping Corp. παρέλαβε από το ναυπηγείο Tsuneishi της Ιαπωνίας το φορτηγό πλοίο M/V BULK FOUR, χωρητικότητας 82.800 dwt. Πρόκειται για το πρώτο πλοίο τύπου Kamsarmax, με σημαία Marsal Islands, και τελεί υπό διαχείριση της εταιρείας Metrostar Management Corp. ■

Συνάντηση με στόχο την ασφάλεια

Με τον πρόεδρο της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (IACS) και αντιπρόεδρο του Γαλλικού Νηογνώμονα κ. Bernard Anne συναντήθηκε ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, καθηγητής Ιωάννης Τζωάννος. Στη συνάντηση, που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο των επαφών του ΥΕΝ με διεθνείς ναυτιλιακούς παράγοντες, παρευρέθησαν η στρατιωτική ηγεσία του Λιμενικού Σώματος, υπηρεσιακοί παράγοντες του ΥΕΝ καθώς και εκπρόσωποι του Γαλλικού Νηογνώμονα. Στη διάρκεια της υπήρξε ανταλλαγή απόψεων για τα τρέχοντα ναυτιλιακά θέματα σε διεθνές επίπεδο. Ειδικότερα, συζητήθηκαν προτάσεις και πρωτοβουλίες που αναπτύσσονται στα διεθνή fora, όπως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) και η Ευρωπαϊκή Ένωση, οι οποίες και σχετίζονται κυρίως με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Ο κ. Τζωάννος τόνισε την ανάγκη στενής συνεργασίας των εξουσιοδοτημένων νηογνώμωνων με τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΕΝ, με στόχο την προαγωγή της ασφάλειας και της ποιότητας των υπηρεσιών των θαλασσιών μεταφορών. ■



Ύψωσαν την ελληνική σημαία

Το Φ/Γ πλοίο «ΠΙΤΣΑ Δ», 86.734 κοχ, πλοιοκτησίας Aeolis Navigation Ltd, με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Marmaras Navigation Ltd και εκπρόσωπο τον κ. Διαμαντή Διαμαντίδη.

Το Δ/Ε πλοίο «ΔΕΛΤΑ ΣΕΗΛΟΡ», 62.247 κοχ, πλοιοκτησίας Route Holding Inc., με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Marmaras Navigation Ltd και εκπρόσωπο τον κ. Ιωακείμ Μανέλο.

Το ναυπηγούμενο δεξαμενόπλοιο «ΕΛΚΑ ΑΘΗΝΑ», 50.300 κοχ, πλοιοκτησίας Farewell Investments Inc., με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη European Product Carriers Ltd και εκπρόσωπο τον κ. Σπυρίδωνα Καρνέση. ■

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



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*



Συνεργασία της ΧRTC με το γαλλικό τραπεζικό όμιλο NATEXIS Banques Populaires

Με σκοπό την είσοδο του γαλλικού τραπεζικού ομίλου NATEXIS Banques Populaires στη χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας, η εταιρεία ΧRTC Ltd αναλαμβάνει πλέον καθήκοντα συμβούλου ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων του ομίλου. Όλες οι τραπεζικές εργασίες θα γίνονται από τα κεντρικά ναυτιλιακά γραφεία της τράπεζας στο Παρίσι.

Όπως είναι γνωστό, η ΧRTC δραστηριοποιείται στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση από την ίδρυσή της, το 1999. Μέχρι τον Ιούνιο του 2004 ήταν σύμβουλος ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων της Credit Lyonnais στην Ελλάδα, όμως μετά τη συγχώνευση της τελευταίας με την Credit Agricole-Indosuez η συνεργασία αυτή διακόπηκε.

Η τράπεζα NATEXIS είναι ο επενδυτικός και χρηματοδοτικός φορέας των διεθνών χρηματοδοτήσεων και των μεγάλων εταιρειών του Banque Populaire Group στο οποίο συμμετέχουν 21 τοπικές, περιφερειακές τράπεζες της Γαλλίας. Η NATEXIS δημιουργήθηκε το 1997 από συγχώνευση των Credit Nationale και BFCE (Banque Française du Commerce Extérieur ή Γαλλική Τράπεζα Εξωτερικού Εμπορίου). Το 2000 εντάχθηκε στο Banque Populaire Group. Ο συνολικός αριθμός εργαζομένων του ομίλου ανέρχεται στις 45.000 από τους οποίους οι 13.000 απασχολούνται στη NATEXIS. Η τελευταία έχει 154 γραφεία (σε σύνολο 2.642 του ομίλου) από τα οποία τα 119 είναι διεσπαρμένα στις πέντε ηπείρους, εξασφαλίζοντας την παρουσία της τράπεζας σε όλες τις κύριες αγορές, όπως των ΗΠΑ, της Ευρώπης, της Ιαπωνίας, της Ασίας (συμπεριλαμβανομένων των αγορών Κίνας και Ινδίας) καθώς επίσης της Αφρικής και της Λατινικής Αμερικής. Η NATEXIS είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο του Παρισιού και αξιολογείται οικονομικά με Aa3 από Moody's, A+ από Standards & Poor's και A+

από Fitch Ratings.

Η παρουσία της τράπεζας στο χώρο της ναυτιλίας αρχίζει από τις αρχές του περασμένου αιώνα μέσω της Credit Nationale και συνεχίζει με τη δημιουργία του ναυτιλιακού ομίλου της NATEXIS το 1997 υπό τη διεύθυνση του μέχρι σήμερα διευθυντού της κ. Michel Degermann. Το χαρτοφυλάκιο της τράπεζας στη ναυτιλία ανέρχεται στο ποσό των 1,5 δισ. δολαρίων ΗΠΑ και υποστηρίζει τις ναυτιλιακές αγορές Γαλλίας (20% του συνόλου), Ευρώπης (30%), Ασίας (25%) και Αμερικής (25%). Η τράπεζα παρά την πολύ μικρή θέση στην ελληνική αγορά (\$40 εκατ. με 3 δάνεια μέσω κοινοπραξιών σε δύο ακτοπλοϊκές εταιρείες και μία ποντοπόρο) δεν θέλησε να επεκταθεί λόγω του γεγονότος ότι δεν είχε «τον κατάλληλο σύνδεσμο με την ελληνική αγορά», όπως χαρακτηριστικά επισήμανε σε συναντήσεις του με Έλληνες εφοπλιστές πρόσφατα ο κ. Degermann, ανακοινώνοντας τη συνεργασία της τράπεζας με την ΧRTC. Η ΧRTC, συνεχίζοντας τη μακρόχρονη παρουσία των στελεχών της στην ελληνική ναυτιλία και αξιοποιώντας την εξίσου μακρόχρονη εμπειρία του ιδρυτή της και διευθύνοντος συμβούλου κ. Γιώργου Ξηραδάκη και των συνεργατών του κ. Κατερίνας Φίτσιου, Κωνσταντίνου Αστέρη και Ελένης Μουτσάτσου στη γαλλική τραπεζική αγορά, θα αναζητήσει τρόπους δημιουργίας ενός σημαντικού ναυτιλιακού χαρτοφυλακίου για τη NATEXIS. Γνώμονας αυτής της νέας προσπάθειας είναι η δημιουργία σχέσεων εμπιστοσύνης σε βάθος χρόνου με τους πελάτες της - στόχος άλλωστε και της ίδιας της τράπεζας. Η εντολή για την ανάπτυξη του νέου αυτού χαρτοφυλακίου στην ελληνική ναυτιλία έρχεται σε μια εποχή που οι επενδύσεις των Ελλήνων εφοπλιστών κορυφώνονται και περιλαμβάνει χρηματοδοτήσεις στις κύριες αγορές της ναυτιλίας. ■

Αποχώρησε ο γενικός διευθυντής των Μινωικών Γραμμών

Δεκτή έκανε το διοικητικό συμβούλιο των Μινωικών Γραμμών την παραίτηση του κ. Παναγιώτη Κασσάκη, γενικού διευθυντή της εταιρείας. Το Δ.Σ., με ομόφωνη απόφασή του, εξέλεξε ως διευθύνοντα σύμβουλο της εταιρείας τον κ. Αντώνη Μανιαδάκη, ο οποίος διετέλεσε επί μακρόν στέλεχος της εταιρείας και προσέφερε τις υπηρεσίες του στη θέση του εντεταλμένου ναυτιλιακού τομέα. Σύμφωνα με ανακοίνωση των Μινωικών Γραμμών, ο απερχόμενος γενικός διευθυντής κ. Κασσάκης, έχοντας συμπληρώσει 29 χρόνια προσφοράς στην κρητική ακτοπλοϊκή εταιρεία, από τα οποία τα 13 από τη θέση του γενικού διευθυντή, υπήρξε υπόδειγμα εργατικότητας, συνέπειας και τιμιότητας. Στη μακρόχρονη θητεία του κατάφερε να αναπτύξει με τη διοίκηση και τους εργαζόμενους στην εταιρεία μια ειλικρινή σχέση συνεργασίας, που στηρίχθηκε στον αλληλοσεβασμό και στην αλληλοεκτίμηση. ■

Ο Περικλής Παναγόπουλος, πρωταγωνιστής της ελληνικής ακτοπλοΐας



Το 9,51% των μετοχών της εταιρείας Μινωικές Γραμμές απέκτησε η εταιρεία Attica Group, επιβεβαιώνοντας την πρόθεση του προέδρου της κ. Περικλή Παναγόπουλου να διαδραματίσει

ουσιαστικό ρόλο στο σκηνικό της ελληνικής ακτοπλοΐας. Πρόσφατα ο κ. Παναγόπουλος απέκτησε το 11,6% της Hellenic Seaways με την εξαγορά του ποσοστού του κ. Φ. Βρυώνη, ενώ αυτήν την περίοδο, έναντι του ποσού των 22.260.054,3 ευρώ, απέκτησε μέσω του Χρηματιστηρίου Αθηνών το πακέτο των 6.745.471 μετοχών, που αντιπροσωπεύει ποσοστό 9,51% του μετοχικού κεφαλαίου της κρητικής ακτοπλοϊκής εταιρείας, σε τιμή € 3,30 ανά μετοχή. Το ποσοστό του 9,51% ανήκε στον Romano Artioli, ο οποίος και συμφώνησε να προχωρήσει στην πώληση των μετοχών που κατείχε. Επισημαίνεται ότι το αρχικό 5,27% των μετοχών των Μινωικών Γραμμών το είχε αποκτήσει ο κ. Romano Artioli το Μάιο του 2003 με τιμή μετοχής 1,31 ευρώ. ■

Αρνήθηκε να συμμετάσχει ο κ. Γιάννης Μίχας στο Συμβούλιο Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής

Δεν συμμετείχε ο νομάρχης Πειραιά, Γιάννης Μίχας, στη συνεδρίαση του Συμβουλίου Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής με θέμα την «Ενίσχυση της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιες περιήγησης- κρουαζιέρας από ελληνικά πλοία».

Ο κ. Μίχας σε επιστολή που απέστειλε εξήγησε ότι θεωρεί τη συζήτηση ά-



νευ ουσιαστικού αντικείμενου, αφού δεν υπάρχει άμεση σύνδεση της ενίσχυσης της κρουαζιέρας με την αύξηση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτεργατών, ιδιαίτερα σε μια περίοδο κατά την οποία περίπου 300 ναυτεργάτες και υπάλληλοι γραφείων της μεγαλύτερης μέχρι τώρα ελληνικής εταιρείας κρουαζιερόπλοιων βρίσκονται ουσιαστικά εγκαταλελειμμένοι στην τύχη

τους, διεκδικώντας τα δεδουλευμένα τους ή τις νόμιμες αποζημιώσεις.

Ο νομάρχης Πειραιά επισήμανε ακόμα ότι με πρόσφατη απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου τίθενται «εν κινδύνω» οι θέσεις εργασίας του ξενοδοχειακού προσωπικού και των κατωτέρων πληρωμάτων στο κρουαζιερόπλοιο και πως αναμένει τις πρωτοβουλίες του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για να τις διασφαλίσει.

«Γι' αυτούς τους λόγους δεν θα συμμετάσχουμε στη συνεδρίαση του Συμβουλίου Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής, αλλά είμαστε έτοιμοι να καταθέσουμε τις προτάσεις μας σε οποιαδήποτε άλλη ουσιαστική συζήτηση πραγματοποιηθεί με αντικείμενο την ανάπτυξη του τουρισμού ως μοχλού δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας στη θάλασσα και στη στεριά», κατέληγε η επιστολή του νομάρχη Πειραιά και Α' αντιπροέδρου της ΕΝΑΕ, Γιάννη Μίχα. ■

Ικανοποιητικές αποδόσεις της General Maritime

Η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία, εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, General Maritime τετραπλασίασε τα κέρδη της το 2004, τα οποία ανήλθαν στα 315,1 εκατ. δολ. Αναλυτικότερα και σύμφωνα με ανακοίνωση της ναυτιλιακής εταιρείας, τα καθαρά κέρδη ανήλθαν για το σύνολο του 2004 στα 315,1 εκατ. δολ. ή 8,51 δολ. ανά μετοχή, έναντι 84,5 εκατ. δολ. το 2003. Τα καθαρά έσοδα από τη διαχείριση των πλοίων αυξήθηκαν κατά 73,3% στα 583,3 εκατ. δολ., έναντι 336,6 εκατ. δολ. τον προηγούμενο χρόνο, ενώ τα κέρδη EBITDA ανήλθαν στα 453,7 εκατ. δολ. έναντι 204,5 εκατ. δολ. το 2003. Τα αποτελέσματα αυτά αποδίδονται, από το διευθύνοντα σύμβουλο της εταιρείας κ. Πίτερ Γεωργιόπουλο, στο γεγονός ότι η General Maritime εκμεταλλεύθηκε με τον καλύτερο τρόπο την πολύ δυνατή αγορά, δίδοντας για δεύτερη συνεχή χρονιά πολύ ικανοποιητικές αποδόσεις στους μετόχους της. ■

Σταματούν τα έργα στη μαρίνα Ζέα

Σταματάει η καταστροφή της μαρίνας Ζέας μετά την απόφαση του Ε' τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας με την οποία αναστέλλονται οι εργασίες της εταιρείας Μαρίνα Ζέας Α.Ε. Η πρώτη σημαντική νίκη για τη Ζέα και ολόκληρο τον Πειραιά επιτεύχθηκε μετά την προσφυγή της Νομαρχίας Πειραιά κατά της κοινής απόφασης των υπουργείων Πολιτισμού, ΠΕ-ΧΩΔΕ και Εμπορικής Ναυτιλίας, με την οποία τον περασμένο Αύγουστο είχε εγκριθεί -παρά την αντίθετη άποψη της νομαρχίας- η περιβαλλοντική μελέτη και είχε δρομολογηθεί η έναρξη των έργων.

Μετά αυτή την εξέλιξη ο νομάρχης Πειραιά, Γιάννης Μίχας, τόνισε ότι «αισθανόμαστε απόλυτα δικαιωμένοι», χαρακτηρίζοντας ιστορική την απόφαση του ΣτΕ. «Οι δράσεις και οι πρωτοβουλίες Νομαρχίας Πειραιά και κατοίκων κατάφεραν τελικά να αποτρέψουν αφενός ένα τεράστιο οικολογικό έγκλημα και αφετέρου να διαφυλάξουν την ιστορική και αρχαιολογική ταυτότητα της περιοχής», επισήμανε ο κ. Μίχας και προσέθεσε ότι «χρησιμοποιώντας κάθε νόμιμο μέσο, όπως από την αρχή είχαμε δεσμευτεί, πετύχαμε μια μεγάλη νίκη, για το συμφέρον των κατοίκων, αλλά και μιας περιοχής με ιδιαίτερο φυσικό κάλλος και αρχαιολογικό ενδιαφέρον, που είναι ήδη ασφυκτικά επιβαρυνμένη».

Σύμφωνα με την απόφαση του Ε' τμήματος του ΣτΕ, αναστέλλονται μεταξύ άλλων οι εργασίες για την κατασκευή των δεξαμενών καυσίμων και των δύο πλωτών προβλητών, που θα επιβάρυναν την περιοχή και το περιβάλλον.



Επί πλέον αναστέλλονται οι εργασίες για την κατασκευή ακόμη μιας προβλήτας μπροστά από τα γραφεία του Ολυμπιακού, η πόντιση (τοποθέτηση) αγκυροβολίων και ογκολίθων, η κατασκευή υπόγειων τουαλετών, η ηλεκτρομηχανολογική εγκατάσταση, ενώ στην ξύλινη προβλήτα απαγορεύεται η κατασκευή αγκυροβολίου και η πόντιση ογκολίθων.

Υπενθυμίζεται ότι η Νομαρχία Πειραιά απέρριψε εξ αρχής τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που είχε καταθέσει η κατασκευάστρια εταιρεία, αφού δεν πληρούσε τις απαραίτητες προϋποθέσεις και ενεχόταν ο κίνδυνος πρόκλησης σημαντικών επιπτώσεων στο περιβάλλον, κατά τη φάση κατασκευής του έργου, αλλά και της λειτουργίας του. Στη συνέχεια κατέθεσε αίτηση ασφαλιστικών μέτρων κατά της εταιρείας Μαρίνα Ζέας Α.Ε. ζητώντας τη διακοπή των εργασιών.

Κατά την προσφυγή της στο ΣτΕ, η Νομαρχία Πειραιά είχε παραθέσει και όλα τα απαραίτητα ιστορικά στοιχεία που προέρχονταν είτε από το υπουργείο Πολιτισμού είτε από την Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων, και από τα οποία προέκυπτε ότι το λιμάνι της Ζέας συνιστά το μοναδικό ναύσταθμο της κλασικής αρχαιότητας, τμήματα του οποίου σώζονται έως σήμερα. Παράλληλα και η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων είχε εισηγηθεί προς το υπουργείο Πολιτισμού να μην γίνει καμία επέμβαση στο βυθό της περιοχής, να μην τοποθετηθούν πλωτές προβλήτες, καθώς και να μην εγκριθεί η κατασκευή λιθόστρωτου πεζόδρομου, αλλά να εκπονηθεί νέα μελέτη που να προβλέπει την κατασκευή με υλικά που δεν θα προκαλέσουν ζημιές στα υπάρχοντα αρχαιολογικά στοιχεία. ■

Η ανάπτυξη των λιμενικών εγκαταστάσεων

Τα θέματα που αφορούν στη μελέτη της Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης & Αξιολόγησης των έργων εξέτασε η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ) στην πρόσφατη συνεδρίασή της, που πραγματοποιήθηκε υπό την προεδρία του γενικού γραμματέα Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής, Γεώργιου Βλάχου, και με συμμετοχή εκπροσώπων των συναρμόδιων υπουργείων. Στη συνεδρίαση, που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της πολιτικής του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για την αναβάθμιση και ανάπτυξη λιμενικών εγκαταστάσεων, συζητήθηκε μεταξύ άλλων το επενδυτικό - αναπτυξιακό πρόγραμμα του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά Α.Ε. ως ακολούθως:

1. Επέκταση και εξοπλισμός του Προβλήτα Ι (σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων «Ελ. Βενιζέλος»).



2. Εκβάθυνση κεντρικού λιμένα.
3. Σύνδεση επιβατηγού λιμένα Πειραιά με σταθμό ΗΣΑΠ.
4. Ανάπλαση περιοχής Βασιλειάδη - Καστράκιου.
5. Υπόγειος σταθμός αυτοκινήτων στην περιοχή του εκθεσιακού κέντρου ΟΛΠ Α.Ε.

Η υλοποίηση των παραπάνω έργων και δραστηριοτήτων θα συμβάλει αποφασιστικά:

- Για τον Πειραιά, στη βελτίωση - ανάπτυξη και αναβάθμιση του λιμενικού δυναμικού του λιμένα του Πειραιά, που παγκοσμίως

κατατάσσεται μεταξύ των 50 μεγαλύτερων εμπορικών λιμένων, ενώ με τα προγραμματιζόμενα λιμενικά έργα θα συνεχίσει να αποτελεί το μεγαλύτερο διαμετακομιστικό σταθμό στο χώρο της ανατολικής Μεσογείου.

- Για την Αιτωλοακαρνανία, στην ολοκλήρωση των διαδικασιών αδειοδότησης του έργου, που θεωρείται ιδιαίτερα σημαντικό από επενδυτικής άποψης για την ευρύτερη περιοχή του νομού και εκτιμάται πως θα συμβάλει αποφασιστικά στη μείωση της ανεργίας στην ευρύτερη περιοχή.

Η υπό ίδρυση μονάδα θα παράγει κλίνκερ, χρησιμοποιώντας πρώτες ύλες της ευρύτερης περιοχής, ενώ η επένδυση, το ύψος της οποίας θα ξεπεράσει τα 150.000.000 ευρώ, αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες ιδιωτικές επενδύσεις στη χώρα με καθαρά (100%) εξαγωγικό χα-

ρακτήρα, εξασφαλίζοντας ταυτοχρόνως περίπου 150 θέσεις εργασίας.

Η επιλογή της εγκατάστασης στη συγκεκριμένη θέση έγινε λόγω της ύπαρξης υψηλής ποιότητας πρώτων υλών στην ευρύτερη περιοχή του Ν. Αιτωλοακαρνανίας καθώς και της γειτνίασής αυτής με τα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

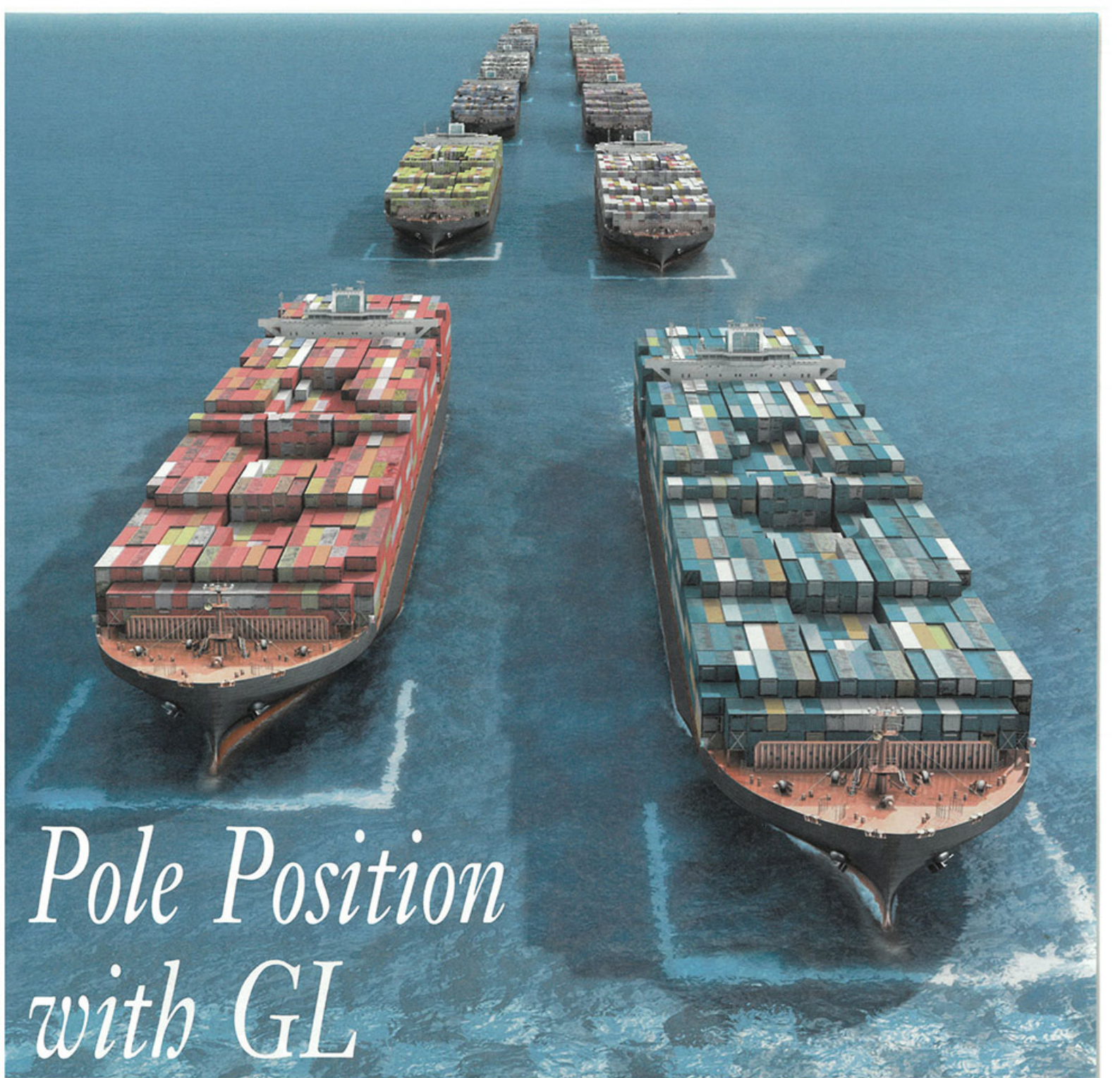
Επίσης, τα μέλη της ΕΣΑΛ συζητήσαν για τα ακόλουθα:

- Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΠΠΕ) για την κατασκευή ιστιοπλοϊκού κέ-

ντρου Μαραθούπολης, δήμου Γαργαλιών, νομού Μεσσηνίας.

- Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΠΠΕ) του έργου «Ολοκλήρωση λιμένος Αγ. Ιωάννη Πηλίου».
- Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΠΠΕ) του έργου «Κατασκευή νέου ολιευτικού καταφυγίου Αγίου Στεφάνου - Λιβαδίων, νήσου Τήλου, Ν.Α. Δωδεκανήσου».
- Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΠΠΕ) του έργου «Λιμένας εξυπηρέτησης της βιομηχανίας SOVEL A.E.».
- Γενικό προγραμματικό σχέδιο χωροταξικής και συγκοινωνιακής μελέτης έργων επιδομής λιμένος Αιγίου.
- Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΠΠΕ) του έργου «Αλιευτικό καταφύγιο στη νησίδα Τέλενδο, Ν.Α. Δωδεκανήσου».
- Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΠΠΕ) του έργου «Κατασκευή αλιευτικού καταφυγίου δημοτικού διαμερίσματος Κοντιά», στο δήμο Νέας Κούταλης, στη νήσο Λήμνο, νομού Λέσβου.
- Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΠΠΕ) του έργου «Εγκατάσταση και λειτουργία νέας βιομηχανικής μονάδας παραγωγής κλίνκερ της εταιρείας ΑΕΒΕΚ ΠΕΡΙΚΛΗΣ Α.Ε., στο Πλατυγιάλι Αστακού, Ν. Αιτωλοακαρνανίας».
- Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΠΠΕ) του έργου «Κατασκευή αλιευτικού καταφυγίου στη θαλάσσια ζώνη λιμένος Αμφίπολης».
- Προκαταρκτική Περιβαλλοντική Εκτίμηση και Αξιολόγηση (ΠΠΕΑ) συγκεκριμένων έργων του ΟΛΠ Α.Ε.

Η Επιτροπή Σχεδιασμού & Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ) αποτελεί ένα συντονιστικό - εκτελεστικό (διυπουργικό) όργανο, το οποίο θεσμοθετήθηκε προκειμένου να συνδράμει στην ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό - βελτίωση των λιμενικών υποδομών της χώρας. ■



Pole Position with GL

Profitability is decisively dependent
on operational safety and reliability – 24 hours a day, 7 days a week.
In shipping as in Formula 1, it's team and technology that decide pole position.
Get there with GL!

Area Office Mediterranean

Germanischer Lloyd Hellas Survey E.P.E.
85, Akti Miaouli - 185 38 Piraeus/Greece
Phone +30 210 4290373 - Fax +30 210 4290355
gl-piraeus@gl-group.com - www.gl-group.com



Germanischer Lloyd
O P E R A T I N G 2 4 / 7

Απονομή τιμητικού μεταλλίου στα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Ακόμα μία διάκριση για τα «Ναυτικά Χρονικά», το ιστορικό περιοδικό, με τη σημαντική συμβολή, διαχρονικώς, στην εξυπηρέτηση της μεγάλης εθνικής υποθέσεως της ελληνικής ναυτιλίας.



Ειδικότερα, στις 9 Φεβρουαρίου 2005 απενεμήθη στην εκδότρια Ιωάννα Μπίσια το τιμητικό μετάλλιο της Εταιρείας Ελλήνων Λογοτεχνών (ΕΕΛ), σε εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της εταιρείας στην αίθουσα Μιχαέλας Αβέρωφ. Η εκδήλωση ήταν αφιερωμένη στον Νίκο Καββαδία, για τα 30 χρόνια του θανάτου του, και πραγματοποιήθηκε με τη συμμετοχή του συλλόγου «Φίλοι Οινουσών» και των εκδόσεων «ΕΝΤΟΣ».

Έπειτα από τον επίκαιρο πρόλογο της γ.γ. της ΕΕΛ, Ελευθερίας Αναγνωστάκη-Τζαβάρα, και τους χαιρετισμούς εκπροσώπων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του συλλόγου «Φίλοι Οινουσών» και της αδελ-

φότητας των κεφαλληνιακών σωματείων της Αθήνας, και αφού προηγήθηκε απονομή τιμητικών μεταλλίων της ΕΕΛ στα περιοδικά «Ναυτικά Χρονικά» και «Εξάντας», ακολούθησαν ομιλίες του καθηγητή, ποιητή, δοκιμιογράφου και κριτικού λογοτεχνίας Δημήτρη Νικορέτζου και του μέλους της ΕΕΛ, πλοιάρχου-ποιητή Κωνσταντίνου Στεφανόπουλου.

Τους ομιλητές πλαισίωσαν με απαγγελίες οι κυρίες Νινέττα Παπαδάκη και Θάλεια Δράκου.

Η εκδήλωση, που παρακολούθησε πλήθος κόσμου, έκλεισε με δεξίωση που παρέθεσε η Εταιρεία Ελλήνων Λογοτεχνών στα μέλη και στους φίλους της. ■



Οι κ.κ. Ελευθερία Αναγνωστάκη-Τζαβάρα, γ.γ. της ΕΕΛ, Τάσσης Μορίνας, εκδότριας περιοδικού «ΕΞΑΝΤΑΣ», Ιωάννα Μπίσια, εκδότρια «Ναυτικών Χρονικών», Ευάγγελος Κουμάρος, πρόεδρος ΠΕΠΕΝ, Πάυλος Ναθαναήλ, πρόεδρος ΕΕΛ, Κωνσταντίνος Στεφανόπουλος, πλοίαρχος-ποιητής μέλος ΕΕΛ.

Συνεδρίαση με θέμα την ανάπτυξη της κρουαζιέρας

Με θέμα «την ενίσχυση της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας περιήγησης-κρουαζιέρας από ελληνικά πλοία» συνεδρίασε το Εθνικό Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής υπό την προεδρία του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη. Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, άπαντες οι συμμετέχοντες συμφώνησαν στο θλιβερό συμπέρασμα πως η κρουαζιέρα με πλοία υπό ελληνική σημαία «είναι νεκρή» με επώδυνες επιπτώσεις για την απασχόληση αλλά και για το σύνολο της ελληνικής οικονομίας.

Κατά τη διάρκεια της συζήτησης τονίστηκε ότι η Πολιτεία καλείται να λάβει τολμηρές αποφάσεις, που στόχο θα έχουν την αναζωογόνηση της ελληνικής κρουαζιέρας. Ειδικότερα, απαιτείται αλλαγή του Προεδρικού Διατάγματος 177/74, που αφορά τη στελέχωση των επιβατηγών πλοίων, δέσμη κινήτρων από πλευράς της Πολιτείας σε ό,τι αφορά τις λιμενικές υποδομές, τη ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιων, χρηματοδότηση της απασχόλησης, καθώς και σημαντικές επενδύσεις εκ μέρους των Ελλήνων εφοπλιστών προκειμένου να δρομολογήσουν πλοία σύγχρονα και ανταγωνιστικά.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας μεταξύ άλλων επισήμανε:

«Η ναυτιλία αποτελεί τον πυλώνα της εθνικής οικονομίας και ο κλάδος της κρουαζιέρας μπορεί να προσφέρει τα μέγιστα τόσο στην ελληνική ναυτεργασία όσο και στην ίδια την οικονομία της χώρας. Ο παραγωγικός διάλογος με τη συμμετοχή όλων των φορέων και όλων των παρατάξεων των κομμάτων βοηθάει την κυβέρνηση και σύντομα θα είναι σε θέση να αναπτύξει στη Βουλή των Ελλήνων τις προοπτικές εκείνες που θα αναζωογονήσουν τον κλάδο της κρουαζιέρας.

Οι Έλληνες κατείχαν παγκόσμια πρωτιά στην κρουαζιέρα με 22 κρουαζιερόπλοια, ενώ σήμερα βρισκόμαστε στο τελευταίο σκαλοπάτι. Πιστεύω ότι με τη συνεννόηση όλων των φορέων, δηλαδή της ναυτεργασίας, της εργοδοσίας και των πολιτικών κομμάτων, θα αναστήσουμε την κρουαζιέρα, από την οποία έχουμε να ωφεληθούμε τα μέγιστα όλοι μας.

Ενθαρρύνουμε το διάλογο μεταξύ ναυτεργασίας και εργοδοσίας και όπου πρέπει να παρέμβει η Πολιτεία, προσφέροντας υπηρεσίες και δείχνοντας την ευαισθησία της, είναι έτοιμη να το κάνει, ακόμη και επιδοτώντας κάποιες διαδικασίες.

Η χώρα μας έχει τις υποδομές για να αναθερμανθεί ο κλάδος της κρουαζιέρας. Εάν υπάρχουν χρήματα χρειάζονται μόνο ιδέες και συνεννόηση. Απευθύνουμε ειδική πρόσκληση στους επιχειρηματίες και στη διεθνή κοινότητα που ασχολείται με την κρουαζιέρα».

Ο υπουργός Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Αριστοτέλης Παυλίδης υπογράμμισε ότι η εξαφάνιση του ελληνικού κρουαζιερόπλοιου από το Αιγαίο έχει ευθύ αντίκτυπο στον τουρισμό ποιότητας και είναι επιβεβλημένη η λήψη άμεσων πρακτικών μέτρων, που θα επιβάλουν την αναβίωσή του.

Ο υφυπουργός Τουριστικής Ανάπτυξης Αναστάσιος Λιάσκος τόνισε την ανά-

γκη μετατροπής του σκηνικού. «Είμαστε στο σημείο μηδέν», δήλωσε χαρακτηριστικά και πρόσθεσε ότι η κρουαζιέρα είναι ένα προϊόν που προσφέρει τα μέγιστα.

Ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής Γεώργιος Βλάχος ζήτησε το ενδιαφέρον του εφοπλισμού να στραφεί στα μεσαίου και μικρού μεγέθους κρουαζιερόπλοια. Ο κ. Βλάχος τόνισε ότι «η λήψη μέτρων για τα πλοία με αφετηρία λιμένες του εσωτερικού και ειδικότερα γι' αυτά που πραγματοποιούν μονοήμερες και τοπικές περιηγήσεις, είναι περισσότερο αποτελεσματική».

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας σχεδιάζει τους παρακάτω άξονες για την ενίσχυση της κρουαζιέρας:



- Καθορισμός των λιμανιών που παρουσιάζουν τουριστικό ενδιαφέρον.
- Κατασκευή σύγχρονων επιβατικών σταθμών.
- Διερεύνηση της δυνατότητας κατασκευής σταθμών για την αποκλειστική εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων.
- Δημιουργία λιμενικών υποδομών για την παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας προς τους επιβάτες.
- Λειτουργία οργάνου στο ΥΕΝ για το συντονισμό των εμπλεκόμενων με την κρουαζιέρα φορέων.

- Αξιολόγηση των δυνατοτήτων που προσφέρει ο νέος αναπτυξιακός νόμος.
- Έμμεση αξιοποίηση των μέτρων εκσυγχρονισμού της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας προς όφελος των κρουαζιερόπλοιων.
- Μείωση των λιμενικών τελών.
- Δημιουργία λιμενικών υποδομών για θαλάσσια σπορ.

Γενικότερα τα θέματα που θα τεθούν σε συζήτηση με όλους τους φορείς αφορούν τους παρακάτω τομείς:



- 1) Παράλληλη εγγραφή στο ελληνικό νηολόγιο πλοίου ναυλωμένου bare-coat.
- 2) Ενίσχυση επιβατηγού ναυτιλίας - κρατικές ενισχύσεις στη ναυτιλία στο πλαίσιο της Ε.Ε.
 - Κάλυψη ασφαλιστικών εισφορών στο NAT.
 - Μείωση του ύψους φόρου εισοδήματος.
 - Ενίσχυση στις δαπάνες μετασκευών - ανακαίνισης ξενοδοχειακού τομέα των πλοίων και ενίσχυσης στις δαπάνες διαφήμισης πλοίων.
 - Επιδότηση ασφαλιστικών λόγω εκτάκτων καταστάσεων - κρίσεων.
 - Φορολογία επιβατηγών πλοίων.
- 3) Στελέχωση κρουαζιερόπλοιων.
- 4) Κανονισμός εσωτερικής υπηρεσίας επιβατηγών πλοίων.
- 5) Βασικοί άξονες λιμενικής πολιτικής για την ενίσχυση του κλάδου της κρουαζιέρας.
- 6) Εκπαίδευση προσωπικού ξενοδοχειακού κλάδου στις σχολές τουριστικής εκπαίδευσης.
- 7) Επιδότηση ασφαλιστικών εισφορών - προϋποθέσεις ασφαλιστικής κάλυψης - συνταξιοδότηση.

Στη συνεδρίαση, μεταξύ άλλων, παρευρέθησαν ο υπουργός Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Αριστοτέλης Παυλίδης, ο υφυπουργός Τουριστικής Ανάπτυξης Αναστάσιος Λιάσκος, οι γενικοί γραμματείς των υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας Ιωάννης Τζωάννος, Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής Γεώργιος Βλάχος, ο πρώην υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης, οι βουλευτές Πειραιά Ιωάννης Τραγάκης και Παναγιώτης Μελάς. ■



Προβληματίζουν οι αλλαγές στη νομοθεσία για την αξιοπλοΐα

Με τη συμμετοχή εκπροσώπων του εφοπλισμού, ναυπηγών και παραγόντων της ναυτιλίας, πραγματοποιήθηκε στον Πειραιά η ετήσια συνεδρίαση της κεντρικής επιτροπής του Ελληνικού Νηογνώμονα.

Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης εκφράστηκε εκ μέρους των παρευρισκομένων έντονος προβληματισμός για τις αλλαγές που γίνονται συνεχώς στη νομοθεσία και οι οποίες αφορούν στην ασφάλεια και την αξιοπλοΐα των πλοίων.



Ιδιαίτερη αίσθηση προκάλεσε η ομιλία του γενικού γραμματέα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Ιωάννη Τζωάννου, ο οποίος τόνισε ότι η «παρουσία του σηματοδοτεί την αμέριστη συμπαράσταση της Πολιτείας στον Ελληνικό Νηογνώμονα, δεδομένου ότι αποτελεί μέρος της υποδομής της ελληνικής ναυτιλίας» και πρόσθεσε πως «η λειτουργία ναυτιλιακού κέντρου στον Πειραιά προϋποθέτει την ύπαρξη ελληνικών

θεσμικών οργανισμών, που δημιουργούν θέσεις εργασίας και παρέχουν δυνατότητες εναλλακτικών υπηρεσιών».

Στην ομιλία του ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου, Γεώργιος Γράτσος, αφού αναφέρθηκε στις εξελίξεις στα θέματα ναυπήγησης πλοίων,



υπογράμμισε τη σημασία και το ρόλο που παίζουν στη λειτουργία και στη διαχείριση των ναυτιλιακών εταιρειών οι θεσμικοί οργανισμοί του Πειραιά.

Εξάλλου, ο πρόεδρος του Ελληνικού Νηογνώμονα, Νίκος Παππάς, χαρακτήρισε «εθνική δύναμη» τον Ελληνικό Νηογνώμονα και τόνισε ότι «προχωρούμε σταθερά με σχέδια και προγραμματισμό».

Στη συνέχεια ο κ. Αριστείδης Βόνδας, διευθυντής Τομέα Μελετών, αναφέρθηκε στα τρέχοντα θέματα που αντιμετωπίζουν οι νηογνώμονες και ο κ. Κωνσταντίνος Πολίτης, από το τμήμα Έρευνας & Ανάπτυξης του Ε.Ν., στα πρότυπα για την ικανοποίηση στόχων και για τους κοινούς κανονισμούς του IACS.

Τέλος, ο διευθύνων σύμβουλος Κωνσταντίνος Χίου τόνισε ότι «είναι σαφές ότι ένας ισχυρός εθνικός νηογνώμονας είναι απολύτως αναγκαίος σε μια ναυτιλιακή χώρα, για να υποστηρίξει το στόλο και την πολιτική της, να φέρει και να αναπτύξει τεχνογνωσία, να δημιουργήσει θέσεις εργασίας και να ενισχύσει τη ναυτιλιακή της υποδομή». ■

**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 νέοι διευθύνοντες των Οργανισμών Λιμένων



Ανακοινώθηκαν τα ονόματα των διευθυνόντων συμβούλων για τα δέκα μεγάλα λιμάνια της χώρας που λειτουργούν με μορφή ανώνυμης εταιρείας. Οι θέσεις καλύφθηκαν μετά από διαγωνισμό που πραγματοποίησε επιτροπή του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας υπό την προεδρία του γενικού γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής Γεωργίου Βλάχου. Τα αποτελέσματα του διαγωνισμού για την πλήρωση των θέσεων διευθύνοντος συμβούλου σε Οργανισμούς Λιμένων έχουν ως ακολούθως:

- Οργανισμός Λιμένα Αλεξανδρούπολης
ΜΠΕΝΤΗΣ Γεώργιος

Πτυχίο Νομικής Πανεπιστημίου Ιταλίας. Γνώσεις Ιταλικής. Νομικός σύμβουλος ΕΤΕΟ Α.Ε., νομαρχιακός σύμβουλος Έβρου επί σειράν ετών και αντιπρόεδρος Περιφερειακού Παν/μιακού Νοσοκομείου Αλεξανδρούπολης. Δικηγόρος.

- Οργανισμός Λιμένα Βόλου
ΒΑΛΑΣΣΑΣ Αλέξης

Κάτοχος διπλώματος αρχιτεκτονικής Πανεπιστημίου Φλωρεντίας. Γνώση αγγλικής και ιταλικής γλώσσας. Ελεύθερος επαγγελματίας, με συμμετοχή σε κοινοτικά προγράμματα.

- Οργανισμός Λιμένα Ελευσίνας
ΠΕΠΠΑΣ Αθανάσιος

Πτυχίο αρχιτέκτονα Πανεπιστημίου Παλέρμου Ιταλίας. Γνώσεις ιταλικής γλώσσας. Πρώην δημοτικός σύμβουλος και νομάρχης Λακωνίας.

- Οργανισμός Λιμένα Ηγουμενίτσας
ΚΑΜΑΡΙΝΑΚΗΣ Απόστολος

Πολιτικός μηχανικός. Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. Διετέλεσε μεταξύ άλλων προϊστάμενος Κλάδου Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, προϊστάμενος στη Διεύθυνση Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής της γενικής γραμματείας Λιμένων.

- Οργανισμός Λιμένα Ηρακλείου
ΒΙΔΑΚΗΣ Γεώργιος

Πτυχιούχος Αρχιτεκτονικής Σχολής Πανεπιστημίου Φλωρεντίας, πρόεδρος ΟΛΗ από Ιούνιο 2004. Γνώση ιταλικής γλώσσας.

- Οργανισμός Λιμένα Καβάλας
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ Νικόλαος

Δίπλωμα Οικονομικού Πανεπιστημίου Λονδίνου. Γνώση Αγγλικής. Δημοτικός σύμβουλος, πρόεδρος δημοτικού μουσείου, προϋπηρεσία σε θέση διευθύνοντος συμβούλου στον ιδιωτικό τομέα.

- Οργανισμός Λιμένα Κέρκυρας
ΔΕΣΥΛΛΑΣ Αλέξανδρος

Πτυχίο Πολιτικού μηχανικού Πανεπιστημίου Παδούης. Γνώσεις Ιταλικής. Πρώην βουλευτής Κέρκυρας, νομαρχιακός σύμβουλος και μέλος Νομαρχιακής Επιτροπής.

- Οργανισμός Λιμένα Λαυρίου
ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ Διονύσιος

Πτυχίο Γεωπονικής Σχολής Πανεπιστημίου Αθηνών. Ιδρυτής, αντιπρόεδρος και μέτοχος της εταιρείας ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ Α.Ε. Ασφαλιστικοί Πράκτορες, πρώην βουλευτής.

- Οργανισμός Λιμένα Πατρών
ΜΑΜΜΑΣΗΣ Σωτήριος

Κάτοχος πτυχίου Αρχιτεκτονικής Πανεπιστημίου Φλωρεντίας, με γνώση Ιταλικής. Διαθέτει πλούσια εμπειρία ως ελεύθερος επαγγελματίας, κυρίως στην Πάτρα με τη μελέτη και κατασκευή ιδιωτικών έργων.

- Οργανισμός Λιμένα Ραφήνας
ΚΟΝΤΑΞΗΣ Φίλιππος

Δίπλωμα Ανωτάτης Σχολής Ναυτικών Δοκίμων Μηχανικών Αξιωματικών Πολεμικού Ναυτικού. Ιδρυτής και διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας ΑΦΟΙ ΚΟΝΤΑΞΗ ΑΕΒΕ «Εισαγωγή και Εμπορία Λεωφορείων Αστικών και Υπεραστικών Συγκοινωνιών». Γνώση Αγγλικής. Πρώην αξιωματικός-μηχανικός, Πολεμικού Ναυτικού. ■



Οι συναντήσεις του Μ. Κεφαλογιάννη

Διαδοχικές συναντήσεις είχε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης με τους πρέσβεις των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής Charles Ries, της Μεγάλης Βρετανίας Simon Gass και της Τουρκίας Tahsin Burcuogly.

Ο υπουργός με τον Αμερικανό πρέσβη συζήτησαν θέματα σχετικά με τη συνεργασία και τη σύσφιξη των σχέσεων μεταξύ του Λιμενικού Σώματος και της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, καθώς και την ανταλλαγή πληροφοριών για ναρκωτικά, τρομοκρατία και άλλες παράνομες δραστηριότητες.

Επίσης τέθηκε το θέμα παραχώρησης, από τις ΗΠΑ, ενός πλοίου Liberty, το οποίο το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προτίθεται να μετατρέψει σε Μουσείο Ναυτικής Παράδοσης, αίτημα το οποίο και έγινε αποδεκτό. Όπως είναι γνωστό, τα πλοία Liberty έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην αναγέννηση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, μετά την καταστροφή που είχε υποστεί ο ελληνικός εμπορικός στόλος κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Ο κ. Κεφαλογιάννης με τον πρέσβη της Μεγάλης Βρετανίας ανέπτυξαν θέματα εν όψει της αναλήψεως της προεδρίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τη Μεγάλη Βρετανία, τη σύσταση της Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής, πρόταση την οποία έχει υποβάλει η ελληνική κυβέρνηση λαμβάνοντας υπ' όψιν την υπάρχουσα συνεργασία των Ευρωπαϊκών Κέντρων Θαλασσιών Συνόρων που λειτουργούν στον Πειραιά και στη Μαδρίτη, καθώς επίσης και συνεργασία στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

Τέλος, ο ΥΕΝ με τον Τούρκο πρέσβη, Tahsin Burcuogly, συζήτησε θέματα καλής γειτονίας, περιορισμού και αντιμετώπισης της λαθρομετανάστευσης και προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος. ■



Ετήσια γενική συνέλευση

Πραγματοποιήθηκε η ετήσια τακτική γενική συνέλευση του του Πανελληνίου Συνδέσμου (Ένωσης) Ναυτικών Πρακτόρων και Επαγγελματιών Χρηστών Λιμένων (Π.Σ.(Ε) Ν. Π & ΕΠ. ΧΡ. ΛΙΜ.), κατά τη διάρκεια της οποίας εγκρίθηκε η έκθεση του διοικητικού και οικονομικού απολογισμού και απάλλαξε το Δ.Σ από τα πεπραγμένα. Η γενική συνέλευση επίσης έκανε ομοφώνως δεκτές όλες τις προτάσεις του Δ.Σ και το εξουσιοδότησε για δυναμικές κινητοποιήσεις στις διεκδικήσεις των αιτημάτων του κλάδου. ■



Οι αγοραπωλησίες πλοίων

Από την Overseas Agency Ltd

Η ιδιαίτερα θετική πορεία της ναυλαγοράς, με τους δείκτες να φθάνουν στα υψηλότερα επίπεδα του έτους, χαρακτήρισε την περίοδο που εξετάζουμε. Παρά τους πρόσφατους εορτασμούς του κινέζικου Νέου Έτους, οι δείκτες της ναυλαγοράς για πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, εάν και παρουσίασαν μια σχετική καμπή όπως ήταν αναμενόμενο κατά το πρώτο δεκάημερο του Φεβρουαρίου, ανέβηκαν, εξαιρουμένου αυτού των Handymaxes, στα υψηλότερα φετινά επίπεδα.

Πιο συγκεκριμένα, ο BDI έφθασε τις 4.833 μονάδες, βελτιωμένος κατά 541 μονάδες (ή 12,61%) από την τελευταία μας ανασκόπηση. Ο BCI έφθασε τις 6.768 μονάδες και ο BPI τις 4.733, βελτιωμένοι κατά 1.059 (ή 18,55%) και 612 (ή 14,85%) αντιστοίχως. Απώλειες, αν και οριακές, παρουσίασε μόνο ο δείκτης των Handymaxes κατά 390 δολάρια (ή 1,43 %), πέφτοντας από τα 27.370 στα 26.980 δολάρια ημερησίως.



Η αγορά μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου παρουσίασε αυξημένη κινητικότητα κατά την περίοδο, γεγονός που οφείλεται κυρίως σε πράξεις προερχόμενες από τους νεοεισαχθέντες στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

Σε γενικές γραμμές, η καλή πορεία της ναυλαγοράς και τα θετικά συναισθήματα που επικρατούν διατηρούν τα επίπεδα των τιμών σε σταθερά υψηλά επίπεδα και σε ορισμένες περιπτώσεις (νεότερων ηλικιών) σε ακόμη υψηλότερα.

Παρά τη γενικότερη πτώση των ναύλων στο χώρο των δεξαμενόπλοιοι (εξαιρουμένης μιας απότομης ανόδου των αποδόσεων των VLCC's στις αρχές του μηνός), η κινητικότητα στο χώρο ήταν αυξημένη κατά την περίοδο, με το ενδιαφέρον να εστιάζεται σε πιο σύγχρονες μονάδες μεγάλης μεταφορικής ικανότητας.

Περιορισμένη παραμένει η κινητικότητα στο χώρο των ναυπηγήσεων. Αξίζει όμως να σημειωθεί η δήλωση της Ένωσης των Ναυπηγείων της Ιαπωνίας για εξέταση της πιθανότητας επαναφοράς στα συμφωνητικά σχετικής ρήτρας, που να προβλέπει προσαρμογή (αύξηση) της συμφωνηθείσας τιμής σε σχέση με το κόστος του σιδήρου.

Τέλος, στο χώρο των διαλύσεων, παρά τη σχετική αύξηση των προσφερόμενων μονάδων για διάλυση και ειδικότερα των μεγαλύτερων δεξαμενοπλοίων, ο συνολικός όγκος της προσφοράς παραμένει ελάχιστος.

Οι τιμές παραμένουν σε υψηλότερα επίπεδα, με το Μπανγκλαντές να κυριαρχεί και την Ινδία να ακολουθεί με μια διαφορά περίπου \$20 ανά τόνο light. Η Κίνα και το Πακιστάν εκ των πραγμάτων έχουν τεθεί εκτός συμμετοχής.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο αριθμός των δεξαμενόπλοιοι που καταλήγουν στα διαλυτήρια είναι μακράν μικρότερος απ' ό,τι προβλεπόταν σε σχέση με όσες μονάδες εμπίπτουν στο πρόγραμμα απόσυρσης της Marpol. ■

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

- General Ships' Repairs
- Fabrications
- Reconditioning
- Stock House

SERVING
GREEK SHIPPING
SINCE 1970

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



Ανασκόπηση Αγοραπωλησιών Πλοίων

Ειδήσεις - Σχόλια

Επιμέλεια σύνταξης: Γιώργος Γρηγοριάδης
Finance & Research George Moundreas Company S.A.

Το ράλι των τιμών του πετρελαίου και η πτώση του δολαρίου τις τελευταίες εβδομάδες, που μόνο απόρροια δεν ήταν σε παλαιότερες ανασκοπήσεις μας με βάση τις ενδείξεις από την πορεία των διεθνών θεμελιωδών μεγεθών, επιβεβαιώνουν ότι και τα δύο θα αποτελούν για μεγάλο χρονικό διάστημα τους δύο βραχίονες της μέγκενης γύρω από το λαιμό της παγκόσμιας οικονομίας, που χαλαρώνει ή σφίγγει, αλλά ποτέ δεν ελευθερώνει τον... αιχμάλωτο.

Όλα δείχνουν ότι δύσκολα θα υπάρξει διέξοδος, οπότε «το μη χείρον βέλτιστον» θα είναι να μη χειροτερέψει η κατάσταση, ώστε να αποφευχθεί μια παγκόσμια οικονομική ύφεση.

Παρά τις εκτιμήσεις για επιβράδυνση της κινεζικής κατανάλωσης πετρελαίου εφέτος στο 6,3% σε σχέση με το περυσινό 16%, κυρίως λόγω στρόφης σε άνθρακα, οι οριακές μόνο δυνατότητες του ΟΡΕC για αύξηση της παραγωγής κάνουν τον Οργανισμό να προβλέπει εφέτος τιμές μεταξύ \$40 και \$50, οπότε το 2006 τα \$55 θα είναι στη... φτήνια.

Από την άλλη, οι ανάγκες των ΗΠΑ για έξτρα χρηματοδότηση της άμυνας και της συνταξιοδότησης της γενιάς των baby boomers, καθώς και τα εξαντλημένα όρια αύξησης της παραγωγικότητας στη βιομηχανία, κάνουν ανελαστικά τα ελλείμματα, επιδεινώνουν την ανταγωνιστικότητα και υπονομεύουν μόνιμα το δολάριο. Έτσι, με δεδομένο ότι οι οικονομίες της Ε.Ε. και της Ιαπωνίας είναι άμεσα εξαρτημένες από το πετρέλαιο και το δολάριο, εξηγούνται οι κακοί οικονομικοί δείκτες που αναφέρουμε σε κάθε ανασκόπηση για όλες τις ανεπτυγμένες χώρες.

Αυτή την εβδομάδα, π.χ., ανακοινώθηκαν αύξηση της ανεργίας στη Γαλλία στο 10% και πτώση της επιχειρηματικής εμπιστοσύνης τον Ιανουάριο. Στη Γερμανία, όπου μετά την **Deutsche Bank** και τη **Siemens**, ανακοίνωσε απολύσεις και η **Miele**, πρόσφατη κυβερνητική ανακοίνωση αναφέρει νέο ρεκόρ ανεργίας το Φεβρουάριο, ενώ ο επικεφαλής των συμβούλων της κυβέρνησης αναθεωρεί προς τα κάτω την πρόβλεψη για ανάπτυξη το 2005 σε 1% μόνο.

Προηγουμένως, είχε ανακοινωθεί πτώση της επιχειρηματικής εμπιστοσύνης το Φεβρουάριο στο 95,5 από 96,4. Μεγαλύτερη πτώση σημειώθηκε και στην Ιταλία, στο 86,8 από 89,5.

Στις ΗΠΑ, σημειώθηκε μεγάλη μείωση των πωλήσεων νέων κατοικιών τον Ιανουάριο κατά 9,2%, πτώση παραγγελιών διαρκών καταναλωτικών αγαθών κατά 0,9% κυρίως λόγω αυτοκινήτων, καθώς και αύξηση των εβδομαδιαίων αιτήσεων για επίδομα ανεργίας. Ακόμα και το... ακτύπητο

ιαπωνικό εμπορικό πλεόνασμα σημείωσε κάμψη τον Ιανουάριο.

Από τη δεύτερη οικονομία του πλανήτη, όμως, υπάρχουν και οι ενθαρρυντικές ανακοινώσεις της αύξησης της οικογενειακής δαπάνης Ιανουαρίου κατά 8,2%, της συνολικής εσωτερικής κατανάλωσης κατά 5,7% και της βιομηχανικής παραγωγής κατά 2,1% που δείχνουν ότι κάτι... επιμένει να κινείται στην Ιαπωνία μετά την κάμψη του δ' τριμήνου 2004.

Είναι ενδεχόμενο να υπάρξει μέσα στο έτος μια συνδυασμένη πίεση επί της ναυλαγοράς από τα παραπάνω υφεσιακά φαινόμενα μαζί με ορισμένες άλλες ειδικές συνθήκες, όπως π.χ. η επιβολή από τις κινεζικές αρχές ειδικών αδειών για εισαγωγές μεταλλευμάτων προς έλεγχο της αποθεματοποίησης και του συνωστισμού στα λιμάνια, καθώς και πιέσεις εξ αιτίας μεταβολών στην προσφορά τονάζ από τις αυξημένες παραδόσεις νεότευκτων, τη μείωση ζήτησης πρώτων υλών λόγω υψηλών τιμών, αυξήσεις επιτοκίων κ.λπ.

Παρ' όλες τις πιθανές επιπτώσεις των παραπάνω υφεσιακών φαινομένων των ανεπτυγμένων χωρών στο εμπόριο και τις μεταφορές, δεν είναι εύκολη η έκρηξη βαθιάς παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, ικανής να πλήξει σοβαρά τη ναυτιλία όπως σε προηγούμενες οικονομικές υφέσεις, με αποκορύφωμα την περίοδο 1982-1987.

Τότε δεν υπήρχε μία Κίνα, της οποίας η ανάπτυξη να μειωθεί το πολύ στο 9% από 9,5, και μία Ινδία, της οποίας η ανάπτυξη δεν είναι τόσο ενεργοβόρα, αφού στηρίζεται κυρίως σε εξαγωγές υπηρεσιών υψηλής τεχνολογίας. Δεν υπήρχε τότε στη Λατινική Αμερική μια Βραζιλία, και όχι μόνο, που, λόγω των εξαγωγών στην Κίνα και με τη δράση μιας σοβαρής επιτέλους πολιτικής ηγεσίας, έχει τις προϋποθέσεις να αντιμετωπίσει το ακριβό πετρέλαιο. Δεν υπήρχε τότε ούτε μια Ινδονησία σε γρήγορη ανάπτυξη με βάση το δικό της πετρέλαιο. Ούτε, τέλος, υπήρχε μέσα στο παγκόσμιο οικονομικό γίγνεσθαι το ένα πέμπτο της... ξηράς του πλανήτη, η Ρωσία, η οποία παρ' όλη τη σύγκρουσή της με μεγάλο μέρος του διεθνούς κεφαλαίου λόγω Υukos, σημείωσε κατά το 2004 ρυθμό ανάπτυξης 7,1% και επανέρχεται εφέτος δριμύτερη.

Οι αντοχές της παγκόσμιας ανάπτυξης είναι τώρα μεγαλύτερες και θα προστατεύουν επί χρόνια τις ναυλαγορές από βαθύτερες διακυμάνσεις από αυτές που σημειώθηκαν το 2004.

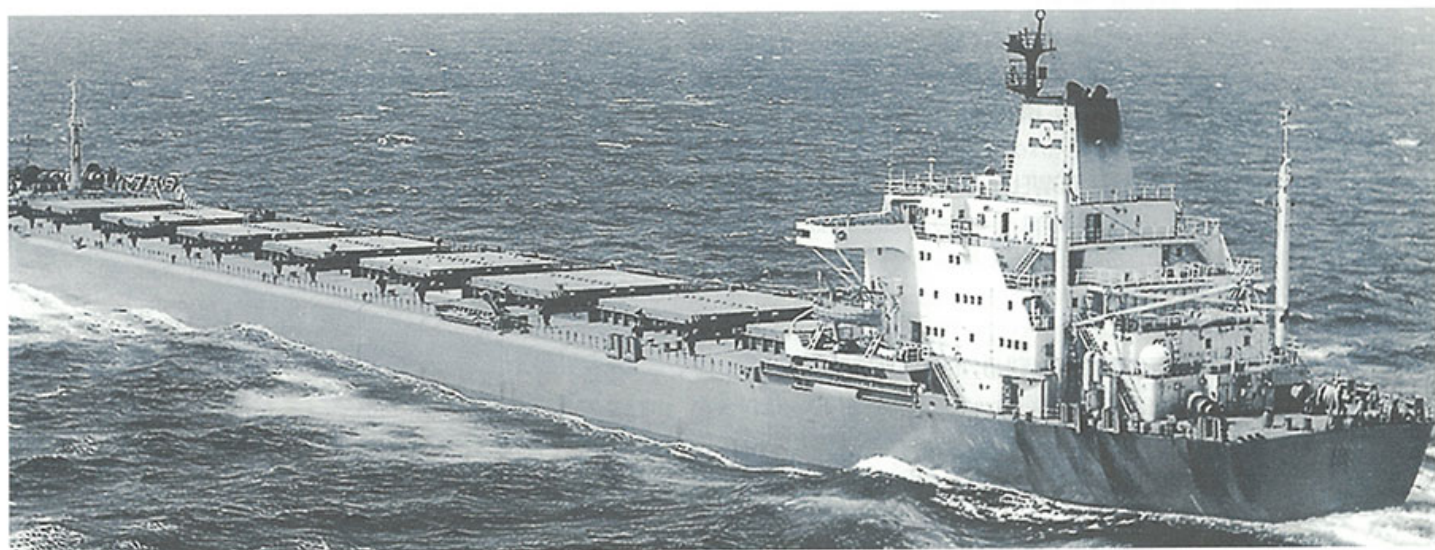
Οι πρακτικά απεριόριστες ποσότητες σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα που πρόκειται να εισαγάγει η Κίνα τα προσεχή χρόνια, φαίνεται να



οδηγούν και τους ίδιους τους Κινέζους να παίρνουν αυξημένες θέσεις στα Carpers, και μάλιστα πληρώνοντας τιμές... κινεζικών διαστάσεων.

Έτσι, η Hosco πλήρωσε στη Marmaras Navigation \$40 εκατ. για το **PERGAMOS** 182.212 DWT (1986 Hitachi), σε σύγκριση με τα \$36 εκατ. που είχε πληρώσει προ μηνός στους ίδιους πωλητές για να αγοράσει το νεότερο και... ευγενέστερης καταγωγής αλλά κάπως μικρότερο βέβαια **KOUTALIANOS**, 172.810 DWT (1987 Harland & Wolff). Σε μίαν άλλη συναλλαγή, η Hosco αγόρασε το **IOLCOS ABILITY**, 137.074 DWT (1982 Kawasaki), μηχανή MAN V type, προς \$13,8 εκατ.

65.164 DWT (1982 Hitachi) σε Κινέζους προς \$13,5 εκατ. Στις μικρότερες κατηγορίες χύδην, τουλάχιστον δώδεκα πλοία άλλαξαν χέρια. Η πώληση του Handymax **ASIAN PHOENIX**, 46.610 DWT (1997 Mitsui) στη Sanko προς \$30,4 εκατ. σηματοδοτεί άνοδο, αφού προ μηνός το νεότερο **SEABONI**, 45.588 DWT (1988 Tsuneishi) είχε πουληθεί προς \$30 εκατ. Το συνομήλικο ναυπήγησης Taiwan **SEA SATIN**, 45.342 DWT (1997 Keelung) πουλήθηκε στην Great Eastern προς \$29 εκατ. και το **FLORIANA**, 39.055 DWT (1984 IHI) πουλήθηκε σε Ιταλούς προς \$11 εκατ. Στα Handysize, η πώληση του **HELEN**, 28.458



με SS/DD due. Αλλά κινεζικά συμφέροντα φέρονται ως αγοραστές του **IRON KEMBLA**, 148.140 DWT (1986 IHI), προς \$29 εκατ.

Τελευταίες πληροφορίες αναφέρουν ότι οι αγοραστές του **DAGHILD**, 160.993 DWT (1984 Mitsubishi), προς \$27 εκατ., με 10 μήνες υπόλοιπο TC προς \$28.000/ημέρα, δεν είναι Κινέζοι αλλά η Blystad. Τέλος, παρά τις μέχρι τώρα αμφιβολίες, πληροφορίες της αγοράς αναφέρουν ότι πουλήθηκε το **BULK AFRICA**, 170.578 DWT (2002 Sasebo), σε Έλληνες σε τιμή μεταξύ \$81 και \$85 εκατ. που αποτελεί νέο ρεκόρ.

Στα Panamax αναφέρεται μόνο η πώληση σε αγνώστους του **SHALIN**, 76.640 DWT (1989 India) προς \$19,2 εκατ. με 6-8 μήνες υπόλοιπο TC προς \$42.000/ημέρα, και η πώληση του **PELAGITISSA**,

DWT (1994 Kanda) προς \$20,5 εκατ. συντηρεί τα προ μηνός επίπεδα. Κατά τα άλλα, το **SEADRIVE**, 33.220 DWT (1982 Poland) πουλήθηκε σε Έλληνες προς \$8,75 εκατ., τα Friendship types **ARISTOTELIS**, 23.220 DWT (1985 IHI) και **AKROPOLIS**, 23.209 DWT (1987 IHI) πουλήθηκαν σε Βούλγαρους προς \$10 εκατ. & \$12 εκατ. αντίστοιχα, το **ERNA OLD-ENDORFF**, 18.355 DWT (1994 Shikoku) πουλήθηκε προς \$14,5 εκατ. και το **STELLA BEAUTY**, 6.298 DWT (1995 Japan) πουλήθηκε προς \$7,1 εκατ.

Στην αγορά δεξαμενόπλοιων, πληροφορίες αναφέρουν τη μεταπώληση από Τούρκους πλοιοκτήτες στη Wah Kwong ενός από τα τρία Suezmax 159.000 DWT που έχουν υπό ναυπήγηση στη Hyundai

Samho με παράδοση 2/2007, προς \$70,5 εκατ. Στην ίδια κατηγορία, το **HISTRIA PRESTIGE**, 146.845 DWT (1981 Romania) πουλήθηκε σε άγνωστους προς \$13,5 εκατ. και το **GRANADA SPIRIT**, 147.317 DWT (1990 Espanoles) πουλήθηκε σε Έλληνες προς \$27 εκατ. Στις άλλες συναλλαγές κυριάρχησαν δύο πακέτα. Το ένα ήταν η πώληση από την Teekay στην Tanker Pacific των Aframax **COLUMBIA SPIRIT**, **HUDSON SPIRIT** και **SABINE SPIRIT**, 84.841 DWT (1988, 1988 & 1989 Mitsubishi) προς \$66 εκατ. en bloc. Το άλλο πακέτο ήταν η πώληση από το συγκρότημα Λάτση στην Top Tankers των Products **HELLAS FOS**, **HELLAS RENAISSANCE** και **HELLAS SERENITY**, 46.168 DWT (1999 Hyundai) προς \$43,5 εκατ. το καθένα. Ελληνικά συμφέροντα αγόρασαν το Aframax **NORTHSEA DOWEL**, 84.040 DWT (1989 Denmark) προς \$29,9 εκατ., και η Prime Maritime αγόρασε το double/double Panamax tanker **VARG**, 68.157 DWT (1992 Ukraine) προς \$19,75 εκατ. με 4 μήνες υπόλοιπο ναύλωσης option 6+6 μήνες προς \$17.500/ημέρα και με εκκρεμότητα σημαντικών επισκευών. Τέλος, άγνωστοι αγόρασαν το Chemtanker **BOTANY TRADEWIND**, 12.752 DWT (1986 Japan) προς \$5,3 εκατ. Η τιμή του υπερήλικου αυτού IMO II, III δείχνει πόσο επιτυχημένες ήταν οι δεκάδες παραγγελίες ναυπήγησης δεξαμενόπλοιων αυτού του τύπου τους τελευταίους μήνες από Πειραιώτες πλοιοκτήτες σε τιμές από \$14,5 έως \$19 εκατ.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Από πληροφορίες της αγοράς βγαίνει το συμπέρασμα ότι η προ δύο εβδομάδων πώληση του M/T **IMPROS**, 59.250 DWT (1977 Norway) στο Bangladesh, προς την τιμή-ρεκόρ \$470/Idt, φούσκωσε τις ιδέες των υποψήφιων πωλητών ώστε... αποσύρουν πλοία επειδή οι διαλυτές δεν τολμούν να την επαναλάβουν στις προσφορές τους γιατί η εσωτερική αγορά τους δεν φαίνεται να την αντέχει. Έτσι, καμία ουσιαστική συναλλαγή δεν καταγράφηκε. Πάντως, όταν απορρίπτεται κανείς εύκολα, π.χ. \$450 - 460, πρέπει να αναλογίζεται τα περίπου 400 πλοία που ελέω ναυλαγοράς κρατούνται όρθια με... μπανέλες, και... όταν στεγνώσει η θάλασσα του Alang από τα προσαρραγμένα κουφάρια, τότε θα φθηνώνουν πολύ τα... ξυραφάκια.

ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Από τη μηνιαία θεώρηση των πραγμάτων άνετα διαφαίνεται η «ξηρασία» στην οποία έχουν περιπέσει τα τρέχοντα επενδυτικά προγράμματα του ελληνικού εφοπλισμού με κύρια αίτια (κατά σειρά δικής μας αξιολόγησης) 1) τη σπάνιν ναυπηγικών κλινών, με έμφαση στα bulkcarriers, 2) τις υψηλές πλέον τιμές που αρχίζουν να αναλογούν στους τρέχοντες (spot) ναύλους και μισθώματα, χωρίς εγγυήσεις διατήρησής τους, τουλάχιστον για ένα σεβαστό μέρος του επιχειρηματικού βίου του πλοίου, 3) τη σοβαρή καθυστέρηση στην προμήθεια κυρίων μηχανών και βασικού εξαρτισμού και 4) τη συνεχώς μειούμενη αξιοπιστία αριθμού ναυπηγείων, ιδίως μεταξύ των στερουμένων σοβαρού οικονομικού και επιχειρηματικού υποβάθρου.

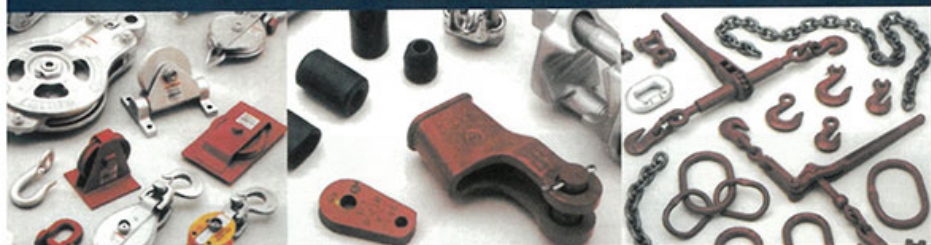
Επί πλέον, είναι σαφής η αδυναμία πρόβλεψης εκ μέρους των ναυπηγών (και, εδώ σαφώς περιλαμβάνονται και οι πρώτοι τη τάξει) της διαμόρφωσης του ναυπηγικού κόστους, με αποτέλεσμα ακόμη και μόλις προ έτους υπογραφέντα συμβόλαια να προκαλούν ζημίες που ευθέως οδηγούν σε συρρίκνωση των οικονομικών αποτελεσμάτων μέχρι, στη χειρότερη περίπτωση, ζημίας στα αποτελέσματα χρήσεως. Αποτελεί πλέον καθημερινό φαινόμενο η άσκηση πιέσεων εκ μέρους των ναυπηγών προς τους αγοραστές για αύξηση της τιμής, αίτημα που, αναλόγως της περιπτώσεως, συναντά από κατανόηση μέχρι κήρυξη άρνησης.

Ολίγες και ελάχιστα χαρακτηριστικές οι πράξεις που καλύπτουν την υπό εξέταση περίοδο. Η παραγγελία της Arcadia στη Samsung για ένα ακόμη aframax tanker (115.000 dwt) για παράδοση 2008 δεν είναι παρά φυσική άσκηση δικαιώματος (option), ενώ η παραγγελία της Dorian Hellas στη Hyundai για δύο LPG των 82.000 m³ με παράδοση 2008 έναντι, ως ανεγράφη, \$85 m ανά μονάδα ευρίσκεται έξω από τα τρέχοντα γενικά ενδιαφέροντα του ελληνικού εφοπλισμού και σημειώνεται μόνο σαν μια ακόμη επιβεβαίωση της εμμονής στο χώρο της μεταφοράς αερίων. Παρά τις στενές μας σχέσεις με την κινεζική ναυπηγική βιομηχανία, ομολογούμε ότι δεν έχουμε ακόμη πλήρη εικόνα των κινήσεων γύρω από τις διαδικασίες παραγγελίας πολύ μεγάλου ore carrier (363.000 dwt) για λογαριασμό Έλληνα εφοπλιστή και, διά τούτο, θα αποφύγουμε προς το παρόν κάθε σχετικό σχολιασμό. Συγχρόνως, περί τα \$62 m κινείται η υπό διαπραγμάτευση τιμή ενός capesize bulkcarrier στην Κίνα.

Τελειώνουμε με την ειδική μνεία μιας ή δύο περιπτώσεων διαπραγμάτευσης για μικρά Δ/Ε (products/chemical tankers) που ευρίσκονται στο στάδιο τελικής συμφωνίας και, ως εκ τούτου, δεν είναι ανακοινώσιμες. ■

Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Συρματοσχοινοτεχνική



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

Εξουσιοδοτημένοι από κρατικό φορέα

Πιστοποιημένοι από νηογνώμονες

Τεστάρισμα των υλικών

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

Εκδοση πιστοποιητικών

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι
μεγάλων οίκων του εξωτερικού:

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



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

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



Νέος Αρχηγός στο Λιμενικό Σώμα



Ως «ευδοκίμως τερματίσαντα τη σταδιοδρομία του» αποφάσισε το Κυβερνητικό Συμβούλιο Εξωτερικών και Άμυνας (ΚΥΣΕΑ) με την υπ' αριθμ. 01 Απόφαση της 4ης συνεδρίασής του, για τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, αντιναύαρχο Χρήστο Δελημιχάλη, και προχώρησε στην αυτεπάγγελτη αποστράτευση του καθ' όσον συμπλήρωσε το ανώτατο προβλεπόμενο από τη νομοθεσία χρονικό όριο ως Αρχηγός Λιμενικού Σώματος. Το ΚΥΣΕΑ τού απονέμει τον τίτλο του επίτιμου αρχηγού του Λιμενικού Σώματος.

Παράλληλα, ομοφώνως επελέγη νέος αρχηγός του Λιμενικού Σώματος ο αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. Γκλεζάκος Θεόδωρος, ο οποίος προάγεται στο βαθμό του υποναυάρχου Λ.Σ.

Ο νέος αρχηγός, μετά τριάντα ημέρες παραμονής στο βαθμό του υποναυάρχου Λ.Σ., προάγεται αυτοδικαίως στο βαθμό του αντιναυάρχου Λ.Σ.

Κατά την τελετή παράδοσης-παραλαβής ο υποναύαρχος Θ. Γκλεζάκος δήλωσε έτοιμος να ανταποκριθεί στις σημερινές απαιτήσεις της Εμπορικής Ναυτιλίας και στις απαιτήσεις ενός σύγχρονου Λιμενικού Σώματος. «Σε μια εποχή ιδιαίτερα κρίσιμη για τα εθνικά μας θέματα, το Λιμενικό Σώμα καλείται στο πλευρό του Πολεμικού Ναυτικού να διαδραματίσει ένα σημαντι-

κό ρόλο. Καλείται να σταθεί στο πλευρό των νησιωτών μας, εμποδώνοντας όχι μόνο το αίσθημα ασφάλειάς τους που είναι απαραίτητο για την ανάπτυξη, αλλά και το υψηλό εθνικό τους φρόνημα από το οποίο εμφορούνται, ώστε να γίνουν οι συνειδητοί και καθημερινοί κήρυκες

Ναυτιλίας».

Ο απερχόμενος Αρχηγός, αντιναύαρχος Χρήστος Δελημιχάλης, αφού ευχαρίστησε όλα τα στελέχη του Λ.Σ. για τη συνεργασία τους, απευθυνόμενος στον κ. Κεφαλογιάννη, τόνισε ότι κατά τη συνεργασία τους το τελευταίο δωδεκά-



της ελληνικής ιστορίας και παρουσίας στο Αιγαίο», ανέφερε ο νέος αρχηγός και προσέθεσε: «Γνωρίζω ότι αναλαμβάνω ένα έργο που η παρούσα συγκυρία το καθιστά δυσκολότερο και η ανάγκη για εκσυγχρονισμό των θεσμών, των δομών και του νομικού πλαισίου της Διοίκησης προβάλει όσο ποτέ άλλοτε επιτακτική, ώστε να ανταποκρίνεται άμεσα, υπεύθυνα και με συνέπεια στα δίκαια αιτήματα κάθε κλάδου, αλλά και κάθε μεμονωμένου πολίτη, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα και τη διαφάνεια των ενεργειών κάθε υπηρεσίας του υπουργείου Εμπορικής

μηνο είχε την ευκαιρία να διαπιστώσει την ισχυρή βούλησή του για την περαιτέρω ανάδειξη του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και την ενίσχυση του Λιμενικού Σώματος.

Ο απερχόμενος αρχηγός προσέθεσε ότι «ιδιαιτέρως οφείλω να σας ευχαριστήσω, κύριε υπουργέ, που μου δώσατε τη δυνατότητα να συνεχίσω και να έχω την ευθύνη του σχεδιασμού της συμμετοχής του Λιμενικού Σώματος στην επιτυχή, ασφαλή και ομαλή διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων». ■

Ο κ. Γκλεζάκος γεννήθηκε στο Εξω Νύμφιο Λακωνίας το 1951.

Αποφοίτησε από το εξατάξιο γυμνάσιο Νίκαιας το 1970 και εισήχθη στην Ανωτάτη Βιομηχανική από την οποία αποφοίτησε το 1975. Το 1976 εισήχθη στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και ορκίσθηκε σημαιοφόρος Λ.Σ. το 1977.

Έχει υπηρετήσει στα Κεντρικά Λιμεναρχεία Πειραιά και Ελευσίνας, σε υπηρεσίες του υπουργείου και στη Διεύθυνση Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων, ενώ έχει παρακολουθήσει σχολεία και σεμινάρια επιμόρφωσης σε θέματα ΠΣΕΑ, Οργάνωσης και Μεθόδων, Στρατολογίας και Οργάνωσης - Διοίκησης Εκπαιδευτικής Μονάδας.

Διατέλεσε διοικητής στο Κέντρο Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ/Μηχανικών) και διευθυντής στη Διεύθυνση Παλαικής Άμυνας - Πολιτική Σχεδίαση Εκτάκτου Ανάγκης (ΔΠΑΠΣΕΑ). Με το βαθμό του αρχιπλοίαρχου Λ.Σ. υπηρέτησε ως διοικητής της Γ' Περιφερειακής Διοίκησης και στη συνέχεια ως κλαδάρχης προσωπικού Λιμενικού Σώματος και Διοικητικής Μέριμνας.

FUJI ELECTRIC



**PORTABLE FLOW
METER**



FLOW METERS



**PRESSURE & LEVEL
TRANSMITTERS**



**PUMP ROOM GAS
DETECTION SYSTEMS**



**BOILER COMBUSTION
CONTROLLERS**



**INERT GAS OXYGEN
ANALYZER**



RECORDERS



**TEMP.SENSORS
& CONVERTERS**



**P.I.D.
CONTROLLERS**



AUTO-BREAKERS



**DRAW OUT
BREAKERS**



**MAGNETIC
CONTACTORS**

EXCLUSIVE AGENTS & DISTRIBUTORS

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

Ανέλαβε ο νέος Αρχηγός ΓΕΝ



Ο νέος Αρχηγός ΓΕΝ

Παρέδωσε τα καθήκοντα Αρχηγού Γενικού Επιτελείου Ναυτικού ο αντιναύαρχος Α. Αντωνιάδης Π.Ν. στον αντιναύαρχο Δ. Γούση Π.Ν. Στην τελετή, που έγινε στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων παρουσία της πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας του υπουργείου Εθνικής Άμυνας, ο νέος Αρχηγός ΓΕΝ τόνισε μεταξύ άλλων:

«Σήμερα, το νέο διεθνές περιβάλλον, όπως αυτό έχει διαμορφωθεί, με κυρίαρχο παράγοντα την παγκοσμιοποίηση που συνθέτει ένα συγκεκριμένο πεδίο γεωπολιτικών εξελίξεων, επιβάλλει την ενεργό συμμετοχή της χώρας μας στα διεθνή δρώμενα.

Οι νέες "ασύμμετρες απειλές" για τη διεθνή ειρήνη και ασφάλεια απαιτούν εγρήγορση και άμεση αντίδραση. Αποτέλεσμα αυτού είναι η αύξηση των διεθνών υποχρεώσεων της χώρας για συμμετοχή σε αποστολές επιβολής ή διατήρησης της ειρήνης και ασφάλειας, τόσο στα Βαλκάνια όσο και πολύ πέρα από αυτά.

Σε αυτό το περίπλοκο και συνεχώς μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον καλείται το Ναυτικό, ως κατ' εξοχήν όπλο εξασκήσεως στρατιωτικής διπλωματίας, να συμβάλει στη γενι-

κότερη προσπάθεια της χώρας. Για να επιτευχθεί αυτό απαιτούνται:

- Άρτια εκπαιδευμένο και πειθαρχημένο προσωπικό.
 - Εξασφάλιση της ετοιμότητας με εκσυγχρονισμένα και άριστα συντηρημένα πολεμικά πλοία και μέσα.
 - Αυστηρή τήρηση των προβλεπόμενων διαδικασιών σε όλες τις δραστηριότητες.
- Με πλήρη επίγνωση των ευθυνών και υποχρεώσεών μου, με σεβασμό στις ανθρώπινες αξίες και στο έργο των προκατόχων μου και με γνώμονα το συμφέρον του Ναυτικού, θα καταβάλω κάθε ανθρώπινως δυνατή προσπάθεια για την εκπλήρωση της αποστολής μου».

Ο απερχόμενος Αρχηγός, αντιναύαρχος Α. Αντωνιάδης, στην ομιλία του αναφέρθηκε στα τρία τελευταία χρόνια διοίκησης στο όπλο στο οποίο είχε -πριν από 42 χρόνια- αποφασίσει να αφιερώσει την επαγγελματική του ενασχόληση και μαζί με αυτή το μεγαλύτερο μέρος της ζωής του.

«Αλλά είναι ημέρα και χαράς», τόνισε ο αντιναύαρχος, «γιατί ψάχνοντας στα βάθη της

ψυχής μου δεν βρήκα πουθενά την επιταγή ότι θα έπρεπε -διά βίου- να είμαι εν ενεργεία στέλεχος των Ε.Δ., αντίθετα βρήκα ένα μάλλον έντονο συναίσθημα που υπαγόρευε αλλαγή και ανανέωση.

Όπως όλων μας, έτσι και η δική μου επαγγελματική εξέλιξη επηρεάστηκε αποφασιστικά, αναμφίβολα από τις διάφορες περιστάσεις, συνθήκες και συγκυρίες, εξίσου όμως καθοριστικά τη σμίλευσε και η συνυπηρεσία με αξιωματικούς οι οποίοι -ο καθένας με τον τρόπο του και τις περισσότερες φορές εν αγνοία τους-, αποτέλεσαν, για μένα, πηγές άντλησης των όποιων επαγγελματικών μου γνώσεων, στάσεων και κυρίως προτύπων. Και δεν θα ήθελα να τελειώσω τη σταδιοδρομία μου χωρίς να το γνωρίζουν και ελπίζω να είναι εδώ σήμερα.

Οι απολογισμοί έργων δεν συνάδουν με το λειτούργημα του αξιωματικού. Υπάρχει όμως ένα γεγονός που δεν κρύβεται και αυτό είναι η λαμπρή επετηρίδα της ηγεσίας του Π.Ν. την οποία αφήνω πίσω μου.

Εάν θεωρήσω ότι (ως υπεύθυνος εισηγητής) προσέφερα κάτι αυτό -κατά τη γνώμη μου-



Ο τέως και ο νυν Αρχηγός ΓΕΝ με τον υπουργό Εθνικής Άμυνας



είναι η διαμόρφωση μιας επετηρίδας ανωτάτων αξιωματικών, από τους οποίους ο χειρότερος είναι εξαιρετός χαρακτήρας και άριστος επαγγελματίας. Θα έλεγα, ανεπιφύλακτα, ότι η σημερινή επετηρίδα της ηγεσίας του Π.Ν. πρέπει να αποτε-

λεί τη χαρά του κάθε ΚΥΣΕΑ. Και δεν είναι καθόλου, μα καθόλου τυχαίο ότι από αυτή την επετηρίδα επελέγησαν κατά απόλυτη σειρά αρχαιότητας και ο νέος Αρχηγός ΓΕΕΘΑ και ο διάδοχός μου. Τον αντικαταστάτη μου και ιδιαίτερα αγαπητό

συνάδελφο Δημήτρη Γούση, αφού τον συγχαρώ για την καθ' όλα επάξια επιλογή του, θέλω να του ευχηθώ ό,τι καλύτερο και να τον προτρέψω να εκμεταλλευθεί τη θέληση και αποφασιστικότητα της σημερινής πολιτικής ηγεσίας του υπουργείου Άμυνας για να ξεπεράσει κατεστημένες νοοτροπίες και αγκυλώσεις και να ωθήσει δυναμικά το Π.Ν. ως κυρίαρχο παράγοντα στην ενάσκηση της στρατιωτικής διπλωματίας, διότι εκεί το χρειάζεται πλέον η Ελλάδα του 21ου αιώνα.

Πρέπει ακόμα, εκμεταλλευόμενος τις απεριόριστες επαγγελματικές ικανότητες του νέου Α/ΓΕΕΘΑ, να ξεφύγουν από τα ξύλινα και αναποτελεσματικά αμυντικά δόγματα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και της ψυχροπολεμικής περιόδου, μέσα στα οποία πελαγοδρομούμε τα τελευταία χρόνια.

Θέλω, τέλος, να του συστήσω να φυλάει ως κόρην οφθαλμού τις παραδόσεις του πολεμικού μας ναυτικού, γιατί αυτές είναι ένα από τα τελευταία οχυρά απέναντι στο κύμα δημοσιο-υπαλληλισμού (με όλο το συμπάθιο για τον κλάδο) που τείνει να καταπνίξει και το δικό μας όπλο.

Θέλω όμως να αναφερθώ και στην πολιτική ηγεσία. Καμία προσπάθεια της στρατιωτικής ηγεσίας δεν μπορεί να ευοδωθεί εάν δεν έχει την κατανόηση, συμπαράσταση και στήριξη της πολιτικής ηγεσίας της πολιτικής ηγεσίας». Απευθυνόμενος στον υπουργό Εθνικής Άμυνας Σπήλιο Σπηλιωτόπουλο, ο απερχόμενος αρχηγός ΓΕΝ τόνισε:

«Εσείς όμως, κ. υπουργέ, μάς εκπλήξατε ευχάριστα και σε ένα τομέα που δεν περιμέναμε. Γιατί δεν περιμέναμε έναν πιλότο να κρύβει μέσα του τόση ναυτοσύνη και πραγματική αγάπη για τη θάλασσα. Και το αποδείξατε περίτρανα όταν τεθήκατε επικεφαλής της όλης προσπάθειας ενεργοποίησης του κλασικού ιστιοφόρου "Ευγένιος Ευγενίδης".

Θέλω να σας ευχαριστήσω και εκ μέρους του Π.Ν., αλλά και προσωπικά (διότι νομίζω ότι αυτό το πλοίο είναι κοινό μας όραμα). Και θα μου έδινε μεγάλη χαρά εάν ξαναυπηρετούσαμε ως πλήρωμα του πλοίου αυτού στο παρθενικό του ταξίδι».

Το ανελέητο κυνηγητό των πλοιάρχων



> Ποινικά αδικήματα, και όχι μόνον παραβάσεις, θα χαρακτηρίζονται οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοία

Με την υπερψήφιση της έκθεσης της κ. Corien M. Wortmann-Kool (ΕΛ-Κ-Ε.Δ., ΝΛ), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε τα αποτελέσματα του άτυπου «τριλόγου» μεταξύ Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και αντιπροσωπειών του Συμβουλίου σχετικά με την κοινή θέση του Συμβουλίου για τη ρύπανση από πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις. Έτσι, στο σύντομο μέλλον, οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοία, εφόσον διαπράττονται από πρόθεση, ενσυνείδητη αμέλεια ή βαρεία αμέλεια, θα χαρακτηρίζονται ποινικά αδικήματα - και όχι μόνο παραβάσεις. Υπενθυμίζεται ότι το Συμβούλιο Υπουργών,

με την κοινή του θέση, φρονούσε έως τώρα ότι οι ποινικές διατάξεις εμπίπτουν εξ ορισμού στην αρμοδιότητα των κρατών-μελών (Ιλλος πυλώνας). Θα πρέπει, δε, να σημειωθεί ότι η Ελλάδα, η οποία καταψήφισε την κοινή θέση μαζί με τη Μάλτα, με δήλωσή της, εξηγεί ότι ορισμένες διατάξεις της εξεταζόμενης οδηγίας υπερβαίνουν σε αυστηρότητα τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL).

Ωστόσο, για τον αρμόδιο επίτροπο Jacques Barrot, οι 13 συμβιβαστικές τροπολογίες οι οποίες συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο του «τριλόγου» και τελικά εγκρίθηκαν από την

Ολομέλεια του Σώματος, είναι πλήρως συμβατές με το διεθνές δίκαιο και με τη σύμβαση MARPOL, η οποία προσφέρει στις παράκτιες χώρες τη δυνατότητα να ενισχύσουν το οπλοστάσιό τους με πρόσθετα μέσα πρόληψης και καταπολέμησης της ρύπανσης στα εγχώρια ύδατά τους. «Και εφόσον τα κράτη-μέλη μπορούν να επικαλεστούν τη ρύθμιση αυτή, τότε μπορεί και η ίδια η Ε.Ε.», επέμεινε ιδιαίτερα ο κ. Barrot, υπογραμμίζοντας πως τις εξηγήσεις αυτές έχει ήδη παράσχει, προσωπικά, στο γενικό γραμματέα του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας.

Έτσι, στις ποινικές κυρώσεις θα συμπερι-



λαμβάνονται, στις σοβαρότερες περιπτώσεις, ακόμη και ποινές φυλάκισης ή βαριά πρόστιμα.

Προς τούτο, η νέα οδηγία αναμένεται να συμπληρωθεί από απόφαση-πλαίσιο, όπως δεσμεύθηκε το Συμβούλιο, με την οποία θα προβλέπονται οι λεπτομερείς κανόνες που άπτονται των ποινικών αδικημάτων και των κυρώσεων που θα επιβάλλονται προκειμένου να ολοκληρωθεί το νομοθετικό πλαίσιο καταπολέμησης της απόρριψης ρυπογόνων ουσιών από πλοία.

Κατοχυρώνεται, μάλιστα, η νομική δυνατότητα δίωξης των υπαίτιων θαλάσσιας ρύπανσης χωρίς να προηγείται κατ' ανάγκην η

δίωξη του πλοίαρχου ή των πληρωμάτων.

Όπως χαρακτηριστικά εξηγείται στην αιτιολογική έκθεση, η οποία αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο της έκθεσης, πρέπει να αποφευχθεί ένα «ανελέητο κυνηγητό πλοίαρχων», που θα εξέτρεπε την προσοχή από σφάλματα άλλων – όπως π.χ. τους ιδιοκτήτες των φορτίων ή τα γραφεία ταξινόμησης.

Επιτυχία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου αποτελεί πάντως η συμφωνία δημιουργίας Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής, παρά τις αρχικές αντιρρήσεις μερικών κρατών-μελών.

Η Επιτροπή πρέπει να διεξαγάγει μελέτη σκοπιμότητας σχετικά με τη θέσπιση Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής επιφορτισμένης ειδικά



με την πρόληψη της ρύπανσης και την αντιμετώπισή της, ορίζοντας σαφώς το κόστος και τις ωφέλειες, πριν καταθέσει την πρότασή της, έως το 2006.

Με την ίδια ευκαιρία, προβλέπονται λεπτομερέστερα τα καθήκοντα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (ΕΟΑΘ), ο οποίος θα συνεργάζεται με τα κράτη-μέλη για την ανάπτυξη τεχνικών λύσεων όπως η ανίχνευση απορριψίων με δορυφορική παρακολούθηση και εποπτεία.

Ο ΕΟΑΘ θα επικουρεί την Επιτροπή κατά την εφαρμογή της οδηγίας μέσω επισκέψεων στα κράτη-μέλη, εφόσον κρίνεται ενδεδειγμένο. Βάσει της συμφωνίας που επιτεύχθηκε, μπορεί να συναχθεί ότι η τροποποιημένη κοινή θέση έχει υιοθετηθεί, περίπτωση στην οποία δεν σημειώνεται έναρξη της διαδικασίας συνδιαλλαγής.



Ποιες ήταν οι θέσεις των Ελλήνων ευρωβουλευτών στην Ολομέλεια του Ευρωκοινοβουλίου

> **Ρόδη Κράτσα-Τσαγκαροπούλου (PPE-DE)**,
εξ ονόματος της ομάδας

(Κύριε Barrot) σας ακούσαμε με ιδιαίτερη προσοχή, καθώς και την εισηγήτριά μας την κ. Wortmann-Kool, γιατί το θέμα που συζητούμε απόψε είναι ιδιαίτερα σημαντικό και εσωκλείει πολλές πτυχές για την αειφόρο ανάπτυξη της οικονομίας μας και τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης.

Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στοχεύει στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών και, παράλληλα, στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στόχο τον οποίο συμμεριζόμαστε όλοι. Ψυστυχώς, όμως, η κοινή θέση και η τροποποίησή της από την Επιτροπή Μεταφορών δεν ανταποκρίνονται σε αυτές τις προκλήσεις, παρ' όλη την προσπάθεια που έκανε η εισηγήτρια -και την ευχαριστούμε γι' αυτό- κατά την επεξεργασία της πρότασης στην Επιτροπή. Βασικός λόγος αυτής της διαπίστωσης είναι ότι, με τις διατάξεις που εισάγονται, δημιουργείται υπέρβαση της διεθνούς σύμβασης MARPOL ως προς τη βάση υπαιτιότητας για την ατυχηματική ρύπανση και των θαλάσσιων ζωνών όπου αυτή εφαρμόζεται. Το θέμα αυτό μπορεί να έχει μεγάλες συνέπειες από νομικής και οικονομικής σκοπιάς. Σε μια τέτοια περίπτωση, το κοινοτικό δίκαιο θα παραβιάζει το διεθνές δίκαιο και, παράλληλα, θα υποβαθμίζει το κύρος του Ίεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας, ο οποίος είναι ο μόνος φορέας που μπορεί να εφαρμόσει σε διεθνές επίπεδο μέτρα για την προστασία της θάλασσας διότι, δεν πρέπει να ξεχνάμε, η ναυτιλία είναι μια παγκόσμια δραστηριότητα που δεν μπορεί να έχει πολλά μέτρα και πολλά σταθμά.

Η πείρα αποδεικνύει ότι τα περιφερειακά μέτρα φέρνουν σύγχυση, νομική ανισότητα, δυσκολία διαχείρισης.

Εξάλλου, οι διεθνείς στατιστικές μάς λένε ότι, ενώ αυξάνεται το διεθνές εμπόριο που πραγματοποιείται μέσω θαλάσσιων οδών, τα περιστατικά ρύπανσης μειώνονται.

Άλλο αρνητικό στοιχείο αυτής της πρότασης είναι η ποινικοποίηση της ναυτικής εργασίας διότι, στην ουσία, η πρόταση αφορά και αυτή την πτυχή. Οι ναυτικοί έχουν ήδη μια δύσκολη και επικίνδυνη ζωή. Μια τέτοια ποινική αντιμετώπιση αποτρέπει τους νέους από το ναυτικό επάγγελμα και ιδιαίτερα αυτούς που έχουν τεχνογνωσία και ποιότητα στην εκπαίδευση, ενώ είναι ακριβώς αυτοί τους οποίους χρειάζεται η ευρωπαϊκή ναυτιλία.

Για τους λόγους αυτούς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας παρακαλούμε να αντιμετωπίσουμε με υπευθυνότητα και προοπτική το θέμα αυτό και να υπερψηφίσουμε την τροπολογία που κατέθεσαν οι ευρωβουλευτές της Νέας Δημοκρατίας μαζί με συναδέλφους τους από άλλες πολιτικές ομάδες και χώρες, οι οποίοι έχουν σκοπό να προσαρμόσουν την πρότασή μας με τη διεθνή σύμβαση MARPOL. Σας ευχαριστώ πολύ και πιστεύω ότι, ανεξάρτητα από το αποτέλεσμα της ψηφοφορίας, πρέπει να δούμε μια μακροπρόθεσμη στρατηγική, που θα πηγαίνει πέρα από τα περιοριστικά μέτρα και τις ποινικές κυρώσεις.

> **Δ. Παπαδημούλης (GUE/NGL)**, εξ ονόματος της ομάδας

Η πολιτική μου ομάδα στη βασική της πλειοψηφία υποστηρίζει την πρόταση και απορρίπτει τις τροπολογίες που επιδιώκουν την αποδυνάμωσή της.

Η πλειοψηφία των πολιτών απαιτεί αυστηρότερα μέτρα για την αποτροπή της θαλάσσιας ρύπανσης, η οποία πλήττει όχι μόνο το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία αλλά και την αλιεία και τον τουρισμό.

Η δέσμη των μέτρων που συζητούμε σήμερα επιχειρεί να ολοκληρώσει ένα έργο που ξεκίνησε πριν από χρόνια και καθυστέρησε, εξ αιτίας των αντιδράσεων οι οποίες προήλθαν από τρία κράτη-μέλη που εναντιώνονταν στην αρχική πρόταση οδηγίας της Επιτροπής.

Πώς μπορεί όμως κανείς να εναντιώνεται σε μια τέτοια οδηγία, όταν συνυπολογίσουμε το οικολογικό κόστος; Το κόστος της αλιευτικής βιομηχανίας, το κόστος από το πλήγμα στον τουρισμό, καθώς και την ανεργία, που μαστιάζουν περιοχές που χτυπήθηκαν από την πετρελαϊκή ρύπανση. Μόνο το 1999, στην περιοχή της Μεσογείου -και η Μεσόγειος είναι μια κλειστή θάλασσα- είχαν αναφερθεί 1.638 παράνομες απορρίψεις.

Σκεφτείτε πόσες είχαν γίνει και δεν είχαν αναφερθεί, γιατί δεν διαπιστώθηκαν, ενώ ανάλογος ήταν και ο αριθμός των πετρελαιοκηλίδων που εντοπίστηκαν το 2001 στη Βόρεια Θάλασσα και στη Βαλτική.

Με γνώμονα την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την ανάγκη να υπάρξει, επιτέλους, ένα θετικό βήμα, αποδεχόμαστε τα σημεία των συμβιβαστικών τροπολογιών, παρότι δεν μας ικανοποιούν πλήρως.

Τέλος, θα ήθελα να κάνω έκκληση στην ελληνική κυβέρνηση, την κυβέρνηση

ση της χώρας μου, να εγκαταλείψει την πολιτική της στείρας άρνησης. Η Ελλάδα, ως παγκόσμια ναυτική δύναμη, δεν πρέπει να αποτελεί οπισθοφυλακή, αλλά να έχει το προβάδισμα στην καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης και, με την εποικοδομητική της στάση, να μην αφήνει περιθώρια στην άσκηση κριτικής εις βάρος του ελληνικού στόλου.

> Γ. Τούσσας (GUE/NGL)

Η πείρα δείχνει ότι είναι κραυγαλέα ανεπαρκή τα προληπτικά και τα κατασταλτικά μέτρα για την επιβολή κυρώσεων για παραβάσεις που αφορούν τη ρύπανση στους πλοιοκτήτες, τους εφοπλιστές, τους διαχειριστές και γενικότερα σε πρόσωπα και εξουσιοδοτημένους φορείς που έχουν την ευθύνη για την κατάσταση, τη λειτουργία και την αξιοποίηση των πλοίων.

Με δικαστικές αποφάσεις, πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, διαχειριστές, πράκτορες, ασφαλιστές, ναυλωτές, ιδιοκτήτες φορτίων και άλλοι που συγκροτούν την αλυσίδα της υλικοτεχνικής υποδομής των πλοίων, υπαίτιοι ναυτικών εγκλημάτων και περιβαλλοντικών καταστροφών, αξιοποιώντας την εθνική και διεθνή νομοθεσία, δεν τιμωρούνται. Αντίθετα, με μεγάλη αυστηρότητα, κατά παράβαση της διεθνούς νομοθεσίας, χρησιμοποιούνται οι ναυτεργάτες ως εξιλαστήρια θύματα, όμηροι, προκειμένου να καθυρσώσουν τις ανησυχίες των εργαζομένων και να ανακόψουν τους αγώνες του εργατικού μαζικού κινήματος, οι οποίοι γίνονται για την προστασία του περιβάλλοντος.

Έχει αποδειχθεί ότι η πολιτική που καθορίζεται με κίνητρο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, την αύξηση των κερδών των ναυτιλιακών και χερσαίων βιομηχανικών επιχειρήσεων, των μονοπωλίων, είναι άκρως επικίνδυνη για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος.

Η σχετική οδηγία για τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις κινείται στο πλαίσιο αυτής της αντιλαϊκής πολιτικής, της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων, της αύξησης της κερδοφορίας του κεφαλαίου. Φορτώνει τις ευθύνες των ατυχημάτων στα μέλη του πληρώματος των πλοίων, δαιμονίζει την αసుδοσία των ναυτιλιακών και χερσαίων βιομηχανικών επιχειρήσεων, αφήνει στο απυρόβλητο τους πλοιοκτήτες, τους εφοπλιστές, τους διαχειριστές, τους ναυλωτές, τους νηργώνμονες, ασφαλιστικές εταιρείες και άλλους. Ζητηρεί και ενισχύει τη συνυπευθυνότητα εφοπλιστών και ναυτεργατών. Αν πραγματικά δεν ήταν περιοριστικός ο χρόνος, θα μπορούσα να αναφέρω χιλιάδες παραδείγματα τα οποία δείχνουν ότι καμία σχέση δεν έχουν οι ευθύνες του πλοιάρχου και του πληρώματος με αυτές των εφοπλιστών και των πλοιοκτητών. Η ρύπανση της θάλασσας και η καταστροφή του περιβάλλοντος είναι ζήτημα μεγάλης πολιτικής σημασίας.

Τελειώνοντας, με αφορμή την αναφορά που έγινε σε τροπολογία την οποία έχουμε υποβάλει -την υπ' αριθμ. 19- επιτρέψτε μου, κύριε πρόεδρε, να επισημάνω το εξής: Πραγματικά δεν αντιλαμβανόμαστε, εφόσον και ο επίτροπος, και η εισηγήτρια αλλά και το Συμβούλιο αποδέχονται ότι δεν αλλάζει το περιεχόμενο σε ό,τι αφορά την τροπολογία 19, γιατί δεν αποδέχονται τους όρους όπου πραγματικά προσδιορίζονται με μεγαλύτερη σαφήνεια τα πρόσωπα που φέρουν ευθύνη για τις σχετικές με τη ρύπανση παραβάσεις.

> Ν. Σηφουνάκης (PSE)

Συζητούμε σήμερα μια πρόταση οδηγίας η οποία αποτελεί άμεση απόρροια ενός τραγικού γεγονότος. Αναφέρομαι στη βύθιση του "Prestige", το Νοέμβριο του 2002, που είχε συνέπεια μια τεράστια καταστροφή του θαλάσσιου πλούτου και των ναυτών μιας ευρωπαϊκής χώρας.

Οι έρευνες που ακολούθησαν μετά αυτό το τραγικό συμβάν κατέδειξαν ότι η ευθύνη σ' αυτές τις περιπτώσεις κατανέμεται σε πολλούς εμπλεκόμενους φορείς και παράγοντες. Έπρεπε, δυστυχώς, να υποστούμε μια πολύ μεγάλη οικολογική καταστροφή για να κατανοήσουμε ότι, παρόλο που η συντριπτική πλειοψηφία των όσων δραστηριοποιούνται στο χώρο της ναυτιλίας λειτουργούν με ευθύνη, υπάρχουν κάποιοι ελάχιστοι των οποίων η ανευθυνότητα μπορεί να έχει τεράστιες, αρνητικές συνέπειες για το θαλάσσιο περιβάλλον.

Η Ελλάδα, χώρα με μεγάλη παράδοση στη ναυτιλία, χάρις στην ευσυνειδησία των εργαζομένων στο ναυτιλιακό κλάδο και, βεβαίως, των πλοιοκτητών και των Ελλήνων ναυτικών, καθώς και όλων των άλλων που εμπλέκονται, δεν υπέστη μέχρι σήμερα καμία καταστροφή σημαντική στην ατυχηματική ρύπανση.



Ως Έλληνες σοσιαλιστές, όντας ευαισθητοποιημένοι τόσο για την προστασία του περιβάλλοντος όσο και των ανθρώπων που εργάζονται στο ναυτιλιακό κλάδο, υποστηρίζουμε την πρόταση και πιστεύουμε ότι η παρούσα πρόταση οδηγίας αποτελεί ένα θετικό βήμα στην αντιμετώπιση τόσο της λειτουργικής όσο και της ατυχηματικής ρύπανσης και της εκούσιας ρύπανσης, όπως πολύ σωστά ανέφερε η εισηγήτρια κ. Wortmann-Kool. Πρέπει να σταθούμε αποτρεπτικά απέναντι στην ασουδοσία και την ανευθυνότητα.

Σε μια μεγάλη λίμνη όπως είναι η Μεσόγειος, με αυξημένη διακίνηση πλοίων, η οποία μέρα με τη μέρα πολλαπλασιάζεται, ως Έλληνας προερχόμενος από μια χώρα η οποία αποτελεί τη μεγαλύτερη ναυτική δύναμη της Ένωσης, αλλά και μια χώρα στην οποία ο τουρισμός αποτελεί βασικό τομέα της οικονομίας της, μια χώρα με τεράστιο μήκος ακτών και με εκατοντάδες νησιά, θεωρώ ότι έχουμε καθήκον να πρωτοστατήσουμε στον αγώνα κατά της θαλάσσιας ρύπανσης και της προστασίας του ναυτικού κόσμου.

Οι επιδιώξεις του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

«Πολλές χώρες και πολλοί ευρωβουλευτές συμπαράστηκαν στο δικαιο αίτημα όχι μόνον της ελληνικής αλλά της ευρωπαϊκής ναυτιλίας», είχε δηλώσει ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης, μία μέρα πριν από την κρίσιμη ψηφοφορία. Ο κ. Κεφαλογιάννης δεν παρέλειψε να ευχαριστήσει δημοσίως τον ευρωβουλευτή Ιωάννη Βαρβιτσιώτη, ο οποίος είχε την ευθύνη για το συντονισμό της προσπάθειας στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προκειμένου να συλλέξει 43 υπογραφές για να κατατεθεί η τροπολογία επίσημα.

Παράλληλα, η πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ είχε στείλει επιστολή σε όλους τους Έλληνες ευρωβουλευτές όλων των κομμάτων, ζητώντας τους να συνδράμουν με τη δική τους ξεχωριστή δύναμη και παρουσία σε αυτή τη σημαντική ψηφοφορία στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Στην επιστολή του ο κ. Κεφαλογιάννης, μεταξύ άλλων, ανέφερε ότι:

«Η ελληνική κυβέρνηση έχει αντιταχθεί στην ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος σε

περίπτωση ατυχηματικής ρύπανσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο, εκτός βεβαίως εάν πληρούται το κριτήριο υπαιτιότητας της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL του IMO.

«Η ναυτιλία είναι μια διεθνής δραστηριότητα ιδιαίτερος σημαντική για την εθνική μας οικονομία, η αντιμετώπιση παραβατικού περιστατικού πρέπει να βασίζεται σε ομοιόμορφους διεθνείς κανόνες και να μη θίγεται άσκοπα ο ναυτικός.

«Τη θέση αυτή έχουν στηρίξει όλοι οι κοινωνικοί εταίροι σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο (συνδικαλιστικές και ναυτιλιακές ενώσεις), αλλά η σχετική τροπολογία που είχε προτείνει η εισηγήτρια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου Wortmann-Kool δεν είχε υπερψηφιστεί από την αρμόδια κοινοβουλευτική επιτροπή.

Μετά τη δεύτερη ανάγνωση και τη συζήτηση στην Ολομέλεια του Ε.Κ., ο ευρωβουλευτής του ΣΥΝ Δ. Παπαδημιούλης τόνισε μεταξύ άλλων: «Η πλειοψηφία των πολιτών απαιτεί αυστηρότερα μέτρα για την αποτροπή της θαλάσσιας

ρύπανσης, η οποία πλήττει όχι μόνο το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία, αλλά και την αλιεία και τον τουρισμό».

Από την πλευρά του ο ευρωβουλευτής του ΠΑΣΟΚ Νίκος Σηφουνάκης υπογράμμισε πως «η οδηγία πηγαίνει ένα βήμα παραπέρα από τη MARPOL» και προσέθεσε: «Οι ευρωβουλευτές του ΠΑΣΟΚ, σταθμίζοντας αντικειμενικά τα νέα δεδομένα που φέρει η οδηγία, είμαστε σε θέση να διαβεβαιώσουμε τον ελληνικό ναυτικό κόσμο ότι η οδηγία δεν πρόκειται να βλάψει κανέναν ο οποίος δρα έντιμα και υπεύθυνα».

Τέλος, η ευρωκοινοβουλευτική ομάδα του ΚΚΕ δεν επικύρωσε τη θέση του Συμβουλίου, και της εισηγήτριας μεταξύ άλλων, γιατί κατά τη διάρκεια της ψηφοφορίας απορρίφθηκε η τροπολογία του ευρωβουλευτή του ΚΚΕ Γ. Τούσσα, στην οποία προσδιορίζονταν με σαφήνεια τα φυσικά πρόσωπα και οι φορείς που έχουν πραγματικά την ευθύνη για την κατάσταση των πλοίων και είναι υπαίτιοι για τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Η παρέμβαση του Κύπριου ευρωβουλευτή Ιωάννη Κασουλίδη για την ευρωπαϊκή οδηγία που αφορά τη θαλάσσια ρύπανση



Κατά τη συνεδρία της 22/02/2005 της Ολομέλειας του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος, ο ευρωβουλευτής Ιωάννης Κασουλίδης παρένεβη για να υποστηρίξει την τροπολογία της κ. Ρόδης Κράτσα (ευρωβουλευτή της Νέας Δημοκρατίας) αναφορικά με το θέμα της ποινικοποίησης των ναυτικών σε περίπτωση ατυχήματος που προκαλεί ρύπανση στη θάλασσα. «Στόχος της οδηγίας», είπε ο κ. Κασουλίδης, «είναι η προστασία του περιβάλλοντος, κάτι με

το οποίο κανείς δεν διαφωνεί. Αν πράγματι διά της ποινικοποίησης των ναυτικών το περιβάλλον θα προστατευτεί, τότε καλώς. Όμως η εμπορική ναυτιλία λειτουργεί σε παγκόσμιο περιβάλλον, που διέπεται από τη διεθνή συνθήκη MARPOL, η οποία θα καλύπτει και θα προστατεύει τους άλλους ναυτικούς, ενώ οι Ευρωπαίοι ναυτικοί είναι οι μόνοι που θα υπόκεινται στις πρόνοιες της παρούσας οδηγίας. Σε πλοία που φέρουν σημαία άλλης χώρας εκτός από εκείνη της Ε.Ε, η οδηγία δεν θα έχει δικαιοδοσία».

«Μόνο αν το πλοίο καταφύγει σε ευρωπαϊκό λιμάνι», συνέχισε ο κ. Κασουλίδης, «η οδηγία θα μπορεί να επιβληθεί. Αυτό θα έχει αποτέλεσμα, στην περίπτωση ατυχήματος, οι ναυτικοί τρίτης χώρας να φοβούνται να αναζητήσουν καταφύ-

γιο σε λιμάνι καταφυγής και η οικολογική καταστροφή κινδυνεύει να αποβεί γενικευμένη και ολοκληρωτική. Είναι ενδεχόμενο ακόμα, Ευρωπαίοι πολίτες να μην προτιμούν, πλέον, να αναζητούν εργασία σε πλοία υπό ευρωπαϊκή σημαία, κάτι που θα μειώσει και πάλι τα επίπεδα της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας».

«Τελικά», κατέληξε ο κ. Κασουλίδης, «δεν θα κατορθώσουμε με αυτό τον τρόπο να προστατεύσουμε το περιβάλλον, ενώ ταυτόχρονα θα μειώσουμε την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής εμπορικής ναυτιλίας».

Η τροπολογία «Κράτσα» ευθυγραμμίζεται με την πολιτική των κυβερνήσεων Κύπρου, Μάλτας και Ελλάδας, όπως αυτή εκφράζεται στο Συμβούλιο.

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

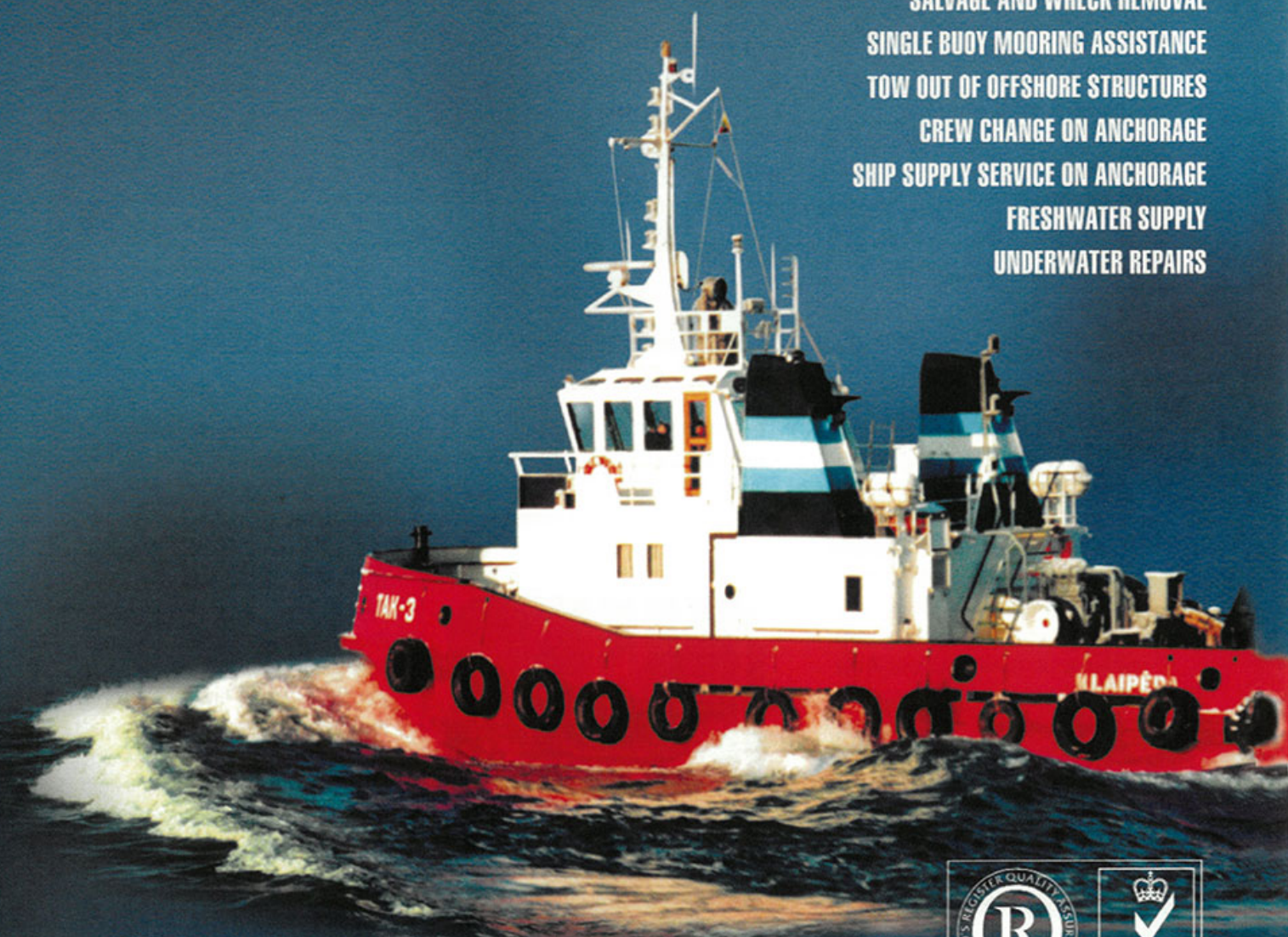
TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES

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



Επιβάλλεται η συνεργασία, επικροτείται η αισιοδοξία



> Ο γ.γ. του IMO, **Ευθύμιος Μητρόπουλος**, συναντά τους **Ευρωπαίους επιτρόπους** και αναθερμαίνει τις τεταμένες σχέσεις Λονδίνου και Βρυξελλών

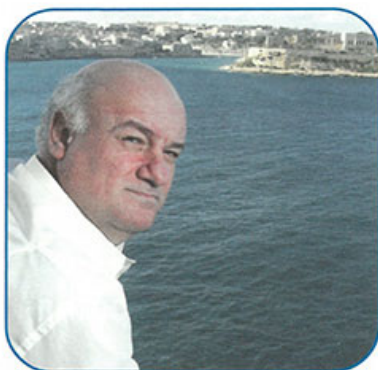
Ο γενικός γραμματέας του IMO, με μια κίνηση εξαιρετικής πρωτοβουλίας, συνάντησε ύστερα από πρόσκλησή του τους δύο νέους επιτρόπους, αρμοδίους για θέματα Θαλασσίων Μεταφορών κ. Borg και Barrot. Η κίνηση του κ. Μητρόπουλου θεωρήθηκε ιδιαίτερα θετική, αφού ο γ.γ. επιθυμεί την αναθέρμανση των τεταμένων σχέσεων μεταξύ των δύο νομοθετικών οργάνων. Είναι ευρέως γνωστή η αδιάφορη, ίσως και προκλητική, στάση της τέως αντιπροέδρου κ. De Palacio, που δεν απέδειξε έμπρακτα, κατά πολλούς αναλυτές, την πρόθεση να αναπτύξει κάποιον διάλογο ουσιαστικής επικοινωνίας με τον τ. γ.γ. IMO William O' Neil. Σε αυτό το πλαίσιο είναι ενθαρρυντικό το γεγονός πως και οι δύο νέοι επίτροποι δέχτηκαν

να συναντήσουν το γ.γ. στην έδρα του IMO, υποδηλώνοντας εμμέσως πλην σαφώς τον πρωταγωνιστικό ρόλο τόσο του κ. Μητρόπουλου όσο και του διεθνούς οργανισμού.



> Η επίσκεψη του επιτρόπου Borg στο Λονδίνο

Η συνάντηση του κ. Μητρόπουλου με το Μαλτέζο επίτροπο Joe Borg, υπεύθυνο για θέματα Αλιείας και Ναυτιλιακής Πολιτικής, έλαβε χώρα στην έδρα του IMO στο Λονδίνο, στις 26 Ιανουαρίου. Η συνάντηση πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της ουσιαστικής επιθυμίας του γ.γ. για μια σταθερή, τακτική και προς αμοιβαίο όφελος συνεργασία ανάμεσα στα δύο θεσμικά όργανα του Λονδίνου και των Βρυξελλών. Ο κ. Μητρόπουλος αναφέρθηκε, κατά τη συνάντηση με το νέο επίτροπο, σε θέματα ναυτικής ασφάλειας και μίλησε εκτενώς για θέματα πολιτικής στην ασφάλεια των πλοίων που εξειδικεύονται στην αλιεία.



Αναφέρθηκε επίσης σε ζητήματα που σχετίζονται με την κατάρτιση και στελέχωση των ναυτικών σε αλιευτικά σκάφη και πλοία. Σύμφωνα με το γ.γ., η απώλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα σε αυτήν τη συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων είναι απαράδεκτα υψηλή και οι δύο διεθνείς συνθήκες που έχουν ήδη υιοθετηθεί -υπό την αιγίδα του IMO- (Torremolinos Protocol for the Safety of Fishing Vessels του 1993 και International Convention on Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel του 1995) ακόμη δεν έχουν επικυρωθεί από πολλά κράτη. Ο κ. Μητρόπουλος επισήμανε ότι η επικύρωση των παραπάνω συνθηκών από τα 25 κράτη-μέλη της Ε.Ε. θα επιτάχυνε τη διεθνή εφαρμογή των σημαντικών διατάξεών τους.

Ο κ. Borg συμφώνησε με τη σημαντικότητα των δύο νομοθεσιών. Εξήγησε ότι η Ε.Ε. ήδη εφαρμόζει ριζοσπαστικά προγράμματα οικονομικής αρωγής για την ανανέωση του αλιευτικού στόλου των κρατών-μελών. Παράλληλα, υποστήριξε ότι το European Fisheries Fund (κατά την περίοδο 2007-2013) θα υποστηρίξει ευρέως την ασφάλεια στη θάλασσα και την εξειδίκευση και επιμόρφωση των ναυτικών που ασχολούνται με την αλιεία.

Ο κ. Borg διευκρίνισε επίσης το ρόλο του σε θέματα ναυτικής πολιτικής. Παράλληλα, ανέλυσε την πρωτοβουλία της Επιτροπής για τη σύσταση μιας Ομάδας Εργασίας, με τη συμμετοχή αρκετών επιτρόπων, που θα εξετάσει την

ανάγκη για επανεξέταση και επαναπροσαρμογή της ευρωπαϊκής ναυτικής πολιτικής. Σε αυτό το πλαίσιο ο Επίτροπος ζήτησε τη συνδρομή και του IMO.

> Η επίσκεψη του αντιπροέδρου Barrot

Στις 9 Φεβρουαρίου ο κ. Μητρόπουλος συνάντησε το νέο αντιπρόεδρο της Επιτροπής, Jacques Barrot. Ο κ. Barrot ανταποκρίθηκε θετικά στην πρόσκληση του γ.γ. και συμφώνησε για την ανάγκη τακτικής επικοινωνίας και ενδυνάμωσης των δεσμών συνεργασίας μεταξύ των δύο νομοθετικών οργάνων.

Οι δύο πλευρές συμφώνησαν στον παγκοσμίως αναγνωρισμένο ρόλο του IMO ως προς την υιοθέτηση διεθνών νομοθεσιών που αφορούν τη ναυτιλία. Επίσης, επικρότησαν την επιτυχή προσπάθεια της Ε.Ε. για αυστηρή δέσμευση των κρατών-μελών της στις προταγές της διεθνούς νομοθεσίας. Κατά τον κ. Barrot, η Ε.Ε. εξασφαλίζει την εφαρμογή των διεθνών



νομοθεσιών του IMO αλλά και την περαιτέρω συμπλήρωση ορισμένων νομοθετικών ζητημάτων, που χρειάζονται αυστηρή επεξεργασία και εποπτεία.

Ο Γάλλος αντιπρόεδρος αναφέρθηκε, επί πλέον, στις θεμελιώδεις συνθήκες της Ε.Ε. που επιτρέπουν στην Επιτροπή να χαράζει μια πανευρωπαϊκή πολιτική σε θέματα ναυτιλίας και περιβάλλοντος. Στην ανακοίνωση Τύπου δεν σχολιάζεται σε καμία παράγραφο η πρόθεση της Ε.Ε. να γίνει πλήρες μέλος (με δικαίωμα ψήφου) στον IMO, αλλά σύμφωνα με πληροφορίες το κείμενο και πολύπλοκο αυτό ζήτημα συζητήθηκε λεπτομερώς.

Οι δύο προσωπικότητες μίλησαν εκτενώς για τις πρωτοβουλίες της Ε.Ε. που εστιάζονται στην κλιμάκωση των αυστηρών νομοθεσιών σε θέματα ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ο κ. Μητρόπουλος δήλωσε ότι είναι απαραίτητο, οι διατάξεις που αφορούν τη διεθνή ναυτιλία να συναποφασίζονται στο Λονδίνο από τα μέλη του IMO, επισημαίνοντας δηλαδή την ανάγκη για ιδιαίτερη προσοχή στη χάραξη περιφερειακών πολιτικών.

Οι δύο πλευρές κατέληξαν και συμφώνησαν στην ανάγκη για αμοιβαίο διάλογο και συνεργασία ιδιαίτερα σε θέματα ασφάλειας (safety, security) και προστασίας του περιβάλλοντος. Ο κ. Μητρόπουλος θα συναντηθεί σύντομα για ανταλλαγή απόψεων και με τον Έλληνα Επίτροπο Περιβάλλοντος κ. Δήμα.





> Η επίσκεψη της ευρωβουλευτού Ρόδης Κράτσα-Τσαγκαροπούλου στον IMO



Θέματα ναυτιλιακής πολιτικής συζητήσε η ευρωβουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Ρόδη Κράτσα, μέλος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, με το γενικό γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού κ. Ευθύμιο Μητρόπουλο, στη διάρκεια συνάντησης εργασίας στην έδρα του Οργανισμού, στο Λονδίνο.

Ο γεν. γραμματέας και η ευρωβουλευτής συμφώνησαν ότι η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική πρέπει να εντάσσεται στο πλαίσιο των διεθνών συμβάσεων. Εξέφρασαν την ανησυχία τους για τη νομοθεσία σχετικά με την ποινικοποίηση της θαλάσσιας ρύπανσης, που προωθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία δεν είναι συμβατή με τη Διεθνή Σύμβαση MARPOL στο θέμα της ατυχηματικής ρύπανσης, και ιδιαίτερα για το θέμα της ποινικοποίησης της ναυτικής εργασίας, γεγονός το οποίο θα αποθαρρύνει τους νέους ναυτικούς από το επάγγελμα.

Η κ. Κράτσα ενημέρωσε τον κ. Μητρόπουλο για την απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης να δρομολογήσει διαδικασία διαβουλεύσεων σχετικά με τη μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης με στόχο τη μεγαλύτερη συμμετοχή της ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη με βιώσιμο τρόπο και ζήτησε τη συμβολή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού σε αυτήν την προσπάθεια.

Η Ελληνίδα ευρωβουλευτής δήλωσε με την ευκαιρία ότι ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών είναι σημαντικός για την παραγωγική διαδικασία και την καθημερινή μας ζωή σε ολόκληρη την Ε.Ε. και, επί πλέον, οι συναφείς κλάδοι όπως η ναυπηγική βιομηχανία, οι λιμένες, η αλιεία, απασχολούν περίπου δύομισι εκατομμύρια ανθρώπους. Τόνισε, δε, ότι η χώρα μας βασίζει κατά μεγάλο μέρος την ανάπτυξη της στη ναυτιλία και διαθέτει ιδιαίτερη εμπειρία και τεχνογνωσία. Για το λόγο αυτό πρέπει στην πορεία αυτής της διαβούλευσης, δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς, όπως και ενώσεις εργοδοτών και εργαζομένων να παίξουν δημιουργικό ρόλο στην ενημέρωση των ευρωπαϊκών οργάνων για τα πολύπλοκα θέματα της ναυτιλίας, αλλά και στην προώθηση των θέσεών τους.



TSAVLIRIS

SALVAGE

Salvage Masters of the World

- Marine salvage
- Deep-sea towage
- Contingency planning
- Wreck removal
- Pollution control
- Ocean rescue
- Cargo & ship recovery
- Sub-sea works
- Offshore support
- Fire fighting



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

A.O.H: +30 6976 444 100/103 • Telefax: +30 210 422 1008/417 4885

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

London United Kingdom 38 Bruton Place, Mayfair W1J 6NX

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

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

Website: www.tsavliris.com



Αριστοτέλης
Παυλίδης

Το **Αιγαίο** θα παύσει να είναι
«αβάπορο και αλίμενο»

«Κλείνουμε ένα χρόνο από τις εκλογές, στις 7 Μαρτίου του 2004. Ένα χρόνο συναρπαστικό, κατά τον οποίο πέρα από την επιτυχή διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων, το συναρπαστικό επίσης της υπόθεσης είναι ότι μια νέα κυβέρνηση, στηριζόμενη σε ένα κόμμα που ήταν μακράν της εξουσίας επί είκοσι χρόνια, παρέλαβε ό,τι παρέλαβε και πάσχισε ένα χρόνο να ξεκαθαρίσει το τοπίο. Δύσκολη υπόθεση. Και γίνεται δυσκολότερη όταν το τοπίο αυτό αναπτύσσεται στο "θαλασσοδαρμένο Αιγαίο", που το πήραμε στα χέρια μας, ατυχώς, με πολλά καθημερινά προβλήματα».

Αυτά επισημαίνει στην εφ' όλης της ύλης συνέντευξη που μας παραχώρησε ο υπουργός Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Αριστοτέλης Παυλίδης, βαθύς γνώστης των ναυτιλιακών θεμάτων με ιδιαίτερη ευαισθησία στα προβλήματα των νησιωτών του Αιγαίου. Ο κ. Παυλίδης, αναφερόμενος ειδικότερα στα εμπόδια που συνάντησε μετά την ανάληψη των υπουργικών καθηκόντων του, μας υπογράμμισε:

«Προβλήματα θαλασσίων μεταφορών, ανεπάρκειας ηλεκτρικής ενέργειας, υδροδότησης, προβλήματα στο σύστημα παροχής υπηρεσιών υγείας και εκπαίδευσης καθώς και στη δημόσια διοίκηση. Βασανίζεται ο νησιώτης καθημερινά. Εμείς δεν επαγγελθήκαμε ότι με μαγικό ραβδάκι θα λύσουμε όλα αυτά τα προβλήματα. Δρομολογήσαμε όμως τις λύσεις, μία μία αθόρυβα. Ο χρόνος τώρα, που αρχίζει να μετράει από τις 7 Μαρτίου του 2005, γίνεται χρόνος εφαρμογής των πρώτων λύσεων, των πρώτων επεμβάσεων ουσίας. Ειδικότερα: Ακτοπλοΐα: Επέμβαση στο θεσμικό πλαίσιο σε κάποια από τα σημεία του

ισχύοντος νόμου. Ενέργεια: 112 MW προστίθενται από αυτή τη χρονιά στο Αιγαίο. Αλλαγή του συστήματος υδροδότησεως των άνυδρων νησιών, που μας κόστιζαν τα μεταφορικά για ένα χρόνο, μόνο για τους δύο νομούς, Κυκλάδων και Δωδεκανήσου, 8,8 εκατ. ευρώ περίπου. Αυτές οι επεμβάσεις πιστεύω ότι θα βελτιώσουν το επίπεδο διαβιώσεως των νησιωτών με στόχο: μη μας φύγουν οι νησιώτες και μας μείνουν τα νησιά».

Συνέντευξη του Αριστοτέλη Παυλίδη,
υπουργού Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής



Πώς αντιμετωπίζετε τη σημερινή κατάσταση του ακτοπλοϊκού ζητήματος; Τι πολιτική εφαρμόσατε για τις τακτικές προσεγγίσεις στους νησιωτικούς και παράκτιους προορισμούς; Σε ποιο βαθμό καλύφθηκαν οι επιδοτούμενες γραμμές; Ειδικότερα, είστε ικανοποιημένος με την πολιτική που εφαρμόσατε σχετικά με τις επιδοτούμενες γραμμές από αναλήψεως της υπουργίας σας; Ποια είναι τα σχέδια και οι στόχοι σας για το 2005;

Η πολιτική μας από αναλήψεως του υπουργείου Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, καθ' όσον αφορά στο θέμα της ακτοπλοΐας και ειδικότερα το τμήμα εκείνο που εποπτεύεται από το υπουργείο, ήταν να εξασφαλισθεί η προσέγγιση πλοίων σε όσους προορισμούς νομοθετημένα εμπίπτουν στη δικαιοδοσία του υπουργείου.

Η εγκατάστασή μας στο υπουργείο έγινε στην ουσία τον Απρίλιο του 2004. Βρήκαμε ήδη μια δρομολογημένη κατάσταση και επ' αυτής δεν μπορούσε να γίνει κατ' εκείνη την περίοδο καμία, σχεδόν, επέμβαση. Όμως, μας εδόθη η ευκαιρία από το Σεπτέμβριο και πέρα, αφ' ης στιγμής δηλαδή εμείς διεξαγάγαμε τους διαγωνισμούς για την ανάληψη εξυπηρετήσεως των λεγομένων αγόνων γραμμών από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες, να κάνουμε επεμβάσεις διορθωτικές στο υφιστάμενο σύστημα. Αυτές οι επεμβάσεις συνέβαλαν ώστε οι προσεγγίσεις να είναι πλήρεις και έτσι το χειμώνα δεν έλειψε καράβι από τα νησάκια. Βεβαίως προσφέραμε τα καράβια που βρήκαμε. Και χρειάστηκε να επιδοτη-



θούν ορισμένες δρομολογήσεις, εκτός του καθιερωμένου συστήματος. Αυτό έγινε με αποφάσεις τις οποίες υπέγραψα βάσει διαγωνισμών, οι οποίοι ακολούθησαν πορεία ταχυστάτων διαδικασιών, παράδειγμα η Κάλυμνος και η Αστύπαια. Κάτι παρόμοιο συνέβη με τη σύνδεση της Σάμου με τη Θεσσαλονίκη, το περασμένο καλοκαίρι. Έλλειμμα προσεγγίσεων στη ζώνη ευθύνης του υπουργείου δεν υπήρξε και δεν υπάρχει. Υπάρχει όμως πρόβλημα το οποίο συνίσταται από δύο παράγοντες. Παράγων πρώτος, η διάρκεια του ταξιδιού, δηλαδή η ταχύτης των πλοίων, και παράγων δεύτερος, το μεταφορικό κόστος. Σε αυτά πρέπει να γίνουν επεμβάσεις. Τη νομοθετική πρωτοβουλία την έχει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, χωρίς να αποκλείεται το υπουργείο Αιγαίου. Οι δύο υπουργοί, που είμαστε σε στενотάτη συνεργασία, έχουμε συμφωνήσει τη νομοθετική διαδικασία να την κρατήσει το ΥΕΝ, για όλα τα θέματα της ακτοπλοΐας και κυρίως για το ενιαίο του συστήματος.

Τώρα, για το αν είμαι ικανοποιημένος, θα σας απαντήσω όταν οι στόχοι που έχουμε θέσει επι-

τευχθούν. Αν οι προσφερόμενες υπηρεσίες ικανοποιούν, αυτό θα το κρίνουν άλλοι. Εγώ, ως μέλος της κυβέρνησης, εντός και εκτός Βουλής, διαβεβαίωσα ότι εξαντλήσαμε όλα τα περιθώρια που μας παρείχε το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο ώστε να παράσχουμε τις καλύτερες υπηρεσίες στις θαλάσσιες μεταφορές που εμπίπτουν στη ζώνη ευθύνης του υπουργείου Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Το σύστημα, βέβαια, επιδέχεται βελτιώσεις στις παραμέτρους που ανέφερα προηγουμένως. Και επ' αυτού είπα πολλά κατά τις τρεις συνεδριάσεις που έγιναν για το ακτοπλοϊκό ενώπιον των μελών της αρμόδιας επιτροπής της Βουλής. Στα σημεία αυτά οφείλουμε να επεμβούμε χωρίς σπουδή, κατόπιν συνεννοήσεως με όλους τους ενδιαφερομένους θεσμικά φορείς της ακτοπλοΐας, μέσα στο πλαίσιο βέβαια που επιβάλλει η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Αυτήν την εποχή, το υπουργείο του οποίου προΐσταμαι μετέχει στη διαμόρφωση αποφάσεων, οι οποίες σύντομα θα ανακοινωθούν.

Δηλώσατε, στο πρόσφατο Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής, ότι θεωρείτε σημαντική την απόφαση να συμπληρωθούν τα στοιχεία που συνθέτουν το ακτοπλοϊκό ζήτημα με συζητήσεις στις πρωτεύουσες των νομών του Αιγαίου. Πόσο έχει προχωρήσει αυτή η διαδικασία και ποια είναι η συνεργασία σας με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προκειμένου να αντιμετωπιστεί η εκκρεμότητα αυτή της ακτοπλοΐας;

Έπειτα από εκείνη την απόφαση που πάρθηκε στο Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής, έγιναν πέντε συναντήσεις στις πρωτεύουσες των αντίστοιχων νομών της ζώνης ευθύνης του υπουργείου Αιγαίου. Η απόφαση ήταν να προΐσταται αυτών των συναντήσεων ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ Ιωάννης Τζωάννος, με τη συμμετοχή στελεχών του υπουργείου Αιγαίου. Ξεκινήσαμε από τη Ρόδο και ακολούθησαν Σάμος, Μυτιλήνη, Χίος και Σύρος. Το κέρδος από αυτές τις συναντήσεις ήταν ότι αντλήσαμε τα επιμέρους στοιχεία τα οποία μετέχουν στη σύνθεση του ακτοπλοϊκού συστήματος σε κάθε έναν από τους νησιωτικούς νομούς του Αιγαίου. Για πρώτη φορά δόθηκε η ευκαιρία σε τοπικούς παράγοντες, οι οποίοι ευθέως συνδέονται με την ακτοπλοΐα, να εκφράσουν άποψη, να κάμουν παρατηρήσεις, αλλά και υποδείξεις. Έτσι λοιπόν, συμπληρώθηκε η εικόνα με αυτές τις λεπτομέρειες, οι οποίες λαμβάνονται υπ' όψιν κατά τον τελικό ανασχεδιασμό του «δικτύου». Το δίκτυο των γραμμών είναι καλό, είναι πλούσιο. Να φαντασθεί κανείς ότι μόνον το υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής επιδοτεί 54 άγονες γραμμές. Δεν θεωρώ ότι αυτό είναι θετικό στοιχείο, πάντως είναι πραγματικό στοιχείο. Το υπουργείο Αιγαίου και το ΥΕΝ κατά το διαρρέυσαν έτος δαπάνησε περίπου 5 εκατ. ευρώ προκειμένου να καλύψουν πλήρως τις ανάγκες των νησιών.

Και εδώ έχουμε μια παραδοξότητα. Το σύστημα είναι τέτοιο που η επιδότηση προς την ακτοπλοϊκή εταιρεία δεν έχει συνέπεια την ελάφρυνση του μεταφορικού κόστους. Δηλαδή, ο καταναλωτής - επιβάτης δεν πληρώνει φθηνότερο εισιτήριο λόγω επιδοτήσεως. Και εκεί πρέπει να παρέμβουμε. Αυτά όλα βγήκανε ανάγλυφα κατά τις συζητήσεις που έγιναν στο πλαίσιο αυτών των συναντήσεων.

Μπορείτε να αναφερθείτε στη σημασία της αναγνώρισης της νησιωτικότητας από το Ευρωσύνταγμα; Ποιες είναι οι υποχρεώσεις της Επιτροπής στο σχεδιασμό δράσεων την περίοδο 2007-2013 και τι ειδική μέριμνα θα λάβει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των Ευρωπαίων νησιωτών;

Κατ' αρχάς, πρέπει να υπογραμμίσω ότι η ζωή στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι μια ζωή καθημερινού αγώνα. Αγώνας για να διεκδικήσεις τους στόχους, για να επισπευ-

Quality, Reliability, Knowledge



GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

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

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

Operating 24 hours



www.gigilinis.com

Headquarters:

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

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

e-mail: gigilinis.shpn@axiom.gr

Ocean Going Salvage Tug
HELLAS



Ocean Going Salvage Tug
EUROPE



Ocean Going Salvage Tug
CAPTAIN MICHALIS



Ocean Going S&T Tug
MACEDON II



Harbour and Open Sea Tug
MINOTAUROS



Harbour and Open Sea Tug
ALEXANDROS



Harbour Tug
DIMITRIOS



Harbour Tug
THEODOROS





σθούν οι διαδικασίες, και αγώνες για να κινηθούν μηχανισμοί, οι οποίοι μπορεί να βασίζονται σε νομοθετημένες θέσεις ή υποχρεώσεις τις οποίες, όμως, εάν δεν τις παρακολουθήσεις, δεν εκπληρώνονται σε όλη τους την έκταση.

Τώρα για το Ευρωσύνταγμα. Ύστερα από αγώνα σκληρότατο και μετά από διαπραγματεύσεις σε διμερές και πολυμερές επίπεδο, με πρωτοφανή τη συμμετοχή υπουργείου μη ανήκοντος στον κύκλο των υπουργείων που κλασικά μετέχουν σε ανάλογες διαδικασίες (η χώρα μας είναι η μόνη που έχει υπουργείο Νήσων αυτόνομο και αυτόδυναμο), αναφέρομαι στο υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, και ειδικότερα, μετά από συνεννόηση με τον πρωθυπουργό, τον υπουργό Εξωτερικών και τον υπουργό Οικονομίας, ανέλαβα ειδική αποστολή: Το θέμα, δηλαδή, της νησιωτικότητας να το χειρισθώ με στόχο να είναι σαφές, χωρίς νομική αμφισβήτηση, η αναγνώριση αυτής από το Ευρωσύνταγμα. Έστω και καθυστερημένα κινήθηκαν μηχανισμοί, οργανώσαμε συμμαχίες και επείσαμε. Όμως, το Ευρωσύνταγμα ακόμα δεν κυρώθηκε είτε διά των

δημοψηφισμάτων, το πρώτο στην Ισπανία ήδη έγινε, είτε διά των Κοινοβουλίων των χωρών-μελών.

Επειδή λοιπόν η αναγνώριση δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί, υπάρχει μια θεωρητική δυσχέρεια. Ότι, ενόσω συντάσσονται οι κανονισμοί για τα «διαρθρωτικά ταμεία» που θα χρηματοδοτήσουν δράσεις για την επομένη χρηματοδοτική περίοδο, δηλαδή 2007-2015, η νομική βάση που επικαλέσθηκα πριν σε κάποιες περιπτώσεις δεν θεωρείται ιδιαίτερος ισχυρή. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο να γίνουν κινήσεις οι οποίες θα κρατήσουν στην επιφάνεια την επιτυχία της αναγνώρισης της νησιωτικότητας και όσοι σχεδιασμοί γίνονται για τις χρηματοδοτήσεις διαφόρων δράσεων από το 2007 και εντεύθεν να λάβουν υπ' όψιν τους και την υποχρέωση έναντι των Ευρωπαίων νησιωτών να τύχουν όχι ειδικής αλλά ιδιαίτερας μεταχείρισης.

Και γιατί αυτή η επιμονή; Η επιμονή μας έγκειται στο γεγονός ότι οι παράμετροι οι οποίες υπολογίζονται όταν σχεδιάζονται οι χρηματοδοτήσεις δεν μας ευνοούν, θεωρητικά τουλάχιστον. Εμφανίζεται η Ελλάδα να έχει περιφέρειες προπάντων νησιωτικές, οι οποίες ξεπερνούν το όριο του μέσου όρου του κατά κεφαλήν εισοδήματος, που αποτελεί κριτήριο του να θεωρείσαι στόχος προς ενίσχυση. Έτσι, εμείς τώρα προσπαθούμε να παρουσιάσουμε την πραγματική εικόνα που συνίσταται στο εξής: Τα 4 νησιά του νοτίου Αιγαίου, Ρόδος, Κως, Μύκονος και Σαντορίνη, που πράγματι έχουν ένα εισόδημα υψηλό αλλοιώνουν τη γενική εικόνα εισοδήματος και των υπολοίπων νησιών, αλλά δεν αποδίδουν την πραγματικότητα. Αυτός ο εικονικός πλούτος πρέπει να εξηγηθεί λεπτομερώς και να προταθούν ειδικά μέτρα διά των «κανονισμών» που να βοηθούν τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των νησιωτών.

Η μειονεκτική ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών σε σύγκριση με τις ηπειρωτικές είναι δεδομένη. Ποια στρατηγική θα εφαρμόσετε προκειμένου να πετύχετε χρηματοδότηση από το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης;

Το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης αποτελεί αντικείμενο ιδιαίτερου ενδιαφέροντος, όχι μόνον για την ελληνική κυβέρνηση αλλά για όλες τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών της Ε.Ε. Εδώ και μήνες μετέχουμε στις συζητήσεις/διαπραγματεύσεις με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Παράλληλα, είμεθα σε διάλογο με εκείνες τις χώρες-μέλη οι οποίες είναι τροφοδοτές των ταμείων χρηματοδότησης διαφόρων προγραμμάτων στους κόλπους της Ε.Ε. και οι οποίες δεν εισπράττουν. Αυτές λοιπόν οι χώρες λένε: «Ό,τι δώσαμε, δώσαμε! Αν αυτά που δώσαμε δεν αξιοποιήθηκαν όπως έπρεπε, την ευθύνη την έχετε εσείς που τα εισπράξατε. Εμείς θα πάψουμε να ενισχύουμε ή προσπαθούμε να μην ενισχυθούν χώρες, οι οποίες εισέπραξαν Α', Β', Γ' κοινοτικό πακέτο και θα έπρεπε να είναι σε επίπεδο τέτοιο που η διαβίωση των πολιτών να περιβάλλεται από την αντίληψη του ότι έχουν καταφέρει το στόχο της σύγκλισης προς τις οικονομίες άλλων χωρών, που από την αρχή εφαρμογής των προγραμμάτων είναι οικονομικά υψηλότερα».

Το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, ό,τι και να συμβεί, θα είναι ακόμη μια ενίσχυση της ελληνικής οικονομίας και, εφόσον γίνει η διαχείρισή του καλύτερα από αυτήν του Γ' Πλαισίου Στήριξης, θα καταφέρουμε να επιτύχουμε τους αναπτυξιακούς στόχους που εθέσαμε και, παράλληλα, θα επιδιώξουμε να μην παρατηρηθεί το σύμπτωμα απώλειας πόρων, όπως συνέβη λόγω παραλείψεων κατά το πρόσφατο παρελθόν.

Κατά την άποψή σας ποιες πρέπει να είναι οι προτεραιότητες στην επαναξιολόγηση και αναβάθμιση του εθνικού λιμενικού συστήματος; Υπάρχει άμεση συνεργασία του υπουργείου



που ηγείστε με τη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝ;

Η χώρα μας είναι η πρώτη μεταξύ των κρατών-μελών της Ε.Ε., η οποία εμφανίζει διάρθρωση λιμενικού συστήματος τόσο σύνθετη όσο καμία άλλη χώρα. Ο λόγος είναι απλός: η νησιωτική της υπόσταση και το μήκος των ηπειρωτικών της ακτών. Και τα δύο παρουσιάζουν λιμενικές δραστηριότητες ιδιαίτερου εύρους. Ως εκ τούτου, η λιμενική πολιτική ήταν πάντα μια εθνικού χαρακτήρος υπόθεση. Τι έγινε μέχρι σήμερα; Οι κατά καιρούς απόπειρες βελτίωσης της λιμενικής υποδομής, οι περισσότερες μερικώς ανεπύχθησαν. Ολοκληρωμένη επέμβαση μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει και αυτό, ατυχώς, φαίνεται από τις κατ' έτος εκθέσεις των πλοιαρχών της ακτοπλοΐας, οι οποίοι, μονότονα σχεδόν, περιγράφουν τις ίδιες ελλείψεις των λιμανιών μας. Η προηγούμενη κυβέρνηση διά νόμου έκαμε επέμβαση, με την οποία κάποια λιμενικά ταμεία τα μετέτρεψε σε οργανισμούς ανωνύμων εταιρειών, κάποια άλλα τα διέσπασε με εντυπωσιακό τρόπο κατά την περίοδο που η συγχώνευση είναι αρχή στην

οικονομική ζωή, και κάποια τα κράτησε στο επίπεδο το παλιό, δηλαδή του νομαρχιακού λιμενικού ταμείου.

Το σύστημα αυτό δοκιμάστηκε τα τρία τελευταία χρόνια, όσο δηλαδή χρειάστηκε για να παρουσιασθούν οι ατέλειές του. Φαίνεται πως έχει ανάγκη επεμβάσεως προκειμένου να αποκτήσει μια ομοιομορφία, αλλά παράλληλα να παρέχονται καλύτερες λιμενικές υπηρεσίες. Ασχέτως του ποιος θα έχει τον πρώτο ή το δεύτερο λόγο στη διαχείριση του συστήματος, το κύριο θέμα είναι ότι όποιος κι αν έχει το «πάνω χέρι» να παρέχει αποδοτικές λιμενικές υπηρεσίες. Ο χρήστης, δηλαδή, του λιμένος να απολαμβάνει καλές υπηρεσίες. Με αυτό το πνεύμα άρχισαν συζητήσεις ενδοκυβερνητικές. Τα εμπλεκόμενα υπουργεία είναι το ΥΕΝ, το υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Εργασίας και το Εσωτερικών. Ο λόγος είναι ότι οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, πρώτου βαθμού, απέκτησαν τη διοίκηση κάποιων λιμενικών ταμείων, πλην των ΟΛΠ και ΟΛΘ. Αρχίζει ο διάλογος με εκπροσώπους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τους χρήστες των λιμένων και άλλους θεσμικούς παράγοντες και τα συμπεράσματα θα αποτελέσουν βάση πιθανής νομοθετικής επεμβάσεως, ώστε το σύστημα να λειτουργήσει αποδοτικότερα από ό,τι σήμερα.

Όλα δε τα παραπάνω επιχειρούνται με το πνεύμα το Αιγαίο να παύσει να είναι «αβάπορο και αλίμενο».

Ποια είναι τα αποτελέσματα της πρόσφατης συνάντησής σας με τον υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων Σπύρο Ταλιαδούρο για το θέμα της ίδρυσης Πανεπιστημιακής Σχολής στη Λήμνο;

Μεταξύ των ανεκπλήρωτων εξαγγελιών της προηγούμενης κυβερνήσεως ήταν αυτή της ίδρυσης τμημάτων πανεπιστημιακών σχολών σε δύο νησιά του Αιγαίου, στη Λήμνο και στην Κω. Και τα δύο ανεμένετο να πάρουν, έστω και στα χαρτιά, σαφέστερη μορφή από αυτήν της εξαγγελίας.

Εμείς έχουμε χαράξει την πορεία των όσων πρέπει να ολοκληρωθούν ώστε να φθάσουμε στην οριστική απόφαση για το είδος των τμημάτων, δεδομένου ότι είναι και δική μας απόφαση, αλλά το είδος των τμημάτων είναι απόφαση που θα διαμορφωθεί εκ νέου, καθ' όσον δεν δεσμευόμαστε από τις εξαγγελίες περί του είδους των τμημάτων.

Ειδικότερα στη Λήμνο θα δημιουργηθεί σχολή ανωτάτου εκπαιδευτικού ιδρύματος περί την αγροτική δραστηριότητα, ενώ στην Κω θα έχει σχέση με το Σύστημα Υγείας αλλά όχι όπως οι εξαγγελθείσες. Οι συζητήσεις μας οδηγούν στο να στοχεύσουμε στην ωφελιμότητα. Οι απόφοιτοι, δηλαδή, θα είναι όχι μόνον τιτλούχοι πανεπιστημιακοί αλλά τιτλούχοι με κάποια άνεση εξευρέσεως εργασίας.

Στις συναντήσεις που είχα με τον κ. Ταλιαδούρο, τα πράγματα ξεκαθαρίστηκαν απόλυτα καθ' όσον αφορά το διαδικαστικό και το οποίο θα ισχύσει και για τις δύο σχολές.

Στο πλαίσιο του διαλόγου για την ανωτάτη εκπαίδευση, με εισήγηση κυρίως του πρυτάνεως του Πανεπιστημίου Αιγαίου, θα γίνει συζήτηση επί της σκοπιμότητας ιδρύσεως των τμημάτων. Πάντως, φιλοδοξούμε μέχρι τον προσεχή Σεπτέμβριο οι συζητήσεις αυτές να έχουν κλείσει και μετά να προχωρήσουμε στην έκδοση των αναγκαίων προεδρικών διαταγμάτων ώστε να γίνει παράλληλα και η πρόβλεψη χρηματοδοτήσεως. Και αυτό το συνδυάζουμε με το Δ' Χρηματοδοτικό Πλαίσιο Στήριξης, το οποίο ανάλογες δραστηριότητες τις ενισχύει. Ο κρατικός προϋπολογισμός μόνος του να σηκώσει το βάρος πανεπιστημιακών δραστηριοτήτων αυτής της μορφής δεν το αντέχει. Έτσι, στόχος μας είναι η λειτουργία των τμημάτων το 2007.



Οι δηλώσεις να μεταφραστούν σε κίνητρα και μέτρα

Συνέντευξη της **Ελένης Κορωνάκη**, διευθύνουσας συμβούλου της Δ. Κορωνάκης ΑΒΕΕ και της Eurogate, α' αντιπρόεδρου Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά

Με την εφαρμογή της στρατηγικής της Λισαβόνας θα μπορέσει η Ελλάδα να προσελκύσει κινούμενα στην περιοχή μας πλοία, ενώ με σύντομα και σύντονα μέτρα θα ωφεληθούν τα ελληνικά ναυπηγεία έτσι ώστε να προσελκύσουν νέους πελάτες, υποστηρίζει μεταξύ άλλων η κ. Κορωνάκη, α' αντιπρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά. Η κ. Κορωνάκη στη συνέντευξή της αναλύει και σχολιάζει τις αποφάσεις για τη διαμόρφωση και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Ν/Ζώνης, θεωρεί την ύπαρξη του Μητρώου απαραίτητη και υπογραμμίζει την αδράνεια της διοίκησης του ΟΛΠ μέχρι τις 29.01.2005.

Πώς σχολιάζετε τα συμπεράσματα και τις προτάσεις που κατέγραψε η ομάδα εργασίας που συνέστησε το ΥΕΝ με τα συναρμόδια υπουργεία, σχετικά με τη διαμόρφωση και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της Ζώνης;

Η ομάδα εργασίας, που ξεκίνησε από τους υφυπουργούς των αρμοδίων υπουργείων και κατέληξε στους γενικούς γραμματείς, κατά τη γνώμη μου δεν διατύπωσε ουσιαστικές προτάσεις, κατέγραψε απλώς την υπάρχουσα κατάσταση.

Η προαναφερόμενη ομάδα εργασίας συνεστήθη από τα υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας, Οικονομίας και Οικονομικών, Εθνικής Άμυνας, Ανάπτυξης, Απασχόλησης & Κοινωνικής Προστασίας και Μεταφορών & Επικοινωνιών, υπό την προεδρία του γενικού γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής Γ. Βλάχου και με τη συμμετοχή του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Πώς κρίνετε αυτή τη συναρμοδιότητα των υπουργείων και για ποιο λόγο απέχει το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά;

Η συναρμοδιότητα των υπουργείων δυστυχώς είναι νομοθετημένη και είναι απόλυτος και διαχρονικά διαπιστωμένη η ανάγκη συγκέντρωσης της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Το ότι το ΕΒΕΠ απείχε, οφείλεται στο γεγονός ότι δεν εκλήθη παρότι γνωρίζει το θέμα πάρα πολύ καλά, δηλαδή δεν ξέρει μόνο τι συμβαίνει σήμερα, αλλά και σε ποιους λόγους οφείλεται αυτή, καθώς και τι και πώς πρέπει να γίνει ώστε να αναστραφεί η κατάσταση.

Οι παραγωγικές τάξεις του Πειραιά προβληματίζονται για πιθανές νέες καθυστερήσεις στην υλοποίηση του αναπτυξιακού προγράμματος μετά την αλλαγή διοίκησης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Συμμερίζεστε αυτή την άποψη;

Μετέχουμε στις παραγωγικές τάξεις και, κατά συνέπεια, όχι μόνο προβληματίζομαι, αλλά διαπιστώνω και αδράνεια στο χρονικό διάστημα από 28ης Μαΐου που διέτρεξε η Διοίκηση του ΟΛΠ με εσωστρέφεια μέχρι τις 29.01.2005, οπότε αναδιάρθρωθηκε. Στο μήνα, δε, που πέρασε, δεν αισθανθήκαμε αλλαγή πλεύσεως.



Η εξαιρετική απόδοση των οικονομικών αποτελεσμάτων των περισσότερων ναυτιλιακών εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας έχει θετικό αντίκρυσμα στην επιχειρηματική δραστηριότητα του Περάματος;

Μέχρι στιγμής όχι, αλλά εάν επιταχυνθούν οι αναγκαίες κινήσεις για να γίνει ελκυστική για τους εφοπλιστές η δραστηριοποίησή τους στην περιοχή, πιθανόν να ανακάμψει η Ζώνη. Διερωτώμαι, όμως, γιατί δεν απευθύνονται στους εφοπλιστές, να ακούσουν απ' ευθείας γιατί δεν είναι πρόσφορο το έδαφος για να κάνουν επισκευές εδώ. Γνωρίζουν περισσότερο από τον καθένα τους λόγους οι πλοιοκτήτες.

Πώς κρίνετε την πρόσφατη δήλωση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας προς τους Έλληνες εφοπλιστές για να επενδύσουν στη στεριά;

Η δήλωση ήταν απολύτως θετική, αρκεί να μη μείνει δήλωση αλλά να μεταφραστεί σε κίνητρα και μέτρα για υλοποίηση της σχετικής επιθυμίας της κυβέρνησης. Οι εφοπλιστές, άλλωστε, στην κοπή της πίτας του Ναυτικού Επιμελητηρίου έθεσαν συγκεκριμένα θέματα προς προβληματισμό.

Πρόσφατα ο σύμβουλος του υπουργείου Ε.Ν. Ιωάννης Κολυνιάτης δήλωσε στα σωματεία εργαζομένων της Ν/Ζώνης ότι οι όποιες αποφάσεις παρθούν για τα προβλήματα του κλάδου θα συγκρουστούν με τις κοινοτικές οδηγίες οι οποίες απαγορεύουν έργα υποδομής και ανάπτυξης της ναυπηγικής βιομηχανίας στην Ελλάδα. Τελικώς οι δεσμεύσεις και οι υποσχέσεις του υπουργείου

Ε.Ν. φάσκουν και αντιφάσκουν;

Δεν θα ήθελα να κρίνω τα λεχθέντα από τον εν λόγω σύμβουλο, αλλά να πω ότι κατά την ημερίδα της 23.02.2005, που οργάνωσε ο δήμος Περάματος για τα προβλήματα της Ζώνης, όπου το θέμα συζητήθηκε αρκετά, οι δηλώσεις αυτές εκρίθησαν ατυχείς. Όσον αφορά στις ερμηνείες των κοινοτικών οδηγιών, δεδομένου ότι είναι νομικά κείμενα, είναι γνωστό ότι οι ερμηνείες των νομικών κειμένων είναι 7.

Η αύξηση των ναύλων είχε αποτέλεσμα τα περισσότερα πλοία της ποτοπόρου ναυτιλίας να εξαντλήσουν όλα τα περιθώρια που θέτουν οι κανονισμοί σχετικά με τις επισκευές. Έτσι, πολλά εξ αυτών θα οδηγηθούν, το 2005, αναγκαστικά στις ναυπηγικές δεξαμενές πριν περάσουν τις καθιερωμένες επιθεωρήσεις. Θεωρείτε ότι τα ελληνικά ναυπηγεία έχουν βελτιώσει την εικόνα τους στη διεθνή αγορά έτσι ώστε να προσελκύσουν νέους πελάτες ή θα ζημιωθούν από τα ανταγωνιστικά ναυπηγεία της Τουρκίας και της Μαύρης Θάλασσας;

Εάν δεν ληφθούν σύντομα και σύντομα μέτρα, όχι, δεν θα ζημιωθούν, αλλά δεν θα ωφεληθούν από το βέβαιο γεγονός που προβλέπεται και ήδη γίνεται δυστυχώς, τα πλοία να κατευθύνονται για επισκευές στα ναυπηγεία της Τουρκίας, της Μαύρης Θάλασσας και ορισμένα της Μάλτας.

Είναι γεγονός ότι η Ελλάδα έχει χάσει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στα πλοία της ποτοπόρου ναυτιλίας από τη ναυπηγική βιομηχανία της Άπω Ανατολής. Ποιες πιστεύετε ότι είναι οι διορθωτικές κινήσεις που πρέπει να γίνουν για να προσελκύσουμε το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων πριν να είναι πολύ αργά;

Εφαρμογή της στρατηγικής της Λισαβόνας, δηλαδή ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, υποβοήθηση της ανταγωνιστικότητας και εκπαίδευση για ενίσχυση της παραγωγικοτεχνικής δυνατότητας για την προσέλκυση των αναγκαστικά κινουμένων στην περιοχή πλοίων.



Από τις 644 αιτήσεις εργοδοτών για το μητρώο ναυπηγοεπισκευαστών έγιναν δεκτές οι 85. Συμφωνείτε με το αίτημα των υπολοίπων επιχειρήσεων για την ένταξή τους σε μία τριετία και οι προϋποθέσεις ένταξης που σήμερα δεν πληρούν να ελεγχθούν κατά τη διάρκεια αυτής της τριετίας;

Η ύπαρξη του Μητρώου είναι απαραίτητη. Το ΕΒΕΠ το ζητάει από το 1975. Η ένταξη στο Μητρώο δεν χρειάζεται πολλές προϋποθέσεις και χρονοβόρες διαδικασίες (γραφειοκρατία).

Απαραίτητες είναι μόνο τρεις προϋποθέσεις:

- α) Άδεια λειτουργίας του βιομηχανοστασίου.
- β) Φορολογική ενημερότητα.
- γ) Ασφαλιστική ενημερότητα.

Αν δεν υπάρχουν αυτά τα τρία, να μην εκδίδεται άδεια επισκευής του πλοίου, καθώς και άδεια ατελούς διακίνησης ειδών προς επεξεργασία από το πλοίο.

Πριν από περίπου 15 μήνες, σε ημερίδα του Ιδρύματος Καραμανλή στον Πειραιά, οι τοπικοί επιχειρηματίες άκουσαν για μία ακόμα φορά υποσχέσεις από πολιτικούς για έναν καλύτερο Πειραιά. Στο διάστημα που μεσολάβησε, ποιες από αυτές τις υποσχέσεις έχουν εκπληρωθεί;

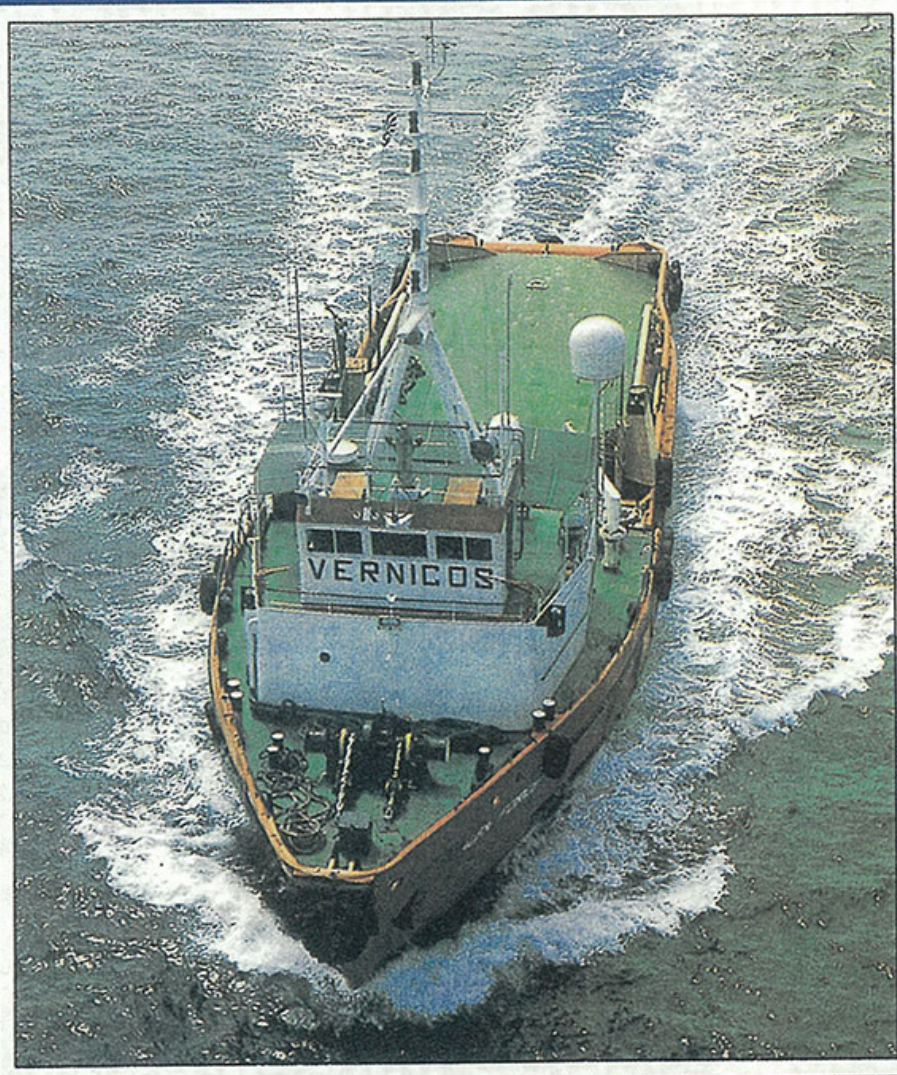
Δεν είχα παραστεί στην εκδήλωση, δεν γνωρίζω ποιες ήταν οι υποσχέσεις, πάντως δεν διαπίστωσα καμία διαφορά στον Πειραιά.





VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851

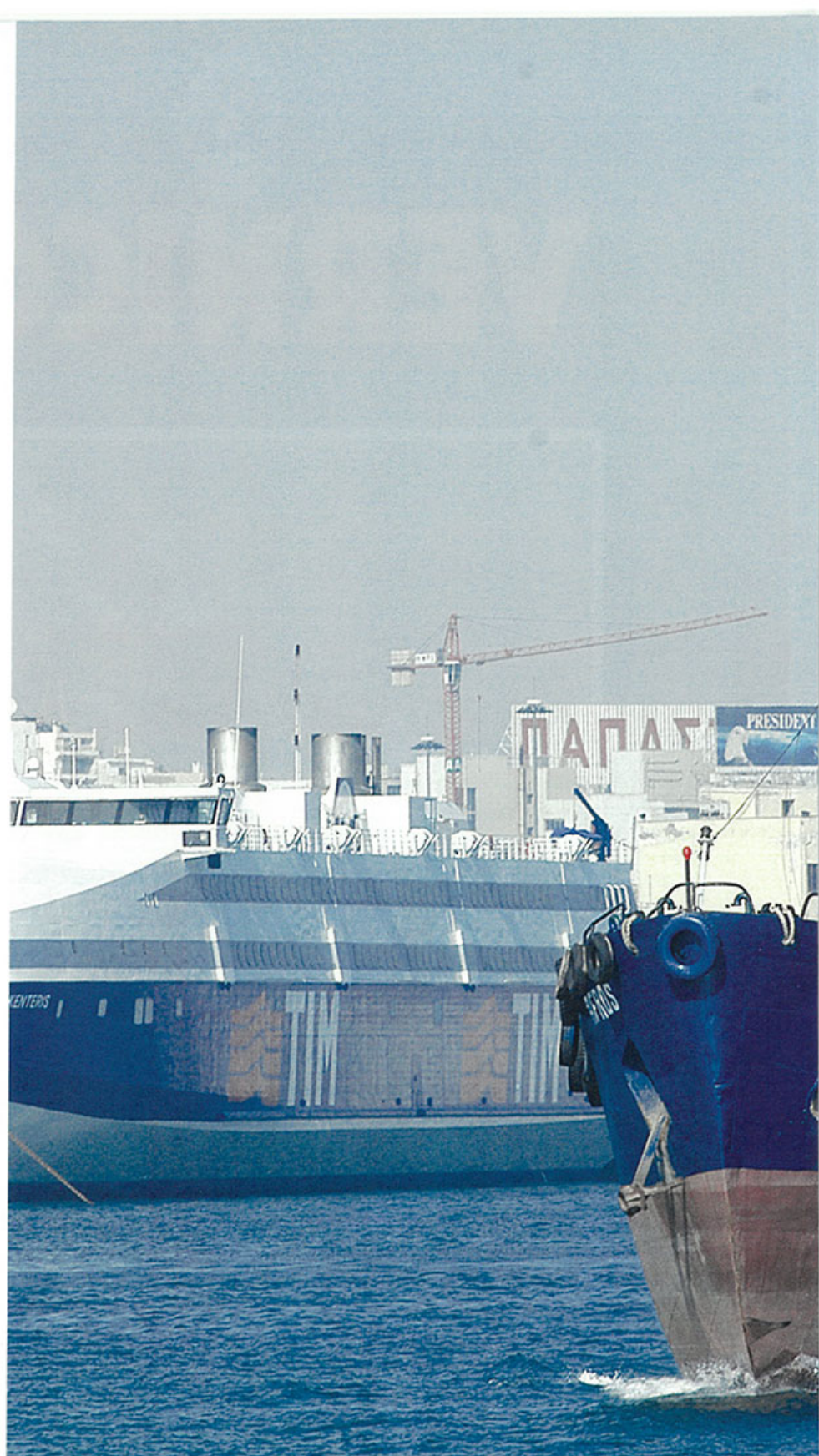


SALVAGE & TOWAGE
POLLUTION FIGHTING

**24 HOUR
SERVICE**

35-39 AKTI MIAOULI STREET, 185 35 PIRAEUS GREECE
TEL.: 210 42 92 201 - 6 • TLX.: 212450 VERN GR. • FAX: 210 42 92 200

FOR YOUR SAFETY AT SEA



αφιέρωμα >>

ΡΥΜΟΥΛΚΑ



Πρόκειται για έναν από τους σημαντικότερους κλάδους όσον αφορά την υποδομή μιας ναυτιλιακής χώρας. Συχνά τους αποκαλούμε «αφανείς ήρωες», ενώ τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος τους, δεν έχουν συγκινήσει ακόμη την Πολιτεία και, ειδικότερα, κάποιον αρμόδιο φορέα. Ο λόγος για τον κλάδο των ρυμουλκών - ναυαγοσωστικών. Στις επόμενες σελίδες παρουσιάζονται τα σκάφη που ανήκουν στα σημαντικότερα ονόματα πλοιοκτητών του ελληνικού ρυμουλκού ναυαγοσωστικού, οι οποίοι, παρά την έλλειψη πολιτικής βούλησης για τη δημιουργία συνθηκών που θα επιτρέψουν στο στόλο τους να είναι ανταγωνιστικός στο διεθνές περιβάλλον, προσπαθούν μόνοι τους να αντεπεξέλθουν στις συνθήκες του αθέμιτου ανταγωνισμού.

N.E. VERNICOS SALVAGE AND TOWAGE Επιτυχής, μακροχρόνια πορεία



Με μια αδιάκοπη ιστορία 150 ετών, η N.E. Vernicos Salvage And Towage είναι η αρχαιότερη εταιρεία ρυμουλκήσεων και ναυαγιάξεων στην ελληνική ναυτική ιστορία. Η δημιουργική πορεία της ξεκίνησε το 1851 από την Κωνσταντινούπολη με την επωνυμία «ΒΟΣΠΟΡΟΣ» και ιδρυτή τον Εμμ. Ν. Βερνίκου.

Από εκείνη την εποχή τα πράγματα έχουν αλλάξει και η 4η γενιά της οικογένειας Βερνίκου

έχει επεκτείνει σήμερα τις δραστηριότητές της στην ποντοπόρο ναυτιλία, στο θαλάσσιο τουρισμό, σε ναυτιλιακές υπηρεσίες και σε άλλες στεριανές εμπορικές και τουριστικές δραστηριότητες.

Η N.E. Vernicos Salvage And Towage δραστηριοποιείται με επιτυχία στις ρυμουλκώσεις ανοικτής θαλάσσης, καθώς και σε υπηρεσίες διάσωσης, τόσο στον ελληνικό χώρο όσο και στο εξωτερικό, χάρις στη συνεργασία που έχει επιτύχει με διεθνούς φήμης ναυαγοσωστικές εταιρείες. Τα πλοία της εταιρείας δραστηριοποιούνται επίσης σε 24ωρη βάση στις ρυμουλκώσεις

λιμένος στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη, κατέχοντας ένα σημαντικό μερίδιο της αγοράς.

Η εταιρεία, πιστή στην επιχειρηματική κληρονομιά της, εφαρμόζει μια πολιτική που στηρίζεται στο τρίπτυχο εφοπλισμός - συντήρηση - οργάνωση γραφείου - ανθρώπινο δυναμικό. Λειτουργεί με βάση τις αρχές της ολικής ποιότητας και επιδεικνύει συνέπεια, αποτελεσματικότητα και ευαισθησία στις ανάγκες των πελατών της, όπως έκανε στη μακροχρόνια πορεία της, γεγονός που έχει καθιερώσει το όνομα Βερνίκος συνώνυμο με τις ρυμουλκώσεις και ναυαγιάξεις.



P/K-N/Γ ΑΓ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ



P/K ΑΓ ΒΑΡΒΑΡΑ

ΓΕΝΙΚΑ ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ

Τύπος: Ρυμουλκό
Γεννήτριες: ΔΥΟ (BUKH) x 50 KW
Έτος κατασκευής: 1974
Μία αντλία πυρκαγιάς 150 M³/HR
Κλάση: Επιθεώρηση εμπορικών πλοίων
Μόνιμο Σύστημα CO₂.
Νηολόγιο: Πειραιάς 10118
ΔΔΣ: SW 9852
ΚΟΧ: 194 - ΚΚΧ: 64
MMSI: 237045900

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Αγκυρες: 2x300 kgs εκάστη
Βίντζι ρυμουλκήσεως: 1
Γάντζος ρυμουλκήσεως: 1
Βαρούλκο αγκυρών: 1
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ
Μήκος ολικό: 30,4 μ.
Πλάτος: 8,3 μ.
Κοίλον: 3,9 μ.
Βύθισμα: 3,2 μ.
ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗ
Κεντρική θέρμανση
Καμπίνες: 3 μονόκλινες
2 τριόκλινες
Κουζίνα
Τραπεζαρία



ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ

Πετρέλαιο: 46 M³
Γλυκό νερό: 14 M³
Δεξαμενή SEWAGE: 10,85 M³
Δεξαμενή ακαθάρτων (SLUDGE): 1 M³
ΤΗΛΕΠΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ
VHF (DSC): 1
VHF: 2
Ραντάρ: 2 UNITRA
Βυθόμετρο: 1 UNITRA
ΕΛΚΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ: 15 TONS
ΤΑΧΥΤΗΤΑ: 12 KNS
ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΝΙΚ. Ε. ΒΕΡΝΙΚΟΣ Ν.Ε.
ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΡΩΩΣΕΩΣ
Κύριες μηχανές: 2x600 BHP
Κατασκευαστής: SULZER (SAL 25)
Μειωτήρας ρεβέρσα: VEB
Έλικα: 1

ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ

Γεννήτριες: 2x125 KW & 2x60KW
Αντλία πυρκαγιάς: 100M³/HR ME
3 κανονάκια
Αντλία Salvage: 400 TON/HR
Bow Thrust: 265 BHP
ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ:
Αγκυρες: 2x750 KGS + 1 εφεδρική 733 KG
Βίντζια ρυμουλκήσεως: 2
Γάντζος ρυμουλκήσεως: 1
Ανυψωτικός γερανός: 3 TONS
ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗ:
Air condition (ζεστό-κρύο)
Κεντρική θέρμανση
Καμπίνες 4 μονόκλινες, 1 δίκλινη, 1 τριόκλινη
Μαγειρείο - δύο τραπεζαρίες
ΤΗΛ/ΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ:
Πλήρης εξοπλισμός: GMDSS
περιοχών A1+A2+A3
Ραντάρ 2
Naftex
Βυθόμετρο
Δορυφορική επικοινωνία: (MINI M) & FAX
VHF
Γυροσκοπική πυξίδα
G.P.S.
Αυτόματος πιλότος

ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ: ΑΛΦΑ ΦΟΡΣ Ναυτική εταιρεία

ΓΕΝΙΚΑ

Τύπος: Ρυμουλκό ναυαγιοσωτικό
Έτος κατασκευής: 12ος 19 75
Κλάση: Επιθεώρηση εμπορικών πλοίων
Νηολόγιο: Πειραιάς 9161
ΔΔΣ: S X 3824
ΚΟΧ: 556 ΚΚΧ: 167
IMO: No 7036137 MMSI: 239249000

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος ολικό: 50,95 μ.
Πλάτος: 11,00 μ.
Κοίλον: 4,25 μ.
Βύθισμα: 3,775

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ

Πετρελαίου: 130 m³
Γλυκού νερού: 80 m³
Ακαθάρτων: 6 m³
F.P. 19,7 m³
A.P. 120 m³

ΕΛΚΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ

(Bollard Pull) 50,67 TON

ΤΑΧΥΤΗΤΑ

14 KNS

ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΡΩΩΣΕΩΣ

Κύριες μηχανές: 2x2.000 BHP
Κατασκευαστής: MIRRLEES BLACKSTONE LTD
Μειωτήρες: LOHMANN'S STOLTERHOHN
Έλικες: 2 μπρούντζινες με χράνη

GIGILINIS Salvage & Towage

Σταθερή πορεία επέκτασης και ανανέωσης



Η εταιρεία GIGILINIS Salvage & Towage είναι μέλος του Ναυτικού Ομίλου Γκιγκιλίνη, που ιδρύθηκε πριν από 45 χρό-

νια από τον κ. Μιχαήλ Γκιγκιλίνη, πατέρα του σημερινού Managing Director της εταιρείας, κ. Αλέξανδρου Γκιγκιλίνη. Η εταιρεία, που δραστηριοποιείται στο χώρο των ρυμουλκίσεων και ναυαγισειρών, είναι μέλος του ISU (International Salvage Union) και πιστοποιημένη από τον ABS με ISO 9001:2000, και ακολουθεί μια σταθερά ανοδική πορεία επέκτασης και ανανέωσης του στόλου της, με στόχο ακόμα πιο ποιοτικές και εξειδικευμένες παρεχόμενες υπηρεσίες, ιδίως σε ωκεάνιες ρυμουλκίσεις και ναυαγισειρές, εργασίες πυρόσβεσης και ελέγχου πετρελαιοκηλίδων, απορρύπανσης, αποκολλήσεις, υποθαλάσσιες επιθεωρήσεις και ρυμουλκίσεις λιμένος.

Ο στόλος της αποτελείται σήμερα από οκτώ (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 ρυμουλκίσεις και ναυαγισειρές διεθνώς. Ανάμεσα σε αυτά, τα P/K-N/G πλοία α) «Captain Michalis», ηλικίας 27 ετών, ιπποδύναμης 5.500 IHP, β) «Ελλάς», ηλικίας 29 ετών, ιπποδύναμης 6.500 IHP, γ) «Μακεδών II», ηλικίας 19 ετών, ιπποδύναμης 6.300 IHP, δ) «Ευρώπη», ηλικίας 18 ετών, ιπποδύναμης 4.800 IHP, αποτελούν αγορές της τελευταίας τετραετίας και δραστηριοποιούνται, κυρίως τα δύο πρώτα, σε ρυμουλκίσεις ανοικτής θαλάσσης και ωκεάνιες καθώς επίσης σε διασωστικές εργασίες στον ελληνικό και διεθνή χώρο (Μεσόγειο, Μαύρη και Ερυθρά Θάλασσα, Περσικό Κόλπο, Δυτική Αφρική, Ιν-

δικό και Ατλαντικό Ωκεανό), ενώ τα δύο τελευταία με σχετικά πιο περιορισμένο γεωγραφικό πλάτος, απασχολούνται επίσης σε ρυμουλκίσεις και πυρασφάλειες μεγάλων δεξαμενόπλοιων, όταν βρίσκονται στα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και της Καβάλας. Όλες οι μονάδες είναι επανδρωμένες με ειδικά εκπαιδευμένα πληρώματα και εφοδιασμένες με εξειδικευμένο τεχνικό εξοπλισμό και εξοπλισμό ρυμουλκίσης, ενώ είναι εξοπλισμένες με σύγχρονα συστήματα ναυσιπλοΐας και τηλεπικοινωνιών, ώστε να παρέχουν άριστες και αποτελεσματικές υπηρεσίες.

Από τα ανωτέρω το P/K-N/G «Ευρώπη», 18 ετών, B.P. 50 Tons, με ελληνική σημαία και νηογνώμονα HMMI, που αποτελεί αγορά του 2003, είναι το πλέον σύγχρονο πλοίο της εταιρείας, με νέο και υπερσύγχρονο ηλεκτρομηχανολογικό, ναυτιλιακό και ηλεκτρονικό εξοπλισμό. Είναι εφοδιασμένο με αρτιότατο εξοπλισμό ρυμουλκίσης και ναυαγίαίρεσης, με μέσα πυρόσβεσης και pollution combat, καθώς και με υπερσύγχρονα συστήματα τηλεπικοινωνιών.

Η εταιρεία GIGILINIS Salvage & Towage δικαιούται ωστόσο να είναι περήφανη και για το νεοαποκτηθέν P/K - N/G «Captain Michalis», B.P. 48 Tons, με σημαία Marshall Islands και νηογνώμονα ABS, που προσαρτήθηκε στο στόλο της το Σεπτέμβριο του 2004, το οποίο πέραν όλων των άλλων είναι κατασκευασμένο και με εξοπλισμό anchor handling, καθώς και για το P/K - N/G «Ελλάς», B.P. 75 Tons, με ελληνική σημαία και ελληνικό νηογνώμονα, το οποίο, εξοπλισμένο με σύγχρονο τεχνικό εξοπλισμό και συστήματα ασφάλειας, και επανδρωμένο με άρτια εκπαιδευμένα πληρώματα, απασχολείται συνεχώς σε ρυμουλκίσεις ανοικτής θαλάσσης.





M/T - S/T «CAPTAIN MICHALIS» FULL SPECIFICATIONS

CATEGORY: OCEAN GOING TUG, FIRE FIGHTING, SALVAGE & ANCHOR HANDLING

BUILDERS: LANGSTEN SLIP & BATBYGGERY A/S NORWAY YEAR :1978

FLAG: MARSHALL ISLANDS, REGISTRY MAJURO2168 CALL SIGN:V7G58 IMO No :7419690

CLASSIFICATION: A.B.S

Bollard pull (t): 48 **Speed (knots):** 13

TONNAGE/DIMENSIONS

GRT (t): 399,73

LOA (m): 34,80 **BEAM (m):** 10,02

DRAFT (m): 4,90 **DEPTH (m):** 5,20

MACHINERY

MAIN ENGINE 2X WINCHMAN 7 AX - BHP

2x2.100 TOTAL 4.200BHP ,IHP 5.500

PROPULSION: TWIN SCREW, VARIABLE PITCH IN

FIXED NOZZLES

BOW THRUSTER: 1x 275BHP CATERPILLAR

MANOEUVRING: PNEUMATIC REMOTE CONTROL

AUXILIARY 2 x 200 KVA VOLVO PENTA AND

1CUMMINS 100KVA

TANK CAPACITIES

BUNKER (m3): 340 **WATER (T):** 40

EMERGENCY INTERVENTION/ SALVAGE

EQUIPMENT

FOAM TANK (ltrs): 400 PLUS EXTRA DRUMS

PORTABLE FIRE & SALVAGE PUMP (DIESEL ENG)

CAPACITY 18M3/HOUR

2" HOSES/CAPACITY 50 CBM/HR

DIVER APPARATUS: YES

ANTIPOLLUTION EQUIPMENTS: YES

TOWING EQUIPMENT

TOWING WINCH SINGLE DRUM 1000M x 50MM

EACH AND ANCHOR HANDLING DRUM

500x44MM

PNEUMATIC REMOTE CONTROL FROM WHEELHOUSE

ADDITIONAL DATA

CRANE FITTED FOR 5 TONS

ACCOMMODATION (BERTHS) 13

NAVIGATION AND COMMUNICATION EQUIPMENT

INCLUDES:2RADAR,GMDSS A1+A2+A3,

2 INMARSAT C, NERA WORLD PHONE MARINE

MINI M, 4VHF, 2GPS, NAVTEX, EPIRB, SART,

ECHO SOUNDER, AIS, GYRO COMPASS, MAGNETIC

COMPASS, AUTOPILOT

MOST OF ABOVE EQUIPMENT IS FURUNO AND

SAILOR INSTALLED IN 2005



M/T - S/T "EUROPE" FULL SPECIFICATIONS

CATEGORY: OCEAN GOING TUG, FIRE FIGHTING, SALVAGE

BUILDERS: BACINO DI CARENAGGIO SPA ITALY 1986

FLAG GREECE, PORT THESSALONIKI REG 244 CALL

SIGN: SY3511 IMO No. 8518168

CLASSIFICATION: HELLENIC MERCHANT SHIPS

INSPECTORATE

Bollard pull (t): 50 **Speed (knots):** 13,5

TONNAGE/DIMENSIONS

GRT(t): 284,01

LOA(m): 36 **BEAM (m):** 9,90

DRAFT (m): 4.775 **DEPTH(m):** 5,40

MACHINERY

MAIN ENGINE: NIKITA8MG 28H6 (NEW) BHP 3.530, IHP 4.800

PROPULSION: SINGLE SCREW, CONTROLLABLE PITCH, IN CORT NOZZLE

MANOEUVRING: PNEUMATIC REMOTE CONTROL

AUXILIARY 3 X 200KVA

TANK CAPACITIES

BUNKER (m3): 200 **WATER (T):** 50

EMERGENCY INTERVENTION/ SALVAGE EQUIPMENT

FOAM TANK (ltrs): 1000

PORTABLE FIRE & SALVAGE PUMP (DIESEL ENG)

CAPACITY 18M3/HOUR

FIRE & SALVAGE PUMPS ASSAM AT DIESEL GENERATORS (2) CAPACITY 220/500M3/h

MONITORS: 2

ELECTRICITY DIVING PUMP: MAX HEAD 46M **CAPACITY (t)** 50/HOUR

ELECTRICITY DIVING PUMP: MAX HEAD 25M **CAPACITY (t)** 40/HOUR

ELECTRICITY DIVING PUMP: MAX HEAD 25M **CAPACITY (t)** 20/HOUR

DIVER APPARATUS: YES

ANTIPOLLUTION EQUIPMENT: 1 TRITON -196 & POSEIDON 2000

TOWING EQUIPMENT

TOWING HOOK PNEUMATIC REMOTE CONTROL FROM WHEELHOUSE

TOWING WINCH 1 WIRE 1000M X 48MM

SPARE WIRE 500M X 44MM ON SECOND DRUM

ADDITIONAL DATA

CRANE FITTED FOR 5 TONS

ACCOMMODATION (BERTHS) 12

NAVIGATION AND COMMUNICATION EQUIPMENT

INCLUDES: 2 RADARS, GMDSS A1+A2+A3,

2 INMARSAT C, NERA WORLD PHONE MARINE MINI

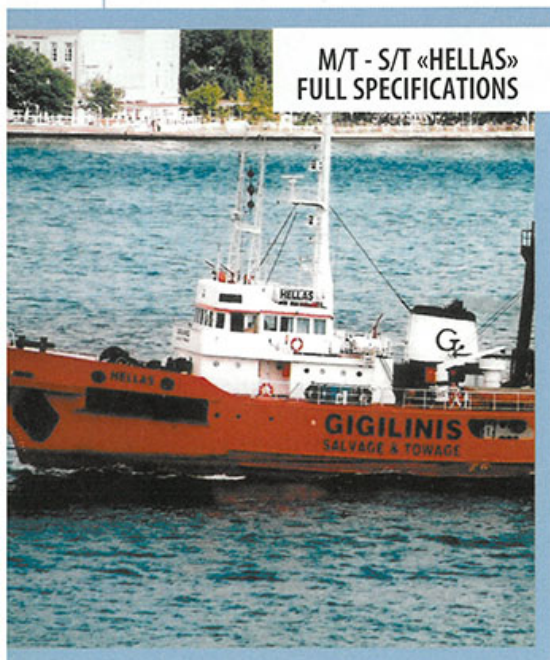
M, 4VHF, 2GPS, NAYTEX, EPIRB, SART,

ECHO SOUNDER, AIS, GYRO COMPASS, MAGNETIC

COMPASS, AUTOPILOT

ALL ABOVE EQUIPMENT ARE FURUNO AND SAILOR

INSTALLED IN 2005



M/T - S/T «HELLAS» FULL SPECIFICATIONS

CATEGORY: OCEAN GOING TUG, FIRE FIGHTING, SALVAGE

BUILDERS: MATSURA TEKKO ZOSEN 1975

FLAG GREECE, PORT THESSALONIKI REG 237 CALL

SIGN: SW3547 IMO No :7419690

CLASSIFICATION: HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

Bollard pull (t): 75,1 **Speed (knots):** 14

TONNAGE/DIMENSIONS

GRT (t): 493,39

LOA (m): 50,50 **BEAM (m):** 10

DRAFT(m): 5.00 **DEPTH(m):** 5,20

MACHINERY

MAIN ENGINE 2X8CYL-8M32CH4C FUJI SEIKAKUSHO

BHP 2X2.600 **TOTAL** 5.200BHP, IHP 6.500

PROPULSION: TWIN SCREW, FIXED PITCH IN CORT NOZZLES

MANOEUVRING: PNEUMATIC REMOTE CONTROL

AUXILIARY 3 X 200KVA

TANK CAPACITIES

BUNKER (m3): 450 **WATER (T):** 70

EMERGENCY INTERVENTION

SALVAGE EQUIPMENT

FOAM TANK (ltrs): 400 PLUS EXTRA DRUMS

PORTABLE FIRE & SALVAGE PUMP (DIESEL ENG)

CAPACITY 18M3/HOUR

FIRE & SALVAGE PUMPS ASSAM AT DIESEL GENERATORS (2) CAPACITY 37/80M3/h

MONITORS: 3 FIXED UNITS

DIVER APPARATUS: YES

ANTIPOLLUTION EQUIPMENT: 1 TRITON -196 &

POSEIDON 2000

TOWING EQUIPMENT

TOWING HOOK PNEUMATIC REMOTE CONTROL FROM WHEELHOUSE

TOWING WINCH DOUBLE DRUM 1000M X 56MM EACH

ADDITIONAL DATA

CRANE FITTED FOR 5 TONS

ACCOMMODATION (BERTHS) 14

NAVIGATION AND COMMUNICATION EQUIPMENT

INCLUDES: 2RADAR, GMDSS A1+A2+A3, 2 INMARSAT

C, NERA WORLD PHONE MARINE MINI M, 4VHF,

2GPS, NAYTEX, EPIRB, SART, ECHO SOUNDER, AIS,

GYRO COMPASS, MAGNETIC COMPASS, AUTOPILOT

ALL ABOVE EQUIPMENT IS FURUNO AND SAILOR

INSTALLED IN 2004

Τα κορυφαία καλώδια HELKAMA ήρθαν και στην Ελλάδα
αποκλειστικά σε επιλεγμένους διανομείς



Τώρα η HELKAMA μιλάει Ελληνικά

Καλώδια ναυτικού τύπου, **επιβραδυντικά της φλόγας** (flame retardant - IEC332-3cat A), **ελεύθερα αλογόνων** (Halogen Free) και **πυράντοχα** (Fire Resisting - IEC 331).

Κατάλληλα για εγκαταστάσεις ισχύος, ελέγχου και επικοινωνίας, εγκεκριμένα απ' όλους τους **μεγάλους νηογνώμονες**.

Σε κάθε εγκατάσταση, μικρή ή μεγάλη, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, εκεί που η ποιότητα και ο χρόνος μετράνε, η **HELKAMA είναι η πιο αξιόπιστη επιλογή**.

HELKAMA
SHIPBOARD CABLES

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΑΘΕΣΗ: Γ. ΑΠΟΣΤΟΛΙΔΗΣ & ΣΙΑ ΜΕΣΟΛΟΓΙΟΥ 30 & ΑΙΤΩΛΙΚΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑΣ 185 45
ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟ : 210 4190810, 210 4110614 FAX: 210 4110615 www.commercialharmony.gr



COMMERCIAL HARMONY
MARINE ELECTRICAL COMPONENTS SUPPLY COMPANY



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

TSVLIRIS (Shipping) Ltd

Οι πολύπλευρες δραστηριότητες του Ομίλου Τσαβλέρη



Με εμπειρία σαράντα ετών (1964-2004) στον τομέα των ναυαγιαίρεσεων και ρυμουλκήσεων, ο Όμιλος Τσαβλέρη αποτελεί σήμερα ένα από τα σημαντικότερα ονόματα διεθνώς. Έχει ολοκληρώσει πάνω από 1.500 επιχειρήσεις, οι περισσότερες με σύμβαση Lloyd's Open Form - LOF, και είναι η πρώτη δύναμη σε διασώσεις σε παγκόσμια κλίμακα με τη δυνατότητα της ταχύτερης επέμβασης πα-

γκοσμίως. Είναι μια ιδιωτική επιχείρηση με πολύπλευρες δραστηριότητες, ναυαγιαίρεσεις, ρυμουλκήσεις, ανελκύνσεις, επιθαλάσσιες αρωγές, προστασία πλοίων και φορτίων, καταπολέμηση θαλάσσιων ρυπάνσεων, υποβρύχιες εργασίες, πυρόσβεση και παροχή πολλών άλλων συναφών υπηρεσιών.

Ο Όμιλος Τσαβλέρη διαθέτει σε ετοιμότητα έναν ισχυρότατο στόλο ναυαγοσωστικών/ρυμουλκών, που σταθμεύουν σε διάφορα σημεία ανά την υφήλιο, και απαρτίζεται από μονάδες ιδιόκτητες, από μονάδες μισθωμένες με ναυ-

λοσύμφωνο/κοινοπραξία ή leasing και από μονάδες συμβεβλημένες σε κάποια άλλη μεμονωμένη βάση εργασίας. Παράλληλα, διατίθεται ένας τεράστιος εξοπλισμός στήριξης, «το υλικό ναυαγιαίρεσης», σε αποθήκες εντός και εκτός Ελλάδος, συνήθως σε containers για άμεση αποστολή.

Πιο αναλυτικά, στο στόλο του ομίλου συγκαταλέγονται τα δύο μεγαλύτερα και ισχυρότερα ναυαγοσωστικά στον κόσμο, το «Fotiy Krylon» και το αδελφό πλοίο «Nikolay Chiker». Οι μονάδες αυτές -μαζί με το ναυαγοσωστικό SB-



Fotiy Krylov: (μπροστά) Ελικοδρόμιο 140 τετραγωνικών μέτρων στην πλώρη



408- ανήκουν στο ρωσικό Πολεμικό Ναυτικό και μέσω της Tsavliris Russ Worldwide Salvage & Towage -υπό καθεστώς κοινοπραξίας- εντάσσονται στον Όμιλο Τσαβλίρη. Είναι ναυαγιστικά παντός καιρού (διπλέλικο ωκεανόπορα ρυμουλκά-ναυαγιστικά), τα οποία κατασκευάστηκαν στη Φινλανδία το 1989. Το καθένα από αυτά έχει μήκος 100 μέτρα, είναι 5.250 κόρων και φέρει συνολικά 7.500 μέτρα σύρμα ρυμούλκησης.

Μερικά από τα προτερήματά τους είναι: οι 4 κύριες μηχανές συνολικής ιπποδύναμης 25.000 hp, δωδεκακύλινδρες diesel (διάταξη V) Wartsila σε δύο ανεξάρτητα μηχανοστάσια και έξι ηλεκτρογεννήτριες: δύο shaft (αξονικές) x1.150 kw, δύο dieselx620 kw, μία λιμένοςx400 kw και μία emergencyx200 kw. Με άλλα λόγια, η ηλεκτροδοτική τους ικανότητα είναι τόσο ώστε να μπορεί (το καθένα) να εξυπηρετήσει μια κωμόπολη σαν το Λαύριο.

Αναπτύσσουν μέγιστη ταχύτητα 19 κόμβων (με τις τέσσερις μηχανές) και υπηρεσιακή 14 κόμβων (με τις δύο μηχανές) και έχουν αυτονομία δράσης 35 ημέρες με υπηρεσιακή ταχύτητα (χωρητικότητα δεξαμενών καυσίμων 1.400 τόνοι). Φέρει επίσης -το κάθε ένα από αυτά τα ναυαγιστικά- δύο προπέλες τετρά-



Κατάστρωμα Nikolay Chiker: (στο βάθος) Ο εξοπλισμός έλξης που περιλαμβάνει δύο και ένα δευτερεύον βαρούλκα ρυμούλκησης με διπλές ανέμες και με συρματόσχοινο 1.500 μέτρων

φυλλες KaMeWa μεταβλητού βήματος, εντός χοάνης, διαμέτρου 4,6 μέτρων η κάθε μια, ένα πλωριό thruster 1.000 kh και δύο πηδάλια. Ο εξοπλισμός έλξης περιλαμβάνει δύο και ένα δευτερεύον βαρούλκα ρυμούλκησης με διπλές ανέμες και με συρματόσχοινο 1.500 μέτρων η κάθε μία, ενώ η πιστοποιημένη ελκτική δύναμη (με τα κύρια βαρούλκα) είναι 248,6 τόνοι. Επίσης, φέρουν έναν τηλεσκοπικό γερανό στην πλήρη ανυψωτικής ικανότητας 3 τόνων, και δύο στην πρύμη ανυψωτικής ικανότητας 8 τόνων ο καθένας.

Ο εξοπλισμός πυρόσβεσης περιλαμβάνει τρία κανόνια στην κύρια γέφυρα και ένα στον κύριο ιστό τηλεκατευθυνόμενα από τη γέφυρα (joystick system) με μέγιστη παροχή για το καθένα 900 κυβικά μέτρα/ώρα σε απόσταση μέχρι 120 μέτρα. Τα πλοία επίσης διαθέτουν σύστημα αυτοπροστασίας (water curtain system), που τους επιτρέπει να δρουν και σε ραδιενεργές περιοχές, ενώ έχουν μεγάλες δυνατότητες αντιρρύπανσης (πολλαπλά μέσα αντιμετώπισης πετρελαιοκηλίδων με αντλητική ικανότητα 2.000 κυβικών μέτρων/ώρα). Τα σωστικά μέσα περιλαμβάνουν δύο σωσίβιους λέμβους, κλειστού τύπου, χωρητικότητας 72 ατόμων η κάθε μία και τέσσερις σωστικές σχεδίες των 20 ατόμων.

Τέλος, το καθένα από αυτά τα ναυαγοσωστικά διαθέτει καμπίνες για 72 άτομα, δύο γυμναστήρια και δύο σάουνες, νοσοκομείο, σταθμό καταδύσεων και ελικοδρόμιο 140 τετραγωνικών μέτρων στην πλήρη.

Το «Fotiy Krylon» σταθμεύει μόνιμα σε ένα από τα πιο νευραλγικά σημεία του Β. Ατλαντικού Ωκεανού, στις Αζόρες (Ponta Delgada), ενώ το αδελφικό του σκάφος «Nikolay Chiker» σταθμεύει στη Ν. Αφρική και συγκεκριμένα στο Κέιπ Τάουν. Πέρα από σημαντικές ναυαγαιρέσεις, όπως του «Castor» και του «MSC Carla», τα δύο ναυαγοσωστικά έχουν διεκπεραιώσει και ένα μεγάλο αριθμό ρυμούλκησης με υψηλό βαθμό δυσκολίας, όπως της πλωτής δεξαμενής 350 μέτρων Super Bacino, των πλωτών γεωτρήσεων Eirik Raude και Atwood Eagle, καθώς και του αεροπλανοφόρου Varyag από τα Δαρδανέλια στην Κίνα, μια ρυμούλκηση 15.500 μιλίων.

Στο στόλο του Ομίλου Τσαβλίρη συγκαταλέγονται επίσης το «SB-408» -12.000 hp ιπποδύναμη, 100 τόνους ελκτική δύναμη, 14 κόμβους μέγιστη ταχύτητα- το οποίο σταθμεύει στη Σρι Λάνκα (Colombo), καθώς και το «Leopard» -10.000 hp ιπποδύναμη, 90 τόνους ελκτική δύναμη, 12 κόμβους μέγιστη ταχύτητα- που σταθμεύει στο Ν. Ατλαντικό (Cape Verde Islands). Τέλος, στον ελλαδικό χώρο και συγκεκριμένα στον Πειραιά σταθμεύει το «Μέγας Αλέξανδρος» -10.000 hp ιπποδύναμη, 80 τόνους ελκτική δύναμη, 17 κόμβους μέγιστη ταχύτητα- και ο «Ερμής» στην Πάτρα.



μεταλλική τέχνη

 **METALLOVIOTECHNIKI A.B.E.E.**

Βιομηχανικά και Ναυτιλιακά Ανταλλακτικά



Montero®

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

NEPTUNE TECHNICAL AGENCIES LTD

MARINE CONSULTANTS AND SURVEYORS - SHIPYARD REPRESENTATIVES

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

SHIPREPAIRS IN THE BALTIC SEA

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

Stockholm

Tallinn

Riga

Klaipeda

Western Shipyard

Tallin Shipyard

Vyborg Shipyard

Προχωρώντας

με ΚΕΚΤΗΜΕΝΗ ταχύτητα



Η ελληνική εμπορική ναυτιλία, ακολουθώντας το ναυτιλιακό κύκλο, συνεχίζει την πορεία της προς ένα άγνωστο μέλλον. Σε μια περίοδο που το ελληνικό πλοίο μεσουρανεί και καταρρίπτει το ένα ρεκόρ μετά το άλλο, δεν βλέπουμε να σταματήσουμε και να κοιτάξουμε για λίγο πίσω.

Να θυμηθούμε από πού ερχόμαστε και να συνειδητοποιήσουμε πού πάμε.

Του Άλκη Κορρέ, Δόκτορας Πανεπιστημίου Αιγαίου >>



Στο παρελθόν, έχουν υπάρξει πολύ σημαντικοί παράγοντες, οι οποίοι έδωσαν στην Ελλάδα τη δυνατότητα να προηγηθεί από άλλες χώρες σ' αυτόν τον τομέα. Οι παράγοντες αυτοί ήταν η φτώχεια στην ελληνική ενδοχώρα, η έλλειψη προοπτικών απασχόλησης στο νησί, η ναυτοσύνη που ξεκινούσε από τα ψαράδικα, η εξέλιξη κοινωνικών δομών στα νησιά, οι οποίες υποστήριζαν το



επάγγελμα του ναυτικού με την ανάθεση καθηκόντων συνολικής επίβλεψης και διαχείρισης στις γυναίκες, και ούτω καθεξής.

Τα χρήματα δεν ήταν ποτέ το δυνατό σημείο των Ελλήνων. Υπήρχαν βεβαίως ανέκαθεν φτωχότεροι και πλουσιότεροι άνθρωποι στα νησιά, αλλά δεν υπήρχαν τράπεζες. Ακόμα και μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ήταν σύνηθες τα βαπόρια

να αγοράζονται με συνεισφορές από περισσότερους και όχι από έναν. Όποιος δεν το θυμάται, ας ανοίξει το εξαίρετο πόνημα της Χαρλαύτη και του Θεοτοκά με το παράδοξο όνομα «Ευπόμψη» και θα πειστεί. Αξίζει ίσως τον κόπο να εξετάσουμε ένα ένα, ποια από αυτά τα ζητήματα εξακολουθούν να ισχύουν.

Κατά τη γνώμη μου ο σημαντικότερος από όλους τους παράγοντες που δημιούργησαν την ελληνική ναυτοσύνη είναι η ανάγκη, δηλαδή, η αδυναμία των νησιών να υποστηρίξουν μια αξιοπρεπή ζωή για τους νέους. Στα μεσοπολεμικά χρόνια και κυρίως μετά το 1960, τα ελληνικά νησιά ευτύχησαν να γνωρίσουν μια πρωτοφανή άνοδο και να πλησιάσουν το βιοτικό επίπεδο των μεγάλων ελληνικών πόλεων.

Τα νησιά μας, με την πρόοδο του τουρισμού και την άνοδο του οικονομικού μας επιπέδου, δεν θέτουν σήμερα πειστικά προβλήματα επιβίωσης στους νέους. Αντιθέτως, θα έλεγα, οι νησιωτικές περιοχές δείχνουν ότι είναι από τις πρώτες στην Ελλάδα που συγκρατούν τους νέους τους. Όσο και να φανεί περίεργο, περισσότεροι νέοι σήμερα γίνονται δεκτοί στις Σχολές Εμπορικού Ναυτικού από αστικές και ηπειρωτικές περιοχές της χώρας παρά από τις παραδοσιακά ναυτικές περιοχές. Κατά συνέπεια είναι ασφαλές να καταλήξουμε ότι ο παράγον «ανάγκη επιβίωσης» έχει εν πολλοίς εκλείψει. Επιβίω-



ση, συχνά πολύ καλής ποιότητας, μπορεί να εξασφαλιστεί και χωρίς μπάρκο.

Στα παλιά χρόνια η ναυτική παιδεία ήταν συμφυής με τη ζωή. Τα παιδιά περνούσαν την ημέρα τους κοντά στη θάλασσα ή μέσα σε αυτή, βοηθούσαν τους πατεράδες και τους μπαρμπάδες τους με τα ψάρια και τα δίχτυα, φρόντιζαν τη συντήρηση της βάρκας και των εργαλείων, παρατηρούσαν το πώς την κατευθύνει κανείς με τα πανιά ή με τα κουπιά και γενικά ζούσαν μια ζωή προσανατολισμένη στα πλεούμενα. Το παρελθόν αλλά και το μέλλον ήταν συνδεδεμένα με αυτά. Η ναυτική παιδεία άρχιζε από πολύ νωρίς, έτσι ώστε ο εικοσαετής νέος να είναι πια έμπειρος ψαράς, ικανός καπετάνιος και εν γένει έτοιμος να ανοίξει και να συντηρήσει ένα δικό του σπίτι.

Η σημερινή ναυτική παιδεία είναι τελείως διαφορετική. Δεν αρχίζει από πολύ νωρίς, δεν διαρκεί πολλά χρόνια, έχει χαρακτήρα σχολικό και ο απόφοιτός της θα χρειαστεί πολλά χρόνια για να πλοιαρχεύσει. Η ναυτική παιδεία του τότε έφτιαχνε καπετάνιους, έστω για μικρά σκάφη. Η σημερινή κατασκευάζει αξιωματικούς που θα περάσουν τουλάχιστο δέκα χρόνια πριν αναλάβουν πλοίο. Η έννοια του πλοιοκτήτη ήταν πολύ πιο κοντά στο νέο στο νησί τότε, απ' ό,τι στο νέο αξιωματικό σήμερα.

Οι κοινωνικές δομές του ελληνικού νησιού, αυτές που έλκουν την καταγωγή από χιλιάδες χρόνια απουσίας των αν-

δρών στη θάλασσα, έχουν αρχίσει πλέον να ξεφτίζουν. Αν και πολλοί άνδρες εξακολουθούν να λείπουν σε ταξίδια, τα τοπικά πρότυπα έχουν διαβρωθεί από την τηλεόραση και το δυτικό τρόπο ζωής και οι νέες γυναίκες δεν ενθουσιάζονται με τον παραδοσιακό ρόλο της συζύγου ναυτικού. Δεν μπορεί κανείς πια να μιλήσει για υποστηρικτικές του ναυτικού επαγγέλματος κοινωνικές δομές. Τις συμπάρει ο κοινωνική εξέλιξη.

Με άλλα λόγια, οι περισσότεροι -αν όχι όλοι- παράγοντες που συντέλεσαν για την ανάδειξη του Έλληνα στο χώρο της ναυτιλίας δεν ασκούν σήμερα σημαντική επίδραση. Παράλληλα, ο αριθμός των ναυτικών μας έπεσε μέσα σε μια εικοσιπενταετία από 100.000 σε λιγότερο από 20.000.

Τι διατηρούμε όμως;

Υπάρχουν σήμερα πλεονεκτήματα που δεν υπήρχαν στο παρελθόν. Άμεση πρόσβαση σε κεφάλαια -δανειακά ή όχι-, μεγάλη πείρα στη διαχείριση στόλων, άριστη πρόσβαση σ' όλα αυτά που συναπαρτίζουν το ναυτιλιακό κύκλωμα και αρκετές μεγάλες εταιρείες. Το μεγάλο ερώτημα είναι αν θα μπορέσουμε να αξιοποιήσουμε όλα αυτά χωρίς επαγγελματίες ναυτικούς, ή -ακόμη χειρότερο- με ναυ-

τικούς που ήρθαν στη ναυτιλία λόγω χαμηλών επιδόσεων στο σχολείο.

Χρειαζόμαστε επειγόντως μια στρατηγική που θα εξασφαλίζει τη συνέχεια παροχής ποιοτικών υπηρεσιών Ελλήνων στα πλοία και είναι προφανές ότι τα προηγούμενα χρόνια, από το 1970 και μετά, καταφέραμε το εντελώς αντίθετο. Η ναυτιλία δεν προηγείται στις επιλογές των



νέων όπως παλιά, έπεται. Αυτό πρέπει να αλλάξει, και καλά θα κάνουν οι εφοπλιστικές ενώσεις να το καταλάβουν. Το ζήτημα δεν προσφέρεται για ομφαλοσκοπήση, ούτε για απλή διαχείριση. Χρειάζεται άμεση υποστήριξη από την κορυφή και στρατηγικό σχεδιασμό με μακροχρόνια προοπτική. Τώρα είναι η ευκαιρία, που οι δουλειές στη στεριά λιγότεψαν και τα λεφτά που δίνουν είναι πενιχρά.

Be surprised by the service. Be in safe hands

BM
barbados maritime
ship registry
safe hands
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

AP. 811/2007 • 6-7/2007 • ΤΟΜ. 5/93

Ναυτική ασφάλεια:
Προτεραιότητες και
δεσμεύσεις

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



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

Ποιος θέλει την «αναβάθμιση» της Ναυτικής Εκπαίδευσης και διατί

Στο τεύχος Φεβρουαρίου των «Ν.Χ.» το «μέλος της Επιτροπής Αναβάθμισης της Ναυτικής Εκπαίδευσης - ΥΕΝ» κ. Α. Κουτρομπής ανησυχεί και καταγγέλλει με αγανάκτηση «τα πάσης φύσεως υπολείπόμενα μικροσυμφέροντα, σε μια χώρα που δυστυχώς μαστίζεται από τη συναλλαγή, το ρουσφέτι, την αναξιοκρατία και τη διαπλοκή. (Και όπου η Ναυτική Εκπαίδευση.) Αποτελεί σίγουρα σπουδαίο εμπορικό αντικείμενο για πολλούς, φροντιστήρια, προετοιμασίες, εξετάσεις, πιστοποιήσεις και πάει λέγοντας για πολλά χρόνια». (Οι υπογραμμίσεις είναι του γράφοντος.) Γνωρίζουμε φυσικά ότι δεν είναι «πολλοί», αλλ' αντιθέτως πολύ λίγοι, αυτοί που μονοπωλιακά ασκούν όλες ανεξαιρέτως τις ως άνω δραστηριότητες και που κατ' αποκλειστικότητα διατηρούν αυτές τις αρμοδιότητες, «για πάρα πολλά χρόνια» (25 για την ακρίβεια). Αυτοί, δε, οι πολύ λίγοι είναι το ισχυρό κρατικοδίαιτο καθηγητικό κατεστημένο, δεδομένου ότι η ιδιωτική πρωτοβουλία έχει αποκλειστεί απ' αυτόν τον τομέα της ναυτιλίας, για πάρα πολλά χρόνια (25 για την ακρίβεια). Παρά το γεγονός ότι ο ιδιωτικός τομέας έχει φέρει στην Ελλάδα «την παγκόσμια πρωτιά της μεγαλύτερης ναυτιλίας» όπως προσφυώς γράφει ο κ. Α.Κ. στο άρθρο του. Αυτά, γενικά, καθ' όσον αφορά το εν λόγω άρθρο, σε μερικά σημεία του οποίου ιδιαίτερος προσήκει λόγος:

- α) Ο ΥΕΝ συγκρότησε το Σεπτέμβριο '94 πολυμελή Επιτροπή «Αναβάθμισης» της Ν.Ε. -μέλος της οποίας ήτο ο κ. Α.Κ., όπως κι εγώ- μετά δε από 10 συνεδριάσεις η επιτροπή ολοκλήρωσε και υπέβαλε, τέλος Δεκεμβρίου, την εισηγητική έκθεσή της, οπότε και εξέπνευσε η ιδιότητά μας ως μελών. Πέραν τούτου ο κ. Α.Κ. παρέστη σε 3 μόνο συνεδριάσεις, παραιτήθη δε περαιτέρω συμμετοχής δι' επιστολής του με ημερομηνία 28/11/04. Υποθέτω ότι η ιδιότητά μας ως μελών έχει ήδη εκπνεύσει -του κ. Α.Κ. κάπως πρόωρα-, και μόνον διά λόγους εντυπώσεων θα ήτο πλέον δυνατόν να επικαλούμεθα αυτήν την ιδιότητα.
- β) Διατυπώνεται στο άρθρο η απορία: πώς μπορεί η ναυτιλία μας -πρώτη παγκοσμίως- να ανέχεται αξιωματικούς που στερούνται τίτλων, «ισοτίμων, αν όχι ακόμη και ανώτερων πανεπιστημίου;» Θα δανειστώ εδώ έναν απλό αλλά σαφή αγγλικό αφορισμό, καθ' όσον αφορά το επάγγελμα του αξ/κού του Ε.Ν., «a multi skilled profession». Ο κ. Α.Κ. θα γνωρίζει ότι από πολλές επιστήμες οι αξ/κοί της ναυτιλίας δανείζονται γνώσεις (Ωκεανογραφία, Ηλεκτρονικά, Γεωδεσία, Ναυπηγική, Ναυτ. Δίκαιο, Μετεωρολογία κ.λπ.) αλλά δεν ασκούν επιστήμη, η δε φοίτηση στις Ακαδημίες του Ε.Ν. (ΑΕΝ) αποτελεί το πρώτο εισαγωγικό στάδιο (δόκιμος) της εκπαίδευσης του αξ/κού.
- γ) Η εκπαίδευση των αξιωματικών οφείλει ν' ανταποκρίνεται σε διάφορες αξιώσεις που δεν συμβιβάζονται ευθέως και αυτομάτως μεταξύ των, αλλά απαιτείται χρόνος και μέθοδος, καθοριστικές δε είναι οι εξής παράμετροι προκειμένου μια ναυτική χώρα να χαράξει σοβαρή πολιτική στη Ναυτική Εκπαίδευση.

- i) Η διαρροή είναι μεγάλη - από τους εκατό φερέλλιδες δοκίμους αξιωματικούς που θα εισαχθούν σε μια ναυτική σχολή, δέκα μόνον παραμένουν στο επάγγελμα μέχρι το καταληκτικό δίπλωμα Α' τάξεως (πλοιάρχου ή μηχανικού).
- ii) Το θαλάσσιο εμπόριο ανέκαθεν αποτελούσε διεθνή δραστηριότητα, στις δε σύγχρονες συνθήκες παγκοσμιοποίησης διέπεται τούτο από σαφείς και λεπτομερείς διεθνείς κανόνες αποτελεσματικής λειτουργίας και ασφάλειας. Όπως είναι φυσικό, η αγορά ναυτικής εργασίας είναι διεθνής καθώς και η εργατική νομοθεσία.
- iii) Οι εξελίξεις και αλλαγές στη ναυτική τεχνολογία και στις συνθήκες εκμετάλλευσης των πλοίων είναι γρήγορες και σημαντικές, καταθέτω δε εκτίμηση του υπ. Παιδείας (1998): «Έχουμε υπολογίσει ότι οι τεχνικές γνώσεις του αποφοίτου θα είναι απαξιωμένες, κατά 80%, έπειτα από 10 χρόνια. Για να είναι ένας απόφοιτος στο χώρο του και αποτελεσματικός στο επάγγελμά του, θα χρειαστεί να ξαναπάει στο χώρο της μάθησης, να ανανεώσει τις γνώσεις του».
- iv) Ο αξιωματικός πρέπει να ξεκινήσει νέος τη σταδιοδρομία του, ώστε να συνηθίσει τη ζωή στη θάλασσα.
- v) Τα καθήκοντα, οι αρμοδιότητες και το επίπεδο επαγγελματικής ικανότητας/κατάρτισης για κάθε ειδικότητα και βαθμό (πλήρωμα - δόκιμοι - αξιωματικοί, Γ', Β', Α' τάξεως) επιμερίζονται και περιγράφονται με σχολαστική λεπτομέρεια σε διεθνείς συμφωνίες, κυρίως στη σύμβαση STCW/95 (επίπεδο κατάρτισης και καθήκοντα των ναυτικών). Η σύμβαση αυτή αποτελεί νόμο του κράτους, είναι προϊόν μακράς σοβαρής μελέτης στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), την έχουν δε προσυπογράψει/υιοθετήσει 162 κράτη που αντιπροσωπεύουν το 98% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Η σύμβαση αυτή δεν εφαρμόζεται στην πατρίδα μας!.. Γιατί τούτο θα έθιγε τα «κεκτημένα» μικρής ομάδας καθηγητών.

Εν όψει των ανωτέρω το πρώτο στάδιο εκπαίδευσης (δόκιμος) είναι βραχύ.

- δ) Η θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση του αξιωματικού σύμφωνα με τις υφιστάμενες διεθνείς συμφωνίες και προδιαγραφές -που φυσικά λαμβάνουν υπ' όψιν τ' ανωτέρω- ακολουθεί τέσσερα στάδια, δόκιμος, αξιωματικοί Γ', Β', Α' τάξεως, στα στάδια δε αυτά αντιστοιχεί συγκεκριμένος καταμερισμός καθηκόντων στο πλοίο. Η σύμβαση STCW, π.χ., δεν ζητάει, και θα ήταν παράλογο να ζητάει, από τον Γ' μηχανικό να έχει την κατάρτιση και τις δεξιότητες του Α' μηχανικού. Μεταξύ των προαναφερθέντων σταδίων εκπαίδευσης προβλέπονται συγκεκριμένοι χρόνοι εμβόλιμης θαλάσσιας υπηρεσίας, ώστε ο προς προαγωγή υποψήφιος (από δόκιμος σε αξ/κό Γ' π.χ) να έχει τις προslaμβάνουσες παραστάσεις που θα τον βοηθήσουν στην αφομοίωση των, απαραίτητων για την προαγωγή του, θεωρητικών γνώσεων. Θα επικαλεστώ, δε, εδώ έναν ακόμη σοφό, κλασικό αφορισμό: «Time in college is a poor substitute for sea time».
- ε) Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) αποτελούν τη μοναδική σήμερα πηγή παραγωγής αξ/κών του Ε.Ν., οι σπουδές διαρκούν τέσσερα(!) χρόνια, εισάγονται περίπου 1.500 νέοι κατ' έτος, με γενική βαθμολογία μέχρι και... 2,4. Πρέπει, δε, ν' αναφέρω τα εξής καθ' όσον αφορά τη λειτουργία των:
- i) Όποιος υποψήφιος δεν διαθέτει τα προσόντα ώστε να στεγαστεί σε μία απ' τις έγκυρες πανεπιστημιακές σχολές, καταφεύγει στις -ωσεί τριτοβάθμιες- ΑΕΝ, χωρίς να έχει την παραμικρή πρόθεση ν' ακολουθήσει τη ναυτική σταδιοδρομία.
- ii) Ουδείς στην Επιτροπή «Αναβάθμισης» ισχυρίστηκε ότι οι πτυχιούχοι των «ανωτατοποιημένων» ΑΕΝ, έχοντας ευκαιρίες απασχόλησης στη στεριά, δεν θα «εγκλωβίζονταν» στη θάλασσα, όπως γράφει ο κ. Α.Κ. Όλοι -πλην καθηγητών- συμφώνησαν ότι οι ΑΕΝ ήδη προσελκύουν «λάθος» υποψηφίους κι αν ανωτατοποιηθούν, αντιστοίχως θ' ανωτατοποιηθεί αυτό το λάθος, και το σχετικώς εύκολα χορηγούμενο πτυχίο θ' αποτελεί καλό προσόν διορισμού στο Δημόσιο, αλλά όχι «εισιτήριο» για καριέρα στη θάλασσα.
- iii) Αποτελεί σοβαρό λάθος η συσσώρευση μεγάλου όγκου διδασκομένης ύλης (ακόμα και για θέματα αρμοδιότητας αξ/κού Α' τάξεως) στο πρώτο στάδιο εκπαίδευσης (δόκιμος), για τους λόγους που έχουν ήδη αναφερθεί, κι αυτό το λάθος θα «ανωτατοποιηθεί» ομού με την ανωτατοποίηση των ΑΕΝ, αφού θα πρέπει αντιστοίχως ν' ανέβει το επίπεδο θεωρητικών σπουδών.
- στ) Ο αρθρογράφος σας κ. Α.Κ. συνιστά: «Παράλληλα, η πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ θα πρέπει να μελετήσει τον τρόπο λειτουργίας των αντιστοίχων υπηρεσιών στην υπόλοιπη Ευρώπη, να ευθυγραμμιστεί μ'





αυτές...».

Με τη σειρά μου, του συνηθίζω να προστρέξει ώστε να πληροφορηθεί σχετικά:

- i) Στη βρετανική MCA (Maritime and Coastguard Agency - διεύθυνση, τηλέφωνο, fax, e-mail, ευχαρίστωσθαι του δώσω - αρμοδιότητες της MCA, σαν αυτές του ΥΕΝ) όπου θα λάβει πλήρη φάκελο λεπτομερούς περιγραφής της καθαρά επαγγελματικής Ναυτικής Εκπαίδευσης στην Αγγλία, όπου σχολαστικά εφαρμόζονται οι σχετικές διεθνείς συμβάσεις. Το ίδιο κάνουν άλλωστε όλες οι ναυτικές χώρες, αυτές που νομίζουν ότι είναι ναυτικές κι αυτές που δεν έχουν έτι αποφασίσει περί τού τι ακριβώς είναι.
- ii) Σε ψηφίσματα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ανακοινώσεις της Commission και κυρίως στη μελέτη METHAR 2000 (Maritime Education and Training HARMonization - Ιούνιος 2000), παραθέτω δε το ιστορικό αυτής.

Το πρόβλημα ομοιομόρφης εφαρμογής της STCW/95 από τις χώρες-μέλη απασχόλησε, όπως ήταν φυσικό, την Ε.Ε., που ανέθεσε τη μελέτη του σε ομάδα (consortium) 5 εκπαιδευτικών ιδρυμάτων: 2 πανεπιστήμια και 3 ναυτικές σχολές (Γερμανία, Ιταλία, Ολλανδία. Συντονιστής το διεθνές πανεπιστήμιο του Μάλμο στη Σουηδία).

Τις εργασίες της ομάδας παρακολούθησαν με αντιπροσώπους όλα τα κράτη της Ε.Ε., επί πλέον Νορβηγία, Ισλανδία, εφοπλιστικές και ναυτεργατικές ενώσεις, ναυτικοί οργανισμοί, πανεπιστήμια, σχολές κ.λπ., - 35 συνολικά αντιπροσωπείες. Από πλευράς Ελλάδας, τις εργασίες αυτές παρακολούθησαν εκπρόσωποι της αρμόδιας διεύθυνσης του ΥΕΝ, του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης και της ΑΕΝ Ασπροπύργου.

Εντύπωση προκαλεί το γεγονός, ότι η μεγαλύτερη ευρωπαϊκή ναυτιλιακή δύναμη, με την πιο μακρά και λαμπρή ναυτική παράδοση δεν μετείχε στην ομάδα. Ο αναγνώστης δεν θα δυσκολευτεί ν' αντιληφθεί ποια είναι η απούσα και διατί.

Στην εν λόγω μελέτη ο Ευρωπαίος αξιωματικός του Ε.Ν. χαρακτηρίζεται «είδος απειλούμενο με εξαφάνιση», τονίζεται η ανάγκη δημιουργίας διαφόρων πηγών και επαγγελματικών «διαδρόμων» εξέλιξης των αξιωματικών, ώστε να αποτραπεί ο διαφαινόμενος κίνδυνος, σε λίγα χρόνια τα πλοία της Ε.Ε. να τα ταξι-

δεύουν αποκλειστικά Ασιάτες.

Η μελέτη METHAR δεν υιοθετείται στη χώρα μας, διότι τούτο θα έθιγε τα «κεκτημένα» μικρής ομάδας καθηγητών.

Ακόμα και σε χώρες όπου λειτουργεί -για διάφορους λόγους- ναυτικό πανεπιστήμιο, κύρια πηγή αξιωματικών του Ε.Ν. τονίζεται ότι είναι η, σύμφωνη με τη STCW/95, ναυτική επαγγελματική εκπαίδευση. Οι στόχοι του κ. Α.Κ. είναι καθαρά συνεχιζτικοί, η δε συντήρηση και «ανωτατοποίηση» του κρατικού μονοπωλίου στον κρίσιμο αυτόν τομέα εξυπηρετεί τα συμφέροντα μιας ισχυρής ομάδας καθηγητών, εις βάρος των συμφερόντων της ναυτιλίας.

Ας κρίνουν οι αναγνώστες σας αν η μελέτη (1980) της κ. Όλγας Γκουζούλη «Ναυτική Εκπαίδευση» είναι η «τελευταία σοβαρή», όπως αναφέρει ο αρθρογράφος σας, ο δε χώρος δεν μου επιτρέπει να επεκταθώ επί της σοβαρότητας του περιεχομένου αυτής. Προφανώς ο κ. Α.Κ. είναι... 25 χρόνια πίσω στην τελευταία «σοβαρή» πληροφόρησή του.

ζ) Η Διεύθυνση Ναυτικής Εκπαίδευσης του ΥΕΝ διαθέτει άριστα καταρτισμένα στελέχη, αξιωματικούς Λ.Σ. κυρίως, που εκπροσωπούν επαίτως τη χώρα μας στα διεθνή φό-



trans • it worldwide agencies S.A.

EVERYTHING ABOUT SHIPPING

AGENCY & SHIPCHANDLING IN:

1. ALGERIA / 2. ARGENTINA / 3. AZORES ISLAND / 4. BANGLADESH / 5. BRAZIL / 6. BULGARIA / 7. CANADA / 8. CAMEROON / 9. CANARY ISLANDS / 10. CHILE / 11. CHINA / 12. CROATIA / 13. CUBA / 14. DOMINICAN REPUBLIC / 15. EGYPT / 16. FRANCE / 17. GIBRALTAR / 18. GHANA / 19. HONDURAS / 20. HONG KONG / 21. INDIA / 22. ITALY / 23. IVORY COAST / 24. KOREA SOUTH / 25. LIBYA / 26. MALAYSIA / 27. MALTA / 28. MAURITIUS / 29. MEXICO / 30. MOROCCO / 31. NIGERIA / 32. NETHERLAND ANTILLES / 33. OMAN / 34. PAKISTAN / 35. PANAMA / 36. PHILIPPINES / 37. PORTUGAL / 38. PERU / 39. ROMANIA / 40. SENEGAL / 41. SINGAPORE / 42. SLOVENIA / 43. SOUTH AFRICA / 44. SPAIN / 45. SUDAN / 46. SURINAM / 47. TAIWAN / 48. THAILAND / 49. TONGO / 50. TURKEY / 51. UKRAINE / 52. UNITED ARAB EMIRATES / 53. UNITED KINGDOM / 54. U.S.A. / 55. URUGUAY / 56. VENEZUELA / 57. VIETNAM / 58. WEST INDIES / 59. YEMEN

Transit Worldwide Agencies S.A.

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

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



ρα, και γενικά έχουν συμβάλει στην ανάπτυξη της ναυτιλίας μας. Ο γεν. γραμματέας του IMO κ. Ευθύμιος Μητρόπουλος προέρχεται από τις τάξεις του Λ.Σ. Ώστε, οι επ' αυτού α-
παξιωτικοί χαρακτηρισμοί του κ. Α.Κ. είναι άδικοι.

Οι λιμενικοί εισηγούνται τη ναυτιλιακή πολιτική, το δε αν, τότε και πώς αυτή θα εφαρμοστεί, είναι θέμα πολιτικής βούλησης. Η πολιτικού κόστους. Παρά δε το γεγονός ότι αυτό που η Ιστορία διδάσκει είναι ότι... ουδέν διδάσκει, μια ιστορική αναδρομή διατηρεί το ενδιαφέρον της. Ο Ιω. Καποδίστριας ίδρυσε το 1828 τα λιμεναρχεία, τον πρώτο διοικητικό φορέα της ναυτιλίας, αντιληφθείς τη μεγάλη σημασία αυτής για το νεοσύστατο κράτος μας. Στα λιμεναρχεία μέχρι το 1919 υπηρετούσε προσωπικό του Π. Ναυτικού, το έτος δε αυτό ο Ελ. Βενιζέλος ίδρυσε το Λ.Σ., που επί 86 συναπτά έτη υπηρετεί πιστά -και όσο του συγχωρούν οι εκάστοτε πολιτικές ηγεσίες- τη μεγάλη μας ναυτιλία. Δεν είναι βέβαιον ότι όλοι οι πολιτικοί αντιλαμβάνονται αυτό που αντελήφθη ο μεγάλος και άτυχος κυβερνήτης μας, αντιλαμβάνονται όμως ότι η ναυτιλία είναι φτωχότατο πεδίο ψηφοθηρίας. Υποθέτω πως ολίγη Ιστορία θα οδηγούσε σε ηπιότερους χα-

ρακτηρισμούς («έχει τεράστια ευθύνη το Λ.Σ. - καλή σχέση με τους εργοδότες» κ.λπ.) για τις υπηρεσίες και τους αξιωματικούς του ΥΕΝ.

η) «Κάποιοι», γράφει ο κ. Α.Κ., «επιθυμούν την παρακράτηση του τίτλου σπουδών», με τον πονηρό σκοπό, οι απόφοιτοι «να εγκλωβιστούν στη θάλασσα για όσο το δυνατόν μεγαλύτερο διάστημα», θέλουν δε τους αξιωματικούς «λιγότερο μορφωμένους και κατ' επέκταση λιγότερο καταξιωμένους». Αλλά:

- i) Το ελληνικό πλοίο (οι «κάποιοι» δηλαδή) συμβάλλει, διά του κεφαλαίου Ναυτ. Εκπαίδευσης, στο κόστος δημιουργίας επαρκών εθνικών αξιωματικών, αλλά το αποτέλεσμα είναι πενιχρότατο.
 - ii) Μεσαιωνικές πρακτικές, όπως υποχρεωτική ναυτολογία ή εγκλωβισμός στη θάλασσα, μπορούν μόνο να είναι προϊόντα οργισμένων φαντασιών, και
 - iii) Η ύπαρξη Ελλήνων αξιωματικών είναι εθνικό θέμα, το δε πλοίο όταν δεν βρίσκει Έλληνες θα προτιμήσει, αντί να «δέσει», να ναυτολογήσει ξένους.
- θ) Κλείνει το επίμαχο άρθρο του ο κ. Α.Κ. με την «ευχή» ότι «δεν θα καταλήξει το θέμα αυτό σε κάποιο ευρωπαϊκό δικαστήριο,

όπου σίγουρα και για μία ακόμη φορά θα διασυνθεί το όνομα της Ελλάδας».

Επί του παρόντος, άλλο, αποτελεσματικότατο όπλο χρησιμοποιούν οι καθηγητές: κινητοποιούν τους μαθητές (καταλήψεις, αποκλεισμοί του ΥΕΝ ή δρόμων κ.λπ.) εντελώς ανυστερόβουλα και πάντα χάριν της σωστής εκπαίδευσης και διαπαιδαγώγησης. Ώστε να καλλιεργείται και πνεύμα πειθαρχίας σαν αυτό που καθιστά εφικτή τη λειτουργία του πλοίου και ασφαλές το ταξίδι.

- ι) Θ' αναφερθώ, τέλος, στην πρόωγη παραίτηση του κ. Α.Κ., από μέλος της Επιτροπής, όπου επίσης συμμετείχαν εκπρόσωποι της ναυτιλιακής μας κοινότητας, πλοιοκτήτες, διαχειριστές, ναυτεργάτες.

Αυτοί χειρίζονται, διαχειρίζονται και ταξιδεύουν 4.000 βαπόρια κι έχουν φέρει στην Ελλάδα «την παγκόσμια πρωτιά της μεγαλύτερης ναυτιλίας», όπως σωστά γράφετε, κύριε Κουτρουμπί. Αυτοί επάξια διατηρούν την ιστορική ναυτική μας παράδοση, αυτοί ξέρουν, και καλό θα ήταν να παραμείνετε στην επιτροπή ώστε «να μάθει και να μάθει απ' τους ταξιδεμένους». Όπως θα 'γραφε ο Καβάφης.



ALPHA DYNAMIC

ΕΠΕΝΔΥΣΤΕ ΣΤΗΝ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ



ΑΕΡΟΚΙΝΗΤΕΣ ΔΙΑΦΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΑΝΤΛΙΕΣ

Κατάλληλες για τη ναυτιλία για άντληση υγρών κάθε είδους

ΡΟΟΜΕΤΡΗΤΕΣ

Υψηλής ακρίβειας
για μέτρηση
καυσίμων, λιπαντικών
και άλλων υγρών



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

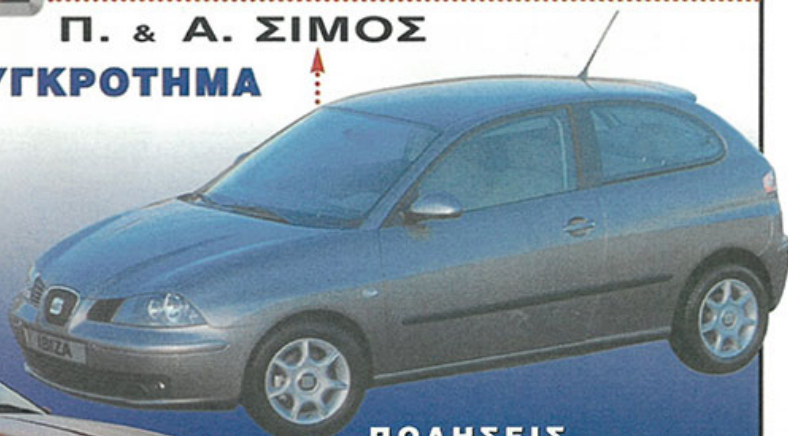


Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**Εως 60 Μηνιαίες
Ατοκές Δόσεις**



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ
ΦΑΝΟΠΟΙΕΙΟ
ΒΑΦΕΙΟ**

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

Around the World

MARSHALL ISLANDS REGISTRY

Flag Performance Matters...



The Choice is Yours

INTERNATIONAL REGISTRIES
(GREECE) INC.

Maritime and Corporate Services

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

Fax: +30-210-4293-228

E-mail: piraeus@register-iri.com

WORLDWIDE OFFICES

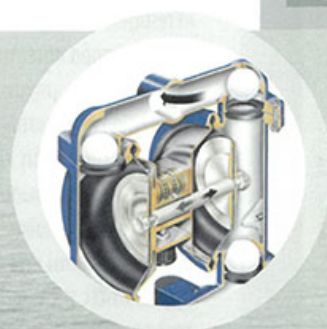
WASHINGTON, DC/RESTON • NEW YORK • FT. LAUDERDALE • LONDON
ZURICH • PIRAEUS • HONG KONG • SINGAPORE • SHANGHAI

www.register-iri.com



ΝΕΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ στην υπηρεσία του πλοίου

Με σκοπό την ενημέρωση του αναγνωστικού κοινού των «Ν.Χ.» σας παρουσιάζουμε τα νέα, προηγμένα βιομηχανικά προϊόντα στην υπηρεσία του πλοίου, που έχουν στόχο την αναβάθμιση της απανταχού ελληνικής ναυτιλίας.



OIL SEA HARVESTER:

Πρωτοποριακό σκάφος καταστολής πετρελαιοκηλίδων

Του **Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη**, καθηγητή, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

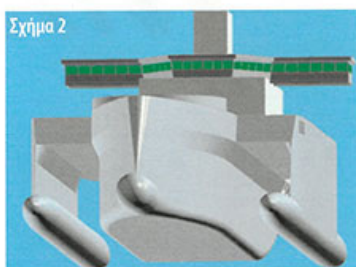
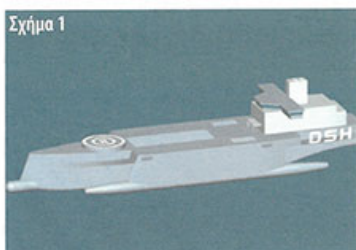
Μετά τα ναυάγια του «Erika» και του «Prestige», οι ευρωπαϊκές χώρες ένιωσαν μεγαλύτερη παρά ποτέ την ανάγκη για αποτελεσματικότερους μηχανισμούς περισυλλογής πετρελαίου σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρελαιοκηλίδες. Ήδη εξετάζονται σχέδια για τη δημιουργία Ευρωπαϊκής Ακτοφυλακής, η δε EMSA (Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για τη Θαλάσσια Ασφάλεια) έχει μία από τις σημαντικές αρμοδιότητές της στον τομέα καταστολής πετρελαιοκηλίδων.

Στο πλαίσιο της εφαρμοσμένης έρευνας και ανάπτυξης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει πρόσφατα ξεκινήσει σειρά ερευνητικών προγραμμάτων στον τομέα της καταστολής πετρελαιοκηλίδων. Περιγράφουμε σήμερα συνοπτικά ένα από τα προγράμματα αυτά, το πρόγραμμα Oil Sea Harvester (OSH), στο οποίο συμμετέχει και το ΕΜΠ.

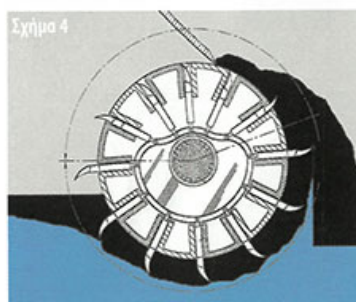
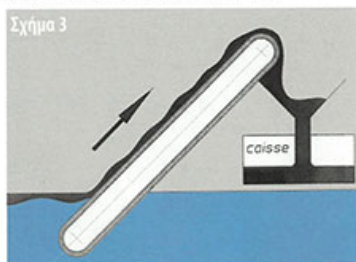
Το OSH είναι, λοιπόν, ένα νέο ερευνητικό πρόγραμμα, συγχρηματοδοτούμενο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μέσω του 6ου Προγράμματος-Πλαισίου. Το πρόγραμμα παίρνει το όνομά του από το ομώνυμο σκάφος, ένα πρωτοποριακό design περισυλλογής πετρελαιοκηλίδων, που έχει τα εξής τεχνικά χαρακτηριστικά:

- Μήκος: 136,6 μ.
- Πλάτος: 32,35 μ.
- Μέγιστο βύθισμα: 7,20 μ.
- Ισχύς πρόωσης: 26 MW
- Μέγιστη ταχύτητα: 20 κόμβοι
- Ταχύτητα περισυλλογής πετρελαίου: 1-3 κόμβοι
- Χωρητικότητα αποθήκευσης: 6.000 τόνοι
- Ρυθμός περισυλλογής πετρελαίου: 250 τόνοι/ώρα
- Αυτονομία: 30 ημέρες
- Διαθεσιμότητα: 350 ημέρες το χρόνο
- Όριο λειτουργίας: 6-7 Μποφόρ

Το σκάφος έχει σχήμα trimaran, όπως φαίνεται στα Σχήματα 1 και 2.



Το πετρέλαιο συλλέγεται με συνδυασμό μηχανισμού κεκλιμένου επιπέδου με κατάλληλο απορροφητικό υλικό και επικυκλοειδούς τροχού, όπως φαίνεται στα Σχήματα 3 και 4.



Σκοπός του προγράμματος OSH, του οποίου η διάρκεια είναι τριετής (Δεκ. 2004 - Δεκ. 2007) είναι η ολοκληρωμένη και αναλυτική σχεδίαση του ομώνυμου σκάφους καθώς και των μηχανισμών περισυλλογής του πετρελαίου, περιλαμβανομένης και της ανάλυσης οικονομικής σκοπιμότητας.

Συντονιστής του ερευνητικού αυτού προγράμματος είναι τα γαλλικά ναυπηγεία Chantiers de l'Atlantique, μέλος του ομίλου

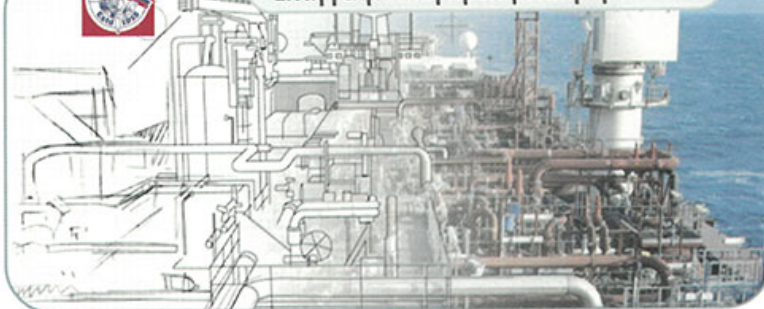
Alstom και κατασκευαστής πλοίων όπως το «Queen Mary 2». Στο πρόγραμμα μετέχουν επίσης οι εξής εταιρίες:

- Η εταιρεία LAMOR (Φινλανδία), εξειδικευμένη σε προϊόντα και υπηρεσίες καταστολής πετρελαιοκηλίδων.
 - Το CEDRE (Γαλλία), ερευνητικό κέντρο εξειδικευμένο σε θέματα καταστολής θαλάσσιας ρύπανσης.
 - Ο βρετανικός νηογνώμονας Lloyds Register.
 - Η εταιρεία Principia Marine (Γαλλία), εξειδικευμένη στην έρευνα και μελέτη ναυπηγικών κατασκευών.
 - Η πειραματική δεξαμενή Bassin d'Essais de Carenes (Γαλλία).
 - Η εταιρεία Sirehna (Γαλλία), εξειδικευμένη σε θέματα σχεδίασης προηγμένων θαλάσσιων τεχνολογιών.
 - Η εταιρεία Naval Impianti (Ιταλία), εξειδικευμένη στην παροχή εξοπλισμού στη ναυτιλία.
 - Το CENIPAR (Ισπανία), ερευνητικό κέντρο υδροδυναμικής για πλοία και πλωτές εξέδρες.
 - Η εταιρεία «Τεχνική Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος» (Ελλάδα), εξειδικευμένη στην παροχή εξοπλισμού και υπηρεσιών θαλάσσιας περιβαλλοντικής προστασίας στην Ελλάδα και στην ανατολική Μεσόγειο.
 - Το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (Ελλάδα).
- Ο ρόλος του ΕΜΠ στο πρόγραμμα OSH εστιάζεται στην ανάπτυξη ενός εικονικού πρωτοτύπου του σκάφους, στην οικονομική ανάλυση του συστήματος και στη διάχυση των αποτελεσμάτων του προγράμματος στη ναυτιλιακή κοινότητα.
- Η ανάμιξη του ΕΜΠ σε θέματα προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος δεν τελειώνει με το OSH. Στο επόμενο τεύχος θα περιγράψουμε το EU-MOP (Elimination Units for Marine Oil Pollution), ένα άλλο νέο ευρωπαϊκό πρόγραμμα για την καταστολή πετρελαιοκηλίδων, αυτή τη φορά με χρήση μεθόδων ρομποτικής, πρόγραμμα στο οποίο συμμετέχουν 13 εταιρίες από 7 χώρες και στο οποίο συντονιστής είναι το ΕΜΠ.

HEMPADUR PRO 45601 και 45603



Επαγγελματική προληπτική προστασία



Το HEMPADUR PRO 4560 είναι ένα τροποποιημένο εποξικό επίστρωμα, το οποίο διατίθεται σε θερινή και χειμερινή, ως HEMPADUR PRO 45601 και HEMPADUR PRO 45603 αντίστοιχα. Και τα δύο διατίθενται σε ποικιλία χρωμάτων, σε εκδόσεις αλουμινίου και ΜΙΟ. Η σημαντικότερη ιδιότητα της εποξικής κόλλας είναι η ικανότητά της να μεταβάλλεται από υγρό σε ένα σκληρό, ανθεκτικό στερεό επίστρωμα, ανεξαρτήτως του τύπου του συγκολλητικού μέσου που χρησιμοποιείται. Το HEMPADUR PRO 4560 είναι η ιδανική επιλογή για την πρώτη και δεύτερη επίστρωση σε οποιοδήποτε σύστημα επίστρωσης ή ως υψηλής απόδοσης μίνιο γενικής χρήσης σε υγρά και στεγνά σημεία. Το HEMPADUR PRO 4560 μπορεί να καλυφθεί με κατάλληλο επίστρωμα, αν απαιτείται συγκεκριμένο χρώμα ή λούστρο, και με sealer/αντιδιαβρωτικό.

Μέτρηση στάθμης

με αισθητήρια νέας τεχνολογίας

Η **Kassidiaris Stavros LTD** σε συνεργασία με τη Siemens παρουσιάζει νέο και οικονομικό τρόπο μέτρησης στάθμης με τη χρήση αισθητήριων σειράς Sitrans LR, που βασίζονται στην τεχνολογία των μικροκυμάτων.

Είναι αισθητήρια στάθμης δύο αγωγών (4-20 mA) σχεδιασμένα με πολλές καινοτομίες και πιστοποιημένα για ναυτιλιακές εφαρμογές.

Είναι στιβαρές κατασκευές, διαθέτουν ενσωματωμένο LCD Display και μπορούν να προγραμματιστούν εύκολα σε τέσσερις διαφορετικές γλώσσες.

Προσαρμόζονται στις απαιτήσεις κάθε μορφής δεξαμενής, αγνοώντας φυσικά εμπόδια εντός τους.

Επί πλέον, υπάρχει δυνατότητα μέσω software για αριθμητική & γραφική απεικόνιση, καταγραφή και επεξεργασία όλων των μετρήσεων σε PC.

Για το παραπάνω σύστημα υπάρχει πλήρης τεχνική υποστήριξη εγκατάστασης και service.

Kassidiaris Stavros LTD: Τηλ. 210-46.36.000

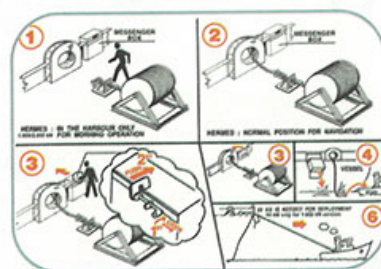


Το εργαλείο σχεδίασης HEMPEL Radargram παρέχει στους πελάτες σημαντικές πληροφορίες αναφορικά με τα εποξικά επιστρώματα, ενώ παραθέτει και σημαντικά ποσοτικά και ποιοτικά κριτήρια σχετικά με την απόδοση του προϊόντος.

HEMPEL (HELLAS) S.A.:
Τηλ. 210-41.43.400

Συστήματα ρυμούλκησης σε περίπτωση ανάγκης

Οι ισχύουσες απαιτήσεις της SOLAS για τα συστήματα ρυμούλκησης σε περίπτωση ανάγκης ETS (Solus ch. II - 1/3-4) και η απόφαση IMO MSC 35 (63), οι οποίες εφαρμόζονται στα δεξαμενόπλοια άνω των 20.000 dwt, πρόκειται να επεκταθούν και σε άλλα είδη πλοίων όπως χύδην ξηρού φορτίου (Bulk carriers over 30.000 dwt), εμπορευματοκιβωτίων (containers), μεταφοράς αυτοκινήτων, επιβατικών, κρουαζιερόπλοίων, οχηματογωγών κ.ά. Τα εγκατεστημένα συστήματα ETS στα δεξαμενόπλοια πρόκειται να αναπροσαρμοστούν στις νέες απαιτήσεις κυρίως ως προς την πρωραία διάταξη και τα εξαρτήματα ρυμούλκησης (π.χ. μήκος συρματοσχοινίου - towing line). Επίσης και το σύστημα εκτόξευσης του άγκιστρου του συρματοσχοινίου ρυμούλκησης θα τροποποιηθεί καθώς η νέα απαίτηση είναι 200 μέτρα μακριά από το σε κατάσταση ανάγκης πλοίο. Η TEXNAVA, ως αντιπρόσωπος του γνωστού κατασκευαστού συστημάτων ρυμούλκησης σε περίπτωση ανάγκης (ETS) POSIDONIA SRL, είναι σε θέση να σας ενημερώσει λεπτομερώς επί αυτού του σημαντικού νέου κανονισμού και ευρίσκεται πάντοτε στη διάθεσή σας για περαιτέρω τεχνικές διευκρινίσεις.



Η TEXNAVA, ως αντιπρόσωπος του γνωστού κατασκευαστού συστημάτων ρυμούλκησης σε περίπτωση ανάγκης (ETS) POSIDONIA SRL, είναι σε θέση να σας ενημερώσει λεπτομερώς επί αυτού του σημαντικού νέου κανονισμού και ευρίσκεται πάντοτε στη διάθεσή σας για περαιτέρω τεχνικές διευκρινίσεις.

TECHNAVA S.A.: Τηλ. 210-41.13.916

ΝΕΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ



Acte-Link: Πρόγραμμα λιμενικών τεχνικών μέσων της Seamark-MacGregor

Το πρόγραμμα Acte-Link είναι μια σειρά τεχνικών λιμενικών μέσων που προσφέρονται ως ολοκληρωμένα πακέτα υπηρεσιών και στοχεύουν:

- στην αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υπηρεσιών, ώστε να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της σύγχρονης ναυτιλίας, και επίσης
- στη δημιουργία άμεσων ευκολιών σε λιμενικές περιοχές που στερούνται κατάλληλης υποδομής.

Το πρόγραμμα ενσωματώνει τεχνολογία δοκιμασμένη ήδη σε σύγχρονα ευρωπαϊκά λιμάνια και κατάλληλα προσαρμοσμένη στις ιδιαίτερες ελληνικές συνθήκες και είναι αποτέλεσμα συνεργασίας της εταιρείας **Seamark Marine Systems**, που δραστηριοποιείται από 15ετίας και πλέον στον τομέα εξοπλισμού λιμανιών και πλοίων στον ελληνικό χώρο, με τον κορυφαίο διεθνή όμιλο MacGREGOR (Ro-Ro Division), που έχει αναγνωρισμένη πα-

γκόσμια πείρα στην τεχνολογία πλοίων, ναυπηγημάτων και λιμενικών εγκαταστάσεων.

Περιλαμβάνει:

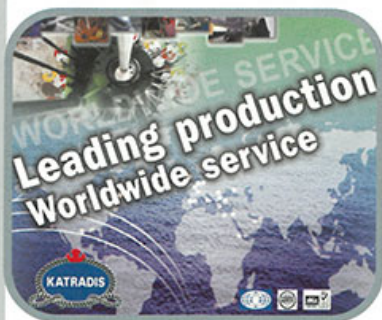
- Πλωτές και εναέριες πλατφόρμες απο/επιβίβασης οχημάτων-πεζών (Linkspans).
- Πλωτά Parkings αυτοκινήτων (Acte-Park).
- Πλωτούς προβλήτες (Floating Finger Piers).
- Πλωτούς τερματικούς επιβατικούς σταθμούς.
- Πεζογέφυρες επιβατών (φυσούνες).
- Αυτοκινούμενες ράμπες απο/επιβίβασης οχημάτων και επιβατών.
- Συστήματα εκκενώσεως πλοίων εκτάκτου ανάγκης.
- Συστήματα αυτόματης προσδεσης πλοίων και πλωτών μέσων.

Οι εφαρμογές παρέχονται πλήρεις «με το κλειδί στο χέρι», προσαρμοσμένες και πιστοποιημένες ειδικά για τις συνθήκες της συγκεκριμένης τοποθεσίας, και περιλαμβάνουν μελέτη εφαρμογής, σχεδιασμό, ναυπήγηση, εγκατάσταση, ασφάλεια και πιστοποίηση. Συνοδεύονται, δε, από προγράμματα leasing και αυτοχρηματοδότησης.

Seamark Marine INC.
Τηλ. 210-89.85.999

Δίκτυο αντιπροσώπων στα μεγαλύτερα λιμάνια ανά τον κόσμο

Η εταιρεία **Κατράδης Σχοινιά Ναυτιλίας ABEE**, στην προσπάθειά της να ικανοποιήσει τις ανάγκες των πελατών της παγκοσμίως, έχει αναπτύξει ένα πολύ καλά οργανωμένο δίκτυο αντιπροσώ-



πων στα μεγαλύτερα λιμάνια ανά τον κόσμο, το οποίο επεκτείνεται συνεχώς. Με ιδιαίτερη ικανοποίηση ανακοινώνεται ότι στο είδη υπάρχουν δίκτυο προστίθενται τα λιμάνια του Los Angeles της Καλιφόρνιας των ΗΠΑ, του Brisbane της Αυστραλίας και της Shanghai της Κίνας. Έτσι, δίνεται η δυνα-

τότητα στην εταιρεία να μπει πιο δυναμικά στην παγκόσμια αγορά της ναυτιλίας και να προμηθεύει με αρίστης ποιότητας κάβους, καδένες, άγκυρες, συρματοσχοινία και ανόδια, σε εξαιρετικά ανταγωνιστικές τιμές.

Όμιλος Κατράδης: Τηλ. 210-40.60.300

HELKAMA: Εξειδίκευση στην παραγωγή και στην ανάπτυξη ναυτικών καλωδίων



Επιλογή της **HELKAMA** είναι η παραγωγή μόνον καλωδίων ελεύθερων αλογόνων (halogen free), τα οποία βελτιώνουν αξιοσημείωτα την παθητική ασφάλεια του πλοίου σε περίπτωση πυρκαγιάς, με τη μη έκλυση τοξικών αναθυμιάσεων ή καπνού.

Επί πλέον, η μη έκλυση οξειδωτικών αερίων έχει αποτέλεσμα την προστασία του πλοίου και του εξοπλισμού του σε περίπτωση πυρκαγιάς. Η χρησιμοποίηση τεχνολογίας αιχμής έχει αποτέλεσμα τη μείωση του βάρους και μεγέθους στο ελάχιστο και ταυτόχρονα τη διατήρηση της υψηλής ποιότητας, επιτρέποντας την εύκολη και γρήγορη εγκατάσταση.

Το εύρος των ελεύθερων αλογόνων καλωδίων συμπεριλαμβάνει τόσο καλώδια επιβραδυντικά της φλόγας (flame retardant - IEC 60332-3A) όσο και καλώδια ανθεκτικά στη φωτιά (fire resistant - IEC 60331). Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει στο γεγονός ότι τα καλώδια HELKAMA είναι εγκεκριμένα από όλους τους μεγάλους νηογνώμονες και παραδίδονται άμεσα από μια εκτεταμένη -τώρα και στην Ελλάδα- παρακαταθήκη.

Η εταιρεία Helkama Bica Oy αντιπροσωπεύεται στην ελληνική αγορά από την εταιρεία Γ. Αποστολίδης & Σία - Commercial Harmony.

Γ. Αποστολίδης & Σία: Τηλ. 210-41.90.810



Slippery when wet

Intersleek® 700

Revolutionary, patented fouling control technology. Ultra smooth slippery surface. Does not use biocides to control fouling. Proven 60 months capable - even in severe fouling environments. Control of fuel efficiency and speed. Unique 717 Linkcoat allows direct application over SPC antifoulings. Assured environmental compliance.

www.intersleek700.com

 **CONSTANT REVOLUTION**

 International and Intersleek are trademarks of or are licensed to Akzo Nobel

© Akzo Nobel, 2004

 **International**
Marine Coatings

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


AKZO NOBEL



Transprox

TRANSCOAT ENG:

Συνεχής ανοδική πορεία

Υστερα από τρία χρόνια ανοδικής πορείας στην αγορά των ναυτιλιακών χρωμάτων έχει εστιάσει την προσοχή της σε προϊόντα της Transocean Marine Coating, που αφορούν τα ύφαλα αλλά και αμπάρια - δεξαμενές των πλοίων. Έπειτα από χρόνια δοκιμών και εφαρμογής σε πραγματικές συνθήκες των εποχικών ανοχής διαθέτει στην ελληνική αγορά το Transprox Masterbond 4.77 τεχνολογίας Masterbond, που προσφέρει εξαιρετικές αντιδιαβρωτικές ιδιότητες σε επιφάνειες ετοιμασμένες σε βαθμό καθαριότητας ST3 ή υδροβλοισμένες σε DW-3 σύμφωνα με τις γερμανικές προδιαγραφές STG - 2222 (Water Pressure ίσο ή περισσότερο από 1.000 BAR). Όπως όλα τα εποχικά ανοχής είναι και τελικό και εφαρμόζεται σε 2x150 μm σε ξηρό πάχος. Με Transprox Barrier 2.16 καλύπτουν τις ανάγκες του πλοίου προσφέροντας τις καλύτερες οικονομικοτεχνικές λύσεις.

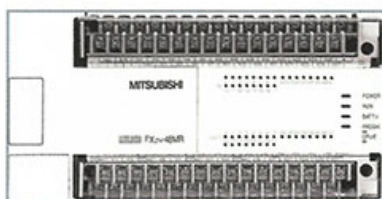
TRANSCOAT
ENGINEERING LTD:
Τηλ. 210-45.99.620

PLC FX1S,FX1N, FX2N Mitsubishi

Με πιστοποιητικά για χρήση και στη ναυτιλία

Μεγάλες δυνατότητες σε μικρό μέγεθος

Η νέα οικογένεια των PLC, FX1S, FX1N και FX2N της Mitsubishi συνδυάζει μικρό μέγεθος και μεγάλες δυνατότητες. Τα μοντέλα FX1S και FX1N ενσωματώνονται επάνω στην Base Unit, οθόνη στην οποία μπορούν να εμφανίζονται οι αυξομειώσεις αναλογικών μεγεθών από Registers, Timers, Counters, όπως επίσης και η κατάσταση εισόδων - εξόδων και Flags. Μέσω πλήκτρων στην οθόνη μπορούμε να παρακολουθούμε τα μεγέθη αυτά. Υπάρχει και η δυνατότητα ενσωμάτωσης ειδικής κάρτας (Option) με 8 ποτενσιόμετρα στην Base Unit για αλλαγή των Set Points αναλογικών μεγεθών.



Ικανότητα επεξεργασίας από 10 έως και 256 I/O με μέγιστο αριθμό 32 αναλογικών εισόδων με κάρτες επέκτασης. Χρόνος κύκλου από 0,55 έως 0,07 μs.

Ικανότητα ενσωμάτωσης μεγάλου αριθμού ειδικών Moduls επέκτασης για ειδικές εφαρμογές.

Διαθέτουν ενσωματωμένες στην Base Unit 6 εισόδους ως High Fast Input με μέγιστη συχνότητα εισόδου τα 60 KHz, ενώ δύο έξοδοι, η Y0 και η Y1, μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως οδήγηση για Servomotors ή και γενικότερα για εφαρμογές Positioning Control. Μπορούν να επεξεργαστούν προγράμματα μέχρι και 16.000 εντολών, ενώ το μενού των εντολών είναι ενισχυμένο με νέες εντολές επεξεργασίας όπως:

- PID Control με δυνατότητα Auto-tuning.
- Ικανότητα επεξεργασίας μαθηματικών-

λογικών και τριγωνομετρικών πράξεων και πράξεις με δεκαδικούς αριθμούς.

- Ικανότητα επικοινωνίας μέσω κινητού τηλεφώνου (SMS).
- Ενσωματωμένο Real Time Clock.
- Ικανότητα λειτουργίας Ramp Function.
- Ικανότητα δικτύωσης σε Profibus, CC-Link, Device Net, AS Interface, Melsec I/O Link, Melsec FX Peer to Peer.
- Οι FX1S, FX1N και FX2N μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε πλήθωρα εφαρμογών όπως:
- Μηχανές συσκευασίας/κοπής και κατεργασίας διαφόρων υλικών.
- Μηχανές παραγωγής οχημάτων.
- Μηχανές και φούρνους παραγωγής τροφίμων.
- Μηχανές βαφής και κλωστοϋφαντουργίας.
- Αυτοματισμούς βιολογικών καθαρισμών και επεξεργασίας υδάτων.
- Αυτοματισμούς πλοίων.

Τα νέα αυτά PLC έρχονται να συμπληρώσουν τα κενά στους αυτοματισμούς των πλοίων, μια και διαθέτουν τα πιο κάτω πιστοποιητικά:

- American Bureau of Shipping (ABS)
- Det Norske Veritas (DNV)
- Germanischer Lloyd (GL)
- Registro Italiano Navale (RINA)
- NK
- LR
- BV

Με εγχειρίδιο χρήσης και προγραμματισμού στα Ελληνικά.

UTECO: Τηλ. 210-42.10.050

Περμανίτες άνευ αμιάντου - σαλαμάστρες

- υφασμάτινοι διαστολικοί σύνδεσμοι

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

Τα προϊόντα που εισάγονται είναι οι περμανίτες άνευ αμιάντου, οι σαλαμάστρες και οι υφασμάτινοι διαστολικοί σύνδεσμοι.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον εκδηλώνεται για τους: περμανίτες Belra CSA25, γενικών εφαρμογών, για τον Belra CSA50MG, κατάλληλο για δίκτυο ατμού, γραφитоύχο και ενισχυμένο με ανοξειδωτο πλέγμα, και για τον Belra CSA90, ο οποίος είναι πιστοποιημένος για φυσικό αέριο.

Στις περιπτώσεις που απαιτείται αντοχή σε υψηλές πιέσεις και θερμοκρασίες λειτουργίας προτιμάται ο γραφίτης Belragraf, ο οποίος ενδείκνυται και για τη χρήση πετρελαιοειδών.

Η ζήτηση και των σαλαμαστρών κινείται σε πολύ ικανοποιητικό πλαίσιο, παρ' όλη τη μεγάλη προσφορά τους στην ελληνική αγορά. Σε αυτό συμβάλλει η υψηλή ποιότητα σε συνδυασμό με τις ανταγωνιστικές τιμές.



Οι σαλαμάστρες που έχουν τη μεγαλύτερη ζήτηση, είναι οι τεφλονούχες MF250 & MF245, οι οποίες είναι πιστοποιημένες με FDA Certificate, και οι γραφитоύχες MG970 & MG974 με εφαρμογή σε βάνες και σε αντλίες. Επίσης η αποδοχή των υφασμάτων διαστολικών συνδέσμων ως αξιόπιστων προϊόντων από τους χώρους των διυλιστηρίων και της βιομηχανίας παραγωγής ενέργειας (ΔΕΗ) αποτελεί ένα σημαντικό βήμα για την προώθησή τους στον ευρύτερο χώρο της βιομηχανίας.

Η σύστασή τους από πολλαπλά στρώματα θερμομονωτικών υλικών για την καλύτερη απορρόφηση της θερμότητας και η ανταπόκρισή τους σε υψηλές προδιαγραφές και απαιτήσεις αποτελούν το σημαντικότερο πλεονέκτημά τους σε σχέση με ανταγωνιστικά προϊόντα.

ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ΑΒΕΕ
Τηλ. 210-41.24.941

Graco Xtreme King
Αντλίες βαφής



Περιγραφή

- Αντλίες βαφής Graco Xtreme King Airless 56:1, 68:1, 80:1.
 - Μέγιστη πίεση υγρού 386 bar, 476 bar, 560 bar αντίστοιχα μέγιστη απόδοση σε λίτρα 13,2 lt 11 lt και 8 lt αντίστοιχα μέγιστη πίεση αέρα εισόδου 7 bar.
 - Τροχήλατη με φίλτρο αέρος & χρώματος, 2 εξόδους χρώματος, κιτ αναρρόφησης, στριφτάρι, μαστο 3/8x1/4, πιστόλι βαφής, μπεκ 15 μ. Ντίτσα 3/8" & 2 m ντίτσα 1/4.
- Το παραπάνω μηχάνημα καθώς και πλήρη γκάμα ανταλλακτικών μπορείτε να τα βρείτε από την

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΛΕΜΚΟ ΓΚΡΑΚΟ ΕΠΕ:
Τηλ. 210-43.24.200

Μηχανικού τύπου χούφτες

για φορτοεκφόρτωση πλοίων

Καλής ποιότητας, μηχανικού τύπου χούφτες για φορτοεκφόρτωση όλων των ειδών φορτίων, από σιτηρά έως και μινεράλια.

Κατασκευασμένες στην Τουρκία, προσφέρονται από την D.S. Kyriakides & Associates στην ελληνική αγορά.

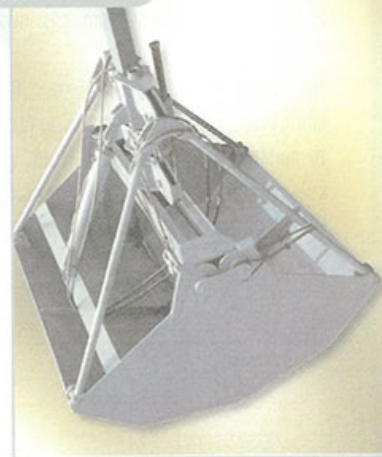
Οι χούφτες κατασκευάζονται με χωρητικότητα έως και 12 m³, με την πιθανότητα να μειώνεται ο όγκος όταν ανοιχτούν τα πλαϊνά παράθυρα.

Οι χούφτες είναι πιστοποιημένες από το Bureau Veritas.

Έχει διατεθεί μέχρι σήμερα αρκετά μεγάλος αριθμός σε ελληνόκτητα πλοία, bulk carriers. Ο μηχανισμός είναι απλός και θέλει πολύ λίγη συντήρηση.

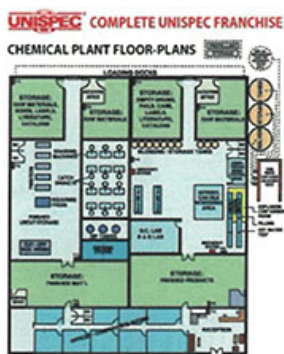
Λειτουργούν, δε, με touch down opening operation.

D.S. KYRIAKIDES & ASSOCIATES:
Τηλ. 210-42.85.960/1



UNISPEC Πρόγραμμα Franchising

Διεθνή franchise παραγωγής χημικών ναυτιλίας



Η UNISPEC προσφέρει στη διεθνή ναυτιλία ένα σύστημα franchising για στήσιμο εργοστασίου χημικών ναυτιλίας με τεχνική υποστήριξη, άδειες και προδιαγραφές (formulas) UNISPEC. Η γκάμα χημικών συμπεριλαμβάνει: Καθαριστικά, επεξεργασία νερού και καυσίμων, προστατευτικά επιφανειών, λιπαντικά και απορρυπαντικά για πλοία (deck, engine, accommodation, galley), βιομηχανία, ξενοδοχεία, νοσοκομεία και για οικιακή χρήση.

Η εγκατάσταση, λειτουργία και εκπαίδευση προσωπικού παραγωγής είναι 4-5 μήνες. Το εργοστάσιο προμηθεύει απευθείας ή μέσω τροφοδοτών ναυτιλίας, βιομηχανίας και μεταπωλητών οικιακών προϊόντων.

Το franchising της UNISPEC δύναται να καλύπτει μεγάλες παραγγελίες, να εξαλείφει ελλείψεις και έξοδα εισαγωγής/χρεώσεων IMO και επιτρέπει μείωση τιμών - κάτω από τον ανταγωνισμό.

Οι χημικοί της UNISPEC είναι πάντα ενημερωμένοι για τις τελευταίες ντιρεκτίβες (και οδηγίες προστασίας) της Ε.Ε. και βοηθούν στην παραγωγή χημικών - φασών για άλλες εταιρείες.

UNISPEC CORPORATION Marine Offices: Τηλ. 210-41.32.859

Όμιλος «ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ»:

Σημαντικός προμηθευτής ηλεκτρολογικού εξοπλισμού

Ο Όμιλος Τσουκάτου ιδρύθηκε το 1955 στον Πειραιά και στην αφετηρία του υπήρξε μια δυναμική οικογενειακή επιχείρηση, που αναπτύχθηκε σε σημαντικό προμηθευτή ηλεκτρολογικού εξοπλισμού πλοίων και αντικερηκτικών υλικών.

Σε συνεργασία με την εταιρεία των Ελληνικών Καλωδίων Α.Ε. προμηθεύει στην ελληνική και διεθνή αγορά τα ναυτικά καλώδια με το σήμα CABLEL.

Την οικογένεια των βραδύκαυστων ναυτικών καλωδίων ελεύθερων αλογόνων και χαμηλής εκπομπής καπνού σε περίπτωση πυρκαγιάς τύπου XLPE & EPR/SHF1-HF και XLPE & EPR/CWB/SHF1-HF κατά IEC 60093.353, IEC 60092.375, IEC 60332-3 Cat. A (flame retardant test), IEC 60754-1 & 2 (halogen-free), IEC 601034-1&2 (smoke emission) συμπληρώνουν τα αντίστοιχα πυράντοχα (fire resistant) καλώδια.

Τα καλώδια αυτά πληρούν όλες τις αυστηρές απαιτήσεις δοκιμών των προαναφερθέντων τύπων καλωδίων και, επί πλέον, εμφανίζουν ακεραιότητα κυκλώματος (circuit integrity), υποβαλλόμενα επιτυχώς στη δοκιμή φωτιάς IEC 60331, που συνεπάγεται καύση για 180 λεπτά της ώρας σε φλόγα αερίου θερμοκρασίας 750o C υπό την ονομαστική τάση λειτουργίας, χωρίς να βραχυκυκλώσουν.

Τα πυράντοχα καλώδια τύπου XLPE & EPR/SHF1-FRHF και XLPE & EPR/CWB/SHF1-FRHF έχουν ταίρια μίκας πάνω από τον αγωγό, ξεχωρίζουν από το πράσινο χρώμα του μανδύα και χρησιμοποιούνται σε εφαρμογές όπου τα καλώδια πρέπει να λειτουργούν σε συνθήκες πυρκαγιάς.

Η διάθεση των ναυτικών καλωδίων κατά IEC 60331 θα αρχίσει από τον Απρίλιο 2005.

Κ. ΤΣΟΥΚΑΤΟΥ ΕΠΕ: Τηλ. 210-41.37.362
Σφακτηρίας 5, Πειραιάς 185 45

SJ-G SERIES

Κυριαρχώντας τον 21ο αιώνα με αξιοπιστία και τεχνολογία

Η νέα σειρά Mitsubishi Selfjector Genius Series δημιουργήθηκε από την ιδέα «περισσότερη αντοχή με λιγότερη εργασία συντήρησης και με έμφαση στην αξιοπιστία», επί πλέον με την προσθήκη του συστήματος G.HIDENS, υψηλότερο αποτέλεσμα καθαρισμού.

Με απλοποιημένη την εργασία της εγκατάστασης από τη μισή μονάδα του κυρίως σώματος και με ψηφιακούς ανιχνευτές και μετρητές, η διαδικασία του καθημερινού ελέγχου γίνεται ευκολότερη.

Η Mitsubishi Kakosi Kaisha, έχοντας κατανοήσει τις ανάγκες των πελατών μας, προσέφερε το Oil Purifier, το οποίο έχει την αξιόπιστη τεχνολογική υποστήριξη ύστερα από ιστορία 60 χρόνων και πωλήσεις άνω των 65.000 μονάδων από το 1942, και τώρα παρουσιάζει το τελευταίο μοντέλο Mitsubishi Selfjector Genius (SJG), το οποίο δημιουργήθηκε από την τεχνολογία της.

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι για την Ελλάδα

JNE Marine Ltd:
Τηλ. 210-93.73.888

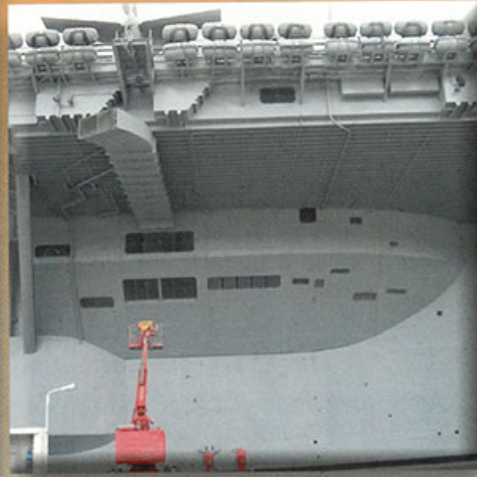
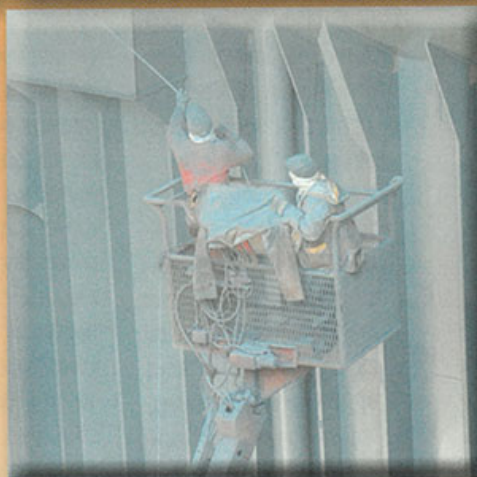


SJ-G Series Leading the 21st Cent



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

YOUR CORROSION PROBLEMS



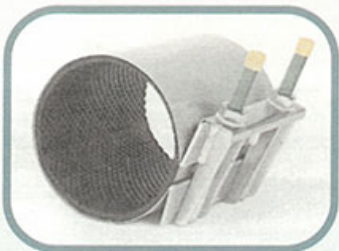
- MAN LIFT CRANES UP TO 35m
- ULTRA HIGH PRESSURE WATER JETTING 3000 BAR (OPERATORS 10)
- HIGH PRESSURE WATER JETTING UP TO 1300 BAR (OPERATORS 40)
- SPIDER JET CLEANING 3000 BAR
- SANDBLASTING FLOATING WORKSHOP
- PAINTING
- STEEL CUTTING, by UHPWJ

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



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

CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS



Σύνδεσμοι για την άριστη λειτουργία του πλοίου

Η ΓΙΟΞΑΣ ΑΕΕ, με ιστορία 55 ετών συνεχούς παρουσίας στην αγορά της ναυτιλίας, με ιστορία στην εισαγωγή καινοτομιών, στην εξυπηρέτηση με συνέπεια και αξιοπιστία του ευρύτατου πελατολογίου της, παρουσιάζει την πλήρη σειρά συνδέσμων σωλήνων που διατηρεί σε απόθεμα για την εξυπηρέτηση των ζητήσεων στο χώρο της ναυτιλίας.

Η σειρά εξαρτημάτων σύνδεσης και επισκευής σωληνώσεων περιλαμβάνει ολισθαίνουσες ελατού χυτοσιδήρου εποξειδικά βαμμένων, με NBR λάστιχα, για τη σύνδεση σωλήνων όλων των υλικών και διαστάσεων, ανοξείδωτα clamps για την επισκευή διαρροών σωλήνων, «κλέφτες» σωλήνων, ανοξείδωτους υδραυλικούς συνδέσμους τύπου «straub», για σύνδεση και επισκευή σωληνώσεων, και όλα αυτά σε μεγάλη ποικιλία διαστάσεων.

Οι σύνδεσμοι εγγυώνται την άριστη και απρόσκοπτη λειτουργία του δικτύου στο πλοίο και καλύπτουν κάθε απαίτηση του εγκαταστάτη. Η ΓΙΟΞΑΣ ΑΕΕ διαθέτει σημαντικά αποθέματα σε όλα τα ανωτέρω και σειρά ανταλλακτικών, ενώ εξυπηρετεί και κάθε ειδική ζήτηση σε σύστημα χρόνο από τους συνεργάτες της στην Ευρώπη και στην Κορέα.

ΓΙΟΞΑΣ S.A.: Τηλ. 210-34.75.370

Sandwich Plate System:

Μια επαναστατική μέθοδος

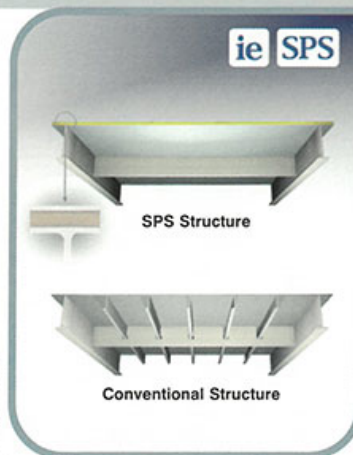
Το Sandwich Plate System (SPS), επινόηση της Intelligent Engineering, μπορεί να χαρακτηριστεί «επαναστατική μέθοδος» επαναφοράς στην αρχική αντοχή διαβρωμένων ελασμάτων.

Μειωμένης αντοχής ελάσματα με τις συνήθεις στρεβλώσεις (buckling), συνήθεις φθορές που παρατηρούνται στα καταστρώματα και στα κύπη, με τη νέα αυτή επαναστατική μέθοδο επανέρχονται στην αρχική τους αντοχή με επίθεμα ελασμάτων, μειωμένου πάχους, που στις εφθαρμένες επιφάνειες με το

συμπαγές ελαστομερές υλικό που η Sandwich Plate System (SPS) επινόησε και εφαρμόζει με την έγκριση των μεγαλύτερων νηογυμνώνων.

Με την εφαρμογή αυτή, καινοτομία για τα τελευταία 150 χρόνια στην επισκευή των πλοίων, δεν χρειάζεται πια το κόψιμο των παλαιών ελασμάτων και η κόλληση νέων, χρονοβόρος κλασική μέθοδος με σοβαρές οικονομικές επιπτώσεις, ειδικότερα για περιόδους υψηλών ναύλων όπως η παρούσα.

Το SPS overlay προσφέρει



την οικονομικότερη και ταχύτερη λύση στον πλοιοκτήτη. Το σύστημα αυτό έχει επαναφέρει στην αρχική τους αντοχή πάνω από 31.000 m² με ρυθμό που μπορεί να ξεπεράσει τα 300 m² την ημέρα. Η Franman Ltd είναι ο αποκλειστικός αντιπρόσωπος της Intelligent Engineering στην Ελλάδα.

Franman Ltd:
Τηλ. 210-95.32.350

Σειρά 700 της Carmanah:

Λαμπτήρας θαλάσσιας χρήσης,

με εμβέλεια έως 3 ναυτικά μίλια (4,8 χλμ.)



Η σειρά 700 της Carmanah περιλαμβάνει τους πιο εξελιγμένους παγκοσμίως λαμπτήρες για χρήσεις πλοήγησης. Σχεδιασμένοι για χρήση από την Ακτοφυλακή των ΗΠΑ (US Coast Guard), οι λαμπτήρες της «Σειράς 700» είναι οι πρώτοι επισήμως εγκεκριμένοι λαμπτήρες LED που χρησιμοποιούνται στο Σύστημα Πλοηγικής Βοήθειας των ΗΠΑ. Χρησιμοποιώντας έναν πατενταρισμένο συνδυασμό τεχνολογιών ηλιακής ενέργειας και LED υψηλής έντασης, η «Σειρά 700» προσφέρει μακροχρόνιο φωτισμό χωρίς ανάγκη συντήρησης, ανάλογα με το απαιτούμενο πρότυπο αναλαμπών. Η επιλογή των αναλαμπών, του επιπέδου έντασης/αυτονομίας, ο έλεγχος της

μπαταρίας και άλλες λειτουργίες μπορούν να προγραμματιστούν με τη χρήση του προαιρετικού τηλεχειριστηρίου. Άλλες επιλογές περιλαμβάνουν ένα αποτρεπτικό εξάρτημα για πουλιά και/ή πρόσθετο ηλιακό συλλέκτη.

«BELUGA» Minos Pagonis: Τηλ. 210-65.42.436

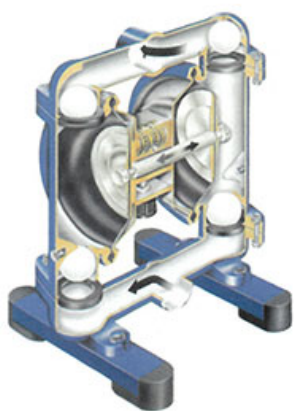
Νέα τεχνολογία με υψηλή ποιότητα

Οι νέες τεχνολογίες και υψηλής ποιότητας στο σχεδιασμό και στην κατασκευή αεροδιαφραγματικές αντλίες του οίκου CRANE, που εισάγονται από την ALPHA-DYNAMIC, ήρθαν να λύσουν πολλά και δύσκολα προβλήματα στο χώρο της άντλησης.

Στον τομέα της ναυτιλίας η χρήση αυτού του τύπου των αντλιών είναι πολύ διαδεδομένη. Όμως, οι αντλίες Crane με 30 χρόνια εμπειρίας στο χώρο έχουν πάρα πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι όλων των άλλων.

Α. Φέρουν αεροβαλβίδες καινοτόμου σχεδιασμού που εξασφαλίζουν:

- Λειτουργία χωρίς παγοφραγμό.
- Λειτουργία με αέρα χωρίς λίπανση.
- Μη προσβολή από συμπυκνώματα.
- Χαμηλό κόστος συντήρησης, υψηλή διάρκεια ζωής.



Β. Είναι αντικρηκτικά πιστοποιημένες Ex II 2 GD (pump group II - category 2 - Atmosphere gas and dust), κατάλληλες για χρήση σε εκρηκτικές περιοχές.

Γ. Λειτουργούν και ως εμβαισιζόμενες.

Δ. Ειδικές σειρές για τη ναυτιλία από σώμα αλουμινίου με διαφράγματα και βαλβίδες BUNA, ό,τι καλύτερο και ανθεκτικότερο για μεταφορά πετρελαιοειδών και θαλασσινού νερού.

Ε. Λειτουργία με χαμηλό θόρυβο και κραδασμούς.

ΣΤ. Φέρουν αντικραδασμικές βάσεις.

Ζ. Μικρό βάρος και όγκος.

Τέλος, ένα επίσης βασικό πλεονέκτημα είναι και το χαμηλό κόστος προμήθειας.

ALPHA-DYNAMIC: Τηλ. 210-53.17.689

Fuel Biocontrol Βιοκτόνο υγρής μορφής



Στο πλαίσιο της συνεχούς έρευνας καινοτόμων προϊόντων, ο όμιλος Marichem Marigases Worldwide Services πρόσφατα εισήγαγε στη διεθνή αγορά το Fuel Biocontrol. Ένας εκ των βασικών στόχων του ομίλου είναι η δυναμική διεύρυνση της γκάμας των προϊόντων. Το Fuel Biocontrol αποτελεί την πιο πρόσφατη απόδειξη ότι ο Marichem Marigases ξεπερνά ακόμα και τις υψηλότερες προσδοκίες. Πρόκειται για ένα ειδικά σχεδιασμένο βιοκτόνο υγρής μορφής, το οποίο προστατεύει από διάβρωση τις δεξαμενές και τα συστήματα καυσίμων, παρέχοντάς τους ολική προστασία από βακτήρια και μικροοργανισμούς. Διατηρεί σε υψηλά επίπεδα τη σταθερότητα και την ομοιογένεια του καυσίμου, βελτιώνοντας τη διαδικασία καύσης. Αν και εισήχθη πρόσφατα στην αγορά, έχει ήδη αποδειχθεί, έχοντας ως βασικό κριτή το πλοίο, ένα από τα πιο επιτυχημένα προϊόντα.

χάρis στις μοναδικές ιδιότητές του: ισχυρό βιοκτόνο αποτέλεσμα, πολύ καλή βιοστατική επίδραση, καθώς και άμεση βιοδιασπαισιμότητα, λειτουργικό κόστος και ευκολία στο χειρισμό.

MARICHEM MARIGASES: Τηλ. 210-46.32.546



Τα ειδικά προϊόντα από τη WILCKENS MARINE PAINTS

Η Wilckens, εδώ και αρκετά χρόνια, πραγματοποιεί έρευνες για προϊόντα τα οποία θα προσφέρουν εφικτές λύσεις, ενώ ταυτόχρονα θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν εύκολα τόσο από ειδικά συνεργεία όσο και από τα πληρώματα των πλοίων.

Σήμερα, μια σειρά από ειδικά προϊόντα της Wilckens μπορούν να αντεπεξέλθουν στις απαιτήσεις αυτές και ειδικότερα στο χώρο όπου συνήθως εμφανίζονται τα περισσότερα προβλήματα, δηλαδή στις δεξαμενές έρματος. Το προϊόν EPOSIST 400UW είναι ό,τι τελειότερο υπάρχει σήμερα στην αγορά, διότι μπορεί να προσφέρει:

- Εύκολη χρησιμοποίησή του από τα πληρώματα των πλοίων.
- Για την προετοιμασία της επιφάνειας δεν απαιτείται αμμοβολή παρά μόνον αφαίρεση των σαθρών υπολοίπων και καθαρισμός με γλυκό νερό.
- Το υλικό μπορεί να τοποθετηθεί σε επιφάνεια, η οποία έχει και κάποια σχετική υγρασία.
- Περιέχει μεγάλη ποσότητα στερεών υλικών 96%, δηλ. δεν περιέχει διαλυτές, άρα είναι και περισσότερο ασφαλές κατά την τοποθέτησή του.
- Έχει την ιδιότητα να στεγνώνει πλήρως κάτω από το νερό.
- Οι δεξαμενές έρματος μπορούν να γεμίσουν σε 6-8 ώρες μετά την εφαρμογή του προϊόντος.

Δοκιμασμένο ήδη επί σειράν ετών και σε πάνω από 500.000 τ.μ. επιφανείας, το υλικό αυτό δίνει τη δυνατότητα άμεσης επέμβασης σε χώρους όπου η συχνή συντήρηση είτε δεν είναι εφικτή είτε κοστίζει ακριβά.

WILCKENS MARINE PAINTS:
Τηλ. 210-42.81.200



Κρατικός παρεμβατισμός, νομοθετική εγρήγορση, αθέμιτος ανταγωνισμός:

Η επόμενη μέρα για τις διεθνείς, διά αέρος, εμπορευματικές μεταφορές

Ο **Dr Andreas Otto**, εκτελεστικό μέλος του διοικητικού συμβουλίου της **Lufthansa Cargo**, μιλάει στον **Ηλία Μπίσια**

Στην πρώτη του αποκλειστική συνέντευξη στον ελληνικό ναυτιλιακό Τύπο, ο Dr Andreas Otto, εκτελεστικό μέλος του διοικητικού συμβουλίου της Lufthansa Cargo, ανακοίνωσε ότι η εταιρεία μετέφερε, κατά το 2004, 1,8 εκατ. τόνους φορτίου και ταχυδρομείου, σημειώνοντας αύξηση της τάξης του 11% σε σύγκριση με την ίδια περίοδο πέρυσι. Σε αντίθεση με τις θαλάσσιες μεταφορές, η μεταφορά φορτίων στον αεροπορικό κλάδο παραμένει αγκυλωμένη από τη διεθνή πολιτική και, κυρίως, οικονομική δυσκαμψία. Ο κλάδος στην κυριολεξία μαστίζεται από το μεγάλο ανταγωνισμό, την αυστηρή διεθνή νομοθεσία και τις δύσκολες διεθνείς οικονομικές συγκυρίες.

Ο Γερμανός τεχνοκράτης μάς ανέπτυξε την άποψη ότι η εταιρεία δεν περιμένει την υποστήριξη της γερμανικής κυβέρνησης για τη βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων της.

Αντιθέτως, θεωρεί επιβεβλημένη την εγρήγορση όλων των στελεχών της εταιρείας με σκοπό να αντεπεξέλθουν επιτυχώς στις δύσκολες προκλήσεις των καιρών. Ο κρατικός παρεμβατισμός για τον Dr Andreas Otto δεν είναι θεμιτός και συνήθως διαστρεβλώνει την ανέλιξη της αγοράς και του εμπορίου.

Το διεθνές πολιτικό και οικονομικό σκηνικό στον αεροπορικό κλάδο >

Οι εθνικές κυβερνήσεις έχουν ήδη μέσω της Ευρωπαϊκής Επιτροπής πιέσει για τη συστηματική προώθηση προγραμμάτων και στρατηγικών που θα εναρμονίζουν τις συνδυασμένες μεταφορές στα κράτη-μέλη της Ε.Ε.

Παράλληλα, η ένταξη των νέων κρατών στην ευρωπαϊκή οικογένεια και η ελευθέρωση της αγοράς στη Ρωσία και στις πρώην σοβιετικές χώρες έχουν δημιουργήσει νέα δεδομένα στη συγκεκριμένη αγορά. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να επισημανθεί πως, ενώ η μεταφορά εμπορευμάτων από την Ασία στην Ευρώπη παρουσιάζει μεγάλη κινητικότητα, η αντίστροφη κίνηση είναι μάλλον απογοητευτική, με αποτέλεσμα τη δυστοκία πολλών εταιρειών στο να αναπτύξουν ένα επιτυχημένο και ευρύ δίκτυο εμπορευματικών πτήσεων στην Άπω Ανατολή. Οι αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις μεταφορές φορτίων αντιμετωπίζουν συγχρόνως την αυξανόμενη νομοθετική



εγρήγορη των διεθνών και περιφερειακών οργάνων, ειδικά σε θέματα περιβαλλοντικής πολιτικής, αλλά και ανάπτυξης ενός υγιούς συστήματος συνδυασμένων μεταφορών.

Εντούτοις, υπάρχει ακόμα ένας ιδιαίτερα αλλοπρόσαλλος και αναχρονιστικός κρατικός παρεμβατισμός, που συνοδεύεται με τη σταθερή δυσκολία των αερομεταφορών του κλάδου στη διεύθυνση αγορών που «προστα-

γρήγορες - ουσιαστικές επεμβάσεις αλλά και δραστηριότητες. Με την ίδια λογική οι πιέσεις για εξοικονόμηση πόρων είναι αξιοσημείωτες σε όλες τις εταιρείες.

Η ελληνική αγορά είναι ιδιαίτερα πολύπλοκη και δυσπρόσιτη. Ο Γερμανός ειδικός αποκάλυψε ότι η συνεργασία της εταιρείας με τη σημερινή διοίκηση του αερολιμένα Αθηνών δεν επιτρέπει κάποια παράτολμη και ριζοσπαστική

γιγάντωση των δραστηριοτήτων, όχι μόνο της Lufthansa Cargo αλλά και οποιουδήποτε αερομεταφορέα. Οι χρεώσεις στον αερολιμένα παραμένουν υπέρογκες, με αποτέλεσμα την πρόσφατη επίσημη καταγγελία-διάβημα του συνόλου των αεροπορικών εταιρειών, που τον χρησιμοποιούν, στους αρμόδιους φορείς. Η λογική της διοίκησης του αερολιμένα είναι η ενδυνάμωση των οικονομικών αποτελεσμά-

των της χωρίς να δίνονται σημαντικά κίνητρα για αύξηση των δραστηριοτήτων των αερομεταφορέων. Με αυτόν το γνώμονα η Lufthansa Cargo δεν θα επιθυμούσε να αναπτύξει σε σημαντικό βαθμό τις δραστηριότητές της στην Αθήνα. Εντούτοις, θα ενδιαφερόταν για την αγορά των εμπορευματικών μεταφορών της Ολυμπιακής σε περίπτωση ξεχωριστής πώλησης του συγκεκριμένου κλάδου.

Σήμερα, πάντως, η γερμανική εταιρεία συνεργάζεται άσφoga με την Aegean Airlines, η οποία εξυπηρετεί την Αθήνα, την Καβάλα και τη Θεσσαλονίκη με πολυάριθμες τακτικές πτήσεις από και προς τη Γερμανία. Η γερμανική εταιρεία αγανακτεί επίσης με τα προβλήματα που

προκύπτουν με τη μη εγρήγορη και το μη εκσυγχρονισμό των τελωνειακών αρχών στη χώρα μας. Παρά τις θεωρητικές εξαγγελίες, οι εκπρόσωποι της εταιρείας υποστηρίζουν ότι είμαστε ίσως το μόνο κράτος στην Ε.Ε. όπου οι τελωνειακοί υπάλληλοι αδικαιολόγητα (και επιβραδυντικά για τον κλάδο) δεν δουλεύουν σε 24ωρη βάση.

Οι προοπτικές της Lufthansa Cargo για το 2005 > Η Lufthansa Cargo στοχεύει για το τρέχον έτος τη δημιουργία μιας «προστιθέμενης αξίας» πέραν του κεντρικού προϊόντος της Lufthansa Cargo. Με αυτόν το γνώμονα δημιουργήθηκε η Lufthansa Cargo Charter, μια εταιρεία που προσφέρει υπηρεσίες charter χωρίς όρια χρόνου και χώρου. «Ιδρύσαμε ακόμη την "time:matters", μια εταιρεία της Lufthansa Cargo που προσφέρει μεταφορά υψηλής ταχύτητας για επείγοντα ζητήματα παγκοσμίως, ενώ εισαγάγαμε και την Cargo counts μαζί με τη Harpag Lloyd, ώστε να επεκτείνουμε το δίκτυο σε Ευρώπη, Αφρική και Ασία», πρόσθεσε ο Dr Otto.

Κορυφαία στιγμή του 2005 είναι η κοινοπραξία της Lufthansa Cargo με ένα συνεργάτη από την Κίνα, τη Shenzhen Airlines, και την DEG (Deutsche Investitionen - und Entwicklungsgesellschaft). Μαζί με τη Shenzhen Airlines, η Lufthansa Cargo θα ιδρύσει μια νέα εταιρεία, την Jade Cargo International, με ένα ενδοασιατικό δίκτυο, που θα περιλαμβάνει τη Σαγκάη, τη Σιγκαπούρη, την Μπανγκόκ, την Πενάνγκ, την Κουάλα Λουμπόρ και το Δελχί.



τεύονται» από αυστηρές διακρατικές συμμαχίες, οι οποίες μάλιστα εμποδίζουν σε πολλές περιπτώσεις την εξάπλωση των δραστηριοτήτων τους.

Η κίνηση στην ελληνική αγορά >

Είναι αναμφισβήτητο γεγονός ότι οι αερομεταφορές διεθνώς δεν είναι ένας κερδοφόρος κλάδος. Κατά τον Dr Otto, οι εταιρείες του κλάδου παρουσιάζουν επαναλαμβανόμενα αλλά και συνεχιζόμενα χαμηλά οικονομικά αποτελέσματα. Ο λόγος είναι ότι οι τζίροι των εταιρειών είναι δυσανάλογα μικροί σε σχέση με τα καθαρά κέρδη. Οι μέτοχοι των περισσότερων εταιρειών, ειδικά σήμερα, πιέζουν για

Η ιστορία του Μουσείου Κυκλαδικής Τέχνης



Είκοσι χρόνια γόνιμης παρουσίας και προσφοράς στο χώρο της αρχαίας ελληνικής τέχνης και του σύγχρονου πολιτισμού κλείνει, το 2006, το Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης. Με την ευκαιρία αυτή οι υπεύθυνοι του μουσείου δημιούργησαν ένα DVD που περιλαμβάνει την ιστορία, τις συλλογές και τις δραστηριότητές του.

Ειδικότερα, στο DVD παρουσιάζονται η ιστορία της συλλογής από τους ιδρυτές του μουσείου, οι χώροι, τα τμήματά του, οι εκδηλώσεις, αλλά και μια ενημέρωση για το σκεπτικό που διέπει τις δραστηριότητές του.

Στο Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης, εκτός από τη σπάνια συλλογή έργων κυκλαδικής τέχνης από το 5000 έως το 2000 π.Χ., στεγάζονται επίσης οι συλλογές: αρχαίας ελληνικής τέχνης, κυπριακών αρχαιοτήτων θάνου Ν. Ζιντλή, αρχαίας ελληνικής τέχνης του Κάρολου Πολίτη, η εκπαιδευτική συλλογή και η συλλογή της Ακαδημίας Αθηνών. Επί πλέον, φιλοξενούνται μεγάλες περιοδικές εκθέσεις, όπως αυτή την εποχή η έκθεση των ευρημάτων από τη μεγάλη ανασκαφή στην αρχαία Ελεύθερνα της Κρήτης. Η εκδήλωση παρουσίασης του DVD στο χώρο του μουσείου άνοιξε

με το χαιρετισμό της προέδρου του Ιδρύματος Ν.Π. Γουλανδρή, Ντόλλης Γουλανδρή, ενώ ομιλίες απηύθυναν ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Πολιτισμού Χρήστος Ζαχόπουλος, ο διευθυντής του μουσείου Νίκος Σταμπολίδης και ο δημιουργός του DVD, σκηνοθέτης Δημήτρης Αναγνωστόπουλος. Παρόντες εκ μέρους του Κοινωνικού Ιδρύματος «Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης», με τη χορηγία του οποίου δημιουργήθηκε το εξαιρετικού ενδιαφέροντος DVD, ο πρόεδρος Στέλιος Παπαδημητρίου και οι κ. Παύλος Ιωαννίδης και Απόστολος Ζαμπέλας.



Η Ceres κοντά στους ναυτικούς

Εκδήλωση για τις οικογένειες των εργαζομένων της πραγματοποιήθηκε στη Χίο η ναυτιλιακή εταιρεία Ceres Hellenic με αφορμή το νέο έτος. Στη διάρκεια της εκδήλωσης, ο διευθυντών σύμβουλος της εταιρείας κ. Νικόλαος Φιστές ευχήθηκε στις οικογένειες των ναυτικών και μοίρασε δώρα στα παιδιά τους.

Μεταπτυχιακό για στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Η συνεχής επιμόρφωση του στελεχικού δυναμικού της ναυτιλίας αποτελεί προϋπόθεση της ανάπτυξης, της αναβάθμισης των ναυτιλιακών υπηρεσιών και της αποτελεσματικότητας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως είναι φυσικό, έχουν αντιληφθεί την αναγκαιότητα της εκπαίδευσης άρτιων στελεχών και της διεύρυνσης των γνώσεων, με αποτέλεσμα είτε να προτρέπουν τα στελέχη τους να συμμετέχουν σε σχετικά προγράμματα είτε επιχορηγούν για τη συμμετοχή τους. Έτσι, υπογραμμίζεται η ανάγκη για ύπαρξη ατόμων με ικανότητα να ανταποκρίνονται με επιτυχία σε δύσκολες καταστάσεις.

Το βρετανικό πανεπιστήμιο του Leicester καλύπτει έτσι σημαντικά το κενό με το μεταπτυχιακό του πρόγραμμα MBA με εστίαση σε Maritime Management, που προσφέρει και στην Ελλάδα μέσω της iCon

International Training με ιδιαίτερη επιτυχία. Πρόκειται για ένα πρόγραμμα άρτια σχεδιασμένο, με ευρύ φάσμα μαθημάτων, που μπορούν οι ενδιαφερόμενοι να παρακολουθήσουν χωρίς να απομακρυνθούν από τη χώρα και την εργασία τους.

Στην Ελλάδα η iCon προσφέρει αξιόλογα μεταπτυχιακά πιστοποιημένα προγράμματα, που προσφέρονται μέσω της συνεργασίας της με πανεπιστήμια υψηλής κατάταξης και εφαρμόζοντας το Σύστημα Ολοκληρωμένης Εξυπηρέτησης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα προγράμματα μπορεί κάποιος να τα παρακολουθήσει από οποιοδήποτε σημείο της Ελλάδας ή ακόμη και όταν είναι εν πλω.

Σε συνεργασία με το Leicester παρέχονται και τα εξής επιτυχημένα προγράμματα: MBA γενικό και με ειδικεύσεις σε: Marketing, Finance, Employment

Relations, IT Management, e-Commerce, Total Quality Management, και σε Tourism and Hospitality Management, καθώς και MSc in Finance, Marketing, Diploma in Management, και MSc in Occupational Psychology, MSc in Psychology of Work. Επίσης η iCon συνεργάζεται με το γνωστότατο University of Surrey και προσφέρει τα εξίσου επιτυχημένα προγράμματα: MSc in Human Resource Management, MSc in Management, και MSc in International Hotel Management. Τέλος, μέσα από τη συνεργασία της με το Heriot Watt University προσφέρει τα προγράμματα: MSc/Diploma in Property Investment & Finance, MSc in Construction (Project) Management, MSc in Facilities Management, MSc in Building Conservation (Technology and Management).
τηλ: 210-92.48.534, 210-92.48.065

Έκθεση ζωγραφικής

Στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς παρουσιάστηκαν τα έργα του ζωγράφου Γρηγόρη Σερεμετάκη. Στην έκθεση, που την επισκέφθηκαν και πολλοί παράγοντες του ναυτιλιακού χώρου, παρουσιάστηκαν έργα του ζωγράφου με θέματα από τον Πειραιά του παρελθόντος, δουλεμένα με το δικό του χρωματικό τρόπο, θαλασσογραφίες, τοπία και έργα με θέμα την ιππασία ως ολυμπιακό άθλημα.



Ωκεανογραφία - Εισαγωγή στο Θαλάσσιο Περιβάλλον

Του Αθανάσιου Θεοδώρου,
εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε.

Κύριος στόχος του συγγραφέα, ο οποίος είναι καθηγητής Ωκεανογραφίας στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, είναι οι αναγνώστες να περιπλανηθούν στις σελίδες του βιβλίου για να γνωρίσουν τη φύση και τις «ιδιορρυθμίες» της θάλασσας.

Όπως γνωρίζουμε, η θάλασσα είναι πηγή τροφής και, επομένως, οι διεργασίες που την επηρεάζουν μάς ενδιαφέρουν όσο ενδιαφέρει τον αγρότη ο καιρός. Η θάλασσα, όχι μόνο έχει «καιρό», που καθορίζεται από τις αλλαγές της θερμοκρασίας και τα ρεύματα, αλλά οι θαλάσσιες «καιρικές συνθήκες» καθορίζουν και την παραγωγικότητα, δηλαδή τη γονιμότητά της.

Η θάλασσα χρησιμοποιείται από τον άνθρωπο. Κατασκευάζουμε λιμενικά και άλλα παράκτια έργα, τη χρησιμοποιούμε για μεταφορά και διασκέδαση. Επομένως, μάς ενδιαφέρουν οι διεργασίες που επηρεάζουν τις δραστηριότητες αυτές, όπως τα κύματα, οι άνεμοι και τα ρεύματα.

Η θάλασσα επηρεάζει τον καιρό και το κλίμα.

Ο παγκόσμιος ωκεανός έχει μάζα περίπου 90 φορές μεγαλύτερη από τη μάζα της ατμόσφαιρας. Επομένως, το θαλάσσιο περιβάλλον επιδρά καθοριστικά στην ατμόσφαιρα

και όχι το αντίθετο. Σήμερα, όμως, ο παγκόσμιος ωκεανός σχετίζεται άμεσα με μια σειρά περιβαλλοντικών προβλημάτων πλανητικού χαρακτήρα. Επίκαιρη όσο ποτέ είναι η ανάλυση του συγγραφέα για τα τσουνάμι, η οποία περιλαμβάνει τη γένεση, διάδοση, παράκτια συμπεριφορά και πρόγνωση τους. Επί πλέον, είμαστε ήδη μάρτυρες των επιπτώσεων της υπερθέρμανσης του πλανήτη, της τρύπας του όζοντος, του «ελ νίνιο», της υπερλίευσης και της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αυτά σκιάζουν τη ζωή μας και υπονομεύουν το μέλλον των επόμενων γενεών. Η κατανόηση και η αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών εντάσσονται επίσης στους στόχους του παρόντος βιβλίου.

Το παρόν βιβλίο αποτελεί μια ολοκληρωμένη μελέτη του θαλάσσιου γίγνεσθαι, εμπλουτισμένη με πλούσια βιβλιογραφία και αντίστοιχες διευκρινίσεις Διαδικτύου στο τέλος κάθε κεφαλαίου.



Ημερολόγιο του Αρχιπελάγους



Ημερολόγιο του Αρχιπελάγους του Στρατή Γ. Φιλιππότη, εκδόσεις Ερίνη

Το «Ημερολόγιο του Αρχιπελάγους», 2004, είναι προϊόν της επιλογής και επιμέλειας του Στρατή Γ. Φιλιππότη. Το ημερολόγιο αυτό διανύει ήδη τον 6ο χρόνο από της εκδόσεώς του, και έπεται συνέχεια! Σ' έναν καλαίσθητο τόμο, οι αναγνώστες γίνονται ταξιδιώτες του Αιγαίου, της θάλασσας των ευγενών εθνικών μας συγκινήσεων, ο κυματισμός της οποίας είναι ανάσα ζωής και το φως της, ανάσταση ψυχής. Άκρως πολύτιμη και επαινετή η εκδοτική αυτή δουλειά του Στρατή Γ. Φιλιππότη.

15 Αυγούστου 1940 ο τορπιλισμός του ευδρόμου «ΕΛΛΗ»

Εισαγωγή - επιμέλεια κειμένων:
Πέτρος Στ. Μανταίος, εκδόσεις Ερίνη

Έχουν κυκλοφορήσει και άλλα βιβλία - λευκώματα, για τον ύπουλο τορπιλισμό του ευδρόμου «ΕΛΛΗ», αλλά το παρόν είναι πληρέστερο, γιατί εκτός από τα παλιά ντοκουμέντα περιέχει και νέα στοιχεία, ιστορικά και μη, ανέκδοτο φωτογραφικό υλικό και την κατασκευή Ηρώου - Μαυρωλείου στην προβλήτα της Χώρας και τα αποκαλυπτήρια αυτού στις 15 Αυγούστου του 2002.

Από το χώρο αυτό θέλω να ευχαριστήσω -αλφαβητικά- τους φίλους: Κώστα Αλεξόπουλο, μηχανολόγο - ηλεκτρολόγο, Παναγιώτη Γκίζη, αρχιπλοίαρχο ε.α. (Δ/δ) του Π.Ν., Νίκο Γριπάρη, βιβλιογράφο - ερευνητή, Πέτρο Ρουγκέρη, προϊστάμενο του τμήματος Βιβλίων της Βιβλιοθήκης της Βουλής των Ελλήνων, Γιώργο Στουρνάρα, καθηγητή Πανεπιστημίου, την ΥΠ/Π.Ν., και ιδιαίτερως την πρόθυμη και εξυπηρετική υπάλληλο αυτής της υπηρεσίας, Κατερίνα Φακάλου, υπεύθυνη του αρχειακού υλικού, οι οποίοι με τον τρόπο τους συνέβαλαν στην έκδοση.



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

[ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ...]

• • Οι κοινωνικές δομές του ελληνικού νησιού, αυτές που έλκουν την καταγωγή από χιλιάδες χρόνια απουσίας των ανδρών στη θάλασσα, έχουν αρχίσει πλέον να ξεφτίζουν. Αν και πολλοί άνδρες εξακολουθούν να λείπουν σε ταξίδια, τα τοπικά πρότυπα έχουν διαβρωθεί από την τηλεόραση και το δυτικό τρόπο ζωής και οι νέες γυναίκες δεν ενθουσιάζονται με τον παραδοσιακό ρόλο της συζύγου ναυτικού. Δεν μπορεί κανείς πια να μιλήσει για υποστηρικτικές του ναυτικού επαγγελματικές κοινωνικές δομές. Τις συμπάρεσυρε η κοινωνική εξέλιξη. Με άλλα λόγια, οι περισσότεροι -αν όχι όλοι- παράγοντες που συντέλεσαν για την ανάδειξη του Έλληνα στο χώρο της ναυτιλίας δεν ασκούν σήμερα σημαντική επίδραση. Παράλληλα, ο αριθμός των ναυτικών μας έπεσε μέσα σε μια εικοσιπενταετία από 100.000 σε λιγότερο από 20.000. Τι διατηρούμε όμως; • •

Άλκης Κορρές

68



Ο Ιω. Καποδίστριας ίδρυσε το 1828 τα λιμεναρχεία, τον πρώτο διοικητικό φορέα της ναυτιλίας, αντιληφθείς τη μεγάλη σημασία αυτής για το νεοσύστατο κράτος μας. Στα λιμεναρχεία μέχρι το 1919 υπηρετούσε προσωπικό του Π. Ναυτικού, το έτος δε αυτό ο Ελ. Βενιζέλος ίδρυσε το Λ.Σ., που επί 86 συναπτά έτη υπηρετεί πιστά - και όσο του συγχωρούν οι εκάστοτε πολιτικές ηγεσίες- τη μεγάλη μας ναυτιλία. Δεν είναι βέβαιον ότι όλοι οι πολιτικοί αντιλαμβάνονται αυτό που αντελήφθη ο μεγάλος και άτυχος κυβερνήτης μας, αντιλαμβάνονται όμως ότι η ναυτιλία είναι φτωχότατο πεδίο ψηφοθηρίας. Υποθέτω πως ολίγη Ιστορία θα οδηγούσε σε ηπιότερους χαρακτηρισμούς ("έχει τεράστια ευθύνη το Λ.Σ. - καλή σχέση με τους εργοδότες" κ.λπ.) για τις υπηρεσίες και τους αξιωματικούς του ΥΕΝ.

Τώρα, για το αν είμαι ικανοποιημένος, θα σας απαντήσω όταν οι στόχοι που έχουμε θέσει επιτευχθούν.

Αν οι προσφερόμενες υπηρεσίες ικανοποιούν, αυτό θα το κρίνουν άλλοι. Εγώ, ως μέλος της κυβερνήσεως, εντός και εκτός Βουλής, διαβεβαίωσα ότι εξαντλήσαμε όλα τα περιθώρια που μας παρέιχε το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο ώστε να παράσχουμε τις καλύτερες υπηρεσίες στις θαλάσσιες μεταφορές που εμπίπτουν στη ζώνη ευθύνης του υπουργείου Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.



46

Αριστοτέλης Παυλίδης

Το σύστημα, βέβαια, επιδέχεται βελτιώσεις στις παραμέτρους που ανέφερα προηγουμένως. Και επ' αυτού είπα πολλά κατά τις τρεις συνεδριάσεις που έγιναν για το ακτοπλοϊκό ενώπιον των μελών της αρμόδιας επιτροπής της Βουλής. Στα σημεία αυτά οφείλουμε να επέμβουμε χωρίς σπουδή, κατόπιν συνεννόησης με όλους τους ενδιαφερομένους θεσμικά φορείς της ακτοπλοΐας, μέσα στο πλαίσιο βέβαια που επιβάλλει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτήν την εποχή, το υπουργείο του οποίου προϊστάμαι μετέχει στη διαμόρφωση αποφάσεων, οι οποίες σύντομα θα ανακοινωθούν. Αριστοτέλης Παυλίδης, υπουργός Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής



72

Σπύρος Ράνης



Ελένη Κορωνάκη

52

• • Η ύπαρξη του Μητρώου είναι απαραίτητη. Το ΕΒΕΠ το ζητάει από το 1975. Η ένταξη στο Μητρώο δεν χρειάζεται πολλές προϋποθέσεις και χρονοβόρες διαδικασίες (γραφειοκρατία).

Απαραίτητες είναι μόνο τρεις προϋποθέσεις:

- Α) Άδεια λειτουργίας του βιομηχανοστασίου.
- Β) Φορολογική ενημερότητα.
- Γ) Ασφαλιστική ενημερότητα.

Αν δεν υπάρχουν αυτά τα τρία, να μην εκδίδεται άδεια επισκευής του πλοίου, καθώς και άδεια ατελούς διακίνησης ειδών προς επεξεργασία από το πλοίο.



D. KORONAKIS S.A.

from Old to new and from small to Huge

The ancient minoan ship was reproduced by the Chania archeological museum and D. Koronakis ropes were used to bind the hull planks together the way they did 3000 ago...

At D. Koronakis S.A, we manufacture a wide range of ropes, from simple 3-strand to complex double-braided the revolutionary KAPA Marine series, mixed ropes complying with the OCIMF guidelines and all designed to make your life safer and easier.

Years of experience, proven quality and international customer service, guarantee a lifecycle support to match your demands, through 20 key stock points around the world, and professional sales and service personnel.

There is always a Koronakis tie that withstands time

MANUFACTURERS OF:

- Wire Ropes
- Galvanized - Bright /Preformed /Post pressed (compacted)
- Normal - Non Rotating / R or L Hand Lay
- KAPA Ropes Multi-Strand (in the ISSA Catalogue)
- Mooring Tails
- B&W 40-60 } Complying with OCIMF guidelines.
- Kapa Flex 40-60 } Recommended for TSH and GC'S
- Double braided Ropes for ships and offshore platforms

STOCKISTS OF:

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

Associated member
INTERTANKO
Member of EUROCORD & EWRS



Head Office: 56, Grivas Str., 18545 Piraeus-Greece Tel: +30 2104060600 Fax: +30 2104615211 e-mail: koronakis@koronakis.gr website: www.koronakis.gr





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


STRATOS


via
inmarsat


NAVARINO
telecom

INMARSAT FLEET SERVICES

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

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