

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 81 • 06-07/2005 • ΤΙΜΗ 6 €
www.n-c.gr

Βασ. Παπαχρηστίδης

Ο ρόλος των νηογνωμόνων
και το υφιστάμενο
ρυθμιστικό πλαίσιο

Ιω. Τζωάννος

Η πορεία της κοινής
ευρωπαϊκής πολιτικής

Νηολόγια
Ανταγωνιστικότητα
της ελληνικής σημαίας

**Η άνθηση της Ελληνικής Ναυτιλίας
πρόκληση για την κυβέρνηση**

Επιφανείς πλοιοκτήτες απαντούν
σε ερώτημα των «Ν.Χ.»

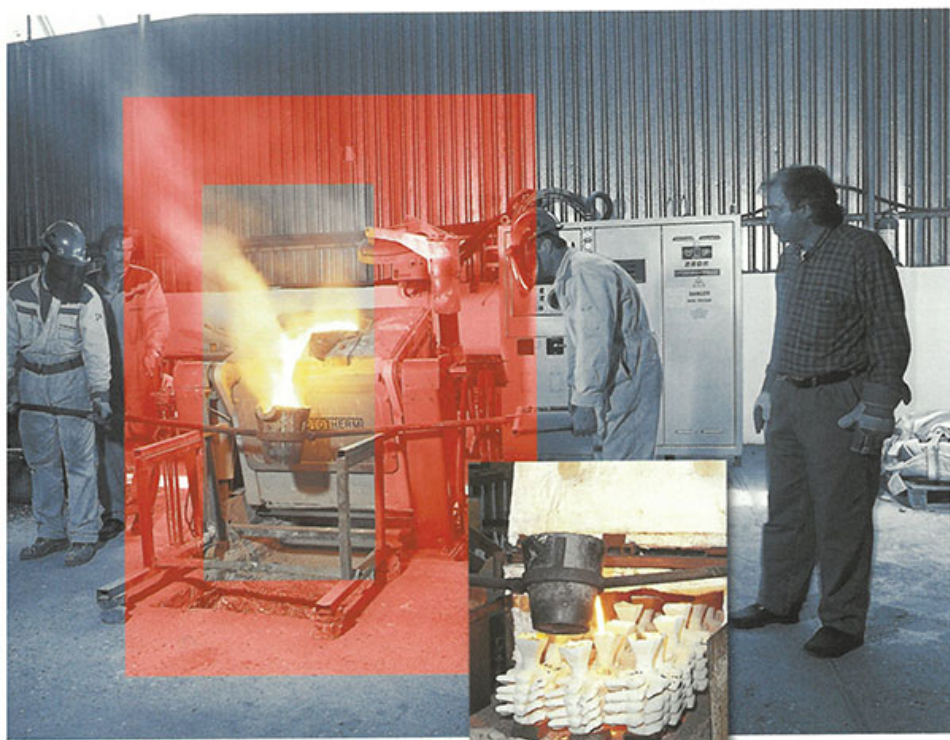
Η πορεία των νηογνωμόνων

Το μέλλον του Μεσογειακού Φορτηγού Στόλου



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

ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ

- Γενικές επισκευές μηχανών εσωτερικής καύσης
- Μηχανολογικές κατασκευές ακριβείας

ΤΗΛ.: 210 4616001

FAX: 210 4616082

www.turbomed.gr

TURBO SERVICE

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



STEERING THROUGH THE SHIPPING MARKETS

We are now expanding with a homogeneous fleet
of modern bulk carriers



Preserving our long-standing operating values

- ★ Safety ★ Security ★ Quality
- ★ Environmental Protection

METROSTAR MANAGEMENT CORP.

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

Η άνοξη της **Ελληνικής Ναυτιλίας**, **πρόκληση** για την κυβέρνηση Έλληνες πλοιοκτήτες απαντούν σε ερώτημα των «Ν.Χ.»

44

Editorial	6	Η άνοξη της Ελληνικής Ναυτιλίας, πρόκληση για την κυβέρνηση	44	Απίστευτα και όμως αληθινά Του Σπύρου Ράνη	62
The EU initiative: responsabilization not criminalization Του Φώτη Καραμήτσου	10	Έλληνες πλοιοκτήτες απαντούν σε ερώτημα των «Ν.Χ.»	44	Το ελληνικό νηολόγιο θέλει τον Καραμανλή του; Του Αλέξανδρου Γουλιέλμου	64
Περισκόπιο	18	Α φ ι έ ρ ω μ α Νηολόγια	53	Ο Μεσογειακός στόλος φέρνει στην Ελλάδα συνάλλαγμα χωρίς να ζητεί ανταλλάγματα Συνέντευξη του καθηγητή Άλκη Κορρέ	68
Ναυτιλιακά Νέα	20	Η πορεία της κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής Του γενικού γραμματέα ΥΕΝ, καθηγητή Ιωάννη Τζωάννου	54		
Διεθνή Ύδατα	34	Η ελληνική ναυτιλία - Μάρτιος 2005 Του Σπύρου Πολέμη	60		

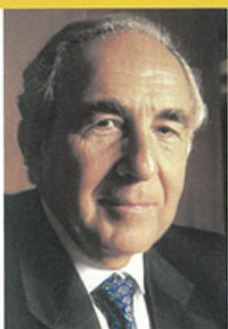


86



Ι. Τζωάννου
 Η **πορεία**
 της κοινής
ευρωπαϊκής
 ναυτιλιακής
 πολιτικής

54



Σ. Πολέμη
 Η ελληνική
 ναυτιλία -
Μάρτιος
2005

60

Α. Γουλιέλμος
 Το ελληνικό
 νηολόγιο θέλει
 τον **Καραμανλή** του;

64

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ / ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
 Αριθμός φύλλου 81, ΙΟΥΝΙΟΣ-ΙΟΥΛΙΟΣ 2005 / Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος ίδρύσεως: 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, Άλκη Κορρέ, Γιώργος Μπάνος, Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης, Χαρ. Φαραύτης
 Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας / Υποδοχή Διαφήμισης: Δήμητρα Τσακού / Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακίς / Μετάφραση: Κυριάκος Καρασεράς
 / Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

PROFESSIONALISM • EXPERIENCE • SERVICE



TX 04/05 5085

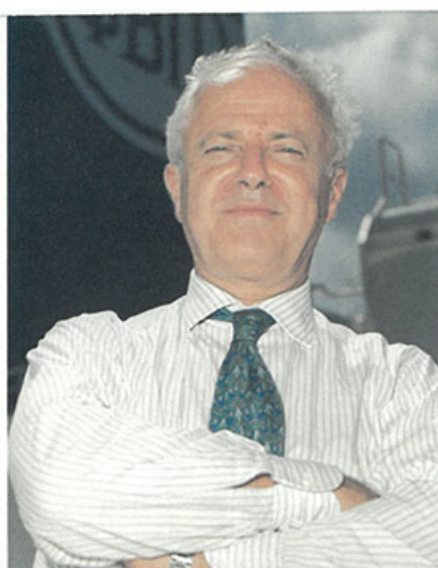
Setting Standards of Excellence
in Marine Classification



ABS

www.eagle.org

Β. Παπαχρηστίδης
Απαιτούμενες αλλαγές
στο ρυθμιστικό πλαίσιο
που αφορά την **τεχνολογία**



Νηογνώμονες και Ναυπηγεία
Του Γεωργίου Μπάνου **80**

Το μερίδιο αγοράς
του Lloyd's Register
Του Απ. Πουλοβασίλη **82**

Η πορεία των νηογνώμόνων
στην ελληνική αγορά **83**

Εταιρική διακυβέρνηση:
Corporate Governance
Της Δήμητρας Κοντραφούρη **90**

Παραναυτιλιακά **94**

Αφιέρωμα
Νηογνώμονες **73**

Απαιτούμενες αλλαγές
στο ρυθμιστικό πλαίσιο
που αφορά την τεχνολογία
Του Βασίλη Παπαχρηστίδη **74**

Νηογνώμονες: Σωτήρες
ή αποδιοπομπαίοι τράγοι;
Του Χαρ. Ψαραύτη **76**

5ο Ναυτιλιακό Συνέδριο
"Navigator 2005"
Συνέντευξη του
Δημήτρη Μπεζαντάκου **86**



Γ. Μπάνος

Νηογνώμονες
και **Ναυπηγεία**

80

Απ. Πουλοβασίλης

Το μερίδιο αγοράς
του **Lloyd's Register**

82



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 παρεισφρηθεί. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαραχθεί, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

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.

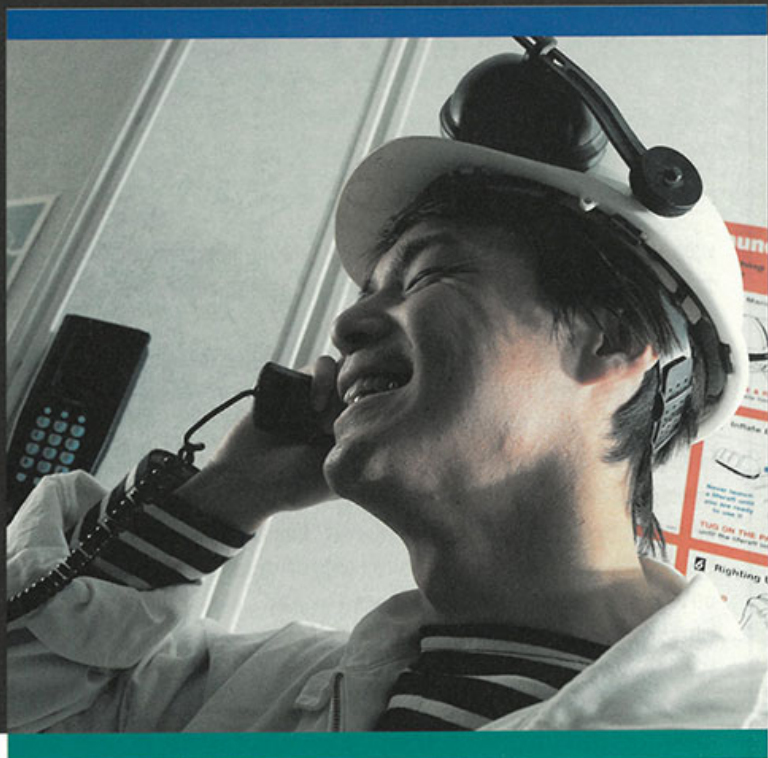


Η επιχειρηματολογία των ομιλητών σχετικά με την πρόσφατη Οδηγία που αφορά τη θαλάσσια ρύπανση προβλημάτισε το ακροατήριο, που τελικά πληροφορήθηκε με αμεσότητα και ειλικρίνεια τόσο για τις πρωτοβουλίες του IMO όσο και για τις παρεμβάσεις και ανησυχίες της Ε.Ε. Αν και το θέμα ήταν καθαρά νομικό και οι ακροατές -πιθανώς- θα έπρεπε να γνωρίζουν τις βασικές αρχές του διεθνούς και κοινοτικού δικαίου, εν τούτοις, τα συμπεράσματα και οι ανησυχίες των παρευρισκομένων ήταν αντάξια των προσδοκιών των υψηλών ομιλητών.

Οφείλουμε, πάντως, να διαπιστώσουμε πως οι σκέψεις που εκφράστηκαν από τον κ. Καραμήτσο μάς προβλημάτισαν ιδιαίτεως. Και αυτό, διότι η Ε.Ε., κατά την ταπεινή μας άποψη, έχει μιαν ομιχλώδη εάν όχι δύσκαμπτη επικοινωνιακή πολιτική, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ένας διάυλος επικοινωνίας τόσο με τον ειδικό Τύπο όσο και με τη ναυτική οικογένεια. Σε αντίθεση με τον IMO (και προσωπικά με τον άξιο γ.γ. κ. Ευθύμιο Μητρόπουλο), όπου ο διάυλος επικοινωνίας με τα ΜΜΕ αλλά και το σύνολο της

Ένας εναντίον τρακοσίων

«ΔΕΝ ΜΠΟΡΩ ΝΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΩ ΜΕ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΚΑΙ ΦΙΛΟΥΣ
ΟΠΟΤΕ ΘΕΛΩ ΟΤΑΝ ΒΡΙΣΚΟΜΑΙ ΣΤΗ ΜΕΣΗ ΤΟΥ ΙΝΔΙΚΟΥ ΩΚΕΑΝΟΥ»



ΚΙ ΟΜΩΣ, ΤΩΡΑ ΜΠΟΡΕΙΤΕ.

Τώρα ακόμα καλύτερη κάλυψη. Δεν χρειάζεται πια να περιμένετε να φτάσετε στο σημείο που πρέπει για να κάνετε μια ζωτικής σημασίας κλήση. Μπορείτε να τηλεφωνήσετε από οπουδήποτε στην περιοχή του Ινδικού Ωκεανού (IOR). Δεν υπάρχουν πια κενά στενών δεσμών. Χάρη στους νέους δορυφόρους I-4, η κάλυψη στενών δεσμών θα είναι καθολική στις περιοχές του Ινδικού και του Δυτικού Ατλαντικού Ωκεανού (AOR-W), με βελτιωμένη κάλυψη στον Ινδικό Ωκεανό από τον Ιούνιο του 2005. Πράγμα που σημαίνει ότι ο χρόνος μειωμένης χρέωσης κλήσεων Super Quiet Time (SQT) για επικοινωνία πληρωμάτων προσφέρεται ευρύτερα από ποτέ άλλοτε με το Mini-M. Θα βρείτε περισσότερες πληροφορίες για τη βελτιωμένη επικοινωνία στη θάλασσα στις ιστοσελίδες www.inmarsat.com/coverage ή www.inmarsat.com/crewcalling



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



ναυτικής οικογένειας είναι σταθερά ανοικτός και διαρκής, η Επιτροπή στις Βρυξέλλες αγκυλώνεται από το γιγαντισμό της και «βραχυκυκλώνεται» στις αυξημένες ανάγκες επικοινωνίας που απαιτούνται στη νέα ενωμένη Ευρώπη.

Στο ίδιο πλαίσιο, ιδιαίτερα οι νέοι επίτροποι οι οποίοι ασχολούνται με θέματα Μεταφορών και Ναυτικής αντιμετωπίζουν ουσιαστικά προβλήματα εξωστρέφειας και επικοινωνίας, που τελικά τους απομονώνουν στις νωχελικές Βρυξέλλες.

Εν τούτοις, ο κ. Καραμήτσος εξέπληξε το ακροατήριο. Σε μία από τις σπάνιες αθηναϊκές δημόσιες εμφανίσεις του σε εκδήλωση ναυτικού ενδιαφέροντος, ο Έλληνας διευθυντής αποσαφήνισε με τόλμη και θάρρος τις σκέψεις και ανησυχίες της Γενικής Διεύθυνσης, όπου εργάζεται, αλλά και του Κολεγίου των Επιτρόπων. Σε ένα μάλλον διστακτικό (αν όχι αρνητικό) ακροατήριο, ο κ. Καραμήτσος επισήμανε ότι οι συναισθηματισμοί πρέπει να περιοριστούν και ότι η νέα νομοθεσία έχει οδηγήσει σε αδικαιολόγητες παρεξηγήσεις και παρερμηνείες τόσο τον Τύπο όσο και τη ναυτική οικογένεια.

Η νέα Οδηγία, κατά την τεκμηριωμένη του άποψη, δημιουργεί ένα καλύτερο νομοθετικό πλαίσιο και επικουρεί τη διεθνή νομοθεσία που χρήζει βελτιώσεων. Κατά τον κ. Καραμήτσο, η διεθνής νομοθεσία απαιτεί συστηματική και σταθερή παρακολούθηση, κυρίως, ως προς την εφαρμογή της από τα κράτη, και σε αυτό το σημείο η υπάρχουσα διεθνής καθημερινότητα εμφανίζει κενά και δυσλειτουργίες. Αυτό ακριβώς το κενό έρχεται να συμπληρώσει η Ε.Ε.

Ο Έλληνας διευθυντής ήταν κάθετος και κατηγορηματικός: «Διαβάστε προσεκτικά τη νέα νομοθεσία. Η Ε.Ε. δεν στέλνει τους ναυτικούς της στις φυλακές – το αντίθετο, μάλιστα». Η νέα νομοθεσία προτείνει, λοιπόν, μια ορθότερη συστηματοποίηση του υπάρχοντος διεθνούς νομοθετικού πλαισίου, αφού ελέγχει τη στάση των κρατών-μελών και υποστηρίζει όσους πλέουν στις θάλασσες, με ασφάλεια και σύνεση. Στην ομιλία του ο κ. Καραμήτσος διευκρίνισε ότι τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. ήδη τηρούν μια αυστηρή στάση προς όσους ρυπαίνουν τις θάλασσες και ανέφερε παραδείγματα κρατών με σημαντική ναυτιλία ή ναυτική παράδοση. Οι προκαταλήψεις και οι μυθολογίες πρέπει να εκλείψουν λοιπόν.

Κατά την άποψή μας, η επιχειρηματολογία όλων των ομιλητών και ειδικά του κ. Καραμήτσου είχε εξαιρετικό ενδιαφέρον. Εν τούτοις οφείλουμε να επισημάνουμε ότι η έλλειψη επικοινωνίας της Επιτροπής με το κοινό που την αφορά (στη συγκεκριμένη περίπτωση τον Τύπο και τη ναυτική οικογένεια) την καθιστούν δυσπρόσιτη, αγκυλωμένη και σε αρκετές περιπτώσεις δύσκαμπτη.

Αρκετοί μιλούν για αλαζονεία των Βρυξελλών... εμείς μάλλον είμαστε πιο συγκρατημένοι και θεωρούμε ότι υπάρχει πλέον εμφανώς στα κοινοτικά όργανα μια έλλειψη οργανωμένης στρατηγικής δημοσίων

σχέσεων και επικοινωνίας. Ο νέος επίτροπος Μεταφορών κ. Barrot είχε, στην αρχή της θητείας του, επισημάνει ότι οφείλει αλλά και επιθυμεί να επισκέπτεται σε τακτικά διαστήματα τα λιμάνια και τις ναυτικές κοινωνίες της Ευρώπης. Μέχρι σήμερα μάλλον παγιδεύθηκε στο δημοψήφισμα των συμπολιτών του. Και τα αποτελέσματα ήταν μάλλον ανησυχητικά, αν όχι απογοητευτικά.

Συστήνουμε αλλαγή πλεύσης, λοιπόν, ιδιαίτερα μετά την ετυμηγορία της Ευρώπης.

Στις ακόλουθες σελίδες δημοσιεύουμε στα αγγλικά τη βαρυσήμαντη ομιλία του κ. Καραμήτσου. Δεν θελήσαμε να μεταφράσουμε το σημαντικό αυτό κείμενο, διότι θεωρούμε αναγκαίο το αναγνωστικό μας κοινό να ενημερωθεί στο ίδιο ακριβώς πλαίσιο και λεκτικό ύφος που ενημερώθηκαν και οι καλεσμένοι της εκδήλωσης. Παρ' όλα αυτά, λάβαμε την πρωτοβουλία να υπογραμμίσουμε ορισμένα σημεία που αξίζουν την ιδιαίτερη προσοχή των αναγνωστών μας.

Ηλίας Μπίσιας

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

"The EU initiative: responsabilisation not Criminalisation"



By Fotis Karamitsos,
Director, Maritime and Inland Waterway Transport, and Intermodality,
Directorate-General for Energy and Transport, European Commission

I have been invited by the Club and I very much welcome this invitation to talk to you about the European Union initiative and I would like to put it under the title "Responsibilisation not Criminalisation" and I would even add: **"the creation of a better legal framework for protection"**. I would like in the next 15 minutes to take away any misconceptions and emotions.

I think we should be looking to the facts and I will sometimes, despite the fact that I am not a lawyer, go into legal texts, just to show you the case. As you know the European Parliament and the Council of Ministers of the European Union ultimately reached an agreement at the end of February to adopt a Directive and a framework decision on this topic and in order to combat ship source pollution. I would agree that national legislation in this area, although it may be necessary, has limited impact, since it is hardly enforceable vis-a-vis ships in transit flying the flag of a third Country. **Shipping which is an international industry needs to be regulated globally. If each nation had developed its own set of legislation the result would be a mix of deferring, often conflicting national laws.**

There exists and we have said it repeatedly, a well developed framework of international standards for safety at sea, including the human element aspect. Most of these standards are laid down in conventions developed within two specialised agencies of the United Nations, the IMO and the ILO. However, whilst most States in the World and most operators in the shipping chain are meeting their international obligations by complying with these standards, their efforts are constantly undermined by a small minority who do not follow the rules and who damage the image of the shipping industry. Operators that break the safety rules put at risk crews and the environment whilst benefiting from unfair competition vis-a-vis the quality operators.

Breaking international rules is mainly facilitated by the lack of proper means to verify how those standards are applied throughout the world. The sad reality of major disasters and of more frequent minor spills shows that the international scheme needs improvement to tackle the causes of marine pollution effectively; indeed, as we have seen, I think the Secretary General knows better than anybody, the Marine Environment



Protection Committee (MEPC) of IMO has already started discussions on that topic last year.

For a number of years the European Community has been engaged in a major effort to combat substandard shipping, especially and essentially through a convergent and obligatory application of the internationally agreed rules and to support the creation of a level playing field for our quality minded operators – and I think all in this room belong to this category – and we have an obligation, as regulators, to protect quality and new investment. We see big investments, for example, from my compatriots over the last few years and I think we will see the average age of ships in the European Union due to these investments going substantially down. I think it is an important and very basic element to keep in mind. The most recent illustration of the EC action on the application of international rules is the EC directive adopted earlier this year which has transposed the STCW convention into EC law, with the objective to enforce the quality standards for seafarers and to impose mutual recognition which will facilitate the movement of seafarers in the EU.

In general the EC action aims at addressing the main loophole in the international public law system. As mentioned earlier the main drawback with the IMO and ILO systems so far, is the absence of any monitoring system to ensure strict compliance as opposed to the EC legislation, which proves its efficiency with the ultimate intervention of the EC Court of Justice, which ensures that in the interpretation and application of the EC treaty, the law is observed. We do not hesitate at all to take Member States to the Court and you have to see the list of how many cases are already in the court for certain elements, like for example, not respecting our directive on imposing the application of the rules on the places of refuge.

So what I will be trying to do in the next few minutes is to present the EC measures about the ship- source pollution and to prove to you that they are comprehensive, because they provide a better co-ordination to inspect and prosecute, if necessary, the potential offenders and they offer a common approach as regards the persons to be sanctioned and the level of penalties awarded.

With the legislation to be adopted by June, because that is when it will formally be adopted, the EC ensures the proper implementation of the IMO convention for the prevention of pollution from ships, named the MARPOL convention and the rationale behind is that "the approach is founded on the principle of making full use of the Community's right under UNCLOS whilst complying with the Member States' obligations under MARPOL". Just to mention that the European Community is contracting party to UNCLOS, whilst – unfortunately – not to MARPOL.

First and foremost, MARPOL provides a precise definition of which discharges at sea are illegal. It furthermore requires State parties to prohibit violations and to provide sanctions under their law and take action against offenders. This principle, established in MARPOL is now part of EC law and

if I quote, MARPOL Article 4 says that "penalties shall be adequate in severity to discourage violations". **EC directive, Article 8, says pollution "infringements are subject to effective, proportionate and dissuasive sanctions which may include criminal or administrative sanctions"** and again also the same Directive talks about, "any person suspected of having committed an infringement must be guaranteed a fair and impartial hearing and the sanctions must be proportionate".

I want to take away from the outset the emotions created by the statement that appears all the time in the Press that the "EU puts the seafarers in the jail". No gentlemen, this is not the case, read the texts of both the Directive and the Council decision that are adopted as a package and you will discover that the case is totally different: UNCLOS Article 230 says, and I think this is what the Secretary General said earlier, "monetary penalties only may be imposed with respect to violations of national laws or regulations or applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment, committed by foreign vessels in the territorial sea except in the case of a wilful and serious act of pollution in the territorial sea". I said, we should read the directive together with the decision and the framework decision says that "regarding custodial penalties, this [framework decision] shall apply without prejudice to international law and in particular Article 230 of UNCLOS". I think everybody can read English in this room. Therefore, I would like to take away this emotional statement that the Community is trying to put the seafarers into jail, on the contrary it is the opposite situation as we have put much better conditions to protect them, I think, and clear framework for that.

To move a little bit further, I think you all know the MARPOL regulation which says about accidental spills "the discharge into the sea of oil or oily mixtures resulting from damage to a ship or its equipment [is not illegal]", and defines exactly what the rules of the game are there for that particular issue, except only if the owner or the Master acted either with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

In other words MARPOL covers only the owner or the master and leaves untouched the rest of the transport chain who could have caused or contributed to the pollution. The directive fills in the regulatory gap by establishing that sanctions for pollution infringements will be applicable to any party found responsible, **the Master, the owner, the manager, the chartered, the classification society, the port authority - so I think this is something to keep in mind.**

MARPOL envisages that in the case of an accident the Master or the owner of the ship can be sanctioned, but in very limited cases, only if the owner or the Master acted either with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result. It is "a virtually unbreak-



able system of limiting liability" (source: IMO web pages re. LLMC)
 For this reason the directive sets a scheme with a lower liability test. Any accidental pollution discharged must be sanctioned when any of the operators in the shipping chain acted with intent or recklessly or with serious negligence. This objective element which was drafted in a way to be in accordance with all national legal systems shows that **the EC regime will only address the rare cases of pollution where the behaviour of the responsible party is considered intolerable and must be condemned.**

MARPOL requires State parties to introduce penalties identical in severity to the offence to discourage violations. Under the directive "sanctions must be effective, proportionate and dissuasive and they may include criminal or administrative sanctions". This directive is complemented by the framework decision which as I mentioned is the instrument which actually establishes that infringements defined by the directive are to be regarded as criminal offences in certain cases only, and aims at harmonising the levels of penalties. Particular attention is drawn to the approximation, completed at EU level, of financial sanctions.

Ultimately it is up to the courts to consider or not the circumstances surrounding the pollution as aggravating or mitigating factors. For example, it is up to the Courts to assess the behaviour after a pollution incident and to see what mitigating factors shall be applied according to the element of Annex 1, regulation 11 of MARPOL, that is to say what people did after the accident. With this directive the EC introduces legislation for all cases of pollution that occur in EU waters. However, and in line with the international law this legislation will be enforceable only vis-a-vis ships which enter in the EU port and sets up a whole system of co-operation between Member States and coastguard authorities, how to follow up ships in transit in that respect.

We know that the new directive has not received unanimous support; concerns have been voiced by industry and seafarers' representatives that the new directive would contradict international law, and you heard that two Member states have voted against it. These views appear however to be based, in our view, on a misunderstanding. When the new Legal Framework has been agreed, we have made sure (European Parliament, Council of Ministers and European Commission) that the law respects the international obligations of the Member states; as I said earlier: "Complying with Member States obligations' under MARPOL, whilst making full use of their rights under UNCLOS".

Just to give you a few examples of what happens actually today

on the national systems that makes use of these kinds of rules: I will give some Member States' examples and then some international:

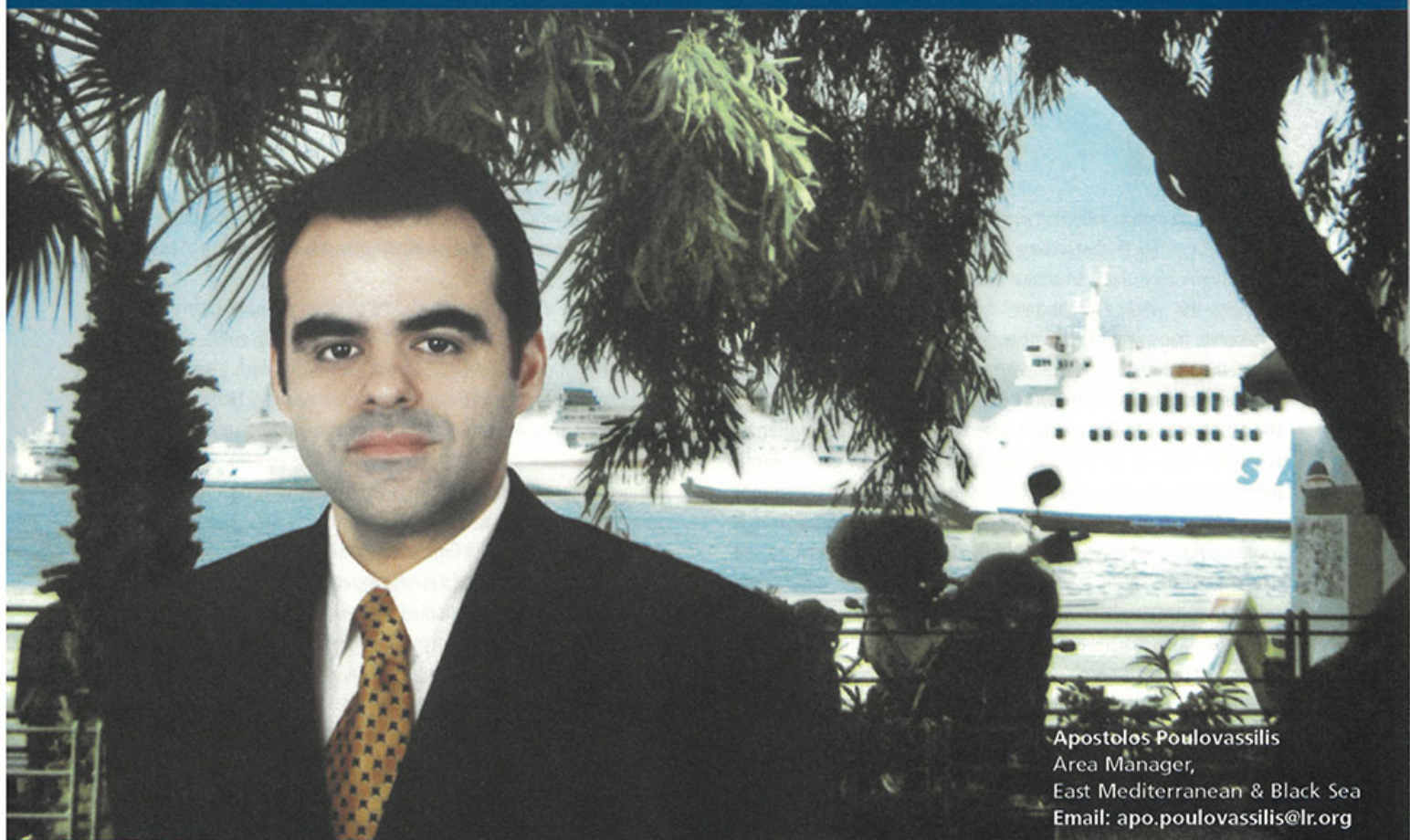
- In Greece there is already, concerning the liability test, a presidential decree (55/1998, art.13) which makes reference that "any person who causes serious pollution wilfully or negligently, is liable for criminal, administrative and disciplinary actions".
- In the Netherlands the penal code (Art 173b) says, "a person who by negligence or carelessness is responsible for unlawfully introducing any substance on or onto the soil into the air or into surface waters is liable for a term of imprisonment or a fine". Even it is valid under Wws (Act on prevention of Ship-source pollution) that "the rules are also valid for foreign ships, during the time they are within the Dutch territorial sea". I can give you all Member States' legislations, they are very similar.
- Even internationally if you see in Australia, the Protection of the Sea Act 1983, says that "damage to a ship or to its equipment is not non-intentional damage if the damage arose as a result of the negligence of the Master or owner of the ship".
- We will hear about the American system and you may know the Japanese. You will know the controversy these days about the law in Canada.

Even outside Maritime law, in the general protection of the environment framework decision of the EU (2003/80/JHA), there is an element of negligence or at least serious negligence that is mentioned there and people should take action in that respect. "Each Member state shall take the necessary measures to establish as criminal offences under its domestic law, when committed with negligence or at least serious negligence, the offences enumerated in Art.2".

So, we can see that States, and the Members States of IMO, have applied these rules, because they make full use of their rights as they are parties of UNCLOS. IMO also recognises that "UNCLOS affects how MARPOL is implemented and enforced" (source: "MARPOL - how to do it") and MARPOL Article 9 (2) really addresses this particular issue: "Nothing in the present convention shall prejudice the codification and development of the law of the sea by the United Nation's Conference on the law of the sea".

However, there are two different elements in UNCLOS and States make use of them. Article 211(4) of UNCLOS says that "coastal States may in the exercise of their sovereignty within their territorial sea, adopt laws and regula-

ProfitAbility



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

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

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

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

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

**Lloyd's
Register**

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

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

Registered office: 71 Fenchurch Street
London EC3M 4BS

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

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

Building better business



tions for the prevention, reduction and control of marine pollution from foreign vessels...". But on the contrary, Art 211(5) says that, within the exclusive economic zone, the international rules and standards should apply. How has this whole "Architecture" been applied into the European Community framework? First, within the territorial sea, all operators are liable if they cause pollution, recklessly or by serious negligence. **I must be recalled that the EU framework sets a higher liability level than the EU Member States national framework or the Australian or whatever else, as we are talking about serious (or gross) negligence.** [Just a small anecdote here: the 'serious' in all languages of the Community it is transposed into 'gross'. In English it is more correct - we have been told by the English delegation - to use the word 'serious' instead of 'gross' because 'gross' only refers to manslaughter. I am not a specialist on the English language; the importance is that there is no difference when we use the word serious instead of gross negligence].

Beyond the territorial sea, for the Master and the shipowner and also we have added the crew, which is not exclusively mentioned in the MARPOL, the full MARPOL text applies, that is to say we have to have caused pollution with intent or recklessly and with knowledge that damage will be caused in order to be pursued. In addition beyond the territorial sea, for all other operators recklessness or serious negligence applies, so if the classification society has made something wrong, bad for them. So I think this is something to keep fairly clearly in mind.

In addition to these two legal texts there are ancillary initiatives on criminal law in the EU. One on "procedural rights and criminal proceedings" (Com (2004) 328 of 28 April 2004) and the other on the "custodial pre-trial supervision measures" (Com (2004) 562 of 17 August 2004), which I think it is important to have a look at because they provide a full framework now: **if you take the directive, the framework decision and the two issues that I mention here, we offer a full protection on the procedures that have to be followed. If I continue on that path I think we should be confident that when this solid legal framework is adopted then a "Mangouras case" will never happen again.**

I think it is something to keep in mind because we in the European Commission, as Guardians of the treaty, we will make sure that the law is being implemented. Of course if people have committed pollution with wilful and serious act in the territorial sea, then of course this is another issue. Nobody will disagree in this room that if these people have done it wilfully then they should be punished. We want to protect the good oper-

ators, and we want to have more seafarers to come into the profession. **We want new people for the profession and we are taking measures for that.**

First of all on maritime education and training, we have given financial support to Member States to support education and to ensure competent crews. We have established State Aid guidelines which allow Member States to use their own financial means to promote that. Under social conditions we have pledged for decent living and working conditions for all seafarers, we have a law which has transposed the agreement of the social partners in that respect in Community law about working hours on board ships and things like that. We are currently working with all Member States in the International Labour Organizations to have the famous consolidated convention to be agreed and it is not a secret for you if I announce that next year when this is being adopted we will propose transposing it into Community law and we will request all Member States to ratify the convention immediately so it comes into force.

Then the promotion of the maritime profession. We started a major campaign at the beginning of this year, proper publicity and information material was sent to all education authorities in the Member States to be used in the secondary education. A video and a web site on the possibilities offered to the Officers when they leave the sea have been created. I think it is important that we all need to contribute actively to this action. There are very few actions that are taken beyond what I mentioned in Europe to reduce problems of the shortage of officers and how they stay in a rewarding profession.

A lot of questions remain unanswered. What measures has the industry taken to recruit more Europeans on board ships? I think it is a good time for shipping, which is making good money; therefore, it is also a good time that industry looks at this question.

How do Governments assure a maritime education of excellence? Why do protagonists like Greece maintain a lower status for maritime academies, if we have to offer to our officers the widest possible "career path", when they leave sea, the level of education they obtain is of paramount importance. So there is a lot of work for everybody: for industry, for Governments, for the Press. By making negative publicity on the EC action - and is just negative publicity in the Community action on the sanctions for the ship-source pollution, - we are not shaping at all the attractiveness of the profession. We need genuine action to promote actively the profession and I think what we have done from our side is to create a better legal protection, within the International framework and to responsabilise people with clear rules. We all have to work together to resolve the remaining issues, and to attract more young people to the profession.

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

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



KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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



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*

• Περί ΑΕΝ

Α) Φωνή βωώντος εν τη ερήμω

Μαθαίνουμε ότι η καθημερινότητα σε πολλές ΑΕΝ, κυρίως σε θέματα διαβίωσης και στοιχειώδους ανέσεως, δεν ανταποκρίνεται στις προσδοκίες του σύγχρονου νέου σπουδαστή και των γονέων του.

Στις συχνές αιτιάσεις των Σχολών για αποκατάσταση και βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης, η ανταπόκριση των κεντρικών Διευθύνσεων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας είναι μάλλον βραδύνουσα. Η γραφειοκρατία και η κωλυσιεργία είναι φαινόμενα που δημιουργούν φραγμούς στην εκτέλεση οποιουδήποτε έργου και παρεμποδίζουν την άμεση επίλυση καθημερινών αναγκών. Μήπως θα έπρεπε να συσταθεί μία διεύθυνση επιθεώρησης ναυτικής εκπαίδευσης, που θα ελέγχει, θα επιθεωρεί και θα διεκπεραιώνει τα αιτήματα των Σχολών;

Β) Ο σκοπός αγιάζει τα μέσα

Οι τοπικές κοινωνίες επιμένουν στη διατήρηση των ΑΕΝ στις περιοχές τους, προφανώς για να καρπούνται τα διάφορα και ποικίλα οφέλη από σπουδαστές, καθηγητές και γονείς.

Η επιμονή τους, όμως, είναι άνευ αντικρίσματος και χωρίς καμία παροχή, κυρίως σε ό,τι αφορά τη συνέχιση του ναυτικού επαγγέλματος. Και για να γίνουμε πιο ξεκάθαροι. Στην πλειονότητα των ΑΕΝ ουδέποτε έχουν δεχθεί επισκέψεις από σχολεία των γύρω νομών.

Τι καλύτερο έναυσμα για ένα νέο παιδί από το να επισκεφθεί μία Σχολή και να ενημερωθεί για το ναυτικό επάγγελμα;

Οι τοπικοί φορείς θα μπορούσαν να συμβάλουν και να βοηθήσουν στην προώθηση του ναυτικού επαγγέλματος, να δείξουν στα παιδιά τη σύγχρονη εικόνα του Έλληνα ναυτικού.

Γ) Από το ένα άκρο στο άλλο

Παρά τις εξαγγελίες για τους μακρόπνοους σχεδιασμούς και την αναβάθμιση της εικόνας της ναυτιλίας στα μάτια της κοινής γνώμης, ακόμη δεν έχουμε δει κάποια διαφημιστική εκστρατεία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σχετικά με την προσέλκυση νέων στη ναυτική εκπαίδευση. Επαγγελματίες έχουμε ακούσει και έχουμε διαβάσει για την πολιτική που θα ακολουθήσει το ΥΕΝ με συνδυασμένες προωθητικές ενέργειες, που θα έχουν στόχο το σχολικό επαγγελματικό προσανατολισμό, οι οποίες θα δείξουν ότι ο ναυτικός αμείβεται καλύτερα από τον εργαζόμενο στη στεριά, ότι οι συνθήκες διαβίωσης στα σύγχρονα πλοία είναι πολύ βελτιωμένες, ότι πολλοί μεγάλοι εφοπλιστές ξεκίνησαν ως απλοί ναυτικοί κ.λπ.

Μέχρις στιγμής, όμως, σιγή... Υπήρξαν γκρίνιες για τα υπέρογκα κονδύλια που δόθηκαν -και που κανείς δεν γνωρίζει πού πήγαν-, τα οποία κατασπαταλήθηκαν στο βωμό προωθητικών ενεργειών, αλλά μήπως φέτος περάσαμε από το ένα άκρο στο άλλο;

• Μακριά από λαϊκισμούς

Σε εκδήλωση που διοργάνωσε η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά, μίλησε η δήμαρχος Αθηναίων, Ντόρα Μπακογιάννη. Η ομιλία της, που πραγματοποιήθηκε από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, διακρίθηκε για τη βαθιά γνώση των ναυτιλιακών θεμάτων, γεγονός που ικανοποίησε τους παρευρισκόμενους πλοιοκτήτες. Η δήμαρχος Αθηναίων δεν δίστασε να ασκήσει σκληρή κριτική στην κυβέρνηση για την πολιτική της στον τομέα της ναυτιλίας, λέγοντας συγκεκριμένα ότι «η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία δεν είναι απλώς ένας αλλά ο καθοριστικός παράγοντας για την ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας» και τόνισε ότι «απαιτείται πολιτική βούληση, κοινή λογική και απαλλαγή από το μικρόβιο του λαϊκισμού».

«Είμαι η τελευταία που θα δεχθώ ότι οι ρυθμοί που ακολουθούμε στα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την προσέλκυση ξένων κεφαλαίων στην Ελλάδα είναι οι ενδεδειγμένοι. Διαφορά και γραφειοκρατία συνεχίζουν να αποτελούν δύο από τα σοβαρότερα αντικίνητρα για την προσέλκυση επενδύσεων», είπε χαρακτηριστικά, σημειώνοντας πως «πέραν του όποιου συναισθηματικού στοιχείου, τα κεφάλαια των εφοπλιστών θα θεωρήσουν την Ελλάδα ελκυστικό προορισμό για επενδύσεις όταν το να επενδύσει κανείς στην Ελλάδα γίνει γενικότερα ελκυστικό».

• Η ώρα της κάθαρσης

Μέχρι σήμερα ακούγαμε περί κάθαρσης και κάθαρση δεν βλέπαμε. Να όμως που ο πρόεδρος του Οίκου Ναύτου, κ. Αθανάσιος Βαρίνος, είναι αποφασισμένος να βάλει βαθιά το μαχαίρι στο κόκκαλο. Και μπορεί να περνάει στις «ψιλές» ειδήσεις των εφημερίδων, χωρίς τυμπανοκρουσίες και μεγαλόσημα λόγια, αλλά η έρευνα διεξάγεται με γοργούς ρυθμούς και ήδη τα πρώτα χρηματικά ποσά που είχαν κλαπεί με πλαστογραφίες επιστρέφονται στο ταμείο του ασφαλιστικού φορέα. Η αρχή έγινε με φαρμακοποιοό, ο οποίος είχε καταρτίσει πλαστές συνταγές και εισέπραξε το ποσόν των 18.000 ευρώ.

Το τριμελές Εφετείο Πειραιά καταδίκασε τον εν λόγω φαρμακοποιοό και ο πρόεδρος του Ο.Ν. εξασφάλισε την επιστροφή του ποσού. Ταυτόχρονα, εκδικάζεται και μια άλλη αγωγή εναντίον άλλου φαρμακοποιοού, ο οποίος με παράνομες πράξεις εισέπραξε το ποσόν των 22.000 ευρώ. Και ο χορός της υπεξαίρεσης συνεχίζεται με περαιτέρω έρευνες που γίνονται, από τις οποίες διαπιστώθηκε υπερβολική αύξηση στους λογαριασμούς τεσσάρων διαγνωστικών κέντρων κατά μέσον όρο 54% (224.600 ευρώ περίπου) την τετραετία 2000-2003, ενώ για ένα από αυτά προκύπτει αύξηση στην κίνησή του κατά 2.200%! Στα διαγνωστικά εργαστήρια βρέθηκαν σφραγίδες ιατρών που είναι συμβεβλημένοι με τον Οίκο Ναύτου και βιβλιάρια υγείας - συνταγολόγια του Ο.Ν. και άλλων ασφαλιστικών ταμείων. Επίσης, οι ελεγκτές παρατήρησαν μεθοδευμένη συνταγογραφία. Σε αναμονή των εξελίξεων λοιπόν...





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

Η πορεία του Γ' ΚΠΣ

Σύσκεψη με αντικείμενο ενημέρωση για την πορεία του Γ' ΚΠΣ πραγματοποιήθηκε στο υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής με την προεδρία του υπουργού Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Αριστοτέλη Α. Παυλίδη.

Στη σύσκεψη συμμετείχαν οι γενικοί γραμματείς του υπουργείου, Δημήτρης Κουρκουμέ-



λης, της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου, Σ. Τσίφτης, και ο προϊστάμενος της Διαχειριστικής Αρχής, Δ. Φυτάς. Στη σύσκεψη εξετάστηκαν τρόποι ενισχύσεως του μηχανισμού των περιφερειών

των νησιωτικών περιοχών προκειμένου να στηριχθεί η αναπτυξιακή διαδικασία που έχουν να επιτελέσουν.

Τις προτάσεις που διετυπώθησαν θα θέσει ο υπουργός σε προσεχή συνεργασία του με τον υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών Γ. Αλογοσκούφη για τα θέματα του Αιγαίου. Η συνεργασία αυτή αποκλειστικά για θέματα αναπτυξιακής διαδικασίας στο Αιγαίο αποφασίστηκε κατά τη διάρκεια του τελευταίου Υπουργικού Συμβουλίου. ■

Η επίσκεψη του πρωθυπουργού στο ΥΕΝ



Στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μετέβη στις 3 Ιουνίου, ο πρωθυπουργός στο πλαίσιο των επισκέψεών του στα υπουργεία, για την εξέταση της πορείας υλοποίησης του κυβερνητικού έργου. Ο κ. Καραμανλής αναφέρθηκε στο έργο που έγινε τους τελευταίους 15 μήνες και επανέλαβε τις βασικές προτεραιότητες της κυβέρνησης: Ναυτιλία κερδοφόρος, ανταγωνιστική και ασφαλής, αυξανόμενο εθνικό νηολόγιο και σεβασμός στο περιβάλλον.

Ο πρωθυπουργός χαρακτήρισε την ελληνική ναυτιλία εθνικό κεφάλαιο και ταυτόχρονα βασικό πυλώνα στήριξης της Εθνικής Οικονομίας. «Με ένα στόλο 3.400 πλοίων, όλων των τύπων, και με χωρητικότητα που αντιστοιχεί στο 16% του παγκόσμιου συνόλου, η ελληνόκτητη ναυτιλία συνεχίζει να είναι πρώτη και πρωτοπόρος δύναμη στον κόσμο. Το γεγονός αυτό βεβαίως δεν μας επιτρέπει να εφησυχάζουμε και να επαναπαυόμαστε» δήλωσε χαρακτηριστικά ο

πρωθυπουργός.

Αναφερόμενος στο έργο της κυβέρνησης ο κ. Καραμανλής δήλωσε ότι «η εμπειρία των τελευταίων 10 χρόνων απέδειξε ότι, όταν δεν υπάρχει συγκροτημένο σχέδιο και όταν οι διεθνείς εξελίξεις δεν παρακολουθούνται, όταν δεν υπάρχει τόλμη και δεν λαμβάνονται εγκαίρως αποφάσεις, τίποτα δεν είναι δεδομένο.

Για μας η Ναυτιλία είναι καίρια προτεραιότητα και θα κάνουμε ό,τι είναι δυνατόν για να είναι ανταγωνιστική σε παγκόσμιο επίπεδο.

Μέχρι σήμερα έχει γίνει σημαντικό έργο. Χωρίς αμφιβολία όμως, μένουν ακόμη να γίνουν πολλά. Στους πρώτους 15 μήνες της νέας διακυβέρνησης:

Ενεργοποιήσαμε το θεσμό του Συμβουλίου Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής, για να καταδείξουμε ότι στην υπόθεση της Ναυτιλίας απαιτείται διάλογος, συνεννόηση και συνεργασία.

Στηρίξαμε την ελληνική ναυτιλία σε διεθνές επίπεδο. Κάναμε σεβαστή τη θέση μας στο θέμα της ποινικοποίησης της ακούσιας ρύπανσης. Με λεπτούς χειρισμούς επιτύχαμε στο Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό να υποστηρίξουμε τα ελληνικά συμφέροντα. Με πρωτοβουλίες και συντονισμένες παρεμβάσεις του ΥΕΝ και των συναρμόδιων υπουργείων επιτύχαμε τον επαναπατρισμό και των 21 Ελλήνων ναυτικών που εκρατούντο, επί χρόνια, στο εξωτερικό.

Βρίσκονται στη φάση της ολοκλήρωσης το νομοσχέδιο για την ανωτατοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης. Η ναυτική εκπαίδευση είναι βασικός παράγοντας για τη βελτίωση της

Επιτροπή Ελέγχου Επιθεωρήσεων Εμπορικών Πλοίων

Σύμφωνα με τον προγραμματισμό αυστηρών προληπτικών ελέγχων για την ασφαλή διακίνηση του επιβατηγού κοινού εν όψει της μεγάλης κίνησης της θερινής περιόδου, ανασυστάθηκε η Επιτροπή Ελέγχου Επιθεωρήσεων Εμπορικών Πλοίων. Η επιτροπή, της οποίας η θητεία είναι διετής, αποτελείται από τους:

Α) Υποναύαρχο Α.Σ. Θεόδωρο Ρεντζεπέρη, γενικό επιθεωρητή Λιμενικού Σώματος, ως πρόεδρο.

Β) Κωνσταντίνο Μητρόπουλο, ναυπηγό-μηχανικό, εμπειρογνώμονα του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

Γ) Γεράσιμο Κουρούκλη και Δημήτριο Παππά, ναυπηγούς-μηχανολόγους-μηχανικούς, εμπειρογνώμονες του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και Δ) Ευάγγελο Κούζιλο, εμπειρογνώμονα της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας.

Σκοπός της επιτροπής είναι η διερεύνηση επώνυμων και τεκμηριωμένων καταγγελιών που αφορούν την κανονικότητα των επιθεωρήσεων στα υπό ελληνική ή υπό ξένη σημαία πλοία, οι οποίες διενεργούνται από τον Κλάδο Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ, τα τοπικά κλιμάκια επιθεώρησης πλοίων των λιμενικών αρχών και τους εξουσιοδοτημένους νηογνώμονες. ■



διεθνούς ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας. Η αναδιάρθρωση του συστήματος εκπαίδευσης στοχεύει στην ενθάρρυνση της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα και την επαγγελματική τους κατάρτιση με σύγχρονες προδιαγραφές, όπως επιβάλλουν οι νέες συνθήκες, το νομοσχέδιο για τον καταδυτικό τουρισμό και το νομοθετικό πλαίσιο για τα λιμάνια και τη λιμενική πολιτική και ακόμα: η κωδικοποίηση της ναυτικής νομοθεσίας. Στο θέμα των υποδομών, εξασφαλίσαμε τη χρηματοδότηση για την αναβάθμιση μεγάλων λιμανιών της χώρας. Στο σχέδιό μας για συμπτύξεις του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα ένα μεγάλο κεφάλαιο αναφέρεται στις λιμενικές υποδομές της χώρας, στον εκσυγχρονισμό και την αξιοποίησή τους, καθώς και την ένταξή τους στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Προωθούμε συστηματικά εναλλακτικούς τρόπους συγκοινωνίας. Ολοκληρώσαμε το νομο-

θετικό πλαίσιο για τη δρομολόγηση υδροπλάνων στη νησιωτική Ελλάδα. Δώσαμε ζωή στον τομέα, της κρουαζιέρας, όπου, μέχρι πρότινος, απουσίαζε η ελληνική σημαία. Ενισχύσαμε έναν τομέα που προσφέρει πολύτιμο συνάλλαγμα. Εξασφαλίσαμε εργασία σε εκατοντάδες ναυτικούς μας. Η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων έδωσε την ευκαιρία στις υπηρεσίες του ΥΕΝ και στο Λιμενικό Σώμα να αποκτήσουν υποδομές και τεχνογνωσία, που, συνέβαλαν στην άσφαξη και ασφαλή διοργάνωση των Αγώνων, αλλά από δω και πέρα, υπηρετούν καθημερινά την ασφάλεια και την ποιότητα της ναυσιπλοΐας. Το Ενιαίο Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης είναι κατάκτηση για την ελληνική ναυτιλία. Με άφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες εγκαταστάθηκε σύγχρονος ηλεκτρονικός εξοπλισμός, ο οποίος έχει αυξήσει θεαματικά τα επίπεδα ασφάλειας των λιμανιών και εγγυάται ασφαλή διακίνηση επιβατών και οχημάτων στην ακτοπλοΐα. Όλα αυτά τα σύγχρονα μέσα εξασφαλίζουν αποτελεσματικότερη καταπολέμηση της παρά-

νομης μετανάστευσης και του οργανωμένου εγκλήματος.

Στην Ακτοπλοΐα, σε πλήρη εναρμόνιση με το κοινοτικό δίκαιο, εγγυώμαστε την ασφάλεια των ναυτικών μεταφορών, τον αποτελεσματικό έλεγχο της τιμολόγησης και την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση όλων των νησιών, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους».

Αναφερόμενος στην Κοινή Ευρωπαϊκή Ακτοφυλακή ο κ. Καραμανλής δήλωσε ότι έχει βρει θετική ανταπόκριση και προχωρά.

«Με τη χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Λιμενικό Σώμα ήδη μετέχει σε κοινές ασκήσεις, ελέγχοντας τα θαλάσσια σύνορα για την είσοδο λαθρομεταναστών και δράσεις του οργανωμένου εγκλήματος στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου.

Οι στόχοι μας είναι δεδομένοι: Ναυτιλία κερδοφόρος και ανταγωνιστική. Ναυτιλία ασφαλής, φιλική στο περιβάλλον. Ναυτιλία με αυξανόμενο εθνικό νηολόγιο, που δημιουργεί νέες θέσεις δουλειάς.

Προχωρούμε με συστηματική προσπάθεια την υλοποίηση των δεσμεύσεων που αναλάβαμε έναντι των Ελλήνων και, κυρίως, έναντι των ανθρώπων που - είτε ως εργοδότες είτε ως εργαζόμενοι - υπηρετούν την ελληνική ναυτιλία. Συνεχίζοντας την παράδοση χιλιών χρόνων κρατάμε μια τιμητική πρωτοπορία, που προσφέρει πολλά στην πατρίδα μας, δημιουργεί όμως και αντίστοιχες υποχρεώσεις. Στη μεγάλη αυτή, πραγματικά εθνική ευθύνη, δεσμευόμαστε, για μια ακόμη φορά, να ανταποκριθούμε».

For a Holiday with a Difference destinationsifnos.com

14 West Hill Park
London
N6 6ND
0208 348 3679
00306942 77 59 77
ruth@destinationsifnos.com



Εκδόσεις INTERBOOKS
Τηλ.: 210 36 33 629, Fax: 210 36 12 010

Διαγωνισμός για την προμήθεια εξοπλισμού ασφαλείας των λιμένων



Σε διαγωνισμό προϋπολογισμού άνω του ενός δισεκατομμυρίου ευρώ για την ασφάλεια των λιμένων σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ορίζει ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλείας Λιμένων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων, γνωστός ως ISPS Code, προσανατολίζεται το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της αρμόδιας Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, το όλο έργο προμήθειας και εγκατάστασης του εξοπλισμού ασφαλείας των λιμένων, που σε πρώτη φάση πρέπει άμεσα να προσαρμοσθούν στις προδιαγραφές του κώδικα και οι οποίοι ανέρχονται σε 68, είναι συνολικής δαπάνης άνω του 1 δισ. ευρώ. Μόνο για τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς εκτιμάται πως η δαπάνη θα είναι της τάξης των 250 εκατ. ευρώ.

Ο διαγωνισμός για την προμήθεια του εξοπλισμού ασφαλείας των λιμένων θα είναι ένας και θα αφορά όλα τα λιμάνια, έτσι ώστε η προμήθεια του εξοπλισμού να γίνει από μία εταιρεία, για να διασφαλιστεί η ομοιογένεια και η συμβατότητα του εξοπλισμού για όλα τα λιμάνια.

Κέρδη ύψους 148 εκατ. δολαρίων για την TEN

Για το 2005 η ναυτιλιακή εταιρεία Tsakos Energy Navigation (TEN) αναμένει κέρδη ύψους 148 εκατ. δολαρίων, έναντι 143,9 εκατ. δολαρίων που εμφάνισε στη χρήση 2004. Τα έσοδα της TEN θα κυμανθούν στα 315 εκατ. δολάρια έναντι 305,21 εκατ. δολαρίων. Οι παραπάνω εκτιμήσεις των αναλυτών παρουσιάστηκαν στην πρόσφατη γενική συνέλευση των μετόχων της εισηγμένης στη Wall Street, ελληνικών συμφερόντων, ναυτιλιακής εταιρείας, που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα. Τα προαναφερόμενα μεγέθη η TEN θα επιτύχει με ένα στόλο 26,5 πλοίων έναντι 26,8 πλοίων το 2004. Στη συνέλευση αναλύθηκαν οι στρατηγικοί στόχοι της Tsakos Energy Navigation και οι οποίοι είναι:

- Η επέκταση και
 - Η αγορά ενός LNG, παράλληλα με την περαιτέρω εδραίωση της θέσης στην αγορά δεξαμενοπλοίων.
- Στο πλαίσιο αυτό, η TEN έχει ήδη παραγγείλει το πρώτο πλοίο LNG, το οποίο αναμένεται να παραλάβει το Μάρτιο του 2007. Επισημαίνεται ότι το πρώτο τρίμηνο του 2005 η TEN σημείωσε αύξηση κερδών κατά 19,4%, στα 39,85 εκατ. δολάρια, στο πρώτο τρίμηνο του 2004. Τα συνολικά έσοδα της TEN ανήλθαν στα 66,75 εκατ. δολάρια έναντι 68,57 εκατ. δολάρια το αντίστοιχο διάστημα του 2004. Η μικρή μείωση οφείλεται στο γεγονός της μείωσης του στόλου της TEN κατά ένα πλοίο στο υπό σύγκριση διάστημα.

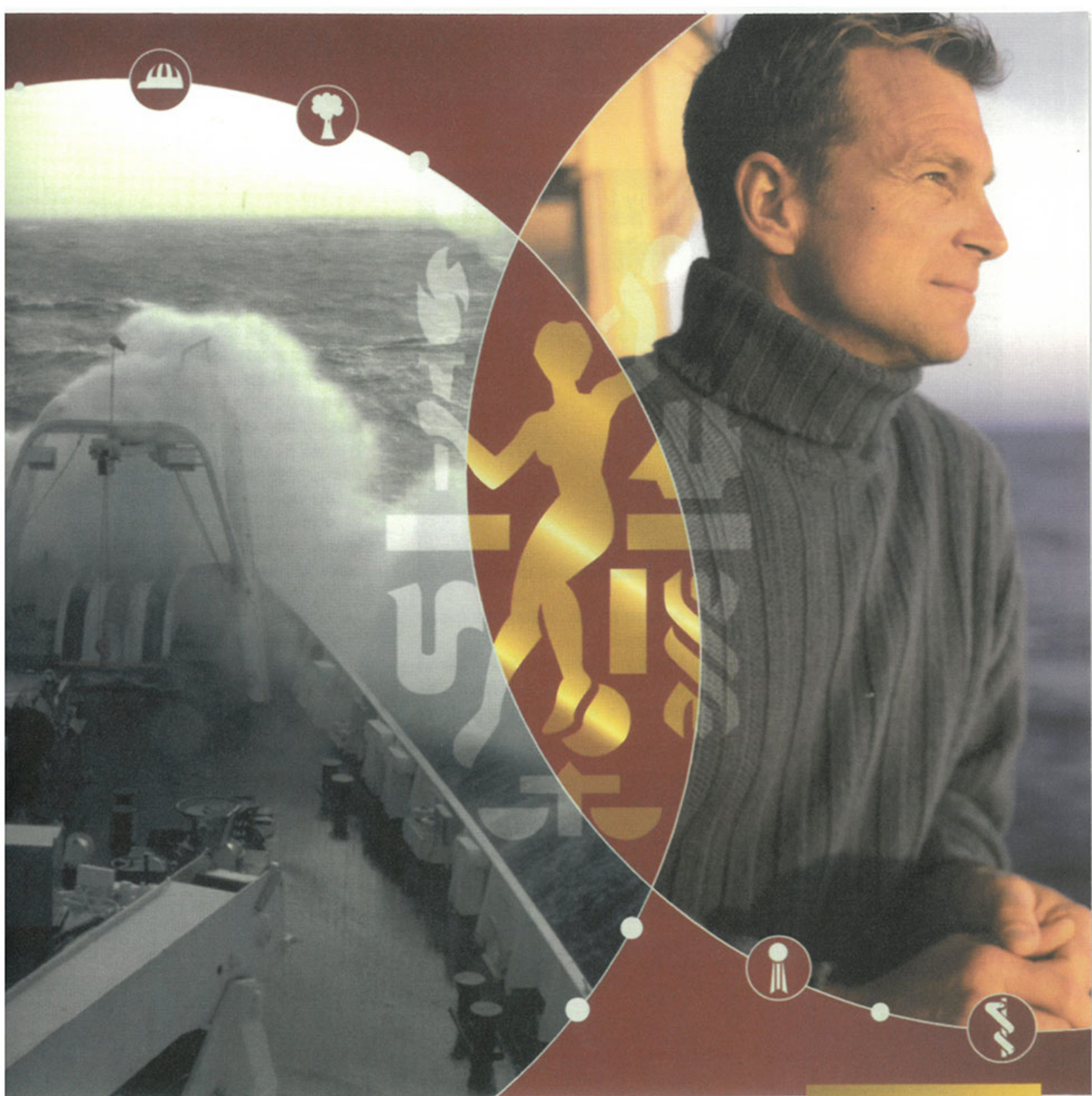
Εν τω μεταξύ, το προσεχές διάστημα η TEN -η οποία όπως είναι γνωστό είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης- θα αποσύρει επί πλέον μετοχές συνολικής αξίας 20 εκατ. δολαρίων ως ένα μέτρο περαιτέρω ενίσχυσης των κερδών ανά μετοχή. Η Tsakos Energy Navigation προχωρεί στην κίνηση αυτή μετά μία ανάλογη πρωτοβουλία που ολοκληρώθηκε με επιτυχία τον Ιανουάριο του 2005, με την επαναγορά και απόσυρση μετοχών αξίας 8,25 εκατ. δολαρίων, όπως είχε προανακοινώσει.

Για την ανακοίνωση της νέας απόφασης για απόσυρση των μετοχών, ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της TEN, Νίκος Τσάκος, και ο πρόεδρος του συμβουλίου, Γιάννης Σταυρόπουλος, δήλωσαν ότι η επαναγορά των μετοχών «είναι ένα όχημα που ενισχύει την αξία αυτών. Πιστεύουμε ότι η τρέχουσα αξία της τιμής της μετοχής δεν λαμβάνει υπόψη την πραγματική αξία της εταιρείας και τις μελλοντικές προοπτικές. Η απόφαση αυτή θα αυξήσει τα μελλοντικά κέρδη ανά μετοχή και θα συμπληρώσει μια υγιή μερισματική πολιτική».



Σχετικά με το ποιον θα επιβαρύνει το κόστος προσαρμογής, οι επιλογές της πολιτικής ηγεσίας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας δεν είναι πολλές, καθώς ο κρατικός προϋπολογισμός αδυνατεί να καλύψει το μεγάλο αυτό ποσό. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, όλα δείχνουν ότι οι χρήστες των λιμένων θα κληθούν να καλύψουν το υπέρογκο αυτό κόστος. Πάντως, το YEN θα απευθυνθεί και στην Ευρωπαϊκή Ένωση να καλύψει μέρος του κόστους, επικαλούμενο τον αρκε-

τά υψηλό αριθμό λιμανιών που έχει η χώρα μας, αφού τα ελληνικά λιμάνια, που θα πρέπει μεσοπρόθεσμα να προσαρμοσθούν στις προδιαγραφές ασφαλείας του ISPS code, ανέρχονται στα 860. Ειδικότερα, το πρόγραμμα προσαρμογής των λιμένων στις προϋποθέσεις ασφαλείας του ISPS code προβλέπει τρία στάδια. Το πρώτο αφορά την εκπόνηση μελετών, το δεύτερο την προμήθεια του εξοπλισμού και το τρίτο την ανάθεση του έργου της φύλαξης.



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

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



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

Αποτελέσματα επιθεωρήσεων PARIS MOU



Η Γραμματεία του Paris MOU ανακοίνωσε ότι κατά το χρονικό διάστημα από 1 Οκτωβρίου έως 31 Δεκεμβρίου 2004, με τη συμμετοχή και της χώρας μας, διενεργήθηκαν επιθεωρήσεις σε εμπορικά πλοία σε θέματα

συνθηκών εργασίας, διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών.

Ειδικότερα, ελέγχθηκαν με ιδιαίτερη προσοχή οι συνθήκες προμήθειας και αποθήκευσης των τροφίμων, η κατάσταση των μαγειρείων, ο

εξοπλισμός παραλαβής και παραγωγής ποσίου ύδατος, τα συστήματα εξαερισμού και θέρμανσης, οι συνθήκες στους χώρους ενδιαιτήσεως, υγιεινής και αναρρωτηρίου.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα:

Ένα ποσοστό πλοίων μεγαλύτερο του 40% παρουσίασε ελλείψεις σε πλέον του ενός τομέα, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό το 1997 ήταν 25%. Σε σύνολο 285 κρατηθέντων πλοίων, τα 21 από αυτά κρατήθηκαν αποκλειστικά για θέματα ILO. Ιδιαίτερη προσοχή, επίσης, δόθηκε στην εφαρμογή της Δ.Σ. ILO 180 για τις ώρες απασχόλησης των ναυτικών, όπου ένα ποσοστό σχεδόν 50% των παρατηρήσεων αφορούσε σχετικές ελλείψεις.

Από τα στατιστικά στοιχεία που εξήχθησαν, διαπιστώθηκε ότι τα πλοία που φέρουν σημαία χώρας η οποία δεν πληροί τα απαιτούμενα επίπεδα στους τομείς ασφάλειας ναυσιπλοΐας και προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος, δεν



JAMAICA



GIBRALTAR

συμμορφώνονται επίσης και ως προς τις προβλεπόμενες συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών.

Οι χώρες με το υψηλότερο ποσοστό ελλείψεων ήταν: Αλβανία, Αλγερία, Γεωργία, Λιβύη, Μαρρόκο, Ρουμανία, Συρία, Τόγκα και Τουβαλού. Στον αντίστοιχο έλεγχο το 1997, το μεγαλύτερο ποσοστό παρεκκλίσεων είχε παρατηρηθεί σε πλοία που έφεραν σημαία Αλγερίας, Μαρρόκου, Ρουμανίας και Συρίας.

Ένα άλλο χρήσιμο στοιχείο ήταν ότι, ανά κατηγορία πλοίων, το μεγαλύτερο αριθμό παρεκκλίσεων σε ποσοστό 57% παρουσίασαν τα πλοία γενικού φορτίου, ακολουθούμενα από τα πλοία χύδην φορτίου σε ποσοστό 21%.

Ο πρόεδρος της επιτροπής του Paris MOU, Allan Cubbin, τόνισε ότι πρόθεση των κρατών-μελών είναι να ενισχύουν τη σωστή εφαρμογή των συμβάσεων του ILO, καταδεικνύοντας τους τομείς στους οποίους οι αρμόδιες αρχές επιθεωρήσεως θα πρέπει να είναι πιο αποτελεσματικές. Εξ άλλου, σύμφωνα με νέα λίστα «μαύρων» και

«λευκών» σημαιών στην ποντοπόρο ναυτιλία, που ανακοίνωσε η επιτροπή Paris MOU, κέρδισαν θέσεις στο διεθνή ανταγωνισμό οι σημαίες των Κύπρου και Μάλτας.

Οι δύο χώρες περιλαμβάνονται πλέον στην «γκρίζα λίστα» αντί της «μαύρης» που ήταν με βάση τους ελέγχους του 2003. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των ελέγχων στα πλοία κατά τη διάρκεια του 2004, στη «μαύρη λίστα» περιλαμβάνονται οι σημαίες 21 χωρών μειωμένες κατά πέντε σε σύγκριση με το 2003. Οι σημαίες στη «λευκή λίστα» είναι 31, μεταξύ των οποίων και η ελληνική. Στη συγκεκριμένη λίστα περιλαμβάνονται δύο χώρες περισσότερες από πέρυσι. Επισημαίνεται ότι οι σημαίες κατατάσσονται σε λίστα ανάλογα με τα αποτελέσματα των ελέγχων που δείχνουν την ποιότητα των πλοίων.

Αναλυτικότερα στη «μαύρη λίστα» βρίσκονται οι σημαίες των χωρών: Αλβανίας, Β. Κορέας, Τόγκα, Βολιβίας, Ονδούρας, Λιβάνου, Κόμορος, Αλγερίας, Καμπότζης, Σλοβακίας, Γεωργί-

ας, Συρίας, Αγ. Βικεντίου, Τουρκίας, Μπελίζ, Αιγύπτου, Ουκρανίας, Ρουμανίας, Ταϊβάν, Βραζιλίας, Παναμά.

Στην «γκρίζα λίστα» περιλαμβάνονται οι σημαίες των χωρών: Τυνησίας, Μαρρόκου, Κροατίας, Ινδίας, Νησιών Φερόες, Εσθονίας, Βουλγαρίας, Τουβαλού, Μάλτας, Κύπρου, Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, Ν. Κορέας, Ιράν, Βελγίου, Πολωνίας, Ρωσίας, Κουβέιτ, Αιθιοπίας, Γιβραλτάρ, Λεττονίας, Λιθουανίας, Ισπανίας, Βανουάτου, Ελβετίας, Σαουδικής Αραβίας και Αζερμπαϊτζάν.

Στη «λευκή λίστα» περιλαμβάνονται οι σημαίες των χωρών: Ταϊλάνδης, Φιλιππίνων, Μαλαισίας, Ιρλανδίας, Ισραήλ, Μπαρμίντς, Αντιλών, Καϊμάν, Ελλάδα, Ιαπωνία, Αντίκουα, Πορτογαλίας, Γαλλίας, Σγκαπούρης, Νησιών Μάρσαλ, Μπαχαμών, Ιταλίας, Δανίας, Χονγκ Κονγκ, Κίνας, Νορβηγίας, Λιβερίας, Μπερμούδες, Λουξεμβούργου, Ολλανδίας, Φινλανδίας, Σουηδίας, ΗΠΑ, Ηνωμένου Βασιλείου, Νησιών του Μαν, Γερμανίας. ■

PIRAEUS

ISTANBUL

FUJAIRAH



AEGEAN

BUNKERING STATIONS An Aegean strength www.aegeanoil.gr

HEAD OFFICE: Greece, Phone: (+30) 210 458 6000, Fax: (+30) 210 458 6245, E-mail: bunkering@aegeanoil.gr

Αξιοποίηση κοινοτικών πόρων για τις θαλάσσιες λεωφόρους

Σημαντική ώθηση για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών λιμένων δίνει η Ευρωπαϊκή Ένωση με την αναθεώρηση των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων και τον καθορισμό μεταξύ των προτεραιοτήτων ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος της θαλάσσιας λεωφόρου Αδριατικής - Ιονίου - Κύπρου. Επί πλέον, θα δοθεί η δυνατότητα για την αναβάθμιση σημαντικής δραστηριότητας στο πλαίσιο της προώθησης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και των συνδυασμένων μεταφορών στην περιοχή της Μεσογείου.



Η πρόκριση των έργων για την ανάπτυξη της εν λόγω λεωφόρου, που θα προωθηθούν για αξιολόγηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση, θα πραγματοποιηθεί από τη Διευρωπαϊκή Επιτροπή στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι των αρμόδιων υπουργείων, Εμπορικής Ναυτιλίας, Μεταφορών & Επικοινωνιών, Οικονομίας & Οικονομικών και Εξωτερικών.

Η επιλογή θα καταστεί δυνατή στη βάση του σχετικού κοινοτικού θεσμικού πλαισίου, των αναπτυξιακών στόχων και προτεραιοτήτων, των στρατηγικών σχεδιασμών της εθνικής πολιτικής για τις μεταφορές και της εθνικής λιμενικής πολιτικής, καθώς επίσης και στο πλαίσιο των συνεργασιών που θα επιτευχθούν με άλλα κράτη-μέλη.

Αλλωστε, με σκοπό τη συγκεκριμενοποίηση της συνεργασίας με γειτονικά κράτη-μέλη για την από κοινού υποβολή προτάσεων σχετικά με την υλοποίηση των θαλάσσιων λεωφόρων, υπογράφηκαν πρόσφατα μνημόνια συνεργασίας με την Ιταλία και την Κύπρο, ενώ επιδιώκεται διεύρυνση της συνεργασίας με τη Μάλτα και τη Σλοβενία.

Τέσσερα νέα κρουαζιερόπλοια στην ελληνική σημαία

Επειτα από συντονισμένες κινήσεις του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για την προσέλκυση κρουαζιερόπλοιων στο ελληνικό νηολόγιο, υπεβλήθησαν δικαιολογητικά εκ μέρους των:

- Πλοιοκτήτριας εταιρείας Ionian cruise Lines S.A. με διαχειρίστρια εταιρεία την Core Marine Limited, για το κρουαζιερόπλοιο ΔΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ, Ν.Π. 10995.
- Πλοιοκτήτριας εταιρείας Calypso Navigation Ltd με διαχειρίστρια εταιρεία την Core Marine Limited, για τη νηολόγηση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 Ν.Δ.2687/53 του Ε/Γ-Κ/Ρ ΔΕ ΚΑΛΥΨΩ, πρώην υπό σημαία Μπαχαμών.
- Πλοιοκτήτριας εταιρείας Perla Navigation Ltd με διαχειρίστρια εταιρεία την Core Marine Limited, για τη νηολόγηση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 Ν.Δ.2687/53 του Ε/Γ-Κ/Ρ ΠΕΡΛΑ, πρώην υπό σημαία Μπαχαμών.
- Πλοιοκτήτριας εταιρείας New wave Navigation S.A. με διαχειρίστρια εταιρεία την Core Marine Limited, για τη νηολόγηση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 Ν.Δ.2687/53 του κρουαζιερόπλοιου ΚΟΡΑΛ, πρώην υπό σημαία Παναμά.

Οι συντονισμένες κινήσεις που οδήγησαν στο ελληνικό νηολόγιο τα πιο πάνω κρουαζιερόπλοια ήταν αρχικά η συνεδρίαση του Εθνικού Συμβουλίου Ναυτιλιακής Πολιτικής με θέμα την κρουαζιέρα, καθώς και η συμφωνία μεταξύ της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ) και της ναυτιλιακής εταιρείας σχετικά με τη σύνθεση των πλοίων.

Εκτιμάται ότι από την είσοδο και του τέταρτου πλοίου του πιο πάνω ομίλου στο ελληνικό νηολόγιο θα καλυφθούν συνολικά πάνω από τετρακόσιες θέσεις Ελλήνων ναυτικών (αξιωματικών - κατωτέρου πληρώματος). ■

Η ισχύς εν τη ενώσει

Ενας μεγάλος ναυτιλιακός όμιλος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο αναμένεται να δημιουργηθεί μετά την ολοκλήρωση εξαγοράς της Royal P&O Nedlloyd από τη δανική A.P. Moller-Maersk A/S.

Και οι δύο πλευρές έχουν προχωρήσει σε μία κατ' αρχήν συμφωνία που αναμένεται να ολοκληρωθεί τον Ιούνιο, η οποία θα κοστίσει στη Maersk περί τα 2,3 δισ. ευρώ (2,96 δισ. δολ.) ή 57 ευρώ ανά μετοχή.

Αυτή η τιμή που προκύπτει και μετά την αφαίρεση του μερίσματος ύψους ενός ευρώ που δόθηκε στους μετόχους της P&O Nedlloyd, στις 13 Μαΐου, είναι με premium 40,6% σε σύγκριση με την τιμή της μετοχής στο κλείσιμο στις 9 Μαΐου, ημέρα που επιβεβαιώθηκαν οι συζητήσεις των δύο πλευρών.

Εάν ολοκληρωθεί η εξαγορά, η οποία θα πρέπει να εγκριθεί από το 70% των μετοχών της P&O Nedlloyd και από τις αρχές ανταγωνισμού, θα δημιουργήσει μια τεράστια εταιρεία που θα διαχειρίζεται ένα στόλο 550 πλοίων και θα απασχολεί πάνω από 70.000 εργαζομένους, ενώ θα ελέγχει το 17% της παγκόσμιας αγοράς μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. ■



THE SKY IS THE LIMIT.

TOP Tankers Inc. serves the world in the Transportation of Crude and 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, MESSOGION 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

Η συνεδρίαση του Συμβουλίου Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής



Η πάγια θέση του υπουργείου Εμπορικής για τον εκσυγχρονισμό του λιμενικού συστήματος της χώρας και για την περαιτέρω βελτίωση των παρεχομένων λιμενικών υπηρεσιών διατυπώθηκε στο Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής που είχε ως θέμα τη «Λειτουργία των λιμένων και την αναβάθμιση των παρεχομένων λιμενικών υπηρεσιών». Από τη συνεδρίαση απουσίαζαν σημαντικοί εκπρόσωποι παραγόντων του ναυτιλιακού χώρου, όπως εκπρόσωπος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας -ο οποίος απουσίαζε στο εξωτερικό-, εκπρόσωπος της Διεθνούς Ναυτιλιακής Ένωσης -το διοικητικό συμβούλιο της οποίας δεν γνώριζε το θέμα του Συμβουλίου και δεν είχε κληθεί κανένα μέλος της-, ο υπουργός Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, ο οποίος απουσίαζε στις Βρυξέλλες, ενώ ο πρόεδρος του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγών Πλοίων κ. Περικλής Παναγόπουλος καθώς και ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Φορτηγών Μεσογειακών Πλοίων Νίκος Βαρβατές αποχώρησαν από τη σύσκεψη λόγω φόρτου εργασίας. Στη συνεδρίαση, μεταξύ άλλων, παρευρέθησαν οι γενικοί γραμματείς των υπουργείων Εμπορικής Ναυτιλίας Ιωάννης Τζωάννος, Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής Γεώργιος Βλάχος, οι πρώην υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας Αλέξανδρος Παπαδόγγονας και Γιώργος Ανωμερίτης, οι βουλευτές Πειραιά Ιωάννης Τραγάκης και Ιωάννης Διαμαντίδης, καθώς επίσης και υπηρεσιακοί παράγοντες των υπουργεί-

ων Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Τουριστικής Ανάπτυξης και Εσωτερικών.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, κατά τη διάρκεια του συμβουλίου, μεταξύ άλλων, επισήμανε τα ακόλουθα:

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 εκσυγχρονίσουν το λιμενικό σύστημα της χώρας.

Μεταξύ των στόχων του ΥΕΝ για τους λιμένες περιλαμβάνονται:

- Η προώθηση της εθνικής, περιφερειακής και τοπικής ανάπτυξης.
- Η βελτίωση του συνόλου των λιμενικών υποδομών και η σύνδεση των λιμένων για την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών.
- Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των θαλασσίων μεταφορών και η παροχή σύγχρονων υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, με έμφαση στο τρίπτυχο ασφάλεια - ταχεία εξυπηρέτηση - χαμηλό κόστος.
- Ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής καθώς και η διασφάλιση της συνέχειας του εθνικού χώρου.
- Αξιοποίηση γεωπολιτικών πλεονεκτημάτων και προώθηση της σύναψης στρατηγικών συμμαχιών. ■

Η απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών

Την ανάγκη μιας δεύτερης κοινής προσπάθειας, προκειμένου να υπάρξει εποικοδομητική λύση σε θέματα που αφορούν το νομικό καθεστώς της πρόσβασης στις λιμενικές υπηρεσίες, υποστήριξε ο πρόεδρος του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων (ESPO), Giuliano Gallanti, μιλώντας σε εκδήλωση που οργανώθηκε στην Αμβέρσα με θέμα τις μελλοντικές προοπτικές των ευρωπαϊκών λιμένων.

Στην ομιλία του, ο κ. Gallanti υπογράμμισε επίσης ότι χρειάζεται να γραφεί εκ νέου η κοινοτική πρόταση Οδηγίας για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών, τονίζοντας ότι προέκυψαν σημαντικά μαθήματα από την εμπειρία με την πρώτη πρόταση της Οδηγίας, η οποία απέτυχε στην τελική ψηφοφορία στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Νοέμβριο του 2003. Υπενθυμίζεται ότι ο ESPO θεωρεί πως με την παρούσα μορφή της Οδηγίας δεν θα ασκούσε ουσιαστικά καμία θετική επίδραση στον ευρωπαϊκό τομέα των θαλασσίων λιμένων, αλλά, αντιθέτως, θα οδηγούσε σε ένα αρνητικό κλίμα επένδυσης στους λι-



μένες, σε περισσότερη γραφειοκρατία, νομική αβεβαιότητα και θα δημιουργήσει επί πλέον πρόσθετα εμπόδια στην αγορά.

Ο πρόεδρος του ESPO ανέφερε στην ομιλία του ότι πρέπει να αποφευχθεί η αντιπαράθεση εντός του τομέα των λιμανιών και να συντονιστεί μια κοινή προσπάθεια, προκειμένου να αναπτυχθεί μια ενιαία άποψη. «Δεν πρέπει να είμαστε πολύ συντηρητικοί και να αποφύγουμε να μπούμε σε διαδικασίες διαπραγμάτευσης από θέσεις προστατευτισμού.

Τα ευρωπαϊκά λιμάνια παίζουν σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια και ευρωπαϊκή οικονομία και πρέπει να είμαστε ξεκάθαροι σε αυτά που θέλουμε», δήλωσε χαρακτηριστικά. ■

Υπερχρέωσαν τον Οίκο Ναύτου

Έρευνα διεξήχθη στον Οίκο του Ναύτου μετά από αίτηση του προέδρου Αθανάσιου Βαρίνου. Από την έρευνα, που τη διενήργησαν οι ελεγκτές της Υπηρεσίας Ελέγχου Δαπανών Υγείας Φορέων Κοινωνικής Ασφάλισης ΥΠΕΔΥΦΚΑ, διαπιστώθηκε υπερβολική αύξηση στους λογαριασμούς τεσσάρων διαγνωστικών κέντρων κατά μέσον όρο 54% (224.600 € περίπου) την τετραετία 2000-2003, ενώ για ένα από αυτά προκύπτει αύξηση στην κίνησή του κατά 2.200%!

Στα διαγνωστικά εργαστήρια βρέθηκαν σφραγίδες ιατρών που είναι συμβεβλημένοι με τον Οίκο Ναύτου και βιβλιάρια υγείας - συνταγολόγια του Ο.Ν. και άλλων ασφαλιστικών ταμείων.

Επίσης οι ελεγκτές παρατήρησαν μεθοδευμένη συνταγογραφία όπως:

- Ιατροί συμβεβλημένοι με τον Οίκο Ναύτου που είναι ιδιοκτήτες διαγνωστικού εργαστηρίου υπογράφει 110 από 128 παραπεμπτικά καρδιολογικών εξετάσεων (υψηλού κόστους) σε ένα μήνα.
- Μόνιμος ιατρός του Οίκου Ναύτου εργαζόταν σε διαγνωστικό εργαστήριο που είχε εγκρίνει δεκάδες παραπεμπτικά εξετάσεων.
- Μαρτυρίες ασφαλισμένων του Ο.Ν. έκαναν γνωστό στους ελεγκτές ότι δεν γνωρίζουν τους ιατρούς που είχαν συνταγογραφήσει στα βιβλιάρια υγείας τους, ενώ αρκετές φορές οι ίδιοι ασφαλισμένοι παρουσιάζονται να έχουν βρεθεί την ίδια ημέρα σε διαφορετικούς ιατρούς σε διαφορετικές περιοχές της ευρύτερης περιοχής Πειραιά και της Αθήνας για συνταγογράφηση εξετάσεων!!!
- Ασφαλισμένοι δήλωσαν ότι ουδέποτε έκαναν τις εξετάσεις που χρέωναν τα εργαστήρια.
- Υπερσυνταγογράφηση εξετάσεων τις οποίες δεν έχουν κάνει οι ασφαλισμένοι αλλά χρεώνεται ο Ο.Ν.
- Ιατροί συμβεβλημένοι ή μη με τον Οίκο Ναύτου συνταγογραφούν την ίδια μέρα με τρεις διαφορετικές υπογραφές, με τρεις διαφορετικούς γραφικούς χαρακτήρες και δύο διαφορετικές σφραγίδες. Πλήθος τέτοιων παραπεμπτικών εξετάσεων χρεώθηκαν στον Ο.Ν.

Η συνολική ζημιά δεν έχει ακόμα υπολογισθεί, όμως από το δειγματοληπτικό έλεγχο προκύπτει ζημιά για τον Οίκο Ναύτου περίπου 40% επί αυτών που έχει χρεωθεί το ταμείο.

Το διοικητικό συμβούλιο του Οίκου Ναύτου αποφάσισε: Να σταματήσει τις πληρωμές σε τέσσερα διαγνωστικά εργαστήρια μέχρις ότου ολοκληρωθεί ο υπολογισμός της ζημιάς, προκειμένου να τον παρακρατήσει.

Να αναστείλει τη συνεργασία με τέσσερα διαγνωστικά εργαστήρια.

Να διακόψει τις συμβάσεις σε έξι ιατρούς συμβεβλημένους με τον Οίκο Ναύτου, των οποίων οι σφραγι-

Στη δεύτερη θέση παγκοσμίως ο Όμιλος Βαφειά

Στη δεύτερη θέση παγκοσμίως ανέβηκε ο Όμιλος Βαφειά, ως ο μεγαλύτερος ιδιοκτήτης LPG στα μεγάλα 3.000 cbm - 7.000 cbm και στην πρώτη θέση, με διαφορά όσον αφορά την Ελλάδα, μετά την τελευταία συμφωνία για την αγορά τριών ακόμα LPG, ανεβάζοντας το σύνολο των LPG που διαχειρίζεται ο όμιλος στα δεκαπέντε!

Τα τρία νέα πλοία του ομίλου είναι:

- Το «Wetherby», που θα μετονομαστεί σε «Gas Chios» και είναι 6.500 cbm, χτισμένο στην Ιαπωνία το 1991, τύπου fully pressurized. Το πλοίο θα παραδοθεί εντός του μηνός στην Άπω Ανατολή.
- Το «Hamilton», που θα μετονομαστεί σε «Gas Crystal» και είναι χτισμένο στην Ιαπωνία το 1990, τύπου semi-refrigerated, το οποίο είναι ναυλωμένο στην Εκκοπιόβιλ και θα παραδοθεί στη Μεσόγειο εντός του Ιουλίου και
- Το «Gas Eternity» (το οποίο δεν θα μετονομαστεί) και είναι 3.500 cbm, χτισμένο το 1998 στην Ιαπωνία, τύπου fully pressurized, το οποίο θα παραδοθεί τον Ιανουάριο του 2006 στην Άπω Ανατολή.



Η συνολική τιμή γι' αυτά τα τρία πλοία LPG ανήλθε στα 32 εκατ. δολάρια και το technical management όσον αφορά το «Gas Chios» θα γίνεται από την Tesma Σιγκαπούρης ενώ για το «Gas Crystal» από τη Hanseatic της Κύπρου. Επισημαίνεται ότι όλα τα LPG's του ομίλου είναι χτισμένα μεταξύ 1990-1999, δεκα είναι fully pressurized τύπου, ενώ πέντε είναι semi-refrigerated και τα εννέα ελέγχονται από τη Stealthgas ενώ τα υπόλοιπα έξι ελέγχονται από την Brave maritime, δύο εταιρείες που ανήκουν στον Όμιλο Βαφειά.

Στελέχη του ομίλου τονίζουν ότι τα δώδεκα πλοία έχουν χρονοναυλωθεί από 6 έως 48 μήνες σε πετρελαϊκές εταιρείες ή κρατικές εταιρείες ενέργειας, με αποτέλεσμα η διοίκηση να έχει διαφανή και σίγουρα κέρδη για τουλάχιστον τους επόμενους 12 μήνες.

Άλλωστε η διοίκηση του ομίλου είναι πολύ αισιόδοξη για το υπόλοιπο του 2005 παρ' όλο που οι ναύλοι για τα LPG έχουν υποχωρήσει σε σχέση με το πρώτο τρίμηνο του έτους και τούτο γιατί η λίστα παραγγελιών είναι σχετικά μικρή και ειδικά στα LPG semi-refrigerated τύπου. Οι ανησυχίες σε ό,τι αφορά την πορεία των ναυλων επικεντρώνονται όπως εξηγούν τα στελέχη του Ομίλου Βαφειά στα VLGC's όπου το τελευταίο διάστημα υπήρξαν πολλές νέες παραγγελίες και αυτό ίσως επηρεάσει την ευαίσθητη ισορροπία που υπάρχει στα μεγάλα αυτά από το 2007 και μετά.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι στον τομέα των δεξαμενόπλοων ο όμιλος παρέλαβε το alfamax «Primo Stealth» από το ναυπηγείο SWS σπάζοντας δύο ρεκόρ! Πρώτον είναι το πρώτο δεξαμενόπλοιο που χτίζει και παραδίδει το ναυπηγείο αυτό και δεύτερον είναι το μεγαλύτερο σε χωρητικότητα δεξαμενόπλοιο που έχει χτιστεί ποτέ στην περιοχή της Σαγκάης. Παραδόθηκε ένα μήνα νωρίτερα από ό,τι είχε συμφωνηθεί και ξεκίνησε μακρά χρονοναύλωση σε αμερικανική πετρελαϊκή εταιρεία. Με τις τελευταίες εξελίξεις αυτές ο όμιλος Βαφειά, μέσω της Brave Maritime, Stealth Maritime και Stealthgas ελέγχει ένα στόλο 28 πλοίων με συνολικό τόνάζ 2,5 εκατ. τόνων. ■

δες βρέθηκαν στα διαγνωστικά εργαστήρια.

Επίσης εξουσιοδοτήθηκε ο πρόεδρος του Ο.Ν. να ορίσει τριμελή επιτροπή καταλογισμού των ευθυνών και αποσαφήνισης των παράνομων πράξεων, η οποία θα καταθέσει μέχρι 17 Ιουνίου 2005 το πόρισμα της στο Γραφείο Εσωτερικών Υποθέσεων του ΥΕΝ, το οποίο έχει εισαγγελική παραγγελία για προκαταρκτική εξέταση.

Τέλος, η οικονομική υπηρεσία του Οίκου Ναύτου πρέπει μέσα σε δύο μήνες να έχει υπολογίσει τη ζημιά, την οποία πρέπει να αφαιρέσει από τους λογαριασμούς των διαγνωστικών κέντρων.

Πρώτη περικοπή θα είναι τα εκατοντάδες παραπεμπτικά που είχαν γραφτεί και έχουν σφραγιστεί με τις 28 σφραγίδες των ιατρών (συμβεβλημένων ή μη με τον Οίκο Ναύτου) που βρέθηκαν στα συρτάρια των διαγνωστικών κέντρων.

Παραπέμπονται στο Πειθαρχικό Συμβούλιο του Οίκου Ναύτου δύο μόνιμοι ιατροί.

Να ορισθούν με απόφαση του προέδρου Ο.Ν. μόνιμοι ιατροί και υπάλληλοι Ο.Ν. για τη σύσταση της Γενικής Επιθεώρησης Υγείας που θα ελέγχει (εκτός των άλλων) συνεργαζόμενα εργαστήρια και συμβεβλημένες κλινικές σύμφωνα με το Π.Δ. 193/2002. ■

Ανάγκη για επαγγελματικό Ship Management Μια πρωτοπόρος ελληνική κίνηση

> Του Γ. Μπάνου, αντιπροέδρου της George Moundreas & Co.

Αποτελεί πλέον κοινή διαπίστωση, ότι η ρομαντική εποχή, όταν η διαχείριση της ναυτιλιακής επιχείρησης μπορούσε να στηρίζεται αποκλειστικά στο προσωπικό ταλέντο ενός ατόμου ή μιας μικρής ομάδας προσώπων, συνήθως συνδεδεμένων με οικογενειακούς δεσμούς, παρέχεται, αν δεν έχει ήδη παρέλθει, οριστικά και αμετάκλητα. Διακυβερνητικοί οργανισμοί (IMO, Ε.Ε. κ.λπ.), κυβερνήσεις κρατών (ΗΠΑ), μη κυβερνητικές οργανώσεις διεθνούς χαρακτήρα (π.χ. Greenpeace), ναυλωτές και άλλες κοινωνικές ομάδες, με μεγαλύτερη ή μικρότερη επιρροή στη διαμόρφωση της κοινής γνώμης, ασκούν συνεχείς και ασφυκτικές πιέσεις προς την εφοπλιστική επιχείρηση. Η αδυναμία του μέσου πλοιοκτήτη να εξασφαλίσει επαρκή σε αριθμό και κατάλληλα πληρώματα επιδεινώνει την κατάσταση. Αυτές οι πιέσεις στοχεύουν κατά κύριο λόγο στην κατά το δυνατόν βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας προσώπων και πραγμάτων στη θάλασσα, αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος κατά την ενάσκηση του μεταφορικού έργου της ναυτιλίας. Συχνά εμπεριέχουν το στοιχείο της υπερβολής και της αέναης αύξησης των σχετικών «μέτρων» και «κανονισμών» που τείνουν επί το αυστηρότερο. Ενίοτε χαρακτηρίζονται και από σκοπιμότητες που κινούνται πέραν των δεοντολογικά αποδεκτών ορίων αλλά και της κοινής λογικής. Εξυπακούεται ότι η διαμορφούμενη νέα κατάσταση δημιουργεί σειρά σοβαρών προβλημάτων στη ναυτιλιακή επιχείρηση, προβλημάτων που κλιμακώνονται σε αριθμό και οξύτητα, στο μέτρο που η τελευταία κινείται από το μεγάλο μέγεθος και το ισχυρό οικονομικό υπόβαθρο προς μικρότερα μεγέθη και δυνατότητες. Και ενώ η «μεγάλη» επιχείρηση έχει εν δυνάμει τη δυνατότητα, έστω και με αύξηση του λειτουργικού κόστους, συμμόρφωσης με τον «τύπο» αλλά και την ουσία των καινοφανών αυτών συνθηκών επιχειρηματικής δράσης, πρόβλημα εν πολλοίς ανυπέρβλητο ανακύπτει

στην περίπτωση των «μεσαίων» και «μικρομεσαίων» μονάδων, ενώ ο λεγόμενος «μοναχοβάπορος» ουσιαστικά τείνει να αποτελεί παρελθόν.

Πράγματι, η αύξηση του λειτουργικού κόστους (running costs), διαμοιραζόμενη σε μικρό αριθμό και, κατά τεκμήριο, παλαιότερων σε ηλικία πλοίων, πλήττει την ανταγωνιστική ικανότητα και οδηγεί σε αδιέξοδο υπαρκτικής φύσης ενώ εξ ίσου σημαντικό, αν όχι σημαντικότερο, πρόβλημα ανακύπτει με την ενημέρωση γύρω από τους συνεχείς μεταβαλλόμενους ή και νεο-εισαγόμενους κανονισμούς και τη συμμόρφωση με αυτούς.

Το πρόβλημα οξύνεται οσάκις αναφερόμαστε σε πλοία εξειδικευμένου τύπου, με έμφαση τα διαφόρων τύπων δεξαμενόπλοια, όπου, για ευνόητους λόγους που έχουν σχέση με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την ιδιαίτερη ευαισθησία που έχει αναπτυχθεί γύρω από αυτή, απαιτείται επαυξημένη προσοχή και ανάλογη οργάνωση, με την ανάγκη πρόσληψης υψηλής πείρας και ικανότητας στελεχών.

Σημαντικό στοιχείο στην έτσι περιγραφόμενη κατάσταση και η εμπλοκή, κατά τρόπον έμμεσο αλλά αποφασιστικό, φορέων πέραν της στενής σχέσης με το πλοίο ευρισκομένων, με αιχμή τους ναυλωτές, οι οποίοι, υπό το κράτος πιέσεων και εντυπώσεων, ενίοτε οδηγούνται σε «επιλογές» με κριτήρια όχι πάντοτε αμιγώς οικονομικά ή και επαγγελματικά. Δημιουργείται έτσι και η ανάγκη οργάνωσης «επικοινωνιακής πολιτικής» και ανάπτυξης δημοσίων σχέσεων, τομείς στους οποίους εκ των πραγμάτων αδυνατεί η μικρή και μεσαία επιχείρηση επιτυχώς να ανταποκριθεί χωρίς υπέρμετρη αύξηση του κόστους.

Τα προλεχθέντα χρονικά συμπίπτουν με μιαν εποχή οπότε, ειδικά για τον ελληνικό εμπορικό στόλο, προβάλλει η αδήριτη ανάγκη ανανέωσης και αναβάθμισης, που σημαίνει νέες αγορές πλοίων και ναυπηγικές παραγγελίες που, με τη σειρά τους, προ-απαιτούν ειδική μέριμνα για μια εύρυθμη ανέλιξη στο νέο και εξειδικευμένο διεθνές περιβάλλον. Απαιτείται, με άλλα λόγια, ένα οργανωτικό σχήμα που να καλύπτει πειστικά και με επάρκεια τόσο τον τομέα της πρόσκτησης/παραγγελίας πλοίων όσο και εκείνον της περαιτέρω εκμε-



τάλλευσης σε συνθήκες πλήρους εναρμόνισης με τις σημερινές (και αυριανές) απαιτήσεις.

Πρωτοπόροι στον ελληνικό ναυτιλιακό χώρο, με διεθνείς προεκτάσεις, πείρα και συστηματική οργάνωση, η ναυτιλιακή - μεσιτική εταιρεία του Πειραιά, George Moundreas & Company S.A., η γνωστή για τις εξαιρετικές επιδόσεις της στους τομείς των αγοραπωλησιών, ναυπηγήσεων και επισκευών πλοίων, και η ευφύμως γνωστή στο χώρο του ship management Mare International Ltd (κ. Μανώλης Παπαλέξης) ήλθαν σε μια μορφή συνεργασίας, η οποία, χωρίς να αναιρεί την ιδιαίτερη ταυτότητα και εξειδίκευση εκάστης εξ αυτών, συνδυάζει συντονισμένη δράση στους κοινούς εκείνους τομείς αγοράς πλοίων, ναυπηγικής παραγγελίας, τεχνικής υποστήριξης στην όλη διαδικασία παρακολούθησης της εκτέλεσης της τελευταίας και, τέλος, στην ανάληψη της εκμετάλλευσης του πλοίου υπό συνθήκες υψηλού επαγγελματισμού και άκρας διαφάνειας. Και όλα αυτά σε συνθήκες γειτονίας κυρίου του πλοίου και διαχειριστού, στο γνωστό πλαίσιο της πειραϊκής ναυτιλιακής κοινωνίας με άμεση προσωπική επαφή. Ο συνδυασμός των δύο δραστηριοτήτων σε συνθήκες αμοιβαίας συναντιληψης και η διεκπεραίωση διαφορετικών λειτουργιών σε πλήρη συντονισμό ίσως αποτελούν την απάντηση στο ερώτημα της δέουσας επιχειρηματικής πρακτικής στα χρόνια που έρχονται, παρέχοντας λύσεις στο μικρό και μεσαίο ναυτιλιακό χώρο, τείνοντας συγχρόνως χείρα βοηθείας και σε μεγαλύτερα συγκροτήματα σε εξειδικευμένους τομείς, ιδία στο χώρο των products/chemical tankers. ■



αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος κατά την ενάσκηση του μεταφορικού έργου της ναυτιλίας. Συχνά εμπεριέχουν το στοιχείο της υπερβολής και της αέναης αύξησης των σχετικών «μέτρων» και «κανονισμών» που τείνουν επί το αυστηρότερο. Ενίοτε χαρακτηρίζονται και από σκοπιμότητες που κινούνται πέραν των δεοντολογικά αποδεκτών ορίων αλλά και της κοινής λογικής. Εξυπακούεται ότι η διαμορφούμενη νέα κατάσταση δημιουργεί σειρά σοβαρών προβλημάτων στη ναυτιλιακή επιχείρηση, προβλημάτων που κλιμακώνονται σε αριθμό και οξύτητα, στο μέτρο που η τελευταία κινείται από το μεγάλο μέγεθος και το ισχυρό οικονομικό υπόβαθρο προς μικρότερα μεγέθη και δυνατότητες. Και ενώ η «μεγάλη» επιχείρηση έχει εν δυνάμει τη δυνατότητα, έστω και με αύξηση του λειτουργικού κόστους, συμμόρφωσης με τον «τύπο» αλλά και την ουσία των καινοφανών αυτών συνθηκών επιχειρηματικής δράσης, πρόβλημα εν πολλοίς ανυπέρβλητο ανακύπτει

- 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



Το οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας / Του Γ. Γρηγοριάδη, Finance & Research George Moundreas Company S.A.

Επιθυμούμε κατ' αρχάς, να υπενθυμίσουμε στον αναγνώστη μας, ότι η ανασκόπησή μας αφορά κυρίως στην ελληνική δραστηριότητα στον τομέα των ναυπηγικών παραγγελιών πλοίων, προς τον οποίον και επικεντρώνεται το περιεχόμενο της. Δίδεται έτσι δυνατότητα ακριβέστερης αναφοράς στα συμβαίνοντα. Εν τούτοις, δεν μπορεί παρά να αναφερόμαστε, όποτε τούτο οι συνθήκες επιτάσσουν, και σε γενικότερες παρατηρήσεις, αφού από την ίδια της τη φύση, η ναυτιλία δεν είναι δυνατόν να περιοριστεί σε σύνορα ή κάθε άλλου είδους δεσμά.

Στο πλαίσιο αυτών των σκέψεων, θα σημειώσουμε κάποιες «εσωτερικές» αλλαγές εντός των κόλπων της ναυπηγικής βιομηχανίας, που σχηματοποιούνται στα εξής:

1. Χωρίς ακόμη να υπάρχουν συγκεκριμένες ενδείξεις, η αγορά οσμίζεται κάποια πτώση της τιμής του ναυπηγικού χάλυβος, ενδεχόμενο που μεταφράζεται σε μια «ανακούφιση» των ναυπηγών, οι οποίοι, παρά την υψηλή ζήτηση, υπέφεραν και υποφέρουν από σημαντικές ζημιές στο πρώτο εξάμηνο του 2005.
2. Παρά τα παραπάνω, οι ναυπηγικές τιμές έχουν σημαντικά αυξηθεί. Για παράδειγμα, ένα VLCC με παράδοση 2008 τιμάται μεταξύ των \$ 125-130 εκατ., ενώ ένα Aframax (110.000 DWT) στα \$ 62-65 εκατ. Δεν χρειάζεται καν να μνημονεύσουμε τις αντίστοιχες τιμές προ διετίας... Είναι προφανές ότι, σε αντίθεση με ό,τι μέχρι προσφάτως συνέβαινε, γίνεται προσπάθεια κάποιας κάλυψης μέρους τουλάχιστον των εκ προηγούμενων συμβολαίων ζημιών των ναυπηγών.
3. Με βάση τα μέχρι τώρα υπάρχοντα συμβόλαια, οι παραδόσεις εκτείνονται στο 2008-09, στοιχείο που, σε συνδυασμό με τις αυξημένες τιμές, ελάχιστα προκαλεί ενθουσιασμό στο μελλοντικό αγοραστή.

Στα πεπραγμένα του μηνός Μαΐου, ελάχιστα ως εκ των προηγμένων μπορούν πλέον να σημειωθούν. Και αυτά, κατά το πλείστον αναφέρονται σε κάπως ανορθόδοξες πράξεις (όχι με την κακή έννοια του όρου).

Μία για εμάς τουλάχιστον ανεπιβεβαίωτη παραγγελία, εκείνης της Cosmship στα ναυπηγεία

της Daesun Κορέας για 2 x \$ 22,5 εκατ. container-ships των 1,0443 TEU, παράδοση 2008. Ας σημειωθεί πως οι εκτιμήσεις της αγοράς για παρόμοια πλοία κυμαίνονται σήμερα περί τα \$ 27 εκατ., εκτίμηση που χαρακτηρίζει το συγκεκριμένο deal σαν bargain...

Άλλη ενδιαφέρουσα παραγγελία, εκείνης της Danaos στη Samsung για 2 x 9.600 TEU στα \$ 130 εκατ. περίπου, παράδοση 2008. Το ενδιαφέρον είναι η μερική χρηματοδότηση της παραγγελίας από την Export-Import Bank της Κορέας.

Άγνωστος σε εμάς αγοραστής φέρεται παραγγέλλων ένα 47.000 DWT πλοίο παραγωγών στη STX Κορέας με παράδοση 2007 στα \$ 44 εκατ.

Σημειώνουμε, τέλος, ανακοινωθείσα παραγγελία της Altomare στα ναυπηγεία Haidong για 6 x 10.000 και 6 x 5.500 DWT δεξαμενόπλοια αντί \$ 12 και \$ 8,5 εκατ., αντίστοιχα με παραδόσεις 2007-09.

Όσο και εάν η τρέχουσα εν πτώσει ναυλαγορά δεν επιδρά (και ούτε πρέπει να επιδρά) επί του επικρατούντος κλίματος, αναμένεται ευλόγως ότι η είσοδος στην καλοκαιρινή περίοδο θα σημάνει περαιτέρω πτώση των τόνων. Το πότε οι ναυπηγοί θα θελήσουν να ξαναβούν ανοικτά στην αγορά και τι ανταπόκριση θα συναντήσουν παραμένει κρίσιμο ερώτημα προς απάντηση... ■

Αγοραπωλησίες πλοίων / Από την Overseas Agency Ltd

Η ναυλαγορά πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου και οι απώλειες που παρουσίασε πρωταγωνίστησαν κατά την περίοδο των τελευταίων τεσσάρων εβδομάδων. Η πτώση ήταν ιδιαίτερα έντονη κατά το πρώτο μισό της περιόδου που αναλύουμε και παρουσίασε σημάδια ύφεσης από τις αρχές Μαΐου.

Πιο συγκεκριμένα, ο BDI απώλεσε 1.065 μονάδες (ή περίπου 22%) πέφτοντας στις 3.770 από την τελευταία μας ανασκόπηση. Ασθενέστεροι εμφανίστηκαν κι όλοι οι υπόλοιποι δείκτες, καθώς έχασαν ο BCI 1.369 μονάδες (περίπου 20,2%) φθάνοντας τις 5.414, ο BPI 1.333 μονάδες (29,4%) φθάνοντας τις 3.204 και ο BHI 4.400 δολάρια (περίπου 15,5%) φθάνοντας τα 24.211 δολάρια ημερησίως. Η πορεία αυτή της ναυλαγοράς, παρόλο που δεν επηρέασε τις τιμές των μεταχειρισμένων, είχε αποτέλεσμα τον περιορισμό των πράξεων που αναφέρθηκαν στο χώρο σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο.

Σταθερή παρέμεινε η κατάσταση στο χώρο των δεξαμενόπλοιων, με το ενδιαφέρον να εξακολουθεί να επικεντρώνεται σε πιο

σύγχρονες μονάδες μεγάλης μεταφορικής ικανότητας αλλά και κύριο χαρακτηριστικό τον περιορισμένο αριθμό προσφερόμενων προς πώληση μονάδων.

Χωρίς μεταβολές εμφανίζεται ο χώρος των ναυπηγήσεων, με τις ελεύθερες κλίνες για το 2008 να είναι περιορισμένες και τις υψηλές τιμές να αντιμετωπίζουν σχετικό



σκεπτικισμό από πλευράς αγοραστών.

Τέλος, στο χώρο των διαλύσεων πτώση παρατηρήθηκε στις τιμές καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου που αναλύουμε, αφού για πρώτη φορά μέσα στο 2005 οι τιμές για δεξαμενόπλοια έπεσαν κάτω από τα \$ 400/ldt. ■

Η επίσκεψη της ΕΕΕ στις Βρυξέλλες



Ρητή δέσμευση επέτυχε να αποσπάσει ο ελληνικός εφοπλισμός από τους κοινοτικούς αρμόδιους κατά την πρόσφατη επίσκεψη της αντιπροσωπείας της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών στις Βρυξέλλες, αναφορικά με την υιοθέτηση του νέου πλαισίου μέτρων για την ποινικοποίηση του ναυτικού επαγ-γέλματος.

Οι κοινοτικοί αρμόδιοι έδωσαν κατηγορηματική διαβεβαίωση ότι τα απαράδεκτα περιστατικά ατέρμονων κρατήσεων ναυτικών χωρίς δίκη, όπως αυτό του πλοίαρχου Μάγκουρα, δεν πρόκειται να επαναληφθούν στο μέλλον. Για το σκοπό αυτό μάλιστα, ζητήθηκε και η ενεργός συμπαράσταση της ΕΕΕ στην εκπόνηση της νέας «Στρατηγικής για τη θάλασσα», που θα ανακοινωθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσα στο 2006.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η καθιερωμένη κατ' έτος επίσκεψη της ελληνικής εφοπλιστικής αντιπροσωπείας στη βελγική πρωτεύουσα, που πραγματοποιήθηκε τον περασμένο μήνα, συνέπεσε με την ανακοίνωση της αναθεώρησης της «Στρατηγικής της Λισαβόνας» και την έναρξη προετοιμασίας της «Στρατηγικής για τη θάλασσα».

Συγκεκριμένα, η αντιπροσωπεία της ΕΕΕ υπό τον πρόεδρο Νίκο Ευθυμίου και τους κ. Θεόδωρο Βενιάμη και Γιάννη Κ. Λύρα, είχε σειρά επαφών και ανταλλαγής απόψεων με τους επιτρόπους Μεταφορών Μπαρό, Δικαιοσύνης Φρατίνι, Περιβάλλοντος Δήμα και Προστασίας Καταναλωτών Κυπριανού, καθώς και με άλλους κοινοτικούς αρμόδιους για θέματα ναυπηγήσεων, ανταγωνισμού, περιβάλλοντος, ασφαλείας της ναυσιπλοΐας σε κοινοτικό και διεθνές επίπεδο.

Οι διαπιστώσεις από τις επαφές της ελληνικής εφοπλιστικής αντιπροσωπείας και οι θέσεις τις οποίες υποστήριξε, θα μπορούσαν να συνοψισθούν ως εξής:

- Για την αναθεωρημένη «Στρατηγική της Λισαβόνας», ως γνωστόν, ο πρόεδρος της Επιτροπής κ. Μπαρόζο έχει δεσμευθεί να καταστήσει την Ευρώπη «έναν από τους πιο ελκυστικούς χώρους για επενδύσεις και εργασία». Η ευρωπαϊκή ναυτιλία, και ασφαλώς η ελληνική, επιδοκιμάζουν το μήνυμα αυτό και επιθυμούν να ενώσουν τις δυνάμεις τους με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ώστε να γίνει η Ευρώπη περισσότερο ανταγωνιστική σε παγκόσμια κλίμακα. Προκειμένου, όμως, να ενισχυθεί ο πυλώνας της ανταγωνιστικότητας, είναι αναγκαία η ανάπτυξη της επιχειρηματικής κουλτούρας όχι μόνο από τα στελέχη των επιχειρήσεων, αλλά και από τους νομοθέτες.
- Ο «νέος τύπος διακυβέρνησης», που έχει προαναγγείλει ο επίτροπος Μπαρόζο, οφείλει να αντιμετωπίσει θετικά την ευρωπαϊκή ναυτιλία και να μεριμνήσει για τη βελτίωση της εικόνας της, ώστε αυτή να είναι αντίστοιχη με τη σημασία της στην εν γένει ευρωπαϊκή πρόοδο και ανάπτυξη.
- Εάν η Ευρωπαϊκή Ένωση επιδιώκει πράγματι να γίνει μια περισσότερο ανταγωνιστική αγορά στον κόσμο, πρέπει να αναλάβει τη μάχη εναντίον των εχθρικών συμπεριφορών που αναπτύσσονται στον ευρωπαϊκό χώρο από τα μέσα μαζικής επικοινωνίας, με αφορμή περιστατικά ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς και από την παρεπόμενη νομοθετική προκατάληψη εκ μέρους κυβερνήσεων και των πολιτικών πρακτικών τους. Η από κοινού αντίδραση μιας σπάνιας και συμπαγούς συμμαχίας μεταξύ

ναυτικών και ναυτιλιακών οργανώσεων και οργανισμών (ναυτικών, πλοιοκτητών, εταιρειών πετρελαίου, ασφαλιστών και διασωστών) είναι ενδεικτική της μεγάλης δυσφορίας που καλύπτει σήμερα όλο το φάσμα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων της Ευρώπης για την ποινικοποίηση της ατυχηματικής θαλάσσιας ρύπανσης. Δυσφορία, που όμως έχει αγνοηθεί παντελώς μέχρι σήμερα από τα αρμόδια όργανα της Κοινότητας.

- Εάν η Ευρώπη χάσει τους επιχειρηματίες και τους ναυτικούς της, αναπόφευκτα θα χάσει και ολόκληρο το σύστημα των ναυτιλιακών της δραστηριοτήτων. Και τούτο, γιατί η υποστολή των σημείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης από τους κοινοτικούς στόλους θα έχει ως άμεση συνέπεια την εξαφάνιση της ναυτιλιακής τεχνολογίας και την απώλεια μεγάλου αριθμού θέσεων εργασίας. Επομένως, θα πρέπει να αναληφθούν αμέσως όλες εκείνες οι πρωτοβουλίες

που, εκτός των άλλων, θα καταστήσουν ελκυστική στους νέους της Ευρώπης τη ναυτική σταδιοδρομία.

- Η βελτίωση της εικόνας της ναυτιλιακής βιομηχανίας και η ανάδειξη του ρόλου της στις κοινωνίες των κρατών-μελών επιβάλλεται να αποτελέσουν κοινοτική προτεραιότητα. Η δαιμονοποίηση της ναυτιλίας αποτελεί σοβαρό κίνδυνο για το μέλλον και την ανάπτυξη της Ευρώπης. Για το λόγο αυτόν επιβάλλεται αλλαγή συμπεριφοράς των πολιτικών, απέναντι σε ένα δυναμικό και άκρως παραγωγικό τομέα της οικονομίας της.
- Η ελληνική ναυτιλία είναι το τελευταίο προπύργιο των παραδοσιακών ναυτιλιακών κοινοτήτων, που διατηρεί αναλλοίωτες τη δυναμική και τις αξίες της. Οι Έλληνες εφοπλιστές πιστεύουν, όπως ο πρόεδρος Μπαρόζο, πως «το μέλλον της Ένωσης είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την επιβλητική ευρωπαϊκή παρουσία στη θάλασσα».

STRENGTHEN YOUR CAREER YOUR KNOWLEDGE IS YOUR *iCon*

ΤΟ ΜΟΝΑΔΙΚΟ MBA FOCUS IN MARITIME MANAGEMENT



Μάθετε πώς μπορείτε να σπουδάσετε -ενώ δουλεύετε- όπου και αν είστε.

- Το Μοναδικό Ναυτιλιακό **MASTER** που εμβαθύνει σε όλα τα σύγχρονα θέματα Διοίκησης Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.
- Το μόνο **MBA με Focus in Maritime Management** που είναι αναγνωρισμένο από το Association of MBAs (AMBA).



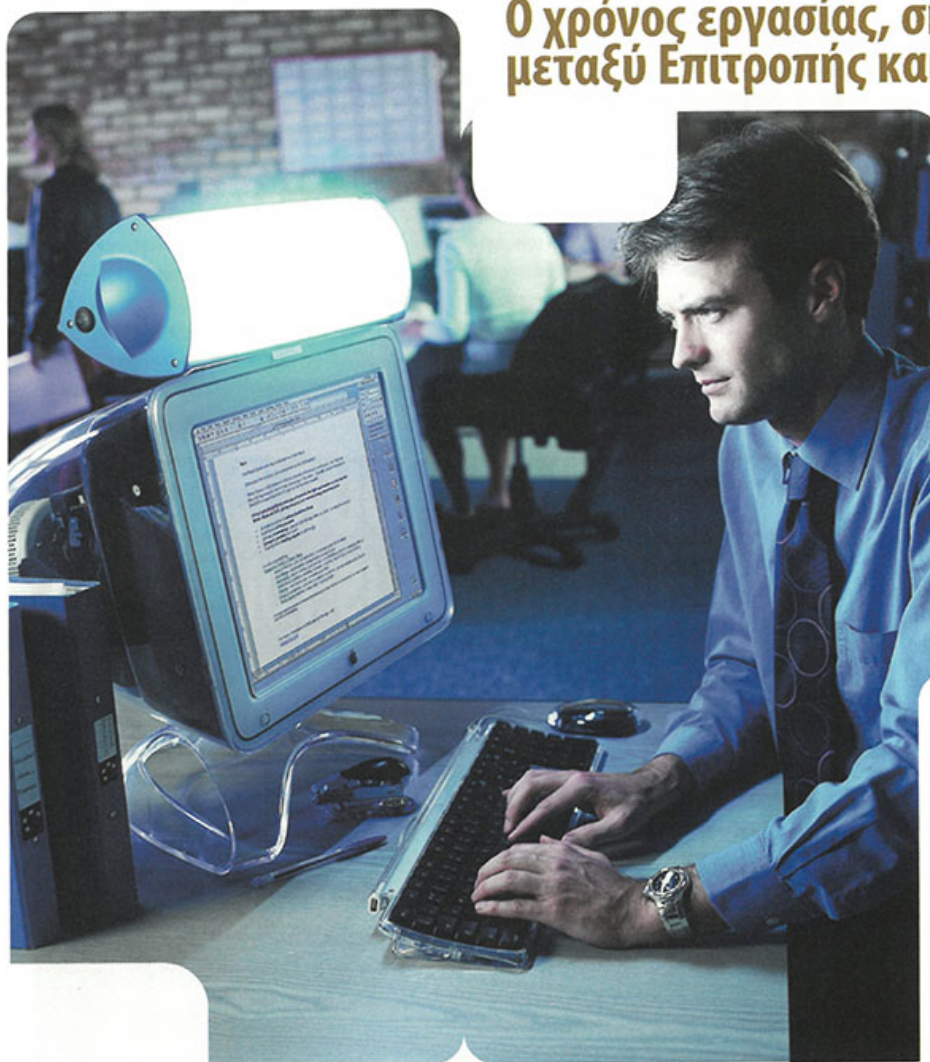
http: www.icon.gr
e-mail: icon@icon.gr
Tel. Athens: 210-9248534
Tel. Thess/niki: 2310 264570

Η iCon International Training προσφέρει σε όλη την Ελλάδα Αυθεντικά MBA (8 ειδιεύσεις) και MSc (11 ειδιεύσεις) τριών κορυφαίων Βρετανικών Πανεπιστημίων





Ο χρόνος εργασίας, σημείο έριδας μεταξύ Επιτροπής και Κοινοβουλίου



μολογία του ΔΕΚ.

Ο εισηγητής κ. Cercas, μιλώντας στους αιρετούς της Ευρώπης, υπογράμμισε ιδιαίτερα την ευθύνη την οποία καλείται να αναλάβει το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: θέματα όπως η οργάνωση του χρόνου εργασίας είναι συμβολικά. «Εκατομμύρια Ευρωπαίων πολιτών προσδοκούν αποτελέσματα από μας», συνέχισε χαρηκτιστικά ο κ. Cercas. «Το ζητούμενο, πράγματι, είναι τι κάνει η Ευρώπη για να βελτιώσει τις συνθήκες ζωής και εργασίας μας, και αυτό κρίνεται από το πώς θα αντιμετωπιστεί το λεγόμενο *opting-out*, δηλαδή η ρήτρα προσωρινής αυτοεξαιρέσεως από τις διατάξεις που δέχονται το μέγιστο χρόνο εργασίας». Ο κ. Cercas επ' αυτού υπήρξε κατηγορηματικός: προκειμένου να κατοχυρωθεί ένα υψηλό επίπεδο κανόνων ασφαλείας για τους εργαζομένους, όπως επιτάσσει η Συνθήκη αλλά και η Χάρτα Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ε.Ε., «οι κανόνες πρέπει να εφαρμόζονται, σε όλα τα κράτη-μέλη, χωρίς καμία εξαίρεση. Το *opting-out* αποτελεί κατάφωρη παραβίαση του κοινοτικού κεκτημένου» και, ως εκ τούτου, πρέπει να απορριφθεί. Εάν αφογκραστεί κανείς τη φωνή της κοινωνίας των πολιτών και των συνδικάτων, θα διαπιστώσει ότι «στο όνομα της ευελιξίας, δεν μπορούμε να αποδεχόμαστε τα πάντα: να στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, αλλά καλύτερων θέσεων εργασίας», κατέληξε ο εισηγητής, επισημαίνοντας παράλληλα ότι θέματα όπως αυτό του χρόνου εφημερίας πρέπει να αντιμετωπίζονται με τη μέγιστη προσοχή: εκτός από την επαγγελματική, υπάρχει και η προσωπική ζωή των εργαζομένων.

Οι ευρωβουλευτές απέρριψαν την παγίωση της ρήτρας εξαίρεσης από το 48ωρο, υπό τους όρους που πρότεινε η Επιτροπή, όπως επίσης και διαφώνησαν με τη διατήρηση της πέραν μιας ζετίας από σήμερα, μετά την οποία, όπως διευκρινίζεται ρητά, η σχετική διάταξη ανακαλείται αυτομάτως. Σε αντίθετη περίπτωση, όπως εξηγείται στην αιτιολογική έκθεση, αυτό θα σήμαινε μια *a la carte* κοινωνική Ευρώπη.

Σε ένα ιδιαίτερα τεταμένο κλίμα, η Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου έθεσε οριστικό τέρμα στο θέμα του ωραρίου εργασίας. Με την υιοθέτηση, με 345 ψήφους έναντι 264 (και με 43 αποχές), της έκθεσης του Ισπανού σοσιαλιστή ευρωβουλευτή κ. Alejandro Cercas η Ολομέλεια διαφώνησε με τις περισσότερες από τις επιχειρούμενες αλλαγές της Επιτροπής και υιοθέτησε κάποιες αποφασιστικές τροπολογίες.

Ως γνωστόν, με βάση την υφιστάμενη κοινοτική νομοθεσία για το χρόνο εργασίας, κατοχυρώνεται ένα ενιαίο επίπεδο προστασίας για τους περισσότερους εργαζομένους: 48 ώρες εργασίας εβδομαδιαίως, ελάχιστη άδεια 4 εβδομάδων και (κατά κανόνα) όχι πάνω από 8 ώρες νυχτερινής εργασίας ανά διαστήματα 24 ωρών. Η εξεταζόμενη πρόταση της Επιτροπής αποσκοπούσε στο να επανεξεταστούν οι δυνατότητες υπό τις οποίες μπορεί να επιτρέπεται υπέρβαση του 48ώρου εργασίας, με τη θέσπιση ρήτρας προσωπικής εξαίρεσης («*opt-out*»). Το Ηνωμένο Βασίλειο διαπραγματεύθηκε την παρέκκλιση αυτή το 1993, η οποία μετέπειτα εφαρμόστηκε και σε άλλα κράτη-μέλη. Με την ίδια ευκαιρία, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε πρόσφατα να μη θεωρείται πλέον ως χρόνος εργασίας ο χρόνος εφημερίας, αν και αυτό προβλέπεται από τη νο-

Ομοίως, οι ευρωβουλευτές υπερασπίζονται τη νομολογία του ΔΕΚ και επιμένουν ότι ο χρόνος εφημερίας πρέπει να θεωρείται χρόνος εργασίας. Μόνον εφ' όσον η περίοδος εφημερίας είναι ανενεργός, μπορεί να υπολογίζεται με ειδικό τρόπο από τα κράτη-μέλη, εάν με αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται συμμόρφωση με την προβλεπόμενη μέγιστη διάρκεια εργασίας εβδομαδιαίας.

Οφείλει να σημειωθεί ότι, αν και ούσωμοι οι 21 παρόντες Έλληνες ευρωβουλευτές υπερψήφισαν την κατάργηση του «ort-out», καταψήφισαν όμως την έκθεση. Εκφράζοντας την απόλυτη αντίθεση της πολιτικής ομάδας της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αριστεράς στην πρόταση της Επιτροπής, ο κ. Δημήτριος Παπαδημιούλης (ΣΥΝ) σημείωσε ότι, δυστυχώς, η έκθεση που εγκρίθηκε κατά πλειοψηφία από την οικεία επιτροπή του Ε.Κ., στα περισσότερα, συμπλέει με την αρχική πρόταση: «Απορρίπτουμε την πρόταση της Κομισιόν γιατί διαιωνίζει το «ort-ing-out» και δυναμώνει το κοινωνικό ντάμπινγκ. Πιο συγκεκριμένα, η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επιτρέπει στο μέγιστο χρόνο απασχόλησης εβδομαδιαίας να φτάσει ακόμη και στις 65 ώρες, όταν, σήμερα, το όριο αυτό είναι το γνωστό 48ωρο: Γυρνάμε 85 χρόνια πίσω!», αναφώνησε χαρακτηριστικά ο ευρωβουλευτής του Συνα-

σπισμού, επισημαίνοντας ότι, με άλλες διατάξεις επιτρέπεται στην εργοδοσία να διαχειρίζεται μονομερώς το χρόνο απασχόλησης των εργαζομένων, ερήμην των ιδίων, ενώ, ταυτόχρονα, παρακάμπτεται η σαφής νομολογία του ΔΕΚ, με τον ψευδεπίγραφο διαχωρισμό του χρόνου εφημερίας σε ενεργό και ανενεργό.

Για την κ. Μαρία Παναγιωτοπούλου Κασσιώτου (Ν.Δ.), η εξεταζόμενη πρόταση τροποποίησης της οργάνωσης του χρόνου εργασίας αποτελεί προσπάθεια συγκερασμού συμφερόντων εργοδοτών και εργαζομένων, ενώ γίνεται επίσης προσπάθεια να ενταχθούν, σε ένα γενικό πλαίσιο, η πραγματική κατάσταση και οι ανάγκες κάθε κράτους-μέλους. Έτσι, η υπό ψήφιση έκθεση τερματίζει το λεγόμενο «ort-out» από το μέγιστο χρόνο εργασίας και δεν αποδέχεται την πρόταση της Επιτροπής για ένα ανώτερο όριο 65 ωρών, διασφαλίζει το 48ωρο και τις συνθήκες εργασίας και ασφάλειας, την ανάγκη για ελεύθερο χρόνο, και εξασφαλίζει τη διά βίου μάθηση. Επίσης, κατοχυρώνεται η νομολογία του ΔΕΚ, τόσο ως προς τον περιορισμό του ωραρίου όσο και ως προς το χρόνο εφημερίας που, ρητά, αναφέρεται ως χρόνος εργασίας. Σέβεται επίσης την αρχή της επικουρικότητας και κατοχυρώνει τον κοινωνικό διάλογο ως ρυθμιστικό παράγοντα.

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**





Η ασφάλεια λιμένων στο στόχαστρο των ευρωβουλευτών

Στην ψηφοφορία που έλαβε χώρα στο Στρασβούργο στις 10 Μαΐου, η Ολομέλεια του Ε.Κ. επανεξέτασε το θέμα της ασφάλειας των κοινοτικών λιμένων και τροποποίησε την πρόταση οδηγίας της Επιτροπής. Πιο συγκεκριμένα, με την έγκριση της έκθεσης της Ολλανδής φιλελεύθερης ευρωβουλευτού κ. Jeanine Hennis-Plasschaert σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων, η Ολομέλεια, σε γενικές γραμμές, επικρότησε την πρόταση οδηγίας ως χρήσιμο μέτρο.

Σύμφωνα με ανακοίνωση του Ε.Κ., έπειτα από επιτυχείς διαπραγματεύσεις μεταξύ του Συμβουλίου, της Επιτροπής και του Ε.Κ., εγκρίθηκε μια σειρά συμβιβαστικών τροπολογιών, με αποτέλεσμα να αποφευχθεί η προσφυγή σε δεύτερη ανάγνωση και να τεθούν σε ισχύ το ταχύτερο δυνατόν τα εξεταζόμενα νομοθετικά μέτρα. Καίριο σημείο της οδηγίας αποτελεί το ότι, πλέον, καθορίζονται επακριβώς τόσο οι διαδικασίες όσο και οι φορείς, οι οποίοι οφείλουν να αναλάβουν την ενίσχυση της ασφάλειας των λιμένων. Η πρόταση οδηγίας προβλέπει ότι τα κράτη-μέλη οφείλουν να ορίσουν μian Αρχή ασφαλείας λιμένα, όπως και έναν υπεύθυνο για την ασφάλεια λιμένα. Δεδομένου ότι, λόγω χάριν, η κίνηση και ο φόρτος εργασίας στον Πειραιά διαφέρει από αυτήν που παρατηρείται στη Μασσαλία, αφήνεται στην ευχέρεια των κρατών-μελών, βάσει της αρχής της επικουρικότητας, να καθορίσουν το επιθυμητό επίπεδο

ασφαλείας που οφείλει να τηρείται σε κάθε λιμένα ή τμήμα λιμένα.

Η λήψη αποτελεσματικών μέτρων ασφαλείας είναι, όμως, και συνάρτηση της χρηματοδότησής της. Επ' αυτού, η Ολομέλεια έκρινε ότι η χρηματοδότηση πρόσθετων μέτρων ασφαλείας δεν πρέπει να ευνοήσει τη νόθευση του ανταγωνισμού. Κατά συνέπεια, ζητείται από την Επιτροπή να εκπονήσει έκθεση στην οποία να αποτιμā το κόστος των νέων μέτρων και να προτείνει, ενδεχομένως, τρόπους καταμερισμού του μεταξύ των δημοσίων αρχών, των λιμενικών αρχών και, τέλος, όσων δραστηριοποιούνται στον κλάδο. Η κ. Hennis-Plasschaert επισήμανε, επίσης, ότι η επιτυχία της οδηγίας αυτής εξαρτάται από την αποτελεσματική εφαρμογή της. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θα πρέπει να προβεί σε περιοδική αξιολόγησή τους και σειρά επιθεωρήσεων ώστε να διασφαλίσει την ομοιόμορφη τήρησή της.



Maritime Cyprus 2005 Conference

Limassol, 25-28 September

- Manning & Industrial Relations
- Ship Safety & Security
- Financing

SHIPPING: what lies **ahead?**
...a three piece puzzle



For further information please contact
Department of Merchant Shipping,
Ministry of Communications and Works
P.O. Box 56193, 3305 Lemesos, Cyprus

Tel +357 25 848100 Fax +357 25 848249
Email maritimecyprus@dms.mcw.gov.cy
Web www.shipping.gov.cy



Η σημασία των δημοψηφισμάτων για το μέλλον της ευρωπαϊκής οικογένειας

Η πρόσφατη μυθολογία γύρω από τα δημοψηφίσματα της Γαλλίας και της Ολλανδίας σχετικά με την έγκριση του Ευρωπαϊκού Συντάγματος έφερε για πρώτη φορά στην επιφάνεια της ευρωπαϊκής κοινής γνώμης ένα μακροχρόνιο ζήτημα: την έλλειψη επικοινωνίας και επαφής των θεσμικών ευρωπαϊκών οργάνων και θεσμών με τους πολίτες της Ε.Ε.

Η απρόσωπη Επιτροπή, που αποτελεί θεσμοφύλακα των συνθηκών, το θορυβώδες Συμβούλιο Υπουργών, το συχνά περιθωριοποιημένο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποτελούν πλέον το στόχαστρο της κοινής γνώμης, που εισπράττει μεγαλόσχημες υποσχέσεις και ευχολόγια από τις Βρυξέλλες.

Ο Ευρωπαίος πολίτης καλείται να ψηφίσει σε ορισμένες χώρες για το μέλλον του Συντάγματος, χωρίς όμως να

κατανοεί την ουσία αλλά και το αποτέλεσμα της γραφειοκρατίας και κυρίως της πολυνομίας των Βρυξελλών. Κρίνει και ψηφίζει, δηλαδή, χωρίς ουσιαστικές γνώσεις και αντικειμενική άποψη για ένα νομικό θέμα, που τελικά λίγο τον απασχολεί.

Η ουσία, δηλαδή, οποιασδήποτε καταγραφής του θέματος εστιάζεται στις ακόλουθες σκέψεις: Ο Ευρωπαίος πολίτης δεν καταθέτει την ψήφο του για το κείμενο Ευρωπαϊκού Συντάγματος. Σύμφωνα με τα πολυάριθμα δημοσιεύματα και τις πολυσέλιδες έρευνες, ο Ευρωπαίος εκλογέας δεν κρίνει ή κατακρίνει το νέο Δημόσιο Δίκαιο της Ευρώπης και δεν απασχολείται με θέματα νομοθεσίας και πολιτικής που ανήκουν στο γνωστικό αντικείμενο των νομομαθών.



Οι πολίτες της Ευρώπης κρίνουν ή μάλλον κατακρίνουν την (παν)ευρωπαϊκή ανεργία, την κοινωνική πρόνοια, την έλλειψη ουσιαστικής πολιτικής ασφάλειας, την ακρίβεια που πηγάζουν από τη μάλλον απρόσωπη/αδιάφορη στάση των Βρυξελλών. Αυτά είναι τα θέματα που απασχολούν όλους τους Ευρωπαίους. Με το δημοψήφισμα βρίσκουν λοιπόν μια ευκαιρία να εκφράσουν την ανησυχία αλλά και τη δυσανεμία τους για το σύνολο των οικονομικών κυρίως πρωτοβουλιών της Ε.Ε.

Εντούτοις, η πλέον ανατρεπτική στάση των πολιτών της Ευρώπης προσδιορίζεται τελικά στο ότι ακροδεξιοί, Πράσινοι και αριστεροί γυρνούν την πλάτη τους στο Σύνταγμα, προβάλλοντας την αρνητικότητά τους στο μέλλον της ευρωπαϊκής οικογένειας. Διαφορετικές και αντικρουόμενες πολιτικές οικογένειες συμφωνούν δηλαδή, για αντίθετους λόγους, στην ακατανόητη υπόσταση των Βρυξελλών, του Λουξεμβούργου και του Στρασβούργου.

Ο Ευρωπαίος νομοθέτης και γραφειοκράτης παραμένει ακριβοπληρωμένος και αθόρυβος στις Βρυξέλλες, αγνοώντας ίσως την καθημερινότητα στην ευρωπαϊκή περιφέρεια που τον εκλέγει (για τους ευρωβουλευτές) και τον αμείβει (για τους διοικητικούς). Αυτή ακριβώς την αποστασιοποίηση κατακρίνει η ευρωπαϊκή περιφέρεια.

Αρκετοί ευρωβουλευτές θεωρούν ότι ο θόρυβος που έχει προκληθεί σήμερα στην Ευρώπη πιθανώς να είναι για το όφελος της Ε.Ε. Οι νομοθέτες και πολιτικοί θα θορυβηθούν και πιθανώς θα ανησυχήσουν για την πολιτική στάση του εκλογικού Σώματος και θα «αναγκαστούν» να επανεξετάσουν ζητήματα ουσίας που σήμερα αποτελούν μακροχρόνια «αγκάθια» για τις Γενικές Διευθύνσεις των Βρυξελλών.

Διαφάνεια, αμεσότητα, επικοινωνία, προσαρμογή. Πάνω σε αυτές τις συνιστώσες οφείλουν να κινηθούν οι ευρω-γραφειοκράτες. Η Ευρώπη ήδη γυρνάει την πλάτη της στην πρόσφατη ενοποίησή της.

Δήλωση του προέδρου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου Josep Borrell Fontelles, του προέδρου του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Jean-Claude Juncker και του προέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Jose Manuel Barroso, με την ευκαιρία των αποτελεσμάτων του δημοψηφίσματος στην Ολλανδία για τη συνθήκη σχετικά με το Σύνταγμα της Ευρώπης

Οι Ολλανδοί, όπως και οι Γάλλοι, διάλεξαν να πουν «όχι» στην επικύρωση της Συνθήκης για τη θέσπιση Συντάγματος της Ευρώπης.

Σεβόμαστε την επιλογή αυτή. Έπειτα από ουσιαστικό και πλούσιο διάλογο, το αποτέλεσμα του δημοκρατικού δημοψηφίσματος στην Ολλανδία αξίζει να αναλυθεί σε βάθος και να δοθεί ο απαιτούμενος χρόνος στην ανάλυση αυτή.

Παραμένουμε πεπεισμένοι ότι το Σύνταγμα της Ευρώπης καθιστά την Ευρωπαϊκή Ένωση δημοκρατικότερη, αποτελεσματικότερη και ισχυρότερη, και ότι πρέπει να δοθεί η δυνατότητα σε όλα τα κράτη-μέλη να εκφράσουν τη γνώμη τους για το σχέδιο Συντάγματος της Ευρώπης.

Τα δεκατέσσερα κράτη-μέλη που δεν είχαν ακόμη την ευκαιρία να ολοκληρώσουν τη διαδικασία επικύρωσης βρίσκονται σήμερα μπροστά σε μια κατάσταση, κατά την οποία, ενώ εννέα κράτη-μέλη έχουν ήδη επικυρώσει τη Συνταγματική Συνθήκη, δύο εξ αυτών την έχουν απορρίψει.

Για το λόγο αυτόν, η προεδρία αποφάσισε ότι το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της 16ης και 17ης Ιουνίου θα μπορούσε να προβεί επωφελώς σε μια συλλογική και σε βάθος ανάλυση της κατάστασης.

Επιπροσθέτως, ακούμε και δίνουμε ιδιαίτερη προσοχή στα μηνύματα που μας έρχονται από τους Γάλλους και τους Ολλανδούς πολίτες σχετικά με το ευρωπαϊκό σχέδιο. Τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα ακούν τις ανησυχίες που εκφράζουν οι Ευρωπαίοι πολίτες και θα καταβάλουν προσπάθειες για να δώσουν απαντήσεις.

Είμαστε πεπεισμένοι ότι θα μπορέσουμε, με τρόπο συλλογικό -εθνικές κυβερνήσεις, ευρωπαϊκά όργανα, πολιτικά κόμματα, κοινωνικοί εταίροι, κοινωνία των πολιτών- και με πνεύμα συνεργασίας, να βρούμε τον τρόπο να κάνουμε την Ευρωπαϊκή Ένωση να προχωρήσει μέσα σε ένα πλαίσιο γενικής συναίνεσης, σε ό,τι αφορά την ταυτότητά της, τους στόχους της και τα μέσα που διαθέτει. Και τούτο, διότι η Ευρώπη προχωράει και οι θεσμοί της θα συνεχίσουν να λειτουργούν πλήρως.



Η SITC προωθεί ενδοασιατικά δρομολόγια

Ο κινεζικός όμιλος SITC Maritime (Group) ανήγγειλε ότι θα ξεκινήσει δύο δρομολόγια στην Ασία, τα CHN2 και JTC, στα τέλη Απριλίου 2005 και μέσα Μαΐου 2005 αντίστοιχα.

Το δρομολόγιο CHN2 θα αρχίσει από το Ningbo στις 26 Απριλίου που σταματάει στα λιμάνια Ningbo, Σαγκάη, Χονγκ Κονγκ, Μανίλα, Laem Chabang, Μπανγκόκ, Laem Chabang, Χονγκ Κονγκ, Ningbo και Σαγκάη.

Το δρομολόγιο JTC θα κάνει το πρώτο του ταξίδι του στις 19 Μαΐου από τη Σαγκάη, σταματώντας σε Σαγκάη, Laem Chabang, Μπανγκόκ, Laem Chabang, Ho Chi Minh City, Νάγκουα, Τόκιο, Γιοκοχάμα και Σαγκάη.

US\$ 6,7 εκατ. για το λιμάνι Λος Άντζελες/Λονγκ Μπιτς

Το λιμάνι Λος Άντζελες/Λονγκ Μπιτς πρόκειται να λάβει US\$ 6,7 εκατομμύρια από το Office for Domestic Preparedness για τη β' φάση του προγράμματος Operation Safe Commerce (OSC).

Οι στόχοι της γ' φάσης III περιλαμβάνουν:

Διατήρηση και μετάδοση ακριβών στοιχείων για το φορτίο.

Έλεγχο των κενών εμπορευματοκιβωτίων πριν από τη φόρτωσή τους.

Έλεγχο του φορτίου που φορτώνεται στα εμπορευματοκιβώτια για επικίνδυνα στοιχεία.

Έλεγχο για την ακεραιότητα των εμπορευματοκιβωτίων κατά τη μεταφορά.

Το λιμάνι Λος Άντζελες/Λονγκ Μπιτς είναι ένα από τρία αμερικανικά λιμάνια που συμμετέχουν στο πρόγραμμα, το οποίο εξετάζει τους τρόπους διασφάλισης στην αλυσίδα ανεφοδιασμού των φορτίων εμπορευματοκιβωτίων που εισέρχονται στις ΗΠΑ. Τα άλλα λιμάνια είναι τα Σιάτλ/Τακόμα και Νέα Υόρκη/Νιου Τζέρσεϊ.

Η Yang Ming παραγγέλλει πλοία

Η εταιρεία Yang Ming από την Ταϊβάν έχει παραγγείλει πέντε ακόμα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας 4.250 TEU από την εταιρεία ναυπηγικής China Shipbuilding Corporation. Η παράδοση των πλοίων θα αρχίσει το τρίτο τρίμηνο του 2008. Τον περασμένο μήνα, η εταιρεία Yang Ming παρήγγειλε πέντε πλοία χωρητικότητας 8.200 TEU από το ίδιο ναυπηγείο.

Κοινό περιφερειακό δίκτυο

Οι εταιρείες Hanjin Shipping και Coscon θα προωθήσουν από κοινού το δρομολόγιο δικτύου σύνδεσης Κεϋλάνη - Ινδία (CIX) στην περιοχή της Αραβικής Θάλασσας τον Ιούλιο. Το δρομολόγιο CIX θα σταματάει στα λιμάνια Bandar Abbas, Καράτσι, Nhava Sheva, Κολόμπο, και κάθε μεταφορέας θα διαθέτει ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας 800 TEU. Η προσέλευση στο λιμάνι του Bandar Abbas θα αρχίσει από το Σεπτέμβριο. Κάθε εταιρεία θα χρησιμοποιήσει 400 TEU σε κάθε πλοίο, αλλά η Hanjin θα μοιραστεί 400 TEU με την εταιρεία Senator Line και θα ναυλώσει τον υπόλοιπο διαθέσιμο χώρο σε άλλους μεταφορείς. Η εταιρεία Hanjin Shipping ξεκίνησε το δρομολόγιο Persian Gulf Express (PGX) που σταματάει στα λιμάνια Khor Fakkan, Τζέντα, Damman και Κουβέιτ τον περασμένο Δεκέμβριο.

Σημαντική αύξηση πιστωτικού ορίου

Η εταιρεία FAL Oil Company Ltd με έδρα τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα έλαβε μια σημαντική αύξηση του πιστωτικού ορίου από μια κοινοπραξία τραπεζών. Το πιστωτικό όριο, που ανέρχεται σε US\$ 40 εκατομμύρια, διευθετήθηκε από τη Standard Chartered Bank. Η FAL είναι σημαντικός προμηθευτής πετρελαίων πλοίων στον κόλπο της Μέσης Ανατολής και τον κόλπο του Ομάν. Αναλυτές ανέφεραν ότι οι εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στο χώρο της εμπορίας πετρελαιοειδών και καυσίμου κίνησης ήταν υπό πίεση για να επεκτείνουν τα πιστωτικά τους όρια εξαιτίας της αύξησης της τιμής του πετρελαίου και των παραγώγων του.

MOL και PONL διακόπτουν τη συνεργασία

Η εταιρεία P&O Nedlloyd (PONL) πρόκειται να κάνει ανεξάρτητα τα δρομολόγια στη Νότια Αμερική, την Αφρική και την Ασία (ASAS) από τον Αύγουστο 2005, τερματίζοντας την υπάρχουσα συμφωνία της με τη MOL. Η εταιρεία PONL θα χρησιμοποιήσει 11 πλοία χωρητικότητας 2.500 TEU στο εβδομαδιαίο δρομολόγιο. Το δρομολόγιο θα σταματάει σε όλα τα μεγάλα λιμάνια της Βραζιλίας, την Αργεντινή, τη Νότια Αφρική και την Ασία. Τα πρόσθετα πλοία που χρειάζονται θα μεταφερθούν από το δρομολόγιο «Lambada» της PONL που πραγματοποιείται σε συνεργασία με τη Hamburg Sud. Με την εμπορική κίνηση ισορροπημένη και προς τις δύο κατευθύνσεις, το εμπόριο έχει γίνει ένα από το πιο κερδοφόρο για τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη Λατινική Αμερική, όπου η δυσαναλογία μεταξύ εξαγωγών και εισαγωγών έχει δημιουργήσει δύσκολες συνθήκες λειτουργίας. Επίσης, άλλοι μεταφορείς όπως οι εταιρείες MSC, Hanjin και China Shipping έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για να εισαχθούν στο εμπόριο με σκοπό τη σύναψη συμφωνιών με τους υπάρχοντες μεταφορείς ή τη δημιουργία απευθείας δρομολογίων στην περιοχή.



Κ. & Α. ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.

Συρματοσχοινοτεχνική



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

Εξουσιοδοτημένοι από κρατικό φορέα

Πιστοποιημένοι από νηογνώμονες

Τεστάρισμα των υλικών

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

Εκδοση πιστοποιητικών

Αποκλειστικοί αντιπρόσωποι
μεγάλων οίκων του εξωτερικού:

• *συρματοσχοινα*

• *αλυσίδες*

• *σχοινιά*

• *ιμάντες*

• *εξαρτήματα*



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

Κεντρικά: Αντ. Π. Βλαχάκου 10 & Πολυδεύκους 53, Τηλ.: 210-4175729, Fax: 210-4177722

e-mail: cargogear@marinet.gr, www.synodinos.gr





Η Κίνα αυξάνει τους δασμούς

Η Κίνα εξετάζει την αύξηση των δασμών εξαγωγής σε μερικές κατηγορίες κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων για να μειώσει την ταχεία ανάπτυξη των εξαγωγών της προς τις ΗΠΑ και την Ευρώπη. Τον περασμένο Δεκέμβριο, πριν από την αύξηση των διεθνών ποσοστώσεων για τα κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα, η Κίνα ανήγγειλε ένα δασμό εξαγωγής από US\$ 0,024 μέχρι US\$ 0,036 ανά τεμάχιο, προκειμένου να καθυστερήσουν τις ΗΠΑ και την Ευρώπη ότι οι κινεζικές εξαγωγές κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων δεν θα κατακλύσουν τον κόσμο όταν απελευθερωθούν οι ποσοστώσεις. Εντούτοις, οι προσπάθειες δεν φαίνεται να αποδίδουν. Στις 6 Απριλίου 2005, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα εξέδωσε οδηγίες για τη χρήση των μέτρων ασφαλείας στις κινεζικές εξαγωγές κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων προς την Ευρωπαϊκή Ένωση. Παράλληλα και οι ΗΠΑ προετοιμάζουν κάτι αντίστοιχο, που θα τεθεί σε ισχύ μεταξύ Μαΐου και Ιουνίου 2005. Στατιστικά στοιχεία από την κυβέρνηση των ΗΠΑ έδειξαν ότι οι αποστολές από πλεκτές κινεζικές φούστες είχαν αυξηθεί κατά 1.258% το πρώτο τετράμηνο ανά έτος, ενώ οι αποστολές βαμβακερών παντελονιών αυξήθηκαν κατά 1.521%. Τον Απρίλιο του 2005 το κινεζικό υπουργείο Εμπορίου ανακοίνωσε ότι η Κίνα θα εξαγάγει κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα αξίας US\$ 100 δισεκατομμυρίων κατά τη διάρκεια του 2005, αύξηση US\$ 5 δισεκατομμυρίων ανά έτος. Το υπουργείο ανέφερε ότι, παρά τις διάφορες διασφαλίσεις, η διεθνής αγορά χρειάζεται κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα και είδη ρουχισμού.



Πτώση 85% προβλέπει η Ταϊβάν

Η Ταϊβάν δημοσιοποίησε εμπορικό πλεόνασμα της τάξεως των US\$ 290 εκατομμυρίων στο πρώτο τετράμηνο του 2005 σημειώνοντας μια μεγάλη πτώση κατά 85% σε σύγκριση με τα προηγούμενα έτη, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία των τελωνειακών αρχών της Ταϊβάν. Τα στατιστικά στοιχεία έδειξαν ότι οι εξαγωγές και οι εισαγωγές από την Ταϊβάν είχαν ανέλθει συνολικά στα US\$ 42,85 δισεκατομμύρια και US\$ 42,56 δισεκατομμύρια αντίστοιχα στους πρώτους τρεις μήνες του έτους, αποδίδοντας στο νησί εμπορικό πλεόνασμα US\$ 290 εκατομμύρια, κατά US\$ 1,66 δισεκατομμύρια κάτω από τα επίπεδα του 2004. Αξιωματικοί του υπουργείου Οικονομικών (MOEA), της Υπηρεσίας Εξωτερικού Εμπορίου και του Συμβουλίου Ανάπτυξης Εξωτερικού Εμπορίου της Ταϊβάν επισήμαναν ότι οι αυξημένες τιμές του ακατέργαστου πετρελαίου και των πρώτων υλών ήταν η πρωταρχική αιτία της πτώσης του εμπορικού πλεονάσματος, που ήταν εντονότερες το Μάρτιο του 2005.

Αντιστροφή της καθοδικής τάσης για το λιμάνι της Φουτζάιρα

Η απόδοση-αύξηση κατά 13,34% το 2004 έχει αντιστρέψει την καθοδική τάση του λιμανιού της Φουτζάιρα και η νέα διαχειριστική αρχή της εταιρείας Dubai Ports International (DPI) στοχεύει στην εξαπλάσια ανάπτυξη του τα επόμενα πέντε χρόνια. Το λιμάνι του οποίου τη διαχείριση και ανάπτυξη ανέλαβε η DPI το Μάρτιο, διαχειρίστηκε 229.133 TEU πέρυσι αφότου μειώθηκε η ρυθμοαπόδοση κατά 64,27% μεταξύ 1999 και 2003 από 565.723 TEU σε 202.156 TEU. Όταν υπογράφηκε η σύμβαση, ο διευθύνων σύμβουλος της Fujairah Ports Authority, σείχης Saleh Mohammed Hamad Al Sharqi, είπε ότι η λιμενική αρχή ελπίζει ότι το λιμάνι μπορεί να φτάσει τα 1,7 m TEU σε πέντε χρόνια. Εκπρόσωπος της εταιρείας είπε ότι "κλειδί" για την επιδιωκόμενη ανάπτυξη αποτελεί το σχέδιο επέκτασής του. Η DPI σκοπεύει να επενδύσει περισσότερα από US\$ 155 εκατ. στον τερματικό σταθμό συμπεριλαμβανομένων νέων super-post panamax ship-to-shore γερανών και εξοπλισμού διαχείρισης του ναυπηγείου για να αυξήσει την ετήσια διαχειριστική ικανότητα σε 1,7 m TEU. Η DPI πρόσθεσε πως υπάρχει σχέδιο για την επέκταση των ναυπηγείων κατά 300.000 m².



Το Paradip επαναλαμβάνει τις εξαγωγές αλουμινίου

Η δημόσια μονάδα αλουμινίου της Ινδίας, η National Aluminium Company (NALCO), αποφάσισε να επαναλάβει τις εξαγωγές ράβδων αλουμινίου με εμπορευματοκιβώτια από το λιμάνι Paradip, που υπολογίζεται κατά μέσον όρο σε 3.000 τόνους μηνιαίως. Οι εξαγωγές αλουμινίου αναστάλησαν δύο μήνες πριν εξαιτίας της διαφωνίας της Nalco με την Pacific International Line και του γραφείου της Seaways Shipping λόγω των τιμών των ναύλων. Η επανάληψη των εξαγωγών, εκτός από την επίλυση των προβλημάτων, αναμένεται να ωθήσει τη χαμηλή διαχειριστική ικανότητα εμπορευματοκιβωτίων του λιμανιού Paradip από 3.910 τόνους σε 31.181 τόνους ετησίως. Η Nalco κάνει επίσης εξαγωγές μέσω του Kolkata Dock System και του λιμανιού Visakhapatnam.

Συγχώνευση δρομολογίων



Η κοινοπραξία EuroSAL πρόκειται να συγχωνευθεί με τις υπηρεσίες του δρομολογίου «EuroAndes» της εταιρείας CSAV. Η κοινοπραξία EuroSAL -Hamburg Sud, CMA, CGM, CSAV, Harag-Lloyd και P&O Nedlloyd- αυτήν την περίοδο χρησιμοποιεί 10 πλοία μεταξύ 2.100 TEU και 2.566 TEU, ενώ η CSAV χρησιμοποιούσε πέντε δικά της. Η CSAV δεν θα προσεγγίζει το λιμάνι του Τσάρλεστον στο νέο δρομολόγιο αν και ο μεταφορέας συνεχίζει να καλύπτει το λιμάνι. Η διαδρομή 1 του ανασχεδιασμένου δρομολογίου Βορείου Ευρώπης - Δυτικών ακτών Νότιας Αμερικής θα χρησιμοποιεί οκτώ 2.500 TEU πλοία που σταματούν εβδομαδιαίως σε: Ρότερνταμ, Tilbury, Αμβούργο, Αμβέρσα, Κίνγκστον, Καραθαγένη, Manzanillo, Buenaventura, Valparaiso, Buenaventura, Manzanillo, Καραθαγένη, Κίνγκστον, Ρότερνταμ. Σύμφωνα με τη EuroSAL, η Hamburg Sud θα παράσχει δύο πλοία σε αυτήν τη διαδρομή ενώ το δρομολόγιο μειώνεται κατά έξι ημέρες το χρόνο μεταξύ Valparaiso του Ρότερνταμ, που τώρα διαρκεί 23 ημέρες. Η Hamburg Sud, η οποία θα παρέχει ένα πλοίο, ανέφερε ότι αυτή η διαδρομή μειώνει κατά πέντε ημέρες τη διαδρομή σε αυτό το δρομολόγιο.

Σχέδια ανάπτυξης διεθνούς κέντρου

Οι Αρχές του Mangalore στην Ινδία έχουν δώσει πληροφορίες για τα σχέδια ανάπτυξης ενός διεθνούς κέντρου ανεφοδιασμού πετρελαίου πλοίων στο νοτιοδυτικό ινδικό λιμάνι.

Στελέχη της εταιρείας New Mangalore Port Trust (NMPT) ανέφεραν ότι το πρόγραμμα θα κατασκευαζόταν σε μια προτεινόμενη ειδική οικονομική ζώνη, έτσι ώστε τα πετρέλαια των πλοίων να μπορούν να πωληθούν σε ανταγωνιστικές τιμές. Ανέφεραν ότι οι φορολογικές απαλλαγές στην ειδική οικονομική ζώνη θα έδιναν την ευκαιρία στο λιμάνι για να πουλάει πετρέλαια των πλοίων σε τιμές παρόμοιες με αυτές της Σιγκαπούρης. Οι πηγές ανέφεραν ότι το σχέδιο περιλαμβάνει την κατασκευή ενός αγκυροβολίου σε ένα λιμενοβραχίονα στο λιμάνι. Ο λιμενοβραχίονας έχει ήδη τους αγωγούς για τα καύσιμα. Μια περιοχή τεσσάρων στρεμμάτων κοντά στο λιμενοβραχίονα θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως χώρος αποθήκευσης. Η εταιρεία NMPT προγραμματίζει να ξοδέψει περίπου US\$ 4 εκατομμύρια στην ανάπτυξη των εγκαταστάσεων πώλησης πετρελαίων ως μέρος ενός συνολικού σχεδίου επένδυσης και επέκτασης του λιμανιού αξίας US\$ 500 εκατομμυρίων.



Καλώδια που λυγίζουν εύκολα για γρηγορότερη και οικονομικότερη εγκατάσταση

Λυγίζουμε ...
εύκολα

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



Η άνθηση της ελληνικής ναυτιλίας **πρόκληση** για την κυβέρνηση

Είναι συχνές οι αναφορές τόσο του πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Καραμανλή όσο και των υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Μανώλη Κεφαλογιάννη, Οικονομίας και Οικονομικών, Γιώργου Αλογοσκούφη, Ανάπτυξης, Δημήτρη Σιούφα, ακόμα και της δημάρχου Αθηναίων, Ντ. Μπακογιάννη, στην άνθηση της ελληνικής ναυτιλίας και στο εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Οι παροτρύνσεις τόσο του κ. Καραμανλή όσο και των προαναφερόμενων αφορούν στην επένδυση των εφοπλιστικών κεφαλαίων και σε άλλες δραστηριότητες εκτός του παραδοσιακού χώρου τους.

Στην πρόσφατη επίσκεψη που πραγματοποίησε ο πρωθυπουργός στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, δήλωσε ότι η ελληνική ναυτιλία είναι εθνικό κεφάλαιο και βασικός πυλώνας στήριξης της εθνικής οικονομίας, ως ο πιο εξωστρεφής κλάδος της, που υπηρετεί το διεθνές εμπόριο και φέρνει πολύτιμο συνάλλαγμα στη χώρα. «Προχωρούμε», δήλωσε ο κ. Καραμανλής, «με συστηματική προσπάθεια για την υλοποίηση των δεσμεύσεων που αναλάβαμε έναντι των Ελλήνων και, κυρίως, έναντι των ανθρώπων που -είτε ως εργοδότες είτε ως εργαζόμενοι- υπηρετούν την ελληνική ναυτιλία».

Τι απαντούν, όμως, οι Έλληνες πλοιοκτήτες στη δημόσια αυτή κίνηση του πρωθυπουργού;

Τα «Ναυτικά Χρονικά» έθεσαν το ερώτημα σε επιφανείς πλοιοκτήτες και σας παραθέτουμε τις άκρως ενδιαφέρουσες απαντήσεις τους.

Κατ' εξαίρεσιν, οι απαντήσεις αρχίζουν με το δάσκαλο όλων μας, καπετάν Παναγιώτη Τσάκο.

Πρόσφατα, ο πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής απευθύνθηκε προς την εφοπλιστική κοινότητα παροτρύνοντας τους πλοιοκτήτες να συνδράμουν οικονομικά σε επιχειρηματικές επενδύσεις στη χώρα μας. Πώς σχολιάζετε αυτή τη δημόσια κίνηση του πρωθυπουργού;



Του καπετάν Παναγιώτη Ν. Τσάκου, Προέδρου Tsakos Group

Είναι γεγονός ότι οι προτροπές του πρωθυπουργού, όπως και του υπουργού Ε.Ν. καθώς και άλλων υπουργών για επενδύσεις εφοπλιστικών κεφαλαίων στην Ελλάδα, έρχονται στον κατάλληλο χρόνο, σε χρόνο παχέων αγελάδων.

Ειδικότερα, η παρέμβαση του πρωθυπουργού είναι ιδιαίτερος σημαντική και πειστική των πράγματι σοβαρών προθέσεων της κυβερνήσεως για την άρση των γραφειοκρατικών εμποδίων και των χρονοβόρων διαδικασιών για την πραγματοποίηση επενδύσεων.

Είμαι βέβαιος ότι η υλοποίηση των εξαγγελιών για τον περιορισμό των γραφειοκρατικών διατυπώσεων και του χρόνου υλοποίησης των επενδύσεων θα άρει τουλάχιστον τον ένα εκ των δύο λόγων που κάνουν τους εφοπλιστές διστακτικούς στην πραγματοποίηση επενδύσεων στην ξηρά, λαμβανομένου υπ' όψιν ότι οι επενδύσεις στη θάλασσα (οσοδήποτε μεγάλες) ούτε διαδικασίες ούτε χρόνο απαιτούν.

Ο άλλος λόγος που αποτρέπει τους εφοπλιστές από τις στεριανές επενδύσεις είναι ότι καλούνται συνήθως να επενδύσουν σε χώρους όπου μειονεκτούν έναντι των άλλων επιχειρηματιών σε επίπεδο γνώσεων και εμπειριών, ενώ γνωρίζουν πολύ καλά, ίσως καλύτερα από κάθε άλλον, τις συνθήκες και προϋποθέσεις επενδύσεως στη θάλασσα.

Ωστόσο, πιστεύω ότι οι προσπάθειες της κυβερνήσεως πρέπει να συνεχιστούν και να ενταθούν, διότι στο αρνητικό στοιχείο που προανέφερα υπάρχει και ο αντίλογος, που είναι η ρήση: «Μη βάζεις όλα τα αυγά στο ίδιο καλάθι».

Επιτρέψτε μου να προσθέσω εδώ αυτό που ανέφερα στον υπουργό Τουρισμού κ. Δ. Αβραμόπουλο, ότι καιρός είναι να βρει η κυβέρνηση τον τρόπο να απλοποιήσει τις διαδικασίες και να θεσπίσει με τολμηρά μέτρα ένα τέτοιο θεσμικό πλαίσιο ανάλογο με το ρηξικέλευθο μέτρο του 1953 περί προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων. Μόνον έτσι θα πάει ο τόπος μπροστά.



Του Βασιλείου Κ. Μανιού, Transman Shipmanagers S.A.

Παρακολουθήσαμε με πολλή προσοχή και ενδιαφέρον την πρόσκληση του πρωθυπουργού προς την εφοπλιστική κοινότητα για επενδύσεις στην πατρίδα μας.

Αναμφίβολα, η χώρα μας έχει μεγάλη ανάγκη από επενδύσεις και η εφοπλιστική κοινότητα έχει επιδείξει ενδιαφέρον, με σκοπό την ανάπτυξη της χώρας μας. Για να επιτευχθεί όμως ο κοινός αυτός στόχος, πρέπει να κατανοηθούν τα εξής.

Οι πλοιοκτήτες δραστηριοποιούνται επιχειρηματικά σε μια παγκόσμια αγορά, που εκ των πραγμάτων λειτουργεί μέσα σε ένα σκληρό και άτεγκτο περιβάλλον το οποίο όμως έχει ξεκάθαρους κανόνες και θέσεις. Σ' αυτό το περιβάλλον, σημασία έχουν μόνο έννοιες όπως ανταγωνιστικότητα, ποιότητα προσφερομένων υπηρεσιών, έλλειψη πολυνομίας και γραφειοκρατίας, πολιτική σταθερότητα, προσφορά, ζήτηση, ευνοϊκοί όροι χρηματοδότησης κ.λπ.

Ως εκ τούτου, οι απασχολούμενοι με τη ναυτιλία στην πλειοψηφία τους είναι ξένοι προς τις μεθόδους που ισχύουν στη χώρα μας. Δεν έχουν συνηθίσει, επί παραδείγματι, να περιφέρονται στους δαιδαλώδεις διαδρόμους των διάφορων υπηρεσιών, σπαταλώντας το χρόνο τους για να επιτύχουν τα αυτονόητα.

Οι πολυάριθμες εγκρίσεις που απαιτούνται για την πραγματοποίηση μιας επένδυσης, πολλές φορές σκαλώνουν μεταξύ των διάφορων υπηρεσιών για τυπικούς και μόνο λόγους. Αυτά αποτελούν πρακτικές ξένες ως προς τον τρόπο που δραστηριοποιούνται και λειτουργούν οι πλοιοκτήτες.

Άλλο σοβαρό θέμα είναι η σταθερότης της οικονομικής και επενδυτικής πολιτικής, η οποία πρέπει να είναι σταθερή στο βάθος του χρόνου, άλλως καθιστούν οποιονδήποτε επενδυτικό σχεδιασμό επισφαλή. Επομένως, η επένδυση ναυτιλιακών κεφαλαίων χρειάζεται σταθερό επενδυτικό περιβάλλον και όσο το δυνατόν απλουστευμένες διαδικασίες.

Το ενδιαφέρον του εφοπλισμού για επενδύσεις στη χώρα μας δεν πρέπει να περάσει ανεκμετάλλευτο, θα πρέπει, δε, να κατανοηθεί πάντως ότι έχει και το χαρακτήρα της προσφοράς του εφοπλισμού στον τόπο του.



Της Χαρίκλειας Μουνδρέα, Director Moundreas Nicholas G. Shipping S.A.

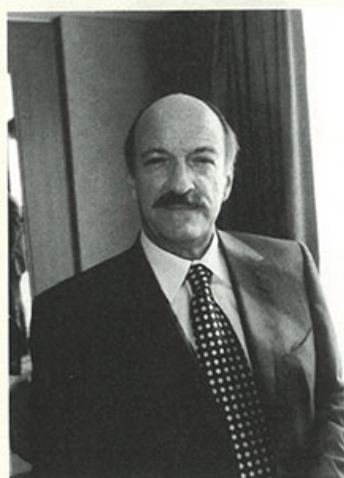
Η πρωτοβουλία αυτή του πρωθυπουργού δεν είναι μόνο λογική και θετική, αλλά αναγκαία, θα έλεγα. Η ελληνική οικονομία σήμερα έχει μεγάλη ανάγκη από εισροή κεφαλαίων από τον ιδιωτικό τομέα, τόσο για την τόνωση και την ανάπτυξη της όσο και για τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Είναι γνωστό ότι η ελληνική ναυτιλία έφερε στη χώρα τον περασμένο χρόνο συνάλλαγμα της τάξης των 18 δισ. δολαρίων (περίπου).

Είναι σημαντικό, όμως, να γίνουν αλλαγές στο νομοθετικό πλαίσιο, στην αγορά εργασίας, να υπάρξουν αναπτυξιακοί νόμοι και φορολογικές ρυθμίσεις, που θα δώσουν το κίνητρο στους Έλληνες εφοπλιστές, καθώς και σε ξένους επενδυτές να επενδύσουν τα κεφάλαιά τους στην Ελλάδα.

Πρωτοβουλίες της κυβέρνησης, όπως συμπράξεις κράτους-ιδιωτών για την κατασκευή έργων υποδομής, καθώς και η απελευθέρωση της ενέργειας θα είναι σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση αυτή.

Οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν αποδείξει την ικανότητα και την αποτελεσματικότητά τους και μπορούν να συνδράμουν ουσιαστικά στην τόνωση της επιχειρηματικότητας με απώτερο σκοπό να γίνει η οικονομία πιο παραγωγική και ανταγωνιστική.



Του Ν. Α. Παπαδάκη, Antares Shipmanagement S.A.

Πολλοί από τους συναδέλφους μου και εγώ προσωπικώς έχουμε ήδη επενδύσει στην ξηρά, με όραμα κυρίως τις επόμενες γενεές.

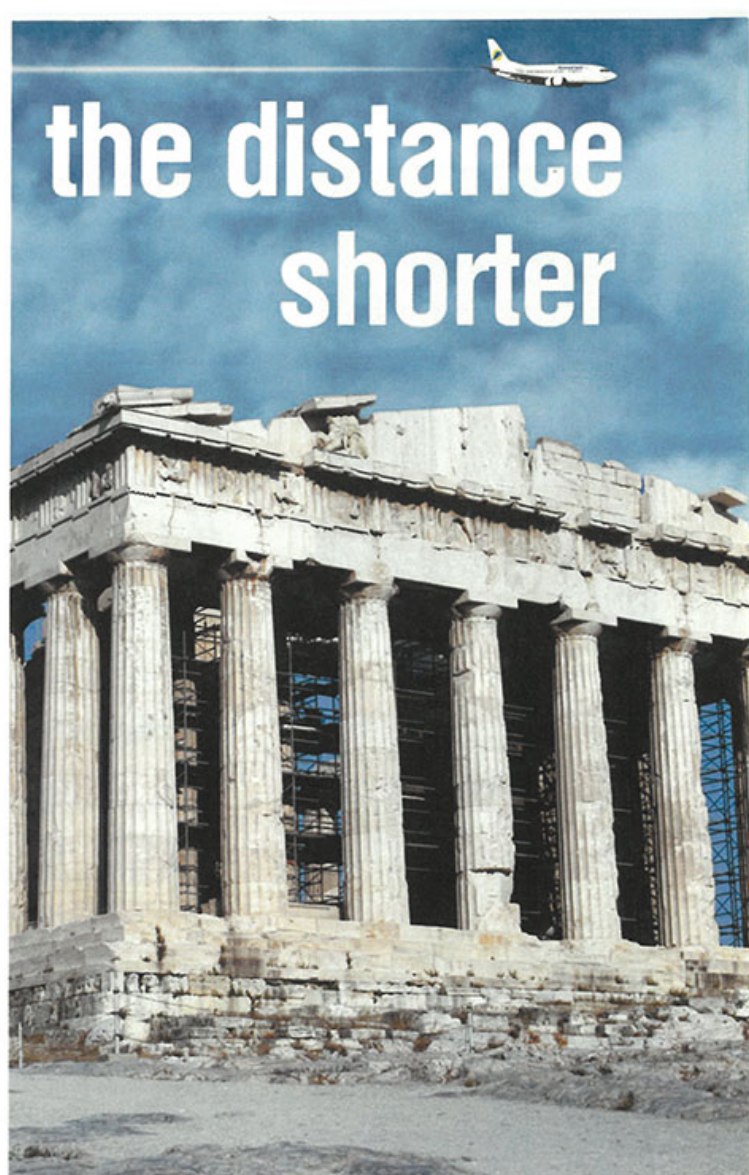
Θεωρώ, όμως, ότι η γραφειοκρατία που διέπει τον ελληνικό χώρο είναι ανασταλτικός παράγοντας, που οδηγεί και συνεχίζει να οδηγεί, όχι μόνο στη φυγή των πλοίων από την ελληνική σημαία αλλά και στην έλλειψη ενδιαφέροντος της πλοιοκτησίας για χρηματικές επενδύσεις στη στεριά.

Η παρότρυνση του πρωθυπουργού προς τους πλοιοκτήτες, να συνδράμουν οικονομικά σε επιχειρηματικές επενδύσεις στη χώρα μας, θα πρέπει να λειτουργήσει αμφίδρομα. Η Πολιτεία να δημιουργήσει τις κατάλληλες προϋποθέσεις, να προωθήσει διαρθρωτικές αλλαγές, να αντιμετωπίσει τα χρόνια προβλήματα που αφορούν στην ανταγωνιστικότητα του υπό ελληνική σημαία πλοίου, προκειμένου να επιτρέψει τις νέες επενδύσεις στη χώρα μας.





We make



**the distance
shorter**

The best way to KIEV and ODESSA

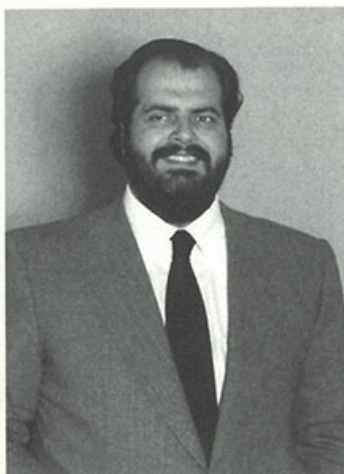
**NEW ADDITIONAL DIRECT FLIGHT BETWEEN
THESSALONIKI AND KIEV**

**EVERY THURSDAY WITH CONVENIENT CONNECTIONS TO:
ODESSA, SIMFEROPOL, CHERNOVTSY, DONETSK, LWOV.**

SPECIAL SEAMEN FARES.

Aerosvit Airlines 36-38 Syngrou Avenue - Athens, tel.: 210 9210710
El. Venizelos airport office tel.: 210 3534020
www.aerosvit.com, e-mail: aerosvit@otenet.gr





Του Ν. Δ. Πατέρα, *Pacific & Atlantic Co.*

Θεωρώ τη δημόσια κίνηση του πρωθυπουργού Κώστα Καραμανλή μείζονος σημασίας και πιστεύω ότι θα υπάρξει ενδιαφέρον από πλευράς Ελλήνων πλοιοκτητών, θα πρέπει όμως να δούμε αλλαγές και λύσεις πρώτα στα δικά μας θέματα της ναυτιλίας.

Προσωπικά θα ενδιαφερόμουν να επενδύσω σε τομείς όπως ο ηλεκτρισμός και το φυσικό αέριο μετά την επικείμενη πλήρη απελευθέρωση των πηγών ενέργειας, όπως έκανε λόγο ο κ. Δημήτρης Σιούφας στο γεύμα εργασίας στη Λέσχη μας πριν από λίγες ημέρες.



Του Δημήτρη Προκοπίου, *General Manager, Centrofin Management Inc.*

Πιστεύω ότι ολόκληρος ο ναυτιλιακός χώρος αντιμετωπίζει θετικά τις πρωτοβουλίες του πρωθυπουργού και της Πολιτείας γενικότερα, στην προσπάθειά τους να φέρουν το χώρο μας πιο κοντά στην παραγωγική διαδικασία του τόπου. Η ναυτιλία ήταν επί δεκαετίες στο περιθώριο της ελληνικής οικονομίας - θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ο «αφανής» ήρωας. Η οικονομία όπως και η κοινωνία εκσυγχρονίζονται και η Ελλάδα αλλάζει: ο δημόσιος τομέας πρέπει να αναδομηθεί και να συρρικνωθεί για να γίνει ανταγωνιστικός, η βελτίωση του εκπαιδευτικού συστήματος και της παρεχόμενης παιδείας, εν γένει, διαμορφώνει νέους, με σύγχρονες αντιλήψεις και προοπτικές. Η Ελλάδα μπορεί και πρέπει να αναλάβει καθοριστικό ρόλο σε διεθνείς οικονομικές εξελίξεις (ιδίως σε ευρωπαϊκό και βαλκανικό επίπεδο), και η ναυτιλία μπορεί και πρέπει να πρωταγωνιστήσει σε αυτές τις κινήσεις. Πρέπει να δοθούν ουσιαστικά κίνητρα για νέες επενδύσεις στην Ελλάδα - και μόνο το γεγονός ότι αυτό αναγνωρίζεται επισήμως πλέον από όλες τις πλευρές, είναι θετικό. Είμαι βέβαιος ότι οι εκκλήσεις του πρωθυπουργού προς τη ναυτιλιακή κοινότητα θα βρουν αποδέκτες, εφόσον βέβαια η Πολιτεία ανταποκριθεί και αυτή στις υποχρεώσεις που θα αναλάβει, ώστε να δημιουργήσει τις κατάλληλες προϋποθέσεις για να γίνει η Ελλάδα μια χώρα που θα παρέχει πραγματικές ευκαιρίες για επενδύσεις.

Η συγκυρία είναι κατάλληλη για να επανεξεταστούν και αξιολογηθούν βεβιασμένες αποφάσεις του παρελθόντος, όπως η πρωτοβουλία εκ μέρους της Πολιτείας να καταργήσει τις offshore εταιρείες. Στην παρούσα φάση, επιβάλλεται η με παρρησία παραδοχή των λαθών του παρελθόντος και η λήψη αποφάσεων, που θα επιτρέψουν τις νέες επενδύσεις στη χώρα μας μέσω θεσμοθετημένων φορέων ή ευέλικτων νομικών σχημάτων, κοινής παραδοχής.



Η πρόσκληση που απηύθυνε ο ίδιος ο πρωθυπουργός για προσέλκυση των κεφαλαίων των Ελλήνων εφοπλιστών σε «στεριανές» επενδύσεις, αντικατοπτρίζει, κατά την άποψή μου, τη βούλησή του για ουσιαστικές αλλαγές στο επιχειρηματικό γίγνεσθαι της χώρας. Η υλοποίηση ωστόσο των επιδιώξεων αυτών, ώστε να επέλθουν τα θεμιτά για την εθνική οικονομία αποτελέσματα, συναρτάται άμεσα με τη θέσπιση διαφανών κανόνων και τη δημιουργία των απαραίτητων προϋποθέσεων για την καλλιέργεια κλίματος εμπιστοσύνης. Ειδικότερα, απαιτείται:

1. Η δημιουργία αρμόδιου επενδυτικού φορέα και κατάλληλου (με ευεργετικές ρυθμίσεις) νομικού και φορολογικού πλαισίου, επί του οποίου θα αναφέρονται οι πιθανές επενδύσεις των Ελλήνων εφοπλιστών (π.χ. υιοθέτηση του μοντέλου της Ιρλανδίας). Η αναθεώρηση του Ν. 3091/2002 και ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τη μείωση των φόρων της ακίνητης περιουσίας.
2. Η κατάργηση του Ν. 3220/2004 και επαναφορά του καθεστώτος των υπεράκτιων εταιρειών (με επιστροφή, εφόσον είναι εφικτό, των «αχρεωστήτως» καταβληθέντων φόρων).

Όπως είναι γνωστό, η επιλογή του νομικού τύπου της υπεράκτιας εταιρείας αποτελεί για τους Έλληνες πλοιοκτήτες/εφοπλιστές πάγια πρακτική τα τελευταία 100 χρόνια! Άλλωστε, αυτός ήταν και ο σκοπός για τον οποίο ψηφίστηκε ο Α.Ν. 378/68, δηλ. να παχθούν και οι ναυτιλιακές εταιρείες, αλλοδαπές ως προς τη μορφή, τον τύπο και την έδρα, πλην όμως ελληνικές ως προς τα συμφέροντα (σ' αυτές περιλαμβάνονταν και οι αλλοδαπές εταιρείες, που είχαν πλοία με ελληνική σημαία νηολογημένα σύμφωνα με το άρθρ. 13 Ν.Δ. 2687/53), στο προνομιακό καθεστώς των διατάξεων του Α.Ν. 89/67, ώστε να καταστεί ο Πειραιάς διεθνές ναυτιλιακό κέντρο και η ελληνική εφοπλιστική δραστηριότητα διοίκησης και διαχείρισης του ελληνόκτητου στόλου να υποβοηθηθεί, για να εγκατασταθεί στη φυσική της γενέτειρα. Και πράγματι, από την επομένη της ψήφισης του νομοθέτηματος αυτού υπήρξε αθρόα εγκατάσταση στην Ελλάδα «αλλοδαπών» ναυτιλιακών εταιρειών και, ως εκ τούτου, σημαντική εισροή ξένου συναλλάγματος στη χώρα μας με ευεργετικές συνέπειες για την εθνική οικονομία (και δη για το από χρόνια ελλειμματικό ισοζύγιο πληρωμών). Περαιτέρω δημιουργήθηκαν νέες θέσεις εργασίες, παρατηρήθηκε αύξηση και άνθηση συναφών δραστηριοτήτων στον Πειραιά, εγκατάσταση υποκαταστημάτων αλλοδαπών τραπεζών και δημιουργία νέων ημεδαπών, ευνοϊκή επίδραση και ώθηση στον τουρισμό, επετεύχθη διεθνής προβολή του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου, και της Ελλάδας εν γένει. Η βούληση άλλωστε του νομοθέτη του '68 για παροχή κινήτρων και φορολογικών ευεργετημάτων στις αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες, ώστε τούτες να εγκαταστήσουν γραφείο ή υποκατάστημα στην Ελλάδα, αποτυπώθηκε εκ νέου και στο άρθρ. 25 Ν. 27/75.

Επίσης, με το Ν. 791/78 ρυθμίστηκε κατά τρόπο σαφή, απλό και αποτελεσματικό το θέμα του κύρους των αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών (τόσο των πλοιοκτητριών του άρθρ. 13 Ν.Δ. 2687/53 όσο και των εγκατεστημένων ή όσων επρόκειτο να εγκατασταθούν βάσει των διατάξεων του Α.Ν. 89/67) που έχουν την καταστατική τους έδρα στην αλλοδαπή, αλλά ασκούν πράγ-

ματι την επιχειρηματική τους δραστηριότητα στην Ελλάδα. Ορίστηκε, δηλαδή, ότι ως προς τη σύσταση και την ικανότητα δικαίου εφαρμοστέο είναι το δίκαιο του τόπου της καταστατικής έδρας των εταιρειών. Με το νομοθέτημα αυτό απετράπη η κατάρρευση του υφιστάμενου και λειτουργούντος οικοδομήματος της ελληνικής ναυτιλίας.

Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι επί μακρό χρονικό διάστημα είχε δικαιολογημένα δημιουργηθεί η βεβαία πεποίθηση στον Έλληνα πλοιοκτήτη/εφοπλιστή ότι το φορολογικό καθεστώς των υπεράκτιων εταιρειών θα παραμείνει αμετάβλητο. (Την ίδια πεποίθηση είχαν αποκομίσει αναφορικά με την εγκυρότητα σύστασης και λειτουργίας των εν λόγω εταιρειών.) Κατά συνέπεια, η αιφνίδια και ανατιολόγητη κατάργηση του υφιστάμενου («ευνοϊκού») καθεστώτος των υπεράκτιων εταιρειών με τον Ν. 3220/04 ήρθε σε αντίθεση με την αρχή της χρηστής διοίκησης (*venire contra factum proprium*) και δημιούργησε κλίμα αβεβαιότητας και ανασφάλειας - που ασφαλώς αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για «σοβαρές» επενδύσεις στην Ελλάδα.



Σημειωτέον ότι ο Έλληνας πλοιοκτήτης/εφοπλιστής επέλεξε το νομικό τύπο της υπεράκτιας εταιρείας για τις επενδύσεις σε ακίνητα, διότι κατά την άσκηση της επιχειρηματικής του δραστηριότητας εκτίθεται σε κινδύνους που γεννούν προσωπικές ευθύνες (προσωπικές εγγυήσεις σε δανειοδότης τράπεζες, ευθύνες από ρύπανση - OPA 90 - EUROPA κ.λπ.) - κατά συνέπεια θέλει να διαχωρίσει/διαφυλάξει την «προσωπική» του περιουσία από την υποκείμενη στους επιχειρηματικούς κινδύνους «εταιρική» περιουσία (λογική της «μονοβάπορης» εταιρείας).

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τα της κυβέρνησης, ότι ο εταιρικός τύπος της offshore θα επανέλθει, ως ίσχυε και ισχύει στο ναυτιλιακό χώρο, οι επενδύσεις σε ακίνητα στην Ελλάδα από τους Έλληνες εφοπλιστές θα είναι ελάχιστες, αν όχι ανύπαρκτες.

3. Πλήρης φορολογική απαλλαγή των υπεράκτιων-ιδιοκτητριών ακινήτων εταιρειών (π.χ. φόρος μεταβίβασης, δωρεάς, κληρονομιάς, φόρος μεγάλης ακίνητης περιουσίας - εξαίρεση φορολογίας για τα έσοδα ή τα τεκμαιρόμενα έσοδα από τα ακίνητα) εφόσον:

- i) Ανήκουν σε ελληνικές εφοπλιστικές οικογένειες (φυσικά πρόσωπα) ή
 - ii) οι μετοχές (των υπεράκτιων εταιρειών) ανήκουν ή ανήκαν σε πλοιοκτήτριες ή εφοπλιστικές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων (π.χ. πλοιοκτήτριες που έχουν νηολογήσει τα πλοία τους ως «κεφάλαια εξωτερικού», σύμφωνα με το άρθρ. 13 Ν.Δ. 2687/53) ή
 - iii) τα κεφάλαια για την αγορά των ακινήτων προέρχονται από ναυτιλιακές (αφορολόγητες) δραστηριότητες ή
 - iv) διέπονται από το καθεστώς του Α.Ν. 89/68, Α.Ν. 378/68,
 - v) οι τελικοί μέτοχοι («beneficial owners») είναι κάτοικοι εξωτερικού ή έχουν (ή προτίθενται) να αναπτύξουν δραστηριότητα στην Ελλάδα.
4. Κατάργηση/απλούστευση των γραφειοκρατικών διαδικασιών και εν γένει επίσπευση όλων των συναφών με τις επενδύσεις διαδικασιών.
5. Διαβεβαίωση ότι η εισαγωγή των ναυτιλιακών κεφαλαίων για τυχόν επενδύσεις, όπως επίσης και η εξαγωγή των κεφαλαίων που θα προκύψουν (capital gains) από τις εν λόγω επενδύσεις θα είναι αφορολόγητη και θα γίνει χωρίς ουδένα πρόσκομμα ή άλλες γραφειοκρατικές διαδικασίες.
6. Παρουσίαση από την κυβέρνηση των επιχειρηματικών προτάσεων (projects) που κρίνονται κερδοφόρες και θεωρούνται επωφελείς για το ελληνικό κράτος και τους Έλληνες πολίτες.



Solar-Powered LED Marine Lighting

SELF-CONTAINED • MAINTENANCE FREE • RUGGED • RELIABLE

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

Model 701

Model 601

Model 501

Model 702



Carmanah

Authorized Distributor:

"Beluga" Minos Pagonis

8 Papachristou, 156 69 Papagou, Athens, Greece

Tel/Fax: +(30210) 65 42 436

Email: beluga@otenet.gr



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



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



6 IASONOS STREET • 185 37 PIRAEUS, GREECE

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

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 • TOKYO

www.register-iri.com



Η εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας

Οι Έλληνες συνεχίζουν να βρίσκονται στην πρώτη θέση παγκοσμίως με 182.000.000 τόνους DW και 3.338 πλοία διαφόρων κατηγοριών, ενώ κατέχουν και το 16,5 του παγκόσμιου τονάζ DW.

Παράλληλα, η μειωμένη ανταγωνιστικότητα του εθνικού νηολογίου, η «αχιλλείος πτέρνα» της ελληνικής ναυτιλίας με την προσήλωση επί σειράν ετών σε μη αναπτυξιακές πολιτικές, παρά τη ραγδαία ανάπτυξη της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας, έχει μείνει προσκολλημένο σε περιορισμένο αριθμό πλοίων.

Το παρόν αφιέρωμα προσεγγίζει την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου από διάφορες συνιστώσες, αρχίζοντας με το σημαντικό άρθρο του γενικού γραμματέα ΥΕΝ, καθηγητή Ιωάννη Τζωάννου, για την πορεία της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής.



Μια αξιολόγηση της εξέλιξης των κοινοτικών παρεμβάσεων στο χώρο της ναυτιλίας

Η πορεία της κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής



Όταν πριν ακριβώς από τριάντα χρόνια ο αείμνηστος Κωνσταντίνος Καραμανλής υπέβαλε την αίτηση ένταξης της Ελλάδος στην τότε ΕΟΚ των εννέα χωρών, κανείς από το χώρο της Εμπορικής Ναυτιλίας δεν μπορούσε να φανταστεί την τεράστια έκταση των κανονιστικών παρεμβάσεων στη ναυτιλιακή δραστηριότητα που έχουν θεσμοθετηθεί σε κοινοτικό επίπεδο με πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

> Του καθηγητή Ιωάννη Τζωάννου, γ.γ. ΥΕΝ



Η μόνη αναφορά την εποχή εκείνη στην ιδρυτική της ΕΟΚ Συνθήκη της Ρώμης υπήρχε στο άρθρο 84, που εξαιρούσε ουσιαστικά τις θαλάσσιες μεταφορές (όπως και τις αεροπορικές) από τις ρυθμίσεις για κοινές πολιτικές και δράσεις στον τομέα των μεταφορών.

Το άρθρο αυτό παρέπεμπε σε μελλοντικές, ιδιαίτερες κοινές αποφάσεις του Συμβουλίου Υπουργών, που θα καθόριζαν το βαθμό και τις διαδικασίες για την επίτευξη κοινής ναυτιλιακής πολιτικής. Οι αποφάσεις αυτές έπρεπε να είναι ομόφωνες.

Βασική αιτία για τη ρύθμιση αυτή ήταν η θέση των έξι κρατών-μελών, που ξεκίνησαν τη διαδικασία της ευρωπαϊκής ενοποίησης, ότι η ναυτιλία λόγω του διεθνούς χαρακτήρα και της σπουδαιότητάς της για τις οικονομίες τους ήταν τομέας για την άσκηση αποκλειστικά εθνικής και όχι κοινοτικής πολιτικής.

Για το λόγο αυτόν τα τότε μέλη της ΕΟΚ δεν είχαν λάβει καμιά ουσιαστική απόφαση για τη θέσπιση κοινής ναυτιλιακής πολιτικής. Η στάση αυτή δεν άλλαξε ούτε με την προσχώρηση της Μεγ. Βρετανίας, μιας παραδοσιακά ναυτιλιακής χώρας.

Ωστόσο, η προσέγγιση αυτή δεν εύρισκε απολύτως σύμφωνη την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που θεωρούσε ότι οι γενικές διατάξεις της Συνθήκης της Ρώμης, όπως της ελεύθερης διακίνησης των εργαζομένων και της κοινής εξωτερικής εμπορικής πολιτικής, εφαρμόζονται και στις

θαλάσσιες μεταφορές, παρά τα προβλεπόμενα στο προαναφερθέν άρθρο 84.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δικαιώθηκε στην άποψη αυτή από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο με αφορμή την υπόθεση των «Γάλλων ναυτικών», δηλαδή την απαγόρευση που υπήρχε στη γαλλική ναυτιλία για την απασχόληση αλλοδαπών ναυτικών.

Η εξέλιξη αυτή οδήγησε και στην πρώτη ουσιαστική παρέμβαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) στο χώρο της ναυτιλίας με την έκδοση του κανονισμού 954/79 για την κοινή αντιμετώπιση και χωρίς διακρίσεις μεταξύ των εφοπλιστών των κρατών-μελών του κώδικα της UNCTAD, για τον καταμερισμό φορτίων μεταξύ των conferences των τακτικών γραμμών.

Με τον κανονισμό αυτό προβλέφθηκε, βάσει των αρχών της κοινής αγοράς, ότι ο καταμερισμός φορτίων δεν θα εφαρμόζεται στο εμπόριο ανάμεσα στην ΕΟΚ και τις χώρες του ΟΟΣΑ.

Η πρώτη, ωστόσο, σφαιρική αντιμετώπιση των θεμάτων της Εμπορικής Ναυτιλίας σε επίπεδο Ε.Ε. πραγματοποιήθηκε το 1986 με την έκδοση, ύστερα από επίπονες διαπραγματεύσεις, του πακέτου των κανονισμών 4055/86, 4056/86, 4057/86 και 4058/86.

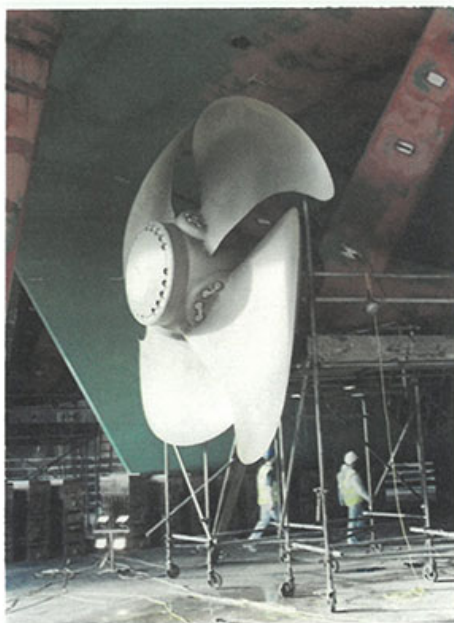
Οι κανονισμοί αυτοί αφορούσαν ουσιαστικά στην πλευρά της ζήτησης για τις υπηρεσίες των θαλασσιών μεταφορών στο εξωτερικό μέτωπο της Κοινότητας και μεταξύ των κρατών-μελών. Με τον κανονισμό 4055/86 τέθηκε σε εφαρμογή η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών

της Συνθήκης της Ρώμης και στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών-μελών και μεταξύ κρατών-μελών και τρίτων χωρών. Εξαιρέθηκε το καμποτάζ λόγω των αντιδράσεων των νοτίων χωρών-μελών, περιλαμβανομένης και της Ελλάδος.

Ο κανονισμός 4056/86 προσπάθησε να εξασφαλίσει την εφαρμογή των αρχών του ανταγωνισμού στις τακτικές γραμμές, όπου υπάρχουν καρτέλ μέσω conferences.

Με τον κανονισμό 4057/86 προβλέφθηκε η δυνατότητα επιβολής αντισταθμιστικών προστίμων συλλογικά από την Ε.Ε. κατά εταιρειών τακτικών γραμμών από τρίτες χώρες όταν εκείνες προβαίνουν σε dumping ναύλων που θίγει τις εφοπλιστικές εταιρείες των χωρών-μελών. Εξάλλου, με τον κανονισμό 4058/86 δόθηκε η δυνατότητα λήψης αντιμετρώπων κατά τρίτων χωρών που προβαίνουν σε διακρίσεις οι οποίες θίγουν τις εφοπλιστικές εταιρείες και τα πλοία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η υιοθέτηση του πακέτου αυτού οφειλόταν α) στην πίεση πάνω στους κοινοτικούς στόλους σε πρακτικές προστατευτισμού από τρίτες χώρες που περιόριζαν τον ελεύθερο ανταγωνισμό στις θαλάσσιες μεταφορές και β) στην ένταξη της χώρας μας στην Ε.Ε., που έχει ζωτικά ναυτιλιακά συμφέροντα. Θα πρέπει, δε, να θεωρηθεί ως ιδιαίτερη επιτυχία από πλευράς Ελλάδος ότι μέσω των κανονισμών αυτών αναγνωρίστηκαν ως κοινοτικά τα πλοία που φέρουν σημαία χώρας-μέλους έστω και αν



ανήκουν σε μη κοινοτικά νομικά πρόσωπα.

Το πακέτο των τεσσάρων κανονισμών αναβάθμισε το ρόλο της Κοινότητας στις διεθνείς ναυτιλιακές σχέσεις και ενίσχυσε τη δυνατότητα για αυτόνομη δράση σε ναυτιλιακά θέματα της Επιτροπής.

Ειδικότερα, το οπλοστάσιο της Επιτροπής σε θέματα ανταγωνισμού ενισχύθηκε αργότερα με τον κανονισμό 870/95 για τις ναυτιλιακές κοινοπραξίες (consortium), που επιδίωξε μια χρυσή τομή ανάμεσα στα οικονομικά οφέλη των κοινοπρακτικών πρακτικών και τις παρενέργειες του ολιγοπωλίου που δημιουργείται από αυτές.

Η δεύτερη ώθηση για την κοινή ναυτιλιακή πολιτική δόθηκε το 1989 με μια ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, που στόχευε στη βελτίωση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας, αφορούσε δηλαδή την πλευρά της προσφοράς ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Για την επίτευξη του στόχου αυτού, η Επιτροπή πρότεινε τη δημιουργία ενός κοινοτικού νηολογίου, του EUROS, που θα λειτουργούσε παράλληλα με τα εθνικά νηολόγια υπό ειδικές συνθήκες, όπως η δυνατότητα απασχόλησης χαμηλόμισθων πληρωμάτων από τρίτες χώρες.

Συγχρόνως, η Επιτροπή είχε εκδώσει ένα ενημερωτικό έγγραφο με κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την από πλευράς της (όπως έχει αποκλειστικό δικαίωμα) έγκριση των κρατικών ενισχύσεων από τα κράτη-μέλη προς την εθνική τους ναυτιλία. Με το έγγραφο αυτό και τη μετέπειτα εφαρμογή του η Επιτροπή επέδειξε μεγάλη ανοχή των κρατικών ενισχύσεων προς τη ναυτιλία, εγκρίνοντας τα παράλληλα νηολόγια που εν τω μεταξύ θεσπίστηκαν από διάφο-

ρες ευρωπαϊκές χώρες (Δανία, Γερμανία, Ισπανία, Πορτογαλία κ.ά.).

Η πρόταση, όμως, για το EUROS εγκαταλείφθηκε, επειδή κυρίως οι περισσότερες χώρες ήθελαν να διατηρήσουν την ελευθερία άσκησης ναυτιλιακής πολιτικής σε εθνικό επίπεδο.

Η τρίτη ουσιαστική παρέμβαση αφορούσε στην κατάργηση του καμποτάζ, στο πλαίσιο της ενιαίας ευρωπαϊκής αγοράς από το 1992.

Η απελευθέρωση του κλάδου της ακτοπλοΐας σε κοινοτικό επίπεδο αποτέλεσε ακανθώδες ζήτημα λόγω των αντιτιθέμενων εθνικών συμφερόντων και χρειάστηκαν διαπραγματεύσεις επτά ετών για να επιτευχθεί ο συμβιβασμός θέσεων, που διατυπώνονται στις ρυθμίσεις του γνωστού κανονισμού 3577/92.

Το μέτωπο, ωστόσο, όπου ο παρεμβατικός ρόλος της Ε.Ε. έλαβε εκτεταμένη μορφή αφορά στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, κατά κανόνα ως αντίδραση στις επιπτώσεις των ναυτικών ατυχημάτων και της μόλυνσης του περιβάλλοντος. Με αφορμή τη μόλυνση από το ναυάγιο του «Amoco Cadiz», το 1978, το Συμβούλιο είχε εκδώσει τότε σύσταση προς τα κράτη-μέλη να επικυρώσουν τις διεθνείς συμβάσεις για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Κατόπιν εκδόθηκαν οι οδηγίες 114/79, 115/79 και 116/79 για την επικύρωση των διεθνών συμβάσεων, αντίστοιχα, για τα πρότυπα εκπαίδευσης και την πιστοποίηση των προσόντων των ναυτικών, την πλοήγηση των πλοίων στη Βόρεια θάλασσα και στη Μάγχη και τις ελάχιστες προδιαγραφές δεξαμενόπλοιων που καταπλέουν σε κοινοτικά λιμάνια.

Η αρχική προσέγγιση, πάντως, στα θέματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας είχε ως δεδομένο το διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας και ουσιαστικά προσέφερε στήριξη στα μέτρα που λαμβάνονται στο πλαίσιο του IMO.

Οι παρεμβάσεις της Ε.Ε. στον τομέα αυτόν απέκτησαν νέο δυναμισμό στη δεκαετία του 1990 με την έκδοση σειράς οδηγιών όπως για τους νηογνώμονες, το προσόντα των ναυτικών, την υποχρεωτική εφαρμογή του Κώδικα ISM του IMO, τους λιμενικούς ελέγχους κ.ά.

Σημαντική στροφή στη στάση της Ε.Ε. έναντι του IMO παρουσιάστηκε στο τέλος της δεκαετίας του 1990 με αφορμή το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου «ERICA» στη Βρετάνη της Γαλλίας, που έδωσε αφορμή στην Επιτροπή να προτείνει

περιφερειακά μέτρα πέραν των όσων προβλέπουν οι διεθνείς συνθήκες για την πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων, όπως εκείνα για την επιτάχυνση της προσέγγισης-απαγόρευσης στα κοινοτικά λιμάνια πετρελαιοφόρων μονού τοιχώματος, μετά το ατύχημα του «PRESTIGE» η εφαρμογή του Κώδικα ISPS κ.ά.

Σημαντική εξέλιξη σε ό,τι αφορά το ρυθμιστικό πλαίσιο της Ε.Ε. σε θέματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας αποτελεί και η δημιουργία της European Maritime Safety Agency, που μεταξύ άλλων απέκτησε αρμοδιότητες για την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου στον τομέα αυτόν. Η Επιτροπή έκτοτε, με τα πακέτα μέτρων ERICA I και του 2004, επικαλείται ανεπάρκεια των μέτρων που λαμβάνονται σε εφαρμογή των διεθνών κανονισμών του IMO: Πρόσφατο παράδειγμα το ζήτημα της άμετρης ποινικοποίησης της ατυχηματικής ρύπανσης.

Οι προαναφερθείσες παρεμβάσεις, που οπωσδήποτε συναρτώνται με την εμβάθυνση γενικώς του κοινοτικού θεσμικού πλαισίου, θέτουν πλέον επί τάπητος δύο κρίσιμα ερωτήματα: α) Κατά πόσον στην εποχή της παγκοσμιοποίησης και της εντατικοποίησης του διεθνούς ανταγωνισμού η κοινή ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική θα αποκλίνει σε περιφερειακές ρυθμίσεις για μια οικονομική δραστηριότητα όπως των θαλασσιών μεταφορών, που έχει εξόχως διεθνή χαρακτήρα, και β) αν θα μεταφερθούν περισσότερες εξουσίες στην άσκηση ναυτιλιακής πολιτικής από τα κράτη-μέλη προς τα κοινοτικά όργανα κι ειδικότερα στην Επιτροπή.

Η δεδηλωμένη πρόθεση της τελευταίας, όπως φάνηκε τον περασμένο Απρίλιο στο Συμβούλιο υπουργών Μεταφορών στο Λουξεμβούργο, αλλά και με δηλώσεις προς τον Τύπο, είναι να καταστεί μέλος του IMO η Ε.Ε. με μία μόνο φωνή. Μια τέτοια εξέλιξη, όμως, θα οδηγούσε αναπόφευκτα σε περαιτέρω συρρίκνωση του ρόλου των κρατών-μελών στην άσκηση πολιτικής στον τομέα της ναυτιλίας.

Για μια χώρα όπως η Ελλάδα, που έχει ζωτικά συμφέροντα στο χώρο της ναυτιλίας, η απώλεια βαθμών ελευθερίας στην άσκηση πολύτιμης πολιτικής σε διεθνή ναυτιλιακά φόρα, όπως ο IMO και ο ILO, δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή. Άλλωστε, η διαδικασία της ευρωπαϊκής ενοποίησης δεν μπορεί να βασίζεται μονοδιάστατα στην εκχώρηση εξουσίας προς τις Βρυξέλλες.

Be heard loud and clear.
Be in safe hands

BM
barbados maritime
ship registry

safe hands
www.barbadosmaritime.com

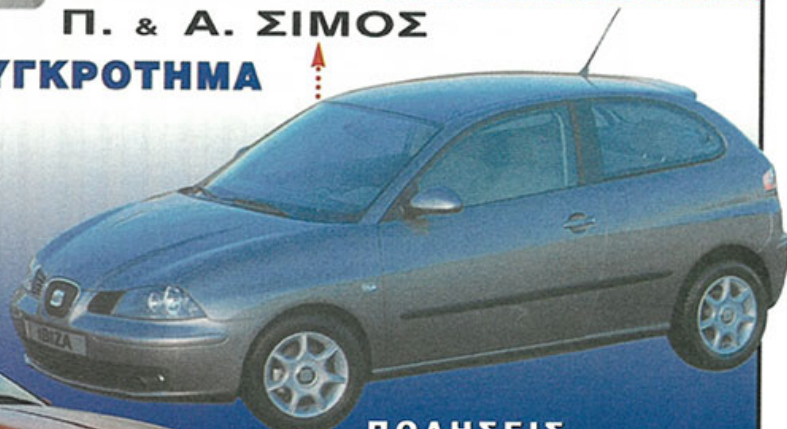


Impocar A.E.

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

Την ετήσια έρευνα που διεξήγαγε το Lloyd's Register-Fairplay για λογαριασμό της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee), σχολιάζουν δύο κορυφαία πρόσωπα της ναυτιλιακής οικογένειας, οι κ. Σπύρος Πολέμης και Σπύρος Ράνης. Σύμφωνα με τα στοιχεία το 2005, σε σύγκριση με το 2004, κερδισμένες χώρες είναι η Ελλάδα με επί πλέον 64 πλοία, οι Μπαχάμες με 47, ο Παναμάς με 38, τα Marshall Islands με 17 και η Ιταλία με 11. Για την ολοκληρωμένη εικόνα του αναγνώστη παραθέτουμε επίσης, ορισμένους πίνακες του νορβηγικού νοηγνώμονα.

Συγκριτικός πίνακας με συνολικούς αριθμούς πλοίων, συνολικό DW και συνολικό GT, εγγεγραμμένα υπό τις εκάστοτε σημαίες, με αντίστοιχους πίνακες που δείχνουν σημαντικές απώλειες/κέρδη στη διάρκεια του έτους.

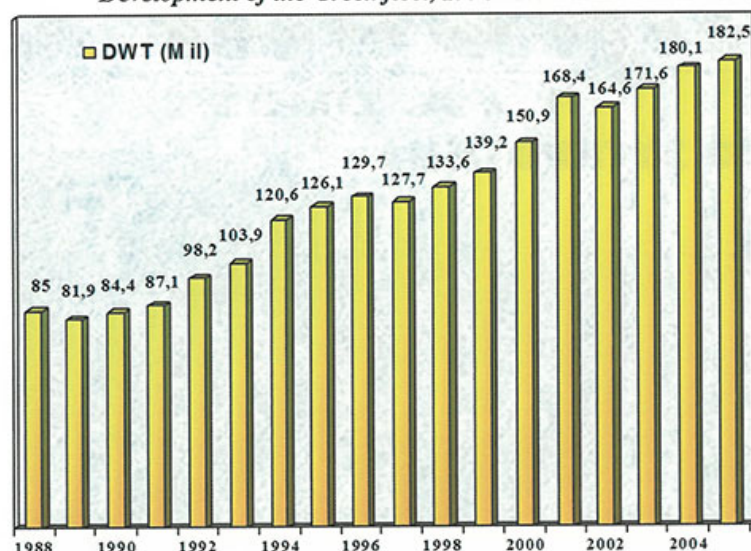
Country	Number of ships gained/lost	DW gained/lost	GT gained/lost
Greece	+64	+5,010,147	+2,679,918
Bahamas	+47	+2,323,341	+1,688,041
Panama	+38	+2,081,693	+857,803
Marshall Islands	+17	-390,023	-11,106
Italy	+11	+698,233	+435,766
Hong Kong China	+10	+549,241	+310,421
Barbados	+3	+42,533	+24,655
Gibraltar	+3	+46,086	+27,596
Jamaica	+3	+101,515	+56,957
Dominica	+2	+239,624	+134,616

Isle of Man	----	+480,561	+117,325
Liberia	-2	+1,114,117	+365,151
Bermuda	-3	-491,108	-252,274
Cayman Islands	-5	-142,629	-96,246
Georgia	-6	-63,828	-43,338
Saint Vincent & The Grenadines	-21	-376,813	-260,380
U.K.	-24	-1,728,250	-1,112,879
Malta	-56	-4,747,538	-2,711,589
Cyprus	-91	-2,050,572	-1,485,884

Μετά την ελληνική σημαία με 969 πλοία 67.091.894 DW, ακολουθεί ο Παναμάς με 582 πλοία 25.426.970 DW, η Μάλτα με 547 πλοία 25.991.850 DW και η Κύπρος με 411 πλοία 21.009.260 DW. Ακολουθούν οι Μπαχάμες με 232, 11.426.319 DW, Λιβερία με 186, 12.708.901 DW, Marshall Islands με 118, 7.016.465 DW και οι νήσοι Saint Vincent και Grenadines με 94 πλοία, 2.674.878 DW.

Greek Shipping Companies in Numbers / Fleet - Facts & Figures

► Development of the Greek fleet, 1998 - March 2005



Source:
Union of Greek Shipowners GSCC
March 2005

•Growth 1988-2003:
4.8% per year

•2004-2005: 1.5% approx.

•Growth world fleet
(1998-2003): 1.5% - 2% per year

- Figures per end March 2005 include 15.8 mil. GT of new orders
- In the same period as above, number of vessels have been increased by 40%

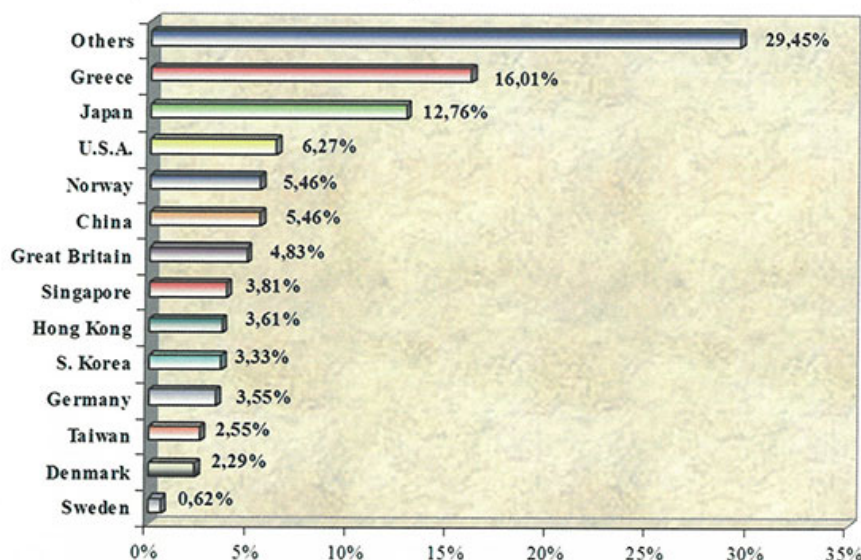
REG1107 Presentations Greek Shipping Presentations GSP 2005-05

MANAGING RISK



Greek Shipping Companies in Numbers / Fleet - Facts & Figures

Worldfleet share in DW % per 2004



Source: Lloyd's List - Fairplay

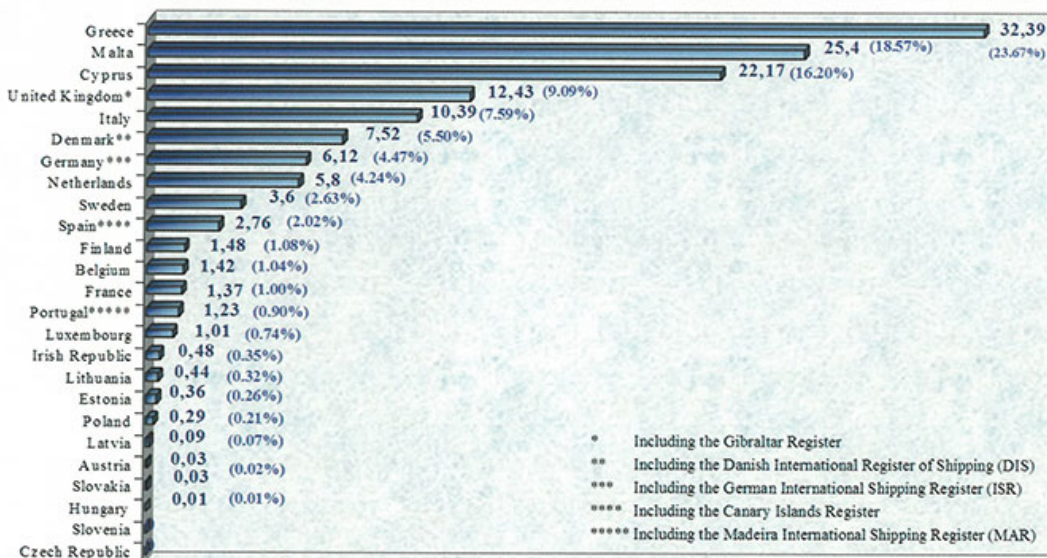
RED1107 Presentations Greek Shipping Presentations: OSP 2005-05

MANAGING RISK



Greek Shipping Companies in Numbers / Fleet - Facts & Figures

Merchant Fleet of the EU 25-Member States, per April 2004 in terms of flag, Mill. GT



* Including the Gibraltar Register
 ** Including the Danish International Register of Shipping (DIS)
 *** Including the German International Shipping Register (ISR)
 **** Including the Canary Islands Register
 ***** Including the Madeira International Shipping Register (MAR)

Source: Union of Greek Shipowners Annual Report 2003-2004

RED1107 Presentations Greek Shipping Presentations: OSP 2005-05

MANAGING RISK

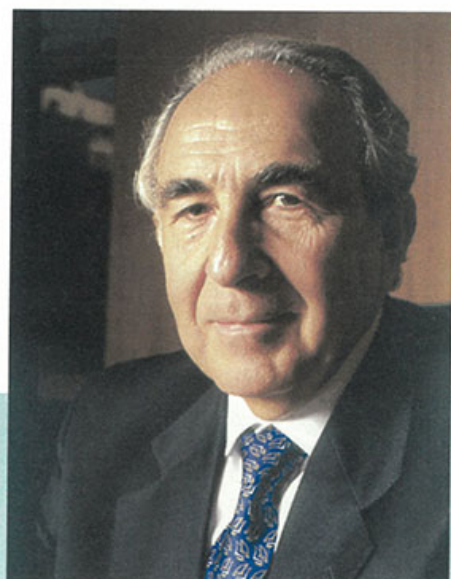


Οι πρόσφατες στατιστικές καταδεικνύουν για άλλη μία φορά το λεγόμενο θαύμα της ελληνικής ναυτιλίας. Παρουσιάζεται μια εικόνα ενός αξιοθαύμαστου έργου, το οποίο επισφραγίζει το δαιμόνιο του Έλληνα επιχειρηματία σε μια εποχή δύσκολων συνθηκών διεθνώς.

Η ελληνική ναυτιλία - Μάρτιος 2005



> **Του Σπύρου Πολέμη,**
αντιπροέδρου του Greek Shipping Co-
Operation Committee



Οι Έλληνες χωρίς δικά τους φορτία, βασιζόμενοι αποκλειστικά στη μετακίνηση αγαθών μεταξύ τρίτων χωρών, χωρίς καμία επιχορήγηση κρατική ή άλλη, κατόρθωσαν, όχι μόνο να υπερισχύσουν των συναγωνιστών των αλλά και να εδραιώσουν τη θέση τους τα τελευταία χρόνια.

Οι αριθμοί αποδεικνύουν ότι οι Έλληνες συνεχίζουν να βρίσκονται στην πρώτη θέση παγκοσμίως με 182.000.000 τόνους DW και 3.338 πλοία διαφόρων κατηγοριών, ενώ, ταυτοχρόνως, κατέχουν το 16,5% του παγκόσμιου τονάζ DW.

Η χώρα μας, βεβαίως, έχει βοηθήσει σημαντικά σε αυτή την επιτυχία με το να παρέχει την απαιτούμενη ελευθερία κινήσεων, ενώ ταυτοχρόνως υποστηρίζει με την υποδομή της ως κράτος, και ειδικότερα μέσω του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, το αξιοθαύμαστο αυτό οικοδόμημα το οποίο λέγεται ελληνόκτητος ναυτιλία. Μακάρι, πάντως, να ήταν όλα αυτά τα πλοία υπό ελληνική σημαία, αλλά θα γίνει και αυτό, σύντομα, μόλις η χώρα μας μπορέσει να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για να καταστήσει το ελληνικό πλοίο συναγωνίσιμο διεθνώς.

Δεν πρέπει να ξεχνάει κανείς ότι η ελληνόκτητος ναυτιλία έχει δημιουργήσει αυτό το θαύμα μέσα σε έναν αμείλικτο συναγωνισμό, ο οποίος

γίνεται όλο και πιο σκληρός με την άνοδο της ναυτιλίας των χωρών της Άπω Ανατολής.

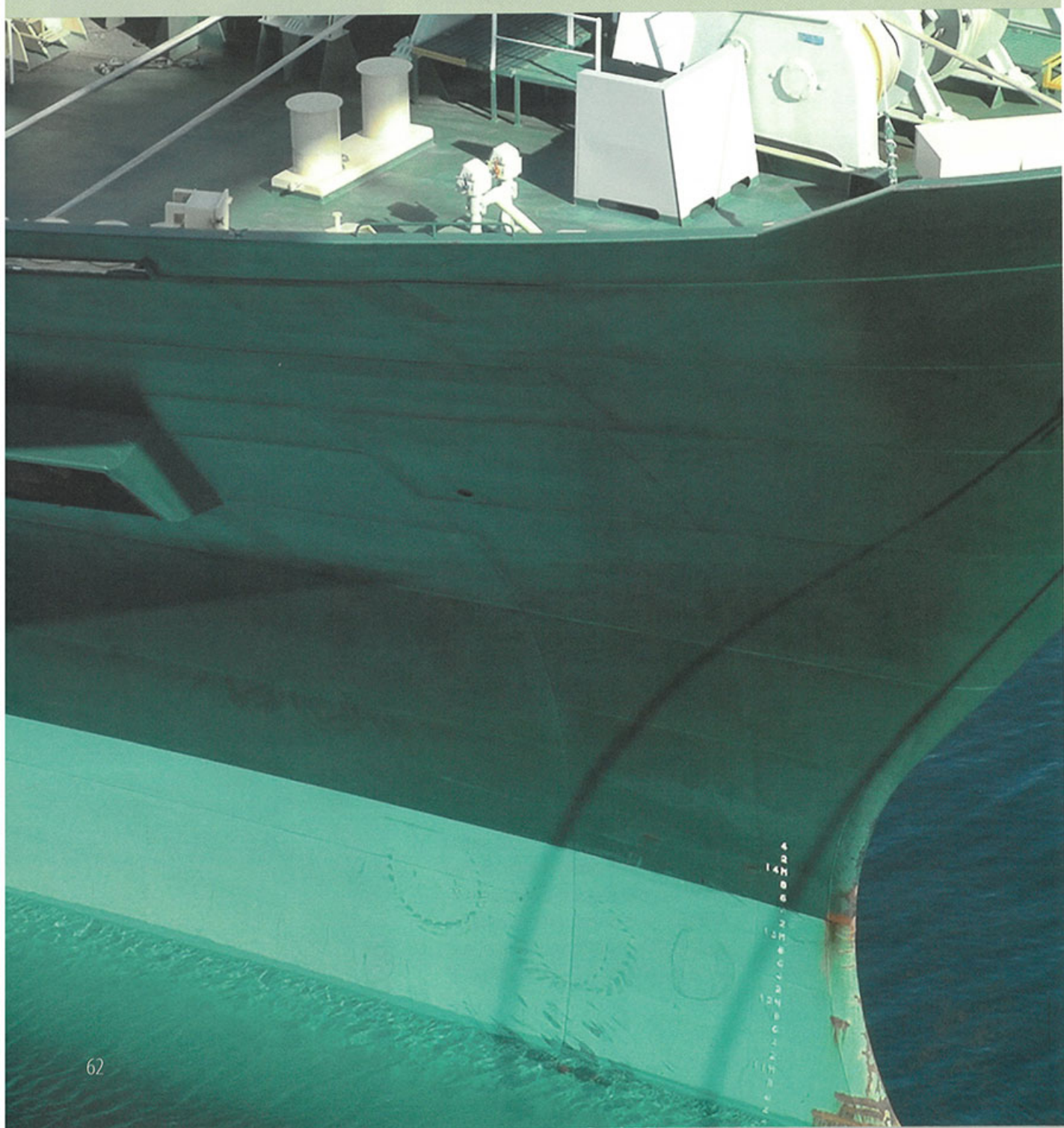
Ανάμεσα, βέβαια, στα εξίσου αξιόλογα κατορθώματα των Ελλήνων, πέραν του αριθμού των πλοίων και της αυξήσεως του τονάζ, είναι και ότι οι Έλληνες σήμερα βρίσκονται στην πρώτη θέση και όσον αφορά τις παραγγελίες νέων πλοίων και επίσης πρώτοι στο μέσον όρο της ηλικίας των τάνκερ υπό ελληνική σημαία, το οποίο είναι 6,1 έτη έναντι 15 ετών του παγκοσμίου τονάζ. Τα ελληνόκτητα πλοία δε, κατά τη βασική τους πλειοψηφία, τουτέστιν το 86%, χρησιμοποιούν νηογνώμονες του IACS, το οποίο ως γνωστόν είναι σήμερα μία απαίτηση από πολλούς διεθνείς οργανισμούς όπως οι Intertanko, Intercargo κ.ά.

Τέλος, κατόπιν όσων αναφέρθηκαν πιο πάνω, οι Έλληνες πλοιοκτήτες κατόρθωσαν με δυναμισμό και μεγάλες επενδύσεις να κατεβάσουν το μέσον όρο ηλικίας όλου του στόλου από τα 20,3 έτη το 2000 στα 15,9 έτη το 2005, κάτι το οποίο για μια τόσο μεγάλη ναυτιλία και τόσο πολύπλευρη είναι πράγματι αξιοθαύμαστο. Ας ελπίσουμε ότι η πρόοδος αυτή θα συνεχιστεί και εις το μέλλον. Ολόκληρος ο ελληνικός λαός πρέπει να αισθάνεται ιδιαίτερα υπερήφανος γι' αυτό.



Η στατιστική του COMMITTEE - 3.338 πλοία, συνολικού D.W. 182.540.868 τόνων,
το 16% της παγκόσμιας μεταφορικής ικανότητας

ΑΠΙΣΤΕΥΤΑ ΚΙ ΟΜΩΣ ΑΛΗΘΙΝΑ



Αυτά επιτυγχάνουμε οι Έλληνες όταν ελεύθερα κινούμεθα, εκτός, φυσικά, χωρικών υδάτων. Όχι όμως όλοι οι Έλληνες, αλλά ένα μικρό ποσοστό, το 1%, που ασχολείται με τα πλοία και τη θάλασσα, κι αυτό το ποσοστό βαίνει ελαττούμενο. Ναυτικός λαός από τα βάθη της Ιστορίας έχουμε αφελώς και ανεπαισθήτως εξελιχθεί σε λαό ποδοσφαιροφίλων. Αλλά... τις πταίει; Όλοι το ξέρουμε: λαϊκισμός, απουσία ναυτιλιακής πολιτικής και ΜΜΕ που καλλιεργούν μιαν εντελώς αρνητική εικόνα για τη μεγάλη μας ναυτιλία.

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



Ενα απλό μέτρο σύγκρισης βοηθάει τον αναγνώστη να εκτιμήσει το μέγεθος του ναυτιλιακού άθλου του μικρού σχετικά -τέως ναυτικού- ελληνικού λαού.

Πριν από εκατό χρόνια - *Britannia ruled the waves*, τα μισά βαπόρια που ταξίδευαν στον κόσμο, είχαν ναυπηγηθεί στην Αγγλία, τα ταξίδευαν Άγγλοι, τα διαχειρίζονταν Άγγλοι, και Άγγλοι ήσαν οι *owners*. Πολύ νερό έτρεξε έκτοτε κάτω απ' τις γέφυρες του Τάμεση. Οι Άγγλοι δεν έχουν πάνω από 400 μεγάλα πλοία (άνω των 1.000 grt), 10 εκατ. dwt συνολικά, το δε... κατά κεφαλήν τόνάζ είναι 170 κιλά. Για τους Έλληνες είναι 16.500 κιλά...

Πώς βλέπει ο μέσος Έλληνας τη ναυτιλία, τι γνωρίζει και τι πιστεύει γι' αυτήν; Τολμώ εδώ να σας διηγηθώ το εξής πραγματικό περιστατικό.

Κοντά στα Καλάβρυτα, στα ριζά του Ερύμανθου, βρίσκεται το χωριό Βλασία, όπου -καλοκαίρι 2002- άφησα το αυτοκίνητό μου, επιλεγμένο ειρήσθω ώστε να εξασφαλίζει ανέσεις στους τετράποδους συνορειβάτες μου. Ακολούθως η ομάδα -αρχηγός ο γράφων, επί πλέον σκυλιά δύο- περιπλανηθήκαμε επιτυχώς στις κορφές του έξοχου βουνού όπου και δις διανυκτερεύσαμε. Όταν επιστρέψαμε στη Βλασία ήμουν κάπως -μάλλον πολύ- «ατημέλητος», σε σημείο που θα μπορούσε κανείς να υποθέσει ότι είχα δεχθεί επίθεση από τον Ερυμάνθιο Κάπρο. Σταμάτησα στην είσοδο των Καλαβρύτων να

βάλω βενζίνη, εκεί δε ένας συμπαθής χοντρούλος μεσήλιξ, με τρεις βαριές τσάντες, περίμενε στωικά στη στάση του ΚΤΕΛ. Πλησίασε συνεσταλμένος και μου ζήτησε να τον πάρω μέχρι το Διακοφτό, πράγμα που δέχτηκα χωρίς δισταγμό, δεδομένου ότι καλό θα μου έκανε η παρέα, αφού τα σκυλιά είναι μεν καλή παρέα αλλά ταξιδούν πάντα στην καρότσα. Κουβεντιάσαμε ταξιδώντας, συγκέντρωνε στο Διακοφτό προΐοντα απ' τα γύρω χωριά, που ακολούθως τα μετέφερε στο μαγαζί του στην αγορά του Πειραιά. Λάδι, ελιές, όσπρια και άλλα... πώληση λιανική και χονδρική, «πολύ καλά πάω» μου είπε, και συνέχισε με προφανή διάθεση να με κοιταχέψει: «Το βλέπω, φουκαράς, εργατικός είσαι, γι' αυτό με πήρες»... -αμήχανη σιωπή-, και συνέχισε ακάθεκτος: «Αν ήσουν κανέναν εφοπλιστή, κανένα σκυλόψαρο απ' αυτούς που πίνουν το αίμα του λαού...», και κούνησε το κεφάλι με σημασία. Γέλασα από καρδιάς με το «φυσικό» του ανέκδοτο.

Κατέβηκε στο Άνω Διακοφτό. τον είχε στο μεταξύ καταλάβει ένα μίγμα αμφιβολίας και απορίας.

«Γιατί γέλασες τόσο πολύ;» ρώτησε, και συνέχισε απολογητικά:

«Εγώ δεν ξέρω, αλλά όλοι έτσι λένε για τους εφοπλιστές»...

Οι Άγγλοι δεν κυριαρχούν πια στις θάλασσες, ενώ εμείς καμιά δεν έχουμε πλέον διάθεση να βγούμε στο πέλαγος να θαλασσοδαρθούμε και

να φτάσουμε μέχρι και... σκυλόψαρο. Μία θεοσούλα στο Δημόσιο είναι το όνειρο παντός «αδιόριστου». Και πολύ σωστά, αφού, ευθύς ως ο νεοέλληνας υλοποιήσει το όνειρό του, αυτομάτως αποκτά κύρος, υπευθυνότητα, απεριόριστη άνεση εργασίας και κυρίως εξουσία. Αυτά τα στερείται ο ιδιώτης που αντιμετωπίζει τη σταθερή δυσπιστία του κράτους - πάντα υπό τον όρο της αμοιβαιότητας.

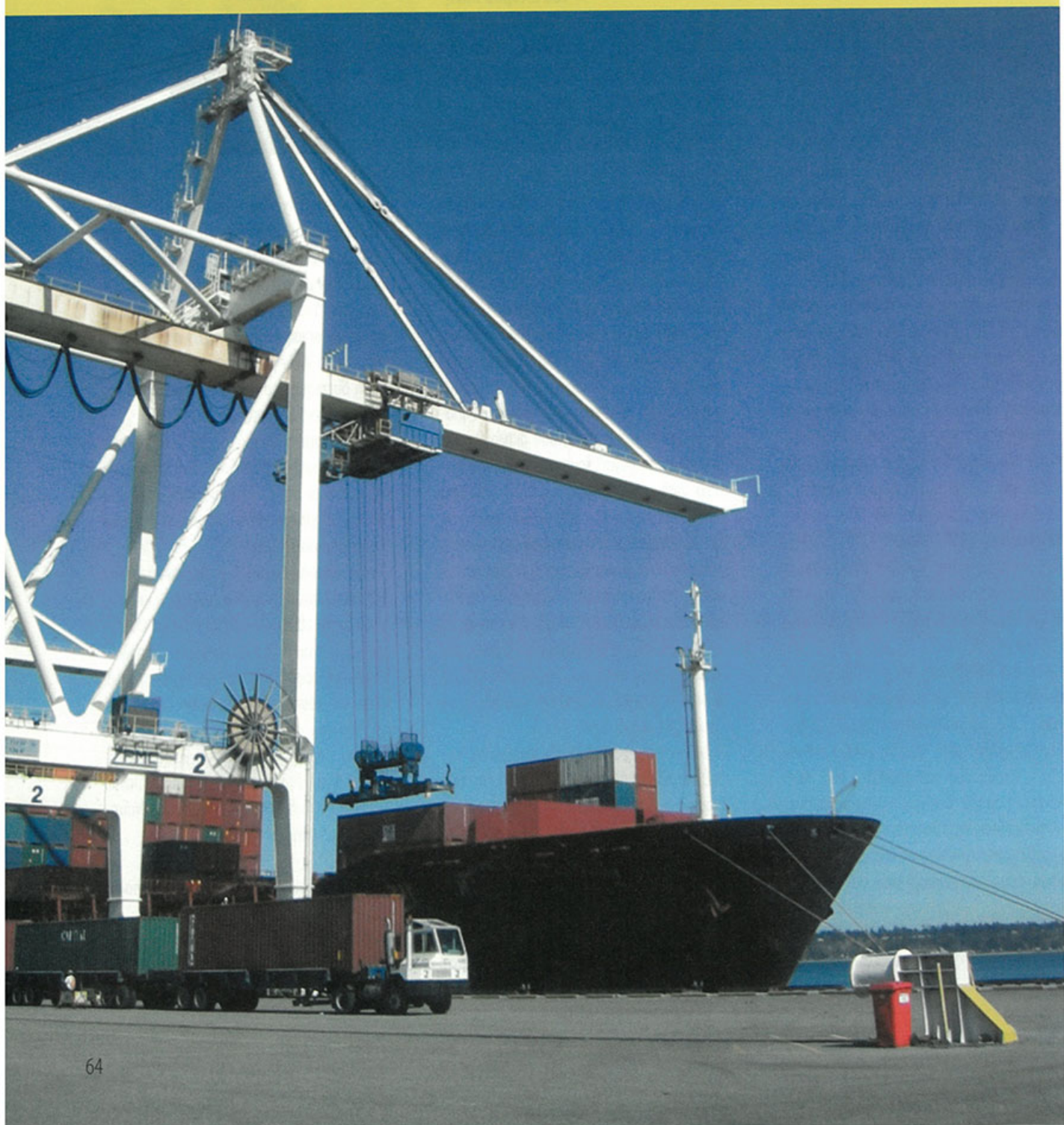
Ένα εκτεταμένο δίκτυο παροχής υπηρεσιών ποιότητας και επιπέδου στη διεθνή ναυτιλία εξασφαλίζει στους Άγγλους σημαντικότερα κέρδη και χιλιάδες θέσεις εργασίας. Ναυτιλία δεν είναι μόνο τα πλοία.

Το U.K. Marine Foresight Panel -μικρή ομάδα καταξιωμένων ναυτιλιακών εμπειρογνομόνων- χαράζει την εθνική ναυτιλιακή πολιτική και συντονίζει / εναρμονίζει τις διάφορες και πολλές επιμέρους δραστηριότητες του ευρέος τομέα, ώστε να προκύπτει το βέλτιστο αθροιστικό αποτέλεσμα.

Είναι το, παρ' ημίν άγνωστο, δόγμα του Ναυτιλιακού Συμπλέγματος: «The Maritime Cluster Concept» - το δε παρ' ημίν Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής (ΣΝΠ) αποτελείται από... 90 άτομα.

Σε τι μας χρησιμεύουν οι στατιστικές, τα πολυπληθή όργανα, το ΣΝΠ, το ΥΕΝ; Απαντήσεις δεν δίδονται και καλύτερα, γιατί θα είχαν μια νοσηρή απόχρωση: το γαλάζιο της ανοιχτής θάλασσας με το βαθύ κόκκινο του κρατισμού.

«Το ελληνικό νηολόγιο... θέλει τον Καραμανλή του;»



Από το 1949 οι Έλληνες πλοιοκτήτες είχαν σταθερές προτιμήσεις στις σημαίες που διάλεγαν για τα πλοία τους: Ελληνική (55%), Λιβερίας (2%) και Παναμά (43%). Στα 1965, όμως, η κυπριακή σημαία «διεκδίκησε» μερίδιο και σαν όχι ανάδελφο έθνος η Ελλάς «χορήγησε» ένα δειλό 0,17% για να γίνει το 1989 29% και έκτοτε να πέφτει, με σημαντική παρουσία όμως μέχρι σήμερα ακόμη και με την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. το Μάιο του 2004. Το 1982, όμως, ένα άλλο νησί, η Μελίτη ή Μάλτα, «διεκδίκησε» και αυτή μερίδιο στον ελληνόκτητο στόλο. Έλαβε 0,07% αλλά -όπως και στη Γιουροβίζιον- σήμερα κατέχει τη δεύτερη θέση στο στόλο μας με σχεδόν 16%.

> Του Αλεξ. Μ. Γουλιέλμου,

καθηγητή Πανεπιστημίου Πειραιώς Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών & πρώην Γ.Γ.ΥΕΝ (1993-1995)

Τίθεται το ερώτημα: Δεν υπήρξαν δηλαδή οι Έλληνες καινοτόμοι αλλά παραδοσιακοί; Υπήρξαν, διότι οι σημαίες είναι πολλές και φτάνουν τις 44 επώνυμες και κάποιες ανώνυμες, αλλά τα μερίδια είναι σοβαρά σε μόνο 6-7 σημαίες σε ποσοστό 90%-95%. Οι Μπαχάμες¹ αναδείχτηκαν το 1984 με ποσοστό 0,04% για να έχουν σήμερα 7%. Τα Νησιά του Μάρσαλ² εμφανίστηκαν το 1991 με ποσοστό 2,3% για να έχουν σήμερα περίπου 4%. Ας δούμε την τελευταία δεκαετία.

Η εικόνα την τελευταία δεκαετία 1995-2005

Η εικόνα της τελευταίας δεκαετίας 1995-2005 έχει ως εξής στον πίνακα 1.1.

Όπως δείχνει ο πιο πάνω πίνακας η Ελλάς είναι στην πρώτη προτίμηση των ελληνόκτητων πλοίων και το 2005 όπως και το 1995. Αύξησε το τονάζ νεκρού βάρους από 55,5 σε 67,09. Οπότε η σημαία θέλει τον... Καραμανλή της; Ο ελληνόκτητος στόλος βέβαια κέρδισε 56,4 εκατ., από 126 εκατ. στα 182,5 εκατ./α (45%) ενώ η σημαία ανέβηκε μόνο 21%. Η Μάλτα κέρδισε τη 2η θέση με 26 εκατ. τόνους εκτοπίζοντας την Κύπρο, που από 23,6 εκατ.

Πίνακας 1.1 Μερίδια κύριων σημαιών στον ελληνόκτητο στόλο, 1995 - 2005.

Χώρες/ Σημαίες	Αριθμός πλοίων	%	Τονάζ σε νεκρό βάρος%	Τονάζ σε μικτούς κόρους	Θέση 1995-2005 Σε τόνους νεκρού β.	
1. Ελλάς 1995 2005	1.120 969	36,0 29,0	55,55 67,09	44% 37,0	31,14 43 39,97 36,5	1η 1η
2. Κύπρος	770 411	24,5 12,3	23,56 21,01	17,0 11,5	13,56 19 12,24 11,2	2η 4η
3. Μάλτα	415 547	13,2 18,7	16,27 25,99	12,8 14,2	9,08 13 15,28 14	3η 2η
4. Λιβερία	144 186	4,6 5,6	11,48 12,71	9,1 7,0	6,38 9 7,30 6,7	4η 5η
5. Παναμάς	367 582	11,7 17,4	8,32 25,43	6,6 13,9	5,07 7,1 15,39 14,1	5η 3η
6. Μπαχάμες	130 232	4,0 6,9	5,07 11,43	4 6,3	3,03 4,2 7,62 7,0	6η 6η

Υπολογίστηκαν από ΕΕΝΣ δύο έτη.

1. Αρχιπελαγικό κράτος από περίπου 700 νησιά από 13.939 τ.χ. και 249.000 κατοίκους (1989) στις ΝΑ ακτές της Φλόριντα των ΗΠΑ.

2. Η Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ έχει 37.556 κατοίκους (1985) και βρίσκεται στον κεντρικό Ειρηνικό από 181 τ.χ.



έπεσε στα 21 ακολουθώντας το ευρωπαϊκό της «λίφτινγκ». Το μέλλον και της Κύπρου και της Μάλτας είναι προς την κάθοδο κατά την πρόβλεψή μας... καθόσον τα καλά πράγματα δεν έρχονται όλα μαζί. Ο Παναμάς τριπλασίασε τη δύναμή του, η Μάλτα κέρδισε 10 εκατ. τόνους, οι Μπαχάμες διπλασίασαν τη δύναμή τους. Η Κύπρος έχασε 2,5 εκατ. τόνους. Η Λιβερία κέρδισε 1,5 εκατ. Τα Νησιά του Μάρσαλ -υπό την κηδεμονία των ΗΠΑ-, η πρώτη διδάσασα χώρα στις σημαίες ευκαιρίας με τη Λιβερία στα 1920, κέρδισαν την 7η θέση με σχεδόν 4%. Οι 6 πιο πάνω σημαίες κατείχαν το 1995 το 95% του ελληνόκτητου, με την Ελλάδα στο 44%. Το 2005 οι 6 κατείχαν μόνο το 90% και η Ελλάς το 41%. Τα Νησιά του Μάρσαλ πήραν αυτό το ελλείπον ποσοστό. Η πλέον ανταγωνιστική σημαία ανεδείχθη ο Παναμάς που κέρδισε 17 εκατ. με δεύτερη την Ελλάδα με 11,5 εκατ. τόνους και Τρίτη τη Μάλτα με 10 εκατ. Οι Μπαχάμες και τα Νησιά του Μάρσαλ κέρδισαν σχεδόν τα ίδια, περί τα 6,5-7 εκατ. Αυτή είναι η εικόνα της δεκαετίας 1995-2005.

Το ελληνικό νηολόγιο

Η ελληνόκτητη ναυτιλία κράτησε γερά σε όλη τη μεταπολεμική περίοδο και την τελευταία δεκαετία κέρδισε 56,4 εκατ. τόνους, 196 πλοία, 38 εκατ. κόρους. Είτε τα πλοία είναι υπό προσωρινή αποδημία, όπως είπε κάποτε ο τότε πρόεδρος της ΕΕΕ Γιάννης Γκούμας, είτε όχι, η ελληνική σημαία δεν κατάφερε να κάνει ό,τι πέτυχε ο αείμνηστος Κ. Καραμανλής: 52% (1975) κάτω από τη σημαία, που μπορεί να συγκριθεί με το σημερινό 36,5%. Η σημαία έχανε σταδιακά από το 1980 (77%) μέχρι σήμερα (36,5%, σε κόρους). Φαινόμενο ελληνικό, αλλά και μετά το 1986 και ευρωπαϊκό.

Αλλά γιατί είμαστε «κολλημένοι» με τη σημαία; Κανείς σήμερα δεν νοιάζεται για τη σημαία... και πρώτοι οι Γάλλοι -αν και εθνικιστές- κάνανε το παράλληλο νηολόγιο στα νησιά της Ανταρκτικής το 1986 (Κεργκουελέν). Σήμερα, στην εποχή της παγκοσμιοποίησης, ποιος ενδιαφέρεται για τη σημαία, αν η σημαία δεν είναι Καλός Ξενοδόχος; Το έχουμε αυτό καταλάβει; Ξυπνήστε, Έλληνες, πριν να είναι αργά!

Ο συναίσθηματισμός και η αγάπη προς την πατρίδα έρχεται και πρέπει να έρχεται σε δεύτερη μοίρα. Κερδίζω νόμιμα πρώτα για να ωφελησω την πατρίδα στη συνέχεια. «Ανδρών επιφανών πάσα... θάλασσα κέρδος».

Η ιστορία αντιγράφεται. Η Ελλάς κάνει έκκληση -αν και όχι ειδική, όπως λέει ο κ. Ευθυμίου, πρόεδρος της ΕΕΕ- στους εφοπλιστές για επενδύσεις στην Ελλάδα, όπως τότε το 1953 με τον περίφημο νόμο 2653 και το περίφημο και ευφύεστο ναυτιλιακό άρθρο 13. Λάθος σοβαρό. Αγορά τεχνολογίας χρειαζόμαστε και επενδύσεις σε βιομηχανίες που βασίζονται στη γνώση και όχι στους πόρους που δεν έχουμε. Και βασικά χρειαζόμαστε επενδύσεις Ελλήνων στο εξωτερικό με σύνδεση με την πατρίδα με τα κέρδη.

Όπου ο Θεός δεν έδωσε πρώτες ύλες έδωσε μυαλό, και η Ελλάς είναι μία από αυτές τις χώρες.

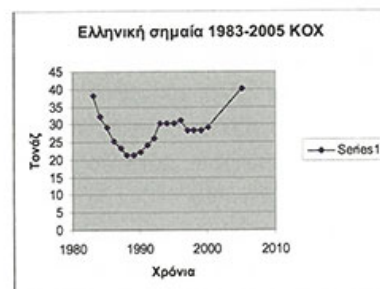
Ο ανταγωνισμός είναι πια βαρύς και η ισοτιμία του ευρώ βοηθάει τους ανταγωνιστικούς στην Ε.Ε. Είμαστε η ακριβότερη χώρα στην Ευρώπη με τις υψηλότερες τιμές. Περιμένουμε ακόμη η Ευρώπη να μας ταΐσει φθηνότερα! Η εξισορρόπηση των τιμών και η ισότητά τους παντού στην Ε.Ε. δεν πέτυχε, αν και μία από τις πανάκειες των ενώσεων κρατών.

Το πιο πάνω κέρδος του νηολογίου στη δεκαετία, ας σημειωθεί, δεν έγινε διότι πάρθηκαν μέτρα! Μάλιστα λέχθηκε: «Ό,τι δεν έκανε η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ σε 20 χρόνια, δεν μπορεί να κάνει η Ν.Δ. σε ένα». Και το ΠΑΣΟΚ με Κασιφάρα έκανε τις διμερείς και άλλα ωφέλιμα για τη ναυτιλία αλλά λιγότερο σημαντικά. Δικαιολογίες. Και ότι φταίει η «διοφθαρμένη κρατική γραφειοκρατία». Και ότι η Μάλτα και η Κύπρος είναι πιο φθηνές σημαίες από τη Γαλανόλευκη! Ναι, κάποιες αλήθειες υπάρχουν. Ο εναγκαλισμός της

ναυτιλίας από το κράτος έβλαψε κατά κανόνα τη ναυτιλία ακόμη και από την πολιτική του αείμνηστου Ελευθέριου Βενιζέλου. «Οι άναυτοι πάντοτε κάνουν ανεπανόρθωτες ζημιές».

Ας γίνει μια υπηρεσία εξωτερικών υποθέσεων της ναυτιλίας - η ναυτιλία δεν χωράει στη Μικρή Ελλάδα, εκτός αν κάποιος τη μικρύνει. Ο κ. Ευθυμίου λέει «να είστε ευχαριστημένοι Έλληνες, σας φέρνουμε \$ 17,5 δισ. στο ισοζύγιο, 5,1% στο ΑΕΠ...» και τα λάθη στην κρουαζιέρα έδιωξαν τα ποντοπόρα... Μπορούμε να μιλήσουμε όλοι μαζί σοβαρά σε μια πανελλήνια αναπτυξιακή στρατηγική αγοράς τεχνολογίας και επενδύσεις σε βιομηχανίες γνώσης ή θα χάσουμε το τρένο της Ε.Ε. -που το έχασαν όλα τα κόμματα- και της παγκοσμιοποίησης στα επόμενα 50 χρόνια; Τι θ' απολογηθούμε στα παιδιά μας, κ. Ευθυμίου;

Το πιο κάτω διάγραμμα δίνει την εικόνα της σημαίας στην περίοδο 1983-2005 για πλοία άνω των 1.000 κοχ.



Είναι φανερή η στροφή του νηολογίου προς τα άνω -και χωρίς μέτρα από την κυβέρνηση- μετά το 2000. Ο ελληνόκτητος -η αστείρευτη δεξαμενή μας- εικονίζεται πιο κάτω:

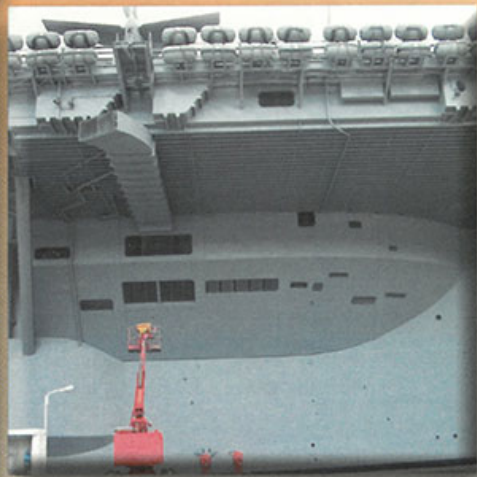
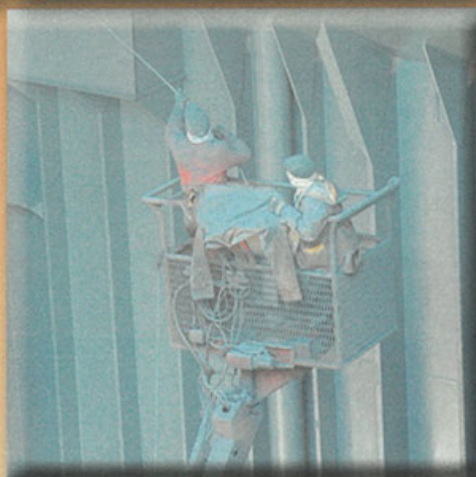


Η πορεία του είναι συνεχώς ανοδική με κάποιες επιβραδύνσεις σε ορισμένα χρόνια. Απότομη άνοδος από το 1997 και μετά. Αισιοδοξία, ίσως, έχουμε και τον τουρισμό!



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



Μια κοσμογονική καινοτομία η οποία βρίσκεται σε στάδιο εξέλιξης θα καθορίσει το μέλλον της Μεσογειακής Φορτηγού Ναυτιλίας. Πρόκειται για ένα ελληνικό επίτευγμα, η μελέτη του οποίου παρουσιάστηκε στο συνέδριο της SNAME σε ένα κοινό άρθρο του καθηγητή ΕΜΠ δρος Χαρίλαου Ψαραύτη και του καθηγητή Άλκη Κορρέ.

Ο Μεσογειακός στόλος φέρει στην Ελλάδα συνάλλαγμα χωρίς να ζητεί ανταλλάγματα



> Συνέντευξη του καθηγητή
Άλκη Κορρέ στη Λίζα Μαρέλου

Η μελέτη βασίζεται στη διαπίστωση ότι πλοία ιδίου μεγέθους μπορούν να έχουν ίδιες πλώρες, πρύμνες (περιλαμβανομένου του μηχανοστασίου) και ενδιάμεση χωρίς θυσιές στην απόδοση του σκάφους. Αυτά τα μέρη μπορούν να παραχθούν εν σειρά σε χώρες με χαμηλό εργατικό κόστος και στη συνέχεια να συναρμολογηθούν. Η εν λόγω καινοτομία αφορά αφενός τον κατασκευαστικό και αφετέρου το χρηματοδοτικό χώρο. Οι δύο αυτές ουσιώσεις τροποποιήσεις αλληλοσυμπληρώνονται και συναποτελούν ένα πακέτο, που θα διευκολύνει περίπου 300 πλοία ελεγχόμενα από Έλληνες πλοιοκτήτες, με μέσον όρο ηλικίας 32 έτη!

Πληροφορούμεθα από διάφορες πηγές ότι η Μεσογειακή ναυτιλία βρίσκεται κοντά σε μια σημαντική εξέλιξη στο χώρο της αντικατάστασης του γηραιού της στόλου. Θα μπορούσατε να μας εξηγήσετε περί τίνος πρόκειται;

Ευχαρίστως. Μιλάμε για ένα στόλο ο οποίος σήμερα αριθμεί περίπου 300 πλοία ελεγχόμενα από Έλληνες, μεγέθους από 3.000 μέχρι 15.000 τόνους φορτίου και συναποτελείται από πλοία διαφόρων τύπων. Η μέση του ηλικία είναι 32 ετών και αποδεδειγμένα έχει πρόβλημα αντικατάστασης, όπως συμβαίνει εξάλλου και στην υπόλοιπη Ε.Ε., όπου η μέση ηλικία είναι 27 έτη.

Γιατί υπάρχει πρόβλημα αντικατάστασης;

Για πολλούς λόγους:

- Το Μεσογειακό πλοίο είναι ακριβό στην κατασκευή του, έχοντας τριπλάσιο ή τετραπλάσιο κόστος ανά τόνο φορτίου από ένα αντίστοιχο πλοίο 75.000 τόνων.
- Οι μικρές χωρητικότητες δεν επέτρεπαν τη συσσώρευση χρημάτων για ναυπηγήσεις.
- Οι τράπεζες ανέκαθεν έδειχναν προτίμηση για μεγάλα ποσά δανείων.
- Η εξασφάλιση που παρέσχε στην τράπεζα η πρώτη υποθήκη συχνά δεν κρινόταν ως επαρκής εξασφάλιση του δανειοδότη.
- Οι εταιρείες πετρελαίου δεν συζητούσαν στο παρελθόν χρονοναυλώσεις μέχρις ότου προέκυψαν ανάγκες για διπλά τοιχώματα.

Με ποιον τρόπο νομίζετε ότι θα μπορέσει αυτός ο σημαντικός για την Ελλάδα στόλος να αντικατασταθεί;

Επιτρέψτε μου πρώτα να σας πω γιατί είναι σημαντικός αυτός ο στόλος. Απασχολεί αρκετούς Έλληνες ναυτικούς και εργαζομένους στα γραφεία, περισσότερους απ' ό,τι νομίζουν στο ΥΕΝ, είναι ο κύριος πελάτης της επισκευαστικής βάσης και φέρνει στην Ελλάδα συνάλλαγμα χωρίς να ζητεί ανταλλάγματα. Ο Μεσογειακός στόλος μας ήδη υποκαθιστά στις εθνικές μεταφορές γειτονικών χωρών πλοία με τοπική ση-

μαία μετά την απελευθέρωση του καμποτάζ και οι προοπτικές επέκτασης είναι θαυμάσιες. Η αντικατάσταση αυτή καθαυτή προχωράει μέσα από το συνδυασμό δύο καινοτομιών, οι οποίες αποτελούν ελληνικό επίτευγμα. Μια καινοτομία στον κατασκευαστικό χώρο και μια άλλη στο χρηματοδοτικό χώρο. Οι δύο αυτές καινοτομίες αλληλοσυμπληρώνονται και συναποτελούν ένα πακέτο που πιστεύω ότι θα διευκολύνει πολλούς.

Θα θέλατε να μας εξηγήσετε πώς λειτουργούν αυτές οι καινοτομίες που μας αναφέρετε, σε ένα χώρο που δεν μας έχει συνηθίσει σε νεωτερισμούς;

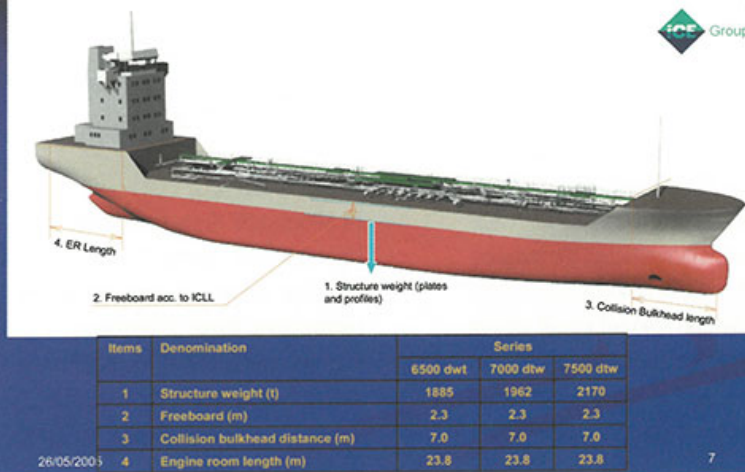
Η ναυπηγική πλευρά βασίζεται στη διαπίστωση ότι πλοία ιδίου μεγέθους μπορούν να έχουν ίδιες πλώρες, πρύμνες (περιλαμβανομένου του μηχανοστασίου) και ενδιάμεση χωρίς θυσιές στην απόδοση του σκάφους. Αυτά τα μέρη μπορούν να παραχθούν εν σειρά σε χώρες με χαμηλό εργατικό κόστος και στη συνέχεια να συναρμολογηθούν. Τα πλοία που θα προκύψουν θα είναι πλοία που θα διαφέρουν μόνο κατά το μέσο τμήμα τους, το οποίο θα τα κάνει φορτηγά, τάνκερ, αεροφόρα, χημικά κτλ. Η χρήση κοινών μερών σε πλοία διαφορετικού τύπου είναι νέα και πρόσφατα παρουσιάστηκε στο συνέδριο της SNAME σε ένα κοινό άρθρο μας με τον καθηγητή του ΕΜΠ δρ Χαρίλαο Ψαραύτη.

Αντιλαμβάνεσθε την εξοικονόμηση σε ανθρωπόωρες κατά την παραγωγή μεταλλικών τμημάτων εν σειρά μέσα από καμπύλες εξοικείωσης (learning curves), τη στιγμή μάλιστα που δεν απαιτείται ναυπηγική κλίση για να γίνουν. Αντιλαμβάνεσθε επίσης και τις δυνατότητες για εκπώσεις από τους προμηθευτές μηχανημάτων και εξοπλισμού όταν, π.χ., παραγγέλλεις τριάντα κύριες μηχανές, ενενήντα ηλεκτρομηχανές, εξήντα ραντάρ κοκ. Υπολογίζουμε σ' αυτή τη φάση πως επιτυγχάνεται εξοικονόμηση της τάξης του 18% εν σχέσει με την παραγωγή για ναυπήγηση ενός μόνον πλοίου. Αυτό σε νούμερα σημαίνει κόστος πλοίου 10 εκατομμυρίων, παραδείγματος χάριν, αντί για 12. Η χρηματοδοτική πλευρά είναι εξ ίσου ενδιαφέρουσα. Δημιουργείται μια μητέρα-εταιρεία, η οποία ιδρύει μια θυγατρική της για κάθε πλοίο που θα κτιστεί. Έστω, ότι προγραμματί-





ICEPRONAV Design - Tankers range 6500 – 7500 dwt



ζεται η κατασκευή δέκα πλοίων, σε πρώτη φάση, διαστάσεων 7.500 τόνων μέσης αξίας ναυπήγησης 10 εκατ. ευρώ. Ο ενδιαφερόμενος να αντικαταστήσει το πλοίο του με καινούργιο πουλάει ένα παλιό πλοίο του και με τα λεφτά αγοράζει μετοχές της θυγατρικής που θα είναι η πλοιοκτήτρια του πλοίου. Η νεοκατασκευή θα χρηματοδοτηθεί από τράπεζα σε ποσοστό 80%, άρα η τελευταία θα ζητήσει ίδια συμμετοχή 20%.

Ο ενδιαφερθείς πλοιοκτήτης έστω ότι εισπράττει 0,5 εκατομμύρια ευρώ από την πώληση του παλιού του πλοίου. Το υπολειπόμενο 1,5 εκατομμύριο το συμπληρώνει η μητρική εταιρεία, οπότε η μετοχική συμμετοχή στη θυγατρική είναι 25% ο ενδιαφερθείς και 75% η μητρική εταιρεία. Στη συνέχεια, η μητρική εταιρεία διαπραγματεύεται δάνεια ύψους 80 εκατ. ευρώ – για δέκα πλοία, οκτώ εκατ. έκαστο-, τα οποία χρησιμοποιούνται μαζί με τις ίδιες συμμετοχές

στη ναυπήγηση των πλοίων. Οι θυγατρικές εταιρείες είναι αυτές που συνάπτουν τις συμβάσεις ναυπήγησης σύμφωνα με τη συμφωνία-πλαίσιο που έχει σχεδιάσει η μητρική εταιρεία. Με την παράδοση του νέου πλοίου, η πλοιοκτήτρια το νοικιάζει bareboat στον ενδιαφερθέντα πλοιοκτήτη για όσο χρονικό διάστημα επιθυμεί, με μίσθωμα που να καλύπτει τις υποχρεώσεις στην τράπεζα συν ένα μικρό περιθώριο που θα χρησιμοποιείται για την κάλυψη παγίων εξόδων της μητρικής εταιρείας. Η τελευταία, η οποία έχει διαπραγματευτεί τη συμφωνία με την τράπεζα για όλες τις ναυπηγήσεις, εγγυάται σ' αυτές την καλή εκτέλεση των δανειακών υποχρεώσεων των θυγατρικών της και πάντοτε διατηρεί την πλειοψηφία των μετοχών της θυγατρικής εφόσον υπάρχουν δανειακές οφειλές.

Καλά μέχρι εδώ, πώς θα γίνει κύριος του πλοίου ο ενδιαφερθείς πλοιοκτήτης. Μέχρι τώρα τον βλέπουμε να έχει την ιδιότητα του bareboat charterer.

Ο ενδιαφερθείς είναι εξ ορισμού κάτοχος του 25% των μετοχών της θυγατρικής, που είναι όπως είπαμε η πλοιοκτήτρια. Αν θελήσει να γίνει κύριος του 100% των μετοχών της, θα πρέπει να έρθει σε κάποια συμφωνία μ' αυτή ώστε να γίνει η εξαγορά. Στο μεταξύ, έχει ένα καινούργιο

πλοίο στη διάθεσή του για να διατηρεί τους πελάτες του, έχει ήδη αποκτήσει πρόσβαση σε χρηματοδότηση με πολύ καλύτερους όρους απ' ό,τι θα μπορούσε να πετύχει μόνος του και θα ωφεληθεί από την υπεραξία αν το πλοίο πωληθεί κατά το 25% της αξίας του, έχοντας καταθέσει ελάχιστα χρήματα.

Μιλώντας για bareboat, θυμήθηκα την προ διετίας δημόσια ανταλλαγή απόψεων για την ενσωμάτωση του bareboat-in στο ελληνικό νηολόγιο. Πώς θα «παίξει» η ελληνική σημαία σε αυτό το παιχνίδι;

Έχετε απόλυτο δίκιο, όντως συζητήθηκε κάτι τέτοιο επί υπουργίας Πασχαλίδη και, ενώ η κυβέρνηση ήταν έτοιμη να το υιοθετήσει, ξεσηκώθηκαν οι ακτοπλόοι και η ναυτεργασία και εξέφρασαν αντιρρήσεις. Οι αντιρρήσεις των πρώτων δεν μπορούν βεβαίως να δικαιολογηθούν, διότι δεν μπορεί το επίσημο όργανο της ναυτεργασίας στην Ελλάδα να διαμαρτύρεται και να απειλεί με απεργίες για μέτρα που θα ενισχύσουν την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών. Αντίστοιχα περιέργες ήταν και οι αντιρρήσεις των ακτοπλόων, οι οποίοι προφανώς δεν κατάλαβαν την ευελιξία που δύναται να προσφέρει αυτό το μέτρο στην εξυπηρέτηση των νησιών σε μια περίοδο μάλιστα που αραιώνουν τα πλοία στο Αιγαίο και που οι τράπεζες δεν έχουν την παλιά τους προθυμία για χορηγήσεις νεοκατασκευών στην ακτοπλοΐα. Εκείνο που με κάνει να απορώ είναι η πλήρης απουσία των μόνιμα διαμαρτυρόμενων δημόρχων και κοινοταρχών από τα νησιά σ' αυτή τη δημόσια ανταλλαγή απόψεων.

Η απάντηση στο ερώτημά σας είναι απλή. Αν θελήσει να παίξει κάποιο ρόλο η ελληνική σημαία σ' αυτό το ζήτημα, θα πρέπει να αναθεω-

Tanker extension 7000 tdw -> 6500 tdw



Product Carrier 7000 dwt -> Product Carrier 6500 dwt



05/2005

8

ρήσει απόψεις και -μεταξύ μας- δεν θα κάνει άσχημα. Το σχέδιο νόμου είναι έτσι κι αλλιώς έτοιμο. Ειδικά, θα παραμείνει σε ρόλο θεατή βλέποντας την Κύπρο και τη Μάλτα να μοιράζονται τα νέα πλοία, αφήνοντας τη να παλέψει για την παραμονή της στη λευκή λίστα με τα παλιά.

Γιατί το θέμα αυτό είναι μόνο ελληνικό, κύριε καθηγητά, όταν ολόκληρο το ευρωπαϊκό Short Sea Shipping είναι αναγκασμένο να ανανεωθεί, αρχίζοντας από τα δεξαμενόπλοια;

Η ιδέα είναι ελληνική και είναι φυσικό να θέλει κανείς να δώσει μια προτεραιότητα στους Έλληνες πλοιοκτήτες, που χρόνια τώρα πολεμάνε τον ανταγωνισμό με παλιά εργαλεία. Από την άλλη πλευρά, δεν βλέπω λόγο αυτό το ζήτημα να μην μπορεί να εφαρμοστεί και από άλλες χώρες, ή με άλλης εθνικότητας ενδιαφερομένους. Η ναυπηγική ιδέα αποκλίνει από τον κλασικό τρόπο θεώρησης του υπό ναυπήγηση



πλοίου και εστιάζεται στη βελτιστοποίηση της ναυπηγούμενης σειράς πλοίων, κατά παρεμφερή τρόπο με αυτόν που ισχύει στην παραγωγή αεροπλάνων και, λιγότερο, αυτοκινήτων. Κατά συνέπεια, ακόμα και αν θέλαμε να περιορίσουμε την εφαρμογή αυτής της προσέγγισης στον τρόπο παραγωγής πλοίων στην Ελλάδα, αυτό θα ήταν αδύνατον.

Icepronav developed range of modularised ships



■ Multipurpose cargo vessels

- 4500 dwt
- 5000 dwt
- 5500 dwt

■ Tankers

- 6500 dwt
- 7000 dwt
- 7500 dwt



26/03/2005

10

Η μηχανική εταιρεία που θα βρει τα χρήματα για να χρηματοδοτήσει το υπόλοιπο της ίδιας συμμετοχής στη θυγατρική;
Η μηχανική εταιρεία θα πωλήσει τις μετοχές της σε επενδυτές. Ήδη υπάρχει έκφραση ενδιαφέροντος από εταιρείες που θέλουν να πωλήσουν εξοπλισμό στα πλοία, ιδιωτικούς επενδυτές, εταιρείες λίζινγκ και άλλους χώρους. Θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι η προσέλκυση επενδυτικού ενδιαφέροντος θα είναι το μικρότερό μου πρόβλημα, μια και όπως καταλαβαίνετε, τα έσοδα της εταιρείας από ενοικίαση πλοίων και από υπεραξίες προβλέπονται σημαντικά. Ήδη καταρτίζεται ένα λεπτομερές business plan, που θα βοηθήσει τους ενδιαφερομένους να καταλάβουν πώς θα λειτουργήσει το σύστημα στην πράξη.

Ποτέ θα υπάρξουν νεότερα γι' αυτή την τόσο ενδιαφέρουσα εξέλιξη;

Τα νεότερα ήδη τρέχουν. Η ICEPRONAV (το ναυπηγικό ινστιτούτο ναυπηγικών ερευνών της Ρουμανίας, που έχει αγοραστεί από Άγγλους) έχει ήδη δοκιμάσει στις λεκάνες της μοντέλα του 7.500 τύπου στις διάφορες μορφές του - ως δεξαμενόπλοιο, ως φορτηγό, ως χημικό, ως πολλαπλών χρήσεων- με πολύ καλά αποτελέσματα. Έχω λάβει ήδη επιστολές προθέσεως για ναυπήγηση τεσσάρων πλοίων και αναμένω επιβεβαιώσεις για άλλα οκτώ. Ήδη, με άλλα λόγια, έχει συμπληρωθεί η πρώτη ομάδα πλοίων και εξετάζεται το ενδεχόμενο να είναι και η δεύτερη στους 7.500 τόνους.

Εκκρεμούν βεβαίως πάρα πολλά θέματα διαδικαστικού χαρακτήρα, ένα εκ των οποίων είναι η ακριβής κοστολόγηση των προς ναυπήγηση πλοίων ώστε να μπορέσει ο κάθε ενδιαφερόμενος να κάνει τους δικούς του λογαριασμούς εν

σχέσει με το μίσθωμα που θα διαπραγματευτεί. Ακριβή νούμερα θα έχουμε προ των διακοπών φέτος.

Θα υπάρξει δυνατότητα συμμετοχής από πλευράς ελληνικών ναυπηγείων;

Πιστεύω πως ναι, αρκεί να υπάρξει η αναγκαία κινητοποίηση εκ μέρους τους. Αυτό είναι μια άσκηση που χρειάζεται φαντασία και εστίαση στην ελαχιστοποίηση του κόστους ώστε να ωφεληθεί ο ενδιαφερόμενος. Όλη η προσπάθεια σχεδιάστηκε για να καταστεί δυνατή η αντικατάσταση του στόλου και όχι για να παραχθούν ακριβά πλοία. Προειδοποιώ το χώρο των ναυπηγείων ότι θα χρειαστεί να βάλουν τα δυνατά τους.

Θα είναι απαραίτητες οι γνωστές refund guarantees;

Ασφαλώς ναι, αλλιώς δεν θα προσέλθουν οι τράπεζες.

Έχουν δείξει ενδιαφέρον ελληνικές τράπεζες;

Χωρίς να θέλω να μπω σε λεπτομέρειες, ναι, και αυτές είναι περισσότερες από τρεις. Το ενδιαφέρον δεν έχει λάβει συγκεκριμένη μορφή επί του παρόντος μεν, αλλά κατευθύνεται τόσο προς χρηματοδότηση των νεοκατασκευών όσο και προς συμμετοχή στο κεφάλαιο της μηχανικής εταιρείας.

Ευχαριστώ πολύ, κ. καθηγητά, γι' αυτή την κουβέντα και εύχομαι να προχωρήσουν τα θέματα όπως τα έχετε σχεδιάσει για το καλό του ελληνικού πλοίου.

Ευχαριστώ τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» για τη φιλοξενία.



GREEN STAR
RINA
DESIGN
CLEAN SEA CLEAN AIR

WORKING FOR SHIPPING AND ENVIRONMENT

The Green Star Design logo identifies ships which are designed, constructed and operated in such a way as to ensure maximum respect for the environment.

The Green Star Design logo will give passengers an assurance that the ship on which they are sailing through areas of outstanding natural beauty is helping to maintain the cleanliness of the air and seas.

Together for excellence.

REGISTRO ITALIANO NAVALE (HELLAS) LTD 47-49, Akti Miaouli str, 185 36 Piraeus - Greece,
Tel: +30 210 4292144, Fax. +30 210 4292950, E-mail : Piraeus.Office@rina.org



RINA

www.rina.org



Η πορεία των νηογνωμόνων στην ελληνική αγορά

Το ρόλο των νηογνωμόνων στην ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών, τις απαιτούμενες αλλαγές στο ρυθμιστικό πλαίσιο σχετικά με την τεχνολογία, αλλά και τη σχέση τους με τα ναυπηγεία, σχολιάζουν εκλεκτοί αρθρογράφοι, ενώ οι κορυφαίοι νηογνώμονες παρουσιάζουν τα στοιχεία τους αναφορικά με την πορεία τους στην ελληνική αγορά.



Ριζικές αλλαγές θα πρέπει να γίνουν στο υφιστάμενο ρυθμιστικό πλαίσιο που αφορά τη ναυτιλιακή τεχνολογία, προκειμένου να υπάρξει περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου, όπως επισήμανε ο κ. Βασίλης Παπαχρηστίδης κατά τη διάρκεια συνεδρίου της Ένωσης Ναυπηγών και Μηχανικών, που πραγματοποιήθηκε στις 13 Μαΐου στην Αθήνα.

Απαιτούμενες αλλαγές
στο ρυθμιστικό πλαίσιο
που αφορά την τεχνολογία



> Του Βασίλη Παπαχρηστίδη
Chairman Hellenic Steamship Corp.

Σύμφωνα με τον κ. Παπαχρηστίδη, η πρώτη αλλαγή αφορά τους νηογνώμονες. «Δεν θα κατακρίνουν τον πολυσυζητημένο ρόλο που διαδραματίζουν οι νηογνώμονες στα ναυτικά ατυχήματα και για τον ανεπαρκή σχεδιασμό και τα στάνταρ της ναυπήγησης. Έχω ήδη καταδικάσει, όποτε μου δόθηκε η ευκαιρία, τις πραγματικά κατακριτέες πρακτικές που υπάρχουν, ιδίως στη ναυπήγηση. Ωστόσο, θα πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι το σύστημα μέσα στο οποίο υποχρεώνονται να λειτουργούν οι νηογνώμονες, τους καταδικάζει να ανταγωνίζονται ο ένας τον άλλον με το να υποβαθμίζουν, αντί να βελτιώνουν, τα πρότυπα. Οι νηογνώμονες έχουν υπό την εποπτεία τους τα μεγαλύτερα εθνικά ταλέντα που υπάρχουν στη βιομηχανία.

»Χαραρίζουμε αυτά τα ταλέντα μέσω μιας τραγικά μυωπικής διανομής του ρόλου των νηογνώμωνων. Θα πρέπει να απαλλαγούν από τα δεσμά των ναυπηγείων και των πλοιοκτητών εάν θέλουν να διαφυλάξουν σωστά τα στάνταρ με τα οποία κατασκευάζονται και λειτουργούν τα πλοία. Ο μόνος τρόπος επίτευξης αυτού είναι να διορίζονται, να πληρώνονται από τους ασφαλιστές θαλασσιών ασφαλίσεων και να λογοδοτούν σε αυτούς -ή ακόμα και τον ίδιο τον IMO-, σίγουρα όμως όχι από τα μέρη τη συμπεριφορά των οποίων πρέπει να αστυνομεύουν.

»Επίσης, νομίζω ότι το θέμα των ενοποιημένων κανονισμών θα απαιτήσει πιο έντονη ρυθμιστική ανάμιξη από αυτήν που σχεδιάζεται προς το παρόν. Ο ρόλος του IMO θα πρέπει να μη σταθεί μόνο στον ορισμό των στάνταρ, αλλά να επεκταθεί στην έγκριση των κανονισμών - όσο παράδοξο και αν μας φαίνεται αυτό σήμερα. Αλλιώς, υπάρχει ο κίνδυνος να επιβληθεί σειρά κανονισμών, οι οποίοι στην ουσία θα γελιοποιούν το σκοπό των ενοποιημένων κανονισμών», συμπλήρωσε ο κ. Παπαχρηστίδης.

«Μια άλλη άμεση ανάγκη για ρυθμιστικές πρωτοβουλίες έχει να κάνει με τη δέσμευση των ναυπηγείων. Είναι εντελώς αδιανόητο ότι ένα πλοίο (η ποιότητα και ο χρόνος υπηρεσίας του οποίου επηρεάζουν άμεσα την ανθρώπινη ζωή και το περιβάλλον) θα πρέπει να λαμβάνει εγγύηση ναυπηγείου η οποία είναι μικρότερη από αυτή που δίνεται για τις τηλεοράσεις ή τις κοινές οικιακές συσκευές. Αυτή η αφόρητη κατάσταση έχει ελάχιστες πιθανότητες να διορθωθεί χωρίς αποφασιστική ρυθμιστική παρέμβαση. Κατά τη γνώμη μου, ο IMO θα πρέπει να εξουσιοδοτήσει εγγυήσεις τουλάχιστον πέντε ετών (αν όχι δέκα),

επιβάλλοντας με τον τρόπο αυτό τον έλεγχο σε μια από τις βασικές πηγές μελλοντικών ναυτικών ατυχημάτων - τα ναυπηγεία».

Μια άλλη αναγκαία παρέμβαση για την ανάπτυξη της ναυτιλιακής τεχνολογίας έχει να κάνει με τη δρομολόγηση των πλοίων και τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας, ανέφερε ο κ. Παπαχρηστίδης. «Εδώ, η τεχνολογία (και μεγάλο μέρος του εξοπλισμού) που μιμείται αυτό που ισχύει για την αεροπορία, ήδη υπάρχει: η διασφάλιση ότι τα πλοία δεν θα συγκρουστούν ή δεν θα προσεράξουν ποτέ -εκτός από περιπτώσεις μηχανικής βλάβης- με το να καθορίζονται διαδρομές και να ελέγχεται (όχι μόνο να παρακολουθείται) η πλοήγηση στα λιμάνια και στις περιορισμένες θαλάσσιες οδούς. Η παράλογη άρνησή μας να ακολουθήσουμε αυτό που ισχύει στις εναέριες μεταφορές, ασκεί αδικαιολόγητες πιέσεις στους ναυτικούς και τους αναγκάζει να δράσουν όπως οι ναυτικοί του Nagasaki Spirit, του British Trent και άλλων.

»Υπάρχουν πολλοί άλλοι τομείς, στους οποίους το ρυθμιστικό πλαίσιο είτε είναι ανεπαρκές ή εμποδίζεται από τα κράτη λιμένων για πολιτικούς λόγους. Παραδείγματα αυτού μπορούμε να δούμε στο δίλημμα σχετικά με τους λιμένες καταφυγής και στην ποινικοποίηση της θαλάσσιας ρύπανσης και των ατυχημάτων.

»Πολλές από τις κυβερνητικές πρωτοβουλίες που λαμβάνονται στο πλαίσιο μυωπικών πολιτικών, περνούν μέσω μονομερών ή τοπικών δράσεων. Η ειρωνεία είναι ότι οι πρωτοβουλίες αυτές έρχονται από τα μέρη εκείνα από τα οποία ζητούμε καθοδήγηση: τις ΗΠΑ και την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο IMO είναι το μόνο νόμιμο φόρουμ για την προώθηση κανονισμών για τη ναυτιλία. Οι συνεχείς προσπάθειες για υπονόμευση του ρόλου και του κύρους του Οργανισμού είναι εξαιρετικά επιζήμιες για την ανάπτυξη ασφαλέστερης και πιο αποτελεσματικής ναυτιλίας. Τα κράτη λιμένων θα πρέπει να αποφύγουν τον πειρασμό των μονομερών ή τοπικών πρωτοβουλιών και να αρχίσουν να συνεισφέρουν θετικά στην πολύπλευρη διαδικασία, επικυρώνοντας τις συνθήκες που έχουν υπογράψει, τηρώντας τις δεσμεύσεις τους στο πλαίσιο αυτών των συνθηκών και προσπαθώντας να βοηθήσουν τον IMO να αποκτήσει τη δύναμη που χρειάζεται για την επιβολή αυτών των συνθηκών.

«Αναλογιζόμενοι την "τεχνολογία" με την οποία ρυθμίζουμε τη ναυτιλία», συνέχισε ο κ. Παπαχρηστίδης, «θα πρέπει να προσέξουμε ένα ση-



μείο. Τα μεγαλύτερα εμπορικά κράτη του κόσμου βρίσκονται στο στάδιο της οικονομικής ανάπτυξης. Τα αναπτυσσόμενα κράτη έχουν πολύ διαφορετικές -πολλές φορές πιο βασικές- ανάγκες από τα ανεπτυγμένα κράτη. Δεν θα πρέπει να επιτρέψουμε, η επιδίωξη των κοινωνικών αγαθών να έλθει σε σύγκρουση με τις νόμιμες οικονομικές επιδιώξεις του αναπτυσσόμενου κόσμου. Η ναυτιλία, ως μία από τις ελάχιστες πραγματικά παγκόσμιες βιομηχανίες που συνδέουν τον ανεπτυγμένο με τον αναπτυσσόμενο κόσμο, έχει μια μοναδική ευθύνη να κατανοήσει τα θέματα που αφορούν το διάλογο Βορρά - Νότου και να γεφυρώσει το χάσμα μεταξύ των πλούσιων και των φτωχών κρατών. Η ανάγκη για επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των οικονομικών και των κοινωνικών αγαθών είναι το τελευταίο σύνορο, όπου είναι απαραίτητη η εφαρμογή μακροπρόθεσμων τεχνολογιών. Αυτό περιλαμβάνει πιο προκλητικές εργασίες, εργασίες τις οποίες οι περισσότεροι από εμάς δεν έχουμε ακόμα αναλογιστεί, πόσω μάλλον να έχουμε εφαρμόσει οι ίδιοι. Αυτές οι εργασίες είναι:

- Πρώτον, ο ποσοτικός προσδιορισμός της αξίας των κοινωνικών αγαθών (π.χ. ένα κυβικό μέτρο καθαρού νερού) προκειμένου οι συναλλαγές οικονομικών αγαθών να είναι πιο ενημερωμένες και
- Δεύτερον, η επίτευξη διεθνούς ομοφωνίας αναφορικά με τη σχετική αξία των κοινωνικών και των οικονομικών αγαθών.

Αυτό μπορεί να είναι ακατανόητο, ωστόσο είναι ένα πρόβλημα τεράστιας πολιτικής σημασίας και κρύβεται κάτω από την επιφάνεια των περισσότερων ρυθμιστικών θεμάτων που συζητούνται σήμερα. Και αυτός είναι ένας ακόμα λόγος για τον οποίον οι κανονισμοί θα πρέπει να καταρτίζονται πολυμερώς και όχι με τοπικά μέσα, και γιατί ο IMO και όχι η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι το μόνο λογικό φόρουμ για τέτοιες συζητήσεις».



Δύο αντιδιαμετρικά αντίθετες απόψεις φαίνεται να διαμορφώνονται σχετικά με τους νηογνώμονες και το ρόλο που παίζουν στην ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών.

Νηογνώμονες: Σωτήρες ή αποδιοπομπαίοι τράγοι;



> Του Χ. Ν. Ψαραύτη,
καθηγητή ΕΜΠ

Η πρώτη άποψη είναι ότι οι νηογνώμονες ήταν, είναι και θα είναι ο βασικός πυλώνας της αριστείας όσον αφορά στην ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και η αιχμή του δόρατος για οποιαδήποτε προσπάθεια συνεχούς βελτίωσης της κατάστασης. Η θέση αυτή υποστηρίζεται προφανώς κατ' αρχήν από τους ίδιους τους νηογνώμονες και τεκμηριώνεται με διάφορα στοιχεία, ποσοτικά και ποιοτικά.

Ως παράδειγμα, σύμφωνα με την αμερικανική ακτοφυλακή, η οποία κατά γενική ομολογία είναι από τις πιο αυστηρές όσον αφορά το port state control στον κόσμο, το ποσοστό κρατήσεων πλοίων στα αμερικανικά λιμάνια για λόγους που οφειλόταν στο νηογνώμονα μειώθηκε από 20 το 2002 σε 15 το 2003. Επίσης, 92% των αφίξεων στις ΗΠΑ πέρυσι αφορούσαν πλοία των οποίων οι νηογνώμονες είχαν μηδενικό σκορ στο αμερικανικό σύστημα βαθμολόγησης, όπου μηδέν σημαίνει ποσοστό κράτησης λιγότερο από 0,5% στα τρία χρόνια 2001-2003. Από τους γνωστούς νηογνώμονες, ο ABS είχε ποσοστό κρατήσεων 0,03%, το Lloyds Register 0,1%, το Bureau Veritas 0,2% ενώ το RINA και ο Κινεζικός Νηογνώμονας δεν είχαν καμία κράτηση! Με μία μόνο εξαίρεση, όλα τα μέλη του IACS είχαν ποσοστό κάτω από 0,5% στο διάστημα αυτό.

Υπενθυμίζουμε ότι, αν και τα μέλη του IACS είναι μόνο 10 από τους περίπου 50 νηογνώμονες που υπάρχουν στον κόσμο, το τονάζ που εκπροσωπούν είναι περίπου το 94% του παγκόσμιου τονάζ. Άρα η συντριπτική πλειοψηφία του παγκόσμιου στόλου φαίνεται να είναι σε καλά χέρια.

Ένα άλλο στοιχείο που επίσης προβάλλεται ως υποστηρικτικό της θετικής εικόνας των νηο-

γνώμωνων, είναι η προσπάθεια εναρμόνισης των κανονισμών τους για tankers και bulk carriers. Πράγματι, το γεγονός ότι οι κανονισμοί των νηογνώμωνων είναι διαφορετικοί από νηογνώμονα σε νηογνώμονα έχει κατακριθεί από πολλούς ότι επεκτείνει τον εμπορικό ανταγωνισμό μεταξύ των νηογνώμωνων και ως προς τους κανονισμούς, με αποτέλεσμα το ενδεχόμενο διολίσθησης των προδιαγραφών των πλοίων σε επικίνδυνα επίπεδα.

Όντως, το ABS, το Lloyds Register και το DNV (που αποτελούν το επονομαζόμενο LAN, την αφρόκρεμα του IACS) έχουν ξεκινήσει ένα φιλόδοξο πρόγραμμα διατύπωσης κοινών κανονισμών για δεξαμενόπλοια, το περιβόητο «joint tanker project». Άλλοι νηογνώμονες όπως το A3 group (Ιαπωνικός, Κορεατικός και Κινεζικός Νηογνώμονες), το group Unitas (Bureau Veritas, RINA και Germanischer Lloyd) και ο Ρωσικός Νηογνώμονας εργάζονται για κοινούς κανονισμούς στα bulk carriers.

Ο δρόμος για την εναρμόνιση ίσως είναι μακρύς. Πρόσφατα ακούστηκε ότι υπάρχει κάποια καθυστέρηση στην υιοθέτηση αυτών των κοινών κανονισμών από τον IACS, με την έννοια ότι απαιτούνται άλλοι 4 μήνες για μελέτη του πρώτου σχεδίου των κανονισμών αυτών μέχρι να ετοιμαστεί το δεύτερο σχέδιο. Το πλάνο είναι οι κανονισμοί αυτοί να εγκριθούν μέσα στο έτος και να ισχύσουν από 1ης Ιανουαρίου 2006. Εν τω μεταξύ, με την καθυστέρηση οι πλοιοκτήτες που έχουν ήδη ξεκινήσει ναυπηγήσεις αναρωτιούνται ποιοι κανονισμοί άραγε θα ισχύουν για τα πλοία τους;

Και εδώ είναι που αρχίζουν και τίθενται και ορισμένα ερωτήματα, που δεν είναι και τόσο θετικά για τους νηογνώμονες. Ως παράδειγμα, γιατί μόνο τρεις νηογνώμονες ασχολούνται με

τους κανονισμούς των tankers; Είναι σίγουρο ότι οι υπόλοιποι θα συμφωνήσουν; Ή μήπως τελικά, αντί να έχουμε εναρμονισμένους κανονισμούς για όλους, τελικά θα καταλήξουμε με τους κανονισμούς του LAN και με τους κανονισμούς των υπολοίπων; Αν γίνει κάτι τέτοιο, θα είναι μια τρύπα στο νερό. Μερικοί μάλιστα λένε ότι η ιδέα των κοινών κανονισμών δεν είναι καλή, καθώς με τα «goal based standards» που προωθεί ο IMO (μια άλλη ιδέα που δεν είναι καθόλου σαφές πού θα καταλήξει) οι κανονισμοί έτσι κι αλλιώς θα αλλάζουν, και μάλιστα πιθανώς προς άλλη κατεύθυνση!

Και ερχόμαστε τώρα στην αντιδιαμετρική άποψη που υπάρχει για τους νηογνώμονες, ότι αυτοί έχουν σοβαρή ευθύνη για τη συνεχή και επικίνδυνη διολίσθηση των προδιαγραφών των πλοίων, άρα και της πορείας της θαλάσσιας ασφάλειας γενικά. Σύμφωνα με την άποψη αυτή, το σύστημα των νηογνώμωνων είχε πάντα σοβαρά και εγγενή προβλήματα, συνδυάζοντας την άμεση οικονομική εξάρτηση των οργανισμών αυτών από εκείνους για τους οποίους γίνονται οι κανονισμοί (δηλαδή τους εφοπλιστές) με σκληρό εμπορικό ανταγωνισμό για το ποιος θα εισπράξει το εισόδημα αυτό. Αν σ' αυτό προσθέσει κανείς την ικανότητα των ναυπηγείων (που πληρώνουν τους νηογνώμονες στο στάδιο της κατασκευής) να μεταβάλλουν ή να παρακάμπτουν τους κανονισμούς συνεχώς προς χαμηλότερα standards για λόγους συμπίεσης του κόστους, τότε η πορεία είναι σαφώς ανησυχητική. Στο άρθρο «The down ratchet and the deterioration of tanker newbuilding standards» οι Devanney και Kennedy περιγράφουν λεπτομερώς πώς ακριβώς λειτουργεί ο φαύλος αυτός κύκλος για τη ναυπήγηση δεξαμενοπλοίων. Είναι ένα άρθρο





όχι ευρέως γνωστό, αλλά εξαιρετικά ενδιαφέρον και προκλητικό για όσους ασχολούνται με το αντικείμενο.

Σύμφωνα με τη δυσμενή αυτή άποψη για τους νηογνώμονες, αυτοί διοικούνται από επιχειρηματίες που πρώτο στόχο έχουν τη διατήρηση του εμπορικού μεριδίου τους στην αγορά και κατόπιν έρχονται όλα όσα έχουν σχέση με τη θαλάσσια ασφάλεια. Μπορεί να είναι ή να μην είναι έτσι. Είναι πάντως γεγονός ότι η αίγλη του

είχαν ρυμουλκήσει το πλοίο σε κάποιο λιμάνι καταφυγής προτού κοπεί στα δυο.

Γιατί άραγε ένα ναυπηγείο να μην μπορεί να δώσει πάνω από ένα έτος εγγύηση για τα πλοία που φτιάχνει, όσο δηλαδή έχει κάποιος όταν αγοράζει μια τοστιέρα; Μήπως επειδή τα πλοία φτιάχνονται με τόσο χαμηλές προδιαγραφές, ώστε κανένα ναυπηγείο δεν θέλει να αναλάβει αυτή την υποχρέωση; Γιατί να μην έχει ο κατασκευαστής την υποχρέωση να φτιάχνει πλοία υψηλής ποιότητας και να εγγυάται γι' αυτή; Κάτι τέτοιο είναι εκ των ων ουκ άνευ στις αεροπορικές μεταφορές. Ερωτήματα δύσκολα, αλλά κάποιος πρέπει να απαντήσει σ' αυτά. Στην εξαιρετική ομιλία του στο πρόσφατο συνέδριο του SNAME, ο κ. Βασίλης Παπαχρηστίδης έθεσε το δάκτυλο επί τον τύπο των ήλων, λέγοντας, μεταξύ άλλων, ότι το όλο κανονιστικό πλαίσιο στις θαλάσσιες μεταφορές θα πρέπει να αναμορφωθεί ριζικά, με τον IMO να επιβάλλει υποχρεωτική πενταετή (ή ακόμη και δεκαετή) εγγύηση στις ναυπηγήσεις πλοίων.

Σε μια ενδεχόμενη αναμόρφωση του όλου πλαισίου, κάποιος χωρίς παρωπίδες που δεν θέλει να επανεφεύρει τον τροχό, βλέπει δεξιά και αριστερά του για παραδείγματα. Είναι κοινώς γνωστό ότι οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ένα πλαίσιο λειτουργίας και κανονισμών αρκετά διαφορετικό από εκείνο των αεροπορικών, των οποίων το υψηλό επίπεδο ασφάλειας είναι παράδειγμα προς μίμηση. Άρα στην αναζήτηση τρόπων βελτίωσης της θαλάσσιας ασφάλειας, είναι επιβεβλημένο να εξετάσει κανείς τις αεροπορικές μεταφορές και να αναζητήσει ποια από τα χαρακτηριστικά, που υπάρχουν εκεί, θα μπορούσε να μεταφέρει στις θαλάσσιες.

Όντως, είναι ενδιαφέρον να παρατηρήσει κάποιος ότι, σε αντίθεση με τις θαλάσσιες, οι αε-

ροπορικές μεταφορές:

1. Διαθέτουν ένα πολύ αυστηρό σύστημα κεντρικού έλεγχου της εναέριας κυκλοφορίας.
2. Έχουν πολύ μεγαλύτερη τυποποίηση στην κατασκευή αεροπλάνων και εξοπλισμού.
3. Έχουν πολύ αυστηρότερες διαδικασίες εκπαίδευσης και πιστοποίησης προσωπικού.
4. Δίνουν πολύ περισσότερη σημασία στην πρόληψη των ατυχημάτων.
5. Απολαμβάνουν πολύ μεγαλύτερων χρονικών εγγυήσεων σε αεροπλάνα και εξοπλισμό.
6. Δεν κατατράχονται από όρια ηλικίας στην απόσυρση αεροπλάνων.
7. Δεν έχουν να συμμορφωθούν με ένα λαβύρινθο ανομοιομορφων κανονισμών νηογνομώνων!

Θα μπορούσε βεβαίως κάποιος να προσθέσει το αυτονόητο, ότι στις αεροπορικές μεταφορές δεν υπάρχουν νηογνώμονες. Αυτό δεν σημαίνει αναγκαστικά ότι σε μια πιθανή μετεξέλιξη του όλου πλαισίου της ναυτιλίας οι νηογνώμονες θα εκλείψουν. Αλλά σε μια εποχή με αυξημένες προκλήσεις, στο ερώτημα με ποιον τρόπο η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα θα ανταποκριθεί στις προκλήσεις αυτές, η απάντηση είναι ότι καμία εναλλακτική λύση δεν πρέπει να αποκλεισθεί εκ προοιμίου!

Το ερώτημα ποιες συγκεκριμένα θα είναι οι αλλαγές αυτές, εάν και πότε αυτές θα γίνουν, και ποιος θα είναι ο ρόλος των νηογνομώνων σ' αυτές, εάν βέβαια υπάρχει τέτοιος, είναι μέχρι στιγμής αναπάντητο.



IACS έχει τρωθεί σοβαρά από διάφορα περιστατικά όπως τα «Erika» (RINA) και «Prestige» (ABS). Και τα δύο αυτά ατυχήματα αποδίδουν ευθύνες στους νηογνώμονες. Το ABS αυτή τη στιγμή αντιμετωπίζει αγωγή κοντά στο 1 δισεκατομμύριο δολάρια από την Ισπανία, για ζημιές που προκλήθηκαν από την οικολογική καταστροφή. Βέβαια, το ABS αποποιείται πάσα ευθύνη για το συγκεκριμένο ατύχημα, επιρρίπτοντάς την καθαρά στις ισπανικές αρχές, στις οποίες καταλογίζει ότι θα μπορούσαν να είχαν περιορίσει τις επιπτώσεις του ατυχήματος αν

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





Οφείλω από την αρχή να ομολογήσω ότι υπάρχουν πολλοί απείρως ικανότεροι εμού να θίξουν θέματα σχετικά με τους νηογνώμονες. Και αν δέχθηκα να γράψω το παρόν άρθρο, είναι διότι αισθάνομαι ότι, με την ιδιότητα του μεσίτη ναυπηγήσεων πλοίων και το πλήθος των σχετικών εμπειριών μου κατά τα τελευταία 36 χρόνια, ίσως μπορώ έγκυρα να φωτίσω κάποιο λεπτό σημείο του όλου ζητήματος, εκείνο της σχέσης μεταξύ νηογνωμόνων και ναυπηγών.

Νηογνώμονες & Ναυπηγεία



> Του Γ. Μπάνου,
αντιπροέδρου
της George Moundreas & Co.

Οι παλαιότεροι ασφαλώς θα θυμούνται ότι οι νηογνώμονες είχαν δομή κρατικού (κυβερνητικού) μη κερδοσκοπικού ιδρύματος, στην ουσία ενός υποκατάστατου μιας κρατικής υπηρεσίας που, αν δεν είχε τη μορφή της τελευταίας, τούτο μάλλον γινόταν για να αποφευχθούν γραφειοκρατικές αγκυλώσεις. Τούτο βεβαίως συχνά σήμαινε κάποια αδιαφορία στην κερδοφορία και την ανάγκη κρατικής επιχορήγησης. Τα τελευταία χρόνια όμως (και οι ιδέες περί παγκοσμιοποίησης δεν είναι τελείως αμέτοχες σε αυτό) παρατηρήθηκε η έντονη τάση, τρόπον τινά, ανεξαρτητοποίησης των νηογνώμωνων από την κυβερνητική κηδεμονία και προστασία και μετατροπής τους, χωρίς, στο μέτρο του δυνατού, αυτό να θίξει την αυθεντία και το κύρος τους, σε νομικά πρόσωπα οικών ειδικού δικαίου με επιχειρηματική δράση, ει δυνατόν εμπνεόμενη από, και στηριζόμενη σε ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Ευκόλως νοείται ότι μια τέτοια εξέλιξη συνεπφέρει την ανάγκη οργάνωσης δημοσίων σχέσεων και προσέλκυσης «πελατείας» προκειμένου, μέσω της αύξησης του αριθμού των πλοίων προς ταξινόμηση, να επιτευχθεί το επιδιωκόμενο οικονομικό αποτέλεσμα. Τούτο βεβαίως σημαίνει: 1) Την πρόσληψη ειδικών περί τις δημόσιες σχέσεις, 2) καλύτερη οργάνωση και επέκταση των υπηρεσιών σε γεωγραφική και ποιοτική βάση, 3) ανταγωνιστικές τιμές για μελέτες, εγκρίσεις, επιθεωρήσεις κ.λπ. και 4) κάποια «κατανόηση» απέναντι στον «πελάτη», στο μέτρο, βεβαίως, που αυτό δεν προσβάλλει βασικούς κανόνες ασφαλείας και, γενικά, την καλή τάξη.

Επιπροσθέτως, η νέα κατάσταση σαφώς υπογορεύει ακόμη πιο εκτεταμένη και αναβαθμισμένη οργάνωση των τοπικών επιτροπών με τη «στρατολόγηση» πολλών και «ηχηρών» ονομάτων του εφοπλισμού, πράγμα που α) προσδίδει κύρος σε αυτήν την ίδια την επιτροπή και β) ετοιμάζει «πελάτες» αφού, κατά βέβαιον τεκμήριο, σε αυτούς περιλαμβάνονται οι μελλοντικοί αγοραστές νεοετούτων πλοίων που, ό-

πως η πείρα δείχνει, θα αισθάνονταν άσχημα να παραγγείλουν πλοίο ταξινομημένο σε άλλο νηογνώμονα εκείνου, στην επιτροπή του οποίου μετέχουν.

Ανεξάρτητα όμως από τα προλεχθέντα, στην πράξη, η αρχική επιλογή του νηογνώμονος, βάσει του οποίου θα κατασκευαστεί το πλοίο και όπου συνήθως παραμένει σε όλη τη διάρκεια της ζωής του, ανήκει στο ναυπηγό. Ο ναυπηγός είναι εκείνος που θα σχεδιάσει το πλοίο και που θα ζητήσει από το νηογνώμονα την έγκριση των σχεδίων. Πολλοί ναυπηγοί, συνήθως οι πιο μεγάλοι, προβλέπουν για δύο ή και περισσότερους νηογνώμονες, επιτρέποντας έτσι την τελική επιλογή στον πλοιοκτήτη και μελλοντικό αγοραστή. Όταν όμως αυτό δεν συμβαίνει, είναι κάπως δύσκολο να γίνει αλλαγή με αίτημα του πελάτη, δεδομένου ότι κάθε αλλαγή σημαίνει πρόσθετα έξοδα που φυσικά βαρύνουν το κόστος κατασκευής και, κατά συνέπεια, τη ναυπηγική τιμή.

Αποτελεί, λοιπόν, ζωτικής σημασίας πρόβλημα ο τρόπος με τον οποίον ο νηογνώμων θα πείσει το ναυπηγό να επιλέξει εκείνον για την αρχική σχεδίαση του πλοίου και έγκριση των σχεδίων του. Και εκεί ακριβώς βρίσκεται το κλειδί της επιτυχίας εκάστου νηογνώμονος προκειμένου να προσελκύσει στη δική του ταξινόμηση όσο το δυνατό μεγαλύτερο αριθμό πλοίων. Απαιτείται «αρετή και τόλμη» προκειμένου να πεισθεί ο ναυπηγός, χωρίς παραχωρήσεις που υποβιβάζουν τις προδιαγραφές, να κάνει την επιλογή του.

Ας θεωρήσουμε τα πράγματα ψυχρά, χωρίς συναισθήματα, ανύπαρκτες ή ανίσχυρες αναφορές σε ιδανικά, πατριωτισμό και λοιπά ηχηρά. Ποια μπορεί να είναι τα κίνητρα στην επιλογή του ενός ή του άλλου νηογνώμονος εκ μέρους του ναυπηγού; Τι άλλο από 1) τη στενή συνάφεια, 2) το πιο αποτελεσματικό marketing, ζήτημα που συνδέεται και με την «αίγλη» που κάθε νηογνώμων σέρνει μαζί του, 3) την κατανόηση τεχνικών ή άλλων στοιχείων ή και δυσκολιών που τυχόν αντιμετωπίζει ο ναυπηγός στη διαδικασία της ανάπτυξης του δεδομέ-



νου project και 4) το κόστος των σχετικών θεωρήσεων και επιβλέψεων.

Γράφω τα παραπάνω και για έναν άλλο, πολύ συγκεκριμένο λόγο, που συνδέεται με την ιδιότητα του μεσίτη ναυπηγήσεων. Πολλοί νηογνώμονες, εκ των πλέον γνωστών και σεβαστών μέχρι και «τρίτοκοσμικών», με έχουν κατά καιρούς πλησιάσει με την προσδοκία ότι, με την ιδιότητα του μεσίτη, θα μπορούσα να επηρεάσω τον πελάτη πλοιοκτήτη-αγοραστή υπέρ αυτών. Σε όλους εξηγάω με ευγένεια πόσο δύσκολο και πόσο λεπτό εγχείρημα είναι για ένα μεσίτη να προβαίνει σε παρόμοιες ενέργειες. Αφ' ενός, λόγω των αντικειμενικών δυσχερειών που ήδη περιέγραψα, αφ' ετέρου, εκ του ενδεχομένου μια τέτοια ενέργεια να εκληφθεί εκ μέρους του πελάτη σαν μια προσπάθεια του μεσίτη του να προσπορισθεί οφέλη, οικονομικά ή άλλα, πέραν των μεσιτικών, εκ της πλευράς του νηογνώμονος.

Αν το γνωστό ρητό «η γυναίκα του Καίσαρα πρέπει... κ.λπ. κ.λπ.» έχει εφαρμογή σε πλήθος περιπτώσεων του βίου, στην περίπτωση του μεσίτη ναυτιλιακών συμβάσεων, και δη εκείνου που θέλει να παρεμβάλλεται σε πράξεις υψηλού επιπέδου που προαπαιτούν άκρα σοβαρότητα και εντιμότητα, ασφαλώς και έχει επηξημένη ισχύ και σπουδαιότητα...



Το μερίδιο αγοράς του Lloyd's Register

> Του Απ. Πουλοβασίλη, γενικού διευθυντή Lloyd's Register

Η τάση των Ελλήνων πλοιοκτητών τα τελευταία χρόνια για νέες κατασκευές γίνεται φανερή στη σταθερή μείωση που παρουσιάζει ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνικού στόλου.

Τον Ιανουάριο του 2004, για παράδειγμα, ο μέσος όρος ηλικίας του τελευταίου, όσον αφορά σε πλοία μεγαλύτερα από 1.000 GRT (ολική χωρητικότητα), ήταν 19,04 έτη, ενώ αντίστοιχα, τον Απρίλιο του 2004, ο μέσος όρος ηλικίας μειώθηκε στα 17,61 έτη. Ο Lloyd's Register,

στο πλαίσιο της μεταβολής αυτής, παρουσίασε ακόμη μεγαλύτερη μείωση, με το μέσον όρο των πλοίων που πιστοποιεί να βρίσκεται στα 16,36 έτη.

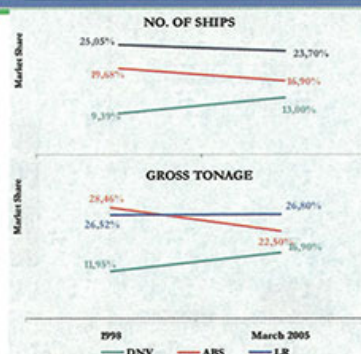
Επί πλέον, ο Lloyd's Register παραμένει στην κορυφή των νηογνώμονων στην Ελλάδα, με μερίδιο αγοράς, όσον αφορά σε ολική χωρητικότητα - GRT και σε πλοία μεγαλύτερα από 1.000 GRT, 27%, το οποίο αντιπροσωπεύει 25 εκατομμύρια GRT και 786 πλοία.

«Το πρόγραμμά μας για τις νέες κατασκευές εί-



ναι υγιές, με περισσότερα από 100 πλοία να αντιπροσωπεύουν συνολικά 5.04 εκατομμύρια GRT σε παραγγελίες από Έλληνες πλοιοκτήτες το μήνα Απρίλιο. Δεν προσπαθούμε, δηλαδή, μόνο να διατηρήσουμε το μερίδιό μας στην αγορά, αλλά συνεχώς να αναπτύσσουμε την επιχειρησιακή μας δραστηριότητα», υποστηρίζει ο κ. Απόστολος Πουλοβασίλης, γενικός διευθυντής του Lloyd's Register για τις περιοχές της Ανατολικής Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας στον Πειραιά.

Development during recent years Market share in Greece



Source: Union of Greek Shipowners GSCC March 2005

Present Status

Number of DNV ships : 434 (508 *)
Total GRT : 18,5 m (22,15 m *)

Greek Fleet (04.2005)

Number of ships : 3338
Total GRT : 109,4 M

*Own statistics

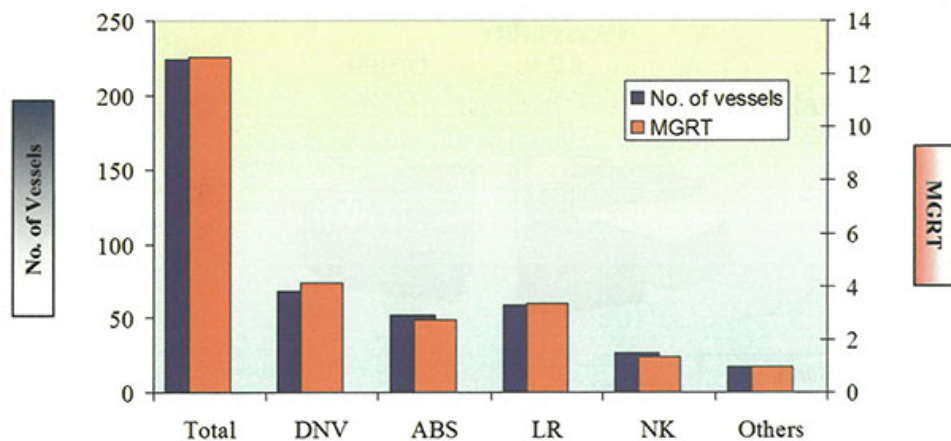
	1998		1999		2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	No.	GRT	No.	GRT	No.	GRT	No.	GRT	No.	GRT	No.	GRT	No.	GRT	No.	GRT
LR	803	22,46	784	23,08	811	23,1	848	26,39	828	26,77	836	28,96	883	32,3	793	29,4
ABS	631	20,93	613	22,23	633	23,6	636	26,85	588	25,01	573	24,70	554	23,9	565	24,6
DNV	301	9,39	337	10,61	389	13,3	436	16,26	438	16,17	424	16,64	416	16,1	434	18,5

REN1107 Presentation Greek Shipping Presentation: GSP 2005-05

MANAGING RISK



Greek Order Book (2005.04.01)



No. of Vessels	224	69	52	59	27	17
MGRT	12,63	4,17	2,75	3,4	1,35	0,96

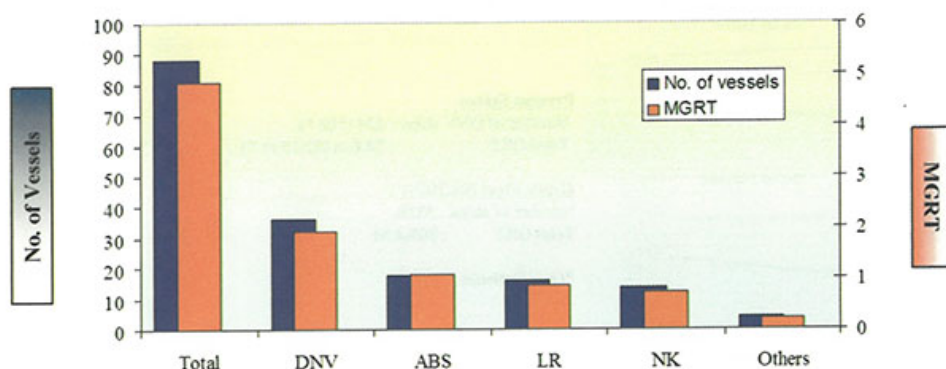
Source: DNV Newbuilding Orderbook

REN1107 Presentation Greek Shipping Presentation: GSP 2005-05

MANAGING RISK



Greek Newbuilding Orders during 2004



No. of Vessels	88	36	18	16	14	4
MGRT	4,85	1,93	1,09	0,87	0,75	0,21

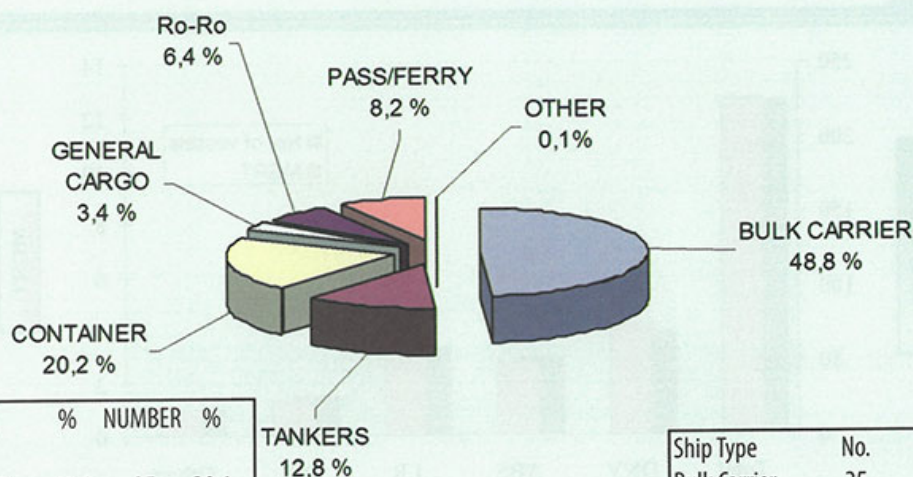
Source: DNV Newbuilding Orderbook

P23/0107 Presentation Greek Shipping Performance - Q3 2005-05

MANAGING RISK



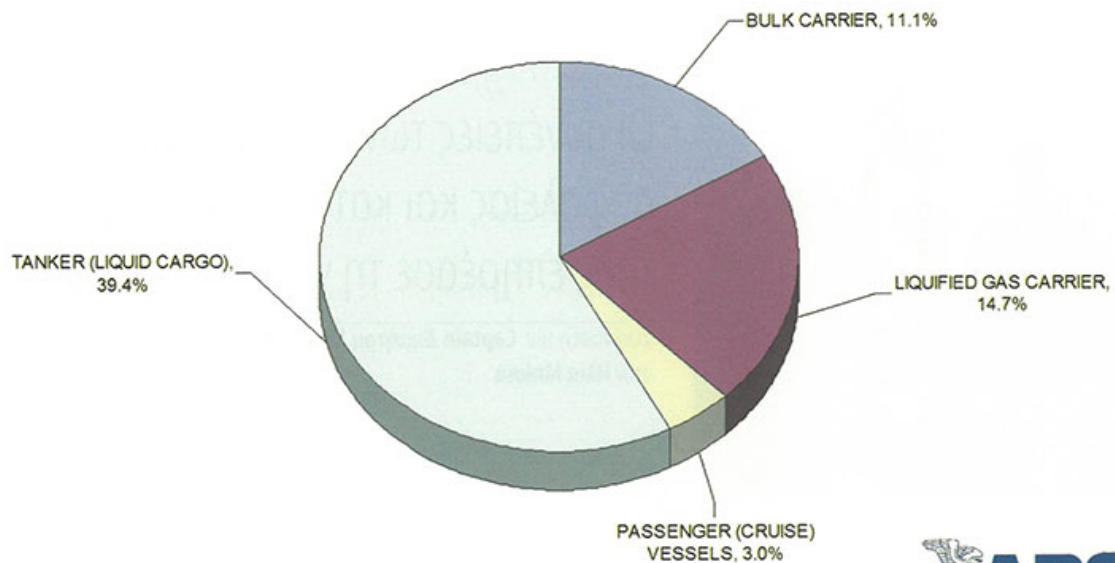
RINA GREEK FLEET (GT)



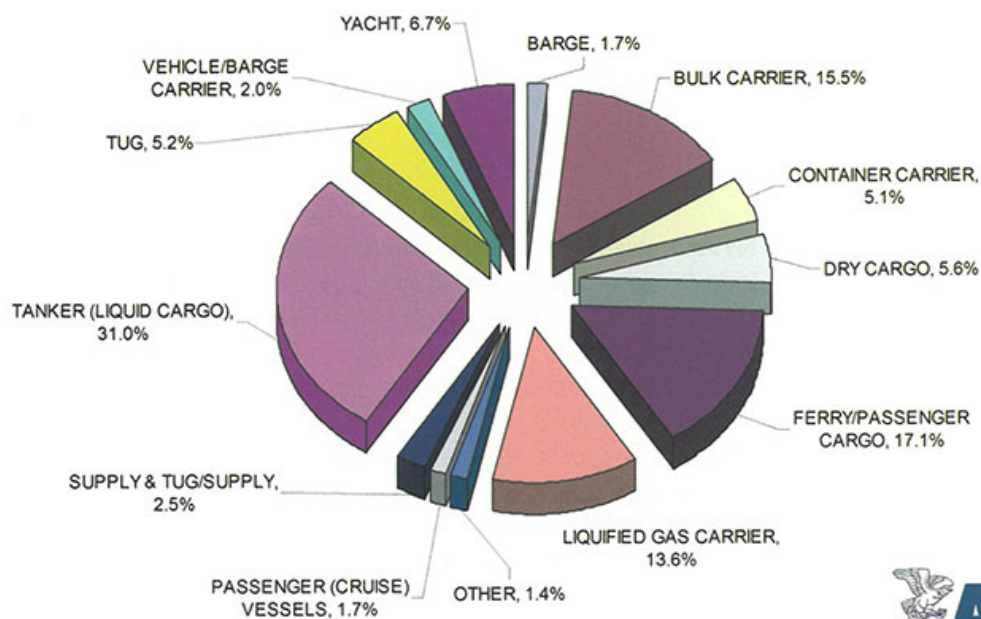
	GT	%	NUMBER	%
Bulk Carrier	979	48,8	25	30,1
Tankers	257	12,8	16	19,3
Cont.	405	20,2	14	16,9
General Cargo	69	3,4	7	8,4
Ro-Ro	129	6,4	9	10,8
Pass/Ferry	164	8,2	10	12,0
Other	2	0,1	2	2,4
TOT	2005		83	

Ship Type	No.	GT x 1000
Bulk Carrier	25	979
Tankers	16	257
Cont.	14	405
General Cargo	7	69
Ro-Ro	9	129
Pass/Ferry	10	164
Other	2	2
Total	83	2005

New Construction ABS Fleet for 2005 (25.2% of the Greek fleet)



Existing ABS Fleet from 2004 to May 2005 (19.9% of the Greek fleet)





5ο Ναυτιλιακό Συνέδριο «Navigator 2005»:

Οι συνέπειες των διεθνών κανονισμών ασφαλείας και κατά πόσον η εφαρμογή τους επηρέασε τη ναυτιλιακή βιομηχανία

Συνέντευξη του **Captain Δημήτρη Μπεζαντάκου**, Managing Director «Navigator» στον **Ηλία Μπίσια**

Με θεματολογία τις συνέπειες των διεθνών κανονισμών ασφαλείας και πόσο έχουν επηρεάσει τη ναυτιλία, το 5ο Ναυτιλιακό Συνέδριο «Navigator 2005» ανοίγει τις πύλες του για το κοινό της ναυτιλίας στις 29 Ιουνίου. Στη συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ν.Χ.» ο κ. Δημήτρης Μπεζαντάκος, Managing Director «Navigator», αναλύει τις ιδιαιτερότητες της οργάνωσης ενός συνεδρίου, τα θέματα που απασχολούν περισσότερο τη ναυτιλιακή κοινότητα, την πολυπλοκότητά τους και τον τρόπο προσέγγισής τους, υποστηρίζοντας ότι παρά την εξέλιξη της τεχνολογίας για κάποιες συμφωνίες χρειάζεται να «σφίξουμε τα χέρια», και οι άνθρωποι της ναυτιλίας αυτό το έχουμε ανάγκη.

Τον περασμένο μήνα διεξήχθησαν στην Αθήνα τέσσερα συνέδρια με ναυτιλιακή θεματολογία. Θεωρείτε ότι τα συνέδρια με αυτό το γνωστικό αντικείμενο ωφελούν τους ακροατές - επισκέπτες ή είναι απλώς ένας δίαυλος επικοινωνίας μεταξύ των μελών και των φορέων της ναυτιλίας;

Πιστεύω ότι αυτού του είδους οι διοργανώσεις με το συγκεκριμένο γνωστικό αντικείμενο αποτελούν αναμφισβήτητα εκπληκτικές ευκαιρίες ανταλλαγής απόψεων και αποσαφήνισης θεμάτων γενικότερου ναυτιλιακού ενδιαφέροντος, δίδοντας τη δυνατότητα τεκμηρίωσης των αναλυόμενων θεμάτων. Στη συνέχεια τα συμπεράσματα των διοργανώσεων - που αρχικά εθεωρήθησαν απλοί δίαυλοι επικοινωνίας - γίνονται Γνώση για τους εμπλεκόμενους με τη ναυτιλία φορείς.

Αυτό που θα ήθελα να υπογραμμίσω ύστερα από πεντάχρονη εμπειρία διοργάνωσης των συνεδρίων της «Navigator» είναι πως παρόμοιες διοργανώσεις απαιτούν Γνώση - Εμπειρία - Συνέπεια και πάνω απ' όλα Αντοχή και Κουράγιο, λόγω τόσο της ιδιορρυθμίας των θεμάτων όσο και του πολυάσχολου των συμμετεχόντων. Έτσι, εύχομαι να διοργανώνονται όλο και περισσότερα συνέδρια ναυτιλιακής θεματολογίας, να

έχουν τη συμπαράσταση όλων μας, γιατί μόνο θετικά αποτελέσματα επιφέρουν από κάθε άποψη.

Αν και η θεματολογία του συνεδρίου αφορά την Ακτή Μιαούλη, εντούτοις το συνέδριο διεξάγεται εκτός των πειραιϊκών «πυλών»; Ποιοι είναι οι κυριότεροι λόγοι που δεν διοργανώνετε το συνέδριο στον Πειραιά;

Θα έλεγα χαριτολογώντας ότι «η θάλασσα δεν έχει τείχη», γι' αυτό παρότι η Ακτή Μιαούλη ήταν και εξακολουθεί να είναι συνώνυμη με τη ναυτιλία, αγαπάμε και τιμούμε όπου και όσο υπάρχουν θέματα σχετικά με τη θάλασσα. Ιδιαίτεροι λόγοι για τον τόπο διοργάνωσης του συνεδρίου δεν μπορώ να πω ότι υπάρχουν, εκτός από το γεγονός ότι το ξενοδοχείο Ledra Marriott αποτελεί λόγω θέσης κομβικό σημείο που εξυπηρετεί το ίδιο τους προερχόμενους τόσο από τα βόρεια ή νότια προάστια όσο και από τον Πειραιά και το κέντρο της Αθήνας, σημεία στα οποία δραστηριοποιούνται ναυτιλιακές εταιρείες, στελέχη των οποίων τιμούν το συνέδριο «Navigator» με την παρουσία τους.



Ποια θέματα φαίνεται να απασχολούν σήμερα περισσότερο τους επισκέπτες του συνεδρίου (νομοθεσία, πολιτική, οικονομία, χρηματοοικονομικά κτλ.);

Όσον αφορά τα εκάστοτε θέματα των συνεδρίων «Navigator», πρέπει να αναφέρω ότι προϋπάρχει το θέμα της απόφασης για τα συνέδρια, τόσο που αν δεν ήταν πραγματικά ένας μικροάθλος η διοργάνωση θα την επαναλαμβάναμε δις ή τρις του έτους λόγω των πολλών καίριων θεμάτων, τα οποία άπτονται του ενδιαφέροντος των επισκεπτών του συνεδρίου και βεβαίως και όλων των ανθρώπων που σχετίζονται με τη ναυτιλία, αλλά πρακτικοί λόγοι τούς εμποδίζουν τη συμμετοχή. Το φάσμα των θεμάτων που απασχολούν τους ανθρώπους της ναυτιλίας είναι ένα κράμα όλων αυτών που αναφέρατε και άλλων τόσων θα έλεγα, αφού η λειτουργία της ναυτιλιακής εταιρείας και ως εκ τούτου το ταξίδι του βαποριού εξαρτάται πάντα και από πολιτικούς παράγοντες, από την εκάστοτε νομοθεσία, από πολιτική αστάθεια ή σταθερότητα, από οικονομικούς δείκτες, τραπεζικές διευκολύνσεις, κανονισμούς λιμένων, ελέγχους και εκατό άλλους αστάθμητους παράγοντες. Δυστυχώς ή ευτυχώς, η ναυτιλία είναι ο σκληρότερος και ταυτόχρονα ο πιο ευαίσθητος χώρος.

Ποια αποσκοπείτε να είναι τα αποτελέσματα του φετινού συνεδρίου «Navigator 2005»; Θεωρείτε ότι θα είναι αντίστοιχα με τις τέσσερις προηγούμενες διοργανώσεις;

Τα θέματα που θα απασχολήσουν το «Navigator 2005» αναφέρονται στις συνέπειες των διεθνών κανονισμών ασφαλείας και πώς και πόσο η εφαρμογή τους επηρέασε τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Είναι εμφανής η πολυπλοκότη-

τα των θεμάτων αφού η διεθνής τρομοκρατία, που υπήρξε η αφορμή για τη θέσπισή τους, είναι ο κυριότερος αντίπαλος της προόδου και της ειρήνης, σημαντικότερος και αυτού ακόμα του κηρυγμένου πολέμου του οποίου γνωρίζεις τον τόπο και το χρόνο και τους εμπλεκόμενους. Όλοι οι συμμετέχοντες στο συνέδριο θα προσεγγίσουμε το τόσο ακανθώδες θέμα με συνέπεια, προσήνεια, υπευθυνότητα και ευαισθησία και ελπίζουμε ότι τα αποτελέσματα της διοργάνωσης θα είναι αντάξια της εμπιστοσύνης όλων σας που μας στηρίζετε στο τόσο σημαντικό αυτό έργο, τα οφέλη του οποίου ανήκουν σε όλους, όπως άλλωστε συμβαίνει με όλα τα παρόμοια events.

Στην εποχή, με την τεχνολογία σε καθημερινή εξέλιξη και την ηλεκτρονική ενημέρωση να κερδίζει καθημερινά έδαφος, θεωρείτε ότι η διοργάνωση συνεδρίων παραμένει μια αξεπέραστη μορφή επικοινωνίας ή διακρίνεται σταδιακές αποχές από στελέχη της ναυτιλίας;

Πράγματι ισχύει όπως το θέσατε. Η διοργάνωση συνεδρίων παραμένει και θα εξακολουθεί να αντιπροσωπεύει την αξεπέραστη μορφή επικοινωνίας, ιδιαίτερα στην ηλεκτρονική μας εποχή, της οποίας όλα τα μηνύματα μέσω fax ή ηλεκτρονικής αλληλογραφίας δεν θα μπορέσουν ποτέ να υποκαταστήσουν την αμεσότητα της προσωπικής παρουσίας και της ταυτόχρονης ομαδικής επικοινωνίας, συνοδευόμενα από τον ενθουσιασμό των συμμετεχόντων, που αποτελεί την κινητήρια δύναμη των συνεδριακών διοργανώσεων. Για να μην υπάρξει παρανόηση, είμαστε υπέρμαχοι της εξέλιξης της τεχνολογίας και ως χρήστες των αγαθών της ηλεκτρονικής μας εποχής ανήκουμε στο fun club της ηλεκτρονικής ενημέρωσης, αλλά για κάποιες συμφωνίες χρειάζεται να «σφίξουμε τα χέρια», και οι άνθρωποι της ναυτιλίας που έχουμε το λόγο μας συμβόλαιο αυτό το έχουμε ανάγκη.

Το συνέδριο και η έκθεση υποστηρίζονται από εταιρείες με γνώσεις στο χώρο του Marketing. Ποιες θα ήταν οι επισημάνσεις σας προς εταιρείες του συγκεκριμένου χώρου που μουδιάζουν στην ιδέα των προωθητικών ενεργειών των προϊόντων και υπηρεσιών τους;

Με την ευκαιρία της ερώτησής σας, θέλω να ευχαριστήσω από καρδιάς τις εταιρείες-χορηγούς που μας στηρίζουν ηθικά και οικονομικά, η συμβολή των οποίων είναι ουσιαστική στις διοργανώσεις μας. Στη φετινή διοργάνωση θα λάβουν μέρος οι Managing Directors των εκπροσώπων πρακτόρευσης



πλοίων των Aarus Intercontinental S.L. (Ισπανία, Γιβραλτάρ και Αλγερία), Atlantic Shipping PVT Ltd (Ινδία), Williams (Servicos Maritimos) Ltda (Βραζιλία), King And Sons (Ν. Αφρική) και Thome Ship Management PTE Ltd (Σιγκαπούρη). Θα θέλαμε επίσης να δώσουμε έμφαση στην πολύτιμη συνδρομή των «χρυσών» χορηγών, Ναυπηγείων Σκαρμαγκά & International Register of Shipping, καθώς και των επίσημων χορηγών: Aegeon Insurance Company S.A., ELKCO Marine Consultants, Forum Marine ΕΠΕ, Gigilinis Shipping, Rutter Technologies Inc., SBE-Business Studies, TEMAK S.A., Unimarine Services Ltd.

Όσον αφορά το μούδιασμα που λέτε, είναι αναπόφευκτο υπό τις περιέργες, παρούσες οικονομικές συνθήκες. Βέβαια, το όποιο -ομολογουμένως μεγάλο- όφελος είναι ανταποδοτικό, καθώς οι εταιρείες που μας υποστηρίζουν έχουν τη δυνατότητα να προωθήσουν -κατά τη διάρκεια του συνεδρίου- τα προϊόντα τους και να παρουσιάσουν τη φιλοσοφία των υπηρεσιών τους σε στελέχη εταιρειών κερδίζοντας έτσι ποικιλοτρόπως.

Η φιλοσοφία των ανθρώπων της «Navigator» σχετικά με τους χορηγούς μας είναι η παροχή όλων των διευκολύνσεων και δυνατοτήτων από μέρους των διοργανωτών, έτσι ώστε να υπάρξει η καλύτερη δυνατή παρουσίασή τους με σκοπό να έχουν, εκτός από την ευγνωμοσύνη μας, και την ανταμοιβή τους για την εμπιστοσύνη τους και τη βοήθειά τους σε κάθε διοργάνωσή μας.





5° ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ NAVIGATOR 2005

Η NAVIGATOR S.A., διοργανώνει το 5° Ναυτιλιακό Συνέδριο "NAVIGATOR 2005" με θέμα:

«ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΣΟ ΕΧΟΥΝ ΕΠΗΡΕΑΣΕΙ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»

υπό την αιγίδα
του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας
και του Πανεπιστημίου Πειραιά (Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών)

την Τετάρτη 29 Ιουνίου 2005

στο Ξενοδοχείο «LEDRA MARRIOTT», Λεωφόρος Συγγρού 115, στην αίθουσα «ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ».

Ώρα έναρξης: 10:00. Ώρα λήξης: 17:00.

Υπεύθυνη Συνεδρίου: κα Δανάη Μπεζαντάκου (τηλέφωνο: 210 6232 106)

Χρυσοί Χορηγοί:



I.E. Hellenic Shipyards S.A.

ThyssenKrupp Marine Systems



Χορηγός Επικοινωνίας:

**ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ**

Επίσημοι Χορηγοί:



AIGAION
ΑΕΦΑΑΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.



Με την συνεργασία
των κάτωθι μελών
της NAVIGATOR:



Επιμέλεια διοργάνωσης: **KEFI TOURS (CONFERENCE)**, Λεωφ. Κηφισίας 267, 145-61 Κηφισιά.
Τηλ: 210 6232 106 Fax: 210 6230 789 E-mail: kefi@navikefi.gr Web site: www.kefitours.gr

Εταιρική διακυβέρνηση

Corporate Governance



Της Δημήτρας Κοντραφούρη

Οικονομολόγου-MS in Finance & Banking,
University of Piraeus, Financial Director, Autovie
del Mare Maritime Way

Η διακυβέρνηση ξεπερνά το στενό πλαίσιο διοίκησης των εταιρειών και αφορά τη λειτουργία και αυτού του κράτους και των Αρχών, έχει δε, πέραν των προφανών νομικών και οικονομικών διαστάσεων, σαφείς κοινωνικές και γιατί όχι και πολιτικές προεκτάσεις.

Αποτελεί ένα σύνολο νομικών, θεσμικών και εθιμικών ρυθμίσεων που πρέπει να χαρακτηρίσουν τη δραστηριότητα των εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών στα διεθνή και όχι μόνο χρηματιστήρια. Απαντά στα ερωτήματα ποιος και πώς ελέγχει τις δραστηριότητες των επιχειρήσεων και με ποιον τρόπο γίνεται η διανομή των μερισμάτων αλλά και των κινδύνων που προκύπτουν από την άσκηση των εταιρικών δραστηριοτήτων βάσει των επενδυτικών τους πλάνων (ο ρόλος του Δ.Σ., η ψήφος των μετόχων).

Ειδικά στη χώρα μας η αγορά χρήματος και κεφαλαίου χαρακτηρίζεται από έλλειψη ρευστότητας (liquidity). Δύο από τις σοβαρότερες πληγές του Ελληνικού Χρηματιστηρίου είναι αφενός η

παραμέληση ακόμα και των πιο βασικών αρχών εταιρικής διακυβέρνησης και αφετέρου ο πόλος της εσωτερικής πληροφόρησης. Είναι γεγονός ότι σε πολλές εταιρείες οι αρχές και οι επιταγές της εταιρικής διακυβέρνησης αντιμετωπίζονται σαν πολυτέλεια και όχι σαν ιερή υποχρέωση έναντι των μικρομετόχων, των μικροεπενδυτών, των στελεχών, των συνεργαζομένων τρίτων.

Είναι σαφές ότι η μη τήρηση των αρχών της εταιρικής διακυβέρνησης θίγει άμεσα τα συμφέροντα των μετόχων της μειοψηφίας. Στην ελληνική πραγματικότητα, δεδομένης της μετοχικής σύνθεσης των ναυτιλιακών εταιρειών, δεν είναι μόνο μικροεπενδυτές ιδιώτες μέτοχοι αλλά και θεσμικοί επενδυτές, επιχειρηματίες που επιχειρούν τόσο στον εγχώριο όσο και στον ξένο χώρο, σχε-

τικοί αλλά και άσχετοι με το shipping industry.

Η δεύτερη πληγή, μη ελεγχόμενη στην ελληνική ναυτιλιακή αγορά, είναι η εσωτερική πληροφόρηση. Αυτό αναφέρεται στους κυρίαρχους παίκτες που, λόγω της θέσης τους να μετέχουν, ελέγχουν και διαμορφώνουν με τη συμπεριφορά τους τις εταιρικές εξελίξεις.

Όλοι πρέπει να συμφωνήσουμε ότι στη δύσκολη συγκυρία που διανύουμε, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις και δη η επιβατηγός αγορά, αβοήθητες από τον κρατικό μηχανισμό, σε πλήρη αντίθεση με την υποστήριξη που απολαμβάνουν οι αντίστοιχες ναυτιλιακές εταιρείες στο διεθνή χώρο, έχουν να επιλύσουν μια δύσκολη εξίσωση.

Αφενός πρέπει να αντεπεξέλθουν στις πιέσεις της αγοράς - ύφεση - και με το μεγαλύτερο κόστος της, των καυσίμων, να διαφοροποιείται διαρκώς επηρεαζόμενο από τις εξωτερικές μακροοικονομικές συνθήκες της αγοράς και να προστατεύσει τα άμεσα οικονομικά της συμφέροντα με δεδομένο το σκληρό ανταγωνισμό και αφετέρου -βλέποντας μακριά- σε μια περαιτέρω εξάπλωση να δημιουργήσει δυνατότητες και ευκαιρίες συνεχούς ανάπτυξης, προσφέροντας μεγαλύτερες υπηρεσίες μεταβάλλοντας διαρκώς την εταιρική αποστολή της.

Ο ρόλος εδώ ενός δυναμικού και ανεξάρτητου διοικητικού συμβουλίου (Δ.Σ.) είναι καθοριστικός, έχοντας ως αποστολή τη μακροχρόνια βιωσιμότητα και κερδοφόρα ανάπτυξη, μέριμνα για τη διάφανη διαχείριση, την προάσπιση των συμφερόντων των μετόχων και την εξασφάλιση μηχανισμών αποτελεσματικής οργάνωσης και συνεχούς βελτίωσης. Παράλληλα, ασκεί εποπτεία στην ομάδα των εκτελεστικών διευθυντών (management team), ώστε η τελευταία να ενεργεί με γνώμονα το συμφέρον της επιχείρησης και των μετόχων, ενώ αποτελεί σημαντικό φορέα διαμόρφωσης της μακροχρόνιας στρατηγικής της εταιρείας.

Το Δ.Σ. είναι πράγματι στο επίκεντρο της εταιρικής διακυβέρνησης. Το ερώτημα είναι πώς θα ανταποκριθεί στην αποστολή του και θα είναι αποτελεσματικό στο ρόλο του. Καθίσταται όλο και περισσότερο επιτακτική η ανάγκη για:

- Καλύτερη ενημέρωση των επενδυτών για την εταιρεία και για



τις επιδιωκόμενες - προβλεπόμενες επενδύσεις.

- Αποτελεσματική εκπροσώπηση και προστασία των εκτός διοίκησης μετόχων.
- Μεγαλύτερη ευθυγράμμιση συμφερόντων διοικούντων με μετόχους (principal-agent).
- Σαφέστερους κανόνες ελέγχου για τους ενεργούντες στις παρυφές της επιχείρησης, π.χ. ορκωτούς ελεγκτές, αναλυτές, χρηματιστηριακές εταιρείες, επενδυτικές τράπεζες, Stakeholders.
- Οριοθέτηση του ρόλου Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης. Πλησιάζει ο καιρός, μετά τα τελευταία γεγονότα στο διεθνή χώρο, που οι εταιρείες και δη οι ναυτιλιακές θα βαθμολογούνται, ως προς την εταιρική διακυβέρνηση, με δημόσια βαθμολόγηση.

Για να επιτύχει κάποια αξιολογή βαθμολόγηση μια εταιρεία θα πρέπει να εφαρμοσθούν κάποιες πρακτικές. Έτσι:

Το διοικητικό συμβούλιο και ο διευθύνων σύμβουλος πρέπει να αποφασίσουν αν τους αντιπροσωπεύει το ισχύον θέμα της εταιρικής διακυβέρνησης. Αν δεν τους αρμόζει, θα πρέπει να στραφούν σε άλλες πηγές χρηματοδότησης, που δεν διακρίνονται από αυτού του είδους τα προβλήματα.

Αν πάλι τους αντιπροσωπεύει, με πλήρη επίγνωση των ευθυνών



και όχι σαν απλή τήρηση των τυπικών διαδικασιών, θα πρέπει να το αντιμετωπίσουν με γνώμονα την τήρηση των θεμιτών αρχών μέσα και έξω από την επιχείρηση, δηλ. τόσο στους εργαζομένους όσο και στους τρίτους με τους οποίους έχουν εξωτερική επικοινωνία.

Να δουν την εταιρική διακυβέρνηση σαν στοιχείο, αλλά και σαν ευκαιρία, που μπορεί στην πορεία να τους οδηγήσει όχι μόνο στην καλύτερη διοίκηση αλλά και σε premium στην αξία της μετοχής της επιχείρησης και σε προσέλκυση επενδυτών υψηλής ποιότητας.

Να εντυπώσουν στην ιδέα ότι το διοικητικό συμβούλιο εκπρο-

σωπεί όλους τους μετόχους, συμπεριλαμβανομένων και των μικρομετόχων, καθοδηγεί και ελέγχει όλους τους managers, συμπεριλαμβανομένου και του διευθύνοντος συμβούλου.

Να κατανοήσουν τα παραπάνω, με συνεχείς προσπάθειες, χωρίς «πυροτεχνήματα» σ' όλη την ιεραρχία και τους συνεργαζόμενους μ' αυτήν.

Τι πρέπει να γίνει λοιπόν;

- Σαφέστερη διάκριση μεταξύ μετόχων, διοικητικού συμβουλίου και management.
- Σαφής διαχωρισμός των ορίων μεταξύ των σχέσεων των τριών οργάνων διοίκησης.
Ένας σωστός τρόπος αντιμετώπισης είναι σαφείς και ανακοινώσιμες ρήτρες μη ανταγωνισμού, ορατές συμφωνίες πρόσληψης - εργασίας - αποχώρησης - συνταξιοδότησης.
Όταν δεν είναι δυνατός ο διαχωρισμός, π.χ. σε περιπτώσεις εταιρειών που ο βασικός ή κύριος μέτοχος είναι και διευθύνων σύμβουλος ή αντιπροσωπεύεται από το διευθύνοντα σύμβουλο, τα συγκεκριμένα άτομα πρέπει να έχουν κατανοήσει ότι έχουν δύο διακριτές ιδιότητες και κατά περίπτωση να σκέπτονται ποια πρέπει να υπερισχύσει. Ο διευθύνων σύμβουλος κατέχει το πλεονέκτημα της εσωτερικής πληροφόρησης αλλά δεν το χρησιμοποιεί με την ιδιότητά του ως μέτοχος.
- Διοικητικό συμβούλιο όσο το δυνατόν πιο ανεξάρτητο από το management της εταιρείας, με ικανό αριθμό ανεξαρτητών μελών και επιτροπών ελέγχου.
- Χρησιμοποίηση παροχής μετοχών με υποχρεωτική διακράτηση το λιγότερο τριών μηνών. Και πιθανή σύνδεση με τα εκάστοτε αποτελέσματα της επιχείρησης.
- Σαφήνεια αντί παροχής Stockoptions.
- Καθιέρωση χρήσης όλων των χρηματοοικονομικών εργαλείων όπως futures, options, leasing, Forward, factoring. Παρουσίαση πιθανών υποχρεώσεων και δεσμεύσεων της εταιρείας σε περιβαλλοντολογικά θέματα.
- Υιοθέτηση Διεθνών Λογιστικών Προτύπων.
- Περιορισμός με σκοπό την ελαχιστοποίηση των κινήσεων εκτός Ισολογισμού και Αποτελεσμάτων Χρήσεως (off balance sheet), σαφείς ανακοινώσεις για όσες τέτοιες κινήσεις είναι αναπόφευκτες.
- Καθιέρωση όσο το δυνατόν ανεξαρτησίας και σαφήνειας μεταξύ των εταιρειών του ιδίου ομίλου.
- Έγκαιρη πληροφόρηση για την πορεία της εταιρείας και τις κινήσεις των μετοχών, επενδυτικά πλάνα, την προσδοκώμενη απόδοση της μετοχής.

GREEK SHIPOWNERS REGISTER



Περιλαμβάνει:

- Τις Πλοιοκτήτριες εταιρίες (Shipowning Companies) ανά τον κόσμο, στις οποίες ανήκουν πλοία Ελληνικών συμφερόντων και τα αντίστοιχα γραφεία διαχείρισης ή πρακτόρευσης με πλήρη στοιχεία.
- Αλφαβητική κατάσταση ονομάτων (**Who is Who**) Πλοιοκτητών, Εφοπλιστών, Διαχειριστών, Διευθυντών, Αρχιπλοιάρχων, Αρχιμηχανικών και γενικά στελεχών εταιριών.
- Αλφαβητικά κατά Εταιρία κατάλογο στελεχών της.
- Διάφορες εταιρίες που έχουν σχέση με την Ελληνική Ναυτιλία.
- Αριθμούς κλήσης πλοίων μέσω δικτύου INMARSAT (παγκόσμιος στόλος).
- CD-ROM (όλη η ύλη με περισσότερα στοιχεία για τα πλοία, δυνατότητα πολλαπλών εκτυπώσεων, κλπ.)

Contents:

- All Greek or Greek-owned Shipowning Companies, the Vessel/s Owned by each Company plus name of contact Office in Greece or elsewhere with full details.
- Alphabetical list (**Who is Who**) of Individual Greek Ship Owners, Managers, Directors, Superintendents and Senior Executives with full details of their contact office.
- List of Names for each company.
- Various firms connected with Greek shipping.
- INMARSAT numbers (world fleet).
- CD-ROM (provides all data with additional vessels' details, various printouts, etc.)

ORDER FORM

To: GREEK SHIPPING PUBLICATIONS CO. LTD.

14, Skouze Street, 185 36 Piraeus - Greece - Tel: +30 2104521839/59, Fax: +30 2104180340

E-mail: sales@greekshipping.gr - Web Site: www.greekshipping.gr

NAME OF FIRM:.....

ACTIVITIES:.....

DIRECTOR(S):.....

ADDRESS:.....

COUNTRY:.....

TEL:..... FAX:.....

E-MAIL:.....

Number of Copies	GREEK SHIPOWNERS REGISTER	Unit Price
		EURO € 130

NAME IN FULL:.....

SIGNATURE:.....

DATE:...../...../ 200..

Payment: By bank draft or transfer to: A/c 253-00-2002-003232 **ALPHA BANK** - Piraeus
A/c 011-702-48467105 **NATIONAL BANK** - Piraeus



Παρουσίαση μεταπτυχιακών της iCon

Εξαιρετική επιτυχία σημείωσε η εκδήλωση παρουσίασης των μεταπτυχιακών προγραμμάτων της iCon (www.icon.gr) ακαδημαϊκής έναρξης Ιουνίου 2005. Η εκδήλωση πραγματοποιήθηκε στο εκπαιδευτικό κέντρο της iCon με στόχο τη διεξοδική και αναλυτική παρουσίαση των μεταπτυχιακών προγραμμάτων των κορυφαίων βρετανικών πανεπιστημίων Leicester, Surrey, Heriot-Watt, τα οποία στην Ελλάδα προσφέρει αποκλειστικά η iCon.

Τα προγράμματα προσφέρονται μέσω του «Συστήματος Ολοκληρωμένης Εξυπηρέτησης» της iCon, ώστε οι σπουδαστές να μπορούν να παρακολουθούν τα μαθήματά της σε οποιοδήποτε σημείο της Ελλάδας και αν είναι, ενώ παράλληλα η iCon επιλύει οποιαδήποτε ακαδημαϊκή απορία ή διοικητικό θέμα τυχόν προκύψει.

Σε συνεργασία με το University of Leicester (Λέστερ), η iCon προσφέρει το πρόγραμμα MBA που είναι αναγνωρισμένο από το Association of MBAs. Το MBA προσφέρεται ως γενικό αλλά και με εξειδικεύσεις σε Marketing, Finance, Employment Relations, IT Management και Total Quality Management. Επίσης δίνεται και MBA με focus σε Maritime Management, Tourism and Hospitality Management και e-Commerce. Πέραν των MBAs προσφέρονται τα προγράμματα MSc in: Marketing, Finance, Occupational Psychology, Psychology of Work, Customer Service Management, Management of Quality Excellence και το Diploma in Management.

Σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο του Surrey (Σάρεϊ), του οποίου το School of Management κατέλαβε την πρώτη θέση στον πίνακα των καλύτερων Management Schools 109 βρετανικών πανεπιστημίων (The Guardian University Guide, 2003), η iCon προσφέρει τα προγράμματα MSc in Human Resource Management, το μόνο με επαγγελματική αναγνώριση από το CIPD (Chartered Institute of Personnel and Development), το MSc in Management και το MSc in International Hotel Management.

Τέλος, σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο του Heriot-Watt και συγκεκριμένα με το Department of Building Engineering and Surveying, η iCon προσφέρει τα προγράμματα: MSc in: Property Investment and Finance, Construction/Project Management, Facilities Management και MSc in Building Conservation (Technology and Management). Σημειωτέον ότι και αυτά τα προγράμματα έχουν επαγγελματική πιστοποίηση από τους ανάλογους οργανισμούς RICS και BiFMT.

Τηλ.: 210-92.48.534, 2310-264.570

Ιδιαίτερα δημοφιλείς Stratos Crew Calling Cards

Αν και πολλές φορές επικρατεί η εντύπωση ότι οι Stratos Crew Calling Cards αφορούν μόνο τις υπηρεσίες του mini-M, ακριβώς οι ίδιες κάρτες χρησιμοποιούνται για τα δορυφορικά συστήματα Fleet και Inmarsat B, και μάλιστα με το ίδιο κόστος όπως και στο mini-M (Crew hours). Διατίθενται στις ίδιες κάρτες των 150 και 450 μονάδων, έχοντας τις ίδιες ώρες μη αιχμής -τα λεγόμενα «Crew Hours»-, Δευτέρα έως Παρασκευή: 20.00-06.00 / Σάββατο & Κυριακή: 24 ώρες. Οι χρήστες των τερματικών Inmarsat B και Fleet επωφελούνται καθώς οι crew calling cards από τη μία ελαχιστοποιούν το φόρτο εργασίας του λογιστηρίου και από την άλλη κατά τη διάρκεια των «Crew Hours» η χρέωση ανά λεπτό είναι λιγότερο από 1 δολάριο. Έτσι, το πλήρωμα έχει την ευκαιρία να κρατάει επαφή με συγγενείς και φίλους, με το χαμηλότερο δυνατό κόστος, χωρίς σύνθετη τιμολόγηση. Επίσης, θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι Stratos Crew Calling Cards είναι ιδιαίτερα δημοφιλείς στα πληρώματα, καθώς δεν χρεώνουν τα λεγόμενα «κρυφά κόστη» σύνδεσης, όπως πάγιες χρεώσεις ανά κλήση, χρεώσεις για το χρόνο αναμονής ή για αναπάντητες κλήσεις.



Η ελληνική ναυτιλία υποδέχεται τον κόσμο

Για ακόμη μία φορά το Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, πιστό στο ραντεβού του με τους παράγοντες της διεθνούς ναυτιλιακής σκηνής, διοργανώνει τη διεθνή εκδήλωση «PIREAS 2005».

Οι φετινές εκδηλώσεις «PIREAS 2005» πλαισιώνονται από το διεθνές συνέδριο 2nd Global Shipbrokers Forum που θα γίνει την Πέμπτη 16 Ιουνίου, στις 9.30 το πρωί, στο Divani Appollon Palace στο Καβούρι καθώς και από τον ιστιοπλοϊκό αγώνα 1st Pireas Sailing Cup, που θα διεξαχθεί το Σάββατο 18 Ιουνίου στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος για στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών, ενώ οι εκδηλώσεις θα κορυφωθούν με το επίσημο δείπνο την Παρασκευή 17 Ιουνίου στις 8.30 το βράδυ στις ολυμπιακές εγκαταστάσεις ιστιοπλοΐας του Αγίου Κοσμά. Σχεδόν τρεις χιλιάδες ναυλομεσιτές, εφοπλιστές, στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών, στελέχη τραπεζών και ασφαλιστικών εταιρειών καθώς και επίσημοι από την Ελλάδα και το εξωτερικό αναμένεται να δώσουν το παρών στην Αθήνα, στο καθιερωμένο πλέον ναυτιλιακό meeting.

Η φετινή λίστα συμμετεχόντων είναι ιδιαίτερα μακριά και έχει ξεπεράσει κάθε προηγούμενο, με τον αριθμό των προσκεκλημένων να αναμένεται να πλησιάσει τα 3.000 άτομα, γεγονός που επιβεβαιώνει τη δυναμική παρουσία των Ελλήνων ναυλομεσιτών στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα.

Τις εκδηλώσεις «PIREAS 2005» υποστηρίζουν χορηγικά μεγάλες ελληνικές και διεθνείς εταιρείες όπως: Curzon Shipbrokers, Curzon Shipping, TIM, Liboussakis, Action Shipbrokers, Athenean Shipbrokers και Royal Bank of Scotland.



New Technologies, New Inspirations



Dubai Chamber of
Commerce and
Industry



Abu Dhabi Seaport
Authority Mina Zayed
Government of
Abu Dhabi U.A.E.



Department of Seaports &
Customs Seaports Authority
Government of
Sharjah U.A.E.

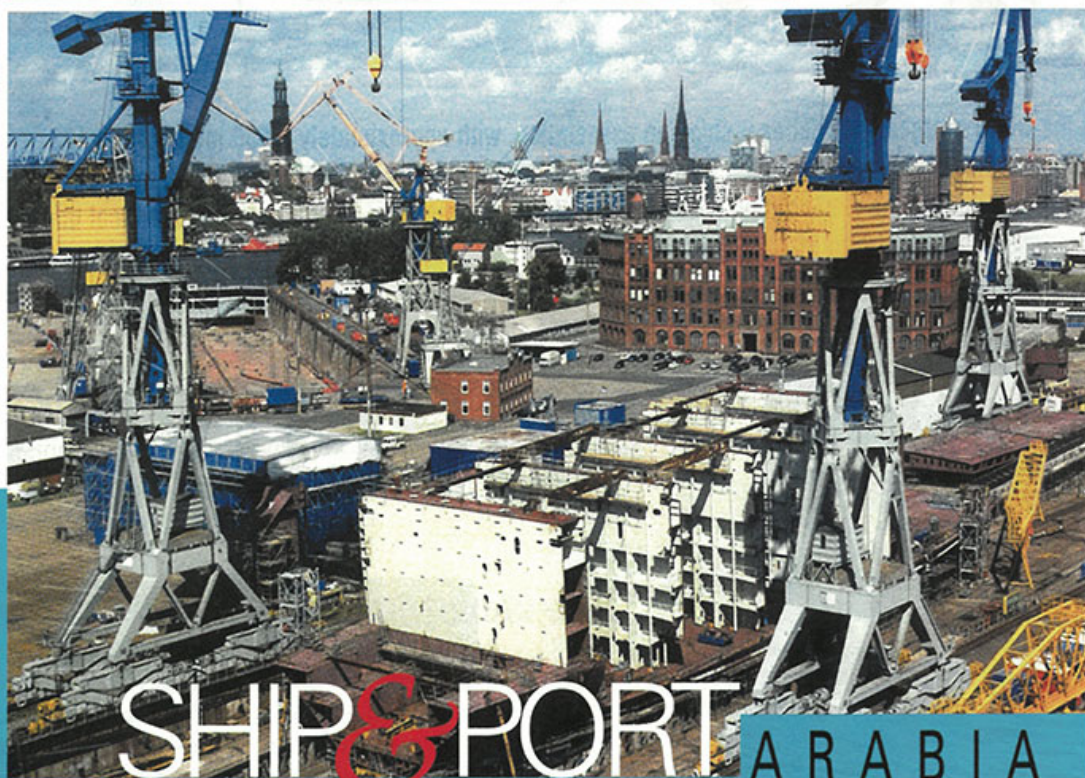


Dubai Shipping Agents
Association



UAE Ports & Shipping
Directory

**NAYTIKA
XPONIKA**



SHIP & PORT ARABIA 2005

3 - 5 September 2004

Dubai International Exhibition Centre
Dubai, United Arab Emirates

International Ship Building, Port and
Marine Technology Transport
Equipment and Shipping Logistics
Exhibition for the Middle East and Asia

DUBAI

Means business- world's fastest growing economy!
Major procurment hub- \$ 3.5 billion being spent annually!
All Ports and related facilities in Asia are under heavy upgradation!

SHIP & PORT ARABIA

All in one business place for Marine Industry !
Meet global players with high end products under one roof!
Meet qualified visitors of Middle East and Asia

For more information, contact the Organiser:

AL FAJER INFORMATION & SERVICES

P.O. Box: 11183, Dubai, UAE Tel: +971-4-3377727 Fax: +971-4-3378788

Email: jeen@alfajer.net Website: www.shipport.info



Ναυτικό Δίκαιο

Του Ιωάννη Κορότζη
ΤΟΜΟΣ ΠΡΩΤΟΣ, Εκδόσεις: Αντ.
Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑ



Με το βιβλίο αυτό ο συγγραφέας φιλοδοξεί να προσφέρει στην επιστήμη μια σύγχρονη κατ' άρθρο ερμηνεία του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, σχεδόν μισόν αιώνα μετά την ψήφισή του. Καίτοι το κείμενο του Κώδικα ελάχιστες τροποποιήσεις έχει υποστεί, το ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο που ενιαία είχε καταστρωθεί με τις διατάξεις του, έχει υποστεί βαθιές αλλαγές με ειδικές ρυθμίσεις, κυρίως από την κύρωση Διεθνών Συμβάσεων και από την εισαγωγή στην ελληνική έννομη τάξη του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έτσι, παράλληλα με το εξελεγμένο από τη σύγχρονη θεωρία και το μέχρι τούδε ερμηνευτικά διαπλασμένο από την ημεδαπή νομολογία δίκαιο του Κώδικα, ερμηνεύονται και οι διατάξεις των κυριότερων νέων θεσμών και Διεθνών Συμβάσεων, που δεν έχουν περιληφθεί μέχρι σήμερα σε κανένα γενικό έργο της ημεδαπής νομικής φιλολογίας. Τον πρώτο τόμο, που περιλαμβάνει την κριτική ανάλυση και ερμηνεία της ύλης των πρώτων 83 άρθρων του Κώδικα και την ίδια ανάπτυξη των σχετικών με την ύλη αυτή μεταγενέστερων ειδικών ρυθμίσεων, θα ακολουθήσουν και οι επόμενοι, που θα ολοκληρώσουν το όλο έργο.

Η εκδήλωση του Ιδρύματος «Ιωάννη Διαμαντή Πατέρα»

Πραγματοποιήθηκε η 35η τελετή επίδοσης γαμήλιων δώρων σε ορφανές και άπορες θυγατέρες ναυτικών του Εμπορικού Ναυτικού, που οργάνωσε το Ίδρυμα Προικοδοτήσεων «Ιωάννου Διαμαντή Πατέρα».

Στην εκδήλωση παρέστησαν ο επίσκοπος Μαραθώνος κ. Μελίτων, ο γ.γ. του ΥΕΝ κ. Τζωάννος Ιωάννης, ο βουλευτής Ν. Χίου της Ν.Δ. κ. Πίττας Ιωάννης, ο τέως υπουργός κ. Παπαδόγονας Αλέξανδρος, ο δήμαρχος Οίνουσας κ. Αγγελάκος Ευάγγελος, οι πρόεδροι της Ακαδημίας Αθηνών κ. Ρούκουνας Εμμανουήλ, του ΝΑΤ κ. Κουλούρης Νικόλαος, του Συλλόγου «Φίλοι Οίνουσας» κ. Λιγνός Δημήτριος, ο γενικός επιθεωρητής του Λιμενικού Σώματος υποναύαρχος Ρετζεπέρης Θεόδωρος, εκπρόσωποι του επιχειρηματικού, ναυτιλιακού, επιστημονικού κόσμου της χώρας, μέλη της οικογένειας των ευεργετών με επικεφαλής την κ. Αικατερίνη Διαμαντή Πατέρα, φίλοι και συνεργάτες της οικογένειας και του Ιδρύματος «Ιωάννη Διαμαντή Πατέρα», τιμηθείσες θυγατέρες ναυτικών με μέλη των οικογενειών τους καθώς και άλλοι προσκεκλημένοι. Κατά την εκδήλωση, επιδόθηκαν γαμήλια δώρα σε πενήντα ορφανές και άπορες θυγατέρες ναυτικών από όλη τη χώρα.



Το καινοτομικό σύστημα XTS-W της Amot

Με επιτυχία πραγματοποιήθηκε η εκδήλωση παρουσίασης του συστήματος XTS-W στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα και σε οργανισμούς νηογυμνώνων. Η εκδήλωση διοργανώθηκε από κοινού με την εταιρεία AMOT, η οποία ανέπτυξε το προϊόν, και με την εταιρεία Gnomon Marine, η οποία είναι ο διανομέας της για Ελλάδα και Κύπρο. Η παρουσίαση περιελάμβανε επιδείξεις του λογισμικού, του υλικού, περίοδο ερωταποκρίσεων και ανοιχτή συζήτηση. Ειδικότερα, είναι γνωστές οι καταστροφικές συνέπειες μιας επαφής «steel on steel», λόγω φθορών στα κουζινέτα των μηχανών κατά τη διάρκεια λειτουργίας του πλοίου. Ένα νέο καινοτόμο σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου των φθορών αυτών, το XTS-W (Bearing Condition Monitoring System), της εταιρείας AMOT, έρχεται για πρώτη φορά να καλύψει το κενό αυτό.

Το σύστημα XTS-W αποτελεί το μοναδικό τρόπο για αξιόπιστη και έγκαιρη ανίχνευση των φθορών στα κουζινέτα (main, crosshead, big-end) των μεγάλων δίχρονων μηχανών ντίζελ. Με μικρή επένδυση, το XTS-W είναι το μοναδικό σύστημα στην αγορά το οποίο μπορεί να εξαλείψει την πιθανότητα καταστροφικών ζημιών στις μηχανές και προσφέρει τα παρακάτω προφανή οφέλη:

- Ασφάλεια πληρώματος.
- Δυνατότητα έγκαιρης μείωσης φόρτου της μηχανής.
- Δυνατότητα έγκαιρης προληπτικής συντήρησης.
- Παρακολούθηση του ρυθμού φθοράς.

- Αποφυγή ξαφνικής ζημιάς στις μηχανές και υψηλού κόστους λόγω επισκευών/ απώλειας ναύλων.
- Απλό στην εγκατάσταση, ενώ το πλοίο συνεχίζει τη λειτουργία του.

Gnomon Marine, Τηλ.: 210-89.43.387





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 (compact)
- 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



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





CREW CALLING CARDS

Cut down on your expenses
not your calling time.

STRATOS

via
inmarsat


NAVARINO
telecom

Personal calls during "crew hours" cost less than 1 US dollar per minute.

Global Rate, No Zones • No Connection Costs, No Start up Fees • No Extra or Hidden Costs
No charge for ringing time, holding time or time spent for unsuccessful calls

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