

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 82 • 08-09/2005 • ΤΙΜΗ 6 €
www.n-c.gr

Πάνος Λασκαρίδης
Επενδύοντας
στην Ελλάδα

Μειώνονται οι μικρές
ναυτιλιακές εταιρείες

Φάκελος:
Δεξαμενόπλοια

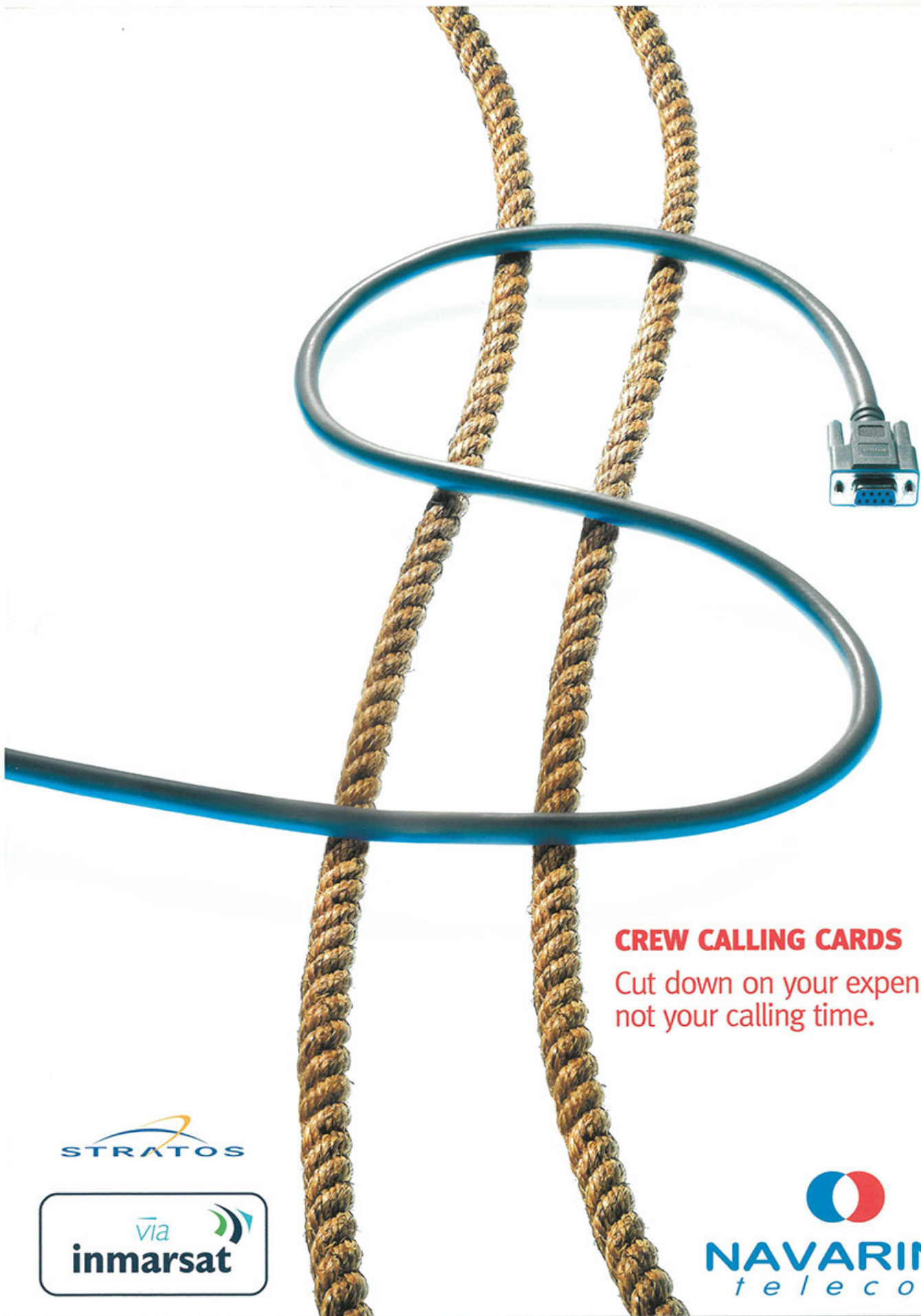
Αποστολή στο Λίβανο

Η δραστηριότητα
του Ελληνικού
Εφοπλισμού



Speedrunner 1
Το νέο επιβατηγό των Κυκλάδων

With English Supplement



CREW CALLING CARDS

Cut down on your expenses
not your calling time.

STRATOS




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

THE SKY IS THE LIMIT

J.N. LEIOUSSIS

1
YEAR
PUBLIC

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., 109-111, MESSOGION AVE., POLITIA CENTER, BLDG C1, 115 26 ATHENS, GREECE
TEL.: +30210-69.78.000, FAX: +30210-69.22.168, E-MAIL: ops@toptankers.com

www.toptankers.com

[ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ]



Το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής 32

Το Forum που διοργάνωσαν τα «Ναυτικά Χρονικά»

Editorial 6

Το οικονομικό περιβάλλον της
Ναυτιλίας 10

Ναυτιλιακά Νέα 16

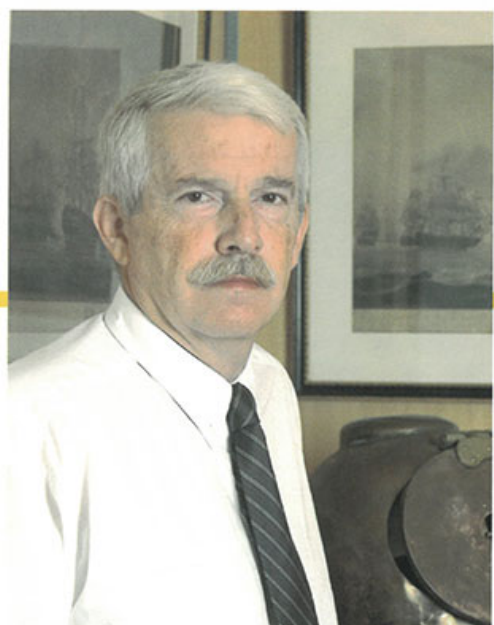
Μειωμένος ο αριθμός των μικρών
ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών
Του καθηγητή Άλκη Κορρέ 30

Το μέλλον της ευρωπαϊκής
ναυτιλιακής πολιτικής
Το Forum που διοργάνωσαν τα
«Ναυτικά Χρονικά» 32

Η Ε.Ε. θα πρέπει να αντιληφθεί
ότι η ναυτιλία ανήκει
στο ευρύτερο παγκόσμιο
περιβάλλον
Του Ιωάννη Κασουλίδη,
μέλους του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου και μέλους
της Επιτροπής Μεταφορών και
Τουρισμού 40

Διεθνή Ύδατα 44

Επενδύοντας στην Ελλάδα:
Ο Πάνος Λασκαρίδης μιλάει για
την πολυσυλλεκτική εμπειρία του
Συνέντευξη του Πάνου Λασκαρίδη,
διευθύνοντος συμβούλου Ομίλου
Λασκαρίδη 48



Π. Λασκαρίδης
**Επενδύοντας
στην
Ελλάδα**
48



Ιω. Κασουλίδης
Η Ε.Ε. θα πρέπει
να αντιληφθεί ότι
η **ναυτιλία ανήκει**
στο ευρύτερο
**παγκόσμιο
περιβάλλον**

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ / ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
Αριθμός φύλλου 82, ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2005 / Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος Ιδρύσεως: 1931/ Κωδικός: 1449

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. / Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια / Σύμβουλος Έκδοσης: Ηλίας Μπίσιος / Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλου / Creative Director:
Γιώργος Παρασκευάς / Ειδικοί Συνεργάτες: Απ. Δόμβρος, Άλκη Κορρέ, Γιώργος Μπάνος, Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης, Χαρ. Ψαραύτης Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντασης
/ Υπεύθυνη Διαφήμισης: Δήμητρα Τσακού / Υπεύθυνη Γραμματείας & Συνδρομών: Μαίρη Ευθυμίου / Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακός / Μετάφραση: Κυριάκος Καραεράς
/ Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

ON TIME ...ANY TIME!



M/V Canarian Reefer, 270,000 cbft



M/V Frio London, 200,000 cbft

Lavinia Corp. are not merely the world's leading High Seas transshipment operators, simultaneously supplying fishing fleets with bunker fuel and provisions. We do not simply operate the world's largest Ice-classed Reefer Fleet. We are also major carriers of all kinds of palletised and breakbulk perishable commodities. Operating more than 75 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 29 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.



Φάκελος
Tankers

54

Ανασκόπηση της αγοράς των δεξαμενόπλοιων κατά το πρώτο μισό του έτους
Από την Overseas Agency Ltd

56

Η προσαρμογή των ναυτικών στο χειρισμό του δεξαμενόπλοιου
Του Γεράσιμου Τσιμπουρλά, πλοιάρχου Ε.Ν.,
Eletson Corporation/Training Officer and CSO

60

Η ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας για τα Δ/Ξ με διπλά τοιχώματα

Του Νικολάου Π. Βεντίκου, λέκτορα, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, ΕΜΠ

64

Η ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων
Του John E. Soumas, Shipbroker, Marine Consultant

72

Speedrunner 1

Το νέο επιβατηγό-ταχύπλοο των Δυτικών Κυκλάδων

74

Το «Παρίσι της Ερήμου» μεταμορφώνεται

76

Παραναυτιλιακά

84

English Supplement

88



88



Γ. Τσιμπουρλάς

Η προσαρμογή των ναυτικών στο χειρισμό του δεξαμενόπλοιου

60

J. E. Soumas

Η ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων

72



Συνδρομές (10 τεύχη): Ιδιώτες: 53 € / Ναυτικοί & φοιτητές: 47 € / Εταιρείες - Οργανισμοί: 62 € / Χώρες Ε.Ε.: 95 € / Χώρες εκτός Ε.Ε.: 105 €
Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδοτικές Επιχειρήσεις, Λεωφ. Συγγρού 132, 176 71 Αθήνα, Τηλ. 210 - 92.22.501, 210-92.48.006, fax: 210 - 92.22.640
e-mail: editors@naftikachronika.gr / www.naftikachronika.gr / Web strategy development by IT BOX

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

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 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)

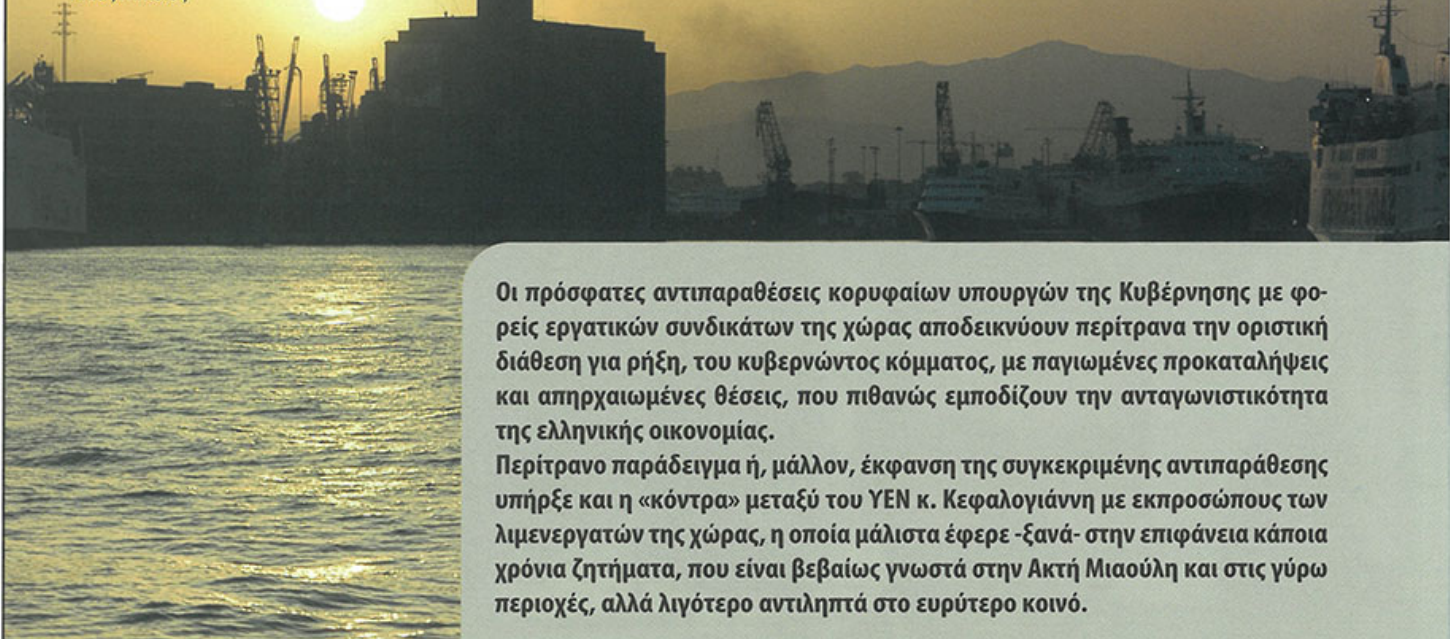
Services are provided by members
of the Lloyd's Register Group.

**Lloyd's
Register**

Building better business

[editorial]

Ηλίας Μπίσιος



Ένα **μουδιασμένο**

κλίμα /

/ Μια τραυματισμένη

περίοδος / Μια

αισιόδοξη (ναυτική)

οικογένεια /



Οι πρόσφατες αντιπαραθέσεις κορυφαίων υπουργών της Κυβέρνησης με φορείς εργατικών συνδικάτων της χώρας αποδεικνύουν περίτρανα την οριστική διάθεση για ρήξη, του κυβερνώντος κόμματος, με παγιωμένες προκαταλήψεις και απηρχαιωμένες θέσεις, που πιθανώς εμποδίζουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας.

Περίτρανο παράδειγμα ή, μάλλον, έκφανση της συγκεκριμένης αντιπαράθεσης υπήρξε και η «κόντρα» μεταξύ του ΥΕΝ κ. Κεφαλογιάννη με εκπροσώπους των λιμενεργατών της χώρας, η οποία μάλιστα έφερε -ξανά- στην επιφάνεια κάποια χρόνια ζητήματα, που είναι βεβαίως γνωστά στην Ακτή Μιαούλη και στις γύρω περιοχές, αλλά λιγότερο αντιληπτά στο ευρύτερο κοινό.

Είναι γνωστό πως ο πρωθυπουργός έχει δώσει συγκεκριμένη, αυστηρή εντολή στους υπουργούς του, με σκοπό να ξεδιαλύνει η κατάσταση σε όλες τις «σκοτεινές περιοχές» της ελληνικής οικονομίας. Ουσιαστική επιθυμία είναι να βρεθούν εφικτές διέξοδοι σε αγκυλώσεις και λαβύρινθους, που καθυστερούν όχι τόσο τις ιδιωτικοποιήσεις (που φέρνουν εκνευρισμό στα κόμματα της αντιπολίτευσης) όσο την εξυγίανση ορισμένων ασθενών κλάδων, οι οποίοι ως επί το πλείστον σχετίζονται με τις μεταφορές, τις τηλεπικοινωνίες, την ενέργεια, αλλά και (σημαντικότερα) τη δημόσια υγεία, την κοινωνική απασχόληση και την εκπαίδευση.

Σε θέματα ναυτιλίας είναι σαφές ότι τα μέτωπα, οι αγκυλώσεις και οι Συμπληγάδες Πέτρες δεν αυξάνονται αλλά πολλαπλασιάζονται...

Και ξεκινάμε... Η κατάσταση στους περισσότερους λιμένες της χώρας είναι σήμερα μάλλον απογοητευτική. Μαθαίνουμε -και γνωρίζουμε καλά το θέμα- ότι οι περισσότερες νέες διοικήσεις στους εθνικούς λιμένες της χώρας έχουν εγκλωβιστεί από προηγούμενες οικονομικές υποχρεώσεις και δεσμεύσεις, που προκαλούν αμηχανία και σκεπτικισμό σε όλους τους ορκωτούς λογιστές-ελεγκτές, οι

Μια μετωπική σύγκρουση

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



οποίοι επιθεωρούν τους μέχρι σήμερα ισολογισμούς τους. Όσο για τα καθημερινά προβλήματα διοίκησης και λειτουργίας των λιμένων... αυτά είναι πλέον γνωστά και ευρέως καταγεγραμμένα.

Στο ίδιο μήκος κύματος, η δημόσια ναυτική εκπαίδευση αντιμετωπίζει ουσιαστικές δυσκολίες και οι περισσότερες ΑΕΝ της χώρας παρατηρούμε ότι είναι ουσιαστικά εγκαταλελειμμένες από τις σύγχρονες τεχνολογικές και εκπαιδευτικές απαιτήσεις-προκλήσεις. Μια επίσκεψη στις ιστορικές Σχολές του τόπου μας προκαλεί δυσθυμία και αμηχανία για το μέλλον της ναυτοσύνης της χώρας μας.

Το ΝΑΤ. Είναι σαφές ότι οι μέχρι σήμερα άρχοντες του Ταμείου είχαν μάλλον το «άγγιγμα του Μίδα»... και δεν φαίνεται να υπάρχει ουσιαστική λύση στο καταταλαιπωρημένο Ταμείο από την εθνική ηγεσία. Ας ελπίσουμε πως θα δοθεί κάποια οριστική διέξοδος, που θα αποτελέσει μια φασούστεια λύση από τους αιρετούς στις Βρυξέλλες.

Το Λιμενικό Σώμα. Εδώ θα υποβάλουμε μία και μόνον ερώτηση: έχει η πολιτική ηγεσία του τόπου επισκεφθεί λιμενοφυλάκια σε ακριτικές περιοχές; Γνωρίζει η πολιτική ηγεσία τις αντικειμενικές δυσκολίες που αντιμετωπίζουν και την τεχνολογική υποβάθμιση που τους καθλώνει;

Σε όλα τα παραπάνω μάς προκαλεί εκνευρισμό ο διαρκής ψίθυρος μεταξύ των πολιτικών που δεν επιθυμούν ακόμα και σήμερα να αναλάβουν το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και συζητούν μάλιστα και την κατάργησή του. Μας προκαλεί αμηχανία, που, ακόμα και σήμερα, ορισμένοι αιρετοί σε περιφέρειες με σημαντική ναυτική παρουσία μουδιάζουν με τη σκέψη της ανάληψης καθηκόντων στη Γρηγορίου Λαμπράκη. Και θυμόμαστε επί πλέον τη στάση-πρόκληση από βουλευτές της Α' Πειραιά (Κ. Σημίτης, Α. Ανδριανόπουλος κ.ά.) που δεν επιθυμούν(-σαν) ιδιαίτερες σχέσεις -έστω και επικουρικές- με το ΥΕΝ. Αγνοώντας το σημαντικό έργο που θα μπορούσαν να προσφέρουν...

Σε όλο αυτό το σκηνικό, υπάρχει ένα οξύμωρο γεγονός: Ο πρωθυπουργός με αποφασιστικότητα ζητεί επανειλημμένως την επένδυση ναυτικών κεφαλαίων στην (ελληνική) στεριά. Η αρχική σκέψη και η παρακείμενη επιχειρηματολογία του κ. Καραμανλή είναι πραγματικά σωστά τοποθετημένες και στηρίζονται σε λογικές επισημάνσεις και παραμέτρους. Το ζήτημα, όμως, είναι ότι παρά τη διαφημιστική καμπάνια του υπουργείου Ανάπτυξης, ο επιχειρηματίας (ή/και ο πλοιοκτήτης) που αναζητά διεθνείς προκλήσεις και δραστηριοποιείται σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον δεν πείθεται για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας. Οι προθέσεις της νυν κυβέρνησης είναι αντιληπτές και σε ορισμένα θέματα θεμιτές, αλλά το κοινωνικό πλαίσιο στο οποίο επιχειρούνται απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή και επίπονη προσπάθεια με αναμφίβολα μακροχρόνια αποτελέσματα.

Παρά το γενικότερο αρνητισμό και τη δυστοκία στην ελληνική κοινωνία (που κατά ένα βαθμό επικουρείται και από τα αντικυβερνητικά ΜΜΕ), οφείλουμε να επισημάνουμε το πλέον οξύμωρο -αλλά και αισιόδοξο- γεγονός σε όλο τον παραπάνω συλλογισμό μας: παρά τον αρνητισμό της εποχής, το τελευταίο διά-

στημα, οι πλοιοκτήτες που επενδύουν στην ελληνική στεριά είναι αρκετοί και ιδιαίτερα σημαντικοί.

Επισημαίνουμε ακόμα ότι οι επενδύσεις του εφοπλισμού είναι σημαντικές αλλά και επίπονες, αφού δεν βρήκαν τελικά τη στήριξη που τους άρμοζε. Τουρισμός, ακτοπλοΐα (αερο)μεταφορές, τεχνολογία, ενέργεια, υγεία και, κυρίως, πολιτισμός... Σε όλους τους εθνικούς κλάδους της οικονομίας μας η ναυτιλία έχει πλέον αρωγούς και επενδυτές. Ελπίζουμε ή, μάλλον, διαβλέπουμε ότι θα έρθουν και άλλοι, που σε αντίθεση με το γενικότερο κλίμα, ανοίγουν νέες ευκαιρίες στην ελληνική αγορά, προσφέρουν καινούργιες θέσεις εργασίας και υποστηρίζουν βελτιωμένες υπηρεσίες σε τομείς που μέχρι προσφάτως η χώρα μας υστερούσε.

Ως επίλογο θα θέλαμε να μοιραστούμε μια προσωπική μας εξομολόγηση: ως διαρκείς παρατηρητές της αειθαλούς ναυτικής παράδοσης της χώρας μας, είμαστε αισιόδοξοι που σήμερα, σε μια αντικειμενικά αμήχανη και μουνδιασμένη εποχή, καταγράφουμε τις παράλληλες και επιτυχείς δραστηριότητες της ελληνικής ναυτικής οικογένειας σε στεριά και θάλασσα. Το βλέμμα μας θα είναι πλέον στραμμένο και σε νέες κατευθύνσεις.

Ηλίας Μπίσιος



COMMITTED TO QUALITY

In today's fast-changing world, moving oil products safely and efficiently demands impeccable quality and professionalism. That's why our large, modern tanker fleet is fitted with state-of-the-art equipment that sets the industry standard. The result is an environmentally secure transportation service that is ahead of its rivals, and right on time.

To discover how our advanced transportation services can take your business further, call us today.



Eletson Corporation

Piraeus: Tel: +30 210 428 2300, Fax: +30 210 428 2320

London: Tel: +44 20 7353 0555, Fax: +44 20 7353 2520

Stamford, CT: Tel: +1 203 327 4134, Fax: +1 203 967 8685

www.eletson.com



Το οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας

Του Γ. Γρηγοριάδη, Finance & Research
George Moundreas Company S.A.

Στο μέτρο που η διαθεσιμότητα ναυπηγικών κτινών, η εμπορική αξιοπιστία των ναυπηγών και η τεχνολογική ικανότητά τους το επιτρέπουν, το ενδιαφέρον και η δραστηριότητα του ελληνικού εφοπλισμού στη συνομολόγηση νέων ναυπηγικών παραγγελιών συνεχίστηκε κατά το μήνα Ιούνιο, ίσως και κάπως επαυξημένη σε σύγκριση με το μήνα Μάιο.

Σημαντικό μέρος της δράσης επικεντρώνεται στα πλοία μεταφοράς αερί-
ου (κυρίως LPG), όπου μεγάλα και γνωστά ονόματα φέρονται να τοπο-
θετούν αξιόλογες παραγγελίες. Ασφαλώς πρόκειται περί μιας προσπάθειας ε-
μπλοκής του ελληνικού εφοπλισμού σε ένα νέο και μέχρι πρότινος ελάχιστα
γνωστό τομέα των διά θαλάσσης μεταφορών - λίαν επιτυχώς, απ' ό,τι μέχρι
τώρα φαίνεται. Η κίνηση αυτή, προστιθέμενη στην ήδη επιτευχθείσα και συ-
νεχώς διογκούμενη ανάμιξη αριθμού Ελλή-
νων εφοπλιστών στα μικρά (5-15.000 DWT)
πλοία μεταφοράς χημικών και παραγώγων
πετρελαίου, σηματοδοτεί μια νέα δραστηριό-
τητα, που διευρύνει την παρουσία μας στους
διεθνείς θαλάσσιους στίβους.



Πιο συγκεκριμένα, το συγκρότημα Αγγελικού-
ση φέρεται να παραγγέλλει 2 πλοία τύπου LPG
των 84.000 m³ στην Daewoo με παράδοση 2008-09 αντί τιμής μονάδος των
\$ 91 εκατ. Παράλληλα, η Stealth (Όμιλος Βαφειά) προβαίνει σε παραγγελία 2
μονάδων LPG των 4.900 m³ με τα ναυπηγεία Kanrei της Ιαπωνίας με παρά-



δοση 2008. Το πλέον σημαντικό, ο Όμιλος Λάτση κινείται προς παραγγελία 6 ακόμη μονάδων των 82.000 m³ με τη Hyundai. Με δεδομένο ότι οι προηγούμενες παραγγελίες αναφέρονται σε παραδόσεις 2008, εύκολα συμπεραίνει κανείς ότι οι νέες παραγγελίες προβλέπουν απόμακρες ημερομηνίες...

Στον τομέα των συμβατικών δεξαμενοπλοίων, η TEN (Όμιλος Τσάκου) έβαλε μία ακόμη παραγγελία στη Sumitomo για 1 μονάδα τύπου aframax των 105.000 DWT με παράδοση 8/2007 σε μη γνωσθείσα τιμή (δική μας αξιολόγηση: \$ 62 m). Η Ionica, με εξαιρετική πρόσφατη δράση στον τομέα των παραγγελιών, κλείνει 2 μονάδες rapamax tanker στα κινεζικά New Century των 73.000 DWT αντί \$ 44 εκατ. με παράδοση 2008 και 1 μονάδα των 51.000 DWT παραγωγών με παράδοση 2007 στη STX Κορέας. Ο κατάλογος κλείνει



με την παραγγελία της Aegean S.M. για μεγάλο αριθμό πλοίων τύπου product/bunkering στα κινεζικά ναυπηγεία Fujian με παραδόσεις 2006-08. Η έκδοση των απαιτούμενων Refund Guarantees ενδεχομένως αποτελεί το ζητούμενο του deal. Τέλος, εμείς, ως brokers, επιφυλασσόμεθα συντόμως να αναγγείλουμε σειρά νέων πράξεων στον τομέα των δεξαμενό-

πλοίων, επί των οποίων ήδη θέτουμε τις τελευταίες πινελιές! Εν επιλόγω μνημονεύουμε την παραγγελία της Gleemray στα ναυπηγεία Hudong της Σαγκάης για 1 rapamax bulkcarrier των 75.000 DWT με παράδοση 2008. Δεν διαθέτουμε καμία επίσημη ένδειξη τιμής, αξιολογούμε όμως το πλοίο στα \$ 36 m. ■

Ανάλυση

Παρατηρείται τις τελευταίες εβδομάδες μια καθόλου συμπτωματική, ταυτόχρονη άνοδος στους ναύλους των VLCC's με ρεκόρ 120 ναυλώσεων το Ιούλιο από Περσικό προς όλους τους προορισμούς, και μια έστω ασταθής άνοδος στους ναύλους των Capers, πριν ακόμα αρχίσει το φημισμένο για Αύγουστο - Σεπτέμβριο κινεζικό πρόγραμμα εισαγωγών 200 εκατ. τόνων πρώτων υλών. Η αύξηση αυτή στις μεταφορές και στους ναύλους προήλθε στο μεν πετρέλαιο μετά την αύξηση της παραγωγής της Σ. Αραβίας από 1ης Ιουλίου κατά 500.000 βαρέλια την ημέρα, στα δε χύδην φορτία ως αποτέλεσμα της πτώσης των τιμών των πρώτων υλών από την κινεζική χρήση αποθεμάτων.

Εκτός από την αναμενόμενη επέκταση της ανοδικής αγοράς από τα πλοία πρώτου μεγέθους στα μικρότερα, η αύξηση αυτή στις εισαγωγές πετρελαίου και πρώτων υλών σηματοδοτεί την επάνοδο των κέντρων μεγάλης οικονομικής βαρύτητας στη συνήθη αναπτυξιακή πορεία. Αν και υπερχρεωμένη για τις ΗΠΑ και ισχυρή για την Ε.Ε. και την Ιαπωνία, η ανάπτυξη αυτή μαζί με την ανάδειξη του παράγοντα Κίνα έχει αποδειχθεί τα τελευταία 2-3 χρόνια επαρκής για να κρατήσει τη ναυλαγορά σε αξιοπρεπή επίπεδα.

Οι παρατηρήσεις αυτές και τα συμπεράσματα συμβιβάζονται με τη θετική ερμηνεία που δόθηκε στις προηγούμενες αναλύσεις των διεθνών οικονομικών στοιχείων, και ενισχύονται από σειρά νεότερων δεικτών. Και πρώτα πρώτα τα απρόσμενα σημερινά νέα της Κίνας, που εκτόξευσαν τις μετοχές των εταιρειών πρώτων υλών. Η επίσημη ανακοίνωση της Στατιστικής Υπηρεσίας για αύξηση του ΑΕΠ β' τριμήνου με ρυθμό 9,5%, όχι μόνον αναθεωρεί προς τα επάνω τους προηγούμενους υπολογισμούς της Τράπεζας της Κίνας για 8,9% και του Bloomberg για 9,2%, αλλά υπερβαίνει και το 9,4% του α' τριμήνου. Οι εκτιμήσεις λοιπόν για... «κάθισμα» της κινεζικής οικονομίας πάνε... περίπατο, και φαίνεται πλέον ότι η μείωση των εισαγωγών πρώτων υλών το τελευταίο δίμηνο οφείλεται μόνο στη

MBA Maritime Management (focus) The first and original

25th Successful intake
in Greece

Study anywhere without
local restrictions - even on board

Flexibility

- Adapt the programme to your needs
- Evening classes once per week
- Choose your day of attendance
- Attendance not obligatory
- Build your own schedule

Applicability

- Very industry experienced tutors
- Problem solving case-studies
- E-library and full set of up-to-date textbooks
- Visit our website for a full client visit.



University of
Leicester

iCon
International
Training



www.icon.gr

email: info@icon.gr

49A, Dimitrakopoulou Str.
Athens 11742

Tel. 210 9248534, 210 9248065

Also Great Experience in MBA, MSc:

Finance, Marketing, Employment Relations, Customer Service, Quality Management, Psychology of Work, Tourism, Risk / Crisis and Disaster Management, IT Management.



χρήση αποθεμάτων, κάτι που έχει ημερομηνία σύντομης λήξης. Από την άλλη, οι ανακοινώσεις στις ΗΠΑ για υψηλή κερδοφορία β' τριμήνου των εταιριών νέας τεχνολογίας και όχι μόνο, η μεγαλύτερη του αναμενόμενου αύξηση των λιανικών πωλήσεων Ιουνίου κατά 1,7%, οι αμετάβλητες τιμές παραγωγού και καταναλωτού τον ίδιο μήνα, που φανερώνουν παραγωγικότητα και ανάπτυξη με ελεγχόμενο πληθωρισμό στο 3% περίπου, παρά την αύξηση των τιμών του πετρελαίου, η αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής Ιουνίου που συνεχίζεται τον Ιούλιο με το εντυπωσιακό άλμα του δείκτη βιομηχανικής παραγωγής στην Ν. Υόρκη, στο 23,9 από 10,5 τον Ιούνιο, και η άνοδος του Michigan University Index Ιουλίου για την καταναλωτική εμπιστοσύνη, επιβεβαιώνουν ένα ζωηρό αναπτυξιακό βηματισμό της υπερδύναμης που συμπαρασύρει Ε.Ε., Ιαπωνία κ.λπ. Για παράδειγμα, ο δείκτης Zew για την επενδυτική εμπιστοσύνη τον Ιούλιο στη Γερμανία είναι ο υψηλότερος από διετίες, στη δε Ιαπωνία, η πεποίθηση ότι οικονομία διαφεύγει τον κίνδυνο του αποπληθωρισμού είναι ισχυρότερη από κάθε άλλη φορά.

Στα άλλα μέτωπα, εκτός από την ινδική επίθεση και τα θετικά αποτελέσματα του λατινο-αμερικανικού νοικοκυρέματος, έχουμε και την επάνοδο της Ρωσίας στις ιδιωτικοποιήσεις ενεργειακών πόρων και μεταλλείων με νέο νόμο και αγοραία κριτήρια που ενθουσίασαν, π.χ., την BP, σε αντίθεση με τις... αρπαχτές διεθνών lobbies επί Γέλτσιν, που καθυστέρησαν την ανάπτυξη του... ενός έκτου της γης επί μία δεκαετία. Πρώτο δείγμα αποτελεσμάτων της εξυγίανσης ο ρυθμός ανάπτυξης Ιουνίου στο 6,7% από 5,6% το α' τρίμηνο. Επί πλέον, υπάρχει επιτάχυνση της ανάπτυξης σε πολλές χώρες της Αφρικής, στο δε Πακιστάν το ΑΕΠ τρέχει με τον υψηλότερο ρυθμό εικοσαετίας, 8,4%. Υπάρχουν, δηλαδή, ενδείξεις ότι το β' εξάμηνο μπορεί να μην επαληθεύσει ή, έστω, μπορεί να μετριάσει τα απαισιόδοξα σενάρια του α' εξαμήνου για μείωση της παγκόσμιας ανάπτυξης το 2005 σε σχέση με το 2004.

Συμπερασματικά, η διατήρηση των υψηλών ταχυτήτων από την Κίνα, μετά κυρίως και την αναμενόμενη σύντομη άνοδο της ισοτιμίας του γουάν, μαζί με τις παραπάνω διεθνείς συνθήκες, θα μπορούν να συντηρήσουν από το φθινόπωρο μια ισχυρότερη ζήτηση τανά και ένα επίπεδο ναύλων υψηλότερο από το σημερινό, χωρίς όμως υψηλές πτήσεις, γιατί δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι περίπου 500 πλοία δεν έχουν πάει για διάλυση όπως... όφειλαν. Από αυτή την άποψη, δεν έχουν άδικο οι τιμές των πλοίων που... αντιστέκονται σθεναρά στις πτωτικές πιέσεις, το κατάλληλο όμως επίπεδο ισορροπίας ναύλων / τιμών τανά θα διαμορφωθεί λίγο αργότερα. Brokers της George Moundreas & Co. επιβεβαιώνουν ότι δεν έχουν πραγματοποιηθεί οι πωλήσεις του «White Diamond», 69.220 DWT (1993, Imabari), του οποίου είχε ανακοινωθεί η πώληση προς \$ 29 εκατ., και του «Maritime Rial», 69.607 DWT (1993, Hashihama) που λεγόταν ότι πουλήθηκε με νέα βουτιά κάτω στα \$ 26 εκατ. Επομένως, παραμένει ακόμα θεωρητική η πώση τιμών στα Panamax μέσης και μικρής ηλικίας, σε σύγκριση με τα υψηλά της αγοράς Μαρτίου, όταν είχε πουληθεί το «Peruvian Express», 69.235 DWT (1993, Imabari) προς \$34 εκατ. Φημολογείται πάλι, βέβαια, κατά τους brokers της George Moundreas & Co., η πώληση του «Bandai», 70.521 DWT (1998, Sanoyasu) προς \$ 36 εκατ., που αντιπροσωπεύει 16% πώση τιμής από τα επίπεδα Απριλίου, αλλά δεν είναι επιβεβαιωμένη η συναλλαγή. Κατά τα άλλα, και η ανακοινωθείσα πώληση του Con/Bulk «Papsian», 22.034 DWT (1981, Germany) προς \$ 6,5 εκατ., δεν αληθεύει γιατί το

πλοίο ξαναβγήκε στην αγορά.

Οι συναλλασσόμενοι στα δεξαμενόπλοια δείχνουν μεγαλύτερη αυτοπεποίθηση και οι τιμές μεγάλη σταθερότητα με σημαντικό όγκο συναλλαγών. Το Aframax «Myrina», 89.427 DWT (1987, Kawasaki) πουλήθηκε ενδοελληνικά προς \$ 18,5 εκατ. και το συνομήλικο «Piemonte», 95.000 DWT (1987, Fincantieri), πουλήθηκε προς \$ 18,25 εκατ. Και τα δύο συμβαδίζουν με την πώληση Ιουνίου του «JAG Laila», 97.300 DWT (1987, Imabari) προς \$ 18,5 εκατ., και με την πώληση Απριλίου του μικρότερου και παλαιότερου «IST», 82.424 DWT (1986, Croatia), προς \$ 16,75 εκατ. Η ίδια σταθερότητα παρατηρείται και στην πώληση του Panamax tanker «G. Elephant», 64.140 DWT (1987, Hitachi) προς \$ 16, 5 εκατ., σε σύγκριση με την πώληση Φεβρουαρίου του παλαιότερου κατά ένα χρόνο αδελφού σκάφους «Mary Ann», 64.239 DWT (1986, Hitachi) προς \$ 15,5 εκατ. Σε αναλογία ευρίσκεται και η τιμή πώλησης του «Milagro», 60.962 DWT (1983, Imabari) σε αγνώστους προς \$ 12,5 εκατ. Η Pareto φέρει ως αγοράστρια των Products της Top Tankers «Restless», 47.094 DWT (1991, Halla) και «Sovereign», 47.083 DWT (1992, Halla) προς \$ 25 εκατ. το καθένα με 7 χρόνια ναύλωση BBB. Οι ίδιοι πωλητές πούλησαν επίσης το Product «Fearless», 44.646 DWT (1992, Dalian) στην TMM, σε τιμή που υπολογίζεται στα \$ 27 εκατ. Τέλος, στην περιζήτητη τον τελευταίο καιρό κατηγορία των Product/Chemtankers, το «Nord Afrika», 37.463 DWT (2003, STX) πουλήθηκε στη σταθερά υψηλή τιμή των \$ 45,7 εκατ., το μάλλον ανοξείδωτο «Puli 2», 15.000 DWT (10/2005, Turkey) μεταπωλήθηκε προς \$ 34,25 εκατ., το IMO II, «Gemak 26», 7.000 DWT (7/2005, Turkey) πουλήθηκε προς \$ 14,5 εκατ., το μικρό Product «Tebo Olympia», 11.474 DWT (1980, Finland) πουλήθηκε σε αγνώστους προς \$ 6 εκατ., και το IMO I /II «Adrasan C», 4.509 DWT (2000, Turkey) πουλήθηκε σε αγνώστους προς \$ 8,5 εκατ.

Στην αγορά των Containerships, φαίνεται ότι δεν ολοκληρώθηκε η en bloc πώληση των «Sits Dalian» και «Sits Qingdao», 12.675 DWT (2000, Kyokuyo) προς \$ 22,5 εκατ. το καθένα, αλλά σημειώθηκαν τρεις άλλες σημαντικές συναλλαγές. Το «TMM Hidalgo», 22.994 DWT (1997, Poland) πουλήθηκε σε Νοτιοκορεάτες προς \$ 39,5 εκατ., και το «Marcare», 5.099 DWT (2000, China) πουλήθηκε σε Γερμανούς προς \$ 11,65 εκατ. Για τη συναλλαγή της εβδομάδας, τη μεταπώληση του «Buxsong», 54.450 DWT (2006, Daewoo Romania) στη Μαλαισία, που είναι η πρώτη πώληση Containership άνω των 4.000 TEU από τον περασμένο Ιανουάριο και αντιπροσωπεύει πολλές δεκάδες εκατομμύρια δολάρια, δεν έγινε γνωστή η τιμή.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η ισχνή προσφορά τανά για διάλυση που είχε επαναφέρει τις τιμές scrap σε ανοδική τροχιά προ δύο εβδομάδων, συνεχίστηκε με την πώληση στο Bangladesh του VLCC «THAI Resource», 262.222 DWT (1976, UK) προς \$ 294,5 /ldt «as is» Singapore, και με νεότερο άλμα στα \$370/ldt για την πώληση του Product «Carahuari», 25.243 DWT (1980, Peru). Είναι τόσο μικρή ακόμα η προσφορά, που προς το παρόν ούτε οι σχεδόν μονοπωλιακές συνθήκες του Bangladesh δεν μπορούν να πιέσουν τις τιμές. Η ευκαιρία και η συγκυρία για τους πλοιοκτήτες πολύ παλαιού τανά είναι κραυγαλέα, γιατί όταν έρθει νομοτελειακά η ώρα των μαζικών εκκαθαρίσεων που θα εξυγιάνουν την αγορά, θα είναι κάπως αργά. Ο μαζικός μαζικός δεν ωφελεί πάντοτε. ■



A R C A D I A
SHIPMANAGEMENT Co. LTD



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



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*

Το Πρόσωπο της Χρονιάς

Η ελληνική αντιπροσωπεία της «Κοινωνίας της Ποιότητας», που απαρτίζεται από πλέον των 100 ειδικών ατόμων στο χώρο της Εφαρμογής και Πιστοποίησης της Ποιότητας, κάθε χρόνο απονέμει τιμητικές διακρίσεις ποιότητας σε πρόσωπα που παρουσιάζουν έντονη δραστηριότητα στην ποιότητα, όπου αυτή εφαρμόζεται.



Η εκλογή γίνεται από 116 εκλέκτορες και απονέμεται από τον εκάστοτε πρόεδρο της Βουλής, οργανώνεται δε από το περιοδικό ECO-Q, που είναι μέλος αυτής της ομάδας.

Ο κ. Απόστολος Πουλοβασιλής, γενικός διευθυντής του Lloyd's Register για την περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, ανακηρύχθηκε Πρόσωπο της Χρονιάς για το 2004 με τη διάκριση ως «Πρόσωπο με τη μεγαλύτερη δράση από πλευράς Φορέα Πιστοποίησης» για τη χρονιά που πέρασε. Η εκδήλωση έλαβε χώρα στο αμφιθέατρο του ΕΚΕΦΕ ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ και τις διακρίσεις απένειμε η πρόεδρος της Βουλής των Ελλήνων, Άννα Ψαρούδα-Μπενάκη.

Αποδεχόμενος τη βράβευσή του, ο κ. Πουλοβασιλής δήλωσε ότι «η τιμητική διάκριση αυτή ανήκει σε όλη την ομάδα του Lloyd's Register καθώς και σε όλους τους συνεργάτες μας, οι οποίοι συνεχίζουν να μας υποστηρίζουν, και αποτελεί την επισφράγιση της προσπάθειας πολλών ετών με στόχο τη βελτίωση των επιπέδων της ποιότητας, της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος».

Για μια μελλοντική ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική



Η προετοιμασία της συμμετοχής του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας στις διαδικασίες κατάρτισης και επεξεργασίας της νέας Πράσινης Βίβλου (που αφορά το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής και συντονίζει ο Μάλτεζος επίτροπος Joe Borg) ήταν το θέμα της συνάντησης του υπουργού Ε.Ν. Μανώλη Κεφαλογιάννη με τον Έλληνα επίτροπο στην Ευρωπαϊκή Ένωση Σταύρο Δήμα, αρμόδιο για θέματα περιβάλλοντος.

Στη διάρκεια της συνάντησης, που έγινε παρουσία του γενικού γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής Γεωργίου Βλάχου, συζητήθηκαν επίσης θέματα που σχετίζονται:

- με τις εξελίξεις θεμάτων ναυτιλιακού ενδιαφέροντος και ειδικότερα σε σχέση με την Προστασία Θαλασσιού Περιβάλλοντος που συζητούνται αυτή την περίοδο στα διεθνή fora (IMO, Ευρωπαϊκή Επιτροπή),

- διάφορες πτυχές της ναυτιλιακής δραστηριότητας όπως μεταφορές, περιβάλλον, απασχόληση, ενέργεια, θαλάσσιος τουρισμός, βιομηχανία και άλλα.

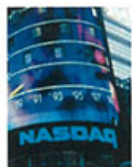
Μετά το πέρας των συνομιλιών, ο κ. Κεφαλογιάννης ανακοίνωσε τη σύσταση ομάδας εργασίας στην οποία θα προεδρεύει ο γ.γ. ΥΕΝ, καθηγητής Ιωάννης Τζωάννος, και θα συμμετέχουν υπηρεσιακοί παράγοντες συναρμόδιων υπουργείων. Έργο της ομάδας εργασίας θα είναι η εξέταση των θεμάτων και η έγκαιρη διαμόρφωση και υποβολή των ελληνικών θέσεων στην αρμόδια επιτροπή επεξεργασίας της νέας Πράσινης Βίβλου.

Γενικότερα, η Πράσινη Βίβλος είναι ένα σύνολο πολιτικών προτάσεων, που αντικατοπτρίζουν τις κοινές θέσεις και προτάσεις των φορέων μιας βιομηχανίας σε συνεργασία με τις αρμόδιες γενικές διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και επιδιώξεις με σκοπό την πρόκληση μακροπρόθεσμων νομοθεσιών.

Ειδικότερα για τη ναυτιλία, η Πράσινη Βίβλος αποτελεί πρωτοβουλία του νέου προέδρου της Επιτροπής, κ. Barroso, ο οποίος και ανέθεσε την επεξεργασία της στο Μάλτεζο επίτροπο Αλιείας και Ναυτιλιακής Πολιτικής, κ. Borg.

Η Πράσινη Βίβλος συντονίζεται από τον κ. Joe Borg και επικουρείται από τους επιτρόπους Μεταφορών, Περιβάλλοντος, Βιομηχανίας κ.ά.

Ο Όμιλος Ρέστη στην αμερικανική χρηματιστηριακή αγορά



Αίτηση εισαγωγής στην αμερικανική χρηματιστηριακή αγορά του Nasdaq κατέθεσε η εταιρεία Golden Energy. Σύμφωνα με την αίτηση, η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία διαχειρίζεται ένα μικτό στόλο από δεξαμενόπλοια και bulkers, θα αντλήσει κεφάλαια από την αμερικανική χρηματιστηριακή αγορά που θα αγγίξουν το ποσό των 230 εκατομμυρίων δολαρίων.

Ο στόλος της εταιρείας θα αποτελείται από 21 πλοία, εκ των οποίων τα 12 είναι νεότευκτα δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος, συνολικής χωρητικότητας 945.000 dwt, εννέα bulkers χωρητικότη-

τας 659.787 dwt, τα οποία ανήκουν στο στόλο των 32 bulkers της Malaysia International Shipping Corporation, της εταιρείας που το Δεκέμβριο του 2004 αγοράστηκε από τον Όμιλο Ρέστη έναντι 740 εκατ. δολαρίων. Στόχος του ομίλου είναι η συνεχής επέκταση του στόλου μέσω της αγοράς νεότευκτων ή και μεταχειρισμένων πλοίων που θα εξασφαλίζουν κέρδη στους μετόχους.

Στη διοίκηση της εταιρείας αναλαμβάνει πρόεδρος ο κ. Κώστας Κουτσουμπέλης, οικονομικός διευθυντής ο κ. Αλέξης Παπαγεωργίου, διευθύνων σύμβουλος ο κ. Dale Plouhman, ενώ στη διοικητική ομάδα αναλαμβάνουν οι κ. Αχιλλέας Κοντογούρης και Ιωάννης Βαρουζάκης.

Θαλάσσια σύνδεση Ελλάδας και Κύπρου



Μετά το ενδιαφέρον που έχουν εκδηλώσει για τη γραμμή Ελλάδας - Κύπρου η ναυτιλιακή εταιρεία ANEK και ο κυπριακός Όμιλος Λούη, προωθείται από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας το σχέδιο της θαλάσσιας σύνδεσης μεταξύ των δύο χωρών.

Έτσι, οι αρμόδιες υπηρεσίες του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας απέστειλαν επιστολή προς τις ναυτιλιακές ενώσεις, προκειμένου να διαπιστώσουν το επιχειρηματικό ενδιαφέρον αναφορικά με την ενεργοποίηση της γραμμής.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, σε ανταπόκριση στην πρόσκληση που δημοσιεύθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και την ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων, καλούνται να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους στο πλαίσιο της επικείμενης υποβολής κοινής πρότασης έργων από την Ελλάδα και την Κύπρο. Συγκεκριμένα, μετά την υπογραφή σχετικού Μνημονίου Συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών, συμφωνήθηκε από κοινούς πολιτικούς και υπηρεσιακούς παράγο-

ντες, η υποβολή κοινής πρότασης έργου συνολικής δαπάνης 15 εκατ. ευρώ για τη μεταφορική σύνδεση και την ανάπτυξη υποδομής της θαλάσσιας λεωφόρου Ελλάδας - Κύπρου, και συγκεκριμένα τη θαλάσσια σύνδεση των λιμένων Πειραιά, Ηρακλείου και Λεμεσού και τη δημιουργία βασικών υποδομών, για το οποίο προβλέπεται κοινοτική συμμετοχή μέχρι 20%. Το προτεινόμενο έργο θα δώσει τη δυνατότητα στην αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών και κυπριακών λιμένων μέσω της πραγματοποίησης μεγάλων έργων υποδομών, αλλά και για την τόνωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας μεταξύ Ελλάδας και Κύπρου στο πλαίσιο της προώθησης της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων και των συνδυασμένων μεταφορών στην περιοχή της Μεσογείου. Εφόσον η πρόταση εγκριθεί, θα ακολουθηθούν επακριβώς οι κοινοτικές διαδικασίες που προβλέπονται για την επιλογή του μεταφορέα και τη διάθεση των κοινοτικών κονδυλίων για αρχικά έξοδα ενεργοποίησης (start up aid) διάρκειας δύο χρόνων. ■

Νέο συμβόλαιο για την Top Tankers

Η εισηγμένη στο Nasdaq, ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Top Tankers ανακοίνωσε πρόσφατα ότι το δεκαμενόπλοιο «Noiseless» υπέγραψε συμβόλαιο τριών ετών με μεγάλη εταιρεία πετρελαίου με μέσο ναύλο 36.000 δολάρια την ημέρα.

Το ναυλοσύμφωνο μπορεί να επεκταθεί για ακόμη τέσσερα χρόνια, η δε ναυτιλιακή εταιρεία έπειτα από αυτή τη συμφωνία διαθέτει 19 από τα 23 πλοία του στόλου της σε μακροχρόνια ναυλοσύμφωνα μεγαλύτερα των τριών ετών, από τα οποία τα 17 συμπεριλαμβάνουν και συμμετοχή της εται-



ρείας σε επί πλέον κέρδη. Επίσης πραγματοποιήθηκε η γενική συνέλευση της ναυτιλιακής εταιρείας, στη διάρκεια της οποίας έλαβε την έγκριση αύξησης του αριθμού των μετοχών της εταιρείας στα 100 εκατομμύρια δολάρια από 50 που είναι σήμερα το ανώτατο όριο. Η αύξηση θα υλοποιηθεί σε περίπτωση ανάγκης και μόνον με την εκ νέου έγκριση της γενικής συνέλευσης των μετόχων.

Η Top Tankers που είναι εισηγμένη στο Nasdaq και διαθέτει περίπου 28 εκατομμύρια μετοχές. ■

Νηολογήσεις πλοίων στο Ελληνικό Νηολόγιο

Την ελληνική σημαία ύψωσαν, μετά την αίτηση που υπέβαλαν στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, οι ενδιαφερόμενες εταιρείες για:

Το ναυπηγούμενο Δ/Ε πλοίο «ΔΙΟΝΥΣΟΣ», 25.124 κοχ, πλοιοκτησίας Oceanic Honour S.A., με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Tsakos Energy Navigation Ltd και εκπρόσωπο τον κ. Νικόλαο Τσάκο.

Το Φ/Γ πλοίο «ΠΑΝΑΞΙΑ», 38.846 κοχ, πλοιοκτησίας Panaxia Maritime Inc., με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Magna Marine Inc. και εκπρόσωπο τον κ. Περικλή Παναγόπουλο.

Το ναυπηγούμενο Δ/Ε - LNG πλοίο «ΜΑΡΑΝ ΓΚΑΣ ΑΣΚΛΗΠΙΟΣ», 97.550 κοχ, πλοιοκτησίας Sea Satin Corporation, με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Maran Gas Maritime Inc. και εκπρόσωπο τον κ. Ιωάννη Αγγελικούση. ■

«PIREAS 2005»

Η ελληνική ναυτιλία υποδέχεται τον κόσμο

Κάθε προηγούμενο γεγονός ξεπέρασε η φετινή λίστα συμμετεχόντων στη διεθνή εκδήλωση «PIREAS 2005» (16-18 Ιουνίου), που διοργάνωσε το Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων.

Οι φετινές εκδηλώσεις «PIREAS 2005» πλαισιώθηκαν από το διεθνές συνέδριο 2nd Global Shipbrokers Forum καθώς και από τον ιστιοπλοϊκό αγώνα 1st Pireas Sailing Cup, που διεξήχθη στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος, για στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών.

Στο πλαίσιο της εκδήλωσης για τους παράγοντες της διεθνούς ναυτιλιακής σκηνής, πραγματοποιήθηκε το επίσημο δείπνο, το οποίο φέτος είχε διττή σημασία καθώς το Σωματείο γιόρταζε και τα 30 χρόνια επιτυχούς παρουσίας του στο ναυτιλιακό χώρο.

Σχεδόν τρεις χιλιάδες ναυλομεσίτες, εφοπλιστές, ναυλωτές, στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών, στελέχη τραπεζών και ασφαλιστικών εταιρειών αλλά και επίσημοι από την Ελλάδα και το εξωτερικό έδωσαν το παρών.

Η εορταστική βραδιά ξεκίνησε με live jazz music & cocktails και συνέχισε με γεύμα.

Ο κ. Γιάννης Παχούλης, πρόεδρος του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, καλωσόρισε τους προσκεκλημένους και ευχήθηκε μαζί με τους προηγούμενους προέδρους του Σωματείου, κ. Νίκο Πενθερουδάκη, Γιώργο Γεωργόπουλο, καθώς και τον κ. Ανδρέα Καλλιτή, παλαιό μέλος του Σωματείου, τη συνέχιση της επιτυχούς πορείας αυτού.

Οι προσκεκλημένοι απόλαυσαν την ελληνική λαϊκή μουσική και αργότερα χόρεψαν σε μοντέρνους ρυθμούς από ζωντανή ορχήστρα, μέχρι τις πρώτες πρωινές ώρες.



Από το ναυτιλιακό συνέδριο δεν έλειψε και το αγωνιστικό μέρος, το οποίο κάλυψε ο ιστιοπλοϊκός αγώνας «1st Pireas Sailing Cup» με τη συμμετοχή πολλών σκαφών. Στον αγώνα πρώτευσαν τα κορίτσια του TIM - ZANTINO που αγωνίστηκαν με τα χρώματα της TIM. Το πλήρωμα του σκάφους αποτελούσαν οι: Λίζα Δαμιανού, Νεγρίν Καρολίν, Σοφία Γεωργάκη, Κατερίνα Γιακουμίδου, Βαγγέλης Χειμώνας.

Τις εκδηλώσεις «PIREAS» υποστήριξαν χορηγικά μεγάλες ελληνικές και διεθνείς εταιρείες, Cayman Islands Registry, Athenean Shipbrokers, Curzon Shipping/ Shipbrokers, TIM, Bimco, Εθνική Ασφαλιστική, DND Management, Omniblue Shipping Inc., Marachart, GAC, Action Shipbroking, Liboussakis, Εθνική Τράπεζα, Royal Bank of Scotland, Golden Destiny, Econ Shipping, Venture Shipbroking, Asor Shipbrokers Ltd,

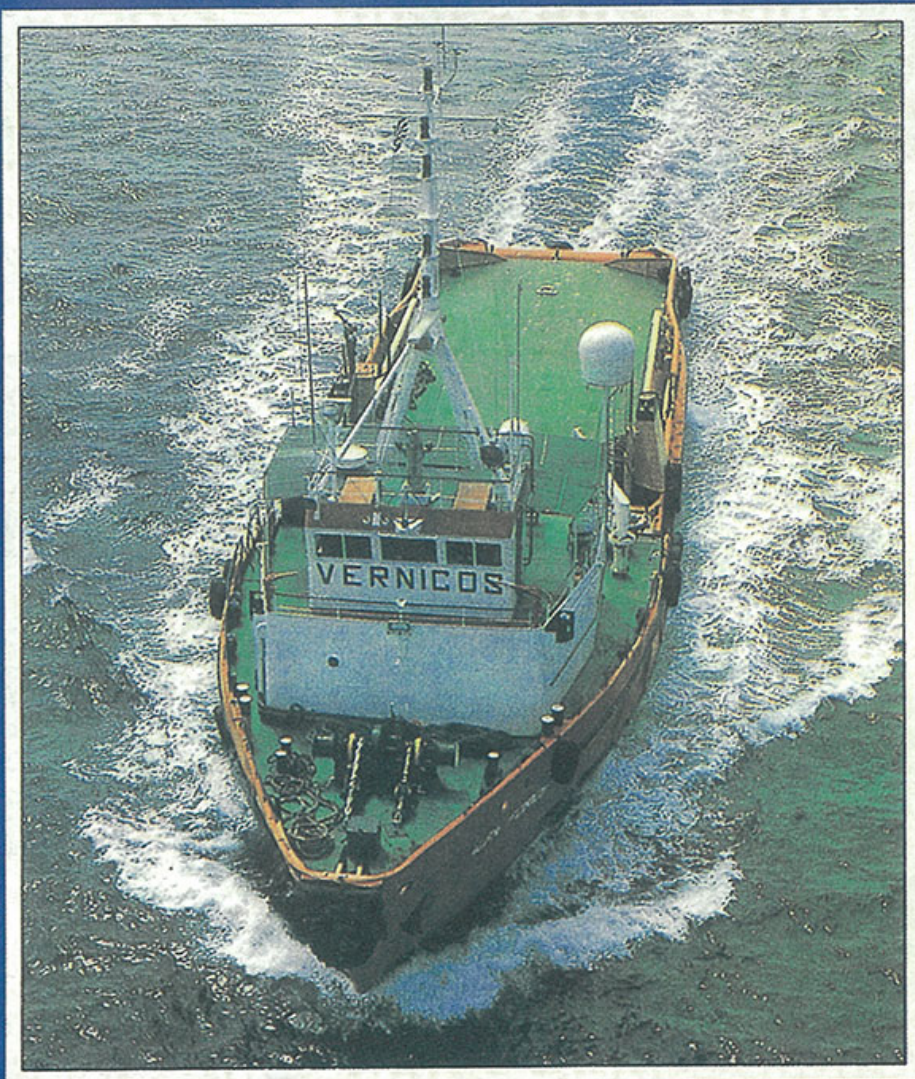


Sapo International S.A. και Νεοτύπ. Επίσης χορηγοί ήταν οι: HBH-Pepsico Hellas, John Walker and Sons LTD και Boutari. Τέλος, χορηγοί επικοινωνίας ήταν: Όμιλος ANT1, «Ναυτεμπορική», «Ναυτικά Χρονικά», Tradewinds, Ναυλαγορά, Economic Outlook και Οικονομική & Ναυτιλιακή. ■



VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851



SALVAGE & TOWAGE

POLLUTION FIGHTING

**24 HOUR
SERVICE**

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

DESIGN BY VICKY DANIEL

FOR YOUR SAFETY AT SEA

Η ναυτιλία για την Ελλάδα είναι σημαντικός οικονομικός τομέας



Η ναυτιλία είναι ο τομέας, στον οποίο οι Έλληνες έχουμε αποδείξει πόσο μπορεί να ανθήσει η επιχειρηματικότητα όταν βρίσκεται γόνιμο περιβάλλον, υποστήριξε ο πρωθυπουργός της χώρας, Κωνσταντίνος Καραμανλής, κατά τη διάρκεια της ομιλίας του στο Cass Business School του City University of London, το οποίο επισκέφθηκε στο πρόσφατο ταξίδι του στη βρετανική πρωτεύουσα.

Ο κ. Καραμανλής στην ομιλία του, που είχε ως θέμα «Ελλάδα: Κοιτάζοντας μπροστά μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004», υπογράμμισε ότι η ναυτιλία για την Ελλάδα και την οικονομία της είναι εξαιρετικά σημαντικός τομέας.

Αναφερόμενος στα έσοδα από τη ναυτιλία, ο πρωθυπουργός σημείωσε ότι ξεπέρασαν, πέρυσι, για πρώτη φορά, τα έσοδα από τον τουρισμό, σημειώνοντας χαρακτηριστικά ότι «περισσότερες από 1.000 εταιρείες διαχείρισης λειτουργούν σήμερα στην Ελλάδα. Η περαιτέρω ανάπτυξη του λεγόμενου ναυτιλιακού cluster είναι ιδιαίτερης σημασίας για τη χώρα μας. Στην εποχή μας (μια εποχή που χαρακτηρίζεται από ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον) επιδιώκουμε τη συνεργασία των ναυτιλιακών και χρηματοοικονομικών κέντρων. Επιθυμούμε τη διεύρυνση των δεσμών της ελληνικής ναυτικής κοινότητας με το Λονδίνο, για τη μεταφορά τεχνολογίας προς αμοιβαίο όφελος».

Μιλώντας σε ένα πυκνό ακροατήριο, ο πρωθυπουργός αναφέρθηκε γενικότερα στα μέτρα που λαμβάνει η κυβέρνηση για να βελτιώσει το

επιχειρηματικό και επενδυτικό κλίμα, κάνοντας ειδική μνεία στα μέτρα μείωσης της γραφειοκρατίας, στο νέο αναπτυξιακό νόμο, στα φορολογικά μέτρα για τις επιχειρήσεις, στο νόμο σχέδιο για τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Ο κ. Καραμανλής συμπλήρωσε ότι η «Ελλάδα κατέχει ήδη από τις πρώτες θέσεις των επενδύσεων στη γεωγραφική περιοχή μας, με επενδύσεις που υπερβαίνουν τα 8 δισ. ευρώ. Περισσότερες από 3.500 ελληνικές επιχειρήσεις και 400 παραρτήματα ελληνικών τραπεζών λειτουργούν σήμερα στην ευρύτερη γειτονιά μας. Η Ελλάδα είναι ο ιδανικός τόπος για νέες επιχειρηματικές δραστηριότητες. Παρέχει νέες δυνατότητες, νέες ευκαιρίες, για την ανάληψη επιχειρηματικών πρωτοβουλιών μεγάλης κλίμακας, σε πολλούς τομείς. Ιδίως μάλιστα στον τουριστικό, χρηματοοικονομικό, κατασκευαστικό και ενεργειακό τομέα και στην ανάπτυξη νέων υποδομών και κέντρων διαμετακομιστικού εμπορίου.

»Η Ελλάδα είναι η πύλη εισόδου των χωρών της Ανατολικής Μεσογείου, της Μέσης Ανατολής και της Ασίας προς την Ευρώπη. Η Ελλάδα είναι ταυτόχρονα ο τόπος όπου ευρωπαϊκές επιχειρήσεις μπορούν να εγκαταστήσουν την έδρα τους, για να διεισδύσουν στις χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Η Ελλάδα διαμορφώνει σήμερα ένα νέο αναπτυξιακό περιβάλλον, σταθερό, γόνιμο και φιλικό στην επιχειρηματικότητα για τους Έλληνες και ξένους επενδυτές». ■

Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Αύξηση κατά 8,34% σημείωσε το εισρέσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα το τετράμηνο Ιανουαρίου - Απριλίου 2005. Αναλυτικότερα και σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της Τραπέζης της Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε το προαναφερόμενο τετράμηνο ανήλθε σε 4.639,4 εκατομμύρια ευρώ έναντι 4.282,1 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου τετραμήνου 2004, παρουσιάζοντας αύξηση 8,34%.

Εξ άλλου, από τα στοιχεία της Τραπέζης



Ελλάδος είναι εμφανής η προσπάθεια ανανέωσης του ελληνόκτητου στόλου, καθώς το τετράμηνο Ιανουαρίου - Απριλίου 2005 οι πληρωμές για νεότευκτα πλοία και οι αγορές second hand ανήλθαν στο ποσό των 1.074,9 εκατ. ευρώ, ενώ οι εισπράξεις από πωλήσεις στο ποσό των 712 εκατ. ευρώ. Ειδικότερα, το πρώτο τετράμηνο του τρέχοντος έτους οι καθαρές πληρωμές για πλοία διαμορφώθηκαν σε 335 εκατ. ευρώ έναντι καθαρών εισπράξεων 225 εκατ. ευρώ το αντίστοιχο τετράμηνο του 2004, με αποτέλεσμα να συμβάλουν σε αύξηση του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου κατά 560 εκατ. ευρώ το ίδιο διάστημα. ■

Επισημάνσεις και προτάσεις του Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων

Συνάντηση με το διευθυντή του Α' Τελωνείου Πειραιά, κ. Θεόδωρο Μακρυγιώτη, είχε το προεδρείο του Πανελληνίου Συνδέσμου (Ένωσης) Ναυτικών Πρακτόρων και Επαγγελματιών Χρηστών Λιμένων (ΠΣ(Ε)ΝΠ&ΕΧΛ).

Θέμα της συνάντησης, τα επείγοντα προβλήματα που αφορούν τον κλάδο, τα οποία και αξιολογήθηκαν κατά σειρά προτεραιότητας προκειμένου να υλοποιηθούν άμεσα.

Παράλληλα, ο πρόεδρος, Ιωάννης Θεολογίτης, και ο γενικός γραμματέας, Δημήτριος Παλαιοκρασάς, του ΠΣ(Ε)ΝΠ&ΕΧΛ, συναντήθηκαν με το διευθυντή της Ελευθέρας Ζώνης Πειραιά, Δημήτριο Τετάρη, και αντάλλαξαν απόψεις για τις καθυστερήσεις των εκκένωσης containers, ως και για τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί από την απεργία των λιμενεργατών στο ΣΕΜΠΟ. Ο κ. Θεολογίτης παρέδωσε υπόμνημα με τις προτάσεις της ένωσης, για βελτίωση της διακίνησης των φορτίων στο ΣΕΜΠΟ και στο Car Terminal.

Στο υπόμνημα σημειώνονται μεταξύ άλλων:

- Η εξεύρεση ικανοποιητικών λύσεων, που να διασφαλίζουν την υπηρεσία σας και να διευκολύνουν τα μέλη μας να απαλλαγούν από καθαρά γραφειοκρατικές διαδικασίες, εναρμονιζόμενοι στο πνεύμα των κυβερνητικών εξαγγελιών και των ευρωπαϊκών προτύπων.
- Επιστροφή των χρημάτων του ΔΕΤΕ σε περιπτώσεις ματαίωσης - μη διέλευσης πλοίων (τράνζιτ ή ελευθεροκοινωνία).
- Κατανομή ελεγχόμενων και μη ελεγχόμενων χώρων στην περιοχή της δικαιοδοσίας σας (Κυνοσούρα, αγκυροβόλια κ.λπ.).
- Προθεσμία κατάθεσης δηλωτικών φορτίου ή κενού φορτίου (περίπτωση τράνζιτ και εν συνεχεία νέων οδηγιών από πελάτες μας για ελευθεροκοινωνία).
- Πρόστιμα σε καταθέσεις δηλωτικών κενού φορτίου, σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας, δυσμενείς καιρικές συνθήκες, άλλους παράγο-



ντες, κατά περίπτωση.

- Στη συνημμένη φορτωτική μεταφοράς χύμα φορτίου, ο ναυτικός πράκτορας του πλοίου, που παράλληλα είναι και αρμόδιος για το λιμάνι εκφόρτωσης, παραλαμβάνει σφραγισμένα τα αμπάρια του πλοίου. Εάν βρεθεί στο φορτίο άλλο είδος από το δηλωθέν στη φορτωτική και εν συνεχεία στα δηλωτικά, γιατί να έχει αυτός την ευθύνη και όχι ο πλοίαρχος ή ο μεταφορέας; ■



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



70 χρόνια Propeller Club



Κάτω από αριστερά: Ο τυχρός της επισημικής κρουαζιέρας στην Καραϊβική κ. Μηνάς Σιγάλας, ο κ. Ανδρέας Στυλιανόπουλος του Navigator Travel and Tourist Services και ο πρόεδρος του Propeller κ. Μάρκος Φόρος

Επάνω: Ο πρόεδρος του Propeller Club κ. Μάρκος Φόρος απευθύνει χαιρετισμό, στη μέση ο Αμερικανός πρεσβευτής κ. Charles Parker Ries, αριστερά ο πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρείας κ. Κώστας Καρράς



Τα εβδομήντα χρόνια παρουσίας του στον Πειραιά και στον ευρύτερο ελλαδικό χώρο γιόρτασε, στο Ecali Club, το Propeller Club of the United States, Port of Piraeus.

Όπως είναι γνωστό, το Propeller Club είναι μία από τις παλαιότερες ναυτιλιακές - επιχειρηματικές λέσχες με μεγάλο αριθμό μελών από το ναυτιλιακό και επιχειρηματικό κόσμο.

Με την ευκαιρία της συμπλήρωσης των 70 χρόνων συμμετοχής του στην εξέλιξη της ναυτιλίας, το Propeller Club εξέδωσε ένα πολυτελέστατο επετειακό λεύκωμα.

Στη γιορτή παρευρέθησαν σημαντικοί παράγοντες από το χώρο της ναυτιλίας, όπως ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Μανώλης Κεφαλογιάννης, ο γενι-

κός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), Ευθύμιος Μητρόπουλος, ο Αμερικανός πρεσβευτής, Charles Parker-Ries, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Νικόλαος Ευθυμίου, ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Γιώργος Γράτσας, και ο πρόεδρος όλων των Propeller Club, Robert Fry.

Σε μηνύματα που δημοσιεύονται στο επετειακό λεύκωμα, σημαντικά ονόματα αναφέρονται με εγκωμιαστικά σχόλια στην εβδομηκονταετή δράση του Propeller Club και εύχονται να συνεχίσει τις προσπάθειες για τη συνεργασία μεταξύ της ελληνικής και της αμερικανικής Εμπορικής Ναυτιλίας καθώς και άλλων χωρών.

Τα έσοδα της εκδήλωσης διατέθηκαν στην «Ελληνική Εταιρεία για την Προστασία του Περιβάλλοντος και της Πολιτιστικής Κληρονομιάς». ■

Το νεότευκτο της TEN

Η Tsakos Energy Navigation (TEN) παρέλαβε πρόσφατα το νεότευκτο, διπλού τοιχώματος product tanker «Dionisos», 37.432 dwt, το οποίο και ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία Hyundai της Κορέας.

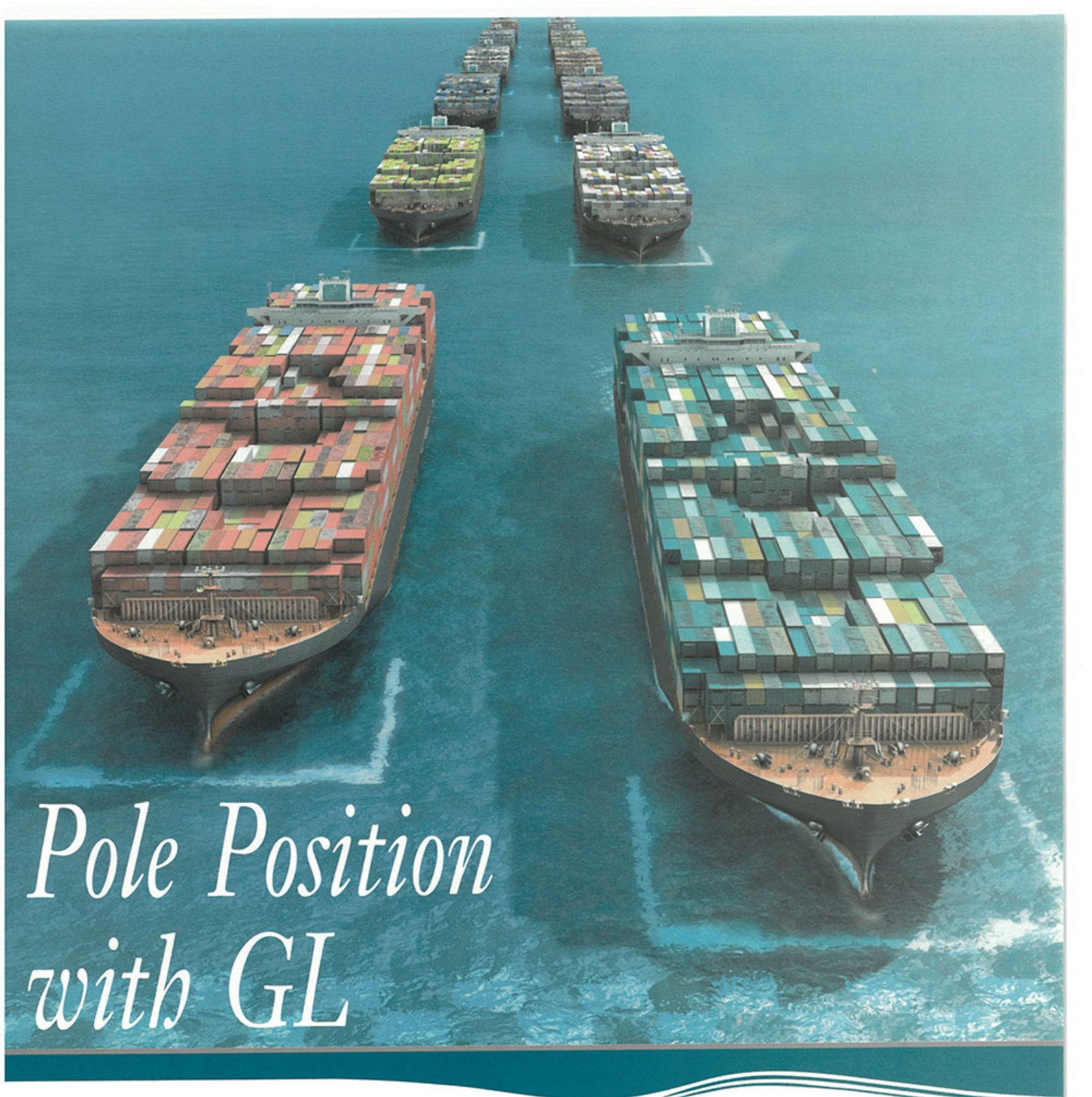
Το νεότευκτο εντάχθηκε σε ένα ροόι πλοίων αυτού του είδους με μέσον όρο ναύλων για τα πλοία αυτού του είδους 26.500 δολάρια την ημέρα (η τιμή αυτή ίσχυε για το πρώτο τρίμηνο του 2005).

Η παραλαβή του «Dionisos» σε συνδυασμό με την πώληση των μεγαλύτερων σε ηλικία πλοίων της TEN «Pella» και «Dion» φέρνει τη διοίκηση της εταιρείας κοντά στο στόχο που έχει θέσει, να διαχειρίζεται ένα μοντέρνο στόλο πλοίων διπλού τοιχώματος.



Ειδικότερα, η TEN έχει αυτή την περίοδο πέντε πλοία στη spot αγορά, ενώ τα υπόλοιπα 21 είναι δεσμευμένα με μακροχρόνια συμβόλαια.

Η εταιρεία έως το τέλος του 2007 αναμένεται να παραλάβει ακόμα 12 νεότευκτα πλοία, ενώ το μέχρι σήμερα σύνολο των πλοίων της αναμένεται να αποφέρουν έσοδα τουλάχιστον 150 εκατομμύρια δολάρια. ■



Pole Position with GL

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

Area Office Mediterranean

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



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

Επένδυση 3 δισ. ευρώ για τα ελληνικά λιμάνια

Πρωτόκολλο χρηματοδότησης (Protocol for the financing of seaports in the territory of the Hellenic Republic), ύψους 3 δισ. ευρώ, για την ανάπτυξη των λιμένων της χώρας υπέγραψε στο Λουξεμβούργο ο υπουργός Ε.Ν. Μανώλης Κεφαλογιάννης, βάζοντας τις βάσεις για την πλήρη αξιοποίηση και ανάδειξη των ελληνικών λιμανιών.

Προηγουμένως, ο κ. Κεφαλογιάννης είχε επισκεφθεί τον πρωθυπουργό Κωνσταντίνο Καραμανλή, τον οποίο και ενημέρωσε για τις τελευταίες εξελίξεις εκφράζοντας την αισιοδοξία του για την ολοκλήρωση του χρηματοδοτικού προγράμματος.

Ο ΥΕΝ τόνισε ότι «υπολογίζοντας το ύψος της δαπάνης που απαιτείται για την ανάπτυξη των λιμένων της χώρας στην επόμενη δεκαετία, το οποίο αγγίζει τα 6 δισ. ευρώ, αλλά και την υπάρχουσα δημοσιονομική κατάσταση, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ολοκλήρωσε μια σειρά διαβουλεύσεων με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και συμφώνησαν στην υπογραφή μνημονίου συνεργασίας δανειοδότησης μέχρι του ποσού των 3 δισ. ευρώ. Οι όροι του δανείου είναι ιδιαίτερα ευνοϊκοί. Η διάρκεια του είναι 25 έτη, με περίοδο χάριτος τα 7 έτη, χαμηλό επιτόκιο και χορηγείται χωρίς την εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου, πράγμα που σημαίνει ότι δεν συνυπολογίζεται στο δημόσιο χρέος. Οι δαπάνες που καλύπτει η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων καλύπτουν όλο το φάσμα της υλοποίησης των έργων, συμπεριλαμβανομένων προμελετών, οριστικών μελετών, παροχή υπηρεσιών συμβούλου κτλ. καθώς επίσης και τη χρηματοδότηση πλοίων για τη δημιουργία συνδέσεων μεταξύ λιμένων άγονων γραμμών».

Σύμφωνα με το Πρωτόκολλο Χρηματοδότησης Λιμένων, το δάνειο θα χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση προγραμμάτων επένδυσης που αναπτύσσονται στο πλαίσιο της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝ για την περίοδο 2005-2015.

Ειδικότερα, το κάθε πρόγραμμα το οποίο θα



Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Μανώλης Κεφαλογιάννης, με τον αντιπρόεδρο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ), Gerlado Genouardi



πρέπει να εντάσσεται στη φιλοσοφία του Πρωτοκόλλου Χρηματοδότησης Λιμένων, θα εξετάζεται ανεξάρτητα και θα εντάσσεται στη στρατηγική της ανάπτυξης των λιμένων της χώρας. Γι' αυτόν τον λόγο, οι 12 Οργανισμοί Λιμένων Α.Ε. έχουν αποστείλει τα αναπτυξιακά τους προγράμματα, τα οποία βρίσκονται ήδη στο στάδιο αξιολόγησης. Συγχρόνως έχει προετοιμαστεί σχέδιο προκήρυξης ανοιχτού διαγωνισμού για την πρόσληψη του συμβούλου, ο οποίος θα βοηθήσει στο έργο για την εισαγωγή των επενδυτών στα λιμάνια μέσω

συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Παράλληλα, αναπτύσσεται σημαντική συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς στη ναυτιλία, ενώ δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την πλήρη αξιοποίηση των ευκαιριών που προσφέρονται στο πλαίσιο της ανάπτυξης των Θαλάσσιων Διαδρόμων των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Παρών στην υπογραφή του χρηματοδοτικού πρωτοκόλλου ήταν ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής ΥΕΝ, Γιώργος Βλάχος. ■



Συνάντηση με τις διοικήσεις Λιμένων

Με θέμα την εφαρμογή του χρηματοδοτικού πρωτοκόλλου, ο κ. Κεφαλογιάννης είχε συνάντηση με τις διοικήσεις των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε., εκπροσώπους της ΠΝΟ, του ΣΕΒ, εφοπλιστικών ενώσεων και φορέων των λιμένων, καθώς επίσης και με υπηρεσιακούς παράγοντες του υπουργείου Οικονομικών.

Ο υπουργός Ε.Ν. επισήμανε ότι πολύ σύντομα θα είναι σε θέση να ανακοινώσει τα πρώτα έργα, τα οποία θα δημοπρατηθούν για τα λιμάνια του Πειραιά, της

Θεσσαλονίκης, του Ηρακλείου και γενικότερα για όλα τα λιμάνια εθνικής και τοπικής εμβέλειας. Υπογράμμισε, δε, ότι φιλοδοξεί το πρώτο σχέδιο να υπογραφεί μέχρι το τέλος Σεπτεμβρίου. «Μπορεί η Ελλάδα να αποτελέσει τον πόλο του διαμετακομιστικού εμπορίου για την Ανατολική Μεσόγειο, τη Μαύρη Θάλασσα και τα Βαλκάνια», δήλωσε χαρακτηριστικά. Ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής ΥΕΝ, Γ. Βλάχος, ανέφερε ότι η δανειοδότηση δύναται να δοθεί κατευθείαν στους φορείς διοίκησης

λιμένων για να αναπτύξουν/υλοποιήσουν ένα συγκεκριμένο έργο ή αντίστοιχα σε λιμένες, οι οποίοι σε συνεργασία με άλλους φορείς και εισροή ιδιωτικών κεφαλαίων θα αναπτύξουν/υλοποιήσουν ένα πρόγραμμα.

Άλλωστε, σημαντική ώθηση για τη συμμετοχή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στη λιμενική βιομηχανία αναμένεται να προκύψει με την επικείμενη ψήφιση του νόμου για τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

Ο κ. Βλάχος υπογράμμισε πως «το ΥΕΝ, αντιλαμβανόμενο τις προοπτικές και ευκαιρίες που παρέχονται για τα λιμάνια της χώρας από την εφαρμογή της συγκεκριμένης μεθόδου, προτίθεται να αναπτύξει συνεργασία με ιδιώτες επενδυτές μέσω σχημάτων παραχώρησης, για το σχεδιασμό, χρηματοδότηση, κατασκευή, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση έργων και υπηρεσιών στον τομέα ευθύνης του. Γι' αυτόν το λόγο προχωρεί άμεσα στην πρόσληψη, με διεθνή διαγωνισμό, μιας κοινοπραξίας συμβούλων (λιμενολόγων, χρηματοοικονομικών νομικών, νομικών και ειδικών σε θέματα ασφαλίσεων) με αντικείμενο την υποστήριξη του υπουργείου, καθώς και των Οργανισμών Λιμένων». ■

JAMAICA **GIBRALTAR** **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

Ναυτιλιακή Κύπρος 2005



ελληνόκτητη ναυτιλία, λέγοντας ότι «δεν είναι παράδοξο το ότι οι θέσεις των δύο χωρών στα ναυτιλιακά θέματα που συζητούνται στους διεθνείς οργανισμούς αλλά και στη Ευρωπαϊκή Ένωση συμπίπτουν σχεδόν στο σύνολό τους. Μονα-



Με την ευκαιρία της διοργάνωσης του συνεδρίου «Ναυτιλιακή Κύπρος 2005», ο υπουργός Συγκοινωνιών και Έργων της Κυπριακής Δημοκρατίας, Χάρης Θράσου, συναντήθηκε στο Ναυτιλιακό Όμιλο Πειραιά με μέλη της ελληνικής εφοπιστικής κοινότητας. Απευθυνόμενος ο κ. Θράσου στους Έλληνες πλοιοκτήτες, κατονόμασε τη σειρά μέτρων που έχει λάβει η κυπριακή κυβέρνηση τόσο για θέματα ναυτικής ασφάλειας όσο και τη διατήρηση και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της κυπριακής σημαίας.

Στην παρουσίαση της ναυτιλιακής πολιτικής που ακολουθεί το υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, ο κ. Θράσου αναφέρθηκε στην ανάγκη εκσυγχρονισμού της κυπριακής νομοθεσίας, στην ενίσχυση της στελέχωσης του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας και στην υιοθέτηση απλοποιημένων φορολογικών συστημάτων, όπως είναι ο φόρος χωρητικότητας και η παροχή κινήτρων σε εξειδικευμένες εταιρείες πλοιοδιαχείρισης.

Επιστέγασμα της πολιτικής που ακολούθησε η κυπριακή κυβέρνηση ήταν τα τελευταία αποτελέσματα της εκτελεστικής επιτροπής του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων (Paris MOU), σύμφωνα με τα οποία η κυπριακή σημαία κέρδισε θέση στο διεθνή ανταγωνισμό ανεβαίνοντας στην γκρίζα λίστα του Μνημονίου, από τη μαύρη που συμπεριλαμβανόταν για πολλά χρόνια.

Ο Κύπριος υπουργός υπογράμμισε στην ομιλία του το στενό σύνδεσμο της κυπριακής με την

δικό αρνητικό σημείο που παραμένει είναι αυτό των τουρκικών απαγορευτικών μέτρων εναντίον της κυπριακής ναυτιλίας, τα οποία όμως αναμένεται να αρθούν με την εφαρμογή από την Τουρκία της συμφωνίας τελωνειακής ένωσης με όλα τα κράτη της Ε.Ε.». Κλείνοντας την ομιλία του, ο κ. Θράσου προσκάλεσε τους παρευρισκομένους στο συνέδριο «Ναυτιλιακή Κύπρος 2005», που θα διε-

ξαχθεί στη Λεμεσό, από τις 25 έως τις 28 Σεπτεμβρίου.

Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης, ο κ. Χάρης Θράσου τίμησε τον κ. Λουκά Χατζηγιάννου για τη μακροχρόνια προσφορά του στην κυπριακή ναυτιλία. Το αναμνηστικό παρέλαβε ο γιος του, κ. Πόλυς Χατζηγιάννου. ■

Λιμένες Εθνικής Σημασίας



Κοινή Υπουργική Απόφαση προωθεί ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Μανώλης Κεφαλογιάννης, σύμφωνα με την οποία οι λιμένες Κατακόλου και Κορίνθου χαρακτηρίζονται ως Λιμένες Εθνικής Σημασίας. Το αιτιολογικό, σύμφωνα με το οποίο προωθείται η σχετική απόφαση, είναι διότι οι λιμένες Κατακόλου και Κορίνθου:

- Κατέχουν ειδικό ρόλο στο δίκτυο των

διεθνών μεταφορών της χώρας (ανεξαρτήτως μεγέθους ή χαρακτήρα), σύμφωνα με την εθνική λιμενική πολιτική και την επαναξιολόγηση των λιμένων της χώρας και

- Συνδυάζουν τα κριτήρια της γεωγραφικής θέσης, της γεινιάσης, της αυξημένης δραστηριότητας και της προοπτικής αύξησης εθνικών ροών. ■

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

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



KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

Ένας μεγάλος Έλληνας έφυγε / Του Κων/νου Διαμ. Χαρτοφύλη, υποναυάρχου Λ.Σ. (ε.α.)

Αθήρυβα και σεμνά, όπως πέρασε όλη του τη ζωή, έφυγε για το μεγάλο ταξίδι πριν από μερικές ημέρες ένας πράγματι Μεγάλος με τα γνωστά κοσμικά κριτήρια. Ένας μεγάλος Έλληνας, ένας μεγάλος του χώρου της ναυτιλίας.

Στα 89 του χρόνια, έφυγε στις έξι Ιουνίου για το ατέρμονο ταξίδι και ετάφη στις δεκαέξι του ιδίου μηνός, στο Λονδίνο, ο εν αποστρατεία αντιπλοίαρχος του Λιμενικού Σώματος, αείμνηστος Ζήνων Σδούγκος. Στον καθεδρικό ναό της του Θεού Σοφίας, στο Bayswater του Λονδίνου, όπου εψάλη η νεκρώσιμος ακολουθία, το μεταστάντα αποχαιρέτισαν ο ναυτιλιακός σύμβουλος της πρεσβείας μας στο Λονδίνο, αντιπλοίαρχος Λ.Σ. κ. Αν. Μαργέτης, ο δ/ντής Ναυτικής Ασφαλείας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, Ιάπων, κ. Σικιμίζου, διάδοχος στη θέση που κατείχε κάποτε ο μεταστάς, και ο δ/ντής της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου, αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. (ε.α.) κ. Ι. Κοντογιάννης.

Ο εκλιπών, ύστερα από ευδόκιμη υπηρεσία στο Λ.Σ. παραιτήθηκε το 1961 με το βαθμό του αντιπλοίαρχου και προσελήφθη στο επιτελείο του ΙΜΟ, στον οποίο σταδιοδρόμησε επιτυχώς καταλαμβάνοντας τη θέση του διευθυντού Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας, δηλαδή την πρώτη στην πυραμίδα της υπαλληλικής ιεραρχίας θέσεως του Οργανισμού. Μετά τη συνταξιοδότησή του από τον Οργανισμό, το έτος 1976, εξακολούθησε να προσφέρει τις ανεκτίμητες γνώσεις και εμπειρία του από τη θέση του συμβούλου της ελληνικής αντιπροσωπίας του ΙΜΟ. Τη θέση αυτή διατήρησε μέχρι το τέλος της ζωής του.

Από τα πρώτα χρόνια της ενασχολήσεώς μου με τα πράγματα της ναυτιλίας, ως σπουδαστής στη Σχολή Πλοίαρχων Ύδρας, το όνομα του εκλιπόντος μάς ήταν πολύ γνωστό από το βιβλίο της Ναυτικής Τέχνης που χρησιμοποιούσαμε τότε και

που το συνόδευε η φήμη ότι ο συντάκτης του υπηρετούσε στον ΙΜΟ, που τότε πραγματοποιούσε τα πρώτα του βήματα.

Στη συνέχεια τον γνώρισα στη Γενεύη, σε διαδοχικές συνόδους της Διεθνούς Οργανώσεως Εργασίας τις οποίες παρακολουθούσε πλαισιώνοντας την ελληνική εργοδοτική πλευρά και είχα την ευκαιρία να γνωρίσω από κοντά τον άνθρωπο που μέχρι τότε τον θεωρούσα κάτι μεταξύ θύλου και πραγματικότητας. Εκεί διαπίστωσα την ευγένεια του χαρακτήρα του, την απλότητα και προσήνειά του, την πραότητα που εξασφαλίζει η βαθιά γνώση του αντικείμενου που χειρίζεσαι, τον τεκμηριωμένο λόγο του, την ευστροφία του, αλλά παράλληλα και το λεπτό του χιούμορ. Διαπίστωσα ότι δεν είναι απαραίτητο να είσαι απρόσιτος για να εμπνεύσεις σεβασμό και κύρος.

Η μεγάλη όμως αποκάλυψη των ικανοτήτων του, της αξίας του και του διεθνούς κύρους που είχε, μου έγιναν γνωστά στον ΙΜΟ, μερικά χρόνια αργότερα όταν ως ναυτιλιακός σύμβουλος της πρεσβείας μας, παρακολουθούσα τις συνεδριάσεις της Ολομέλειας και των διαφόρων επιτροπών του Οργανισμού. Όταν στα διαλείμματα των πρώτων ημερών είχε την καλοσύνη να με συστήνει στους αντιπροσώπους των άλλων χωρών, είχα μείνει εκστατικός από το μέγεθος του σεβασμού που ανεπιφύλακτα του επεδείκνυαν όλες οι αντιπροσωπείες. Ενός σεβασμού που δεν περιοριζόταν μόνο στα πολύ θερμά και κολακευτικά λόγια με τα οποία αναφέρονταν στο πρόσωπό του, αλλά που τον έβλεπες διάχυτο στις κινήσεις τους και στην όλη συμπεριφορά τους απέναντί του. Με την πάροδο του χρόνου αυτές οι διαπιστώσεις έγιναν πεποίθηση σε μένα και με γέμισαν υπερηφάνεια και ως Έλληνα, αφού είχα έναν τόσο καταξιωμένο συμπατριώτη, αλλά και ως αξιωματικό του Λ.Σ., που έβλεπα ένα συνάδελφό μου να

απολαύει της διεθνούς αναγνώρισεως, της εκτίμησεως και του σεβασμού όλων των αντιπροσώπων των χωρών-μελών του Οργανισμού.

Επιβεβαίωση της όλης προσφοράς του στη ναυτιλία αποτέλεσε και η ανακήρυξή του ως Ανθρώπου της Ναυτιλίας και η απονομή του ειδικού βραβείου από τον ΙΜΟ, το 1991.

Πέρα από τα στενά υπηρεσιακά, είχα την τύχη να συζητώ μαζί του επί παντός επιστητού, γιατί, επειδή μέναμε στην ίδια γειτονιά, στο Chelsea του Λονδίνου, συναντιόμασταν συχνά και τότε διαπίστωνα την απεραντοσύνη και την εγκυρότητα των γνώσεών του, για μουσική, όπερα, θέατρο, αθλητισμό, πολιτική, οικονομία.

Δάσκαλος δεν είναι μόνο αυτός που ασκεί τυπικά το επάγγελμα του εκπαιδευτικού. Δάσκαλος είναι, κυρίως, αυτός που με την όλη πολιτεία του διδάσκει τους άλλους και κυρίως τους νεότερους. Δάσκαλος είναι αυτός που σ' όλη του τη ζωή με το ζωντανό παράδειγμά του διδάσκει, ήθος, σεμνότητα, ευγένεια, κατανόηση, ανοχή και υπευθυνότητα, που τον αναγκάζει σε συνεχή μελέτη για να είναι πάντα έγκυρος και ενήμερος των εξελίξεων. Ένας τέτοιος δάσκαλος υπήρξε ο αείμνηστος Ζήνων Σδούγκος για όλους εμάς τους νεότερους, όχι μόνο συναδέλφους του αλλά γενικά για όλους τους ασχολούμενους με τη ναυτιλία.

Καταθέτω τη μαρτυρία μου αντί στεφάνου στη μνήμη του μεταστάτος, μαζί με τον απέραντο σεβασμό μου και τις ευγνώμονες ευχαριστίες μου για το ότι με τη στάση του με γέμιζε με αισθήματα υπερηφάνειας και, παράλληλα, με δίδαξε τα μυστικά του πώς μπορείς να ανταποκριθείς στις απαιτήσεις εκπροσωπήσεως της χώρας σου σε ένα δύσκολο περιβάλλον, όπως αυτό ενός διεθνούς οργανισμού.

Αντίο, καλέ και σεβαστέ συνάδελφε

- 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





Μειωμένος ο αριθμός

των μικρών
ελληνικών
ναυτιλιακών
εταιρειών

Του καθηγητή
Άλκη Κορρέ



Δημοσιεύουν τα «Ναυτικά Χρονικά», στο English Supplement, μια περίληψη της ετήσιας έκθεσης της Petrofin, όπου με λύπη είδα ότι ο αριθμός των ποντοπόρων εταιρειών μειώθηκε κατά το διάστημα 1998 - 2005 από 926 σε 690. Αυτό μεταφράζεται σε τέσσερις εταιρείες λιγότερες κάθε μήνα. Αν υπολογιστούν και οι μη ποντοπόρες, το νούμερο θα είναι ακόμα μεγαλύτερο. Αν, ύστερα από δυο χρόνια και πλέον εξαιρετικών ναύλων, σημειώθηκε αυτός ο ρυθμός αποχώρησης εταιρειών από την πιάτσα, αντιλαμβάνεται κανείς τι μας αναμένει τα χρόνια που έρχονται, ιδιαίτερα αν η αγορά συνεχίσει να πέφτει.



Η ευκολία εισόδου νέων εταιρειών στην αγορά ήταν ανέκαθεν ένα ισχυρό ατού της ελληνικής ναυτιλίας, το οποίο όμως φαίνεται ότι χάνεται πολύ γρήγορα. Δεν θα ήθελα να δω τον Πειραιά «διεθνές ναυτιλιακό κέντρο» με μια χούφτα εταιρείες, έστω και αν αυτές είναι μεγάλες και με καινούργια πλοία. Την ίδια άποψη αντιλαμβάνομαι ότι έχουν και οι ενώσεις, των οποίων ο αριθμός μελών μειούται. Η κατάσταση είναι χειρότερη απ' ό,τι είχα φανταστεί, αν και μου είχε δοθεί η ευκαιρία να προειδοποιήσω όπως όφειλα από το βήμα της International Marine Insurers Conference, το 1997, για τις επιπτώσεις που θα είχε η εφαρμογή του νέου ISM Code, που -αν δεν κάνω λάθος- τότε δεν αποτελούσε ακόμα κομμάτι της SOLAS. Με άλλα λόγια, αυτή η εξέλιξη δεν μου δημιουργεί μεν έκπληξη, όμως δεν αποτελεί έκπληξη επίσης για πολύ άλλο κόσμο.

Για να λέμε όμως τα πράγματα με τ' όνομά τους, δεν φταίει μόνο ο ISM Code γι' αυτά τα φαινόμενα. Στην πίεση που έχει ασκηθεί στις μικρές εταιρείες έχουν

ήδη συμβάλει η παγκόσμια εφαρμογή του Port State Control, που απαιτεί συνεχή επίβλεψη των πλοίων από το γραφείο, η καθιέρωση της βάσης δεδομένων SIRE από τις εταιρείες πετρελαίου, η οποία επιβάλλει συστηματική παρακολούθηση από προσωπικό για να αποφεύγεται η επανάληψη παρατηρήσεων, η STCW 95, που επέβαλε την παρουσία περισσότερων ατόμων για τη διεκπεραίωση ίδιου όγκου αλλαγών στις συνθέσεις, και ακολουθούν ο Κώδικας ISPS με τη δική του ανάγκη για διαχείριση παρατηρήσεων και η αυτο-αξιολόγηση των εταιρειών δεξαμενοπλοίων, που είναι γνωστή ως TMSA και που όλοι περιμένουν να δουν πώς τελικά θα εξελιχθεί.

Κοινός παρονομαστής όλων των ανωτέρω φαινομένων είναι ο πολλαπλασιασμός της δουλειάς στο ναυτιλιακό γραφείο, σε τέτοιο βαθμό ώστε να μη βγαίνει με λίγο προσωπικό. Το μεγάλο προσωπικό, από την άλλη μεριά, χρειάζεται μεγάλο στόλο για να μην επιβαρύνει τα τρέχοντα έξοδα των πλοίων υπέρμετρα. Αποδεικνύεται ότι η ελληνική ναυτιλιακή αγορά με τις εκατοντάδες μικρού αριθμού πλοίων επιχειρήσεις της δεν ήταν έτοιμη να αντιμετωπίσει τις συνέπειες αυτών των μεγάλων αλλαγών στη διαχείριση και στον έλεγχο των εμπορικών πλοίων.

Η εμπειρία της προηγούμενης δεκαετίας, συνεπώς -παρακαλώ για την προσοχή σας, κύριε Κίνοκ- φαίνεται να μας λέει ότι η ποιότητα στην εμπορική ναυτιλία κοστίζει μεν σε όλες τις εταιρείες, αλλά πνίγει πρώτα τις μικρές¹. Αυτές δηλαδή που επιμένουν να παραμένουν ανεξάρτητες, ελπίζοντας ότι θα επιβιώσουν χωρίς να συνεργαστούν για τη δημιουργία μεγαλύτερων σχημάτων.

Ιστορικά, ο Έλληνας πλοιοκτήτης έχει δείξει μια διστακτικότητα ως προς δύο ειδών εναλλακτικές -εν σχέσει προς τη μικρή επιχείρηση- επιλογές: το συνεταιρισμό με άλλους και την ανάθεση διαχείρισης σε επαγγελματίες μάντζερ. Στο δίλημμα περί του πρακτέου, όπως είδαμε, οι περισσότεροι μικροπλοιοκτήτες προτίμησαν στο παρελθόν να πουλήσουν τα πλοία τους και να φύγουν από την αγορά, από το να συναλλαγούν με συναδέλφους τους. Είναι νωρίς για να διαπιστώσουμε τα αίτια γι' αυτή τη συμπεριφορά. Υπερηφάνεια ή έλλειψη εμπιστοσύνης; Ατομισμός ή έλλειψη πλαισίου για συγχωνεύσεις; Η πανεπιστημιακή ερευνά, ειδάλλως, ο χρόνος θα δείξει.

Πάντως, η παρατηρούμενη μείωση των μικρών ναυτιλιακών γραφείων στην Ελλάδα δεν είναι αποτέλεσμα μιας συγκεκριμένης αιτίας, αλλά συνδυασμός εξελίξεων, στη διεθνή κυρίως αγορά, από τη μια πλευρά, και νοοτροπίας, από την άλλη, τα οποία -όπως το νίτρο και η γλυκερίνη, δύο άκακα υλικά από μόνα τους- όταν συνδυαστούν φτιάχνουν ένα εκρηκτικό μίγμα. Κατά τη γνώμη μου το ζήτημα είναι σοβαρό.

Το «κλειδί» στις περαιτέρω εξελίξεις είναι ο τρόπος που θα αντιμετωπιστεί αυτή η κατάσταση από τους άμεσα εμπλεκόμενους, αλλά και από τους φορείς. Το βέβαιο είναι ότι, αν συνεχιστεί η παθητικότητα που έχουμε όλοι μας επιδείξει στο παρελθόν ως προς αυτά τα ζητήματα, θα είμαστε άξιοι της μοίρας μας. Η Retofig μας έκανε μια σημαντική χάρη, θέτοντας το πρόβλημα στο τραπέζι κατά τρόπο σαφή. Εκ των πραγμάτων, συνεπώς, η δημόσια συζήτηση για το τι πρέπει να γίνει έχει αρχίσει και κάθε έγγραφη πρόταση είναι ευπρόσδεκτη από το περιοδικό, το οποίο για τους επόμενους τρεις μήνες αναλαμβάνει την υποχρέωση να δημοσιεύσει -περιληπτικά αν χρειάζεται- όλες τις απόψεις που θα του στολούν, επώνυμες ή ανώνυμες.

Περιμένουμε, λοιπόν, απόψεις σας στο gratia@hol.gr ή στο fax 210-92.22.640.

1. Για αναλυτικότερη συζήτηση, βλέπε: Α. Κορρές - Γ. Θανάπουλος: «Ναυτιλιακή Θεωρία και Επιχειρηματικότητα στην Εποχή της Ποιότητας», Interbooks, 2005, σελίδες 162-172.

Το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής

Συνάντηση με θέμα «Το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής» διοργάνωσε το ναυτιλιακό περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά» (Δευτέρα, 13 Ιουνίου 2005), με τα μέλη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και μέλη της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού, κ. Ιωάννη Κασουλίδη, τ. υπουργό της Κυπριακής Δημοκρατίας, και κ. Ρόδη Κράτσα, εισηγήτρια σχετικά με τη Λευκή Βίβλο για την αναθεώρηση των κανόνων ανταγωνισμού της Ε.Ε. στις θαλάσσιες μεταφορές.

Κατά τη διάρκεια της ομιλίας του, ο κ. Κασουλίδης επισήμανε, μεταξύ άλλων, ότι η «Ε.Ε. πρέπει να αντιληφθεί πως η ναυτιλία ανήκει στο ευρύτερο παγκόσμιο περιβάλλον και ότι πρέπει να συναγωνίζεται με τους διεθνείς όρους του παγκόσμιου ανταγωνισμού. Ο χώρος που διέπει τους διεθνείς κανόνες είναι ο ΙΜΟ, και το συμφέρον της ευρωπαϊκής ναυτιλίας είναι η συμμόρφωση προς τους δικούς του κανόνες. Η περιφερειακή εισαγωγή μέτρων δεν μπορεί παρά να επιδρά ενάντια στην ανταγωνιστικότητα και να πλήττει αντί να εξυπηρετεί τους στόλους των κρατών-μελών». (Αναλυτικά η ομιλία του κ. Κασουλίδη δημοσιεύεται στη σελ. 40)

Η κ. Κράτσα αναφέρθηκε στους αναπτυξιακούς στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στο ρόλο που διαδραματίζει ο τομέας των μεταφορών και ιδιαίτερα οι θαλάσσιες μεταφορές. Πιο συγκεκριμένα, η Ελληνίδα ευρωβουλευτής τόνισε πως για την επόμενη δεκαετία ο στρατηγικός προ-

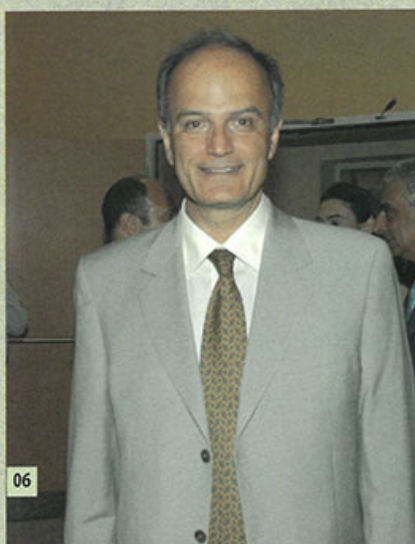




05



08



06



09



07

- 01. Η κ. Ρόδη Κράτσα, μέλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού
- 02. Το μέλος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού κ. Ιωάννης Κασουλίδης, τ. υπουργός της Κυπριακής Δημοκρατίας
- 03. Οι κ. Στ. Κουρέκος, Ιω. Τζωάννος, Ευ. Κούζιλος, Γ. Χαλάς, Νικ. Βαρβατές
- 04. Ο κ. Χαρίλαος Ψαραύτης
- 05. Ο κ. Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης
- 06. Ο κ. Γιάννης Πλατσιδάκης, αντιπρόεδρος της InterCargo
- 07. Ο κ. Αλ. Τουρκοκάλης, πρόεδρος της Ένωσης Τραπεζικών και Χρηματοοικονομικών στελεχών της Ελληνικής Ναυτιλίας
- 08. Η κ. Μελίνα Τραυλού με τους κ. Νίκο Βαρβατέ και Αλ. Καρκαντζό
- 09. Η κ. Χάρης Κιοσέογλου με τον κ. Εμμ. Βορδώνη



10. Ο κ. Θωμάς Ζαφείρας, δικηγόρος του Ομίλου Τσάκου, με τον κ. Νίκο Βαρβατέ, πρόεδρο της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων
11. Ο πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Πλοηγών, Θεμιστοκλής Δασκαλάκης, με την τ. πρόεδρο της Wista, Βέρα Χαλκίδη
12. Ο γενικός γραμματέας της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας, Γιάννης Χαλός, με τον κ. Λουκά Σιγάλα της Maritime Way
13. Οι εκδότες του ναυτιλιακού περιοδικού «ΝΑΥΣ», Νίκος και Παναγιώτης Δούκας
14. Ο κ. Σταύρος Δανιάλος, technical manager, και ο Κάρλος Βιδάλης, safety & quality manager της Minerva Marine Inc.
15. Ο γενικός γραμματέας ΥΕΝ καθηγητής Ιωάννης Τζωάννος με τον κ. Κωνσταντίνο Χίο, διευθύνοντα σύμβουλο του Ελληνικού Νηογνώμονα
16. Ο πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων και Επαγγελματιών Χρηστών Λιμένων, Ιωάννης Θεολογίτης
17. Ο κ. Απ. Πουλοβασιλής, γενικός διευθυντής του Lloyd's Register, και ο Κων. Χίος, διευθύνων σύμβουλος του Ελληνικού Νηογνώμονα

LINKING QUALITY SHIPPING WITH PUBLIC BENEFIT PROJECTS AND CULTURE



VLCC OLYMPIC LOYALTY, 303.184 DTW, built 1993

The delivery of one of the first worldwide double-hull very large crude carriers in 1993, marked our course into the new century with the acquisition of vessels of advanced technology that would enable us to meet more effectively the goals which we have set to ourselves.

Today, having already added to our fleet thirteen newbuilding tankers of high specifications, we are meeting the future with the certainty that we shall be able to offer even more of the inexhaustible wealth of the sea to the public benefit and cultural projects of the Foundation.



VLCC OLYMPIC LEGEND, 309.270 DTW, built 2003

ALEXANDER S. ONASSIS



PUBLIC BENEFIT FOUNDATION

THE ONASSIS CARDIAC SURGERY CENTRE • THE PROGRAMMES OF SCHOLARSHIPS FOR POSTGRADUATE STUDIES IN GREECE AND ABROAD FOR HELLENES AND FOREIGNERS • THE ESTABLISHMENT OF THE AFFILIATED PUBLIC BENEFIT FOUNDATION IN THE U.S.A. - THE EDUCATIONAL AND CULTURAL PROGRAMMES (IN U.S.A., CANADA, SOUTH AMERICA) • THE FINANCIAL SUPPORT OF UNIVERSITY CHAIRS AND PROGRAMMES OF HELLENIC STUDIES • THE CONSTRUCTION IN ATHENS OF A REPLICA OF THE IZMIR ST. PHOTINI CHURCH BELL TOWER OF • THE INTERNATIONAL CULTURAL COMPETITION PRIZES (THEATRE, CHOREOGRAPHY, MUSIC, PAINTING) • THE SUMMER POSTGRADUATE LECTURES IN APPLIED SCIENCES IN CRETE (BIOLOGY, INFORMATION TECHNOLOGY SCIENCE, CHEMISTRY/PHYSICS) • THE DONATION OF EDUCATIONAL EQUIPMENT TO PUBLIC ELEMENTARY SCHOOLS • THE LIBRARY FOR HELLENIC AND ROMAN ART AT THE METROPOLITAN MUSEUM OF ART IN NEW YORK • THE RENOVATION AND REFURBISHMENT OF A NEOCLASSICAL BUILDING IN NAFPLION TO HOUSE A BRANCH OF THE NATIONAL GALLERY OF GREECE • THE CONSTRUCTION OF THE ONASSIS HOUSE OF LETTERS AND ARTS • THE SUPPORT OF OTHER CULTURAL AND EDUCATIONAL ACTIVITIES.



Nineteen vessels, tankers and bulk carriers, hoisting the Greek flag, manned by Greek officers, totalling 2.700.000 tons deadweight, owned by the ALEXANDER S. ONASSIS FOUNDATION, sail daily generating profits, 50% of which are allocated to the continuous support of public benefit activities, within the framework of an ingenious and internationally unique policy planned and successfully put into practice since 1975.

www.onassis.gr

Tankers "OLYMPIC LEGEND" 309270 dwt • "OLYMPIC LIBERTY" 309448 dwt • "HAWK" 306324 dwt • "OLYMPIC LEGACY" 302789 dwt • "OLYMPIC LOYALTY" 303184 dwt • "OLYMPIC FAITH" 147457 dwt • "OLYMPIC FLAIR" 147396 dwt • "OLYMPIC SPIRIT II" 96773 dwt • "OLYMPIC SERENITY" 96773 dwt • "OLYMPIC SYMPHONY" 96672 dwt • "OLYMPIC SPONSOR" 96547 dwt • "OLYMPIC FLAG" 155009 dwt • "OLYMPIC FUTURE" 155039 dwt
Bulk carriers "OLYMPIC GALAXY" 64931 dwt • "OLYMPIC MENTOR" 29693 dwt • "OLYMPIC MIRACLE" 29670 dwt • "OLYMPIC MELODY" 29640 dwt • "OLYMPIC MERIT" 29611 dwt • "CALLIROE PATRONICOLA" 29607 dwt

December 2004



18

18. Η κ. Βίκυ Ρούσσου με τον κ. Ηλία Μπίσια

19. Οι κ. Μαρία Δημητρακοπούλου, Λευτέρης Τσακόπουλος, Μαρία Χυτήρογλου και Γιώργος Μπίσιας

20. Οι κ. Λεων. Δημητριάδης-Ευγενίδης, Χαρίλαος Ψαραύτης, Δημήτρης Καπαϊτζής, Γεώργιος Μπάνος



19



20

σανατολισμός έχει κύριο στόχο την υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου διευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών, ύψους 600 δισ. ευρώ, που θα εξασφαλίζει τη «διατροφικότητά» τους, δηλαδή την άρτια, λειτουργική και αποτελεσματική σύνδεση όλων των μορφών μεταφορών (οδικών, σιδηροδρομικών, εναέριων, θαλάσσιων, εσωτερικών πλωτών κ.ά.).

Η κ. Κράτσα, μεταξύ άλλων, αναφέρθηκε στις ευρωπαϊκές προκλήσεις και προοπτικές. «Με τον προγραμματισμό μας πρέπει να προωθήσουμε και την ισορροπία μεταξύ των ειδών μεταφορών, γιατί προβλέπεται ότι η αύξηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών θα είναι μεγαλύτερη του 60% έως το 2013 στην Ευρωπαϊκή Ένωση και διπλάσια στα 10 νέα κράτη-μέλη έως το 2020», δήλωσε χαρακτηριστικά και συνέχισε:

«Η Ελλάδα ως περιφερειακή χώρα έχει ζωτικά ενδιαφέροντα και συμφέροντα από όλα τα είδη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, που θα τη φέρουν ευκολότερα σ' επικοινωνία με τις άλλες χώρες-μέλη της Ε.Ε. αλλά και με την ευρύτερη γειτονιά μας και θα συμβάλουν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς μας.

»Οι θαλάσσιες αρτηρίες καθίστανται τμήμα του διευρωπαϊκού δικτύου με στόχο να μειώσουν την οδική συμφόρηση αλλά και τη βελτίωση της πρόσβασης σε απόκεντρες και νησιωτικές περιφέρειες και κράτη. Αυτό σημαίνει θαλάσσιες γραμμές μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων, που αποτελούν αξιόπιστους και ολοκληρωμένους διαύλους μεταφορών και μέσω αυτών εξασφαλίζεται η άρτια και η γρήγορη μετάβαση από τον ένα τρόπο μεταφοράς στον άλλο.

»Η Ένωση έχει ένα ανεκτίμητο δυναμικό, 35.000 χιλιόμετρα ακτών και εκατοντάδες θαλάσσιους λιμένες, που έχουν έως σήμερα ανεπαρκώς αξιοποιηθεί. Οι μεσογειακές ευρωπαϊκές χώρες προσπάθησαν τα τελευταία χρόνια να εκσυγχρονίσουν τα λιμάνια και τις υπηρεσίες τους, τα οποία υπολείπονται γενικά σε σύγκριση με αυτά των βορείων ευρωπαϊκών χωρών. Η χώρα μας, δυστυχώς, δεν ακολούθησε αυτή την πορεία. Αποτελεί μεγάλη πρόκληση για την κυβέρνηση της Ν.Δ. να αντιμετωπίσει τα συσσωρευμένα προβλήματα και να κά-



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



21

21 Η κ. Ιω. Μπίσια με τον κ. Γιώργο Στεφάνου

22 Οι κ. Χαρ. Ψαραύτης, Θεμ. Δασκαλάκης και Ιω. Κασουλίδης

23 Οι κ. Χρήστος Ντούνης, Κωνσταντίνος Χίος και Ευάγγελος Κούζιλος



22



23

νει τον Πειραιά καθώς και τα άλλα λιμάνια της χώρας σύγχρονα, ανταγωνιστικά και κέντρα περιφερειακής ανάπτυξης».

Στο πρώτο Forum για την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική παρευρέθησαν ο πρόεδρος της Κυπριακής Δημοκρατίας, ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ καθηγητής Ιω. Τζωάννος, ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Γ. Γράτσος, ο γενικός γραμματέας της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας Ιω. Χαλάς, το μέλος του Executive Committee της Intertanko Εμμ. Βορδώνης, ο αντιπρόεδρος της Intercargo Ιω. Πλαταιδάκης, ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Πλοίων Ν. Βαρβατές, ο πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιαρχών Ε.Ν. Ευ. Κούζιλος, ο πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων και Επαγγελματιών Χρηστών Λιμένων Ιω. Θεολογίτης, ο πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοηγών Θεμ. Δασκαλάκης, το μέλος του Δ.Σ. Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Μελ. Τραυλού, οι πρόεδροι της Wista Hellas Β. Ρούσσου και Wista International Χ. Κιοσέογλου, ο πρόεδρος της Ένωσης Τραπεζικών και Χρηματοοικονομικών στελεχών της Ελληνικής Ναυτιλίας Αλ. Τουρκολιάς, ο πρόεδρος του Ταμείου Νομικών Βασ. Βενέτης, ο αρεοπαγίτης Λεωτ. Τσακόπουλος, η πρόεδρος Πρωτοδικών, προϊσταμένη Πρωτοδικείου Πειραιά, Μαρία Δημητρακοπούλου, ο επίτιμος πρόεδρος του διοικητικού Εφετείου Χρ. Βογιατζόγλου, εκπρόσωποι εφοπλιστικών ενώσεων, πλοιοκτήτες, διευθυντές ναυτιλιακών εταιρειών, διευθυντές νηογυμνώνων, δικαστικοί και εκπρόσωποι της παραναυτιλιακής βιομηχανίας.

Την εκδήλωση τίμησε με την παρουσία του ο πρόεδρος του Ιδρύματος Ευγενίδου κ. Λεων. Δημητριάδης-Ευγενίδης.

Στη συνάντηση απηύθυνε χαιρετισμό ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, καθηγητής Ιωάννης Τζωάννος, ενώ τη συζήτηση συντόνισε ο καθηγητής του ΕΠΜ Χαρίλαος Ψαραύτης.

Η εκδήλωση πραγματοποιήθηκε με την ευγενική υποστήριξη του Ιδρύματος Ευγενίδου.



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 Ε.Ε. θα πρέπει να αντιληφθεί
ότι η **ναυτιλία** ανήκει
στο ευρύτερο παγκόσμιο περιβάλλον

Ομιλία του κ. Ιωάννη Κασουλίδη,
τ. υπουργού της Κυπριακής Δημοκρατίας

Σας παραθέτουμε απόσπασμα της ομιλίας του μέλους του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και μέλους της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού κ. Ιωάννη Κασουλίδη, τ. υπουργού της Κυπριακής Δημοκρατίας, όπως αυτή παρουσιάστηκε στο Forum που διοργάνωσε το περιοδικό «Ν.Χ.» και είχε θέμα «Το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής».



Θα ήθελα να σας ευχαριστήσω θερμά για την πρόσκληση που μου απευθύνετε, να αναφέρω τους δικούς μου προβληματισμούς σ' αυτή την εκδήλωση που διοργανώνουν τα «Ναυτικά Χρονικά». Άλλωστε, σύμφωνα με όσα μου εκμυστηρεύτηκε ένας πρώην υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας της Ελλάδας και νυν εν ενεργεία υπουργός, χαριτολογώντας, τα «Ναυτικά Χρονικά» «είναι ο νόμος για την εμπορική ναυτιλία της χώρας».

Καλούμαι να μιλήσω υπό την ιδιότητά μου ως αναπληρωματικού μέλους της Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, μια και το θέμα μας είναι η ναυτιλία στην Ε.Ε. Σίγουρα η φίλη μου ευρωβουλευτής Ρόδη Κράτσα είναι πολύ πιο ενήμερη από εμένα για τη δράση της Επιτροπής Μεταφορών και ως τακτικό μέλος θα μπορέσει να καλύψει πολύ ολοκληρωμένα το θέμα.

Θα ήταν, όμως, ενδιαφέρον πιστεύω, αν μετέφερα τις δικές μου εμπειρίες από την προηγούμενη ιδιότητά μου ως υπουργού Εξωτερικών της Κυπριακής Δημοκρατίας. Κατά τη διάρκεια των ενταξιακών διαπραγματεύσεων της Κύπρου με την Ευρωπαϊκή Ένωση, το πιο επίπονο θέμα, ύστερα από εκείνο της εκκρεμότητας του Κυπριακού, ήταν ο υπεράκτιος τομέας, ο οποίος περιλάμβανε σαφώς και εκείνον της ναυτιλίας, και εδώ ακόμα πιο επίπονη ήταν η προσπάθεια στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

Η Κύπρος ήταν την περίοδο των διαπραγματεύσεων ο τέταρτος εμπορικός στόλος στον κόσμο, υπό συνθήκες όμως ενός χαλαρού καθεστώτος, που στόχο είχε να προσελκύσει στο νηολόγιό της όσο το δυνατόν περισσότερα σκάφη. Ήταν για μας ένας από τους τρόπους ανάκαμψης της οικονομίας της νήσου, ύστερα από την καταστροφή που προκάλεσε η τουρκική εισβολή. Κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων ένταξης, πήραμε τη γενναία -κατά την άποψή μου- απόφαση να μετατρέψουμε το κεφάλαιο της ναυτιλίας από σοβαρό μειονέκτημα της υποψηφιότητάς μας σε πλήρες θετικό πλεονέκτημα.

Έπρεπε γι' αυτό να αποδείξουμε ότι η κυπριακή σημαία δεν είναι σημαία ευκαιρίας, ενώ όλοι οι αναγκαίοι μηχανισμοί έπρεπε να δημιουργηθούν και να λειτουργήσουν με τέτοιο τρόπο ώστε τα πλοία με κυπριακή σημαία να ανταποκρίνονται πλήρως στους νέους και σαφώς αυστηρότερους κανόνες ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Δεν μπορούσε να υπάρξει χειρότερη περίοδος για τη ναυτοπλοϊκή ασφάλεια από εκείνη την εποχή, την εποχή των τεραστίων οικολογικών καταστροφών που προκάλεσαν τα ατυχήματα του Erica και του Prestige. Τα περιστατικά αυτά προκάλεσαν την εισαγωγή του Μνημονίου των Παρισίων, καθιστώντας ακόμη πιο αυστηρές τις απαιτήσεις και προδιαγραφές στον τομέα της ασφάλειας. Το ποσοστό κατακράτησης πλοίων με κυπριακή σημαία, κατά την περίοδο εκείνη, ήταν της τάξης του 19%.

Η πρόοδος που πραγματοποίησε η Κύπρος, συμμορφούμενη με τις παλαιές αλλά και νέες απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ήταν σημαντική. Ταυτόχρονα η αξιοσημείωτη πρόοδος που πετύχαμε χρησιμοποιείτο και ως απόδειξη ότι το κίνητρο της ενταξιακής πορείας επέφερε τόσες βελτιώσεις σε έναν εμπορικό στόλο.

Μπορεί να γίνουμε σήμερα ο όγδοος εμπορικός στόλος εξ αιτίας του αυστηρότερου καθεστώτος, αλλά ταυτόχρονα αποτελούμε σήμερα σε ποσοστό τονοχωρητικότητας το 16% του εμπορικού στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ταυτόχρονα, πριν από λίγες ημέρες, η Κύπρος έφθασε σε τέτοια σημεία προόδου που έχει αφαιρεθεί από τη μαύρη λίστα του Μνημονίου των Παρισίων.

Είχαμε συνεργαστεί στην Κύπρο πολύ επιτυχώς όλοι οι εταίροι μαζί, για να πετύχει αυτός ο στόχος. Κυβέρνηση, πλοιοκτήτες, το Ναυτιλιακό Συμβούλιο, τα σώματα των δικηγόρων, των λογιστών, τα εργατικά συνδικάτα κ.κ. Και εδώ επιτρέψτε μου να κάνω σε όλους εύφημη μνεία. Η ένταξη της Κύπρου και της Μάλτας κατέστησε την Ε.Ε. την πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο.

Δεν υποτιμούμε καθόλου τη σημασία της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Σε σημείο, μάλιστα, που εμείς στην Κύπρο ξεφορτωθήκαμε από το νηολόγιό μας πολλά, γηραιά και ακατάλληλα πλοία, έστω και αν αυτός ήταν ένας από τους λόγους για να πέσουμε από την 4η στην 8η θέση παγκοσμίως. Είπα ένας από τους λόγους, διότι ο άλλος βασικός λόγος είναι το embargo που επιβάλλει η Τουρκία σε πλοία κυπριακής σημαίας. Είναι ένα θέμα που ελπίζω να λυθεί σύντομα κατά την πορεία της διαπραγμάτευσης για ένταξη της Τουρκίας στην Ε.Ε., παρά το πτωχόρισμα της ενταξιακής προοπτικής της χώρας αυτής μετά τα δημοψηφίσματα της Γαλλίας και της Ολλανδίας. Φυσικά και η Κυπριακή Κυβέρνηση θα πρέπει να δει με μεγαλύτερη φροντίδα κάποιες νέες διοικητικές δυσκολίες που έχουν προκύψει όπως οι κοινωνικές ασφαλίσεις των ξένων, μη Ευρωπαίων, ναυτικών, που εργοδοτούνται για μικρή

χρονική περίοδο.

Επιτρέψτε μου εδώ να αναφερθώ σε μια προσωπική εμπειρία που έζησα τότε, που αποδεικνύει πόσο ανεύθυνα μπορούν να φερθούν κάποια κράτη, ιδίως εκείνα που υπέστησαν στο παρελθόν τις μεγαλύτερες ζημιές από οικολογικές καταστροφές εξ αιτίας ατυχημάτων πετρελαιοφόρων. Πέρασαμε περίπου δέκα ημέρες έντονης αγωνίας μαζί με την ειδική ομάδα διαχείρισης κρίσεων που συγκροτήσαμε στο υπουργείο Εξωτερικών και στο τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας, όταν πετρελαιοφόρο ελληνικής πλοιοκτησίας και κυπριακής σημαίας υπέστη ρωγμή σε μία από τις δεξαμενές του, γεμάτες κηροζίνη, λίγο πριν περάσει από τα Στενά του Γιβραλτάρ.

Επρόκειτο για καινούργιο σκάφος με διπλό κελυφός, πληρώντας όλες τις σύγχρονες προδιαγραφές ασφάλειας. Ένα τάνκερ που λίγο πριν είχε περάσει επιτυχώς από την αναγκαία σχετική επιθεώρηση, κάτι βέβαια που δεν εμπόδισε την κακή συγκυρία να οδηγήσει στη ρωγμή. Η πλοιοκτητήτρια εταιρεία έκανε τάχιστα ό,τι ήταν δυνατό για να διορθωθεί προσωρινά η ρωγμή, αλλά η θαλασσοταραχή απέτρεπε κάθε προσπάθεια απορρόφησης του φορτίου σε άλλο πετρελαιοφόρο, που

έσπευσε εκεί γι' αυτόν το σκοπό, γιατί οι κραδασμοί μπορούσαν να δημιουργήσουν σπινθήρες με κίνδυνο ανατίναξης ολόκληρου του σκάφους.

Η μόνη λύση ήταν η μετακίνηση του σκάφους σε κάποιο ορμίσκο στη γειτονική Ισπανία, για να προστατευθεί από τη θαλασσοταραχή και για να διεξαχθεί εκεί η επιχείρηση απορρόφησης του φορτίου. Η Κύπρος δέχτηκε τότε έντονες πιέσεις από την κυβέρνηση της

Ισπανίας: Να απομακρυνθεί αμέσως το σκάφος από τις ακτές της Ισπανίας και να μην τολμήσουμε να πλησιάσουμε. Την ίδια στιγμή, η ένταξή μας ετίθετο στην πλάστιγγα αν επέρχeto για την Ισπανία νέα οικολογική καταστροφή, όπως εκείνη του Prestige.

Τις διπλωματικές διακοινώσεις διαδέχτηκε και προσωπικό τηλεφώνημα του Ισπανού υπουργού Ευρωπαϊκών Υποθέσεων προς εμένα. Την ίδια στάση στη συνέχεια τήρησε και η κυβέρνηση της Γαλλίας, ενώ ασφαλώς οι κυβερνήσεις του Μαρόκου και της Αλγερίας ούτε που ήθελαν να ακούσουν. Έγιναν φοβερές και υπεράνθρωπες προσπάθειες από τους πλοιοκτήτες για συντήρηση της κατάστασης και αποτροπή επέκτασης της ρωγμής. Η θαλασσοταραχή ήταν μεγάλη, όταν πήραμε την απόφαση να απομακρυνθεί το σκάφος στις ανοικτές θάλασσες και να ξεκινήσει το μεγάλο ταξίδι με ετοιμότητα της Κύπρου να δεχτεί να προσεγγίσει το σκάφος σε δικό της καταφύγιο. Μόλις το σκάφος πέρασε ανοικτά της Μάλτας, η θαλασσοταραχή κόπασε και το σκάφος οδηγήθηκε χωρίς προβλήματα στη βάση του, στην Ελλάδα. Σταθήκαμε τυχεροί, ρισκάροντας όμως εξ

ανάγκης τη βύθιση ενός πλοίου και την πρόκληση ανυπολόγιστης ζημιάς στο περιβάλλον.

Αποτελεί ύψιστης προτεραιότητας θέση για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, η ανάγκη να κράτη να ορίζουν ορμίσκους-καταφύγια για τέτοιες σοβαρές περιπτώσεις. Και το θετικό από αυτή την περιπέτεια, ήταν ότι αυτό το κορυφαίο αίτημα αποτέλεσε θέμα συζητήσεων στον IMO και αργότερα στην ίδια την Ε.Ε. Η Κύπρος απέσπασε τα συγχαρητήρια των εξειδικευμένων ναυτιλιακών Μέσων Ενημέρωσης για τον υπεύθυνο χειρισμό της κρίσεως. Ο ίδρυθείς από την Ε.Ε. Οργανισμός Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας έταξε σαν θέμα την καλλιέργεια του αισθήματος ευθύνης των κρατών-μελών για τέτοιες μορφές περιστατικά. Αυτή ήταν η απάντηση που μου έδωσε ο διευθυντής του Οργανισμού, όταν του υπέβαλα σχετική ερώτηση, κατά την παρουσία του στην Επιτροπή Μεταφορών.

Την πρόσφατη απόφαση της Ε.Ε. για ποινικοποίηση της ευθύνης ναυτικών την πολεμήσαμε -όπως καλά γνωρίζετε- μαζί οι Έλληνες, Κύπριοι και Μάλτεζοι βουλευτές του ΕΛΚ. Είναι φανερό όμως, πως η πίεση της κοινής γνώμης, επηρεασμένη από τα φοβερά ατυχήματα όπως αυτό του Prestige, παρεμπόδιζε πολλούς στην Ε.Ε. να κατανοήσουν ότι η εμπορική ναυτιλία δρα σε ένα ανταγωνιστικό παγκόσμιο περιβάλλον και όχι μόνο εντός Ευρώπης και, επομένως, τέτοιες μορφές αποφάσεις ούτε την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας διασφαλίζουν ούτε την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού στόλου βοηθούν.

Τις ακτές της Ευρώπης, άλλωστε, δεν προσεγγίζουν μόνο πλοία σημαίας των κρατών-μελών. Τι θα γίνει, παραδείγματος χάριν, αν συμβεί ένα παρόμοιο επεισόδιο με εκείνο που σας περιγράψα προηγουμένως; Πετρελαιοφόρο που φέρει σημαία κράτους εκτός Ε.Ε. παρουσιάζει ρωγμή σε μία από τις δεξαμενές του και από φόβο ποινικών συνεπειών δεν προσεγγίζει τις ευρωπαϊκές ακτές, δεν κατορθώνει να περιορίσει το κακό, κόβεται στα δύο και η μεγάλη οικολογική καταστροφή δεν αποφεύγεται. Ταυτόχρονα, υπό την πίεση μιας ενδεχόμενης ποινικής δίωξης, υπάρχει ο κίνδυνος, Ευρωπαίοι ναυτικοί να προτιμούν εργοδότες πάνω σε πλοία σημαίας που καλύπτονται από τη MARPOL και όχι από σημαία κρατών-μελών της Ε.Ε. Σίγουρα η απόφαση ελήφθη εις βάρος της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας με αμφιβολία χρησιμότητα όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος.

Η Ε.Ε. θα πρέπει να αντιληφθεί ότι η ναυτιλία ανήκει στο ευρύτερο παγκόσμιο περιβάλλον και ότι πρέπει να συναγωνίζεται με τους διεθνείς όρους του παγκόσμιου ανταγωνισμού. Ο χώρος που διέπει τους διεθνείς κανόνες είναι ο IMO, και το συμφέρον της ευρωπαϊκής ναυτιλίας είναι η συμμόρφωση προς τους δικούς του κανόνες. Η περιφερειακή εισαγωγή μέτρων δεν μπορεί παρά να επιδρά ενάντια στην ανταγωνιστικότητα και να πλήττει, αντί να εξυπηρετεί, τους στόλους των κρατών-μελών.

Ελλάδα, Κύπρος και Μάλτα πρέπει να αντιληφθούμε πλήρως τη θέση μας στην ευρωπαϊκή ναυτιλία και, συνεπαραγόμενοι στενά, να αναζητήσουμε συμμάχους στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο. Δεν πρέπει ποτέ να ξεχνάμε ότι Ελλάδα, Κύπρος και Μάλτα μαζί συναποτελούν το 58,8% σε τονοχωρητικότητα του στόλου ολόκληρης της Ε.Ε. Πρώτα απ' όλα πρέπει μαζί να αντισταθούμε στην προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να αναλάβει η ίδια την αποκλειστική εκπροσώπηση των κρατών-μελών στο χώρο του IMO. Εκτός και αν διασφαλιστεί ότι η βαρύτητα του κάθε κράτους-μέλους στις κοινές αποφάσεις θα είναι ανάλογη της τονοχωρητικότητας που εκπροσωπεί.

Κι αυτό, γιατί ο IMO δεν είναι το ίδιο όπως ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου. Θα ήταν δραματικό αν Ευρωπαίοι πλοιοκτήτες εγκατέλειπαν τις σημαίες ευρωπαϊκών χωρών διότι κάποια γραφεία της Commission δεν είναι σε θέση να αντιληφθούν πού ευρίσκεται το συμφέρον της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Εξάλλου, οι μεταφορές, ακόμα και στο νέο και δοκιμαζόμενο σήμερα Ευρωπαϊκό Σύνταγμα, δεν ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης αλλά στον κατάλογο της από κοινού δικαιοδοσίας με τα κράτη-μέλη.

(...)

Πιστεύω ακράδαντα ότι με κοινή προσπάθεια από την Ελλάδα και την Κύπρο, ακόμα και τη Μάλτα, πολλές κοινές δράσεις της Ε.Ε. στον τομέα της ναυτιλίας μπορούν να αποβούν προς όφελος και της Ε.Ε. συνολικά, αλλά και των χωρών μας ιδιαίτερα. Μπορεί προηγουμένως να εμφανίστηκε επικριτικός για την απόφαση που λήφθηκε όσον αφορά την ποινικοποίηση, αλλά ας μην επαναλάβουμε κι εμείς το λάθος πολλών πολιτικών, που είναι τόσο γρήγοροι και εύκολοι στην επίκριση ευθυνών στην Ε.Ε. για αποφάσεις για τις οποίες ευθύνεται, αλλά, το χειρότερο, και για αποφάσεις για τις οποίες δεν ευθύνεται. Μόνο και μόνο για να καλύψουμε τις δικές μας αδυναμίες, δεν επιτρέπεται να προσποιούμαστε ότι οι αποφάσεις στην Ε.Ε. λαμβάνονται από τους Αρειανούς. Αποτέλεσμα αυτής της λανθασμένης πολιτικής πρακτικής, οι λαϊκές αντιδράσεις της μορφής που είδαμε πρόσφατα στη Γαλλία και στην Ολλανδία. Γι' αυτό και πρέπει να βλέπουμε πέρα από τα όποια προβλήματα, για να μπορούμε καλύτερα να αξιοποιούμε τις προοπτικές.

Θα ήθελα να τελειώσω με την εξής σκέψη. Η θάλασσά μας, το Αιγαίο και η Ανατολική Μεσόγειος, ήταν από τα αρχαιότερα χρόνια εκείνη που ενώει την Κύπρο με την Ελλάδα. Είναι η θάλασσα που έφερε για πρώτη φορά στην Κύπρο τους Αχαιούς, για να παραμείνει το νησί μας από τότε ελληνικό, διαμέσου των αιώνων. Παρόλο ότι ήλθαν έκτοτε κάθε λογής κατακτητές. Η θάλασσα φέρνει αναπόφευκτα μαζί την Ελλάδα και την Κύπρο και στο ζωτικό τομέα της ναυτιλίας, έναν τομέα υψίστης κατά τη γνώμη μου προτεραιότητας, όπου μας αναμένουν νέοι, διαφορετικοί κοινοί αγώνες και προσπάθειες μέσα στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.





In greek waters JETOIL delivers excellence!

Delivers:

- better quality
- the right quantity
- prompt delivery service
- full customer satisfaction

JETOIL. The No. 1 Private Greek Bunker Supplier.

BUNKER PHYSICAL SUPPLIER AT PIRAEUS

JET OIL

MAMIDOIL - JETOIL S.A.
PIREAEUS: tel. +30 210 4283201, +30 210 4283368, fax +30 210 4281356
ATHENS: tel. +30 210 6142660 fax +30 210 8055850
e-mail: jetbunkers@jetoil.gr, zakkyr@jetoil.gr



Κοινά ενδιαφέροντα Ελλάδας και Κίνας



Κύκλο επαφών στο Πεκίνο είχε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Μανώλης Κεφαλογιάννης, κατά τη διάρκεια επίσημου ταξιδιού που πραγματοποίησε στην Κίνα.

Ο υπουργός, ο οποίος συνοδευόταν από το γενικό γραμματέα ΥΕΝ, καθηγητή Ιωάννη Τζωάννο, και το γενικό γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής ΥΕΝ, Γιώργο Βλάχο, συναντήθηκε με κυβερνητικούς αξιωματούχους και συγκεκριμένα: Με τον υπουργό Τηλεπικοινωνιών της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας Zhang Chunxian, αρμόδιο σε θέματα εμπορικής ναυτιλίας, με τον οποίο συζητήσαν θέματα κοινού ενδιαφέροντος για την ανάπτυξη των σχέσεων μεταξύ των δύο χωρών και ειδικά σε θέματα ναυτιλίας, θαλασσιών μεταφορών, εμπορίου, θαλάσσιου τουρισμού και επενδύσεων.

Από την ελληνική πλευρά τονίστηκαν οι δυνατότητες και τα στρατηγικά πλεονεκτήματα που προσφέρουν τα δώδεκα εθνικά λιμάνια της χώρας προκειμένου να αποτελέσουν αποτελεσματικά κέντρα υποδοχής και διαμετακόμισης κινεζικών φορτίων προς τις χώρες των Βαλκανίων, της Κεντρικής Ευρώπης, της Μαύρης Θάλασσας και του ευρύτερου χώρου της Νοτιοανατολικής Μεσογείου. Η κινεζική πλευρά δήλωσε ότι εξετάζει σοβαρά τη συμμετοχή των κινεζικών εταιρειών στην ανάπτυξη και κατασκευή των λιμανιών της χώρας, στο πλαίσιο του προγράμματος των 6 δισ. ευρώ από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, υπό τη μορφή joint-venture, με σκοπό να αποτελέσουν τα ελληνικά λιμάνια σταθμούς μεταφόρτωσης των κινεζικών προϊόντων για τις χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Βορείου Αφρικής.

Κατά τη διάρκεια των συνομιλιών αναγνωρίστηκε η άριστη συνεργασία των δύο χωρών στο πλαίσιο της

αμοιβαιότητας στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO). Ζητήθηκε από την ελληνική κυβέρνηση η στήριξη της υποψηφιότητας της Ελλάδας στις εκλογές της γενικής συνέλευσης του IMO, επισημαίνοντας ανάλογη υποστήριξη από την πλευρά της Ελλάδας για την κινεζική υποψηφιότητα.

Επίσης, εκδηλώθηκε η πρόθεση των δύο χωρών να προχωρήσουν σε υπογραφή μνημονίου συνεργασίας (MOU) στον τομέα της ναυτιλίας, επιβεβαιώνοντας την απαρρέγκλιτη εφαρμογή των αρχών και διατάξεων που προβλέπει η ναυτιλιακή συμφωνία προς όφελος όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

Τέλος, από ελληνικής πλευράς ανακοινώθηκε η



ίδρυση και λειτουργία έδρας Ναυτιλιακού Ακολούθου στη Σαγκάη για την περαιτέρω ανάπτυξη των ναυτιλιακών σχέσεων των δύο χωρών και την εξυπηρέτηση των συμφερόντων των πλοίων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στην Κίνα.

Απαγορευτικό για 8 πλοία

Απαγόρευση εισόδου σε ευρωπαϊκά λιμάνια για οκτώ πλοία εξέδωσε το Port State Control, για το χρονικό διάστημα 1 Σεπτεμβρίου 2004 μέχρι 31 Μαρτίου του 2005.

Τα πλοία αυτά θα μπορέσουν να δέσουν ξανά σε λιμάνια της Ε.Ε. όταν θα περάσουν επιτυχώς τον έλεγχο των επιθεωρητών για θέματα ασφαλείας ναυσιπλοΐας.

Ειδικότερα, μετά την πλήρη εφαρμογή των ευρωπαϊκών κανόνων για το Port State Control, από τον Ιούλιο του 2003, έχει απαγορευτεί η πρόσβαση σε ευρωπαϊκά λιμάνια για 37 πλοία, που φέρουν 12 διαφορετικές σημαίες.

Ο αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και επίτροπος Μεταφορών, Jacques Barrot, ανέφερε ότι η Επιτροπή είναι αποφασισμένη να καταπολεμήσει τη μέτρια

ναυτιλία στα ευρωπαϊκά ύδατα.

Ο κ. Barrot υποστηρίζει ότι η δημοσίευση του καταλόγου θα προτρέψει τους πλοιοκτήτες και τα κράτη σημαίας προκειμένου να λάβουν τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας για όλα τους τα πλοία.

Ειδικότερα, από τα οκτώ πλοία τα τέσσερα είναι μεταφορές ξηρού φορτίου, τα δύο είναι χημικά δεξαμενόπλοια, ένα είναι τάνκερ και ένα επιβατηγό πλοίο.

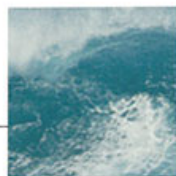
Κανένα από τα πλοία δεν έφερε την ελληνική σημαία, ενώ δύο από αυτά έχουν σημαία Αλγερίας, δύο Τουρκίας, δύο Παναμά και δύο St. Vincent και Grenadines.



Be surprised by the service. Be in safe hands

BM
barbados maritime
ship registry
safe hands
www.barbadosmaritime.com





Απαραίτητη η αύξηση επενδύσεων για τις λιμενικές υποδομές

Συμφόρηση έχει προκαλέσει η σταθερά αναπτυξιακή πορεία στις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων τόσο στα λιμάνια της Ευρώπης όσο και σε αυτά της Βορείου Αμερικής. Αιτία, η ποσοτική άνοδος των ασιατικών προϊόντων που μεταφέρονται μέσω θαλάσσης. Η λύση στις συνεχώς αυξανόμενες ασιατικές εξαγωγές είναι η υλοποίηση νέων επενδυτικών προγραμμάτων σε 5, τουλάχιστον, ευρωπαϊκά λιμάνια. Αναλυτικότερα και σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΠΟ, η κίνηση των εμπορευματοκιβωτίων στα ευρωπαϊκά λιμάνια αυξήθηκε κατά 10,1% για το έτος 2004, ενώ τα τελευταία τρία χρόνια η πορεία της μεταφοράς containers από λιμάνια της Ε.Ε. παρουσιάζει σταθερά αυξητικούς ρυθμούς.

Ειδικότερα, το 2004, στα λιμάνια της Βαλτικής η αύξηση ανήλθε στο 14,1%, στη γραμμή Αμβούργου-Χάγης 13,1% και στη Δυτική Μεσόγειο 8,1%. Ακολουθούν η κίνηση στις γραμμές

Ηνωμένου Βασιλείου με Ιρλανδία που αυξήθηκε 7,7%, στην Ανατολική Μεσόγειο με 6% και στις ακτές Ατλαντικού με 1,6%.

Παράλληλα, το διηπειρωτικό εμπόριο αναμένεται να αυξηθεί κατά 10-12% το 2006, ενώ κατά 15-20% αυξάνονται οι μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων στη Ρωσία. Σύμφωνα πάντα με τα στοιχεία της ΕΣΠΟ, συνεχής αύξηση αναμένεται στα επόμενα χρόνια στις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων μεταξύ Κίνας και των εταίρων της.



Η πρόταση του γ.γ. του ΙΜΟ

Ειδικό βραβείο για όσους επιδείξουν εξαιρετικό θάρρος στην προσπάθειά τους να σώσουν ανθρώπινη ζωή εν πλω ή να αποτρέψουν τη ρύπανση του περιβάλλοντος που προέρχεται από ναυτικό ατύχημα, πρόκειται να θεσπίσει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ).

Η σχετική πρόταση υπεβλήθη από το γενικό γραμματέα του Οργανισμού, Ευθύμιο Μητρόπουλο, και έγινε αποδεκτή στην πρόσφατη συνεδρίαση του συμβουλίου του ΙΜΟ.

Με αφορμή τη σχετική απόφαση, ο κ. Μητρόπουλος εκδήλωσε την ικανοποίησή του για την αποδοχή της πρότασής του και τόνισε ότι η θέσπιση αυτού του βραβείου θα τιμήσει όλους εκείνους οι οποίοι με τις ενέργειές τους σώζουν ανθρώπινες ζωές στη θάλασσα.



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

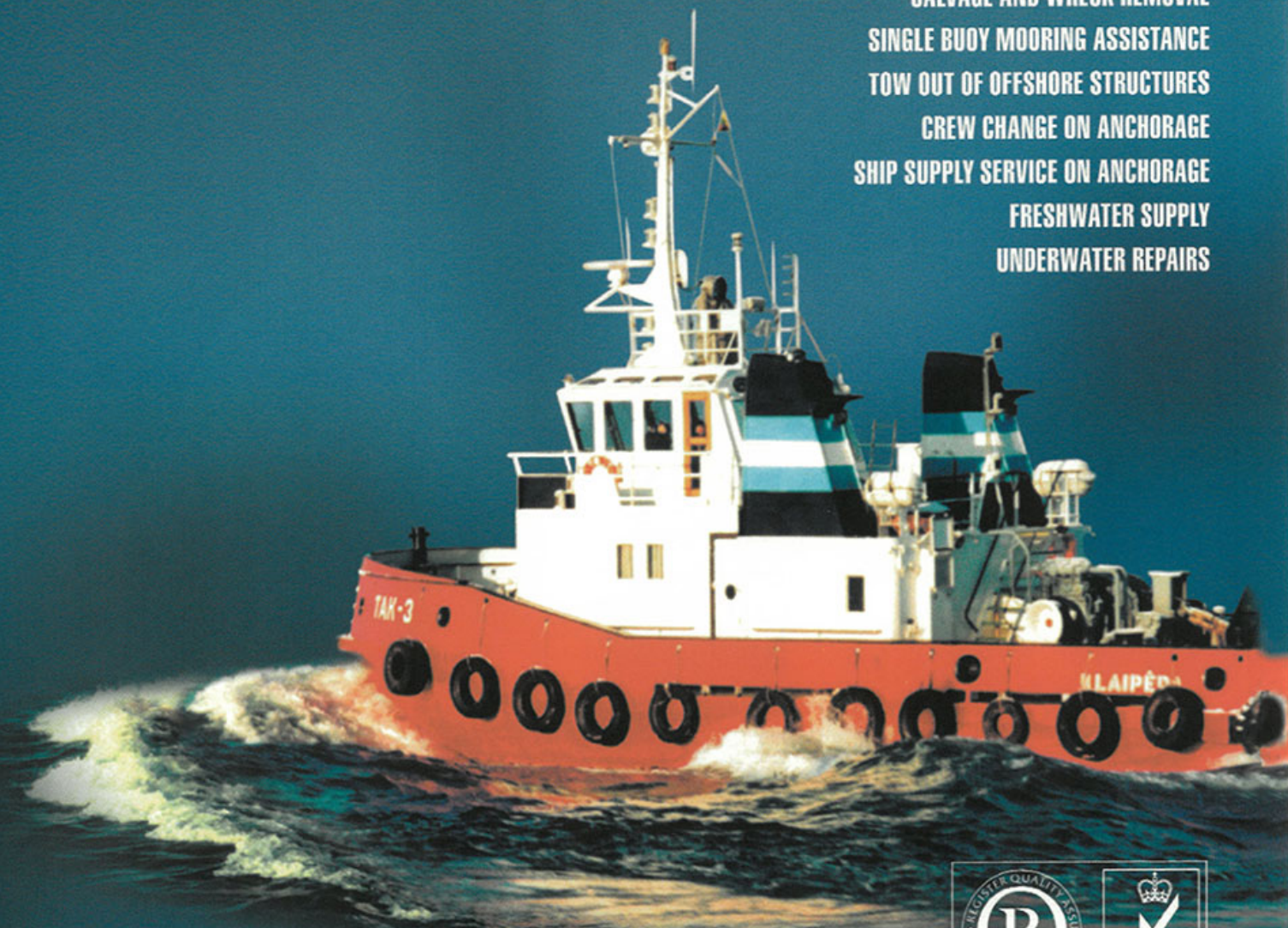
TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES

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





Ο Πάνος Λασκαρίδης
μιλάει για
την πολυσυλλεκτική εμπειρία του

Συνέντευξη του Πάνου Λασκαρίδη,
διευθύνοντος συμβούλου Ομίλου Λασκαρίδη,
στα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Επενδύοντας στην Ελλάδα

Η ναυτιλιακή οικογένεια βιώνει σήμερα στιγμές εξαιρετικής οικονομικής ευμάρειας. Ποιες είναι οι παράμετροι που συντελούν στη συνέχιση των αισιόδοξων προβλέψεων και ποιες σκέψεις για το μέλλον της ναυλαγοράς θα θέλατε να μοιραστείτε με το αναγνωστικό μας κοινό.

Η ναυλαγορά πράγματι βίωσε πρόσφατα εξαιρετικές περιόδους. Αναφέρομαι βεβαίως στις κύριες αγορές -δηλαδή του ξηρού και υγρού φορτίου- και όχι στις εξειδικευμένες μεταφορές όπου παρατηρούνται διαφοροποιημένοι κύκλοι. Γενικά, υπάρχει σήμερα μια σχετική ύφεση, σε σχέση πάντα με τα υψηλά επίπεδα των προηγούμενων μηνών, αλλά πιστεύουμε ότι θα διατηρηθούν τα ικανοποιητικά υπάρχοντα επίπεδα και στο άμεσο μέλλον. Οι βασικές παράμετροι δεν φαίνεται να αλλάζουν γρήγορα, οπότε θα διατηρήσουν τη ζήτηση για μεταφορικό έργο σε ένα ικανοποιητικό επίπεδο. Όλα βεβαίως εξαρτώνται και επηρεάζονται από την Άπω Ανατολή και την Ινδία. Οι εξειδικευμένες αγορές, όμως, ακολουθούν διαφορετικούς κύκλους. Τα ψυγεία εμφανίζουν μεγάλη άνοδο που παρατηρείται από το περασμένο έτος, μετά μια μεγάλη περίοδο ισχνών αγελάδων. Όλοι ελπίζουμε ότι η παρούσα κατάσταση θα διατηρηθεί για τα επόμενα 2-3 έτη. Η αλήθεια είναι ότι ο σημαντικός ανταγωνιστής των ψυγείων, τα containers, δεν δραστηριοποιούνται σήμερα σε τομείς που μας επηρεάζουν. Το μεταφορικό τους έργο για ξηρό φορτίο είναι τόσο βαρύ και πολυάριθμο που δεν συμφέρει μετάκληση του ενδιαφέροντος στους δικούς μας τομείς. Οι εταιρείες που διαχειρίζονται λοιπόν containers δεν έχουν τη διάθεση σήμερα να μας «επιτεθούν». Εντούτοις παρατηρείται στους ιδιοκτήτες ψυγείων μια εξαιρετική επιφυλακτικότητα σε σχέση με την κατασκευή νεοτεύκτων. Η πλοιοκτησία φαίνεται να μην έχει ακόμα εμπιστοσύνη στη ναυλαγορά, με αποτέλεσμα οι κατασκευές νεοτεύκτων να είναι παγκοσμίως ελάχιστες.

Υπέρ της ανεξάρτητης δράσης ως προς τη ναυτιλιακή πολιτική του IMO τάσσεται ο εφοπλιστής κ. Πάνος Λασκαρίδης, θεωρώντας ότι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός είναι το μόνο νομοπαρασκευαστικό και πολιτικό όργανο που επιβάλλεται να νομοθετεί, τονίζοντας ότι η ναυτιλιακή κοινότητα είναι επηρεασμένη από το κύρος και τη βαρύτητα του έργου του και αισθάνεται απογοητευμένη από τις Βρυξέλλες. Ο κ. Λασκαρίδης σχολιάζει τις επιχειρηματικές δραστηριότητές του, τις επενδύσεις του ομίλου σε ξενοδοχειακά συγκροτήματα και καζίνο, αλλά και την εμπειρία του από τον τομέα των αερομεταφορών. Η επαγγελματική πορεία και η ανέλιξη του υπήρξε αλματώδης.

Πριν από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ο πατέρας του είχε σπουδάσει στη Γερμανία ιχθυολογία.

Επέστρεψε στην Ελλάδα και μετά τη λήξη του πολέμου διορίστηκε επιθεωρητής Αλιείας στο υπουργείο Γεωργίας. Το 1950 ξεκινά για πρώτη φορά στην Ελλάδα τον κλάδο που σήμερα ονομάζουμε «κατεψυγμένα ψάρια». Η επιχείρηση ονομάστηκε «Ψάρια Ευρυδικής» από το όνομα της συζύγου του χρηματοδότη και συνεταίρου του.

Η επιχείρηση πέφτει έξω και ο πατέρας εργάζεται επί σειράν ετών στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών. Στα μέσα της δεκαετίας του 1970 αρχίζουν να εφαρμόζονται οι «οικονομικές ζώνες» των 200 μιλίων, οι ονομαζόμενες «ζώνες αλιείας», σύμφωνα με τις οποίες δεν επιτρέπεται να ψαρεύεις πια όπου θες και ό,τι θες. Είναι η εποχή που οι δύο γιοι του επιστρέφουν στην Ελλάδα από τις σπουδές τους.

Εκείνη την εποχή στην Ελλάδα υπήρχαν πολλοί πλοιοκτήτες με αλιευτικά ποντοπόρα, οι περισσότεροι εκ των οποίων διέθεταν ένα μικρό πλοίο-ψυγείο με το οποίο μετέφεραν τα εμπορεύματά τους από τη Δυτική Αφρική στην Ελλάδα. Τα δύο αδέρφια αρχίζουν να εργάζονται ως ναυλομεσίτες.

Την πενταετία του 1975-80 στη Δυτική Αφρική, και κυρίως στη Νιγηρία, αρχίζει να αναπτύσσεται ουσιαστικά ο τομέας των μεταφορών με πλοία-ψυγεία. Τότε τα δύο αδέρφια αγοράζουν ένα μικρό ψυγείο, που λίγο αργότερα συμπληρώθηκε και με δεύτερο και σιγά σιγά εγκαταλείπουν τη ναυλομεσσία και ιδίους δυνάμεις, πλέον, αρχίζουν να ναυλώνουν πλοία-ψυγεία. Από το 1980 διανύουν αλματώδη αναπτυξιακή φάση, η οποία συνδυάζεται με μακροχρόνια συνεργασία με τους αλιευτικούς στόλους της Σοβιετικής Ένωσης.

Σήμερα ο Ναυτιλιακός Όμιλος απασχολεί περί τα 600 άτομα στην ξηρά και 2.200 αξιωματικούς και πληρώματα στα πλοία.



Στη νέα σύνθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ο Μαλτέζος επίτροπος Joe Borg ανέλαβε ένα χαρτοφυλάκιο (Αλιεία και Ναυτιλιακή Πολιτική) που σας αφορά άμεσα. Θα επιθυμούσατε μια ανταλλαγή απόψεων με το νέο επίτροπο και, αν ναι, ποιους προβληματισμούς θα του εκθέτατε για το οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον όπου θα δραστηριοποιηθεί;

Η αλιεία και η ναυτιλιακή πολιτική είναι δύο διαφορετικά θέματα. Εμείς, ως εταιρεία δραστηριοποιούμαστε στον τομέα της αλιείας αλλά εκτός Ευρώπης. Στην Ε.Ε., τα κυριότερα θέματα που απασχολούν τον αλιευτικό κλάδο είναι αφενός η αντικατάσταση του μάλλον γηραιού στόλου σε συσχετισμό με τις επιδοτήσεις και τις αποσύρσεις και αφετέρου οι συμφωνίες της Βόρειας Θάλασσας που αφορούν την κοινή διαχείριση του αλιευτικού πλούτου των θαλασσών και ωκεανών του Βόρειου Ατλαντικού. Επί πλέον, ο κλάδος ενδιαφέρεται για την πολιτική στάση της Ε.Ε. σε θέματα δραστηριοποίησης της συγκεκριμένης βιομηχανίας στα ύδατα εκτός των δικών της χωρικών. Υπάρχει, δηλαδή, πίεση για ανάληψη πρωτοβουλιών ως προς τα αλιευτικά δικαιώματα σε τρίτες χώρες.

Ως προς τη ναυτιλία οφείλω να παρατηρήσω το ακόλουθο:

Όλοι οι φορείς δεν διέπονται από φιλικά συναισθήματα προς τα κοινοτικά όργανα. Η ναυτιλιακή κοινότητα έχει εμπιστοσύνη στον IMO, χάρις στο κύρος και τη βαρύτητα του έργου του, και αισθάνεται απογοητευμένη από τις Βρυξέλλες. Προ ημερών, μου είχε ζητηθεί μια ομιλία προς Γερμανούς επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται σε διάφορους τομείς της βιομηχανίας και της οικονομίας. Θα ήθελα να επισημάνω ότι όλοι οι επιχειρηματίες είχαν ακριβώς την ίδια άποψη με τους ναυτιλιακούς κύκλους, σχετικά με το σύγχρονο προφίλ των κοινο-

τικών οργάνων. Όλοι μάλιστα έχουν τις ίδιες αντιδράσεις προς το νομοθετικό έργο των Βρυξελλών. Υπάρχει λοιπόν μια γενικότερη απογοήτευση και δυσπιστία όλων των οικονομικών κύκλων ως προς το έργο της Επιτροπής. Πιο συγκεκριμένα ως προς τη ναυτιλιακή πολιτική, θεωρούμε ότι το μόνο νομοπαρασκευαστικό και πολιτικό όργανο που επιβάλλεται να νομοθετεί είναι ο IMO, αφού δρα σε ένα συλλογικό διεθνές πλαίσιο μακριά από περιφερειακές παραμέτρους και τοπικές αγκυλώσεις. Η νομοθετική δράση στον IMO είναι σωστά μελετημένη και εξειδικευμένη και δεν έχει καμία ομοιότητα με τη γραφειοκρατία των Βρυξελλών.

Εάν, λοιπόν, ο κ. Borg θέλει να εκπονήσει μια ευρωπαϊκή πολιτική σε ανάλογα θέματα, θα πρέπει αυτή να συμβαδίζει απολύτως με αυτές τις πολιτικές, οι οποίες εκπονούνται, μελετώνται και εφαρμόζονται από τον IMO.

Μόνο η ακτοπλοία και η ναυτιλία κοντινών αποστάσεων θα πρέπει να επηρεάζονται από περιφερειακές πολιτικές.

Οι σύγχρονοι ναυτιλιακοί όμιλοι παύουν να εξειδικεύονται, όπως στο παρελθόν, και δραστηριοποιούνται ενεργά σε όλες τις μεταφορικές δραστηριότητες της ναυτιλίας. Ποιες είναι οι δικές σας επισημάνσεις στο θέμα αυτό;

Αυτό ισχύει εκεί όπου μεγάλοι όμιλοι δραστηριοποιούνται με εταιρική μορφή στους τομείς των δύο μεγάλων αγορών: ξηρού και υγρού φορτίου. Στο θέμα όμως των εξειδικευμένων αγορών δεν παρατηρείται κάτι παρόμοιο.

Συνήθως οι μεγάλοι όμιλοι δραστηριοποιούνται σε παράλληλους τομείς. Απαιτείται εντελώς διαφοροποιημένη στρατηγική και διαχείριση για να υπάρχουν αποτελέσματα ως προς αυτή την κατεύθυνση. Πιο συγκεκριμένα, απαιτείται ξεχωριστή εταιρική ταυτότητα και ξεχωριστό Management και κεντρική - τεχνική διοίκηση και διαχείριση των δύο εξειδικευμένων στόλων, αφού το γνωστικό αντικείμενο είναι διαφορετικό και όχι απαραίτητα συμπληρωματικό. Αισπάζομαι το μοντέλο της ολότελα ξεχωριστής ταυτότητας, διεύθυνσης, διοίκησης και έδρας των εταιρειών, που μπορεί να ανήκουν κάτω από την ίδια ομπρέλα αλλά έχουν διαφορετικές κατευθύνσεις.

Ορισμένοι πλοιοκτήτες επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στους χώρους των αερομεταφορών. Με την εμπειρία που διαθέτετε, τι θα τους υποδεικνύατε;

Το γνωρίζετε το ανέκδοτο: «Πώς μπορείτε να γίνετε εκατομμυριούχος; Να είστε δισεκατομμυριούχος και να επενδύσετε σε μια αεροπορική εταιρεία». Γενικώς είναι παράδειγμα προς αποφυγήν.

Είναι μια επένδυση που ανελίσσεται εξαιρετικά δύσκολα, ενώ αγκυλώνεται και κατακυλά εξαιρετικά εύκολα. Σαν επιχειρηματική περιπέτεια έχει σίγουρα ενδιαφέρον με κάποιες ευχάριστες στιγμές. Η ουσία όμως είναι ότι οι αερομεταφορές ενέχουν εξαιρετικά μεγάλο επενδυτικό ρίσκο.

Do you focus on five star quality?

**W
E

D
O**

- Valuing the customers and offering solutions to their procurement needs.
- Knowing the market and consistently innovating.
- Investing in private premises, of 9000m² at the focal port of Piraeus.
- Establishing in Europe an advanced production plant of 30.000m², implementing state of the art technology certified in accordance to the highest standards of quality control through all stages of production.
- Expanding the Group's activities and production to create a wide range of Marine products and services
- Setting an efficient network of worldwide agents and distributors



STEEL
WIRE ROPES

MOORING
ROPES

STUDLINK
CHAINS &
ANCHORS

ANODES

ALLOY STEEL DECK
LIFTING
CHAINS &
SLINGS

DECK
EQUIPMENT

DOCKSIDE
RUBBER
FENDERS

MARINE
PAINTS
"SHARK"

Serving the marine world since 1936



PROVIDING HORIZONTAL AUTOMATIC TESTING BENCH
(CAPACITY 250 TONS AND FREE TEST LENGTH OF 32.5M)
APPROVED BY THE MAJOR CLASSIFICATION SOCIETIES AND
OFFERING TECHNICAL SUPPORT TO ALL SHIPPING COMPANIES.
MEMBER OF INTERTANKO & U.S. CORDAGE INSTITUTE

KATRADIS MARINE ROPES INDUSTRY S.A.

HEAD OFFICE: 11 Psarron str. 186 48 Pireaus - Greece, phone: +30 210 4060 300
fax: +30 210 4626268, url: www.katradis.com, e-mail: info@katradis.com

Έχετε μετανιώσει γι' αυτή την επένδυση;

Με αυστηρά οικονομικά κριτήρια, ναι, έχω μετανιώσει για τη συγκεκριμένη επένδυση. Το opportunity cost είναι εξαιρετικά μεγάλο. Εμείς επενδύσαμε αρχικά στην Cronus Airlines το 1998, αφού θεωρούσαμε ότι θα δινόταν ένα τέλος στο κατρακύλισμα της Ολυμπιακής. Σήμερα, οκτώ χρόνια μετά, η Ολυμπιακή συνεχίζει την πτωτική της πορεία και προκαλεί μια διαστρέβλωση του ανταγωνισμού σε όλο τον κλάδο.

Ο ανταγωνισμός της είναι πραγματικά αθέμιτος, αφού η Ο.Α. λειτουργεί με τεράστια χρέη, ζημίες και δάνεια, ενώ εμείς καλούμαστε να είμαστε απολύτως συνεπείς προς όλες μας τις οικονομικές υποχρεώσεις. Η κατάσταση έχει πλέον εκτροχιαστεί. Με κάθε εισιτήριο της Ο.Α., ο επιβάτης πληρώνει δύο φορές: το ναύλο αλλά και μετέπειτα την οικονομική απαξίωση της εταιρείας μέσω του εκκαθαριστικού της εφορίας. Ως Aegean Airlines εκφράσαμε το ενδιαφέρον για την αγορά της Ο.Α. με έναν και μόνο γνώμονα: να δοθεί επιτέλους ένα τέλος σε αυτή την παράλογη ιστορία. Ας βρεθεί κάποιος να επενδύσει στην Ο.Α. για να τελειώσει η παρούσα κατάσταση.

Ο πρωθυπουργός Κ. Καραμανλής προτρέπει τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επενδύσουν στην (ελληνική) στεριά. Με τη μακρόχρονη παρουσία σας και σε άλλους τομείς της εθνικής οικονομίας, ποιες ριζοσπαστικές αλλαγές θα θεωρούσατε αναγκαίες στο υπάρχον νομοθετικό και εργασιακό πλαίσιο προκειμένου να επενδυθούν ναυτιλιακά κεφάλαια στη χώρα μας;

Πρέπει να τηρηθούν οι ίδιες προϋποθέσεις που ισχύουν για όλους τους αλλοδαπούς επενδυτές. Το κύριο σημείο εκκίνησης για κάθε πολιτικό σχεδιασμό είναι ότι δεν υπάρχει κανένας απολύτως νομοτελικός λόγος να επενδύσει κάποιος στην Ελλάδα, και αυτό δεν είναι αρκετά αντιληπτό, επικρατούν εσφαλμένες αντιλήψεις ως προς το θέμα αυτό. Πρέπει η χώρα μας να γίνει ελκυστική. Χρειάζονται λοιπόν ριζοσπαστικές και ρηξικέλευθες στρατηγικές και πολιτικές πρωτοβουλίες, οι οποίες όμως θα πρέπει να στηρίζονται στην κοινή λογική. Βέβαια, εμείς ξεκινήσαμε με πολύ πιο οπισθοδρομικές ρίζες και έτσι οι αλλαγές δεν μπορούν να είναι τόσο ριζοσπαστικές όσο σε άλλες χώρες του εξωτερικού, π.χ., το ιρλανδικό θαύμα. Έτσι, δεν μπορούμε να επαναλάβουμε την ίδια ιστορία, αλλά μπορούμε να προκαλέσουμε μια νέα συγκυρία πολιτικών πράξεων για να πλησιάσουμε το ιρλανδικό μοντέλο.

Ειδικότερα, πιστεύετε ότι θα μπορούσε το «ιρλανδικό θαύμα» να επαναληφθεί στη χώρα μας. Ποιες πρωτοβουλίες οφείλει να αναλάβουν η Πολιτεία, η εργοδοσία αλλά και το εργατικό δυναμικό;

Δεν νομίζω ότι πρέπει να μιμηθούμε κάποιο συγκεκριμένο παράδειγμα ή μοντέλο. Πολύ περισσότερο δεν πρέπει να αντιγράψουμε κάποιο «θαύμα». Αυτό που θα πρέπει να γίνει είναι να κινηθούμε πιο γρήγορα. Σήμερα μας ξεπερνούν ακόμα και οι γείτονές μας. Κολλάμε σε στερεότυπα του παρελθόντος, ενώ πρέπει να κυνηγήσουμε και άλλους τομείς παραγωγής και υπηρεσιών χωρίς να εγκλωβιζόμαστε σε πολιτικές και κοινωνικές ανωμαλίες.

Στις μέρες μας, η Ιρλανδία, η Ισπανία και η Πορτογαλία είναι πιο ανταγωνιστικές και ελκυστικές... Ας συλλογιστούμε τους λόγους.

Από τους βασικότερους είναι οι εργασιακές σχέσεις, οι οποίες είναι αγκυλωμένες, προβληματικές και μη απελευθερωμένες. Είναι μάλλον θέμα νοοτροπίας, διαρκών αναβολών και καθυστερήσεων. Για παράδειγμα, στα προηγμένα κράτη οι εργαζόμενοι μετακινούνται από τη μια άκρη της χώρας στην άλλη, ενώ στην Ελλάδα, ο κάθε εργαζόμενος θέλει να δουλεύει δίπλα στην οικογένειά του. Ας ελπίσουμε ότι με τις σημερινές βελτιωμένες συνθήκες υποδομών αυτή

> Εμείς στην Ελλάδα έχουμε την αμφίβολη ιδιότητα να έχουμε επενδύσει σ' έναν επικερδή κλάδο που είναι τα καζίνο, τα οποία δεν θεωρούνται από τα πλέον «θεάρεστα» έργα... παρά το γεγονός ότι είναι από τις μεγαλύτερες επενδύσεις που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια. Και δεν εννοώ μόνον τη χρηματική τοποθέτηση αλλά και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας

η νοοτροπία θα αλλάξει.

Ένα επί πλέον γεγονός είναι ότι στη χώρα μας οι μισθοί παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα, ενώ το κόστος για την εργοδοσία είναι εξαιρετικά υψηλό, κυρίως λόγω των συνεισφορών στα ήδη προβληματικά ταμεία. Βέβαια, δεν υποστηρίζω ότι πρέπει να τα καταστρέψουμε όλα, απλώς συναισθανόμαι ότι ο περιορισμός των μισθών δεν είναι η καλύτερη λύση, αρκεί όμως οι όποιες αναπροσαρμογές να συνδυαστούν και με κάποιους δείκτες παραγωγικότητας. Η αύξηση των μισθών με μια σταθερά αγκυλωμένη παραγωγικότητα είναι μια αυτοκαταστροφική κίνηση.

Υπάρχουν, λοιπόν, ορισμένες λογικές που πρέπει να αλλάξουν επείγοντως!

Ας μην ξεχνάμε, επίσης, ότι η ελληνική αγορά είναι μικρή για να γίνουν ουσιαστικές επενδύσεις. Είναι δύσκολο να προκληθεί επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Πρέπει κάποιος να έχει κάποιον συγκεκριμένο -ιδιαιτερο- λόγο για να επενδύσει στη χώρα μας με αντίστοιχα κίνητρα και προοπτικές.

Ο πρωθυπουργός έχει ζητήσει να σας συναντήσει, όπως έπραξε με άλλους πλοιοκτήτες;

Εμείς στην Ελλάδα έχουμε την αμφίβολη ιδιότητα να έχουμε επενδύσει σ' έναν επικερδή κλάδο, που είναι τα καζίνο, τα οποία δεν θεωρούνται από τα πλέον «θεάρεστα» έργα... παρά το γεγονός ότι είναι από τις μεγαλύτερες επενδύσεις που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια. Και δεν εννοώ μόνον τη χρηματική τοποθέτηση αλλά και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Συγκεκριμένα, για τη Θεσσαλονίκη μιλάμε για 1.500 νέες θέσεις εργασίας, για την Πάληνθα 700 επί πλέον αυτών που είχε και 400 επί πλέον στο ξενοδοχείο «Μεγάλη Βρετανία». Η δραστηριότητά μας είναι μεν επικερδής αλλά άχαρη και επίπονη και, το κυριότερο, εμπεριέχει σε πολύ μεγάλο βαθμό την εμπλοκή του κράτους και τη γραφειοκρατία. Επίσης έχουμε τοποθετήσει χρήματα και στον ξενοδοχειακό τομέα, ο οποίος μας ενδιαφέρει πολύ και πιθανότατα να συνεχίσουμε.

Πώς κρίνετε την εισαγωγή της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο Αθηνών; Ποια είναι η άποψή σας για την εισαγωγή και την πορεία ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών σε ξένες χρηματιστηριακές αγορές;

Η ερώτησή σας μου γεννάει μόνον αμφιβολίες. Δεν υπάρχει στο Χ.Α. ο απαιτούμενος όγκος συναλλαγών που χρειάζεται η ποντοπόρος ναυτιλία. Γενικά για την εισαγωγή ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιρειών στις ξένες χρηματαγορές, νομίζω ότι εξαρτάται απόλυτα από τις χρηματοοικονομικές ανάγκες που έχει μια εταιρεία, πώς έχει υπόψη της να τις αντιμετωπίσει και πώς θέλει να εξελίξει την εταιρική της μορφή.

Θα έλεγα ότι το χρηματιστήριο είναι ένα γρήγορο όχημα για μια εταιρεία που αναζητά άμεση οικονομική ανέλιξη, ενώ συνδυάζει όλα τα γνωστά θέματα που αγκυλώνουν ίσως έναν επιχειρηματία, όπως η συνεχής παρακολούθηση και η έρευνα των εταιρικών του υποθέσεων. Είναι πάντως μια πρόσφορη λύση για μια εταιρεία που θέλει να κινηθεί πάνω σε ένα συγκεκριμένο πλάνο και μοντέλο, διαφορετικό από αυτό που ακολουθούμε στην εταιρεία μας.

Εμάς, προς το παρόν, δεν μας ενδιαφέρει μια ανάλογη κίνηση.

Η Ακτή Μιαούλη ήταν ανέκαθεν επιφυλακτική προς τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα των Βρυξελλών, του Λουξεμβούργου και του Στρασβούργου. Παρόμοια επιφύλαξη εξέφρασαν τελικά και αρκετοί λαοί της Ευρώπης, όπως αντικατοπτρίστηκε στα πρόσφατα δημοψηφίσματα. Ως Ευρωπαίος επιχειρηματίας, ποιες

είναι οι σκέψεις σας για τις πολιτικές πρωτοβουλίες των ευρωπαϊκών οργάνων;

Οι ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες πρέπει να εξετάζονται προσεκτικά. Στη ναυτιλία δεν είναι προς το συμφέρον μας να λαμβάνονται γρήγορες και σπασμωδικές πολιτικές αποφάσεις με στενά οικονομικά, πολιτικά ή κοινωνικά κίνητρα. Υπάρχει γενικά η αίσθηση, πως τα κοινοτικά όργανα «παρα-ανακατεύονται» σε πολλά ζητήματα άνευ ουσιαστικού λόγου ή σκοπού, αναζητώντας κάποια «θεραπεία» χωρίς να γνωρίζουν το «αίτιό» της. Η γραφειοκρατία των Βρυξελλών μας τρομάζει και μας ενοχλεί όλους.

Είστε από τους πρωτοπόρους στις συμπράξεις μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών. Αυτό το «μοντέλο», όμως, δεν είναι ιδιαίτερα διαδεδομένο στην Ακτή Μιαούλη. Πιστεύετε ότι η εξεύρεση αποτελεσματικών συμφωνιών που θα οδηγήσουν σε μεγαλύτερα και ισχυρότερα σχήματα είναι απαραίτητη για να αντιμετωπιστούν απρόσμενες δυσκολίες;

Το συγκεκριμένο μοντέλο είναι σίγουρα απαραίτητο. Το πρόβλημα είναι ότι εμείς οι Έλληνες δεν είμαστε καθόλου καλοί στις μεταξύ μας συνεργασίες. Αντιθέτως, τα ροοίς με αλλοδαπών συμφερόντων εταιρείες είναι σχεδόν πάντα συμφέρουσες και επικερδείς κινήσεις. Εμείς συμμετέχουμε σε μια τέτοια κοινοπραξία με πλοιοκτήτες από διάφορες χώρες, από τη δεκαετία του 1970. Η βοήθεια που παρέχεται είναι σημαντική, κυρίως τις δύσκολες εποχές, ενώ στις πιο καλές μέρες, εξομαλύνονται οι διαφορές. Παράλληλα εισερχόμαστε στην αγορά με ένα μεγάλο στόλο, κάτι που πάντα δελεάζει το ναυλωτή. Μια τέτοια κίνηση επιχειρήσαμε κάποτε και στην Ελλάδα αλλά δεν ολοκληρώθηκε επιτυχώς.



Φάκελος TANKERS

Τι προηγήθηκε και οδήγησε στη λήψη της απόφασης για τη σταδιακή απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, **ποιοι είναι οι κίνδυνοι** που αντιμετωπίζουν τα πετρελαιοφόρα διπλού τοιχώματος, **ποια είναι η πορεία των πωλήσεών τους** το τελευταίο εξάμηνο, **ποιες είναι οι προβλέψεις** της ναυλαγοράς για τους επόμενους μήνες και **ποιες οι ευθύνες του σημερινού Tanker Operator;**

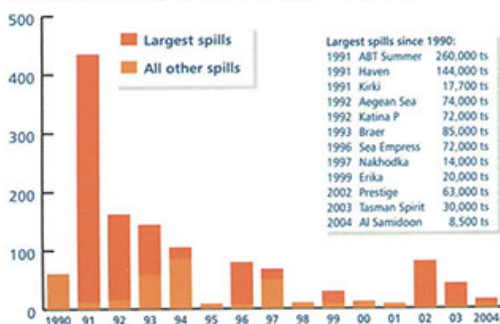


Τα καίρια ερωτήματα, που αφορούν την πορεία των δεξαμενόπλοιων με ουσιαστικό στόχο να διακινηθεί το πετρέλαιο χωρίς απώλεια ανθρώπινης ζωής και χωρίς ζημιά στο περιβάλλον, εξετάζει το παρόν αφιέρωμα. Τους προβληματισμούς και τις προβλέψεις τους εκθέτουν διακεκριμένες προσωπικότητες του ναυτιλιακού χώρου.

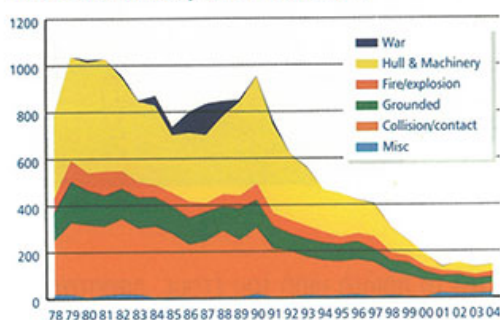
Η πορεία των tankers το 2005

Η μελέτη των στοιχείων έγινε από την Intertanko

Accidental oil spills from tankers - 1000 tonnes



Tanker accidents by cause 1978-2004



The 10 Largest Independent Tanker Companies

Owner	No. tankers	M. Dwt
Frontline	66	15.3
Mitsui OSK Lines	68	10.4
Teekay Shipping	85	9.2
World-Wide	30	8.4
Overseas Shipholding	43	7.2
DS-Schiffahrt	32	6.2
Tanker Pacific Mngt.	48	5.9
General Maritime	47	5.8
Anangel Shipping	26	5.6
Nippon Yusen Kaisha	24	5.5
Totals	469	79.5
Independent Fleet	3,127	270.0

The 10 Largest Oil Co./State Oil Co./State Tanker Companies

Owner	No. Tankers	M. Dwt
Vela	26	7.2
NITC	31	6.0
BP Group	41	3.7
Shipping Corp. of India	44	3.2
Sovcomflot	30	3.0
KOTC	17	2.9
China Govt.	41	2.7
Petrobras	42	2.2
Petronas	30	2.1
Cosco	18	1.9
Totals	320	34.9
Total Oil/State Fleet	741	60.2

Tanker Fleet Ownership/Control

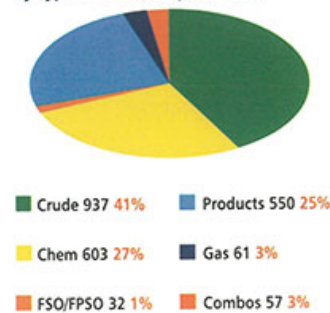
Ownership	Numbers	M. Dwt	Av. Age	Share of total
Independent	3,127	270.0	12.0	82%
Oil Company	165	15.0	9.7	4%
State owned	341	23.2	18.2	7%
State oil company	235	22.0	17.6	7%
Totals	3,868	330.2	12.8	100%

INTERTANKO Fleet

Control	No. of Members	Share of total
1 tanker	16	7%
2-5 tankers	100	44%
6-10 tankers	51	23%
11-20 tankers	31	14%
20 tankers +	28	12%
Totals*	226*	100%

* 9 members with no vessels registered in INTERTANKO (above 10,000 dwt). Total: 235 members, 2,230 tankers, 170.5 million dwt

INTERTANKO Membership fleet 2005 by type of tanker (by number)



Membership fleet by class 2005 - dwt

KR	46,393
RS	1,025,560
GL	2,971,038
RINA	3,136,233
BV	7,590,907
LR	31,849,512
NKK	32,586,282
ABS	37,250,869
DNV	53,687,270
Others	351,715
Total	170,495,779

Membership fleet by flag 2005 - dwt

Cyprus	5,623,820
Singapore	6,037,084
Marshall Isl.	8,905,762
Malta	9,742,280
Norway	11,272,986
Bahamas	13,963,512
Liberia	21,643,105
Greece	28,970,928
Panama	29,234,484
Others	35,101,818
Total	170,495,779

>TANKERS

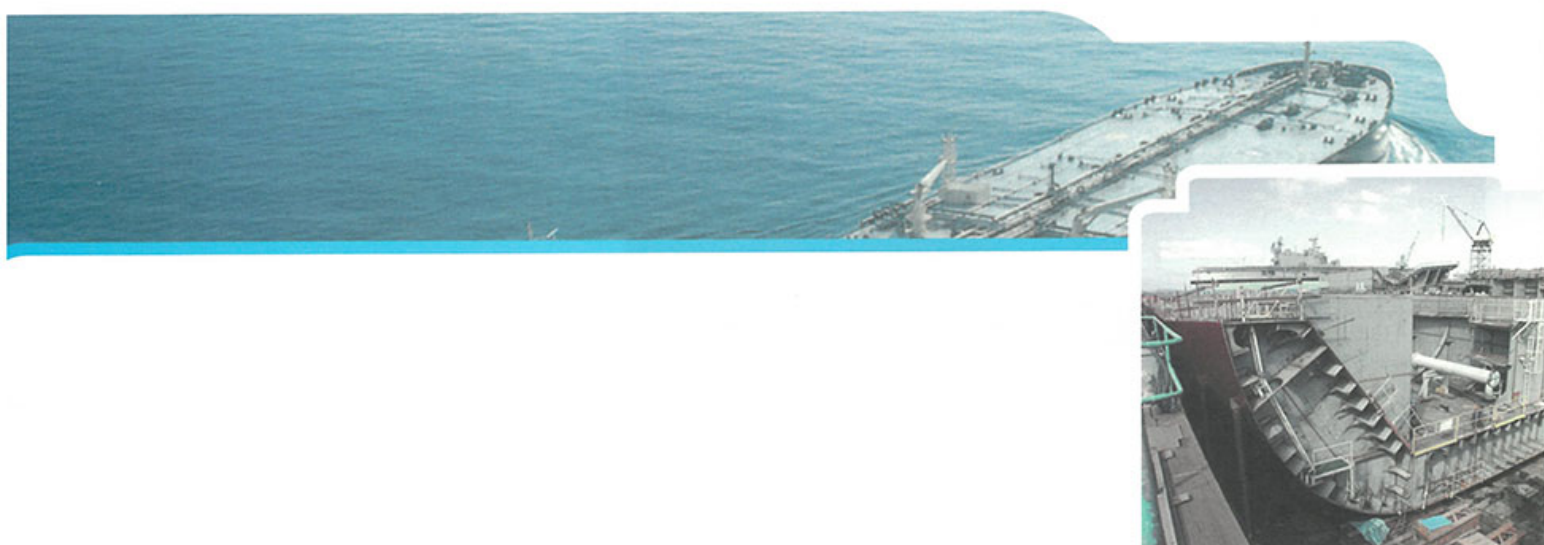
Ανασκόπηση της αγοράς των δεξαμενόπλοιων κατά το πρώτο μισό του έτους

Από την Overseas Agency Ltd

Εξετάζοντας την πορεία του χώρου των δεξαμενόπλοιων κατά το πρώτο μισό του έτους, παρατηρούμε ότι κατά μέσον όρο οι αποδόσεις των δεξαμενόπλοιων παρουσίασαν απώλειες σε σχέση με τα περυσινά επίπεδα, κατά περίπου 27%. Παρ' όλα αυτά, το αγοραστικό ενδιαφέρον παρουσιάστηκε ιδιαίτερα ισχυρό, με αποτέλεσμα οι τιμές να εμφανιστούν ενισχυμένες κατά τη διάρκεια της περιόδου που εξετάζουμε, ειδικότερα για τις σύγχρονες μονάδες διπλού τοιχώματος στις οποίες επικεντρώθηκε κυρίως η ζήτηση. Από την άλλη, η περιορισμένη προσφορά μονάδων προς πώληση υπήρξε και ο καταλυτικός παράγοντας της αυξητικής μεταβολής των τιμών. Σε γενικές γραμμές, το σύνολο των πράξεων που αναφέρθηκαν ήταν περίπου 10-12% μειωμένες σε σχέση με την αντίστοιχη περσινή περίοδο.

Ενδεικτικά αναφέρθηκαν, μεταξύ άλλων, και οι ακόλουθες πωλήσεις από τα μέσα Ιανουαρίου έως και σήμερα:

VESSEL'S NAME	DWT	BUILT	COUNTRY	PRICE	BUYERS, COMMENTS	MONTH
SPYROS	318.000	2005	KOREA (SOUTH)	140.000.000,00	TO FRED CHENG	JUNE
NORDMILLENNIUM	301.429	2000	KOREA (SOUTH)	120.000.000,00	TO GERMAN BUYERS	APRIL
BOURGOGNE	296.230	1996	SPAIN	58.900.000,00	TO EURONAV	FEBRUARY
KAZIMAH	290.085	1982	JAPAN	38.000.000,00	TO OCEAN TANKERS (SPORE)	JUNE
TITAN NEPTUNE	265.322	1988	KOREA (SOUTH)	49.000.000,00	TO TITAN, BSS DELIVERY JUNE 2005	MARCH
WORLD PRELUDE	265.243	1988	KOREA (SOUTH)	55.000.000,00	TO TITAN PETROCHEMICALS (SPORE)	MARCH
VASANT J SHETH	261.167	1990	JAPAN	60.000.000,00	TO TITAN (SPORE)	APRIL
VERONA	258.076	1989	JAPAN	59.000.000,00	TO TITAN (SPORE)	APRIL
ORIENTAL TIGER	180.377	1982	JAPAN	27.000.000,00	TO UNDISCLOSED BUYERS	JUNE
DAEWOO 5270	159.500	2005	KOREA (SOUTH)	81.000.000,00	TO NORDIC AMERICA	FEBRUARY
FRONT FIGHTER	153.181	1998	KOREA (SOUTH)	68.250.000,00	TO NORDIC AMERICAN TANKER	JANUARY
FRONT HUNTER	153.181	1998	KOREA (SOUTH)	71.400.000,00	TO NORDIC	JUNE
SEA STAR	148.435	1996	JAPAN	68.000.000,00	TO GERMAN BUYERS	MAY
MARINA M	148.017	1996	KOREA (SOUTH)	69.300.000,00	HELLESPONT STEAMSHIP CORP	JUNE
SPETSES	147.916	1996	KOREA (SOUTH)	69.300.000,00	TO GERMAN BUYERS	MAY



VESSEL'S NAME	DWT	BUILT	COUNTRY	PRICE	BUYERS, COMMENTS	MONTH
ECLIPSE	147.500	1989	KOREA (SOUTH)	29.500.000,00	CENTROFIN MGMT.INC	APRIL
GRANADA SPIRIT	140.000	1990	SPAIN	26.000.000,00	TRADE & TRANSPORT (UK) LTD.	FEBRUARY
BERGINA	134.089	1982	KOREA (SOUTH)	18.500.000,00	TO GREEK BUYERS	MARCH
NORDIC SARITA	124.472	1986	KOREA (SOUTH)	21.000.000,00	TO KNUITSEN	JANUARY
IONIKOS	119.990	1981	JAPAN	12.500.000,00	TO UNDISCLOSED BUYERS	JUNE
SANOYAS 1224	113.000	2005	JAPAN	71.500.000,00	TO M. EASTERN BUYERS, WITH DELIVERY JUNE 05'	APRIL
BRAVERY	110.461	1994	CROATIA	41.000.000,00	TO CROATIAN BUYERS	JUNE
PETER MAERSK	109.693	1999	CHINA	62.000.000,00	TO GERMAN BUYERS	MAY
MARIA TSAKOS	107.181	1998	JAPAN	62.000.000,00	TO INDIAN BUYERS	MAY
QUEEN RIVER	107.081	2003	JAPAN	62.000.000,00	TO INDIAN BUYERS (VARUN)	FEBRUARY
THERASSIA	106.597	1997	JAPAN	61.000.000,00	TO INDIAN BUYERS	JUNE
HYUNDAI 1573	105.400	2005	KOREA (SOUTH)	65.000.000,00	TO NOVOSHIP (RUSSIA)	MARCH
KUDAMATSU MARU	101.832	1981	JAPAN	10.000.000,00	TO GREEK BUYERS	MAY
SEAMASTER	101.134	1990	JAPAN	27.500.000,00	TO BERLIAN LAJU TANKERS	APRIL
JAG LAILA	97.300	1987	JAPAN	18.700.000,00	TO GREEK BUYERS	JUNE
COMPASS I	97.078	1992	JAPAN	30.000.000,00	Phoenix Energy Navigation SA	MAY
HISTRIA EMERALD	88.850	1987	ROMANIA	17.000.000,00	TO RUSSIAN BUYERS	APRIL
WILMINGTON	87.656	1983	BRAZIL	11.500.000,00	TO MERCATOR (INDIA)	APRIL
PANOS G	86.843	1981	SPAIN	10.000.000,00	EXCESS, TO CHINESE BUYERS	FEBRUARY
NORTHSEA ANVIL	84.040	1990	DENMARK	32.000.000,00	PRIME MARINE MANAGEMENT INC.	MAY
NORTHSEA DOWEL	84.040	1989	DENMARK	29.500.000,00	TO GREEK BUYERS	FEBRUARY
PANDA	83.651	1987	YUGOSLAVIA	28.000.000,00	ESTORIL NAVIGATION LTD.	MAY
SILBA	82.424	1986	YUGOSLAVIA	16.700.000,00	TO CHANDIRS & IMS	APRIL
IST	82.424	1986	YUGOSLAVIA	16.700.000,00	TO CHANDIRS & IMS	APRIL
NEW CENTURY 0307323	74.500	2006	CHINA	37.000.000,00	TO GREEK BUYERS, INCL 5 YRS TC AT UNDISCLOSED RATE.	MAY
STENA COMPASS	72.000	2005	CHINA	54.000.000,00	TO EAGLE MARITIME, INCL 3 YRS TC ATTACHED AT USD 23,500/ DAY	JULY
STENA COMPASSION	72.000	2006	CHINA	53.500.000,00	TO PRIME MARINE, INCL 5 YRS TC ATTACHED AT USD 15,000/ DAY NET.	JULY
VARG	68.157	1992	UKRAINE	19.750.000,00	TYO ESTORIL NAVIGATION, INCL TC TO FORTUM UNTIL JUNE 06', WITH OPTION FOR 2 x 6 MONTHS, AT USD 17,500 / DAY	FEBRUARY

>TANKERS



VESSEL'S NAME	DWT	BUILT	COUNTRY	PRICE	BUYERS, COMMENTS	MONTH
POBEDA	67.980	1981	U.S.S.R.	11.000.000,00	BARCLAY SHIPPING LTD.	APRIL
ALLEGRO DOUBLE	67.980	1983	U.S.S.R.	13.000.000,00	BARCLAY SHIPPING LTD.	APRIL
MARY ANN	64.239	1986	JAPAN	15.500.000,00	TO UNDISCLOSED BUYERS	FEBRUARY
SERIFOS	64.035	1983	JAPAN	6.500.000,00	TO CHINESE BUYERS	APRIL
METAXATA	63.774	1985	JAPAN	15.500.000,00	TO GREEK BUYERS	MARCH
EVROS	63.155	1983	JAPAN	6.500.000,00	TO CHINESE BUYERS	MAY
BERTHEA	61.438	1981	JAPAN	7.500.000,00	TO CANADIAN BUYERS, INCL A FEW MONTHS OF TC TO HEIDMAR	MARCH
NICOPOLIS	60.525	1983	JAPAN	7.500.000,00	TO UNDISCLOSED BUYERS	APRIL
SEAWAY L	59.999	1981	JAPAN	7.250.000,00	G.M.A MARITIME S.A.	FEBRUARY
ADVANCE	55.339	1983	NORWAY	6.500.000,00	TO CHINESE BUYERS	MAY
SANMAR SENTINEL	50.600	1986	DENMARK	16.250.000,00	GOLDENPORT SHIPMANAGEMENT LTD.	FEBRUARY
SHIN-A 449	49.700	2006	KOREA (SOUTH)	47.500.000,00	TO UNDISCLOSED BUYERS	MARCH
SEABULK TRUST	48.706	2000	KOREA (SOUTH)	44.000.000,00	TO SINGAPOREAN BUYERS	JUNE
MIKOM ACCORD	47.262	1998	JAPAN	37.500.000,00	TO GREEK BUYERS	FEBRUARY
RUDY	46.080	2004	KOREA (SOUTH)	45.500.000,00	TO GERMAN BUYERS, INCLUDING BALANCE OF TIMECHARTER TO NYK AT USD 14000 TILL DECEMBER 2005.	APRIL
ELKA BALUNI	45.467	2002	CROATIA	48.400.000,00	TO TMM	JUNE
TEAM ANMAJ	44.773	1988	KOREA (SOUTH)	18.500.000,00	TO GREEK BUYERS	JUNE
FAIR LUNA	40.794	1982	JAPAN	8.800.000,00	TO M. EASTERN BUYERS	JUNE
CRETE	40.553	1988	JAPAN		GOLDENPORT SHIPMANAGEMENT LTD.	MARCH
FARANDOLE	40.537	1988	YUGOSLAVIA	16.500.000,00	TO UNDISCLOSE BUYERS INCL BB BACK TILL OCT/NOV 05' AT USD 13750 PD	MARCH
IVER EXPLORER	40.077	1991	YUGOSLAVIA	21.500.000,00	TO FARUN (INDIA)	APRIL
WESTA	39.999	1983	YUGOSLAVIA	11.000.000,00	TO UNDISCLOSED BUYERS, INCL T/C FOR 18 MONTHS COMMENCED BEG DEC 2004 AT ABT USD 13200 PD	MAY
MONTE ROSA	39.711	1982	YUGOSLAVIA	8.100.000,00	TO GREEK BUYERS	JANUARY
AKTI A	38.625	1982	JAPAN	9.000.000,00	INTERNATIONAL MARINE SERVICES SA	MAY
COMMUTER	38.565	1981	JAPAN	8.000.000,00	TO UNDISCLOSED BUYERS, BASIS DELIVERY AUG 2005.	JUNE
ALIAKMON	38.529	1982	JAPAN	8.800.000,00	TO UNDISCLOSED BUYERS	MAY
STAVANGER BREEZE	37.660	1985	JAPAN	14.000.000,00	TO UNDISCLOSED BUYERS	MAY
MAERSK ROCHESTER	34.999	2000	CHINA	41.000.000,00	TO ROXANA SHIPPING	JUNE
CHEMBULK ROTTERDAM	32.443	1993	UKRAINE	19.000.000,00	TO JAPANESE BUYERS	JUNE

DISCLAIMER: WHILE ALL POSSIBLE CARE HAS BEEN TAKEN IN PREPARING THE ABOVE REPORT, NO RESPONSIBILITY OR LIABILITY CAN BE TAKEN FOR THE ACCURACY OF THE ABOVE INFORMATION.



Seals

Interbond® 808

Proven, high performance anticorrosive technology. Excellent sealing properties. Light coloured tar free epoxy. Surface and damp tolerance controls surface preparation costs plus allows at sea scheduling. One coat application capable. Fast service entry. Options for use on board or drydock maintenance. Ideal for Water Ballast Tanks and Wet Spaces.

www.international-marine.com

✕ CONSTANT REVOLUTION

✕ International and Interbond are trademarks of or are licensed to Akzo Nobel

© Akzo Nobel, 2004

✕ International
Marine Coatings

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


AKZO NOBEL

Το 1980 έπαιρνα την απόφαση να ακολουθήσω το ναυτικό επάγγελμα. Ο τρόπος που αυτή η απόφαση πάρθηκε τότε, μπορώ σήμερα να τον θεωρήσω μάλλον επιπόλαιο.

Η θάλασσα, όμως, στη συνέχεια με κέρδισε, γιατί οι προκλήσεις που προσέφερε ήταν ελκυστικές. Στα τέλη της δεκαετίας του '80, ύστερα από ένα μικρό πέρασμα από τα πλοία γενικού φορτίου, μπαρκάρισα με το πρώτο δεξαμενόπλοιο.

Θεωρώ τον εαυτό μου τυχερό που εκείνη τη συγκεκριμένη εποχή «άλλαξα πορεία», αφού ακολουθήσαν καταγιστικές εξελίξεις και «ιστορικές» αλλαγές στο χώρο των δεξαμενόπλοιων.



Η προσαρμογή των ναυτικών στο χειρισμό του δεξαμενόπλοιου

Του Γεράσιμου Τσιμπουρλά, πλοιάρχου E.N., Eletson Corporation/Training Officer and CSO

Το 1989, το δεξαμενόπλοιο ήταν απλώς ένα μέσον που μετέφερε «επικίνδυνα» φορτία. Τα single hulls κυριαρχούσαν ενώ τα double hulls έκαναν τα πρώτα τους μίλια στην ανταγωνιστική αγορά των υγρών φορτίων. Αυτοί που είχαν επενδύσει σε double hulls έμοιαζαν μάλλον με ρομαντικούς πρωτοπόρους σε ένα σκληρό κόσμο. Αυτό έμελλε να αλλάξει δραματικά και άμεσα.

Στις 24 Μαρτίου 1989, το Exxon Valdez προσάραξε στο Bligh Reef στην Αλάσκα. Η ρύπανση που προκλήθηκε πυροδότησε την επίσπευση χρησιμοποίησης των double hulls, όπου προκρίνονταν ως η μόνη αξιόπιστη λύση για τη μεταφορά πετρελαίου. Αυτό όμως έφερνε και μίαν άλλη σημαντική αλλαγή. Οι χειρισμοί φορτίου και μαζί ο γενικότερος χειρισμός του δεξαμενόπλοιου άλλαξε σημαντικά με συνέπεια την ανάγκη ανάλογης προσαρμογής των ναυτικών. Ο αξιωματικός δεξαμενόπλοιου καλείται τώρα κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης, για παράδειγμα, να χειρίζεται τις αντλίες έρματος σύγχρονα με τις αντλίες φορτίου. Θα πρέπει παράλληλα να χειρίζεται και το σύστημα αδρανούς αερίου, που απαιτείται καθ' όλη την εκφόρτωση, και όλα αυτά με βάση έναν προσεκτικό σχεδιασμό που θα έχει ληφθεί υπ' όψιν η ευστάθεια του πλοίου, η οποία επίσης θα πρέπει να παρακολουθείται κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης. Θέλω να πω ότι ο χειρισμός του δεξαμενόπλοιου περνάει από τη φάση της εμπειρικής λειτουργίας στον τεχνολογικό προγραμματισμό και εκτέλεση. Παράλληλα, δημιουργείται η ανάγκη για προγραμματισμένη συντήρηση πλοίου και εξοπλισμού, χρήση εγκεκριμένων συσκευών και ανταλλακτικών, προσεκτική επιλογή προσωπικού, διερεύνηση αιτιών ατυχημάτων και παράλληλη βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας στα πλοία. Αυτά βεβαίως υπήρχαν και παλαιότερα, απλώς τη σημερινή εποχή δεν αποτελούν επιλογή ενός Quality Tanker Operator, αλλά

μονόδρομο. Στις αρχές της δεκαετίας του '90 οι περιορισμοί που άρχισαν να επιβάλλονται απαιτούσαν εξελιγμένες ικανότητες και εξειδίκευση στη λειτουργία του μοντέρνου δεξαμενόπλοιου. Τα εργαλεία του σύγχρονου αξιωματικού δεξαμενόπλοιου δεν είναι πια ο «καθρέφτης» και ο «μπουρας» αλλά το σύστημα παρακολούθησης δεξαμενών (tanks monitoring system) και οι υπολογιστές.

Στα παραπάνω έρχονται να προστεθούν οι επιθεωρήσεις από τις μεγάλες εταιρείες πετρελαίων (vetting inspections) αλλά και η εντατικοποίηση των port state controls, που εστιάζουν στην ποιότητα των συνθηκών ασφάλειας και των μέσων προστασίας περιβάλλοντος στα πλοία. Αρνητικά σχόλια από τις ανωτέρω επιθεωρήσεις έχουν, πλέον, σημαντική επίσης αρνητική επίδραση στη ναύλωση του πλοίου ή και ακόμα στις διαπραγματεύσεις της ναύλωσης. Αντίθετα, η θετική αξιολόγηση του δεξαμενόπλοιου ίσως παίξει σημαντικό ρόλο σε περίοδο αυξημένου συναγωνισμού. Οι βάσεις δεδομένων αξιολόγησης των δεξαμενόπλοιων είναι πλέον μια πραγματικότητα που αξιοποιείται εξίσου από





ιδιώτες (COIF-SIRE) και από τις κρατικές υπηρεσίες (USCG-Qualship21). Έτσι πλέον φτάνουμε στο σημείο, οι πράξεις του κάθε ναυτικού, αποτέλεσμα γνώσης, εμπειρίας αλλά και βαθμού εκπαίδευσης, πάνω στο δεξαμενόπλοιο να έχουν από ελάχιστη έως μέγιστη ανταπόκριση στη «βαθμολογία» του πλοίου αλλά και της εταιρείας που το διαχειρίζεται. Η πληροφορία αποκτάει οικονομική αξία και οι συνέπειες στο κόστος λειτουργίας του πλοίου γίνονται αρκετά διακριτές. Η διαχειρίστρια εταιρεία είτε θα πρέπει να ξοδεύει για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, ανεβάζοντας το λειτουργικό κόστος, ή θα διακινδυνεύει να χαρακτηριστεί ότι διαχειρίζεται υποβαθμισμένα πλοία (substandard ships) με επακόλουθη συνέπεια τη μείωση εσόδων.

Υπάρχει όμως και ο 3ος δρόμος, αυτός της αποτελεσματικής διαχείρισης του κόστους. Η αποτελεσματική διαχείριση του κόστους απαιτεί επένδυση στην έρευνα. Στην προκειμένη περίπτωση, επένδυση στην έρευνα για βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας και των μέσων προστασίας περιβάλλοντος.

Ανακεφαλαιώνοντας, βλέπουμε ότι ουσιαστικά δεν έχουμε παρά να συντηρήσουμε την ανισότητα μεταξύ εσόδων από την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου και του λειτουργικού κόστους. Μόνο που τώρα πια το λειτουργικό κόστος εμπεριέχει αρκετούς παράγοντες, που χρήζουν αυξημένου και λεπτομερούς ελέγχου.

Το 1998, η εφαρμογή του ISM Code ήρθε να επισφραγίσει το χαρακτήρα της νέας εποχής της ναυτιλίας.

Πράγματι, χρειαζόμαστε πια ένα σχέδιο διαχείρισης, ένα σχέδιο πρακτικό, και ανθρώπους ικανούς να το εφαρμόζουν και να το αναπροσαρμόζουν ανάλογα με τις απαιτήσεις.

Θίγεται ένα θέμα πολύ σοβαρό, που απασχολεί τη ναυτιλία εδώ και χρόνια. Η ναυτική εκπαίδευση και κατά πόσον ανταποκρίνεται στη σημερινή

πραγματικότητα και ειδικά στις απαιτήσεις όπως τις περιέγραψα παραπάνω που αφορούν την αγορά των δεξαμενόπλοιων. Διαπιστώνουμε σήμερα ότι εκτός από κάποιες μικρές αλλαγές, όπως μαθήματα για υπολογιστές, η ναυτική εκπαίδευση παραμένει σταθερά η ίδια. Θέματα management (Safety Management, Risk Management) δεν θίγονται όσο θα έπρεπε. Και είναι αυτά τα μαθήματα που περιμένουμε να επιφέρουν την αλλαγή στην επαγγελματική νοοτροπία (cultural change) των αξιωματικών. Στο πλοίο, κάθε ναυτικός είναι σημαντικός και όλοι περιμένουν από όλους να εκτελούν τα καθήκοντά τους σε ικανοποιητικό βαθμό. Δυστυχώς, εκεί δεν περισεύει κανένας, άρα θα πρέπει ο νέος αξιωματικός να προσαρμόζεται και να ενσωματώνεται στην «ομάδα» το ταχύτερο δυνατόν. Ο νέος αξιωματικός, επίσης, θα πρέπει να αντιλαμβάνεται ότι η εκπαίδευση δεν σταματά με την αποφοίτησή του από την ΑΕΝ, αλλά είναι μια συνεχής διαδικασία που τον εξελίσει και τον βοηθάει να γίνεται δεκτικότερος στις αλλαγές που συντελούνται. Η εξέλιξη της επαγγελματικής νοοτροπίας είναι, νομίζω, πολύ βασική ακόμα και για την επιβίωση της ναυτιλίας μας. Θα πρέπει να αντιληφθούμε πως στη μοντέρνα διεθνή ναυτιλία ο Έλληνας ναυτικός δεν σημαίνει κατ' ανάγκη τον έμπειρο και εφευρετικό καταφερτζή. Τα «μυστικά» του επαγγέλματος είναι πλέον γραμμένα σε βιβλία και αποτελούν μέρος ύλης μαθημάτων των διάφορων training centers.

Το πόσο σημαντικό είναι το management έρχονται να μας το υπενθυμίσουν και οι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες με την κατά κάποιον τρόπο επιβολή του TMSA (Tanker Management Self Assessment). Το TMSA είναι ουσιαστικά ένα σύνολο οδηγιών για την αποτελεσματική και πρακτική εφαρμογή του Safety Management System εμπλουτισμένου με KPIs ή δείκτες αποτελεσματικής εφαρμογής (Key performance indicators). Αυτοί οι δείκτες είναι στόχοι που θα πρέπει να επιτυγχάνονται εφαρμόζοντας το σύστημα διαχείρισης. Μια απλή

βαθμολογία (self assessment) θα προσδιορίζει το μέγεθος επίτευξης αυτών των στόχων (KPIs). Εφ' όσον, λοιπόν, ο tanker operator επιθυμεί, αυτή η βαθμολογία θα εισάγεται σε βάση δεδομένων του OCIMF όπου θα είναι προσβάσιμη από ναυλωτές. Ο ναυλωτής έτσι θα έχει την ευκαιρία να δει το πλοίο ή τα πλοία που προτίθενται να χρησιμοποιήσει αν διαχειρίζονται από «καλό» tanker manager. Καταλαβαίνουμε ότι αυτοί που δεν θα επιλέξουν να αποκαλύπτουν αυτές τις πληροφορίες, ουσιαστικά θα θέτουν τις εταιρείες τους εκτός δυνατότητας να ναυλωθούν τα υπό διαχείριση πλοία από τις μεγάλες πετρελαιοτικές εταιρείες. Και επειδή όλα μεταδίδονται, πολύ σύντομα οι περισσότεροι tanker chatters θα ζητούν το ίδιο.

Όπως ακριβώς έγινε με τα vetting inspections. Ξεκίνησαν σαν μια πρωτοβουλία των Μεγάλων και καταλήξαμε σήμερα να είναι όρος σε οποιοδήποτε ναυλοσύμφωνο, να έχει το υπό ναύλωση πλοίο τουλάχιστον 2 επιτυχημένες επιθεωρήσεις.

Μια άλλη πρόκληση που άρχισε να αναπτύσσεται στα τέλη της δεκαετίας του '80 είναι το media pressure. Ο ανταγωνισμός των Μέσων έχει εξελίξει την παραγωγή ειδήσεων σε βαθμό που αυτές να μορφοποιούνται προτού βγουν στην κατανάλωση. Η είδηση σαν προϊόν υπόκειται στους νόμους του marketing αλλιώς δεν πουλάει. Την εποχή του τραγικού ατυχήματος του «Δύοτος» αλλά και του «Express Samina», ακουγόταν και γράφονταν απίστευτα πράγματα. Προπαντός, τις πρώτες ημέρες που είχαν ακολουθήσει τα ατυχήματα αυτά, οι ναυτικοί παρουσιάζονταν ούτε λίγο ούτε πολύ σαν ανίκανοι, άσχετοι, και οι εταιρείες αδιάφορες, χωρίς να υπολογίζουμε τι συνέπειες θα μπορούσε να έχει αυτό διεθνώς. Τα θέματα που επιλέγονταν ήταν ουσιαστικά αυτά που πουλούσαν και όχι αυτά που θα μπορούσαν να ρίξουν λίγο φως και να απαντήσουν στο θεμελιώδες ερώτημα: «Πώς θα αποφύγουμε αυτό να ξανασυμβεί».

Οι διαχειρίστριες εταιρείες υποβλήθηκαν σε εξοντωτική αρνητική προβολή, γιατί ακριβώς αυτό χρειαζόταν το «αγανακτισμένο» κοινό.

Σε αντίστοιχη περίπτωση δεξαμενόπλοιου που προκάλεσε εκτεταμένη ρύπανση στην Αγγλία, μετά από λίγο κανείς δεν θυμόταν ή αναφερόταν σ' αυτό και στις συνέπειές του. Το emergency και media response της διαχειρίστριας εταιρείας λειτουργήσε αρκετά θετικά. Πριν από 20 χρόνια μια ρύπανση για να «τύχει» προβολής των μέσων μαζικής ενημέρωσης θα έπρεπε να είχε διαστάσεις καταστροφής. Σήμερα, μια σταγόνα λάδι στο νερό μπορεί να γίνει πρωτοσέλιδο, επιφέροντας αλυσιδωτές αντιδράσεις στην καλή φήμη της διαχειρίστριας εταιρείας. Ένας λοιπόν ακόμα κρίσιμος παράγοντας που επηρεάζει έμμεσα τη λειτουργία της εταιρείας διαχείρισης και συνεπώς το δεξαμενόπλοιο, είναι η δύναμη που έχουν αποκτήσει τα MME. Τα MME μπορεί να προξενήσουν ανεπανόρθωτη ζημία, ανάλογα και με το μέγεθος της εταιρείας, στην αξιοπιστία του tanker operator. Και αυτό που ακόμα παραμένει από τα παλιά είναι η αξιοπιστία. Η αξιοπιστία στη ναυτιλιακή αγορά είναι ένα μέγεθος που αποκτάται με πολύ κόπο αλλά χάνεται σχετικά εύκολα. Σήμερα περισσότερο από ποτέ, η αξιοπιστία είναι συνδεδεμένη με την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Ο σημερινός tanker operator έχει να κατευθύνει όλη την ομάδα διαχείρισης του tanker ξεκινώντας από το γραφείο και φτάνοντας στο πλοίο και τις υποστηρικτικές υπηρεσίες (port agents, manning agents, contractors), έχει να συμβιβάζει την ποιότητα στις παρεχόμενες υπηρεσίες με το κόστος που αυτές προϋποθέτουν και το κέρδος που θα πρέπει να έχει κάθε επιχείρηση προκειμένου να παραμένει βιώσιμη.

Σήμερα απαιτείται η συνύπαρξη δύο καταστάσεων, που παλαιότερα φάνταζαν αντικρουόμενες: Ο αγώνας για βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας και προστασίας περιβάλλοντος και η επίτευξη κέρδους. Κάποτε επικρατούσε η αντίληψη πως η ασφάλεια κοστίζει, η ελληνική ναυτοσύνη έγινε παγκόσμια γνωστή μέσα από ένα πλήθος ιστοριών όπου ο Έλληνας ναυτικός, εφαρμόζοντας διάφορες πατέντες, ξεπέρασε κάθε δυσκολία και έκανε το πλοίο κερδοφόρο. Η αυτοθυσία, εκείνα τα χρόνια, υπερέχει της αίσθησης της ασφάλειας και αν τότε έλεγαν σε κάποιον ότι πριν από κάθε εργασία θα έπρεπε να κάνει αξιολόγηση κινδύνων (Task risk assessment), μάλλον θα γελούσε. Η νοοτροπία εκείνη είναι εντελώς ασύμβατη με τη σημερινή πραγματικότητα, που απαιτεί όμως η ναυτική τέχνη να έχει εξέχουσα θέση στη φαρέτρα με τα προσόντα του ναυτικού.

Το στοίχημα στη δεκαετία που περνάμε, αλλά και στην επόμενη, θα το κερδίσει αυτός που θα πετύχει αποτελεσματικότητα και ισορροπία στα ακόλουθα:

- Διαχείριση λειτουργικού κόστους.
- Ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών.
- Ποιότητα εκπαίδευσης.
- Πρακτική εφαρμογή των συστημάτων ασφαλούς διαχείρισης αλλά και



ποιότητας.

- Σχέδιο διαχείρισης του media pressure.
- Κερδοφορία.

Η μεταφορά πετρελαίων, έχω την αίσθηση, ότι δεν είναι σήμερα δουλειά ή ευθύνη ενός ή ολίγων. Κάθε επιτυχής μεταφορά είναι αποτέλεσμα συντονισμένης εργασίας ανθρώπων που ανήκουν σε διαφορετικές εταιρείες, ανθρώπων με διαφορετικό επίπεδο γνώσεων και εμπειριών, διαφορετικής κοουλτούρας. Ανθρώπων που όλοι όμως έχουν τον ίδιο στόχο. Να φτάσει το πετρέλαιο στον προορισμό του χωρίς ανθρώπινες απώλειες και χωρίς ζημία στο περιβάλλον. Το πλοίο είναι ο καθρέφτης αυτής της προσπάθειας. Αν τα tankers δεν παρέχουν προκλήσεις, τότε τι;

(*) Κάποιες από τις παραπάνω απόψεις δεν είναι απαραίτητο να είναι και θέσεις της εταιρείας όπου εργάζομαι. Όλα τα παραπάνω είναι αυστηρά προσωπικές απόψεις και εκτιμήσεις.

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 & Πολυδεύκου 53, Τηλ.: 210-4175729, Fax: 210-4177722
e-mail: cargogear@marinet.gr, www.synodinos.gr



Η ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας για τα Δ/Ξ με διπλά τοιχώματα:

Η ευρωπαϊκή πρωτοβουλία
- Συζήτηση & προτάσεις

Του Νικολάου Π. Βεντίκου

Λέκτορα, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, ΕΜΠ



Το παρόν άρθρο βασίζεται στην έκθεση «Double Hull Tankers: High Level Panel of Experts», που συντάχθηκε από ομάδα ειδικών μετά από πρωτοβουλία της European Maritime Safety Agency (EMSA), που ξεκίνησε τον Απρίλιο 2004 και ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο 2005.

Εισαγωγή - Γενικό πλαίσιο

Όσα προηγήθηκαν και οδήγησαν στη λήψη της απόφασης για τη σταδιακή απόσυρση των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος και την υποχρεωτική κατασκευή των πετρελαιοφόρων πλοίων με διπλά τοιχώματα (για σκάφη άνω των 5.000 DWT) είναι γνωστά και ανήκουν πια στην Ιστορία. Τα ατυχήματα των δεξαμενόπλοιων, οι ρυπάνσεις τις οποίες συχνά προκαλούν και οι ανεπιθύμητες επιπτώσεις τους στο περιβάλλον (ενδεικτικά βλέπε τις περιπτώσεις των Amoco Cadiz, Erika και Prestige) αποτελούν γεγονότα, τα οποία η ευρωπαϊκή κοινωνία έχει δείξει ότι δεν πρόκειται να τα ανεχθεί ξανά. Βέβαια, πρέπει να γίνει κατανοητό ότι η μεταφορά πετρελαίου μέσα από ένα δυναμικό περιβάλλον, όπως είναι το θαλάσσιο, δημιουργεί πολλές προκλήσεις και αβεβαιότητες: άρα, η καταγραφή νέων πετρελαιοκηλίδων από ναυτικά ατυχήματα σε δεξαμενόπλοια και η περαιτέρω επιβάρυνση του περιβάλλοντος δεν μπορούν να αποφευχθούν. Επίσης, σε καμία περίπτωση η εισαγωγή των δεξαμενόπλοιων με διπλά τοιχώματα δεν είναι πανάκεια για την ασφάλεια των πλοίων και για την προστασία του περιβάλλοντος από την πετρελαιοειδή ρύπανση που προέρχεται από τις θαλάσσιες μεταφορές. Γι' αυτόν το λόγο, άλλωστε, η ναυτιλιακή βιομηχανία και η πολιτική εξουσία – σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο – επιβάλλεται να αναζητούν διαρκώς σημεία πιθανής βελτίωσης στη δομή της θαλάσσιας μεταφοράς πετρελαίου, είτε σε ζητήματα τεχνολογίας είτε στη διερεύνηση του ρόλου του ανθρώπινου παράγοντος είτε στην εστιασμένη ενίσχυση του σχετικού νομοθετικού πλαισίου κτλ.

Πάντως, η εισαγωγή των διπλών τοιχωμάτων στα δεξαμενόπλοια αποτελεί ένα θετικό βήμα για τη βελτίωση της ασφάλειας των δεξαμενόπλοιων και για την ενίσχυση της προστασίας του περιβάλλοντος. Ήδη έχει καταγραφεί μια σειρά από περιστατικά κατά τα οποία υπήρξε αστοχία (ρωγμή) της εξωτερικής γάστρας, αλλά τελικά δεν υπήρξε διαρροή πετρελαίου στη θάλασσα, αφού το εσωτερικό περίβλημα παρέμεινε άθικτο και συγκράτησε γεωμετρικά την ποσότητα του πετρελαίου. Σημειώνεται ότι σε περιπτώσεις σύγκρουσης ή προσάραξης χαμηλής ενέργειας τα δεξαμενόπλοια με διπλά τοιχώματα έχουν σαφώς καλύτερη συμπεριφορά σε σχέση με τα αντίστοιχα πετρελαιοφόρα πλοία μονού τοιχώματος, όμως, σε εντονότερης έντασης ατυχήματα, η κατάσταση περιπλέκεται και η υπεροχή του νεότερου σχεδιαστικού τύπου από αυτόν με τα μονά τοιχώματα όχι μόνο δεν είναι προφανής, αλλά υπάρχει περίπτωση και να ανατρέπει το συνολικό. Συνεπώς, υπάρχει μια σειρά από αιτίες, οι οποίες μπορούν να προκαλέσουν την αστοχία της μεταλλικής κατασκευής των δεξαμενόπλοιων με τα γνωστά καταστροφικά αποτελέσματα για το περιβάλλον και τις τοπικές κοινωνίες και οικονομίες. Πυρκαγιά, έκρηξη, σύγκρουση, προσάραξη, ανθρώπινος παράγοντας, αποτελούν απλώς ένα δείγμα από τις προσαναφερόμενες αιτίες. Το Σχήμα 1 δίνει τη διακύμανση των ατυχημάτων για τα δεξαμενόπλοια στο χρονικό διάστημα 1978-2004 (πηγές: Intertanko, EMSA).

Αποτελούν, λοιπόν, τα διπλά τοιχώματα τη λύση για τη θαλάσσια ασφάλεια των

δεξαμενόπλοιων και για την αποτελεσματική προστασία του θαλάσσιου και παραθαλάσσιου περιβάλλοντος; Μία σχετική εργασία από το Oil Companies International Marine Forum (OCIMF, 2003) αναφέρει γι' αυτό το ζήτημα: «Τα πετρελαιοφόρα σκάφη με διπλά τοιχώματα θεωρούνται από κάποιους ως η ασφαλής λύση για τη μεταφορά του πετρελαίου μέσα από θαλάσσιες οδούς. Ενώ λοιπόν αναγνωρίζεται ότι αυτά τα δεξαμενόπλοια έχουν κάποια πλεονεκτήματα σε σχέση με τα αντίστοιχα με μονό τοίχωμα –πράγματι, παρουσιάζουν υψηλότερη απόδοση και προστασία σε περιπτώσεις συγκρούσεων και προσάραξης χαμηλής ενέργειας– και οι δύο σχεδιαστικές λύσεις θα αποδειχθούν προβληματικές εάν τα σκάφη συντηρούνται ανεπαρκώς και λειτουργούν με χαμηλά ποιοτικά πρότυπα». Η εργασία συνεχίζει ως εξής: «Εξαιτίας της πολυπλοκής σχεδίασης και δομής τους, τα δεξαμενόπλοια διπλών τοιχωμάτων είναι περισσότερο ύποπτα και επιρρεπή σε προβλήματα συντήρησης και λειτουργίας. Τα πετρελαιοφόρα διπλών τοιχωμάτων μπορούν να αποτελέσουν την απάντηση στη θεμελιώδη ερώτηση μόνο στην περίπτωση που συνδυάζουν την ποιοτική λειτουργία, την επαρκή συντήρηση, την προβλεπόμενη παρακολούθησή τους από αναγνωρισμένους νηογνώμονες και την αυστηρή και ρεαλιστική επιβολή των νόμων από την Αρχή (Σημεία) και το λιμένα».

Έτσι, ένας προφανής κίνδυνος για τα δεξαμενόπλοια με διπλά τοιχώματα είναι η διαρροή πετρελαίου από τις δεξαμενές φορτίου προς τις δεξαμενές έρματος (βλ. κίνδυνο έκρηξης ή πυρκαγιάς και πιθανότητα πρόκλησης λειτουργικής ρύπανσης ή ρύπανσης από ατύχημα). Η διαρροή μπορεί να γίνει από μικρές αστοχίες (ρωγμές) στο διαχωριστικό έλασμα που βρίσκεται ανάμεσα στις δεξαμενές φορτίου και έρματος και οφείλεται σε μία σειρά πιθανών αιτιών, όπως ελαττωματική κατασκευή, αποτυχία του προστατευτικού στρώματος του χρώματος, που οδηγεί σε συνθήκες διάβρωσης κτλ. Γίνεται λοιπόν κατανοητή η υψηλή σημασία που έχουν γι' αυτά τα πλοία οι διαδικασίες λειτουργίας, συντήρησης, επιθεώρησης και παρακολούθησής τους με στόχο πάντα τη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής, την προστασία του περιβάλλοντος και τη διατήρηση της περιουσίας.

Σημεία ενδιαφέροντος - Κίνδυνοι για τα Δ/Ξ διπλών τοιχωμάτων

Έχοντας υπόψη τα παραπάνω, η ομάδα των ειδικών που συγκροτήθηκε μέσα από την πρωτοβουλία της EMSA αναγνώρισε τα παρακάτω σημεία¹ ως προκλήσεις που χρήζουν άμεσης και διαρκούς αντιμετώπισης και προσοχής της ναυτιλιακής βιομηχανίας:

1. Επικεντρωμένη διάβρωση στις δεξαμενές έρματος και φορτίου.
2. Έλλειψη υποχρεωτικών διατάξεων/προτύπων για τη βαφή των δεξαμενών φορτίου και έρματος.
3. Κόπωση της μεταλλικής κατασκευής.
4. Έλλειψη υποχρεωτικών και εναρμονισμένων διαδικασιών για την παρα-

1. Σημειώνεται ότι η επιτροπή ειδικών εντόπισε και άλλα πιθανά σημεία αιχμής για την ασφάλεια των Δ/Ξ με διπλά τοιχώματα, όπως η δομική γεωμετρία τους και το αποδεκτό εύρος για τα πάχη των ελασμάτων, ή ο βαθμός ευκολίας πρόσβασης για τη διενέργεια επιθεωρήσεων εν πλω κτλ. Έκρινε όμως ότι αυτά τα θέματα αντιμετωπίζονται από τους ενιαίους κανονισμούς των νηογυμνών για δεξαμενόπλοια (τιθενται σε εφαρμογή από 1ης Ιανουαρίου 2006) καθώς και από προσπάθειες του IMO [βλέπε A.744(18)] και δεν ασχολήθηκε περαιτέρω μαζί τους – οπότε ξεφεύγουν και από το πεδίο ενδιαφέροντος αυτού του άρθρου.

κολούθηση και αξιολόγηση της απόδοσης του ανθρώπινου παράγοντος και της ποιότητας της εργασίας στη μεταλλική κατασκευή των δεξαμενόπλοιων κατά την περίοδο ανέγερσής τους.

- Ελλειψη υποχρεωτικών και εναρμονισμένων διαδικασιών για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της απόδοσης του ανθρώπινου παράγοντος και της ποιότητας της εργασίας στη μεταλλική κατασκευή των δεξαμενόπλοιων κατά την περίοδο επισκευών τους.
- Διαφοροποιήσεις μεταξύ των νηογνώμωνων, που έχουν να κάνουν με τον τρόπο παρακολούθησης και επιθεώρησης των σκαφών είτε κατά τη φάση της ανέγερσής τους είτε σε περίοδο επισκευών τους (ιδιαίτερα όταν αυτές γίνονται όσο το σκάφος βρίσκεται σε λειτουργία και συνεπώς παράγει εμπορική δραστηριότητα).

Ανάλυση και προτάσεις για την αντιμετώπιση κινδύνων για Δ/Ξ

Παρακάτω θα γίνει μια σύντομη και περιεκτική αναφορά σε κάθε ένα από τα προαναφερόμενα σημεία, ώστε να διαμορφωθεί το κατάλληλο πλαίσιο για την παράλληλη καταγραφή προτάσεων, όπως αυτές δόθηκαν από τη συγκεκριμένη επιτροπή ειδικών, ικανών να στοχεύσουν στην ενίσχυση της ασφάλειας και της αποδοτικότητας των δεξαμενόπλοιων με διπλά τοιχώματα.

Επικεντρωμένη διάβρωση στις δεξαμενές έρματος και φορτίου

Είναι σαφές ότι τα επικίνδυνα σημεία σε ό,τι αφορά τη διάβρωση στα πετρελαιοφόρα σκάφη διπλών τοιχωμάτων είναι οι δεξαμενές έρματος (θαλασσινό νερό) και οι περιοχές στον πυθμένα και στην οροφή (κάτω από το κατάστρωμα) των δεξαμενών φορτίου. Μάλιστα, η μεταφορά θερμαινόμενων φορτίων επιδεινώνει την κατάσταση για τη διάβρωση (thermos bottle effect): παρατηρείται ζεστή ατμόσφαιρα με υψηλή αλμυρή υγρασία στις δεξαμενές έρματος. Πρόσθετα για τις δεξαμενές φορτίου, το όξινο περιβάλλον στην περιοχή αναθυμιάσεων του φορτίου που βρίσκεται στο επάνω μέρος τους και η παρουσία ζεστού νερού και καταστροφικών μικροβίων, για τη μεταλλική κατασκευή του πλοίου, στο κάτω μέρος των προαναφερόμενων χώρων συντελούν τα μέγιστα στην επικέντρωση και επιτάχυνση της διάβρωσης (βλέπε Σχήμα 2, πηγή: Intertanko). Εάν αυτή η κατάσταση δεν εντοπιστεί και αντιμετωπιστεί έγκαιρα, τα αποτελέσματα κλιμακώνονται, από διαρροή πετρελαίου προς τους χώρους έρματος (με αυξημένο τον κίνδυνο έκρηξης) έως και την ολική αστοχία της γάστρας του πλοίου με όλα τα δυσάρεστα συνεπακόλουθα που έχει ένα τέτοιο γεγονός (σπάσιμο του πλοίου στα δύο, πιθανή απώλεια ανθρωπίνων ζωών, πρόκληση ρύπανσης, οικολογική καταστροφή κ.λπ.).

Έτσι, λοιπόν, οι προτάσεις που κατατίθενται για την αντιμετώπιση του προβλήματος της διάβρωσης είναι οι ακόλουθες:

- Για τις δεξαμενές έρματος, η καθιέρωση συγκεκριμένου χρονικού προτύπου (15 έτη) για τη βαφή (σε αυτούς τους χώρους προβλέπεται τέτοια διάταξη από SOLAS § II-1, 3-2.1) ώστε να υπάρχει ικανοποιητική και αποδοτική προστασία τους (για νέα δεξαμενόπλοια).
- Για τις δεξαμενές φορτίου, η καθιέρωση υποχρεωτικής βαφής στις προαναφερόμενες επικίνδυνες περιοχές στον πυθμένα και στην οροφή τους (για νέα δεξαμενόπλοια).
- Η μεταλλική κατασκευή των δεξαμενόπλοιων με διπλά τοιχώματα πρέπει να συντηρείται αποτελεσματικά - καθιέρωση διαδικασιών και προτύπων για επισκευές και συντήρηση (για υπάρχοντα και νέα δεξαμενόπλοια).

να συντηρείται αποτελεσματικά - καθιέρωση διαδικασιών και προτύπων για επισκευές και συντήρηση (για υπάρχοντα και νέα δεξαμενόπλοια).

Έλλειψη υποχρεωτικών διατάξεων/προτύπων για τη βαφή των δεξαμενών φορτίου και έρματος

Ένα πρόβλημα που παρατηρείται συχνά στις δεξαμενές έρματος των δεξαμενόπλοιων είναι η πρόωρη αστοχία του προστατευτικού στρώματος της βαφής τους, με αποτέλεσμα την επιτάχυνση της τοπικής διάβρωσης στα απροστάτευτα τμήματα της μεταλλικής κατασκευής τους. Ένα

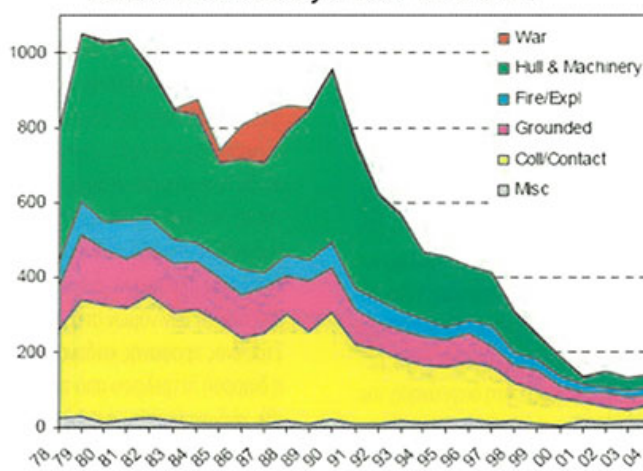
πρόσθετο πρόβλημα που σχετίζεται άμεσα με την αποτυχία της βαφής στις συγκεκριμένες δεξαμενές είναι η μεγάλη δυσκολία που παρατηρείται στην επισκευή ή επαναποθέτηση της βαφής τους στο ποιοτικό επίπεδο που αυτή είχε κατά το στάδιο της ανέγερσης των πλοίων.

Σε ό,τι αφορά τις δεξαμενές φορτίου των δεξαμενόπλοιων, σημειώνεται ότι, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις της SOLAS, δεν προβλέπεται κάποιο ειδικό σύστημα πρόληψης για την πιθανή διάβρωσή τους - όπως, για παράδειγμα, μπορεί να είναι ένα προστατευτικό στρώμα ειδικής βαφής. Παρ' όλα αυτά ήδη έχει καταγραφεί ότι φαινόμενα διάβρωσης υπάρχουν και σε αυτές τις δεξαμενές (ειδικότερα κατά τη διάρκεια μεταφοράς αργού πετρελαίου ή βαρέων καυσίμων), γεγονός που μπορεί να οδηγήσει είτε στη διαρροή φορτίου προς τους χώρους έρματος με αυξημένο κίνδυνο εκρήξεων και πυρκαγιών είτε στην αποδυνάμωση της διαμήκου ενίσχυσης του εκάστοτε πλοίου, με πολύ σοβαρά επακόλουθα, όπως εμφάνιση ρωγμών, σπάσιμο του πλοίου σε κομμάτια κτλ.

Έτσι, λοιπόν, οι προτάσεις που παρατίθενται για την αντιμετώπιση του προβλήματος της αστοχίας του στρώματος της βαφής είναι οι εξής:

- Για τις δεξαμενές έρματος, η καθιέρωση συγκεκριμένου χρονικού προτύπου για τη βαφή (15 έτη), ώστε να υπάρχει ικανοποιητική και αποδοτική προστασία τους (για νέα δεξαμενόπλοια).

Tanker incidents by cause 1978-2004



Σχήμα 1: Ατυχήματα / περιστατικά για δεξαμενόπλοια σε παγκόσμια κλίμακα.

NEPTUNE TECHNICAL AGENCIES LTD

MARINE CONSULTANTS AND SURVEYORS - SHIPYARD REPRESENTATIVES

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

SHIPREPAIRS IN THE BALTIC SEA

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



Western Shipyard

Tallin Shipyard

Vyborg Shipyard

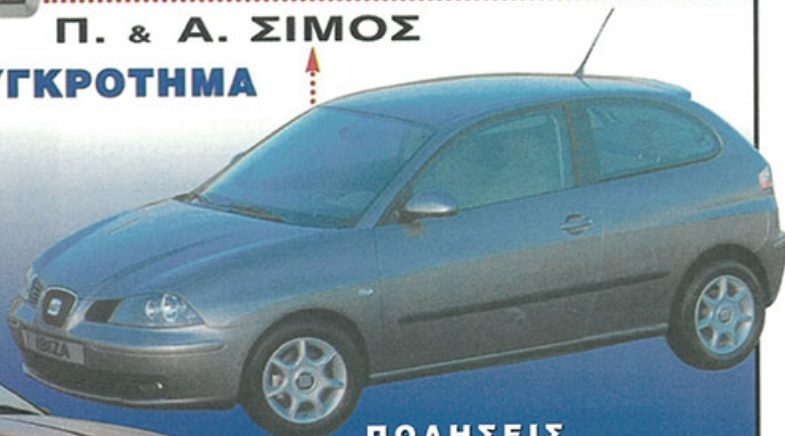


Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

Εως 60 Μηνιαίες
Ατοκές Δόσεις

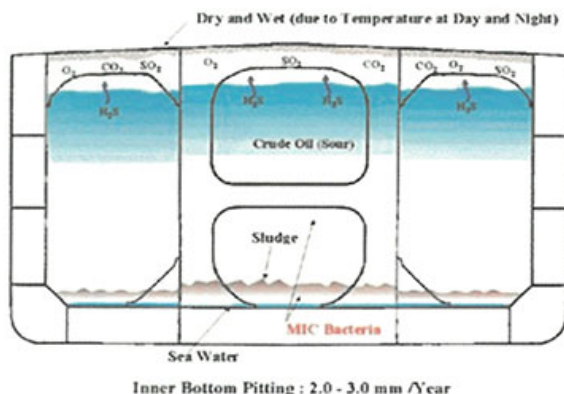


ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΡ
ΦΑΝΟΠΟΙΕΙΟ
ΒΑΦΕΙΟ

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

Deck & Inner Bottom Corrosion

Under-Deck Vapor Spaces - Flaky Corrosion, 0.2 - 0.3 mm /Year



Σχήμα 2: Επικίνδυνα σημεία για την πρόκληση διάβρωσης σε δεξαμενές φορτίου.

- Για τις δεξαμενές φορτίου, η καθιέρωση συγκεκριμένου χρονικού προτύπου για τη βαφή, ώστε να υπάρχει ικανοποιητική προστασία τους (αυτή η πρόταση μπορεί να εξαιρεθεί εάν το πετρελαιοφόρο σκάφος πρόκειται για μεγάλο χρονικό διάστημα να μεταφέρει ήπιας μορφής πετρελαιοειδή - για νέα δεξαμενόπλοια).
- Το στρώμα βαφής για τις δεξαμενές έρματος πρέπει να αποκαθίσταται άμεσα και αποδοτικά μόλις παρατηρηθεί η αστοχία του (βλέπε τη Σύσταση 87 του IACS, «Guidelines for coating maintenance and repairs for ballast tanks and combined cargo/ballast tanks on oil tankers» - για υπάρχοντα και νέα δεξαμενόπλοια).

Κόπωση της μεταλλικής κατασκευής

Ρωγμές κόπωσης παρατηρούνται σε όλους τους τύπους των πλοίων και συνδέονται με επαναλαμβανόμενες ή περιοδικές φορτίσεις στη μεταλλική κατασκευή τους. Κυρίαρχες αιτίες για την εκδήλωση αυτού του προβλήματος μπορεί να είναι η τοπική συγκέντρωση τάσεων, η διάβρωση, η κακή σχεδίαση, η υπέρμετρη «βελτιστοποίηση» της μεταλλικής κατασκευής, η περιοχή και ο τρόπος λειτουργίας του εκάστοτε σκάφους κ.λπ. Σημειώνεται ότι συνήθως το φαινόμενο της κόπωσης παρατηρείται σε παλαιά πλοία, αλλά υπάρχουν στοιχεία για πλοία πενταετίας στα οποία έχουν εντοπιστεί σημάδια κόπωσης της μεταλλικής κατασκευής.

Πρόσθετα, οι ρωγμές που προέρχονται από κόπωση έχουν την ιδιότητα να επεκτείνονται κατά το πέρασμα του χρόνου, με αποτέλεσμα, εάν δεν ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα (επισκευή, ανανέωση των ελασμάτων κτλ.), να μπορούν να οδηγήσουν στην αστοχία της γάστρας του πλοίου και στην περαιτέρω ολική απώλειά του. Άρα, η άμεση επισκευή τέτοιων προβλημάτων αποτελεί επιτακτική ανάγκη για τη διατήρηση της ασφάλειας των δεξαμενόπλοιων, ενώ σημειώνεται ότι ο εντοπισμός ρωγμών που προέρχονται από το μηχανισμό της κόπωσης σε πετρελαιοφόρα πλοία 5 ή 10 ετών είναι σαφές ότι απαιτεί τον ευρύτερο έλεγχο του σκάφους και τη λήψη προληπτικών μέτρων, όπως η πυκνωση των σχετικών επιθεωρήσεων ή η αξιολόγηση όλων των υποπτων ή πιθανά καταπονημένων τμημάτων της μεταλλικής κατασκευής του.

Βέβαια, σημειώνεται ότι γενικά τα δεξαμενόπλοια διπλών τοιχωμάτων συγκρο-

τούν ένα απαιτητικό και δύσκολο περιβάλλον σε σχέση με τις συνθήκες επιθεώρησης και συντήρησής τους και γι' αυτό άλλωστε ο βαθμός δυσκολίας για τη διατήρηση της μεταλλικής κατασκευής τους σε καλή κατάσταση είναι αυξημένος. Το Σχήμα 3 δίνει μια χαρακτηριστική αποτύπωση για το μέγεθος των μεγάλων δεξαμενόπλοιων (πηγή: DNV).

Τα μεγάλα δεξαμενόπλοια με διπλά τοιχώματα έχουν μεγάλο αριθμό εσωτερικών χώρων που χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερα πολύπλοκη δομή, γεγονός που καθιστά τη συντήρησή τους απαιτητική. Για παράδειγμα, δίνεται ότι για ένα δεξαμενόπλοιο VLCC με ολικό μήκος 333 μ., πλάτος 60 μ. και κύβου 30 μ., οι εσωτερικές επιφάνειές του στις δεξαμενές έρματος που πρέπει να επιθεωρηθούν και να συντηρηθούν φθάνουν τα 218.700 τ.μ., ενώ η αντίστοιχη επιφάνεια μόνο στην οροφή και στον πυθμένα των δεξαμενών φορτίου αγγίζει τα 55.000 τ.μ. Ακόμη και η επιθεώρηση τέτοιων πλοίων έχει μεγάλο βαθμό δυσκολίας, αφού οι εσωτερικοί χώροι των δεξαμενών είναι γενικά σκοτεινοί, υγροί, ολισθηροί, βρόμικοι και με σημαντική δυσκολία για την είσοδο σε σημαντικά τμήματα και χώρους της δομής τους. Το Σχήμα 4 δίνει μια αίσθηση της πρόκλησης και της πολυπλοκότητας που μπορεί να έχει η συντήρηση ενός μεγάλου πετρελαιοφόρου σκάφους με διπλά τοιχώματα (πηγή: EMSA).

Οι προτάσεις που παρατίθενται για την αποδοτική αντιμετώπιση του προβλήματος της κόπωσης είναι οι παρακάτω:

- Η μεταλλική κατασκευή των δεξαμενόπλοιων με διπλά τοιχώματα πρέπει να συντηρείται αποτελεσματικά - καθιέρωση διαδικασιών και προτύπων για επισκευές και συντήρηση (για υπάρχοντα και νέα δεξαμενόπλοια).
- Διαμόρφωση κοινά αποδεκτών διαδικασιών για το χειρισμό σημαντικών αστοχιών που σχετίζονται με κόπωση, όπως ειδικές οδηγίες στους επιθεωρητές για τον εντοπισμό του προβλήματος της κόπωσης στα δεξαμενόπλοια ή προώθηση αναλύσεων κόπωσης κτλ. (για υπάρχοντα και νέα δεξαμενόπλοια μήκους άνω των 150 m).

Έλλειψη υποχρεωτικών και εναρμονισμένων διαδικασιών για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της απόδοσης του ανθρώπινου παράγοντος και της ποιότητας της εργασίας στη μεταλλική κατασκευή των Δ/Ε κατά την περίοδο ανέγερσής τους
Ενώ υπάρχουν πρότυπα που έχουν να κάνουν με την ποιότητα κατασκευής και ανέγερσης για τη μεταλλική κατασκευή των πλοίων (βλέπε τη Σύσταση 47 από τον IACS, «Shipbuilding and Repair Quality Standard»), αυτά δεν έχουν καθιερωθεί ως υποχρεωτικά, με αποτέλεσμα



Σχήμα 3: Αποτύπωση του μεγέθους δεξαμενόπλοιου σε σχέση με τον πύργο Eiffel.



f r a n m a n

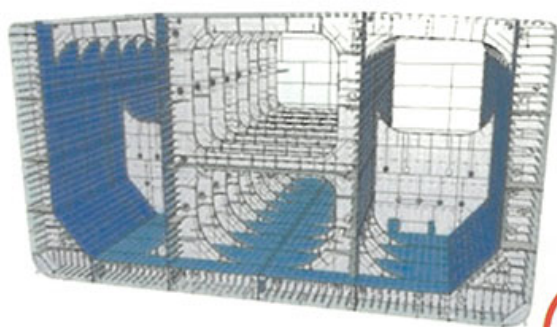
Your leading Greek Agents

Shipbuilding Equipment
Newbuilding Contracting
Repairs & Conversions
Spare Parts
Stores & Provisions
Communications
Consultancy



VALIOS DESIGN CONSULTANTS

να είναι κοινή πρακτική για τους επιθεωρητές των νηογνώμωνων να δουλεύουν με τα κατασκευαστικά πρότυπα του εκάστοτε ναυπηγείου. Βέβαια πρέπει να τονιστεί ότι συνήθως τα πρότυπα και οι πρακτικές των μοντέρνων ναυπηγείων ξεπερνούν τα αντίστοιχα που προτείνονται από τον IACS, αφού οι τεχνικές και μέθοδοι που αυτά εφαρμόζουν προωθούν την ποιότητα για την ανέγερση της μεταλλικής κατασκευής και εξασφαλίζουν την υψηλή απόδοση και προστασία του ανθρώπινου παράγοντος. Παρ' όλα αυτά, τα συγκεκριμένα και σύντομα χρονοδιαγράμματα για την ανέγερση των πλοίων και η υπαρκτή πίεση για την περικύλιξη των εξόδων μπορεί να προκαλέσουν χαλάρωση στην αλυσίδα εξασφάλι-



Σχήμα 4: Διαμόρφωση των εσωτερικών χώρων ενός Δ/Ε με διπλά τοιχώματα.

σης του ποιοτικού ελέγχου και της διατήρησης προτύπων στο εκάστοτε ναυπηγείο με αποτέλεσμα την πιθανή εισαγωγή προβλημάτων στον τρόπο εκτέλεσης της εργασίας και στην ποιότητα του τελικού προϊόντος, δηλαδή του πλοίου. Η ομάδα ειδικών² που συγκροτήθηκε μέσα από την πρωτοβουλία της EMSA θεώρησε ότι μία εναρμονισμένη και αποδοτική προσέγγιση των ναυπηγείων σε σχέση με την ποιότητα της ανέγερσης της μεταλλικής κατασκευής (βλέπε ελάχιστες απαιτήσεις για κατασκευαστικές ανοχές, για την απόδοση του ανθρώπινου παράγοντος κτλ.) είναι σε θέση να εξασφαλίσει την ποιότητα ανέγερσης και παράδοσης των πλοίων. Με αυτόν τον τρόπο, οι νηογνώμονες και οι ιδιοκτήτες θα μπορούν να έχουν ένα κοινό σημείο αναφοράς σε ό,τι έχει να κάνει με την εργασία όλων των ναυπηγείων, με αποτέλεσμα την αποφυγή προβλημάτων και άσκοπων καθυστερήσεων.

Έτσι, η πρόταση που κατατίθεται για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος είναι η ακόλουθη:

- Η εναρμόνιση των προτύπων που ελέγχουν την απόδοση του ανθρώπινου παράγοντος και τον τρόπο κατασκευής κατά τη φάση της ανέγερσης για τα δεξαμενόπλοια – κάτι τέτοιο θα διευκόλυνε σημαντικά την πρώτη επιθεώρηση από το νηογνώμονα και το σύνολο των αρχικών ελέγχων με στόχο την έκδοση πιστοποιητικών για το εκάστοτε σκάφος (για νέα δεξαμενόπλοια).

Έλλειψη υποχρεωτικών και εναρμονισμένων διαδικασιών για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της απόδοσης του ανθρώπινου παρά-

γοντος και της ποιότητας της εργασίας στη μεταλλική κατασκευή των δεξαμενόπλοιων κατά την περίοδο επισκευών

Εδώ ισχύει ό,τι έχει περιγραφεί και αναλυθεί αμέσως παραπάνω, με τη μόνη διαφορά ότι προσεγγίζεται η φάση των επισκευών για τα δεξαμενόπλοια και όχι η περίοδος της ανέγερσής τους (άρα η αντίστοιχη πρόταση στοχεύει στα υπάρχοντα δεξαμενόπλοια).

Διαφοροποιήσεις μεταξύ των νηογνώμωνων, που έχουν να κάνουν με τον τρόπο παρακολούθησης και επιθεώρησης των σκαφών είτε κατά τη φάση ανέγερσής τους είτε σε περίοδο επισκευών τους

Η ναυτιλιακή κοινότητα έχει πλέον συνειδητοποιήσει ότι οι σημαντικές διαφοροποιήσεις στον τρόπο παρακολούθησης και επιθεώρησης των δεξαμενόπλοιων από τους νηογνώμονες αποτελεί πρόβλημα, το οποίο πρέπει να αντιμετωπιστεί άμεσα και αποδοτικά. Όλοι βέβαια αντιλαμβάνονται ότι οι νηογνώμονες έχουν διαφορετικούς κανονισμούς μεταξύ τους, βάσει των οποίων εκτελούν όλες τις προβλεπόμενες αποστολές τους. Παρ' όλα αυτά, η ομάδα ειδικών έκρινε ότι για επιθεωρήσεις που σχετίζονται με πιστοποιητικά όπως είναι αυτό της Γραμμής Φόρτωσης (Load Line Certificate) ή της Ασφαλούς Κατασκευής (Safety Construction Certificate), η εναρμόνιση και η κοινή αποδοχή για την προσέγγιση που υιοθετείται από τους νηογνώμονες είναι τουλάχιστον επιθυμητή. Σημειώνεται ότι ο όρος εναρμονισμένες διαδικασίες μπορεί να μεταφραστεί στο στόχο και στο βαθμό λεπτομέρειας για τις επιθεωρήσεις των νηογνώμωνων καθώς και στα κριτήρια αποδοχής για προτεινόμενες λύσεις και διατάξεις.

Ο IACS αναπτύσσει κοινούς κανονισμούς για τα δεξαμενόπλοια με διπλά τοιχώματα (άνω των 150 μ.) με στόχο την εξάλειψη -στο μέτρο του δυνατού- του ανταγωνισμού ανάμεσα στους νηογνώμονες σε θέματα που έχουν να κάνουν με τη δομική ακεραιότητα και αντοχή αυτών των σκαφών. Η επιτροπή ειδικών που προήλθε από την πρόταση της EMSA εγκρίνει και ενθαρρύνει τη συνέχιση αυτής της πρωτοβουλίας του IACS και τονίζει ότι αυτή πρέπει να επεκταθεί σε όλο το εύρος εργασιών και επιθεωρήσεων που παρέχονται από τους νηογνώμονες.

Συμπεράσματα

Όλα λοιπόν τα παραπάνω σημεία συγκροτούν μια σειρά από ζητήματα, τα οποία έχει εντοπίσει η ναυτιλιακή κοινότητα, τα περισσότερα από αυτά μάλιστα εδώ και καιρό, αλλά τώρα πρέπει να τα αντιμετωπίσει άμεσα και κατάλληλα. Βέβαια, η συγκεκριμένη λίστα δεν αποτελεί μια εξαντλητική καταγραφή των προβλημάτων που σχετίζονται με την κατασκευή και λειτουργία των δεξαμενόπλοιων με διπλά τοιχώματα. Αποτελεί όμως μια πολύ καλή και ρεαλιστική βάση για τη συνέχιση μιας συζήτησης που στοχεύει στην ενίσχυση της ασφάλειας αυτών των πλοίων και συνεπώς στην αύξηση του μεριδίου τους στο παγκόσμιο εμπόριο.

Άρα, οι προτάσεις και οι προβληματισμοί που καταγράφονται σε αυτό το άρθρο είναι σίγουρα υπαρκτοί και σημαντικοί και απαιτούν την προσοχή από την κρίσιμη μάζα της ναυτικής βιομηχανίας και των νομοθετικών αρχών, ώστε σε κάθε περίπτωση να επιτευχθεί η μείωση των κινδύνων για τα πετρελαιοφόρα σκάφη με διπλά τοιχώματα και να ενισχυθεί η ασφαλής και καθαρή μεταφορά πετρελαιοειδών μέσα από τις θαλάσσιες οδούς.

2. Τα μέλη αυτής της ομάδας ειδικών προέρχονταν από τους εξής οργανισμούς: BIMCO, CESA, DG-TREN, EMSA, IACS, ICS, IMO, INTERTANKO και OCIMF.

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



>TANKERS

Ανέκαθεν εθεωρείτο παρακινδυνευμένο κάποιος να κάνει πρόβλεψη για το μέλλον της ναυλαγοράς. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε ενδεχομένως να οδηγήσει σε εσφαλμένα συμπεράσματα. Τα τελευταία χρόνια, όμως, ριζικές μεταβολές στην παγκόσμια πολιτική, στους ρυθμούς ανάπτυξης και στους κανόνες που αφορούν στην εκμετάλλευση του πλοίου, άλλαξαν ουσιαστικά τη δομή της ναυτιλίας σε σημείο που θα μπορούσαμε να πούμε σήμερα πως κάποια δεδομένα λαμβανομένα υπ' όψιν μάς οδηγούν σε αντικειμενικές σκέψεις.



Η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων

Του John E. Soumas, Shipbroker, Marine Consultant



Μετά τα καλά τελευταία χρόνια, η ναυλαγορά στα δεξαμενόπλοια, ήδη από τα τέλη του 2004, διέρχεται ύφεση. Κάποιοι χρησιμοποώντας χρηματιστηριακό όρο αιτιολόγησαν το φαινόμενο σαν «διόρθωση της αγοράς». Θεωρώ τον όρο αδόκιμο, παρά το γεγονός ότι αριθμός ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι εισηγμένος στα διεθνή χρηματιστήρια, κυρίως της Νέας Υόρκης.

Η ναυλαγορά λοιπόν του δεξαμενοπλοίου, από τα τέλη του προηγούμενου έτους, ακολουθεί πτωτικές τάσεις σε όλους τους τομείς, με μόνη εξαίρεση κάποιες σχετικά ανοδικές διακυμάνσεις σε spot fixtures VLCC από Αραβικό Κόλπο κυρίως προορισμού Ανατολής.

Γενικά η αγορά των δεξαμενοπλοίων, όπως άλλωστε και εκείνη των πλοίων ξηρού φορτίου, άγεται από τη βασική αρχή της ανάγκης για μεταφορά αγαθών (στην περίπτωση μας πετρελαίου). Παρά το γεγονός ότι η ημερήσια παγκόσμια ανάγκη για πετρελαιο συνεχώς αυξάνεται, η παραγωγή του παραμένει σε χαμηλότερα επίπεδα από εκείνα της ζήτησης και έτσι η ανάγκη μεταφοράς μειώνεται με αποτέλεσμα τη συμπίεση του ναύλου.

Ταυτόχρονα, η συνεχής πορεία της τιμής του πετρελαίου σε υψηλά επίπεδα και οι όποιες πολιτικές εκπορεύονται με αυτό το πρόσημο, έχουν αρχίσει να επιβάλλουν αρνητικούς ρυθμούς στην παγκόσμια ανάπτυξη. Από το γεγονός, αποπροσανατολίζει ίσως την προσοχή μας ο παρατεινόμενος υψηλός ρυθμός ανάπτυξης της Κίνας.

Η επιμονή του OPEC να διατηρεί την παραγωγή πετρελαίου σε χαμηλότερα επίπεδα από αυτά της ζήτησης, αιτιολογείται από τους αναλυτές σαν αντικειμενική

αδυναμία, λόγω εξαντλήσεως των υπαρχόντων κοιτασμάτων. Κάτι τέτοιο συμβαίνει και με τα μη-OPEC πετρελαιοπαραγωγά κράτη, αλλά η πληροφόρηση που διοχετεύεται θεωρείται ελλιπής. Δύσκολο να εκτιμηθούν τα παγκόσμια διαθέσιμα αποθέματα. Οι γνώμες και τα στοιχεία που προβάλλονται διίστανται. Με βεβαιότητα, όμως, μπορεί να λεχθεί πως τα αποθέματα αυτά όλο και μειώνονται και ότι όλα τα σημαντικά κοιτάσματα πετρελαίου στον πλανήτη έχουν ήδη ανακαλυφθεί.

Έχοντας στο νου την Ιστορία, που συνήθως επαναλαμβάνεται, ο παραπάνω συλλογισμός αναπόφευκτα μας παραπέμπει στην πετρελαϊκή κρίση της 10ετίας του '70. Τότε όμως εκπονήθηκαν μέθοδοι εξευρέσεως νέων κοιτασμάτων πετρελαίου διά των οποίων καλύφθηκε η ανάγκη της παγκόσμιας ζήτησης για τις επόμενες δεκαετίες όπου και οι ρυθμοί ανάπτυξης αυξήθηκαν σημαντικά.

Παρά τις διαβουλεύσεις και τις πιέσεις που ασκούν οι ισχυρά βιομηχανικές χώρες σε μέλη-κράτη του OPEC, φαίνεται πως ακόμη και η τιμή του πετρελαίου να ρυθμιστεί σε χαμηλότερα επίπεδα, είναι αμφίβολο να πραγματοποιηθεί αύξηση της ημερήσιας παραγωγής πετρελαίου τουλάχιστον στο άμεσο μέλλον. Το δε προστιθέμενο tonnage από τα ναυπηγούμενα νέα πλοία, παρά την απομάκρυνση των παλαιότερων (phase out κ.λπ.), δυσχεραίνει ειςέτι την κατάσταση καθώς η προσφορά μεταφορικού μέσου μεγαλώνει.

Συμπερασματικά θα μπορούσα να πω ότι διόγουμε περίοδο ύφεσης, η οποία προβλέπω γενικά να διατηρείται με ίσως κάποιες μικρές εποχικές διακυμάνσεις όσον αφορά παραγωγή και μεταφορά καθαρών προϊόντων (clean products) σε τοπικές αγορές εν όψει του επερχόμενου χειμώνα. Τίποτε όμως το θεαματικό.



Simplex-Compact Seals

More than 50 years of know-how makes us one of the leaders in sterntube seals' technology. Safe and reliable, the right solution for your vessel. Go for it – contact us!

B+V Industrietechnik GmbH
Hermann-Blohm-Str. 5
20457 Hamburg, Germany
Phone: +49 40 3011 - 2639
Fax: +49 40 3011 - 1950
E-mail: sales@thyssenkrupp.com
www.simplex-turbulo.com

B+V Industrietechnik



ThyssenKrupp



Speedrunner1

Το νέο επιβατηγό-ταχύπλοο
των Δυτικών Κυκλάδων





Η Aegean Speed Lines είναι μια νεοσύστατη εταιρεία, η οποία ιδρύθηκε το 2005 από τη σύμπραξη του επιχειρηματικού Ομίλου Ευγενίδου με τον αγγλικό όμιλο Sea Containers.

Οι δύο όμιλοι, οι οποίοι μοιράζονται κοινές αξίες και αρχές, αποφάσισαν να ενώσουν τις δυνάμεις τους προκειμένου να δημιουργηθεί η Aegean Speed Lines, μια νέα ακτοπλοϊκή εταιρεία, βασικό χαρακτηριστικό της οποίας είναι ο σεβασμός στις ανάγκες του σύγχρονου επιβάτη.

Ουσιαστικό μέλημα της Aegean Speed Lines είναι η κάλυψη των μεταφορικών αναγκών των νησιών των Δυτικών Κυκλάδων, διότι πιστεύει ακράδαντα ότι η παροχή πολλών μεταφορικών λύσεων λειτουργεί καταλυτικά στην ανάπτυξη και στην ευημερία όλων των μόνιμων κατοίκων της περιοχής.

Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, η Aegean Speed Lines χρησιμοποιεί ένα ταχύπλοο επιβατηγό πλοίο, το Speedrunner 1, το οποίο μπορεί να μεταφέρει 580 επιβάτες και 80 οχήματα ιδιωτικής χρήσης.

Στο τομέα της άνεσης, στο Speedrunner 1 μπορούν να φιλοξενηθούν 580 άνθρωποι, ενώ στο γκαράζ του μπορούν να ταξιδέψουν 80 ιδιωτικής χρήσης οχήματα.

Το σκάφος διαθέτει δύο κατηγορίες θέσεων, την οικονομική και την busi-

ness class, καθώς επίσης και τρία μπαρ, εκ των οποίων τα δύο βρίσκονται στην οικονομική θέση και το ένα στην business class.

Όλες οι υποδομές του πλοίου έχουν σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι άμεσα και κυρίως άνετα προσβάσιμες στα άτομα ειδικών δεξιοτήτων.

Στον τομέα της ασφάλειας, το Speedrunner 1 καλύπτει τόσο τις εθνικές, όσο και τις διεθνείς απαιτήσεις ασφάλειας.

Επίσης, είναι εξοπλισμένο με τα αρτιότερα συστήματα διακυβέρνησης, καθώς και με τα πιο σύγχρονα σωστικά μέσα.

Καθημερινά το Speedrunner 1 συνδέει τον Πειραιά με τις Δυτικές Κυκλάδες και συγκεκριμένα τον Πειραιά με τα νησιά: Κύθνο, Σέριφο, Σίφνο, Πάρο και Μήλο.

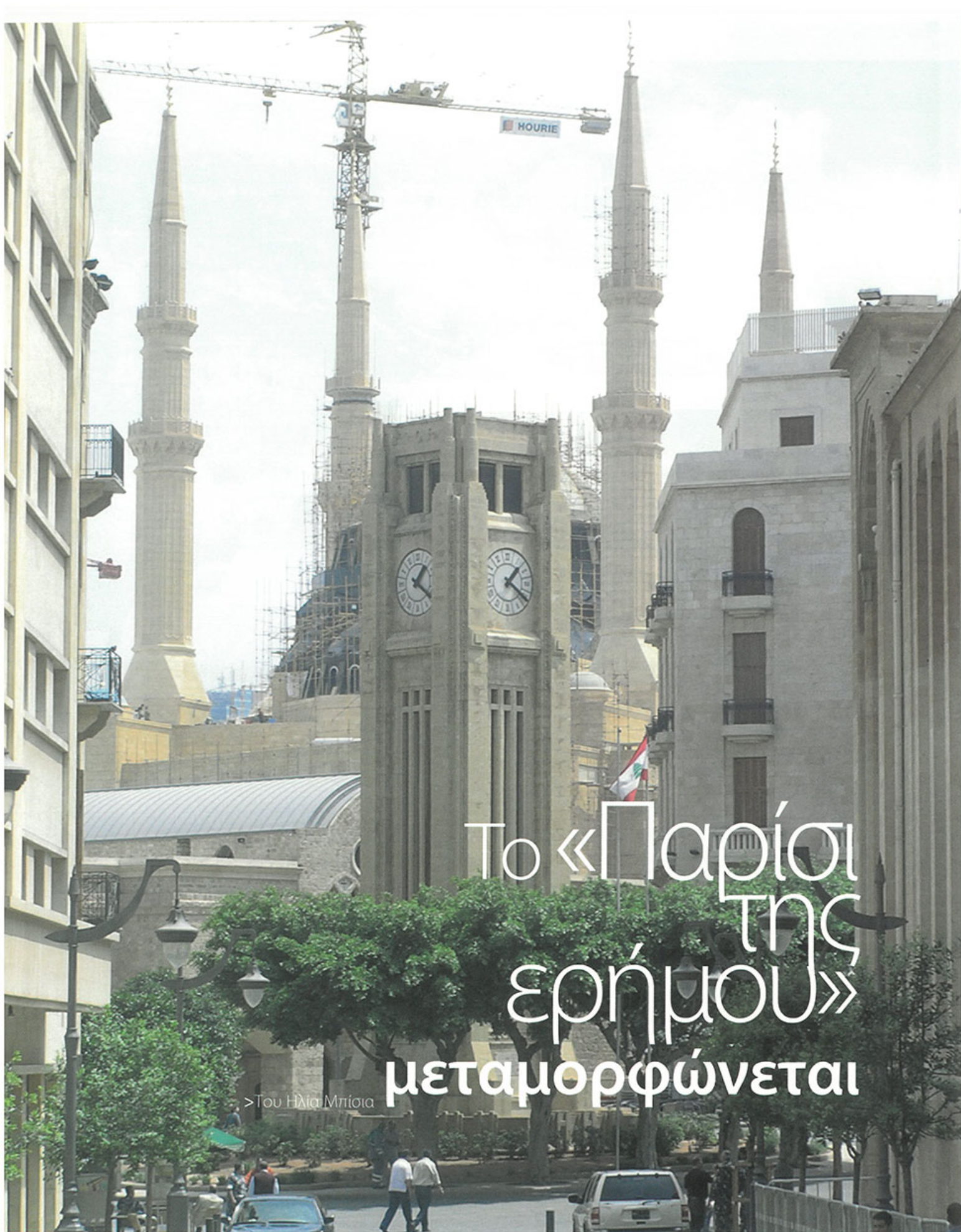
Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να απευθύνεστε στα τηλέφωνα:

210-96.90.950 και 210-41.78.684

ή στο e-mail : info@aegeanspeedlines.gr

Διεύθυνση: Εμπορικό κέντρο City Plaza,

Λ. Βουλιαγμένης 85 και Ανθών, Τ.Κ. 166 74, Γλυφάδα, Ελλάδα.



Το «Παρίσι της ερήμου» μεταμορφώνεται

>Του Ηλία Μπίσια



Οι προσπάθειες του υπουργού Τουρισμού, Δ. Αβραμόπουλου, για την ανέλιξη της τουριστικής εισροής συναλλάγματος στη χώρα μας είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικές. Εντούτοις, οφείλουμε ως μεσογειακός λαός να παρατηρήσουμε τις αντίστοιχες προσπάθειες άλλων γειτονικών λαών, που παρά τις εσω-

τερικές τους δυσκολίες, προσπαθούν να επανατοποθετηθούν στον παγκόσμιο τουριστικό χάρτη. Ο Λίβανος, ύστερα από 25 χρόνια εξαντλητικής εσωτερικής αναταραχής, «χαμογελάει» με ένα λαβωμένο όραμα και προσανατολίζεται στην επανάκτηση του χαμένου του γοήτρου. Σύγχρονα ξενοδοχεία, πολυπράγμονες τουριστικοί πράκτορες, ένας εξαιρετικός εθνικός αερομεταφορέας και ένας γελαστός, ενθουσιώδης πληθυσμός υποδέχονται το σύγχρονο ταξιδιώτη. Έναν ταξιδιώτη που καταφθάνει κάπως μουνδιασμένος αλλά αναχωρεί πάντα γοητευμένος και συγκινημένος από την προσπάθεια του φιλότιμου αυτού λαού.



Σε ένα πρόσφατο ταξίδι μας στη Βηρυτό, στη Βύβλο και στη Σιδώνα, ανακαλύψαμε ότι ο ευλογημένος αυτός τόπος αναγεννιέται μέσα από τα ερείπια του καταστροφικού πολέμου και καλεί, με δειλά βήματα, τον αλλοδαπό επισκέπτη να ανακαλύψει το νέο του πρόσωπο.

Ο αδικοχαμένος πρωθυπουργός Hariri είχε ένα εξαιρετικό χάρισμα: επανένωσε χριστιανούς και μουσουλμάνους και μετέτρεψε το κυριολεκτικά διαλυμένο κέντρο της πόλης στην πιο γοητευτική γειτονιά της ανατολικής Μεσογείου. Το κέντρο της Βηρυτού, κάποτε σύμβολο οικονομικής ευημερίας και πολιτισμικής πολυμορφίας, ανακατασκευάστηκε συθέμελα με γνώμονα την επανένταξη και φιλοξενία όσων εγκατέλειψαν απρόσμενα τον τόπο τους αλλά και όσων σήμερα ανακαλύπτουν για πρώτη φορά το «Παρίσι της ερήμου».

Η Πλατεία του Κοινοβουλίου

Η γειτονιά στο κέντρο της πόλης, γνωστή ως Πλατεία του Κοινοβουλίου, είχε εγκαταλειφθεί από τους κατοίκους της πόλης για πάνω από 25 χρόνια. Σήμερα τα κτίρια έχουν ανακατασκευασθεί, οι δρόμοι έχουν πεζοδρομηθεί και το εμπορικό κέντρο με πανάκριβα προϊόντα πολυτελείας και εστιατόρια υψηλής αισθητικής προσελκύουν το ενδιαφέρον όλου του αραβικού κόσμου. Ο Hariri κατάφερε το ακατόρθωτο: σε δέκα μόνο χρόνια μετέτρεψε το κέντρο της πόλης σε έναν αρχιτεκτονικό παράδεισο, τα λαβωμένα κτίρια «επιδιορθώθηκαν» με βαθύ σεβασμό και αγάπη στην παράδοση και στο ύψος της πόλης και οι δρόμοι πεζοδρομήθηκαν με γνώμονα την καλύτερη εξυπηρέτηση του επισκέπτη. Κοντά στο κέντρο δημιουργήθηκε επίσης ένα υπέροχο καλλιτεχνικό κέντρο με υπέροχα αναστηλωμένα κτίρια που φιλοξενούν πολυτελείς εκθέσεις τέχνης και καταστήματα με αντίκες, αντικείμενα τέχνης και αραβουργήματα. Το Saifi Village είναι ίσως η αντανάκλαση του νέου Λιβανέζου που οραματίζεται μια πόλη με ήρεμα μεσογειακά χρώματα και σύγχρονες ευρωπαϊκές επιρροές.

Η Βηρυτός διαθέτει ορισμένα από τα πιο όμορφα εστιατόρια και σημεία διασκέδασης όλης της Μεσογείου. Άψογη αισθητική, υπέροχη τοπική κουζίνα, εξαιρετικά φιλόξενο και προσεκτικό προσωπικό και διάθεση όλων για την απόλυτη εξυπηρέτηση του επισκέπτη.

Γύρω από την πόλη

Η Corniche της πόλης είναι πάντα για όλους τους κατοίκους μια από τις αγαπημένες διαδρομές τόσο για έναν περίπατο όσο και για μια βόλτα με το αυτοκίνητο. Κατά τη διάρκεια της διαδρομής συναντάμε μεγαλοπρεπή μεγαθήρια-οικοδομικά συγκροτήματα που φιλοξενούν τους οικονομικά εύπορους κατοίκους της πόλης, σε συνδυασμό όμως με εγκαταλελειμμένα κτίρια που στέκονται σιωπηλοί μάρτυρες των βίαιων και σκοτεινών εποχών της εμφύλιας διαμάχης. Στα μέσα της διαδρομής, οι βράχοι-σύμβολο της πόλης, γνωστοί ως Pigeon's Hall, αποτελούν σημείο αναφοράς για την πόλη.

Στο βόρειο άκρο της πόλης αξίζει κάποιος να επισκεφθεί το Εθνικό Μουσείο, που διηγείται την ιστορική διαδρομή του τόπου και του λαού από τα αρχαία χρόνια έως σήμερα. Με ιδιαίτερη φαντασία, το μικρό αυ-



τό μουσείο φιλοξενεί αριστουργήματα ανεκτίμητης ιστορικής αξίας. Το εξαιρετικά ανακαινισμένο μουσείο προκαλεί με την κομψότητά του την έκπληξη του επισκέπτη, αφού ανακαλύπτει την αγάπη αυτού του πληγωμένου λαού για την ιστορία του.

Εκδρομές κοντά στη Βηρυτό

Οι ιστορικές πόλεις της Βύβλου, της Σιδώνας και του Maalbek είναι όλες ξεχωριστής ομορφιάς. Η διαδρομή προς την κοντινή πόλη της Βύβλου δεν είναι ιδιαίτερα ευχάριστη αφού η ανοικοδόμηση των βουνών του Λιβάνου έχει γίνει με αλαζονικούς ρυθμούς. Το λιμανάκι όμως της Βύβλου, το μεσαιωνικό κάστρο και τα στενά δρομάκια του ιστορικού κέντρου θα σας ανταμείψουν.

Στη νότια πλευρά του Λιβάνου, η Σιδώνα διατηρεί έναν πιο αραβικό χαρακτήρα. Επισκεφθείτε, ή μάλλον χαθείτε, στα στενά και στην αγορά της πανέμορφης πόλης. Ανακαλύψτε τα χρώματα και τα αρώματα της πάντα απρόβλεπτης Ανατολής. Ιδιαίτερου θαυμασμού είναι το ευφάνταστο Μουσείο Σαπουνιού στο κέντρο της πόλης.

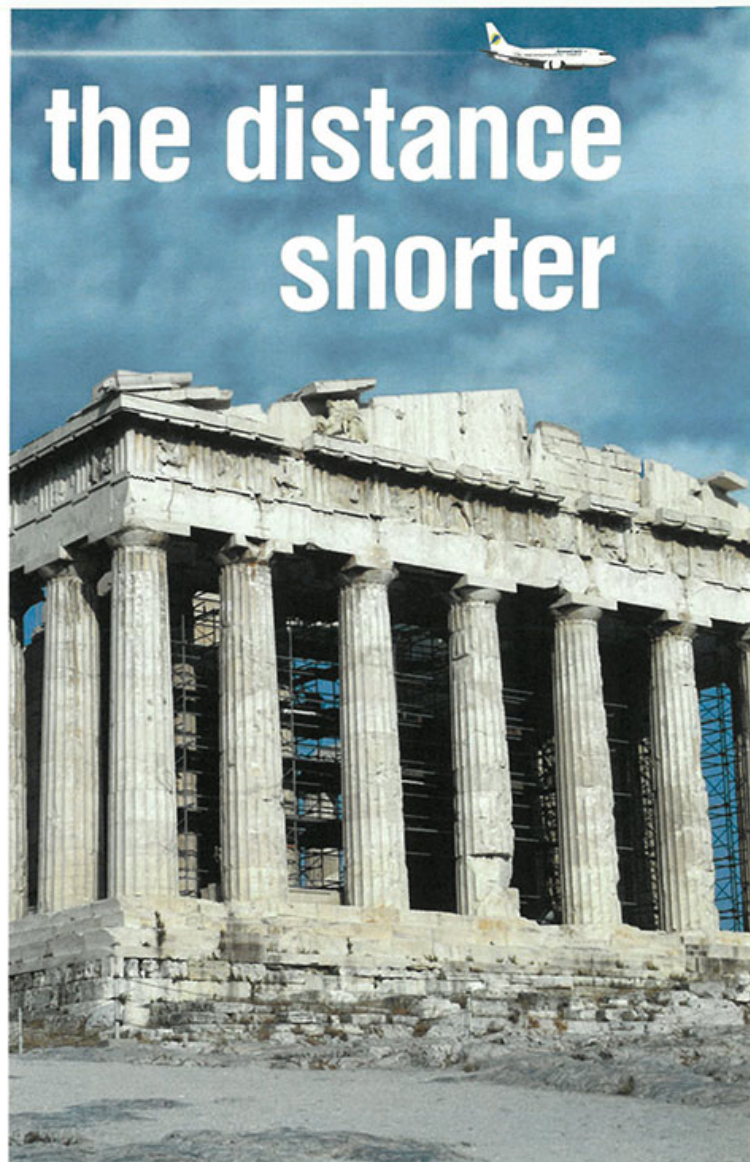
Ο ναός του Maalbek στα ανατολικά, στα σύνορα με τη Συρία, είναι επίσης άξιος θαυμασμού αφού αποτελεί ένα από τα πιο συγκλονιστικά ρωμαϊκά μνημεία όλης της ανατολικής Μεσογείου. Η μικρή κωμόπολη που απλώνεται γύρω από το ναό διατηρεί έντονα την αραβική επιρροή και η μουσουλμανική παράδοση είναι ιδιαίτερα αντιληπτή. Η διαδρομή από τη Βηρυτό μέχρι το Maalbek διασχίζει τα βουνά του Λιβάνου, στα οποία η ανοικοδόμηση είναι ανεξέλεγκτη και η φύση έχει αρχίσει να «κουράζεται». Όσο για τους κέδρους του Λιβάνου, θα απογοητευθείτε, καθώς υπάρχουν ελάχιστοι κοντά στις μεγάλες πόλεις αλλά και σε φυτώρια. Δάση από κέδρους θα συναντήσετε στα βορειοανατολικά και νοτιοανατολικά σύνορα με τη Συρία και το Ισραήλ, αντίστοιχα, σε μια διαδρομή τριών ωρών από τη Βηρυτό.

Η Βηρυτός συνδέεται καθημερινά με τακτικές πτήσεις από την Αθήνα (5 φορές την εβδομάδα με τις Ο.Α. και τρεις με τη ΜΕΑ). Η πτήση διαρκεί μόνο 1,50 λεπτά. Τολμήστε ένα διαφορετικό ταξίδι, θα σας ανταμείψει το «Παρίσι της ερήμου».





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



Η Άνοιξη του Λιβάνου

>Της ευρωβουλευτού Ρόδης Κράτσα

Ο μικρός και ταλαιπωρημένος Λίβανος τραβάει την προσοχή ολόκληρου του κόσμου τους τελευταίους μήνες. Τα γεγονότα υπήρξαν γρήγορα και συνταρακτικά. Η δολοφονία του τ. πρωθυπουργού R. Hariri συγκλόνισε τους πάντες και άλλαξε το ρου της Ιστορίας στη χώρα αυτή και στην ευαίσθητη γειτονική περιοχή της. Η πολιτική παρουσία του δημοφιλούς πρωθυπουργού σφράγισε τη μεταπολεμική εποχή του Λιβάνου, ενώ ο θάνατός του σηματοδότησε τη μετασυριακή εποχή. Η δημιουργική ενέργεια του επιτυχημένου επιχειρηματία και πολιτικού άνδρα, η γενναιοδωρία του και η μετριοπάθειά του, καθώς και οι διεθνείς του σχέσεις συνέβαλαν τα μέγιστα στην ανασυγκρότηση του Λιβάνου μετά το 15ετή εμφύλιο πόλεμο.

Πράγματι, παρ' όλη την στρατιωτική παρουσία και παρέμβαση της Συρίας στα δημόσια πράγματα, ο R. Hariri διατηρούσε την ισορροπία εκτός και εντός της χώρας, βασισμένος σ' ένα σύστημα συνύπαρξης των θρησκευτικών κοινοτήτων και προωθώντας μια εθνική προοπτική μέσα από την ανάπτυξη.

Η Βηρυτός αποτέλεσε την αιχμή του δόρατός του. Το ρημαγμένο από τον πόλεμο πολιτιστικό και οικονομικό κέντρο της ξανακτίστηκε και ζωντάνεψε, δίνοντας στην πρωτεύουσα ένα μέρος της παλιάς λάμψης και το μεγαλύτερο συγκριτικό πλεονέκτημα για την εξέλιξή της σε κέντρο τραπεζικό, εμπορικό και τουριστικό. Η προσπάθεια του τ. πρωθυπουργού για διαφάνεια και αυτονομία από το συριακό ζυγό, σύμφωνα με τη συμφωνία του Τάεφ και την απόφαση του Συμβουλίου Ασφαλείας, είχε αποτελεσμα τη δολοφονία του.

Ο θάνατος του R. Hariri στις 14 του περασμένου Φεβρουαρίου άνοιξε μια εποχή ελευθερίας, δημοκρατίας και ανεξαρτησίας του Λιβάνου. Οι τεράστιες λαϊκές συγκεντρώσεις εξέφρασαν με τον καλύτερο τρόπο ότι χριστιανοί όλων των δογμάτων και μουσουλμάνοι όλων των τάσεων είναι ενωμένοι και αποφασισμένοι να διεκδικήσουν το μέλλον τους, την αλήθεια για τους υπεύθυνους και τις συνθήκες θανάτου του αδικοχάμενου πρωθυπουργού και να στείλουν ειρηνικά τη Συρία «στο σπίτι της».

Η αντίστροφη μέτρηση είχε αρχίσει

Η Συρία υπέκυψε στις διεθνείς πιέσεις και τη λαϊκή επιμονή, απέσυρε τα στρατεύματα και τις μυστικές υπηρεσίες, οι εξόριστοι πολιτικοί επέστρεψαν στην πατρίδα και δραστηριοποιήθηκαν, οι συζητήσεις άρχισαν για την αποφυλάκιση αυτών που κρατούνται στις φυλακές του Λιβάνου ή της Συρίας, οι πρώτες ελεύθερες εκλογές διεξήχθησαν. Τ' αποτελέσματα επισφράγισαν την κυριαρχία των δυνάμεων της αλλαγής, αλλά το σκηνικό που βασίζεται στις ισορροπίες δεν άλλαξε αισθητά και τα προβλήματα δεν λύθηκαν ως διά μαγείας. Ο εκλογικός νόμος αμφισβητείται σχεδόν από τους πάντες ως άδικος, που δεν εξυπηρετεί την αντιπροσωπευτικότητα ούτε οδηγεί στην ελεύθερη επιλογή, αφού το πολιτικό σύστημα βασίζεται στη φυλή και στη θρησκεία. Πράγματι, ο καταμερισμός των θέσεων, τόσο στο Κοινοβούλιο όσο και στη δημόσια ζωή, βάσει ποσοτώσεων μεταξύ των θρησκευτικών κοινοτήτων, στερεί τη χώρα από την αξιοκρατία, τη διαφάνεια και εν γένει από ένα πολύτιμο ανθρώπινο δυναμικό για τις ανάλογες θέσεις.

Η οικονομική κατάσταση είναι εύθραυστη, το δημόσιο χρέος τεράστιο, η νεολαία ονειρεύεται τη μετανάστευση. Ο ρόλος της Hezbollah αποτελεί «αγκάθι» στις διεθνείς σχέσεις, αλλά και ένα θέμα έντονης εσωτερικής ευαισθησίας, αφού η ύπαρξη και η δραστηριότητά της είναι για όλους τους Λιβανέζους θέμα ασφάλειας και πίεσης στο Ισραήλ για την απελευθέρωση κάποιων εδαφών. Εκατοντάδες χιλιάδες Παλαιστίνιοι ζουν, κυρίως στο νότιο Λίβανο, ως πολίτες δευτέρας κατηγορίας περιμένοντας τη διευθέτηση της ισραηλο-παλαιστινιακής κρίσης και μία οριστική λύση για τον τόπο διαμονής τους, αλλά και τα κοινωνικά τους δικαιώματα στο Λίβανο. Οι τρομοκρατικές επιθέσεις συνεχίζονται. Το σπουδαιότερο, όμως, είναι ότι οι Λιβανέζοι είναι ελεύθεροι να σκέπτονται, να κρίνουν, να διεκδικούν, να δρομολογούν.

Η πρόσφατη αυτή ιστορία οδηγεί σε σημαντικά συμπεράσματα και δημιουργεί σοβαρές υποχρεώσεις όπως και προοπτικές. Η εξέλιξη στο Λίβανο μας απέδειξε ότι η διεθνής κοινότητα, όταν βασίζεται στη διπλωματία, στο σεβασμό του δικαίου και των Συνθηκών, μπορεί να έχει μια παρέμβαση ειρηνική και αποτελεσματική.

Ο ΟΗΕ, η Ε.Ε., με εμπροσθοφυλακή τη Γαλλία και οι ΗΠΑ έφεραν συντονισμένοι τα ικανοποιητικά αποτελέσματα σε αυτή την υπόθεση. Από δω και πέρα, αποστολή τους πρέπει να είναι η συμπαράσταση στο λαό του Λιβάνου, να πάρει το μέλλον στα χέρια του και όχι ν' αντικατασταθεί η Συρία από άλλη ξένη δύναμη. Τ' αποτελέσματα αυτά όμως δεν θα είχαν επιτευχθεί, εάν και οι ίδιοι οι Λιβανέζοι δεν ήταν ενωμένοι και αποφασισμένοι. Και ακόμη περισσότερο, αν η νέα γενιά δεν διεκδικούσε με δυναμικό, ειρηνικό και συμβολικό





τρόπο την αλλαγή σελίδας. Τα χαρίσματα αλλά και οι υποχρεώσεις της δημοκρατίας είναι μπροστά τους, γιατί η «Άνοιξη της Βηρυτού» δεν είναι παρά η αρχή του καινούργιου δρόμου. Οι Λιβανέζοι ανακαλύπτουν την ελευθερία, τη συντροφικότητα, την αλληλοεμπιστοσύνη και την ατομική τους ευθύνη στην ανασυγκρότηση της χώρας τους. Αρχίζουν να συζητούν θέματα-ταμπού, όπως η ισότητα, η δικαιοσύνη, το λαϊκό κράτος, τα λαϊκά κόμματα, που διαπερνούν τις θρησκευτικές κοινότητες.

Η αντιπαράθεση μεταξύ φιλοσυριακών και αντισυριακών δυνάμεων ξεπερνιέται όπως φάνηκε από τις εκλογικές συμμαχίες και τ' αποτελέσματα. Πολίτες και πολιτικοί πρέπει να σταθούν στο ύψος αυτών των προκλήσεων, να υπηρετήσουν το εθνικό συμφέρον, να δημιουργήσουν συνθήκες συμφιλίωσης, ανάπτυξης, ελπίδας και σιγουριάς.

Η διεθνής κοινότητα πρέπει να συμπαρασταθεί στη νέα κυβέρνηση και στο νέο Κοινοβούλιο, ώστε να δρομολογηθούν οι μεταρρυθμίσεις σε όλο το φάσμα της κοινωνικής και δημόσιας ζωής, για οικονομική ανάκαμψη, ειρήνη, πολιτική σταθερότητα μέσα στη χώρα και στην ευρύτερη περιοχή.

Οι σχέσεις Λιβάνου και Συρίας πρέπει ν' αποκατασταθούν και ν' αποτελέσουν τη βάση μιας ευρύτερης αναπτυξιακής περιφερειακής πολιτι-

κής. Εξάλλου, τα αισθήματα των δύο λαών είναι αμοιβαία φιλικά και «συγγενικά», κάτι που πρέπει να σεβαστούν και να αξιοποιήσουν οι πολιτικές ηγεσίες και από τις δύο χώρες.

Η Ε.Ε., έμπειρη από τη διαδικασία της διεύρυνσης κι ένα συνεχή διάλογο πολιτισμών, αλλά και με σημαντικά εργαλεία που προσφέρονται από την «πολιτική γειτονία» και ιδιαίτερα την ευρωμεσογειακή πολιτική της, μπορεί και πρέπει ν' αποβεί πολύτιμος εταίρος, σ' οικονομικό και πολιτικό επίπεδο για την επίτευξη ασφάλειας, ειρήνης και ευημερίας στη χώρα αυτή και στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Μια σημαντική αντιπροσωπεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρακολούθησε τις πρόσφατες εκλογές που διεξήχθησαν επί ένα μήνα, για να γνωρίσει τις ιδιαιτερότητες του Λιβάνου και τις προκλήσεις για το άμεσο μέλλον και να προσφέρει τη συμπαράστασή της.

Και η χώρα μας, λόγω της γεωγραφικής της θέσης, των ιστορικών και πολιτιστικών δεσμών με τις χώρες της Μ. Ανατολής, οφείλει να ενδυναμώσει το ρόλο της μέσω των κοινοτικών πολιτικών και των διμερών σχέσεων, κάτι που θα μας αποφέρει πολλαπλά οικονομικά και πολιτικά οφέλη. Σήμερα, η κυβέρνηση της Ν.Δ. έχει αντιληφθεί αυτές τις δυνατότητες κι ευκαιρίες κι έχει δεσμευτεί για μια δυναμική μεσογειακή πολιτική.

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

20 χρόνια «ΑΡΓΩ»

Με την ευκαιρία των 20 χρόνων λειτουργίας του Σωματείου Ναυτικών Γονέων Παιδιών με Ειδικές Ανάγκες «Η ΑΡΓΩ», το διοικητικό συμβούλιο της Women's International Shipping and Trading Association Hellas (WISTA) οργάνωσε γιορτή στις εγκαταστάσεις του.

Η πρόεδρος της WISTA Hellas, κ. Βίκυ Ρούσσου, στην ομιλία της αναφέρθηκε στην ανάγκη παροχής βοήθειας εκ μέρους όλων προκειμένου να βελτιωθούν οι συνθήκες διαπαιδαγώγησης και επαγγελματικής κατάρτισης αυτών των παιδιών, καθώς και η επάνδρωση του οικοτροφείου στην Ανάβυσσο που θα λειτουργήσει το φθινόπωρο.

Η κ. Ρούσσου επισήμανε ότι «η ιδέα αυτής της γιορτής ξεκίνησε με σκοπό την ψυχαγωγία των παιδιών. Σε κερτίσαμε πόση χαρά θα τους έδινε μια γιορτή στο χώρο του σχολείου τους, με μουσική, δώρα και μπαλόνια, αλλά κυρίως πόσο σημαντικό θα ήταν να νιώσουν την αγάπη και την ευαισθησία του κόσμου που θα συμμετείχε μαζί τους σε αυτή την όμορφη στιγμή. Και μόνο ότι καταφέραμε να συγκεντρωθούμε εδώ σήμερα, παράγοντες του τόπου, εκπρόσωποι ναυτιλιακών φορέων και όλοι εσείς, φίλοι της WISTA και του ΑΡΓΩ, είναι ένα σημαντικό βήμα».

Στη συνέχεια, η πρόεδρος του «ΑΡΓΩ» και ο διευθυντής των Εκπαιδευτικών Προγραμμάτων κ. Πάρης Παπασωτηρίου παρουσίασαν τις δραστηριότητες του σωματείου. Τα παιδιά του «ΑΡΓΩ» τραγούδησαν και χόρεψαν με τους δασκάλους τους και στη συνέχεια η μουσικοχορευτική ομάδα του συλλόγου των Απανταχού Κιμωλίων «Η Οδηγήτρια» τραγούδησαν και χόρεψαν για τα παιδιά του «ΑΡΓΩ» και τους προσκεκλημένους. Ακολούθως, τα παιδιά του «ΑΡΓΩ» έσβησαν τα κεράκια της τούρτας για τα 20 χρόνια λειτουργίας του σχολείου τους, το Δ.Σ. της WISTA Hellas τους προσέφερε δώρα και εκείνα με τη σειρά τους προσέφεραν έναν πίνακα, που ζωγράρισαν μόνα τους, στα μέλη της WISTA Hellas, ως ενθύμιο της εκδήλωσης αυτής.

- Στην εκδήλωση παρέστησαν εκπρόσωπος της Μητροπόλεως Πειραιά, ο υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Γεώργιος Καλός, ο υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνίας, Αναστάσιος Νεράντζης, εκπρόσωπος του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, η αντιπρόεδρος του Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Ελένη Κορωνάκη, ο πρόεδρος Οίκου του Ναύτου, πρόεδροι ενώσεων, εκπρόσωποι φορέων της ναυτιλίας, ναυτιλιακών εταιρειών και τραπεζών, εκπρόσωπος της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιά, μέλη της WISTA Hellas, γονείς των παιδιών, φίλοι του «ΑΡΓΩ».



«ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ»

Της Ράνιας Χατζηνικολάου-Αγγελίδου
Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ



Το δικαίο των αεροπορικών μεταφορών αποτελεί τμήμα του όλου αεροπορικού δικαίου, εξειδικευμένο, λόγω της φύσης του στοιχείου του «εναέριου χώρου», στο οποίο οι μεταφορές αυτές εξελίσσονται, και λόγω του «μέσου» που χρησιμοποιείται για την εκτέλεσή τους.

Οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν τομέα ζωτικής σημασίας για την οικονομία, την πολιτική, τον τουρισμό, την εθνική ασφάλεια κάθε κράτους. Από την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται από τις αεροπορικές εταιρείες ενός κράτους, προσδιορίζεται και το πολιτισμικό του επίπεδο.

Η Διεθνής Σύμβαση του Μόντρεαλ του 1999, που τέθηκε σε ισχύ από τις 3 Νοεμβρίου 2003, ήρθε να αντικαταστήσει το πολύπλοκο νομοθετικό πλαίσιο της Σύμβασης της Βαρσοβίας και να το εκσυγχρονίσει, καθιερώνοντας ένα νέο ομοιόμορφο νομικό πλαίσιο για το δικαίο των αεροπορικών μεταφορών.

Τα σημαντικά σημεία της Σύμβασης Μόντρεαλ επικεντρώνονται στον εκσυγχρονισμό των διατάξεων σχετικά με τους τίτλους μεταφοράς, στην εισαγωγή ενός δυαδικού συστήματος ευθύνης του μεταφορέα έναντι των επιβατών, εξελισσόμενου σε δύο επίπεδα ανάλογα με το ύψος των ζημιών, με σκοπό την επίτευξη ενός εξισορροπητικού συστήματος ευθύνης, και στην προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών έναντι των ιδιαιτεροτήτων των αεροπορικών υπηρεσιών που παρέχονται από τους αερομεταφορείς.

Σήμερα, 12 χρόνια μετά τη δημιουργία της εσωτερικής αγοράς στην Κοινότητα, στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, και την απόλυτη απελευθέρωσή τους από τον Ιούνιο του 1998, μπορούν να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα για την πορεία των αεροπορικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η δυνατότητα κάθε κοινοτικού αερομεταφορέα να δραστηριοποιείται σε όλα τα κράτη-μέλη χωρίς περιορισμούς, αύξησε τον ανταγωνισμό τόσο στο εσωτερικό της Κοινότητας όσο και στις σχέσεις της Κοινότητας προς τρίτες χώρες. Συγχρόνως, η επέκταση της εφαρμογής του συστήματος ευθύνης της Σύμβασης Μόντρεαλ στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα και στο εσωτερικό των κρατών-μελών προσέδωσε στο σύστημα ευθύνης του αερομεταφορέα επιβατών μοναδική ομοιομορφία, που «οικοδομείται» σε διεθνές, εθνικό και κοινοτικό επίπεδο.

Όλα αυτά τα θέματα αποτελούν αντικείμενο διαπραγμάτευσης στην παρούσα μελέτη, μέσα από την ερμηνεία διεθνών συμβάσεων, παράγωγου κοινοτικού δικαίου και του εθνικού αεροπορικού δικαίου.

MBA MARITIME ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Το MBA, που εστιάζεται στο Maritime Management, το μοναδικό στην Ελλάδα Διεθνές Μεταπτυχιακό Ναυτιλιακό Πρόγραμμα το οποίο εμβαθύνει σε όλα τα σύγχρονα θέματα διοίκησης ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ξεκινά τον Οκτώβριο την 25η σειρά του προγράμματος. Το πρόγραμμα είναι πλήρως σχεδιασμένο για να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των σπουδαστών που δεν έχουν τη δυνατότητα σπουδών στο εξωτερικό, αλλά και στις απαιτήσεις στον τομέα της Ναυτιλιακής Διοίκησης. Τα πλεονεκτήματα του συγκεκριμένου MBA είναι ότι:

- Λόγω της φύσεώς του ως MBA (σε αντίθεση με τα MSc), συνδυάζει τη σφαιρική αντιμετώπιση όλων των πλευρών και λειτουργικών θεμάτων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.
- Δίνει τη δυνατότητα στα πολυάσχολα στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων να προσαρμόζουν απόλυτα το ρυθμό παρακολούθησης και περάτωσης του προγράμματος στα δικά τους μέτρα.
- Διδάσκεται από εισηγητές με μεγάλη πρα-

κτική εμπειρία και βαθιά γνώση της ναυτιλίας και όχι από «θεωρητικούς».

- Δίνει τη δυνατότητα στους αποφοιτούντες να έχουν μεγαλύτερη ευχέρεια απασχολησιμότητας και σε άλλους παρεμφερείς κλάδους.
- Το γεγονός ότι το πρόγραμμα είναι αγγλόφωνο, βοηθάει αποτελεσματικά τους συμμετέχοντες, σε αντίθεση με ελληνόφωνα προγράμματα, να εμπεδώσουν την αγγλική ορολογία και ειδική φρασεολογία, ιδιαίτερα στη ναυτιλία, που είναι ο πιο διεθνοποιημένος κλάδος οικονομικής δραστηριότητας.
- Είναι ένα πρόγραμμα από το πιο παγκοσμιοποιημένο βρετανικό πανεπιστήμιο και ενός από τα πιο καταξιωμένα (University of Leicester) και έχει παγκόσμια αποδοχή και αναγνώριση.
- Προσφέρεται στην Ελλάδα από την iCon International Training, η οποία έχει καθιερωθεί στην αντίληψη πολλών στελεχών για την υποστήριξη που προσφέρει μέσω του «Συστήματος Ολοκληρωμένης Υποστήρι-

ξης», που έχει αναπτύξει.

Αξίζει να σημειωθεί πως το Πανεπιστήμιο του Leicester και σε συνεργασία μόνο με την iCon International Training (www.icon.gr) προσφέρει μεταπτυχιακά προγράμματα και σε άλλους τομείς όπως: MSc in Marketing, Finance, Risk/Crisis and Disaster Management, Security & Risk Management, Community Safety, Criminal Justice, Health and Safety Management, MBA με specialization in Marketing, Finance, Employment Relations, Total Quality Management, Information Technology Management και με focus σε Tourism and Hospitality Management καθώς και E-Commerce.

Τηλ.: 210-92.48.534, 210-92.48.065,
fax: 210-92.48.695,
E-mail: icon@icon.gr, info@icon.gr,
Site: www.icon.gr

 **University of Leicester**



Το πάνελ των ομιλητών



Από αριστερά οι: κ. Φρ. Κανέλλης, Μ. Γλύπη, Ιω. Κοκοσούλης, Δ. Μπεζαντάκου και Ευ. Γλύπτης



Οι κ. Ιω. Παχούλης, captain Κ. Πρίφτης και Ιω. Τζωάννος



Οι κ. Θ. Γκλεζάκος, αρχηγός Λ.Σ., captain Δημ. Μπεζαντάκος, Θ. Κασσίμης και Μ. Βαρβιτσιώτης



Ο γ.γ. YEN εν μέσω των κ. Χριστίνας και Δανάης Μπεζαντάκου

NAVIGATOR 2005

Με επίκεντρο το φλέγον ζήτημα των «Επιπτώσεων του ISPS Code», ένα χρόνο μετά την εφαρμογή του, ολοκληρώθηκε το 5ο Ναυτιλιακό Συνέδριο «NAVIGATOR 2005».

Στο συνέδριο συμμετείχαν ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, καθηγητής Ιωάννης Τζωάννος, ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος, Θεόδωρος Γκλεζάκος, οι βουλευτές, Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, Άρης Σπηλιωτόπουλος και Θεόδωρος Κασσίμης.

Οι ομιλητές αναφέρθηκαν διεξοδικά σε θέματα που αφορούσαν τον ISPS Code, υπό το συντονισμό του καθηγητή του Πανεπιστημίου Πειραιά Αλέξανδρου Γουλιέλμου, ο οποίος και διηύθυνε τη συζήτηση κατά τη διάρκεια του συνεδρίου.

Επίσης στο συνέδριο παρευρέθησαν και ο πρόεδρος της Ινδίας, Dr Bhaskar Balakrishnan, και η εμπορική ακόλουθος της πρεσβείας της Βραζιλίας, κ. Ειρήνη Βουρνά.

Το συνέδριο διοργανώνεται τα τελευταία 5 χρόνια με πρωτοβουλία της Navigator S.A., υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και σε συνεργασία με τον καθηγητή του Πανεπιστημίου Πειραιώς, Αλέξανδρο Γουλιέλμο.

Η αθρόα συμμετοχή πλοιοκτητών και υπευθύνων τμημάτων από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων, καθώς και οι ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες ομιλίες από εξέχουσες προσωπικότητες όπως ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και μέλος του διοικητικού συμβουλίου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Γεώργιος Γράτσος, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Ναυλομεσιτών, Ιωάννης Παχούλης, ο καθηγητής Τάκης Βαρελάς, Project Director της Danaos Shipping, αποτέλεσαν σημαντικούς παράγοντες για την ιδιαίτερα μεγάλη επιτυχία του φετινού συνεδρίου. Ομιλίες απηύθυναν επίσης στο ακροατήριο οι κ. Πάνος Κυρνίδης, Principal Surveyor of Europe and Mediterranean Region της International Register of Shipping (IRS), Ιωάννης Γραβάνης, Deputy Quality Management Director των Ελληνικών Ναυπηγείων Σκαμαμαγκά -Χρυσόι χορηγοί του συνεδρίου «NAVIGATOR 2005», καθώς και ο κ. Γεώργιος Μανιατάκης, πρόεδρος του SBE College.

Το συνέδριο «NAVIGATOR 2005» στήριξαν: Χρυσόι χορηγοί: Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαμαμαγκά, International Register of Shipping

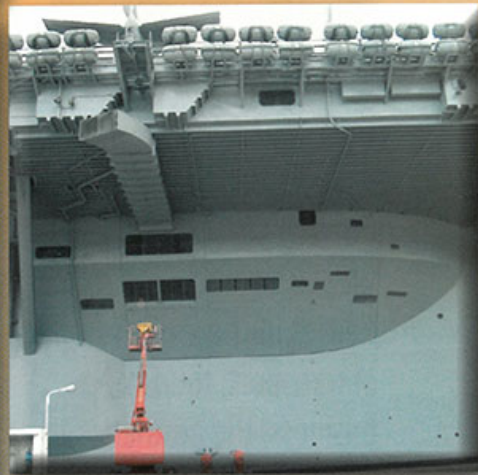
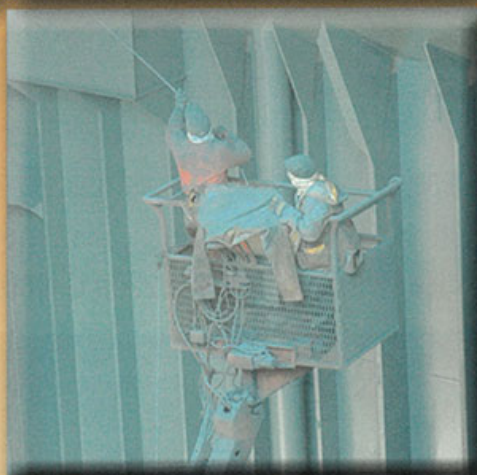
Επίσημοι χορηγοί: Aigaion Insurance Company S.A., Elkco Marine Group of Companies, Forum Marine Ltd, Gigilinis Salvage & Towage, Island Oil, Rutter Technologies Inc., S.B.E. Shipping & Business Education, Temak S.A., Unimarine Services Ltd.

Χορηγός επικοινωνίας του συνεδρίου ήταν το περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά».



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
ACCOMMODATION



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

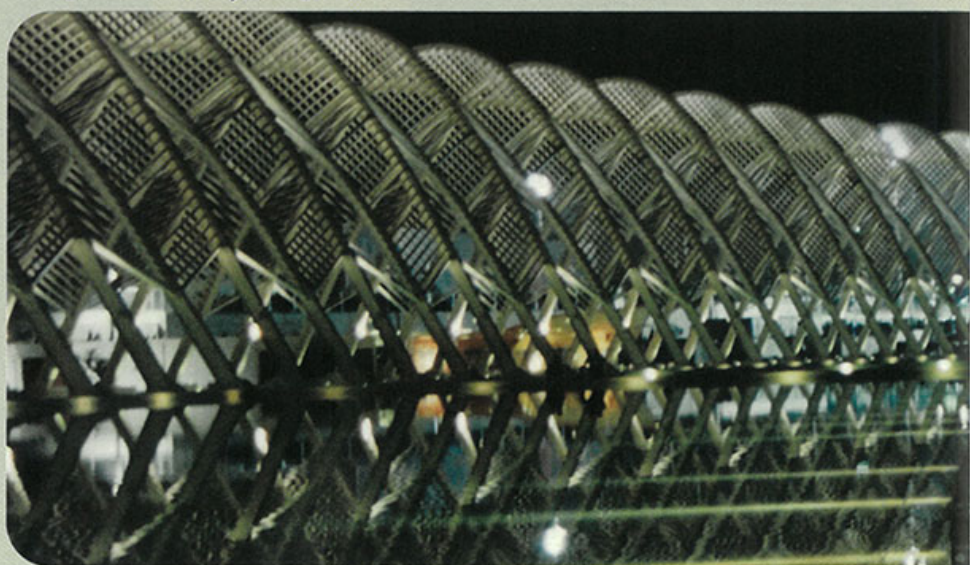
14, SKOUZE STR. • 185 36 PIRAEUS, HELLAS
TEL.: 210 459 9650-6 • FAX: 210 459 9659
<http://www.coral-ltd.gr> • e-mail: info@coral-ltd.gr

By Fani Palli-Petralia
Alternate Minister of Culture



Significant new opportunities are being created in post-Olympic Greece for the attraction and realisation of large-scale foreign investment. Greece created a modern infrastructure network for the 2004 Olympic Games in the areas of transport, tourism, business, the aesthetic revamp of the city's urban landscape, and the protection of the environment. This infrastructural development bolsters and facilitates commercial activity.

Opportunities for foreign investors in post-Olympic Athens



The Greek government aims to boost rates of development and to attract sizeable foreign investment through the promotion of a series of reforms for the creation of significant opportunities for new, modern business initiatives.

The new development programme, which is already being implemented, provides significant incentives for businesses that make intensive capital investments, and places an emphasis on the promotion of research and technology.

The lowering of taxation on company profits, the promotion of self-financed public works, the new institutional framework which concerns the co-operation of the private and public sectors, the liberalisation of the energy market, the adjustments made for commerce, and the overall plan for the future use of the Olympic venues constitute a series of major interventions that make Greece an appealing destination for the attraction of investment capital.

In particular, the plan for the post-Olympic use of the sporting venues offers significant opportunities to prospective investors from the sectors of property and services management, entertainment, and tourism.

The Olympic Games left us with a great structural and knowledge-based inheritance upon which we aim to build the Greece of the next decade. Greece is a country of culture and history. It is blessed with unparalleled natural beauty, and is characterised by the wealth of its monuments and civilisation. We have drafted and are implementing a new, dynamic policy for touristic development and the attraction of new investment in the tourism sector. Our aim is to attract 19 million tourists a year by the end of the decade. Athens can become an exciting tourist destination. The large Olympic sporting venues can attract significant new foreign investment, and host unique, high-quality sporting, cultural and entertainment events throughout the year, events that draw international interest and bring people from all over the world to the city. We have the opportunity, the capability, the necessary human resources, and the business spirit to make good use of all these things. Through the programme for the post-Olympic use of the sporting venues we

wish to improve the quality of citizens' lives; to achieve economic development and facilitate commercial activity; to secure the funds necessary for the maintenance and running of the venues, without transferring extra costs to the Greek tax-payer; and to create new green spaces and areas open to the public which will host cultural, and amateur sporting events.

The plan for the post-Olympic use of the venues seeks to mobilise those in the



investment community who wish to invest in the sites. In addition, it sets out clear terms and conditions of involvement and ensures transparency through the organisation of open international competitions. Given the comparative advantages produced by the reforms currently being promoted in all sectors of the Greek economy, Greece today offers a stable climate of development to all those who decide to make the most of the current circumstances and invest in the country.



Petrofin Research © are pleased to announce the publication of their 2005 Greek shipping research. This research has become a useful reference for Greek and international bodies. Petrofin is an independent research house whose aim is the promotion of knowledge, reliable data and analysis about the Greek-based shipping industry.

Petrofin S.A. is an international Greek-based shipping financial consultancy and research institution in operation since 1987 and headed by Mr. Ted Petropoulos, Managing Director. Further information, articles and research may be found at www.petrofin.gr

Petrofin Research © has been publishing the detailed profile of the entire Greek-owned, Greek-based Shipping Companies and Fleets for eight consecutive years. Thus, a trend line since 1998 has been established regarding the overall number of Greek Shipping Companies as well as their fluctuation and profile in terms of size of company and the respective age of their fleet.

Petrofin Research© has broadened the research to also examine the trends of ownership in terms of specific vessel types and their ages, also including minimum DWT cut-off criteria.

The initial source used for this study is the 2005 Greek Shipping Directory, cross-referenced with Lloyd's-Fairplay. Furthermore, the collection of data has been crosschecked and enhanced through numerous additional industry sources.

Our total industry data covers all vessels. However, in the second section, specific research is also conducted into tankers, bulkers and container vessels. Under the "Tanker" term we have included only dirty Tankers, ULCCs and VLCCs. Bulk carriers only include bulkers and not general cargo vessels. Container vessels are just that. Consequently, the research in section 2 does not specifically produce data for chemical tankers, product carriers, LNGs, OBOs, Container/bulkers, etc.

The vessel types upon which the Greek industry largely focuses are: Tankers, Bulk carriers, and Containers. The remaining vessel types are included only in the total statistics for Greek-based shipping.

Research Criteria

1. Only the Greek-owned, Greek-based fleet is taken into consideration. This also includes the Groups that operate abroad, provided they have an office in Greece.
2. Greek-owned, Greek-based shipping companies are counted and divided into six categories, with respect to their fleet size and the age of the vessels they run. These are shown below.
3. The flag is not taken into account. All Greek-owned, Greek-based vessels, of whichever flag are taken into account.
4. The Greek-based, Greek-owned fleet is measured initially as a whole, in terms of Numbers of Vessels, Age of Vessels and DWT.
5. Then a cut-off DWT is used of 10,000DWT to measure number of companies that run vessels above this tonnage. This is done for the whole fleet, then for Bulkers, Tankers and Containers
6. A further cut-off DWT point of 20,000DWT is used for the whole fleet, the Bulkers, the Tankers and the Containers.
7. Newbuildings are only taken into account if they have a delivery date of up to 2006. This ensures a more accurate snapshot of today's fleet, as many of the impressive number of newbuilding orders have delivery dates of 2007, 2008 and beyond. Newbuilding orders may be susceptible to re-sales and cancellations, and may thus distort the current picture of the size of Greek companies, the age of their fleets and of vessels actually trading under Greek-based and Greek-owned companies.

SECTION A Analyses of the Greek fleet in terms of Greek shipping companies & Vital Statistics of the Entire Greek Fleet with individual vessel cut-off DWT thresholds of 10,000 and 20,000 m. tons

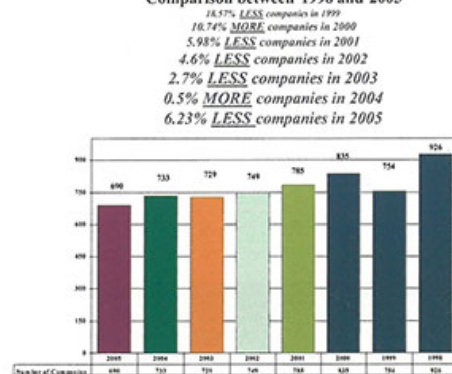
A. Greek Shipping Companies

This year's research shows a total of 690 Greek-based shipmanagement companies. We note in the Graph 1 below that, with the exception of two years (2000 and 2004), the downward trend is firmly established this year with an significant drop of 6.23%. The average downward trend over the last eight years is 4.12% p.a.

The overall reduction in the number of companies since 1998 is an impressive 25.49%.

Graph 1

Number of Greek Shipping Companies in operation Comparison between 1998 and 2005



It is interesting to observe that despite the very good shipping market consolidation continues. The reason for this is, of course, very different from the consolidation imposed by a bad market. In the former case, the reason is the high values of vessels attracting vessel sales by primarily the small shipping companies which effectively leave the industry. In the latter case the departure is due to forced sales.

The small increase in the number of companies during the previous year was attributed to the positive outlook towards the shipping industry at that time. However, as vessel prices sky-rocketed in the meantime, few resisted the temptation to make a fortune out of vessels that would otherwise have just about realised their scrap value.

In the Table 1 below, we note the percentage held by each company size in the whole of the Greek fleet since 1998.

Table 1

Year	Percentage of the Greek fleet held by companies according to size						Totals
	Group F 1-2 vessel companies	Group E 3-4 vessel companies	Group D 5-8 vessel companies	Group C 9-15 vessel companies	Group B 16-24 vessel companies	Group A 25+ vessel companies	
1998	52.16%	21.17%	16.09%	7.34%	1.19%	2.05%	100%
1999	43.1%	22%	18.9%	10.1%	3.4%	2.5%	100%
2000	45%	22.6%	16.8%	10.2%	2.6%	2.8%	100%
2001	44.45%	22%	17%	10.45%	3.7%	2.4%	100%
2002	42.45%	22.69%	17.08%	11.21%	3.37%	3.2%	100%
2003	42.24%	21.66%	18.92%	9.45%	4.25%	3.48%	100%
2004	42.43%	21.14%	19.24%	8.06%	4.9%	4.23%	100%
2005	41.73%	22.75%	18.99%	7.54%	5.22%	3.77%	100%

Summary observations of the above results:

- 1-2 vessel companies continue to reduce slowly. This year saw their lowest percentage.
- 3-4 vessel companies show a noticeable stability.
- 5-8 vessel companies have a slight tendency upwards, with a small reduction this year.
- Interestingly, 9-15 vessel companies reached a peak in 2002, and then retreated to their 1998 levels.
- 16-24 vessel companies show the steadiest growth and have peaked this year, in terms of their place in the Greek fleet having almost quadrupled over eight years.
- The very large fleets of 25+ vessels peaked last year, and this year show a minor reduction. Overall, their percentages approximately doubled over the eight years.

We wish to make the following points:

- There is a gradual growth evolution by Greek companies towards larger sizes.
- Medium-sized companies (Group C) have either grown into Group B or reverted to Group D.
- Groups B and A show the largest cumulative gain over the years.

By converting the above percentage figures into numbers in Table 2 below, we note the changes between 1998 and 2005:

Table 2
June 2005

GROUP	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
A (25+ vsls)	19	19	23	19	24	25	31	26
B (16-24 vsls)	11	25	22	29	25	31	36	36
C (9-15 vsls)	68	76	85	82	84	69	59	52
D (5-8 vsls)	149	143	140	134	128	138	141	131
E (3-4 vsls)	196	166	189	172	170	158	155	157
F (1-2 vsls)	483	325	376	349	318	308	311	288
Total number of companies	926	754	835	785	749	729	733	690

Greek shipping is still overwhelmingly dominated by companies that own and operate 1-2 vessels (288 out of 690 in 2005). Their number, however, is the lowest since our data collection began (1998). Small owners and especially those with older vessels, have benefitted from a market where all vessels are welcome in view of high demand. Quite a few small owners preferred to be bought out of the market, albeit handsomely, rather than miss it. The number of 1-2 vessel companies has reduced from 311 last year down to 288, a loss of 23 companies in one year, i.e. the overall reduction in the number of companies since 1998 is an impressive 25.49%.

All small-to-medium sized groups (C, D, E and F) have reduced in terms of number of companies. This underlines two types of mobility, namely one upwards towards the higher Group categories A and B, and one downwards towards the lower Group categories.

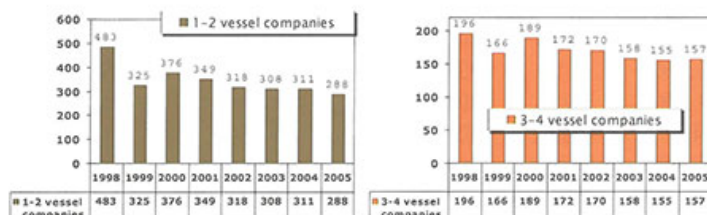
At the other end of the spectrum, the large fleets, i.e. companies with 16 to 25+ vessels, have shown a steady increase over the last eight years.

The above data in graph form are shown in Graphs 2a, 2b and 2c below:

Graph 2a

Size and Number of Greek shipping Companies 1998 - 2005

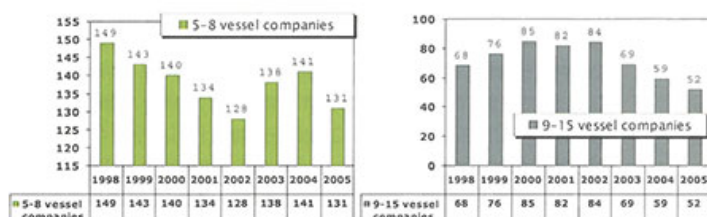
Evolution of 1-2 vessel companies between 1998 -2005 Evolution of 3-4 vessel companies between 1998 -2005



Graph 2b

Size and Number of Greek shipping Companies 1998 - 2005

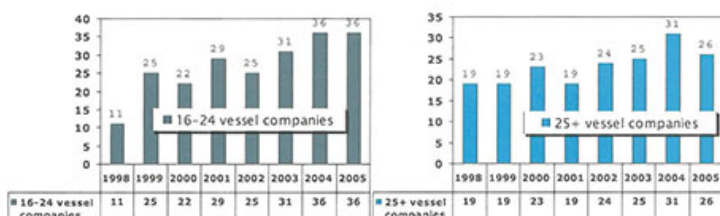
Evolution of 5-8 vessel companies between 1998 -2005 Evolution of 9-15 vessel companies between 1998 -2005



Graph 2c

Size and Number of Greek shipping Companies 1998 - 2005

Evolution of 16-24 vessel companies between 1998 -2005 Evolution of 25+ vessel companies between 1998 -2005



Overall Greek-based, Greek-owned fleet size

The S&P and newbuilding ordering activities have been feverish in the past year and this fact, as well as creating tremendous liquidity among Greek shipowners, has also had the effect of reducing the fleet as whole.

Table 3

Year	2001	2002	2003	2004	2005
Number of vessels in the Greek-based, Greek-owned fleet	4110	4142	4085	4184	3970

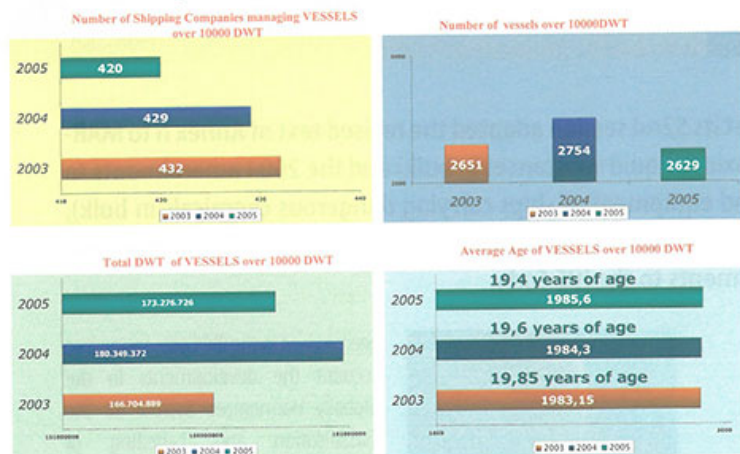
Here we note that last year the number of vessels in the entire Greek-based fleet, including all types, tonnage and ages, ran up to 4,184 vessels. Since 2001 the fleet size has not dropped below 4,000 vessels. For the first time this year, the number of vessels is down to 3,970, representing a reduction of 214 vessels since last year, or of 5.11%.

Vital Statistics of the Entire Greek Fleet

This part of our research comprises data collected since 2001. The two graphs below show the fluctuation of the number of companies, the number of ALL vessels and the age of the Greek fleet with cut-off individual vessel DWT thresholds of 10,000 and 20,000 ('ALL vessels' means everything that floats and is under Greek control, but these DWT cut-off thresholds have by definition excluded a large number of small vessels, such as fishing vessels, tug boats, etc., that may unduly bias the results and significantly increase the average age of the Greek fleet):

Vessels of over 10,000 DWT - Graph 3

Vital Statistics of the GREEK FLEET as per VESSELS over 10000 DWT - 2005



- Under this category, the companies that run vessels of over 20,000 DWT decreased from 392 to 382.
- The total Greek fleet in the year 2005, consisting of all vessel types of over 20,000 DWT, amounts to 168,910,595 DWT down from 175,296,296 DWT.
- The total number of vessels over 20,000 DWT fell from 2,412 vessels in 2004 to 2,338 in 2005. The average DWT of each vessel in this category fell only slightly, although 74 vessels have been lost, from 72,677 to 72,245 DWT.
- The average age of the whole fleet of vessels over 20,000 DWT has remained steady at 19 years.

Summary of results

In Table 4 below, we present the development of the Greek fleet over time using the DWT fleet thresholds of 10,000 DWT and 20,000 DWT in terms of four key criteria:

- Total fleet DWT
- Number of vessels
- Average age of the fleet, and
- Number of shipping companies

Analysis of the Greek fleet

Table 4

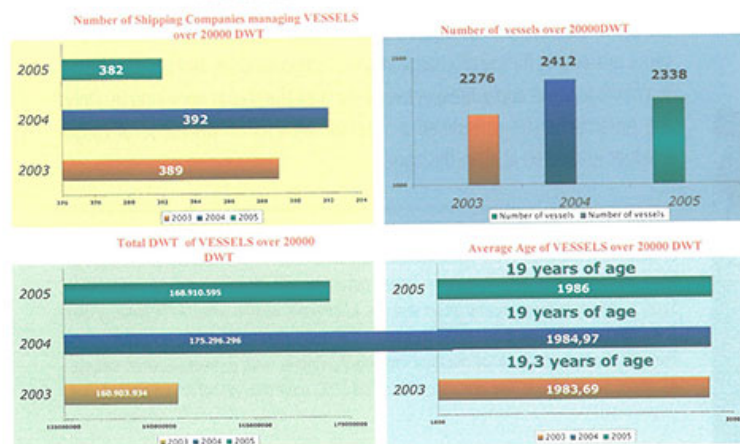
	Total Fleet	No. of vessels	Average Age	No. of Cos.
Ships over 20,000 DWT 2005	168,910,595	2,338	19	382
Ships over 20,000 DWT 2004	175,296,296	2,412	19	392
Ships over 20,000 DWT 2003	160,903,934	2,276	19.3	389
Ships over 10,000 DWT 2005	173,276,726	2,629	19.4	420
Ships over 10,000 DWT 2004	180,349,372	2,754	19.6	429
Ships over 10,000 DWT 2003	166,704,889	2,651	19.85	432
Ships over 10,000 DWT 2002*	166,117,271	3,451	20.75	487
Ships over 10,000 DWT 2001*	152,092,312	3,491	21.13	505

Petrofin Research ©

*Petrofin Research© - www.petrofin.gr

Vessels of over 20,000 DWT - Graph 4

Vital Statistics of the GREEK FLEET VESSELS over 20000 DWT - 2005



- Whereas the total number of Greek Shipping companies fell during the previous year from 733 to 690, those running vessels of over 10,000 DWT declined from 429 to 420.
- The previous year's increase in deadweight and vessel numbers has not repeated itself this year. Total fleet deadweight under this category declined from 180,349,372 m. tons to 173,276,726.
- The total number of vessels over 10,000 DWT also fell from 2,754 vessels in 2004 to 2,629 vessels in 2005. The most important development this year is that, although the collective deadweight is down and the number of vessels has dropped significantly by 125, the average deadweight per vessel has risen from 65,486m tons to 65,904.
- The average age of the whole fleet of vessels over 10,000 DWT did show a small improvement from 19.6 years to 19.4 years.



NEW CATEGORIZATION OF CHEMICALS SHIPPED IN BULK

by Roberto Cazzulo

Head of Technical function and
Vice Director of Marine Division
RINA S.p.A.

The Marine Environment Protection Committee (MEPC) at its 52nd session adopted the revised text of Annex II to MARPOL 73/78 (Regulations for the control of pollution by noxious liquid substances in bulk) and the 2004 amendments to the IBC Code (International code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk), introducing a new categorization of chemicals transported in bulk by ship. The revised text of Annex II will enter into force on 1 January 2007, together with the 2004 amendments to the IBC Code.

Chemicals shipped in bulk are categorized by polluting and hazardous characteristics, and according to the applicable categorization the carriage requirements are assigned. At present pollutants are divided in five categories.

The main change introduced in the revised MARPOL Annex II and in the 2004 amendments to the IBC Code is the new categorization of chemicals, from the pollution point of view. Pollutants are now divided into three main categories (X, Y, Z), where X products are the most polluting and Z the least. Moreover a fourth category of Other Substances (OS), listing harmless products not subject to the MARPOL 73/78 Annex II requirements, is defined.

Also the criteria for classifying chemicals from the safety point of view have



been revised in the IBC Code, taking into account the developments in the Globally Harmonized System for the Classification and Labelling of Chemicals (GHS). Due to these amendments, the carriage requirements of all chemicals have been revised and for some products substantial changes have been introduced.

During the revision of the classification of chemicals, the MEPC decided not to list chemicals missing some polluting or safety data, and issued circular MEPC/Circ.423, containing the lists of those substances, in order to encourage stakeholders to provide the missing data before December 2005, so that all substances can be properly classified

before the entry into force of these amendments on 1 January 2007.

For the construction of new ships, the revised text of MARPOL Annex II requires ships built on or after 1 January 2007 to be provided with a stripping cargo system capable of leaving only 75 litres of cargo residues for each cargo tank after unloading, regardless of the category of the cargo transported.

Due to the low quantity of cargo residues in cargo tanks after unloading, special areas considered in MARPOL Annex II have been deleted, therefore the same procedures for the discharge at sea of cargo residues and for the washing of cargo tanks apply, irrespective of the area the ship is operating in. Only the Antarctic is still considered a "special" area as no discharge of cargo residues is allowed at all in this zone.

RINA S.p.A. is a limited company set up by Registro Italiano Navale, which was established in Genoa in 1861 and is one of the oldest ship classification societies in the world. Over these last 140 years, the activities of Registro Italiano Navale have been progressively widened: today, RINA S.p.A. is the parent company of a group that has 12 affiliates, among which RINA Industry and SOA RINA, operating worldwide in the shipping, certification and industry services sectors. The RINA Group is present in all the most important countries, with a structure which includes 65 offices, 31 of which in Italy, and a staff of around 1200, more than 800 of whom are exclusive.





New Technologies, New Inspirations



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





Crete is well known for its wonderful weather, its beautiful beaches and its numerous outstanding hotels. One of Capital A's preferred family resorts is, however, a well-kept secret, and a perfect place for those seeking relaxation and warm hospitality with a Mediterranean touch. **Kalimera Kriti**, a member of the acclaimed Helios Hotels and Resorts Group, is by far one of our favourite island resorts, ideally situated alongside unspoilt beautiful beaches and breathtaking hills.

kalimera kriti

Visit www.kalimerakriti.gr
to find out more about our favourite family resort

The **Kalimera Kriti resort** lies conveniently between the towns of Iraklion and Aghios Nikolaos, close to the picturesque village of Sissi and the world famous archaeological site of Mallia, with its impressive remains of a Minoan palace.

The Resort, **officially classified as 5* De Luxe**, extends over a 210,000 m² area and offers 415 rooms, including 141 suites and 40 waterfront bungalows.

The main building is inspired by the architecture of the Minoan palaces, and incorporates neoclassical elements. Lying close to the main building are the resort's three beautiful villages, with their charming and spacious bungalows. The villages were built in accordance with the principles of traditional Cretan architecture: multi-coloured Greek marbles and carved hard stones were used and, above all, love and respect was shown for an environment of unbelievable beauty. Our favourite is the Aghia Varvara village, and we also love the Metohi complex, where you can relax in peaceful surroundings and enjoy breathtaking views.

The main building features a spacious, elegant reception area and a number of public areas, such as bars, lounges, a bridge room, a TV room, and several conference rooms. Three stylishly decorated restaurants, with large outdoor terraces, and a piano bar offer a wide variety of Greek and international cuisine.

Centred round a small square are the hotel's Tavern, Cafeteria and Shopping Arcade. The characteristic Greek "kafenion" (coffee shop) sits next to a beautiful and age-old natural cave, and there is also a snack bar on the beach for guests. Two fresh water swimming pools (one Olympic-sized) and a heated indoor pool, as well as a modern children's playground, are to be found on the premises.

For those after a more adventurous holiday, the resort has six tennis courts (hard), two squash courts, a mountain-bike station inside the hotel premises, and facilities for table tennis, beach volley, and mini golf. A wide variety of water sports are also on offer.

The Kalimera Kriti Hotel, which has nine luxurious meeting rooms with capacities of between 10 and 500 persons, is also the ideal setting for top-level conferences. The grand 'Europa' Auditorium has a capacity of 450 persons; it features the latest in conference technology, including simultaneous translation facilities for up to four languages. The 'Athena' conference hall also has a maximum capacity of 450 persons, and is adaptable according to requirements. Its foyer can also be used as an Exhibition Hall or as an Art Gallery.





D. KORONAKIS S.A.

from Old to new and from small to Huge

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

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

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

There is always a Koronakis tie that withstands time

MANUFACTURERS OF:

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

STOCKISTS OF:

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



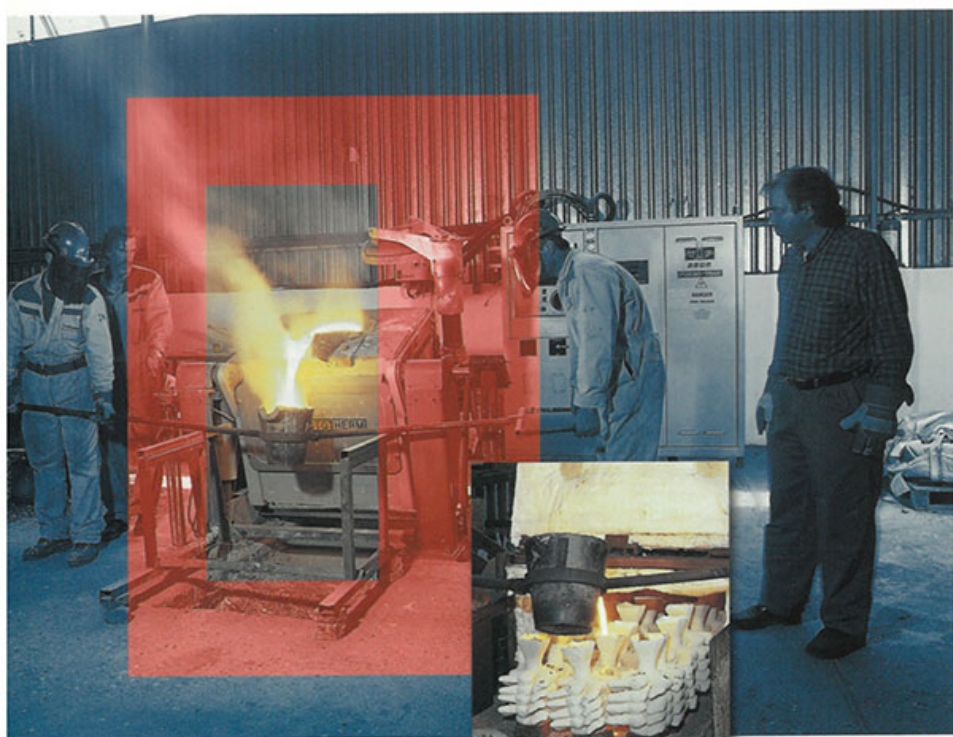
Head Office: 56, Grivas Str., 18545 Piraeus-Greece Tel: +30 2104060600 Fax: +30 2104615211 e-mail: koronakis@koronakis.gr website: www.koronakis.gr





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

