

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 85 • 12/2005 • ΤΙΜΗ 6 €
www.n-c.gr

Το πακέτο
«ERIKΑ III»

Οι αυξήσεις
των ασφαλίσεων
στα P&I Clubs

Η αναγέννηση
της Ναυτιλιακής
Λέσχης

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες
αξιοποιούν τη
σύγχρονη τεχνολογία
Συνέντευξη των Πάνου
και Δημήτρη Τσικόπουλου,
Navarino Telecom

Διαφάνεια στις προθέσεις
και επιδιώξεις μας
Συνέντευξη του
Νίκου Παππαδάκη
προέδρου της Intercargo

Η Stealthgas
στην αγορά του Nasdaq



ON TIME ...ANY TIME!



MV Canarian Reefer, 270,000 cbft



MV 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.



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft

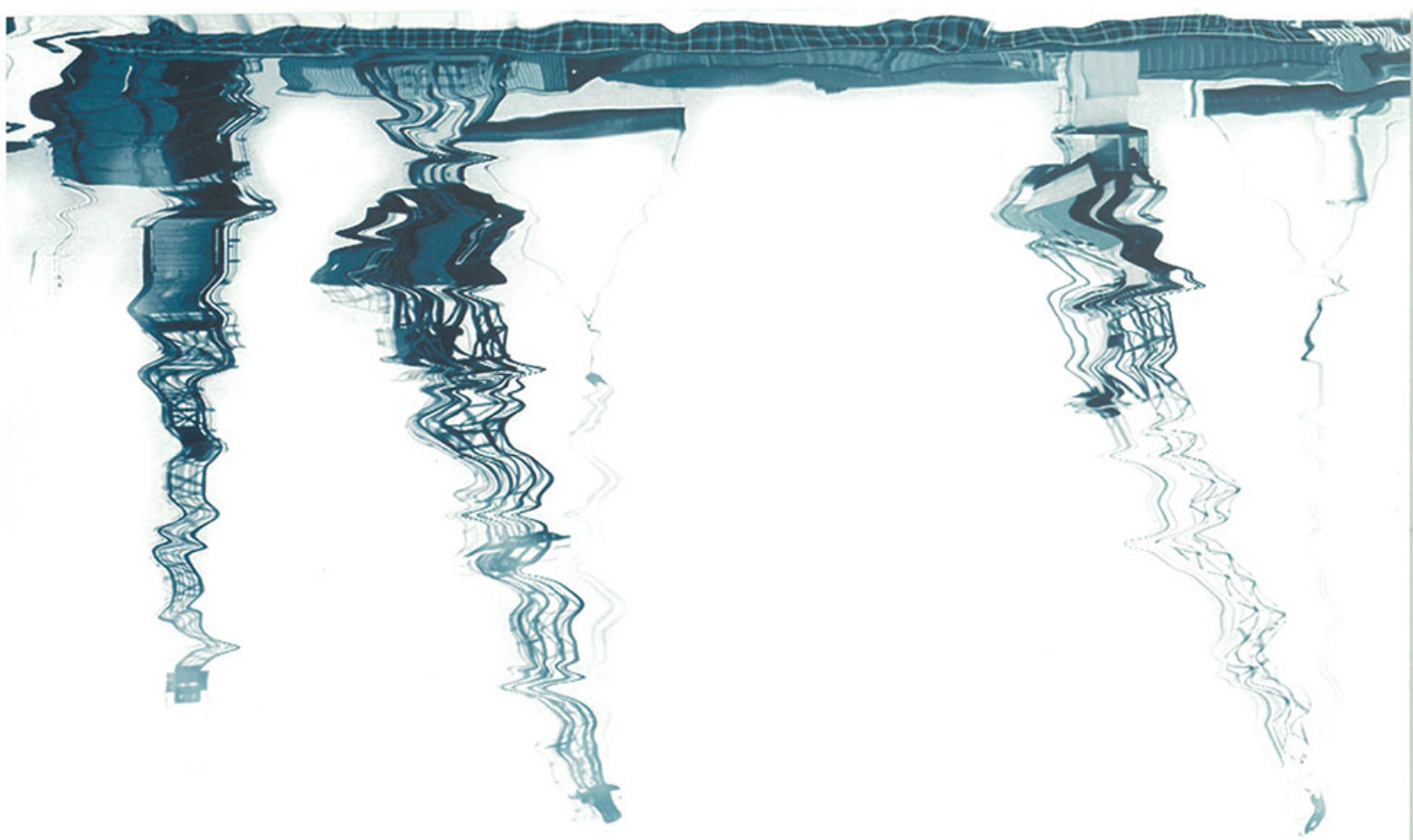
Head Office:
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens:
Tel : +30-210-6284200,
Fax : +30-210-8089710/11/12
e-mail: athens@laskaridis.gr

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.



ALONGSIDE SINCE 1998

Thomas Miller (Hellas) Limited
5th Floor
93 Akti Miaouli
Piraeus 18538
Tel +30 210 429 1200



UK P&I CLUB

54

Ο στόλος των Ελλήνων πλοιοκτητών αξιοποιεί τη σύγχρονη τεχνολογία

Συνέντευξη των Δημήτρη Τσικόπουλου, προέδρου Navarino Telecom, και Πάνου Τσικόπουλου, εμπορικού διευθυντή Navarino Telecom

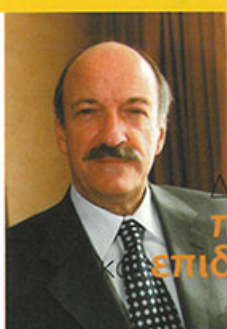


Φωτ. εξωφύλλου: Στιγμιότυπο από την εκτόξευση του πυραύλου που μεταφέρει στο διάστημα το νέο δορυφόρο I-4 της Inmarsat

Editorial	6	Η γοητεία της ναυτιλίας είναι ότι κανείς δεν μπορεί να προβλέψει το μέλλον		Ο στόλος των Ελλήνων πλοιοκτητών αξιοποιεί τη σύγχρονη τεχνολογία	
Ναυτιλιακά Νέα	10	Συνέντευξη του Χάρη Βαφειά, προέδρου Δ.Σ. και CEO Stealthgas Inc.	40	Συνέντευξη των Δημήτρη Τσικόπουλου, προέδρου Navarino Telecom, και Πάνου Τσικόπουλου, εμπορικού διευθυντή Navarino Telecom	54
Διεθνή Ύδατα	30	Η ανανέωση μιας ιστορικής Λέσχης, σημείο προβληματισμού και αισιοδοξίας για το μέλλον της ναυτικής μας παράδοσης	46	Αποψη: Κρατισμός: Το σκοτεινό αντικείμενο του πόθου	
Διαφάνεια στις προθέσεις και επιδιώξεις μας	34	Το νέο σημείο εκκίνησης της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιά	48	Του Σπύρου Ράνη	60
Οι αυξήσεις των ασφαλιστρών στα P&I Clubs	38	Συνέντευξη του Γιάννη Ξυλά		Θεσμική μετεξέλιξη ΟΛΠ: Χθες, σήμερα, αύριο	
Του Σπύρου Πολέμη, προέδρου North of England P&I Club				Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη	66



Ναυτιλιακά Νέα
Το τελευταίο αντίο στον Στέλιο Παπαδημητρίου
10



Ν. Παπαδάκης
34
Διαφάνεια στις προθέσεις και επιδιώξεις μας



Σ. Πολέμης
Οι αυξήσεις των ασφαλιστρών στα P&I Clubs
38

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ / ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
Αριθμός φύλλου 85, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 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, Άλκης Κορρές, 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.

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 - ΚΑΛΙΘΕΑ - 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

Η γοητεία της ναυτιλίας είναι ότι κανείς δεν μπορεί να προβλέψει το μέλλον

Συνέντευξη του Χάρη Βαφειά, προέδρου Δ.Σ. και CEO Stealthgas Inc.



Η ελληνική φωνή στο Ευρωκοινοβούλιο 71

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο οφείλει να γνωρίσει καλύτερα τις ανάγκες και τις προκλήσεις του ναυτικού κόσμου
Συνέντευξη της ευρωβουλευτού της Ν.Δ. Ρόδης Κράτσα 72

Χρειάζεται ενίσχυση των μέτρων που αποσκοπούν στο να γίνει πιο ελκυστική η ευρωπαϊκή σημαία
Συνέντευξη του ευρωβουλευτή του ΠΑΣΟΚ Νίκου Σηφουνάκη 76

Η ναυτιλία ενεργεί σε ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον με διεθνείς κανόνες
Συνέντευξη του Κύπριου ευρωβουλευτού Ιωάννη Κασουλίδη 82

Ναύλοι, χωρητικότητα και εφοπλιστική μυωπία
Του καθηγητή Άλκη Κορρέ 86

Μυθολογίες υποσχέσεων και μάταιων προσδοκιών:
Ο Πειραιάς και οι χαμένες του ευκαιρίες 88

Το θέμα της μη επιβολής κυρώσεων κατά υπαιτίων δραστών για παραβάσεις των κανονισμών της Ε.Ε. ρυθμιζόντων θέματα της Εμπορικής Ναυτιλίας
Του Μιχαήλ Μαλέρμπα 90

Η Boeing αντεπιτίθεται:
Οι αερομεταφορείς εστιάζουν το ενδιαφέρον τους στην Άπω Ανατολή και αναζητούν γιγαντιαία αεροσκάφη για την άμεση δρομολόγησή τους 94

Αύξηση 6,5% επιβατικής κίνησης:
ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών κατατάσσεται στα ταχύτερα αναπτυσσόμενα αεροδρόμια της Ευρώπης 96

Σχόλιο
Ένα μαχαίρι που δεν έφτασε ποτέ στο κόκκαλο 98

Το Πολεμικό Ναυτικό στηρίζει τη ζωή 100

Παραναυτιλιακά 102



Ρ. Κράτσα
Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο οφείλει να γνωρίσει καλύτερα τις **ανάγκες** και τις **προκλήσεις** του ναυτικού κόσμου 72



Ν. Σηφουνάκης
Χρειάζεται **ενίσχυση** των μέτρων που **αποσκοπούν** στο να γίνει πιο ελκυστική η ευρωπαϊκή σημαία 76

Ι. Κασουλίδης
Η ναυτιλία ενεργεί σε ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον με **διεθνείς** κανόνες 82



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

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

THE SKY IS THE LIMIT



...for Top Tankers' environmental concerns; the company's latest acquisition, an electric vehicle, underlines the company's continuous commitment to keeping the environment clean, as well as supporting the Oil Majors research for cleaner forms of energy.



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

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

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

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

**NASDAQ
LISTED**



TOP TANKERS INC.

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

www.toptankers.com



Αποβάλλοντας το σύνδρομο του Κρόνου

Σκέψεις και παραινήσεις με
αφορμή τις «Ημέρες Καριέρας»
στο ναυτικό επάγγελμα



Η ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα αλλά, και κυρίως, η σταδιοδρομία στο χώρο της ναυτιλίας φαίνεται να αποτελεί προτεραιότητα για τη νέα γενιά σε αυτή τη, μάλλον, δύσκαμπτη περίοδο για τη γενικότερη αγορά εργασίας στη χώρα μας.

Σε μια πρόσφατη ημερίδα που οργανώθηκε στο πλαίσιο των «Ημερών Καριέρας», στελέχη της ναυτιλίας συνομίλησαν με τελειόφοιτους και απόφοιτους οικονομικών και τεχνολογικών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και ανταποκρίθηκαν στις εξαιρετικά ενδιαφέρουσες ερωτήσεις του πραγματικά πολυάριθμου κοινού.

Τα αποτελέσματα ήταν εντυπωσιακά και οι σκέψεις των παρευρισκομένων άξιες προβληματισμού, όσων θέλουν και έχουν την ικανότητα να προβληματίζονται πάνω στα θέματα της ναυτιλίας μας.

Η εφελθήρια σκέψη είναι γνωστή: Η ναυτιλία και οι δραστηριότητές της δεν είναι γνωστές στο ευρύ κοινό. Η νέα γενιά, οι απόφοιτοι των ημεδαπών και αλλοδαπών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων γνωρίζουν σε ένα πλαίσιο ομίχλης και διστακτικότητας τις εξαιρετικές ευκαιρίες που πιθανώς να προσφέρει μια σταδιοδρομία στη θάλασσα, δεν γνωρίζουν όμως τις πραγματικές της παραμέτρους, αλλά και πολύ περισσότερο τα εφόδια που χρειάζονται για μίαν επιτυχή ανέλιξη στο συγκεκριμένο χώρο. Γνωρίζουν λίγα και συνομιλούν με λίγους, κυρίως ακαδημαϊκούς.



Στη συγκεκριμένη εκδήλωση, οι τέσσερις ομιλητές, εκπρόσωποι από διάφορες ειδικότητες της ναυτιλίας (ναυλομεσίτες, ναυπηγοί, διοίκηση ανθρώπινων πόρων, εκπαίδευση), αλλά και ο υπογράφων, διαπίστωσαν ότι η σημερινή νεολαία επιθυμεί ένα δίαυλο επικοινωνίας και ένα πλαίσιο ανταλλαγής γνώσης σχετικά με το ναυτικό επάγγελμα. Εντούτοις, αδυνατεί να συλλέξει τις κατάλληλες πληροφορίες.

Η δημοσιογραφική οικογένεια των «Ναυτικών Χρονικών» ανέκαθεν υποστήριζε τη διαφάνεια και την εξωστρέφεια στο χώρο της ναυτιλίας. Μια εξωστρέφεια



Από τα Χριστούγεννα μέχρι και την Πρωτοχρονιά
μπορείτε να τηλεφωνήσετε σε συγγενείς και φίλους
οποτεδήποτε – πρωί, μεσημέρι και βράδυ.

Ο χρόνος μειωμένης χρέωσης κλήσεων Super Quiet Time θα ισχύει από τις 20:00 GMT (μέση ώρα Γκρήνουιτς) της Παρασκευής 23 Δεκεμβρίου έως τις 06:00 GMT της Δευτέρας 2 Ιανουαρίου 2006. Μπορείτε να γιορτάσετε μαζί με συγγενείς και φίλους πιο φθηνά από ποτέ – κάνοντας κλήσεις μειωμένης χρέωσης όποτε θέλετε χωρίς να σκέφτεστε τι ώρα είναι. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το Super Quiet Time και τις προπληρωμένες τηλεκάρτες, επικοινωνήστε με την εταιρία που σας παρέχει υπηρεσίες Inmarsat. Μπορείτε επίσης να τηλεφωνήσετε στο Κέντρο Εξυπηρέτησης Πελατών της Inmarsat στο +44 20 7728 1777 ή να επισκεφθείτε τις ιστοσελίδες www.inmarsat.com/crewcalling

fleet **inmarsat**

Super Quiet Time: Από τις 20:00 GMT της Παρασκευής 23 Δεκεμβρίου έως τις 06:00 GMT της Δευτέρας 2 Ιανουαρίου 2006



για τα θέματα που απασχολούν το χώρο και επικουρούν τις προσπάθειες των αποφοίτων για τη συγκεκριμένη αγορά εργασίας, αλλά σε μικρό βεληνεκές. Σε αυτό το σημείο, η ίδια η ναυτική οικογένεια, οι ίδιοι οι φορείς της ναυτιλίας, οφείλουν να αναλάβουν πρωτοβουλίες, που θα φέρουν κοντά στη «θάλασσα» τη νέα γενιά.

Η ανταπόκριση στις «Ημέρες Καριέρας» ήταν εντυπωσιακή. Αυτή την παράμετρο οφείλουν οι σύγχρονοι στοχαστές - επίκουροι των ναυτικών θεμάτων να αναλογιστούν και να καταβάλουν ουσιαστικές προσπάθειες για τη διαρκή και απαραίτητη ενημέρωση της νέας γενιάς. Η ενημέρωση ή, μάλλον, η επιμόρφωση θα επιδιώκαμε να ξεκινά από τα σχολεία, αλλά επίσης θα αισιοδοξούσαμε να εστιάζεται και σε ανώτερα και ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα. Σε αυτό το σημείο, αναρωτιόμαστε τα ακόλουθα: Οι φορείς της ναυτιλίας (και οι πολιτικοί) έχουν επισκεφθεί κάποιες σχολές της δευτεροβάθμιας ή τριτοβάθμιας εκπαίδευσης που ασχολούνται με το συγκεκριμένο γνωστικό αντικείμενο;

Γνωρίζουν τις ανησυχίες της νέας γενιάς; Και τέλος, επιθυμούν στους επιχειρηματικούς τους κόλπους να έλκουν νέους με διάθεση και επιθυμία για γνώση;

Οι ερωτήσεις αυτές είναι απλώς μια βάση για προβληματισμό.

Εμείς με θάρρος συμπεραίνουμε ότι οι «Ημέρες Καριέρας» θα έπρεπε να αποτελούν προτεραιότητα της ίδιας της ναυτικής οικογένειας. Η ναυτιλία θα έπρεπε από μόνη της να συνδράμει στην προσπάθεια για αξιοποίηση νέων ταλαντούχων φοιτητών και στην αξιοποίηση ενός διαρκούς διαύλου επικοινωνίας με όλες τις σχολές που την αφορούν.

Στη σημερινή εποχή, που η ναυτιλιακή οικονομία διανύει μέρες ευημερίας και τη σκυτάλη των φορέων της έχουν αναλάβει άνθρωποι με έμπνευση και δημιουργική διάθεση, οφείλουμε ό-

λοι να έρθουμε κοντά στη νέα γενιά. Στη νέα γενιά, η οποία επιθυμεί να ενημερωθεί για τα θέματα της ελληνικής ναυτιλίας και να σταδιοδρομήσει σε αυτήν, αλλά που πολλές φορές εισπράττει το σύνδρομο του Κρόνου από τους καταξιωμένους του χώρου...

Ας ξεπεράσουμε, λοιπόν, τις αγκυλώσεις του παρελθόντος και ας αναλογιστούμε ότι η ναυτιλία κινείται σε διεθνή περιβάλλοντα, οπότε οφείλει να υιοθετεί και τις στρατηγικές των επιτυχημένων της διεθνούς αγοράς. Ας φέρουμε, στην Ελλάδα, την εκπαιδευτική στρατηγική του αγγλοσαξονικού επιχειρηματικού κόσμου, που πλησιάζει τους «επιτυχημένους» μαθητές ή/και φοιτητές από νεαρή ηλικία.

Η πρωτοπορία της ναυτιλίας πάντα αντανakλούσε την εγγρήγορη της νέας γενιάς, πάντα ανελισσόταν λόγω των νέων «κυρίαρχων» του χώρου. Ακόμα και σήμερα, νέοι πλοιοκτήτες, ναυπηγοί, παράγοντες του χώρου ταραάζουν με φαντασία τα λιμνάζοντα ύδατα και προκαλούν καινούργια, επιτυχή δεδομένα στον επαγγελματικό χώρο τους.

Η ναυτιλία οφείλει να διαδραματίσει ένα νέο και ουσιαστικό ρόλο στο χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης, αλλά και στη στελέχωση νέων στο ναυτικό επάγγελμα (στη στεριά και στη θάλασσα). Εμείς οι ίδιοι, με όραμα και γνώσεις, οφείλουμε να αναλάβουμε αυτό το δύσκολο έργο, που απαιτεί διαρκή προσπάθεια και επίμονη στρατηγική. Χάθηκε πολύτιμος χρόνος. Η Απτική πρέπει να παραμένει γεωγραφικός χώρος επιχειρηματικής ανάπτυξης και ευδοκίμησης της εύρωστης ναυτιλίας μας. Αυτό θα επιτευχθεί μόνον αν αγκαλιάσουμε τη νέα γενιά και τις δυνατότητές της.

Ηλίας Μπίσιος

που δεν στέκεται στη ματαιοδοξία και το βερμπάλισμό, αλλά στην ουσία των θεμάτων που απασχολούν τη ναυτική οικογένεια και στους τρόπους που θα συντελέσουν στην ανάπτυξη και αειθαλή διαίωνηση της πρωτοπορίας και παραγωγικότητάς της. Η πρωτοπορία της ελληνικής ναυτιλίας στηρίζεται, όμως, στη νέα γενιά. Αυτή ήταν ανέκαθεν η άποψή μας. Σε αυτό το μήκος κύματος θα πρέπει πιθανόν οι σύγχρονοι στοχαστές της ναυτιλίας να δώσουν ιδιαίτερη έμφαση.

Αναλογιζόμαστε, λοιπόν, ότι η νέα γενιά των αποφοίτων οικονομικών ή πολυτεχνικών σχολών θα πρέπει να είναι ενήμερη για το παρόν και το μέλλον της ναυτιλίας. Οι αριστούχοι θα πρέπει να γνωρίζουν ότι μια σταδιοδρομία στη ναυτική οικογένεια απαιτεί μεν δεσμεύσεις και σκληρή προσπάθεια, συνοδεύεται δε από οικονομική και κοινωνική ανέλιξη. Και η ελληνική ναυτική οικογένεια θα πρέπει να επιδιώκει την έλξη προς τους κόλπους της όλων των επιφανών φοιτητών και σπουδαστών.

Είναι μάλλον απογοητευτικό το γεγονός πως παρόμοιες εκδηλώσεις σπανίζουν στο χώρο της ναυτιλίας. Τα ελληνικά πανεπιστήμια που ασχολούνται με τη ναυτιλία, αλλά και οι ιδιωτικές σχολές, συνδράμουν στην ενημέρωση των φοιτητών



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 τελευταίο αντίο - Απεβίωσε ο Στέλιος Παπαδημητρίου

Απεβίωσε στις 23 Νοεμβρίου 2005, σε ηλικία 75 ετών, ο επίτιμος πρόεδρος του Κοινωνικού Ιδρύματος «Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης», συνεπεία επιπλοκών νεοπλασματος του πνεύμονος.

Ο Στέλιος Παπαδημητρίου γεννήθηκε στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου το 1930. Φοίτησε στην Τσιτσαία Δημοτική Σχολή Αρρένων και στο Αβερώνφειο Γυμνάσιο Αλεξανδρείας. Το 1953 πήρε το πτυχίο Νομικής από το Πανεπιστήμιο Αλεξανδρείας.

Το 1954 γνωρίζεται με τον Αριστοτέλη Ωνάση, ο οποίος του ανέθεσε τη νομική κάλυψη του προγράμματος μεταφοράς του συνόλου του πετρελαίου της Σαουδικής Αραβίας, που επεδίωκε εκείνη την εποχή. Για το σκοπό αυτό, από το 1954 έως το 1960 εγκαθίσταται στη Σαουδική Αραβία, όπου και καθίσταται ένας από τους συντάκτες σημαντικών νομοθετημάτων του σαουδαρβικού δικαίου, στον τομέα της ναυτιλίας. Εκείνη την περίοδο γνωρίζεται με τους συνεργάτες του Ωνάση στο ναυτιλιακό τομέα, με τους οποίους τον συνέδεσε μακρά φιλία, όπως ο Μιχάλης Δολόγλου κ.ά.

Το 1960 επιστρέφει στην Αλεξάνδρεια, όπου ασκεί ελεύθερη δικηγορία σε σημαντικό δικηγορικό γραφείο, ειδικευμένο σε ναυτιλιακές υποθέσεις. Το 1966 εγκαθίσταται οικογενειακά στην Ελλάδα και κατοικεί αρχικά στον Πειραιά και ακολούθως στο Παλαιό Φάληρο. Την ίδια χρονιά πέτυχε, έπειτα από εξετάσεις, την αναγνώριση της ισοτιμίας του πτυχίου του από τη Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών και ενεγράφη μέλος του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά. Από το 1967 άσκησε το λειτούργημα του δικηγόρου και από το 1977 συνεργάστηκε με το γιο του Αντώνη Παπαδημητρίου στο δικηγορικό γραφείο «Σ. και Α. Παπαδημητρίου και Συνεργάτες».

Το 1953 ο Στ. Παπαδημητρίου παντρεύτηκε τη φιλόλογο Αλεξάνδρα Κρασάρη με την οποία απέκτησε τρεις γιους: Τον Αντώνη Παπαδημητρίου, δικηγόρο και σημερινό πρόεδρο του Κοινωνικού Ιδρύματος «Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης», τον Γιώργο Παπαδημητρίου, πολιτικό μηχανικό, και τον Δημήτρη Παπαδημητρίου, συνθέτη και διευθυντή του Γ' Προγράμματος της ΕΡΤ.

Ανάμεσα στον Αριστοτέλη Ωνάση και τον Στέλιο Παπαδημητρίου αναπτύχθηκε ένας ισχυρός επαγγελματικός και φιλικός δεσμός, ο οποίος κράτησε ως το τέλος της ζωής του Ωνάση. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 1970, όταν ο εκλιπών ήταν μόλις σαράντα ετών, ο Αριστοτέλης Ωνάσης, εκτιμώντας το ήθος αλλά και την επαγγελματική δεινότητά του, τον τοποθέτησε, μεταξύ άλλων, νομικό σύμβουλο και μέλος του Δ.Σ. της Ολυμπιακής Αεροπορίας, πρόεδρο της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας και μέλος του διοικητικού συμβουλίου της ιδιωτικής του τράπεζας, Banque de Depots, στη Γενεύη. Εκείνη την περίοδο, γνωρίζεται με τους Πάυλο Ιωαννίδη, Απόστολο Ζαμπέλα και Παρασκευά Ιωαννίδη -τότε στελέχη της Ολυμπιακής- με τους οποίους τον συνέδεσε αδελφική φιλία. Λίγο αργότερα, ο Ωνάσης του αναθέτει τη γενική διεύθυνση του στόλου του, που αποτελούνταν από 70 πλοία, κυρίως δεξαμενόπλοια.

Ο Στ. Παπαδημητρίου απολάμβανε την απόλυτη εμπιστοσύνη και εκτίμηση του Αριστοτέλη Ωνάση. Δεν είναι τυχαίο πως ο ίδιος ο Ωνάσης του ανέθεσε την επαγγελματική κατάρτιση του γιου του Αλέξανδρου, ο οποίος τον θεωρούσε ως το τέλος της ζωής του δάσκαλο. Μετά το θάνατο του Αλέξαν-



δρου, ο Ωνάσης επιλέγει τον εκλιπόντα να υπερασπίζεται και να συμβουλεύει την κόρη του Χριστίνα, μαζί με τον κ. Π. Ιωαννίδη.

Ο Στ. Παπαδημητρίου επιμελείται τη σύνταξη της διαθήκης του Αρ. Ωνάση με βάση τις εντολές του. Ο Ωνάσης τον ορίζει ως έναν από τους πέντε εκτελεστές της διαθήκης του, με την οποία αφήνει τη μισή περιουσία του στο Κοινωνικό Ίδρυμα «Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης» στη μνήμη του γιου του. Η διαθήκη του Αρ. Ωνάση τον ορίζει επίσης ως ένα από τα 15 πρώτα και ισόβια μέλη του Ιδρύματος.

Με πρώτη πρόεδρο τη Χριστίνα Ωνάση, ο Στέλιος Παπαδημητρίου υπηρέτησε το Ίδρυμα αρχικά από τη θέση του γενικού γραμματέως, στη συνέχεια ως αντιπρόεδρος του και πρόεδρος της εκτελεστικής επιτροπής. Ταυτόχρονα εκλέγεται πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου της Holding εταιρείας η οποία ελέγχει όλες τις επιχειρηματικές δραστηριότητες του Ιδρύματος. Μετά το θάνατο της Χριστίνας, το 1988, εξελέγη πρόεδρος του επιχειρηματικού Ιδρύματος και στη συνέχεια πρόεδρος και του Κοινωνικού Ιδρύματος. Με τη διαθήκη της η Χριστίνα τον όρισε μέλος της πενταμελούς επιτροπής η οποία διαχειρίστηκε την περιουσία της κόρης της, Αθηνάς Ρουσέλ, από το 1988 έως το 1999.

Επί προεδρίας του, το επιχειρηματικό Ίδρυμα πολλαπλασίασε το αρχικό κεφάλαιο, το οποίο είχε αφήσει στη διαθήκη του ο Ωνάσης. Μεταξύ άλλων έργων που πραγματοποιήθηκαν κατ' αυτήν την περίοδο ανήκει ο σχεδια-



αμός και η εκτέλεση της ανανέωσης όλου του στόλου του Ιδρύματος και η αγορά σημαντικών ακινήτων μεταξύ αυτών και του Ολυμπιακού Πύργου, στη Νέα Υόρκη. Έτσι, σήμερα, το Ίδρυμα Ωνάση είναι από τα μεγαλύτερα κοινωφελή ιδρύματα της Ευρώπης.

Ανάμεσα στις κορυφαίες κοινωφελείς δραστηριότητες του Ιδρύματος επί προεδρίας του είναι η ανέγερση και ο εξοπλισμός του Ωνάσειου Καρδιοχειρουργικού Κέντρου -το οποίο έγινε δωρεά στο ελληνικό κράτος-, η ίδρυση και

λειτουργία του Ωνάσειου Πολιτιστικού Κέντρου στη Νέα Υόρκη, το πρόγραμμα υποτροφιών προς αλλοδαπούς, το πρόγραμμα υποτροφιών προς Έλληνες στο εξωτερικό, το



πρόγραμμα επισκεπτών καθηγητών κ.ά. Η υπό ανέγερση Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών -η οποία αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2008- θα ήταν το επιστέγασμα της σταδιοδρομίας του.

Στην τελευταία συνέντευξη του εκλιπόντος στο περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά» δεν είχε διστάσει να μιλήσει για τις διαφορές που είχαν ανακύψει μεταξύ της καρδιολογικής κοινότητας και του Ωνάσειου, δηλώνοντας ότι «το νοσοκομείο

υφίσταται την κρατική κακομεταχείριση που άγει στην οικονομική εξαθλίωσή του και στη μηχανιστική του εξομίωση προς άλλα νοσοκομεία, έστω και αν μεταξύ τους υφίσταται τεράστια ποιοτική διαφορά, την οποία οι κρατικοί λειτουργοί θέλουν να αγνοούν».

Στην ίδια συνέντευξη ο Στ. Παπαδημητρίου, αναφερόμενος στις επιθέσεις που δέχεται το Ίδρυμα από τον πατέρα της Αθηνάς Ωνάση, είχε απαντήσει ότι «οι επιθέσεις του Τιερί Ρουσέλ αφορούν άμεσα κυρίως το προεδρείο του Ιδρύματος και έμμεσα το ίδιο το Ίδρυμα. Ο Ρουσέλ θεωρεί πως άμεσα ή έμμεσα (διά της Αθηνάς Ρουσέλ) όλη η παρουσία του αείμνηστου Ωνάση είναι δική του και πρέπει η νομή της να περιέλθει σε αυτόν. Με αυτόν το στρατηγικό στόχο είναι εύκολο να διακρίνει κανείς τα διάφορα επεισόδια που κατατείνουν στο στόχο αυτόν.

Δύο είναι οι εκδοχές για την κατάληξη αυτής της δυσάρεστης κατάστασης που κληρονομήσαμε από την αείμνηστη Χριστίνα Ωνάση. Η μία είναι ο Ρουσέλ να επιτύχει το στόχο του, συνεπικουρούμενος από αλλοδαπούς αλλά και, μερικές φορές, από πρόθυμους ημεδαπούς. Η άλλη είναι να μην επιτύχει ο Ρουσέλ το στόχο του». ■

Ένα μεγάλο ευχαριστώ

Τον Στέλιο Παπαδημητρίου είχα τη χαρά και την τιμή να γνωρίσω στα πρώτα βήματα της σταδιοδρομίας μου στα ναυτικά γράμματα. Λίγες μόλις μέρες μετά την επανέκδοση των «Ναυτικών Χρονικών», ο αείμνηστος μάς δέχθηκε στα γραφεία του και συνομιλήσε μαζί με τη νέα εκδοτική οικογένεια των «Ν.Χ.» για το παρόν και το μέλλον της ελληνικής ναυτικής δημοσιογραφίας. Η συνάντησή μας υπήρξε ορόσημο για τη μετέπειτα πορεία της δημοσιογραφικής οικογένειάς μας. Οι σκέψεις, προτάσεις και επισημάνσεις του ήταν καθοριστικές για τις επιδιώξεις και τις κατευθύνσεις μας.

Από εκείνη την πρώτη συνάντησή μας, ο πρόεδρος του Ιδρύματος υπήρξε ένας επίκουρος των προσπαθειών μας και ένας εξαιρετικός και πολύτιμος σύμβουλος - αρθρογράφος σε θέματα που γνώριζε εκ βάθρων. Υπήρξε πάντα αυθόρμητος, ευθύς, ειλικρινής και ευφάνταστος. Με σταθερότητα πίστευε στο διάλογο, στην επικοινωνία, στην εξωστρέφεια. Ήταν με όλους μας αντικειμενικός, προσφιλής και άμεσος. Ο Στ. Παπαδημητρίου μάς συμβούλευε πάντα ως πατέρα και συνομιλούσε μαζί μας ως δάσκαλος.

Η συμβολή του στα γράμματα και στις τέχνες αλλά και η αγάπη του γι' αυτές θα μείνουν πραγματικά στη μνήμη μας. Όσοι αγάπησαν, και ακόμα αγαπούν, το ναυτικό προβληματισμό θα παραμείνουν για καιρό μουδιασμένοι από την απώλειά του. Χωρίς άτακτο συναισθηματισμό, αλλά με ρεαλισμό και συγκίνηση, θα ήθελα μέσα από αυτές τις λίγες γραμμές να απευθύνω ένα μεγάλο ευχαριστώ από όλους εμάς τους νέους για την αμεσότητα, την τρυφερότητα, την ελπίδα και την αισιοδοξία που χάρισε ο πνευματικός μας πατέρας. Πάνω απ' όλα ένα μεγάλο ευχαριστώ για την αγάπη του για τη νέα γενιά και την αισιοδοξία του ως προς αυτήν, όταν με δειλά βήματα ξεκίνησε τη σταδιοδρομία μας.

Εύχομαι στους λαμπρούς συνεχιστές του άξιου έργου του, αλλά και σε όλους τους σύγχρονους μαϊκήνες του πολιτισμού μας, να συνεχίσουν μια πορεία αξιοπρέπειας και διαρκούς υποστήριξης που ξεκίνησε και διατήρησε με διάθεση και επιμονή.

Η. Μπ. και η Διεύθυνση των «Ν.Χ.»

Η υποτονική αγορά βοήθησε την Dryships

Σημαντική αύξηση εσόδων και κερδών παρουσίασε η ναυτιλιακή εταιρεία **Dryships** το τελευταίο εννιάμηνο, οι μετοχές της οποίας διαπραγματεύονται στην αγορά **Nasdaq**. Συγκεκριμένα, τα καθαρά έσοδα της Dryships ανήλθαν στα 156,11 εκατ. δολ. έναντι 46,77 εκατ. δολ. το Σεπτέμβριο του 2004. Τα λειτουργικά κέρδη έφτασαν τα 97,69 εκατ. δολ. έναντι 34,18 εκατ. δολ. τους τελευταίους εννέα μήνες του 2004, ενώ τα καθαρά κέρδη έφτασαν τα 85,29 εκατ. δολ. έναντι 33,05 εκατ. δολ. το αντίστοιχο διάστημα του 2004. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Dryships το Σεπτέμβριο του 2004 διαχειριζόταν 6 πλοία ενώ σήμερα διαχειρίζεται 27 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου. Παράλληλα, η εταιρεία παρέλαβε, πρόσφατα, το πλοίο «**Conrad Oldendorff**», το οποίο είναι το τελευταίο από τα είκοσι πλοία που αγόρασε τον τελευταίο χρόνο. Το πλοίο είναι ήδη χρονοναυλωμένο με συμβόλαιο διάρκειας 14-18 μηνών και με ημερήσιο ναύλο 42.000 δολάρια. Η Dryships, εκμεταλλευόμενη την υποτονική αγορά, προχώρησε στον περιοδικό ελλιμενισμό πέντε πλοίων της (στη διάρκεια του γ' τριμήνου) με στόχο να τα ναυλώσει εκ νέου την περίοδο που οι τιμές της αγοράς θα είναι ανοδικές (στη διάρκεια του δ' τριμήνου). ■

Παραλαβή νέων πλοίων για τη StelthGas



Η ναυτιλιακή εταιρεία **StelthGas** του Ομίλου Βαφειά, η οποία εισήχθη πρόσφατα στην αγορά του **Nasdaq**, ανακοίνωσε τις παρακάτω παραλαβές πλοίων μεταφοράς υγραερίου:

- «**Gas Marathon**», το οποίο ναυπηγήθηκε το 1995 στην Ιαπωνία, χωρητικότητας 6.500 κ.μ., και απασχολείται bareboat μέχρι τον Οκτώβριο του 2007.

• «**Catterick**» χωρητικότητας 5.000 κ.μ. το οποίο ναυπηγήθηκε και αυτό στην Ιαπωνία το 1995. Το πλοίο είναι χρονοναυλωμένο με συμβόλαιο 14 μηνών και η αγορά του ανήλθε στο ποσό των 12,75 εκατ. δολ.

Στο πλαίσιο υλοποίησης του επενδυτικού της σχεδίου, η StelthGas είχε ανακοινώσει πρόσφατα την παραλαβή ακόμα δύο πλοίων και συγκεκριμένα των «**Gas Cathar**» και «**Gas Legacy**».

Με τις τελευταίες παραλαβές η εταιρεία θα αριθμεί μέχρι τον προσεχή Φεβρουάριο ένα στόλο 20 πλοίων. ■

Δύο αδελφά πλοία για την Diana Shipping

Η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία **Diana Shipping** ανακοίνωσε την απόκτηση δύο αδελφών πλοίων panamax. Πρόκειται για την αγορά του πλοίου CMB «**Philippe**», χωρητικότητας 74.500 dwt, ναυπήγησης 2004 στα κινεζικά ναυπηγεία Hudong, η οποία αγγίζει τα 39 εκατομμύρια δολάρια και παραδόθηκε στην εταιρεία το Νοέμβριο. Το δεύτερο «**αβάπτιστο**» αδελφό πλοίο που βρίσκεται ακόμα στο στάδιο της κατασκευής του στο ίδιο ναυπηγείο, θα παραδοθεί στην ε-

ταιρεία το Μάρτιο του 2006 αντί των 42 εκατ. δολ. Τα πλοία θα ναυλωθούν στη βελγική εταιρεία **Bocimar** για το χρονικό διάστημα των 11-13 μηνών αρχής γενομένης από την ημερομηνία παράδοσής τους, αντί των 21.000 δολ. την ημέρα.

Με τη νέα αυτή αγορά και με την προγενέστερη απόκτηση του panamax dry bulk carrier M/V «**Bolina**» (που μετονομάστηκε σε Thetis), η Diana Shipping ενίσχυσε το στόλο της στα 12 panamax dry bulk carrier και ένα capesize dry bulk carrier. ■

Η Goldenport στο κατώφλι του λονδρέζικου Χρηματιστηρίου

Η ναυτιλιακή εταιρεία **Goldenport Holdings Inc.**, συμφερόντων του Έλληνα εφοπλιστή **Πάρη Δράγνη**, διεκδικεί την εισαγωγή της στην κύρια αγορά του Χρηματιστηρίου του Λονδίνου.

Η **Goldenport** έχει ολοκληρώσει τις διαδικασίες με τη συνεισφορά της επενδυτικής τράπεζας HSBC και αρχίζει τα roadshows για την εισαγωγή των μετοχών της στη χρηματιστηριακή αγορά του Λονδίνου, από την οποία στοχεύει να αντλήσει περί τα 141 εκατομμύρια δολάρια.

Η **Goldenport**, που εδρεύει στην Αθήνα, δραστηριοποιείται στην αγορά ξηρού φορτίου με εννέα πλοία και στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων με οκτώ πλοία. Το σύνολο, σχεδόν, των πλοίων της είναι ναυλωμένα με μακρο-

χρόνια συμβόλαια.

Είναι η πρώτη ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία η οποία θα ενταχθεί στη λονδρέζικη χρηματιστηριακή αγορά, μετά την **Global Oceanic Carriers**, η μετοχή της οποίας διαπραγματεύεται στην αγορά μικρής κεφαλαιοποίησης Airt. Υπολογίζεται ότι λιγότερο από το μισό των συνολικών εσόδων της εγγραφής θα διατεθεί για το μηδενισμό του χρέους της εταιρείας που ανέρχεται σε 70 εκατομμύρια δολάρια και το υπόλοιπο ποσό θα χρησιμοποιηθεί για την ανάπτυξη της εταιρείας.

Οικονομικοί αναλυτές εκτιμούν πως μετά την ολοκλήρωση της εισαγωγής της **Goldenport** η συνολική κεφαλαιοποίηση θα κυμανθεί στα 340 με 400 εκατ. δολ., ανάλογα με την τελική τιμή εισαγωγής αλλά και τις μετοχές που θα



διατεθούν, που αναμένεται να γίνει κυρίως σε θεσμικούς και μεγάλους ιδιώτες επενδυτές.

Η οικογένεια Δράγνη έχει εμπειρία στη ναυτιλία περίπου 90 χρόνια, ενώ η **Goldenport** ιδρύθηκε το 1992. Το 2004 η εταιρεία είχε έσοδα 63 εκατ. δολ. και κέρδη 29,9 εκατ. δολ., οι δε χρήσεις της τελευταίας πενταετίας ήταν κερδοφόρες. ■

Which bank is your first port of call?



The Royal Bank of Scotland has been active in the shipping market for over 250 years. In that time, we have grown in expertise and size, and being part of one of the top ten banking groups globally, our financial strength means that we can support even the biggest or most complex transactions. For experience, commitment and an innovative approach to finding solutions, we are the first choice for many of the leading names in the industry. To find out more, please call

+30 210 4596500

Make it happen

www.rbs.com

 **RBS**
The Royal Bank of Scotland

The Royal Bank of Scotland plc. Registered Office: 36 St Andrew Square, Edinburgh EH2 2YB. Registered in Scotland No. 90312.

Εντυπωσιακά κέρδη για την TEN

Σύμφωνα με τα επίσημα οικονομικά αποτελέσματα, τα καθαρά κέρδη της ναυτιλιακής εταιρείας **Tsakos Energy Navigation (TEN)** διαμορφώθηκαν στα 100,92 εκατομμύρια δολάρια, τους τελευταίους εννέα μήνες του 2005. Η αύξηση είναι εντυπωσιακή, σε σύγκριση με το περυσινό αντίστοιχο διάστημα όταν τα καθαρά κέρδη ήταν 89,02 εκατ. δολ.

Αυξημένα είναι και τα κέρδη ανά μετοχή της TEN, που φτάνουν τα 5,6 δολάρια έναντι 4,77 δολ. στο εννιάμηνο του 2004.

Το ίδιο χρονικό διάστημα τα καθαρά έσοδα της εταιρείας ανήλθαν στα 198,03 εκατ. δολ. έναντι 215,03 εκατ. δολ. το εννιάμηνο του προηγούμενου έτους.



Σύμφωνα με αναλυτές, οι κύριοι παράγοντες που συνέβαλαν γι' αυτά τα αποτελέσματα είναι τα μικρότερα χρηματοοικονομικά έξοδα και τα κέρδη από

πωλήσεις πλοίων, οι οποίες ανήλθαν στα 24,81 εκατ. δολ. έναντι 8,76 εκατ. δολ. το αντίστοιχο διάστημα του 2004.

Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι η ναυτιλιακή εταιρεία **TEN** στο πλαίσιο της στρατηγικής της με στόχο την αύξηση της αξίας για τους μετόχους προχώρησε στην πώληση



του δεξαμενόπλοιου «Dionisos», 37.432 dwt, σε εταιρεία της Άπω Ανατολής. Η TEN είχε παραλάβει το συγκεκριμένο πλοίο τον Ιούνιο του 2005 και λειτουργούσε σε pool. Το κέρδος από την πώληση ανήλθε στα 18 εκατομμύρια δολάρια.

Ο πρόεδρος της εταιρείας, κ. **Νίκος Τσάκος**, επισήμανε στις σύντομες δηλώσεις του: «Τα κέρδη που επιτύχαμε είναι ισοδύναμα με τα λειτουργικά κέρδη του "Dionisos" τα επόμενα πέντε χρόνια. Με έντεκα νεότευκτα πλοία, που αντιπροσωπεύουν ανάπτυξη κατά 40% του στόλου μας κατά τη διάρκεια των επόμενων επτά τριμήνων και με άλλες ευκαιρίες να εξετάζονται, πιστεύουμε ότι εξασφαλίζεται η συνεχής ανάπτυξη της επιχείρησής». ■

Αύξηση εσόδων της Excel Maritime Carriers



Η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία **Excel Maritime Carriers** παρουσίασε αύξηση των εσόδων της τους πρώτους εννέα μήνες του 2005. Η ναυτιλιακή εταιρεία, που δραστηριοποιείται κυρίως στην αγορά μεταφοράς ξηρού φορτίου, ανακοίνωσε έσοδα ύψους 82,9 εκατ. δολ., τα οποία είναι αυξημένα κατά 127% σε σύγκριση με τα 33,5 εκατ. δολ. του αντίστοιχου διαστήματος του 2004. Στο ίδιο διάστημα, τα καθαρά κέρδη ανήλθαν στα 54,2 εκατ. δολ. έναντι 22,5 εκατ.

δολ. του εννεαμήνου του 2004, σημειώνοντας αύξηση 141%.

Στην κερδοφορία των εννέα μηνών 2005 περιλαμβάνονται τα κέρδη από τις πωλήσεις τριών πλοίων της εταιρείας και συγκεκριμένα των «**Petalis**», «**Lucky Lady**» και «**Fighting Lady**», τα οποία ανήλθαν στο ποσό των 24,3 εκατ. δολ.

Τα κέρδη ανά μετοχή της Excel Maritime ανήλθαν για το ίδιο διάστημα στα 2,98 δολ., έναντι 1,95 την ίδια περίοδο του 2004, σημειώνοντας αύξηση 53%. ■

Η General Maritime ανανεώνει το στόλο της



Η ναυτιλιακή εταιρεία **General Maritime** στο πλαίσιο της στρατηγικής που εφαρμόζει για τον εκσυγχρονισμό του στόλου της προχώρησε στις παρακάτω πωλήσεις:

α) Στην **Tanker Pacific**, αντί 294,5 εκατ. δολ., πώλησε 10 δεξαμενόπλοια μονού και διπλού τοιχώματος. Από την πώληση αυτή η εταιρεία αναμένει ένα καθαρό κέρδος 109 εκατομμυρίων δολαρίων, ενώ η παράδοση των πλοίων θα γίνει σταδιακά αρχίζοντας από το Νοέμβριο του 2005 και θα ολοκληρωθεί τον Ιανουάριο του 2006. Η μέση ηλικία των τεσσάρων μονού τοιχώματος και έξι διπλού τοιχώματος δεξαμενόπλοιων είναι 15,5 χρόνια.

β) Συμφώνησε στην πώληση 6 aframax tankers, διπλού τοιχώματος, με τη ναυτιλιακή εταιρεία **Seatankers Management Co.**, αντί 127,5 εκατομμυρίων δολαρίων. Επίσης η εταιρεία ανακοίνωσε την πώληση του aframax tanker, μονού τοιχώματος, «**Genmar Commander**», κατασκευής 1989, στην Polembros αντί 18,5 εκατ. δολ.

Η **General Maritime** αναμένει ένα καθαρό κέρδος από τις πωλήσεις ύψους 22,5 εκατ. δολαρίων.

Η παράδοση των πλοίων θα γίνει σταδιακά, αρχίζοντας από το Νοέμβριο του 2005 και θα ολοκληρωθεί τον Ιανουάριο του 2006.

Με την ολοκλήρωση των 17 πλοίων και την απόκτηση τεσσάρων suezmax, τα οποία θα παραδοθούν στην εταιρεία από το 2006 μέχρι το 2008, η μέση ηλικία του στόλου της θα διαμορφωθεί στα 9 χρόνια. ■

Credibility

Flexibility

Vessel integrity

Maintenance

Reputation

Risk management

Safety matters

Regulations

Crew welfare

Efficiency

Pollution

Cost reduction



Life at sea is a turbulent business. There is much to watch out for – such as crew welfare, pollution and vessel integrity. But when it comes to classification, we're looking to the future, investing in research, improved services and quality training because we are committed to your safety **matters**.

— LIFE MATTERS

www.lr.org

**Lloyd's
Register**

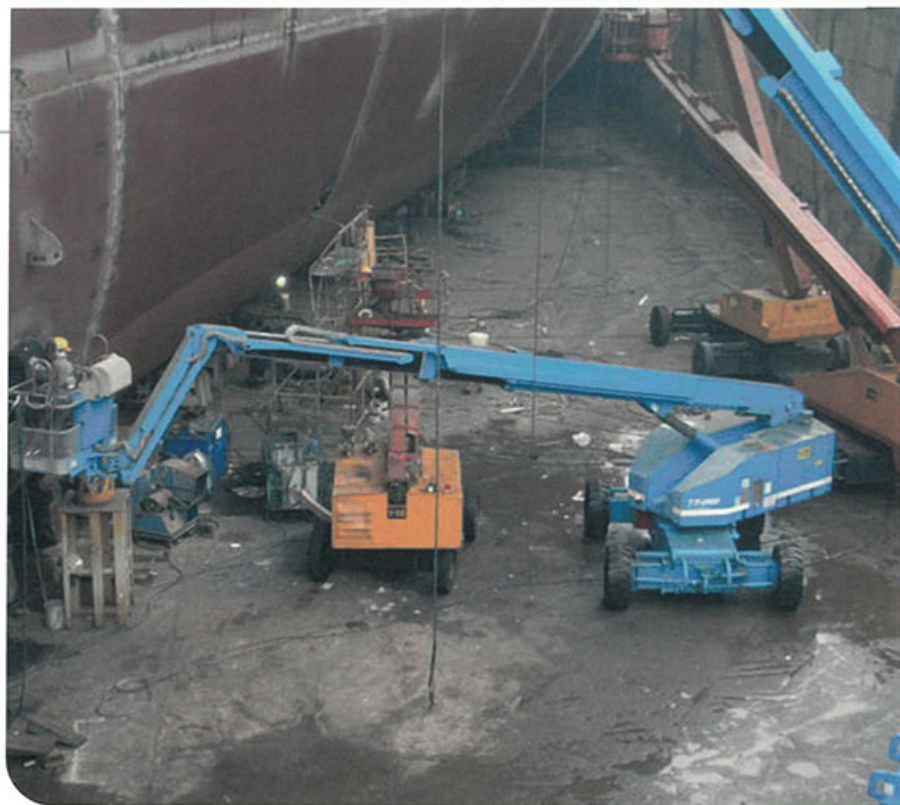
Services are provided by members of the Lloyd's Register Group. Lloyd's Register is an exempt charity under the UK Charities Act 1993.



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

Το οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας

Όλα τα δεδομένα δείχνουν ότι το κινεζικό σύνδρομο της παγκόσμιας οικονομίας και των μεταφορών όχι μόνο θα συνεχισθεί, αλλά και θα ενταθεί. Ο λόγος δεν είναι μόνο το κόστος εργασίας, που είναι το 1/20 της Δύσης, αλλά η προφανής αξιοποίηση αυτού του συγκριτικού πλεονεκτήματος από το συνδυασμό αριστοτεχνικής καπιταλιστικής διαχείρισης της οικονομίας από την... «κομμουνιστική» ηγεσία, με τη δημιουργική κοσμική νοοτροπία του σύγχρονου Κινέζου πολίτη, σε αντίθεση, π.χ., με τη θεοκρατική Ινδία και όχι μόνο. Έτσι, μέτρα, όπως η νέα πολιτική κινήτρων για τους μικρομεσαίους και η μείωση της φορολογίας των αγροτών και άλλων κοινωνικών ομάδων για ενθάρρυνση της εσωτερικής κατανάλωσης, οδηγούν στα εκπληκτικά μεγέθη που προκύπτουν κάθε τόσο, όπως π.χ. η πρόσφατα αναθεωρημένη πρόβλεψη για πλεόνασμα εξωτερικού εμπορίου εφέτος στα \$ 90 δισ. έναντι... \$ 32 δισ. πέρυσι, και η αύξηση των λιανικών πωλήσεων στο εσωτερικό εφέτος κατά \$ 100 δισ. Η παραγωγική υποστήριξη αυτών των αλμάτων εξασφαλίζεται από πλημμυρίδα επενδύσεων, μέσου μηνιαίου ύψους εφέτος \$ 69 δισ. Οι συμβάσεις για ξένες μόνο νέες επενδύσεις που υπογράφηκαν τον Οκτώβριο ανήλθαν στα \$ 25 δισ., ποσό που σε άλλες μεγάλες χώρες αφορά... ολόκληρο έτος.



Η ικανοποιητική εφέτος αναπτυξιακή πορεία της Ιαπωνίας βασίζεται στην εσωτερική ζήτηση περισσότερο από κάθε άλλη φορά. Αυτό είναι ένα πολύ αισιόδοξο μήνυμα για τη συνέχιση του ρόλου της δεύτερης οικονομίας του πλανήτη, δεδομένου ότι στις διεθνείς αγορές θα αντιμετωπίζει πλέον τον ισχυρό κινεζικό ανταγωνισμό. Προς το παρόν, βεβαίως, οι εξαγωγές υψηλής τεχνολογίας και παραγωγικού εξοπλισμού στην ίδια την Κίνα αυξάνουν το εμπορικό της πλεόνασμα με ρυθμό 6,5%, που μαζί με την αύξηση στις πωλήσεις εσωτερικού προβλέπεται να συντελέσουν σε ρυθμό ανάπτυξης άνω του 2,5%. Η αύξηση του εμπορικού πλεονάσματος της Ρωσίας, κατά 70%, στο εννιάμηνο είναι το τελευταίο από τα αλληπαλά στοιχεία που σηματοδοτούν τον πρωταγωνιστικό ρόλο της χώρας αυτής τα επόμενα χρόνια. Ενθαρρυντική είναι η αύξηση των γερμανικών εξαγωγών με ετήσιο ρυθμό 5,5% και πρόβλεψη 6,5% το 2006, που ανεβάζει το εμπορικό πλεόνασμα στα υψηλότερα επίπεδα από το 1990. Η ελπίδα της Ε.Ε. είναι αυτός ο δυναμισμός της γερμανικής οικονομίας, ώστε να ξεπερνά τους... κυκλώνες των Βρυξελλών και της ΕΚΤ, και να τροφοδοτεί αυτήν την έστω αναιμική ευρωπαϊκή ανάπτυξη του 1,2%. Φαίνεται πως πολλοί στην ΕΚΤ δεν διδάχθηκαν τίποτα από τα... κατωρθώματα της Τράπεζας της Αγγλίας, που αύξησε τα προηγούμενα χρόνια τα επιτόκια της στερλίνας προτού επιτευχθεί ένας σταθερός ρυθμός ανάπτυξης, και τώρα προσπαθεί να φρενάρει τον κατήφορο της βρετανικής οικονομίας. Η τελευταία δήλωση του διοικητή της ΕΚΤ μειώνει τις ανησυχίες για αύξηση των επιτοκίων του ευρώ το Δεκέμβριο, αλλά δεν ξεκαθαρίζει τις προθέσεις. Το γιατί, π.χ., κινδυνεύει η Γερμανία από πληθωρισμό όταν ο ρυθμός ανάπτυξης είναι 0,8% και η ανεργία 12%, μόνο η ΕΚΤ γνωρίζει. Ούτε καν η γαλλική ανάπτυξη 1,5% με 10% ανεργία δεν δικαιολογεί πληθωριστικούς φόβους και αύξηση επιτοκίων.

Το ασυμβίβαστο της αύξησης των δημόσιων δαπανών με τις μειώσεις φόρων που διογκώνει το δημοσιονομικό έλλειμμα των ΗΠΑ εφέτος στο 6,3% του ΑΕΠ, κρατά σε ομηρεία την παγκόσμια οικονομία. Το άλλο μεγάλο πρόβλημα, το εμπορικό έλλειμμα, που σημείωσε νέο ρεκόρ το Σεπτέμβριο στα \$ 66 δισ. και αντικατοπτρίζει τους κυκλώνες και τα \$ 70 της τιμής του πετρελαίου, δεν θα

συνεχίσει μάλλον την επιδείνωση. Τα αίτια θα υποχωρήσουν σταδιακά, περιλαμβανομένων ακόμα και των εισαγωγών από Κίνα. Παράλληλα, αυξάνονται τα μεσοπρόθεσμα θετικά μηνύματα που αναφέραμε στην προηγούμενη ανασκόπηση, με άλλα του δείκτη του Πανεπιστημίου του Michigan για την καταναλωτική εμπιστοσύνη Νοεμβρίου στο 79,9 από 74,2 τον Οκτώβριο.

Συμπερασματικά, ο συσχετισμός θετικών και αρνητικών παραγόντων στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον, που επηρεάζουν μεσοπρόθεσμα τη ζήτηση τονάζ, παρουσιάζεται ελαφρά βελτιωμένος, αλλά ακόμα αδύναμος λόγω ΗΠΑ και κυρίως Ε.Ε., για να αυξήσει το παγκόσμιο εμπόριο στους ρυθμούς του 2004 και να αποκολλήσει σύντομα το δείκτη της ναυλαγοράς BDI από την περιοχή των 3.000 μονάδων.

Αυξημένος εμφανίσθηκε ο όγκος των συναλλαγών σε τονάζ χύδην, παρά την αστάθεια των ναύλων.

Η πώληση του «Orient Alliance» 152.065 DWT (1990, Mitsui), που είχε ανακοινωθεί παλαιότερα προς \$ 31 εκατ., φαίνεται ότι έκλεισε μεταγενέστερα με αγοραστές Κορεάτες στην υψηλότερη τιμή των \$ 32,7 εκατ., παρ' ότι τα 3 χρόνια BB προς \$ 18.000 που το συνοδεύει δεν είναι κάτι συγκλονιστικό.

Η αυξημένη αστάθεια που παρατηρείται τις τελευταίες εβδομάδες στη ναυλαγορά των μικρότερων κατηγοριών, αντανακλάται στις τιμές που σημειώθηκαν. Το «Kingston Trader» 74.242 DWT (1999, Sasebo) ανακοινώθηκε ότι πωλήθηκε στην Tsangaris Bros προς \$ 32,2 εκατ. Σε σχέση με την προ πέντε εβδομάδων πλησιέστερη συγκρίσιμη πώληση του «De Hui Hai» 74.500 DWT (2001, Hudong) προς \$ 39 εκατ., η έκπτωση ηλικίας \$ 3,5 εκατ./χρόνο είναι σαφώς αυξημένη. Ανάλογα αυξημένη έκπτωση ηλικίας αντιπροσωπεύουν και οι πωλήσεις των «Markman» 68.429 DWT (1989, Namura) προς \$ 19,75 εκατ. και «Nemēa» 67.782 DWT (1989, Namura) προς \$ 18,8 εκατ., σε σύγκριση με την προ 3 εβδομάδων πώληση του κατά 1 έτος νεότερου «Manpa» 71.062 DWT (1990, Kawasaki) προς \$ 23,5 εκατ. Κατά τα άλλα στην ίδια κατηγορία, το

«Victory C» 65.710 DWT (1986, Namura) πωλήθηκε προς \$ 15 εκατ. και το «Standard Vigor» 64.120 DWT (1981, Denmark) πωλήθηκε σε Έλληνες προς \$ 6,9 εκατ.

Ανάλογες με τα Panamax είναι και οι παρατηρήσεις για τα Handymax. Το «Chios» 50.296 DWT (2002, Mitsui) που πωλήθηκε τελικά σε Κροάτες προς \$ 31 εκατ., θα μπορούσε να είχε τιμή άνω των \$ 35 εκατ. τον περασμένο Μάρτιο και άνω των \$ 33 εκατ. το Σεπτέμβριο. Στην ίδια κατηγορία, το «Ioannis TH.» 42.972 DWT (1984, Hashihama) πωλήθηκε προς \$ 10,1 εκατ. και το «Seadance» 44.747 DWT (1978, Denmark) βρήκε αγοραστές προς \$ 5,5 εκατ. Αν και οι αξίες των Handysize είναι σταθερότερες, η τιμή πώλησης του «Lillian» 24.159 DWT (1997, Kanda) προς \$ 20,9 εκατ. είναι μισό περίπου εκατομμύριο κάτω από τα επίπεδα Ιουλίου. Στην ίδια κατηγορία, πωλήθηκαν τα μικρότερα «Lil» 17.409 DWT (1995, Xingang) προς \$ 12,5 εκατ., «Rio Toraz» 17.786 DWT (1998, Indonesia) προς \$ 15 εκατ. και «Inter David» 11.301 DWT (1981, Taihei) προς \$ 3 εκατ.

Περιορισμένες στα μικρά μεγέθη ήταν οι συναλλαγές δεξαμενόπλοιων. Σημαντικότερες ήταν η μεταπώληση ενός Product 50.930 DWT (2/2006 STX) από την Barbaro σε αγνώστους προς \$ 54 εκατ. και η πώληση του μοντέρνου Product ρουμανικής ναυπήγησης «Chinoook» 38.695 DWT (2001, Galatz) σε αμερικανικά συμφέροντα προς \$ 32,6 εκατ., με τριετή χρονοναύλωση. Τα χημικά IMO II «Cielo Di Biscaglia» και «Cielo Del Baltico» 27.350 DWT (1986, Denmark) πωλήθηκαν προς \$ 17,9 και 18 εκατ. αντίστοιχα. Το Product «Acroneos» 17.654 DWT (1985, Split) πωλήθηκε σε Τούρκους προς \$ 6,7 εκατ., αγνώστοι αγόρασαν το IMO III Chemical «Galp Aveiro» 6.260 DWT (1983, Higaki) προς \$ 2,65 εκατ., και Νορβηγοί αγόρασαν το Product «Lady Magnolia» 4.200 DWT (2005, Selah) προς \$ 12,5 εκατ. Τέλος, το «Athos I» 60.880 DWT (1983, Onomichi) πωλήθηκε στα Εμιράτα προς \$ 7,2 εκατ. ■

ΜΗΝΙΑΙΑ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ενώ το ενδιαφέρον του ελληνικού εφοπλισμού για παραπέρα ανανέωση του εμπορικού στόλου και επέκτασή του σε νέες δραστηριότητες εξακολουθεί αμείωτο, η σημαντική άνοδος των ναυπηγικών τιμών και οι αργές (2008 και επέκεινα) παραδόσεις λειτουργούν σαν τροχοπέδη, με αποτέλεσμα την αναντιστοιχία μεταξύ προθέσεων και πράξεων.

Στη φαινομενική σχετική απραξία συμβάλλει και η ενδημύουσα στον τόπο μας μυστικότητα περί τα πραττόμενα, που καθιστά την αναφορά σε αυτά άκρως επισφαλής υπόθεση. Στην όλη αβεβαιότητα προστίθεται και η νοοτροπία ενίων ναυπηγών οι οποίοι, οχυρωμένοι πίσω από ένα βιβλίο παραγγελιών που ενίοτε καλύπτει και το 2008, συχνά επιδεικνύουν έλλειψη ευλυγισίας, που δυσχεραίνει την προσπάθεια προσέγγισης των μερών στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης.

Ουδείς πλέον ομιλεί περί αύξησης της τιμής του ναυπηγικού χάλυβος, ούτε αναφέρεται στις συναλλαγματικές διακυμάνσεις που τόσο επέδρασαν στη διαμόρφωση των ανοδικών τάσεων πριν από μερικούς μήνες. Οι τιμές, ωστόσο, τώρα «καλά κρατούν» και μόνον ελαφρώς καθοδικές τάσεις μπορεί κάποιος να διαπιστώσει. Οι ενδεικτικές τιμές που δώσαμε στην επισκόπηση μας του περασμένου μήνα εξακολουθούν να ισχύουν με μικρές παραλλαγές. Σε ό,τι μπορεί κανείς να αποκαλέσει «συμβατικό τύπο» πλοίου, προέχει η φερο-



μένη ως τελειωθείσα παραγγελία της Prime Maritime στα κορεατικά ναυπηγεία Sung Dong για 4 δεξαμενόπλοια παραγώγων των 75.000 DWT για παράδοση 2008 έναντι \$ 49,5 εκατ. Η επανάληψη του ενδιαφέροντος της Consolidated Maritime Management για VLGC με τη Hyundai μάλλον δεν φαίνεται ολόκληρωμένη παραγγελία, και, σαν τέτοια, πρόωρη. Δεν έχουμε ακόμη επισημάνει την ταυτότητα των φερομένων ως αγοραστών 2 ethylene carriers των 9.000 m³ από την κορεατική STX για παράδοση 2008.

Και, ως τελευταία παράγραφο στην παρούσα επισκόπηση, θα ζητήσουμε ακόμη για μία φορά την κατανόηση των αναγνωστών μας αν αναβάλουμε την έκθεση της δικής μας δραστηριότητας στον τομέα των ναυπηγικών παραγγελιών, η παράθεση των οποίων θα αποτελέσει ασφαλώς ορόσημο στη χρονιά που ήδη ετοιμάζεται να φύγει... ■



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

Ο Εμμανουήλ Βορδώνης, νέος πρόεδρος του ελληνικού Forum της Intertanko



Ο κ. Εμμανουήλ Βορδώνης είναι ο νέος πρόεδρος του ελληνικού forum της Διεθνούς Ένωσης Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων Intertanko. Ο κ. Βορδώνης, executive director της Thenamaris Ships Management, θα διαδεχθεί τον κ. Νίκο Φιστέ της Ceres Hellenic's, ο οποίος θα παραμείνει στη θέση του αντιπροέδρου της

Intertanko μαζί με τους κ. Κωνσταντίνο Κερτσικώφ της Eletson Corporation και Σπύρο Πολέμη της Seacrest Shipping.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα μέλη της Intertanko σε παγκόσμιο επίπεδο ανέρχονται σε **248 εταιρείες, εκ των οποίων οι 57 είναι ελληνικές ναυτιλιακές.**

Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης του ελληνικού Forum, όλα τα μέλη αναφέρθηκαν στην προσπάθεια της Διεθνούς Ένωσης για την εκπόνηση πιο εύστοχων νομοθεσιών μέσω της ευρύτερης συνεργασίας, με στόχο την ασφαλέστερη, αποτελεσματικότερη και φιλική προς το περιβάλλον ναυτιλία.

Τα μέλη του ελληνικού Forum δεσμεύτηκαν να λειτουργήσουν όλοι μαζί σε συνεργασία με την Οργανωτική Επιτροπή ώστε να **προωθήσουν νέες ιδέες που θα στηρίζονται στην τεράστια διεθνή εμπειρία της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας.** Παράλληλα, υποσχέθηκαν να ενισχύσουν το έργο του Forum, που αποτελεί και τη μεγαλύτερη εθνική αντιπροσωπεία στην Intertanko.



Σε δηλώσεις του ο νέος πρόεδρος του ελληνικού Forum της Intertanko επισήμανε ότι «το κλειδί για την εξασφάλιση της συνεχιζόμενης επιτυχίας του Forum μέσα στη Διεθνή Ένωση είναι η δημιουργία μιας ευρείας και ισχυρής ομάδας που θα επιτρέψει την ανταλλαγή φρέσκων ιδεών. Κατ' αυτόν τον τρόπο, **το ελληνικό Forum μπορεί να πετύχει να έχει συμβολή ουσιαστικής σημασίας για την Intertanko** αλλά και για ολόκληρη την αγορά δεξαμενοπλοίων». Το ελληνικό Forum, που ιδρύθηκε το 1997 από τον αείμνηστο **Ερρίκο Κερτσικώφ**, συνιδρυτή της Eletson Corporation, αντιπροσωπεύει σήμερα το 25% των μελών της Ένωσης. ■

Ένωση Τραπεζικών & Χρηματοοικονομικών Στελεχών Ελληνικής Ναυτιλίας

Μια νέα ένωση συνήλθε σε σώμα, μετά τις εκλογές που έγιναν στις 19 Οκτωβρίου 2005.

Πρόκειται για την **Ένωση Τραπεζικών & Χρηματοοικονομικών Στελεχών Ελληνικής Ναυτιλίας**, στην οποία το πρώτο διοικητικό συμβούλιο απαρτίζεται από τους: **Αλέξανδρο Τουρκολιά**, πρόεδρο, διοικητικό στέλεχος της Εθνικής Τραπέζας, **Δημήτρη Αναγνωστόπουλο**, α' αντιπρόεδρο, γενικό διευθυντή ναυτιλίας της ABN AMRO, **Νικόλαο Βουγιούκα**, β' αντιπρόεδρο, αναπληρωτή γενικό διευθυντή και διευθυντή ναυτιλίας της FBB, **Γεώργιο Ξηραδάκη**, γενικό γραμματέα, διευθύνοντα σύμβουλο της XRTC Ltd, **Κωνσταντίνο Κουτσουμπέλη**, αναπληρωτή γενικό γραμματέα, οικονομικό διευθυντή Ομίλου Ρέστη, **Κατερί-**



να Φίτσιου, ταμία, διευθυντικό στέλεχος της XRTC Ltd, **Άγγελο Ρούπα**, μέλος, διευθυντή του υπό σύσταση γραφείου αντιπροσωπείας της Deutsche Schiffsbank AG.

Η εξελεγκτική επιτροπή απαρτίζεται από τους

Περικλή Λυκούδη, Hypo Veirens Bank, **Στέργιο Παπαγεωργίου**, Sarlis Group, και **Μαρίνα Τζουτζουράκη**, EFG Eurobank.

Το πρόγραμμα της ένωσης για το νέο έτος θα ανακοινωθεί σύντομα. ■

Το ενδιαφέρον του ΝΕΕ για τη ΝΑΖΩΠΕΙ



Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΝΕΕ) προσφέρθηκε να συμμετέχει επικοδομητικά στις οποίες ενέργειες αναληφθούν από το ΥΕΝ για την ανάπτυξη της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης.

Συγκεκριμένα, ο πρόεδρος του ΝΕΕ κ. Γ. Γράτσος έστειλε επιστολή στον υπουργό Ε.Ν., επισημαίνοντας ότι το Πέραμα από χρόνια βρίσκεται σε φθίνουσα πορεία λόγω πολλών προβλημάτων, υποδομής, οργανωτικών, μέσων, κόστους κ.ά.

Ο κ. Γράτσος τονίζει, επίσης, στην επιστολή του ότι το Πέραμα δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται ως ανταγωνιστική βάση σε σχέση με τα πληθύνοντα ναυπηγεία Σκαρμαγκά και Ελευσίνας, αλλά σε αλληλεξάρτηση, συμπληρώνοντας ότι η ναυπηγοεπισκευαστική βάση απαιτεί μελέτη σε βάθος και προοδευτική αντιμετώπιση. ■



Καλώδια που ζυγίζουν έως 20% λιγότερο από αντίστοιχα της κατηγορίας

Προσέχουμε το ...

βάρος μας!



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

Το Propeller Club απονέμει τα βραβεία AMVER



Επάνω αριστερά: Ο καπ. Mike Rand της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, ο πρόεδρος του Propeller Club Βλάσης Ν. Κατράντζης, ο Αμερικανός πρεσβευτής Charles Parker-Ries, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης και ο αντιπρόεδρος του Propeller Club Νίκος Παπαδόκης, στην είσοδο της δεξίωσης.

Κάθε ρεκόρ ξεπέρασε η φετινή συμμετοχή του ελληνικού εφοπλισμού στο σύστημα AMVER καθώς μετείχαν 124 ναυτιλιακές εταιρείες, με 615 πλοία.

Το δίκτυο ασφαλείας AMVER είναι ένα σύστημα αυτόματης αμοιβαίας βοήθειας για τη διάσωση των πλοίων (Automated Mutual Assistant Vessel Rescue System) και ξεκίνησε το 1958 ως έρευνα μέσω υπολογιστών και ως μέσο διάσωσης για τα εμπορικά πλοία του Βόρειου Ατλαντικού Ωκεανού.

Στις μέρες μας, το σύστημα AMVER είναι το μοναδικό δίκτυο για την παγκόσμια ασφάλεια το οποίο προστατεύει πλοία 124 χωρών ανά την υφήλιο.

Η συμμετοχή στο AMVER είναι δωρεάν, εθελοντική και διαθέσιμη για τα πλοία όλων των κρατών. Ας σημειωθεί ότι καθημερινά περισσότερα από 2.500 πλοία ανά τον κόσμο συμμετέχουν στο δίκτυο ασφαλείας του AMVER.



Κάτω: Ο Αμερικανός πρεσβευτής Charles Parker-Ries επιδίδει το βραβείο AMVER.

Από το 1992 το Propeller Club σε συνεργασία με την αμερικανική πρεσβεία και την Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών οργανώνει την απονομή των βραβείων AMVER. Αυτή τη χρονιά, σε ειδική εκδήλωση του Propeller Club, τα βραβεία απένειμαν ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης, ο υπουργός Αιγαίου Αριστοτέλης Παυλίδης, ο Αμερικανός πρεσβευτής Charles Parker Ries και ο εκπρόσωπος της Αμερικανικής Ακτοφυλακής Captain Mike Rand.

Κατά τη διάρκεια του δείπνου, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας επέδωσε ειδικό βραβείο στον εκπρόσωπο της εταιρείας Tsakos Energy Navigation (TEN) για τις προσπάθειες που κατέβαλαν ο κυβερνήτης και τα μέλη του πληρώματος του υπό ελληνική σημαία πετρελαιοφόρου πλοίου M/T INCA για τη διάσωση τριών μελών του πληρώματος αλιευτικού σκάφους στις ακτές της Κολομβίας.

Επίσης ειδικό βραβείο απενεμήθη στον εκπρόσωπο της εταιρείας Ceres για τη διάσωση εξήντα τριών μελών των πληρωμάτων δύο μικρών σκαφών στη θάλασσα Alboran, από το πλήρωμα του πλοίου Cap Diamant.

Ειδικό βραβείο επιδόθηκε στον εκπρόσωπο της εταιρείας Eletson για τη διάσωση δεκαπέντε μελών του πληρώματος του M/V Ostria, από τον κυβερνήτη και το πλήρωμα του πλοίου Antiparos. ■

Η Christou Associates πιστοποιήθηκε στο πρόγραμμα DNV Seaskill

Η εταιρεία Christou Associates S.A. πιστοποιήθηκε στο πρόγραμμα DNV Seaskill, το οποίο στοχεύει στην πρόβλεψη ενός ομοιόμορφου συστήματος δοκιμής και πιστοποίησης για τους ναυτικούς, βασισμένο στα πρότυπα της ικανότητας που καλύπτουν τις βασικές θεματικές περιοχές. Για την επίτευξη αυτού του στόχου ο Det Norske Veritas S.A. έχει οργανώσει ένα δίκτυο εξεταστικών κέντρων που διαχειρίζεται συνολικά αυτούς τους διαγωνισμούς υπό αυστηρές συνθήκες.

Σε τελετή που διοργανώθηκε πρόσφατα στις εγκαταστάσεις της εταιρείας Christou Associates S.A., η αντιπρόσωπός της κ. Καλλιόπη Λυριντζή έλαβε το επίσημο πιστοποιητικό από τον chief operations officer του Det

Norske Veritas S.A., κ. Tor E. Svensen.

Παρόντες στην τελετή ήταν εκπρόσωποι ναυτιλιακών εταιρειών και οργανισμών. ■

1. Στιγμιότυπο από την απονομή
2. Η κ. Κατ. Λυριντζή με τον κ. Tor E. Svensen
3. Ο κ. Στ. Κερχής, αντιναύαρχος (ε.α.) Π.Ν. K.C. Lyrantzis Group of Companies και ο κ. Henk Akse του DNV





Stealth Maritime Corporation S.A.

2005 WORLD TOUR



MT VL COSMOS



MT VL MALIBU



MT VL CHIOS



MT NORD STEALTH



MT PRIMO STEALTH



AFRAMAX N/B#2



AFRAMAX N/B#3



GAS AMAZON



GAS COURCHEVEL



GAS PROPHET



GAS PRODIGY



GAS SHANGHAI



BIRGIT KOSAN



GAS TINY



GAS ARCTIC



GAS EMPEROR



GAS ICE

COMING TO A PORT NEAR YOU
www.vafiasgroup.gr

Το νέο car terminal του ΟΛΠ



Εγκαινιάστηκε από το γενικό γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝ, Γεώργιο Βλάχο, το νέο car terminal του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, συνολικής επιφάνειας 74.000 τετραγωνικών μέτρων, με δυνατότητα υποδοχής έως και 7.500

αυτοκινήτων.

Το έργο του car terminal κατασκευάστηκε την περίοδο του 2002-2004 με ίδια κεφάλαια του ΟΛΠ Α.Ε., δαπάνης 7,5 εκατ. ευρώ, και παρέμεινε αναξιοποίητο μέχρι σήμερα. Εκτιμάται πως ο νέος χώρος, ο οποίος διπλα-

σίασε τη χωρητικότητα του λιμανιού του Πειραιά σε δυνατότητα φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης αυτοκινήτων, **μπορεί να εξυπηρετήσει φορτίο 200.000 με 240.000 αυτοκινήτων ετησίως**. Παράλληλα, ουσιαστικό πλεονέκτημα είναι ότι το νέο car terminal μπορεί να δεχθεί αυτοκίνητα από τρεις διαφορετικούς προβλήτες ταυτόχρονα, παρέχοντας τη δυνατότητα ταυτόχρονης φορτοεκφόρτωσης οχημάτων με περισσότερα πλοία. Με το νέο έργο η διοίκηση του ΟΛΠ φιλοδοξεί να εξυπηρετήσει τη διακίνηση in transit φορτίου αυτοκινήτων τόσο στις χώρες της Ανατολικής Μεσογείου όσο και στις χώρες της Μαύρης Θάλασσας και των Βαλκανίων. Σε δηλώσεις του για το νέο έργο, ο γ.γ. ΥΕΝ, Γ. Βλάχος, υπογράμμισε ότι ανήκει σε μια ομάδα έργων που έχουν ενταχθεί στο 5ετές επενδυτικό πρόγραμμα του ΟΛΠ, το οποίο μετά την ολοκλήρωσή του θα αλλάξει την εικόνα του λιμενικού τοπίου του Πειραιά. ■

Ο νομάρχης Πειραιά καταγγέλλει σύμβαση



«Χωρίς ειδικό λόγο και παρά την προαναφερμένη απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη για κατοχύρωση των δρομολογίων, υπεγράφη σύμβαση διάρκειας **μόλις 6 μηνών** για την ακτοπλοϊκή σύνδεση των **Κυθήρων** και των **Αντικυθήρων**. Και αυτό, μετά τις αντιδράσεις των φορέων το ΥΕΝ έδωσε μια λύση με ημερομηνία λήξεως. Όμως, **οι κάτοικοι των δύο νησιών της Νομαρχίας Πειραιά δικαιούνται και πρέπει να έχουν τακτικά και ποιοτικά δρομολόγια**. Αυτό δεν γίνεται με εξαμηνες συμβά-

σεις των πλοίων. Χρειάζονται μόνιμες και ριζικές λύσεις. Το ΥΕΝ θα προχωρήσει;» τονίζει στην επιστολή που έστειλε στον κ. Κεφαλογιάννη ο νομάρχης Πειραιά, **Γιάννης Μίχας**.

Ο νομάρχης σημειώνει στην επιστολή του ότι «τα Κύθηρα και τα Αντικύθηρα εξυπηρετούνται τα πέντε τελευταία χρόνια αποκλειστικά από την **ANEN Lines**, καθώς είναι η μόνη εταιρεία που έχει εκδηλώσει ενδιαφέρον για την ακτοπλοϊκή εξυπηρέτησή τους. Ωστόσο, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας αδιαφόρησε για την υπογραφή ανανέωσης της σχετικής σύμβασης με την ANEN Lines παρά την προαναφερμένη απόφασή του (3338.1.3.18/01/05) για κα-

τοχύρωση των δρομολογίων της. Δεσμεύτηκε, δε, μετά την κινητοποίηση των φορέων και αφού η εταιρεία ανακοίνωσε τη διακοπή των δρομολογίων της». **Ο κ. Μίχας επισημαίνει** ακόμη ότι «τα Κύθηρα και τα Αντικύθηρα κινδύνεψαν να αποκοπούν από το διοικητικό τους κέντρο, που είναι ο Πειραιάς, καθώς και από την Κалаμάτα και την Κρήτη, όπου σπουδάζουν ή φοιτούν αρκετά παιδιά από τα νησιά, αλλά και το Γύθειο», προσθέτοντας ότι «μετά την κινητοποίηση όλων των φορέων των περιοχών και ιδιαίτερα των φορέων Αυτοδιοίκησης Α' και Β' βαθμού και αφού η εταιρεία ανακοίνωσε ότι διακόπτει τα δρομολόγια, δεσμεύτηκε για την υπογραφή 6μηνης σύμβασης. Αναρωτιόμαστε για το πόσο ελλιπής είναι η ενημέρωσή σας και ποιοι ήταν πραγματικά οι λόγοι που δεν σας αφήνουν να υπογράψετε τη σύμβαση; Μήπως η **εφαρμογή νέας πολιτικής για τις επιδοτούμενες γραμμές** με δωρεάν εισιτήρια για τους κατοίκους των νησιών που επικαλεστήκατε; Τότε, γιατί υπογράψατε τις συμβάσεις που ήταν σε εκκρεμότητα και αφορούσαν τα υπόλοιπα νησιά; Αν η σκέψη - δήλωση περί δωρεάν εισιτηρίων στους κατοίκους αφορά τα Κύθηρα και τα Αντικύθηρα, περιμένουμε την υλοποίησή της».

Ο νομάρχης Πειραιά καταγγέλλει ότι όλα αυτά έγιναν **ερήμην του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών**, του οποίου είναι και ο ίδιος μέλος, ενώ υπογραμμίζει το γεγονός της αδυναμίας επικοινωνίας των εκπροσώπων των παραπάνω περιοχών με τον ΥΕΝ για την αντιμετώπιση του προβλήματος. ■

Τα νέα μέλη της Intertanko



Αυξήθηκε σημαντικά ο στόλος της Ανεξάρτητης Ένωσης Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων Intertanko κατά 12,5%, ήτοι από τα 21,3 εκατ. dwt στα 194 εκατ. dwt, μετά την είσοδο στους κόλπους της των δύο μεγαλύτερων ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων, της Frontline με 13,3 εκατ. dwt και της American Eagle Tankers με 6,1 εκατ. dwt. Παράλληλα με τις προαναφερόμενες εταιρείες, νέα μέλη της Intertanko έγιναν οι εταιρείες **Marmaras Navigation, Sea Fortune Shipping, Estoril Navigation, A.K. Shipping and Trading, Eastwind Shipmanagement, FR8 Shipmanagement και Calisa SpA**, συνολικής χωρητι-



κότητας 1,6 εκατ. dwt. Επίσης νέα μέλη είναι οι: **JB Ugland, Zest Shipping, FAL Shipping, Transmarine Management και Chemmariner Shipping**, συνολικής χωρητικότητας 250.000 dwt.

«Είμαστε ευτυχείς που καλωσορίζουμε τα

νέα μέλη στην Intertanko», δήλωσε ο πρόεδρος της κ. Stephen Van Dyck, επισημαίνοντας ότι «θα δώσουν νέα ώθηση στη δουλειά μας και θα ενδυναμώσουν τη διοικητική εξουσία της ένωσης προς όφελος της ποιτικής ναυτιλίας». ■

Νέα γραφεία της Hanseatic Shipping Co. στην Αθήνα



«Για να καταδείξουμε έμπρακτα τη δέσμευση και την αφοσίωση που έχουμε ως εταιρεία Hanseatic προς τους πελάτες μας, επανδρώσαμε γραφεία και στην Αθήνα», δήλωσε ο πρόεδρος της Hanseatic Shipping Co., κ. Α. Δρουσιώτης, στη διάρκεια εκδήλωσης που έγινε στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος για τα εγκαίνια των νέων γραφείων της ναυτιλιακής εταιρείας.

«Πολιτική και φιλοσοφία της εταιρείας μας ήταν και παραμένει πάντα επικεντρωμένη στην **ποιότητα των λειτουργιών**, με γνώμονα πάντα την ευθύνη που έχουμε προς κάθε πλοιοκτήτη-πελάτη, ανεξάρτητα

από το μέγεθος του στόλου του, χωρίς συμβιβασμούς και υποχωρήσεις στα θέματα ασφάλειας», τόνισε στην ομιλία του ο κ. Δρουσιώτης, προσθέτοντας ότι «η **ευελιξία είναι ο μεγαλύτερος παράγοντας επιτυχίας μας**, ενώ η εκπαίδευση είναι ο σημαντικότερος παράγοντας από την αρχή ίδρύσεως της Hanseatic.

Εφόσον οι ναυτικοί έχουν την πλήρη ευθύνη της λειτουργίας του πλοίου, χρειάζεται να είναι κατάλληλα και πλήρως εκπαιδευμένοι ούτως ώστε να είναι σε θέση να εκπληρώνουν σωστά τα καθήκοντά τους.

Ως ιδιωτική εταιρεία είμαστε οι μοναδικοί στην αγορά που λειτουργούμε Ναυτική Σχολή», επισήμανε ο πρόεδρος της Hanseatic. ■

Το πρώτο αναπτυξιακό έργο στο λιμάνι του Πειραιά



Με στόχο τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων και την παροχή υπηρεσιών ποιότητας, ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΠ Α.Ε., Νίκος Αναστασόπουλος, και ο αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ), Gerlando Genouardi, υπέγραψαν σύμβαση που αφορά τη χρηματοδότηση του επενδυτικού σχεδίου επέκτασης της προβλήτας 1 στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) Ικονίου του λιμένα Πειραιά.

Το έργο μαζί με τον απαραίτητο ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό είναι προϋπολογισμού **70 εκατ. ευρώ** και με την ολοκλήρωσή του εκτιμάται πως θα αυξηθεί η δυναμικότητα του container terminal του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του λιμανιού του Πειραιά κατά 60% ετησίως.

Η δανειοδότηση καλύπτει το **50%** της προεκτίμησης του προϋπολογισμού του έργου και περιλαμβάνει και τον εξοπλισμό της υπερδομής της προβλήτας 1. Το συνολικό ποσό του δανείου ανέρχεται σε **35 εκατ. ευρώ**, με αποπληρωμή σε 20 χρόνια με περίοδο χάριτος 5 χρόνια.

Κατά την ομιλία του, ο υπουργός Ε.Ν. μεταξύ άλλων επισήμανε ότι στο Χρηματοδοτικό Πρωτόκολλο έχει προβλεφθεί ένα ευρύτερο φάσμα επιλέξιμων έργων, που συνδυάζεται με την ανά-



πτυξη των λιμένων, όπως η χρηματοδότηση όλων των συνδετήριων οδών με τα λιμάνια, η διασύνδεση των λιμανιών μεταξύ τους καθώς και η διασύνδεση των λιμανιών με την ηπειρωτική Ελλάδα. Αυτό σημαίνει ότι θα χρηματοδοτηθούν και πλοία μέσα από συγκεκριμένες συμπράξεις και άλλα κίνητρα ενδεχομένως που θα δώσει η Πολιτεία ή η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, προκειμένου να αναβαθμιστεί η **συγκοινωνία μεταξύ των νησιών και της ηπειρωτικής Ελλάδας**. ■

Ελεύθερη πρόσβαση στο Διαδίκτυο στις ΑΕΝ



Πενήντα χρόνια από την ίδρυση της έκλεισε η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) της Κύμης.

Στους εορτασμούς παρευρέθη ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Ε.Ν., καθηγητής **Ιωάννης Τζωάννος**, ο οποίος επισκέφθηκε το χώρο όπου λειτουργεί η πρώτη εφαρμογή ασύρματης σύνδεσης



στο Διαδίκτυο (Ιντερνετ) σε Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού.

Το σύστημα θα δίνει

τη δυνατότητα στους φοιτητές των Ακαδημιών και στους επισκέπτες τους να συνδέονται ελεύθερα, ασύρματα και χωρίς καμία χρέωση στο Διαδίκτυο.

Οι χρήστες του δικτύου μπορούν να έχουν πρόσβαση στο Ιντερνετ μέσω του δικτύου σταθερής τηλεφωνίας, κινούμενοι μέσα στο χώρο ασύρματης κάλυψης χρησιμοποιώντας το φορητό τους Η/Υ (ή PDA), με υψηλή ταχύτητα μέχρι 512kbps.



Η δημιουργία ασύρματων χώρων πρόσβασης στο Διαδίκτυο (Wireless Hotspot) ξεκίνησε από την **ΑΕΝ Κύμης** και θα επεκταθεί σε όλες τις υπόλοιπες Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, σε λιμενικούς σταθμούς της απομακρυσμένης Ελλάδας και σε όλα τα κεντρικά λιμεναρχεία. ■

- 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



Επιστολή

Κύριε Διευθυντά,

Αναφέρομαι σε δημοσιεύματα εφημερίδων στα οποία επισημαίνεται ότι: δεν παίζει κανένα ρόλο η ηλικία του πλοίου και ότι τίθεται σε αμφισβήτηση το όριο αυτό από την ίδια την αγορά. Θέλω και εγώ να επισημάνω ότι τα τελευταία χρόνια η ηλικία του πλοίου στη χώρα μας έχει δαιμονοποιηθεί ως η κύρια πηγή των κακώς κειμένων στην ακτοπλοΐα μας.

Θα πρέπει, όμως, να θυμίσουμε στους αναγνώστες ότι ανώτατα όρια ηλικίας δεν προβλέπονται από τους διεθνείς κανονισμούς αλλά ούτε και από την εσωτερική νομοθεσία των άλλων χωρών, όχι μόνο για τα πλοία αλλά ούτε και τα αεροπλάνα. Ούτε για τα αεροπλάνα!

Και αυτή η φιλοσοφία που αφορά την αξιοπλοΐα στηρίζεται στο γεγονός ότι και τα πλοία και τα αεροπλάνα επιθεωρούνται και ελέγχονται κατά τακτά χρονικά διαστήματα ή εκτάκτως, προκειμένου να διαπιστωθεί η συμμόρφωσή τους προς τις απαιτήσεις των κανονισμών.

Το ανώτατο όριο ηλικίας των 35 ετών που ισχύει για τα δρομολογημένα ακτοπλοϊκά (εσωτερικού) επιβατηγά καθιερώθηκε το 1970 με το Ν.Δ. 524/70 και από τότε διατηρήθηκε, για να ελαττωθεί μάλιστα έστω και σταδιακά στο 30ό έτος μετά το τραγικό ναυάγιο του ΣΑΜΙΝΑ, το 2000. Όμως, ενοχοποιώντας τη μεγάλη ηλικία, δηλαδή την παλαιότητα, ως αντικειμενική αιτία πρόκλησης συγκεκριμένου ναυτικού ατυχήματος, είναι ωσάν να αποσυνδέουμε το ατύχημα από έναν ή και περισσότερους λόγους, στους οποίους έχει αποδειχτεί ότι οφείλονται τα ναυτικά ατυχήματα στα ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία:

- α) Στην ανεπαρκή οργάνωση της εσωτερικής υπηρεσίας του πλοίου με όλες τις από αυτή δυσμενείς λειτουργικές συνέπειες.
- β) Στην επιδειχθείσα αμέλεια ή άγνοια του ανθρωπίνου παράγοντα σε θέματα ασφαλούς ναυσιπλοΐας και σωστής λειτουργίας των μηχανολογικών του συστημάτων.
- γ) Στην κακή συντήρηση του υλικού, περιλαμβανομένης και της μη ουσιαστικής συμμόρφωσης της πλοιοκτησίας προς τις απαιτήσεις και τις οδηγίες των αρμοδίων Αρχών και των Νηγωνμόνων.
- δ) Στην ανεπάρκεια των λιμενικών υποδομών,

στους δευτερεύοντες κυρίως λιμένες.

- ε) Στα τεράστια μεγέθη των σημερινών ακτοπλοϊκών, τα οποία καλούνται να εισπλέουν και να εκτελούν χειρισμούς προσδόρμισης σε λιμενολεκάνες περιορισμένων για το μέγεθός τους διαστάσεων.
- στ) Στην εντατικοποίηση της λειτουργίας των ακτοπλοϊκών κατά τη θερινή κυρίως περίοδο, γεγονός που προκαλεί σε πολλά συστήματα του σκάφους όχι μόνο εξάντληση αλλά και υπέρβαση ακόμη των προδιαγραφόμενων ανωτάτων ορίων ασφαλούς λειτουργίας.
- ζ) Στην ανωτέρα βία, οφειλομένη κυρίως σε εξαιρετικά δυσμενείς συνθήκες καιρού και θάλασσας, μέσα σε όρμους και λιμένες αλλά και στην ανοικτή θάλασσα.
- η) Στο τυχαίο και απρόβλεπτο γεγονός (π.χ. ανυπαίτιος σύγκρουσης ή πρόσδεσης σε στενό δίαυλο).

Όμως, πραγματικά γιατί δεν καταργείται το όριο ηλικίας; Το θέμα είναι ουσιαστικά πολιτικό, με την έννοια ότι ουδεμία κυβέρνηση αναλαμβάνει το πολιτικό κόστος, αφού καταργώντας τα όρια ηλικίας, είναι βέβαιο ότι θα κατηγορηθεί: Πρώτον, ότι εξυπηρετεί τα οικονομικά συμφέροντα των εφοπλιστών, και μάλιστα αυτών των οποίων τα πλοία προσεγγίζουν τα όρια της ηλικίας απόσυρσης.

Δεύτερον (και ίσως το πιο σημαντικό), να συμβεί ατύχημα σε πλοίο το οποίο, εάν δεν είχε καταργηθεί το όριο ηλικίας, θα έπρεπε να είχε αποσυρθεί (αποδρομολογηθεί).

Υπό αυτές τις συνθήκες, είναι βέβαιο ότι ο κάθε υπουργός Ε.Ν. ούτε θα ήθελε ποτέ να πάρει ένα τέτοιο ρίσκο.

Όμως ο χρόνος τρέχει και διαμορφώνεται σταδιακά μια νέα πραγματικότητα στην ακτοπλοΐα. Στα επόμενα δύο χρόνια σημαντικά μεγάλος αριθμός ακτοπλοϊκών συμπληρώνει το όριο ηλικίας. Και είναι αυτά τα πλοία που σήμερα φέρουν το κύριο βάρος της εξυπηρέτησης των νησιωτικών συμπλεγμάτων.

Από την άλλη πλευρά, δεν φαίνεται ότι μέσα στο ίδιο χρονικό διάστημα θα γίνουν επενδύσεις και θα δρομολογηθεί ανάλογος αριθμός νέων πλοίων.

Με μια σοβαρή έλλειψη πλοίων σε μια θερινή περίοδο τουριστικής αιχμής, η θέση του υπουργού



γίνεται ακόμη δυσκολότερη, αφού θα κατηγορηθεί για έλλειψη προγραμματισμού κ.λπ. κ.λπ.

Αλλά και στο ενδιάμεσο χρονικό διάστημα από τώρα μέχρι την απόσυρση μετά διετία το πρόβλημα θα οξύνεται σε θέματα βλαβών και ζημιών, αφού ποιος πλοιοκτήτης, αλήθεια, θα δαπανούσε σημαντικά ποσά για ουσιαστική συντήρηση του σκάφους, αγορά ανταλλακτικών κ.λπ. όταν γνωρίζει ότι μετά τη διετία το σκάφος του θα αποδρομολογηθεί λόγω ηλικίας και η εμπορική του αξία θα πέσει κατακόρυφα.

Υπό αυτές τις συνθήκες και εάν έτσι έχουν τα πράγματα ως προς τον αριθμό αλλά και τη μεταφορική ικανότητα των υπό απόσυρση πλοίων, αλλά και ως προς τη μη διαφανόμενη μέχρι τότε δρομολόγηση ισοδύναμων τουλάχιστον επιβατηγών, ο υπουργός Ε.Ν. θα πρέπει από τώρα να λάβει σοβαρές αποφάσεις.

Και η πλέον λογική απόφαση, που θα ανακουφίσει την ακτοπλοΐα με το μικρότερο για τις περιστάσεις πολιτικό κόστος, φαίνεται να είναι η χορήγηση, λόγω χάρη, πενταετούς παράτασης στα προβλεπόμενα όρια ηλικίας.

Χρόνος όχι μακρός, που πειστικά θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι επηρεάζει σοβαρά την αξιοπλοΐα του πλοίου, αλλά και χρόνος αρκετά σημαντικός, ώστε και ο πλοιοκτήτης αλλά και η Πολιτεία να προγραμματίσουν και να υλοποιήσουν τους στόχους τους για εναλλακτικές λύσεις ανανέωσης του στόλου.

Χρήστος Ντούνης

Αντιναύαρχος, τέως αρχηγός Λ.Σ.



HELLENIC PETROLEUM

Q3 2005 RESULTS CONSOLIDATED GROUP KEY FINANCIAL INDICATORS (In accordance with IFRS)

	<u>Nine Months 2005</u>	<u>Vs</u>	<u>Nine Months 2004</u>
• Net Proceeds	€ 4.7bn		+35%
• EBITDA	€ 520 m		+56%
• Earnings Before Tax	€ 383 m		+70%
• Net Income	€ 259 m		+ 103%
• Operating Cashflow Measure*	€ 384 m		+ 154%
• EPS	€ 0.85/share		+ 103%
• Proposed interim dividend	€ 0.15/share		-

* Measured as EBITDA less Capex

Hellenic Petroleum Group strong third quarter results lift nine months EBITDA to € 520 million and Net Income to € 259 million. Key drivers of the performance are:

- Positive refining environment.
- Improved refinery yields, following the 2004 upgrade of Aspropyrgos refinery
- Synergies on supply / refining amongst the various refinery sites
- Increased sales volume in Q3 with market share gains in Greek wholesale market.
- Improved performance and contribution from international business units
- Tight operating cost control

Capital Employed remains at € 2.9 billion as increased crude oil prices result in high working capital requirements. Net debt at € 712 million translates to a low gearing ratio (debt / debt + equity) of 25%. Capital investments in 2005 relate mainly to the completion of the 390 MW power plant in Thessaloniki which is expected to commence commercial operation by year end.

The performance results in a ROACE of 10.3% for the last 12 months, significantly up from the 5.5% reported for 2004 full year.

Our targets and priorities remain to deliver value for the Company and our Shareholders through:

- Continuation of strong results delivery and positive cash generation.
- Monitoring and managing to the extent possible the inherent volatility and the risk profile of our earnings flow
- Growth of the Group's business portfolio in upstream and power generation.



> Επιμέλεια: Ηλίας Μπίσιας

Ο επίτροπος Μεταφορών είχε ανακοινώσει από την αρχή της ανάληψης των καθηκόντων του την πρόθεσή του για την επανεξέταση ορισμένων νομοθεσιών που αφορούσαν την ασφάλεια στη θάλασσα. Ένα χρόνο μετά, το τρίτο πακέτο μέτρων, γνωστό ως Erika III, ανακοινώθηκε με έντονες αντιδράσεις από διάφορους φορείς. Ως γνωστόν, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θεσπίσει, ιδιαίτερα μετά τα ατυχήματα του «Erika» και του «Prestige», ένα σύνολο νομοθετικών διατάξεων (πακέτων) που στοχεύουν σε ένα διαφοροποιημένο επίπεδο ασφάλειας στη θάλασσα και στην πρόληψη ατυχημάτων ρύπανσης από τα πλοία.

Τρίτο πακέτο για την ασφάλεια στη θάλασσα

Κατά την ανακοίνωση Τύπου της Επιτροπής, τα μέχρι σήμερα θετικά(;) αποτελέσματα οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στο γεγονός ότι δημιουργήθηκε μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση μια γραμμή άμυνας κατά των πλοίων μειωμένων προδιαγραφών ασφάλειας, ιδίως μέσω της διενέργειας ελέγχων στα πλοία, μέσα στα ευρωπαϊκά λιμάνια. Ομοίως, η Επιτροπή πιστεύει ότι οι πλοιοκτήτες που ασκούν μια πολιτική ποιότητας υφίστανται τις συνέπειες του γεγονότος, πως εξακολουθούν να υπάρχουν πλοία μειωμένης ασφάλειας, και επομένως υφίστανται αθέμιτο ανταγωνισμό, τη διενέργεια επανειλημμένων λιμενικών ελέγχων και μια γενική αμαύρωση του γοήτρου του τομέα της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας.

Ο κ. Barrot δηλώνει ότι πρέπει να συνεχισθεί, ακόμη και να ενταθεί η άσκηση πίεσης στα πλοία με σημαία ευκαιρίας και ειδικότερα επί παντός μη συμμορφούμενου παράγοντα στις θαλάσσιες μεταφορές.

Στόχος των επτά προτάσεων που προβλέπονται και περιλαμβάνονται στο νέο πακέτο, είναι να συμπληρωθούν οι ευρωπαϊκές διατάξεις για την ασφάλεια στη θάλασσα και να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα των υφιστάμενων μέτρων. Η Επιτροπή δηλώνει ότι οι προτάσεις λαμβάνουν υπόψη την αποκτηθείσα πείρα από την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα («πακέτα» Erika I και II και μέτρα ληφθέντα κατόπιν του ατυχήματος του «Prestige») καθώς επίσης και τις ανησυχίες που επανειλημμένως εκφράζονται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και τους υπουργούς Μεταφορών.

Οι νομοθεσίες που προτείνονται είναι οι ακόλουθες:

1. Μια πρόταση οδηγίας για τις απαιτήσεις συμμόρφωσης των κρατών σημαίας του πλοίου

Η ανάληψη ευθύνης από τα κράτη σημαίας του πλοίου είναι το στοιχείο που



λείπει από την ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία. Στόχος αυτής της νέας πρότασης είναι να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη-μέλη ελέγχουν πράγματι την τήρηση των διεθνών κανόνων από τα πλοία της σημαίας τους και διαθέτουν, προς το σκοπό αυτόν, μια ναυτιλιακή διοίκηση λειτουργούσα σύμφωνα με κριτήρια ποιότητας.

Θα προταθεί η ενσωμάτωση, στο κοινοτικό δίκαιο, του κώδικα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) –ο οποίος θα καταστεί έτσι υποχρεωτικός– σχετικά με τη συμμόρφωση των κρατών σημαίας του πλοίου προς τις διεθνείς συμβάσεις, οι οποίες έχουν ήδη αρχίσει να ισχύουν στα περισσότερα κράτη-μέλη. Οι επιδόσεις των διοικήσεων του κράτους σημαίας του πλοίου θα ελέγχονται και θα αξιολογούνται βάσει των διατάξεων του ΔΝΟ για τη διαδικασία ελέγχου των κρατών σημαίας.

Προβλέπονται συνοδευτικά μέτρα, μεταξύ των οποίων η ανάπτυξη βάσης δεδομένων, που θα βοηθάει τα κράτη-μέλη και την Επιτροπή στην άσκηση καθηκόντων διαχείρισης και ελέγχου ενός στόλου ποιότητας. Η πρόταση προβλέπει, επίσης, την προώθηση σύναψης συμφωνιών μεταξύ των κρατών-μελών της Ένωσης και τρίτων χωρών που κάνουν χρήση των ιδίων κανόνων ποιότητας για τη σημαία τους. Με παρόμοιες συμφωνίες θα είναι δυνατό να ανταμείβεται η ποιότητα με λιγότερους ελέγχους.

Τελικά, εφόσον με τους ελέγχους θα αποδεικνύεται η ποιότητα της σημαίας, τούτο θα έχει συνέπεια τη διενέργεια λιγότερων ελέγχων στο πλαίσιο του μελλοντικού καθεστώτος ελέγχου από το κράτος του λιμανιού (βλ. σημείο 3).

2. Η τροποποίηση της οδηγίας για τους νηογνώμονες

Στόχος της πρότασης είναι να βελτιώσει την ποιότητα του έργου των νηογνώμωνων, οργανισμών τους οποίους εξουσιοδοτούν τα κράτη-μέλη να εκτελούν για λογαριασμό τους καθήκοντα επιθεώρησης, επίσκεψης και πιστοποίησης πλοίων της σημαίας τους. Τούτο απαγορεύει μια λογική ανεξαρτησίας, ικανότητας και ανάληψης ευθύνης από τους οργανισμούς αυτούς. Η πρόταση θα αφορά, επομένως, την ενίσχυση της διαδικασίας επιθεώρησης και πιστοποίησης της ασφάλειας των πλοίων από τους εγκεκριμένους από την Κοινότητα οργανισμούς. Τούτο συνεπάγεται τη δημιουργία μιας κοινής δομής ελέγχου της ποιότητας στο σύνολο των εγκεκριμένων οργανισμών, η οποία ωστόσο θα απολαμβάνει μεγάλη ανεξαρτησία. Συγχρόνως, θα ενισχυθούν οι υποχρεώσεις διαφάνειας και συνεργασίας για τους εγκεκριμένους οργανισμούς, ενώ θα εκλογικευτούν τα κριτήρια που πρέπει να πληρούνται προκειμένου να χορηγηθεί η κοινοτική έγκριση.

Εξάλλου, η πρόταση προβλέπει τη μεταρρύθμιση του συστήματος κυρώσεων που επιβάλλονται στους μη συμμορφούμενους νηογνώμονες, με την εισαγωγή οικονομικών κυρώσεων. Το παρόν σύστημα προβλέπει μόνο την αναστολή ή την απόσυρση της έγκρισης. Περισσότερο διαβαθμισμένες κυρώσεις θα είναι αποτελεσματικότερες. Τέλος, αυξάνονται οι εξουσίες επιθε-

ώρησης της Επιτροπής (πρόσβαση στα πλοία καθώς επίσης και στους φακέλους, ακόμη και αν πρόκειται για πλοία μη κοινοτικής σημαίας).

3. Η τροποποίηση της οδηγίας για έλεγχο από το κράτος του λιμανιού

Μετά το ατύχημα του «Erika», ενισχύθηκαν οι έλεγχοι μέσα στα λιμάνια: ως αποτέλεσμα, αυξήθηκε ο αριθμός των πλοίων για τα οποία προβλέπονται υποχρεωτικές ενδελεχείς επιθεωρήσεις, από 700 σε σχεδόν 4.000 πλοία. Σήμερα, πρέπει να γίνει ένα νέο βήμα προς την κατεύθυνση της βελτίωσης της αποτελεσματικότητας και της ποιότητας του ελέγχου των πλοίων μέσα στα ευρωπαϊκά λιμάνια. Έτσι, το ισχύον καθεστώς θα συμπληρωθεί με νέες μορφές ελέγχων, παραδείγματος χάρι έλεγχος των πιστοποιητικών ασφάλισης επί του πλοίου ή έλεγχος σε θέματα ασφάλειας. Ο ρόλος του πληρώματος για την πρόωρη ανίχνευση πιθανών ελλείψεων επί του πλοίου θα αυξηθεί. Οι εθνικές διοικήσεις θα πρέπει να αποκτήσουν την αναγκαία οργάνωση και τα μέσα προκειμένου να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους, ενώ θα πρέπει να γίνει ιδιαίτερη προσπάθεια για τις ικανότητες και τη συνεχή κατάρτιση των επιθεωρητών.

Εξάλλου, καθίστανται αυστηρότερες οι κυρώσεις που επιβάλλονται στα πλοία μειωμένης ασφαλείας. Η απαγόρευση για πολλαπλές κρατήσεις θα επεκταθεί σε όλες τις κατηγορίες πλοίων και θα επιβάλλονται ακόμη πιο αυστηρές κυρώσεις σε περίπτωση υποτροπής, και ενδεχομένως η οριστική απαγόρευση. Σήμερα ο αριθμός των πλοίων των οποίων η είσοδος στα ευρωπαϊκά λιμάνια απαγορεύεται, μόλις ξεπερνά τα δέκα: μελλοντικά ο αριθμός αυτός θα μπορούσε να φθάσει στα 200. Επιπλέον, η Επιτροπή θα εκδώσει έναν κατάλογο των εταιρειών που διαθέτουν πλοία μειωμένης ασφαλείας.

Τέλος, η Επιτροπή αναλαμβάνει, μέσω της πρότασης αυτής, μια εις βάθος μεταρρύθμιση του καθεστώτος ελέγχου διενεργούμενου από το κράτος του λιμανιού. Πράγματι, η υφιστάμενη οδηγία βασίζεται σε έναν ποσοτικό στόχο, ήτοι 25% των πλοίων επιθεωρούνται από το κράτος-μέλος και έτσι ορισμένα πλοία μειωμένης ασφαλείας διαφεύγουν τον έλεγχο, ενώ πλοία περισσότερο ασφαλή υπόκεινται σε πολύ συχνές επιθεωρήσεις. Στόχος του νέου καθεστώτος επιθεώρησης, τις αρχές του οποίου θέτει η πρόταση, είναι να εξασφαλίσει την επιθεώρηση του 100% των πλοίων εντός της Ένωσης, η δε συχνότητα των επιθεωρήσεων θα συνδέεται άμεσα με το προφίλ κινδύνου των σχετικών πλοίων (παραδείγματος χάρι, τα πλοία υψηλού κινδύνου θα υποβάλλονται σε επιθεωρήσεις κάθε 6 μήνες). Μέχρι να οριστικοποιηθεί το νέο καθεστώς, εξακολουθούν να ισχύουν οι σημερινοί κανόνες, και ιδιαίτερα ο εθνικός στόχος του 25%.

4. Η τροποποίηση της οδηγίας για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας

Η δημιουργία ενός σαφούς και ακριβούς νομικού πλαισίου σχετικά με τα

αγκυροβόλεια αποτελεί τον κύριο στόχο της πρότασης τροποποίησης της οδηγίας για το κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης. Με αυτό, θα εξασφαλιστεί ο σαφής εντοπισμός των ανεξάρτητων αρχών που είναι υπεύθυνες για τον προσδιορισμό του καταλληλότερου αγκυροβολίου και οι οποίες θα διαθέτουν τα απαραίτητα στοιχεία προκειμένου να λάβουν μια απόφαση, μεταξύ άλλων, την ακριβή απογραφή των πιθανών αγκυροβολίων.

Επιπλέον, η πρόταση προβλέπει τη γενικευμένη χρήση του τηλεματικού δικτύου ανταλλαγής δεδομένων SafeSeaNet. Αυτό το σύστημα, το οποίο ανέπτυξε η Επιτροπή και εκμεταλλεύεται ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, θα επιτρέπει στις ναυτιλιακές αρχές να γνωρίζουν επακριβώς τις κινήσεις των πλοίων και των φορτίων τους.

Η αλιεία εξακολουθεί να είναι σήμερα ένας από τους πλέον επικίνδυνους τομείς δραστηριότητας. Για να προληφθούν οι κίνδυνοι ατυχημάτων, και ιδιαίτερα οι συγκρούσεις, θύματα των οποίων είναι τα αλιευτικά πλοία, προτείνεται να καταστεί υποχρεωτική, σύμφωνα με σταδιακό χρονοδιάγραμμα, η εγκατάσταση αυτόματων συστημάτων εντοπισμού επί των πλοίων τα οποία υπερβαίνουν τα 15 μέτρα.

Τέλος, η πρόταση περιλαμβάνει συγκεκριμένες διατάξεις βάσει των οποίων τα παράκτια κράτη δύναται να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να περιορίσουν τους ενδεχόμενους για τη ναυσιπλοΐα κινδύνους εξαιτίας του σχηματισμού πάγων σε ορισμένες βόρειες θαλάσσιες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό, αν λάβει κανείς υπόψη τους αυξημένους κινδύνους λόγω της αύξησης των μεταφερόμενων στη Βαλτική Θάλασσα ποσοτήτων πετρελαίου.

5. Μια πρόταση της οδηγίας για τις έρευνες έπειτα από ατυχήματα



Όπως και με τις διατάξεις που διέπουν τη θαλάσσια έρευνα στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, στόχος της πρότασης είναι η βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, με την πρόβλεψη σαφών κατευθυντήριων γραμμών σε κοινοτική κλίμακα σχετικά με τη διενέργεια τεχνικών ερευνών έπειτα από θαλάσσια συμβάντα.

Όπως στον εναέριο τομέα, στόχος των τεχνικών ερευνών στο ναυτικό τομέα δεν είναι να καθοριστεί και, ακόμη λιγότερο, να αποδοθεί αστική ή ποινική ευθύνη, αλλά να προσδιοριστούν οι περιστάσεις και να αναζητηθούν οι αιτίες των θαλάσσιων συμβάντων ώστε να διδαχθεί κανείς από αυτά εν όψει της έκδοσης συστάσεων για την ασφάλεια, με γνώμονα την πρόληψη. Όμως, η απουσία διατάξεων για τη διεξαγωγή των κατάλληλων τεχνικών ερευνών και για τη διάδοση της πείρας κατόπιν ατυχημάτων σε ευρωπαϊκή κλίμακα αποτελεί σήμερα ένα σημαντικό κενό στον τομέα της πολιτικής της Ένωσης για

την ασφάλεια στη θάλασσα.

Στόχος της πρότασης της Επιτροπής είναι να θεσμοθετηθούν οι τεχνικές έρευνες ύστερα από θαλάσσιο ατύχημα και, για το λόγο αυτό, προβλέπει τη συνέχιση ή τη δημιουργία ειδικευμένων ανεξάρτητων οργανισμών και παρέχει σε όσους αναλαμβάνουν τις τεχνικές έρευνες εξουσίες έναντι τρίτων. Στόχος της πρότασης της Επιτροπής είναι να θεσμοθετηθούν οι τεχνικές έρευνες ύστερα από θαλάσσιο ατύχημα. Συνεπώς, τα κράτη-μέλη πρέπει να διατηρήσουν ή, όπου χρειάζεται, να δημιουργήσουν ειδικευμένους, ανεξάρτητους οργανισμούς και να παρέχουν στους τεχνικούς ερευνητές ερευνητικές εξουσίες έναντι τρίτων.

Εξάλλου, στόχος της πρότασης είναι να ευθαρρύνει τη συνεργασία ανάμεσα στα κράτη-μέλη και ανάμεσα στα κράτη-μέλη και τις τρίτες χώρες.

6. Ένας κανονισμός για την ευθύνη και την αποζημίωση των βλαβών στους επιβάτες σε περίπτωση του θαλάσσιου ατυχήματος

Στόχος της πρότασης είναι να ενσωματώσει στο κοινοτικό δίκαιο τις διατάξεις της σύμβασης των Αθηνών (2002), οι οποίες εφαρμόζονται μόνο στα διεθνή ταξίδια και να τις επεκτείνει στην εσωτερική θαλάσσια ναυσιπλοΐα και στην εσωτερική ναυσιπλοΐα. Έτσι, στο επίπεδο της Ένωσης, όλοι οι επιβάτες των πλοίων θα καλύπτονται από το ίδιο καθεστώς προστασίας σε περίπτωση ατυχήματος: εκσυγχρονισμένοι κανόνες για την ευθύνη του μεταφορέα, σύστημα υποχρεωτικής ασφάλισης και ικανοποιητικά ανώτατα όρια αποζημίωσης. Οι ίδιοι κανόνες προστασίας θα εφαρμόζονται επίσης σε όλους τους επιβάτες που έχουν αγοράσει το εισιτήριό τους στην Ευρώπη, ακόμη και αν ταξιδεύουν εκτός των κοινοτικών υδάτων και ακόμη και αν επιβαίνουν επί πλοίου σημαίας τρίτης χώρας.

Ας σημειωθεί ότι η Επιτροπή πρότείνει η Κοινότητα και τα κράτη-μέλη αυτής να γίνουν συμβαλλόμενα μέρη σε αυτήν τη σύμβαση.

7. Μια οδηγία για την εξωσυμβατική ευθύνη των πλοιοκτητών

Η Επιτροπή προτίθεται να εργαστεί προκειμένου οι πλοιοκτήτες να αναλάβουν περισσότερες ευθύνες, κάτι που επιχειρεί να επιτύχει με δύο τρόπους:

- Κατ' αρχάς, θα συνεχίσει να υπεραμινύεται του εκσυγχρονισμού των υφιστάμενων διεθνών συμβάσεων, όπως η σύμβαση του 1992 για την αστική ευθύνη σε περίπτωση βλαβών οφειλομένων στη ρύπανση από υδρογονάνθρακες (σύστημα CLC-FIPOL).
- Κατόπιν, στο πλαίσιο αυτού του πακέτου, θα αναγγείλει την πρόθεσή της να εργαστεί για την αναθεώρηση του διεθνούς δικαίου προκειμένου «να καταργηθούν τα ανώτατα όρια στην αστική ευθύνη» σε διεθνές επίπεδο (ΔΝΟ), στις περιπτώσεις οι οποίες δεν καλύπτονται από συμβάσεις, όπως η προαναφερθείσα σύμβαση CLC. Στόχος είναι να απολέσουν οι πλοιοκτήτες το παραδοσιακό δικαίωμά τους να περιορίζεται η ευθύνη τους στην περίπτωση σοβαρής αμέλειας.

Εξάλλου, με αυτήν την πρόταση, η Επιτροπή προτείνει την υποχρεωτική ασφάλιση για τους πλοιοκτήτες ή άλλη οικονομική εγγύηση, όπως εγγύηση τραπεζής ή άλλου χρηματοπιστωτικού ιδρύματος, για την κάλυψη της ευθύνης τους σε περίπτωση βλάβης σε τρίτους με βάση τους ισχύοντες κανόνες. Η οικονομική εγγύηση πρέπει να είναι αρκετά υψηλή για να είναι δυνατή η ικανοποιητική αποζημίωση των θυμάτων σε κάθε περίπτωση. Η υποχρεωτική οικονομική εγγύηση καλύπτει, επίσης, τα έξοδα επαναπατρισμού των ναυτικών σε περίπτωση εγκατάλειψης.



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

ARGO ADVERTISING

**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



Ο νέος πρόεδρος της Intercargo είναι γνώστης των θεμάτων της ναυτιλίας. Ανέλαβε αξιωματικά το δύσκολο αξίωμα της ηγεσίας της διεθνούς ενώσεως, σε μια εποχή πρωτοφανών πολιτικών και νομοθετικών εξελίξεων που αφορούν το σύνολο της ναυτικής οικογένειας.

Ο κ. Νίκος Παππαδάκης συνομιλεί μαζί μας και παραθέτει τις απόψεις του για θέματα που ήδη τον απασχολούν και επιδιώκει να διευθετήσει ως ρυθμιστικός πλέον παράγοντας του διεθνούς ναυτιλιακού στίβου.

Διαφάνεια στις προθέσεις και επιδιώξεις μας

Αναλαμβάνετε την προεδρία της Intercargo σε μια εξαιρετικά κρίσιμη περίοδο. Ποιες ήταν οι παράμετροι που σας οδήγησαν σε αυτή την απόφαση;

Η αλήθεια είναι ότι ήταν μεγάλη τιμή η πρόταση των συνεργατών μου να αναλάβω την προεδρία της Intercargo. Αγαπώ τη ναυτιλιακή βιομηχανία και, όπως δήλωσα και στην ομιλία μου στο πρόσφατο συνέδριο της Intercargo στην Αθήνα, η ναυτιλία είναι η ζωή μου. Δεν γνωρίζω όλα τα θέματά της, αλλά γνωρίζω ότι πρέπει όλοι μας να βάλουμε ένα λιθαράκι για την επόμενη μέρα, για τις επόμενες γενιές που θα ακολουθήσουν. Οι επόμενες γενιές πρέπει να είναι ο στόχος μας και η διαρκής προοπτική μας. Χρειάζεται εγρήγορση και συμμετοχή όλων σε αυτή την προσπάθεια. Πάνω από όλα χρειάζεται ενθουσιασμός. Είχα την τιμή να είμαι μέλος της ΕΕΕ, την εποχή που ο αείμνηστος Αντώνης Χανδρής ίδρυσε την Intercargo. Το όραμά του οφείλω να σεβαστώ και να ακολουθήσω. Ήμουν εκεί στις πρώτες του σκέψεις, στις πρώτες του προσπάθειες και πρωτοβουλίες. Είναι τιμή για μένα, λοιπόν, να αναλαμβάνω τα ηνία σε μια ένωση όπου οι προκάτοχοί μου ανέλαβαν επιτυχώς εξαιρετικά σύνθετες πρωτοβουλίες.

Είστε ο μόνος Έλληνας που προεδρεύει σήμερα μιας κορυφαίας και σημαντικής ναυτιλιακής ένωσης. Ποιες κινήσεις θα πρέπει να επικουρήσετε προκειμένου να συνεργασθεί η Άπω ανατολή με τη Δύση προς το συμφέρον όλων;

Στο παρελθόν υπήρξαν πολλοί Έλληνες σε ηγετικές θέσεις σε διεθνείς οργανισμούς και ενώσεις της ναυτιλίας. Ας αναλογιστούμε όμως ότι στη βιομηχανία μεταφοράς ξηρού φορτίου σήμερα η Άπω Ανατολή ελέγχει το 47% των bulk carriers, ενώ η Ευρώπη και η Αμερική μόλις το 45%. Όπως καταλαβαίνετε υπάρχει σταδιακή μετατόπιση του παγκόσμιου ενδιαφέροντος προς την Ασία.

Σήμερα είναι απαραίτητη η σύμπραξη και η συνδιαλλαγή μεταξύ Ανατολής και Δύσης, Ασίας και Ευρώπης. Οι διεθνείς και περιφερειακοί κανονισμοί που έχουν ήδη δρομολογηθεί και οι νέοι που ήδη προτείνονται είναι εξαιρετικά πολύπλοκοι και απαιτούν τη συστηματική ανταλλαγή απόψεων και προτάσεων όλων των φορέων της ναυτιλίας από όλες τις γεωγραφικές γωνίες του πλανήτη. Σε αυτό το πλαίσιο διεξήχθησαν οι τριμερείς συσκέψεις IACS - Intercargo Intertank/ICS-BIMCO και των ναυπηγείων των Κίνας, Κορέας και Ιαπωνίας σχετικά με τα goal based standards. Οι εποχές έχουν αλλάξει και ο διάλογος με σκοπό τη συνεργασία επιβάλλεται από όλα τα ενδιαφερόμενα μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας.



Ο τ. πρόεδρος της Intercargo κ. Tsao
με τον κ. Παπαδάκη

«Η στρατηγική της διαφάνειας είναι πάντα έκφανση πρωτοπόρας αντίληψης. Εξωστρέφεια, εγρήγορση και διαλλακτικότητα. Αυτό υποστηρίζουμε και αυτό τηρούμε»

Ο τ. πρόεδρος της Intercargo κ. Tsao μίλησε για «διαφάνεια» στη ναυτιλία. Τι συμβολίζει αυτή η έννοια για εσάς και για ποιο λόγο χρησιμοποιείται τόσο πολύ;

Την αντιλαμβάνομαι ως διαφάνεια στις προθέσεις μας, όχι μόνο στις πράξεις και τις ενέργειές μας. Διαφάνεια στη στρατηγική μας και στις επιδιώξεις μας. Η στρατηγική της διαφάνειας είναι πάντα έκφανση πρωτοπόρας αντίληψης. Εξωστρέφεια, εγρήγορση και διαλλακτικότητα. Αυτό υποστηρίζουμε και αυτό τηρούμε.

Για ποιο λόγο οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν επιθυμούν έντονα την ενασχόλησή τους με τις ενώσεις;

Δεν είμαι σε θέση να ξέρω το λόγο. Ένας φίλος και συνάδερφος, πάντως, μου έστειλε πρόσφατα μια ευχετήρια κάρτα όπου έγραφε: «Λίγοι γνωρίζουν πόση προσπάθεια χρειάζεται». Ίσως αυτός είναι ο λόγος. Στις ενώσεις υπάρχουν πολλά μέλη, αλλά δυστυχώς, όπως παντού, λίγα είναι τα μέλη που έχουν πρωτοβουλίες, τις κινούν και τις συνεχίζουν μέχρι την ολοκλήρωσή τους. Αυτή είναι η πρόκληση και η μεγάλη δυσκολία.

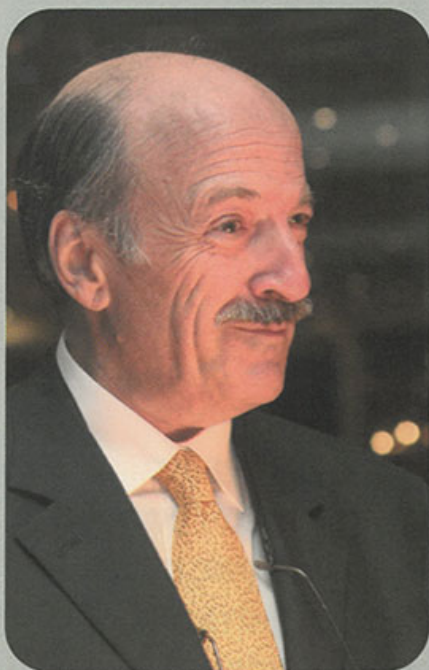
Ποια θα ήταν η παραίνεσή σας προς έναν πλοιοκτήτη που δεν είναι μέλος των ενώσεων της ναυτιλίας;

Θα έλεγα ότι τα ναύλα είναι τόσο υψηλά που δεν δικαιολογείται να μην υπάρχει μια δυνατή συλλογική φωνή στο διεθνές νομοθετικό περιβάλλον. Οι συνεισφορές των εταιρειών προς τις ενώσεις είναι πραγματικά μια απαραίτητη προϋπόθεση για την προσπάθεια που γίνεται σε αυτούς τους ιδιότροπους καιρούς. Οφείλουμε να αναλογιστούμε την επόμενη μέρα. Οφείλουμε να σκεφτούμε ότι σήμερα όλα φαίνονται αισιόδοξα, τι θα γίνει όμως αύριο; Τα ναύλα δεν θα είναι πάντα υψηλά και οι πολιτικές και νομοθετικές πρωτοβουλίες θα έχουν πιθανώς επιβαρύνει εξαιρετικά τη θέση αλλά, κυρίως, και το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα πολλών εταιρειών και πλοίων. Η ναυτιλία κινείται σε ένα πολυσύνθετο περιβάλλον. Παλαιότερα ο πλοιοκτήτης είχε το περιθώριο επιλογών και κινήσεων σε ένα ελεύθερο νομοθετικό περιβάλλον, τώρα πλήττεται από τη διεθνή και περιφερειακή πολυνομία. Ας σταματήσουμε να είμαστε «rehnywise and round foolish». Το κόστος συμμετοχής στις ενώσεις είναι πραγματικά εξαιρετικά μικρό σε σχέση με τη μακροπρόθεσμη προσπάθεια.

Πώς αντιλαμβάνεστε τις κινήσεις του πρωθυπουργού σχετικά με τις επενδύσεις των πλοιοκτητών στην Ελλάδα; Πώς αντιδράτε στις πρωτοβουλίες της κυβέρνησης για τη ναυτιλία;



Ο υπουργός Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής
Αρ. Παυλίδης με τον κ. και την κα Παπαδάκη



«Η Ευρώπη μπορεί να υλοποιήσει πολλά προγράμματα για τα απομονωμένα ακριτικά νησιά. Μεταφορές, τηλεπικοινωνίες και υψηλή τεχνολογία πρέπει να είναι η αιχμή του δόρατος για την ευρωπαϊκή περιφερειακή πολιτική»

Οι κ. Τζώννος, γ.γ. YEN, Αρ. Παυλίδης υπουργός Αιγαίου, Ν. Παπαδόκης πρόεδρος Intercargo, Ugo Salerno, πρόεδρος RINA



Οι φωτογραφίες είναι από τη δεξίωση της Intercargo σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας

Ο πρωθυπουργός έχει καλές προθέσεις. Με κάνει όμως επιφυλακτικό το γεγονός ότι δεν δαμάζεται έως τώρα η ελληνική γραφειοκρατία. Η ναυτιλία κινείται σε διεθνή οικονομικά περιβάλλοντα και έχει δυνατότητες εξερεύνησης και ανάπτυξης σε διεθνείς αγορές, με εξαιρετικά μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης και διείσδυσης. Ο πρωθυπουργός και οι αρμόδιοι υπουργοί πρέπει να αντιληφθούν ότι πρέπει άμεσα να βελτιωθούν ορισμένες συνθήκες της καθημερινότητας μιας ελληνικής επιχείρησης, που στέκονται εμπόδια στην ανάπτυξή τους. Ας μελετήσουν τις κινήσεις και άλλων κρατών στη Δυτική Ευρώπη. Οι επενδύσεις, όμως, χρειάζονται και την κυβερνητική παραίνεση για τη ναυτιλία μας. Ας επαναπροσδιορίσει, λοιπόν, εξ αρχής ο πρωθυπουργός τις κυβερνητικές πρωτοβουλίες για την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας μας. Ας αναλογιστεί, για παράδειγμα, τις πρωτοβουλίες της ολλανδικής κυβέρνησης. Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να αναφερθώ και στο θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης. Η κυβέρνηση οφείλει να στρέψει το ενδιαφέρον της προς αυτό το θέμα. Η διδακτέα ύλη είναι σε ορισμένες περιπτώσεις πεπαλαιωμένη και οι εγκαταστάσεις χρήζουν πολλών βελτιώσεων. Ο νέος Έλληνας ναυτικός χρειάζεται σήμερα συστηματική και αξιόλογη εκπαίδευση και μετεκπαίδευση.

Θεωρείτε ότι η Ε.Ε. έχει ανατρέψει την ήρεμη και ελεύθερη πορεία της διεθνούς ναυτιλίας;

Η διεθνής ναυτιλία δεν περιορίζεται, δεν μπορεί να έχει όρια και σύνορα. Η Ευρώπη σήμερα είναι ένα γραφειοκρατικό συνονθύλευμα. Οι πολιτικές πρωτοβουλίες στην Ε.Ε. ενίοτε ξεκινούν και προτείνονται από πολιτικούς αδιάφορους προς τη ναυτιλία και προσαρμόζονται σε νόμους από νομομαθείς, που είναι επίσης άσχετοι με τη ναυτιλία. Σε αυτό το σημείο οφείλουμε να αναλάβουμε επιπλέον πρωτοβουλίες και προσπάθειες για την ενημέρωση και τη διαρκή επιμόρφωση των νομοθετών της Ε.Ε.

Κατάγεστε από την Κάσο. Ποιες είναι οι σκέψεις σας για την ευρωπαϊκή περιφερειακή πολιτική και ποιες οι επισημάνσεις σας για το μέλλον της;

Η Ευρώπη μπορεί να υλοποιήσει πολλά προγράμματα για τα απομονωμένα ακριτικά νησιά. Δεν αρκούν μόνο τα πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια σχολεία για την «επιβίωση» των νησιών αυτών. Μεταφορές, τηλεπικοινωνίες και υψηλή τεχνολογία πρέπει να είναι η αιχμή του δόρατος για την ευρωπαϊκή περιφερειακή πολιτική. Χωρίς αυτά τα τρία αλληλένδετα στοιχεία η ανάπτυξη των νησιών, στην εποχή των υψηλών ταχυτήτων, είναι καταδικασμένη. Η νέα γενιά, μετά το σχολείο, οφείλει να έχει πρόσβαση σε αυτά τα δεδομένα: στην υψηλή τεχνολογία, τις ταχείες - τακτικές μεταφορές και στις απρόσκοπτες τηλεπικοινωνίες. Ένας νέος άνθρωπος δεν μπορεί να αισθάνεται αποκομμένος από τη διεθνή πραγματικότητα και απομονωμένος από τα σύγχρονα δεδομένα. Θα φύγει, θα αναζητήσει αλλού την τύχη του.



SP/04/04/00

HEMPASIL 77100 silicone-based fouling release

The fast track for surface coating

HEMPASIL 77100 is a breakthrough in silicone-based fouling release systems, designed for high-speed vessels that operate at over 25 knots.

HEMPASIL 77100 weighs only half as much as traditional antifouling – and is copper-free, making it ideal for use with aluminium hulls.

A HEMPASIL 77100 solution opens up a new dimension in fouling release coatings. The HEMPASIL “non-stick” surface is smooth and flexible, featuring exceptionally low surface tension that reduces drag and helps cut down on fuel costs.

HEMPASIL is a biocide-free, environmentally sound approach to fouling control – its effect stems from the water-repellent physical properties of the surface, instead of any chemical effects on the surroundings. It's hard for fouling organisms to adhere to a HEMPASIL-treated “non-stick” surface, and they get scoured off by the vessel's own motion.

Go for the high-speed “non-stick” solution – HEMPASIL 77100. The fast track for surface coating.

Comprehensive information about
Hempel products and services is
always available at www.hempel.gr

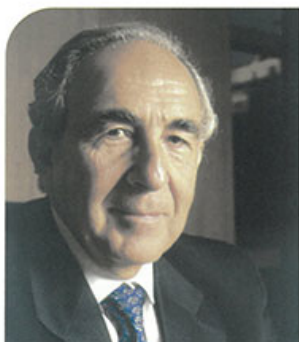


HEMPEL

Tel: +30 210 41 43 400 • www.hempel.gr • sales@gr.hempel.com

Οι αυξήσεις των ασφαλίσεων στα P&I Clubs

Του Σπύρου Πολέμη,
Προέδρου North of England P&I Club



Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί σημαντική αύξηση των ασφαλίσεων των P&I Clubs, η οποία είναι σχεδόν στα ίδια επίπεδα κάθε χρόνο. Αυτό σημαίνει, βεβαίως, ότι οι ετήσιες αυτές αυξήσεις πάνω στα ήδη αυξημένα επίπεδα έχουν ανεβάσει πολύ το κόστος ασφαλίσεως προς τρίτους.

Αυτό είναι ένα πολύ ανησυχητικό φαινόμενο, τα Clubs το αναγνωρίζουν και έχουν εντείνει τις προσπάθειές τους για να περιορίσουν σε κάποιο βαθμό τα claims. Δυστυχώς, όμως, οι προσπάθειες αυτές είναι όχι μόνο επίπονες και δύσκολες αλλά και, λόγω πολλών και διαφόρων περιστάσεων, προσκρούουν σε πολιτικές εντυπώσεων, εχθρότητας και σε κλίμα ποινικοποίησης απλών ατυχημάτων.

Όπως είναι γνωστό, η Ευρωπαϊκή Ένωση ψήφισε την ποινικοποίηση των ναυτικών αλλά και όλων των ναυτιλιακών παραγόντων και αυτό αυξάνει τους κινδύνους, αλλά αυξάνει και το κόστος ασφαλίσεως.

Τα Clubs έχουν δημιουργήσει μια επιτροπή στενότερης συνεργασίας μεταξύ των για την καταπολέμηση των claims, αλλά καταλαβαίνει κανείς πόσο δύσκολο και σε ορισμένες περιπτώσεις αδύνατο είναι, όταν έχεις να κάνεις με κράτη και μια πολιτική προστασίας των δικών τους οργάνων ή εταιρειών, ή και απλώς πολιτική αδιαφορίας για τις πράξεις ορισμένων υπό τη δικαιοδοσία τους.

Αυτή η τάση έχει ενταθεί σε ορισμένες περιοχές του κόσμου και το μόνο πιθανό αντίδοτο είναι η αύξηση των ασφαλίσεων για όποιο πλοίο καταπλέει προς εκείνα τα μέρη. Και αυτό το μέτρο, όμως, είναι δύσκολο να εφαρμοστεί.

Επίσης, εκ των ανωτέρω θα καταλάβει κάποιος ότι οι αυξήσεις των ασφαλίσεων οφείλονται καθαρά εις την αύξηση του κόστους των claims. Το κόστος βεβαίως συμπεριλαμβάνει και την τυχόν απαραίτητη αύξηση των αποθεμάτων του κάθε Club. Η εκάστοτε αύξηση των αποθεματικών εξαρτάται από το πόσο τα αποθεματικά έχουν μειωθεί λόγω των αναγκών των προηγούμενων ετών, αλλά και διότι υπάρχει μια νέα κίνηση των ιθυνόντων να αυξήσουν το αποθεματικό του κάθε Club ανάλογα με το μέγεθός του.

Οι αυξήσεις των εισφορών, οι οποίες προέρχονται από τους ως άνω υπολογισμούς, είναι ευνόητο πως είναι αναγκαίες, για να μπορέσουν τα Clubs να συνεχίσουν να υπάρχουν και να αντεπεξέρχονται στις απαιτήσεις της ναυτιλίας.

Εάν κάποιος εξετάσει βαθύτερα το γιατί γίνονται οι αυξήσεις, τότε πρέπει να δούμε σε ποιες αιτίες οφείλονται.

Οι λόγοι είναι πολλοί και πολύπλοκοι, αλλά θα μπορούσαν να συνοψισθούν στους εξής:

- Υπάρχει αύξηση στα ετήσια ton-miles, το οποίο σημαίνει ότι κυκλοφορούν περισσότερα πλοία λόγω της αυξήσεως του εμπορίου και του αριθμού των πλοίων. Αυτό σημαίνει περισσότερες επισκέψεις σε λιμάνια και περισσότερες φορτοεκφορτώσεις. Επίσης, εν συνεχεία, σημαίνει αυξημένες περιπτώσεις για claims είτε λόγω ζημίας του φορτίου είτε λόγω ατυχημάτων στα λιμάνια.
- Υπάρχει μια γενική ποσοτική αύξηση των απαιτήσεων, διότι υπάρχει



αυξημένη διάθεση να απαιτούνται μεγαλύτερα ποσά από τους θιγέντες γενικά ανά τον κόσμο. Αυτό οφείλεται στην έκπτωση της ηθικής των συναλλαγών, διότι πολλοί οι οποίοι έχουν εισέλθει στο επάγγελμα τα τελευταία 20 με 30 χρόνια, δεν έχουν την ίδια νοοτροπία και την ίδια ηθική τάξη η οποία κάποτε υπήρχε. Βλέπουν το βαπόρι σαν τράπεζα, σαν χρυσωρυχείο, και προσπαθούν να αποκομίσουν ό,τι μπορούν.

- Υπάρχουν πολλά κράτη και πολλές περιοχές στον κόσμο όπου δημιουργούνται συστηματικά απαιτήσεις χωρίς στην ουσία να υπάρχει λόγος, μόνο και μόνο για να αποκομίσουν χρήματα. Αυτό είναι ένα πολύ μεγάλο πρόβλημα, το οποίο λίγοι το γνωρίζουν, και είναι ένα πρόβλημα που έχει γίνει αρκετά πιο σοβαρό και οξύ όσο περνούν τα χρόνια, διότι αυτοί οι οποίοι καταφεύγουν σε αυτές τις πράξεις γίνονται ολοένα και πιο θρασεείς.
- Το κόστος καταπολεμήσεως των απαιτήσεων έχει ανέλθει σε τέτοιο μεγάλο βαθμό, που τα P&I Clubs είναι αναγκασμένα να συμβιβάζονται καθημερινά προκειμένου να κλείσουν μια υπόθεση, ώστε να μη συνεχίζει να ανεβαίνει το κόστος με την πάροδο του χρόνου. Αυτό είναι κάτι το οποίο πολλοί το εκμεταλλεύονται, καθώς είναι γνωστό πως, εάν υπάρχει η διάθεση από τα Clubs να συμβιβαστούν, ιδιαίτερα στα μικρά ποσά, και να μην οδηγούνται στα δικαστήρια, τότε αυτό δημιουργεί την έξη σε πολλούς να δημιουργούν και απαιτήσεις εκ του μη όντος.
- Υπάρχει ένα σχετικά νέο φαινόμενο εχθρότητας προς τα πλοία και γενικά προς τους ναυτιλιακούς παράγοντες και έτσι γίνονται αυθαίρετες πράξεις προς αυτά και προς τους ναυτικούς, οι οποίες πράξεις ανεβάζουν το κόστος της ασφάλισως.
- Τέλος, η τρομοκρατία και οι συνέπειές της έχουν επιφέρει μεγάλη άνοδο των ασφαλιστρών λόγω της ανάγκης των αντασφαλιστών να αυξήσουν και εκείνοι με τη σειρά τους τα δικά τους έσοδα. Την ίδια στιγμή, δε, αρνούνται να ασφαλίσουν ορισμένους κινδύνους, που αναγκαστικά περνάνε στις ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες πρέπει να βρουν ασφάλιση από αλλού.

Πολλοί λίγοι ιθύνοντες και πολύ λίγα κράτη έχουν σωστή επίγνωση όλων αυτών των προβλημάτων και κακώς πιστεύουν ότι τα P&I Clubs είναι ένα απύθμενο πηγάδι και ότι μπορούν να πληρώνουν εσαεί ό,τι ποσά τους ζητηθούν. Έχουμε φτάσει σε μια περίοδο πολύ επικίνδυνη για τα P&I Clubs, όπου κάποιο μεγάλο ατύχημα, ειδικά τώρα λόγω των τρομοκρατικών ενεργειών, θα μπορούσε να δημιουργήσει μια απαίτηση πολλών δισεκατομμυ-

ρίων δολαρίων, η οποία θα έθετε σε κίνδυνο ακόμη και την ύπαρξη αυτών καθ' εαυτών των Clubs. Ατυχήματα σε πλοία από τρομοκράτες θα πρέπει να πληρώνονται από τα ίδια τα κράτη, διότι είναι τα μόνα που έχουν την οικονομική ικανότητα να το κάνουν, και όχι από τα P&I Clubs.

Τα P&I Clubs, να μην ξεχνάμε, βασίζονται σε πολύ μεγάλο βαθμό σε αντασφαλίσεις, και όπως είδαμε μετά την 11η Σεπτεμβρίου 2001 όλες οι ασφάλειες στον κόσμο, είτε αφορούσαν τη ναυτιλία είτε αυτοκίνητα είτε ακίνητα, ανέβηκαν κατά πολύ. Η αύξηση ήταν αναπόφευκτη εφόσον αυξήθηκε η αντασφάλεια, η οποία παρέχεται από ανθρώπους σαν εμάς, δηλαδή που ούτε και εκείνοι έχουν απύθμενες τσέπες. Εάν αυτό δεν γίνει απόλυτα αντιληπτό από τα κράτη γενικώς αλλά και από τους καταναλωτές, τα P&I Clubs δεν θα μπορέσουν να συνεχίσουν να παρέχουν κάλυψη ασφαλίσεως σε τέτοια μεγάλα επίπεδα. Τα ασφάλιστρα, δε, θα συνεχίσουν να αυξάνονται.

Η γοητεία της ναυτιλίας είναι ότι κανείς δεν μπορεί να προβλέψει το μέλλον

Ο κ. Χάρης Βαφειάς είναι ο νεαρότερος πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος ναυτιλιακής εταιρείας, η οποία μάλιστα πρόσφατα εισήχθη στο αμερικανικό χρηματιστήριο.

Η εταιρεία Stealthgas Inc., που δραστηριοποιείται αποκλειστικά στη μεταφορά αερίου, το πρώτο τρίμηνο του έτους εμφάνισε κέρδη ύψους 3,6 εκατομμυρίων δολαρίων και έσοδα 6,9 εκατ. δολ. Ο κ. Βαφειάς υποστηρίζει ότι η αμερικανική κεφαλαιαγορά είναι υψίστης σημασίας για τους Έλληνες επενδυτές, διότι μόνο με αντίστοιχες κινήσεις μπορεί μια εταιρεία να αντλήσει σημαντικά κεφάλαια με σχετική ευκολία.

Η ναυτιλιακή εταιρεία Stealthgas, στην οποία είστε πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος, εισήλθε πρόσφατα στην αγορά του Nasdaq. α) Πώς χειριστήκατε αυτήν την απόφαση, ποιες δυσκολίες αντιμετωπίσατε και για ποιους λόγους θεωρείτε ότι είναι σημαντικό το Χρηματιστήριο των ΗΠΑ για την ελληνική ναυτιλία; β) Ποια θα είναι τα οφέλη από την εισαγωγή της Stealthgas στο δίκτυο Nasdaq και πού σκοπεύετε να επενδύσετε τα κεφάλαια που θα εξασφαλίσετε από το Χρηματιστήριο;

γ) Με την εισαγωγή της Stealthgas στην αγορά του Nasdaq σκοπεύετε να αλλάξετε τη στρατηγική, ακόμα και τη δομή της εταιρείας; Από καιρό συζητούσαμε την ένταξη κάποιας εταιρείας του ομίλου μας στο ελληνικό Χρηματιστήριο, όταν είδαμε όμως ότι οι συζητήσεις, όσον αφορά τις ναυτιλιακές εταιρείες στο Χρηματιστήριο Αθηνών, προχωρούσαν αργά και όχι με θετικά αναμενόμενα αποτελέσματα, αποφασίσαμε να κοιτάξουμε τις κεφαλαιαγορές της Αμερικής. Η εισαγωγή στο Nasdaq ή στο NYSE είναι μεν πιο χρονοβόρα και ακριβή διαδικασία, αλλά τα κεφάλαια που μπορεί να αντλήσει μια εταιρεία με σοβαρή διοίκηση και ορατό πρόγραμμα επενδύσεων είναι πολλές φορές πιο πολλά απ' ό,τι προσφέρει το Χρηματιστήριο της χώρας μας. Η κεφαλαιαγορά της Αμερικής είναι μεγίστης σημασίας για τους Έλληνες επενδυτές, διότι, ειδικά τώρα, που υπάρχει ανανέωση του ελληνόκτητου στόλου, υπάρχει



μεγάλη ανάγκη για κεφάλαια και οι τιμές όλων των τύπων πλοίων έχουν τουλάχιστον διπλασιαστεί από τα επίπεδα του 2002 και μόνον εκεί μπορεί μια εταιρεία να αντλήσει μεγάλα νούμερα με σχετική ευκολία.

Τα οφέλη είναι πολλά, καθώς, όπως μειώνει τον τραπεζικό δανεισμό της εταιρείας αποπληρώνοντας μερικά ή όλα τα δάνεια, ο τραπεζικός δανεισμός γίνεται πιο ανταγωνιστικός και φτηνός. Επίσης, ως εισηγμένη εταιρεία μπορείς να αγοράσεις πλοία δίνοντας μετοχές αντί για χρήματα και αν έχεις κάποιο πρότζεκτ μεγάλο, το οποίο απαιτεί μεγάλα κεφάλαια, μπορείς να επιστρέψεις στους μετόχους σου και να πουλήσεις και άλλες μετοχές κ.ά.

Τα κεφάλαια που εμείς αντλήσαμε, περίπου \$120 εκατομμύρια, έχουν ήδη χρησιμοποιηθεί για την αγορά 10 LPG πλοίων, εκ των οποίων τα 9 από τον Όμιλο Βαφειά και ένα από άλλους πωλητές.

Η StealthGas αυτήν τη στιγμή ελέγχει 21 LPG, όλα χτισμένα την περίοδο 1990-2001 και εκτός από δύο είναι όλα ναυλωμένα σε πετρελαιοειδή εταιρείες από 6 μήνες μέχρι 4 χρόνια. Πριν από την εισαγωγή μας είχαμε αλλάξει τη δομή αυτής της εταιρείας και είχαμε χαράξει τη στρατηγική μας, η οποία και παραμένει. Προσωπικά είμαι πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου και CEO, ο κ. Andrew Simmons είναι ο CFO και έχουμε τρία ανεξάρτητα μέλη του συμβουλίου, τον κ. Michael Jolliffe που είναι ο chairman (παράλληλα είναι και deputy chairman στην TEN), τον κ. Θανάση Μαρτί-

νο (Eastern Mediterranean) και την κ. Μιράντα Ξαφά (διευθύντρια του παγκόσμιου οργανισμού IMF). Η στρατηγική μας είναι:

- Να διατηρήσουμε την πρώτη θέση στον τομέα των μικρών πλοίων LPG και να αυξήσουμε το στόλο μας στα 28 μοντέρνα πλοία.
- Να κρατήσουμε τον τραπεζικό δανεισμό σε χαμηλά επίπεδα.
- Να μοιράσουμε το 2006 σημαντικά μερίσματα στους μετόχους μας.
- Και από το 2007 και μετά να επενδύσουμε σε άλλα μεγέθη πλοίων LPG, εφόσον έχουν υποχωρήσει οι τιμές.

Σύμφωνα με τους εξειδικευμένους ναυπηγικούς οίκους, τα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου έχουν μικρή διάρκεια ζωής και εξαιρετικά μεγάλο κόστος συντήρησης και επίβλεψης.

α) Μια παραδοσιακή, ναυτιλιακή εταιρεία που εξειδικεύεται σε μεταφορά και άλλων φορτίων ποιες παραμέτρους πρέπει να λάβει υπόψη για να ανταποκριθεί επαρκώς στις ιδιαίτερες απαιτήσεις πλοίων τύπου LPG;

β) Η ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία είναι σήμερα σε θέση να ανταποκριθεί στις ανάγκες του συγκεκριμένου στόλου;

Κατ' αρχάς, δεν συμφωνώ με την παρατήρησή σας ότι τα πλοία μεταφο-



ράς φυσικού αερίου έχουν μικρή διάρκεια ζωής και εξαιρετικά μεγάλο κόστος συντήρησης και επίβλεψης. Αντίθετα, θα έλεγα ότι τα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου ή υγραερίου έχουν μεγαλύτερη διάρκεια ζωής από τα φορτηγά πλοία ή τα δεξαμενόπλοια (περίπου 30-35 έτη!). Επίσης, η συντήρησή τους είναι πιο ανώδυνη, διότι τα φορτία δεν προκαλούν ζημιές στα τάνκια και επειδή δεν υπάρχει οξυγόνο μέσα σε αυτά δεν δημιουργείται οξείδωση, άρα έχουν λιγότερη συντήρηση.

Είναι δύσκολο για μια παραδοσιακή εταιρεία να μεταφέρει με συνέπεια και ασφάλεια φυσικά αέρια, διότι τα πλοία αυτά είναι πολύ εξειδικευμένα (μερικά αέρια πρέπει να ψυχθούν σε θερμοκρασίες κάτω από 100 βαθμούς Κελσίου), οπότε το πλήρωμα πρέπει να είναι πολύ έμπειρο, τα πλοία και τα μηχανήματά τους πρέπει να είναι άριστα συντηρημένα, γιατί αλλιώς υπάρχει κίνδυνος έκρηξης ή διαρροής τοξικών αερίων με πολύ επώδυνες συνέπειες.

Η ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, δυστυχώς, δεν μπορεί να μας εξυπηρετήσει επαρκώς, διότι μόνο τρεις, περίπου, ελληνικές εταιρείες δραστηριοποιούνται στα LPG και άρα, δεν υπάρχει εδώ η κατάλληλη τεχνογνωσία και εμπειρία.

Πρόσφατα, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας είχε υιοθετήσει ορισμένες πρωτοβουλίες με σκοπό την εξειδίκευση πλοιάρχων και μηχανικών, προκειμένου να ανταποκριθούν στις ανάγκες πλοίων μεταφοράς φυσικού αερίου.

Θεωρείτε ότι ο υπουργός πρέπει να εκδηλώσει επιπλέον πρωτοβουλίες για την επάνδρωση του συγκεκριμένου στόλου;

Θα χρειαστεί πολλή δουλειά από το υπουργείο, αλλά και γενικότερα, για να δούμε Έλληνες καπετάνιους και αξιωματικούς σε μεγάλα LPG ή LNG πλοία. Χρειάζεται όχι μόνο η θεωρητική εκπαίδευση, αλλά η εμπειρία, που δεν θα είναι εύκολο να αποκτηθεί από τους ναυτικούς μας. Οι «καλοί» ξένοι καπετάνιοι για LNG πλοίο πληρώνονται έως και 30.000 ευρώ το μήνα! Η επάνδρωση αυτού του στόλου από Έλληνες ναυτικούς είναι μια πολύ δύσκολη και χρονοβόρα άσκηση και εύχομαι στον υπουργό και στο επιτελείο του «καλή τύχη».

Κυρίως τι εθνικότητας είναι τα πληρώματα που εργάζονται στα πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου; Ποια είναι η συγκεκριμένη εξειδίκευση που τους παρέχει το κράτος καταγωγής τους και, κατά την άποψή σας, τι θα έπρεπε να συμπεριλαμβάνουν οι ελληνικές Σχολές Ε.Ν.;

Τα LPG πλοία μας που κινούνται στη Μεσόγειο ή στον Ατλαντικό έχουν συνήθως Λεττονούς ή συνδυασμό Λεττονών με Φιλιππινέζους ενώ τα πλοία που δραστηριοποιούνται στη Μέση ή Άπω Ανατολή εξ ολοκλήρου το πλήρωμα αποτελείται από Φιλιππινέζους.

Βέβαια, τα φορτηγά και τα δεξαμενόπλοια του ομίλου μας είναι επανδρωμένα με Έλληνες αξιωματικούς και Φιλιππινέζους για κατώτερο πλήρωμα.

Οι Λεττονοί όπως και οι Φιλιππινέζοι αλλά και οι Ινδοί έχουν εξασκηθεί πολύ σε όλους τους τύπους πλοίων, με ιδιαίτερη έμφαση στα LPG και LNG, οπότε έρχονται έτοιμοι σε εμάς, και πρέπει να τονίσω ότι είμαστε πολύ ικανοποιημένοι από την απόδοσή τους μέχρι τώρα.

Οι ελληνικές σχολές, όπως προανέφερα, θα πρέπει να δώσουν πολύ καλές θεωρητικές γνώσεις, αλλά και να επενδύσουν σε εξομοιωτές.

Επίσης θα πρέπει να έρθουν ξένοι πλοίαρχοι με εμπειρία σε αυτού του είδους πλοία, ώστε να διδάξουν τους ναυτικούς αυτά που μόνο από την πολύχρονη τριβή μαθαίνονται. Τέλος, θα πρέπει οι σχολές να συνάψουν συμφωνίες με εταιρείες ελληνικές ή μη, που διαχειρίζονται τέτοια πλοία, ώστε κάθε χρόνο μερικοί ναυτικοί των σχολών αυτών να ταξιδεύουν με αυτά τα βαπόρια ως εκπαιδευόμενοι για να κάνουν πράξη αυτά που ακούν και μαθαίνουν στη σχολή.

Σήμερα, τα μεγαλύτερα αποθέματα φυσικού αερίου βρίσκονται στα Εμιράτα, Κατάρ, Σαρζά και λιγότερο στο Άμπου Ντάμπι. Πόσο εύκολο είναι για έναν Έλληνα επιχειρηματία ή και πλοιοκτήτη να εισέλθει σε αυτές τις αγορές;



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


STRATOS




NAVARINO
telecom

INMARSAT FLEET SERVICES

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

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

Τα μεγαλύτερα αποθέματα αερίου είναι στη Σαουδική Αραβία, στο Κατάρ, σε άλλες χώρες της Μέσης Ανατολής, αλλά και στη Ρωσία. Δεν είναι πολύ εύκολο για έναν Έλληνα επιχειρηματία να εισέλθει σε αυτές τις αγορές, γι' αυτό οι περισσότεροι πλοιοκτήτες συνάπτουν συμμαχίες με πετρελαιοτικές εταιρείες ή με εταιρείες που είναι ήδη καιρό στην αγορά αερίου, έτσι ώστε να πάρουν το «πράσινο φως» για συνεργασία με αυτές τις χώρες.

Υπάρχουν λίγοι αλλά εξαιρετικά σημαντικοί Έλληνες πλοιοκτήτες, που διαθέτουν στόλους LPG πλοίων. Υφίσταται διάυλος επικοινωνίας μεταξύ σας; Ποιες σκέψεις και προβληματισμοί ανταλλάσσονται ανάμεσά σας;

Δύο εταιρείες με σημαντικούς στόλους LPG, εκτός από τη Stealthisgas, υπάρχουν στην Ελλάδα: η εταιρεία Dorian του κ. Χατζηπατέρα και η εταιρεία Naftomar του κ. Riad Zein (με καταγωγή από τη Συρία). Έχουμε επικοινωνία και με τις δύο, αλλά πιο στενή συνεργασία με τη Naftomar, που είναι και ο μεγαλύτερος gas trader στη Μεσόγειο.

Πρόσφατα επισκέφθηκε την Ελλάδα ο Andris Piebalgs, επίτροπος αρμόδιος για την Ενέργεια, με αφορμή την υπογραφή της συνθήκης για την προώθηση της ενεργειακής κοινότητας. Μεταξύ άλλων η συνθήκη αναφέρεται και σε εναλλακτικές μορφές ενέργειας όπως αυτή του φυσικού αερίου.

Ποιες πιστεύετε ότι είναι οι προοπτικές που, πιθανώς, να ανοίγονται σε πανευρωπαϊκό επίπεδο για έναν Έλληνα πλοιοκτήτη που εξειδικεύεται σε αυτήν την αγορά;

Για τους πλοιοκτήτες δεν αλλάζει πολύ η εικόνα, απλώς, εφόσον οι ευρωπαϊκές χώρες συνειδητοποιήσουν ότι το αέριο είναι πιο φιλικό προς το περιβάλλον και όχι απλά πιο φτηνό από το πετρέλαιο και αρχίσουν να εισαγάγουν πιο μαζικά LPG και LNG, τότε ίσως να υπάρξουν πιο πολλές ευκαιρίες για τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Πάντως, εμείς εφοδιάζουμε με LPG την Ιταλία, την Κίνα, την Ινδία, την Ιαπωνία, την Αγγλία, τη Βραζιλία, αλλά και άλλες χώρες.

Πόσο ενημερωμένοι για τα θέματα μεταφοράς φυσικού αερίου είναι οι Έλληνες διπλωμάτες - τεχνοκράτες και πολιτικοί που αντιπροσωπεύουν και διαπραγματεύονται τα συμφέροντα της ελληνικής ναυτιλίας σε διεθνείς οργανισμούς (όπως ο IMO και η Ε.Ε.) αλλά και σε περιφερειακές οργανώσεις ή ενώσεις (όπως η EMSA);

Δεν γνωρίζω σε προσωπικό επίπεδο τους αντιπροσώπους της χώρας μας σε IMO, Ε.Ε. και EMSA, αλλά δεν πιστεύω πως είναι άριστα καταρτισμένοι. Έχουμε μερικούς γνώστες του συγκεκριμένου αντικείμενου οι οποίοι εργάζονται στα ΕΛ.ΠΕ. αλλά και στη ΔΕΠΑ.

Τι θα συμβουλευάτε ένα δόκιμο ανθυποπλοίαρχο που θα ήθελε να εξειδικευτεί στο συγκεκριμένο στόλο; Ποια θεωρείτε ότι είναι η επικινδυνότητα και ποια η γοητεία ενός LPG πλοίου;

Θα του έλεγα πως είναι μια πολύ σωστή απόφαση, διότι ήδη υπάρχει τεράστια έλλειψη πληρωμάτων γι' αυτά τα πλοία και άρα, οι λίγοι που θα γνωρίζουν τα πλοία αυτά θα αμείβονται πολύ καλά. Τα πλοία δεν είναι πιο επικίνδυνα από ένα δεξαμενόπλοιο μεταφοράς αργού πετρελαίου ή χημικών, απλώς πρέπει τα τάνκια να είναι σε εξαιρετική κατάσταση, όπως και το σύστημα που ψύχει το αέριο και το μετατρέπει σε υγρό.

Πώς σκιαγραφείτε το μέλλον της ναυτιλίας και ποιοι είναι οι επιχειρηματικοί σας στόχοι τα επόμενα χρόνια;

Η γοητεία της ναυτιλίας είναι ότι κανείς δεν μπορεί να προβλέψει το μέλλον. Τόσο πολλοί παράγοντες επηρεάζουν τη δουλειά αυτή, που είναι αδύνατο όσο και να μελετήσει κανείς να βγάλει τεκμηριωμένη

άποψη για το μέλλον.

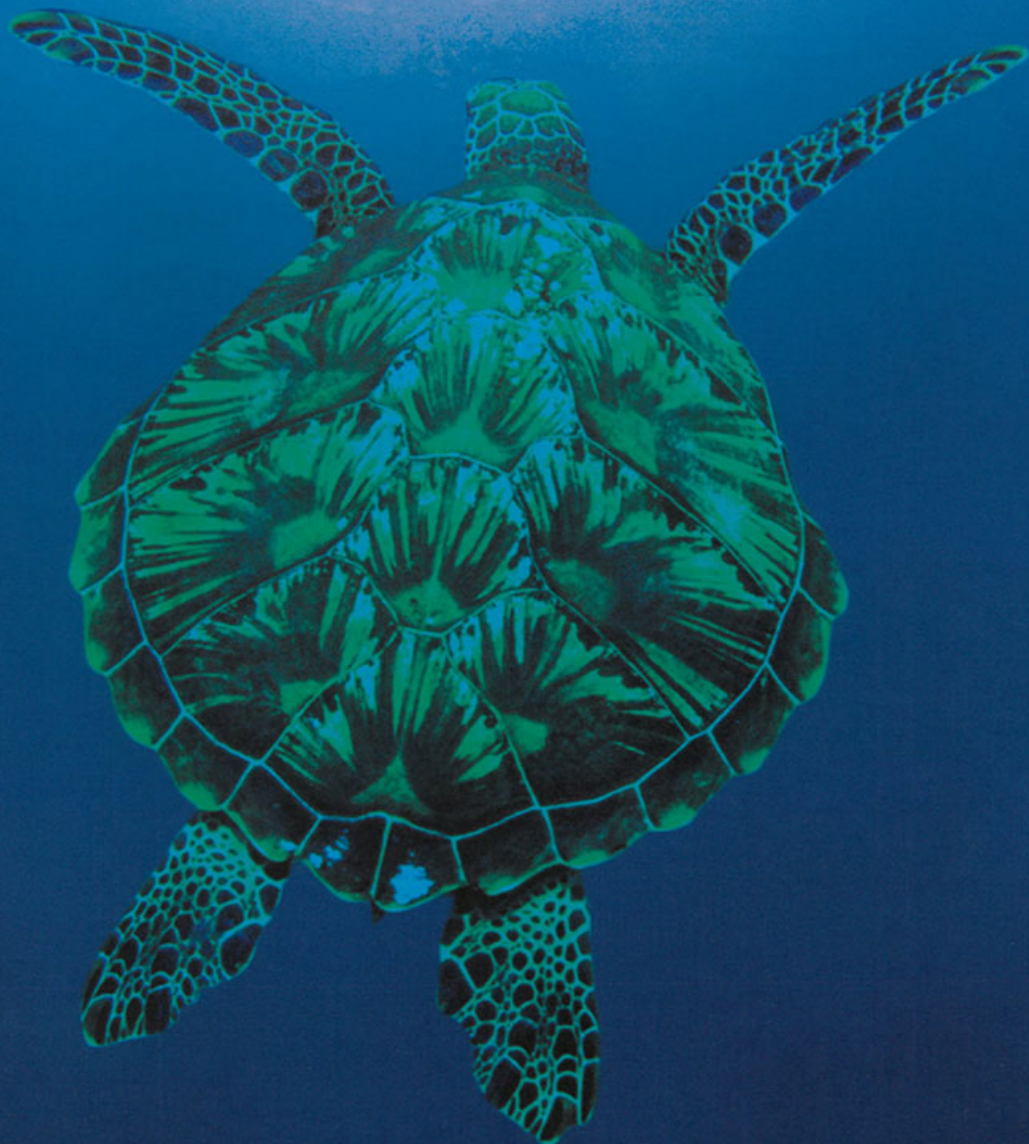
Όσον αφορά το 2006-07, είμαι απαισιόδοξος για τα φορτηγά (θα υποχωρήσουν οι ναύλοι, όχι σε επίπεδα 2001-2002 αλλά σίγουρα αρκετά χαμηλότερα από σήμερα), είμαι ουδέτερος για τα δεξαμενόπλοια (θα υποχωρήσει λίγο η ναυλαγορά λόγω των πολλών παραγγελιών), είμαι αισιόδοξος για τα LPG και πολύ αισιόδοξος για τα LNG, από το 2010 και μετά όμως.

Ο στόχος μου ως CEO της Stealthisgas είναι να πραγματοποιήσω αυτά που έχω υποσχεθεί στους μετόχους μας, που μας εμπιστεύτηκαν παρόλο που η εταιρεία αυτή έχει «ζωή» μόνο 11 μήνες σε λειτουργία και παρόλο που είμαι πολύ νέος.

Στόχος είναι να έχουμε 27-28 πλοία LPG έως το επόμενο καλοκαίρι, να έχουμε χαμηλό τραπεζικό δανεισμό και επίσης, να μοιράσω ένα σημαντικό μέρος για να ικανοποιήσω τους μετόχους που αγόρασαν αλλά και κράτησαν τις μετοχές μας.

Τώρα, ως διευθυντής του Ομίλου Βαφειά, θα ήθελα να αυξήσω το στόλο των Αφραμαξ και VLCC που ελέγχουμε (μέσω της Stealthis Maritime) όταν υποχωρήσουν οι αξίες, θα ήθελα να αυξήσω το στόλο των Πάναμαξ και Capesize φορτηγών που ελέγχουμε (μέσω της Brave Maritime), πάλι όμως όταν υποχωρήσουν σημαντικά οι αξίες, και, τέλος, να αυξήσω τις δραστηριότητες των δύο εταιρειών που ελέγχουμε μερικώς, της BBT (στην Αυστραλία), που είναι ο μεγαλύτερος προμηθευτής σιταριού στο Ιράκ, και της ESM (στην Κίνα). Τα μισά από αυτά εάν καταφέρω μέσα στα επόμενα 3 χρόνια, θα είμαι πολύ ευχαριστημένος...





Long life

Intershield® 300

Proven, high performance anticorrosive technology. Light coloured, abrasion resistant aluminium pure epoxy. Excellent long term asset protection and control of through life maintenance costs. Suitable for the outer hull, cargo holds and water ballast tanks. Direct application over prepared shop primers or hydroblasted surfaces. Winter workable options for Newbuilding and Maintenance. 1900 vessel track record since 1989.

www.international-marine.com

✕ CONSTANT REVOLUTION

✕, International and Intershield 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

Η ανανέωση μιας ιστορικής Λέσχης, σημείο προβληματισμού και αισιοδοξίας για το μέλλον της ναυτικής μας παράδοσης

Του Ηλία Μπίσια

Η ανανέωση και η επανεξέταση του τρόπου λειτουργίας της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιά αποτελεί για όλους μια ευχάριστη έκπληξη, αλλά και ένα σημείο εκκίνησης, ίσως και περισυλλογής για το μέλλον τόσο της ναυτιλιακής κοινότητας του Πειραιά όσο και των δραστηριοτήτων του στο μεγάλο λιμάνι. Σημείο εκκίνησης, διότι η Λέσχη αποτελεί τόπο συνέντευξης αλλά και στοχασμού για πολλούς στα επίκαιρα θέματα της ναυτιλίας. Με αυτό το σκεπτικό η ανανέωση της αντανάκλα τη διάθεση των μελών της για μια σύγχρονη ρότα, που αντικατοπτρίζει τις σημερινές ανάγκες του επιχειρηματικού κόσμου. Αποτελεί, επίσης, σημείο περισυλλογής, αφού η νέα ηγεσία της Λέσχης κάτω από την ευφάνταστη προεδρία του Γιάννη Ξυλά έφερε εις πέρας, ταχύτατα και επιτυχημένα, μια υπόσχεση-πρόκληση.



Ο πρόεδρος της Ναυτιλιακής Λέσχης έδωσε μια υπόσχεση-δέσμευση πριν από λίγο καιρό και ως επικεφαλής στάθηκε άξιος των προσδοκιών. Η δέσμευσή του για την αναγέννηση της Λέσχης είναι τελικά ενδεικτική της νεότερης γενιάς πλοιοκτητών και επιχειρηματιών στη ναυτιλιακή οικογένεια, που έχουν πλέον κατορθώσει να μετατρέψουν τη σύγχρονη εικόνα της ναυτιλίας σε μια δημιουργική πορεία μακριά από τις ίσως κλειστοφοβικές διαθέσεις παλαιότερων ετών και νοοτροπιών. Η σύγχρονη Ναυτιλιακή Λέσχη είναι αντικατοπτρισμός της σύγχρονης ναυτικής οικογένειας και πολύ περισσότερο της σύγχρονης, νέας γενιάς πλοιοκτητών. Μιας γενιάς που δημιουργεί και εξαπλώνεται πάνω σε υγιείς βάσεις, με γνώσεις και εμπειρίες που αποκτά και επαναπροσδιορίζει διαρκώς. Ο ιδρυτής των «Ναυτικών Χρονικών», Δημήτριος Κωττάκης, ανέκαθεν ενδιαφερόταν για τις θέσεις - απόψεις των νεότερων μελών της ναυτιλιακής οικογένειας. Πάντα φιλοξενούσε συνεντεύξεις και άρθρα των άξιων συνεχιστών της ναυτικής μας παράδοσης.

Με αυτόν το γνώμονα οφείλουμε και εμείς να καταγράψουμε, 30 χρόνια μετά, ότι οι συνεχιστές λαμπρών οίκων, άξιων ναυτελλήνων, γεννούν σε εμάς τους παρατηρητές τους αποκλειστικά και μόνο αισθήματα αισιοδοξίας και ελπιδοφόρας διάθεσης. Παρατηρούμε μια μεταστροφή της διάθεσής τους, η οποία συνδυάζει και απεικονίζει έννοιες όπως η επιστημονική γνώση, η εμπειρία, η διαφάνεια, η εξωστρέφεια, αλλά και σημαντικότερα όλων η ταπεινοφροσύνη και η σοβαρότητα. Ο συντηρητισμός δίνει πλέον θέση στο ρεαλισμό, το ένστικτο στην επιστήμη, οι «κλειστές πόρτες» στην επικοινωνία.

Η αρχή έγινε πάντως με την ανανέωση του προεδρείου της HELMEPA, όπου σημαντικά μέλη του Δ.Σ. παραχώρησαν με γενναιοδωρία τη θέση τους σε νεότερα μέλη. Ίσως ήρθε η ώρα και σε άλλες ενώσεις, συλλόγους όπως και φορείς διοικητικής και πολιτικής εξουσίας να δημιουργηθεί ένα κατάλληλο πλαίσιο, όπου οι νεότερες γενιές με γνώση και σύνεση θα παρακολουθούν (αλλά και θα επικουρούν) ως αιρετοί τα δρώμενα, με την καθοδήγηση των αρχαιότερων, με σκοπό τη σταδιακή και όχι «απότομη» ένταξή τους στα ναυτιλιακά πολιτικά δρώμενα.

Η ναυτιλία κινείται σε ταχείς ρυθμούς και οι σύγχρονοι τρόποι - μέθοδοι διαχείρισης και εκμετάλλευσης των προσφερόμενων υπηρεσιών απαιτούν εγρήγορση και ορθολογισμό. Στο ίδιο μήκος κύματος η χάραξη της ναυτιλιακής πολιτικής απαιτεί οργανώσεις - παρατηρητές που θα έχουν ουσιαστικό ρόλο, αντίξιο των προσδοκιών της ιστορικής μας παράδοσης. Η νέα γενιά απαιτείται να αναλάβει σταδιακά τα «ηνία», ή μάλλον τη γνώση-εμπειρία για τα «ηνία».

Η ανανέωση της Ναυτιλιακής Λέσχης αποτελεί, λοιπόν, στο συγκεκριμένο χρονικό πλαίσιο, οπότε όλες οι διεθνείς οργανώσεις επιθυμούν την περαιτέρω ενδυνάμωση των προσπαθειών και ενεργειών της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας, μια θετική αφετηρία.

Η νέα γενιά προετοιμάζεται, δραστηριοποιείται, προσπαθεί και επιτυχαίνει.

Σε μια χώρα όπου το νεαρό της ηλικίας δεν θεωρείται πλεονέκτημα αλλά πολλές φορές μειονέκτημα με τάσεις καχυποψίας και απαξίωσης από πολλούς παραδοσιακούς πατριάρχες, που ξεχνούν τα δικά τους πρώτα βήματα (ακόμα και όταν είχαν λάθη), η δική μας οικογένεια, η ναυτιλιακή, φαίνεται να αντιβαίνει στον κανόνα.



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



Συνέντευξη του **Γιάννη Ξυλά**

Προέδρου Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιά, στη **Λίζα Μαρέλου**

Όλα ξεκίνησαν ένα απόγευμα του Μαΐου του 1966 στο μπαρ κεντρικού αθηναϊκού ξενοδοχείου, μετά την υπογραφή μιας αγοραπωλησίας ενός δεξαμενόπλοιου του Νιάρχου.

Οι κ. Κώστας Ξένος (εκπροσωπώντας τον πωλητή), Μακάριος Σκούφαλος και Νίκος Ιωαννίδης (οι αγοραστές), Νίκος Κοτζιάς (ο μεσίτης) και Albert White (διευθυντής του ABS) δεσμεύτηκαν, υπογράφοντας στο πίσω μέρος ενός καταλόγου του μπαρ, για την ίδρυση της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιά.

Περίπου ένα χρόνο αργότερα, το Σεπτέμβριο του 1967, εγκρίνεται το καταστατικό της Λέσχης ενώ στις 29 Ιανουαρίου του 1968 άρχισε η λειτουργία της Ναυτιλιακής Λέσχης.

Επίσημα η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά ανοίγει τις πόρτες της στις 26 Φεβρουαρίου του 1969 με μια μεγάλη δεξίωση που δόθηκε στους δύο τελευταίους ορόφους του Μεγάρου της Ακτής Μιαούλη 51.

Στις 16 Ιουνίου του 2004 εκλέγεται πρόεδρος ο κ. Γιάννης Ξυλάς, ο οποίος ένα χρόνο αργότερα προχωρεί σε ριζική ανακαίνιση όχι μόνον των εσωτερικών χώρων αλλά και του τρόπου λειτουργίας της Λέσχης γενικότερα.

Συναντήσαμε τον κ. Ξυλά στους ανανεωμένους, μοντέρνους χώρους της Ναυτιλιακής Λέσχης, για να μας περιγράψει τη σύγχρονη πορεία, το νέο σημείο επανεκκίνησης, την αναγέννησή της.

Το νέο σημείο εκκίνησης της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιά

Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν αποχωρήσει από την περιοχή του Πειραιά. Αυτό το γεγονός έχει αντίκτυπο στη Ναυτιλιακή Λέσχη;

Η αποχώρηση των ναυτιλιακών εταιρειών ξεκίνησε πριν από, περίπου, 10 χρόνια και θα έλεγα ότι σε μεγάλο βαθμό ολοκληρώθηκε τα τελευταία δύο-τρία χρόνια.

Σήμερα πιστεύω ότι η μετεγκατάσταση των εταιρειών έχει ισορροπήσει. Επίσης, θεωρώ ότι ο Πειραιάς ξαναβρίσκει την παλιά του αίγλη και

πιστεύω ότι δεν θα έχουμε μεγάλες αλλαγές στο εγγύς μέλλον.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η αποχώρηση των ναυτιλιακών εταιρειών από τον Πειραιά είχε αντίκτυπο και στη Ναυτιλιακή Λέσχη. Όχι τόσο στη σύνθεση των μελών, γιατί οι περισσότεροι παρέμειναν ως μέλη, αλλά στη συχνότητα με την οποία επισκέπτονταν τη Λέσχη.

Παρ' όλα αυτά, κατά την άποψή μου, ο Πειραιάς έχει ακόμη πολύ κόσμο για να γεμίσει όχι μόνο μία Λέσχη αλλά πολύ περισσότερες. Επομένως, πιστεύω ότι αυτό που θα κάνει τη διαφορά είναι η προσφορά υπηρεσιών.



Και η Λέσχη, προσφέροντας στα μέλη της ποιοτικές υπηρεσίες, ενδιαφέροντα σεμινάρια, φαγητό καλής ποιότητας, και όλα αυτά σε έναν ευχάριστο χώρο, θα έχει ικανοποιητική πληρότητα.

Δηλαδή, κύριε Ξυλά, μετά τη μαζική αποχώρηση των ναυτιλιακών εταιρειών η Ναυτιλιακή Λέσχη συνεχίζει την πορεία της με τις εταιρείες που έχουν μείνει στον Πειραιά;

Ναι και όχι μόνον. Τον τελευταίο χρόνο έχουμε αυξήσει τα μέλη μας κατά 10% και αυτό ανέστρεψε την κατάσταση των τελευταίων πέντε ετών, στη διάρκεια των οποίων τα μέλη συνεχώς μειώνονταν.

Έχετε εφαρμόσει κάποια συγκεκριμένη στρατηγική για να προσελκύσετε το ενδιαφέρον τόσο των παλιών όσο και των νέων μελών;

Βεβαίως, ακολουθήσαμε την εξής στρατηγική. Κατ' αρχάς, σχεδιάσαμε και αποστείλαμε σε όλα τα μέλη ένα αρκετά εκτεταμένο ερωτηματολόγιο. Οι ερωτήσεις είχαν στόχο να κατανοήσουμε τι ακριβώς περιμένουν τα μέλη από τη Λέσχη. Αναλύσαμε και επεξεργαστήκαμε τις απαντήσεις και αποφασίσαμε ότι η Λέσχη χρειάζεται μια σοβαρή ανακαίνιση, την οποία σχεδιάσαμε, εκτελέσαμε και ολοκληρώσαμε σε τρία επίπεδα:

Στο επίπεδο των χώρων και του περιβάλλοντος, στο επίπεδο της κουζίνας, του μενού και του σέρβις, και τέλος, στο επίπεδο των εκδηλώσεων, σεμιναρίων και των άλλων υπηρεσιών που προσφέρουμε. Επίσης, επανεξετάσαμε τη στρατηγική προσέλκυσης νέων μελών, ρίχνοντας περισσότερο βάρος στη νεολαία. Και θα έλεγα ότι είχαμε μεγάλη επιτυχία, διότι τα μέλη που επισκέπτονται καθημερινά τη Λέσχη είναι στην πλειονότητά τους νέοι άνθρωποι.

Μέρος της στρατηγικής που εφαρμόσαμε ήταν η προσφορά οικονομικότερων τιμών σε άτομα κάτω των τριάντα ετών και ορισμένα παραγωγικότερα εταιρικά πακέτα για να προσελκύσουμε τις εταιρείες. Αυτή η στρατηγική είχε αποτέλεσμα να αυξηθούν τα μέλη κατά 10% τον τελευταίο χρόνο.

Στο μακρινό παρελθόν υπήρξαν ψίθυροι στον Πειραιά για κάποια οικονομικά αδιέξοδα της Λέσχης. Πιστεύοντας ότι το θέμα το γνωρίζετε, ποια είναι η θέση σας επ' αυτού;

Στο διάστημα που είμαι στο διοικητικό συμβούλιο της Λέσχης -διανύω τον έβδομο χρόνο- οικονομικά αδιέξοδα δεν υπήρξαν, υπήρξε κατά καιρούς οικονομική στενότητα την οποία αντιμετωπίσαμε είτε με κάποιον έκτακτο βραχυπρόθεσμο δανεισμό από τη Royal Bank of Scotland -είναι η τράπεζα που πάντα υποστηρίζει τη Λέσχη- είτε από κάποιες προσφορές των μελών. Η Λέσχη πλέον είναι οικονομικά υγιής, αυτόρκτης και κάποιο δάνειο που υπήρχε από την προηγούμενη ανακαίνιση, που έγινε το 1992, έχει σχεδόν εξοφληθεί.

Άλλωστε, ακριβώς γι' αυτόν το λόγο η πρόσφατη ανακαίνιση που έγινε, η οποία κόστισε περίπου μισό εκατομμύριο ευρώ, πληρώθηκε από δωρητές αυτοβούλως. Δεν χρεώσαμε τα μέλη με κάποια έκτακτη εισφορά αλλά ούτε και τη Λέσχη με κάποιο δάνειο. Έγινε εξ ολοκλήρου με δωρεές και οικονομικές προσφορές μελών ή φίλων.

Η οικονομική στενότητα που υπήρξε στο παρελθόν οφειλόταν κυρίως στη μείωση των εσόδων, που δεν συνοδευόταν και από αντίστοιχη μείωση των εξόδων. Μην ξεχνάτε ότι η Λέσχη κάποτε είχε χίλια μέλη και έφτασε εκείνη την εποχή να έχει λιγότερα από 600. Αλλά ποτέ η Λέσχη δεν έφτασε σε αδιέξοδο με την έννοια να μην έχει να πληρώσει τις υποχρεώσεις της, το προσωπικό ή τους προμηθευτές.



Η ανακαίνιση της Ναυτιλιακής Λέσχης

Άρχισε την πρώτη εβδομάδα του Ιουλίου 2005 και σε χρόνο ρεκόρ, στις 20 Σεπτεμβρίου, υποδέχθηκε και πάλι τα μέλη της.

Το κόστος της έφτασε τις 550.000 ευρώ. Η αρχιτεκτονική μελέτη, η εσωτερική διακόσμηση και η επίβλεψη ήταν προσφορά του αρχιτέκτονα Θανάση Κυρατσού εις μνήμην του δίδυμου αδελφού του.

Η ανακαίνιση περιλαμβάνει την πλήρη ανανέωση του μενού, το οποίο εκτός της κλασικής σπιτικής κουζίνας εμπλουτίστηκε με πολλά νέα πιάτα αλλά και με λιβανέζικη, γιαπωνέζικη και κινέζικη κουζίνα.

Συγκεκριμένα, κάθε Τρίτη στον 9ο όροφο σερβίρεται λιβανέζικο μενού, ενώ κάθε Πέμπτη οι λάτρες του sushi μπορούν να το απολαύσουν παρασκευασμένο από το σεφ του παλαιότερου γιαπωνέζικου εστιατορίου της Αθήνας «Kyoto».

Τις άλλες μέρες στον 9ο όροφο σερβίρονται κινέζικο μενού, finger food, σαλάτες και γενικά ελαφρά μενού.

Στην τραπεζαρία του 8ου ορόφου παραμένει η κλασική κουζίνα, στην οποία προστέθηκαν πολλά νέα πιάτα.

Ποια είναι η σημερινή οικονομική κατάσταση της Ναυτιλιακής Λέσχης;

Θα σας πω ότι πριν από την ανακαίνιση είχαμε κατά μέσον όρο ημερήσια προσέλευση 30 με 40 άτομα και σήμερα φτάνουμε τα 60 με 70. Όλα αυτά όπως καταλαβαίνετε συντελούν στην καλύτερη οικονομική κατάσταση της Λέσχης. Αλλά τα έσοδά μας έχουν αυξηθεί και από τις άλλες δραστηριότητες που διοργανώνουμε, όπως σεμινάρια ή συνεργασίες με εκπαιδευτικά ιδρύματα κ.ά.

Ανήκετε ηλικιακά στη νέα γενιά των πλοιοκτητών. Θεωρείτε ότι το Δ.Σ. της Λέσχης πρέπει να ανανεωθεί, προκειμένου να εμφανιστούν νέοι άνθρωποι που να διαθέτουν τη δική σας εμπειρία και διάθεση;

Κοιτάζτε, στο διοικητικό συμβούλιο υπάρχει ο κ. Νίκος Πατέρας, ο οποίος είναι συνομήλικός μου, ο κ. Βαγγέλης Μαρινάκης, που είναι νεότερός μου, η κ. Μαρία Πρεβεζάνου, η οποία είναι νεότερή μου, ο Alex Ροδόπουλος, που είναι λίγο μεγαλύτερός μου. Θέλω να πω ότι το Δ.Σ. διαθέτει νέο αίμα, αλλά κυρίως νέο αίμα διαθέτει το προσωπικό της Λέσχης, το οποίο ανανεώθηκε και αυτό είναι που μετράει τελικά, διότι το προσωπικό είναι αυτό που εξυπηρετεί τη Λέσχη σε καθημερινή βάση.

Σε τακτά διαστήματα καλείτε πολιτικούς για να μιλήσουν στα μέλη της Λέσχης. Η προσπάθεια αυτή έχει στεφθεί ομολογουμένως με απόλυτη επιτυχία. Ως διοργανωτής αλλά και ως επιχειρηματίας που δραστηριοποιείται στο χώρο της ναυτιλίας, πόσο ενήμεροι πιστεύετε ότι είναι οι Έλληνες πολιτικοί για τα ναυτιλιακά θέματα;

Θα έλεγα ότι δεν είναι το πιο δυνατό τους σημείο. Και αυτό διότι η ποντοπόρος ναυτιλία δεν προσφέρεται για ψηφοθηρικούς λόγους. Δεν πουλάει, δεν έχει να ζητήσει κάτι από την εκάστοτε κυβέρνηση, άρα δεν υπάρχει πεδίο για κάποια πιθανή συνδιαλλαγή.

Επίσης, οι Έλληνες ναυτικοί είναι ένα μικρό κομμάτι του εκλογικού σώματος, άρα δεν έχει και ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τους πολιτικούς. Τέλος, η ελληνική ναυτιλία είναι οργανωμένη από μόνη της, δραστηριοποιείται στο διεθνή στίβο και όχι μόνον στον ελληνικό, και κατά συνέπεια δεν έχει ιδιαίτερη

WE FEEL AT HOME IN THE MARITIME WORLD



Instinctive Understanding

XRTC Limited is a leading financial advisor for shipping investors as well as for maritime finance providers.

We have an excellent track record of helping companies enter or expand in the Greek shipping market, offering creative solutions for all market conditions. Our local experience and global know-how combined with the support of our international partner are the means for supporting successful business initiatives in the Maritime world.



Consultants to





ανάγκη από κρατικούς παρεμβατισμούς. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι πολιτικοί να μην είναι πάντα ιδιαίτερα κατατοπισμένοι για τα ναυτιλιακά δρώμενα. Γι' αυτό και εμείς προσπαθούμε κατά καιρούς να τους καλούμε, να τους παρουσιάζουμε την πραγματική εικόνα της παγκόσμιας ναυτιλίας και ιδιαίτερα της ελληνικής, η οποία αποτελεί και το πιο δυνατό «χαρτί» της οικονομίας μας.

Θα πρόσθετα πάντως πως όλοι οι πολιτικοί που έχουν παρευρεθεί στη Λέσχη μιλούν με τα κολακευτικότερα λόγια για τη ναυτιλία, δυστυχώς, όμως, στην πράξη οι παροχές είναι ελάχιστες. Τα κατά καιρούς αιτήματα της ελληνικής πλοιοκτησίας, τα οποία ουσιαστικά επικεντρώνονται σε μια πιο ανταγωνιστική σημαία και καλύτερη εκπαίδευση των ναυτικών, δεν έχουν εισακουστεί ιδιαίτερα.

Δηλαδή, κύριε Ξυλά, από αυτόν το δίαυλο επικοινωνίας των πολιτικών με τη ναυτιλιακή οικογένεια περισσότερο ωφελούνται οι πολιτικοί;

Κάπως έτσι. Θα σας δώσω ένα παράδειγμα που αφορά περισσότερο τη διεθνή ναυτιλία. Το τελευταίο διάστημα γίνεται μια μεγάλη προσπάθεια με πρωτοβουλία του IACS για να υιοθετηθούν κοινοί κανόνες (common rules) για τα νεότευκτα πλοία. Ουσιαστικά, την εκπροσώπηση της ελληνικής ναυτιλίας με μελέτες, σχόλια, διαπραγματεύσεις, όλο αυτό το κομμάτι, το βγάζει εις πέρας η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας παρακολουθεί ως θεατής, χωρίς ουσιαστική συμμετοχή.

Στην τελευταία συνάντησή που είχατε με τους δημοσιογράφους είχατε συζητήσει για τη μεθόδευση επιμορφωτικών σεμιναρίων προς τους εκπροσώπους των ΜΜΕ πάνω σε εξειδικευμένα ναυτιλιακά θέματα. Αυτή η κοινή πρόταση θα επιτευχθεί;

Βεβαίως, αυτό είναι ένα θέμα που ακόμα το οργανώνουμε, στο ευρύτερο πλαίσιο σχεδιασμού των σεμιναρίων. Θα γίνουν διάφορα επιμορφωτικά και ενημερωτικά σεμινάρια που θα καλύπτουν ποικίλες κατηγορίες και τομείς και το κάθε ένα θα απευθύνεται σε διαφορετικό κοινό. Ελπίζω μέχρι τα Χριστούγεννα να έχει πάρει την τελική του μορφή.



Με την αγορά του αυτοκινήτου σας
ΔΩΡΟ το ΔΕΡΜΑΤΙΝΟ ΣΑΛΟΝΙ

Ισχύει μέχρι 31/12/05

ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ SEAT ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ



Η Pazaropoulos ως εξουσιοδοτημένος διανομέας των αυτοκινήτων SEAT, σας προσκαλεί στο νέο κάθετο συγκρότημά της για να απολαύσετε από κοντά και να οδηγήσετε όλα τα μοντέλα της έκθεσης. Η πολυετής μας παρουσία και εξειδίκευση στο χώρο του αυτοκινήτου αποτελούν εγγύηση για την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών που προσφέρουμε σε όλους τους τομείς εξυπηρέτησης. Η οδηγική φιλοσοφία των αυτοκινήτων SEAT σε συνδυασμό με την τεχνολογική υπεροχή των εγκαταστάσεων Pazaropoulos θα σας κερδίσουν, δίνοντας νέο νόημα στην αυτοκίνηση.

Επισκεφθείτε μας, αποκτήστε την Pazaropoulos Visa, και γίνετε αυτόματα μέλη του Club Pazaropoulos Visa απολαμβάνοντας μοναδικά προνόμια από επώνυμες επιχειρήσεις.



Pazaropoulos

Πωλήσεις - Service - Ανταλλακτικά - Φανοποιείο:
Πειραιώς 93 & Αμοργού 9, Τ.Κ. 185 41 Πειραιάς
τηλ: 210 4833877, fax: 210 4825931
site: www.pazaropoulos.gr
e-mail: info@seatpazaropoulos.gr



ΠΑΖΑΡΟΠΟΥΛΟΣ
ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Ο στόλος των Ελλήνων πλοιοκτητών αξιοποιεί τη σύγχρονη τεχνολογία

Η Navarino Telecom ιδρύθηκε το 1996 από τους κ. Δημήτρη και Πάνο Τσικόπουλο. Το δυναμικό και πρωτοποριακό πνεύμα, σε συνδυασμό με την εμπειρία στο χώρο της ναυτιλίας, βοήθησαν την εταιρεία να εξελιχθεί σε μία από τις πρωτοπόρες στο χώρο των δορυφορικών τηλεπικοινωνιών. Η Navarino Telecom, που είναι στρατηγικός συνεργάτης του Inmarsat και μεγαλύτερος διανομέας των υπηρεσιών της Stratos παγκοσμίως, δημιουργήσε προϊόντα με καινοτομίες και πρόσθετες υπηρεσίες, εστιάζοντας πάντα στις ολοκληρωμένες λύσεις.

Οι δύο ιδρυτές της, κ. Δημήτρης και Πάνος Τσικόπουλος, στη συνέντευξη που ακολουθεί αναφέρονται στα επιτεύγματα της σύγχρονης τεχνολογίας, στην ανταπόκριση του ελληνικού εφοπλισμού και στις καινοτόμες τεχνολογικές εφαρμογές που η Navarino Telecom έχει καθιερώσει στην ελληνική αγορά.

Συνέντευξη των Δημήτρη Τσικόπουλου, προέδρου Navarino Telecom,
και Πάνου Τσικόπουλου, εμπορικού διευθυντή Navarino Telecom

Η ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια διανύει εποχές εξαιρετικής οικονομικής ευημερίας. Θεωρείτε ότι ο στόλος των Ελλήνων ανταποκρίνεται σήμερα στα σύγχρονα τεχνολογικά καλέσματα της εποχής;

Δημήτρης Τσικόπουλος: Σίγουρα ναι. Αν και στο παρελθόν υπήρχε η εντύπωση πως ο ελληνικός στόλος καθυστερεί την εισαγωγή νέας τεχνολογίας στα πλοία, κάτι τέτοιο δεν ισχύει πλέον, για τους εξής τρεις λόγους: Πρώτον, οι ανάγκες πλέον της σύγχρονης ναυτιλιακής εταιρείας απαιτούν την άμεση επικοινωνία πλοίου - γραφείου, την ανταλλαγή μεγάλου όγκου δεδομένων μεταξύ τους, κάτι το οποίο εξασφαλίζεται μόνο με την υιοθέτηση των τελευταίων τεχνολογιών. Δεύτερον, οι ναυτιλιακές εταιρείες επενδύουν σε τεχνολογικά εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, που είναι σε θέση να παρακολουθήσει την εξέλιξη της τεχνολογίας και να επιλέξει το σωστό προϊόν. Τρίτον, ο στόλος των Ελλήνων πλοιοκτητών έχει ανανεωθεί με νεότερα πλοία, τα οποία βεβαίως έχουν την τελευταία τεχνολογία από τη στιγμή που παραδίδονται.

Εάν στο παρελθόν οι τεχνολογικές εξελίξεις έρχονταν σε δεύτερη μοίρα για τις ναυτιλιακές εταιρείες, τώρα η υιοθέτησή τους είναι από τις πρωταρχικές ανάγκες.

Πόσο ενήμερος είναι σήμερα ο Έλληνας πλοιοκτήτης και τεχνικός (ή IT) διευθυντής για τις δυνατότητες που του παρέχει η σύγχρονη και εξειδικευμένη τεχνολογία;

Πάνος Τσικόπουλος: Η απάντηση εδώ είναι σύνθετη. Διαφέρει από εταιρεία σε εταιρεία. Υπάρχουν εταιρείες όπου ο πλοιοκτήτης αποφασίζει και είναι καλά ενημερωμένος για όλα τα θέματα και άλλες όπου ο πλοιοκτήτης δεν είναι ιδιαίτερα ενημερωμένος για θέματα τηλεπικοινωνιών και γενικότερα τεχνολογίας. Αυτό δεν έχει να κάνει απαραίτητα με το μέγεθος της εταιρείας, καθώς συναντά κανείς μεγάλες εταιρείες όπου ο πλοιοκτήτης είναι και ο ίδιος πολύ καλά ενημερωμένος και αντίστροφα.

Αυτό, πάντως, που είναι χαρακτηριστικό στην ελληνική αγορά είναι το γεγονός ότι ο πλοιοκτήτης είναι στις περισσότερες περιπτώσεις αυτός που παίρνει την τελική απόφαση ακόμα και σε αυτά τα θέματα. Λέω «ακόμα», διότι το κόστος των τηλεπικοινωνιών ενός πλοίου είναι πολύ μικρό σε σχέση με το συνολικό κόστος ενός πλοίου, δηλαδή περίπου 50 δολάρια την ημέρα σε πλοία τα οποία έχουν κόστος ανά ημέρα 5.000 δολάρια.



Δημήτρης Τσικόπουλος

Παρ' όλα αυτά, οι τηλεπικοινωνίες είναι θέμα που είναι πάντα στο προσκήνιο, και ο λόγος είναι, εκτός από το ότι είναι ενδιαφέρον θέμα τεχνολογικά, πως η αξιοπιστία των τηλεπικοινωνιών είναι εξαιρετικά σημαντική για τη σωστή λειτουργία πλοίου και εταιρείας, και η μη σωστή υποδομή και λειτουργία μπορεί να οδηγήσει σε πολύ μεγαλύτερα και ακριβότερα προβλήματα. Βέβαια, οφείλει κάποιος να παρατηρήσει ότι το γεγονός της μεγάλης ανάμειξης του πλοιοκτήτη σε τέτοια θέματα έχει ωφελήσει την αγορά από πλευράς κόστους, μια και η Ελλάδα είναι από τις χαμηλότερες σε κόστος αγορές παγκοσμίως, αλλά συγχρόνως την έχει ίσως βλάψει με την έννοια ότι πολλές καινοτομίες και εφαρμογές, οι οποίες προϋποθέτουν μεγαλύτερο κόστος, δεν εγκρίνονται εύκολα.

Στις περιπτώσεις όπου υπάρχει οργανωμένο τμήμα με τεχνικό IT διευθυντή, σίγουρα η ενημέρωση είναι μεγαλύτερη, αλλά και πάλι παρατηρούμε πολύ μεγάλη ανάμειξη του πλοιοκτήτη, ειδικά σε αποφάσεις για θέματα κόστους. Συγκριτικά με ξένες αγορές, η ελληνική είναι πλέον πάρα πολύ καλά ενημερωμένη και δεν υστερεί σε τίποτα στην ενημέρωση και στην τεχνογνωσία των στελεχών, θα έλεγα μάλιστα πως σε πολλούς τομείς τα στελέχη ελληνικών εταιρειών σκέπτονται με ιδιαίτερα πρακτικό και αποτελεσματικό τρόπο σε σύγκριση με τα αντίστοιχα στελέχη του εξωτερικού.

Το παράδοξο στη χώρα μας είναι ότι μπορεί κάποιος να δει εταιρείες μεσαίου μεγέθους με οργανωμένο IT τμήμα και άλλες πολύ μεγαλύτερες, οι οποίες λειτουργούν σε αυτόν τον τομέα έμμεσα, μέσω στελεχών άλλων τμημάτων.

Η Ε.Ε. επικουρεί την έρευνα και την τεχνολογία σε εξειδικευμένους τομείς όπως οι τηλεπικοινωνίες. Ως σύγχρονοι επιχειρηματίες πώς εισπράττετε τις πολιτικές της Ε.Ε. ως προς την αρωγή των εταιρειών που ασχολούνται με τις σύγχρονες τηλεπικοινωνίες;

Πάνος Τσικόπουλος: Η εταιρεία μας είναι διανομέας υπηρεσιών και χρησιμοποιούνται υπάρχουσες τεχνολογίες για τις υπηρεσίες που παρέχουμε. Πάνω σε αυτές τις τεχνολογίες έχουν βασιστεί κάποιες εφαρμογές που έχουμε δημιουργήσει και προσφέρουμε σαν μέρος του πακέτου των υπηρεσιών μας. Παρ' όλα αυτά, δεν έχουμε λάβει κάποια αρωγή από την Ευρωπαϊκή Ένωση και δεν είμαι σίγουρος ότι ισχύει κάτι τέτοιο για εταιρείες σαν τη δική μας.

Θεωρείτε ότι το λεκανοπέδιο Αθηνών, και ιδιαίτερα ο Πειραιάς, παρέχει την απαραίτητη τεχνολογία και τεχνογνωσία ούτως ώστε να ανταποκρίνεται στις αυξημένες ανάγκες του εφοπλισμού;

Δημήτρης Τσικόπουλος: Λόγω του ότι η Ελλάδα είναι η μεγαλύτερη ναυτιλιακή αγορά παγκοσμίως, είναι γεγονός ότι όλοι οι παροχείς τηλεπικοινωνιών και γενικά τεχνολογικών υπηρεσιών έχουν παρουσία στην Ελλάδα. Σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των εξειδικευμένων IT departments των ναυτιλιακών εταιρειών, έχει όντως αναπτυχθεί σημαντική τεχνογνωσία στο χώρο αυτό. Τόσο οι ελληνικές όσο και οι ξένες επιχειρήσεις έχουν εκσυγχρονιστεί και αναπτυχθεί για να μπορέσουν να ανταποκριθούν στον ανταγωνισμό.

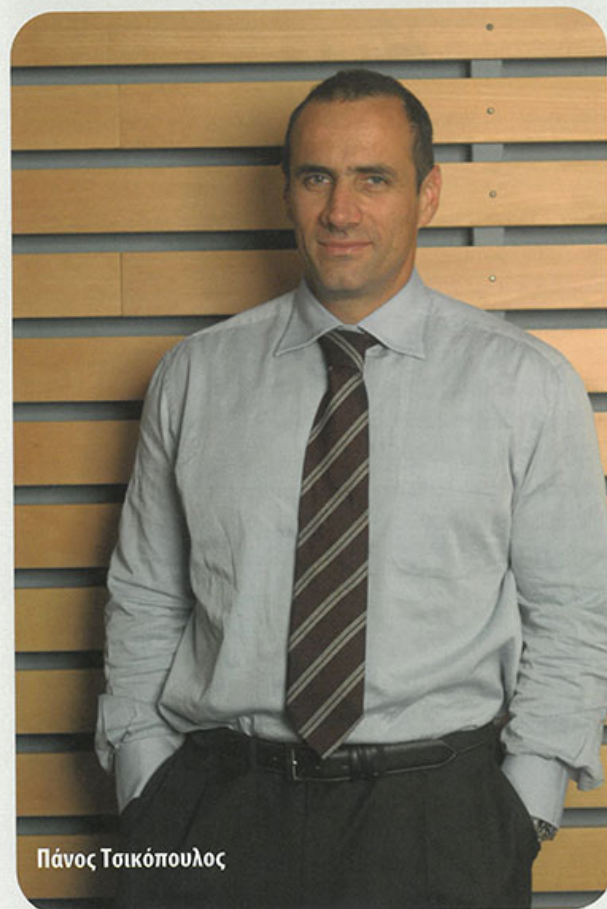
Βεβαίως, υπάρχουν κάποιες μεμονωμένες εξαιρέσεις, όπως άλλωστε και σε κάθε αγορά, κάποιων εταιρειών που δεν έχουν αντεπεξέλθει στις καινούργιες ανάγκες και στην πραγματικότητα και δεν παρέχουν την απαραίτητη ποιότητα υπηρεσιών. Πάντως, σε γενικές γραμμές η κατάσταση είναι ικανοποιητική.

Πόσο έντονος είναι ο ανταγωνισμός, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, στις προσφερόμενες υπηρεσίες όπου εξειδικεύεστε;

Πάνος Τσικόπουλος: Ο ανταγωνισμός είναι πάντα το πιο ενδιαφέρον θέμα



Προετοιμασία εκτόξευσης του πυραύλου που μεταφέρει στο διάστημα το νέο δορυφόρο I-4 της Inmarsat



Πάνος Τσικόπουλος

στην αγορά μας. Όπως καταλαβαίνετε, ο ανταγωνισμός είναι μεγάλος σε θέματα τιμών. Είναι ιδιαίτερα έντονος και στον κλάδο των τηλεπικοινωνιών εκτός ναυτιλίας, δηλαδή στη σταθερή διεθνή τηλεφωνία, σε υπηρεσίες Internet κ.λπ.

Ο δικός μας είναι ένας πολύ εξειδικευμένος κλάδος, ο οποίος έχει μεν υποφέρει από τον αυξημένο ανταγωνισμό, αλλά όχι τόσο όσο άλλες συμβατικές αγορές. Οι δορυφορικές τηλεπικοινωνίες από πλευράς δικτύου είναι ακόμα στην ουσία μονοπώλιο του Inmarsat, αν και αυτό είναι πιθανό να αλλάξει, αλλά όχι σημαντικά.

Υπάρχει μια σχετική άνοδος άλλων δικτύων, όπως το Iridium, και επίσης πολλά υπόσχονται καινούργιες τεχνολογίες, όπως το Connexion της Boeing. Αυτά τα δίκτυα παίρνουν και θα πάρουν κάποιο μερίδιο αγοράς αλλά όχι τόσο σημαντικό ώστε να χάσει την κυριαρχία του ο Inmarsat για αρκετό καιρό ακόμη, διότι ο Inmarsat πάντα ανταποκρίνεται με λύσεις αντίστοιχα καινοτομικές, και έχει ήδη κάνει τις απαραίτητες επενδύσεις ώστε να μπορεί να υποστηρίξει αυτές τις λύσεις.

Τώρα σε επίπεδο LESOs (επίγειων σταθμών) και Service Providers (Παροχών Υπηρεσιών) ο ανταγωνισμός είναι πολύ μεγάλος. Το κόστος που δίνει ο Inmarsat στους επίγειους σταθμούς (LESOs) είναι σχεδόν ίδιο για όλους. Παρ' όλα αυτά, πρέπει να πούμε πως οι μεγάλοι σταθμοί έχουν κάποιο πλεονέκτημα και λόγω των οικονομικών κλίμακας αλλά και λόγω των επιπρόσθετων εκπτώσεων που παίρνουν από τον Inmarsat χάριν της μεγάλης κίνησης (airtime) που έχουν.

Παρατηρείται κάθε χρόνο μείωση των τιμών στις περισσότερες υπηρεσίες από LESOs και Service Providers, και κυρίως από νέους ή μικρούς παίκτες που προσπαθούν να εισβάλουν στην αγορά, όπως και παλιότερους μεγάλους παίκτες, οι οποίοι κάνουν μεγάλες μειώσεις για στρατηγικούς λόγους, όπως για παράδειγμα όταν πρόκειται να εξαγοραστούν οπότε και προσπαθούν να καταφέρουν μια άνοδο της «τελευταίας στιγμής».

Το αποτέλεσμα αυτών των προσπαθειών είναι συνήθως μηδαμινό και στα χρόνια που δραστηριοποιούμαστε δεν έχουμε δει ποτέ κάποια εταιρεία να πετυχαίνει κάτι με αυτόν τον τρόπο, δηλαδή μόνο με καλές τιμές.

Η Navarino Telecom έχει καταφέρει να κατέχει αυτή τη στιγμή το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς στην ελληνική ναυτιλία (35-40% προ εξαγοράς Xantic), προωθώντας τη φιλοσοφία του value for money. Πιο συγκεκριμένα, ο τρόπος με τον οποίο παρέχεται η υπηρεσία είναι τέτοιος που δίνει στον πελάτη τη μεγαλύτερη δυνατή αξία για το συγκεκριμένο κόστος, και αυτό μεταφράζεται σε στοιχεία, όπως μεγάλο φάσμα υπηρεσιών, μεγάλη ευκολία προσαρμογής σε καινούργια δεδομένα, απαιτήσεις και υπηρεσίες, σωστοί και αξιόπιστοι λογαριασμοί (κάτι στο οποίο ο ανταγωνισμός υστερεί) κ.λπ.

Θα ήθελα να τονίσω ότι, έχοντας αυτά τα στοιχεία, στην ουσία ο ανταγωνισμός είναι σε ανεκτό επίπεδο και κυρίως συγκεντρώνεται σε επίπεδο τιμών κυρίως για την εταιρεία μας, διότι είμαστε στην ουσία η μοναδική εταιρεία που συνδυάζει όλα αυτά τα στοιχεία με ισορροπημένο και σταθερό τρόπο σε διάρκεια χρόνου. Στατιστικά έχουμε πολύ μεγάλο retention rate σε πελάτες (περίπου 97-98%) από χρόνο σε χρόνο, και αυτό το νούμερο, που δείχνει πόσο πιστός είναι ο πελάτης, είναι πολύ σημαντικό για εμάς. Θα πρέπει να αναφέρουμε εδώ ότι έχουμε την τύχη να συνεργαζόμαστε με τη



Ένας από τους επίγειους σταθμούς της Stratos

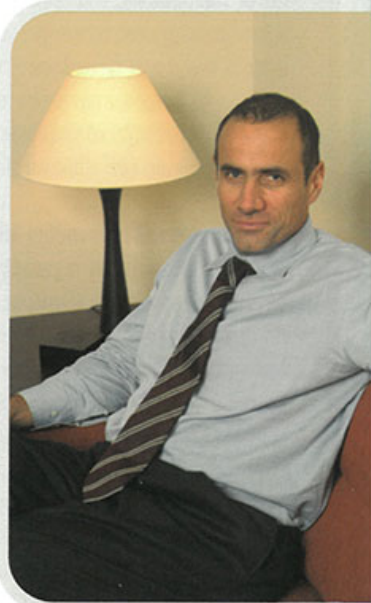
Stratos, η οποία πρόσφατα ανακοίνωσε την εξαγορά της Xantic, αποκτώντας έτσι το 45% της παγκόσμιας αγοράς. Από αυτήν την εξαγορά οι δυνατότητες της Stratos θα αυξηθούν πολύ σε όλους τους τομείς και πολλά από αυτά τα θετικά στοιχεία θα περάσουν στους πελάτες της.

Ποιες καινοτόμες τεχνολογικές εφαρμογές έχετε εισαγάγει στην ελληνική αγορά και πώς έχουν ανταποκριθεί οι Έλληνες επιχειρηματίες στις προτάσεις σας;

Πάνος Τσικόπουλος: Οι εφαρμογές που έχουμε εισαγάγει έχουν να κάνουν περισσότερο όχι με καινούργιες τεχνολογικές υπηρεσίες, αλλά περισσότερο με τον τρόπο σύμφωνα με τον οποίο προσφέρεται η υπηρεσία. Για παράδειγμα, έχουμε εισαγάγει στην αγορά πολλές εφαρμογές, που προσφέρουν ευελιξία στον πελάτη σχετικά με τον τρόπο που θέλει να τιμολογείται, όπως επίσης και με την άμεση παρακολούθηση της κίνησης μέσω των συστημάτων μας και που δίνει τη δυνατότητα άμεσης ειδοποίησης σε περιπτώσεις που ξεπερνιούνται κάποια όρια (alarms), ώστε να αποφεύγονται οι υψηλοί λογαριασμοί και οι δυσάρεστες εκπλήξεις. Επίσης έχουμε εισαγάγει, στο πακέτο των υπηρεσιών μας, πρωτοποριακές και επιπρόσθετες υπηρεσίες όπως αυτή της άμεσης αντικατάστασης προβληματικών τερματικών, έτσι ώστε οι πελάτες μας να μη μένουν ποτέ χωρίς επικοινωνία. Για να μπούμε και λίγο σε πιο τεχνικά και εξειδικευμένα θέματα, μπορούμε να προσφέρουμε δυνατότητες δικτύωσης επί του πλοίου μέσω χρήσης router σε συνδυασμό με MPDS.

Μπορούμε να προσφέρουμε τη δυνατότητα VPDN tunneling της MPDS κίνησης μέχρι το εταιρικό firewall του πελάτη με δύο τρόπους. Με τον πρώτο τρόπο, με την εγκατάσταση ενός router επί του πλοίου, το tunneling εκτείνεται από το πλοίο έως το εταιρικό firewall. Με το δεύτερο τρόπο, χωρίς την εγκατάσταση πρόσθετου εξοπλισμού, το tunneling εκτείνεται από τον επίγειο σταθμό έως το εταιρικό firewall. Και στις δύο περιπτώσεις, βεβαίως, ο πελάτης πρέπει να διαθέτει την υποδομή για να υποστηρίξει VPN συνδέσεις στο εταιρικό άκρο.

Πρόσφατα η Inmarsat πρόβαλε το κοινωνικό της πρόσωπο, αφού διαφήμιζε εκτενώς τις δειλεαστικές τιμές της για τους ναυτικούς που επιθυμούν να επικοινωνήσουν κατά τη διάρκεια διαφόρων εορτών. Υπήρχε ανταπόκριση σε αυτή την καμπάνια; Πόσο συμβάλλει η σύγχρονη τεχνολογία των τηλεπικοινωνιών στην καλύτερη συνθηκών διαβίωσης σε ένα πλοίο;





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

Πάνος Τσικόπουλος: Η αλήθεια είναι πως ο Inmarsat και γενικά οι LESOs συνήθως κάνουν κάποιες δελεαστικές προσφορές σε περιόδους εορτών. Αυτό που έγινε τώρα είναι ότι αυτές οι προσφορές καλύπτουν πλέον περιόδους εορτών και άλλων χωρών και πολιτισμών πέραν του Δυτικού κόσμου, όπως Κίνα, Αραβικές χώρες κ.λπ.

Κάτι άλλο πολύ πιο σημαντικό είναι ότι, πλέον, οι ώρες μη αιχμής στη χρήση τηλεκαρτών είναι πολύ εκτενέστερες και μπορούν να χρησιμοποιηθούν καθημερινά και κατά τη διάρκεια όλου του Σαββατοκύριακου. Με αυτή την εξέλιξη, ο Inmarsat, όχι μόνο δείχνει το κοινωνικό του πρόσωπο, αλλά επίσης καταφέρει μια πιο ίση κατανομή χρήσης δικτύου του, που αλλιώς θα ήταν σε αδράνεια κατά τις νυκτερινές ώρες.

Οι προσφορές αυτές έχουν αποτέλεσμα την καλύτερη εξυπηρέτηση και των ναυτικών αλλά και του γραφείου, διότι διαχωρίζονται οι ώρες αιχμής τους και το πλήρωμα δεν απασχολεί τα τερματικά κατά τη διάρκεια της ημέρας και των ωρών εργασίας. Η ανταπόκριση σε τέτοιες προσφορές είναι αρκετά μεγάλη, κάτι το οποίο ωφελεί και εταιρείες όπως η δική μας, μια και παρατηρείται συχνά μεγάλη άνοδος στις παραγγελίες τηλεκαρτών σε περιόδους προ Χριστουγέννων κ.λπ.

Πιστεύουμε ότι η τεχνολογία έχει συμβάλει σημαντικά στο να διευκολύνει περισσότερο την επικοινωνία των ναυτικών, αφού και στα περισσότερα πλοία υπάρχει πλέον ανεξάρτητη εγκατάσταση τηλεφωνικής συσκευής για χρήση με τηλεκάρτες, μέσω της οποίας μπορούν οι ναυτικοί να επικοινωνήσουν με τα σπίτια τους οποιαδήποτε στιγμή της ημέρας και σε τόσο χαμηλές τιμές που πριν από δύο χρόνια θα φαινόταν εξωπραγματικές. Η Navarino έχει συμβάλει πολύ σε αυτήν την εξέλιξη, καθώς υπήρξε η πρώτη εταιρεία στο χώρο που εισήγαγε στην αγορά αυτή την εφαρμογή

και μάλιστα με ξεκάθαρους όρους, χωρίς κρυφά και επιπρόσθετα κόστη, αντίθετα με άλλες εταιρείες του χώρου.

Ποιες συμβουλές θα δίνετε σε ένα νέο επιχειρηματία που θα επιθυμούσε να ασχοληθεί με την εξειδικευμένη ναυτική τεχνολογία και την προώθησή της στην Ακτή Μιαούλη;

Δημήτρης Τσικόπουλος: Λόγω του ότι η ελληνική αγορά είναι πολύ μεγάλη και έχει αναπτυχθεί όλος ο τομέας παροχής τεχνολογικών υπηρεσιών, ενώ πολλές εταιρείες έχουν αναπτύξει σχέσεις με τις ναυτιλιακές εταιρείες και έχουν πάρει μεγάλα μερίδια αγοράς, δεν είναι εύκολο να ξεκινήσουν νέες προσπάθειες από το μηδέν. Συνήθως, ευκαιρίες δημιουργούνται όταν γεννιέται ανάγκη για τη χρήση/παροχή καινούργιων υπηρεσιών ή όταν εξελίσσεται μια εντελώς νέα τεχνολογία - ένα επαναστατικό προϊόν που έρχεται να «κλέψει» μερίδιο από την παλιά αγορά, το οποίο θα αντικαταστήσει τα ήδη υπάρχοντα και θα φέρει σημαντικά οφέλη στο χρήστη. Ο νέος επιχειρηματίας που θα επιθυμούσε να ασχοληθεί με κάτι τέτοιο, θα πρέπει να εντοπίσει πώς μπορεί η υπηρεσία που θα προσφέρει να δημιουργήσει σημαντική αξία στον πελάτη του, θα πρέπει να παρέχει την υπηρεσία αυτή αποτελεσματικά και θα πρέπει να επιμείνει και να είναι σε θέση να αντέξει στο χρόνο.



Ποια θεωρείτε ότι ήταν η πιο ριζοσπαστική τεχνολογική εφαρμογή που παρουσιάστηκε κατά το 2005 στις τηλεπικοινωνίες και ποια προσδοκάτε να παρουσιαστεί κατά το 2006;

Δημήτρης Τσικόπουλος: Στις δορυφορικές επικοινωνίες, ριζοσπαστικές τεχνολογικές εφαρμογές δεν παρουσιάζονται κάθε χρόνο. Η τελευταία από τις σημαντικότερες τεχνολογίες που παρουσιάστηκαν ήταν η οικογένεια προϊόντων Fleet του Inmarsat, που δίνουν τη δυνατότητα όχι μόνο επικοινωνίας φωνής με πάρα πολύ χαμηλό κόστος, αλλά και δεδομένων σε υψηλή ταχύτητα ή στη λειτουργία εφαρμογών πλοίου - γραφείου, δημιουργώντας ουσιαστικά ένα νοητό δίκτυο που περιλαμβάνει όχι μόνο τους υπολογιστές του γραφείου αλλά και τα πλοία που διακατέχει η εκάστοτε ναυτιλιακή εταιρεία. Αυτά σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό και ευέλικτο πακέτο υπηρεσιών. Η επόμενη εφαρμογή αναμένεται να είναι η είσοδος στην αγορά της υπηρεσίας BGAN, και ειδικότερα το «maritime version» στα μέσα του 2007. Είτε χρησιμοποιώντας τα σημερινά συστήματα Fleet είτε αγοράζοντας τότε καινούργιο εξοπλισμό τύπου BGAN, θα μπορεί ο χρήστης να έχει ταχύτητες μεταφοράς δεδομένων 492 kbps μεταξύ πλοίου - γραφείου, να κάνει video streaming, να εξυπηρετεί τις ανάγκες φωνής και τηλεφωνίας πλήρωματος, και όλα αυτά σε κόστος ιδιαίτερα ανταγωνιστικό.

Ποια είναι τα χαρακτηριστικά του προφίλ που πρέπει να έχει ένα πιθανό στέλεχος της εταιρείας σας;

Δημήτρης Τσικόπουλος: Για να μπορέσει κάποιος να γίνει μέλος της εταιρείας, θα πρέπει να διαθέτει τα εξής: Προσόντα ή δυνατότητα να αναπτύξει τα προσόντα στον τομέα τον οποίο εργάζεται, ακαδημαϊκή μόρφωση, να είναι σε θέση να εργάζεται πολλές ώρες και σε μερικές περιπτώσεις υπό πίεση, να μπορεί να λειτουργήσει σαν μέλος ομάδας και όχι ως αυτόνομη μονάδα (η εργασία είναι ομαδική και ο καθένας εξαρτάται από κάποιον άλλον) και γενικότερα να μπορεί «να δέσει» με την υπόλοιπη ομάδα.

ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Δημήτρης Τσικόπουλος

Ο Δημήτρης Τσικόπουλος γεννήθηκε στην Αθήνα το 1971. Σπούδασε Χρηματοοικονομικά στο Πανεπιστήμιο του Notre Dame (USA). Έχει επίσης Master's degree στο Shipping Trade and Finance από το City University (London) και MBA στο Strategy and Management από το Πανεπιστήμιο του Cambridge (UK). Αφού ολοκλήρωσε τις σπουδές του, εργάστηκε για τη Navarino Shipping ως Executive VP. Το 1996 ίδρυσε τη Navarino Telecom και μέχρι σήμερα κατέχει τη θέση του προέδρου. Επίσης, το 1998 ίδρυσε τη Net One S.A. και το 1999 την Can Communications, όπου διατηρεί ακόμα τη θέση του στο διοικητικό της συμβούλιο.

Είναι παντρεμένος και έχει δύο παιδιά.

Πάνος Τσικόπουλος

Ο Πάνος Τσικόπουλος γεννήθηκε στην Αθήνα το 1968. Σπούδασε Χρηματοοικονομικά στο Πανεπιστήμιο του Notre Dame (USA). Έχει επίσης Master's degree στο Shipping Trade and Finance από το City University (London). Αφού ολοκλήρωσε τις σπουδές του, εργάστηκε στον τομέα του shipbroking στο Λονδίνο. Γυρίζοντας στην Ελλάδα, εργάστηκε στη Sincerity Shipping ως Executive VP. Το 1996 ίδρυσε τη Navarino Telecom και μέχρι σήμερα κατέχει τη θέση του εμπορικού διευθυντή.

Το 1998 ίδρυσε τη Net One S.A., όπου κατείχε τη θέση του προέδρου. Επίσης, το 1999 ήταν συνιδρυτής της Can Communications.



TSAVLIRIS

SALVAGE

Salvage Masters of the World

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



Piraeus Greece 10 Akti Poseidonos 185 31 Tel.: +30 210 422 1000
A.O.H: +30 6976 444 100/103 • Telefax: +30 210 422 1008/417 4885
Telex: 212677/21 1729 TSAV GR • E-mail: salvage@tsavliris.com

London United Kingdom 38 Bruton Place, Mayfair W1J 6NX
Tel.: +44(0) 207 629 7373 • Telefax: +44(0) 207 629 7379
Telex: 884291 TSAVUK G. • E-mail: tsav@globalnet.co.uk

Website: www.tsavliris.com



Κρατισμός

Το σκοτεινό αντικείμενο του πόθου

Εισαγωγείς

Όπως είναι τοις πάσι γνωστό, η χώρα πάσχει από μανία εισαγωγών, ακόμη και όταν πρόκειται περί υπηρεσιών ή αγαθών που θαυμάσια παράγονται εγχωρίως, προσφέρονται φθηνότερα, θα μπορούσαμε δε να είμαστε και εξαγωγείς. Βέβαια, η πεισματοδής προτίμησή μας στα εισαγόμενα (ξέρετε είναι... ευρωπαϊκό - Made in China...) βλάπτει σοβαρά την υγεία του ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών (ΙΕΣ) το οποίο σταθερά και επί μακρόν σώζει (αλλά έως τότε) η ναυτιλία.

Παραμιπτόντως, θα σας αναφέρω ένα χαρακτηριστικό -και ανατριχιαστικό- περιστατικό σχετικά με την τεράστια ποικιλία των εισαγομένων και την αχαλίνωτη φαντασία των εισαγωγέων. Αν και στη συγκεκριμένη περίπτωση, δικαιολογείται ίσως η εισαγωγή του «είδους» λόγω πιθανής ελλείψεως στην εγχώρια αγορά.

Ευρισκόμενος, λοιπόν, προ ετών στο γραφείο φίλου μου («Εισαγωγές - Κατεψυγμένα & Αποικιακά») άκουσα να γίνεται λόγος για μια μακάβρια (όπως μου φάνηκε) και ανατριχιαστική εισαγωγή, αφού δε ρώτησα, μου εξήγησαν: «Βεβαίως, εισάγουμε πτώματα από την Ι... τα οποία διαθέτουμε σε ιατρικές σχολές, για το μάθημα της Ανατομίας». Αλλά, σκεπτόμενος κανείς ψυχραιμώς και ωρίμως, μάλλον δεν θα βρει την περί ης ο λόγος εισαγωγή μακάβρια, αφού σοροί ανά τον κόσμο, αρκετοί ως φαίνεται, παραμένουν για διαφόρους λόγους «αζήτητες», και η εξαγωγή τους αποτελεί μια καλή και συναλλαγματοφόρο λύση.

Αφού, αντί των δυσβάστακτων δαπανών για τη σχετική «τελετή» και την τελευταία κατοικία, αντιθέτως προκύπτει κέρδος, ο δε εκλιπών (ή εκλιπούσα) συμβάλλει στη βελτίωση του ΙΕΣ, κάτι που μάλλον θα του ήταν εντελώς αδιανόητο, όταν ήταν σε θέση να διανοείται. Γιατί όμως και «ανα-

τριχιαστικό»;

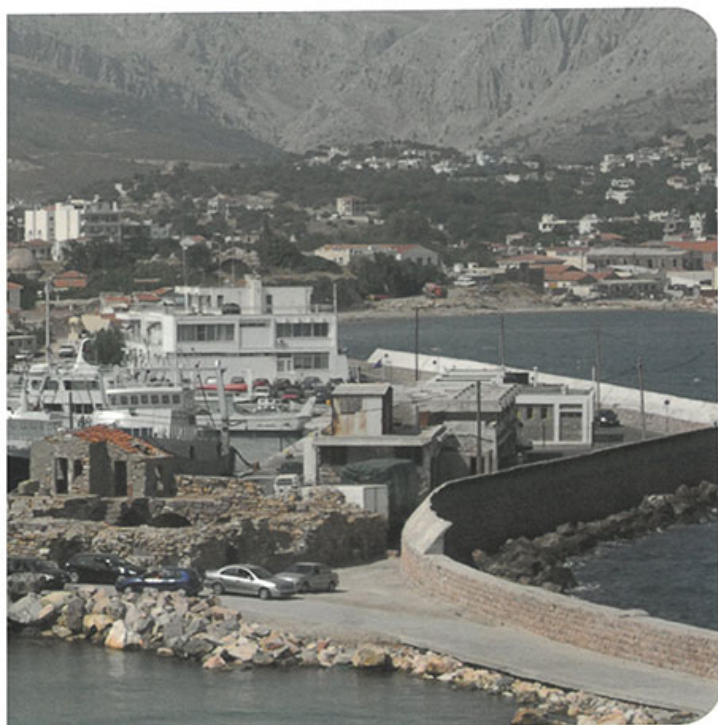
Διότι, τα ΜΜΕ είχαν, εκείνες τις μέρες, εντόνως προβάλει την είδηση, ότι κάποιος καταναλωτής (οι κάπως παλιοί θα το θυμούνται) είχε βρει ανθρώπινο νύχι στο αλλαντικό του και είχε αρμοδίως διαταχθεί... εξονυχιστική έρευνα, που θα έφτανε μέχρι το κόκκαλο. Είχε -επίσης αρμοδίως- τονιστεί ότι η ανοχή της κυβέρνησης σε φαινόμενα διαφθοράς ή/και... ανθρωποφαγίας είναι πλέον μηδενική, όσο τουλάχιστον διαρκούν οι εργασίες αναδόμησης του κράτους. Μετά... βλέπουμε.

Φυσικά τίποτε απ' αυτά δεν συνέβη, το νύχι μάλλον ήταν «μψηχτό», σχετικά γρήγορα όλα ξεχάστηκαν και το κοινό ξαναβρήκε την εγγενή αταραξία του («μοιραίοι, δειλοί κι άβουλοι αντάμα»).

Να ενθυμείται ο στωικός αναγνώστης ότι, τα ανωτέρω, εν παρόδω μόνον εκτίθενται, το θέμα μας δε είναι η «εισαγωγή» ολοζώντανων αλλοδαπών ναυτικών -αξιωματικών κυρίως- που καλύπτουν κενά στα πλοία, στα γραφεία και σε πλήθος άλλες ναυτιλιακές δραστηριότητές μας. Ενώ έχουμε σοβαρό πρόβλημα ανεργίας, στους νέους κυρίως, που, στη συντριπτική τους πλειοψηφία, έχουν περί ναυτιλίας πλήρη άγνοια ή πλήρη παραπληροφόρηση. Προβολή του έξοχου επαγγέλματος του αξιωματικού του Ε.Ν. δεν γίνεται, γίνεται όμως επίμονη προβολή παντός ναυτικού ατυχήματος μετά των σχετικών - ασχέτων σχολίων («σαπιοκάραβα, κερδοσκοποί, εκμεταλλευτές, εφ' όπλου ληστές» κ.ο.κ. κ.ο.κ.).

Προσέλκυση - σταδιοδρομία

Όλες οι ναυτικές χώρες ασκούν προσεκτική και επίμονη πολιτική προσέλκυσης στο επάγγελμα του αξ/κού, έχουν υιοθετήσει διάφορες διαδικασίες εισόδου - εκπαίδευσης - εξέλιξης (πάντα μέχρι το δίπλωμα Α) ώστε να



Του Σπ. Ράνη

Managing Director Ranger Marine S.A.



διαθέτουν ικανό αριθμό εθνικών αξ/κών.

Σας παραθέτω απόσπασμα από ανακοίνωση της Commission - 6/4/01, προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο:

Στην εισαγωγή αναφέρεται εν αρχή:

Τις τελευταίες δύο δεκαετίες παρατηρήθηκε μεγάλη πτώση στην ανεύρεση καλά εκπαιδευμένων ναυτικών, ιδίως αξιωματικών. Σε πρόσφατη σχετική μελέτη γίνεται γνωστό ότι σήμερα υπάρχει παγκοσμίως έλλειψη αξιωματικών (16.000) και προβλέπεται έλλειψη 12% (46.000 αξιωματικοί) το έτος 2010. Η Ευρωπαϊκή Ένωση αντιμετωπίζει το ίδιο πρόβλημα αλλά σε μεγαλύτερη έκταση, και η έλλειψη φθάνει περίπου τους 13.000 αξιωματικούς το 2001 και, όπως υπολογίζεται, θα φθάσει περίπου τους 36.000 αξιωματικούς το 2006.

Και ακολούθως - σελίς 7:

Το σαφές μήνυμα είναι ότι η υπάρχουσα έλλειψη αξιωματικών θα οξυνθεί, εκτός εάν ληφθούν άμεσα διορθωτικά μέτρα. Επίσης, αξίζει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι οι κατώτεροι ναυτικοί μπορούν με κατάλληλη εκπαίδευση να γίνουν αξιωματικοί. Τα κράτη-μέλη και οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να το έχουν αυτό υπόψη τους στον προγραμματισμό δράσεων που αποσκοπούν, ώστε να τεθεί τέρμα στην πτώση του αριθμού ναυτικών της Ε.Ε., και κυρίως των αξιωματικών.

Και στη σελίδα 9:

Επίσης, η έλλειψη αξιωματικών της Ε.Ε. μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις σε ολόκληρο το φάσμα των συναφών κλάδων. Υπάρχει μια ευρεία σειρά δραστηριοτήτων στην ξηρά, στις οποίες η πείρα στη θάλασσα θεωρείται πλεονέκτημα ή προϋπόθεση για την πρόσληψη προσωπικού. Οι λιμένες, οι ναυτιλιακές εταιρείες, οι οργανισμοί επιθεώρησης (νηογνώμονες, Αρχές

ελέγχου των λιμένων, αρχές νηολόγησης), ασφαλιστικές εταιρείες, ναυπηγεία, κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού κ.ά. προτιμούν ή είναι υποχρεωμένοι να προσλαμβάνουν πρώην ναυτικούς. Για λόγους που σχετίζονται με την κοινή παιδεία, τη γλώσσα και τη γνώση των τοπικών/εθνικών εθίμων και κανονισμών, οι θέσεις στις εταιρείες αυτές δεν καταλαμβάνονται εύκολα από πρώην ναυτικούς μη Ευρωπαίους. Είναι προφανές, λοιπόν, ότι η αναμενόμενη έλλειψη ναυτικών, κυρίως αξιωματικών, στην Ε.Ε. θα οδηγήσει πιο μακροπρόθεσμα σε έλλειψη προσωπικού στις δραστηριότητες της Ε.Ε. που συνδέονται με τη ναυτιλία. Η τεχνογνωσία και η πείρα που έχουν αποκτήσει οι

ναυτικοί της Ε.Ε. στη θάλασσα πρέπει να διατηρηθεί εφόσον η Ε.Ε. δεν θέλει να χάσει ολόκληρο το ναυτιλιακό της κλάδο.

Το συμπέρασμα είναι ότι, εάν συνεχισθεί η παρατηρούμενη μείωση των αξιωματικών της Ε.Ε., η Κοινότητα μπορεί να χάσει μια σημαντική επαγγελματική κληρονομιά. Οι ναυτικές σχολές θα κλείσουν ενδεχομένως και η ναυτιλιακή τεχνογνωσία θα εκλείψει στο σύνολό της, με δραματικές συνέπειες για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την ασφάλεια εφοδιασμού και την ανταγωνιστικότητα όλου του ναυτιλιακού κλάδου.

Η κλίμακα εκπαίδευσης / σταδιοδρομίας

Η παρατήρηση που έχω ανωτέρω υπογραμμίζει, ότι στους κατώτερους ναυτικούς πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα -αν μπορούν- να εξελισσονται σε αξιωματικούς, έχει μίαν ευρύτερη σοβαρή διάσταση.

Η εξέλιξη του αξιωματικού διακρίνεται σε στάδια (δόκιμος-αξιωματικός Γ-B-A), δεν προεξοφλείται δε ότι ο δόκιμος θα γίνει Γ και ότι ο Γ θα εξακολουθήσει ανερχόμενος. Πολλοί εγκαταλείπουν τη θάλασσα προτού εξαντλήσουν την ιεραρχία, ένας δε αριθμός δεν επιθυμεί ή δεν μπορεί ν' ανταποκριθεί στις ευθύνες και στα καθήκοντα του πλοιάρχου (ή μηχανικού) Α και ναυτολογείται Β ή και Γ. Αν ένας λοστρόμος, π.χ., έχει τα προσόντα να λάβει δίπλωμα Γ τάξης, θα κριθεί ακολούθως αν μπορεί να εξελιχθεί περαιτέρω. Κι αυτό πρέπει να ισχύει -και σ' όλες τις ναυτικές χώρες ισχύει- για όλους. Δεν τίθεται, δηλαδή, α priori όριο εξέλιξης, αλλά όλοι ελέγχονται και κρίνονται υπό τους αυτούς όρους και με τις ίδιες διαδικασίες.

Η τετραετής «αιχμαλωσία» των δοκίμων στις ΑΕΝ, όπου συμπιέζονται γνώσεις για όλα τα στάδια της σταδιοδρομίας των, αποτελεί μάταιη σπατάλη



χρόνου και πόρων, αφού άλλωστε η τεχνολογία στο πλοίο και τη ναυσιπλοΐα εξελίσσεται γρήγορα και οι συνθήκες του θαλάσσιου εμπορίου μεταβάλλονται. Αντιστοίχως, μεταβάλλονται οι επαγγελματικές απαιτήσεις για κάθε θέση στο πλοίο ή εκτός.

Μικρό άλλωστε ποσοστό (15%) των αποφοίτων παραμένει στη θάλασσα, μέχρι το καταληκτικό δίπλωμα Α, κι αυτοί είναι οι πολύ απλοί και πολύ σοβαροί λόγοι που επιβάλλουν τη σταδιακή εκπαίδευση του αξιωματικού του Ε.Ν. Άλλοι όμως λόγοι και σκοπιμότητες κασιχύνουν, που δεν έχουν σχέση με το συμφέρον των διδασκόμενων ή της ναυτιλίας.

Φυσικά οι κανόνες και οι όροι «παραγωγής» αξιωματικών (και όχι μόνον) είναι διεθνείς, δεδομένου ότι συνδέονται με την ασφάλεια του πλοίου και ό,τι αυτό μεταφέρει, καθώς και του περιβάλλοντος. Οι εν λόγω όροι και κανόνες ορίζονται με σαφήνεια και σχολαστική λεπτομέρεια στη Διεθνή Σύμβαση STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping – όπως αναθεωρήθηκε το 1995), που κατατάσσει το ανθρώπινο δυναμικό στις εξής κατηγορίες απασχόλησης/ικανοτήτων/καθηκόντων.

Κατηγορία Α

Περιλαμβάνει δύο επίπεδα καθηκόντων:

- Επίπεδο υποστήριξης (STCW Support Level)
Πλήρωμα – δόκιμοι καταστροφώματος/μηχανής και
- Επίπεδο επιχειρησιακό (STCW Operation Level)
Πλοίαρχοι/μηχανικοί Γ' τάξ.

Κατηγορία Β

Επίπεδο διοικητικό (STCW Management Level)

Πλοίαρχοι Α' και Β' τάξ.

Μηχανικοί Α' και Β' τάξ.

Κατηγορία Γ

Shore side management staff

Classification societies' Directors/Officers

Shipping industry experts/consultants

Ευάριθμος λαός - υπερμεγέθους ναυτιλία

Η STCW/95 έχει κυρωθεί από 147 χώρες, που ελέγχουν το 98% του παγκοσμίου τονάζ, αποτελεί δε νόμο του ελληνικού κράτους (Π.Δ. 132/11-

6-1997) αυξημένης μάλιστα ισχύος. Και δεν εφαρμόζεται. Αντ' αυτού συντάσσονται κατά τακτικά χρονικά διαστήματα νόμοι, με το τετριμμένο ψευδώνυμο «Περί αναβάθμισης της Ν.Ε. και άλλες τινές διατάξεις». Οι εν λόγω «νεαράι» (βυζαντινο-αυτοκρατορικού περιεχομένου διατάξεις) έχουν σχέση αποκλειστικά με την αναβάθμιση και ικανοποίηση των συμφερόντων του σοβιέτ (βασικά κυβερνητικά όργανα σε μια συντεχνιακή πολιτεία) των διδασκόντων. Από κοντά πάντα και οι παρακοιμώμενοι – επίκουροι.

Η σχετική κείμενη νομοθεσία μας είναι εκτεταμένη, προβλέπει εξάλλου την παροχή Ν.Ε. και επιμόρφωσης, με τη μέθοδο της τηλεκατάρτισης (Distance Learning), που έχει σοβαρότατα πλεονεκτήματα, πάει «γάντι» στην εκπαίδευση των ναυτικών και εφαρμόζεται με μεγάλη επιτυχία από όλες τις ναυτικές χώρες. Έχει όμως ένα σοβαρό μειονέκτημα, αδειάζει τις αίθουσες διδασκαλίας και, ως εκ τούτου, δεν συμφέρει το καθηγητικό κατεστημένο υπέρ του οποίου λειτουργεί στη ναυτική πατρίδα μας η Ν.Ε. Φυσικό ήταν οι σχετικές «ισχύουσες» διατάξεις να περιπέσουν σε νάρκη, και ποιος θυμάται τον Ροϊδη: «Δεν χρειαζόμαστε παρά ένα και μόνο νόμο – "περί εφαρμογής των νόμων"».

Ο πίνακας, με τα συγκριτικά στοιχεία, που ακολουθεί, παρουσιάζει το πρόβλημα, μικρός σχετικά λαός – μεγάλη ναυτιλία, και πώς θα ικανοποιήσουμε τις ανάγκες της σε στελέχη.

Ποσοστό

(επί του παγκοσμίου τονάζ
που ελέγχει το κάθε κράτος)

Ελλάς	-	19,5%	11.212.000
Ιαπωνία	-	13,6%	128.137.000
Νορβηγία	-	7,6%	4.601.000
Κίνα	-	5,7%	1.289.665.000
USA	-	5,5%	296.208.000
Γερμανία	-	5,3%	82.700.000
U.K.	-	2,3%	60.000.000
Ρωσία	-	2,1%	144.000.000

Πληθυσμός

Προβολή - προσέλευση - εκπαίδευση

Πώς θα λύσουμε εδώ και τώρα το μείζον αυτό πρόβλημα;

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





α) Με την κατάλληλη προβολή της ναυτικής σταδιοδρομίας, ώστε να έχουμε προσέλκυση, αλλά αυτό δεν γίνεται, γίνεται όμως το άλλο. Παρουσιάστηκαν φέτος 1.800 υποψήφιοι για τις κρατικές ΑΕΝ (πρώτο έτος), που το ΥΕΝ, διά της δημιουργικής λογιστικής, τους «αβγάτισε» σε 2.800. Όποτε έχουμε εικονική προσέλευση.

β) Με τη δημιουργία διαφόρων διαδικασιών «παραγωγής» αξιωματικών και τη συνδρομή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, που αποτελεί κεφαλαιώδους σημασίας θεσμό στο χώρο γενικά και τη Ν.Ε. ειδικά. Αλλά περί αυτού η «νεαρά» που εξήγγειλε ο κύριος ΥΕΝ είναι σαφής. Οι απόφοιτοι των ιδιωτικών ναυτικών σχολών «θα μπορούν ν' αποκτήσουν το βαθμό του πλοίαρχου ή μηχανικού Β' τάξης», αλλά όχι του Α'... (!) Διατηρείται δηλαδή το μονολιθικό κρατικό μονοπώλιο και περιφρονείται βάνουσα η νοημοσύνη των παροικούντων την Ιερουσαλήμ.

γ) Με την προσέλκυση, επιλογή και εκπαίδευση νέων που πράγματι στοχεύουν στη ναυτική σταδιοδρομία, αλλά αντ' αυτού γίνεται το κάτι άλλο. Οι ΑΕΝ προσελκύουν νέους που σε μεγάλη αναλογία στοχεύουν στην απόκτηση τίτλου-κλειδιού για μια θέση στο Δημόσιο και παράγουν πτυχιούχους. Πόσοι πράγματι εξ αυτών ακολουθούν τη ναυτική σταδιοδρομία παραμένει αυστηρώς φυλασσόμενο κρατικό μυστικό, αλλά σύμφωνα με βάσιμους υπολογισμούς και πληροφορίες (που είναι προϊόντα... υποκλοπής):

i) Περίπου 1.200 νέοι (και νέες) εισάγονται ετησίως στο πρώτο έτος ΑΕΝ και το 30% διαρρέει προ της λήξεως του έτους αυτού, πλέον 10% μέχρι το τέλος της φοίτησης. Αποφοιτούν δηλαδή περί τους 720 ετησίως.

ii) Εκ των αποφοίτων (720) το 40% (288) μπαρκάρει πάνω από 5 χρόνια, και μόνο το 10-15% παραμένει στη θάλασσα μέχρι και το δίπλωμα Α' τάξεως...

Οι σχολές παράγουν δοκίμους

Διατυπώνεται από ακαδημαϊκούς επιμόνων το εξής «αφοπλιστικό» ερώτημα: «Πώς μπορεί ένας πλοίαρχος που έχει την ευθύνη της ζωής 2.000 ανθρώπων ή την ευθύνη μεταφοράς χιλιάδων τόνων (sic) επικινδύνων φορτίων να μη διαθέτει γνώσεις και τίτλους ισότιμους, αν όχι ακόμη και ανώτερους πανεπιστημίων;»

Η ίδια απορία αφορά και τους μηχανικούς που προΐστανται των μηχανοστασίων.

Αλλ' αυτές τις γνώσεις τις έχουν και τις παρέχουν οι πλοίαρχοι και μηχανικοί, που με απόλυτη επιτυχία κινούν και ελέγχουν τη μεγάλη μας ναυτιλία, το δε καταληκτικό δίπλωμα Α' που θα λάβουν 10 ή 12 χρόνια μετά

την αποφοίτησή των από τη σχολή, ασφαλώς πρέπει να θεωρείται και να αναγνωρίζεται ως τίτλος πανεπιστημιακού επιπέδου. Σχολές όμως πανεπιστημιακού επιπέδου που παράγουν πλοίαρχους ή μηχανικούς Α' δεν έχουν εφευρεθεί έτι.

Και σκεφτείτε τι θα ήταν η χώρα μας -σε πολιτικό, κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο-, αν ένας ακόμη τομέας -η παιδεία, π.χ.- διέθετε το ανύστημα, το κύρος και την ποιότητα της ναυτιλίας μας, πράγμα που θα ήταν εφικτό μόνον αν ο κάθε «κατεργάρης» κοίταζε τον πάγκο του και όχι τον πάγκο του άλλου.

Το (κλαδικό;) νομοσχέδιο του ΥΕΝ περί δήθεν αναβάθμισης της Ν.Ε. περιλαμβάνει 22 άρθρα, εξ ων 21 ικανοποιούν αιτήματα των καθηγητών, τους οποίους και αναβαθμίζουν αλλά όχι όλους.

Οι προερχόμενοι από το Ε.Ν. συγκριτικά υποβαθμίζονται. Ομοίως υποβαθμίζονται και οι σπουδαστές, το δίπλωμα των οποίων (ΑΕΝ) «καθίσταται ισότιμο με το πτυχίο των ΤΕΙ» περίπου 20 χρόνια(!) μετά την αποφοίτησή των... Κι αυτό ισχύει αποκλειστικά για τους αποφοίτους του μέλλοντος.

Αυτά ορίζει το άρθρο 1, που είναι και το μοναδικό που ασχολείται με τους σπουδαστές. Κατά τα άλλα, οι ΑΕΝ ανήκουν στην τριτοβάθμια εκπαίδευση...

Το νομοσχέδιο προβλέπει τη σύσταση 234 (έναντι των 168 σήμερα - Ν. 2638 του 1998, δηλ. αύξηση 40%) θέσεων καθηγητών, αναπληρωτών καθηγητών, επίκουρων καθηγητών κ.λπ. Όποτε ένα ανώτατης βαθμίδας ισχυρότατο «Fuculty» -234 μέλη- θα παράγει 288 αξιωματικούς του Ε.Ν. ετησίως, οι οποίοι θα λογίζονται ωσεί απόφοιτοι ΤΕΙ, είκοσι χρόνια μετά...

Οι ΑΕΝ αποτελούν προβληματικές ΔΕΚΟ, κοστίζουν άνω των 10 εκατ. ευρώ ετησίως, ποσό που διπλασιάζεται αν συνυπολογισθούν χρήση παγίων και μισθοί αξιωματικών και υπαλλήλων του ΥΕΝ που απασχολούνται στη Ν.Ε. και ουδέ κατ' ελάχιστον ικανοποιούν τις ανάγκες της ναυτιλίας.

Το σκοτεινό αντικείμενο του πόθου είν' εδώ...

Αν, τέλος, το συνεχειακό ελληνικό κράτος βδελύσσεται την ιδιωτική πρωτοβουλία, γιατί δεν το δηλώνει ευθέως, αντί να την υποσκάπτει και βασανίζει «κατά μικρόν», σαν το πρόβατο του Αισώπου; Ιδού, δε, ο επίκαιρος μύθος:

- Πρόβατον κειρόμενον -

Πρόβατον αφυώς κειρόμενον προς τον κείροντα έφθ
«Ει μεν έρια ζητείς, ανωτέρω τέμνε, ει δε κρεών επιθυμείς, άπαξ με καταθύσας του κατά μικρόν βασανίζειν απάλλαξον».

Από το 1955
στην υπηρεσία της ναυτιλίας



 **TSOUKATOS**

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ - ΚΑΛΩΔΙΑ - ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ



Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη*

Θεσμική μετεξέλιξη ΟΛΠ: Χθες, σήμερα, αύριο

Σε κρίσιμο σταυροδρόμι φαίνεται να βρίσκεται ο ΟΛΠ. Τα κέρδη προ φόρων, από το 24,5% του κύκλου εργασιών το 2001, σταδιακά υποχώρησαν στο 15,5% το 2004. Στον τομέα containers, την ατμομηχανή του ΟΛΠ, ενώ από το 1998 ο Πειραιάς ήταν στη λίστα των 50 πρώτων λιμανιών του κόσμου, το 2004 έπεσε στην 56η θέση. Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία, το 2005 δεν προβλέπεται να είναι καλύτερο.

Από την άλλη πλευρά, αρκετές κουβέντες έχουν ακουστεί από επίσημα χείλη για ένα νέο δυναμικό πλαίσιο χρηματοδότησης λιμενικών έργων μέσω της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, για ενδιαφέρον Κινέζων και ίσως και άλλων ξένων για επενδύσεις στα λιμάνια μας, για κατασκευή του προβλήτα Ι με αυτοχρηματοδότηση και για επικείμενες θεσμικές αλλαγές στις ΔΕΚΟ. Εν αναμονή, λοιπόν, πιθανώς σημαντικών εξελίξεων, στο παρόν άρθρο κάνω μια αναδρομή στις θεσμικές αλλαγές του ΟΛΠ την τελευταία δεκαετία, εστιαζόμενος σε σημεία που δεν είναι ευρέως γνωστά.

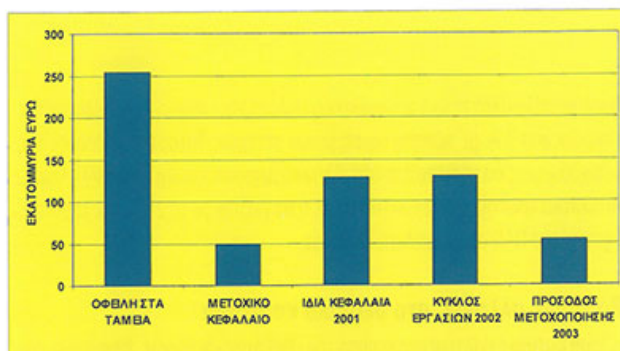
Η διαδικασία θεσμικής αλλαγής του ΟΛΠ ουσιαστικά ξεκίνησε το φθινόπωρο του 1996, όταν δόθηκε το «πράσινο φως» για τη μετατροπή των ΟΛΠ και ΟΛΘ, μέχρι τότε νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου (ΝΠΔΔ), σε ανώνυμες εταιρείες (Α.Ε.). Η όλη διαδικασία συνεχίστηκε διερευνητικά το 1997. Πήρε οριστική ώθηση το 1998, όταν η κυβέρνηση στο πλαίσιο της ΟΝΕ ανέλαβε τη δέσμευση να «ιδιωτικοποιήσει» μια σειρά από ΔΕΚΟ, μεταξύ των οποίων και οι ΟΛΠ και ΟΛΘ. Και στις αρχές του 1999, ο Ν. 2688/1999 μετέτρεψε τους ΟΛΠ και ΟΛΘ σε Α.Ε., με ημερομηνία έναρξης λειτουργίας την 1/5/1999.

Το ασφαλιστικό πρόβλημα

Ποιο ήταν άραγε το μεγαλύτερο πρόβλημα που είχε ο ΟΛΠ όταν ήταν ΝΠΔΔ και του οποίου η λύση δρομολογήθηκε με τη μετατροπή του σε Α.Ε.; Πιστεύω ακράδαντα ότι αυτό ήταν η υποχρέωση καταβολής συντάξεων και παροχής περίθαλψης!

Και όντως, σύμφωνα με το Ν.Δ. 4210/1961 και άλλες συναφείς νομοθετικές ρυθμίσεις, ο ΟΛΠ, μια επιχείρηση το αντικείμενο της οποίας ουδεμία σχέση είχε με κοινωνική ασφάλιση, είχε οριστεί ως φορέας περίθαλψης των μόνιμων υπαλλήλων του, εν ενεργεία και συνταξιούχων, όπως και φορέας κύριας σύνταξης του προσωπικού αυτού. Η εξαίρεση ήταν το προσωπικό με σχέση ιδιωτικού δικαίου, δηλαδή περίπου 700 λιμενεργάτες και άλλοι συμβασιούχοι, που όλοι είχαν κάλυψη από το ΙΚΑ. Οι νομοθετικές αυτές ρυθμίσεις έμειναν ουσιαστικά αμετάβλητες για 38 χρόνια.

Το 1997, οι εν ενεργεία μόνιμοι υπάλληλοι του ΟΛΠ ήταν περίπου 1.300, αλλά οι συνταξιούχοι πρώην υπάλληλοι 1.800! Το ετήσιο έλλειμμα στο ισοζύγιο «παροχές μείον εισφορές» των πάσης φύσεως ασφαλισμένων του ΟΛΠ ήταν πάνω από 6,7 δισ. δρχ., περίπου το 20% του τότε ετήσιου κύκλου εργασιών του λιμανιού. Το ποσό αυτό ήταν μεγαλύτερο από όσα μπορούσε να διαθέσει ο ΟΛΠ από ίδια κεφάλαια για το επενδυτικό του πρόγραμμα, και είχε αυξητικές τάσεις. Το δάνειο των 10 δισ. δρχ. που συνήψε το 1995 ο ΟΛΠ με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για τη χρηματοδότηση του επενδυτικού του προγράμματος, δεν θα χρειαζόταν αν δεν υπήρχε το συνεχές και διαχρονικό βάρος συντάξεων και περίθαλψης. Μακροπρόθεσμα, ήταν σαφές ότι η κατάσταση αυτή δεν ήταν βιώσιμη.



Σχήμα 1: Η οφειλή του ΟΛΠ στα ασφαλιστικά ταμεία σε σύγκριση με 4 άλλα οικονομικά μεγέθη της εταιρείας.

Ύστερα από διαβουλεύσεις με την κυβέρνηση και τα ασφαλιστικά ταμεία, ο Ν. 2688 διόρθωσε την κατάσταση, απαλλάσσοντας από 1/5/1999 τον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ (που είχε το ίδιο πρόβλημα) από την υποχρέωση καταβολής συντάξεων και περίθαλψης. Από την ημερομηνία εκείνη και μετά, οι υποχρεώσεις αυτές περιήλθαν στο ΙΚΑ (κύρια σύνταξη), στο ΙΚΑ-ΕΤΕΑΜ (επικουρική) και στο ΤΕΑΠΑΕΛ (περίθαλψη). Όμως, ο Ν. 2688 όρισε ότι τα ΙΚΑ και ΙΚΑ-ΕΤΕΑΜ θα έπρεπε να αποζημιωθούν για όλους τους υπαλλήλους που είχαν συνταξιοδοτηθεί πριν από 1/5/1999, και ότι αυτό θα γινόταν «από την πρόσοδο της μετοχοποίησης» των δύο λιμανιών. Η παρούσα αξία της οφειλής του ΟΛΠ στα ταμεία εκτιμήθηκε μετά από αναλογιστική μελέτη στα 87 δισ. δραχμές, ή 255 εκατ. ευρώ (σχήμα 1).

Αν και κανένα από τα 4 άλλα οικονομικά μεγέθη του σχήματος 1 δεν ήταν γνωστό όταν έγινε η αναλογιστική μελέτη (1999), σαφής εκτίμηση ήταν ότι 255 εκατ. ευρώ θα ήταν πολύ δύσκολο έως αδύνατο να εισπραχθούν ποτέ, οποιοδήποτε σχήμα ιδιωτικοποίησης και εάν προχωρούσε. Επίσης, η διατήρηση ενός τέτοιου βάρους θα απέκλειε κάθε ενδιαφέρον να επενδύσει κάποιος ιδιώτης τα κεφάλαιά του στον ΟΛΠ. Το ίδιο ίσχυε και για τον ΟΛΘ, αλλά σε μικρότερη κλίμακα.

Παρ' όλη την αρχική αβεβαιότητα για το μοντέλο ιδιωτικοποίησης του ΟΛΠ, εξαρχής το πιο πιθανό σενάριο ήταν η πώληση μετοχών μέσω του Χ.Α. Όμως, η πιθανότητα αυτού του σεναρίου δεν εμπόδιζε το ΥΠΕΘΟ να εξετάσει και ορισμένα εναλλακτικά μοντέλα. Έτσι, στο διάστημα 1999-2001 εξετάστηκαν διά-



φορά μοντέλα αλλά τελικά προκρίθηκε η επιλογή της εισαγωγής ολόκληρης της εταιρείας στο Χ.Α. με πώληση υφισταμένων μετοχών, δηλαδή η πρόσδοος της μετοχοποίησης θα περιερχόταν στο ελληνικό Δημόσιο και όχι στον ΟΛΠ. Όμως, το πιεστικό ερώτημα που επανήλθε ήταν, τι θα γινόταν με τα 255 εκατ. ευρώ της οφειλής του ΟΛΠ στα ασφαλιστικά ταμεία;

Ραπτικές αλλαγές στο θεσμικό κοστούμι

Η λύση βρέθηκε ενώ η μετοχοποίηση του ΟΛΘ ήταν επί θύραις. Ψηφίστηκε τότε ο Ν. 2932/2001, ο νόμος για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, αλλά στον οποίο προστέθηκαν και πλήθος άλλων ρυθμίσεων, όπως η μετατροπή 10 λιμενικών ταμείων σε Α.Ε., η ίδρυση

της Γενικής Γραμματείας Λιμένων κ.λπ. Με το άρθρο 36 («κάλυψη ασφαλιστικών δαπανών ΟΛΠ Α.Ε. και ΟΛΘ Α.Ε.»), τα δύο λιμάνια απαλλάχθηκαν από την υποχρέωση καταβολής στα ασφαλιστικά ταμεία του ως άνω ποσού. Η υποχρέωση αυτή ανελήφθη ρητά από το ελληνικό Δημόσιο, με την πρόβλεψη ότι θα καλυπτόταν μερικώς από την πρόσοδο της μετοχοποίησης των δυο λιμανιών. Με τη ρύθμιση αυτή (η οποία σημειωτέον είχε εφαρμοσθεί και σε όσα ευρωπαϊκά λιμάνια είχαν το ίδιο πρόβλημα, όπως Βρέμη, Αμβέρσα, Γένοβα κ.λπ.) οι ΟΛΠ και ΟΛΘ έκλεισαν οριστικά το ασφαλιστικό πρόβλημα, το οποίο θα τους προκαλούσε τεράστια προβλήματα, και ιδίως στην πορεία μετοχο-

ποίησής τους.

Αλλά για να μη δημιουργούνται εντυπώσεις πως τα δύο λιμάνια «έριξαν» το Δημόσιο με τη ρύθμιση αυτή, στο άρθρο 35 του Ν. 2932 («Ρυθμίσεις θεμάτων ΟΛΠ Α.Ε.») περιελήφθη και η εξής φαινομενικά αθώα παράγραφος 4: «Η περίπτωση β της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του καταστατικού της ΟΛΠ Α.Ε. καταργείται». Σε απλά ελληνικά, αυτό σήμαινε ότι στην επικείμενη αποτίμηση της περιουσίας του ΟΛΠ δεν θα λαμβανόταν υπ' όψιν η αξία που απέρρεε από το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτιρίων και άλλων εγκαταστάσεων που ανήκαν στο ελληνικό Δημόσιο και των οποίων το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης είχε αποκλειστικά ο ΟΛΠ. Η προσμέτρηση της αξίας αυτής είχε προβλεφθεί ρητά στο αρχικό καταστατικό της εταιρείας, σύμφωνα με το Ν. 2688. Παράλληλα, οι παράγραφοι 1 και 2 του ίδιου άρθρου προσδιόρισαν ότι η αποκλειστική αυτή χρήση και εκμετάλλευση εφεξής θα παρεχόταν από το ελληνικό Δημόσιο στον ΟΛΠ μέσω 40ετούς «σύμβασης παραχώρησης».

Στη σύμβαση παραχώρησης θα καταγράφονταν λεπτομερώς οι όροι και οι προϋποθέσεις για την εξάσκηση του δικαιώματος αυτού από τον ΟΛΠ, περι-

λαμβανομένης και καταβολής ετήσιου τιμήματος, καθώς και η διαδικασία ανάκλησης του δικαιώματος ή άλλες πιθανές κυρώσεις από παράβαση των όρων της σύμβασης από τον ΟΛΠ. Η σύμβαση αυτή τελικά υπεγράφη το Φεβρουάριο του 2002 και ήταν από πλευράς όρων πανομοιότυπη με εκείνη που είχε συνάψει ο ΟΛΘ προτού μπει στο Χ.Α. το καλοκαίρι του 2001, για τον οποίον είχε γίνει ακριβώς η ίδια ρύθμιση για την αποτίμηση της περιουσίας του.

Σημειωτέον ότι η αξία που σύμφωνα με τη ρύθμιση αυτή δεν κεφαλαιοποιήθηκε υπέρ του ΟΛΠ είχε ήδη εκτιμηθεί αναλυτικά σε μελέτη που παρέλαβε ο ΟΛΠ από ειδικό σύμβουλο που όρισε η Διευρηγική Επιτροπή Αποκρατικοποιήσεων για να καταγράψει όλη την περιουσία του. Όμως, συνεπεία της ως άνω ρύθμισης, όταν το καλοκαίρι του 2001 η «Επιτροπή του άρθρου 9» του Κ.Ν. 2190/1920 αποτίμησε την περιουσιακή κατάσταση της εταιρείας, η αξία αυτή δεν πέρασε στα βιβλία του ΟΛΠ. Η αξία αυτή δεν είναι καθόλου ευκαταφρόνητη, όντας σημαντικά μεγαλύτερη από την ασφαλιστική οφειλή των 255 εκατ. ευρώ.

Εάν αυτή είχε προσμετρηθεί, όπως προβλεπόταν στο αρχικό καταστατικό της εταιρείας, η λογιστική αξία του ΟΛΠ θα ήταν κατά πολύ μεγαλύτερη από όση είναι σήμερα. Όμως, η ρύθμιση αυτή κρίθηκε σκόπιμη ώστε πρώτα ο ΟΛΘ και ακολούθως ο ΟΛΠ να είχαν την κεφαλαιακή απόδοση εκείνη που θα επέτρεπε να εισαχθούν ολόκληρες οι εταιρείες στο Χ.Α.

Τελικά, όπως ξέρουμε, ο ΟΛΠ μπήκε στο Χ.Α. το καλοκαίρι του 2003, διαθέτοντας το 25,5% των μετοχών του. Ενώ η δημόσια εγγραφή του ΟΛΘ το 2001 είχε οριακή κάλυψη, η αντίστοιχη του ΟΛΠ υπερκαλύφθηκε 16 φορές, πιστοποιώντας τη μεγάλη ζήτηση της μετοχής του από το επενδυτικό κοινό.

Τι απέγινε όμως η ως άνω αξία που τελικά δεν προσμετρήθηκε υπέρ του ΟΛΠ; Προφανώς δεν χάθηκε. Απλώς δεν εμφανίζεται στα βιβλία του ΟΛΠ, όπως επίσης δεν εμφανίζονται τα πάσης φύσεως πάγια που κατασκεύασε μεν ο ΟΛΠ αλλά ανήκουν στο ελληνικό Δημόσιο (κτίρια, γήπεδα, προβλήτες, άλλες εγκαταστάσεις). Ο ΟΛΠ έχει το αποκλειστικό δικαίωμα να τα χρησιμοποιεί και να τα εκμεταλλεύεται μέχρι το 2042, σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης παραχώρησης. Όμως, ακόμη και με ιδιώτες να κατέχουν το 25,5% των μετοχών του ΟΛΠ, η ιδιοκτησία των παγίων αυτών παραμένει 100% στο ελληνικό Δημόσιο, το οποίο και διατηρεί ακέραιη και την όποια λογιστική αξία του δικαιώματος χρήσης και εκμετάλλευσής τους. Και επειδή η αξία αυτή είναι λίαν σημαντική, θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπ' όψιν εάν στο μέλλον αποφασισθεί να παραχωρηθεί ή ακόμη και να πωληθεί μέρος των εγκαταστάσεων του ΟΛΠ σε ιδιώτες.

Ατενίζοντας το μέλλον

Πάγια άποψή μου ήταν και εξακολουθεί να είναι, ότι το να γίνει ο ΟΛΠ περισσότερο ανταγωνιστικός και πιο ποιοτικός στις υπηρεσίες που προσφέρει, δεν θα γίνει ούτε λόγω της μετατροπής του σε Α.Ε. ούτε λόγω της εισαγωγής του στο Χ.Α. Πέραν αυτών θα πρέπει να λάβουν χώρα και άλλες συμπληρωματικές δράσεις, όπως σε θέματα χρηματοδότησης, στελέχωσης, οργάνωσης, τιμολογίων, προμηθειών και κανονισμών. Όσο διατηρούνται κανονιστικές διατάξεις της δεκαετίας του 1970 (κραυγαλέο παράδειγμα οι συνθέσεις των εργατικών ομάδων), λίγο ενδιαφέρει αν ο ΟΛΠ είναι ΝΠΔΔ ή Α.Ε. εισηγμένη στο Χ.Α.

Σήμερα υπάρχουν νέες προκλήσεις για τον ΟΛΠ, ίσως σημαντικότερες από εκείνες που αντιμετώπιζε πριν μετατραπεί σε Α.Ε. Έφτασε ίσως η ώρα να γυρίσει σελίδα και να προχωρήσει με μια νέα μετεξέλιξη του θεσμικού του μοντέλου, η οποία θα του επιτρέψει να κινηθεί πιο επιθετικά και να αδράξει δυναμικά τις μεγάλες ευκαιρίες λιμενικής ανάπτυξης στη Μεσόγειο. ■

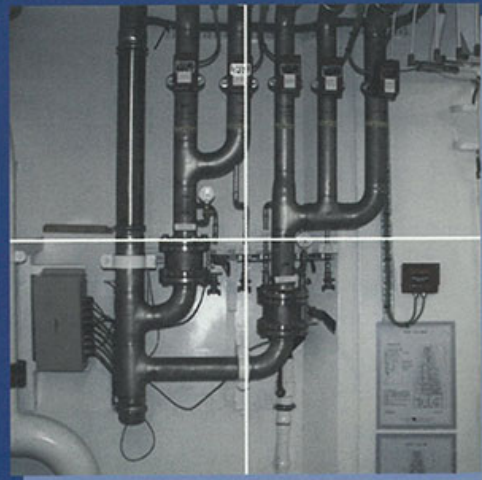
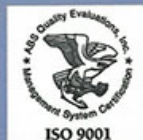
* Ο κ. Ψαραύτης είναι καθηγητής στο ΕΜΠ. Έχει διατελέσει προϊστάμενος υπηρεσιών και διευθύνων σύμβουλος στον ΟΛΠ από τον Αύγουστο του 1996 ως το Μάρτιο του 2002.

GLOBAL AIR LTD

MARINE SERVICE & SUPPLIES

Imtech

Official Imtech Representative for Greece



Technology for people and the environment

- **AIR CONDITIONING**
- **VENTILATION**
- **REFRIGERATION**
- **FIRE FIGHTING**

tsalis
synopsis

30, Messologiou Str. & Etolikou Str., 185 45 Piraeus - GREECE
Tel: + 30 210 41 30 644, Fax: + 30 210 41 30 614, E-mail: globair@otenet.gr



CLEAN SEA CLEAN AIR

WORKING FOR SHIPPING AND ENVIRONMENT

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

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

Together for excellence.

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



RINA

www.rina.org



ΑΦΙΕΡΩΜΑ > Οι αιρετοί της Ευρώπης

Στο πλαίσιο της ετήσιας ανασκόπησης των δραστηριοτήτων των Ελλήνων και Κυπρίων ευρωβουλευτών στις Βρυξέλλες και στο Στρασβούργο, τα «Ναυτικά Χρονικά» προβάλλουν τις σκέψεις και τις απόψεις τους σε επίκαιρες ερωτήσεις που τους απευθύναμε.

Η ελληνική φωνή στο Ευρωκοινοβούλιο



Ρόδη Κράτσα



Συνέντευξη της ευρωβουλευτού της Ν.Δ. Ρόδης Κράτσα

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο οφείλει να γνωρίσει καλύτερα τις ανάγκες και τις προκλήσεις του ναυτικού κόσμου

Τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, την αύξηση της απασχόλησης και φυσικά την προστασία του περιβάλλοντος και του θαλασσιού πλούτου πρέπει να έχουν στόχο τα νέα μέτρα για την ευρωπαϊκή ναυτιλία, είναι η θέση της ευρωβουλευτού της Νέας Δημοκρατίας και μέλους της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Ρόδης Κράτσα.

1. Η ευρωπαϊκή ναυτιλία είναι ένας κλάδος δυναμικός, ο οποίος προσφέρει μεγάλες υπηρεσίες στην οικονομία, στην κοινωνία και στην εδαφική συνοχή. Και θα πρέπει να προετοιμάζεται συνεχώς για να μπορεί να ανταπεξέλθει στο παγκόσμιο, σκληρά ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Τα νέα μέτρα, λοιπόν, πρέπει να έχουν στόχο τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, την αύξηση της απασχόλησης και φυσικά την προστασία του περιβάλλοντος και του θαλασσιού πλούτου. Νομοθεσία πρέπει να παράγουμε μόνον εκεί που θα κρίνεται απολύτως απαραίτητο, όπως, θα έλεγα, στην πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων, στα μέτρα για λιμένες καταφυγής και παροχή βοήθειας σε πλοία που κινδυνεύουν, στη διασφάλιση εκπλήρωσης των διεθνών υποχρεώσεων των κρατών-μελών και στην προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών και στην ασφάλειά τους.

2. Η ναυτιλία είναι πολυσχιδής κλάδος, έτσι απαιτείται αποτελεσματικός συντονισμός των διαφόρων τομεακών πολιτικών που επηρεάζουν ευρύτερα τη ναυτιλιακή πολιτική, όπως βιομηχανία, περιβάλλον, μεταφορές, αλιεία, ενέργεια, έρευνα, εκπαίδευση, περιφερειακή πολιτική. Η διαδικασία διαβούλευσης που ξεκίνησε ο επίτροπος Borg, και στην οποία ασφαλώς οι ευρωβουλευτές θα εκφέρουν τη γνώμη τους μέσω γνωμοδότησης, θα πρέπει να αποτελέσει ξεχωριστή ευκαιρία για την εις βάθος συζήτηση σε ολόκληρη την ευρωπαϊκή κοινωνία γύρω από τη ναυτιλία. Η Πράσινη Βίβλος πρέπει να δώσει την ευκαιρία, επίσης, να αποτιμηθούν και να αξιολογηθούν τα αποτελέσματα της πολιτικής που έχει εφαρμοσθεί, προτού παρθούν νέες πρωτοβουλίες.

3. Γνωρίζετε ότι διαφωνώ με αυτήν την Οδηγία, γιατί αφενός ξεφεύγει από τις διεθνείς συνθήκες που πιστεύω ότι πρέπει να διέπουν



τη ναυτιλία και αφετέρου είναι πιθανόν να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα, στη ναυτική εργασία, ενώ δεν θα συμβάλει περισσότερο στην προστασία της θάλασσας. Στη Μεσόγειο, οι πιο καταστροφικές πηγές θαλάσσιας ρύπανσης δεν προέρχονται από τα πλοία αλλά από την απόρριψη αστικών λυμάτων και στερεών αποβλήτων των παράκτιων αστικών κέντρων, από τις χημικές και μεταλλευτικές βιομηχανίες, από τη συστηματική αστικοποίηση των παράκτιων ζωνών, από τη μη ανανέωση των υδάτων των λιμένων κ.ά.

4. Η Επιτροπή Μεταφορών έχει αποδείξει την ευαισθησία της στην τωρινή και προηγούμενη κοινοβουλευτική περίοδο. Σας επισημαίνω πως στην πρόσφατη έκθεση που εκπόνησα σχετικά με την αναθεώρηση των κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, η Επιτροπή Μεταφορών, στο σύνολό της

στήριξε πλήρως την πρότασή μου να διατηρηθεί ο κανονισμός υπ' αριθμ. 3577/92 για το cabotage, ο οποίος επιτρέπει τον ελεύθερο ανταγωνισμό των επιχειρήσεων και δίνει, παράλληλα, τη δυνατότητα μιας χώρας να επιδοτεί γραμμές δημοσίου συμφέροντος, όπως είναι αυτές των ακριτικών νησιών ή της άγονης γραμμής. Μην ξεχνάμε, επίσης, ότι η Επιτροπή αυτή έχει παίξει πρωταρχικό λόγο στην υπεράσπιση της εδαφικής συνοχής και στην προώθηση μιας ευρωπαϊκής νησιωτικής πολιτικής.

5. Τα συμφέροντα των κρατών-μελών είναι συχνά αντικρουόμενα, οι πρακτικές και οι νομοθεσίες τους συχνά διαφοροποιημένες, έτσι η προώθηση της κοινοτικής πολιτικής στις μεταφορές αποτελεί πάντα σημαντική επιτυχία για τη λειτουργία της ενιαίας αγοράς και για τα συμφέροντα των Ευρωπαίων πολιτών. Μην ξεχνάτε, στο ναυτικό τομέα, η υιοθέτη-

> 1. Ο αντιπρόεδρος Barrot θεωρεί επιβεβλημένη την υιοθέτηση νέων πακέτων μέτρων για την ευρωπαϊκή ναυτιλία. Ποιες είναι οι θέσεις και οι επισημάνσεις σας για το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής και νομοθεσίας;

> 2. Θεωρείτε ενδεδειγμένη την ανάμειξη των αρμοδίων ευρωβουλευτών στην ολοκλήρωση της μελέτης που αφορά τη νέα Πράσινη Βίβλο για τη ναυτιλία. Ποιες σκέψεις σας θα μοιραζόσασταν με την ομάδα εργασίας που προΐσταται ο επίτροπος Borg;

> 3. Αρκετοί ναυτιλιακοί παράγοντες θεωρούν απογοητευτική τη στάση των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων μετά την ψήφιση της Οδηγίας που ποινικοποιεί την εξ αμελείας θαλάσσια ρύπανση. Πώς αντιδράτε σε αυτές τις σκέψεις;

> 4. Η ναυτιλία αφορά άμεσα τα ελληνικά νησιά της άγονης γραμμής, τα οποία μάλλον είναι λησμονημένα από την Ολομέλεια του Κοινοβουλίου και ίσως και από την εξειδικευμένη Επιτροπή Μεταφορών της. Για ποιο λόγο δεν έχει η Επιτροπή Μεταφορών του Κοινοβουλίου επισκεφθεί τα νησιά αυτά και ποιες προτάσεις θα μπορούσατε να υποβάλετε ως προς τη διαρκή παρακολούθηση των θεμάτων που αφορούν τις μεταφορές στις άγονες γραμμές της Ευρώπης;

> 5. Ποια θεωρείτε ότι ήταν η μεγαλύτερη επιτυχία της Επιτροπής σας κατά το 2005 και ποια η πιο ανεπιτυχής έκβαση μιας πολιτικής, που θα θέλατε εσείς προσωπικά να υιοθετηθεί;

> 6. Υπάρχει συνεργασία μεταξύ των Ελλήνων και Κυπρίων ευρωβουλευτών σε θέματα μεταφορών; Σε ποιο πλαίσιο εστιάζεται ολοκληρωμένη συμμετοχή και σε ποιο ριζική διαφώνια;

> 7. Θεωρείτε ότι η Ευρωβουλή γνωρίζει και ενδιαφέρεται για την ευρωπαϊκή ναυτιλία; Ποιες κατευθύνσεις έχετε υιοθετήσει προκειμένου να γνωστοποιήσετε τη σημαντικότητα της ναυτιλίας για τους λαούς της Ευρώπης;

> 8. Σας απασχολεί το θέμα της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Εάν επισκεπτόσασταν μια σχολή στην ελληνική περιφέρεια, ποιες σκέψεις και ποιες γνώσεις θα θέλατε να μοιραστείτε με τους σπουδαστές τους;



ση της Οδηγίας για την ασφάλεια λιμένων υπήρξε σημαντικό βήμα. Όπως και ο πρόσφατος κανονισμός για την ασφάλεια των πτήσεων και τη δημοσιοποίηση σε κοινό κατάλογο των αεροπορικών εταιρειών των οποίων δεν θα επιτρέπεται η λειτουργία. Το ζήτημα της ποινικοποίησης της ατυχηματικής ρύπανσης δεν είχε ίσως την έκβαση που θα επιθυμούσαμε, παρ' όλες τις προσπάθειες που καταβάλαμε οι ευρωβουλευτές της Ν.Δ. Σε εξέλι-

ξη βρίσκεται το ζωτικό θέμα της απελευθέρωσης των λιμενικών υπηρεσιών, αλλά οι διαφορετικές προσεγγίσεις και εμπειρίες δυσχεραίνουν μια κατάληξη.

6. Ριζικές διαφωνίες δεν έχουν υπάρξει. Με τους Κύπριους συναδέλφους, από όλες τις πολιτικές ομάδες, δώσαμε π.χ. κοινή μάχη πέρυσι, ώστε να μην ποινικοποιηθεί η ατυχηματική ρύπανση, στο πλαίσιο της σχετικής

Οδηγίας, και πιστεύω ότι θα έχω τη στήριξή τους στην ψηφοφορία της έκθεσής μου σχετικά με την αναθεώρηση των κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές,

7. Έχω πολλές φορές επισημάνει ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο οφείλει να γνωρίσει καλύτερα τις ανάγκες και τις προκλήσεις του ναυτικού κόσμου, για να δίνει απαντήσεις στη σωστή κατεύθυνση. Αυτό απαιτεί άρτια και συνεχή ενημέρωση.

Η εμπειρία και η ευαισθησία των Ελλήνων και των άλλων συναδέλφων ναυτικών χωρών είναι σημαντικές για ολόκληρη την Ε.Ε. Πρέπει επίσης να συνεργαστούμε με τους φορείς των εργαζομένων και των πλοιοκτητών, για να κατανοήσουμε καλύτερα τα προβλήματα και τις δυνατότητες της ναυτιλίας και να προβάλουμε το ρόλο της. Από την πλευρά μου, είμαι σε συνεχή επαφή μαζί τους και προσπαθώ να αξιοποιήσω κάθε ευκαιρία.

8. Έχω υποβάλει πρόταση για την εκπόνηση έκθεσης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με το μέλλον του ναυτικού επαγγέλματος στην Ε.Ε., διότι θεωρώ εξαιρετικά ανησυχητική αυτή τη γενική απαξίωση που υπάρχει. Στη χώρα μας ξεκίνησε, ευτυχώς, η κυβέρνηση την αναβάθμιση της ναυτικής παιδείας ως επίπεδο και περιεχόμενο σπουδών, που ελπίζω να διασυνδεθούν με τη ναυτιλιακή αγορά. Θα έλεγα στους σπουδαστές ότι πρέπει να είναι υπερήφανοι γιατί αποτελούν την «ψυχή» του πλοίου, που είναι τόσο απαραίτητο για την καθημερινή ζωή και την ανάπτυξή μας.





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





Νίκος Σηφουνάκης

**Χρειάζεται ενίσχυση των μέτρων
που αποσκοπούν στο να γίνει
πιο ελκυστική η ευρωπαϊκή σημαία**

Συνέντευξη του ευρωβουλευτού του ΠΑΣΟΚ
Νίκου Σηφουνάκη

Ο ευρωβουλευτής του ΠΑΣΟΚ και πρόεδρος της Επιτροπής Πολιτισμού, Εκπαίδευσης Νεολαίας, ΜΜΕ και Αθλητισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Νίκος Σηφουνάκης, επισημαίνει για τα ελληνικά νησιά της άγονης γραμμής ότι πρέπει να αναζητήσουμε την ευθύνη εκεί όπου πραγματικά βρίσκεται και να μη χρεώνουμε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Επιτροπή Μεταφορών ή στην Ευρωπαϊκή Ένωση τα λάθη και την ολιγωρία της ελληνικής κυβέρνησης. Αναφέρεται, δε, στην περίοδο 2000-2004, στη διάρκεια της οποίας το υπουργείο Αιγαίου είχε σχεδιάσει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα ναυπήγησης και δρομολόγησης σύγχρονων πλοίων που θα εξυπηρετούσαν τα νησιά της άγονης γραμμής και, αντί αυτού, προτιμήθηκε η ανάθεση μακροχρόνιων συμβάσεων με τα υπάρχοντα πλοία παλαιάς γενιάς, τα οποία προσφέρουν χειρίστες υπηρεσίες.



1. Υπάρχει μια σειρά από στόχους στους οποίους πρέπει να αποβλέπει η πολιτική της Ένωσης για τη ναυτιλία. Χρειάζεται κατ' αρχάς ενίσχυση όλων των μέτρων που αποσκοπούν στο να γίνει πιο ελκυστική η ευρωπαϊκή σημαία, ενώ παράλληλα πρωταρχικός στόχος πρέπει να είναι η βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας. Γι' αυτό είναι απαραίτητο να συνειδητοποιήσουμε ότι οι αυστηρές προδιαγραφές ασφαλείας είναι προς όφελος τόσο των ναυτικών όσο και των πλοιοκτητών, καθώς επίσης και της προστασίας των θαλασσών και των ακτών μας. Όσον αφορά την ενθάρρυνση της απασχόλησης των Ευρωπαίων ναυτικών, απαιτούνται επίσης περισσότερες κοινωνικές εγγυήσεις για τους ανθρώπους που εργάζονται στη θάλασσα. Παράλληλα, απαιτούνται μέτρα ενίσχυσης των θαλασσίων μεταφορών μικρών αποστάσεων, οι οποίες αποσκοπούν στην αποσυμφόρηση των οδικών μεταφορών της Ένωσης, με τη δημιουργία πραγματικών θαλάσσιων αρτηριών και τη στήριξη κοινοτικών προγραμμάτων όπως το Marco Polo.

2. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, υπό την ευθύνη του επιτρόπου Αλιείας κ. Borg, βρίσκεται τον καιρό αυτό σε μια διαδικασία διαβούλευσης με τους αρμόδιους φορείς, προκειμένου να μας παρουσιάσει μέσα στο 2006 μια νέα Πράσινη Βίβλο για τη ναυτιλία, η οποία θα δημιουργήσει έδαφος για συζήτηση σχετικά με τη μελλοντική πολιτική της Ένωσης στο χώρο αυτό. Περιμένουμε με ιδιαίτερο ενδιαφέρον τις προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τις οποίες θα έχουμε την ευκαιρία να συζητήσουμε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, και ειδικότερα στην Επιτροπή Μεταφορών. Βρισκόμαστε συνεπώς σε μια διαδικασία αναμονής, καθώς θα έχουμε στη συνέχεια τη δυνατότητα να εκφραστούμε ως σώμα και να αναπτύξουμε τις δικές μας προτάσεις. Στο στάδιο αυτό θα επιθυμούσα η ομάδα εργασίας που προϊστάται ο κ. Borg να ακολουθήσει μια οριζόντια προσέγγιση, που να αποβλέπει στην παρουσίαση ολοκληρωμένων προτάσεων για την ενίσχυση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας.

3. Νομίζω ότι όλοι οι παράγοντες της ναυτικής αλυσίδας πρέπει να κατανοήσουν ότι η Οδηγία αυτή δεν αποσκοπεί στην ποινικοποίηση της ναυτικής εργασίας ούτε λειτουργεί αποτρεπτικά για την προσέλκυση νέων ανθρώπων στο ναυτικό επάγγελμα. Η εν λόγω Οδηγία έχει γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος και ειδικότερα των θαλασσών και των ακτών μας, των οποίων η διαφύλαξη είναι συνδεδεμένη με σημαντικότερες οικονομικές -και όχι μόνο- δραστηριότητες, όπως ο τουρισμός και η αλιεία. Ας αναλογιστούμε τις καταστροφικές συνέπειες που θα είχε η βύθιση ενός μεγάλου δεξαμενόπλοιου στις ελλη-

> 1. Ο αντιπρόεδρος Barrot θεωρεί επιβεβλημένη την υιοθέτηση νέων πακέτων μέτρων για την ευρωπαϊκή ναυτιλία. Ποιες είναι οι θέσεις και οι επισημάνσεις σας για το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής και νομοθεσίας;

> 2. Θεωρείτε ενδεδειγμένη την ανάμειξη των αρμοδίων ευρωβουλευτών στην ολοκλήρωση της μελέτης που αφορά τη νέα Πράσινη Βίβλο για τη ναυτιλία. Ποιες σκέψεις σας θα μοιραζόσασταν με την ομάδα εργασίας που προϊστάται ο επίτροπος Borg;

> 3. Αρκετοί ναυτιλιακοί παράγοντες θεωρούν απογοητευτική τη στάση των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων μετά την ψήφιση της Οδηγίας που ποινικοποιεί την εξ αμελείας θαλάσσια ρύπανση; Πώς αντιδράτε σε αυτές τις σκέψεις;

> 4. Η ναυτιλία αφορά άμεσα τα ελληνικά νησιά της άγονης γραμμής, τα οποία μάλλον είναι λησμονημένα από την Ολομέλεια του Κοινοβουλίου και ίσως και από την εξειδικευμένη Επιτροπή Μεταφορών της. Για ποιο λόγο δεν έχει η Επιτροπή Μεταφορών του Κοινοβουλίου επισκεφθεί τα νησιά αυτά και ποιες προτάσεις θα μπορούσατε να υποβάλετε ως προς τη διαρκή παρακολούθηση των θεμάτων που αφορούν τις μεταφορές στις άγονες γραμμές της Ευρώπης;

> 5. Ποια θεωρείτε ότι ήταν η μεγαλύτερη επιτυχία της Επιτροπής σας κατά το 2005 και ποια η πιο ανεπιτυχής έκβαση μιας πολιτικής, που θα θέλατε εσείς προσωπικά να υιοθετηθεί;

> 6. Υπάρχει συνεργασία μεταξύ των Ελλήνων και Κυπρίων ευρωβουλευτών σε θέματα μεταφορών; Σε ποιο πλαίσιο εστιάζεται ολοκληρωμένη συμμετοχή και σε ποιο ριζική διαφωνία;

> 7. Θεωρείτε ότι η Ευρωβουλή γνωρίζει και ενδιαφέρεται για την ευρωπαϊκή ναυτιλία; Ποιες κατευθύνσεις έχετε υιοθετήσει προκειμένου να γνωστοποιήσετε τη σημαντικότητα της ναυτιλίας για τους λαούς της Ευρώπης;

> 8. Σας απασχολεί το θέμα της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Εάν επισκεπτόσασταν μια σχολή στην ελληνική περιφέρεια, ποιες σκέψεις και ποιες γνώσεις θα θέλατε να μοιραστείτε με τους σπουδαστές τους;



νικές θάλασσες. Η Οδηγία δεν ποινικοποιεί την εξ απλής αμελείας θαλάσσια ρύπανση, όπως λανθασμένα νομίζουν πολλοί, αλλά αφορά μόνον αυτούς οι οποίοι, είτε εκ προθέσεως είτε λόγω βαρείας και ενσυνείδητης αμέλειας, ρυπαίνουν τη θάλασσα. Συνεπώς οι ναυτικοί μας, οι οποίοι δρουν έντιμα και υπεύθυνα, δεν έχουν κανένα λόγο να φοβούνται και να αισθάνονται απογοητευμένοι. Και τέλος, να μην ξεχνάμε ότι η ελληνική νομοθεσία, προτάσσοντας ακριβώς την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, είναι ακόμη αυστηρότερη από την κοινοτική αυτή οδηγία, καθώς θέτει ως βάση υπαιτιότητας την απλή αμέλεια.

4. Θα μου επιτρέψετε να διαφωνήσω μαζί σας. Πολλές εκθέσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου έχουν συμπεριλάβει τροπολογίες, οι οποίες κάνουν ειδική αναφορά στις νησιωτικές περιοχές της Ευρώπης και στην ανάγκη ενίσχυσης των θαλάσσιων μεταφορών προς αυτές. Κάθε φορά που υπάρχει μία έκθεση στην Επιτροπή Μεταφορών σχετική με τις θαλάσσιες μεταφορές, τόσο εγώ όσο και άλλοι συνάδελφοί μου καταθέτουμε σχετικές τροπολογίες, οι οποίες γίνονται κατά κανόνα αποδεκτές. Σας παραπέμπω, για παράδειγμα, σε σχετική τροπολογία που κατέθεσα μαζί με ξένους συναδέλφους μου στην έκθεση του Κοινοβουλίου για το πρόγραμμα Marco Polo II, η οποία προβλέπει το κοινοτικό αυτό πρόγραμμα να μπορεί να χρηματοδοτεί κατ' εξαίρεση δράσεις ακόμη και στο πλαίσιο ενός μόνο κράτους-μέλους, με την προϋπόθεση το κράτος αυτό να έχει μακρά ακτογραμμή και νήσους.

Όσον αφορά την επίσκεψη αντιπροσωπείας της Επιτροπής Μεταφορών στα νησιά της άγονης γραμμής, αυτό είναι κάτι που μπορούμε να εξετάσουμε στο πλαίσιο των περιορισμένων δυνατοτήτων που έχουν οι επιτροπές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου να πραγματοποιούν παρόμοιες αποστολές.

Σχετικά όμως με τις άγονες γραμμές, θα πρέπει να τονίσω ότι οφείλουμε να αναζητήσουμε την ευθύνη εκεί όπου πραγματικά βρίσκεται και να μη χρεώνουμε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Επιτροπή Μεταφορών ή στην Ευρωπαϊκή Ένωση τα λάθη και την ολιγωρία της ελληνικής κυβέρνησης. Όπως γνωρίζετε, το υπουργείο Αιγαίου είχε

κατά την περίοδο 2000-2004 σχεδιάσει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα ναυπήγησης και δρομολόγησης σύγχρονων πλοίων ειδικών προδιαγραφών για κάθε μία από τις οκτώ ενότητες του Αρχιπελάγους, τα οποία θα εξασφάλιζαν σταθερή συχνότητα δρομολογίων ανάμεσα στα νησιά της άγονης γραμμής στη βάση μακροχρόνιων συμβάσεων. Το πρόγραμμα αυτό, το οποίο είχε γίνει αποδεκτό - ύστερα από επίμονες διαπραγματεύσεις - από την τότε επιτροπή κ. Παλάθιο, θα αποτελούσε την οριστική επίλυση του προβλήματος των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών των άγονων νησιών εάν η σημερινή ηγεσία των υπουργείων Αιγαίου και Εμπορικής Ναυτιλίας δεν το εγκατέλειπε, προτιμώντας να αναθέσει με μακροχρόνιες συμβάσεις τις συνδέσεις της άγονης γραμμής στα υπάρχοντα πλοία παλαιάς γενιάς, τα οποία προσφέρουν χειρίστες υπηρεσίες.

5. Η Επιτροπή Μεταφορών είναι μία από τις μεγαλύτερες επιτροπές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, με ιδιαίτερα μεγάλο όγκο εργασίας. Επεξεργαζόμαστε ένα σημαντικό αριθμό νομοθετικών προτάσεων που άπτονται των οδικών, των σιδηροδρομικών, των θαλάσσιων και των εναέριων μεταφορών. Η έγκρισή τους από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έχει τις περισσότερες φορές άμεση επίδραση στην καθημερινότητα του πολίτη. Είναι συνεπώς πολύ δύσκολο να μιλήσουμε αποσπασματικά. Προσωπικά νιώθω ιδιαίτερα ικανοποιημένος όταν η Επιτροπή μας - και εν συνεχεία η Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου - εγκρίνει εκθέσεις



Around the World

MARSHALL ISLANDS REGISTRY

Flag Performance Matters...



The Choice is Yours

INTERNATIONAL REGISTRIES, INC.
Maritime and Corporate Services

NEW PIRAEUS ADDRESS

47-49 Akti Miaouli Str, Livanos Building
185 36 Piraeus, Greece
Tel: +30-210-4293-223/227
Fax: +30-210-4293-228
E-mail: piraeus@register-iri.com



WORLDWIDE OFFICES

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

www.register-iri.com



επί οδηγιών ή κανονισμών που αποσκοπούν στη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών.

6. Υπάρχει σαφέστατα πολύ καλή συνεργασία με τους Κύπριους συναδέλφους, κυρίως στα θέματα θαλασσίων και εναέριων μεταφορών, όπου έχουμε κοινούς στόχους και ανησυχίες. Δεν θα έλεγα ότι υπάρχουν κάποια θέματα στα οποία υπάρχουν διαφωνίες. Είναι βέβαια σαφές πως, για λόγους ευνόητους, οι Κύπριοι συνάδελφοί μας δεν έχουν τους ίδιους προβληματισμούς με εμάς σε θέματα σιδηροδρομικών μεταφορών.

7. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο –και ειδικότερα η αρμόδια Επιτροπή Μεταφορών– ασφαλώς γνωρίζει και ενδιαφέρεται για τα θέματα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας και των θαλασσίων μεταφορών γενικότερα. Πέρα από την εκπόνηση και έγκριση εκθέσεων επί των νομοθετικών προτάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που σχετίζονται με τα θέματα αυτά, το ενδιαφέρον του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου καθίσταται επίσης εμφανές από μία σειρά εκθέσεων πρωτοβουλίας σχετικών με τις θαλάσσιες μεταφορές. Θα αναφερθώ ενδεικτικά στην πρόσφατη έκθεση πρωτοβουλίας της Επιτροπής Μεταφορών για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρής αποστάσεως.

8. Είναι αλήθεια ότι το ναυτικό επάγγελμα δεν έχει σήμερα στην Ελλάδα την ίδια ζήτηση και αίγλη με παλαιότερα. Τα πληρώματα των ελληνικών ποντοπόρων πλοίων αποτελούνται πλέον ως επί το πλείστον από ναυτικούς από τρίτες χώρες, ενώ μετά και την κατάργηση της ειδικότητας του ασυρματιστή οι μόνες ειδικότητες στις οποίες προσβλέπουν ακόμη οι νέοι μας είναι αυτές του μηχανικού και του πλοιάρχου. Νομίζω ότι το μόνο κίνητρο το οποίο μπορεί να κρατήσει τους νέους στο ναυτικό επάγγελμα, είναι να δοθούν μεγαλύτερες αποδοχές και καλύτερες συνθήκες διαβίωσης πάνω στο πλοίο.





Καλές Γιορτές



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΒΟΛΟΥ Α.Ε.

Ιωάννης Κασουλίδης

Η ναυτιλία ενεργεί
σε ένα παγκοσμιοποιημένο
περιβάλλον με διεθνείς κανόνες



Συνέντευξη του Κύπριου ευρωβουλευτού
Ιωάννη Κασουλίδη

Τη βεβαιότητα ότι η ποινικοποίηση για τη θαλάσσια ρύπανση είχε ανεπιτυχή έκβαση, εκφράζει ο Κύπριος ευρωβουλευτής, αναπληρωματικό μέλος στην Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Ιωάννης Κασουλίδης, ενώ στις επιτυχίες της Επιτροπής Μεταφορών ξεχωρίζει την έκθεση και το ψήφισμα για τις ακτοποϊκές μεταφορές μικρής απόστασης, σχετικά με την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρώπη ως εναλλακτική λύση για τη βιώσιμη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών, και στις θαλάσσιες αρτηρίες.

1. Μελλοντικά μέτρα τα οποία θα τείνουν προς την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, είναι ασφαλώς ευπρόσδεκτα. Όσον αφορά επιπρόσθετες νομοθεσίες για την προστασία του περιβάλλοντος, θα ήταν καλύτερα να αναμένουμε κάποια στοιχεία και στατιστικές για την αποτελεσματικότητα και την επίδρασή τους στην ανταγωνιστικότητα, προτού προχωρήσουμε περαιτέρω. Γενικά, μια αποτίμηση της υφιστάμενης νομοθεσίας και της εφαρμογής της θα ήταν πολύ χρήσιμη.

2. Η θέσπιση της Πράσινης Βίβλου και η διεξοδική προσέγγιση που προτείνει είναι μια πολύ καλή πρωτοβουλία, τα αποτελέσματα της οποίας αναμένουμε κατά το πρώτο εξάμηνο του 2006. Είναι θετικό ότι η Βίβλος θα είναι το προϊόν συνεργασίας μεταξύ αρκετών Γενικών Διευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και θα συνδυάζει διάφορους τομείς, όπως οι θαλάσσιες μεταφορές, η αλιεία, ο τουρισμός, η ενέργεια κ.λπ., δίνοντας μια

σφαιρική θεώρηση της ναυτιλίας. Ευελπιστώ πως θα οδηγήσει στην καλύτερη αξιοποίηση του θαλάσσιου πλούτου και της ναυτιλίας προς όφελος των κρατών-μελών και ότι θα υπάρξει ο κατάλληλος χρόνος για ανάμειξη του Κοινοβουλίου.

3. Είναι γνωστές η θέση μου και οι προσπάθειές μας με άλλους Έλληνες ευρωβουλευτές να αποτρέψουμε την ψήφιση της ποινικοποίησης, στο βαθμό που αυτή έχει σήμερα συμφωνηθεί. Το αποτέλεσμα είναι μεν απογοητευτικό, αλλά δεν είναι και το τέλος του κόσμου. Πρέπει να βάλουμε το θέμα πίσω μας και να προσαρμοστούμε στη νέα πραγματικότητα. Πιστεύω ότι η δημιουργικότητα και η υπευθυνότητα όλων όσοι συμμετέχουν στη ναυτιλιακή βιομηχανία των χωρών μας θα μας επιτρέψει να αντιμετωπίσουμε αυτή την πρόκληση.

4. Σίγουρα η ποινικοποίηση για τη θαλάσσια ρύπανση ήταν μια ανεπιτυχής έκβαση. Στις

> **1.** Ο αντιπρόεδρος Barrot θεωρεί επιβεβλημένη την υιοθέτηση νέων πακέτων μέτρων για την ευρωπαϊκή ναυτιλία. Ποιες είναι οι θέσεις και οι επισημάνσεις σας για το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής και νομοθεσίας;

> **2.** Θεωρείτε ενδεδειγμένη την ανάμειξη των αρμοδίων ευρωβουλευτών στην ολοκλήρωση της μελέτης που αφορά τη νέα Πράσινη Βίβλο για τη ναυτιλία. Ποιες σκέψεις σας θα μοιραζόσασταν με την ομάδα εργασίας που προτίθεται ο επίτροπος Borg;

> **3.** Αρκετοί ναυτιλιακοί παράγοντες θεωρούν απογοητευτική τη στάση των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων μετά την ψήφιση της Οδηγίας που ποινικοποιεί την εξ αμελείας θαλάσσια ρύπανση; Πώς αντιδράτε σε αυτές τις σκέψεις;

> **4.** Ποια θεωρείτε ότι ήταν η μεγαλύτερη επιτυχία της Επιτροπής σας κατά το 2005 και ποια η πιο ανεπιτυχής έκβαση μιας πολιτικής, που θα θέλατε εσείς προσωπικά να υιοθετηθεί;

> **5.** Υπάρχει συνεργασία μεταξύ των Ελλήνων και Κυπρίων ευρωβουλευτών σε θέματα μεταφορών; Σε ποιο πλαίσιο εστιάζεται ολοκληρωμένη συμμετοχή και σε ποιο ριζική διαφωνία;

> **6.** Θεωρείτε ότι η Ευρωβουλή γνωρίζει και ενδιαφέρεται για την ευρωπαϊκή ναυτιλία; Ποιες κατευθύνσεις έχετε υιοθετήσει προκειμένου να γνωστοποιήσετε τη σημαντικότητα της ναυτιλίας για τους λαούς της Ευρώπης;

> **7.** Σας απασχολεί το θέμα της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Εάν επισκεπτόσασταν μια σχολή στην ελληνική περιφέρεια, ποιες σκέψεις και ποιες γνώσεις θα θέλατε να μοιραστείτε με τους σπουδαστές τους;





επιτυχίες της Επιτροπής Μεταφορών, θα ξεχώριζα την έκθεση και το ψήφισμα για τις ακτοπλοϊκές μεταφορές μικρής απόστασης, που αναφέρεται στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρώπη ως εναλλακτική λύση για τη βιώσιμη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών και στις θαλάσσιες αρτηρίες. Πρέπει, επίσης, να αναφέρω την έκθεση της Ελληνίδας ευρωβουλευτού της Νέας Δημοκρατίας κ. Κράτσα για την εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, που πέρασε από την Επιτροπή πρόσφατα και αναμένεται να ψηφιστεί από την Ολομέλεια του Κοινοβουλίου στα τέλη Νοεμβρίου.

5. Υπάρχει ιδιαίτερη και εξαιρετική συνεργασία στον τομέα των μεταφορών μεταξύ Ελλήνων και Κυπρίων ευρωβουλευτών, ειδικά στα ζητήματα όπου έχουμε πολλά κοινά ενδιαφέροντα, όπως η ναυτιλία, οι αερομεταφορές, η οδική ασφάλεια, τα λιμάνια και άλλα.

6. Ομολογώ ότι το ενδιαφέρον των ευρωβουλευτών για τη ναυτιλία ποικίλλει ανάλογα με τη χώρα. Στην Κύπρο, την Ελλάδα, τη Μάλτα, την Ολλανδία, τη Δανία και το Ηνωμένο Βασίλειο, για παράδειγμα, το ενδιαφέρον είναι αυξημένο. Σε άλλες χώρες της πειρωτικής Ευρώπης είναι λιγότερο και

εστιάζεται σε θέματα όπως το πρόγραμμα Marco Polo, που αφορά και άλλους τομείς μεταφορών, όπως π.χ. η αποσυμφόρηση των αυτοκινητοδρόμων. Σε άλλα κράτη-μέλη, όπως η Γαλλία και η Ισπανία, το ενδιαφέρον εστιάζεται ιδιαίτερα στο θέμα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, αφού έχουν πληγεί από σοβαρά ατυχήματα ρύπανσης στο παρελθόν. Οι προαναφερθείσες εκθέσεις αποτελούν τα μέσα που θα οδηγήσουν στην αναβάθμιση της ναυτιλίας στην Ευρώπη. Πρέπει όμως να αντιμετωπίσουμε την επικοινωνιακή πρόκληση (όπως και σε άλλα ευρωπαϊκά ζητήματα) για να γνωστοποιηθούν στους συμπολίτες μας.

7. Θα τόνιζα το θέμα της σημαντικής συνεισφοράς και ευθύνης που φέρουν ως προς την οικονομία και την ασφάλεια και θα τους πρότρεπα να δουν ιδιαίτερα την ευρωπαϊκή διάσταση της ναυτιλίας, υπενθυμίζοντας ασφαλώς ότι αυτή ενεργεί σε ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον με διεθνείς κανόνες.





trans•it worldwide agencies S.A.

EVERYTHING ABOUT SHIPPING

AGENCY & SHIPCHANDLING IN:

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

Transit Worldwide Agencies S.A.

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

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



Ναύλοι, χωρητικότητα και εφοπλιστική μυωπία

/ Του καθηγητή Άλκη Κορρέ /

Τι κάνουν οι πλοιοκτήτες για να διατηρούνται οι ναύλοι σε υψηλά επίπεδα; Η απάντηση είναι μονολεκτική: τίποτα. Το μόνο που βλέπουμε να ασχολούνται είναι με αγοραπωλησίες πλοίων και με νεοκατασκευές. Οι πρώτες δεν ασκούν επίδραση επί της προσφερόμενης χωρητικότητας, διότι απλώς τα βαπόρια αλλάζουν χέρια, οι δε δεύτερες ενισχύουν την προσφορά, δηλαδή πιέζουν το επίπεδο ναύλων προς τα κάτω. Μέχρι εδώ ωραία. Οποιοδήποτε ναυτιλιακό περιοδικό κρατήσετε στα χέρια σας, θα δείτε ότι η ύλη του ασχολείται κατά 95% με υπάρχοντες στόλους και παραγγελίες. Αραιά και πού θα υπάρχει μνεία στο μόνο παράγοντα ο οποίος δρα αποφασιστικά και ενισχυτικά στο επίπεδο ναύλων, ο οποίος δεν είναι

Ένα από τα δυσκολότερα μαθήματα να κρατήσει κανείς το ενδιαφέρον των φοιτητών είναι ο τρόπος λειτουργίας των ναυλαγορών. Ο λόγος γι' αυτό είναι ότι όλοι οι φοιτητές έχουν ήδη από το σπίτι τους παραστάσεις για το πώς διαμορφώνονται οι τιμές υπό καθεστώς πληθώρας και, αντίθετα, κάτω από καθεστώς σπάνισης. Το μάθημα δεν είναι παρά μια κλασική εφαρμογή αυτών των κανόνων στη ναυτιλία, οπότε ο διδασκόμενος δεν εντυπωσιάζεται από τα όσα ακούει. Ο παράγοντας έκπληξη είναι απών.

Η σημασία της ροής εσόδων, το cashflow που λέμε στην καθομιλουμένη του Πειραιά, επίσης αναγνωρίζεται από τους πάντες, περιλαμβανομένων και των «πατέρων» της Ναυτιλιακής Οικονομικής. Τα έσοδα της εταιρείας, όπως έχουμε δει για ένα μεγάλο διάστημα πρόσφατα, εξαρτώνται από το επίπεδο των ναύλων. Υψηλοί ναύλοι ίσον υψηλά έσοδα και αντιστρόφως. Συνεπώς, αν το ζητούμενο είναι υψηλά έσοδα, τα οποία θα διατηρούν το cashflow της εταιρείας σε επίπεδα που θα επιτρέπουν, εκτός από την κάλυψη των εξόδων και δανείων, επενδυτική δραστηριότητα, η επίτευξη καθεστώτος υψηλών ναύλων πρέπει να είναι η πρώτη επιδίωξη του κλάδου.

άλλος από το σκραπ.

Μάλιστα, κυρίες και κύριοι, το σκραπ. Ξέρω καλά ότι ο όρος δεν είναι οικ. Η έννοια του σκραπ παραπέμπει σε άσχημες εποχές, σε παρατημένα πλοία, σε ντάνες στον κόλπο της Ελευσίνας. Και όμως, μια και η ναυτιλιακή πλευρά δεν μπορεί να κάνει τίποτα απολύτως για να επηρεάσει τη ροή φορτίων στη ναυλαγορά, η αφαίρεση χωρητικότητας από αυτή μέσω διαλύσεως πλοίων είναι ο μόνος τρόπος άμυνας στην κατάρρευση των ναύλων. Θα βιαστούν κάποιοι να υποδείξουν ότι ξέχασα τον παροπλισμό. Δεν τον ξέχασα, απλώς δεν θεωρώ ότι συνεπάγεται βελτίωση της αγοράς, μιας και τα πλοία αυτά θα λύσουν με τα πρώτα δείγματα βελτίωσης με αποτέλεσμα να ξαναγυρίσει στα χαμηλά.

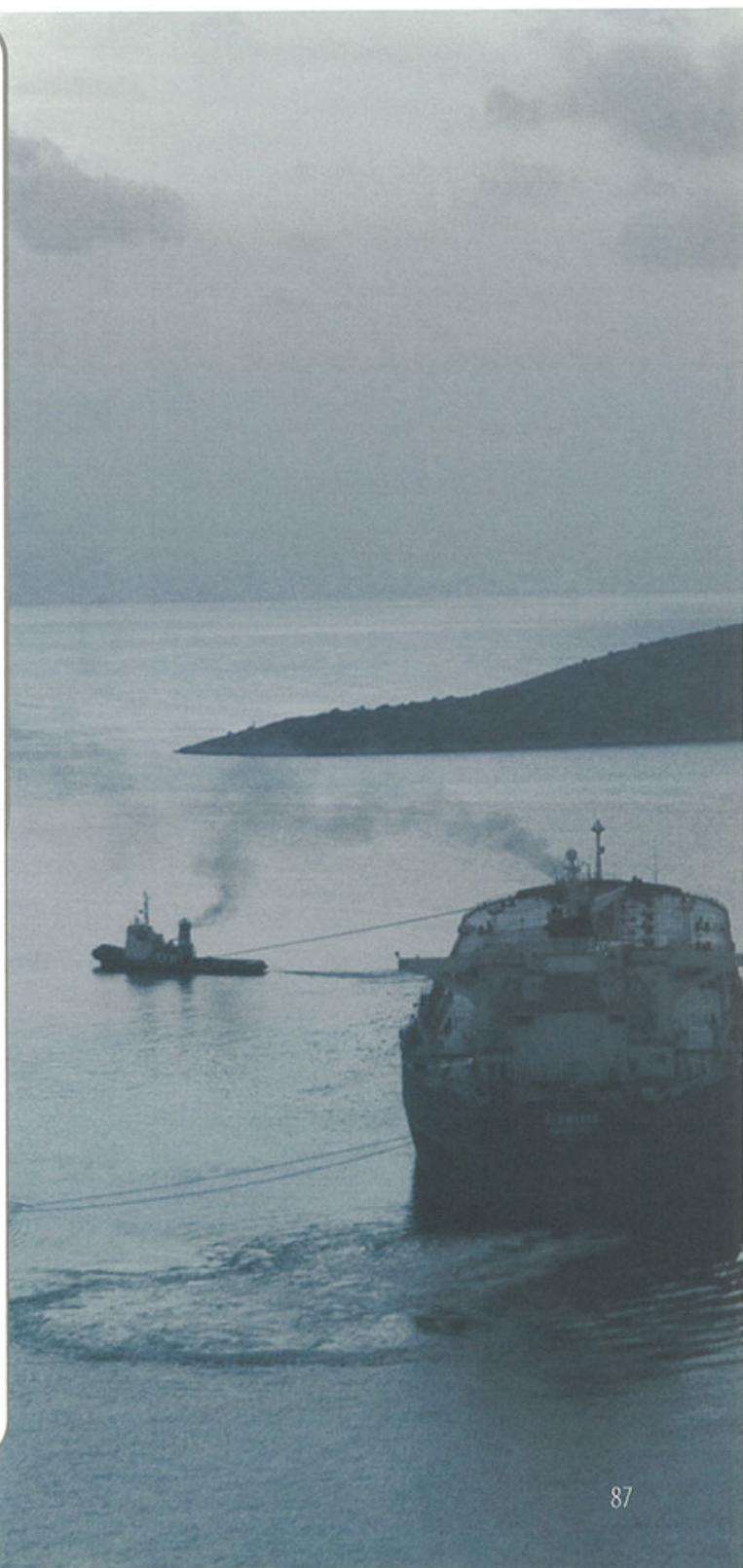
Ας ξαναγυρίσουμε, όμως, στους πλοιοκτήτες, οι οποίοι όπως είδαμε είτε αγοραπωλούν μεταχειρισμένα χωρίς επίδραση στη ναυλαγορά όπου κινούνται, είτε παραγγέλλουν καινούργια, τα οποία με την είσοδό τους στην αγορά θα ενισχύσουν την προσφορά, σπρώχνοντας το ναύλο προς τα κάτω. Υπάρχει και μια τρίτη κατηγορία πλοιοκτητών, η οποία λειτουργεί οριακό τονάζ, δηλαδή πλοία τα οποία είναι στο όριο να κάνουν κάποια τελευταία ταξίδια ή να πωληθούν για σκραπ. Σπάνια συμπίπτει η τοποθέτηση ναυπηγικής παραγγελίας με την πώληση σε διάλυση στο ίδιο γραφείο. Αυτό ίσως να εξηγεί το παράδοξο της εφοπλιστικής συμπεριφοράς. Η είσοδος νέων πλοίων στην αγορά, ενισχυμένη από τη μη διάλυση των παλαιών πλοίων, οδηγεί σε θεαματικές μεν, αρνητικές δε, αλλαγές στο επίπεδο του ναύλου.

Ποιος, όμως, έχει ευχέρεια χειρισμού σ' αυτή την περίπτωση; Η απάντηση είναι ξεκάθαρη, μόνο οι ιδιοκτήτες οριακού τονάζ, μια και η δράση των άλλων δύο κατηγοριών είναι είτε αδιάφορη είτε αρνητική. Αυτή η εικόνα, πολύ συνηθισμένη στη ναυτιλία, εξηγεί γιατί ο εφοπλισμός δεν δρα με μια λογική, αλλά με περισσότερες.

Οι «παλιότρες» των οριακών πλοιοκτητών, όσο δεν αποσύρονται, κάνουν τη ζωή δύσκολη σε όλους τους άλλους και ιδιαίτερα σ' αυτούς που έχουν παραλάβει πλοία που χτίστηκαν με πολλά δανειακά κεφαλαία. Από την άλλη πλευρά, οι οριακοί εφοπλιστές που έχουν -έστω και βραχυπρόθεσμα- ένα πλεονέκτημα κόστους, παλεύουν να κρατηθούν με υψηλά ασφάλιστρα, ακριβές επισκευές, δεύτερης και τρίτης κατηγορίας ναυλωτές και απειλητικό Port State Control. Όσο καταφέρνουν να επιβιώνουν, τόσο δυσκολεύει η θέση των άλλων, διότι το καινούργιο βαπόρι δεν κόβεται.

Όλα αυτά γιατί; Θα ρωτούσε κάποιος εκτός ναυτιλίας. Διότι σ' αυτό το επάγγελμα, όπως και σε άλλους τομείς των μεταφορών, δεν συνηθίζεται να αγοράζονται παλιές μονάδες με σκοπό την απόσυρση. Οι λίγες κατοσταριές χιλιάδων δολαρίων πάνω από την τιμή σκραπ που θα αποτελέσουν κίνητρο στον οριακό πλοιοκτήτη να πωλήσει, θα βγουν γρήγορα από τον καλύτερο ναύλο των άλλων πλοίων που παραμένουν στην αγορά και μετά θα έχουν καθαρό κέρδος. Κατά μείζονα λόγο, αν αυτό επιδιωχθεί σε συγκεκριμένους χώρους.

Οι καιροί είναι πονηροί και οι αγορές σε πτωτική τροχιά. Όσοι έχουμε γυαλιά ας τα φορέσουμε, και οι υπόλοιποι δεν θα έκαναν άσχημα να δουν τον οφθαλμίατρό τους.



Η ναυτιλιακή κοινότητα του Πειραιά, τα τελευταία έτη, είναι αποδέκτης υποσχέσεων και ευχολογίων που στοχεύουν στην ανάδειξη της πόλης ως σύγχρονου ναυτιλιακού κέντρου. Το θέμα της ανάδειξης και οικονομικής υποστήριξης του Πειραιά αποτελεί ένα θέμα που έχει προβληματίσει άδοξα τόσο την ηγεσία της Γρηγορίου Λαμπράκη όσο και τους φορείς της ναυτιλίας.

Στις αλληπάλληλες εκδηλώσεις, ομιλίες και αρθρογραφίες σχετικά με το συγκεκριμένο θέμα, παρατηρούμε από όλους τους αιρετούς και ορισμένους φορείς μian «αόριστη» επιθυμία και μian ομιχλώδη διάθεση για την υποστήριξη και ανανέωση του επιχειρηματικού κέντρου του Πειραιά.



Μυθολογίες υποσχέσεων και μάταιων προσδοκιών: Ο Πειραιάς και οι χαμένες του ευκαιρίες

Ο Πειραιάς, είναι γεγονός, ότι θα μπορούσε να «αναγεννηθεί» ως ένα σύγχρονο ναυτιλιακό κέντρο, πριν από μια δεκαετία όμως. Η ουσία είναι πως η ευκαιρία αυτή «αφανίστηκε» σιγά σιγά, αφού οι αιρετοί άρχοντες του μεγάλου λιμένα αντιμετώπισαν με αδιαφορία και υπερφιλήλικη διάθεση την Ακτή Μιαούλη και τη σημαντική της επιχειρηματική οικογένεια. Ας μην ξεχνάμε ότι ο πρώην πρωθυπουργός και βουλευτής Πειραιά Κ. Σημίτης επέδειξε συστηματική αδιαφορία, τόσο για το συγκεκριμένο κλάδο όσο και για την ανάδειξη της πόλης, που τον εξέλεγε, σε σύγχρονο ναυτιλιακό κέντρο.

Οριστικό και μάλλον καταλυτικό χτύπημα στη μυθολογία του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου ήταν η αποτυχία της προηγούμενης κυβέρνησης στο να «εγκαταστήσει» την έδρα της EMSA στο μεγάλο λιμάνι μας. Εάν και εφόσον η έδρα του παντοδύναμου ευρωπαϊκού οργανισμού ιδρυόταν στην πόλη, τότε το λιμάνι θα αναδεικνυόταν σε ένα σημαντικό ευρωπαϊκό ναυτιλιακό κέντρο με ευρωπαϊκό προσανατολισμό.

Η χαμένη αυτή ευκαιρία αντανακλά τελικά τη

ματαιότητα των προσδοκιών της σύγχρονης ναυτιλιακής οικογένειας.

Εντούτοις ο Πειραιάς είναι ακόμα η έδρα όλων των σημαντικών φορέων και οργανώσεων της ναυτιλίας. Το παράδοξο, όμως, είναι ότι τα περισσότερα, πιο σημαντικά και ιστορικά μέλη των ενώσεων και συλλόγων έχουν μετεγκατασταθεί -οριστικά- σε διάφορες περιοχές του Λεκανοπεδίου.

Η Κηφισιά, η Γλυφάδα, η Βούλα, η Λεωφόρος Συγγρού, ακόμα και το κέντρο της Αθήνας, κεντρίζουν για πολλούς λόγους το αμείωτο ενδιαφέρον των σημερινών ναυτιλιακών εταιρειών. Ας μην ξεχνάμε, επίσης, ότι η έδρα των σημαντικών υπουργείων όπως και των αντιπροσωπειών και κυρίως των αιρετών της Ε.Ε., που επηρεάζουν πλέον τόσο έντονα την καθημερινότητα της ναυτιλίας, δεν βρίσκεται στον Πειραιά.

Οι ενώσεις εδρεύουν στον Πειραιά μακριά από τα μέλη τους και, κυρίως, μακριά από τα σημαντικά υπουργεία (Οικονομικών, Ανάπτυξης, Εργασίας, Δικαιοσύνης, Μεταφορών), αλλά κυρίως από τις αντιπροσωπείες της Ευρωβουλής και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.





Το μεγάλο λιμάνι παραμένει σήμερα η γενέθλια πόλη για την ελληνική ναυτιλία. Εκτός όμως από τη συναισθηματική έξαρση που προκαλεί σε όλους μας η ιδέα μιας αναγεννημένης πόλης, παρατηρούμε ότι κυρίως η «παραναυτιλία» (τράπεζες, ναυτικοί πράκτορες, ναυλομεσίτες, δικηγόροι, νηογνώμονες, βιομηχανικοί αντιπρόσωποι) τη «στηρίζει» και «παραμένει» ως ενεργώς επιχειρηματικός πληθυσμός. Οι ναυτιλιακές εταιρείες της ποντοπόρου αποχωρούν σε σταθερούς ρυθμούς και μόνο η Ναυτιλία Κοντινών Αποστάσεων, η ακτοπλοΐα και οι εταιρείες με δραστηριότητα σε τακτικές γραμμές βρίσκουν ουσιαστικό λόγο ύπαρξης κοντά στο λιμάνι.

Με αυτές τις μεγαλοχολικές σκέψεις, επιδιώκουμε οι πολιτικοί να μην αναφέρονται με «ευκολία» στο όραμα ενός νέου Πειραιά. Εάν επιθυμούν να στοχεύονται πάνω στο θέμα αυτό, τότε ας επισκεφθούν, ως σκεπτικοί παρατηρητές, τις γκρίζες, βουβές πολυκατοικίες ανάμεσα στον Άγιο Νικόλαο και στον Άγιο Σπυρίδωνα. Ας συλλογιστούν ότι τα ενοικιαστήρια είναι πλέον σε ανεξέλεγκτο επί-

πεδο και ότι οι ιδιοκτήτες αναγκάζονται πλέον να ενοικιάζουν γραφεία ως κατοικίες σε πρόσφυγες που αναζητούν απεγνωσμένα μια φτηνή στέγη.

Ο Πειραιάς μάς συγκινεί όλους. Οφείλουμε, όμως, να αντιληφθούμε ότι η έδρα των σύγχρονων πολιτικών και οικονομικών εξελίξεων είναι εκτός συνόρων και οι φορείς της ναυτιλίας μαγνητίζονται από (και μαγνητίζουν τους) ανήσυχους νομοθέτες στις Βρυξέλλες, στο Στρασβούργο και στο Λονδίνο. Με αυτόν το γνώμονα, ακόμα και η πολιτική ισχύς του Πειραιά, σε αυτό το σύγχρονο περιβάλλον που απασχολεί τη ναυτιλία, δεν μπορεί δυστυχώς να αποτελέσει κέντρο ελπιδοφόρων παγκοσμίων εξελίξεων.

Συμμεριζόμαστε την ανησυχία όλων εκείνων που έχουν επενδύσει αλλά κυρίως αγαπήσει το μεγάλο λιμάνι, εντούτοις οφείλουμε, ως ανήσυχoi παρατηρητές - σχολιαστές, να εκφράσουμε την απογοήτευσή μας για τις πολιτικές πρωτοβουλίες των μέχρι σήμερα υπευθύνων και το σκεπτικισμό μας για την υποσχολογία που τόσο εύκολα ανακοινώνουν σε κοινωνικές εκδηλώσεις και συνελεύσεις Τύπου. ■

Το θέμα της μη επιβολής κυρώσεων κατά υπαιτίων δραστών για παραβάσεις των κανονισμών της Ε.Ε. ρυθμιζόντων θέματα της Εμπορικής Ναυτιλίας

Του **Μιχαήλ Μαλέρμπα**, Υποναύαρχου Λ.Σ. (ε.α.), μέλους Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου

Εισηγήσεις - προτάσεις υπό το πνεύμα του προληπτικού ελέγχου και όχι του κατασταλτικού

1. Εισαγωγή

α. Οι κανονισμοί της Ε.Ε.¹, που υπάγονται στις γραπτές πηγές του Κοινοτικού Δικαίου, ως παράγωγο δικαίο προερχόμενο από τα όργανα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων², έχουν κατά γενικό σχεδόν κανόνα άμεση εφαρμογή στην ελληνική έννομη τάξη, σύμφωνα με το άρθρο 249 πργ. 2 της Συνθήκης Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων που ορίζει ότι «ο κανονισμός έχει γενική ισχύ. Είναι δεσμευτικός προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος-μέλος»³. Κατά συνέπεια δεν απαιτείται η κύρωση αυτών, περιβαλλόμενων τον τύπο του Π.Δ. ή της Υ.Α., προκειμένου να εισαχθούν στο εσωτερικό δίκαιο σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 1338/83 (όπως ισχύει), ως συμβαίνει με τις Οδηγίες των Συμβουλίων της Ε.Κ.

β. Βεβαίως, εφ' όσον η κοινοτική ρύθμιση κάποιου κανονισμού δεν είναι αυτάρκης έστω και αν έχει άμεση αποτελεσματική ισχύ, ο νομοθέτης ή γενικά η διοίκηση δύναται να θεσμοθετήσει συμπληρωματικούς, επί του προκειμένου, κανόνες δικαίου χωρίς όμως να θίγει την ουσία και το πνεύμα αυτού τούτου του κανονισμού που θέλει να συμπληρώσει (ΣτΕ 1035/2000).

2. Η ενσωμάτωση των Οδηγιών της Ε.Ε. στην εθνική νομοθεσία. Κυρώσεις κατά παραβατών

α. Όταν όμως θεσμοθετείται από την Ε.Ε. μια κοινοτική οδηγία σύμφωνα με την πργ. 3 του άρθρου 249, που ορίζει ότι: «Η Οδηγία δεσμεύει κάθε κράτος-μέλος στο οποίο απευθύνεται, όσον αφορά το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, αλλά αφήνει την επιλογή του τύπου και των μέσων στην αρμοδιότητα των εθνικών αρχών», τα κράτη-μέλη υποχρεούνται να την περιβάλουν με εθνικό νομοθέτημα προκειμένου να υλοποιηθεί ο επιδιωκόμενος σκοπός αυτής εφαρμοζόμενης πλέον της Οδηγίας ως εθνικό δίκαιο του κράτους που την κύρωσε.

β. Ούτω, κατά την κύρωση των Οδηγιών της Ε.Ε., σύμφωνα με το Ν. 1338/83 (όπως ισχύει), στους τομείς της ασφάλειας ναυσιπλοΐας, προστασίας θαλασσίου περιβάλλοντος και γενικά τις αφορούσες την Εμπορική Ναυτιλία και προκειμένου οι σχετικές διατάξεις αυτών μη μείνουν «γράμμα κενό» αλλά έχουν άμεση εφαρμογή και γενικά αποτελεσματικότητα στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, ιδίως από

τους υπόχρεους φορείς υλοποιήσεως των διατάξεων των Οδηγιών, οι αρμόδιες καθ' ύλην υπηρεσίες του ΥΕΝ (ΚΕΕΠ - ΔΑΝ - ΔΠΘΠ κ.λπ.) εντάσσουν στο συντασσόμενο υπό έκδοση Π.Δ. ή Υ.Α. ειδικό άρθρο «Κυρώσεις», δυνάμει του οποίου οι παραβάτες των διατάξεων που ορίζονται στην κυρούμενη Οδηγία της Ε.Ε. κολάζονται, και μάλιστα ανεξάρτητα από κάθε άλλη τυχόν συντρέχουσα επί του προκειμένου ποινική ή πειθαρχική δίωξη ως π.χ. σύμφωνα με το άρθρο 45 του ΚΔΝΔ⁴ που ορίζει την επιβολή χρηματικού προστίμου όταν πρόκειται για παραβάσεις «Ασφάλειας πλοίων» του Κεφαλαίου Δ' ΚΔΝΔ ή το άρθρο 13 πργ. 1(β) του Κωδ. Ν. 743/77⁵ όταν η παράβαση αφορά τη ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος κ.λπ.

γ. Το ανωτέρω νομικό γεγονός συμβαίνει και κατά την κύρωση των σχετικών Οδηγιών του ΙΜΟ καθώς επίσης και των διεθνών συμβάσεων και πρωτοκόλλων, κυρουμένων σύμφωνα με το άρθρο 28 πργ. 1 του Συντάγματος, προκειμένου εισαγόμενες στην ελληνική έννομο ναυτιλιακή τάξη έχουν άμεση εφαρμογή και θετικά αποτελέσματα διά του καταναγκασμού που επιβάλλει η διοίκηση προς τους υπόχρεους φορείς.



3. Ο μη κολασμός των υπαίτιων δραστών για παραβάσεις κανονισμών της Ε.Ε.

α. Με τη μη κύρωση όμως των κανονισμών της Ε.Ε., τουλάχιστον στον τομέα της Εμπορικής Ναυτιλίας με σημεία αναφοράς κυρίως την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, που θεωρούνται αρκούντως σοβαρά ζητήματα για ιδιαίτερη προσοχή, επιμέλεια και εφαρμογή από τους υπόχρεους φορείς, τίθεται άμεσα το θέμα του μη κολασμού με διοικητικές κυρίως κυρώσεις των παραβατών των διατάξεων των ως είρηται κανονισμών, δεδομένου ότι και οι ίδιοι οι κανονισμοί δεν προβλέπουν κυρώσεις κατά υπαίτιων δραστών.

β. Επιπροσθέτως, ανακύπτει και το ζήτημα της μη δημοσίευσης των κανονισμών της Ε.Ε. στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως προκειμένου να είναι ευρύτερα γνωστοί στους εμπλεκόμενους, κατά περίπτωση, φορείς ώστε να υπάρχει άμεση πρόσβαση στην πληροφόρηση και γνώση επί των διαλαμβανόμενων σε αυτούς θεμάτων που ρυθμίζουν.

γ. Πλην δε των αρμοδίων καθ' ύλην υπηρεσιών του ΥΕΝ και των εποπτευομένων υπ' αυτού ΝΠΔΔ ως, π.χ., Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος καθώς και σοβαρών ιδιωτικών φορέων της ναυτιλίας, που μόνον αυτοί οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς έχουν άμεση και σωστή πρόσβαση στην επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, όπου δημοσιεύονται οι κανονισμοί, η ευρύτερη ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα αγνοεί τους συναφείς κανονισμούς που την αφορούν.

4. Η ρύθμιση του θέματος «De lege ferenda» Εισηγήσεις - προτάσεις υπό το πνεύμα του προληπτικού ελέγχου και όχι του κατασταλτικού

α. Πρωτίστως θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι κυρώσεις δεν σκοπούν και δεν επιφέρουν μόνον κατασταλτικά αποτελέσματα κατά των υπαίτιων δραστών διά του καταναγκαστικού πνεύματος που επιβάλλει τη συμμόρφωση προς πρωταρχικούς κανόνες δικαίου, εθνικούς και διεθνείς, αλλά κύριο σκοπό έχουν και αποβλέπουν στην πρόληψη διά του έγκαιρου ελέγχου της συμπεριφοράς κάθε υποψήφιου δράστου.

β. Το επίμαχο θέμα της μη επιβολής κυρώσεων, κυρίως διοικητικών, κατά των υπαίτιων δραστών για παραβάσεις των κανονισμών της Ε.Ε., εστιαζομένων στον τομέα της Εμπορικής Ναυτιλίας, εκτιμάται ότι πρέπει να επιλυθεί άμεσα ώστε να υφίστανται «a priori» οι ασφαλιστικές εκείνες δικλίδες υποχρεωτικής εφαρμογής των διατάξεων που ορίζονται στους κανονισμούς της Ε.Ε. διά του έγκαιρου ελέγχου της συμπεριφοράς κάθε υποψήφιου δράστου όπως απαιτεί και επιδιώκει η επαπειλούμενη κύρωση ως άλλωστε συμβαίνει με τις Οδηγίες του ΙΜΟ και της Ε.Ε.

γ. Δύναται δε να επιλυθεί διά νομοθετικής ρυθμίσεως υπό το πνεύμα του προληπτικού ελέγχου και όχι του κατασταλτικού τοιούτου κατ' αντιστοιχία των διατάξεων της πργ. 2 του άρθρου 9 «Ρύθμιση θεμάτων αλιείας» του νόμου 2732/99 (Α' 154) «Διεπαγγελματικές οργανώσεις και ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας του υπουργείου Γεωργίας». Στην εν λόγω πργ. 2 ορίζεται ότι «με αποφάσεις του υπουργού Γεωργίας που εκδίδονται ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Αλιείας και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ρυθμίζο-



νται θέματα εφαρμογής κοινοτικών κανονισμών αλιείας. Οι παραβάτες των διατάξεων των αποφάσεων που εκδίδονται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, τιμωρούνται με τις διοικητικές ποινές⁶ που προβλέπει το άρθρο 11 του Ν.Δ. 420/1970 (ΦΕΚ 27Α), όπως αντικαταστάθηκε με την πρ. 3 του άρθρου 3 του Ν. 1740/1987 (ΦΕΚ 221Α) και την πρ. 2 του άρθρου 9 του Ν. 2040/1992 (ΦΕΚ 70Α).

δ. Ούτω διά θεσπιζομένης ειδικής διατάξεως νόμου του ΥΕΝ θα πρέπει να ορίζεται ότι οι παραβάτες των κανονισμών της Ε.Ε., καθό μέρος ρυθμίζουν θέματα της Εμπορικής Ναυτιλίας, θα κολάζονται με τις διοικητικές κυρώσεις του χρηματικού προστίμου και της απαγορεύσεως απόπλου, εφόσον η παράβαση έγινε από πλοίο, ανεξάρτητα από τυχόν συντρέχουσες ποινικές και πειθαρχικές κυρώσεις. Ειδικότερα:

- i. Με τα άρθρα 42 και 45, κατά περίπτωση, ΚΔΝΔ όταν πρόκειται για παραβάσεις ασφάλειας ναυσιπλοΐας.
- ii. Με το άρθρο 13⁷ του Κωδ. Νόμου 743/77 ή το άρθρο Ένατο⁸ του κυρωτικού της MARPOL 73/78 νόμου 1269/82, κατά περίπτωση όταν πρόκειται για παραβάσεις που αναφέρονται στην εν γένει προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και των ακτών.
- iii. Με το άρθρο 180 ΚΔΝΔ όταν πρόκειται για παραβάσεις κανονισμών που ρυθμίζουν ακτοπλοϊκά και γενικώς θαλάσσια συγκοινωνιακά θέματα, και ούτω καθ' εξής προς κάλυψη όλων των θεμάτων κατ' αντιστοιχία και ανάλογα με τη μορφή και το χαρακτήρα της γενομένης παραβάσεως ή σε κάθε περίπτωση θα ηδύνατο να θεσμοθετηθεί μια και μόνη διάταξη διά της οποίας θα καθορίζονται οι επιβαλλόμενες διοικητικές και άλλες κυρώσεις, όταν πρόκειται για κανονισμούς που αναφέρονται σε ρυθμιζόμενα θέματα της εν γένει Εμπορικής Ναυτιλίας, ώστε να μην υφίσταται πανσπερμία εφαρμοζομένων επί του προκειμένου διατάξεων επιβολής κυρώσεων για παραβάσεις κανονισμών της Ε.Ε.

5. Όροι και προϋποθέσεις νομοθετικής ρυθμίσεως του θέματος

Βεβαίως, προκειμένου να υλοποιηθούν οι ως άνω προτάσεις μας, προϋποτίθεται:

- i. Η πολιτική βούληση της ηγεσίας (πολιτικής) του ΥΕΝ με την άνωθεν καλή μαρτυρία της κυβερνήσεως ώστε να μη διασαλευθούν οι καλές σχέσεις κράτους -πλοιοκτητών και υποστεί πλήγμα η ελληνική σημαία με τις γνωστές συνέπειες εις βάρος του ΝΑΤ και του ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας.
- ii. Η συναίνεση της ελληνικής πλοιοκτησίας ή ναυτικής εν γένει εργοδοσίας, η οποία συναίνεση διέρχεται επίσημα μέσω των αποφάσεων του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.
- iii. Η απόφαση της ηγεσίας (πολιτικής) του ΥΕΝ τι είδους πλοία επιθυμεί να φέρουν την ελληνική σημαία τόσο στην ποντοπλοία όσο και στην ακτοπλοία, αξιόπλοα και εφαρμόζοντα πλήρως τις εθνικές και διεθνείς διατάξεις ή μεγάλο αριθμό πλοίων με αποτελέσματα ως αυτό του «Σά-

μαινα» ή του «Aegean Sun».

- iv. Να ληφθεί επί του προκειμένου υπόψη αρμοδίως ότι οι διεθνείς συμβάσεις και τα πρωτόκολλα, καθώς και οι Οδηγίες του ΙΜΟ και της Ε.Ε. κυρώνονται με νόμους, Π.Δ. ή Υ.Α. και όχι μόνο αλλά επιπροσθέτως επιβάλλονται, διά της κυρωτικής πράξεως, οι κυρώσεις κατά παραβάτων ως ανωτέρω διεξοδικώς επισημαίνουμε. Κατά συνέπεια δεν θα πρέπει ανάλογα θέματα της Εμπορικής Ναυτιλίας επειδή και μόνο ρυθμίζονται με κανονισμούς της Ε.Ε. να εξαιρούνται του κανόνα.
- v. Να ληφθεί αρμοδίως υπόψη ότι ενδεχομένως τα ρυθμιζόμενα διά των κανονισμών της Ε.Ε. να μείνουν «γράμμα κενό» από τους υπόχρεους φορείς, δεδομένου ότι δεν υφίσταται η απειλή των κυρώσεων.

6. Η πρόσβαση και γνώση στους κανονισμούς της Ε.Ε.

α. Όσον αφορά την ευρεία δημοσίευση των κανονισμών της Ε.Ε., δι' ους τυπικούς και ουσιαστικούς λόγους αυτή επιβάλλεται να γίνει, λαμβάνοντας δε υπόψη τη γενική αρχή του δικαίου «δεν επιτρέπεται η άγνοια των νόμων», το ζήτημα δύναται να λυθεί με νομοθετική ρύθμιση διά της οποίας οι κανονισμοί της Ε.Ε. θα δημοσιεύονται σε ιδιαίτερο τεύχος της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, όπως συμβαίνει άλλωστε με εξειδικευμένα άλλα θέματα του ευρύτερου δημόσιου αλλά και ιδιωτικού τομέα που δημοσιεύονται σε ΦΕΚ ως π.χ. Δελτίο Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας, αποφάσεις Ειδικού Δικαστηρίου, προκηρύξεις ΑΣΕΠ, ανώνυμες εταιρείες κ.λπ., τα οποία ομοίως δεν έχουν περιβληθεί το μανδύα του Π.Δ. ή της Υ.Α.

β. Ούτω, όλοι οι φορείς, δημόσιοι και ιδιωτικοί, της ευρύτερης ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, θα έχουν ταχεία, άμεση και σωστή πρόσβαση στην ενημέρωση και γνώση των ρυθμιζομένων διά των κανονισμών της Ε.Ε. θεμάτων της Εμπορικής Ναυτιλίας.

Υποσημειώσεις

1. Βλέπε Α. Τάχου *Ελληνικό Διοικητικό Δίκαιο*, σελ. 135 επ.
2. Βλέπε Ν. Σκανδάμη «Ευρωπαϊκό Δίκαιο» Ι. 4. Οργανωτική υπόσταση Ε.Ε., σελ. 107 και «Ευρωπαϊκό Δίκαιο». Κείμενα Ιδρυτικές Συνθήκες (ενοποιημένες), σελ. 161, Π. Κανελλόπουλου «Το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης», σελ. 108, 122, 411, και Σ. Γιακουμέλου «Ευρωπαϊκό Δίκαιο», σελ. 145 και 306.
3. Σχετικές επί του προκειμένου τυγχάνουν οι αποφάσεις του ΣτΕ, υπ' αριθμ. 2152/86, 1524/92, 2070/99 και 1035/2000.
4. Βλέπε Μ. Μαλέρμπας «ΚΔΝΔ», σελ. 142 επ.
5. Βλέπε Μ. Μαλέρμπας «Δίκαιο Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος», τόμος Α1 Εθνικές και Διεθνείς Διατάξεις, σελ. 240 επ.
6. Χρηματικό πρόστιμο συν παρεπόμενες ποινές που επιβάλλονται κατά λόγω αρμοδιότητας από τις Λιμενικές Αρχές.
7. Βλέπε Μ. Μαλέρμπας «Δίκαιο Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος», τόμος Α1 Εθνικές και Διεθνείς Διατάξεις, σελ. 240 επ.
8. Βλέπε Μ. Μαλέρμπας «Δίκαιο Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος», τόμος Β1 MARPOL 73/78, Παραρτήματα Ι έως VI σελ. 80.



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

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

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



NATIONAL BANK OF GREECE

www.nbg.gr

Focus on Shipping

NATIONAL BANK OF GREECE S.A.:

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

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

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

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

Η Boeing αντεπιτίθεται:

Οι αερομεταφορείς
εστιάζουν το ενδιαφέρον τους
στην Άπω Ανατολή και
αναζητούν γιγαντιαία
αεροσκάφη για την άμεση
δρομολόγησή τους

Η γιγαντιαία και πολυσχιδής αγορά της Άπω Ανατολής δεν ενδιαφέρει μόνο τη ναυτιλία, αλλά τελικά και την εύθραυστη αεροπορική βιομηχανία. Λίγους μήνες μετά το νέο γιγαντιαίο ευρωπαϊκό αεροσκάφος Airbus A380, η αμερικανική Boeing τaráζει τη θολωμένη εικόνα με το νέο της κατασκευαστικό πρόγραμμα. Ανταποκρινόμενες στην εξαιρετικά μεγάλη επιβατική και εμπορευματική κίνηση από την Κίνα, την Ταϊβάν, την Κορέα και την Ιαπωνία προς την Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική, οι κατασκευαστικές εταιρείες αεροσκαφών επαναπροσδιορίζουν τις προτεραιότητές τους, προκειμένου να εξασφαλίσουν την είσοδό τους σε μια νέα αγορά.

Με αυτό το σκεπτικό, η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης εταιρεία κατασκευής αεροσκαφών Boeing εγκαινίασε πρόσφατα το νέο της πιλοτικό πρόγραμμα, που αφορά την κατασκευή του υπεράσυχρονου και γιγαντιαίου αεροσκάφους 747-8. Το Πρόγραμμα συμπεριλαμβάνει την κατασκευή του 747-8 Intercontinental passenger airplane (επιβατηγό αεροσκάφος) και του 747-8 Freighter airplane (μεταφοράς φορτίων). Το 747-8 Intercontinental passenger airplane θα είναι 3,6 μ. πιο μακρύ από το ήδη πασίγνωστο 747-400 (γνωστό σε όλους μας ως Jumbo) και θα μπορεί να φιλοξενεί 34 επιπλέον θέσεις σε μια καμπίνα τριών θέσεων (πρώτη, διακεκριμένη και οικονομική). Θα είναι το μοναδικό αεροσκάφος στην κατηγορία των 400 με 50 θέσεων και θα έχει ακτίνα 14.815 χλμ. (8.000 nmi). Σε σχέση με το Airbus A380, το συγκεκριμένο αεροσκάφος θα είναι 22% πιο οικονομικό ανά πτήση, ενώ η κατασκευή του δεν θα απαιτεί τεχνολογικές και αρχιτεκτονικές αλλαγές ή τροποποιήσεις στα αεροδρόμια όπου θα προσεγγίζει (υπολογίζεται πως 210 διεθνή αεροδρόμια είναι ήδη έτοιμα να το υποδεχθούν χωρίς ανακατασκευές). Για τον επιβάτη το νέο αεροσκάφος θα είναι ένα θαύμα της αεροναυπηγικής, με εξαιρετικές εσωτερικές καμπίνες, νέα πτερύγια και πιο αθόρυβο παρά ποτέ.

Η Boeing πιστεύει ότι τα αεροσκάφη άνω των 400 θέσεων θα είναι εξαιρετικά περιζήτητα στο μέλλον, αφού η αγορά της Άπω Ανατολής θα έχει συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις για μεταφορές επιβατών και φορτίων. Με αυτό το σκεπτικό, 900 αεροσκάφη ευρείας ατράκτου και μεγάλου βεληνεκού αναμένεται να κατακτήσουν στην επόμενη δεκαετία τους αιθέρες. Η λουξεμβουργιανή εταιρεία Cargolux παρήγγειλε ήδη δέκα 747-8 Freighters και θα παραλάβει το πρώτο 747-8F στο τέλος του 2009. Σήμερα η εταιρεία πετάει ήδη αποκλειστικά με δεκατρία 747-400 freighters. Η ιαπωνική Nippon Cargo Airlines έχει, επίσης, παραγγείλει 747-8 Freighters και θα παραλάβει και αυτή το πρώτο αεροσκάφος στο τέλος του 2009. Η Nippon Cargo σήμερα πετάει με δεκατρία 747 freighters και έχει ακόμα παραγγείλει τέσσερα 747-400Fs.

Ο πρόεδρος και Δ.Σ. της Boeing, Alan Mulally, εξέφρασε τη χαρά του για τους δύο πρώτους πελάτες του νέου αεροσκάφους, το οποίο θα συνεχίσει την εξαιρετική πορεία στην αγορά του 747. Το 747-8 ανήκει στη νέα γενιά του 747 και θα αποτελέσει το νέο υπερήφανο προϊόν της εταιρείας. Το νέο 747 θα είναι εξαιρετικά φιλικό προς το περιβάλλον, πιο αθόρυβο και με εξαιρετικές οικονομικές αποδόσεις, αφού θα καίει λιγότερα καύσιμα.



Παρουσίαση

AGED 12 YEARS
SPEYSIDE
CARDHU
SINGLE MALT SCOTCH WHISKY
ESTABLISHED
1824

Ανιχνεύοντας ένα Σκοτσέζικο μύθο

Το **Cardhu Single Malt** είναι ένα από τα πιο δημοφιλή ουίσκι με εκατομμύρια φανατικούς λάτρεις σε ολόκληρο τον κόσμο.

Σαν γνήσιο σκοτσέζικο Single Malt whisky, το Cardhu ξεκίνησε την ιστορική του πορεία στις αρχές του 19ου αιώνα, όταν ο John και η Helen Cumming τοποθέτησαν στη φάρμα τους -που πήρε το κέλτικο όνομα Cardhu που σημαίνει «μαύρος βράχος»- το πρώτο τους αποστακτήριο έχοντας στόχο να δημιουργήσουν ένα malt ουίσκι εξαιρετικής ποιότητας. Ο John Cumming ως παράνομος αποσταγματοποιός κυνηγήθηκε από το νόμο μέχρι το 1824. Μετά απέκτησε άδεια για να παράγει νόμιμα το ουίσκι του, που έγινε γρήγορα γνωστό για την ποιότητα και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του και άρχισε να πωλείται σε όλη τη Σκωτία.

Όλη αυτή την πλούσια ιστορία του Cardhu, την τέχνη της απόσταξης που πέρασε από γενιά σε γενιά και τα εξαιρετικά αρώματα που προέρχονται από τα φυσικά συστατικά της γης του Speyside, τα ανακαλύπτει κανείς σε ένα ποτήρι Cardhu 12 ετών.

Η διαδικασία της δημιουργίας του Cardhu είναι ένας **συνδυασμός παράδοσης και τέχνης**, και οι άνθρωποί του το παράγουν με τον ίδιο πάντα παραδοσιακό τρόπο: Μόνον από απόσταξη του χρυσαφένιου βυνοποιημένου κριθαριού των γύρω λόφων με το διάφανο νερό της κοντινής πηγής, αφήνοντας το μίγμα να ζυμωθεί σε δεξαμενές από ξύλο πεύκου πάνω από 60 ώρες, προτού το μεταφέρουν στους αρμονικά σχεδιασμένους χάλκινους άμβυκες διπλής απόσταξης και από κει στα δρύινα βαρέλια, όπου θα παραμείνει για 12 χρόνια, μέχρι να ωριμάσει. Με αυτόν τον τρόπο το Cardhu Single Malt αποκτά τον ευχάριστο, γλυκό, μεταξένιο χαρακτήρα του με πλούσιο σώμα και γλυκιά επίγευση καπνού.

Το Cardhu Single Malt το απολαμβάνουμε με όλες μας τις αισθήσεις σε μια μικρή τελετουργία. Ειδικότερα στο τέλος μιας ημέρας, γεμάτης με ένταση και υψηλές απαιτήσεις, σερβιρετέ το σε χαμηλό ποτήρι και δοκιμάστε μια μικρή γουλιά. Προσθέστε ελάχιστο νερό και δοκιμάστε ξανά. Θα ανακαλύψετε ένα ποτό ώριμο, που ισορροπεί ανάμεσα στην αρμονία και στη δύναμη. Το σύνθετο άρωμά του από λουλούδια, φρέσκα φρούτα και τύρφη που απελευθερώνονται θα σας ταξιδέψουν σε νέες εμπειρίες, σε βαθύτερες και εντυπωσιακότερες αισθήσεις.

Η πρώτη γουλιά δίνει μια **αίσθηση μελιού και ντελικάτου καπνού**. Η τελευταία αφήνει στον ουρανό την προσμονή της επανάληψης.

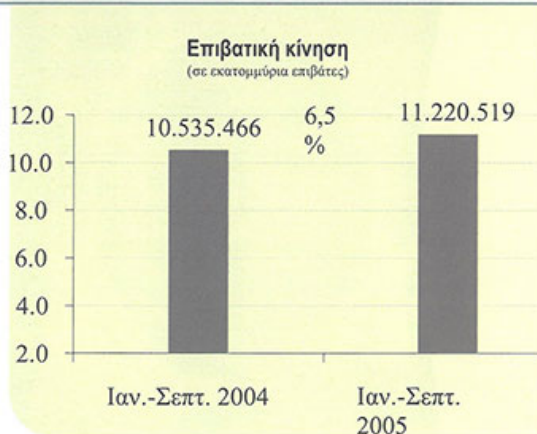
Το Cardhu Single Malt μπορεί να συνδυαστεί με το δείπνο σας και να εναρμονιστεί γευστικά με επιλεγμένα εδέσματα, προσφέροντας μια νέα διάσταση και μια νέα εμπειρία στην απόλαυση του ουίσκι.

Και μην ξεχνάτε να επιλέξετε το **Cardhu ως δώρο** με αξία, που θα το απευθύνετε σε πρόσωπα που ξέρουν να εκτιμούν τη **διακριτική πολυτέλεια**.



Απολαύστε υπεύθυνα

Σημαντική αύξηση, 6,5%, της επιβατικής του κίνησης σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2004 κατέγραψε ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών κατά την 9μηνη περίοδο Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου 2005, κατά την οποία ο Αερολιμένας υποδέχθηκε 11,2 εκατ. επιβάτες.



Αύξηση 6,5% επιβατικής κίνησης: ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών κατατάσσεται στα ταχύτερα αναπτυσσόμενα αεροδρόμια της Ευρώπης

Στη συνολική αύξηση συντέλεσε σημαντικά η εξέλιξη της διεθνούς κίνησης (+9% σε σχέση με το 2004), ενώ η κίνηση εσωτερικού σημείωσε άνοδο της τάξεως του 2,3%. Η μεγάλη αύξηση της διεθνούς κίνησης οφείλεται κυρίως στη δυναμική ανάπτυξη της κίνησης των τακτικών δρομολογίων (8,7%), σε συνδυασμό με την εντυπωσιακή άνοδο της κίνησης charter (23,2%). Η σταθερά ανοδική εξέλιξη της κίνησης του αεροδρομίου της Αθήνας κατατάσσει τον Αερολιμένα ανάμεσα στα ταχύτερα αναπτυσσόμενα μεγάλα ευρωπαϊκά αεροδρόμια (άνω των 10 εκατ. επιβατών).

Αξίζει να σημειωθεί ότι ιδιαίτερη ώθηση στη θετική εξέλιξη της κίνησης του αεροδρομίου της Αθήνας κατά την περίοδο Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου 2005 έδωσε το γ' τρίμηνο (Ιούλιος-Σεπτέμβριος), κατά τη διάρκεια του οποίου ο Αερολιμένας υποδέχθηκε 4,6 εκατ. επιβάτες, 5% περισσότερους σε σχέση με την περίοδο Ιουλίου-Σεπτεμβρίου της «ολυμπιακής χρονιάς». Σημειώνεται πως κατά τους μήνες της μεγαλύτερης αιχμής της θερινής περιόδου (Ιούλιος-Αύγουστος) η κίνηση εσωτερικού παρουσίασε σημαντική αύξηση, 7,8% και 9%, αντίστοιχα.

Συνεχίζοντας τη δυναμική τους πορεία από την αρχή του έτους, οι αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών παρουσίασαν σημαντική άνοδο στην πληρότητά τους κατά την περίοδο Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου, με ιδιαίτερα γοργούς ρυθμούς κατά το γ' τρίμηνο. Συνολικά, κατά την περίοδο Ιουλίου-Σεπτεμβρίου, η πληρότητα στα δρομολόγια εξωτερικού ήταν σταθερά άνω του 80%, φθάνοντας τον Ιούλιο στο 81,4% κατά μέσον όρο. Την υψηλότερη πληρότητα παρουσίασε η αγορά της Βορείου Αμερικής, που ξεπέρασε το 90%, ενώ η πληρότητα αεροσκαφών στους προορισμούς της Δυτικής Ευρώπης και της Άπω Ανατολής ήταν επίσης ιδιαίτερα υψηλή, άνω του 80%.



BAZART

the ultimate

Christmas experience

3ο Χριστουγεννιάτικο
Φιλανθρωπικό Bazaar Τέχνης
της **M - art Manolioudakis**
για την ενίσχυση του συλλόγου
για τη φροντίδα ατόμων με
νευρομυϊκές παθήσεις
Μ Δ Α Ε Λ Λ Α Σ

10 - 11 και 17 - 18

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ

στην οδό Αλωπεκής 3 και Ηροδότου

στο Κολωνάκι

ΩΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΠΟ 10.00 ΕΩΣ 22.00

ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ



ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΚΟΠΟΥΣ ΤΗΣ

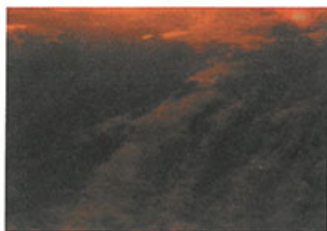


ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ: 210.9246.600 www.m-art.gr

ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΔΟΜΒΡΟΣ

ΚΟΚΚΙΝΑ ΚΥΜΑΤΑ

Μυθιστόρημα



Ο κ. Δόμβρος δεν είναι μόνο γνωστός στη ναυτιλιακή κοινότητα ως ιδρυτής και διευθυντής τεχνικού γραφείου εξοπλισμού πλοίων αλλά και ως διαπρεπής συγγραφέας λογοτεχνικών έργων, τα οποία μάλιστα έχουν μεταφραστεί σε πολλές γλώσσες. Οι ιστορίες που ξετυλίγονται στα έργα του αποτυπώνουν προσωπικές εμπειρίες των ταξιδιών του στον κόσμο, γεγονότα από τις θαλασσινές περιπλανήσεις του, απροσδόκητες περιπέτειες με έντονο το στοιχείο της δράσης, της έντασης και των συναισθημάτων.

Ένα μαχαίρι που δεν έφτασε ποτέ στο Κόκκαλο

Το τελευταίο βιβλίο του με τίτλο «Κόκκινα κύματα» περιγράφει τη γνωριμία δύο νέων που συναντήθηκαν στο φεριμπότ «Μαριλένα». Στο πλοίο, που μετέφερε περίπου χίλιους επιβάτες, ξαφνικά ξεσπάει φωτιά. Σε μια σωστική σχεδία καταφέρνουν να μπουν, εκτός από τους δύο πρωταγωνιστές της ιστορίας, ένας παπάς, μία πόρνη, ένας φορτηγατζής, ένας λοκατζής, δύο Γερμανίδες τουρίστριες, ο ύπαρχος του πλοίου και άλλοι ναυαγοί.

Στη δραματική πλοκή του μυθιστορήματος αποκαλύπτεται ένα επιπλέον γεγονός που το κάνει συγκλονιστικό η πραγματικότητά του: Το γεγονός είναι «η σκανδαλώδης κατάσταση που επικρατεί γύρω από τα σωστικά μέσα των πλοίων της ακτοπλοΐας».

Στη μυθιστορηματική πλοκή ο συγγραφέας πιθανόν να αναφέρεται σε μη υπαρκτά πρόσωπα, αλλά σίγουρα αναφέρεται σε υπαρκτά γεγονότα. Στον επίλογο του μυθιστορήματος διαβάζουμε:

«... Ο Αλέξης Περάτης εξακολουθεί να εξοπλίζει πλοία, παράτησε όμως τον τομέα των σωστικών μέσων, γιατί το Προεδρικό Διάταγμα περί επιθεωρήσεως των πνευστών σωστικών σχεδίων, παρά τα δύο χρόνια που πέρασαν από το ναυάγιο του ΜΑΡΙΛΕΝΑ και τα 78 θύματά του, δεν άλλαξε η περίφημη φράση του τότε πρωθυπουργού: "Το μαχαίρι θα φτάσει στο κόκκαλο", έμεινε ανεκπλήρωτη υπόσχεση», αναφέρει στη σελίδα 170 ο συγγραφέας και συνεχίζει με το εξής υστερόγραφο:

«Την 14.10.2004 και με αριθμό πρωτοκόλλου 4335.7/13/04 το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Κλάδος Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων, Διεύθυνση Επιθεωρήσεως Πλοίων, Τμήμα ΕΝΕΣΠΕ, εξέδωσε απόφαση σύμφωνα με την οποία κάθε συνεργείο επιθεωρήσεως πνευστών σχεδίων έχει δικαίωμα να επιθεωρεί τις σχεδίες όλων των κατασκευαστών, ακόμα και αν δεν έχει αναγνώριση και εξουσιοδότηση από αυτούς».

Από το διήγημα λοιπόν, φτάσαμε στην πραγματικότητα μιας ριψοκίνδυνης κατάστασης που αφορά όλους εμάς όταν ταξιδεύουμε με πλοία της ακτοπλοΐας.

Και πάμε να ξετυλίξουμε την ιστορία για να διαπιστώσουμε τα υπαρκτά δεδομένα:

A) Στις 20 Δεκεμβρίου του 2004, ο κ. Αριστείδης Παπανδρέου, αντιναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.), με αφορμή την έκδοση του βιβλίου «Κόκκινα Κύματα» στέλνει επιστολή προς την πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων, Άννα Ψαρούδα Μπενάκη, στην οποία επικαλούμενος το άρθρο 125 του ισχύοντος κανονισμού, μεταξύ άλλων, αναφέρει:

«Ερωτώ υπό την ιδιότητά μου ως επίτιμου αρχηγού του Λιμενικού Σώματος, τι μέτρα προτίθεται να λάβει ο αξιότιμος υπουργός Ναυτιλίας, ώστε εν περιπτώσει ναυτικού ατυχήματος να μη θρηνήσωμεν επιπλέον θύματα από αναξιόπλοες σχεδίες».

B) Τους επόμενους μήνες ακολουθούν δημοσιεύματα στον περιοδικό και ημερήσιο Τύπο, όπου ο κ. Δόμβρος σημειώνει σε ένα από αυτά:

«Επειδή οι πνευστές σχεδίες έχουν ευαίσθητους μηχανισμούς (φιάλες διοξειδίου του άνθρακα, βαλβίδες κ.λπ.) πρέπει να επιθεωρούνται κάθε 12 μήνες από ειδικευμένα συνεργεία, τα οποία εκδίδουν σχετικό πιστοποιητικό».



Οι επιθεωρήσεις αυτές διέπονται από τους κανονισμούς SOLAS και IMO και ισχύουν για τα πλοία διεθνών πλόων. Για τα πλοία εσωτερικών πλόων ισχύουν οι εθνικοί κανονισμοί εκάστης χώρας, οι οποίοι στις προηγμένα ναυτιλιακές χώρες δεν διαφέρουν από τους διεθνείς.

Σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς, οι πνευστές σχεδίες πρέπει να επιθεωρούνται από συνεργεία αναγνωρισμένα και εξουσιοδοτημένα από τους εκάστοτε κατασκευαστές των και μάλιστα από επιθεωρητές που έχουν εκπαιδευτεί από τους κατασκευαστές και είναι κάτοχοι σχετικών διπλωμάτων.

Δυστυχώς οι ελληνικοί κανονισμοί επιτρέπουν σε κάθε συνεργείο που έχει μία και μόνη εξουσιοδότηση να επιθεωρεί τις σχεδίες όλων των κατασκευαστών, και μάλιστα χωρίς να διαθέτει ανταλλακτικά και βιβλία οδηγιών.

Σήμερα στον Πειραιά λειτουργούν περί τα 25 συνεργεία επιθεωρήσεως πνευστών σχεδιών, τα περισσότερα εκ των οποίων έχουν εξουσιοδότηση από μία ελληνική κατασκευαστική επιχείρηση, η οποία λειτούργησε μικρό χρονικό διάστημα και από δεκαετίες έχει κλείσει.

Η αρμόδια υπηρεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, η Επιτροπή Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων, δύο φορές με σχετικά προεδρικά διατάγματα, τα οποία δημοσιεύτηκαν και στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ευθυγράμμισε τους σχετικούς εθνικούς κανονισμούς με τους διεθνείς.

Πλην όμως και τις φορές αυτά τα προεδρικά διατάγματα ακυρώθηκαν λίγο προτού εκπνεύσουν οι τεθείσες προθεσμίες προσαρμογής των συνεργείων που δεν πληρούσαν τις νέες προϋποθέσεις. Αποτέλεσμα της καταστάσεως αυτής είναι οι επιθεωρήσεις των πνευστών σχεδιών να είναι πλημμελείς και μά-

λιστα λόγω της υπάρξης τόσο συνεργείων οι προσφερόμενες τιμές να φτάνουν μόλις το ένα δέκατο(!) των διεθνών τιμών. Κάτι που εξυπηρετεί τα οικονομικά συμφέροντα των ακτοπλόων εφοπλιστών, εις βάρος φυσικά της ζωής των επιβαινόντων των ακτοπλοϊκών πλοίων. Ο κίνδυνος τραγωδίας ναυαγίου είναι μεγάλος και τα ναυάγια των πλοίων δεν είναι κάτι το εξωπραγματικό. Καλό θα είναι οι διεθνείς κανονισμοί να ισχύσουν προτού θρηνηρώσουμε και άλλα θύματα».

Γ) Μεσολαβούν περίπου 8 «σιωπηλοί» μήνες και στις 24/8/2005 ο κ. Απόστολος Δόμβρος στέλνει επιστολή προς τον πρωθυπουργό Κων. Καραμανλή, την οποία, επίσης, την κοινοποιεί στην πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων, στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και στον εισαγγελέα του Αρείου Πάγου. Στην επιστολή με θέμα «Αναξιοπλοες σωστικές σχεδίες πλοίων Ακτοπλοΐας», ο κ. Δόμβρος αναφέρεται στην επιστολή του κ. Αριστέδη Παπανδρέου, αντιναυάρχου Λ.Σ., προς την πρόεδρο της Βουλής, στα δημοσιεύματα του Τύπου, για να καταλήξει ότι μέχρι σήμερα δεν έχει λάβει καμία απάντηση. ■

AMERICA **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

Στηρίζουμε τη Ζωή



Την πέμπτη «εκστρατεία» προληπτικής ιατρικής του 2005 πραγματοποίησε το σωματείο «Φίλοι Κοινωνικής Παιδιατρικής Ιατρικής - Ανοιχτή Αγκαλιά». Το σωματείο επισκέφθηκε τα νησιά Καστελόριζο, Κάσο, Χάλκη, Λειψούς και Αγαθονήσι.

Η οργανωμένη αυτή προσπάθεια εντάσσεται στο πρόγραμμα «Στηρίζουμε τη Ζωή» και πραγματοποιήθηκε με την υποστήριξη των υπουργείων Εθνικής Άμυνας, Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Παιδείας και Θρησκευμάτων και του ΔΥΠΕ Δωδεκανήσου.

Στο πρόγραμμα συμμετείχαν, εθελοντικά, ιατρικό προσωπικό από τους τρεις κλάδους των Ενόπλων Δυνάμεων και ιατρικό προσωπικό από τα νοσοκομεία του ΕΣΥ του λεκανοπεδίου Αττικής.

Το πρόγραμμα περιελάμβανε δωρεάν προληπτικές εξετάσεις όλων των κατοίκων, όπως παιδιατρικές, γυναικολογικές, αιματολογικές, βιοχημικές, και φθορίωσης στα δόντια των παιδιών.

Η μεταφορά του ιατρικού προσωπικού στα νησιά έγινε με την κανονιοφόρο του Πολεμικού Ναυτικού «Αρματολός».

Ειδικότερα, από το Μάρτιο του 2005, οπότε ξεκίνησε το πρόγραμμα της προληπτικής ιατρικής για το τρέχον έτος, έως και τον Οκτώβριο, το Πολεμικό Ναυτικό έχει οργανώσει δώδεκα αποστολές και έχει διαθέσει πέντε πολεμικά πλοία για να μεταφέρουν τις ομάδες των ιατρών στα νησιά του Ανατολικού

Αιγαίου και στα Δωδεκάνησα. Έως και τις 31 Οκτωβρίου είχαν εξετασθεί 2.432 κάτοικοι των ακριτικών νησιών.

Για την εφαρμογή του προγράμματος, στα πλοία του Πολεμικού Ναυτικού επέβαινε τετραμελής ομάδα ιατρών διαφόρων ειδικοτήτων, οι οποίοι κάλυπταν ένα ευρύ φάσμα ειδικοτήτων. Για το διάστημα Μαρτίου-Οκτωβρίου 2005, οι ιατρικές ομάδες περιελάμβαναν ειδικότητες παθολόγου, καρδιολόγου, ακτινολόγου, παιδίατρο, γυναικολόγου, οφθαλμιάτρο, ΩΡΛ, ορθοπαιδικού, ψυχιάτρο, ουρολόγου, αλλεργιολόγου, χειρουργού, ρευματολόγου, γαστρεντερολόγου, δερματολόγου, πνευμονολόγου και οδοντίατρο.

Ο πίνακας που ακολουθεί δείχνει αναλυτικά τα στοιχεία των αποστολών του Πολεμικού Ναυτικού.

Στοιχεία προγράμματος προληπτικής ιατρικής νήσων Ανατολικού Αιγαίου - Δωδεκανήσων

ΝΗΣΙΑ	ΜΑΡ.	ΑΠΡ.	ΜΑΪΟΣ	ΙΟΥΝ.	ΙΟΥΛ.	ΑΥΓ.	ΣΕΠΤ.	ΟΚΤ.	ΣΥΝΟΛΟ
Λειψοί	89	7	40	12	28	--	16	88	280
Αρκοί	11	--	2	--	--	--	3	--	16
Αγαθονήσι	38	14	10	8	2	--	20	--	92
Φούρνοι	60	6	108	42	47	--	11	--	274
Νίσυρος	22	15	24	--	19	5	--	6	91
Σύμη	39	21	39	10	18	39	--	--	166
Καστελόριζο	18	14	19	9	--	8	--	--	68
Χάλκη	10	1	26	--	--	2	19	--	58
Τήλος	32	11	8	33	33	--	--	15	132
Κάσος	17	10	--	--	26	--	63	--	116
Κάρπαθος	1	32	85	58	89	66	--	143	474
Ανάφη	18	11	--	17	6	--	--	65	117
Αστυπάλαια	35	16	--	66	38	--	--	83	238
Αγ. Ευστράτιος	22	31	47	17	8	--	7	25	157
Ψαρά	3	23	36	6	22	--	6	57	153
ΣΥΝΟΛΟ	415	212	444	278	336	120	145	482	2.432

ΠΡΩΤΟΧΡΟΝΙΑΤΙΚΟ ΚΡΑΤΙΚΟ ΛΑΧΕΙΟ



Το νέο χρόνο κάντε μια νέα αρχή!

Κέρδη πεντάδας

10.000.000€

Συνοδικά κέρδη μέχρι και

26.000.000€

ΜΕΓΑΛΗ ΚΛΗΡΩΣΗ ΣΤΙΣ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2005

Οι δραστηριότητες του Ομίλου Κυριακούλη

Στο πλαίσιο των επενδυτικών παρουσιάσεων ΧΡΗΜΑ έγινε η παρουσίαση της εταιρείας Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε. και του ομίλου της στο ευρύ επενδυτικό κοινό από τον κ. Σπύρο Κυριακούλη, αντιπρόεδρο του Δ.Σ.



Ο κ. Κυριακούλης αναφέρθηκε στη δομή και στις δραστηριότητες του ομίλου με κύρια σημεία:

- Το χαμηλό μέσον όρο ηλικίας των ιδιοκτητών σκαφών.
- Τη λειτουργία εκτεταμένου δικτύου σταθμών εξυπηρέτησης σκαφών και πελατών σε 24 γεωγραφικά σημεία της Μεσογείου.
- Την κατοχή υψηλού μεριδίου αγοράς σε θέσεις ελλιμενισμού.
- Τη σταθερή ανοδική πορεία των καθαρών κερδών μετά φόρων της εταιρείας Μεσογειακά Χωριά Α.Ε. και των διανεμόμενων μερισμάτων προς τη μητρική εταιρεία τα τελευταία 5 χρόνια.
- Την επαρκή ρευστότητα της εταιρείας, η οποία εξάγεται από τον υπολογισμό του Δείκτη Γενικής Ρευστότητας, ο οποίος με βάση τα τελευταία δημοσιευμένα εταιρικά οικονομικά μεγέθη 30.06.2005 υπολογίζεται στο 1,33.
- Τη χαμηλή δανειακή επιβάρυνση καθώς βάσει των τελευταίων δημοσιευμένων εταιρικών οικονομικών μεγεθών 30.06.2005, το 42,92% των συνολικών κεφαλαίων αποτελείται από ίδια κεφάλαια ενώ οι δανειακές υποχρεώσεις αποτελούν το 25,65% των συνολικών κεφαλαίων.
- Την υψηλή τρέχουσα μερισματική απόδοση, η οποία στις 09.11.2005 ανήλθε στο 5%.



Προστασία Μισθωτού από την Αφερεγγυότητα του Εργοδότη

Συγγραφέας: Δ. Σιδέρης, δικηγόρος, Δ.Ν.

/ Εκδόσεις: Νομική Βιβλιοθήκη ΑΕΒΕ

Πρόλογος: Ι. Κουκιάδης, καθηγητής Α.Π. Θεσσαλονίκης

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΙΣΘΩΤΟΥ

Το παρόν έργο αποτελεί ένα εξαιρετικό δείγμα νομικής ανάλυσης και σύνθεσης του ελληνικού και κοινοτικού δικαίου, εμπλουτισμένο με πληροφορίες συγκριτικού δικαίου, σχετικά με την αφερεγγυότητα του εργοδότη. Ο αναγνώστης βρίσκει απάντηση σε όλο το φάσμα των νομικών ερωτημάτων, που τίθενται από τη στιγμή που σταματά η πληρωμή των μισθών λόγω αφερεγγυότητας του εργοδότη, ενώ παράλληλα, δεν τίθενται σε δεύτερη μοίρα τα μεγάλα πολιτικοοικονομικά ζητήματα που έχει να αντιμετωπίσει ο νομοθέτης στην προσπάθειά του να δώσει προτεραιότητα στην προστασία των μισθών σε σχέση με τις απαιτήσεις των διαφόρων πιστωτών.

Το βιβλίο χωρίζεται σε πέντε ενότητες σχετικές με την πτώχευση του εργοδότη, την επίδρασή της στη σύμβαση εργασίας και την προστασία των εργατικών απαιτήσεων στη διαδικασία της πτώχευσης καθώς και σχετικά ειδικά θέματα, την εξυγίανση της επιχείρησης, την αφερεγγυότητα του εργοδότη στους ομίλους επιχειρήσεων, την αυτοδύναμη προστασία των εργαζομένων και, τέλος, το κοινοτικό δικαίο προστασίας από την αφερεγγυότητα του εργοδότη.

Το έργο προλογίζει ο καθηγητής του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης κ. Ι. Κουκιάδης.

Συμπράξεις Δημοσίου Ιδιωτικού Δικαίου (ΣΔΙΤ) για Έργα Μεταφορών και Λοιπών Υποδομών

Ο Σύλλογος Αποφοίτων του Τεχνολογικού Ινστιτούτου Μασαχουσέτης (MIT) στην Ελλάδα διοργάνωσε στο Ευγενίδειο Ίδρυμα ένα πάνελ εμπειρογνομόνων με θέμα «Συμπράξεις Δημοσίου Ιδιωτικού Δικαίου (ΣΔΙΤ) για Έργα Μεταφορών και Λοιπών Υποδομών».

Τη συζήτηση συντόνισε ο καθηγητής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και πρόεδρος του Συλλόγου Αποφοίτων MIT κ. Χαρίλαος Ψαραύτης, ο οποίος στην αρχική του τοποθέτηση αναφέρθηκε στη συνεχιζόμενη ανάγκη για άντληση κεφαλαίων από τον ιδιωτικό τομέα, καθώς πολλοί πιστεύουν ότι ο δημόσιος τομέας έχει εξαντλήσει τα όριά του όσον αφορά τα κεφάλαια που μπορεί να διαθέσει και τις δραστηριότητες που μπορεί να αναλάβει. Ο κ. Δημήτριος Τσαμπούλας, αναπληρωτής καθηγητής στο τμήμα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και μέλος του Δ.Σ. του Διεθνούς Αερολιμένος Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», άρχισε την ομιλία του με μια σύντομη αναδρομή στο θεσμικό πλαίσιο και την πολιτική γραμμή της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις ΣΔΙΤ, καθώς και την ευρωπαϊκή και ευρύτερη διεθνή εμπειρία.

Ο κ. Ιωάννης Κωνσταντόπουλος, καθηγητής Σεισμικής Μηχανικής στην Ecole Polytechnique των Βρυξελλών και τεχνικός σύμβουλος του Δημοσίου για ενεργειακά έργα και έργα με παραχώρηση, αναφέρθηκε στην (λανθασμένη) αντίληψη ότι οι ΣΔΙΤ είναι πανάκεια.

Ο κ. Ιωάννης Εμίρης, επικεφαλής του τμήματος χρηματοδότησης έργων και επενδύσεων της Alpha Finance, παρουσίασε τη δομή των εταιρειών ειδικού σκοπού (Special Purpose Vehicle, SPV), οι οποίες χρησιμοποιούνται για την πραγματοποίηση ΣΔΙΤ με έμφαση στις σχέσεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

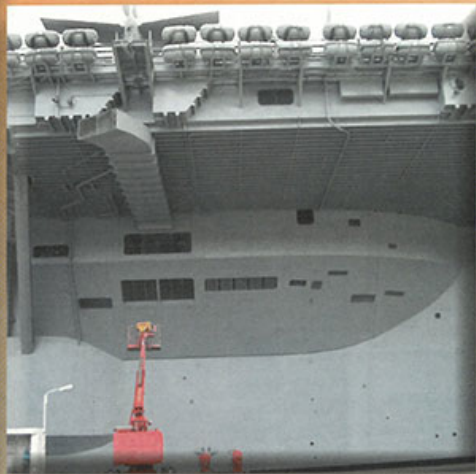
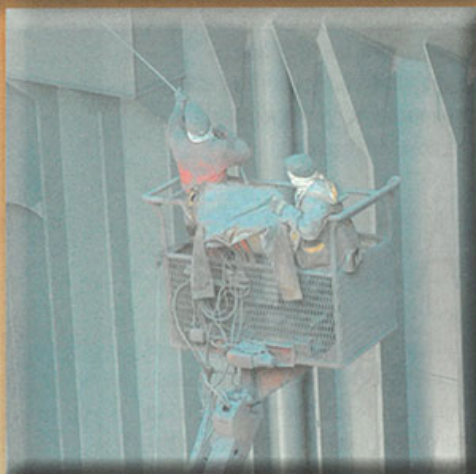
Ο κ. Αθανάσιος Κουλουμπής, γενικός γραμματέας για Συγχρηματοδοτούμενα Δημόσια Έργα, υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, ανέφερε ότι οι ΣΔΙΤ θα μειώσουν το ρόλο του κράτους, κάτι που αποτελεί θετική εξέλιξη, καθώς οι ιδιώτες είναι πιο αποτελεσματικοί από το κράτος. Ο κ. Λεωνίδας Κορρές, ειδικός γραμματέας για τις ΣΔΙΤ στο υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, αναφέρθηκε στους θεσμικά υπεύθυνους φορείς για τη διενέργεια των ΣΔΙΤ.





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



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

CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

Από την απολυταρχία στον Κεμαλισμό

Του Μιχαήλ Σ. Σωφρονιάδη

Άρθρα από τον Τύπο της Κωνσταντινούπολης, 1905-1921

Πρόκειται για μια πολυτελή, πανόδετη έκδοση του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού, την επιμέλεια της οποίας είχαν ο Μιχαήλ Βαρλάς και η Μαριάννα Κομνηνού - Σωφρονιάδου, εγγονή του συγγραφέως.

Ο Μιχαήλ Σωφρονιάδης, που ήταν φαρμακοποιός στο επάγγελμα, υπήρξε ταλαντούχος δημοσιογράφος-αρθρογράφος και χρονογράφος σε διάφορες εφημερίδες της Κωνσταντινούπολης, με έντονη κοινωνική δράση.

Στις πραγματείες του μας δίνει μια σπάνια εικόνα της ζωής και των ενδιαφερόντων των Ρωμιών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, χρησιμοποιώντας το μελάνι ως φάρμακο και ως φαρμάκι για τα κακώς κείμενα...



Αφιερώ για αυτό το βιβλίο ήταν ένα παλιό λογιστικό κατάστιχο, μέσα στο οποίο ο συγγραφέας συγκέντρωνε τα περισσότερα αποκόμματα άρθρων και επιφυλλίδων του. Ο τίτλος του βιβλίου «Από την απολυταρχία στον Κεμαλισμό» εκφράζει τα ταραγμένα χρόνια τα οποία ήταν καθοριστικά για την τύχη του Ελληνισμού στο σύνολό του. Ο πρόεδρος του ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού κ. Λάζαρος Εφραίμογλου προλογίζοντας το βιβλίο αναφέρει ότι οι ελπίδες, τα όνειρα, οι αναζητήσεις αλλά και οι πίκρες, οι φόβοι και οι απογοητεύσεις του Ελληνισμού της Πόλης καταγράφηκαν στον ανθηρό ελληνικό Τύπο της εποχής και αποτελούν παρακαταθήκη για τη δική

μας μνήμη και εθνική αυτογνωσία.

Η κ. Μαριάννα Κομνηνού - Σωφρονιάδου στον πρόλογο του βιβλίου αναφέρει μεταξύ άλλων: «... Μελετώντας τα άρθρα του παππού, μέσα από ένα λεύκωμα που ο ίδιος είχε συγκροτήσει, έχω την εντύπωση ότι τον γνωρίζω πια καλύτερα. Το καυστικό χιούμορ και η τολμηρή πένα του φανερώουν την αγωνία του να συμβάλει με την αρθρογραφία του στην αντιμετώπιση των κοινωνικών και πολιτικών προβλημάτων του καιρού του. Παράλληλα, τα κείμενά του δείχνουν και έναν άνθρωπο με αισιόδοξη διάθεση για τις χαρές της ζωής, αλλά γεμάτο ευαισθησία για τον πόνο των συνανθρώπων του, όπως φανερώουν τα άρθρα και η δράση του για τη φιλανθρωπία, τον αθλητισμό και την εκκλησία της Πόλης».

Ειδικότερα η επανέκδοση των άρθρων του -επιλέχθηκαν 50 άρθρα και η «κλειστή επιστολή προς τον Εξωχώτατον Μουσταφά Κεμάλ»- φιλοδοξεί να παρουσιάσει πτυχές από το δημόσιο λόγο στην Πόλη, να δώσει αφορμές για σκέψεις σχετικές με το τέλος της αυτοκρατορίας, με τη ζωή στην Κωνσταντινούπολη στις αρχές του 20ού αιώνα και με την πορεία του Ελληνισμού στο Βόσπορο.

Η επιλογή των κειμένων, η διαμόρφωση του βιβλίου και οι λιτές παρατηρήσεις και σχόλια αποδίδουν τη φιλοδοξία των επιμελητών να ισορροπήσουν ανάμεσα στην προσωπική συγγραφική διάθεση, το σεβασμό για το έργο του Μιχαήλ Σ. Σωφρονιάδη και το στόχο τους να προσφέρουν ένα βιβλίο που θα διαβαστεί ευχάριστα.

Maritime Photography

Aerial
Interior
Exterior



George Giannakis
+306974339337
www.giannakis-photo.gr



D. KORONAKIS S.A.

from Old to new and from small to Huge

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

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

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

There is always a Koronakis tie that withstands time

MANUFACTURERS OF:

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

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

STOCKISTS OF:

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

Associated member
INTERTANKO
Member of EUROCORD & EWRS



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





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

