

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 86 • 01/2006 • ΤΙΜΗ 6€
www.n-c.gr

ΟΙ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ
ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ 2005

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΛΛΕΚΤΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ



T o t a l T u r b i n e S e r v i c e s

EXPERTISE

DEDICATION

PROFESSIONALISM



Inspection-Overhauling-Maintenance

Worldwide Technical Support

Turbocharger Spare Parts

Repair of any Turbocharger Failure

Dynamic Balancing

Precision Works (CNC)

VI.PAS (Schisto Industrial Park)
Str.1&2, Block 2, 18863, Perama, Greece
Tel: 210 4000111, 4000026, Fax: 210 4000225
24 Hour Helpline: 6932210060, 6947008960-1
turbomed@otenet.gr



Slippery when wet

Intersleek® 700

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

www.intersleek700.com

X CONSTANT REVOLUTION

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

© Akzo Nobel, 2004

X 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

TSAKOS ENERGY NAVIGATION LIMITED



EXPERTS IN BREAKING THE ICE

Euroniki* Marathon Silia T Vergina II
Athens 2004 Parthenon Antarctic* Ultra Andromeda*
Aegeas* Blegen Aztec Maria Tsakos Antares*
La Madrina Eurochampion 2004* Maya Alaska*
Triathlon Dionisos Pentathlon Olympia
Dionisos Opal Queen Arctic* Hesnes
Archangel* Victory II Arion*
Millennium Andes Inca



TEN LTD

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

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



Fleet Manager: Tsakos Shipping & Trading S.A.

TNP
LISTED
NYSE.

Οδημιουργούμε σχέσεις εμπιστοσύνης...

...κρίκο-κρίκο.

PHASMA CREATIVE®



Στην **Κ&Α Συνοδινός** η πείρα της παλαιάς Ναυτικής Τέχνης όπως η παραδοσιακή πλεκτή γάσσα, σε συνδυασμό με τη σύγχρονη τεχνολογία, το έμπειρο ανθρώπινο δυναμικό και την πιστοποίηση **ISO 9001:2000** έχουν σαν αποτέλεσμα την υψηλή ποιότητα των προϊόντων και υπηρεσιών που παρέχουμε στους πελάτες μας.



Η Εταιρία είναι εξουσιοδοτημένη από κρατικό φορέα και πιστοποιημένη από νηογνώμονες στην έκδοση πιστοποιητικών. Διαθέτει ηλεκτροϋδραβλική μηχανή δοκιμών εφελκυσμού & θραύσεως διακριβωμένη από τον πιστοποιημένο φορέα **Algosystems**, παρέχει υπηρεσίες δοκιμών των σωστικών και ανυψωτικών μέσων σε πλοία (Cargo Gear).

> Συρματόσχοινα
Εξαρτήματα <
> Αλυσίδες
Ιμάντες <
Σχοινιά <

Κ&Α ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.



ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΤΕΧΝΙΚΗ

Οι πρωταθλητές της άρσης βαρών

Κεντρικά: Αντ. Π. Βλαχάκου 10 & Πολυδεύκου 53
τηλ: 210 4175729 - fax: 210 4177722
e-mail: info@cargogear.gr - www.synodinos.gr



εταίριες που αντιπροσωπεύουμε:





Editorial: Οι προσωπικότητες
του έτους 2005 **8**

Με το τέλος της χρονιάς
Του γ.γ. IMO
Ευθύμιου Μητρόπουλου **14**

Ευρωπαϊκή Πολιτική
Το «III πακέτο» προτάσεων
της Ευρωπαϊκής Επιτροπής
Του Επαμεινώνδα Εμπειρίκου **16**

Αγοραπωλησίες Ελλήνων
Εφοπλιστών
Του Τάκη Ευστρατίου **18**

Η ελληνική δραστηριότητα
στον τομέα των ναυπηγικών
παραγγελιών
Του Γεωργίου Μπάνου **30**

Ανασκόπηση της ναυλαγοράς
ξηρού φορτίου
Του Ιωάννη Παχούλη **36**

Συνέντευξη
Προτεραιότητα της βρετανικής
πολιτικής είναι η αναθέρμανση
της απασχόλησης στον κλάδο
της ναυτιλίας
Συνέντευξη του πρέσβη
του Ηνωμένου Βασιλείου
στην Ελλάδα, Simon Gass **38**

Απόψεις 2005 **42**

Ευρωπαϊκή Πολιτική
Ευρωπαϊκή Ένωση και Ναυτιλία:
Η χρονιά που πέρασε και
αυτή που έρχεται
Της Ρόδη Κράτσα **52**



Βασίλης Μιχαλολιάκος
Θα **ενισχύ-**
σουμε τα
ναυπηγεία
με όλες μας
τις δυνάμεις **62**



Επαμ. Εμπειρίκος
Το «**III**
πακέτο»
προτάσεων
της **Ευρωπαϊκής**
Επιτροπής **16**

Ρ. Κράτσα
Ευρωπαϊκή
Ένωση και
Ναυτιλία:
Η χρονιά που πέρασε
και αυτή που έρχεται **52**



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ / ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
Αριθμός φύλλου 86, ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2006 / Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος Ιδρύσεως: 1931 / Κωδικός: 1449

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



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

[ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ]

Προτεραιότητα της βρετανικής πολιτικής η αναθέρμανση της **απασχόλησης** στον κλάδο της ναυτιλίας

Συνέντευξη του πρέσβη του Ηνωμένου Βασιλείου στην Ελλάδα, **Simon Gass**

38

86

Η περιφερειακή πολιτική της Ε.Ε.
το 2005: Τα νησιά και τα λιμάνια
Του Κωστή Χατζηδάκη **56**

Το έτος της Ευρωπαϊκής
Ναυτιλίας: Μια ενωμένη
ναυτιλιακή φωνή στον πύργο
της Βαβέλ
Του Ηλία Μπίσια **58**

Συνέντευξη
Θα ενισχύσουμε τα ναυπηγεία
με όλες μας τις δυνάμεις
Συνέντευξη του υφυπουργού
Εθνικής Άμυνας, Βασίλη
Μιχαλολιάκου **62**

Ναυτιλιακή Πολιτική
Αναπτυξιακές και μεταρρυθμι-
στικές προκλήσεις και πολιτικές
στην ελληνική εμπορική ναυτιλία
Της Ελπίδας Τσουρή **66**

Τα σημαντικότερα γεγονότα
της χρονιάς που πέρασε **70**

Ακτοπλοία: Waiting for Godot?
Του Χαρίλαου Ψαραύτη **86**

Ακτοπλοϊκά μπλουζ
Του Άλκη Κορρέ **90**

Ναυτικό Δίκαιο
Το νομοθετικό έργο του ΥΕΝ
το 2005
Του Μιχαήλ Μαλέρμπα **92**

Περιβάλλον
Περιβαλλοντικό Ημερολόγιο 2005
Του Β. Τσελέντη **98**

Ναυτιλιακά Νέα **102**



Κ. Χατζηδάκης
Η **περιφερειακή**
πολιτική της **Ε.Ε.**
το **2005**: Τα νησιά
και τα λιμάνια

56

Ε. Τσουρή
Αναπτυξιακές και
μεταρρυθμιστικές
προκλήσεις και
πολιτικές στην
ελληνική εμπορική
ναυτιλία



66

Ι. Παχούλης
Ανασκόπηση
ναυλα-
γοράς
ξηρού
φορτίου



36

Συνδρομές (10 τεύχη): Ιδιώτες: 55 € / Ναυτικοί & φοιτητές: 47 € / Εταιρείες - Οργανισμοί: 65 € / Χώρες Ε.Ε.: 100 € / Χώρες εκτός Ε.Ε.: 120 €
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 αναπαράγεται, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

*“Έχουμε γη και πατρίδα
όταν έχουμε πλοία και θάλασσα „*

Ηρόδοτος



AVIN INTERNATIONAL S.A.

AVIN INTERNATIONAL S.A. Ηρώδου Αττικού 12Α, 151 24 Μαρούσι τηλ.: +30 210 809 3100
E-mail: avin@avin.gr, URL: www.avin.gr

Η ναυτιλιακή ειδησεογραφία κατά το περασμένο έτος ήταν εξαιρετικά πολυποίκιλη και άκρως ενδιαφέρουσα. Σε μια εποχή οικονομικής ευρωστίας αλλά και σημαντικών πολιτικών εξελίξεων και νομοθετικών ανατροπών, αρκετοί παράγοντες και πρωταγωνιστές της ελληνικής ναυτιλίας κυριάρχησαν με τις πρωτοβουλίες τους, τόσο στα ελληνικά όσο και στα διεθνή ΜΜΕ.



Οι πρωταγωνιστές του έτους 2005

Τα «Ναυτικά Χρονικά», στις σελίδες τους, αποτύπωσαν τις στρατηγικές αλλά και τις παραινήσεις των Ελλήνων πολιτικών και πλοιοκτητών και προσπάθησαν ανελλιπώς να αποκωδικοποιήσουν με αντικειμενικότητα τις προθέσεις και πρωτοβουλίες τους.

Η Διεύθυνση του περιοδικού, με τη σημαντική συμβολή και καθοδήγηση των τακτικών αρθρογράφων - συνεργατών του, θέλησε σε αυτό το πανηγυρικό τεύχος να επισημάνει όλους όσοι πρωταγωνίστησαν στο χώρο της ελληνικής ναυτιλίας.

Με αυτόν το γνώμονα, οι τακτικοί αρθρογράφοι του περιοδικού πρότειναν όσους θεωρούν πως με τις ενέργειες και πρωτοβουλίες τους κυριάρχησαν και άφησαν ένα ελπιδοφόρο αλλά και αξιοσημείωτο στίγμα για την ελληνική ναυτιλία, κατά τη διάρκεια του περασμένου έτους.

Οι παράγοντες της Ναυτιλίας, που συνέλεξαν τις περισσότερες προτάσεις - υποψηφιότητες, παρουσιάζονται στις επόμενες σελίδες του τρέχοντος τεύχους και κατά την ταπεινή άποψή μας είναι οι πρωταγωνιστές του έτους που πέρασε.

Οι αρθρογράφοι πρότειναν αρκετά ονόματα από ένα ευρύ φάσμα ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, αλλά οι 12 πρωταγωνιστές που συγκέντρωσαν, με μυστική ψηφοφορία, τις περισσότερες υποψηφιότητες και το μεγαλύτερο αριθμό προτάσεων παρουσιάζονται αναλυτικά.

Οι 12 ακόλουθοι πρωταγωνιστές θεωρούμε ότι απασχόλησαν θετικά τα ΜΜΕ και προσέφεραν τόσο στο κοινωνικό σύνολο όσο και στην ελληνική ναυτιλιακή οικονομία ή/και πολιτική σημαντική αρωγή.

Οι αρθρογράφοι - συνεργάτες που μας απέστειλαν τις προσωπικότητες, που θεώρησαν ως αξιοσημείωτες, είναι οι ακόλουθοι:

Απ. Δόμβρος, Μηχανολόγος ηλεκτρολόγος
Στ. Κεχρής, Αντιναύαρχος (ε.α.)
Αλ. Κορρές, Καθηγητής
Λ. Μαρέλου, Δημοσιογράφος
Γ. Μπάνος, Ναυλομεσίτης
Ηλ. Μπίσιας, Δικηγόρος
Ευ. Μπάτης, Δημοσιογράφος
Σπ. Ράνης, Επιχειρηματίας
Β. Τσελέντης, Αναπληρωτής καθηγητής
Χαρ. Ψαραύτης, Καθηγητής

Ηλίας Μπίσιας



RINA

Η παρουσίαση έγινε με την ευγενή χορηγία του ιταλικού νηογνώμονα RINA.



**Celebrate the Chinese and Lunar New Year
with Super Quiet Time.**

Super Quiet Time will run for eight consecutive days from 20.00 GMT Friday, 27th January 2006 to 06.00 GMT Monday, 6th February 2006. Celebrating with your family and friends has never been so affordable - you can make low cost calls whenever you like. To find out more about Super Quiet Time and pre-paid phone cards contact your Inmarsat Service Provider. Alternatively, call Inmarsat Customer Care on +44 20 7728 1777 or visit www.inmarsat.com/crewcalling



20:00 GMT Friday 27th January 2006 to 06:00 GMT Monday 6th February 2006

Οι πρωταγωνιστές του έτους 2005

[κατ' αλφαβητική σειρά]



■ Γιάννης Αγγελικούσης

> Ένας από τους μεγάλους υποστηρικτές της ελληνικής σημαίας και της αναβάθμισης της ποιότητας της ναυτικής εκπαίδευσης. **Πρόσωπο της χρονιάς για το 2005 από τη Lloyd's List και τα ελληνικά βραβεία της.**



■ Νίκος Βαρβατές

> Σε μια δύσκολη εποχή για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, **ο πρόεδρος της ΕΦΜΠ δίνει νότα αισιοδοξίας ανανεώνοντας το στόλο του** και αποδεικνύοντας έτσι έμπρακτα την εμπιστοσύνη του στη μεσογειακή φορτηγό ναυτιλία.



■ Λεωνίδας Ευγενίδης Δημητριάδης

> **Ο άνθρωπος των διεθνών τακτικών γραμμών μεταπήδησε στην ακτοπλοΐα, δείχνοντας προς όλες τις κατευθύνσεις ότι αυτός ο κλάδος έχει μέλλον ως χώρος επενδυτικών πρωτοβουλιών.** Παράλληλα, η επενδυτική του κίνηση στη στεριά προσφέρει, εκτός από εργασία στον ελλαδικό χώρο, διεθνή ακτινοβολία και αναγνώριση στον τόπο καταγωγής του.



■ Επαμεινώνδας Εμπειρίκος

> **Ο άξιος πρόεδρος του Committee, που διαθέτει τα φόντα να εκπροσωπήσει την παγκόσμια ναυτιλία, ηγείται μιας ομάδας που εργάζεται ακούραστα για τη μελέτη των θεμάτων που απασχολούν την ελληνική και διεθνή ναυτιλία, αλλά και τα σύγχρονα νομοθετικά περιβάλλοντα.**



RINA

■ Πάνος και Θανάσης Λασκαρίδης

Η ελληνική θάλασσα κατακτά την ελληνική στεριά. Οι αδερφοί Λασκαρίδη ενεργούν με μια νέα επενδυτική φιλοσοφία, τοποθετώντας χρήματα σε γη, θάλασσα και αέρα, και προσφέροντας θέσεις εργασίας σε χιλιάδες συμπατριώτες μας (φωτ. Πάνος Λασκαρίδης).



■ Ευθύμιος Μητρόπουλος

Από τη θέση του γ.γ. του IMO, αναπτύσσει πρωτοβουλίες διεθνούς εμβέλειας με στόχο η ναυτιλία να ακολουθήσει το διεθνές περιβάλλον, ξεφεύγοντας από το στενό περιφερειακό νομοθετικό πλαίσιο.



■ Αλέξανδρος Παναγόπουλος

Άλλαξε άρδην τις ισορροπίες στην ακτοπλοΐα ακολουθώντας τα επιτυχημένα βήματα του πατέρα του. Από τη θέση του προέδρου της επιτροπής High Level Passenger Ferry της ECSA, μάχεται για μια ανταγωνιστική ευρωπαϊκή ναυτιλία σε μιαν ολοένα διευρυνόμενη Ευρώπη.



■ Νίκος Πατέρας

Πρωτοπόρος στις επιδιώξεις του και ταχύς στις αποφάσεις του, συνεχίζει την αξια πορεία των προγόνων του. Μαικήνας και άξιος επιχειρηματίας, προηγείται στις χρηματιστηριακές αγορές που άλλοι προσβλέπουν τώρα.



RINA

Οι πρωταγωνιστές του έτους 2005

[κατ' αλφαβητική σειρά]



■ Βίκυ Ρούσου

➤ Η πρόεδρος της WISTA Hellas θεωρείται ιδιαίτερα αγαπητή στους ελληνικούς ναυτιλιακού κύκλους και προάγει τις πρωτοβουλίες της Οργάνωσης, που την εκλέγει με αξιοπρέπεια και νεανική εγρήγορση.



■ Παναγιώτης Τσάκος

➤ Ο ιδρυτής του Ομίλου Τσάκου, που έχει συνδέσει το όνομά του με τον απανταχού ελληνισμό και την ελληνική γλώσσα. Υποστηρικτής του Έλληνα ναυτικού και της ναυτικής εκπαίδευσης.



■ Αγγελική Φράγγου ■ Χάρης Βαφειάς ■ Ευάγγελος Πιστιόλης

➤ Η νεότερη γενιά πλοιοκτητών, οι οποίοι με όραμα και δυναμισμό συνεχίζουν την ελληνική ναυτική παράδοση και κατακτούν τις διεθνείς χρηματιστηριακές αγορές.



■ Προεδρείο Ιδρύματος Ωνάση

➤ Οι άξιοι συνεχιστές των τριών φίλων και συνεργατών του Αριστοτέλη Ωνάση αναλαμβάνουν τα ηνία σε μια κρίσιμη εποχή για τα ελληνικά γράμματα και τις τέχνες.



RINA



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

Με το τέλος της χρονιάς



> Άρθρο του Ευθύμιου Ηλ. Μητρόπουλου
Γενικού γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)



Με χαρά ανταποκρίνομαι στην πρόσκληση των «Ναυτικών Χρονικών» να επικοινωνήσω με το αναγνωστικό τους κοινό, με την ευκαιρία της νέας χρονιάς που έρχεται.

Συνηθίζεται, σε τέτοιου είδους επικοινωνίες, να επιχειρεί κάποιος έναν απολογισμό των πεπραγμένων της χρονιάς που κλείνει, ενώ, παράλληλα, προγραμματίζει τις επιδιώξεις του γι' αυτήν που πλησιάζει.

Στο χώρο των δραστηριοτήτων του IMO είχαμε, νομίζω, μια καλή χρονιά, αφού καταφέραμε να φέρουμε σε αίσιο πέρας τα προγράμματά μας μέσα σ' ένα περιβάλλον συνεχούς βελτίωσης των επιπέδων ασφαλείας της διεθνούς ναυτιλίας και μείωσης της ρύπανσης των θαλασσών από εμπορικά πλοία. Αυτό αναγνωρίστηκε και από την πρόσφατα συγκληθείσα γενική συνέλευση του Οργανισμού, η οποία ανασκόπησε και ενέκρινε το έργο του της τελευταίας διετίας.

Μεταξύ των επιτευγμάτων της χρονιάς που πέρασε, θα μπορούσαν να περιληφθούν:

- Η επιτυχής κατάληξη της Δ. Διάσκεψης του Οκτωβρίου 2005 για την αναθεώρηση της δ. σύμβασης της Ρώμης του 1988, που ρύθμιζε θέματα καταστολής παρανόμων ενεργειών που στρέφονται κατά της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας (και του σχετικού πρωτοκόλλου της). Το κείμενο της νέας δ. σύμβασης διευρύνει τον κατάλογο των ενεργειών που επιπλέον στις διατάξεις της, εισάγοντας τη διά θαλάσσης μεταφορά πυρηνικών, βιολογικών και χημικών ουσιών που μπορεί να χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή όπλων μαζικής καταστροφής και επιτρέπει, με τη συναίνεση του κράτους σημαίας, τον έλεγχο εμπορικών πλοίων στην ανοικτή θάλασσα.
- Η πρόσδοος που σημειώθηκε στη μελέτη της πρότασης Ελλάδας και Μπαχαμίων, της σχετικής με την εισαγωγή στον IMO των goal-based standards για την κατασκευή νέων πλοίων, και στη συσχέτιση της -2- πρότασης με τη, μέσω της formal safety assessment, εξέταση συναφών κινδύνων.
- Η πρόσδοος στην επίτευξη θέσης σε ισχύ δ. συμβάσεων που αποσκοπούν στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος από ναυτιλιακές δραστηριότητες, όπως π.χ.: Ατμοσφαιρική ρύπανση, από πλοία, αντιρρυπαντικά (anti-fouling) συστήματα πλοίων, διαχείριση θαλασσέματος και καταλοίπων κ.ά.

- Η νέα φάση στην οποία πέρασε η εξέταση του θέματος της ανακύκλωσης (re-cycling) πλοίων.
- Η περάτωση της σχεδίασης του εθελοντικού Audit Scheme για τη διακρίβωση της εφαρμογής των συμβάσεων του IMO από κράτη-μέλη του και η εκπόνηση του στρατηγικού σχεδίου του Οργανισμού για την εξαετία 2006-2011.
- Η εκπόνηση, από κοινού με το Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO), Guidelines on the fair treatment of seafarers που υπηρετούν σε πλοία τα οποία εμπλέκονται σε ναυτικά ατυχήματα που καταλήγουν σε ρύπανση του θαλασσιού περιβάλλοντος κ.ά.

Πέραν, εν τούτοις, της ενασχόλησης του Οργανισμού με καθαρώς τεχνικά θέματα, παρουσιάστηκαν ξανά, και στη χρονιά που πέρασε, περιπτώσεις που ο Οργανισμός εκλήθη να ενεργήσει και σε θέματα που, απτόμενα τεχνικών πλευρών, είχαν σαφώς πολιτικό ή και οικονομικό χαρακτήρα.

Ως πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας ενασχόλησης θ' αναφέρω τις ενέργειες του Οργανισμού να αναχαιτίσει πειρατικές δραστηριότητες στρεφόμενες εναντίον εμπορικών πλοίων που διαπλέουν το Κέρας της Αφρικής και τη γενικότερη θαλάσσια περιοχή του Ινδικού Ωκεανού που πρόσκειται των ακτών της Σομαλίας. Το κείμενο ενός ψηφίσματος που κατέθεσα στη γ. συνέλευση του IMO τον περασμένο Νοέμβριο, προτείνοντας σειρά ενεργειών για την πρόληψη και καταστολή των πειρατικών αυτών ενεργειών (που παρουσίασαν ανησυχητική έξαρση τη χρονιά που λήγει σε λίγο και χαρακτηρί-



σθηκαν από ασυνήθη θρασύτητα μέχρι του σημείου να εκδηλωθεί επίθεση ακόμη και σε κρουαζιερόπλοιο), έτυχε ομόθυμης αποδοχής από τη συνέλευση, η οποία και, μεταξύ άλλων, με εξουσιοδότησε να φέρω το θέμα, μέσω του γενικού γραμματέως των Ηνωμένων Εθνών, στο Συμβούλιο Ασφαλείας για τα καθαυτό. Ας ελπίσουμε ότι η δραστική αυτή ενέργεια (σημειωτέον ότι πρόκειται για την πρώτη φορά που ο ΙΜΟ καταφεύγει στο Συμβούλιο Ασφαλείας) θ' αποφέρει σύντομα καρπούς επ' ωφελεία των παραπλεόντων τις ακτές της Σομαλίας πλοίων.

Εξ άλλου, ο καθορισμός ιδιαίτερα ευαίσθητων θαλασσίων περιοχών (Particularly Sensitive Sea Areas (PSSAs)) μαζί με τα συνάδοντα προστατευτικά μέτρα κατεύθυνσης και ελέγχου πλοίων που τις διαπλέουν, μπορεί μεν να έχει τη βάση του στην επιθυμία πρόληψης θαλασσίας ρύπανσης, στην ουσία όμως έχει καθαρά πολιτικές και οικονομικές προεκτάσεις, που αφορούν κυριαρχικά δικαιώματα του κράτους σημαίας, την αρχή της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας και την απομάκρυνση πλοίων από ακτές απ' όπου μπορούν να περιμένουν βοήθεια σε περίπτωση κινδύνου ή ν' αναζητήσουν καταφύγιο σε περίπτωση ανάγκης.

Από την πλευρά πάλι της καθαρά ναυτιλιακής επιχείρησης και της συμβολής των θαλασσίων μεταφορών στο παγκόσμιο εμπόριο, η πρωτοβουλία του ΙΜΟ να εξασφαλίσει την προστασία θαλασσίων αρτηριών στρατηγικής σημασίας και σπουδαιότητας, όπως τα Στενά Μαλάκας και Σιγκαπούρης, έχει και αυτή πολιτικές και οικονομικές προεκτάσεις, δεδομένου ότι τα Στενά αυτά συνιστούν την κύρια θαλάσσια οδό μέσω της οποίας ανεφοδιάζονται με πετρέλαιο από τον Περσικό Κόλπο οι ευημερούσες οικονομίες της Άπω Ανατολής.

Παρ' όλα τ' ανωτέρω, εκείνο που θα 'θελα, με την ευκαιρία αυτής της επικοινωνίας, να τονίσω είναι ότι οποιαδήποτε θεώρηση, και από οποιαδήποτε σκοπιά, θελήσουμε να κάνουμε των ναυτιλιακών δρώμενων και των προσδοκώμενων εξελίξεων στο εγγύς, μέσο και απώτερο μέλλον, θα πρέπει να την επιδιώξουμε σε συνδυασμό με τις ευρύτερες εξελίξεις που σηματοδοτούν την εποχή μας σε τομείς όπως ο πολιτικός, κοινωνικός, οικονομικός και στρατηγικός. Με άλλα λόγια, ότι θα ήταν παρακινδυνευμένη και «εκτός παιδιάς» κάθε θεώρηση που έχει σχέση με ναυτιλιακές δραστηριότητες και εξελίξεις, θα επεχειρείτο απομονωμένα από το ευρύτερο περιβάλλον μέσα στο οποίο κινείται η ναυτιλία και από το ευρύτερο κύκλωμα θεωρήσεων που διαγράφουν το παρόν και το μέλλον αυτού του πλανήτη.

Ζούμε σε μια ταραγμένη εποχή ραγδαίων ανακατατάξεων σε πολλούς τομείς, μια εποχή που, παράλληλα με οικολογικές και άλλες καταστροφές (σαν αυτές που πρόσφατα έπληξαν μεγάλες περιφέρειες του πλανήτη, όπως το tsunami

στον Ινδικό Ωκεανό, η «Κατίνα» στις Ηνωμένες Πολιτείες και ο σεισμός στο Πακιστάν), χαρακτηρίζεται από πολλές αβεβαιότητες που καθίστανται οξύτερες κάτω από την αγωνία τρομοκρατικών ενεργειών, που κανείς δεν ξέρει από πού εκπορεύονται και πότε και πού θα πλήξουν τους στόχους τους.

Αν στη διάχυτη ανησυχία που δημιουργεί η τρομοκρατία προστεθούν και το αρνητικό συναίσθημα που προκαλεί η διαπίστωση της ανισομερούς κατανομής σε παγκόσμια κλίμακα του πλούτου του πλανήτη μας και η καθολική ανησυχία για την κατάσταση του περιβάλλοντος και τις δραστικές ενέργειες που δεν φαίνεται ν' αποφασίζονται από τους μεγάλους της Γης για την προστασία του, τότε εύκολα κατανοεί κανείς τη σημασία και σπουδαιότητα της εφαρμογής των Στόχων Ανάπτυξης της Χιλιετίας (Millennium Development Goals - MDGs) που υιοθέτησε η διάσκεψη κορυφής που συνεκάλεσαν τα Ηνωμένα Έθνη το 2000 και επιβεβαίωσε η νέα διάσκεψη του Σεπτεμβρίου 2005. Στην επίτευξη των στόχων αυτών, οι υπηρεσίες που προσφέρει η ναυτιλία, σαν παγκόσμια δραστηριότητα, είναι καθοριστικής σημασίας αφού μπορεί να συμβάλει στον περιορισμό της φτώχειας, στη δημιουργία θέσεων εργασίας, στη βελτίωση της υγείας, στην προστασία του περιβάλλοντος και, μέσω των προγραμμάτων τεχνικής συνεργασίας που συντονίζει ο ΙΜΟ, στην ανύψωση του βιοτικού επιπέδου των αναπτυσσόμενων χωρών.

Σ' αυτόν τον κόσμο που αντιμετωπίζει «απειλές χωρίς σύνορα» -όπλα μαζικής καταστροφής, τρομοκρατία, οργανωμένο έγκλημα, πολέμους, φτώχεια, αρρώστιες και περιβαλλοντική υποβάθμιση- καλούμεθα, μέσα από τις συντονισμένες υπηρεσίες που μόνον τα Ηνωμένα Έθνη και τα εξειδικευμένα όργανά τους (όπως ΙΜΟ, ΙΛΟ, ΙΣΑΟ, WHO, WMO κ.ά.) μπορούν να προσφέρουν, να διαδραματίσουμε κι εμείς (η ναυτιλία και οι άνθρωποί της) το ρόλο μας για ένα καλύτερο αύριο για τα παιδιά μας και τα παιδιά των παιδιών τους.

Εύχομαι από καρδιάς οι «ηλιόλουστες», όπως τις αποκαλώ, «ημέρες» που ξεκίνησαν με την άνευ προηγουμένου οικονομική ανάπτυξη των Κίνας και Ινδίας και κορυφώθηκαν, από πλευράς ναυτιλίας, το 2004, να συνεχίσουν τη χρονιά που μας έρχεται ώστε να συνεχίσουμε, ως παγκόσμια δραστηριότητα, να συμβάλλουμε στη δημιουργία ενός καλύτερου κόσμου, μεγιστοποιώντας τα καλά του και ελαχιστοποιώντας τα κακά του.

Με τις πιο πάνω σκέψεις και παρατηρήσεις, εύχομαι στα «Ναυτικά Χρονικά» και στο αναγνωστικό τους κοινό Καλά Χριστούγεννα και Ευτυχισμένη Χρονιά, στους ναυτικούς μας (και τους ναυτικούς όλου του κόσμου) καλά ταξίδια σε γαληνεμένες θάλασσες και καλή επιστροφή στα σπίτια τους και σε όλους όσοι έχουν τάξει τη ζωή τους στην υπηρεσία της ναυτιλίας Καλή Χρονιά και πραγμάτωση των προσδοκιών τους.

Άρθρο του **Επαμεινώνδα Εμπειρίκου**
 Προέδρου Greek Shipping Cooperation Committee

Το «III πακέτο» προτάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη

Στις 23 Νοεμβρίου 2005, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε νέο πακέτο προτάσεων για τη ναυτική ασφάλεια, το λεγόμενο «Maritime safety package III», που καλύπτει 7 τομείς, ήτοι: **Audit of the maritime administrations, Port state control, Traffic monitoring, Classification societies, Serious casualties investigation, Responsibility and compensation to passengers and Civil liability of shipowners.**

Ολες οι προτάσεις χρήζουν προσοχής. Οι προτάσεις, όμως, για την αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη χρήζουν ιδιαίτερης και επισημασμένης προσοχής, διότι αποβλέπουν σε ριζικές τροποποιήσεις του ισχύοντος καθεστώτος, που έχουν θεσπίσει οι διεθνείς συμβάσεις. Ειδικότερα, προτείνεται κοινοτική νομοθεσία, διά της οποίας η Ευ. Επιτροπή θα αναλάβει την ευθύνη και την αρμοδιότητα χειρισμού των θεμάτων της αστικής ευθύνης, για να προχωρήσει στη συνέχεια στην κατάργηση του δικαιώματος του πλοιοκτήτη να περιορίζει την ευθύνη του για περιστατικά εξ αμελείας. Τούτο, παρά το γεγονός ότι αυτά τα θέματα ρυθμίζονται με επιτυχία και κατ' ενιαίο τρόπο από τις ανάλογες διεθνείς συμβάσεις του IMO.

Πιστεύουμε ότι η επιδίωξη αυτή της Ευ. Επιτροπής θα πρέπει να αποφευχθεί, διότι δεν μπορεί και δεν θα πρέπει να υποκαταστήσει τα κράτη-μέλη στην άσκηση των αρμοδιοτήτων τους, οι οποίες εκπηγάζουν από τις διεθνείς συμβάσεις που είναι μέλη. Έχει αποδειχθεί ότι κατά την εμπλοκή της Ευ. Επιτροπής στις διεθνείς συμβάσεις, ακολουθείται μια λανθασμένη τακτική, ότι μπορούν να επιβάλλονται μονομερείς απαιτήσεις, που υπερβαίνουν και ουσιαστικά παραβιάζουν τις αντίστοιχες απαιτήσεις του διεθνούς δικαίου. Τούτο, όμως, είναι αντίθετο προς τους σκοπούς των

διεθνών συμβάσεων, τη διεθνή έννομη τάξη και ουσιαστικά δεν εξυπηρετούν ούτε την ευρωπαϊκή ναυτιλία ούτε και την ευρωπαϊκή οικονομία γενικότερα. Πρόσθετο δείγμα της τακτικής αυτής αποτελούν οι πρόσφατες προτάσεις της στο «III πακέτο» στο θέμα της αστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη, που όπως αποδεικνύεται κατωτέρω, ενδεχόμενη ανάληψη αρμοδιοτήτων από την Ευ. Επιτροπή επί του θέματος θα έχει λίαν αρνητικά αποτελέσματα για την ευρωπαϊκή οικονομία και ναυτιλία γενικότερα. Η αρχική πρόταση της Ευ. Επιτροπής αναφέρεται στην έκδοση ντιρεκτίβας με τίτλο «Civil liability and financial securities of shipowners», που θα ενσωματώσει στο κοινοτικό δίκαιο τη διεθνή σύμβαση Limitation of Liability for Maritime Claims 1996 (LLMC).

Ειδικότερα, το σχέδιο ντιρεκτίβας προβλέπει: α) Τα κράτη-μέλη να κυρώσουν τη σύμβαση LLMC 1996, β) τα πλοία χωρών μη μελών της σύμβασης LLMC 1996 να τιμωρούνται με απώλεια του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης για ζημιές εξ αμελείας, γ) έκδοση πιστοποίησης ασφαλείας για διπλάσιο ποσό του προβλεπόμενου από τη σύμβαση LLMC 1996 για περιορισμό της ευθύνης, δ) ασφάλιση για επαναπαρισμό των εγκαταλειπομένων ναυτικών και ε) δυνατότητα για ευθεία αγωγή κατά των ασφαλιστών.



Στις ανωτέρω προτάσεις περιέχονται και μονομερείς ρυθμίσεις που υπερβαίνουν εκείνες της διεθνούς συμβάσεως LLMC 1996, αλλά και εκείνες της διεθνούς συμβάσεως LLMC 1976, τις οποίες έχουν κυρώσει πολλά κράτη-μέλη. Είναι εμφανές, δηλαδή, ότι η πρόταση της Ευ. Επιτροπής οδηγεί και πάλι σε κοινοτική νομοθεσία, που είναι σε αντίθεση με τις υποχρεώσεις που έχουν αναλάβει τα κράτη-μέλη από τις διεθνείς συμβάσεις που έχουν κυρώσει.

Επίσης, στην εισηγητική έκθεση της ντιρεκτίβας προβλέπεται πως η Ευ. Επιτροπή θα πρόχωρήσει και σε πρόταση να «εκμοντερνίσει» στον IMO, εκ μέρους των κρατών-μελών, τη διεθνή σύμβαση Civil Liability Convention (CLC). Τόσο με τη δήλωση αυτή όσο και με ανάλογη δήλωση στο μνημόνιο που κυκλοφόρησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κατά την υιοθέτηση του πακέτου, ξεκαθαρίζεται το τοπίο και αποκαλύπτονται οι πραγματικοί της στόχοι, που είναι η κατάργηση του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης σε περιστατικά εξ αμελείας, αναφέροντας ρητά ότι: «The objective is to ensure that shipowners lose their traditional right to limit their liability in the event of grave negligence».

Είναι πλέον σαφές η κατεύθυνση και οι στόχοι των ενεργειών της Ευ. Επιτροπής, ενώ είναι επίσης σαφές ότι ο μεγάλος και απώτερος στόχος είναι οι συμβάσεις CLC και IOPC FUND για τις ρυπάνσεις, παραβλέποντας το γεγονός ότι η απρόσκοπτη λειτουργία τους έχει εξασφαλίσει ένα παγκοσμίως αναγνωρισμένο επιτυχές καθεστώς αποζημιώσεων για πετρελαϊκές ρυπάνσεις.

Είναι πραγματικά απογοητευτικό, που η Ευ. Επιτροπή επέμεινε και υιοθετήθηκε η ατυχής θέση να επιδιώξει να καταργήσει το δικαίωμα του πλοιοκτήτη να περιορίζει την ευθύνη του για περιστατικά εξ αμελείας και να την καταστήσει απεριόριστη, αγνοώντας τις δυσμενείς συνέπειες για τη ναυτιλία και την οικονομία γενικότερα. Παραβλέφθηκαν, δηλαδή, ολοσχερώς οι αιτιολογημένες επισημάνσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αλλά και των ναυτιλιακών κρατών-μελών περί του αντιθέτου.

Το δικαίωμα αυτό του πλοιοκτήτη αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο ανάπτυξης σοβαρών, σωστών και με συνέπεια ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που εξασφαλίζουν επαρκείς, ασφαλείς και ποιοτικές μεταφορές. Προς τούτο προστατεύεται και έχει συμπεριληφθεί σε όλες τις διεθνείς συμβάσεις που ρυθμίζουν την ευθύνη του ναυτικού μεταφορέως, διότι επιχειρεί με τεράστιες επενδύσεις και ευθύνες σε ένα τελείως απρόβλεπτο, αχανές και επικίνδυνο περιβάλλον.

Η τυχόν υιοθέτηση των θέσεων της Ευ. Επιτροπής θα καθιστούσε αδύνατη την ασφαλιστική κάλυψη των πλοιοκτητών έναντι κινδύνου πετρελαϊκής ρύπανσης και, επομένως, θα είχε επακόλουθο τη σοβαρή παρακώλυση της μεταφοράς του πετρελαίου και των παραγώγων του, με καταστροφικά αποτελέσματα για τη διεθνή οικονομία. Ειδικότερα, η ευρωπαϊκή ναυτιλία θα συρρικνούνταν υπερβολικά, διότι ποιος σφώρων επιχειρηματίας θα μείνει στις ναυτικές μεταφορές, ειδικά του πετρελαίου, όταν αδυνατεί να ασφαλίσει την απεριόριστη ευθύνη για περιστατικά εξ αμελείας.

Θα πρέπει, επίσης, να υπογραμμισθεί πως η Ευ. Επιτροπή δεν ενήργησε επί του προκειμένου και με τον προσηκόντα τρόπο, όπως δηλαδή επιβάλλει ο δέων σεβασμός προς τα κράτη-μέλη. Διότι τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ενώσεως μόλις προ μηνός στον IMO, από κοινού με όλα τα άλλα κράτη του κόσμου, συμφώνησαν ομόφωνα στην αναγκαιότητα να προστατευθεί η αρχή του περιορισμού της ευθύνης που περιέχεται στη διεθνή σύμβαση Civil Liability Convention (CLC).

Ελπίζεται ότι τα κράτη-μέλη και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα αντλήσουν τους προαναφερθέντες κινδύνους που εγκυμονούν για την οικονομία τους και τη ναυτιλία τους, οι σχετικές προτάσεις και οι στόχοι που επιδιώκει η Ευ. Επιτροπή, και θα αποτρέψουν την περαιτέρω ανάπτυξη κοινοτικής νομοθεσίας στα θέματα των διεθνών συμβάσεων αστικής ευθύνης του IMO, τις οποίες μπορούν τα κράτη-μέλη κατά κυρίαρχο τρόπο να προστατεύουν.



Του Τάκη Ευστρατίου, Αντιπροέδρου George Moundreas and Co. S.A.

Ανασκόπηση του 2005

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Όλες οι επιφυλάξεις των αναλυτών για τις παγκόσμιες οικονομικές επιδόσεις και κατά συνέπεια τις ναυλαγορές κατά το 2005, που διατυπώνονταν στο τέλος του 2004, επαληθεύθηκαν απολύτως. Δεν ήταν δυνατό να γίνει διαφορετικά. Όσο προχωράει η παγκοσμιοποίηση, τόσο αυξάνεται η αλληλεξάρτηση και αλληλεπίδραση των οικονομικών μεταβολών των κύριων ζωνών του πλανήτη και τόσο περισσότερο και ταχύτερα οι οικονομικοί δείκτες της μιας ζώνης αντανακλώνται στους δείκτες των άλλων, και όλοι μαζί αντανακλώνται όλο και ταχύτερα, αμεσότερα και ισχυρότερα στις αγορές, είτε είναι χρηματιστηριακές αξιών ή εμπορευμάτων συναλλαγματικές ή ναυλαγορές. Η παρακολούθηση, λοιπόν, της πορείας των παγκόσμιων θεμελιωδών οικονομικών μεγεθών τείνει να γίνει η ασφαλέστερη ίσως βάση εκτίμησης ακόμα και της βραχυπρόθεσμης πορείας των ναυλαγορών, σε συνάρτηση πάντα με τις μεταβολές στην προσφορά τανάζ.

Το 2005 ξεκίνησε από πλευράς προσφοράς τανάζ με την προοπτική προσθήκης κατά τη διάρκεια του έτους του ίδιου περίπου αριθμού νεότευκτων πλοίων με το 2004, όπως προβλέπεται και για το 2006, δηλαδή προσθήκη περίπου 350 ποτοπύρων πλοίων όλων των κατηγοριών, αφού τα ναυπηγεία δουλεύουν στο 100% του δυναμικού τους.

Η ζήτηση, όμως, τανάζ κατά το 2005 φαινόταν ότι δεν θα ήταν, και δεν ήταν, η ίδια με αυτή του 2004.

Κατά το α' τρίμηνο, ίσχυσε για την παγκόσμια οικονομία η δυναμική του 2004, η οποία δεν είχε ακόμη εξουδετερωθεί από την αύξηση της τιμής του πετρελαίου, που είχε φθάσει τον Οκτώβριο του 2004 τα \$ 55. Ιδιαίτερα η Κίνα, που το χαμηλό συνολικό κόστος παραγωγής είχε μεγαλύτερα περιθώρια να απορροφήσει το κόστος του πετρελαίου, συνέχισε με ανέπαφο το ρυθμό ανάπτυξης στο 9,5%, ενώ από τις ανεπτυγμένες οικονομίες, μόνον η Ιαπωνία άντεξε υψηλό ρυθμό ανάπτυξης κατά το α' τρίμηνο. Η Ε.Ε. και οι ΗΠΑ έδειξαν σταδιακά ότι η ανάπτυξη τους θα επιβραδυνθεί σε 1,6% και 3,6% από 2% και 4,4% το 2004 αντίστοιχα. Σημαντικότερα αρνητικά στοιχεία για την πορεία της ανάπτυξης

τους ήταν η άνοδος του πληθωρισμού στις ΗΠΑ, που έκανε αναγκαίο κακό μια αντιναπτυξιακή άνοδο των επιτοκίων, και η ανεργία στην Ε.Ε., που έφθασε στη Γερμανία το 12,1% κατά το α' τρίμηνο και μοιραία θα πάγωνε την ιδιωτική κατανάλωση. Έτσι, κάτω από τη διεθνή δυναμική η διεθνής εμπορική δραστηριότητα και, κατά συνέπεια, η ναυλαγορά κινήθηκαν μεν χαμηλότερα από τα ρεκόρ Δεκεμβρίου του 2004, παρέμειναν όμως υψηλά στο α' τρίμηνο οδηγώντας και τις τιμές τανάζ σε ύψη ρεκόρ.

Σύννεφα άρχισαν να εμφανίζονται από το β' τρίμηνο, όταν άρχισαν να εξαπλώνονται οι αντοχές και της Κίνας, καθώς στις τιμές του πετρελαίου προστέθηκε από 1ης Μαΐου και η αύξηση των τιμών του σιδηρομεταλλεύματος κατά 71%. Αφού, λοιπόν, η Κίνα είναι πλέον ο μεγαλύτερος καταναλωτής άνθρακα, σιδήρου, χαλκού και τσιμέντου, ο δεύτερος προς το παρόν σε πετρέλαιο και α-νόλογη η θέση της σε όλα τα εμπορεύματα, ήταν επόμενο να έχουν αντίκτυπο στις μεταφορές και στις ναυλαγορές τα όποια ανασχετικά πλήγματα δέχεται. Και τούτο, διότι οι ανεπτυγμένες χώρες δεν μπορούσαν να προσφέρουν αντιτάξιμο στην παγκόσμια οικονομία και στις μεταφορές, γιατί αφ' ενός μεν άρχισαν να παρουσιάζουν εντονότερα τα υφεσιακά συμπτώματα από την ετεροχρονισμένη επίδραση των τιμών του πετρελαίου, αφ' ετέρου δε, η διαδικασία θεσμικής και παραγωγικής αναδιοργάνωσης ήταν ακόμα σε εξέλιξη και δεν είχε αρχίσει να αποδίδει.

Επειδή οι συνέπειες έγιναν έγκαιρα αντιληπτές από τους αναλυτές της George Moundreas & Co., το εβδομαδιαίο της Report έγραφε στις 18 Μαΐου: «Προπομπός των συνεπειών για την κινεζική οικονομία είναι η αύξηση των τιμών παραγωγού α' τριμήνου, κατά 5,8%, το ηχηρό καμπανάκι της μείωσης των ξένων επενδύσεων τον Απρίλιο και η επιβράδυνση της κατανάλωσης. Χρειάζεται μια ανατίμηση του γουάν, τουλάχιστον 5%, που θα εναρμονίσει την κινεζική ανάπτυξη με την παγκόσμια, με παράπλευρη συνέπεια τη στήριξη της ναυλαγοράς». Η επόμενη ανάλυση στο Report της 25ης Μαΐου, μετά τη διάγνωση και της νέας απειλητικής πορείας των τιμών του πετρελαίου, ανέφερε: «Η παγκόσμια οι-

κονομία και οι μεταφορές έχουν μπει για τα καλά στην εποχή της απόλυτης ομηρείας από τις αποφάσεις της κινεζικής οικονομικής πολιτικής και του OPEC».

Επειδή, όμως, στη συνέχεια οι μεν πετρελαιοπαραγωγοί άφησαν τις τιμές να ανέλθουν σχεδόν ανεξέλεγκτα και οι Κινέζοι έκαναν μια συμβολική μόνο ανατίμηση του γουάν, η παγκόσμια οικονομία μπήκε σταθερά σε τροχιά επιβραδυνμένης ετήσιας ανάπτυξης κατά -1,5% και το παγκόσμιο εμπόριο κατά -2 έως -3%, με αποτέλεσμα οι ναυλαγορές να φθάσουν να κυμαίνονται κατά το γ' τρίμηνο γύρω από το 50% των ναύλων του Δεκεμβρίου 2004.

Η υποτονική αυτή παλινδρόμηση της ναυλαγοράς συνεχίστηκε στο γ' και δ' τρίμηνο παρά το ότι ο ρυθμός ανάπτυξης της Κίνας συνεχίστηκε αμείωτος στο 9,5% τόσο στο β' όσο και στο γ' τρίμηνο, αλλά μάλλον θα είναι μειωμένη στο δ' τρίμηνο. Ο λόγος είναι ότι η βιομηχανική παραγωγή της Κίνας συνεχίστηκε αμείωτη, χρησιμοποιώντας αποθέματα πρώτων υλών χωρίς να τα αντικαθιστά πλήρως, επειδή το υψηλό κόστος, που επιδεινώθηκε και από τη φθινοπωρινή νέα κούρσα των τιμών του πετρελαίου, διέβρωσε τα κέρδη των εταιρειών, ενώ η έστω και μικρότερη αύξηση των τιμών λιανικής διέβρωσε την αγοραστική δύναμη των καταναλωτών με αποτέλεσμα να μην αυξάνονται η κατανάλωση και οι εξαγωγές ανάλογα με την παραγωγή. Έτσι, όλα δείχνουν ότι το τελευταίο τρίμηνο θα δείξει μια ελαφρά επιβράδυνση τόσο της βιομηχανικής παραγωγής όσο και του ρυθμού ανάπτυξης, σε παράλληλη πλέον πορεία με τη ναυλαγορά.

Στο μεταξύ, οι ανεπτυγμένες οικονομίες που από το τέλος του β' τριμήνου έδωσαν κάποιο αμυδρό φως στηριζόμενες στην επιτυχημένη εξυγιαντική πολιτική Κοϊζούμι στην Ιαπωνία, στην αύξηση της παραγωγικότητας στις ΗΠΑ και στην αναδιοργάνωση των επιχειρήσεων στην Ευρώπη, ανακόπηκαν από φυσικές καταστροφές και τρομοκρατικά χτυπήματα, μαζί με το φθινοπωρινό κύμα ανατίμησης του πετρελαίου. Έτσι, ήταν αδύνατη και κατά το γ' τρίμηνο η εκδήλωση αυξημένης οικονομικής δραστηριότητας, που θα βοηθούσε τις ναυλαγορές.

Από το τέλος όμως του γ' τριμήνου και μέχρι τις τελευταίες ημέρες του έτους, τα μηνύματα από τις ανεπτυγμένες οικονομικές ζώνες είναι για πρώτη φορά ύστερα από πολλά χρόνια ενθαρρυντικά και για τις τρεις, εάν εξαιρέσει κανείς το μακροχρόνιο πρόβλημα των αμερικανικών ελλείμματων με νέα ρεκόρ τον Οκτώβριο. Ο ρυθμός με τον οποίο κινούνται οι μακροοικονομικοί δείκτες υποσχεται ότι εκτός απρόοπτων εξωοικονομικών αιτιών, η οικονομική ανάπτυξη σε ΗΠΑ, Ε.Ε., Ιαπωνία θα είναι ταχύτερη κατά το επόμενο έτος. Στις ΗΠΑ, όλοι σχεδόν οι δείκτες, εκτός των πωλήσεων παλαιών κατοικιών, βελτιώνονται συνεχώς από τον Οκτώβριο, ξεπερνώντας το σοκ των κυκλώνων ακόμα και στην αποκατάσταση των ανέργων. Στην Ιαπωνία, η πορεία της εσωτερικής κατανάλωσης, των επενδύσεων και των εξαγωγών είναι σταθερά ανοδική. Στην Ε.Ε., οι διαρθρωτικές αλλαγές στον επιχειρηματικό κυρίως τομέα άρχισαν να αποδίδουν παρά τις κοινοτικές ανεπάρκειες, με αποτέλεσμα σταθερή βελτίωση των γερμανικών εξαγωγών αλλά και διαφόρων οικονομικών δεικτών σε Γαλλία και Ιταλία.

Στη νεοφώτιστη στον καπιταλισμό Ρωσία, αφού μετά την υπόθεση Υukos αποχώρησαν οι ολιγάρχες και οι δήμεν επενδυτές που την ήθελαν λάφυρο αλλά δεν μπόρεσαν, έρχονται τώρα κατά κύματα πραγματικές ξένες επενδύσεις με όρους αγοράς, οπότε θα αρχίσει σιγά σιγά η προσθήκη του 1/6 της ξηράς στον παγκόσμιο οικονομικό χάρτη.

Οι πετρελαιοπαραγωγές χώρες παρουσιάζουν ζωηρούς ρυθμούς εκβιομηχάνισης και ανάπτυξης με τα αυξημένα έσοδα του πετρελαίου, αλλά έχουν και

μεγαλύτερη δυνατότητα να χρηματοδοτήσουν τα αμερικανικά ελλείμματα. Στη Ινδία αποδίδουν πλέον σαφώς οι θεσμικοί και οργανωτικοί μετασχηματισμοί, που μαζί με τα τεράστια έργα υποδομής και τις ιδιαίτερες επιδόσεις στην υψηλή τεχνολογία ωθούν την ανάπτυξη προς κινεζικούς ρυθμούς, 8%. Στη Λατινική Αμερική, εκτός από τις εξαγωγικές ευκαιρίες στην Ασία και τις σοβαρότερες από το παρελθόν κυβερνήσεις, πολλά υποσχόμενη για την ανάπτυξη είναι και η αυξανόμενη συνεργασία των χωρών της υπο-ηπείρου.

Για να συμπληρωθεί το... καρέ των ευνοϊκών στοιχείων για το 2006, απομένει να ιδούμε στην Κίνα μια ανατίμηση του γουάν κατά 10% περίπου μέσα στο έτος. Αυτό θα τυνώσει την εταιρική κερδοφορία, θα αξιοποιήσει το καταναλωτικό δυναμικό της κινεζικής αγοράς, θα ομαλοποιήσει τις σχέσεις με τους Δυτικούς εμπορικούς εταίρους, θα εκτονώσει τα προβλήματα από τα υπερβολικά συναλλαγματικά αποθέματα και όλα αυτά χωρίς να θιγεί η ανταγωνιστικότητα, αφού οι ανοδικές τάσεις των τιμών των κινεζικών προϊόντων θα εξαφανισθούν από τις καθοδικές τάσεις στις τιμές ενέργειας και πρώτων υλών που θα επιφέρει η ανατίμηση του νομίσματος.

Καλώς εχόντων των πραγμάτων, η προβολή των παραπάνω στοιχείων του β' εξαμήνου του 2005 στο επόμενο έτος πρέπει να επιφέρει οικονομική επιτάχυνση και αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου. Άλλωστε, υπό το πρίσμα της παραπάνω ανάλυσης, δικαιολογείται και η πρόσφατη πρόβλεψη του ΟΟΣΑ πως το παγκόσμιο εμπόριο θα αυξηθεί το 2006 κατά 9,1% και το 2007 κατά 9,2%, σε σχέση με τη μικρότερη από 7% αύξηση το 2005. Το μελλοντικό οικονομικό περιβάλλον, λοιπόν, για τις μεταφορές και τη ναυτιλία κατά το 2006 αναμένεται καλύτερο απ' ό,τι το τελευταίο εννέαμηνο του 2005. Εάν όμως η Κίνα δεν αλλάξει νομισματική πολιτική και περιορισθεί η ανάπτυξη της γύρω στο 8% ή και λιγότερο, τότε οι επιπτώσεις στη ναυλαγορά θα εξαρτηθούν από το κατά πόσον η ζωηρότερη οικονομική ανάπτυξη στις άλλες περιοχές του πλανήτη αποδειχθεί αρκετή για να αντισταθμίσει την κινεζική υποχώρηση.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΙΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΕΣ

Σε ό,τι αφορά ιδιαίτερος τα bulk carriers αλλά και τα tankers, ερμηνεύεται από τα παραπάνω το γιατί από το 2004 μπήκαμε σε γενική διόρθωση (γραφήματα 1, 2, 3, 4, 5). Η διόρθωση γενικώς αποδίδεται στις διάφορες -εσωτερικές, ενδογενείς και εξωγενείς- προσπάθειες τήθασσης και επιβράδυνσης της κινεζικής οικονομίας, στη δειλή υποτίμηση του κινεζικού νομίσματος, την απότομη αύξηση (εν πολλοίς κερδοσκοπική) της τιμής του πετρελαίου και την απουσία σοβαρής ανάκαμψης των οικονομιών των Δυτικών χωρών και Ιαπωνίας, η οικονομία της οποίας μόνο τελευταία δείχνει να έχει εισέλθει σε σοβαρή διαρθρωτική ανάκαμψη, που εφόσον διατηρηθεί, θα της επιτρέψει την έξοδο από τη χρόνια καχεξία.

Σε σύγκριση με την αγορά του 2004 η ναυλαγορά των bulk carriers διαμορφώθηκε ως ακολούθως:

Στα capesize είχαμε μέση ετήσια πώση 13,4% επί του ετήσιου rate χρονοναύλωσης (από 55.023 στα 47.138 δολάρια) αλλά πάνω από 24% μέση ετήσια πώση στο spot (από 64.261 στα 48.540 δολάρια).

Στα panamax -22,0% στο rate ετήσιας χρονοναύλωσης (από 28.598 δολάρια στα 22.286 δολάρια), αλλά -30% στο spot (από 35.259 δολάρια στα 24.381 δολάρια).

Στα Handymax -23,5% στο rate ετήσιας χρονοναύλωσης (από 27.328 δολάρια στα 20.894 δολάρια) αλλά -24% στο spot (από 30.016 δολάρια στα 22.807 δολάρια).

Στα Handy size -13,0% στο rate ετήσιας χρονοναύλωσης (από 19.270 δολάρια στα 16.755 δολάρια) και -7% στο spot (από 17.298 δολάρια στα 16.085 δολάρια).

Στην αγορά των tankers (το υπό εξέταση τονάζ είναι Double/Double) όσο μεγαλύτερο είναι το τονάζ, τόσο πιο έντονη η διακύμανση. Τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, το spot rate για VLCC είναι 120.000 δολάρια την ημέρα περίπου, για Suezmax 107.000 δολάρια, στα Aframax 68.000 δολάρια, Panamax 40.000 περίπου κοκ. Σε ετήσια βάση, όμως, ο μέσος όρος χρονοναύλωσης σε σύγκριση με το 2004 διακυμάνθηκε περίπου ως ακολούθως: Στα VLCC/VLCC +1,6% στο rate ετήσιας χρονοναύλωσης (από 52.348 δολάρια στα 53.166).

Στα Suezmax +5,5% στο rate ετήσιας χρονοναύλωσης (από 37.192 δολάρια στα 39.222).

Στα Aframax +15,0% στο rate ετήσιας χρονοναύλωσης (από 27.260 δολάρια στα 31.359).

Στα Panamax +30,5% στο rate ετήσιας χρονοναύλωσης (από 24.449 δολάρια στα 31.900).

Στα M.R. +27,9% στο rate ετήσιας χρονοναύλωσης (από 17.495 δολάρια στα 22.373).

Προφανώς η αγορά ανθεί. Γεγονός που αντανάκλαται και στις αξίες των πλοίων.

Σε ό,τι αφορά τα containers, όλο το 2005 ήταν καλύτερο από το 2004, με μεγαλύτερη έμφαση στα μικρά feeders (γράφημα 6). Και στα containers εμφανίζονται τελευταία σημάδια διόρθωσης της αγοράς, μολονότι οι μέσες τιμές του έτους σε σύγκριση με το 2004 διαμορφώθηκαν ανοδικά ως εξής:

3.200 - 3.600 TEU 40.714 δολάρια την ημέρα έναντι 39.498 το 2004 (+3,15%).

2.300 - 2.900 TEU 33.906 δολάρια την ημέρα έναντι 33.356 το 2004 (+1,7%).

1.850 - 2.100 TEU 28.667 δολάρια την ημέρα έναντι 26.267 το 2004 (+9,1%).

1.650 - 1.750 TEU 27.063 δολάρια την ημέρα έναντι 23.108 το 2004 (+17,1%).

1.000 - 1.100 TEU 17.700 δολάρια την ημέρα έναντι 14.475 το 2004 (+22,3%).

700 - 750 TEU 12.775 δολάρια την ημέρα έναντι 9.888 το 2004 (+29,2%).

300 TEU 8.483 δολάρια την ημέρα έναντι 6.488 το 2004 (+30,8%).

Πρέπει να τονισθεί εδώ ότι οι διορθώσεις της αγοράς είναι υγιή στοιχεία αφού επιτρέπουν τη σταθεροποίηση σε νέα επίπεδα και την εν συνεχεία άνοδο, και κατ' ουσίαν τρόπο υποδηλώνουν πτώση ή υπέρπυση κρίση της αγοράς καθώς όλα τα θεμελιώδη που οδήγησαν στην πρωτοφανή άνοδο παραμένουν αναλλοίωτα. Περισσότερο, λοιπόν, πρέπει να θεωρηθεί ως εξισορρόπηση, παρά οτιδήποτε άλλο. Θα μπορούσε κανείς να προβάλει τον κίνδυνο του χαμηλού scrapping και των πολλών new buildings που εισέρχονται στην αγορά, αλλά αυτή η ισορροπία αποκαθίσταται σχετικά εύκολα με αύξηση του ρυθμού scrapping.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Και στις διαλύσεις έχουμε νέα ρεκόρ. Με την Ινδία και το subcontinent να απορροφούν τη περισσότερη τονάζ. Όσον αφορά τις τιμές, πάλι το ινδικό subcontinent έκανε νέο ρεκόρ με 435/440 δολάρια ανά τόνο βάρους. Το Far East ακολούθησε 400 δολάρια ανά τόνο βάρους. Και στις δύο περιοχές τα ύψη των τιμών οφείλονται στη δυναμική που είχε αναπτυχθεί το 2004. Στη συνέχεια, και παρά το ότι τα προσφερόμενα πλοία ήταν πολύ λιγότερα από πέρυσι, οι τιμές σταθεροποιήθηκαν (και λόγω του Cartel του Bangladesh) στα 330-340

δολάρια περίπου. Τελευταία εμφανίσθηκαν διαλυτικά φαινόμενα στο cartel και πλέον τίποτα δεν αποκλείεται. Το δε Far East προσγειώθηκε στα 260 δολάρια. Εν κατακλείδι, τα πλοία που πουλήθηκαν προς διάλυση μέχρι την ώρα που γράφεται το κείμενο αυτό είναι περίπου 142, σχεδόν τα μισά από πέρυσι, με συνολικό d.w. 5.527.495 τόνους (γράφημα 7).

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ

Παρά το ότι οι τιμές όλων των τύπων πλοίου γενικώς κινήθηκαν σε υψηλότερα επίπεδα από το 2004, έπαψε να ισχύει η λογική του «the ticket of the day», αφού οι αγοραστές ήταν πολύ πιο συντηρητικοί. Εξαιρεση αποτέλεσαν όσοι έχουν μπει στο χρηματιστήριο ή ετοιμάζονταν για IPO, οι οποίοι και διατήρησαν τις τιμές.

Σε ό,τι αφορά τα bulk carriers, παρότι η ναυλαγορά άρχισε να διορθώνει σοβαρά από το τέλος του πρώτου τριμήνου, οι τιμές συνέχισαν να ανεβαίνουν σημαντικά ακολουθώντας τη δυναμική της προηγούμενης χρονιάς. Χαρακτηριστικά, τα Capes πενταετίας ανέβηκαν σε σχέση με πέρυσι 18,8%, δεκαετίας 11,8%, δεκαπενταετίας 19,9% και εικοσαετίας 7,9%. Στα Panamax πενταετίας η αύξηση πέρυσι με εφέτος ήταν 17,0%, στα δεκαετίας ήταν 19,4%, δεκαπενταετίας 16,5%, εικοσαετίας 5,2%. Στα Handymax πενταετίας είχαμε αύξηση 17,4%, δεκαετίας 20,9%, δεκαπενταετίας 23,7% και εικοσαετίας 13,3%. Στα Handy είχαμε 30,5% αύξηση, 32,9% στα δεκαετίας, 21,3% στα δεκαπενταετίας και 10,4% στα εικοσαετίας.

Προφανώς δεν έγινε αντιληπτό από τους πωλητές ότι η αγορά διόρθωνε. Η διόρθωση των τιμών πλέον ήταν αναμενόμενη, ήταν αργή και δεν ήταν ούτε ακαριαία όπως προηγουμένως (ταυτόχρονη πτώση των αξιών και ναυλαγοράς) ούτε ισομερής (όση η πτώση της ναυλαγοράς, τόση και η πτώση των τιμών) όπως είχε συμβεί παλαιότερα (γραφήματα 8, 9, 10, 11), με μόνη εξαίρεση τα containers, που είχαν πολύ γρήγορη προσαρμογή (γράφημα 12).

Η συνέχεια της διόρθωσης της ναυλαγοράς ακολουθήθηκε από πιο ήπια διόρθωση τιμών. Αυτή η καθυστέρηση προσαρμογής των τιμών αποθάρρυνε τους αγοραστές που περίμεναν κάτι πιο ουσιαστικό, με αποτέλεσμα τη σχετική μείωση πωλήσεων σε σχέση με το 2004. Είναι λοιπόν αναμενόμενη πιο ουσιαστική μείωση τιμών για να υπάρξει σοβαρό αγοραστικό ενδιαφέρον. Ας μην ξεχνάμε ότι οι τιμές των πλοίων περιέχουν πολύ από προσδοκίες άμεσης μελλοντικής αγοράς, και οι προσδοκίες σήμερα δεν είναι ίδιες με αυτές του 2004. Είναι όμως επίσης βέβαιο ότι στο ορατό τουλάχιστον μέλλον, δεν πρόκειται να επανέλθουμε στις τιμές που ίσχυαν στην αρχή της ανόδου.

Στα tankers οι τιμές σε σχέση με το 2004 ήταν ανοδικές (γραφήματα 13, 14, 15, 16), καθώς η αγορά είχε δυναμισμό και οι προσδοκίες ήταν υψηλές.

Τα VLCC πενταετίας αυξήθηκαν 30,7% από πέρυσι, τα δεκαετίας 31,8% και τα δεκαπενταετίας 41,6%. Τα Suezmax πενταετίας αυξήθηκαν 25,6%, τα Aframax πενταετίας αυξήθηκαν 27,1%, τα δεκαετίας 39,7%, δεκαπενταετίας 3,2% και εικοσαετίας 21,2%. Τα Panamax πέντε ετών αυξήθηκαν 30,5%, τα δεκαετίας 21,7% και δεκαπενταετίας 13,1%. Τα Medium Range product carriers πενταετίας αυξήθηκαν 32,4% σε σχέση με πέρυσι, τα δεκαετίας 29,4%, δεκαπενταετίας 29,8% και εικοσαετίας 19,3%.

ΑΓΟΡΑΣΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΕΛΛΗΝΩΝ ΚΑΙ ΞΕΝΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

Όπως προαναφέραμε, η αγοραστική δραστηριότητα το 2005 ήταν παγκοσμίως μειωμένη σε αριθμό πλοίων, σε DWT και σε αξία, σε σχέση με το 2004.

Σε αριθμό πλοίων αγοράσθηκαν παγκοσμίως 1.144 πλοία, συνολικού DWT 53.948.285 περίπου, συνολικής αξίας 22.888.240.000 δολαρίων περίπου.

Η πτώση σε σχέση με το 2004 ήταν: -38,29% σε αριθμό πλοίων, -52,60% σε



THE SKY IS THE Limit!

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

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

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

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

**NASDAQ
LISTED**



TOP TANKERS INC.

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

www.toptankers.com

DWT και -14,16% σε αξία.

Από αυτά οι Έλληνες αγόρασαν 241 πλοία, συνολικού DWT 14.500.575 και συνολικής επένδυσης 6.060.505.000 περίπου. Η πτώση σε σχέση με το 2004 ήταν: -18,67% σε αριθμό πλοίων και σε DWT -38,30%. Το μόνο στοιχείο που αυξήθηκε είναι οι αξίες, κατά +5,4% σε σχέση με το 2004.

ΟΙ ΥΨΗΛΟΤΕΡΕΣ ΑΝΑ ΜΗΝΑ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

Η Anangel αγόρασε τα VLCCs GEMINI VOYAGER και REGULUS VOYAGER, 310.000 tdw έκαστον built 1999 και 2000 αντίστοιχα, αντί των 87.500.000 δολαρίων έκαστον. Η Estoril αγόρασε enbloc τα PROGRESS και PROSPECT, aframaxes 111.777 tdw built 1991-1992 αντίστοιχα, αντί 64.000.000 δολαρίων. Η Maryville Maritime Inc. το SEABONI, 45.588 tdw bulk built 1998, αντί του ποσού των 30.000.000 δολαρίων, η Stanford Navigation Inc. το CAPE CORONA FORTUNE, 172.972 tdw built 1993, αντί του ποσού των 40.000.000 δολαρίων.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

Η Top Tankers αγόρασε τα M.R. HELLAS SERENITY, HELLAS RENAISSANCE, HELLAS FOS, 46.168 tdw built 1999, αντί 45.000.000 έκαστον. Η ίδια αγόρασε το MIKOM ACCORD, M.R. 47.262 tdw built 1998, αντί των 38.500.000 δολαρίων. Η DryBulk αγόρασε το CAPE ARAXOS, 170.726 tdw built 2001, αντί των 75.000.000 δολαρίων. Η ίδια αγόρασε το SEAFARER II και το KONKAR MAROULA, panamaxes 75.706 και 72.126 αντίστοιχα, αντί του ποσού των 45.000.000 και 39.000.000 δολαρίων αντίστοιχα. Η Drytank το LINDA OLDENDORFF, panamax bulk built 1995, 75.275 tdw, αντί των 39.500.000 δολαρίων. Η Quintana Management αγόρασε το FEARLESS, panamax bulk 73.427 tdw built 1997, αντί των 40.400.000 δολαρίων. Η Ceres Hellenic Shipping Ent. αγόρασαν το MARINA, panamax bulk 76.529 tdw built 2001, αντί των 47.500.000. Η Barclay Shipping αγόρασε το LITTLE ATHENA, panamax bulk 74.047 tdw built 1999, αντί των 35.000.000.

ΜΑΡΤΙΟΣ

Η Maryville αγόρασε το panamax bulk ALASKA, 71.694 tdw built 1997, αντί 43.000.000 δολαρίων. Η ίδια το επίσης panamax bulk TIYAGA, 69.279 tdw built 1994, αντί 32.800.000 δολαρίων. Η Ikaros Shipping πλήρωσε 33.000.000 δολάρια για ένα handymax bulk, το FORWARD UNITY, 48.913 tdw built 1999. Η Chartworld τρία πλοία ψυγεία enbloc, τα SCANDINAVIAN REEFER, PERUVIAN REEFER και CHILEAN REEFER, 11.095 tdw built 1992, αντί 15.300.000. Η Quintana Management αγόρασε τα PANORIA και PANDESIA, geared panamax bulkers, 72.861 tdw built 1997, enbloc αντί 84.000.000 δολαρίων. Πελάτες της Blossom Maritime Corp. αγόρασαν το NAUTICAL ACE, panamax bulk 73.751 tdw built 1997, αντί 42.000.000 δολαρίων. Οι ίδιοι αγόρασαν τα PERUVIAN EXPRESS, KING ARTHUR, 69.235 tdw built 1993 και 72.873 tdw built 1997 αντίστοιχα, αντί 34.000.000 και 40.000.000 δολαρίων αντίστοιχα. Η Ceres Hellenic Shipping Ent. αγόρασαν το SANTA VICTORIA, panamax bulk, 75.966 tdw built 2002, αντί 49.000.000 δολαρίων.

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

Η Quintana Management LLC αγόρασε το panamax bulk GALENE, 73.670 tdw built 1995, αντί 39.000.000 δολαρίων. Η ίδια το επίσης panamax bulk DENAK-B, 73.390 tdw built 1997, αντί 42.000.000 δολαρίων. Επίσης το

panamax bulk DENAK-C, 73.390 tdw built 1997.

Η Meadway Shipping and Trading Inc. αγόρασε το panamax bulk HINRICH OLDENDORFF, 31.632 tdw built 2000, αντί 32.000.000 δολαρίων. Η Transmed Shipping Ltd αγόρασε το panamax bulk BELMONTE, 73.601 tdw built 2004, αντί 52.500.000 δολαρίων. Η ίδια το επίσης panamax bulk ALVINA, 73.624 tdw built 2004, αντί 52.500.000 δολαρίων. Η Maryville Maritime Inc. αγόρασε το panamax bulk CAPTAINYANNIS L, 43.683 tdw built 1995, αντί 29.500.000 δολαρίων. Η ίδια το επίσης panamax bulk PANTHEA, 70.083 tdw built 1994, αντί 34.000.000 δολαρίων. Επίσης το OCEAN LADY, 76.600 tdw built 2005, αντί 55.500.000 δολαρίων. Η Eolos Shipmanagement S.A. αγόρασε το panamax bulk GULF STAR, 69.634 tdw built 1993, αντί 33.000.000 δολαρίων. Η Magna Marine Inc. αγόρασε το panamax bulk LAKE HARMONY, 74.274 tdw built 2001, αντί 43.000.000 δολαρίων. Η Elmira Shipping & Trading S.A. αγόρασε τα ro/ro LEHOLA, 5.758 tdw built 1997, και LEMBITU, 5.758 tdw built 1998, αντί 28.000.000 δολαρίων enbloc.

ΜΑΪΟΣ

Η Minerva Marine Inc. αγόρασε το aframax tnk SANKO BRAVE, 103.735 tdw built 2003, αντί 52.500.000 δολαρίων. Η ίδια επίσης το SANKO BRIGHT, 104.075 tdw built 2003, αντί 52.500.000 δολαρίων. Η Transmed Shipping Ltd αγόρασε το capesize bulk CLAUDIA, 152.065 tdw built 1989, αντί 38.000.000 δολαρίων. Η Hellenic Steamship Corporation αγόρασε το suezmax tnk SEA STAR, 148.435 tdw built 1996 αντί 69.000.000 δολαρίων. Η ίδια επίσης το suezmax tnk SPETSES, 147.916 tdw built 1996, αντί 69.300.000 δολαρίων. Η Maryville Maritime Inc. αγόρασε το panamax bulk TALISMAN, 73.670 tdw built 1993, αντί 33.000.000 δολαρίων. Η Prime Marine Management Co. Ltd αγόρασε το aframax tnk NORTHSEA ANVIL, 84.040 tdw built 1990, αντί 32.000.000 δολαρίων.

ΙΟΥΝΙΟΣ

Η A.K. Shipping & Trading Inc. αγόρασε το aframax tnk JAG LAILA, 97.300 tdw built 1987, αντί 18.500.000 δολαρίων. Η Roxana Shipping S.A. αγόρασε το product tnk MAERSK ROCHESTER, 34.999 tdw built 2000, αντί 41.000.000 δολαρίων. Η Hellenic Steamship Corporation αγόρασε το suezmax tnk MARINA M, 148.017 tdw built 1996, αντί 69.300.000 δολαρίων. Η Global Ocean Carriers Ltd αγόρασε το panamax bulk MARINCHRIS, 71.761 tdw built 1993, αντί 35.550.000 δολαρίων. Η IMS S.A. αγόρασε τα εξής πλοία enbloc:

Το panamax tnk OVERSEA POLYS, 68.623 tdw blt 1993, το panamax tnk CLELIAMAR, 68.600 tdw built 1993, αντί 60.000.000 δολαρίων, το product tnk CAPEMAR, 37.615 tdw built 1987, το product tnk PRIMAR, 39.538 tdw built 1988, το product tnk COLMAR, 39.729 tdw built 1987, το product tnk CITY UNIVERSITY, 39.729 tdw built 1987, το product tnk ERMAR, 40.000 tdw built 1989, το product tnk ALLENMAR, 41.750 tdw blt 1988, το product tnk CAMAR, 46.100 tdw built 1988, και το product tnk JAMAR, 46.100 tdw built 1988, αντί 113.000.000 δολαρίων.

ΙΟΥΛΙΟΣ

Η Safety Management Overseas S.A. αγόρασε το M.R. IOANNIS, 47.106 tdw built 1999, αντί 41.000.000 δολαρίων. Η Sea Pioneer Shipping Corporation αγόρασε το panamax bulk MARITIME RIAL, 69.607 tdw built 1993, αντί 25.750.000 δολαρίων. Η Styga Compania Naviera S.A. αγόρασε το M.R. SEABULK RELIANT, 48.683 tdw built 2000, αντί 42.500.000 δολαρίων. Η Hellenic Star Shipping Co. S.A. αγόρασε το panamax tnk FAIR VOYAGER,



new factory

new dimensions

international cooperations

ENERGETIC
PARTNERSHIP

*Welcome
on board...*

50.600 tdw built 1985, αντί 14.000.000 δολαρίων. Η Capital Ship Management Corp. αγόρασε το panamax tnk ROBEDA, 67.980 tdw built 1981, αντί 23.500.000 δολαρίων.

Η Ancora Investment Trust Inc. αγόρασε το M.R. GEMINI 1, 32.396 tdw built 1994, αντί 32.000.000 δολαρίων.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

Η Maritime Enterprises Management S.A. αγόρασε το panamax bulkier GUINOMAR BARAKA, 74.107 tdw built 2001, αντί 37.000.000 δολαρίων. Η Polembros Maritime Co. Ltd αγόρασε το capesize bulkier CAPE LILA, 149.528 tdw built 1989, αντί 27.000.000 δολαρίων. Η ίδια επίσης το panamax bulkier MINERVA ISLAND, 72.072 tdw built 1996, αντί 29.000.000 δολαρίων. Η Primera Maritime (Hellas) Ltd αγόρασε το bulkier APEX GRANDEUR, 28.460 tdw built 1995, αντί 24.000.000 δολαρίων. Η Chartworld Shipping Corp. αγόρασε το aframax tnk TORRES SPIRIT, 96.144 tdw built 1990, αντί 20.000.000 δολαρίων. Η Sea Pioneer Shipping Corporation αγόρασε το handymax bulkier MARITIME ANTALYA, 52.454 tdw built 2002, αντί 29.000.000 δολαρίων.

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

Η Centrofin Management Inc. αγόρασε το aframax tnk PACIFIC WAVE, 96.099 tdw built 1992, αντί 23.250.000 δολαρίων. Η Dileship Marine Corp. αγόρασε το handymax bulkier APOLLON, 52.150 tdw built 2002, αντί 33.500.000 δολαρίων. Η Top Tankers Inc. αγόρασε το suezmax MINERVA SYMPHONY, 150.038 tdw built 1993, αντί 56.000.000 δολαρίων.

Η ίδια επίσης το M.R. JAG PRAKASH, 46.349 tdw built 2003, αντί 50.000.000 δολαρίων.

Η Blossom Maritime Corporation αγόρασε το panamax bulkier GUINOMAR BASTION, 74.193 tdw built 2001, αντί 36.500.000 δολαρίων. Η Centurian Maritime Company Ltd αγόρασε το handymax bulkier VENETICO BREEZE, 45.217 tdw built 1996, αντί 26.000.000 δολαρίων. Η Quintana Management LLC αγόρασε το capesize bulkier THALASSINI DOXA, 164.218 tdw built 2001, και το capesize bulkier THALASSINI AVRA, 164.218 tdw built 2001, αντί 136.800.000 δολαρίων en bloc. Η Meadway Shipping and Trading Inc. αγόρασε το handysize bulkier TETE OLDENDORFF, 31.651 tdw built 2000, αντί 26.000.000 δολαρίων. Η Hellepont Steamship Corporation αγόρασε το suezmax tnk PECOS, 157.406 tdw built 1998, αντί 71.500.000 δολαρίων. Η Drybulk S.A. αγόρασε το aframax tnk SEAFALCON, 97.114 tdw built 1991, αντί 24.000.000 δολαρίων. Η Diana Shipping Agencies S.A. αγόρασε το panamax bulkier BOLINA, 73.800 tdw built 2004, αντί 44.250.000 δολαρίων. Η Ancora Investment Trust Inc. αγόρασε τα εξής πλοία: το small tnk CAPELLA, 28.840 tdw built 1995, αντί 24.000.000 δολαρίων, τα product tankers AURIGA 28.280 tdw built 1996 αντί 24.000.000 δολαρίων, SPICA 28.840 tdw built 1995 αντί 24.000.000 δολαρίων και το IVER LIBRA 28.840 tdw built 1994 αντί 24.000.000 δολαρίων.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

Η Harbor Shipping and Trading S.A. αγόρασε το panamax bc GRACE T., 68.762 tdw built 1989, αντί 19.000.000 δολαρίων. Η Transmar Shipping Co. S.A. αγόρασε το handymax bc ADITYA GAUTAM, 43.815 tdw built 1994, αντί 22.205.000 δολαρίων. Η Marmaras Navigation Ltd αγόρασε το panamax bc CHINESE PHOENIX, 69.337 tdw built 1991, αντί 21.000.000 δολαρίων. Η A.K. Shipping & Trading Inc. αγόρασε το product tnk GIORGOS M, 39.989 tdw

built 1988, αντί 16.250.000 δολαρίων. Η Laskaridis Shipping Co. Ltd αγόρασε το reefer MAGELLAN PHOENIX, 8.043 tdw built 1993, αντί 13.700.000 δολαρίων.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

Η Centrofin Management Inc. αγόρασε το aframax tnk SEABRIDGE, 105.154 tdw built 1996, αντί 47.000.000 δολαρίων. Η ίδια το επίσης aframax tnk KOYAGI SPIRIT, 95.987 tdw built 1989, αντί 21.000.000 δολαρίων. Η Stealth Maritime Corporation S.A. αγόρασε το gas tnk CATTERICK, 5.174 tdw built 1995, αντί 12.750.000 δολαρίων. Η ίδια επίσης το gas tnk CORAL FAVIA, 4.314 tdw built 2001, αντί 14.000.000 δολαρίων. Η Diana Shipping Agencies S.A. αγόρασε το panamax bc CMB PHILIPPE, 74.444 tdw built 2004, και το panamax bc CMB FELIX, 74.500 tdw built 2006, αντί 81.000.000 δολαρίων en bloc. Η Polembros Maritime Co. Ltd αγόρασε το aframax tnk GENMAR COMMANDER, 96.758 tdw built 1989, αντί 19.000.000 δολαρίων.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

Η Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd αγόρασε το panamax bc RUDOLF SCHULTE, 74.999 tdw built 2004, αντί 61.000.000 δολαρίων. Η ίδια επίσης το panamax tnk EVERHARD SCHULTE, 74.999 tdw built 2004, αντί 61.000.000 δολαρίων. Η Stamford Navigation Inc. αγόρασε το capesize bc OLYMPIA, 134.965 tdw built 1989, και το capesize bc ATLAS, 134.981 tdw built 1990, αντί 54.000.000 δολαρίων en bloc.

ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΗ

Δεν πρέπει να τρομάζει η απότομη αύξηση όλων των δεικτών, αφού η ναυτιλία είναι η σκιά του διεθνούς εμπορίου, και τα θεμελιώδη στην παγκόσμια οικονομία και κατά συνέπεια στις μεταφορές έχουν οριστικά μεταβληθεί προς τα επάνω.

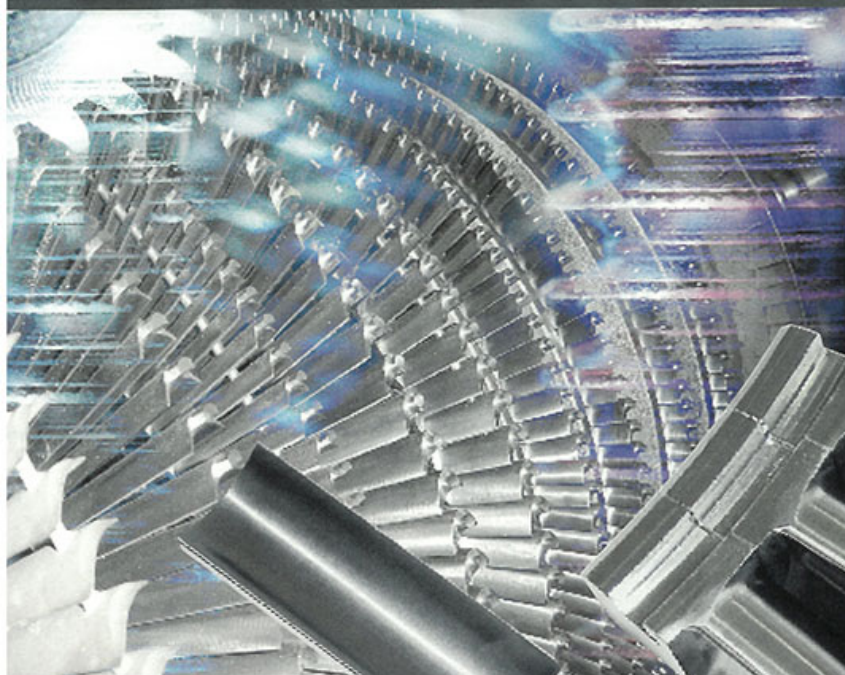
Μέχρι το 2002 το παγκόσμιο εμπόριο και οι μεταφορές διεξάγονταν μεταξύ των ανεπτυγμένων/ώριμων οικονομιών, δηλαδή ΗΠΑ, Ευρώπης, Ιαπωνίας, Αυστραλίας, που αντιπροσώπευαν το 70% του παγκοσμίου εμπορίου. Από το 2003 και μετά, οι αναπτυσσόμενες χώρες (BRIC), Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία, Κίνα, με πρωταγωνίστρια την Κίνα, έπειτα από αλληπαλλήλες ανόδους των οικονομιών τους, απέκτησαν αυτό που θα λέγαμε «κρίσιμη οικονομική μάζα» και, έτσι, επηρεάζουν αποφασιστικά την παγκόσμια οικονομία και τις μεταφορές.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι το άθροισμα του πληθυσμού αυτών των χωρών BRIC είναι ίσο με το 50% περίπου του πληθυσμού της Γης, ενώ το άθροισμα πληθυσμού των ανεπτυγμένων οικονομικά χωρών δεν ξεπερνά το 15% του πληθυσμού της Γης.

Εφόσον δεν είναι δυνατόν να επανέλθουμε στο παρελθόν, δεν μπορούμε να πιστεύουμε ότι το διεθνές εμπόριο θα επανέλθει εις τα προ του 2002 επίπεδα. Ούτε βεβαίως ότι η άνοδος θα είναι συνεχής και αδιατάρακτη. Ο ΟΟΣΑ προβλέπει για το 2006 αύξηση του παγκοσμίου εμπορίου της τάξης του 9,1% από το 7% του 2005. Εν πάση περιπτώσει, στη χειρότερη περίπτωση που επιβραδύνει η Κίνα, μπορούμε να περιμένουμε σταθεροποίηση.

Σημείωση: Όλα τα στοιχεία επί των οποίων βασίστηκε η παρούσα ανασκόπηση προέρχονται από τα αρχεία της γνωστής μεσιτικής εταιρείας του Πειραιά George Moundreas and Co. S.A.

ENERGETIC PARTNERSHIP



Mechanical production and repairs of parts
and equipment for industry and shipping.

steam turbine machine shop fuel injection



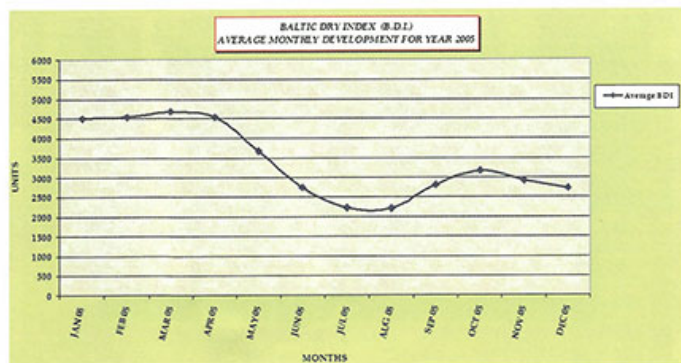
- Rotating & Stationary Blades
- Rotor shafts
- Nozzles
- Bearings
- Labyrinths
- Balancing
- Engine fuel pump overhauling
- Fuel pump plunger and barrel manufacture
- Governor repairing and testing
- Fuel injector overhauling and testing
- Cylinder Heads
- Liners & Jackets
- Pistons
- Connecting Rods



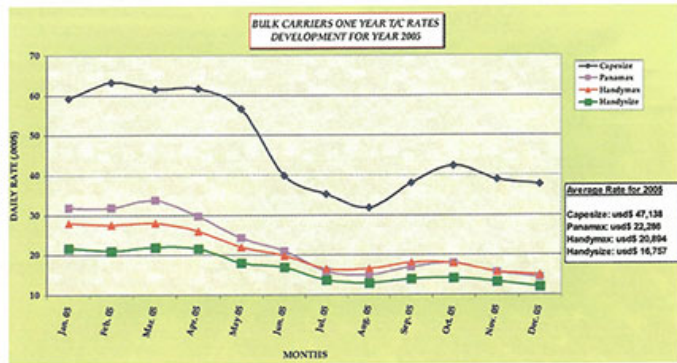
KIMI S.A.
ENERGETIC PARTNERSHIP

Industrial Park of SHISTO 2nd Block, 2nd Street Perama 188 63, Greece

Tel: +30(210) 4004757 Fax: +30(210) 4326399 Web: www.kimi-sa.com



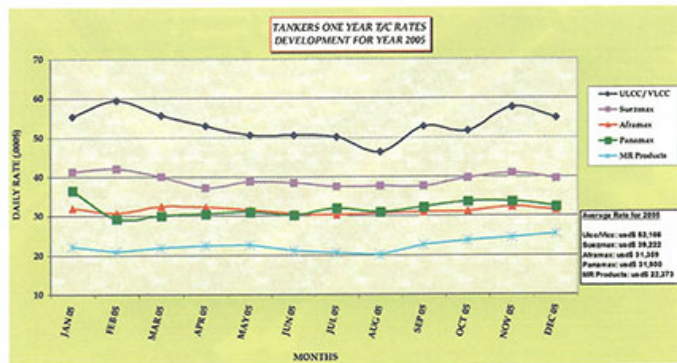
Γράφημα 1



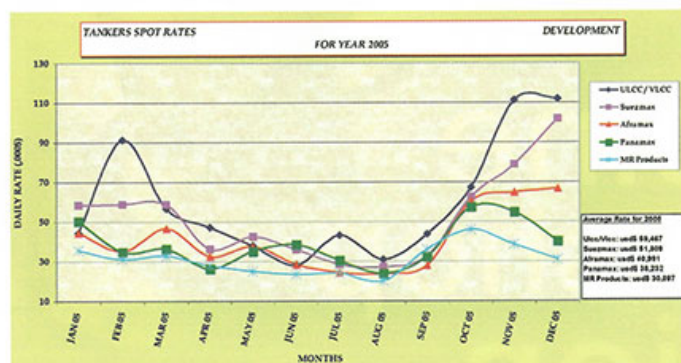
Γράφημα 2



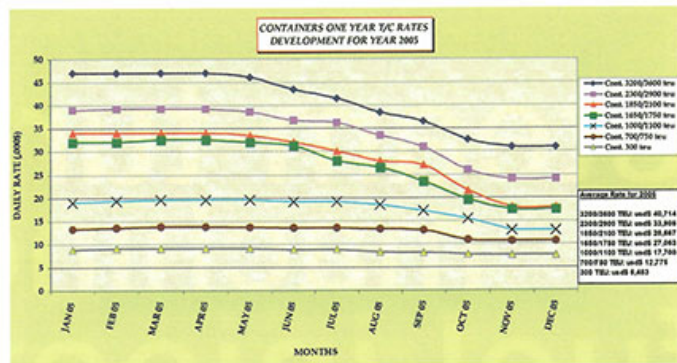
Γράφημα 3



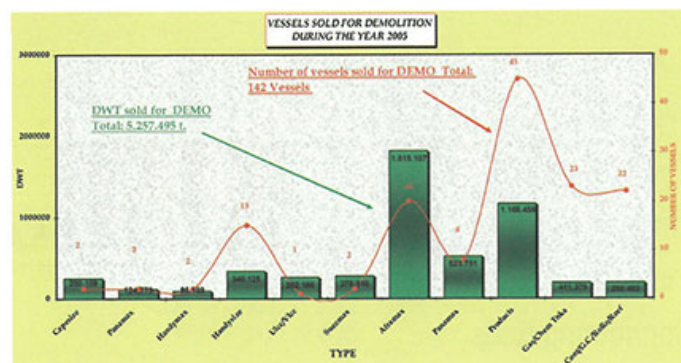
Γράφημα 4



Γράφημα 5



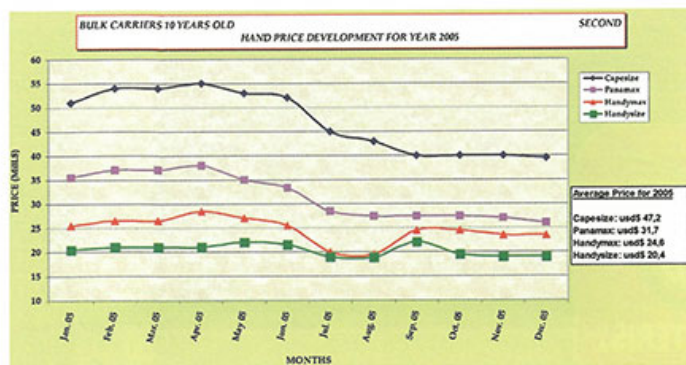
Γράφημα 6



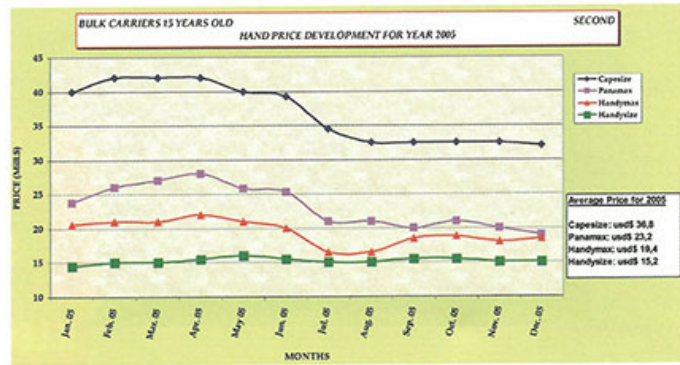
Γράφημα 7



Γράφημα 8



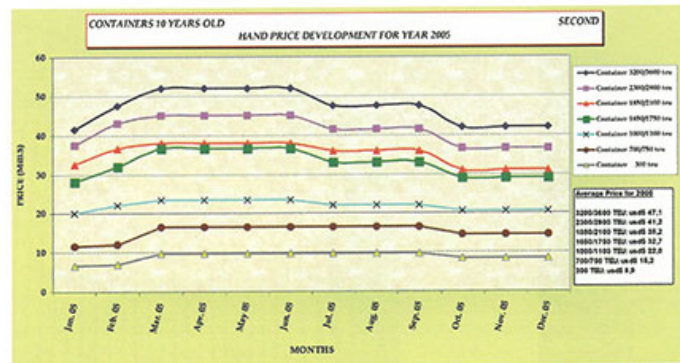
Γράφημα 9



Γράφημα 10



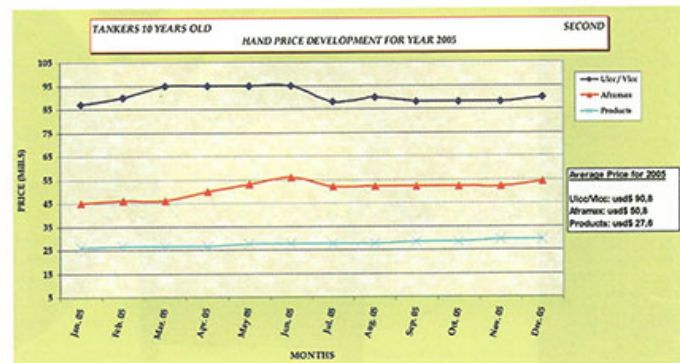
Γράφημα 11



Γράφημα 12



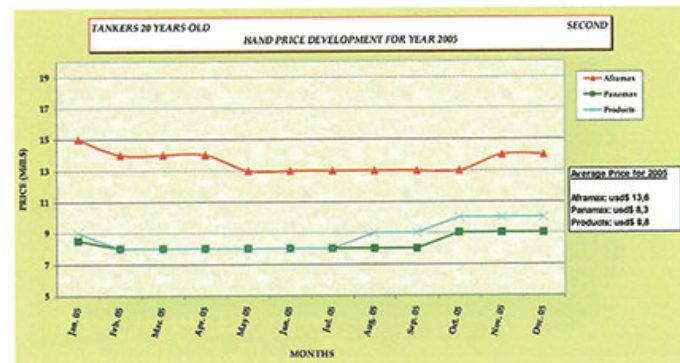
Γράφημα 13



Γράφημα 14



Γράφημα 15



Γράφημα 16



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

N. LEVENTERIS S.A.

shipping ropes



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



Η ελληνική δραστηριότητα στον τομέα των ναυπηγικών παραγγελιών κατά το 2005

Του Γ. Μπάνου, George Moundreas & Company, S.A.



Η ανάγκη σύνταξης του παρόντος άρθρου σε χρόνο νωρίτερα του καθορισμένου, μη επιτρέποντα την πλήρη και ακριβή συλλογή, κατάταξη και αξιολόγηση των εντός του 2005 ναυπηγικών παραγγελιών του ελληνικού εφοπλισμού, διαδικασία της οποίας η συμπλήρωση από το αρμόδιο τμήμα της εταιρείας μας αναμένεται εντός του Ιανουαρίου, μας υποχρεώνει σε μια κατ' αρχήν θεώρηση, που, τουλάχιστον για το σκοπό εξαγωγής γενικών συμπερασμάτων, δύναται να είναι ορθή και διαφωτιστική.

Εκ προοιμίου, αν κανείς θελήσει να περικλείσει τα σχετικά με το θέμα μας σχέδια και πράξεις του ελληνικού εφοπλισμού κατά την υπό εξέταση περίοδο σε μια σύντομη όσο και περιεκτική φράση, αυτή μπορεί να είναι: **ΗΘΕ-ΛΑΝ ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΕΥΡΙΣΚΑΝ.**

Βεβαίως, αν η παραπάνω φράση είναι ικανή να περιγράψει την κατάσταση

στις αρχές του έτους, στη συνέχεια χάνει κάπως τη δύναμή της, όταν 1) οι ναυπηγικές τιμές ανέρχονταν και σταθεροποιούνταν σε υψηλά επίπεδα μειώνοντας τον αγοραστικό «ενθουσιασμό» και 2) η ναυλαγορά, ιδίως στο χώρο του ξηρού φορτίου, υπενθύμισε ότι... είναι δυνατόν να υπάρξουν και χαμηλότεροι ναύλοι.

Ανεξάρτητα όμως από τις παραπάνω επισημάνσεις, η γενική τάση για ανανέωση, που τα τελευταία χρόνια διακρίνει τον Έλληνα εφοπλιστή, λίγη από την ορμή της απώλεσε και, στην καθημερινή πράξη, συντηρεί το ενδιαφέρον σε κάθε διαφαινόμενη ευκαιρία (εδώ η λέξη όχι με την έννοια του bargain).

Η Ιαπωνία, με το κλειστό σύστημα πωλήσεων που εφαρμόζει, ελάχιστες ευκαιρίες παρέσχε στο μέσο Έλληνα εφοπλιστή που δεν συνδέεται με τη χώρα από παλαιούς δεσμούς ή δεν «πατρωνάρεται» εν προκειμένω από ένα

GREEK SHIPPING NEWBUILDING ACTIVITY (1998-2004)

1. NEWBUILDING ORDERS PLACED DURING EACH CALENDAR YEAR

Vessel Type	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Bulkcarriers	3 219,000	82 6,250,000	39 2,919,370	7 576,000	40 4,889,500	45 3,580,700	24 2,428,600
Tankers	33 3,167,300	31 5,692,000	70 9,909,000	57 5,764,000	61 6,482,000	135 15,186,400	101 6,289,800
Containers	11 439,975	9 612,000	14 818,000	5 137,000	2 104,000	18 941,400	3 240,000
Pax & Ferries	13	17	5	3			7 21,000
Others	10	2	5	3		4	
Total Orders	70 3,826,275	141 12,554,700	133 13,646,370	75 6,477,000	103 11,475,500	202 19,602,500	135 8,979,400

2. TOTAL (OUTSTANDING) ORDERBOOK AT THE END OF EACH YEAR (31 DECEMBER)

Vessel Type	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Bulkcarriers	19 1,358,350	99 7,259,660	117 8,300,380	58 4,173,400	57 6,621,550	45 3,580,700	54 4,668,400
Tankers	54 5,675,490	65 8,585,300	106 16,733,177	118 14,939,000	131 14,988,000	173 17,825,658	203 17,341,100
Containers	11 439,975	20 1,186,400	14 804,000	12 506,400	10 554,750	31 1,680,140	7 500,000
Pax & Ferries	16	33	30	19	2		1
Others	16	17	16	16	11 33,000	8	12
Total Orders	116 7,473,815	234 17,031,360	283 25,837,557	223 19,618,800	211 22,197,300	282 25,488,435	277 22,509,500

Source : George Moundreas & Co., S.A., Piraeus
Newbuilding Department Files

ισχυρό ισπωνικό trading house. Και τότε ακόμη, ουδόλως ενδίδει σε αιτήματα μετατροπών των προδιαγραφών ούτε ανέχεται τη συνήθη επιβλεψη στη διάρκεια της κατασκευής αντικαθιστώντας τη με μια ιδιόρρυθμη διευθέτηση, που στηρίζεται στην καλή πίστη μάλλον παρά σε πραγματικό έλεγχο. Και τούτο προς αντιμετώπιση του σχετικά υψηλού ναυπηγικού κόστους. Η Κορέα απορρόφησε τον ποσοστιαία μεγάλο όγκο και αριθμό παραγγελιών, με τα μεγάλα/γινωστά ναυπηγεία να αναλαμβάνουν τα άνω του μεγέθους panamax πλοία (afamax, suexmax, VLCC, LNG, Containerships), ενώ για τα μικρότερα πλοία, ιδίως τα πλοία χημικών φορτίων και προϊόντων πετρελαίου (chemical/products), μικρότερα ναυπηγεία, υπάρχουν ή αναπτυσσόμενα, προβάλλουν στο προσκήνιο δίνοντας λύσεις στο πρόβλημα της μεγάλης ζήτησης και δημιουργώντας όχι λίγα προβλήματα, προβλήματα που προκύπτουν από το σχετικά χαμηλό επίπεδο τεχνολογικής ενημερότητας ενίων μονάδων ή/και έλλειμμα εμπορικής πίστης.

Η Κίνα, με μεγάλο αριθμό βασικών ναυπηγείων σε φάση μετεγκατάστασης ή/και επέκτασης, δεν έχει ακόμη αφήσει να διαφανεί η μέλλουσα αύξηση του ναυπηγικού της δυναμικού (building capacity), με αποτέλεσμα το σοβαρό περιορισμό των δυνατοτήτων για νέες παραγγελίες και την εγκατάλειψη του χώρου στα μικρότερα επαρχιακά ναυπηγεία με όλα τα εν δυνάμει αναφυόμενα προβλήματα που απαιτούν την παρεμβολή εξειδικευμένου ενδιαμέσου. Εξαιρεση μερικές παραγγελίες για capesize bulkcarriers και aframax tankers, που, σε αξιολόγο βαθμό, απορρόφησε η χώρα.

Στον ευρωπαϊκό χώρο, τουλάχιστον όσον αφορά στα ελληνικά ενδιαφέροντα, δεν υπάρχει λόγος ιδιαίτερου σχολιασμού, δεδομένου ότι, τόσο η στενότητα προσφοράς, ιδίως σε συμβατικούς τύπους, όσο και το κατασκευαστικό κόστος κατέστησαν σχεδόν κάθε προσπάθεια προσέγγισης ανέφικτη. Στο σημείο αυτό, χρήσιμο είναι να παραθέσουμε μια ελεύθερη γνώμη σχετικά με τη διαμόρφωση των ναυπηγικών τιμών των διαφόρων τύπων. Οι εν

λόγω τιμές γενικώς αναφέρονται σε πληρωμή 5x20% [με την υπογραφή του συμβολαίου, κοπή χάλυβος, τοποθέτηση της τρόπιδος (σήμερα του πρώτου μπλοκ), καθέλκυση και παράδοση] και παραδόσεις από το τέλος του 2007 (το νωρίτερο), στη διάρκεια του 2008 και εντός του 2009 για τις επαναλήψεις (τιμές σε δολάρια ΗΠΑ):

Tankers	Bulkcarriers	Containers
VLCC 120/128	Capesize 58/60	9.500 TEU 125/130
Suezmax 70/71	Panamax 35/36	4.300 TEU 67/68
Aframax 58/60	Handymax 31/32	3.500 TEU 50/52
Panamax 49/50	Handysize 24/25	1.100 TEU 24/25
Handymax 40		

Σε μια πρώτη θεώρηση η ελληνική δραστηριότητα στον τομέα των παραγγελιών στη διάρκεια του έτους είχε ως εξής:

Crude Oil Tankers	6	586.000
Products Tankers	2	102.000
Products/Chemical Tankers	40	636.600
LPG/LNG	21	1.345.000 (M3)
Bulkcarriers	27	3.184.600
Containerships	10	27.481 (TEU)
TOTAL	106	4.509,200 (για τα σε DWT μετρήσιμα πλοία)

(Υπολείπονται πράξεις του Δεκεμβρίου ή και ό,τι ήθελε προκύψει από ένα δεύτερο έλεγχο.)

Έστω και με την επιφύλαξη της συμπλήρωσης των παραπάνω στοιχείων



στον κατάλληλο χρόνο, είναι φανερό ότι το 2005 υπολείπεται του 2004, όταν 135 μονάδες των 8.979.400 DWT αποτελούσαν τον απολογισμό του έτους. Και νομίζω ότι η αιτία ευρίσκεται σε όσα ήδη εν συντομία αναπτύχθηκαν παραπάνω. Πίνακας επιτρέπων συγκρίσεις για τα τελευταία επτά έτη (Greek Shipping Newbuilding Activity 1998-2004) συνοδεύει το παρόν άρθρο. Άλλη παρατήρηση προκύπτουσα από την ταυτότητα των αγοραστών αποκαλύπτει τη βαθμιαία είσοδο στο χώρο του newbuilding πολλών πλοιοκτητών που μέχρι τώρα ανανέωναν το στόλο τους με αγορές από δεύτερο χέρι. Προφανώς, η αγορά second hand δεν προσφέρει πλοία αποδεκτά από άποψη ποιότητας και ηλικίας. Και αυτά που προσφέρονται, με δεδομένες τις τρέχουσες υψηλές τιμές για άμεσες παραδόσεις, είναι ακριβά.

Πριν κλείσουμε το παρόν, σκόπιμη είναι η αναφορά σε δύο τομείς που συνιστούν άνοιγμα νέων δρόμων για την ελληνική ναυτιλία. Αναφέρομαι στην αγορά των μικρών (5-15.000 DWT) πλοίων μεταφοράς χημικών και παραγώγων πετρελαίου (άνω των 80 παραγγελιών τα δύο τελευταία χρόνια), που παρουσιάζουν προοπτικές ταχείας και σημαντικής ανέλιξης, τόσο ως

προς την αντικατάσταση των εν ενεργεία παλαιών μονάδων όσο και στην αύξηση του στόλου σε αριθμό και όγκο προς κάλυψη της αναμενόμενης αύξησης της ζήτησης μέσα στην επόμενη τριετία. Ήδη παρατηρείται και σημαντική άνοδος των σχετικών ναυπηγικών τιμών (50% περίπου στα δύο τελευταία χρόνια).

Άξια μνείας, επίσης, η στροφή προς το LPG/LNG, που ανοίγει ανυπολόγιστες ακόμη προοπτικές για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας με την εμπλοκή της στη μεταφορά τόσο ευαίσθητων προϊόντων που, προς το παρόν τουλάχιστον, απαιτούν άκρα προσοχή και εξειδίκευση, πράγματα όχι απολύτως εφικτά για το μέσο πλοιοκτήτη. Αναμένεται, ως εκ τούτου, σταδιακή είσοδος στον τομέα, πάντοτε με γνώμονα το βαθμό τεχνικής ενημερότητας (awareness) της δεδομένης επιχείρησης.

Ας είναι οι τελευταίες δύο παράγραφοι ένας ακόμη ύμνος στο ελληνικό ναυτικό «δαιμόνιο», που πάντα βρίσκει διεξόδους στα κατά καιρούς αναφυόμενα αδιέξοδα, εισχωρώντας σε νέους τομείς που μέχρι τότε αποτελούσαν προνομιακό αντικείμενο τρίτων...

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

**ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers**

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com



100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

45, VAS. SOFIAS AVE.

ATHENS 106 76, GREECE

TEL.: 210 7267000, FAX: 210 7267043

Email: pa@p-a-shipmanagers.gr

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

SERVING
GREEK SHIPPING
SINCE 1970

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



ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ 2005

Του Ιωάννη Παχούλη, Αντιπροέδρου Hellenic Shipbrokers Association, Managing Director της εταιρείας Megachart Inc.



Έχοντας ήδη διανύσει τον τρίτο χρόνο μιας εξαιρετικής ναυλαγοράς, που ίσως δεν είχε προηγούμενο στη μέχρι σήμερα καταγεγραμμένη ιστορία της, θα επιχειρήσουμε μian αναδρομή στην πορεία της τη φετινή χρονιά.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τις διεθνείς πολιτικοοικονομικές και ναυτιλιακές συγκυρίες, που αποτέλεσαν τον κύριο άξονα αυτής της ανόδου, δηλαδή την οικονομική και εμπορική αφύπνιση της Κίνας, την άνθηση του διεθνούς εμπορίου λόγω φθηνού δολαρίου και, τέλος, την έλλειψη χωρητικότητας σε πλοία ξηρού φορτίου για να ανταποκριθούν στις ανάγκες και την αυξημένη ζήτηση της αγοράς, λόγω των υποχρεώσεων των ναυπηγείων για παράδοση παραγγελιών νεοτεύκτων πλοίων υγρού φορτίου διπλού τοιχώματος, τουλάχιστον για τα δύο προηγούμενα χρόνια, μπορούμε να δούμε ότι η ναυλαγορά σταθεροποιήθηκε σε πιο λογικά επίπεδα αυτήν τη χρονιά.

Οι κύριοι λόγοι ήταν, κατά πρώτον, ότι σταθεροποιήθηκαν οι ζητήσεις φορτίων από την κινεζική πλευρά μετά την ανεξέλεγκτη πίεση των προηγούμενων ετών, δεύτερον, η σταθεροποίηση και ελαφρά έστω περιοδική ανάκαμψη του αμερικανικού δολαρίου, αλλά ίσως περισσότερο η παράδοση από τα ναυπηγεία νεοτεύκτων πλοίων, η πλειονότητα των οποίων ήταν μεγάλης χωρητικότητας.

Ο Ιανουάριος, λοιπόν, άρχισε με μικρές διακυμάνσεις, κρατώντας το γενικό δείκτη του BDI περίπου στα ίδια επίπεδα με το τέλος του 2004, δηλαδή από 4.300 έως 4.770 μονάδες.

Στη συνέχεια, ο Φεβρουάριος έδειξε μια δυναμική ανεβάζοντας το δείκτη στο υψηλότερο σημείο της χρονιάς, στις 4.880 μονάδες, με τη ζήτηση των πλοίων μεγάλης χωρητικότητας, των Capers, αυξημένη, συμπαρασύροντας και τα μικρότερα πλοία σε άνοδο. Οι επιμέρους δείκτες στο υψηλό αυτό σημείο ήταν για τα Capers 6.743 μονάδες, τα Panamax στις 4.785 μονάδες και, τέλος, στα Handymax 28.003.



Στα ίδια περίπου επίπεδα κυμάνθηκε και ο Μάρτιος, αλλά και ο Απρίλιος, με μικρές διακυμάνσεις που δεν επηρέασαν τη γενική εικόνα της αγοράς.

Από το τέλος Απριλίου, όμως, άρχισε μια γενική και συνεχής πτώση, ιδιαίτερα στα Capers και στα Panamaxes, δηλαδή στα μεγαλύτερα πλοία, που συνεχίστηκε το Μάιο, τον Ιούνιο και τον Αύγουστο, ρίχνοντας τους αντίστοιχους επιμέρους δείκτες στα χαμηλότερα επίπεδα της τριετίας.

Πολλοί ήταν εκείνοι που πλέον προέβλεπαν μια επερχόμενη κρίση σε όλες τις κατηγορίες των πλοίων ξηρού φορτίου, όταν στις αρχές Αυγούστου ο γενικός δείκτης κύλησε στις 1.747 μονάδες με τους αντίστοιχους επιμέρους δείκτες στις 2.339 μονάδες για τα Capers, στις 1.488 για τα Panamaxes και, τέλος, στις 12.701 για τα Handymaxes. Η πτώση της ναυλαγοράς έφθασε σε σύγκριση με το υψηλότερο επίπεδο του Φεβρουαρίου περίπου στο 63 τοις εκατό, με τις αντίστοιχες επιμέρους κατηγορίες να συμβαδίζουν σ' αυτά τα επίπεδα. Αλλά και πάλι οι Κασσάνδρες διαψεύστηκαν, αφού η δυναμική της αγοράς δεν την άφησε να συνεχίσει την πτώση της, αρχίζοντας μian ανάκαμψη που συνεχίστηκε με πολύ μικρές διακυμάνσεις το Σεπτέμβριο και τον Οκτώβριο, φθάνοντας πάλι τις 3.116 μονάδες στο τέλος του μήνα, δείχνοντας μια σταθερότητα, αν και σε χαμηλότερα επίπεδα από αυτά των προηγούμενων δύο ετών.

Ο Νοέμβριος και ο Δεκέμβριος δεν επιφύλαξαν εκπλήξεις, έχοντας μια συνεχή μικρή πτώση, τελειώνοντας περίπου στις 2.500 μονάδες.

Η πορεία αυτή της ναυλαγοράς, αν και σε κάποια στιγμή έφερε ένα μικρό πανικό, μπορεί να χαρακτηριστεί ικανοποιητική και ίσως σταθεροποιημένη σε λογικά επίπεδα, υψηλότερα τουλάχιστον κατά 200 μονάδες από την καλύτερη χρονιά της περασμένης δεκαετίας, το 1995.

Έχοντας πάντοτε ως γνώμονα τους λόγους της πτώσης από τα επίπεδα του περασμένου χρόνου, που αναφέρθηκαν πιο πάνω, μπορούμε να ελπίζουμε σε μια σταθερή ναυλαγορά με ίσως μικρές διακυμάνσεις, και τον επόμενο χρόνο.

**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 ΤΛΧ: 21 43 41 - 21 43 42 KRIS GR e-mail: kristen@internet.gr





Συνέντευξη του πρέσβη του Ηνωμένου Βασιλείου στην Ελλάδα, Simon Gass, στον Ηλία Μπίσια

Η πρόσφατη βρετανική προεδρία της Ε.Ε. σίγουρα δεν ήταν αδιάφορη προς τα διεθνή ΜΜΕ. Ανάμεσα στις προτεραιότητες του πρωθυπουργού Τόνι Μπλερ, εκτός του προϋπολογισμού, των εξωτερικών υποθέσεων και της περιφερειακής πολιτικής, υπήρξε το παρόν και το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Η Βρετανία δεν αδιαφορεί για τα θέματα της ναυτιλίας και έχει χαράξει ξεκάθαρες εθνικές πολιτικές επιδιώξεις στο συγκεκριμένο οικονομικό κλάδο. Οφείλουμε, μάλιστα, να επισημάνουμε ότι, σε αντίθεση με τα περισσότερα κράτη-μέλη της Ε.Ε., το Ηνωμένο Βασίλειο επιθυμεί να σταθεί αρωγός σε θέματα που αφορούν το ναυτικό επάγγελμα, την ανταγωνιστικότητα των ναυπηγείων, αλλά και την προστασία των θαλασσών. Στη συνέντευξή του, ο νέος πρέσβης του Ηνωμένου Βασιλείου στην Ελλάδα, Simon Gass, μάς μιλάει για τα συμπεράσματα από τη βρετανική προεδρία, τις επιδιώξεις της αλλά και για τις ναυτιλιακές σχέσεις των δύο κρατών.

Προτεραιότητα της βρετανικής πολιτικής η αναθέρμανση της απασχόλησης στον κλάδο της ναυτιλίας

Η βρετανική προεδρία της Ε.Ε. συμπεριέλαβε ανάμεσα στις προτεραιότητές της τη ναυτιλιακή πολιτική. Ποιοι ήταν οι λόγοι που επικούρησαν τη συγκεκριμένη απόφαση και ποιες προτάσεις της υλοποιήθηκαν επιτυχώς;

Είδαμε την προεδρία ως ευκαιρία να επιστήσουμε την προσοχή της Ε.Ε. στη σημασία που έχει η ναυτιλία για το εμπόριο της και τη συνεχή ευημερία της. Γνωρίζαμε επίσης πως θα υπάρξει μια Πράσινη Βίβλος της Ε.Ε. για τη Ναυτιλία το 2006, στην οποία θα θέλαμε να συμβάλουμε. Η προ-

τεραιότητα της πολιτικής μας είναι να αναθερμάνουμε την απασχόληση στον κλάδο της ναυτιλίας όχι μέσω νομοθετικών ρυθμίσεων, αλλά με μια συμφωνημένη εκστρατεία μεταξύ κυβερνήσεων και ναυτιλίας και με τακτική επισκόπηση της επιτευχθείσας προόδου. Στις 5 Δεκεμβρίου συμφωνήθηκαν τα συμπεράσματα του Συμβουλίου Μεταφορών, με τα οποία εγκρίθηκε η εν λόγω εκστρατεία.

Προς τα τελευταία στάδια της βρετανικής προεδρίας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε μεγάλο αριθμό νομοσχεδίων που αυτή την εποχή με-

λετούμε, αλλά θέλουμε να επεξεργαστούμε μόνον εκείνα τα θέματα που πληρούν αυστηρές προϋποθέσεις όσον αφορά την προστιθέμενη αξία και διακρίνονται ποιοτικά ως προς την κανονιστική τους πλευρά. Ο Βρετανός αναπληρωτής υπουργός σε θέματα Ναυτιλίας, Dr Stephen Ladyman, κατάφερε να κάνει τους ενδιαφερομένους, μεταξύ αυτών και Έλληνες υπουργούς, να συμφωνήσουν ότι η νομοθεσία που προσθέτει βάρη αντί πλεονεκτήματα είναι περιττή.

Η πριγκίπισσα Άννα έχει αναλάβει έναν ουσιαστικό ρόλο στις εκδηλώσεις της Sea Vision UK, ως Patron. Ποιες στρατηγικές έχει ακολουθήσει η συγκεκριμένη οργάνωση σχετικά με το θέμα της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα;

Οι εθνικές μας προσπάθειες στο πλαίσιο αυτής της εκστρατείας, όπως η Sea Vision UK, ωφελούνται σημαντικά από το ενδιαφέρον που δείχνει η ΑΒΥ η πριγκίπισσα. Η Sea Vision αποτελεί εθνική, περιφερειακή και τοπική πρωτοβουλία, που ήδη έχει φέρει κοντά περισσότερους από 190 οργανισμούς και φορείς από όλους τους κλάδους της βρετανικής ναυτιλίας. Το Ναυτιλιακό Επιμελητήριο είναι επικεφαλής της πρωτοβουλίας, στα μέλη της οποίας συγκαταλέγονται ο κατασκευαστικός τομέας (ναυπηγεία και εταιρείες ναυτιλιακού εξοπλισμού), λιμένες, φορείς παροχής ναυτιλιακών, χρηματοπιστωτικών και νομικών υπηρεσιών, ο τομέας αναψυχής (τόσο οι κατασκευαστές σκαφών όσο και ο τομέας δραστηριοτήτων αναψυχής), το Δημόσιο, το Βρετανικό Βασιλικό Ναυτικό, φορείς επαγγελματικής αλιείας, πανεπιστημιακοί φορείς, επαγγελματικοί ινστιτούτα και οργανισμοί και πολλοί άλλοι.

Ενώ η συνολική πολιτική χαράσσεται σε εθνικό επίπεδο, η εφαρμογή θα γίνει σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο στις εννέα αγγλικές περιφέρειες, καθώς και στη Σκωτία, τη Βόρειο Ιρλανδία και την Ουαλία. Στην ουσία, η Sea Vision δεν αποτελεί προσπάθεια δημιουργίας ενός νέου φορέα, αλλά στοχεύει στην αξιοποίηση του υφιστάμενου δυναμικού και των ευκαιριών. Η Sea Vision U.K. έχει επιδείξει δραστηριότητα σε διαγωνισμούς σχολείων και κολεγίων και έχει συμμετάσχει σε αρκετές εθνικές εκδηλώσεις (στις οποίες περιλαμβάνεται και η οργάνωση εκδήλωσης «ταχείας γνωριμίας» για συμβούλους επαγγελματικού προσανατολισμού στην εκδήλωση SeaTrade, που έγινε πρόσφατα στο Λονδίνο).

Αν και η Βρετανία έχει σημαντικές περιφέρειες που μαστίζονται από ανεργία, εντούτοις οι νέοι δεν επιθυμούν μια καριέρα στη θάλασσα. Θεωρείτε ότι υπάρχουν περιθώρια στη χώρα σας για τη βελτίωση της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα;

Έχετε δίκιο. Πράγματι υπάρχει πρόβλημα. Αυτό οφείλεται εν μέρει στο ότι η ναυτιλία παραμένει σχεδόν αθέατη για μεγάλο τμήμα του πληθυσμού της χώρας, παρόλο που συνορεύουμε με τη δεύτερη σε συχνότητα

πλωτή οδό στον κόσμο. Οι νέοι όμως αρχίζουν να συνειδητοποιούν πόσο διανοητικά ενδιαφέρουσα είναι μια σταδιοδρομία στο χώρο της ναυτιλίας και πόσες γνώσεις υψηλής τεχνολογίας απαιτεί, και ακριβώς αυτούς τους συνειδητοποιημένους νέους θέλουμε να προσελκύσουμε. Χρειάζεται καλύτερο μάρκετινγκ: μια ναυτική σταδιοδρομία μπορεί να είναι ισόβια και να συνδυάζει τόσο θαλάσσια υπηρεσία όσο και αξιοποίηση στην ξηρά της αποκτηθείσας εμπειρίας, πράγμα που έχει πολύ μεγάλη σημασία για πολλές συγγενείς βιομηχανίες. Αλλά πρέπει, επίσης, να στοχεύσουμε αυτό το μάρκετινγκ κατά τρόπο ρεαλιστικό και έντιμο: πρέπει να πουλήσουμε, αλλά να μην πουλήσουμε περισσότερα από όσα έχουμε.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες με σχετικά γρήγορους ρυθμούς μετακομίζουν την έδρα των εταιρειών τους από το City στην Αθήνα. Πώς αντιδράτε σε αυτό το θέμα; Πιστεύετε ότι το Λονδίνο δεν αποτελεί πλέον ανταγωνιστική έδρα της παγκόσμιας ναυτιλίας;

Το Ηνωμένο Βασίλειο αποκόμισε οφέλη από τους Έλληνες, που ασκούσαν επιχειρηματική δραστηριότητα στο Λονδίνο για περίπου δύο αιώνες. Δεν είναι απορίας άξιο που κάποιες από αυτές τις δραστηριότητες σταδιακά επαναπατρίζονται. Οι επικοινωνίες είναι πολύ πιο εύκολες απ' ό,τι πριν από μερικά χρόνια, και ο Πειραιάς προσφέρει πλέον πολύ πιο προηγμένες ναυτιλιακές υπηρεσίες. Αλλά η ναυτιλία και οι παρεμφερείς βιομηχανίες συνεχίζουν να αναπτύσσονται σε παγκόσμιο επίπεδο. Το Λονδίνο παραμένει το μεγαλύτερο διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, αλλά παραδεχόμαστε ότι πρέπει να συνεχίσει να είναι ανταγωνιστικό, ιδιαίτερα όσον αφορά την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρει. Ο καλύτερος τρόπος για να παραμείνουμε ανταγωνιστικοί σε μια ανοιχτή παγκόσμια αγορά, είναι να αντιμετωπίσουμε τον ανταγωνισμό.

Ποιες είναι οι σκέψεις σας για την τοποθέτηση μονίμου και αποκλειστικού Βρετανού πρέσβη στον ΙΜΟ; Για ποιο λόγο τα περισσότερα κράτη-μέλη έχουν μόνιμες και αποκλειστικές αντιπροσωπείες στον ICAO αλλά όχι στον ΙΜΟ;

Στο Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) διαδραματίζουμε διπλό ρόλο, ως ιδρυτικό και πολύ δραστήριο κράτος-μέλος και ως φιλοξενούσα κυβέρνηση. Φάνηκε λογικό να συνδυάσουμε αυτές τις ιδιότητες σε έναν και μοναδικό φορέα στο χώρο του υπουργείου Μεταφορών και αυτό θα συνεχιστεί και μετά την αποχώρηση του σημερινού μόνιμου αντιπροσώπου μας, Τομ Άλαν, στα τέλη του έτους. Το πόσο εξειδικευμένη εκπροσώπηση έχει κάθε κράτος-μέλος εξαρτάται από τη σημασία που έχει η ναυτιλία για την εθνική οικονομία του και οι απόψεις δίστανται σε αυτό το σημείο.

Η σύγκριση με τον ICAO (Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας) βάζει σε σκέψεις, αφού έχουμε πλήρη εκπροσώπηση και στο Μόντρεαλ.



Απλώς θα παρατηρήσω ότι, ιστορικά, ο μεγαλύτερος όγκος αεροπορικών υπηρεσιών ρυθμίζεται από διμερείς συμβάσεις. Έτσι, αναγκαστικά, υπάρχει περισσότερο διακρατικό στοιχείο απ' ό,τι στη ναυτιλία, όπου οι κρατικές παρεμβάσεις φαίνεται να έχουν καλύτερα αποτελέσματα όταν αφορούν τη συλλογική θέσπιση προτύπων στους τομείς της ασφάλειας και του περιβάλλοντος, ενώ αφήνουν ελεύθερη τη βιομηχανία να ασχολείται με την επιχειρηματική δραστηριότητα σε μια ανταγωνιστική αγορά. Ίσως αποτελεί ειρωνεία το γεγονός ότι η παλαιότερη βιομηχανία φαίνεται να διέπεται από περισσότερο σύγχρονες ιδέες, αλλά καλό είναι να αποφεύγονται οι γενικεύσεις.

Πιστεύετε ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να γίνει πλήρες μέλος (με δικαίωμα ψήφου) στον IMO; Κατά τη γνώμη σας, στο μέλλον θα ακολουθηθεί η άπο-

ψη της Ε.Ε. που εστιάζεται στην πρόταση «μία ψήφος, μία φωνή»;

Μέχρι σήμερα, οι Βρετανοί υπουργοί δεν θεωρούν σκόπιμο να έχει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δικαιώματα ψήφου στον IMO. Ευτυχώς για την αντικειμενικότητα της βρετανικής προεδρίας, αυτή υπήρξε και η γνώμη της συντριπτικής πλειοψηφίας των κρατών-μελών, όποτε ερωτήθηκαν. Η Επιτροπή έχει θέση παρατηρητή και μπορεί να εκφράσει τη γνώμη της και να υποβάλει τεχνικά στοιχεία. Μία μοναδική ευρωπαϊκή ψήφος θα σήμαινε την απώλεια 24 ψήφων από αυτές που σήμερα έχουν τα κράτη-μέλη σε μια συνέλευση 167 κρατών, αφού είναι απίθανο η μη ευρωπαϊκή πλειοψηφία να επιτρέψει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να ασκήσει δικαίωμα πολλαπλής ψήφου.

Φαίνεται επίσης λογικό, εκεί όπου οι Ευρωπαίοι έχουν συλλογικές αρμοδιότητες σε κοινοτικό επίπεδο, πιθανώς για λόγους πρόσβασης της ενιαίας αγοράς, να καταλήγουμε σε συλλογική άποψη σχετικά με κάποιο υπό διαπραγμάτευση θέμα πριν προσφύγουμε στον IMO. Αλλά ακόμα και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι τα θέματα αυτά αντιπροσωπεύουν μόνο το 10% των θεμάτων που χειρίζεται ο IMO. Όσον αφορά τα υπόλοιπα, είμαστε πολύ πιο αποτελεσματικοί στην άσκηση επιρροής ως κράτη-μέλη μέσω της προσέγγισης των φίλων μας εκτός Ευρώπης.

Ποιες είναι οι ενέργειες της βρετανικής πρεσβείας στην Αθήνα ως συνδυασμού κρίκου μεταξύ ελληνικού και βρετανικού εφοπλισμού; Υπάρχουν σχέσεις συνεργασίας και διαλόγου;

Η βρετανική πρεσβεία διατηρεί στενούς δεσμούς με την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα και τις βρετανικές εταιρείες που έχουν γραφεία στον Πειραιά και με χαρά στηρίζει νέες εταιρείες από το Ηνωμένο Βασίλειο που θέλουν να ασκήσουν δραστηριότητα στην Ελλάδα. Η δεξίωση στην κατοικία μου επί ευκαιρία των Ποσειδωνίων αποτελεί μία από τις σημαντικές κοινωνικές μας εκδηλώσεις και τη βλέπουμε σαν ευκαιρία να υπογραμμίσουμε τις πολύ καλές σχέσεις μεταξύ των δύο χωρών μας.

Ποια είναι η άποψή σας για το τουρκικό εμπάργκο στα πλοία που φέρουν κυπριακή σημαία; Μπορεί η βρετανική κυβέρνηση να αναλάβει μια πρωτοβουλία στο θέμα αυτό;

Αυτό είναι πολύ λεπτό θέμα, που ελπίζουμε να επιλυθεί το συντομότερο δυνατόν. Η Τουρκία έχει αναλάβει ορισμένες υποχρεώσεις και τώρα πρέπει να δούμε πότε και πώς θα εκπληρωθούν. Προφανώς, είμαστε υπέρ του ελεύθερου θαλάσσιου εμπορίου ως γενικής αρχής.

Η θάλασσα ενώνει αλλά και χωρίζει την Ελλάδα αλλά και τη Βρετανία από την υπόλοιπη Ε.Ε. Ποιος θα πρέπει να είναι ο σημερινός ρόλος της ναυτιλιακής πολιτικής και διπλωματίας στην ενωμένη Ευρώπη;

Δεν συμφωνώ απόλυτα με την ερώτηση, αφού η θάλασσα από τη φύση της συνδέει μάλλον παρά χωρίζει τους ανθρώπους, και αυτό ισχύει τόσο εντός όσο και εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η θάλασσα αποτελεί συνεχές οικοσύστημα αλλά και συνεχές εμπορικό σύστημα. Και τα δύο είναι σημαντικά για την ευόδωση της ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε. Αλλά θα προσέθετα ότι η Ε.Ε. δεν μπορεί ποτέ να είναι ταυτόχρονα εσωστρεφής και επιτυχής, και η θάλασσα που την περιβάλλει αποτελεί καλή υπόμνηση του γεγονότος. Όχι βεβαίως πως η Ελλάδα ή το Ηνωμένο Βασίλειο χρειάζονται τέτοια υπόμνηση.

LINKING QUALITY SHIPPING WITH PUBLIC BENEFIT PROJECTS AND CULTURE



VLCC OLYMPIC LOYALTY, 303.184 DTW, built 1993

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

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



VLCC OLYMPIC LEGEND, 309.270 DTW, built 2003

ALEXANDER S. ONASSIS



PUBLIC BENEFIT FOUNDATION

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



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

www.onassis.gr

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

December 2004



ΑΠΟΨΕΙΣ 2005

Στο παρόν τεύχος σας παραθέτουμε τις σημαντικότερες από αυτές, οι οποίες στοιχειοθετούν, συνοπτικά, τις προτεραιότητες και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η διεθνής ναυτιλιακή οικογένεια.

Οι απόψεις που αναδημοσιεύουμε, είχαν ως βάση το διάλογο ανάμεσα στους νομοθέτες και τους φορείς της πλοιοκτησίας, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Στοιχειοθετούν, επίσης, σαφείς θέσεις και προτάσεις στα προβλήματα της ελληνικής ναυτιλίας και το ρόλο που καλείται να διαδραματίσει στα ευρωπαϊκά και διεθνή φόρα το 2006.



K. C. LYRINTZIS
GROUP

Με την ευγενή χορηγία της
K.C. LYRINTZIS Group of Companies



Αλέξανδρος Γκιγκιλίνης

Managing Director,
Gigilinis Salvage & Towage

Πώς κρίνετε το επίπεδο εκπαίδευσης στην Ελλάδα των δοκίμων και νέων αξιωματικών, τελειοφοίτων και αποφοίτων των ΑΕΝ; Θεωρείτε ότι οι ΑΕΝ διαθέτουν την αναγκαία κτιριακή και τεχνολογική υποδομή που είναι απαραίτητη για ένα σύγχρονο σύστημα εκπαίδευσης; Έχετε επισκεφθεί κάποια από αυτές και ποιες είναι οι παρατηρήσεις σας;

Έχω την άποψη ότι το επίπεδο της ναυτικής εκπαίδευσης στις σχολές ΑΕΝ είναι ικανοποιητικό και ότι οι περισσότερες από αυτές, όπως πληροφορούμαι αλλά και αν κρίνω από τη Σχολή Ν. Μηχανικών, την οποία έχω επισκεφθεί, διαθέτουν την αναγκαία κτιριακή και τεχνική υποδομή. Πιστεύω ωστόσο ότι τα κριτήρια εισαγωγής πρέπει να γίνουν αυστηρότερα, δεδομένου ότι οι περυσινές βαθμολογίες εισαγωγής ήταν σε κάποιες περιπτώσεις πολύ χαμηλές, γεγονός που αν διατηρηθεί θα συντελέσει αναμφισβήτητα στην υποβάθμιση του επαγγέλματος. Αναβάθμιση βεβαίως πάντα χωράει και μπορεί να επιτευχθεί με περισσότερα επιδοτούμενα εκπαιδευτικά ταξίδια, όπου θα γίνεται ουσιαστική δουλειά. Επίσης πιστεύω ότι πρέπει να επιταχυνθεί η διαδικασία με την οποία οι ΑΕΝ μπορούν να πιστοποιούν τις ειδικές και εξειδικευμένες γνώσεις που προβλέπουν οι διεθνείς κανονισμοί (λ.χ. STCW), ώστε οι απόφοιτοι να μη χρειάζονται άλλα δύο χρόνια εκτός του κύκλου σπουδών για να αποκτήσουν τα πιστοποιητικά αυτά.



Κωστής Κερτσικώφ

Vice President, Marketing
Eletson Corporation

Ποια ριζοσπαστική κίνηση θα προτείνατε στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, προκειμένου να γίνουν ελκυστικές όχι μόνον οι σπουδές αλλά και η καριέρα στη θάλασσα;

Η καριέρα στη θάλασσα είναι ήδη και θα γίνει ακόμη περισσότερο προσοδοφόρος. Όμως, όπως ανέφερα πριν, οι απαιτήσεις και οι ευθύνες έχουν επίσης αυξηθεί. Αυτό μπορεί να αντιμετωπισθεί με καλύτερη εκπαίδευση και συνεχή επιμόρφωση. Είναι βέβαια δύσκολο να μιλάμε για βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης στη χώρα μας, όταν η εκπαίδευση συνολικά πάσχει.

Υπάρχει η δέσμευση της κυβέρνησης για βελτιώσεις και το καινούργιο νομοσχέδιο ελπίζω να διορθώσει τέτοια πράγματα. Αναρωτιέμαι, όμως, εάν κατά τη διάρκεια της έρευνας για το τι και πώς πρέπει να βελτιωθεί, έγιναν επαφές με φορείς στο εξωτερικό προκειμένου να διαπιστώσουμε την οργάνωση άλλων κρατών που έχουν συνειδητοποιήσει πριν από μας την αξία της επένδυσης στο ναυτικό επάγγελμα. Και πρέπει να σημειώσω εδώ ότι οι μεγάλες αλλαγές δεν έχουν γίνει, τόσο στη δομή της αρχικής εκπαίδευσης όσο σ' αυτή της επιμόρφωσης κατά τη διάρκεια της ναυτικής καριέρας.





Νίκος Δ. Πατέρας
Chief Executive Officer
Pacific & Atlantic Corporation

Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική και νομοθεσία σήμερα «ελέγχεται» από τις Βρυξέλλες. Πόσο ενήμερος πρέπει να είναι σήμερα ένας σύγχρονος πλοιοκτήτης για τις πρωτοβουλίες των Βρυξελλών και πόσο πρέπει να συνεισφέρει στο δίαυλο επικοινωνίας των φορέων της ναυτιλίας με τα κοινοτικά νομοθετικά όργανα;

Εδώ θα παρατηρήσω ότι ο σύγχρονος Έλληνας πλοιοκτήτης θα πρέπει όχι απλώς να είναι ενήμερος αλλά να επαγρυπνά.

Η στάση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε σχέση με τη ναυτιλία είναι επιεικώς «ανησυχητική». Η Ευρωπαϊκή Ένωση προχωρεί σε σειρά μονομερών και επιζήμιων μέτρων παρά τις τεκμηριωμένες υποδείξεις και ενστάσεις των ναυτιλιακών κρατών-μελών, χωρίς να σέβεται το ισχύον διεθνές δίκαιο το οποίο έχουν κυρώσει και αναγνωρίσει τα κράτη-μέλη.

Όσον αφορά στην ενίσχυση και τη συνεισφορά στο δίαυλο επικοινωνίας των φορέων της ναυτιλίας με τα κοινοτικά, νομοθετικά όργανα, πρέπει να χρησιμοποιήσουμε όλες τις προσφερόμενες δυνάμεις. Δεν είμαστε πλέον λίγοι οι Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι αποτελούμε μέλη των διοικητικών συμβουλίων διεθνώς αναγνωρισμένων ναυτιλιακών οργανισμών με συγκεκριμένες αρμοδιότητες και δυναμικές επιρροών.

Έχουμε μια άριστα συγκροτημένη και μαχητική Ένωση Εφοπλιστών και «κάτω» από την ισχυρή παρουσία της κυβέρνησης δώσαμε και ενισχύσαμε ουσιαστικά τις θέσεις μας με τη συμπαράταξη (του νέου μέλους) της Κύπρου, η οποία αποτελεί ισχυρή ναυτιλιακή δύναμη.



Γιάννης Πλατσιδάκης
Αντιπρόεδρος της Intercargo

Ποια θέματα που απασχολούν τον κλάδο θα επιθυμούσατε να παρουσιάζατε στο νέο επίτροπο Αλιείας και Ναυτιλιακής Πολιτικής, Joe Borg, ο οποίος έχει αναλάβει την εκπόνηση ειδικής μελέτης σχετικά με το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής;

Τα θέματα είναι γνωστά (π.χ. ρόλος του IMO, ναυτική εκπαίδευση, προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα) και σίγουρα ο κ. Borg και οι συνεργάτες του είναι ενήμεροι. Με όλον το σεβασμό, θα ζητήσω σωφροσύνη και προσγειωμένη αντιμετώπιση, έχοντας υπ' όψιν ότι ο ρόλος της ναυτιλίας είναι αναγκασιτάτος και η συμβολή της στο βιοτικό επίπεδο των Ευρωπαίων πολιτών ανεκτίμητη. Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική θέλει όραμα με μακροπρόθεσμους στόχους. Σίγουρα η εφήμερη κοινή γνώμη και τα μέσα ενημέρωσης (η πλειοψηφία των οποίων παρουσιάζουν μια τελείως επιφανειακή ενημέρωση σε ναυτιλιακά θέματα) έχουν βραχυπρόθεσμους στόχους, οι οποίοι δεν πρέπει να εμπλέκονται στον ανωτέρω σχεδιασμό. Μην ξεχνάμε ότι η ποντοπόρος ναυτιλία έχει κινητικότητα και μπορεί να μεταναστεύσει αν χρειασθεί. Πολλές χώρες, εκτός της Ε.Ε., θα ήσαν πανευτυχείς να τη φιλοξενήσουν. Αν μπορούσαμε να τα ζυγίσουμε, θα έλεγα ότι μεγαλύτερη αγωνία πρέπει να έχει η Ε.Ε. να διατηρήσει τη ναυτιλιακή της δύναμη από ό,τι η ναυτιλιακή κοινότητα εάν θα μείνει στην Ε.Ε.



**K. C. LYRINTZIS
GROUP**



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

**Καπετάν Παναγιώτης
Ν. Τσάκος**

Προέδρος Tsakos Group



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

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

στον κατάλληλο χρόνο, σε χρόνο παχέων αγελάδων.

Ειδικότερα, η παρέμβαση του πρωθυπουργού είναι ιδιαίτερως σημαντική και πειστική των πράγματι σοβαρών προθέσεων της κυβερνήσεως για την άρση των γραφειοκρατικών εμποδίων και των χρονοβόρων διαδικασιών για την πραγματοποίηση επενδύσεων. Είμαι βέβαιος ότι η υλοποίηση των εξαγγελιών για τον περιορισμό των γραφειοκρατικών διατυπώσεων και του χρόνου υλοποιήσεως των επενδύσεων θα άρει τουλάχιστον τον ένα εκ των δύο λόγων που κάνουν τους εφοπλιστές διστακτικούς στην πραγματοποίηση επενδύσεων στην ξηρά, λαμβανομένου υπ' όψιν ότι οι επενδύσεις στη θάλασσα (οσοδήποτε μεγάλες) ούτε διαδικασίες ούτε χρόνο απαιτούν.

Ο άλλος λόγος που αποτρέπει τους εφοπλιστές από τις στεριανές επενδύσεις είναι ότι καλούνται συνήθως να επενδύσουν σε χώρους όπου μειονεκτούν έναντι των άλλων επιχειρηματιών σε επίπεδο γνώσεων και εμπειριών, ενώ γνωρίζουν πολύ καλά, ίσως καλύτερα από κάθε άλλον, τις συνθήκες και προϋποθέσεις επενδύσεως στη θάλασσα. Ωστόσο, πιστεύω ότι οι προσπάθειες της κυβερνήσεως πρέπει να συνεχιστούν και να ενταθούν, διότι στο αρνητικό στοιχείο που προανέφερα υπάρχει και ο αντίλογος, που είναι η ρήση:

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



**K. C. LYRINTZIS
GROUP**



Χαρίκλεια Μουνδρέα
Director Moundreas Nicholas G.
Shipping S.A.

Η πρωτοβουλία αυτή του πρωθυπουργού δεν είναι μόνο λογική και θετική, αλλά αναγκαία, θα έλεγα.

Η ελληνική οικονομία σήμερα έχει μεγάλη ανάγκη από εισροή κεφαλαίων από τον ιδιωτικό τομέα, τόσο για την τόνωση και την ανάπτυξη της όσο και για τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

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

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

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

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



Σπύρος Πολέμης

Αντιπρόεδρος του Greek Shipping
Co-Operation Committee

Δεν πρέπει να ξεχνάει κανείς ότι η ελληνόκτητος ναυτιλία έχει δημιουργήσει αυτό το θαύμα μέσα σε έναν αμείλικτο ανταγωνισμό, ο οποίος γίνεται όλο και πιο σκληρός με την άνοδο της ναυτιλίας των χωρών της Άπω Ανατολής.

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



Πάνος Λασκαρίδης

Διευθύνων σύμβουλος
Ομίλου Λασκαρίδη

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

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

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



Έχετε μετανιώσει γι' αυτή την επένδυση;

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

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





Αντώνης Σ. Παπαδημητρίου

Πρόεδρος και ταμίας των Ιδρυμάτων
«Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης» και
«Κοινωφελές Ίδρυμα Αλέξανδρος
Σ. Ωνάσης»



Ιωάννης Π. Ιωαννίδης

Αντιπρόεδρος των Ιδρυμάτων
«Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης» και «Κοινωφελές Ίδρυμα Αλέξανδρος
Σ. Ωνάσης»

**Τι θα προτείνετε σε ένα νέο σπουδαστή
ΑΕΝ και τι σε ένα φοιτητή Ναυτιλιακών
Σπουδών;**

Σήμερα το πλοίο είναι ένα σημαντικό περιουσιακό στοιχείο, το οποίο βρίσκεται στη θάλασσα και εξαρτάται από τις αποφάσεις και τις κρίσεις που παίρνει ένας άνθρωπος. Και αυτός ο άνθρωπος παρά την πρόοδο των επικοινωνιών είναι ουσιαστικά μόνος του. Πρέπει λοιπόν αυτό το άτομο να έχει συναίσθηση του τι κάνει, να διαθέτει τη σοβαρότητα που απαιτεί η θέση του. Αυτό που πρέπει να συνειδητοποιήσουν όσοι επιθυμούν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα, είναι ότι αναλαμβάνουν θέσεις υψηλής ευθύνης, που είναι σοβαρή και ουσιαστική ενέργεια.

Επίσης, παρά την πρόοδο των επικοινωνιών και των παροχών που προσφέρονται πλέον, το πλοίο παραμένει μια μικρή, κλειστή κοινωνία. Έτσι, τα μέλη του πληρώματος πρέπει να αποκτήσουν κάποιες διπλωματικές δεξιότητες για να μπορούν να επικοινωνήσουν, να συνεργαστούν για την ασφάλεια τη δική τους και του πλοίου.

Στο διοικητικό κομμάτι υπάρχουν κάποιες ιδιαιτερότητες στη ναυτιλία αλλά το ίδιο ισχύει για πολλές άλλες βιομηχανίες εξειδικευμένων γνώσεων και τεχνολογιών.

Κύριε Ιωαννίδη, ποιες είναι οι προοπτικές σχετικά με το ναυτιλιακό κομμάτι του ομίλου;

Κύριο κομμάτι της δραστηριότητας του ομίλου είναι τα tankers, και ειδικότερα αυτά της μεταφοράς αργού πετρελαίου. Αυτή τη χρονική περίοδο με την άνοδο της ναυλαγοράς, οι Έλληνες πλοιοκτήτες πήγαν αρκετά καλά, οι περισσότεροι δε έχουν εξυγιάνει τις επιχειρήσεις τους και η ελληνική ναυτιλία γενικότερα έχει πάρει ζωή τουλάχιστον για μια γενιά ακόμα.

Από τη δική μας πλευρά περιμένουμε, όπως και αρκετοί άλλοι, δοθείσης ευκαιρίας, να επενδύσουμε πάλι είτε σε νεότευκτα πλοία είτε σε μη. Αλλωστε, από τη διαθήκη του αείμνηστου Αριστοτέλη Ωνάση υπάρχει αυτός ο όρος, να συνεχίσει δηλαδή ο όμιλος την ενασχόλησή του με τη ναυτιλία.

Δεν έχουμε κάνει, βεβαίως, μεγάλα ανοίγματα και οι επιλογές μας είναι πολύ προσεκτικές. Γενικότερα, μια εταιρεία για να είναι υγιής πρέπει να επανεπενδύει μέρη των κερδών της. Γι' αυτόν το λόγο ο αείμνηστος Αριστοτέλης Ωνάσης είχε επισημάνει ότι μέρος των κερδών από τις δραστηριότητες της ναυτιλίας, της ακίνητης περιουσίας και της διαχείρισης του ρευστού θα είχε βάση μια φόρμουλα: περίπου το 40% να εισέρρε στο Ίδρυμα ενώ το υπόλοιπο 60% να μένει για επένδυση και επανεπένδυση μέσα στο καθαρά επιχειρηματικό σκέλος του ομίλου.

Ειδικότερα στο ναυτιλιακό κομμάτι, πολιτική του Ιδρύματος είναι η αποφυγή μείωσης του στόλου.

Η ναυτιλιακή εταιρεία αυτή τη στιγμή διαθέτει ένα μοντέρνο στόλο με μέση ηλικία, κυρίως στα tankers, 7-8 ετών, ενώ στα φορτηγά πλοία αναμένουμε την κατάλληλη ευκαιρία για να προβούμε σε ανανεώσεις.

Παράλληλα επιζητούμε να έχουμε συναλλαγές με τους καλύτερους ναυλωτές, ενώ όλα μας τα tankers είναι αποδεκτά από τις μεγαλύτερες πετρελαϊκές εταιρείες. Απότοκο αυτής της προσπάθειας, που έχουμε επενδύσει όλα αυτά τα χρόνια στο όνομα της ασφάλειας και της ποιότητας, είναι το κάτωθι γεγονός:

Όταν η μεγαλύτερη πετρελαϊκή εταιρεία του κόσμου, η Exxon Mobil, αποφάσισε κάποια στιγμή να χτίσει δύο πλοία, ήμασταν η πρώτη εταιρεία που επικοινωνήσε για συνεργασία. Τη δεδομένη στιγμή αποφασίσαμε από κοινού με τον κ. Πέτρο Ιω. Γουλανδρή να δημιουργήσουμε ένα συνεταιρισμό, ο οποίος και έφερε εις πέρας αυτό το έργο.

Όπως γνωρίζετε, ο Αριστοτέλης Ωνάσης ήταν ιδιοκτήτης της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Εδώ και 30 χρόνια μεταφέραμε στη ναυτιλιακή εταιρεία τον τρόπο σκέψης και λειτουργίας, ειδικά σε θέματα εκπαιδευτικά, της αεροπορίας. Μπορώ να πω ότι είμαστε πρωτοπόροι και καινοτόμοι σε πολλά θέματα: σκεφτείτε ότι προ 30 ετών ξεκινήσαμε να στέλνουμε τα πληρώματά μας σε simulators στο Σαουθάμπτον και στην Γκρενόνιλ προκειμένου να αυξήσουν την εμπειρία τους και τις ικανότητές τους. Είμαστε οι πρώτοι που εισαγάγαμε τα Manuals, τα Check Lists, Casualty Reports κ.λπ. Τότε γελούσανε μαζί μας και έφτασε η δεκαετία του '90 για να μάθει να τα χρησιμοποιεί και η υπόλοιπη ναυτιλία.



**K. C. LYRINTZIS
GROUP**



Targeting Quality



TARGET MARINE S.A.

24, Kanigos Street. • GR - 185 34 Piraeus - Greece

Tel: 210 4220227-38 (12 lines), Telex: 211718 - 211720 - 212228 TCMT GR., Fax: 210 4222541 - 210 4222542

[http: www.targetmarine.gr](http://www.targetmarine.gr) • e-mail: contact@targetmarine.gr

Ευάγγελος Πιστιόλης

Διευθύνων σύμβουλος
Top Tankers Inc.



Για ποιο λόγο πιστεύετε δεν έχουν ενδιαφερθεί και άλλες ναυτιλιακές εταιρείες να εισαχθούν στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης; Με τη σημερινή εμπειρία σας, θεωρείτε ότι είναι σημαντικό το Χρηματιστήριο των ΗΠΑ για την ελληνική ναυτιλία;

Αρκετές εταιρείες ενδιαφέρονται σήμερα να εισαχθούν στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης. Αλλά το γιατί ο αριθμός τους δεν είναι ικανοποιητικός, αυτό είναι ένα διαφορετικό θέμα. Αυτή η ιστορία έχει ένα τρέξιμο αναμφισβήτη-

τητα. Αλλά αν θέλεις να επεκτείνεις την επιχείρησή σου και να δημιουργήσεις κάτι σπουδαίο, πρέπει να επιταχύνεις τους ρυθμούς σου. Όποιος δεν έχει διάθεση να πιεστεί, αναπτύσσεται με βραδύτερους ρυθμούς, βάζει τους στόχους του και πραγματικά αυτοί μπορεί να είναι και καλύτεροι.

Υπάρχει και η θεωρία του φτασμένου ανθρώπου ή του αυτοδημιούργητου, ο οποίος δεν έχει κανένα κίνητρο για να δημιουργήσει κάτι περισσότερο. Υπάρχουν και άλλοι, που βασίζονται στα ήδη υπάρχοντα περιουσιακά τους στοιχεία και δεν ζητούν τίποτα παραπάνω.

Προσωπικά πιστεύω ότι δεν διαλέγουμε ορισμένα πράγματα στη ζωή, μερικά είναι μέσα μας, γεννιόμαστε με αυτά. Η βάση δεν αλλάζει. Έτσι κι εγώ δεν μπορώ να κάνω κάτι άλλο από αυτό που ήδη κάνω. Ένα μήνα διακοπές δεν θέλω να πάω. Και 500 βαπόρια να μου δώσετε και να μου πείτε είσαι ο μεγαλύτερος πλοιοκτήτης στον κόσμο, θα εργάζομαι το ίδιο. Θα προσπαθήσω να τα αυξήσω σε 600, σε χίλια ή και να τα χάσω. Αλλά, ένα μήνα διακοπές δεν θα πάω!



Νίκος Βαρβατές

Πρόεδρος Ένωσης Εφοπλιστών
Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων

Ποιες είναι οι τρέχουσες εξελίξεις στα πάγια προβλήματα της ανταγωνιστικότητας και της ανανέωσης του Μεσογειακού Φορτηγού στόλου;

Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού Μεσογειακού πλοίου συνοψίζεται στα εξής, μείζονος σημασίας, θέματα:

- Υψηλότατο κόστος επάνδρωσης λόγω σύνθεσης (100% Έλληνες, υποχρεωτικές συνθέσεις) και συχνότητα εναλλαγής προσωπικού στα πλοία.
- Αδυναμία ανανέωσης του Μεσογειακού στόλου παρά τις υποσχέσεις του παρελθόντος.

Δηλαδή, το ελληνικό Μεσογειακό πλοίο είναι μη βιώσιμο στην εκτός του ελληνικού cabotage αγορά, γι' αυτό και δεν υπάρχουν πλοία στη Μεσόγειο υπό ελληνική σημαία. Το ημερήσιο κόστος είναι το υψηλότερο που υπάρχει σήμερα στην Ευρώπη, καθώς όλες οι άλλες χώρες έχουν πάρει γενναία μέτρα για την ανταγωνιστικότητα των δικών τους πλοίων.

Να σημειωθεί ότι το ημερήσιο κόστος ενός πλοίου 3.000 τόνων είναι ίσον με το κόστος ενός Panamax (κυριολεκτώ).

Οι λόγοι είναι ευνόητοι, τα συνδικαλιστικά σωματεία θέλοντας να δικαιολογήσουν τη μαχητικότητά τους επιμένουν στη μόνη κατηγορία που δεν μπορεί να αντιδράσει, και οι κυβερνήσεις θυσιάζουν τον κλάδο για να κρατούν τις ισορροπίες.

Υπό αυτές τις συνθήκες είναι προφανές ότι είναι αδύνατη και η ανανέωση του στόλου, οδεύοντας στην εξαφάνισή του κλάδου.



K. C. LYRINTZIS
GROUP



K. C. LYRINTZIS GROUP

V I S I O N

At K. C. LYRINTZIS GROUP we envision a conglomerate Group of Companies upon which we build our cornerstone of success by inspiring our clients, business partners and stakeholders with our ideal of excellence and quality to enable value added synergies.

M I S S I O N

To achieve our vision, we will develop subsidiary holding companies which provide exceptional business services and are committed to serving the long run interests of industry and clients, where every day: values are lived, partnerships are built, clients are confident in our knowledge, skills & delivery.

By leveraging our key values: QUALITY - INTEGRITY - EXCELLENCE - GROWTH - ACTION, we aim to meet and exceed our client's demands in the areas of :

Maritime Technical & Marine Engineering Solutions
Management Systems Consultancy
Statutory & Higher Education Maritime Training

www.kclgroup.gr

139 Doiranis & Skra str.
 176 73 Kallithea - Greece
 T: ++30 210 9530680
 F: ++30 210 9531120-1
 E: info@kclgroup.gr



CHRISTOU ASSOCIATES



QUALITY MARITIME SERVICES



MARITIME TRAINING CENTER

Ευρωπαϊκή Ένωση και Ναυτιλία

Η χρονιά που πέρασε και αυτή που έρχεται



Το τέλος του χρόνου είναι η κατάλληλη περίοδος για απολογισμό αλλά και συνειδητοποίηση των νέων προοπτικών και προκλήσεων. Το 2005 υπήρξε χρονιά σημαντικών εξελίξεων στο χώρο της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, αφού μια σειρά νομοθετικών πρωτοβουλιών ολοκληρώθηκαν, αλλά και, παράλληλα, σημαντικά θέματα που την επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα έχουν ήδη ξεκινήσει.

Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2005, η προεδρία του Λουξεμβούργου, χώρα μη ναυτική, αν και επικεντρώθηκε στις χερσαίες, σιδηροδρομικές και εναέριες μεταφορές, προώθησε μια σειρά νομοθετικών πρωτοβουλιών της Ε.Ε. που αφορούν άμεσα τη ναυτιλία. Συγκεκριμένα, ολοκληρώθηκε η διαδικασία για την οδηγία περί επιβολής ποινικών κυρώσεων σε περιστατικά θαλασσίων ρυπάνσεων, την οδηγία περί ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων και την οδηγία περί α-

μοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών των ναυτικών. Η προεδρία του Ηνωμένου Βασιλείου, στο δεύτερο εξάμηνο, αν και υποσχέθηκε αρκετά στο πλαίσιο των προτεραιοτήτων της σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, διέψευσε τις προσδοκίες.

Το πιο γνωστό θέμα στην κοινή γνώμη έγινε η οδηγία για την επιβολή ποινικών κυρώσεων σε περιστατικά θαλασσιών ρυπάνσεων. Θυμίζω ότι βρήκε ισχυρή αντίσταση από επίσημης ελληνικής πλευράς την κυβέρνηση και τους ευρωβουλευτές της Ν.Δ. όπως και άλλες ναυτικές χώρες (Κύπρος, Μάλτα), αφού ουσιαστικά ποινικοποιεί την ατυχηματική ρύπανση, υπερβαίνοντας τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL.

Η οδηγία περί ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων είναι εξαιρετικά θετική, καθώς προσδιορίζει τους παράγοντες και τις διαδικασίες που έχουν σημασία για την αύξηση της ασφάλειας των προσώπων, των υποδομών και του εξοπλισμού των λιμένων. Οι διατάξεις αυτές περιέχουν σημαντικές καινοτομίες, ευεργετικές για τις χώρες εκείνες που διαθέτουν πολλούς λιμένες, όπως είναι η Ελλάδα, αφού πλέον συντονίζονται οι πρωτοβουλίες και τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται για την ασφάλεια των λιμένων και την ασφάλεια των πλοίων μας, των επιβατών, των προϊόντων και των εργαζομένων, τόσο στις εσωτερικές μεταφορές όσο και στους άλλους κοινοτικούς λιμένες.

Ως προς την οδηγία περί αμοιβαίας αναγνώρισης πιστοποιητικών ναυτικών, αποτελεί σημαντικό μέτρο για την ενίσχυση του ναυτικού επαγγέλματος και της επαγγελματικής κινητικότητας, αφού ουσιαστικά επιτρέπεται σε όλους τους ναυτικούς από κάποιο κράτος-μέλος, που κατέχουν τέτοια πιστοποιητικά ικανότητας, να υπηρετούν σε πλοία που φέρουν τη σημαία οποιουδήποτε κράτους μέλους χωρίς περαιτέρω απαιτήσεις.

Τη χρονιά που πέρασε, άνοιξε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σημαντικά κεφάλαια, που θα ολοκληρωθούν τη νέα χρονιά. Ο αρμόδιος επίτροπος για την πολιτική Αλιείας και τις Θαλάσσιες Υποθέσεις, Μάλτεζος, Joe Borg, επιφορτισμένος από τον πρόεδρο της Commission κ. J. M. Barroso με την κατάρτιση Πράσινης Βίβλου για το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, ξεκίνησε μια ευρεία διαβούλευση με στόχο την κατάρτιση μιας πολυσύνθετης και πολύπλευρης πολιτικής πρότασης, που θα συνδυάζει όλες τις διαστάσεις (μεταφορές, περιβάλλον, έρευνα, ενέργεια, αλιεία, δορυφορική πλοήγηση κ.ά.). Η έκδοση της Πράσινης Βίβλου αναμένεται την άνοιξη του 2006 και έπειτα θα ακολουθήσει και η σχετική κατεύθυνση πολιτικής και νομοθεσίας. Έχω επισημάνει επανειλημμένως την ανάγκη ν' αξιοποιηθεί η χώρα μας αυτήν τη διαδικασία ως κυβέρνηση και ως ναυτιλιακοί φορείς, για να προβάλουμε τις θέσεις και την τεχνογνωσία μας προς όφελος

της ναυτιλίας της Ε.Ε. και φυσικά της ελληνικής.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το 2005, υπέβαλε εκ νέου πρόταση για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών, χωρίς ουσιαστικές αλλαγές από το κείμενο που είχε απορριφθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, μόλις δύο χρόνια πριν. Η ουσιαστική πρόβλεψη της δυνατότητας της αυτορρύθμισης εγκαταλείπεται από την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ε.Κ., ενώ διαφαίνεται και πάλι η τάση για την καταψήφιση της πρότασης οδηγίας στην Ολομέλεια τον Ιανουάριο του 2006.

Άλλο σημαντικό θέμα είναι η αναθεώρηση των κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, στην οποία ήμουν η εισηγήτρια. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσανατολίζεται στην κατάργηση του κανονισμού 4056/86, ενώ το Κοινοβούλιο πρότεινε μια ισορροπημένη και προσεκτική αναθεώ-



Ship & Yacht Registration Under the Malta Flag



Agency, Brokerage, Bunkering

In 29 years GM International Services Limited has registered over 40 million tons operating all over the world.

Years of experience have taught us that efficiency, speed, confidentiality and the ability to cater for individual needs are the only criteria for success.

Our very comprehensive services include Registration, Brokerage, Financial Administration, Agency, Legal Services, Offshore Company Formation and Maintenance. The many satisfied clients we have are the confirmation of our ability to accommodate all the needs of the shipowner.

29 years of professional service



GM
INTERNATIONAL
SERVICES
LIMITED

GM International Services Ltd
147/1, St. Lucia Street, Valletta VLT 04, Malta.
Tel: (+356) 21-235-341 Ext. 156
Fax: (+356) 21-244-821
Fax General: (+356) 21-220-101
Telex: 1462 ECOCRD MW
e-mail: gmi@gmint.com
Website: www.gmint.com

MEMBER OF THE ECONOMICARD GROUP OF COMPANIES



ρηση του υφιστάμενου καθεστώτος με διατήρηση κάποιων μορφών των διασκέψεων των τακτικών γραμμών, παροχή κατευθύνσεων στην πλήρη απελευθέρωση των ελεύθερων μη τακτικών δρομολογίων και διατήρηση του υπάρχοντος καθεστώτος του καμποτάζ. Αναμένουμε την έκδοση της νομοθετικής πρότασης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και θα δώσουμε ξανά μάχη για τις δυνατότητες των μικρών και μεσαίων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι οποίες κινδυνεύουν από τις συγχωνεύσεις κολοσσών στις τακτικές γραμμές.

Τέλη Νοεμβρίου 2005, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατέθεσε το τρίτο πακέτο για τη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας (Erika III), το οποίο αναμένεται στην αρχή του 2006 να έλθει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Οι επτά αυτές προτάσεις αφορούν:

- **Υποχρεώσεις του κράτους της σημαίας:** Στόχος το να εξασφαλισθεί ο σεβασμός των διεθνών επιταγών από τους στόλους του και η αποτελεσματική διοίκηση στο ναυτικό τομέα βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων ποιότητας.
- **Τροποποίηση της οδηγίας 95/21/ΕΚ για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια:** Στόχος να απλοποιηθεί και να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα των ελέγχων στους λιμένες, να καταπολεμηθούν τυχόν φαινόμενα εμφάνισης λιμένων «ευκολίας».
- **Τροποποίηση της οδηγίας για τον έλεγχο της κυκλοφορίας:** Στόχος το να ενισχυθεί η γνώση των κινήσεων των στόλων και των επικίνδυνων φορτηγών πλοίων μέσα στην Ε.Ε. και η βελτίωση της υποδοχής πλοίων σε κίνδυνο σε καταφύγια.
- **Διερεύνηση ατυχημάτων και τροποποίηση οδηγιών 1999/35/ΕΚ & 2002/59/ΕΚ:** Στόχος η αποσαφήνιση του ρόλου των οργανισμών που έχουν αρμοδιότητα επί των θεμάτων ελέγχου, επίσκεψης και πιστοποιήσεων των πλοίων εξ ονόματος των κρατών-μελών.
- **Νομοθετική πρόταση για τις έρευνες έπειτα από ατυχήματα:** Στόχος το να προβλεφθούν καλύτερα τα πιθανά ατυχήματα αλλά και η παροχή τεχνικών υπηρεσιών από ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες, που θα παρεμβαίνουν σε εύλογο χρόνο.
- **Αναθεώρηση διεθνούς καθεστώτος αποζημίωσης για περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης:** Στόχος η βελτίωση του υπάρχοντος συστήματος με την ενίσχυση της ευθύνης όλων των εμπλεκόμενων μερών.
- **Καθεστώς αποζημίωσης για τη διά θαλάσσης μεταφορά επιβατών:** Στόχος η βελτίωση του νομικού πλαισίου αναφορικά με την υπαιτιότητα και την αποζημίωση των ζημιών που υπέστησαν οι επιβάτες σε διακοινοτικό ταξίδι.

Από μία πρώτη αρχική εκτίμηση, το σύνολο των νομοθετικών μέτρων κινείται στο πλαίσιο της αναλογικότητας, δηλαδή φαίνεται να καλύπτει τις πραγματικές ανάγκες χωρίς υπερβολές ή αυστηρότερα μέτρα από αυτά που προβλέπονται διεθνή συμβατικά κείμενα. Αναμένω με ιδιαίτερο ενδιαφέρον τις αντιδράσεις των εμπλεκόμενων φορέων.

Τέλος, στα συμπεράσματά του το τελευταίο Συμβούλιο υπουργών Μεταφορών (8 Δεκεμβρίου 2005) αναφέρεται στην ανάληψη συγκεκριμένων πρωτοβουλιών τόσο από τα κράτη-μέλη και την Ευρωπαϊκή

Επιτροπή, όσο και από τους κοινωνικούς εταίρους, για την ενίσχυση και εξυπηρέτηση του ναυτιλιακού τομέα υπό ευρεία έννοια. Ειδικότερα, για την επίτευξη των στόχων αυτών, τα κράτη-μέλη μπορούν, μεταξύ άλλων, να προωθήσουν την ενίσχυση της ποιότητας και της ελκυστικότητας των ναυτιλιακών επαγγελματιών και της ναυτικής εκπαίδευσης και την υποστήριξη δημιουργίας εθνικών και περιφερειακών ναυτιλιακών οργανισμών, όπου θα συμμετέχουν εταιρείες δραστηριοποιούμενες στο σύνολο του ναυτιλιακού τομέα. Περαιτέρω, δε, οφείλουν να ενδυναμώνουν τη συνεργασία μεταξύ των ναυτιλιακών φορέων καθώς και των ναυτικών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, να αξιοποιούν αποτελεσματικά τα κοινοτικά κονδύλια και να συγκεντρώνουν ποιοτικά και ποσοτικά στατιστικά στοιχεία περί της ναυτικής εργασίας. Οι νέες αυτές πρωτοβουλίες προσφέρονται για συνεργασία μεταξύ της πλοιοκτησίας και της ναυτεργασίας και στη χώρα μας, για να καταγραφεί η πραγματική κατάσταση της απασχόλησης στο ναυτικό τομέα και να καταστεί το ναυτικό επάγγελμα ποιοτικό και προσοδοφόρο. Το 2006 θα είναι λοιπόν μια χρονιά ναυτιλίας στην Ε.Ε. λόγω της πληθώρας των σημαντικών θεμάτων που θα μας απασχολήσουν. Για να είναι και καρποφόρα, θα πρέπει να συνεργαστούμε στενά οι πολιτικοί παράγοντες σ' εθνικό κι ευρωπαϊκό επίπεδο με τους παράγοντες του ναυτικού κόσμου. Έχουμε ανάγκη από αλληλο-ενημέρωση και συμπληρωματική δράση για ν' ανταποκριθούμε ο καθένας στις απαιτήσεις των ρόλων μας και όλοι μαζί να ενισχύσουμε τις προοπτικές της ναυτιλίας και των ναυτικών μας.

Σας ευχόμαστε Καλά Ταξίδια και Ευτυχισμένο το 2006



Απόπλους νεότευκτου πλοίου, τύπου Kamsarmax, από το ναυπηγείο Tsuneishi στις 11-01-2006



CHIOS NAVIGATION (HELLAS) LTD.

Ship Managers

145 Notara Street, 185 36 Piraeus, Greece

Tel.: +(30) 210 4283033, Fax: +(30) 210 4281196

Του ευρωβουλευτή της Νέας Δημοκρατίας
Κωστή Χατζηδάκη

Η περιφερειακή πολιτική της Ε.Ε. το 2005: τα νησιά και τα λιμάνια



Η χρονιά που μας πέρασε ήταν ιδιαίτερα σημαντική για το μέλλον της περιφερειακής πολιτικής στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο βασικός λόγος είναι η έγκριση από την Ευρωβουλή των προτάσεων για το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, δηλαδή το πλαίσιο λειτουργίας των Διαρθρωτικών Ταμείων την περίοδο 2007-2013. Αν και οι τελικές αποφάσεις θα ληφθούν με τη νέα χρονιά, είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι, λόγω της έγκαιρης τοποθέτησης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, οι νέοι κανόνες έχουν ήδη διαμορφωθεί σε σημαντικό βαθμό. Κρίνω λοιπόν σκόπιμο να διαγράψω με συντομία τη δομή και λειτουργία του Δ' ΚΠΣ, που θα αποτελέσει άλλωστε ένα από τα τελευταία μεγάλα χρηματοδοτικά πακέτα που θα λάβει η χώρα μας από την Ε.Ε. Θα επιχειρήσω, επίσης, να κάνω μια ιδιαίτερη αναφορά στις νέες προβλέψεις για τις νησιωτικές περιοχές, που η Ευρωβουλή έχει προωθήσει σημαντικά στις σχετικές διαπραγματεύσεις.

Το Δ' ΚΠΣ δικαίως χαρακτηρίζεται η κρίσιμότερη απόφαση στην ιστορία της περιφερειακής πολιτικής της Ε.Ε. Κι αυτό γιατί θα κληθεί να αντιμετωπίσει την πρωτοφανή πρόκληση της οικονομικής και κοινωνικής σύγκλισης μετά τη διεύρυνση. Πράγματι, τα δεδομένα στην Ε.Ε. των 25 κρατών-μελών είναι πολύ διαφορετικά. Οι περιφερειακές ανισότητες είναι ήδη δύο φορές πιο έντονες, το συνολικό ΑΕΠ της Ε.Ε. αυξήθηκε μόλις κατά 5%, ενώ ο μέσος όρος του κατά κεφαλήν ΑΕΠ στην Ε.Ε. των «25» είναι περίπου 12,5% χαμηλότερος απ' ό,τι ο μέσος όρος στην Ε.Ε. πριν από τη διεύρυνση. Αντισταθμίζεται, λοιπόν, εύκολα κανείς πόσο αυξημένες είναι οι ανάγκες και πόσο δύσκολο το εγχείρημα για τη νέα περίοδο. Εύλογο θα ήταν το μέγεθος του χρηματοδοτικού πακέτου να είναι ανάλογο των προβλημάτων που καλείται να αντιμετωπίσει.

Δυστυχώς, όμως, η Ευρώπη διανύει μια περίοδο «ευρωσιγγουινιάς». Κατά τις σχετικές διαπραγματεύσεις για τον κοινοτικό προϋπολογισμό την περίοδο 2007-2013, οι πλουσιότερες χώρες της Ε.Ε. επιχείρησαν εξαρχής να περικόψουν δραστικά τις κοινοτικές δαπάνες. Οι προτάσεις της βρετανικής προεδρίας για το συγκεκριμένο θέμα στερούνταν φιλοδοξίας και οράματος. Δεν γίνεται, όμως, να έχουμε περισσότερη Ευρώπη με λιγότερα χρήματα! Το γεγονός ότι έπειτα από σκληρές διαπραγματεύσεις το Ευ-

ρωπαϊκό Συμβούλιο του Δεκεμβρίου κατάφερε να καταλήξει σε κάποιο συμβιβασμό, είναι ένα θετικό βήμα. Η πραγματικότητα, όμως, είναι ότι, ενώ η πίτα δεν είναι αρκετά μεγάλη, οι δικαιούχοι για χρηματοδότηση έχουν πολλαπλασιαστεί. Η Ελλάδα δεν ανήκει πλέον στις φτωχότερες χώρες της Ε.Ε. Πρέπει λοιπόν γίνεи αντιληπτό πως το Δ' ΚΠΣ θα αποτελεί ίσως την τελευταία μεγάλη ευκαιρία που θα έχει η χώρα μας για αξιοποίηση των κοινοτικών κονδυλίων της περιφερειακής πολιτικής. Η ανάγκη για οργάνωση και σωστή προετοιμασία, αλλά και προσδιορισμό των προτεραιοτήτων για την ανάπτυξη της χώρας μας, είναι πολύ μεγάλη.

Το πλαίσιο λειτουργίας του Δ' ΚΠΣ ανταποκρίνεται πλήρως στην ανάγκη απλοποίησης των σχετικών κανόνων. Θα έχουμε τρεις στόχους: το στόχο Σύγκλισης (πρώην στόχο 1) με επιλέξιμες τις περιφέρειες με Ακαθάριστο Εθνικό Εισόδημα κάτω του 75% του κοινοτικού μέσου όρου (αναμένεται να πάρει και το μεγαλύτερο μέρος των διαθέσιμων πόρων), το στόχο Περιφερειακής Ανταγωνιστικότητας και Απασχόλησης με επιλέξιμες όλες τις υπόλοιπες περιφέρειες και, τέλος, το στόχο Ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας, που αποτελεί ουσιαστικά τη συνέχεια της κοινοτικής πρωτοβουλίας Interreg. Τα Ταμεία θα είναι μόνο τρία (το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ταμείο Συνο-



χής). Ιδιαίτερα μεταβατικά καθεστώτα για χρηματοδότηση έχουν προβλεφθεί για τις περιφέρειες εκείνες που δεν θα πληρούν το κριτήριο του 75% για το στόχο Σύγκλισης λόγω του στατιστικού φαινομένου της διεύρυνσης. Επιπλέον, πιο περιορισμένη μεταβατική χρηματοδότηση, μέσω όμως του στόχου 2 (Περιφερειακή Ανταγωνιστικότητα και Απασχόληση), θα λάβουν και οι περιφέρειες που, ανεξάρτητα από τη διεύρυνση, ξεπερνούν το όριο του 75%. Σε αυτήν την κατηγορία θα ανήκει και το Νότιο Αιγαίο.

Σε αυτό το νέο πλαίσιο του Δ' ΚΠΣ, οι νησιωτικές περιφέρειες διατηρούν ένα ειδικό καθεστώς. Τα έντονα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα νησιά λόγω της γεωγραφικής τους θέσης και απομόνωσης οφείλουν να αντιμετωπιστούν με την εφαρμογή συγκεκριμένων ρυθμίσεων. Η Ευρωπαϊκή, αναγνωρίζοντας το πρόβλημα, έκανε μια σειρά από προτάσεις, που αναμένεται να γίνουν αποδεκτές και από το Συμβούλιο της Ε.Ε. Αυτές μπορούν να συνοψιστούν στα ακόλουθα σημεία.

Πρώτον, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζητεί από τα κράτη-μέλη να προσδιορίζουν με ακρίβεια τις στρατηγικές τους προτεραιότητες για τις περιοχές με γεωγραφικά μειονεκτήματα (νησιά, ορεινές και ορειοκατοικημένες περιοχές), όταν καταρτίζουν τις εθνικές τους προτάσεις για το Δ' ΚΠΣ. Στην πράξη, αυτό σημαίνει ότι θα ασκείται πίεση προς τα κράτη-μέλη να εκπονούν ειδικές δράσεις και μέτρα για τα νησιά και να τα περιλαμβάνουν από την αρχή στις προτάσεις που θα παρουσιάσουν για το Δ' ΚΠΣ. Επιπλέον, οι προτάσεις της Ευρωπαϊκής προβλέπουν ότι στην περίπτωση περιοχών με σωρευτικά μειονεκτήματα (π.χ. ορεινά νησιά) θα αυξάνεται το όριο της κοινοτικής συγχρηματοδότησης κατά 10 ποσοστιαίες μονάδες. Σε κάθε δράση ή έργο, δηλαδή, που θα γίνεται σε τέτοιες περιοχές, οι κοινοτικοί πόροι θα καλύπτουν μεγαλύτερο ποσοστό του συνολικού κόστους. Δεύτερον, γίνεται ειδική μέριμνα σε θέματα μεταφορών. Στο Ταμείο Συνοχής, που χρηματοδοτεί αποκλειστικά έργα μεταφορών και περιβάλλοντος, ζητείται να περιληφθούν σε αυτά η παράκτια ναυτιλία, οι θαλάσσιες

συνδέσεις και οι διασυνδέσεις με τις εξόχως απόκεντρες περιοχές και τα μικρότερα νησιά. Στο Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤ-ΠΑ), που αποτελεί και το μεγαλύτερο από τα διαρθρωτικά ταμεία, γίνεται ειδική αναφορά στην ανάγκη επενδύσεων στις μεταφορές (διευρωπαϊκά δίκτυα, μεγάλα ευρωπαϊκά τεχνικά και λογιστικά έργα, έργα οδοποιίας και αναβάθμιση εκτός του υφιστάμενου πεδίου του άξονα των ΔΕΔ-Τ), προκειμένου να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνδέσεις ανάμεσα στις νησιωτικές και πάσης φύσεως απομακρυσμένες περιφέρειες και των κεντρικών περιοχών της Κοινότητας. Επιπλέον, ζητείται η ενίσχυση και προώθηση περιφερειακών και τοπικών οδών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ακτοπλοΐας, θαλάσσιων συνδέσεων με μικρότερα νησιά και εγκαταστάσεων αεροπορικών συνδέσεων μεταξύ αερολιμένων πρώτης και δεύτερης κατηγορίας. Τρίτον, κατά την κατάρτιση των κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις την περίοδο 2007-2013, η Ευρωπαϊκή έκανε μία σημαντική πρόταση για τα νησιά. Συγκεκριμένα, προτείνει να παρέχεται η δυνατότητα κάλυψης του επιπρόσθετου κόστους των μεταφορών που υπάρχει για τα νησιά και με κρατικές ενισχύσεις, χωρίς αυτές να απαγορεύονται ως ασυμβίβαστες με την ενιαία αγορά. Δεδομένου ότι οι κοινοτικοί πόροι της περιφερειακής πολιτικής θα μειώνονται σταδιακά στο μέλλον και αυτή η ρύθμιση για τις κρατικές ενισχύσεις μπορεί, εφόσον εγκριθεί, να αποβεί ιδιαίτερα σημαντική για την ανάπτυξη των ελληνικών νησιών.

Οι εξελίξεις της φετινής χρονιάς υπήρξαν ραγδαίες στον τομέα της περιφερειακής πολιτικής με τη διαμόρφωση των κανόνων του Δ' ΚΠΣ. Αναμένοντας τις τελικές ρυθμίσεις για τα θέματα αυτά, ένα συμπέρασμα μπορούμε με ασφάλεια να εξαγάγουμε. Χρειάζεται να καταβάλουμε ιδιαίτερη προσπάθεια για την καλύτερη δυνατή προετοιμασία εν όψει της νέας δεσμής προγραμμάτων του ΚΠΣ. Οφείλουμε να πετύχουμε τη βέλτιστη αξιοποίηση των κοινοτικών πόρων, ώστε να αντιμετωπίσουμε επιτέλους αποτελεσματικά τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν πολλές περιφέρειες στη χώρα μας και οπωσδήποτε τα νησιά μας.

Το έτος της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας: Μια ενωμένη ναυτιλιακή φωνή στον πύργο της Βαβέλ (που ονομάζεται σήμερα Ε.Ε.)



του Ηλία Μπίσια

Το ενδιαφέρον μας και πάλι σε αυτή τη χρονική στιγμή στρέφεται στις Βρυξέλλες: Η Πράσινη Βίβλος και η αναθεώρηση του «πακέτου Erika» είναι οι δύο σημαντικές ευρωπαϊκές επιδιώξεις που ήδη μας προβληματίζουν και καθιστούν σαφές ότι το μέλλον της ναυτιλιακής πολιτικής στην Ευρώπη χαράσσεται πλέον από τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και συναποφασίζεται από 25 κράτη-μέλη. Η Ελλάδα, απομονωμένη στο άκρο της Ευρώπης και με μικρή υποστήριξη στα ναυτιλιακά θέματα που την αφορούν, θα βρεθεί και φέτος αντιμέτωπη με προτάσεις και επιδιώξεις που πιθανώς να μην τη συμφέρουν. Είναι πασιφανές ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σε γρήγορους ρυθμούς, θα προτείνει στα θεσμικά όργανα την Πράσινη Βίβλο αλλά και την αναθεώρηση του «πακέτου Erika». Είναι επίσης πασιφανές πως αρκετά μέλη της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας δεν γνωρίζουν την ουσία των παραπάνω ευρωπαϊκών κειμένων, που θα ταράξουν τα λιμνάζοντα ύδατα των εθνικών ναυτιλιακών πολιτικών.

Και αναρωτιόμαστε με σκεπτικισμό τα ακόλουθα: πόσο άραγε από την οικογένειά μας γνωρίζουν τις επιδιώξεις, τις προθέσεις και τις προτάσεις των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων; Πόσοι επιχειρηματίες ενδιαφέρονται για την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική; Αλλά, κυρίως, πόσοι δημοσιογράφοι – αρθρογράφοι ενδιαφέρονται και προβληματίζονται για τα παραπάνω ευρωπαϊκά θέματα;

Ας σταθούμε σε μία σημαντική παράμετρο: Οι Βρυξέλλες δεν είναι πλέον αδιάφορες ως προς τα θέματα της ναυτιλίας. Η Γαλλία και η Γερμανία θεωρούν απαραίτητη τη συγκέντρωση των εξουσιών στους πανίσχυρους φορείς της Ε.Ε. Με αυτόν το γνώμονα, θα αποδυναμώσουν τις περιφερειακές φωνές, που ως συνήθως δεν μπορούν να συνομιλήσουν και να συνεργαστούν για την επίτευξη κάποιων κοινών στόχων. Η άποψη αυτή δεν είναι προσωπική του υπογράφοντος και ιδίως δεν είναι απαισιόδοξη ή παράτολμη. Όσοι ενδιαφέρονται για τα ευρωπαϊκά θέματα γνωρίζουν ότι είναι μια θέση ρεαλιστική και σύγχρονη. Ο Ευρωπαίος νομοθέτης επιθυμεί σήμερα έντονα και, επομένως, θα επιδιώξει τη χάραξη μιας ενιαίας ευρωπαϊκής πολιτικής από τον επίτροπο Barrot. Παράλληλα, θα αναζητήσει και τη συγκατάθεση του μάλλον δια-

σπασμένου Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Η Πράσινη Βίβλος δεν αποτελεί ένα κείμενο που θα καταλήξει σε ένα αρχείο, σε κάποια βιβλιοθήκη των Βρυξελλών. Αποτελεί μια επιθυμία του προέδρου Barroso, που αποσκοπεί στη συγκέντρωση δυνάμεων και εξουσιών στις Βρυξέλλες και αντικατοπτρίζει την πολιτική στάση που έχει ακολουθήσει η Ε.Ε. εδώ και αρκετό καιρό στις αερομεταφορές. Το ευρωπαϊκό – κοινοτικό αεροπορικό δίκαιο θα αποτελέσει σημείο αναφοράς και προσανατολισμού για το νέο κοινοτικό ναυτιλιακό δίκαιο. Ο Μαλτέζος επίτροπος Joe Borg γνωρίζει καλά ότι το έργο που του ανέθεσε ο πρόεδρος της Επιτροπής δεν θα είναι εύκολο. Ο ίδιος, ως νομικός και ως πρώην υπουργός Εξωτερικών της νήσου που τον επέλεξε, αντιλαμβάνεται τις αντιξοότητες που πρέπει να ξεπεράσει, αλλά και να υπερασμυνθεί των επιδιώξεων της Επιτροπής του. Η Πράσινη Βίβλος θα αναφέρεται στις ευρωπαϊκές επιδιώξεις σε θέματα περιβάλλοντος, ασφάλειας, εταιρικού ανταγωνισμού εξωτερικών υποθέσεων των κρατών-μελών, αλλά και επίσης σε θέματα ναυτικής εργασίας, εκπαίδευσης, προσέλκυσης και στελέχωσης ναυτιλιακών εταιρειών. Θα αποτελέσει μια «Βίβλο» για τις άμεσες πολιτικές – νομοθετικές επιδιώξεις της Ευρώπης



PASSENGER LINE OF THE YEAR



Lloyd's List

GREEK SHIPPING AWARDS 2005



σε θέματα ναυτιλίας. Με αυτόν το γνώμονα, είναι επίσης πασιδηλό ότι τα ζητήματα που θα συμπεριλαμβάνει η Πράσινη Βίβλος, αποτελούν τη θεματολογία που απασχολεί το παρόν και το μέλλον κάθε ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας.

Η αναθεώρηση του «πακέτου Erika» αποτελεί επιπλέον μια υπό-σχεση-πρόκληση του αντιπροέδρου της Επιτροπής, αρμοδίου για θέματα Μεταφορών, κ. Barrot. Με γρήγορους ρυθμούς, ο αντιπρόεδρος ανακοίνωσε τα σημεία όπου η ευρωπαϊκή νομοθεσία θα τροποποιηθεί ή θα «αναμορφωθεί» και ήδη οι πρώτες αντιδράσεις από αρμόδιους φορείς και ενώσεις έχουν ανακοινωθεί.

Είναι μάλιστα αξιοσημείωτη η μάλλον ήρεμη στάση της Intertanko σε αντίθεση με τη μάλλον επιφυλακτική (και σε ορισμένα σημεία ορθά αρνητική) στάση του Greek Shipping Co-operation Committee. Στις σελίδες του παρόντος τεύχους, ο πρόεδρος κ. Επ. Εμπειρικός αναλύει τις σκέψεις του σε αυτό το εξαιρετικά επίκαιρο ζήτημα.

Η γνώση των ευρωπαϊκών θεμάτων και κυρίως των εξελίξεων θα πρέπει να μας αφορά όλους. Σε αυτό το πλαίσιο εμείς, οι εκδοτικές επιχειρήσεις που ασχολούμαστε με θέματα ναυτιλίας, οφείλουμε να είμαστε ενήμεροι αλλά και καταρτισμένοι στα θέματα ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής και νομοθεσίας. Ο προβληματισμός μας πρέπει να αποτελεί σημείο προβληματισμού και γνώσης και των αναγνώστών μας. Παράλληλα, η ναυτιλιακή οικογένεια οφείλει, ενωμένη, να δρα προς το συμφέρον της επιχειρηματικότητάς της στην Ευρώπη.

Εντούτοις η στάση των Ελλήνων ευρωβουλευτών στο περιβόητο θέμα της ποινικοποίησης στο Στρασβούργο αντικατοπτρίζει την αλλοπρόσαλλη συμπεριφορά των πολιτικών μας, που δεν γνωρίζουν ή, μάλλον, δεν επικοινωνούν με διαφάνεια και εποικοδομητική διάθεση με τους

φορείς της ναυτιλιακής οικογένειας. Αυτή την αλλοπρόσαλλη στάση των Ελλήνων αιρετών της Ευρώπης οφείλουμε και πάλι να καταγράψουμε και να αποδοκιμάσουμε. Το μέλλον της ναυτιλιακής πολιτικής εξαρτάται από τη γνώμη των αιρετών μας, που όταν όμως εμφανίζονται διασπασμένοι στους κόλπους των συναδέλφων τους στην Ευρώπη, η Ελλάδα χάνει τη φωνή της και κυρίως την αξιοπρέπειά της. Σε αυτό το σημείο οφείλουμε, μάλιστα, να παρατηρήσουμε τη στάση των ευρωβουλευτών της Μάλτας και της Κύπρου, οι οποίοι αν και ολιγάριθμοι, εντούτοις συναποφασίζουν και συνδιαλέγονται εποικοδομητικά ως προς την πολιτική τους στάση σε θέματα ναυτιλίας στην Ολομέλεια του Σώματος.

Το 2006 θα είναι το έτος της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής. Η ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια οφείλει με σεβασμό στην παράδοση και ιστορία της να ενδιαφερθεί για τα δρώμενα στις Βρυξέλλες και να αντιληφθεί ότι οι σημερινοί αισιόδοξοι καιροί για την οικονομία της δεν πρέπει να αποτελούν τροχοπέδη για τον προβληματισμό της και τις μελλοντικές επιδιώξεις της. Ας στραφούμε λίγο και στο μέλλον της ναυτιλίας μας και ας μην εφησυχάζουμε με ευκολία στην παρούσα ευνοϊκή χρονική περίοδο. Με αισιοδοξία και αποφασιστικότητα ας ακολουθήσουμε το παράδειγμα επιφανών μελών της οικογένειάς μας, που με αγωνία προσανατολίζουν το ενδιαφέρον τους στη συνέχιση της ναυτικής μας παράδοσης.

Η συγκέντρωση των πολιτικών δυνάμεων στις Βρυξέλλες δεν είναι κατ' ανάγκη σημείο απογοήτευσης. Οφείλουμε, όμως, ως η μεγαλύτερη ναυτική δύναμη της πολυάριθμης ευρωπαϊκής οικογένειας να επηρεάζουμε καθοριστικά τις εξελίξεις της.

Η ισχύς εν τη ενώσει. Αυτή ας είναι η ευχή μας για το 2006.

THE COMMONWEALTH OF DOMINICA INTERNATIONAL SHIP REGISTRY



«The Flag of Responsibility»

GREECE REGIONAL OFFICES:

2a, Perikleous Street, Vouliagmeni 16671, Greece

Tel.: +30-210-8962118 - 8963432

Fax: +30-210-8962152 - 8961308

info@Dominica-Registry-Greece.com

www.Dominica-Registry-Greece.com

Affiliated web sites:

www.Global-Money.com

www.InternationalShipRegistries.com

www.BulkCarriersInvestors.com

www.AmerShipFinancePartners.com

www.AircraftRegistrationsWorldwide.com

Βασίλης Μιχαλολιάκος

Θα ενισχύσουμε τα ναυπηγεία
με όλες μας τις δυνάμεις



Συνέντευξη του Βασίλη Μιχαλολιάκου,
Υφυπουργού Εθνικής Άμυνας, στα «Ναυτικά Χρονικά»

- Το 2005 υπήρξε μια χρονιά με έντονες, ανατρεπτικές ζυμώσεις στην πολιτική σκηνή του Πειραιά. Το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας βρίσκεται αναμφισβήτητα εδώ και αρκετά χρόνια σε μια κρίσιμη πολιτική (και οικονομική) περίοδο αλλά και στη δίνη του κυκλώνα των ελληνικών ΜΜΕ.
- Με αυτόν το γνώμονα, οι αιρετοί όλων των παρατάξεων που εκπροσωπούν τις επιδιώξεις και προσδοκίες των πολιτών της πόλης, οφείλουν να στρέψουν το ενδιαφέρον τους όχι σε εσωτερικές αντιπαραθέσεις και συγκρούσεις αλλά στην αναγέννησή του.
- Ο πρωθυπουργός Κώστας Καραμανλής έστρεψε από την αρχή το ενδιαφέρον του στην πολιτική ομάδα της ευρύτερης περιφέρειας. Ο Πειραιάς σήμερα εκπροσωπείται στο κυβερνητικό σχήμα από σημαντικούς πολιτικούς, με πολυετή εμπειρία στα καθημερινά δρώμενά του. Ανάμεσα στους αιρετούς της περιφέρειας, ο βουλευτής και τ. πρόεδρος της ΟΝΝΕΔ, κ. Βασίλης Μιχαλολιάκος, ανέλαβε σε ένα εξαιρετικά σημαντικό υπουργείο για τα εθνικά θέματα τα καθήκοντα του υφυπουργού. Η Διεύθυνση του περιοδικού συνομιλήσε με τον κ. Βασίλη Μιχαλολιάκο, υφυπουργό Άμυνας, αλλά και μακροχρόνιο συνεργάτη του πρωθυπουργού, και παραθέτει τις σκέψεις του για τα θέματα που απασχολούν την τοπική κοινότητα αλλά και τη ναυτική οικογένεια της πόλης που τον εκλέγει ανελλιπώς τις τελευταίες τετραετίες. Η ευθύτητα του λόγου του και οι ξεκάθαρες τοποθετήσεις του αποτελούν σημείο συλλογισμού για όσους επιθυμούν να αποκωδικοποιήσουν την πολιτική ζωή στο μεγάλο λιμάνι.

Είναι γεγονός ότι, παρά την υπουργική σας ιδιότητα, δεν έχετε πάψει να ασχολείσθε με τα προβλήματα της εκλογικής περιφέρειας που σας ανέδειξε. Πρόσφατα, λοιπόν, συναντηθήκατε με τη διοίκηση του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Πειραιά για να συζητήσετε τις εξελίξεις γύρω από το Βιομηχανικό Πάρκο Σχιστού.

Τι έχετε να μας επισημάνετε από αυτή τη συνάντηση και ποιες δεσμεύσεις πήρατε στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων σας;

Πολλοί θεωρούν ότι οι Ένοπλες Δυνάμεις και το υπουργείο Εθνικής Αμύνης είναι μια μηχανή πολέμου. Είναι γεγονός πως ο ελληνικός λαός χρηματοδοτεί αγόγγυστα από το υστέρημά του υψηλές αμυντικές δαπάνες αλλά όχι ως μηχανή πολέμου, αλλά ως δύναμη ειρήνης.

Είναι, επίσης, γεγονός ότι οι Ένοπλες Δυνάμεις λειτουργούν αποτρεπτικά και με την ισχύ τους απαγορεύουν και σκέψεις επιθετικού χαρακτήρα σε άλλες γείτονες ή μη γείτονες χώρες. Εγγυώνται, δηλαδή, την ελευθερία, την ειρήνη, την ασφάλεια του ελληνικού λαού, άρα και την ανάπτυξη της χώρας. Με την αναδιοργάνωση των Ενόπλων Δυνάμεων, χώροι τους οποίους κατείχαν, σήμερα, μπορούν να δοθούν στην κοινωνία. Έτσι, λοιπόν, με προσωπική μας παρέμβαση παραχωρήσαμε 1.000 επιπλέον στρέμματα, που ανήκαν στο Πολεμικό Ναυτικό, στην ευρύτερη περιοχή.

Προκειμένου να επεκταθεί το Πάρκο Σχιστού;

Ακριβώς. Αυτά τα επιπλέον στρέμματα θα βελτιώσουν την ποιότητα ζωής στον Πειραιά και ελπίζουμε –σε αυτό συμφωνούν όλοι οι παράγοντες της οικονομίας– ότι θα συμβάλουν και στην οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής. Η συνάντησή μου με το διοικητικό συμβούλιο του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου πραγματοποιήθηκε για να συζητηθεί διεξοδικά κυρίως αυτό το θέμα.

Αυτές οι πράξεις ανήκουν στην πάγια πολιτική μας και θέλω να τονίσω ότι βρήκα ισχυρό σύμμαχο σε αυτήν την προσπάθεια τον υπουργό Ανάπτυξης, Δημήτρη Σιούφα, ο οποίος έχει προσωπική εικόνα για την προοπτική του Βιοτεχνικού Πάρκου στο Σχιστό και ηγείται της προσπάθειας στο δεύτερο στάδιο, δηλαδή των αποχαρακτηρισμών κ.λπ., προκειμένου να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες δόμησης και ανάπτυξης του Πάρκου.

Πρέπει να σας πω ότι υπάρχει μια κολλοσσιαία περιουσία στο χώρο των Ενόπλων Δυνάμεων, ως ιδιοκτητή οικοπέδων – στρατοπέδων που σήμερα είναι ανενεργά.

Αυτά επιδιώκουμε να τα παραχωρήσουμε σε δήμους, όπως άλλωστε ήδη σε αρκετές περιπτώσεις έχουμε πράξει.

Ειδικότερα, υπάρχει ένας νόμος-δέσμευση, ο οποίος ορίζει ότι σε περίπτωση παραχώρησης οικοπέδου των Ενόπλων Δυνάμεων, μπορούμε να δώσουμε το 50% στους δήμους, με την προϋπόθεση όμως να πολεοδομηθεί το υπόλοιπο 50%.

Εμείς, όμως, στις παρυφές της νομιμότητας, παραχωρήσαμε το στρατόπεδο «Παπαγεωργή» στα Καμίνια στο 100%. Δηλαδή, όχι μόνο για χρήση, αλλά περιήλθε στην ιδιοκτησία του δήμου Πειραιώς για να διαχειριστεί αυτόν το χώρο ως χώρο πολιτισμού, άθλησης, πρασίνου κ.ά.

Υπάρχει έντονη κοινωνική ευαισθησία σε αυτό το υπουργείο, παράλληλη με την πατριωτική.

Θα ήθελα, αν μου επιτρέπετε, στο σημείο αυτό να κάνω μία παρέκκλιση από την ερώτησή σας. Επειδή, για λόγους ευνόητους, απέφυγα να κάνω παρέμβαση στα ΜΜΕ, ας μου επιτρέψετε να πω λίγα λόγια από τις σελίδες των «Ν.Χ.».

Δεν υπάρχει μεγαλύτερη αδικία για τον Πειραιά από αυτό που αποπειράθηκαν ορισμένα Μέσα της τηλεοπτικής εξουσίας να παρουσιάσουν.

Πρώτον, ο Πειραιάς δεν κατοικείται μόνον από Μανιάτες, αλλά από πολίτες από διάφορες περιοχές της Ελλάδας. Κατά κανόνα όλα τα παράλια της χώρας που ήταν φτωχά προσέφευγαν στον Πειραιά για να εξασφαλίσουν καλύτερη ζωή για

εαυτούς και τα παιδιά τους.

Υπάρχει, λοιπόν, μια μικρή Ελλάδα στο λιμάνι, μια ναυτική Ελλάδα. Είναι πολίτες, στον Πειραιά, που έχουν έντονο το στοιχείο της κοινωνικής ευαισθησίας, της ανθρωπιάς, της γειτονιάς, της αλληλεγγύης. Δεν είναι ο Πειραιάς μονιάτικες συμμορίες που συγκρούονται μεταξύ τους και παράγουν αίμα, παρανομίες και υπόκοσμο.

Τα 20-40 άτομα που κινούνται στο περιθώριο, είναι αποβλητέοι, προσβάλλουν την πόλη στην οποία μένουν, αλλά η πλειονότητα των Μανιατών είναι άνθρωποι που ήρθαν ξυπόλυτοι από τα βράχια της Μάνης, εργάστηκαν σκληρά και έβγαλαν παιδιά πολύ σημαντικούς πολίτες, που εμπλουτίζουν όχι μόνον τον πολιτισμό του Πειραιά, αλλά και ολόκληρης της Ελλάδας.

Είναι άδικο αυτό που αποπειράθηκαν να κάνουν τα ΜΜΕ και είμαι βέβαιος ότι ο Πειραιώτης ένιωσε πικρία και, προπαντός, τη δυσαρέσκεια για την κακή λειτουργία τους.

Τα ναυπηγεία του Σκαρामαγκά και της Ελευσίνας επιβιώνουν χάρις στην κρατική ενίσχυση και υποστήριξη που τους παρέχει το υπουργείο Εθνικής Άμυνας. Ποιες είναι οι σημερινές γενικές κατευθύνσεις του εξοπλιστικού προγράμματος για το Πολεμικό Ναυτικό; Θα συνεχίσει να υπάρχει η συμμετοχή της ελληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας;

Θα συνεχίσουμε να έχουμε ισχυρό και ακόμα ισχυρότερο Πολεμικό Ναυτικό. Δεν εκλείπουν οι εθνικοί λόγοι για τους οποίους πρέπει να έχουμε ισχυρό Π.Ν. Θα σας θυμίσω τα λόγια του πάντοτε επίκαιρου Θουκυδίδη: «Έχουμε ελεύθερη πατρίδα όταν έχουμε πλοία στη θάλασσα».

Πολιτική μας είναι ό,τι παράγεται στην Ελλάδα από την εθνική αμυντική βιομηχανία, κρατική ή ιδιωτική, να το προτιμούμε. Και με το νέο νόμο περί προμηθειών και εξοπλιστικών συστημάτων ορίζουμε ως ελάχιστο ποσοστό συμμετοχής της εγχωρίου βιομηχανίας το 20%. Άρα, λοιπόν, θα τα ενισχύσουμε στο μέτρο των δυνατοτήτων τους για να καλύψουν τις ανάγκες του Π.Ν.

Στο νέο νόμο υπάρχει, επίσης, και ένας πρόσθετος, ξεκάθαρος λόγος. Όπως σας είπα, ο ελληνικός λαός χρηματοδοτεί από το υστέρημά του αγόγγυστα τις υψηλότερες δαπάνες από όλες τις χώρες της Ευρώπης και όλοι γνωρίζουμε το γιατί. Πρωτίστως χρειαζόμαστε ισχυρές Ένοπλες Δυνάμεις για να είμαστε ελεύθεροι και αξιοπρεπείς. Και αυτό, γιατί οι Έλληνες έχουμε μάθει να ζούμε ή ελεύθεροι ή αγωνιζόμενοι για την ελευθερία μας. Όμως, όσο μεγάλη είναι αυτή η ανάγκη των εξοπλιστικών δαπανών, άλλο τόσο και περισσότερο είναι αυτή της απόλυτης διαφάνειας.

Να γνωρίζει και ο τελευταίος Έλληνας πολίτης ότι αυτό το ευρώ πάει σε πολεμικά καράβια, σε πολεμικά αεροπλάνα, και όχι σε τσέπες ημετέρων και επιτηδεϊών. Η σύγκρουσή μας σε αυτό το υπουργείο με τη διαπλοκή είναι καθημερινή και κάθε μέρα εξερχόμεθα νικητές.

Θα τα ενισχύσουμε, λοιπόν, τα ναυπηγεία με όλες μας τις δυνάμεις. Θα δείξουμε και ιδιαίτερη ευαισθησία στα μικρότερα, όπως είναι το Νεώριο Σύρου και η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη. Άλλωστε, μία από τις βασικές δεσμεύσεις της κυβέρνησης είναι η μείωση των κοινωνικών και περιφερικών ανισοτήτων. Τώρα είμαστε στο τέλος της αξιολόγησης από το Π.Ν. και το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Αμύνης τι ακριβώς στόλο θέλουμε, τι ανακατασκευάζουμε ή τι κατασκευάζουμε από την αρχή και προχωρούμε.

Για τα μικρότερα ναυπηγεία ψάχνουμε να βρούμε μαζί τους, στη συχνή επικοινωνία που έχουμε, πώς θα μπορέσουμε να συνδέσουμε τις ανάγκες τις δικές μας με τις δικές τους δυνατότητες και, παράλληλα, πώς μπορούν να κάνουν κάποια σύμπραξη, ενδεχομένως ώστε να πάρουν δουλειές πλην των

μεγάλων ναυπηγείων. Ψάχνουμε να βρούμε τη χρυσή τομή: Διαφάνεια, κοινωνική ευαισθησία, ισχυρές Ένοπλες Δυνάμεις.

Ο Πειραιάς ήρθε πρόσφατα στο επίκεντρο των ΜΜΕ λόγω της διένεξης εκλεγμένων βουλευτών του και συγκεκριμένα των κ. Μελά και Μαντούβαλου. Ως παράγοντας της πόλης, πώς σχολιάζετε αυτό το γεγονός;

Είστε πολύ ευγενικοί στη διατύπωση της ερώτησης, διότι τα ΜΜΕ δεν εμφάνισαν μόνον αυτό αλλά εμφάνισαν μια γενική σύρραξη, ότι δηλαδή ο Πειραιάς είναι μανιάντικες συμμορίες, που συγκρούονται μεταξύ τους αφήνοντας πίσω νεκρούς, αίμα... και προστάτες αυτών είναι οι βουλευτές. Δεν μπορώ να μιλήσω εξ ονόματος άλλων συναδελφών.

Προσωπικά υπάρχω στην πολιτική δράση πολλά χρόνια προτού εμφανιστούν τα προβλήματα που απασχόλησαν την πρόσφατη επικαιρότητα με τη διόγκωση ή μη. Προτίμησα, λοιπόν, να πω και το επαναλαμβάνω και τώρα «ουδέν σχόλιον» για όσα είναι υπόθεση άλλων θεσμών εκτός της πολιτικής, αλλά θα εξακολουθώ να μάχομαι με όλες μου τις δυνάμεις συνεχώς για μια καλύτερη, ποιοτικότερη, δημοκρατικότερη Νέα Δημοκρατία, πιο ανανεωτική, που θα προσφέρει ακόμη καλύτερες υπηρεσίες στην Ελλάδα, και δεν θα επιτρέψω ποτέ να βάλω μπροστά ή υψηλότερα τους προσωπικούς μου στόχους. Εξ άλλου, το εκλογικό σώμα, είτε σε επίπεδο Πειραιά είτε στην κομματική πυραμίδα, με τιμά παραδοσιακά με συνεχώς αυξανόμενο ποσοστό ψήφων.

Πώς βλέπετε το μέλλον του δήμου Πειραιά και, ειδικότερα, πιστεύετε ότι υπάρχουν διορθωτικές κινήσεις που θα μπορούσαν να ξαναδώσουν πίσω στον Πειραιά την παλιά του αίγλη και ποιες είναι αυτές;

Αυτή η υπόθεση της ενότητας της παρατάξεως με ενδιαφέρει πρωτογενώς. Είμαι στη Ν.Δ. επειδή αγαπώ πολύ την Ελλάδα, άρα θα μάχομαι συνεχώς για μια ποιοτικότερη ανανεούμενη Ν.Δ. Είναι σημαντικό να είναι αυτή τη στιγμή αρχηγός του κόμματος και πρωθυπουργός της χώρας ένας άνθρωπος της γενιάς μου. Θέλω επίσης τη νέα γενιά, τη νεολαία, να είναι μαχόμενη και να διεκδικεί καλύτερο μέλλον από όλα τα κόμματα, όχι μονομερώς από το κόμμα που εκπροσωπώ.

Ειδικότερα, εκτιμώ ως σημαντικό το έργο του κ. Αγραπίδη. Πιστεύω ότι τα τελευταία οκτώ χρόνια ο Πειραιάς έχει καλό δήμαρχο. Και πιστεύω ότι η επόμενη τετραετία, που θα είναι κατά την πεποίθησή μου πάλι του κ. Αγραπίδη, να είναι ακόμα πιο γόνιμη. Είναι πολύ σημαντικό ότι δρομολογούνται λύσεις προβλημάτων τα οποία χόνιζαν, όπως το Δημοτικό Θέατρο, όπως είναι πολύ σημαντικό επιτέλους να λυθεί το θέμα της Ραλλείου, που όπως με διαβεβαιώνει ο κ. Αγραπίδης, σύντομα θα γίνει η αξιοποίηση του κτιρίου. Επίσης, όπως ήδη σας είπα, θα παραχωρήσουμε και άλλα στρατόπεδα στο δήμο Πειραιά για να πάρει ανάσα ο Πειραιώτης, να βελτιώσει την ποιότητα ζωής του. Μόνον έτσι θα μπορέσουμε να τον κρατήσουμε στον Πειραιά, να τον αγαπήσουν πάλι αυτοί που τον εγκατέλειψαν και να επιστρέψουν.

Χαίρομαι να διαπιστώνω ότι δρομολογούνται έργα πολύ σημαντικά όπως αυτά για τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση γενικώς των παρεχομένων υπηρεσιών στο λιμάνι, τα οποία είναι προγραμματισμένα να εκτελεστούν την επόμενη πενταετία, με προϋπολογισμό περίπου 200 εκατ. ευρώ.

Είμαστε σε αναπτυξιακό δρόμο και θα ενισχύσουμε και τους θεσμούς του Δήμου και της Νομαρχίας. Εμείς θα προσπαθήσουμε μέσα από αναπτυξιακά έργα και από κίνητρα να ξανάρθουν, να αυξηθούν τα πλοία υπό ελληνική σημαία και νομίζω πως πολύ σύντομα θα δούμε τον Πειραιά να ανθεί, όχι μόνον εντός του ελληνικού χώρου αλλά να γίνεται το κέντρο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων ολόκληρης της Ευρώπης. Ξέρετε, εμείς ως κυβέρνηση έχουμε ευρωπαϊκή συνείδηση, δεν είμαστε ευρωπαϊστές κατ' ανάγκην ή όψιμοι, αλλά εκ πεποιθήσεως.

Υπάρχει συνεργασία μεταξύ των υπουργείων και ειδικότερα με το ΥΕΝ;

Παρότι ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας είναι Κρητικός και εγώ Μανιάτης, αγαπούμε τόσο πολύ την πολιτική, με την ευρύτερη έννοια, αυτή που υπηρετεί τον άνθρωπο και την πατρίδα. Έχουμε καλή συνεργασία, για να επιτύχουμε τα καλύτερα αποτελέσματα.

Ως υπουργός Εθνικής Άμυνας, θα θέλατε να δείτε έναν ευρωπαϊκό φορέα να έχει έδρα τον Πειραιά;

Είναι καθήκον μου να εργαστώ προς αυτή την κατεύθυνση, αλλά χωρίς να δηλώνω πολυπράγμων, γιατί κάτι τέτοιο είναι επικίνδυνο.



HALKITIS URANIA BOATYARD S.A.



- ABSOLUTE SAFETY IN SHIP HOISTING OF ALL TYPES AND SIZES, UP TO 46m IN LENGTH.
- SERVICE WITHOUT TIME CONSTRAINTS.
- PUNCTUAL AND HIGH QUALITY REPARATION SERVICES.
- EXPERIENCED AND SPECIALIZED TECHNICAL SUPPORT.



DIMOCRATIAS AVENUE 104 - 106

188 63 PERAMA PIRAEUS

TEL: 210 4410 182 / 4020 256, FAX: 210 4020 262

e-mail: halura@hol.gr



Της Ελπίδας Τσουρή, βουλευτή Χίου ΠΑΣΟΚ, γραμματέως Επιτροπής Εμπορικής Ναυτιλίας του ΠΑΣΟΚ

Αναπτυξιακές και μεταρρυθμιστικές προκλήσεις και πολιτικές στην ελληνική Εμπορική Ναυτιλία

Μείζων στόχος για το ΠΑΣΟΚ, ως κόμμα εξουσίας, είναι η επεξεργασία και κατάθεση προγραμματικών θέσεων, προτάσεων και πολιτικών, με βάση τις οποίες θα κριθεί, αλλά και θα κληθεί να εφαρμόσει, όταν του δοθεί η εντολή του ελληνικού λαού.

Επειδή επιδιώκουμε ευρύτατες συναινέσεις και συγκλίσεις, έχουμε διαμορφώσει, σε κάθε τομέα της δημόσιας ζωής, χώρους συζήτησης, διαλόγου, έρευνας και διαβούλευσης, όπου με ειλικρίνεια, χωρίς να προσπαθούμε να κρύψουμε τα προβλήματα ή και τα λάθη του παρελθόντος, ανταλλάσσουμε απόψεις. Με αυτό τον τρόπο, θα μπορέσουμε υπεύθυνα να αντιμετωπίσουμε τα σημερινά προβλήματα, διαμορφώνοντας σαφείς εθνικούς στόχους και προοπτικές. Η δυνατότητα σύνθεσης διαφορετικών προσεγγίσεων σε κοινούς στόχους, μέσα στην κοινωνία, προϋποθέτει μια επίπονη και δύσκολη διαδικασία, στο πλαίσιο της οποίας εντάσσονται η δημιουργία και οι εργασίες της Επιτροπής Εμπορικής Ναυτιλίας του ΠΑΣΟΚ.

Ο εξαιρετικά σημαντικός και κρίσιμος ρόλος της Εμπορικής Ναυτιλίας για τη χώρα είναι αδιαμφισβήτητος. Παρόντα, όμως είναι και τα προβλήματα και οι δυσχέρειες που αντιμετωπίζουν οι επιμέρους κλάδοι της, λόγω του νέου και συνεχώς εξελισσόμενου οικονομικοκοινωνικού παγκόσμιου περιβάλλοντος, μέσα στο οποίο η χώρα μας καλείται να διατηρήσει τον πρωταγωνιστικό της ρόλο, αλλά και να επαυξήσει τόσο το ποσοτικό όσο και το ποιοτικό προβάδισμά της.

Αδιαμφισβήτητο, σε μια ανοικτή και ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά, στρατηγικό στόχο της χώρας μας πρέπει να αποτελεί η επίτευξη της ανταγωνιστικότητας, ιδιαίτερα σε κλάδους που παραδοσιακά κατείχαν ρόλο κεντρικό, όπως η ναυτιλία.

Αποτελεί εξαιρετικά κρίσιμο ζήτημα για τη χώρα, το πώς και με ποιες αναπτυξιακές και μεταρρυθμιστικές πολιτικές θα μετεξελιχθούν αυτοί οι κλάδοι στη χώρα μας, ώστε να μπορέσουμε να τους κάνουμε ακόμη πιο ανταγωνιστικούς και να συμβάλουν στις αλλαγές και στις τομές που απαιτούνται για την ανάπτυξη της οικονομίας μας. Πολιτικές και στρατηγικές προσανατολισμένες στην υλοποίηση μακροπρόθεσμων επενδύσεων και απόδοσης, με κύριο

στοιχείο την ποιότητα, είναι το ζητούμενο.

Στον τομέα της Εμπορικής Ναυτιλίας, η διαμόρφωση κειμένων εργασίας και διαλόγου, για δημόσια διαβούλευση των προγραμματικών μας θέσεων με τους εμπλεκόμενους φορείς, καλύπτει όλους τους επιμέρους θεματικούς της άξονες.

Στο τραπέζι της συζήτησης μπαίνουν νέα θέματα, ενώ η πολιτική ατζέντα διαμορφώνεται με βάση τις υπαρκτές ανάγκες και την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων, υλοποιήσιμων στόχων...

Ενδεικτικά, σε επίπεδο αρχών, μπορώ να αναφέρω:

Α. Στον τομέα της ακτοπλοΐας - νησιωτικών μεταφορών, οι βασικοί άξονες της πολιτικής μας παρέμβασης επικεντρώνονται:

Στην αλλαγή της αντίληψης για τη διαχείριση των θαλάσσιων μεταφορών. Όλες οι μέχρι σήμερα πολιτικές είχαν επίκεντρο το πλοίο. Αυτή η αντίληψη επιβάλλεται να αντικατασταθεί από τη συστηματική και δικτυακή προσέγγιση (δίκτυο, λιμάνι, εταιρεία, υποστηρικτικές υπηρεσίες, παρακολούθηση στοιχείων κίνησης και οικονομικών δεδομένων, αξιολόγηση, διασφάλιση παροχής υπηρεσίας), παράλληλα με τη θέσπιση σαφών κριτηρίων διασφάλισης

του δημοσίου συμφέροντος. Σε αυτό το εγχείρημα είναι απαραίτητος ο βραχυπρόθεσμος και μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός, ώστε να διασφαλιστεί η ομαλή μετάβαση, με την αξιοποίηση της διεθνούς εμπειρίας και πρακτικής αλλά και των ευρημάτων όλων των σχετικών μελετών.

Τη διασφάλιση της ύπαρξης και αποτελεσματικής λειτουργίας των κανόνων που ρυθμίζουν την αγορά, με γνώμονα την προστασία του χρήστη υπηρεσιών, την πρόληψη των φαινομένων του αθέμιτου ανταγωνισμού και την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας.

Την κατάρτιση επιχειρησιακού σχεδίου, αναφορικά με τις προβλεπόμενες ενέργειες-έργα της Πολιτείας, για την υποστήριξη των γραμμών δημόσιου συμφέροντος, με αναλυτική εκτίμηση του κόστους, των τρόπων χρηματοδότησης και των αναμενόμενων αποτελεσμάτων - οφέλους, συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων παρεμβάσεων για τον εκσυγχρονισμό και την αναδιάρθρωση του στόλου των συμβατικών Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων.

Β. Λαμβάνοντας υπόψη το σύγχρονο και πολυσύνθετο ρόλο των λιμένων στην αλυσίδα των μεταφορών και της νέας πραγματικότητας -αυτής των εξειδικευμένων λιμενικών σταθμών,

που αποτελούν το επίκεντρο εστίασης του ανταγωνισμού-, κρίνεται αναγκαία η ύπαρξη διαρθρωτικών - στρατηγικών αλλαγών στην αντίληψη για τους λιμένες και το λιμενικό σύστημα. Θέματα υπό συζήτηση είναι:

Η μακροοικονομική και πολυεπίπεδη σημασία και ο ρόλος του λιμένα για την ελληνική οικονομία και η συμβολή του στη βιώσιμη, περιβαλλοντικά φιλική, οικονομική ανάπτυξη -υιοθετώντας και εδω συστηματική προσέγγιση-, εντάσσοντας τους λιμένες στο σύστημα μεταφορών, προωθώντας την αποτελεσματική τους σύνδεση με τα χερσαία μέσα μεταφοράς.

Η σχέση δημόσιου - ιδιωτικού τομέα. Το έργο της Πολιτείας εστιάζεται στη διαμόρφωση εθνικού λιμενικού σχεδιασμού, για την ανάπτυξη του λιμενικού συστήματος, με παράλληλη ενίσχυση των δημόσιων λιμενικών αρχών ως παράγοντα διασφάλισης του δημόσιου συμφέροντος.

Η πολιτική των επενδύσεων, με συγκεκριμένη ιεράρχηση, προτεραιότητες και μέτρα υλοποίησης. Έχοντας υπόψη τη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές, που βάζει κυρίαρχο στόχο την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, κυρίως με περιβαλλοντικά ήπια μέσα,



Andriaki

Andriaki Shipping Co. Ltd



Andriaki Shipping Co. Ltd, Fragoklissias 9, 151 25 Maroussi, Greece
Tel.: +30210 - 6152300, Fax: +30210 - 6152301, Tlx: 21404, E-mail: email@andriaki.gr

το βάρος των επενδύσεων (Δ' ΚΠΣ, ΠΔΕ) για το άμεσο μέλλον πρέπει να δοθεί στην ανάπτυξη ενός ικανοποιητικού δικτύου λιμένων. Επιδιώκουμε τη διαμόρφωση ενός διαφανούς, αμοιβαία επωφελούς θεσμικού πλαισίου για την εντατικότερη κινητοποίηση δημόσιων και ιδιωτικών πόρων για επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές - ανωδομές.

Η βέλτιστη διοικητική οργάνωση και λειτουργία των λιμένων.

Ο βαθμός αποκέντρωσης των Λιμενικών Ταμείων και η υπαγωγή τους στο νέο, υπό διαμόρφωση από το ΠΑΣΟΚ, διοικητικό σχήμα της χώρας.

Γ. Η διασφάλιση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών εξακολουθεί να αποτελεί για το ΠΑΣΟΚ ζήτημα άμεσης προτεραιότητας. Στόχος μας είναι η αύξηση των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτικών, μέσω της προσέλκυσης νέων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο. Απαιτείται ειδική μέριμνα για τη διαμόρφωση ικανοποιητικών συνθηκών όρων εργασίας για τους ναυτικούς, αλλά και συγκεκριμένα μέτρα για την παροχή κοινωνικής προστασίας και αλληλεγγύης στους άνεργους ναυτικούς. Παράλληλα, καθίσταται επιτακτική η ανάγκη του διαρκούς εκσυγχρονισμού και της βελτίωσης της παρεχόμενης ναυτικής εκπαίδευσης και επιμόρφωσης σε όλες τις Σχολές Ε.Ν., με τη βελτίωση του περιεχομένου των ναυτιλιακών σπουδών και την αναβάθμιση των πτυχίων τους.

Δ. Η ανταγωνιστικότητα του ποντοπόρου πλοίου, που φέρει την ελληνική σημαία, είναι καίριας σημασίας ζήτημα για το ΠΑΣΟΚ. Η ανταγωνιστικότητα, στο συγκεκριμένο τομέα, είναι μια γενικότερη έννοια, η οποία δεν περιορίζεται σε θέματα σύνθεσης. Στόχος μας θα πρέπει να είναι η προσφορά ποιοτικών μεταφορικών υπηρεσιών σε αποδεκτό κόστος. Προς αυτή τη κατεύθυνση οι συζητήσεις εστιάζονται:

Σε θέματα φορολογικών και ασφαλιστικών κινήτρων, λαμβάνοντας υπόψη την πραγματικότητα του ενδοκοινοτικού ανταγωνισμού σημαίων, τις δημοσιοοικονομικές επιπτώσεις και την αύξηση της παρουσίας Ελλήνων στο πλοίο.

Στην παραγωγή αξιωματικών υψηλότερου επιπέδου.

Στην αποτελεσματική παρουσία και παρέμβαση του ελληνικού κράτους στα διεθνή φόρα της ναυτιλίας.

Ε. Για τη Μεσογειακή Φορτηγό Ναυτιλία, που αφορά στην παρουσία της Ελλάδας στις κοινοτικές θαλάσσιες ενδομεταφορές, εκτός των παραπάνω, εξετάζεται η περίπτωση θεσμικής ρύθμισης της δυνατότητας εισόδου εταιρειών αυτής της κατηγορίας στην Παράλληλη Αγορά του Χ.Α., με στόχο αυτό να αποτελέσει κίνητρο για συνενώσεις εταιρειών και την ευχερέστερη αντικατάσταση των παλαιών πλοίων. Παράλληλα, εξετάζεται η υιοθέτηση του θεσμού της γυμνής ναύλωσης (bareboat-in), που ήδη ισχύει σε πολλά κοινοτικά νηολόγια.

Δεν μπορώ να μην επισημάνω ότι η σημερινή πραγματικότητα είναι αποθαρρυντική. Η κυβέρνηση φαίνεται να αδυνατεί να αντεπεξέλθει στις αυξημένες απαιτήσεις, αλλά και στα κρίσιμα προβλήματα του χώρου. Η έλλειψη πολιτικού στρατηγικού σχεδίου και η συνεχής αναβολή ανάληψης συγκεκριμένων πρωτοβουλιών και μέτρων είναι εμφανείς και η συνέχισή τους ζημιόγωνα. Είναι σαφές πως δεν μπορείς να ανταποκριθείς στις προκλήσεις του μέλλοντος χρησιμοποιώντας εργαλεία του χθες. Απαιτούνται νέα αντίληψη, σαφείς κανόνες, τολμηρές παρεμβάσεις και, κυρίως, ολοκληρωμένος σχεδιασμός.

Με αυτές τις σκέψεις, εύχομαι σε όλους και ιδιαίτερα σε όσους εργάζονται στο χώρο της Εμπορικής μας Ναυτιλίας, καλή και δημιουργική χρονιά!





ΒΑΦΗ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

V. Tsagaris ~ M. Galanos

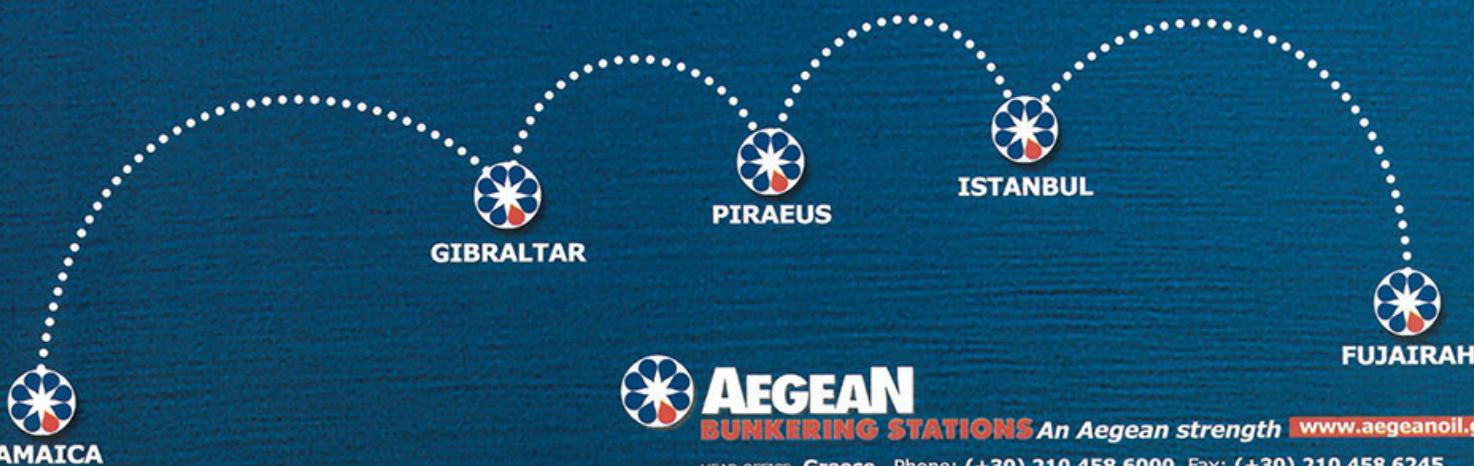
6944518251

6942985190

Λ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ 317 - ΠΕΡΑΜΑ ΤΗΛ. 210 4410098 FAX: 210 4419140

e-mail: statusco@otenet.gr

<http://users.otenet.gr/~statusco>



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



► Ιανουάριος

- 3/1** Το containership «Λιγκούρια» της Costamare του καπετάν Βασίλη Κωνσταντακόπουλου ήταν το πρώτο εμπορικό πλοίο που έδωσε στο λιμάνι του Πειραιά το 2005.
- Την πάγια θέση τους για άμεση εφαρμογή του μητρώου δύο ταχυτήτων προτείνουν οι ναυπηγοεπισκευαστές.
- 4/1** Σημαντικό επενδυτικό πρόγραμμα 70 εκατομμυρίων δολαρίων έχει σε εξέλιξη η εταιρεία Naftotrade Ship & Commercial Co. Ltd.
- 5/1** Αυξημένες κατά 330.000 ευρώ ήταν, το 2004, οι εισφορές των πλοιοκτητών στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο για το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης.
- 6/1** Ο όμιλος Attica Group του κ. Περικλή Παναγόπουλου ολοκλήρωσε τη διαδικασία εξαγοράς ποσοστού 11,6% των μετοχών της Hellas Flying Dolphins, το οποίο ανήκε στον κ. Φ. Βρυώνη.
- 8/1** Η εταιρεία Stelthgas, θυγατρική του Ομίλου Βαφειά, αγόρασε 7 LPG carriers μέσα σε 60 ημέρες.
- 10/1** Σε διάστημα 90 ημερών τα συμβόλαια για νέες κατασκευές των Ελλήνων εφοπλιστών περιορίστηκαν σε πέντε, χαρακτηρίζοντας έτσι το τελευταίο τρίμηνο του 2004 αρκετά φτωχό και συρρικνωμένο.
- 11/1** Στα ύψη εκτινάχτηκε η ανεργία των ναυτικών το τελευταίο 11μηνο. Οι καταγεγραμμένοι άνεργοι Έλληνες ναυτικοί ανέρχονται σε 2.634, το δε ποσοστό έχει αυξηθεί κατά 42,5% σε σχέση με το Νοέμβριο του 2003.
- Το πρώτο νεότευκτο του 2005 παρέλαβε η Tsakos Energy Navigation (TEN). Πρόκειται για το διπλού τοιχώματος «Didimon», χωρητικότητας 37.432 dwt.
- 12/1** Σημαντική αύξηση του τονάζ εμφάνισε το 2004 ο ελληνικός στόλος, ενώ ο αριθμός των πλοίων που έχουν υψώσει την ελληνική σημαία μειώθηκε κατά τρία.
- 14/1** Το νεότευκτο δεξαμενόπλοιο «Andromeda Voyager» παρέλαβε ο Όμιλος Αγγελικούση και παράλληλα αγόρασε δύο VLCC από τον Όμιλο Αλαφούζου: το «Gemoni Voyager» και το «Regulus Voyager», 310.000 dwt το κάθε ένα, ενώ η αξία αγοράς τους έφτασε τα 173 εκατ. δολ.
- 16/1** Η Hellas Flying Dolphins άλλαξε επωνυμία και ονομάστηκε Hellenic Seaways. Η αλλαγή της εμπορικής επωνυμίας κρίθηκε απαραίτητη, προκειμένου να ανταποκρίνεται στη σημερινή αναπτυξιακή στρατηγική της και το επιβατηγό κοινό να έχει ξεκάθαρη εικόνα της ακτοπλοϊκής εταιρείας.
- Αίτηση για δημόσια εγγραφή της εταιρείας Dry Ships στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης κατέθεσε ο Έλληνας εφοπλιστής Γ. Προκοπίου.
- 18/1** Συνήλθε η Επιτροπή Μεταφορών του Κοινοβουλίου, η οποία αποφάσισε ότι στις πλέον σοβαρές περιπτώσεις ρύπανσης από πλοία οι ποινές φυλάκισης δεν θα πρέπει να αποκλειστούν.
- 19/1** Την πλήρη απελευθέρωση του κλάδου, εν όψει των επιχειρηματικών διεργασιών που διεξάγονται στον κλάδο και της βελτίωσης εξυπηρέτησης των νησιών, αποφάσισε η γενική συνέλευση της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας.





20/1 Συνάντηση με τον πρωθυπουργό Κώστα Καραμανλή είχε ο υπουργός Ε.Ν., Μανώλης Κεφαλογιάννης. Το θέμα που κυριάρχησε ήταν αυτό των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

25/1 Ο ΥΕΝ καλεί τους εφοπλιστές να επενδύσουν σε επιχειρηματικές δραστηριότητες στη στεριά σε τομείς όπως είναι τα λιμάνια και να ενισχύσουν το έργο για τη μετατροπή του Πειραιά σε διεθνές διαηπτικό κέντρο της ναυτιλίας.

27/1 Στη συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου του ΟΛΠ, τα επτά μέ-



λη του Δ.Σ. έθεσαν τις παραιτήσεις τους στη διάθεση του βασικού μετόχου (ελληνικό Δημόσιο). Μεταξύ αυτών ο πρόεδρος Αν. Γκόννης και ο διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού, Ν. Γιαννής.

30/1 Αλλαγή προσώπων στη διοίκηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Πρόεδρος ο Δημήτριος Σαμόλης, διευθύνων σύμβουλος ο Νίκος Αναστασόπουλος.

1/2 Ο κ. Αντώνης Μανιαδάκης εξελέγη διευθύνων σύμβουλος στις Μινωικές Γραμμές. Ο κ. Μανιαδάκης είχε διατελέσει για χρόνια στέλεχος της εταιρείας και προσέφερε τις υπηρεσίες του ως εντεταλμένος του ναυτιλιακού τομέα.

2/2 Ανακοινώθηκε η σύσταση επιτροπής για τη σύνταξη του σχεδίου νόμου για τη ναυτική εκπαίδευση.

3/2 «Ήρθε η ώρα, η κυβέρνηση να περάσει από τα καλά λόγια στην πράξη», ανακοίνωσε στη γενική συνέλευση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών ο πρόεδρος, Νίκος Ευθυμίου.

4/2 Η αρχή του 2005 σηματοδοτείται από το περιορισμένο ενδιαφέρον των Ελλήνων εφοπλιστών για τη ναυπήγηση νέων πλοίων.

8/2 Την αντίθεσή του στην πρόθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την ποινικοποίηση του ναυτικού ατυχήματος εξέφρασε η εκτελεστική επιτροπή του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (International Chamber of Shipping).

9/2 Πιέσεις για κοινή εκπροσώπηση των 25 κρατών-μελών της Ε.Ε. μέσω της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) ασκεί ο αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Jacques Barrot. Στη διάρκεια της συνάντησής του με το γ.γ. IMO, Ευθ. Μητρόπουλο, ο κ. Barrot τόνισε τις προσπάθειες της Ε.Ε. για να εφαρμοστούν οι κανονισμοί του IMO για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του περιβάλλοντος.

11/2 Σύμφωνα με στοιχεία του ΥΕΝ, συνεχίζεται η ανανέωση και η αύξηση των πλοίων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας ενώ μειώνεται η μέση ηλικία τους.

18/2 Σε ποσοστό 14,5% πρόκειται να αυξηθεί, το 2005, το έλλειμμα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (NAT) σε σχέση με το 2004.

21/2 Την απόκτηση του 9,51% των μετοχών της εταιρείας Μινωικές Γραμμές ανακοίνωσε η Attica Group.

25/2 Τετραπλασίασε τα κέρδη της το 2004 η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία General Maritime, η οποία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

- Εντυπωσιακή αύξηση εσόδων και κερδών για το 2004 είχε η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης Tsakos Energy Navigation. Τα έσοδα παρουσίασαν αύξηση 33% σε σχέση με πέρυσι, ενώ τα κέρδη αυξήθηκαν κατά 143% συγκριτικά με το 2003.



► Μάρτιος



- 1/3** Μη συμβατή με τους διεθνείς κανονισμούς και τη σύμβαση της MARPOL χαρακτηρίζεται η Οδηγία για την ατυχηματική ρύπανση που ψήφισε το Ευρωκοινοβούλιο.
- Νέος αρχηγός Λιμενικού Σώματος ο υποναύαρχος Θεόδωρος Γκλεζάκος.
- 2/3** Σε ισχύ τέθηκε από τον IMO το συμπληρωματικό Ταμείο Αποζημιώσεων για τη ρύπανση που προκαλείται από τα δεξαμενόπλοια.
- 4/3** Κοινό μέτωπο Ελλάδας-Κύπρου-Μάλτας για τη ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- 7/3** 477,5 εκατ. δολ. εισέπραξε η Metrostar Management του κ. Θόδωρου Αγγελόπουλου, για την πώληση τεσσάρων VLCC.
- Αλλαγή στο διοικητικό συμβούλιο του σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων. Νέος πρόεδρος ανέλαβε ο κ. Γ. Παχούλης ενώ ο απερχόμενος πρόεδρος, Νίκος Πενθερουδάκης, ανακηρύχτηκε επίτιμος πρόεδρος.
- 8/3** Οι ναυτιλιακές εταιρείες Europan NV, εισηγμένη στο Euronext, και Tanklog του Έλληνα εφοπλιστή Πίτερ Λιβανού ολοκλήρωσαν με επιτυχία τις διαπραγματεύσεις με σκοπό τη συγχώνευση των δύο εταιρειών.
- 9/3** Τρία δεξαμενόπλοια του Ομίλου Λάτση, έναντι 41,5 εκατ. δολ., αγόρασε η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης Top Tankers του κ. Ευάγγελου Πιστιόλη.
- 10/3** Την απελευθέρωση του ναύλου της οικονομικής θέσης δίνει ως κίνητρο στις ακτοπλοϊκές εταιρείες που θα χρησιμοποιήσουν το λιμάνι του Λαυρίου ως αφετηρία των δρομολογίων ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας.
- 16/3** Με ψήφους 35 υπέρ, 17 κατά και 2 αποχές, οι ευρωβουλευτές της Επιτροπής Περιβάλλοντος του Ευρωκοινοβουλίου επιμένουν στην επιβολή αυστηρότερων προδιαγραφών στα ναυτιλιακά καύσιμα σε ολόκληρη την Ευρώπη.
- 17/3** Την πάγια θέση της για συμμετοχή εκπροσώπου στο Δ.Σ. του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά ζητεί, με επιστολή της στον YEN, η Διεθνής Ναυτική Ένωση.
- Ορκίστηκαν οι νέοι υπαρχηγοί του Λιμενικού Σώματος, οι οποίοι είναι: ο αρχιπλοίαρχος Δημήτρης Μόσχου Α' υπαρχηγός και ο αρχιπλοίαρχος Ηλίας Σιωνίδης Β' υπαρχηγός.
- 18/3** Ολοκλήρωσε την επιτυχημένη είσοδό της στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης η Diana Shipping. Διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας είναι ο κ. Συμεών Παληός, ο οποίος δραστηριοποιείται στη ναυτιλία περί τα 38 χρόνια.
- 22/3** Μόνον αν παταχθεί η διαφθορά και κοπούν κεφάλια στο γραφειοκρατικό τέρας που ταλαιπωρεί την ελληνική οικονομία θα αλλάξει το επιχειρησιακό κλίμα και θα γίνει δυνατή η προσέλκυση εφοπλιστικών κεφαλαίων στη χώρα μας, δήλωσε ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Νίκος Ευθυμίου, σε εφ' όλης της ύλης συνέντευξη Τύπου.
- 23/3** Ξεκίνησε τα δρομολόγιά του από Πειραιά προς Χανιά το «High Speed 4» της Hellenic Seaways, το οποίο εκτελεί το δρομολόγιο σε 4 ώρες και 45 λεπτά.
- 24/3** Την είσοδο της υπό ελληνική σημαία Μεσογειακής Ναυτιλίας στο Χ.Α. και την ένταξή της στα κοινοτικά προγράμματα προτείνει στη γενική συνέλευση της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων ο πρόεδρος της, Νίκος Βαρβατές.





- 2/4** Ολοκληρώνονται οι φάκελοι των έργων για τα δώδεκα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας, οι οποίοι θα αποσταλούν στην Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για αξιολόγηση και δανειοδότηση στη συνέχεια.
- 3/4** Την προσέλκυση εφοπλιστικών κεφαλαίων σε μεγάλα επενδυτικά σχέδια στην Ελλάδα επιχειρεί ο πρωθυπουργός Κων. Καραμανλής, κατά τη διάρκεια της συνάντησης που είχε με τους καπετάν Βασίλη Κωνσταντακόπουλο, Βαρδή Βαρδινογιάννη και τον πρόεδρο της ΕΕΕ, Νίκο Ευθυμίου.
- 6/4** Μειώθηκε κατά 8 πλοία το ελληνικό νηολόγιο στο πρώτο τρίμηνο του 2005.
- 7/4** Η «αχίλλειος πτέρνα» της ελληνικής ναυτιλίας είναι η μειωμένη ανταγωνιστικότητα του εθνικού νηολογίου και μόνο η δυνατή ναυλαγορά των τελευταίων χρόνων έχει συγκρατήσει, ως ένα βαθμό, τις τάσεις φυγής. Σε αυτό το συμπέρασμα κατέληξαν, για ακόμα μία φορά, στην κοινή συνεδρίαση των συμβουλίων της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου.
- 11/4** Πραγματοποιείται στην Αθήνα το διεθνές συνέδριο «Athens Tanker Event 2005» της Διεθνούς Ένωσης Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (Intertanko), το οποίο θα διαρκέσει μέχρι τις 20 του μηνός. Στο ερώτημα αν θα συνεχιστεί και τα επόμενα χρόνια η δυνατή αγορά στον τομέα των δεξαμενοπλοίων, προσπαθούν να απαντήσουν οι ειδικοί.
- 14/4** Θα επανεξεταστεί το καθεστώς που ισχύει για τη φορολόγηση των ακινήτων που ανήκουν σε εξωχώριες εταιρείες των Ελλήνων εφοπλιστών, υποσχέθηκε ο υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών, Γ. Αλογοσκούφης, μιλώντας σε εκδήλωση στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά.
- 17/4** Επανεξελέγη πρόεδρος της Intertanko ο κ. Stephen Van Dyck, ενώ στη διοικούσα επιτροπή περιλαμβάνονται και δύο Έλληνες: οι κ. Σπύρος Πολέμης (Seacrest Shipping Co. Ltd) και Εμμανουήλ Βορδώνης (Thenamaris Shipmanagement).
- 26/4** Την κατασκευή τριών νέων πλοίων μεταφοράς υγραερίου (VLGCs) ανέθεσε στα ναυπηγεία Hyundai Heavy Industries της Κορέας η εταιρεία Consolidated Marine Management του Ομίλου Λάτση, με κόστος 280 εκατ. δολ. Η εταιρεία θα αρχίσει να παραλαμβάνει τα πλοία από το πρώτο τρίμηνο του 2008.
- 27/4** Την άμεση τροποποίηση του νόμου 2932/01 για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας πρέπει να προωθήσει η ελληνική κυβέρνηση, μετά τη νέα προειδοποιητική επιστολή που έστειλε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ζητεί ο βουλευτής της Ν.Δ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης.





- 3/5** Η Tsakos Energy Navigation προχώρησε στην αγορά ενός υπό ναυπήγηση aframax δεξαμενόπλοιου, το οποίο θα είναι έτοιμο τον Αύγουστο του 2007. Παράλληλα, πούλησε ένα υπό ναυπήγηση aframax δεξαμενόπλοιο, που θα παραδοθεί τον Ιούνιο του 2005.
- 4/5** Η Ελλάδα θα συμμετέχει στην ανάπτυξη της θαλάσσιας λεωφόρου Αδριατικής - Ιονίου - Κύπρου. Με σκοπό τη συγκεκριμενοποίηση της συνεργασίας με γειτονικά κράτη, υπογράφηκαν Μνημόνια Συνεργασίας με Ιταλία και Κύπρο ενώ επιδιώκεται διεύρυνση της συνεργασίας με τη Μάλτα και τη Σλοβενία.
- 6/5** Πρόγραμμα ανανέωσης εφαρμόζει η ακτοπολική εταιρεία Hellenic Seaways με την πώληση για σκραπ σε Ινδούς επιχειρηματίες δύο μεγάλης ηλικίας πλοίων της.
- 9/5** Σε εξειδικευμένους τύπους πλοίων στρέφουν το ενδιαφέρον οι Έλληνες πλοιοκτήτες, ενώ παρατηρείται ύφεση στις νέες κατασκευές. Οι λόγοι είναι η σπανιότητα ελεύθερων ναυπηγικών κλινών, η μεγάλη αύξηση των τιμών ναυπήγησης και ο προβληματισμός των εφοπλιστών για τις υψηλές τιμές στη ναυλαγορά αλλά και στα πλοία με δυσκολίες μελλοντικών προβλέψεων.
- Ο επιχειρηματίας Θεόδωρος Βενετσάνος είναι ο μεγαλομέτοχος της Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου.
- 11/5** Στη δεύτερη θέση παγκοσμίως ο Όμιλος Βαφειά στα πλοία LPG στα μεγέθη 3.000 cbm-7.000 cbm.
- 14/5** Αύξηση 6,8% κατά μέσον όρο στα εισιτήρια της οικονομικής θέσης θα πάρουν οι ακτοπλόοι, με την προϋπόθεση να δεχθούν τους όρους του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας για να καλύψουν με τα πλοία τους και ορισμένες άγονες γραμμές, συμπληρωματικές στα βασικά δρομολόγια τους.
- 19/5** Την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών διαβεβαίωσαν οι Βρυξέλλες ότι το σχέδιο της οδηγίας-πλαίσου, που αρχικά ποινικοποιούσε το ναυτικό επάγγελμα σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης, θα τροποποιηθεί έτσι ώστε να θέτει τέρμα στις δικαστικές περιπέτειες των ναυτικών.
- 21/5** Με επιστολή της προς το YEN η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπολις κάνει γνωστό ότι οι εταιρείες θα προχωρήσουν μονομερώς στη διαμόρφωση νέων τιμολογίων ανά πλοίο και δρομολόγιο.
- 23/5** Σύμφωνα με πόρισμα της Υπηρεσίας Ελέγχου Δαπανών Υγείας Φορέων Κοινωνικής Ασφάλισης, συνεργαζόμενα διαγνωστικά κέντρα και γιατροί χρέωναν επιπλέον τον Οίκο Ναύτου σε ποσοστό 40%.
- 24/5** Σύμφωνα με ανακοίνωση του Paris MOU, ένα στα δύο εμπορικά πλοία που ελέγχθηκαν διεθνώς παρουσίασαν ελλείψεις στις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών.
- 25/5** Στα 1,8 δισ. δολάρια υπολογίζεται η μηνιαία ρευστότητα των Ελλήνων εφοπλιστών, λαμβανομένης υπόψη της πορείας των ναύλων το πρώτο τρίμηνο του 2005. Το ποσόν αυτό διατίθεται από τους εφοπλιστές για την επέκταση του στόλου, την αύξηση των αποθεμάτων και για επενδύσεις σε άλλους τομείς.
- 26/5** Αύξηση κατά 6,8% στα εισιτήρια της ακτοπολις ανακοίνωσε ο YEN.
- 27/5** Σύμφωνα με τα στοιχεία της Τραπέζης της Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρχεται στη χώρα μας συνεχίζει να αυξάνεται, αν και με μικρότερους ρυθμούς σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο.
- 31/5** Σε εκδήλωση στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά η δήμαρχος Αθηναίων, Ντόρα Μπακογιάννη, τάχθηκε υπέρ της ασφαλούς σύνθεσης των πλοίων ιδιαίτερα σήμερα, που η πλοιοκτησία μπορεί να επιλέγει σημαίες άλλων κοινοτικών χωρών.
- Με σημαντικές απουσίες πραγματοποιήθηκε το Εθνικό Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής με θέμα την ανάπτυξη των λιμένων.





2/6 Όπως προκύπτει από τα διαθέσιμα στοιχεία για τις νέες παραγγελίες σε ναυπηγεία της Άπω Ανατολής, το ενδιαφέρον των Ελλήνων πλοιοκτητών προσελκύουν πλέον τα μικρά δεξαμενόπλοια και χημικά πλοία.

3/6 «Η ναυτιλία είναι εθνικό κεφάλαιο για τη χώρα μας και βασικός πυλώνας στήριξης της εθνικής οικονομίας», τόνισε στη διάρκεια της επίσκεψής του στο ΥΕΝ ο πρωθυπουργός, Κων. Καραμανλής.

- Ολοκληρώθηκε το συνέδριο που οργανώθηκε από την Helmera και το παρακολούθησαν κρατικοί εμπειρογνώμονες Εθνικών Σχεδίων Αντιμετώπισης Πετρελαιοκηλίδων από 14 χώρες-μέλη της Ε.Ε.

6/6 Οι πρώτες απώλειες έκαναν την εμφάνισή τους στο λιμάνι του Πειραιά, ως αποτέλεσμα της κόντρας ανάμεσα στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και τους λιμενεργάτες του ΟΛΠ. Στο εμπορικό κομμάτι του λιμανιού έχει δημιουργηθεί το αδιαχώρητο, ενώ το λιμάνι θα κριθεί ανεπαρκές εάν οι λιμενεργάτες προχωρήσουν σε επαναλαμβανόμενες απεργίες.

8/6 Αύξηση κατά 10,8% στον κύκλο εργασιών, κατά 18,9% στα κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων και βελτίωση κατά 14,4% στο καθαρό αποτέλεσμα εμφάνισε το πρώτο τρίμηνο ο Όμιλος Μινωικών Γραμμών, σε σύγκριση με το αντίστοιχο περσινό τρίμηνο.

11/6 Η αντίθεση λιμενεργατών και ΥΕΝ με αφορμή τις προσλήψεις εργατικού προσωπικού, τις ιδιωτικές επενδύσεις και την υπογραφή Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας, έχει ως αντίκτυπο 1,6 εκατ. ευρώ ζημιές για τον ΟΛΠ.

14/6 Το διεθνές βραβείο «Ship Safety Achievement Award» από το Αμερικανικό Ναυτικό Επιμελητήριο απενεμήθη στην Tsakos Energy Navigation για το πλοίο «Inca».

17/6 Νέα πρότυπα κατασκευής εύρωστων και ασφαλέστερων πλοίων θα υιοθετηθούν από τον Απρίλιο του 2006, μετά τη συμφωνία που επετεύχθη στις συζητήσεις των νηογνώνων-μελών της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώνων.

23/6 Λόγω της συνεχιζόμενης απεργίας των λιμενεργατών οι καθαρές απώλειες εσόδων του ΟΛΠ έφτασαν τα 5 εκατ. ευρώ.

27/6 Οι λιμενεργάτες αποφάσισαν να αναστείλουν τις απεργιακές κινητοποιήσεις τους και το λιμάνι του Πειραιά άνοιξε πάλι τις πύλες του.

- Αύξηση κατά 8,34% σημείωσε το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα το τετράμηνο Ιανουαρίου - Απριλίου 2005 σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα του 2004.

29/6 Έτοιμος προς αποχώρηση από το λιμάνι του Πειραιά είναι ο βασικότερος χρήστης του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων, Mediterranean Shipping Company (αντιπροσωπεύει το 70% της συνολικής κίνησης). Η εταιρεία με ανακοίνωσή της σημειώνει ότι με τις παρούσες συνθήκες το λιμάνι του Πειραιά συνεπάγεται ανυπολόγιστες ζημιές για τη MSC και η εταιρεία δεν έχει την πρόθεση να συνεχίσει να φέρει το βάρος.



ON TIME ...ANY TIME!



M/V Canadian Reefer, 270,000 cbft



M/V Frio London, 200,000 cbft

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

Operating more than 75 Reefers worldwide, Lavinia undertake simple and highly sophisticated C.O.A.'s, frequently involving operations in ice bound ports. We have been serving our clients with innovative transportation solutions, including extensive freight financing arrangements, for over 29 years.



M/V Frio Hellenic, 500,000 cbft

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

or Frigoship Chartering GmbH, Hamburg:
Tel : +49-40-3860540,
Fax : +49-40-38612870
e-mail: reefers@frigoship.de



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Also directly available in: London, Las Palmas, Shanghai, Pusan, Vigo, Madrid, Seattle, Buenos Aires, Riga, Vladivostok and The Falkland Islands.



- 4/7** Μιλώντας σε ειδική εκδήλωση στο Cass Business School του City University of London, ο πρωθυπουργός Κων. Καραμανλής ανέφερε πως η χώρα μας επιθυμεί τη διεύρυνση των δεσμών της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας με το Λονδίνο για τη μεταφορά τεχνογνωσίας προς αμοιβαίο όφελος. Επίσης, τόνισε ότι η ναυτιλία είναι ένας σημαντικός τομέας για την οικονομία της Ελλάδας.
- 7/7** Κοινή πορεία στα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής και ειδικότερα στον τομέα της περαιτέρω ενίσχυσης του ρόλου της ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση χαράσσουν Ελλάδα και Βρετανία.
- 9/7** Ο υπουργός Ε.Ν. συναντήθηκε με τον Έλληνα επίτροπο για θέματα περιβάλλοντος στην Ε.Ε., Στ. Δήμα, με στόχο τις προετοιμασίες διαμόρφωσης των ελληνικών θέσεων ως προς τις κατευθύνσεις της νέας ναυτιλιακής πολιτικής της Κοινότητας. Παράλληλα, στη συνάντηση εξετάστηκε και η προετοιμασία του ΥΕΝ στις διαδικασίες κατάρτισης και επεξεργασίας της νέας Πράσινης Βίβλου που αφορά το μέλλον της Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής.
- 12/7** Πρωτόκολλο χρηματοδότησης ύψους 3 δισ. ευρώ, για την ανάπτυξη των λιμένων της χώρας, υπέγραψε στο Λουξεμβούργο ο υπουργός Ε.Ν., βάζοντας τις βάσεις για την πλήρη αξιοποίηση και ανάδειξη των ελληνικών λιμανιών.
- 13/7** Αίτηση εισαγωγής για το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης της εταιρείας Golden Energy κατέθεσε ο Όμιλος Ρέστη.
- 14/7** Σε αυξήσεις των τιμολογίων στο εμπορικό λιμάνι προχωρεί ο ΟΛΠ, ανεβάζοντας κατά 6,3% τα τιμολόγια της Mediterranean Shipping Company.
- 16/7** Από τα ναυπηγεία Austal της Αυστραλίας η Hellenic Seaways παρέλαβε το νεότευκτο High Speed 5 που θα εξυπηρετήσει τις γραμμές Πειραιάς-Σύρος-Τήνος-Μύκονος και Πειραιάς-Πάρος-Νάξος.
- 18/7** Ναυτιλιακές ενώσεις με επικεφαλής το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος καλούν την κυβέρνηση να κάνει πράξη τις δεσμεύσεις της για την ανάπτυξη της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης.
- 19/7** Η Golden Energy του Ομίλου Ρέστη κατέθεσε αίτηση εισαγωγής στο Nasdaq και σχεδιάζει να προσφέρει σε δημόσια προσφορά 8 εκατομμύρια μετοχές, που η τιμή τους θα κυμαίνεται από 24 έως 27 δολάρια η κάθε μία.
- 20/7** Στην έδρα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) στο Λονδίνο άρχισε η 53η σύνοδος της Επιτροπής Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος του IMO, στη διάρκεια της οποίας ο γ.γ., Ευθ. Μητρόπουλος, κήρυξε την έναρξη εργασιών της Intermera. Πρόκειται για μια νέα εταιρεία η οποία θα λειτουργεί ανεξάρτητα από την πολιτική του κάθε κράτους και θα προάγει την εθελοντική συνεργασία μεταξύ των ΜΕΡΑ-μελών της. Η γραμματεία της θα εξυπηρετείται από τη γραμματεία της Helmera.
- Στο πλαίσιο της Sea Vision U.K. (σειρά εκατοντάδων εκδηλώσεων που έχουν σκοπό την ανάδειξη της βρετανικής θαλασσινής κληρονομιάς) η πριγκίπισσα Άννα της Αγγλίας επισκέφθηκε στο λιμάνι του Rosyth, στη Σκωτία, το πλοίο Super Fast X.



- 1/8** Βλάβες και καθυστερήσεις πλοίων ταλαιπωρούν χιλιάδες επιβάτες της ακτοπλοΐας και προκαλούν την παρέμβαση του εισαγγελέα.
- 3/8** Στο πρώτο εξάμηνο του 2005, τα κέρδη της εισηγμένης στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης ναυτιλιακής εταιρείας Diana Shipping αυξήθηκαν κατά 77%. Παράλληλα, η Dry Ships, η οποία εισήχθη στην αγορά του Nasdaq το Φεβρουάριο του τρέχοντος έτους, υπερδιπλασίασε τα καθαρά κέρδη της.
- 4/8** Πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια του νεότευκτου High Speed 5 της Hellenic Seaways. Το πλοίο θα δρομολογηθεί στις Κυκλάδες.
- 6/8** Αύξηση κερδών κατά 28,6% πραγματοποίησε το πρώτο εξάμηνο του 2005 η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης Tsakos Energy Navigation. Παράλληλα, η επίσης ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία Excel Maritime, εισηγμένη στο αμερικανικό χρηματιστήριο, παρουσίασε αυξημένα κατά 86%, στα 42,9 εκατ. δολ., τα καθαρά κέρδη από τη διαχείριση των πλοίων.
- 9/8** Η εταιρεία Mediterranean Shipping Company προχώρησε σε συμφωνία με την Αρχή Λιμένων της Κύπρου για τη χρησιμοποίηση του λιμανιού της Λεμεσού ως διαμετακομιστικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.
- 10/8** Συνάντηση με τον πρωθυπουργό είχε ο υπουργός Ε.Ν. Μανώλης Κεφαλογιάννης, ο οποίος και πήρε την πρωθυπουργική έγκριση για μια σειρά νομοθετικών πρωτοβουλιών που θα δημιουργήσουν νέα δεδομένα στην ακτοπλοΐα.
- 16/8** Προτάσεις για την αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών της Αίγινας κατέθεσε με επιστολή του προς τον ΥΕΝ ο νομάρχης Πειραιά, Γ. Μίχας.
- 19/8** Κέρδη ύψους 27 εκατ. δολαρίων σημείωσε το πρώτο εξάμηνο του 2005 η εισηγμένη στο αμερικανικό χρηματιστήριο Genco Shipping.
- 21/8** Με τα ναυπηγεία Samsung Heavy συμφώνησε η Danaos Shipping για την κατασκευή δύο containers ships, χωρητικότητας 4.300 dwt το καθένα.
- 22/8** Πτωτική πορεία έχει διαγράψει το τελευταίο επτάμηνο η ναυλαγορά, ενώ οι τιμές των πλοίων εξακολουθούν να βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα.
- 23/8** Με την πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ συναντήθηκε το Δ.Σ. της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, όπου ζητήθηκε από τους ακτοπλόους να διευκολυνθεί η επιστροφή των αδειούχων. Επίσης, στη συνάντηση το Δ.Σ. της ΕΕΑ ενημερώθηκε για το δάνειο των 3 δισ. ευρώ και για τις δυνατότητες που διανοίγονται σχετικά με τη βελτίωση των λιμενικών υποδομών.
- 25/8** Στον εξειδικευμένο τομέα των πλοίων υποστήριξης επενδύει ο Όμιλος Καλλιμανόπουλου. Η εταιρεία προχώρησε σε συμφωνία για την κατασκευή τριών πλοίων πολλαπλών εφαρμογών υποστήριξης εγκαταστάσεων ανοιχτής θαλάσσης.
- 26/8** Η Navios Maritime εξαγοράστηκε από την International Shipping Enterprises, εταιρεία ειδικού σκοπού επενδύσεων στη ναυτιλία, έναντι 607,5 εκατ. δολ. Πρόκειται για μία από τις μεγαλύτερες εξαγορές του 2005 στο χώρο της ναυτιλίας.
- 28/8** Μέσα στον Αύγουστο ο δείκτης Baltic Dry πραγματοποίησε ανοδική πορεία, και συγκεκριμένα από τις 1.700 μονάδες, όπου βρισκόταν, επανήλθε στις 2.600 μονάδες, ενώ τον τελευταίο μήνα οι μέσοι ναύλοι αυξήθηκαν κατά 50%.
- 30/8** Χρονοδιάγραμμα για τα συγκεκριμένα μέτρα που προτίθεται να αναλάβει η βρετανική προεδρία για την προώθηση του ναυτικού επαγγέλματος, ζητεί με ερώτησή της από το Συμβούλιο Υπουργών της Ε.Ε. η ευρωβουλευτής Ρόδη Κράτσα.



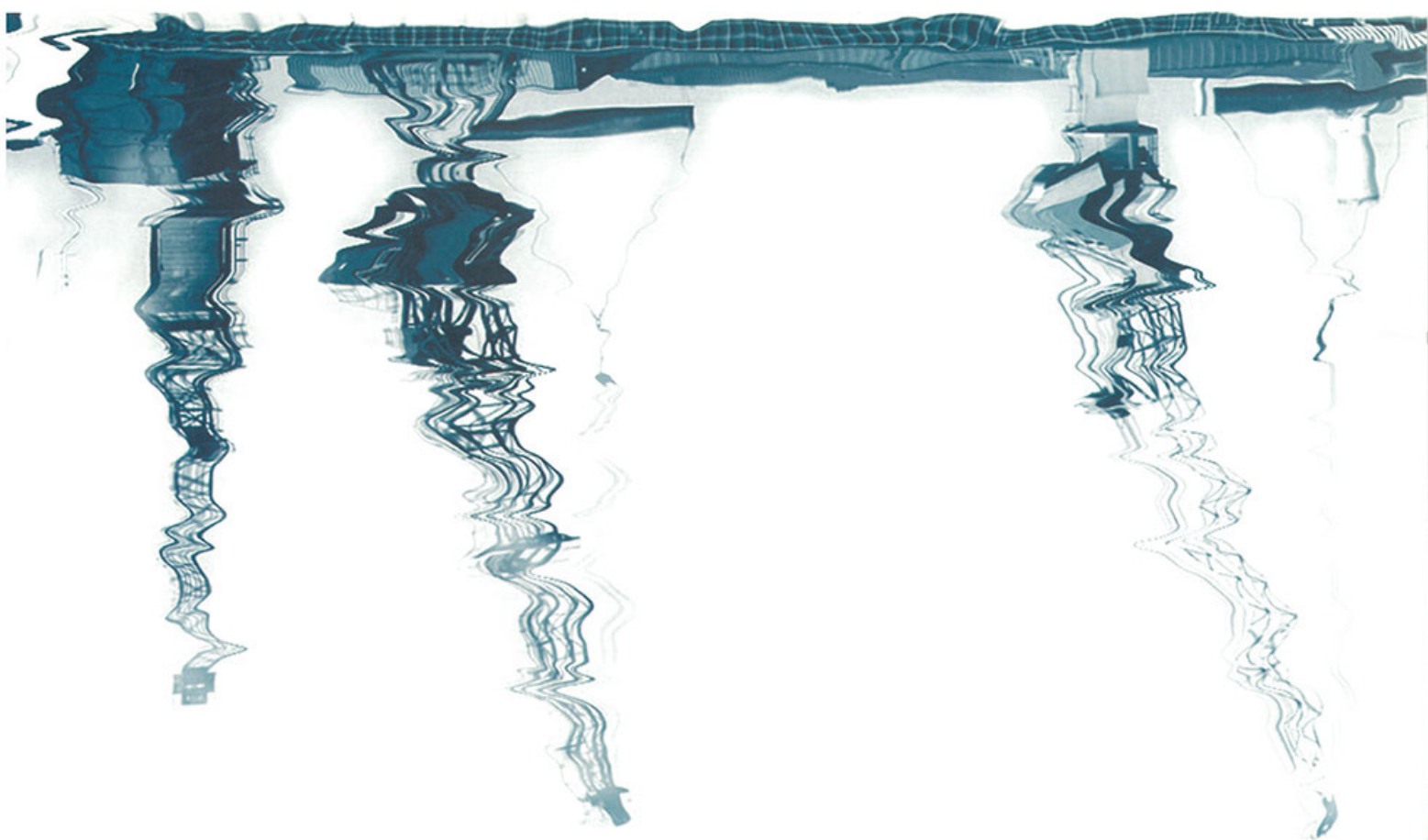
- Συζήτηση εφ' όλης της ύλης είχε ο πρωθυπουργός Κων Καραμανλής με τον υπουργό Ε.Ν. εν όψει της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης.

► Σεπτέμβριος



- 1/9** Στη διάλυση της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (ΕΛΙΜΕ) προσανατολίζεται το ΥΕΝ. Στη θέση της θα συσταθεί νέος φορέας με τη μορφή Ινστιτούτου και διευρυμένες αρμοδιότητες.
- 3/9** Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων άσκησε στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων προσφυγή κατά της Ελληνικής Δημοκρατίας για την τιμολογιακή πολιτική που εφαρμόζουν για τα λιμενικά τέλη τα ελληνικά λιμάνια.
- 7/9** Ανακοινώθηκε η μερική απελευθέρωση των ναύλων και σε δρομολογιακές γραμμές που ξεκινούν από το λιμάνι του Πειραιά μετά τις πιέσεις της Ε.Ε. για προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στον κοινοτικό κανονισμό 3577/92.
- 9/9** Ύστερα από 16 χρόνια διαπραγμάτευσης των μετοχών της στο American Stock Exchange, η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία Excel Maritime βάζει πλώρη για το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.
- 11/9** Ρόλο «κομπάρσου» έπαιξε η ελληνική ναυτιλία στην ομιλία του πρωθυπουργού στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης. Ο κ. Καραμανλής στις κυβερνητικές εξαγγελίες, μεταξύ άλλων, αναφέρθηκε και στην ελληνική ναυτιλία χωρίς να δώσει όμως ιδιαίτερη έμφαση στην ανάγκη ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του ελληνόκτητου στόλου, απογοητεύοντας παράγοντες του εφοπλισμού.
- 12/9** Επιστολή-απάντηση στον αρμόδιο για την Αλιεία και τις Ναυτιλιακές Υποθέσεις επίτροπο Joe Borg απέστειλε η Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων (Intertanko) για τη μέχρι σήμερα στάση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις ναυτιλιακές υποθέσεις και τις επιθέσεις που έμμεσα δέχεται η βιομηχανία δεξαμενόπλοιων, με αφορμή τα ατυχήματα και τη ρύπανση που αυτά προκαλούν.
- 14/9** Η ναυτιλιακή εταιρεία Tsakos Energy Navigation (TEN) ανακοίνωσε την παραλαβή του δεξαμενόπλοιου «Euroniki», χωρητικότητας 164.608 dwt, τύπου 1C Ice-Class, διπλού τοιχώματος, που κατασκευάστηκε στη Νότιο Κορέα στα ναυπηγεία της Hyundai.
- Στο λιμάνι του Πειραιά έγιναν τα εγκαίνια του ακτοπλοϊκού πλοίου «Νήσος Μύκονος» της Hellenic Seaways. Το πλοίο, που κατασκευάστηκε εξ ολοκλήρου στη χώρα μας, θα εκτελεί δρομολόγια για Χίο-Μυτιλήνη.
- 20/9** Σε «σύγχυση και ασυνεννοησία» απέδωσε στα στελέχη του ΠΑΣΟΚ την απεπιβίωση που του εξαπέλυσαν ο υπουργός Ε.Ν. Μανώλης Κεφαλογιάννης. Αφορμή για την οξεία κριτική που του ασκήσανε τα στελέχη της αξιωματικής αντιπολίτευσης, τα προβλήματα στα ακτοπλοϊκά ζητήματα.
- 21/9** Στο δρόμο προς τη Βουλή βρίσκεται το σχέδιο νόμου για τη ναυτική εκπαίδευση. Μετά το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους αναμένει την υπογραφή του υπουργού Οικονομίας & Οικονομικών, Γ. Αλογοσκούφη. Σύμφωνα με δηλώσεις του ΥΕΝ το σχέδιο νόμου πραγματοποιεί μια βαθιά τομή στη ναυτική εκπαίδευση της χώρας μας, καθιστώντας, μεταξύ άλλων, τα πτυχία των ΑΕΝ ισότιμα με αυτά των ΤΕΙ, στον καταληκτικό βαθμό Α' τάξεως και έπειτα από θαλάσσια υπηρεσία 5 ετών.
- 22/9** Ο κ. Νίκος Παππαδάκης εξελέγη πρόεδρος της Διεθνούς Ένωσης Πλοιοκτητών Ξηρού Φορτίου (Intercargo), εμπνευστής της οποίας υπήρξε ο Αντώνης Χανδρής.
- 26/9** Άρχισε στη Λεμεσό της Κύπρου τις τριήμερες εργασίες του το συνέδριο «Ναυτιλιακή Κύπρος 2005». Σκοπός του συνεδρίου, που διοργανώνεται για ένατη συνεχή φορά, η έγκυρη ενημέρωση στα θέματα που αφορούν την παγκόσμια ναυτιλία.
- Πραγματοποιήθηκε στην Ακτή Μιαούλη η δεύτερη ετήσια συνάντηση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee), στη διάρκεια της οποίας εξετάστηκαν θέματα που απασχολούν την παγκόσμια ναυτιλία, η θέση, ο ρόλος και το μέλλον της ελληνόκτητης ναυτιλίας και η ανταγωνιστικότητα του υπό ελληνική σημαία πλοίου.
- 29/9** Εορτάστηκε η Παγκόσμια Ναυτική Ημέρα, εορτή την οποία έχει καθιερώσει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ). Το θέμα του φετινού εορτασμού είναι «Διεθνής Ναυτιλία - Μεταφορέας Παγκόσμιου Εμπορίου».





ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB

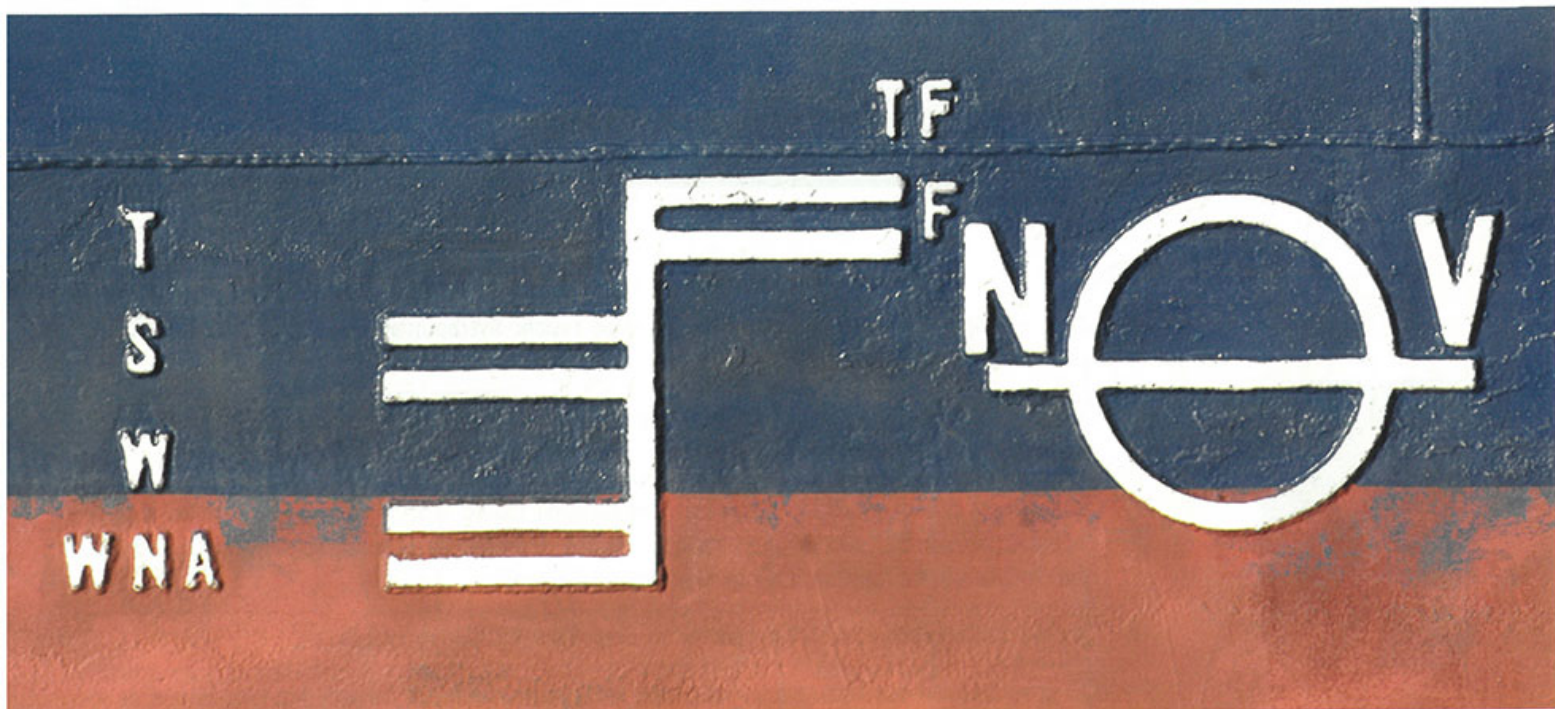


► Οκτώβριος

- 3/10** Με ανακοίνωσή της, η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας βάλλει κατά του πολιτικού κόσμου της χώρας, καθώς διαπιστώνει ότι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες γίνονται «πεδίο μικροκομματικής αντιπαράθεσης».
- 5/10** Στο τριήμερο συνέδριο της διεθνούς οργάνωσης Inteferry (πρόεδρος της οποίας είναι ο Περικλής Παναγόπουλος) ο υπουργός Νησιωτικής Πολιτικής, Αριστοτέλης Παυλίδης, κάλεσε τους ξένους πλοιοκτήτες να φέρουν πλοία στο Αιγαίο.
- 6/10** Άρχισε η διαπραγμάτευση των μετοχών της Stealthgas του Ομίλου Βαφειά στην αγορά του Nasdaq μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας της δημόσιας προσφοράς.
- 11/10** - Υγιή και δίκαιο ανταγωνισμό για όλους, στις θαλάσσιες μεταφορές, που να ανταποκρίνεται στις σημερινές προκλήσεις, ζητεί η έκθεση της ευρωβουλευτού Ρόδης Κράτσα, που ψηφίστηκε σήμερα από την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Η έκθεση αναφέρεται στη Λευκή Βίβλο «για την αναθεώρηση των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές».
- 12/10** - Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε την παραπομπή της Ελλάδας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για αδυναμία τήρησης της κοινοτικής νομοθεσίας σχετικά με τις συνδυσασμένες μεταφορές.
- 14/10** Από πέντε στα έξι χρόνια αυξάνεται το ανώτατο όριο των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για τις άγονες γραμμές προκειμένου να εξασφαλιστεί η μακροχρόνια εξυπηρέτηση των νησιωτικών περιοχών.
- 20/10** Νέα περιβαλλοντική μελέτη επιπτώσεων για τα έργα του Επενδυτικού-Αναπτυξιακού Προγράμματος ζητεί από τον ΟΛΠ η Νομαρχία Πειραιά, καταρρίπτοντας την υπάρχουσα ως εχθρική για το θαλάσσιο και αστικό περιβάλλον της περιοχής.
- Υπεγράφη μεταξύ της Διοίκησης του ΟΛΠ και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων η δανειακή σύμβαση ύψους 35 εκατ. ευρώ, που αφορά το έργο, τις υποδομές και ανωδομές του προβλήτα 1 του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του Οργανισμού.
- 25/10** Κυρώθηκε η διεθνής σύμβαση για την αστική ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, η οποία είχε υιοθετηθεί στη διάσκεψη που έγινε στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, στο Λονδίνο, στις 23 Μαρτίου 2001.
- 26/10** Αποχωρεί από την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου (NEΛ) μετά τις τελευταίες εξελίξεις στα θέματα που αφορούν την εταιρεία, στα οποία και δεν διακρίνεται πρόθεση επίλυσης.
- 27/10** Την παράταση των συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, του 2004, με τις πλοιοκτήτριες εταιρείες για 13 δρομολογιακές γραμμές αποφάσισε το υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.



Ask us about ...



... quality

Your reputation, your operations, your assets and your customers are the key factors in running a successful business. Your brand equity is important to you and your customers.

We operate in a partnership with our customers to support the quality of their operations with an unquestionable compliance with applicable rules, regulations and standards.

DNV is the number one quality provider of ship classification, with a focus on genuine customer care and advice. DNV-classed ships traditionally have a record of fewest port state detentions. We aim to set the highest standards and we measure the results. That's quality.



DNV is the number one classification society in terms of

- > **Quality**
- > Technical competence
- > Customer care
- > Service delivery

Maritime Service Centre, Greece – 26-28, Akti Kondyli – Piraeus 18545 – Greece
tel: +30 210 4100 200, fax: +30 210 4226 708 / 4220 621, e-mail: Pirmar@dnv.com

MANAGING RISK





► Νοέμβριος



- 3/11** Νέος πρόεδρος του ελληνικού forum της Διεθνούς Ένωσης Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων Intertanko εξελέγη ο Executive Director της Thenamaris, Εμμανουήλ Βορδώνης.
- 4/11** Πραγματοποιήθηκε συνάντηση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Μανώλη Κεφαλογιάννη, με το προεδρείο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.
- 7/11** Η μελέτη σε βάθος, η διάθεση πόρων και η διαμόρφωση του κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου είναι οι προτάσεις που κατέθεσε στον ΥΕΝ με επιστολή του ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, Γ. Γράτσος, για την ανάπτυξη της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος.
- 10/11** Δόθηκε στη δημοσιότητα το σχέδιο νόμου για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης.
- 17/11** Εν μέσω απεργιών των λιμενεργατών σκληραίνει και η αντιπαράθεση της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης με τη διοίκηση του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά με αφορμή την εισήγηση του Οργανισμού για αυξήσεις των τιμολογίων στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων από 6% μέχρι 8% για τα επόμενα δύο χρόνια.
- 21/11** Στις σύγχρονες συνθήκες στρατηγικός στόχος για την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα αναδεικνύεται η περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας της συνολικής της λειτουργίας προς όφελος της παγκόσμιας οικονομίας και ανάπτυξης, τόνισε στην ομιλία του ο γ.γ. του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού IMO, Ευθύμιος Μητρόπουλος, κατά τις εργασίες της 24ης γενικής συνέλευσης του Διεθνούς Οργανισμού που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο.
- 23/11** Το τρίτο κατά σειρά μετά τα ναυάγια του «Erika» και του «Prestige» νέο πακέτο μέτρων για την ασφάλεια στις θάλασσες πρότείνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο Συμβούλιο Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- 25/11** Οι εκπρόσωποι της ελληνικής ναυτιλίας τιμήθηκαν στη διάρκεια τελετής απονομής των Lloyd's List Greek Shipping Awards, που διοργανώθηκαν για δεύτερη συνεχή χρονιά.
- 27/11** Στην πρώτη κατηγορία του Συμβουλίου του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού IMO παραμένει η Ελλάδα μαζί με άλλα εννέα κράτη. Η εκλογή της χώρας μας έγινε στο πλαίσιο της 24ης συνόδου της συνέλευσης του IMO.

► Δεκέμβριος

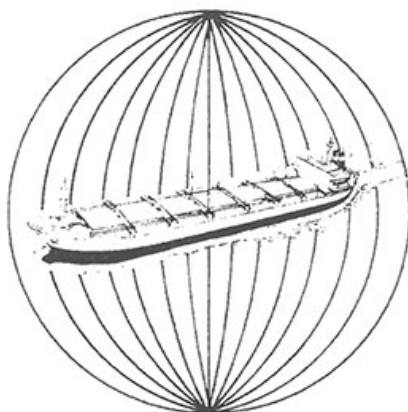


- 5/12** Σύμφωνα με τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, μειώνονται διαρκώς οι εν ενεργεία Έλληνες ναυτικοί, φτάνοντας το Σεπτέμβριο του 2004 τις 17.897 από 25.842 που ήταν το 1994. Παράλληλα, οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών μειώθηκαν σε ποσοστό 4,5% σε σχέση με το 2002.
- 7/12** Ομόφωνα επανεξελέγη ο Χαράλαμπος Μυλωνάς πρόεδρος της Ένωσης Κυπρίων Εφοπλιστών.
- 12/12** Απεδέχθη η Intertanko την πρωτοβουλία-απόφαση του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού να αναπτυχθούν υποχρεωτικά μέτρα σχετικά με την ανακύκλωση των πλοίων.
- 19/12** Δημοσιοποιήθηκε η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία ενεργοποιείται το δεύτερο στάδιο της προδικαστικής διαδικασίας εναντίον της Ελλάδας για το καθεστώς λειτουργίας της ακτοπλοΐας.
- 28/12** Για το οικονομικό έτος 2004 ο προϋπολογισμός του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα ανήλθε στα 13,34 εκατ. ευρώ. Επίσης στη διάρκεια του ίδιου έτους έγιναν 12 επιθεωρήσεις, 5 έρευνες και 10 σεμινάρια.



MARINE MANAGEMENT SERVICES M.C.

Ships Managers - Operators



Quick and Safe Operations Worldwide

2 Skouze Str. & Akti Miaouli, 185 36 PIRAEUS, GREECE
Phone: +30 210 4586900, Fax: +30 210 4294150
E-mail: mms@mms.gr

EUROPEAN AGENTS:
TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED.
16 OLD BOND STR. LONDON W1S 4PS
Phone: +44 (207) 4917014
Fax: +44 (207) 6296914
E-mail: tatuk@tatuk.com

UNITED STATES AGENTS:
Brokerage and Management Corp.
90 Broad Str. New York N.Y. 10.004
Phone: +1 (212) 4253730
Fax: +1 (212) 3634843
E-mail: mail@bamny.com



Ακτοπλοΐα: Waiting for Godot?

Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη, Καθηγητή ΕΜΠ

Στο περίφημο θεατρικό έργο του Samuel Beckett «Waiting for Godot», δύο ζητιάνοι, ο Vladimir και ο Estragon, συναντώνται στο δρόμο και περιμένουν την άφιξη του Godot. Συζητούν πολλή ώρα και υπαινίσσονται αόριστα για ποιο λόγο τον περιμένουν, αλλά οι θεατές ποτέ δεν μαθαίνουν ποιος είναι ο Godot. Μετά από πολλή ώρα έρχεται ένα παιδί και αναγγέλλει ότι ο Godot δεν θα έρθει σήμερα αλλά οπωσδήποτε αύριο. Το έργο τελειώνει, αλλά ο Godot δεν εμφανίζεται ποτέ.

Πάλαι ποτέ, και συγκεκριμένα πριν από τρία χρόνια (Ιανουάριος 2003), τα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ είχαν φιλοξενήσει άρθρο μου με τίτλο «Απελευθέρωση ακτοπλοΐας: Ώρα μηδέν». Το άρθρο εκείνο το είχα γράψει δύο μόλις μήνες μετά την ουσιαστική έναρξη εφαρμογής του Ν. 2932/2001 (1/11/2002). Είχα τότε προτείνει, μεταξύ άλλων, τις εξής ενέργειες για τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου, ιδίως σε σχέση με τον κοινοτικό κανονισμό 3577/1992 για το cabotage, με σκοπό την επίλυση σοβαρών προβλημάτων που κατά τη γνώμη μου θα εμφανίζονταν στη συνέχεια:

1. Να επανεξεταστεί η ερμαφρόδιτη διαδικασία της «τακτικής δρομολόγησης» (και ελεύθερες γραμμές και να μπορεί να παρεμβαίνει το ΥΕΝ) με τη θέσπιση γραμμών πραγματικά «ελεύθερης δρομολόγησης», για τις οποίες το θεσμικό πλαίσιο να είναι παρόμοιο με εκείνο των γραμμών της Αδριατικής.
2. Το καθοριζόμενο υπό του ΥΕΝ δίκτυο να ισχύει μόνο για τις γραμμές που εξυπηρετούν συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και όχι για τις ελεύθερες γραμμές.
3. Να προσδιορισθούν από την Πολιτεία (ΥΕΝ, υπουργείο Αιγαίου) συγκεκριμένα ελάχιστα ποσοτικά κριτήρια εξυπηρέτησης για τις γραμμές δημόσιας υπηρεσίας (συχνότητα, ταχύτητα, συνδεσιμότητα, άλλες παράμετροι) και βάσει αυτών να σχεδιασθεί το δίκτυο και να συνάπτονται οι συμβάσεις.
4. Η παρέμβαση της Πολιτείας στις ελεύθερες γραμμές να εστιάζεται στον έλεγχο τήρησης προδιαγραφών ασφαλείας, υγιεινής, συστήματος κράτησης εισιτηρίων και συμβατότητας πλοίου-λιμανιού. Ναύλοι, διάρκεια δρομολόγησης, γραμμές και δίκτυο να καθορίζονται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη.
5. Να επανεξετασθεί ριζικά το καθεστώς ορίου ηλικίας με βάση την επιθυμητή απόδοση των επενδύσεων και τη δυνατότητα κάλυψης της ζήτησης από τον υπάρχοντα και υπό ναυπήγηση στόλο. Υπενθυμίζεται ότι στη γραμμή της Αδριατικής, στα κρουαζιερόπλοια και γενικά στον υπόλοιπο κόσμο δεν υπάρχει όριο ηλικίας και ότι τα παλιά πλοία θα αποσυρθούν αναγκαστικά λόγω συμμόρφωσης στους νέους διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας (συμφωνία Στοκχόλμης).
6. Να γίνουν πιο ευέλικτες οι διαδικασίες ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και προσφυγής στη ΡΑΘΕ.
7. Η Πολιτεία να απεμπλακεί από τον καθορισμό της ξενοδοχειακής σύνθεσης του πληρώματος (π.χ. αριθμός μαγείρων ως συνάρτηση του τονάζ), ιδίως στις ελεύθερες γραμμές.
8. Η Πολιτεία να αναθεωρήσει το σύστημα απαγόρευσης απόπλου με επιστημονικά κριτήρια και με βάση τις τοπικές καιρικές συνθήκες.
9. Τα λιμάνια να αφεθούν ελεύθερα να χρεώσουν ανταποδοτικά τέλη, ώστε να μπορέσουν να αναβαθμίσουν τις υποδομές τους. Ιδίως ο ΟΛΠ να

μπορεί να χρεώνει περισσότερο από 146 ευρώ την ημέρα για parking στο «Knossos Palace».

10 Να μπορέσουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες να επενδύσουν σε τερματικούς σταθμούς και άλλες λιμενικές ανωδομές με συμβάσεις παραχώρησης. Όλα αυτά τον Ιανουάριο του 2003. Από τότε, κύλησε πολύ νερό στο αυλάκι. Το αποτέλεσμα των εκλογών την άνοιξη του 2004 φάνηκε να σηματοδοτεί σοβαρές αλλαγές στο ακτοπλοϊκό τοπίο, δεδομένου ότι η Νέα Δημοκρατία, όταν ήταν στην αντιπολίτευση, δεν έχανε την ευκαιρία να κατηγορεί το ΠΑΣΟΚ ότι ο Ν. 2932 δεν επέφερε την «πραγματική απελευθέρωση» στην αγορά, καθιστώντας που υποσχόταν απλόχερα η ίδια. Κάποιοι θα υπέθετε ότι η τότε αντιπολίτευση θα είχε επεξεργασθεί ένα εμπεριστατωμένο σχέδιο για ποιες αλλαγές θα έκανε στον κλάδο αυτό, εάν ή όταν γινόταν κυβέρνηση, και ότι οι αλλαγές αυτές θα ετίθεντο σε εφαρμογή άμεσα.

Δύο χρόνια από τη δημοσίευση του άρθρου αυτού, σε ένα άλλο άρθρο (με τον Άλκη Κορρέ) με τίτλο «Τα όρια της ανοχής και τα όρια της αντοχής» (ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Ιανουάριος 2005), γράφαμε, μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Και όμως. Σήμερα, δέκα μήνες από τότε που κέρδισε τις εκλογές, και με επί θύραις την παραπομπή της χώρας μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για μη εναρμόνιση με τον κανονισμό 3577, η κυβέρνηση δεν έχει ακόμη ξεκαθαρίσει τι ακριβώς θα κάνει στον τομέα της ακτοπλοΐας, ει μόνον ότι είναι ανάγκη να βρεθεί μία χρυσή τομή σε σχέση με το θεσμικό πλαίσιο, έτσι ώστε να αποφύγει η Ελλάδα την παραπομπή. Μόλις το Δεκέμβριο ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας συγκάλεσε το Εθνικό Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής και ανακοίνωσε τη σύσταση ομάδων εργασίας και την έναρξη διαλό-

γου από τους εμπλεκόμενους φορείς, ζητώντας την υποβολή προτάσεων μέχρι τον Ιανουάριο. Για πολλούς η ενέργεια αυτή είναι ένα πολύ θετικό βήμα, ενώ για άλλους είναι άλλη μία ένδειξη ότι η κυβέρνηση ακόμη ψάχνεται σχετικά με την ακτοπλοΐα».

Ένα ερώτημα είναι, έχει αλλάξει τίποτα ουσιαστικό από πέρυσι, πολλώ μάλλον από το 2003; Η απάντηση δεν είναι και τόσο ενθαρρυντική. Κατ' αρχάς, ο υποτίθεται κάκιστος Ν. 2932 ούτε καταργήθηκε ούτε τροποποιήθηκε, αλλά εξακολουθεί να ισχύει. Ούτε άλλωστε καταργήθηκαν ή άλλαξαν οι διατάξεις του περί ορίων ηλικίας. Οι αρμοδιότητες της ΡΑΘΕ περιήλθαν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού. Οι ναύλοι της οικονομικής θέσης απελευθερώθηκαν σε γραμμές που ξεκινούν από ορισμένα λιμάνια μόνο (όπως Ραφήνα και Λαύριο), ενώ ανακοινώθηκε η επέκταση της απελευθέρωσης και σε γραμμές που ξεκινούν από λιμάνι του Πειραιά, υπό προϋποθέσεις. Αλλά μέχρι στιγμής, ούτε αυτό έχει συμβεί. Το ΥΕΝ μόλις πρόσφατα άλλαξε το πλαίσιο του απαγορευτικού, χωρίς ακόμη να είναι σαφές πώς θα αποδώσει το νέο πλαίσιο. Η Ελλάδα έχει παραπεμφθεί στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για τη μη εφαρμογή του κανονισμού 4055/1986, ο οποίος επιτάσσει μη διαφοροποίηση λιμενικών τελών ως προς τον προορισμό (τα εξαιρετικά χαμηλά λιμενικά τέλη για πλοία εσωτερικού στον Πειραιά εξακολουθούν να είναι χαμηλότερα από εκείνα για πλοία εξωτερικού). Πλέον σημαντικό, η Ελλάδα εξακολουθεί να βρίσκεται προ των πυλών παραπομπής της στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για μη εναρμόνιση με τον κανονισμό 3577, παρά τις επιστολές που έχει ανταλλάξει με την Κομισιόν.

Εν τω μεταξύ, και πιθανώς ως φυσιολογικό σύμπτωμα της γενικότερης νόσου, η εικόνα που παρουσίασε η ακτοπλοΐα το περασμένο καλοκαίρι μερι-

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

κές φορές δεν ήταν καλή. Αυτό επέτεινε την πολιτική αντιπαράθεση μεταξύ Ν.Δ. και ΠΑΣΟΚ, με το ΚΚΕ και το Συνασπισμό δεύτερα βιολιά. Η αντιπαράθεση αυτή ήταν πολλές φορές ιδιαίτερα έντονη και αποπροσανατολιστική, μη βοηθώντας καθόλου να τεθούν επί τάπητος τα προβλήματα του κλάδου με ορθολογικό τρόπο.

Παραπληροφόρηση

Ως ένα παράδειγμα αναφέρω τα όρια ηλικίας, γιατί αυτό έχει γενικότερες επιπτώσεις στον τομέα της ακτοπλοΐας. Κατά τη γνώμη μου δεν υπάρχουν πολλές διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας που να έχουν προκαλέσει χειρότερη παραπληροφόρηση στο ευρύ κοινό (και κατ' επέκταση και στα ΜΜΕ και στους πολιτικούς) από εκείνες που αφορούν στα όρια ηλικίας στην ακτοπλοΐα. Ως αποτέλεσμα της παραπληροφόρησης αυτής, το θέμα αυτό έχει καταστεί αντικείμενο σφοδρής πολιτικής εκμετάλλευσης, η οποία φαίνεται να έχει γίνει εμπόδιο για την ορθολογική αντιμετώπισή του, πιθανώς λόγω του «πολιτικού κόστους» που μερικοί πιστεύουν ότι ενέχει. Όπως είναι γνωστό, ο Ν. 2932 μείωσε το προηγούμενο ισχύον όριο ηλικίας από 35 στα 30 έτη. Η σχετική διάταξη υιοθετήθηκε (συμπωματικά άραγε;) στα απόνερα του ναυαγίου του «Εξπρές Σαμίνα».

Οι κατά καιρούς δηλώσεις του νυν υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας για το θέμα αυτό προκαλούν αυτόματα την έντονη αντίδραση του ΠΑΣΟΚ και των άλλων κομμάτων της αντιπολίτευσης, πως ο υπουργός τείνει ευήκοον ους στα συμφέροντα των ακτοπλόων. Οι (πολύ σωστές) δηλώσεις του υπουργού ότι το όριο ηλικίας είναι παρεπόμενο αν εφαρμοσθούν οι διεθνείς κανονισμοί ασφαλείας, ερμηνεύονται από πολλούς ως έμμεση πλην σαφής πρόθεση για την κατάργησή του, παρά τις (μάλλον ατυχείς) δηλώσεις του υπουργού για το αντίθετο.

Από μια άποψη, το θέμα δεν είναι ακόμη εξαιρετικά επείγον. Το πρώτο έτος εφαρμογής της σχετικής διάταξης του Ν. 2932 (άρθρο τρίτο, παράγραφος 2γ) θα είναι το 2006, όταν το ισχύον όριο των 35 ετών θα γίνει 34. Το 2007 το όριο θα πέσει στα 32 και από το 2008 και μετά στα 30 έτη. Το ΥΕΝ δεν φαίνεται να επείγεται να αλλάξει τη νομοθεσία εδώ και τώρα, ιδίως μετά ένα καλοκαίρι που ταλαινώθηκε από πολλές βλάβες πλοίων τα οποία πολύς κόσμος δεν θα ήθελε να ξαναδεί ποτέ, πολλώ μάλλον να ταξιδεύει με αυτά. Το ΥΕΝ, όμως, ξέρει πολύ καλά ότι υπάρχει τεράστιο πρόβλημα αναπλήρωσης μεγάλου μέρους του ακτοπλοϊκού στόλου από το 2006 και μετά. Ξέρει επίσης ότι η διάταξη αυτή είναι ασύμβατη με την κοινοτική νομοθεσία. Ξέρει, δηλαδή, ότι αργά ή γρήγορα κάτι πρέπει να κάνει με τα όρια ηλικίας.

Στατιστική ανάλυση βάσης δεδομένων ατυχημάτων στο ΕΜΠ έδειξε ότι αυτό που πολλοί θεωρούν αυτονόητο, δηλαδή ότι το ρίσκο ενός ατυχήματος αυξάνεται με την ηλικία ενός πλοίου, σαφώς δεν μπορεί να τεκμηριωθεί επιστημονικά. Επίσης, δεν υπάρχει καμία ανάλυση που να τεκμηριώνει τα όρια αυτά (35, 30 ή ενδιάμεσο) με κριτήρια την οικονομική αποδοτικότητα, τη δυνατότητα αναπλήρωσης του ακτοπλοϊκού στόλου, ή ακόμη και το ύψος των απαιτούμενων ναύλων, οι οποίοι προφανώς θα είναι υψηλότεροι για μικρότερα όρια ηλικίας. Πολλώ μάλλον, δεν υπάρχει καμία ανάλυση που να συσχετίζει τα όρια ηλικίας με το επίπεδο ασφαλείας ενός πλοίου! Αντίθετα, ένα χαμηλό όριο ηλικίας είναι πολύ πιθανό να δράσει εις βάρος της θαλάσσιας ασφαλείας, άπαξ και θα έχει ως σοβαρή παρενέ-

ργεια τη ναυπήγηση πλοίων βραχυτέρας ωφέλιμης ζωής, άρα και χαμηλότερων προδιαγραφών («disposable ships»). Επίσης, τι είδους συντήρηση θα κάνει άραγε ο ακτοπλόος σε ένα πλοίο που είναι κοντά στο όριο απόσυραξής του; Μα, παρόμοια με εκείνη που έγινε στα πλοία που ταλαιπώρησαν με τις βλάβες τους το επιβατικό κοινό το περασμένο καλοκαίρι.

Υπάρχουν και άλλα παράδοξα. Εάν το όριο ηλικίας όντως ετέθη για μεγαλύτερη ασφάλεια, το ερώτημα είναι, γιατί η Πολιτεία δεν το απαιτεί και στα κρουαζιερόπλοια και στους διεθνείς πλόες, όπου δεν υπάρχει κανένα όριο; Γιατί εκεί να ισχύουν διαφορετικά κριτήρια, και ένα πλοίο του οποίου η ηλικία δεν του επιτρέπει να πάει στην Αίγινα, να μπορεί να πάει στη Βενετία; Και μόνον αυτό αποδεικνύει την έλλειψη ορθολογισμού του μέτρου.

«Πολιτικά ορθά» λάθη

Η διαφαινόμενη φιλοσοφία των ορίων ηλικίας είναι να περάσει η Πολιτεία το «πολιτικά ορθό» μήνυμα ότι τα γηρασμένα ακτοπλοϊκά δεν είναι επιθυμητά, είτε για λόγους ασφαλείας είτε για άλλους λόγους, και ότι εάν οι ακτοπλόοι είναι απρόθυμοι να κάνουν από μόνοι τους την επιβεβλημένη ανανέωση του στόλου, η Πολιτεία έχει όχι μόνο το δικαίωμα αλλά και την υποχρέωση να τους το επιβάλει νομοθετικά. Όμως, το ουσιαστικό μήνυμα είναι η ομολογία αποτυχίας της Πολιτείας να εφαρμόσει αποτελεσματικούς τρόπους για να ελέγξει και να εγγυηθεί την αξιοπλοΐα ενός πλοίου ανεξάρτητα από την ηλικία του.

Ο Λόρδος Donaldson, στην περιβόητη έκθεσή του «Safer Ships, Cleaner Seas» προς την κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, το 1994, είπε: «Η κυβέρνηση πρέπει να αντισταθεί σε κάθε προσπάθεια εισαγωγής αυθαίρετων ορίων ηλικίας, καθ' όσον αυτά θα ενθαρρύνουν τους πλοιοκτήτες να περικόψουν τη συντήρηση όσο το όριο ηλικίας πλησιάζει. Τα όρια ηλικίας θα προκαλέσουν έναν αγώνα για τη ναυπήγηση των πλέον φτηνών πλοίων, με μικρή διάρκεια ζωής». Μήπως οι πολιτικοί τής σήμερον ημέρας πρέπει να διαβάσουν ως υποχρεωτικό μάθημα την ως άνω έκθεση;

Πώς εξηγείται άραγε το γεγονός ότι, παρά την απουσία ορίου ηλικίας, είναι σπάνιο να συναντήσει κανείς στις προηγμένες ευρωπαϊκές χώρες ακτοπλοϊκά πλοία τόσο γηρασμένα όσο πολλά δικά μας; Μήπως επειδή εκεί το περιβάλλον της αγοράς είναι τέτοιο, ώστε όποιος δεν ανανεώνει το στόλο του δεν επιζεί; Ο προστατευτισμός, οι μονοπωλιακές καταστάσεις και οι άλλες στρεβλώσεις που ήταν καθεστώς στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά τουλάχιστον τα τελευταία 50 χρόνια οδήγησαν σε ένα σχεδόν μόνιμα γηρασμένο στόλο. Τα νέα πλοία κατά κανόνα δρομολογήθηκαν στις αγορές του εξωτερικού, όπου υπάρχει ανταγωνισμός. Η εγχώρια εικόνα έχει αρχίσει να διορθώνεται, αλλά υπάρχει ακόμη πολύς δρόμος μπροστά. Μόνο όταν οι χρόνιες στρεβλώσεις της αγοράς πραγματικά εξαλειφθούν, θα εκλείψουν και τα γηρασμένα πλοία στην εγχώρια αγορά.

Στη βάση αυτή, αν η επιβολή ορίων ηλικίας στην ακτοπλοΐα είναι μια αμφισβητούμενη επιλογή, η τυχόν άρση τους χωρίς την ταυτόχρονη λήψη και άλλων μέτρων θα είναι εξίσου αμφισβητούμενη. Η καλύτερη στρατηγική στο θέμα αυτό είναι η ενημέρωση του κοινού για τις αλήθειες και τους μύθους των ορίων ηλικίας και η δημιουργία το ταχύτερο δυνατόν των προϋποθέσεων ανταγωνισμού στην αγορά, ώστε η ουσιαστική ανανέωση του στόλου να επέλθει από μόνη της. Όλα αυτά, και με δεδομένη την παράλληλη εφαρμογή των διεθνών κανονισμών ασφαλείας (όπως η συμφωνία της Στοκχόλμης και οι διάφορες κοινοτικές οδηγίες), τελικά θα καταστήσουν τα όρια ηλικίας περιττά.

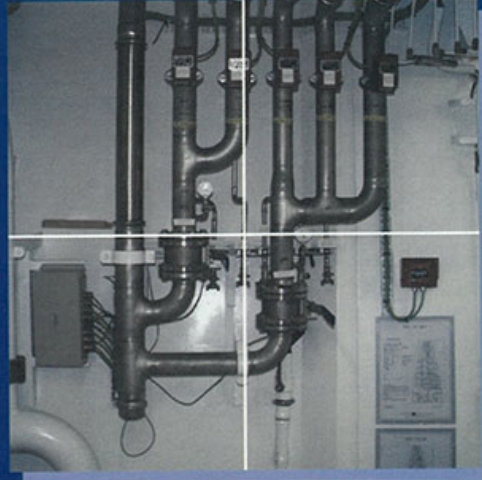
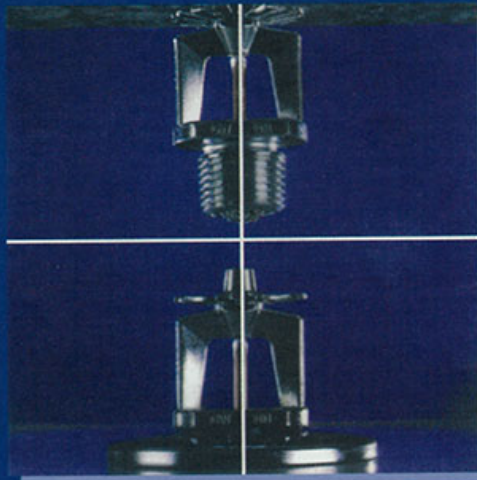
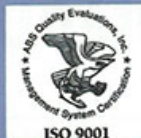


GLOBAL AIR LTD

MARINE SERVICE & SUPPLIES

Imtech

Official Imtech Representative for Greece



Technology for people and the environment

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

tsalis
group

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

Ακτοπλοϊκά μπλουζ

Του καθηγητή Άλκη Κορρέ



Δεν πρέπει να έχουμε παράπονο, φέτος τα είδαμε όλα. Πέρα από τα συνηθισμένα -ουρές, βλάβες, ταλαιπωρίες επιβατών-, η ακτοπλοΐα μας έφθασε μέχρι τον Τριανταφυλλόπουλο. Όσοι παρακολούθησαν το πρόγραμμα, σίγουρα διέυρυναν τους ορίζοντές τους πέραν του αναμενομένου. Όμως, το ζήτημα δεν είναι τα δρώμενα των ολίγων, αλλά τα προβλήματα συνοχής της Ελλάδας εν σχέσει με τα νησιά.

Σήμερα δεν θα μπούμε σε λεπτομέρειες, θεωρώντας ότι αυτές είναι λίγο-πολύ γνωστές σε όλους. Πολλά βαπόρια αποσύρονται, τα δρομολόγια αραιώνουν, τα νησιά δικαιολογημένα γκρινιάζουν, τα νούμερα από τον τουρισμό -ξένο και ντόπιο- έδειξαν ότι το κοινό παρακολουθεί σιωπηλά μεν τα της ακτοπλοΐας, αλλά αποφασίζει πού θα πάει διακοπές με βάση πού υπάρχει καλή ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση. Μέχρι σήμερα δεν έχει τεθεί θέμα για τους ίδιους τους νησιώτες. Αυτοί θεωρούνται δεδομένοι, όπως και οι συνολικοί τζίροι της ακτοπλοΐας, άσχετα με το ποιοι μεταφέρουν πλοιοί.

Θα μείνουν άραγε τα πράγματα έτσι όπως τα ξέρουμε; Φοβάμαι πως όχι.

Ο Πειραιάς, από τη στιγμή που θα καταργηθούν οι δασμολογικές προστασίες μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας και θα ισχύσει ελευθεροκοινωνία, θα παύσει προοδευτικά να αποτελεί το μοναδικό πόλο έλξης για την εξυπηρέτηση των νησιών. Τα πρώτα μηνύματα έχουν ήδη αρχίσει να φθάνουν, προτού καλά στεγνώσει το μελάνι των συμφωνιών Τουρκίας - Ε.Ε., τον περασμένο Νοέμβριο. Η τουριστική κίνηση μεταξύ των δύο χωρών έχει πάρει την ανιούσα, κυρίως από Βορειοελλαδίτες που βρίσκουν τις τιμές απέναντι δελεαστικές. Πολλοί νησιώτες περνούν επίσης στη γείτονα για τουρισμό, αλλά -όλο και περισσότερο- για δουλειές.

Αυτά είναι όμως μόνο τα προεόρτια. Όταν αρχίσουμε να συζητάμε προμήθειες βασικών ειδών -καύσιμα, οικοδομικά υλικά, τρόφιμα, γεωργικά, ανταλλακτικά κοκ.-, η διαφορά απόστασης που σε κάποιες περιπτώσεις εί-

ναι δεκαπλάσια εις βάρος του Πειραιά, θα παίξει και αυτή το ρόλο της, αθροιστικά προς τις χαμηλότερες τιμές. Ποιες πόλεις θα παίξουν το σημαντικό ρόλο; Οι παραθαλάσσιες φυσικά, με πρωταγωνίστρια τη Σμύρνη και σε μικρότερους ρόλους τον Τσεσμέ, το Κουσάντσι, το Μποντρούμ και τη Μαρμαρίδα. Τα εξυπηρετούμενα νησιά; Μια ντουζίνα, αρχίζοντας από τη Μυτιλήνη και φθάνοντας μέχρι τη Ρόδο.

Θα προλάβει ίσως κάποιος να επισημάνει πως, έτσι όπως τα λέμε, προεξοφλούμε την καλή εξέλιξη των ευρωτουρκικών σχέσεων, οι οποίες -όπως μας είπαν- θα έχουν δεκαετή ορίζοντα. Δεκάτο το σχόλιο, πλην όμως, τόσο η Τουρκία όσο και οι χώρες-μέλη της Ε.Ε. είναι από το 1995 μέλη του Διεθνούς Οργανισμού Εμπορίου, ο οποίος -ανεξάρτητα από την ευρωπαϊκή προοπτική της Τουρκίας- έχει προορισμό να γκρεμίζει δασμολογικούς φραγμούς. Ποιος μπορεί να μας πει ότι οι δασμοί δεν θα καταργηθούν έτσι κι αλλιώς, άσχετα από την -κατά τη γνώμη μου απίθανη- αρνητική κατάληξη της τουρκικής διαδικασίας πλήρους ένταξης.

Αυτές οι μετά βεβαιότητα αναμενόμενες εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή μας έχουν σημαντικές προεκτάσεις στο μακροπρόθεσμο σχεδιασμό για τον εφοδιασμό των νησιών του Αιγαίου. Δεν έχει έννοια να παρέχονται κίνητρα, να επενδύονται κεφάλαια, να γίνονται μεγάλες δαπάνες σε δρόμους, λιμάνια και τέρμινα στην Αττική, όταν αναμένεται πως ένα σημαντικό μέρος από την κίνηση εμπορευμάτων και επιβατών θα εξυπηρετείται στο μέλλον και από άλλα κέντρα. Όταν η απόσταση ενός νησιού από τον Πειραιά είναι 170 μίλια, είναι εύλογο ότι ένα κλασικής σχεδίασης πλοίο δεν μπορεί να κάνει περισσότερα από ένα κυκλικά ταξίδια την ημέρα. Αυτό σημαίνει ότι το πλοίο αυτό θα πρέπει να είναι μεγάλης χωρητικότητας, για να εξυπηρετεί μεγάλο αριθμό επιβα-



τών και οχημάτων κατά τη διάρκεια της σεζόν. Ισχύουν, άραγε, τα ίδια όταν η απόσταση είναι μόνο 17 μίλια;

Προφανώς όχι. Η δουλειά γίνεται εξίσου καλά, αν όχι καλύτερα, με μικρότερα πλοία, που θα προσφέρουν την ευχέρεια περισσότερων αναχωρήσεων την ημέρα με φθηνότερο κόστος στο νησί και ανάγκη διατήρησης μικρότερων στοκ παντού.

Όταν συνεπώς συζητάμε για επείγουσα ανάγκη ανανέωσης του ακτοπλοϊκού στόλου, ποια βαπόρια εννοούμε; Πολλοί δήμαρχοι ακριτικών νησιών ζητούν μόνιμες λύσεις με ανάθεση δωδεκαετών συμβάσεων αποκλειστικής εκμετάλλευσης γραμμής σε καινούργια πλοία. Τι θα συμβεί σ' αυτές τις συμβάσεις αν τα νησιά αρχίσουν να εξυπηρετούνται και από άλλη κατεύθυνση; Ποιος μπορεί να απαγορεύσει την ελεύθερη παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών; Τα ίδια τα νησιά θα αντιδρούσαν και θα αναζητούσαν νομικά ερείσματα για να απαλλαγούν. Το συμπέρασμα είναι ένα. Σε περιόδους γεωπολιτικών αλλαγών, όπως αυτή στην οποία ζούμε, δεν μπορεί κανείς να προβλέψει με ακρίβεια τις εξελίξεις, οπότε είναι θέμα σύνεσης για την κάθε υπεύθυνη κυβέρνηση να μην αυτοπαγιδεύεται σε μακροπρόθεσμες ρυθμίσεις, που μπορεί να οδηγήσουν σε αδιέξοδες καταστάσεις.

Και με τα πλοία; Τι θα γίνει με τα πλοία; Εδώ καιγόμαστε για το σήμερα - αύριο.

Ας αλλάξει εδώ και τώρα ο Ν. 2932, αναγνωρίζοντας -όπως και στα άλλα κράτη-μέλη της Ε.Ε.- απεριόριστη ζωή στα επιβατικά πλοία που ικανοποιούν τις απαιτήσεις της συνθήκης της Στοκχόλμης και ανανεώνουν κανονικά την κλάση τους. Αυτά τα πλοία προσφέρουν -μεταξύ άλλων- πολύ καλύτερα επίπεδα ευστάθειας σε περίπτωση εισροής υδάτων. Αν αυτό δεν θεωρηθεί επιθυμητό, θα πρέπει να αναμένουμε πολύ περισσότερα πλοία με κοινοτικές σημαίες να έρχονται στο Αιγαίο -ιδιόκτητα ή νοικιασμένα-, μια και η ελληνική δεν επιτρέπει τα δεύτερα. Τα αποσυρόμενα λόγω ορίου ηλικίας ελληνικά θα αντικαθίστανται από ξένα στα οποία δεν υπάρχει απόσυρση, εφόσον βεβαίως οι πλοιοκτήτες τους -ή οι ενοικιαστές τους- θεωρούν ότι αυτό συμφέρει. Αν δεν συμφέρει, απλώς δεν θα τα φέρουν. Και τότε; Τότε δεν θα θέλει κανείς να γίνει υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, θα βλεπόμαστε αραιότερα με τους νησιώτες και φοβάμαι ότι θα έχει περισσότερο υλικό ο κ. Τριανταφυλλόπουλος.



Quality Register for Quality Ships

"Our promise to the Greek market"

JSR
Jamaica Ship Registry



Contacts

Nicholas Papalios/Christos Roussos
Primal Ship Registration Inc.
Tel: +30 (210) 9227777
Fax: +30 (210) 9227017
Email: primalism@otenet.gr

Dimitris Konstantinidis/Constantinos Capetanakis
Quantum Registration Services Inc.
Tel: +30 210 429 1220
Fax: +30 210 429 1221
Email: registry@quantumar.com

Το συντελεσθέν νομοθετικό έργο του ΥΕΝ κατά το έτος 2005 και σχετικές εκδοθείσες συνάδουσες εθνικές και διεθνείς διατάξεις

Κατά το διαρρέυσαντα χρόνο 2005 εξεδόθησαν υπό του ΥΕΝ οι κατωτέρω παρατιθέμενοι, κατά τομείς, νόμοι και κανονιστικές πράξεις (Π.Δ.-Υ.Α.) καθώς και οι συναφείς κανονισμοί - οδηγίες ΙΜΟ και Ε.Ε. Δεν περιλαμβάνονται θέματα που αφορούν το υπηρετούν στο ΥΕΝ προσωπικό (στρατιωτικό - πολιτικό) και αυτά που δεν έχουν άμεση σχέση με τη ναυτιλία. Τα δε εντός παρενθέσεως διαλαμβανόμενα αποτελούν επισημάνσεις - σημειώσεις του επιμελητού.

Επιμέλεια: **Μιχαήλ Μαλέρμπας**, Υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α), μέλος Ελληνικής Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου



Α. Ασφάλεια ναυσιπλοΐας και επιθεώρηση πλοίων

Α' Διεθνείς διατάξεις

Κανονισμός (Ε.Κ.) υπ' αριθμ. 884/2005 της Επιτροπής της 10ης Ιουνίου 2005, για καθιέρωση διαδικασιών διεξαγωγής των επιθεωρήσεων της επιτροπής στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας (ΕΕΛ 148/11-6-2005).

Α' Εθνικές διατάξεις

1. Νόμοι

α. Νόμος 3337/05 (Α' 108)

«Κύρωση της Ευρωπαϊκής Σύμβασης για την προστασία των ζώων κατά τις διεθνείς μεταφορές».

[Τον ΚΕΕΠ/ΥΕΝ ενδιαφέρουν για εφαρμογή το άρθρο 28 «Ειδικές διατάξεις για τη μεταφορά διά θαλάσσης (εκτός οχηματογωγών πλοίων)» και το άρθρο 29 «Ειδικές διατάξεις για τη μεταφορά σε οδικά οχήματα ή σιδηροδρομικά βαγόνια επί οχηματογωγών πλοίων».]

β. Νόμος 3409/05 (Α' 273)

«Καταδύσεις αναψυχής και άλλες διατάξεις».

(Με το άρθρο 23 του εν λόγω νόμου αντικαθίσταται η παρ. 1 του άρθρου 45 «Κυρώσεις - προσφυγαί» του ΚΔΝΔ. Ούτω τα επιβαλλόμενα, για κάθε παράβαση των διατάξεων του Κεφαλαίου Δ «Ασφάλεια πλοίων» και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού εκδιδόμενων Π.Δ.-Υ.Α., πρόστιμα αυξάνονται στο ύψος των τριακοσίων ευρώ έως πεντακοσίων χιλιάδων ευρώ, ενώ υπόχρεοι καταβο-

λής αυτού καθίστανται εφεξής αλληλεγγύως και σε ολόκληρο ο πλοιοκτήτης, ο διαχειριστής, ο εφοπλιστής και ο πλοίαρχος του πλοίου.)

2. Τροποποιήσεις Δ.Σ. SOLAS 74

α. Π.Δ. 68/05 (Α' 101)

«Κύρωση τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), 1974, όπως αυτές υιοθετήθηκαν με τις αποφάσεις 123 (75)/24-5-2002 και 124 (75)/24-5-2002 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (ΙΜΟ)».

[Αντικαθίστανται, τροποποιούνται, συμπληρώνονται και καταργούνται διατάξεις κανονισμών:

- Κεφαλαίου IV Ραδιοεπικοινωνίες
- Κεφαλαίου V Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας
- Κεφαλαίου VI Μεταφορά φορτίων
- Κεφαλαίου VII Μεταφορά επικίνδυνων ειδών

(Στο Κεφάλαιο αυτό διαπιστώθηκαν νομοτεχνικό κενό και παραλείψεις. Ενημερώθηκαν οι αρμόδιοι επιτελείς ΚΕΕΠ/ΥΕΝ να μεριμνήσουν σχετικώς.)

β. Π.Δ. 175/05 (Α' 226)

«Κύρωση τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), 1974, όπως αυτές υιοθετήθηκαν με την απόφαση 69(69)18-5-1998 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (ΙΜΟ)».

(Αντικαθίστανται διατάξεις κανονισμών:

- Κεφαλαίου II-1 Κατασκευή - υποδιάρθρωση και ευστάθεια
- Κεφαλαίου IV Ραδιοεπικοινωνίες.)

γ. Π.Δ. 199/05 (Α' 239)

«Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης "περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ - SOLAS) 74", όπως αυτές υιοθετήθηκαν την 5η Δεκεμβρίου 2000 με την απόφαση MSC 99(73) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)».

(Τροποποιούνται, αντικαθίστανται και καταργούνται διατάξεις κανονισμών:

- Κεφαλαίου II-1 Κατασκευή - υποδιάρθρωση και ευστάθεια κ.λπ.
- Κεφαλαίου IX Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία πλοίων
- Κεφαλαίου X Μέτρα ασφάλειας για ταχύπλοα σκάφη

Αντικαθίστανται οι διατάξεις εξ ολοκλήρου:

Κεφαλαίου II Κατασκευή - πυροπροστασία - ανίχνευση και κατάσβεση πυρκαγιάς

Κεφαλαίου V Ασφάλεια ναυσιπλοΐας.)

3. Πρ. Διατάγματα

α. Π.Δ. 3/05 (Α' 2/05)

«Τροποποίηση διατάξεων με τις οποίες είχε προσαρμοσθεί η ελληνική νομοθεσία σε αντίστοιχες οδηγίες της Ε.Ε. που αφορούν την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, σε συμμόρφωση με την οδηγία 2002/84/ΕΚ του Συμβουλίου της 5ης Νοεμβρίου 2002».

(Τροποποιούνται και αντικαθίστανται διάφορες διατάξεις Π.Δ. και Υ.Α. που είχαν κατά καιρούς ενσωματωθεί στο εθνικό δίκαιο οδηγίες της Ε.Ε. αφορώσες την ασφάλεια ναυσιπλοΐας, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη ναυτική εκπαίδευση.)

β. Π.Δ. 4/05 (Α' 2)

«Αντικατάσταση και συμπλήρωση διατάξεων του Π.Δ. 375/2002 "Καθορισμός τελών υπέρ του Λογαριασμού Επιθεωρήσεων και τρόπος είσπραξης και διαχείρισης αυτών" (Α' 322)».

(Αντικαθίσταται όλο το άρθρο 3 «Καθορισμός τελών» του Π.Δ. 375/02 διά του οποίου ορίζονται τα καταβαλλόμενα υπέρ του Λογαριασμού Επιθεωρήσεων τέλη για τις διενεργούμενες από το ΥΕΝ και τα ΤΚΕΠ επιθεωρήσεις, τις εκδόσεις πιστοποιητικών και αδειών, τους ελέγχους και τις εγκρίσεις, αναφορικά με την ασφάλεια των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.)

γ. Π.Δ. 49/05 (Α' 66)

«Ενσωμάτωση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2002 "Δημιουργία κοινού συστήματος παρακολούθησης και κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης"».

[Με το άρθρο 29 του εν λόγω Π.Δ. καταργούνται τα Π.Δ. 346/1994 (Α' 183), 211/97 (Α' 166), 174/98 (Α' 129), 3/99 (Α' 2) και 12/2000 (Α' 11).]

δ. Π.Δ. 52/05 (Α' 79)

Ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία

(ro-ro) σύμφωνα με την οδηγία 2003/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 14ης Απριλίου 2003 (L 123/22/17-5-2003).

ε. Π.Δ. 66/05 (Α' 100)

«Τροποποίηση διατάξεων του Π.Δ. 103/1999 "Κανόνες και πρότυπα ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία σύμφωνα με την οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998 (Α' 110)" όπως αυτό ισχύει μετά την τροποποίησή του με το Π.Δ. 309/2003 (Α' 261), σε συμμόρφωση με την οδηγία 2003/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Απριλίου 2003 (L 123/18/17-5-2003)».

4. Υπουργικές Αποφάσεις

α. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 4113.200/01/2005/15-3-2005 (Β' 419)

«Συμπλήρωση της πρότυπης συμφωνίας μεταξύ του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και των αναγνωρισμένων Οργανισμών, για τη διενέργεια των προβλεπόμενων από την υφισταμένη νομοθεσία ελέγχων και την έκδοση των απαιτούμενων για τα πλοία και τις εταιρείες πιστοποιητικών».

[Συμπληρώνονται οι διατάξεις με την ανάθεση επιπλέον αρμοδιοτήτων, της βασικής, επί του προκειμένου Απόφασης ΥΕΝ υπ' αριθμ. 4113.190/01/2004/11-2-2004(Β' 379/04).]

β. ΚΥΑ υπ' αριθμ. 1314.24/2/21-2-2005 (Β' 264)

«Καθορισμός εισφοράς για τη συμμετοχή της Ελλάδος στη συμφωνία για το δορυφορικό σύστημα έρευνας και διάσωσης COSPAS-SARSAT για το έτος 2005».

(Εκδίδεται σε εκτέλεση των διατάξεων του άρθρου 3 του νόμου 2013/92 που κύρωσε τροποποιήσεις της SOLAS 74.)

γ. Απόφαση νομάρχου Πειραιώς υπ' αριθμ. 53/5-1-2005

«Ολοκλήρωση των διαδικασιών της πρώτης εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 4 και 5 του Ν. 2642/1998 (ΦΕΚ 216 Α' /179-1998) "Μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων και άλλες διατάξεις"».

δ. Κ.Υ. Απόφαση υπ' αριθμ. 4113.203/01/1-9-2005 (Β' 1281)

«Καθορισμός των απαιτούμενων δικαιολογητικών, καθώς και των ειδικότερων τεχνικών και λεπτομερειακών κριτηρίων για το χαρακτηρισμό επαγγελματικού ή ιδιωτικού πλοίου αναψυχής ως παραδοσιακού και κάθε άλλου σχετικού θέματος».

Β. Προστασία Θαλασσίου Περιβάλλοντος

Β' Διεθνείς διατάξεις

1. Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε. υπ' αριθμ. L 255/30-9-05

α. Οδηγία 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, «σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις».

(Τελεί υπό κύρωση προς ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο μέχρι 1-3-2007 σύμφωνα με το άρθρο 16 «Εφαρμογή». Το δε άρθρο 8 «Κυρώσεις» ορίζει την έκ-

δοση ποινικών και διοικητικών κυρώσεων από τα κράτη-μέλη.)

β. Απόφαση-πλαίσιο 2005/667/ΔΕΥ του Συμβουλίου της 12/7/2005 «για την ενίσχυση του ποινικού πλαισίου καταστολής της ρύπανσης από πλοία».

[Συμμόρφωση μέχρι 12-1-2007 σύμφωνα με το άρθρο 11 «Εφαρμογή». Τα δε άρθρα 4 (1) και 6 (1), αντίστοιχα, προσδιορίζουν λίαν αυστηρές ποινικές και διοικητικές κυρώσεις (χρηματικά πρόστιμα).]

Β³ Εθνικές διατάξεις

1. Νόμοι

α. Νόμος 3393/05 (Α' 242)

«Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για την αστική ευθύνη για ζημιά ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, 2001».

[Στο όγδοο άρθρο κυρωτικού νόμου προβλέπονται διοικητικές κυρώσεις (χρηματικό πρόστιμο) στους παραβάτες των διατάξεων της κυρούμενης ως άνω διεθνούς συμβάσεως.]

β. Νόμος 3394/05 (Α' 243)

«Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για τον έλεγχο επιβλαβών συστημάτων υφαλοχρωματισμού των πλοίων 2001».

[Στο έκτο άρθρο του κυρωτικού νόμου προβλέπονται διοικητικές κυρώσεις (χρηματικό πρόστιμο) στους παραβάτες των διατάξεων και των κατ' εξουσιοδότηση αυτών εκδοθησώντων Π.Δ. και Υ.Α.]

2. Υπουργικές Αποφάσεις

α. ΚΥΑ υπ' αριθμ. 2431.02/02/05/7-3-2005 (Β' 331)

«Αποδοχή τροποποιήσεων στο παράρτημα του Πρωτοκόλλου του 1978 σχετικά με τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία, 1973 - Τροποποιήσεις στον κανονισμό 132, προσθήκη νέου κανονισμού 13Η και συνεπαγόμενες μεταβολές στο συμπλήρωμα στο πιστοποιητικό ΙΟΡΡ του παραρτήματος Ι στη MARPOL, 73/78».

β. ΚΥΑ υπ' αριθμ. 2431.06.1/03/05/19-4-2005

«Αποδοχή τροποποιήσεων στο παράρτημα του Πρωτοκόλλου του 1978 σχετικά με τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από πλοία, 1973 - Τροποποιήσεις στο προσάρτημα του παραρτήματος V της MARPOL, 73/78».

γ. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 4113.206/01/28-7-2005 (Β' 1118)

«Καθορισμός του τύπου του Διεθνούς Πιστοποιητικού Πρόληψης Ρύπανσης του Αέρα».

[Οι επικαλούμενες προς εξουσιοδότηση εκδόσεως της εν λόγω Υ.Α. διατάξεις της παραγρ. 2 του προοιμίου είναι εσφαλμένες ουσιαστικά, ενημερώθηκαν σχετικώς οι αρμόδιοι επιτελείς του ΥΕΝ όπως μεριμνήσουν σχετικώς.]

Γ. Ακτοπλοΐα

1. Νόμοι

α. Νόμος 3409/05 (Α' 273)

«Καταδύσεις αναψυχής και άλλες διατάξεις».

[Με τα άρθρα 18 και 19 του εν λόγω νόμου τροποποιούνται διατάξεις των άρθρων Τετάρτου, Πέμπτου και Ογδόου του Ν. 2932/01 (Α' 145) «Ελευθέρη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές κ.λπ.» Οι λόγοι που επέβαλαν τις τροποποιήσεις διαλαμβάνονται στην εισηγητική έκθεση του Ν. 3409/05.]

2. Υπ. Αποφάσεις

α. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 8122.1/13/4-3/2005 (Β' 313)

«Τροποποίηση της υπ' αριθμ. 9014.1/11/99/18-5-1999 Απόφασης του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας (Β' 998)».

[Συμπληρώνει τις διατάξεις της Απόφασης ΥΕΝ, με τον ως άνω αριθμ., «Καθορισμός των ειδικών απαιτήσεων τεχνικού και λεπτομερειακού χαρακτήρα και των ειδών των συστημάτων καταγραφής των επιβατών ανάλογα με τις κατηγορίες των επιβατηγών πλοίων και του αριθμού των επιβατών που δύναται να μεταφέρουν σύμφωνα με το πιστοποιητικό ασφαλείας τους».]

β. Κ.Υ. Απόφαση υπ' αριθμ. 3323.1/01/26-5-2005 (Β' 718)

«Ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές καθαρών ναύλων Οικονομικής ή Ενιαίας Θέσης επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων, πλην ταχυδρομικών αποστολών, πλοίων ακτοπλοΐας κατά σύνδεση και κατά κατηγορία πλοίου».

[Τροποποιήθηκε με την ΚΥΑ υπ' αριθμ. 3323.1/03/21-6-05 (Β' 917).]

γ. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 3331.1/26-10-2005 (Β' 1492)

«Καθορισμός Γενικού Δικτύου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών και διάκριση τακτικών δρομολογίων γραμμών σε κατηγορίες».

[Για τη δρομολογιακή περίοδο από 1-11-2006 έως και 31-10-2007. Για τη δρομολογιακή περίοδο από 1-11-2005 έως και 31-10-2006 ισχύει η αντίστοιχη Απόφαση υπ' αριθμ. 3331.01/04/27-10-2004 (Β' 1615).]

δ. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 3323.3/02/05/25-10-1005 (Β' 1579)

«Συγκρότηση Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ) για την περίοδο 1-11-2005 έως 31-10-2007».

Δ. Ναυτική εργασία

1. Π.Δ.

α. Π.Δ. 232/05 (Α' 280)

«Περί οργανικής σύνθεσης πληρώματος ρυμουλκών λιμένος και ρυμουλκών ναυαγοσωστικών ανοικτής θαλάσσης». [Καταργείται για το αντίστοιχο θέμα το Π.Δ. 130/95 (Α' 78).]

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

Ε. Ναυτική Εκπαίδευση

Ε' Διεθνείς διατάξεις

Οδηγία 2005/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με την αμοιβαία αναγνώριση πιστοποιητικών των ναυτικών τα οποία εκδίδονται από τα κράτη-μέλη και για την τροποποίηση της οδηγίας 2001/25/ΕΚ (ΕΕ 255 30-9-2005).

Ε' Εθνικές διατάξεις

α. Π.Δ. 89/05 (Α' 127)

«Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2001/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Απριλίου 2001 "για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών" και της οδηγίας 2003/103/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Νοεμβρίου 2003 "περί τροποποίησης της οδηγίας 2001/25/ΕΚ για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών"».

(Οι διατάξεις του ως άνω Π.Δ. θα αντικατασταθούν προσεχώς με εκδοθέντα Π.Δ. προκειμένου να ενσωματωθεί και νεότερη τροποποίηση της οδηγίας 2005/25/ΕΚ της 30-9-2005.)

β. ΚΥΑ υπ' αριθμ. 3627.1/01/2005/19-1-2005 (Β' 89)

«Επιδότηση σπουδαστών ΚΕΣΕΝ/Π-Μ-Ρ/Ε-ΔΣΕΝ/ΜΕΤ/Θαλαμηπόλων και ειδικών τμημάτων πλοίαρχων και μηχανικών Ε' τάξης Ε.Ν.».

γ. ΚΥΑ υπ' αριθμ. Μ 3614.1/04/4-5-2005 (Β' 631)

«Κύρωση κανονισμού εισαγωγής σπουδαστών στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ)».

ΣΤ. Λιμενική Αστυνομία

1. Αιγιαλός και παραλία

α. Νόμος 3333/05 (Α' 01)

«Ίδρυση και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων και άλλες διατάξεις». Άρθρο 13. Παραχώρηση χρήσης αιγιαλού και παραλίας (Για την πραγματοποίηση των σκοπών των εμπορευματικών κέντρων και ειδικά για τη χρήση λιμενικών εγκαταστάσεων.)

β. ΚΥΑ υπ' αριθμ. 1089532 π.ε./8205 π.ε./Β0010/20-4-2005 (Β' 595) «Στοιχεία καθορισμού αιγιαλού και παραλίας».

2. Γενικά θέματα Λιμ. Αστυνομίας

2.1 Νόμοι

α. Νόμος 3386/05 (Α' 212)

«Είσοδος, διαμονή και κοινωνική ένταξη υπηκόων τρίτων χωρών στην ελληνική επικράτεια».

Το άρθρο 88 «Υποχρεώσεις μεταφορέων - Κυρώσεις».

(Αναφέρεται στους πλοίαρχους και κυβερνήτες πλοίων - πλωτών μέσων που μεταφέρουν από το εξωτερικό στην Ελλάδα υπηκόους τρίτων χωρών και κο-

λάζει με ποινικές και διοικητικές κυρώσεις τη μεταφορά ατόμων που δεν έχουν δικαίωμα εισόδου στο ελληνικό έδαφος ή στους οποίους έχει απαγορευθεί η είσοδος για οποιαδήποτε αιτία. Επίσης απαγορεύει στους πλοίαρχους και στις ναυτιλιακές εταιρείες να δέχονται για μεταφορά πρόσωπα τα οποία δεν είναι εφοδιασμένα με τα απαιτούμενα ταξιδιωτικά έγγραφα ή δεν έχουν υποστεί τον κανονικό αστυνομικό έλεγχο.)

β. Νόμος 3409/05 (Α' 273)

«Καταδύσεις αναψυχής και άλλες διατάξεις».

(Εισάγεται ο θεσμός του Οργανισμού ως νομικό πρόσωπο. Χορηγούνται πιστοποιητικά εκπαίδευσης και προβλέπεται δημιουργία περιοχών οργανωμένης ανάπτυξης καταδυτικού πάρκου. Οι παραβάτες των διατάξεων κολάζονται με ποινικές και διοικητικές κυρώσεις.)

γ. Νόμος 3333/05 (Α' 91)

«Ίδρυση και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων και άλλες διατάξεις».

(Με το άρθρο 23 προστίθεται στον «Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου» άρθρο 10^ο με τις διατάξεις του οποίου θεσμοθετείται για πρώτη φορά στην Ελλάδα η χρήση και λειτουργία αεροδρομίων επί υδάτινης επιφάνειας.)

2.2 Υπουργικές Αποφάσεις

α. Απόφαση ΥΕΝ υπ' αριθμ. 3342/02/28-1-2005 (Β' 169)

«Καθορισμός τύπου άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής».

β. ΚΥΑ υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ41/88711/4369/26-10-2005 (Β' 1610)

«Καθορισμός θαλάσσιων περιοχών για άσκηση υποβρύχιων δραστηριοτήτων με αναπνευστικές συσκευές, βαθυσκάφη ή άλλα μέσα επισκόπησης του βυθού, κατ' εφαρμογή του άρθρου 15, παρ. 3 του Ν. 3028/2002 "Για την προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς"».

Ζ. Οργανωτικά θέματα ΥΕΝ

Π.Δ. 122/05 (Α' 180)

Σύσταση Διεύθυνσης Ποιότητας και Αποδοτικότητας στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

ΚΥΑ υπ' αριθμ. 3122.3/18-5-2005 (Β' 919)

«Συμπλήρωση της υπ' αριθμ. 1246.3/4/94/1-12-1994 κοινής απόφασης των υπουργών Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας "Ρύθμιση λεπτομερειών που αφορούν την εγκατάσταση στην Ελλάδα γραφείων ή υποκαταστημάτων αλλοδαπών και ημεδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων (ΦΕΚ 919 13/14-12-1994)"».

Η. ΝΑΤ

Νόμος 3409/05 (Α' 273)

«Καταδύσεις αναψυχής και άλλες διατάξεις».

(Με το άρθρο 24 του εν λόγω νόμου ρυθμίζονται θέματα του ΝΑΤ αναφερόμενα στην αντικατάσταση και εκκαθάριση ναυτολογίων ελληνικών επιβατηγών πλοίων που εκτελούν περιηγητικούς πλόες - κρουαζιερόπλοίων.)



ΠΕΙΡΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ PIRAEUS MARITIME TRAINING CENTRE S. RANIS

Accredited By:

- ◆ Republic of Cyprus
- ◆ Republic of Panama
- ◆ The Bahamas Maritime Authority
- ◆ Republic of Marshal Islands
- ◆ Saint Vincent & Grenadines
- ◆ Republic of Bermuda



For

Onboard Officers & Crew

- Company Security Officers
- Ship Security Officers
- Port Facility Officers
- ISM Internal Auditors
- ISPS Internal Auditors

COURSES:

1. GMDSS
2. ARPA
3. BASIC SAFETY TRAINING
4. TANKER SAFETY - COW
5. ADVANCE FIRE FIGHTING
6. RO-RO PASSENGER SHIP
7. PROFICIENCY IN SURVIVAL CRAFT AND FAST RESCUE BOATS
8. PROFICIENCY IN MEDICAL FIRST AID
9. CROWD MANAGEMENT

STCW/95

Also:

- Risk Assessment - Risk Management
- Accident investigation and Analysis
- Media Response Course
- Refreshing Training for Retired Deck / Engine Greek Officers. (Panama or Cyprus Certificate)
- ISO 9001: 2000 Implementation and internal auditing

BRM - BTM Course

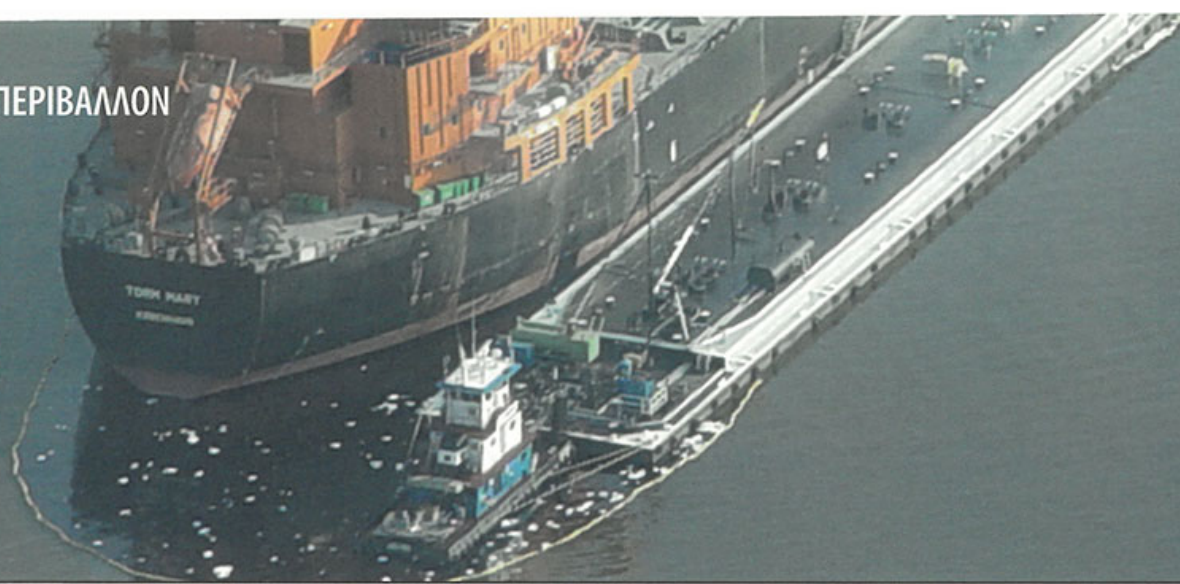
- POLARIS - NORCONTROL FULL MISSION BRIDGE MANOEUVRING SIMULATOR A TOTAL CONCEPT FOR TRAINING AND EVALUATION
- CAPABLE OF SIMULATING A TOTAL SHIPBOARD BRIDGE OPERATION INCLUDING THE CAPABILITY FOR ADVANCE MANOEUVRING
- 5 DAYS BRM - BTM COURSES BRIDGE TEAM MANAGEMENT INCLUDING 3 DAYS SIMULATION



40, Leosthenous str. 185 36 Piraeus Tel. 210-4525301, 210-4525304 Fax 210-4181704

e-mail: pmtc@hol.gr

pmtc@rangermarine.gr



Περιβαλλοντικό Ημερολόγιο 2005

Είναι γεγονός ότι το 2005 δεν μπορεί να συγκριθεί με το έτος 2004, τόσο διεθνώς όσο και για την Ελλάδα. Η χρονιά των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 και του Κώδικα Ασφαλείας για Πλοία και Λιμένες (ISPS code) σημάδεψε τις προτεραιότητες του IMO, που εκφράστηκαν στο σλόγκαν «Safe, Secure and Efficient Shipping on Clean Oceans».

Του **Β. Τσελέντη**, Αναπληρωτή καθηγητή, τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιά

Στα τέλη Φεβρουαρίου κλείνει το κεφάλαιο της οδηγίας για την επιβολή ποινικών κυρώσεων σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης, την οποία η Ελλάδα μαζί με την Κύπρο και τη Μάλτα, το Νοέμβριο του 2004, καταψήφισαν στη συνεδρίαση του Συμβουλίου υπουργών Δικαιοσύνης, με την ψήφιση στην Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της πρότασης που περιείχε 13 συμβιβαστικές τροπολογίες. Ιδιαίτερα σημαντικό κρίνεται το γεγονός ότι οι απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών από πλοία αντιμετωπίζονται ως παραβάσεις και όχι ως ποινικά αδικήματα, καθώς και το ότι οι δεσμευτικοί κανόνες για τις ποινικές κυρώσεις δεν ρυθμίζονται στη συγκεκριμένη οδηγία, αλλά στην παράλληλη απόφαση-πλαίσιο.

Σημαντικές εξελίξεις σημειώθηκαν σε ό,τι αφορά την απόσυρση των πλοίων μονού τοιχώματος στο Παράρτημα I της MARPOL 73/78, με τις τροποποιήσεις στον κανονισμό 13G και με την προσαρμογή ενός νέου, 13H. Στις 5 Απριλίου του 2005, ετέθη σε ισχύ η απόφαση MEPC.111(50) του Δεκεμβρίου 2003, που προέβλεπε νέες ημερομηνίες απόσυρσης για δεξαμενόπλοια Category 1, 2 και 3. Υπολογίζεται ότι οι ρυθμίσεις αυτές αφορούν περίπου 173 δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος, χωρητικότητας πάνω από 200.000 DWT, σε σύνολο 455 VLCC και ULCC πλοίων -τα μονού τοιχώματος VLCC πλοία παγκοσμίως αντιπροσωπεύουν 46,8 εκατ. DWT- σε σύνολο (VLCC και ULCC) 131,4 εκατ. DWT. Επίσης 14 πλοία ηλικίας άνω των 25 ετών και 10 που κατασκευάστηκαν μεταξύ 1980 και 1984. Τέλος, 42 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 10,75 εκατ. DWT που ναυπηγήθηκαν την περίοδο 1985 έως 1989.

Στις 19 Μαΐου 2005 ετέθη σε ισχύ και το νέο Παράρτημα VI της MARPOL 73/78, που αφορά στις ατμοσφαιρικές εκπομπές από πλοία. Ως γνωστόν, το παράρτημα VI περιορίζει τις εκπομπές του διοξειδίου του θείου (ορίζοντας ως ανώτερο όριο το 4,5% για την περιεκτικότητα σε S στα ναυτιλιακά καύσιμα παγκοσμίως και 1,5% για πλοία που κινούνται σε ελεγχόμενες περιοχές, όπως είναι η Βαλτική και η Βόρειος Θάλασσα). Με βάση στοιχεία του IMO, η μέση περιεκτικότητα S στα ναυτιλιακά καύσιμα για την περίοδο 2002-2004 ήταν 2,67% m/m. Περιορίζει επίσης τα επίπεδα των οξειδι-



ων του αζώτου στα καυσάεργια των πλοίων, όπως επίσης απαγορεύει τη χρήση ουσιών που ενοχοποιούνται για τη μείωση της στοιβάδας του όζοντος.

Στην 53η συνεδρίαση της Επιτροπής για την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC) (Ιούλιος 2005) εγκρίθηκαν και οδηγίες (Guidelines) για θέματα που αφορούν στο Παράρτημα VI, όπως η λειτουργία συστημάτων καθαρισμού SOx, οι επιθεωρήσεις και πιστοποιήσεις, Port State Control κ.ά. Υιοθετήθηκαν επίσης τροποποιήσεις στο Παράρτημα VI, που αφορούσαν στην ένταξη της Βόρειας Θάλασσας στις περιοχές ελέγχου εκπομπών SOx, SECA (SOx Emission Control Area), οι οποίες θα ισχύσουν από το Νοέμβριο του 2006. Συζητήσεις έχουν ήδη αρχίσει και για την ένταξη στις SECA και άλλων θαλάσσιων περιοχών, όπως αυτή της Μεσογείου.

Η 53η συνεδρίαση της Επιτροπής για την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος (MEPC) απεδείχθη, για μία ακόμα φορά, ιδιαίτερα παραγωγική καθώς:

- Στο πλαίσιο των συζητήσεων για το Παράρτημα VI, έθεσε τις βάσεις για την καταγραφή και άλλων ρύπων, όπως το CO₂, αναδεικνύοντας τη σημαντικότητα και του ρύπου αυτού, ιδιαίτερα σε σχέση με τις απαιτήσεις του Πρωτοκόλλου του Κιότο, και ίσως, μελλοντικών πρωτοβουλιών του IMO.
- Αποφάσισε να μελετήσει εκ νέου την αποτελεσματικότητα των χερσαίων εγκαταστάσεων Ευκολιών Υποδοχής Καταλοίπων Πλοίων με την έκδοση νέας φόρμας για την καταγραφή ανεπαρειών, καθώς και την ανάπτυξη βάσης δεδομένων (port reception facility database - PRFD) με τις ευκολίες ανά τον κόσμο και τις υπηρεσίες που προσφέρουν.
- Αποφάσισε να αναπτύξει ένα δεσμευτικό νομικό πλαίσιο για τη διάλυση και ανακύκλωση πλοίων, το οποίο θα περιλαμβάνει κανονισμούς που θα αφορούν στη σχεδίαση, κατασκευή και λειτουργία των πλοίων. Σκοπός αυτής της προσπάθειας του IMO είναι η ανάπτυξη ασφαλών και περιβαλ-

λοντικά φιλικών διαδικασιών διάλυσης και ανακύκλωσης, που δεν θα επηρεάζουν την ασφάλεια και λειτουργική απόδοση πλοίων και χερσαίων εγκαταστάσεων. Αποφασίστηκε επίσης ότι το πλαίσιο αυτό θα ολοκληρωθεί και θα είναι έτοιμο για συζήτηση και τελική υιοθέτηση στη διετία 2008-2009.

- Στο πλαίσιο της ευρύτερης αποδοχής και εκπλήρωσης των όρων για να τεθεί σε ισχύ η Διεθνής Σύμβαση για τη Διαχείριση Έρματος και Ιζημάτων Πλοίων (Φεβρουάριος 2004) υιοθετήθηκαν οδηγίες για ανάπτυξη τεχνολογιών που θα υποστηρίξουν την απρόσκοπτη εφαρμογή της Σύμβασης. Επίσης αποφασίστηκε η σύσταση ενός Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection (GESAMP) - Ballast Water (GESAMP-BW) με σκοπό την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που ενδέχεται να προκύψουν από τη χρήση χημικά ενεργών ουσιών



TRANSMAR SHIPPING Co S.A.

MANAGERS - OPERATORS

QUALITY - SAFETY - ACCURACY

FOCUSING IN THE FUTURE

TRANSMAR

G. KAVOUKAS - MARGARITA KAVOUKA

SHIPPING AGENCY

SERVICE ABOVE ALL



3, 2nd Merarchias str., 185 35 Piraeus-Greece
Tel.: +30210 4224824, Fax: +30210 4223756, Tlx.: 212681 TRAN GR,
Website: <http://www.transmar.gr>, e-mail: transmar@transmar.gr



(active substances) στις διαδικασίες διαχείρισης έρματος. Σημειώνεται ότι τον Ιούλιο του 2005, 8 χώρες (Αργεντινή, Βραζιλία, Αυστραλία, Φινλανδία, Μαλδίβες, Ολλανδία, Ισπανία και Συρία) υπέγραψαν τη Διεθνή Σύμβαση, δίνοντας ώθηση στην προσπάθεια να επιτευχθεί ο όρος των 30 χωρών και το 35% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Τον Αύγουστο ανακοινώθηκαν τα νέα μέτρα για τον περιορισμό της θαλάσσιας ρύπανσης από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα και αφορούν στην εφαρμογή των αναθεωρημένων διεθνών κανονισμών για την πρόληψη της μόλυνσης της θάλασσας από τα λύματα των πλοίων που περιλαμβάνονται στο Annex IV της MARPOL. Ο νέος αναθεωρημένος κανονισμός ισχύει για τα νέα και υπάρχοντα πλοία με χωρητικότητα 400 GT και πάνω ή για πλοία που φέρουν περισσότερα από 15 άτομα σε διεθνή ταξίδια. Για τα πλοία που είναι ήδη σε λειτουργία, η προθεσμία συμμόρφωσης με τους νέους κανονισμούς λήγει στις 27 Σεπτεμβρίου του 2008. Οι κανονισμοί απαιτούν να εξοπλιστεί το πλοίο είτε με εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων είτε με δεξαμενή (-ες) αποθήκευσης των λυμάτων.

Σε ό,τι αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση, μια φιλόδοξη στρατηγική για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Ευρώπης ανακοινώθηκε στα τέλη του Οκτωβρίου 2005. Η θεματική αυτή στρατηγική για την προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος έχει στόχο να διασφαλίσει την επίτευξη υγιούς περιβάλλοντος όλων των θαλάσσιων υδάτων της Ε.Ε. μέχρι το 2021, προστατεύοντας το πολύτιμο αυτό κεφάλαιο, το οποίο αποτελεί τη βάση από την οποία εξαρτώνται οι οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες που έχουν σχέση με τη θάλασσα. Όπως επισημαίνεται, η στρατηγική αυτή θα αποτελέσει ένα βασικό συστατικό στοιχείο της μελλοντικής ναυτιλιακής πολιτικής, η οποία θα προταθεί από την Επιτροπή το 2006.

Νέα ένταση παρατηρήθηκε στα τέλη Νοεμβρίου 2005, με την κατάθεση από πλευράς Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο Συμβούλιο Υπουργών Ναυτιλίας της Ε.Ε. 7 νέων προτάσεων, που περιλαμβάνονται στο νέο πακέ-

το (γνωστό και ως ERIKA III), με σκοπό να συμπληρωθούν οι ευρωπαϊκές διατάξεις για την ασφάλεια στη θάλασσα και να ενισχυθούν τα υφιστάμενα μέτρα. Οι προτάσεις περιλαμβάνουν:

- Μια πρόταση οδηγίας για τις απαιτήσεις συμμόρφωσης των κρατών σημαίας του πλοίου, με στόχο να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη-μέλη ελέγχουν την τήρηση των διεθνών κανονισμών στα πλοία τους και ότι διαθέτουν διοικητικά εργαλεία για το σκοπό αυτόν.
- Τροποποίηση της οδηγίας για τους νηογνώμονες με στόχο τη βελτίωση των επιθεωρήσεων, επισκέψεων και πιστοποίησης πλοίων της σημαίας τους. Η πρόταση προβλέπει και αλλαγές στο σύστημα επιβολής κυρώσεων στους νηογνώμονες.
- Τροποποίηση της οδηγίας για έλεγχο από το κράτος του λιμένα με σκοπό τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ποιότητας των ελέγχων μέσα στα ευρωπαϊκά λιμάνια, με παράλληλη αύξηση της αυστηρότητας των κυρώσεων.
- Τροποποίηση της οδηγίας για την παρακολούθηση της κυκλοφορίας με τη χρήση του τηλεματικού δικτύου ανταλλαγής δεδομένων SafeSeaNet.
- Μια πρόταση οδηγίας για τις έρευνες ύστερα από ατυχήματα.
- Έναν κανονισμό για την ευθύνη και την αποζημίωση των βλαβών στους επιβάτες σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος.
- Μια οδηγία για την εξωσυμβατική ευθύνη των πλοιοκτητών, που επικεντρώνεται στον εκσυγχρονισμό της σύμβασης του 1992 για την αστική ευθύνη λόγω ρύπανσης από υδρογονάνθρακες (σύστημα CLC-FIPOL) και την αναθεώρηση του διεθνούς δικαίου προκειμένου να καταργηθούν τα ανώτατα όρια στην αστική ευθύνη σε περιπτώσεις που δεν καλύπτονται από άλλες συμβάσεις.

Στο τέλος του 2005, και σύμφωνα με το πνεύμα των καιρών, η 24η γενική συνέλευση του IMO ενέκρινε εθελοντικό σχέδιο ελέγχου (Voluntary IMO Member State Audit Scheme) που προορίζεται να παρέχει στο κράτος-μέλος, που θα αποφασίσει να ενταχθεί σε αυτό, μια γενική και αντικειμενική αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς του όσον αφορά στην εφαρμογή διεθνών κανόνων και ποιοτικών προτύπων στη ναυτιλία.



www.piliaexpress.gr

ΗΛΙΑΚΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ & ΥΙΟΣ Ο.Ε. / ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΘΝΙΚΕΣ & ΔΙΕΘΝΕΙΣ
ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΟΥ 2 - Τ.Κ. 186 48 ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ / ΤΗΛ.: 210 46 27 300 - FAX: 210 40 82 371 / e-mail: pylia@otenet.gr

ALLOCEANS SHIPPING CO. LTD

*Η Alloceans
εύχεται στη ναυτική οικογένεια
Χρόνια Πολλά*

Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 225-227, ΚΗΦΙΣΙΑ, 145 61 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ.: +(30) 210 6142891, FAX: +(30) 210 6143056

Η Ελλάδα στην Α' κατηγορία του IMO



Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης, με τον υπουργό Μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου Stephen Ladyman και το γενικό γραμματέα του IMO, Ευθύμιο Μητρόπουλο

Επανεξελέγη η Ελλάδα στην Α' κατηγορία των μελών του Συμβουλίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) για τη διετία 2006-2007. Οι εκλογές διενεργήθηκαν στη διάρκεια των εργασιών της 24ης συνόδου της συνέλευσης του IMO, η οποία συνήλθε στο Λονδίνο από τις 21 Νοεμβρίου μέχρι τις 2 Δεκεμβρίου.

Ειδικότερα, η συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού εξέλεξε ως μέλη του Συμβουλίου του για την επόμενη διετία τα ακόλουθα κράτη:

- Α' κατηγορία, η οποία συμπεριλαμβάνει δέκα κράτη με το μεγαλύτερο μερίδιο συμμετοχής στην παροχή διεθνών ναυτιλιακών υπηρεσιών, τα οποία είναι: Ελλάδα, ΗΠΑ, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιαπωνία, Νορβηγία, Κίνα, Παναμάς, Ιταλία, Δημοκρατία της Κορέας και Δημοκρατία της Ρωσίας.
- Β' κατηγορία, η οποία συμπεριλαμβάνει δέκα κράτη με το μεγαλύτερο μερίδιο συμμετοχής στο διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο, τα οποία είναι: Αργεντινή, Γερμανία, Μπανγκλαντές, Ινδία, Βραζιλία, Ολλανδία, Καναδάς, Ισπανία, Γαλλία και Σουηδία.
- Γ' κατηγορία, η οποία συμπεριλαμβάνει είκοσι κράτη, τα οποία έχουν ειδικά συμφέροντα στις ναυτιλιακές μεταφορές ή τη ναυσιπλοΐα και των οποίων η εκλογή στο συμβούλιο διασφαλίζει την εκπροσώπηση όλων των κύριων γεωγραφικών περιοχών σε παγκόσμιο επίπεδο, τα οποία είναι Αλγερία, Κύπρος, Μαλαισία, Σαουδική Αραβία, Αυστραλία, Δανία, Μάλτα, Σιγκαπούρη, Μπαχάμες, Αίγυπτος, Μεξικό, Νότιος Αφρική, Βέλγιο, Ινδονησία, Φιλιππίνες, Ταϊλάνδη, Χιλή, Τουρκία, Κένυα και Πορτογαλία.

Το Συμβούλιο αποτελεί το αποκλειστικό όργανο του IMO και είναι υπεύθυνο για την επιτήρηση

των εργασιών του Οργανισμού, υπό τη συντέλεση. Μεταξύ των συνεδριάσεων της συνέλευσης, το Συμβούλιο εκτελεί όλες τις λειτουργίες της συνέλευσης, εκτός από την εισήγηση συστάσεων στις κυβερνήσεις για τη ναυτική ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης.

Τα θέματα που εξετάστηκαν

Στην πρώτη εβδομάδα των εργασιών της Ολομέλειας της 24ης συνόδου της συνέλευσης εξετάστηκαν οι αναφορές των Επιτροπών Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, Νομικής και Τεχνικής Συνεργασίας και υιοθετήθηκαν οι σχετικές εισηγήσεις αυτών.

Η ελληνική αντιπροσωπία με παρεμβάσεις της επισήμανε τη σπουδαιότητα θεμάτων, για τα οποία στη συνέχεια υιοθετήθηκαν σχετικά ψηφίσματα και τα οποία αφορούν:

- Στην καταστολή των φαινομένων πειρατείας και ένοπλης ληστείας σε πλοία που πλέουν στη θαλάσσια περιοχή ανοιχτά της Σομαλίας.
- Στην ολοκλήρωση του εθελοντικού Ελεγκτικού Σχεδίου (IMO Model Audit Scheme) για την αναβάθμιση της ποιοτικής λειτουργίας των ναυτιλιακών διοικήσεων των κρατών-μελών αναφορικά με την εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων με βάση τον εκπονηθέντα κώδικα.
- Στην κατάρτιση του στρατηγικού σχεδίου του Οργανισμού για την περίοδο 2006-2011 και τον προσδιορισμό των δράσεων και προτεραιοτήτων για τη διετία 2006-2007.
- Στον καθορισμό θαλάσσιων περιοχών ως ιδιαίτερα ευαίσθητων σε συνδυασμό με τη λήψη πρόσθετων προστατευτικών μέτρων. ■

Διεθνές networking για στελέχη

Πρόσφατα η iCon International Training γιόρτασε τα 8 συνεχή χρόνια επιτυχημένης συνεργασίας με το βρετανικό Πανεπιστήμιο του Λέστερ (University of Leicester) με την ανακοίνωση της ίδρυσης του παραρτήματος της ένωσης των αποφοίτων του πανεπιστημίου και στην Ελλάδα.

Στην εκδήλωση παρευρέθη ο Dr Gavin Jack, υπεύθυνος της ένωσης αποφοίτων του Management School του πανεπιστημίου καθώς και απόφοιτοι των προγραμμάτων. Σκοπός της εκδήλωσης ήταν η ενημέρωση των αποφοίτων σχετικά με τους στόχους του συλλόγου. Φιλοδοξία του πανεπιστημίου είναι να μη σταματά η σχέση του με τους αποφοίτους μετά την απόκτηση του μεταπτυχιακού τίτλου, αλλά να μένει σε συνεχή επαφή μαζί τους, να τους στηρίζει και να συμμετέχει ενεργά στην επαγγελματική τους εξέλιξη. Στο σύλλογο συμμετέχουν απόφοιτοι του πανεπιστημίου από τουλάχιστον 40 χώρες.

Οι βασικοί στόχοι του συλλόγου είναι:

- Η ενδυνάμωση της επικοινωνίας μεταξύ των αποφοίτων με την οργάνωση κοινωνικών εκδηλώσεων στην Ελλάδα.

- Η συνεχής επιμόρφωση και ενημέρωση των αποφοίτων για τις νεότερες εξελίξεις με την οργάνωση Master Classes και

- Η δημιουργία δικτύου επικοινωνίας των αποφοίτων.

Ο σύλλογος αποφοίτων του University of Leicester αριθμεί περί τους 4.000 αποφοίτους σε 18 χώρες.

Στην Ελλάδα αυτή η πρωτοβουλία στηρίζεται από την iCon International Training, η οποία και καλεί τους αποφοίτους που ενδιαφέρονται να συμμετέχουν να έρθουν σε επαφή μαζί της για να πάρουν περισσότερες πληροφορίες. Το κρατικό Πανεπιστήμιο του Λέστερ κατατάσσεται μεταξύ των 20 καλύτερων βρετανικών πανεπιστημίων και προσφέρει τα προγράμματά του σε περίπου 30 χώρες εκτός Αγγλίας.

Για περισσότερες πληροφορίες παρακαλούμε απευθυνθείτε στα: www.icon.gr, info@icon.gr

τηλ. 210-92.48.534, 210-92.48.065.



Αλεξάνδρα Γκίκα, Γέλη και Κωνσταντίνος Αγγελόπουλος

Δημοπρασία με 55 έργα τέχνης πραγματοποιήθηκε στο πολιτιστικό κέντρο «Ελληνικός Κόσμος», προσφορά γνωστών γλυπτών και ζωγράφων. Τα έσοδα της δημοπρασίας διατέθηκαν στο σύλλογο επανένταξης εθισμένων στα ναρκωτικά και στο αλκοόλ, πρόεδρος του οποίου είναι η κ. Γέλη Αγγελόπουλος. ■

TOW MAR

Towage & Marine Assistance UAB



KLAIPEDA LITHUANIA
MARINE SERVICES

SHIP ASSISTANCE IN THE PORT OF KLAIPEDA

COASTAL TOWAGE

TOWING OF FLOATING CRANES AND BARGES

SHIP ESCORT FOR SAFE PASSAGE

STAND BY AT DISABLED VESSELS

SHIFTING OF IMMOBILIZED SHIPS AT ANCHORAGE

SALVAGE AND WRECK REMOVAL

SINGLE BUOY MOORING ASSISTANCE

TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES

CREW CHANGE ON ANCHORAGE

SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE

FRESHWATER SUPPLY

UNDERWATER REPAIRS



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



Τα νεότευκτα του Ομίλου Καλλιμανόπουλου

Ταυτόχρονη βόπτιση για τα τρία νεότευκτα πλοία της εταιρείας Toisa Limited του Ομίλου Καλλιμανόπουλου οργανώθηκε στα ναυπηγεία Wuchang, στο Wuhan της Κίνας.



Γρηγόρης και Τατιάνα Καλλιμανοπούλου

Πρόκειται για πλοία προηγμένης τεχνολογίας, πολλαπλών χρήσεων υποστήριξης εγκαταστάσεων ανοικτής θαλάσσης τύπου VS 4612 Anchor Handling, με δυνατότητα δυναμικής σταθερότητας στίγματος και «Bollard Pull» 160 τόνων. Το ολικό μήκος του κάθε πλοίου είναι 87,4 μέτρα, πλάτος 19 μ., βύθισμα 8 μ. και χωρητικότητα 4.900 τόνων (dwt). Τα πλοία ονομάστηκαν: «Toisa Daring» με ανάδοχο την κ. Λίνα Κωνσταντάρα, «Toisa Defiant» με ανάδοχο την κ. Birgit



Marquant και «Toisa Dauntless» με ανάδοχο την κ. Janie Hill. Τα πλοία θα τα διαχειρίζεται η Sealion Shipping Ltd με έδρα το Farnham του Λονδίνου και θα δραστηριοποιούνται σε όλες τις διεθνείς αγορές όπως Βόρεια Θάλασσα, Βραζιλία, Μεξικό, Απω Ανατολή κ.λπ. Τα τρία νεότευκτα αποτελούν μέρος των εννέα ναυπηγήσεων σε πλοία off-shore του Ομίλου Καλλιμανόπουλου στην Κίνα. ■

Και το όνομα αυτού ARIANA



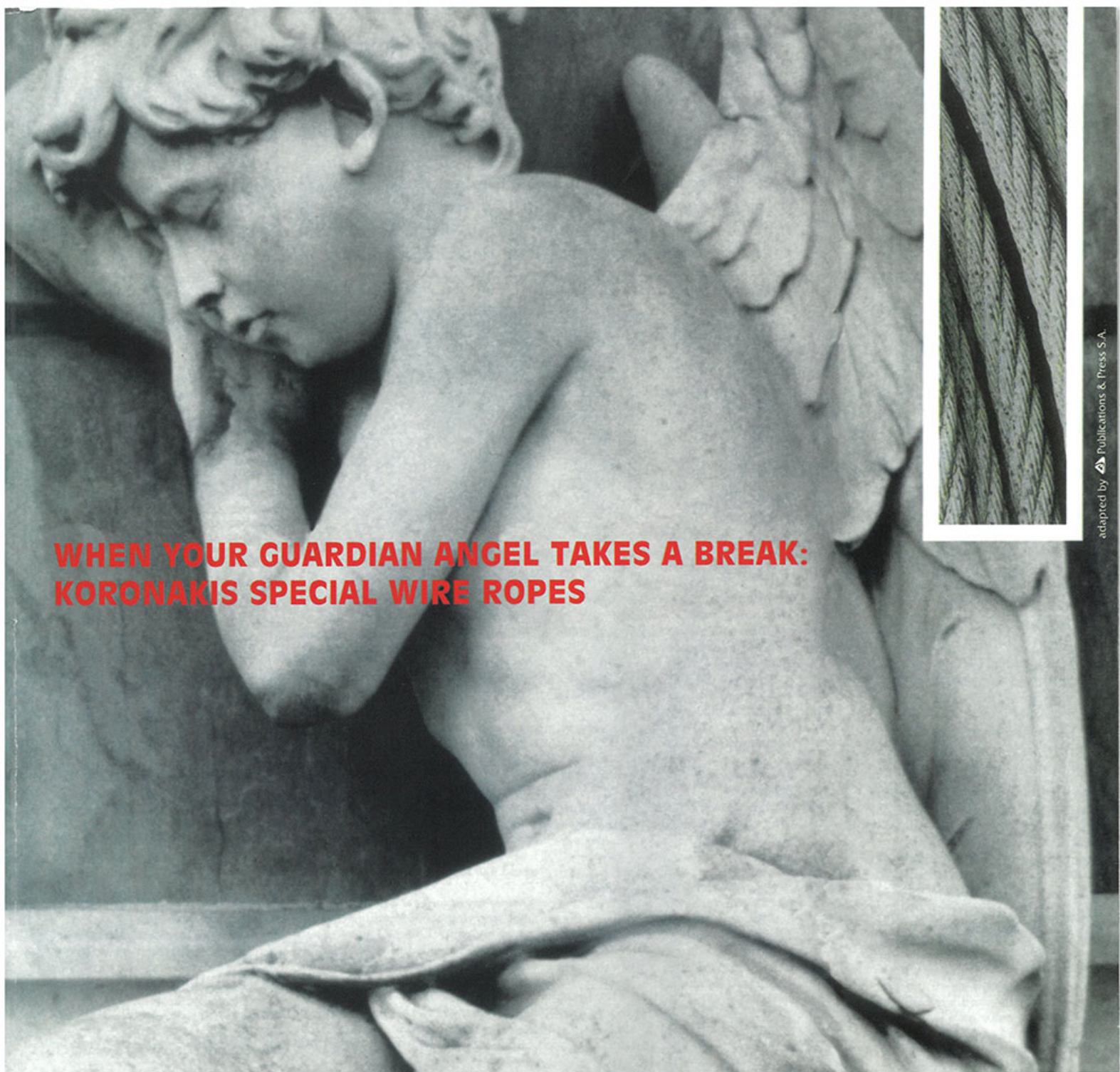
Το νεότευκτο bulk carrier MV ARIANA

1: Ο Chief Executive Officer της Andriaki Shipping κ. Δ. Κορκόδεϊλος με τη σύζυγό του, ο αρχηγός Λ.Σ. Θ. Γκλεζάκος και ο Έλληνας πρέσβης Κ. Ροδουσάκης 2: Τα μέλη της οικογένειας N.J. Goulandris, εκπρόσωποι του ναυπηγείου και ο Έλληνας πρέσβης κ. Κ. Ροδουσάκης 3: Ο κ. Α.Ε. Βροντίσης, Quality Manager της Andriaki Shipping, με τον προξενικό λιμενάρχη

Το νεότευκτο πλοίο bulk carrier MV ARIANA, 75,631 MT, παρέλαβε από το ναυπηγείο Sasebo της Ιαπωνίας η εταιρεία Barracuda Maritime S.A. Το νεότευκτο θα το διαχειρίζεται η ναυτιλιακή εταιρεία Andriaki Shipping Co.Ltd. Το bulk carrier MV ARIANA είναι το πρώτο από τα τρία πλοία που κατασκευάζονται στο ιαπωνικό ναυπηγείο, τα άλλα δύο panamax tankers θα παραδοθούν μεταξύ του Ιουνίου και Ιουλίου 2006.

Στην τελετή παράδοσης, που έγινε στο ναυπηγείο Sasebo παρευρέθησαν ο αρχηγός του Λ.Σ. με τη σύζυγό του, ο πρέσβης της Ελλάδας στην Ιαπωνία Κυριάκος Ροδουσάκης, τα μέλη της N.J. Goulandris Αλέξανδρος Παπάγος, Paul & Leo Γρυπάρης, Δημ. Κορκόδεϊλος, ο κ. Julian Bryteson ο κ. Hidekazu Morishima πρόεδρος των Sasebo. Η «νονά» του νεότευκτου είναι η κα Mieko Morishima σύζυγος του προέδρου των ναυπηγείων. ■





**WHEN YOUR GUARDIAN ANGEL TAKES A BREAK:
KORONAKIS SPECIAL WIRE ROPES**

Because you cannot always rely on someone to watch over you, we now offer you a way of taking safety into your own hands:

D. KORONAKIS Special Wire Ropes product family combine proven Koronakis technologies with new product

innovations for safety, quality and value in a wide range of applications:

Marine, Fishing, Aquaculture, Industry, Constructions, Mining, as well as Construction Cranes, Bridge Cranes, Riggs, Hoisting Machinery, etc.



D. KORONAKIS S.A.

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

Star performer in Ship Management

Managing a fleet of modern tankers and bulk carriers



METROSTAR MANAGEMENT CORP.

★ Safety ★ Security ★ Quality ★ Environmental Protection

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