

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 88 • 03/2006 • ΤΙΜΗ 6 €
www.n-c.gr

Αφιέρωμα
Νέα Βιομηχανικά Προϊόντα
στην υπηρεσία του πλοίου



Παραινέσεις
για το νομοσχέδιο
της Ναυτικής Εκπαίδευσης

5 Απριλίου 2006
Η γιορτή της **Εμπορικής Ναυτιλίας**
Η υλοποίηση ενός οράματος

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ:

Γιώργος Σαρρής

Διευθύνων σύμβουλος
Enterprises Shipping & Trading S.A.

Αθανάσιος Βαρίνος

Πρόεδρος Οίκου Ναύτου

Χρήστος Σπανός

Διευθύνων σύμβουλος
Dodekanisos Seaways



Experience.

Today's market winds are changing. That's why an experienced navigator is a key member of any crew.

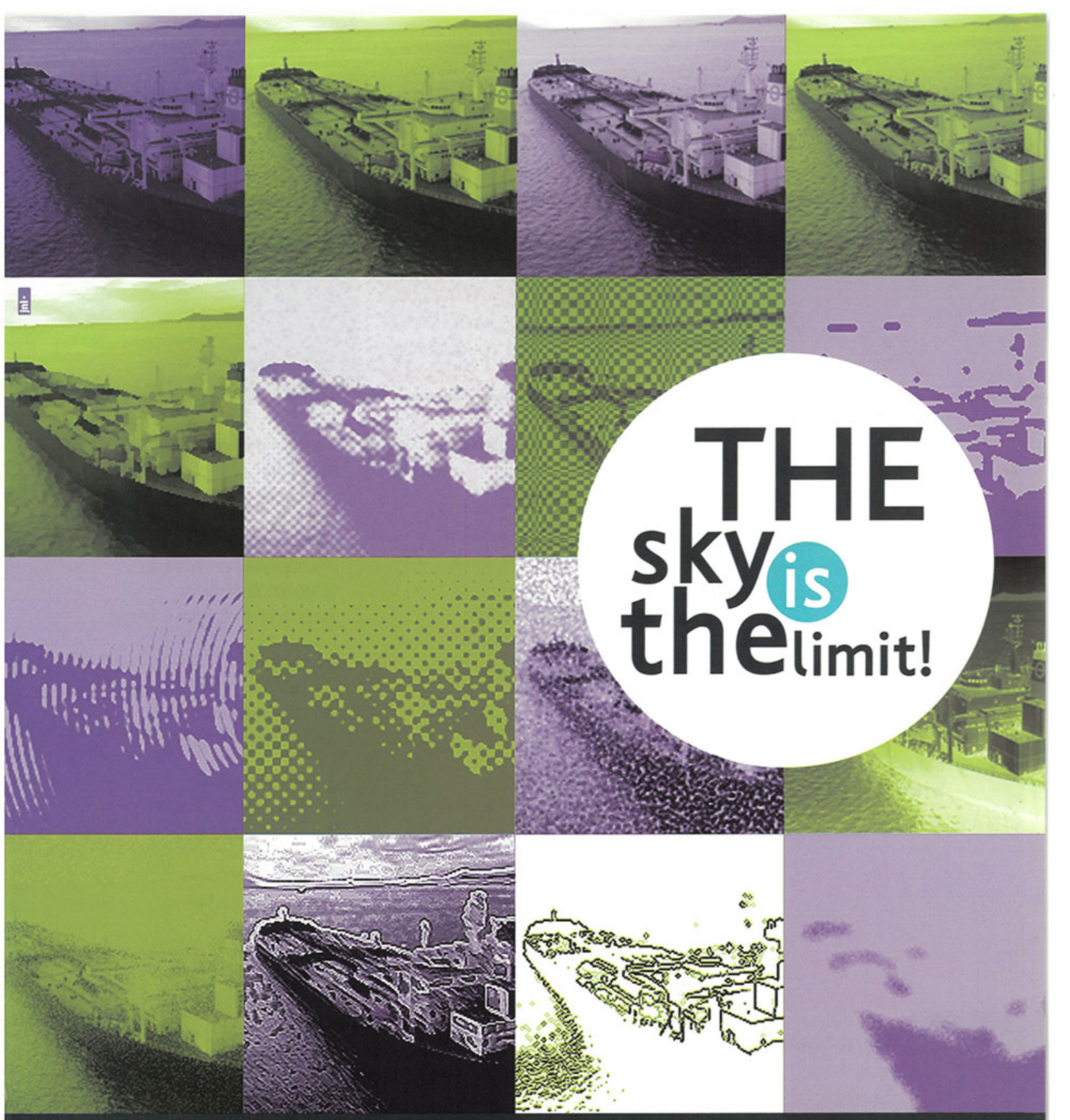
Fuel and Marine Marketing's experience with emerging technologies, environmental issues and safe, reliable operations is vital if your vessels are to operate competitively.

As a global supplier of fuels, lubricants and cooling water treatments, Fuel and Marine Marketing has an extensive product line based on the proven experience of Chevron.

For more information on our range of products and services, contact our Greek office at +30-210-4082700/2 or visit us on the Web at www.chevron.com/famm.



Fuel and Marine Marketing



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**

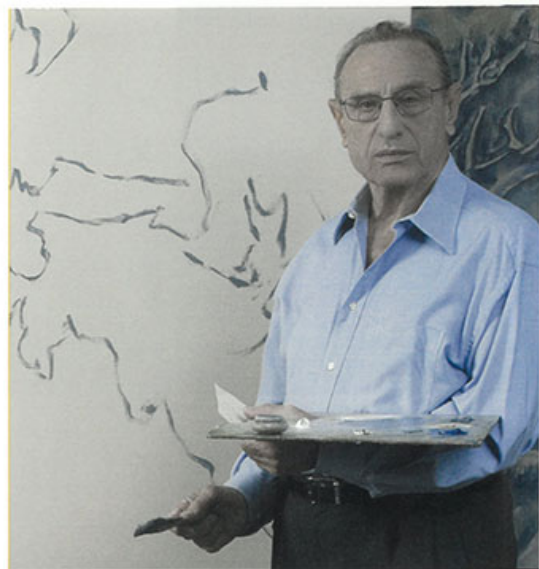


TOP TANKERS INC.

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

Στα **βάθη** της **θάλασσας**:
Ο **Βασίλης Θεοχαράκης** πρωτοπαρουσιάζει
στην Πόλη του Φωτός τη νέα του δουλειά,
«**Τοπία του Βυθού**»



Editorial	6	Η χρονιά των μεγάλων αποφάσεων Συνέντευξη του Αθανάσιου Βαρίνου	44
Ναυτιλιακά Νέα	12		
Ευρωπαϊκή Πολιτική «Τρικυμία» στους πολιτικούς διαδρόμους του Ευρωκοινοβουλίου	34	Τέχνη Στα Βάθη της Θάλασσας: Ο Βασίλης Θεοχαράκης πρωτοπαρουσιάζει στην Πόλη του Φωτός τη νέα του δουλειά, «Τοπία του Βυθού»	48
Διεθνή Ύδατα Ο πρόεδρος της Σερβίας, στην Αθήνα: Ζητάμε την αρωγή σας!	36	Απόψεις Ναυτική Εκπαίδευση και Ναυτεργατικά Του Άλκη Κορρέ	52
Είναι πλέον καιρός να δείξουμε τι αξίζει η Ναυτιλία μας Συνέντευξη του Γιώργου Σαρρή	38	Αναβάθμιση της Ναυτικής Εκπαίδευσης και... «άλλες διατάξεις» Του Αλέξανδρου Κουτρομπή	54

Περί ανωτατοποίησης της Ναυτικής
Εκπαίδευσης,
Του Παν. Αναστασάκη

56

Ακτοπλοΐα
Δημιουργήσαμε το «θαλάσσιο
μετρό» της Δωδεκανήσου
Συνέντευξη του Χρήστου Γ. Σπανού

58

Ρυμουλκά
Η ρυμούλκηση του self erecting
drilling platform «Robray T5»
Του Αλέξανδρου Γκιγκιλίνη

62

Διάσωση στην περίοδο
των Μουσώνων
Του Ανδρέα Τσαβλίρη

64



Γιώργος Σαρρής
Είναι πλέον
καιρός να
δείξουμε
τι αξίζει η
Ναυτιλία
μας

38



Αθανάσιος Βαρίνος
Η χρονιά
των μεγάλων
αποφάσεων

44

Άλκη Κορρές
Ναυτική
Εκπαίδευση και
Ναυτεργατικά

52



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ / ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
Αριθμός φύλλου 88, ΜΑΡΤΙΟΣ 2006 / Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος Ιδρύσεως: 1931 / Κωδικός: 1449

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. / Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια / Σύμβουλος Έκδοσης: Ηλίας Μπίσιος / Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλου / Creative Director: Γιώργος Παρασκευάς / Ειδικοί Συνεργάτες: Απ. Δόμβρος, Άλκη Κορρές, Γιώργος Μπάνος, Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης, Χαρ. Ψαρούτης Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας / Υπεύθυνη Διαφήμισης: Δήμητρα Τσακού / Υπεύθυνη Γραμματείας & Συνδρομών: Μαίρη Ευθυμίου / Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακής / Μετάφραση: Κυριάκος Καραεράς / 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



76

Νέα Βιομηχανικά Προϊόντα

στην υπηρεσία του πλοίου

[ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ]

Η καλλιέργεια μιας επικίνδυνης
νοοτροπίας
Του Χρήστου Ντούνη **66**

Η σημασία της ναυτικής
ασφάλειας για την ελληνική
ναυτιλία και τον Έλληνα ναυτικό
Του πλοιάρχου Α.Σ.
Αλέξανδρου Καρκαντζού **68**

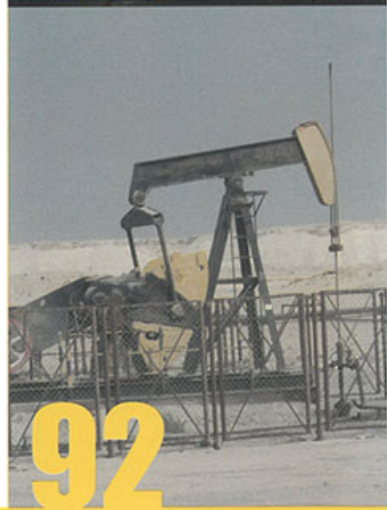
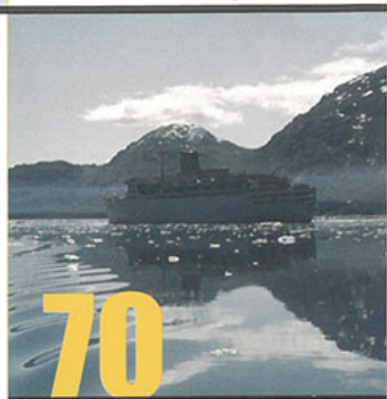
Νομικό Δίκαιο
Κοινοτικό πλαίσιο κυρώσεων για
παράνομη θαλάσσια ρύπανση
Της Κέρης Π. Μαυρομμάτη **70**

Αφιέρωμα
Νέα προϊόντα **76**

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
- Με 14,3 εκατ. επιβάτες, η κίνηση
του 2005 ξεπερνά κάθε
προηγούμενη επιτυχία! **88**

Ταξίδι στον... Κήπο της Εδέμ **92**

Παραναυτιλιακά **96**



Ανδρέας Τσαβλέρης
Διάσωση
στην περίοδο των
Μουσώνων

64

Αλέξανδρος Γκιγκιλίνης
Η **ρυμούλκηση**
του self erecting
drilling platform
«Robray T5»



62

Χρήστος Σπανός
Δημιουργή-
σαμε το
**«θαλάσσιο
μετρό»**
της Δωδεκα-
νήσου



58

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

ON TIME ...ANY TIME!



MV Canarian Reefer, 270,000 cbft



MV Frio London, 200,000 cbft

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

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



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft

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

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



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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

Η Ημέρα της Εμπορικής Ναυτιλίας: η πρωταρχική σκέψη, η ερμητική πρωτοβουλία, η πανευρωπαϊκή δέσμευση

Στις 5 Απριλίου 2006, γιορτάζουμε στη χώρα μας την Ημέρα της Εμπορικής Ναυτιλίας. Μια πρωτοβουλία που από το 2002 τα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν επισημάνει και προτείνει στον ΥΕΝ, με μια σειρά από τακτικά δημοσιεύματα. Το ΝΕΕ, σε συνεργασία με άλλους φορείς της ναυτιλίας, ανέπτυξε τη συγκεκριμένη πρόταση και κατάφερε, σε ελάχιστο χρονικό διάστημα, να μετατρέψει μια ασημάτιστη «ιδέα» σε ουσιαστική πρόταση.

Η Ημέρα της Εμπορικής Ναυτιλίας ανταποκρίνεται στην επιθυμία της ναυτικής κοινότητας για να υπάρξει μεταστροφή της δημόσιας εικόνας της πιο σημαντικής βιομηχανίας της χώρας μας.

Διαφάνεια, εξωστρέφεια, επικοινωνία, ενημέρωση. Αυτές είναι οι τέσσερις έννοιες - παράμετροι που αφορούν την Ημέρα της Ναυτιλίας. Διαφάνεια στην οικονομική συμβολή της ναυτιλίας στον τόπο μας, εξωστρέφεια στις επιχειρηματικές κινήσεις των πλοιοκτητών, επικοινωνία με το μαθητή που επιδιώκει να σταδιοδρομήσει στη θάλασσα, ενημέρωση για τη σύγχρονη εικόνα -πρωτιά- της ναυτιλίας.

Στις φετινές εκδηλώσεις έχει ήδη προγραμματισθεί σειρά από ενέργειες - εκδηλώσεις: Ανάμεσα σε αυτές ξεχωρίζουμε την ημερίδα στο Ίδρυμα Ευγενίδου, με αντικείμενο τη ναυτιλία μας, και με τη συμμετοχή του γ.γ. του ΙΜΟ κ. Ευθύμιου Μητρόπουλου, ενώ, παράλληλα, θα υπάρξουν ενέργειες επικοινωνίας και προβολής για τη σταδιοδρομία στη θάλασσα σε όλα τα σχολεία της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης της χώρας μας.

Η Ημέρα, όπως είχαμε και εμείς προτείνει, θα γιορτάζεται με σεμνότητα αλλά και λαμπρότητα, κάθε άνοιξη, προκειμένου να υπάρχει μια ουσιαστική ενημέρωση των μαθητών που επιθυμούν να σταδιοδρομήσουν στη θάλασσα. Σε αυτό το πλαίσιο, η συμβολή τόσο του υπουργείου Παιδείας όσο και της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης είναι απαραίτητη και αναγκαία. Βασικός άξονας της Ημέρας οφείλει να είναι η επιμόρφωση τόσο των τοπικών κοινοτήτων, κυρίως της ελληνικής επαρχίας όπου είναι λίγες οι εναλλακτικές επαγγελματικές επιλογές, όσο και της νέας γενιάς. Οι υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας, Παιδείας, Αιγαίου και Μακεδονίας - Θράκης οφείλουν να είναι όχι απλοί συμμετοχοί αλλά ενεργοί αρωγοί των πρωτοβουλιών του ΝΕΕ.



Η Ημέρα της Ναυτιλίας φάνηκε επίσης να συγκινεί τις κατά τ' άλλα «ιδιότροπες» Βρυξέλλες. Προς μεγάλη της τιμή, η ευρωβουλευτής του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος, κα Ρόδη Κράτσα, άκουσε με προσοχή σε πρόσφατη επίσκεψή μας στο Βέλγιο τις πρωτοβουλίες του ΝΕΕ και ανταποκρίθηκε σε μια σκέψη μας: τον εορτασμό της ημέρας σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Η ευρωβουλευτής δεν έδωσε μια «ψιλή» υπόσχεση, αλλά σπάστηκε τον οραματισμό μας και κινήθηκε άμεσα. Με τη συνδρομή δύο ακόμα ευρωβουλευτών, ενός Γάλλου σοσιαλιστή και ενός Βέλγου Φιλελεύθερου, η κα Κράτσα πρότεινε στην Ολομέλεια την καθιέρωση της Ευρωπαϊκής Ημέρας Ναυτιλίας. Σε λίγες εβδομάδες, οι αιρετοί της Ευρώπης θα αποφασίσουν... Και ίσως τον χρόνο η ημέρα να γιορτάζεται από το Δουβλίνο στη Λεμεσό, από τις χώρες της Βαλτικής στις Καναρίους Νήσους, από τη Μάλτα στις νήσους Σέτλαντ.

Ο συνδυετικός παράγων σε όλες αυτές τις κινήσεις είναι ένας: η ναυτική οικογένεια αλλάζει πρόσωπο, κινητοποιείται και συμπορεύεται. Τα νέα Δ.Σ. των φορέων της ναυτιλίας μας αναγνωρίζουν τη σύγχρονη δημόσια εικόνα του κλάδου, αποβάλλουν την εσωστρέφεια και αγωνιούν για το παρόν και το μέλλον. Σε όλη τη συγκεκριμένη πρωτοβουλία είναι εξαιρετική η στάση του ΝΕΕ και άξια συγχαρητηρίων η εγρήγορση και, κυρίως, η ευφάνταστη διάθεση της Διοίκησής του. Είναι επίσης άξια επιβράβευσης η άμεση αντίδραση της κυρίας Κράτσα, που σε αντίθεση με αρκετούς πολιτικούς, ο λόγος της δεσμεύεται από εποικοδομητικές πράξεις.

5 Απριλίου 2006, η Ημέρα της Εμπορικής Ναυτιλίας μας.

Ένα μουδιασμένο όραμα έγινε, ανέλπιστα, πράξη.



Ηλίας Μπίσιας

- Στην επόμενη σελίδα δημοσιεύεται η Γραπτή Δήλωση που κατέθεσε στο Ευρωκοινοβούλιο η κα Κράτσα για την καθιέρωση της Ημέρας της Εμπορικής Ναυτιλίας. >>



Editorial ➤

[08.02.2006]

WRITTEN DECLARATION

pursuant to Rule 116 of the Rules of Procedure

by *Rodi Kratsa-Tsagaropoulou*

by *Robert Navarro*

by *Dirk Sterckx*

on the **European Maritime Day**

Written declaration on the European Maritime Day



The European Parliament,

– having regard to Rule 116 of its Rules of Procedure,

A. whereas that 20 member – states of the EU are coastal states and maritime transport is a key link to the whole European alternative transport mode and trade system;

B. whereas that the European maritime sector controls more than 40% of the world fleet with a direct employment of more than 1.5 million people and a turnover of more than 160 billion euros;

C. whereas that Lisbon Strategy and European neighborhood policy solicit the further development of an efficient transport system where maritime sector is a key element;

D. whereas that European citizens are not sufficiently aware of the evolutions on the maritime sector and of its interaction with other policies;

1. asks the Commission to take the initiative to suggest the celebration of a European Maritime Day, every year;
2. asks the member states to promote under national policies the European Maritime Day in order to highlight the awareness of the role of the European maritime sector to the European economy and development ;
3. stresses that it is essential to provide a wide information on the maritime sector, especially for the promotion of European shipping know-how, maritime training and of the maritime industry as well as of the employment and the carrier of qualified European seafarers;
4. instructs its President to forward this declaration, together with the names of the signatories, to the Commission, the Council and the Member States.

Rodi Kratsa-Tsagaropoulou

Robert Navarro

Dirk Sterckx



100 YEARS

SHIPMANAGEMENT EXPERIENCE

45, VAS. SOFIAS AVE.
ATHENS 106 76, GREECE
TEL.: 210 7267000, FAX: 210 7267043
Email: pa@p-a-shipmanagers.gr



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

N. LEVENTERIS S.A.

shipping ropes



*mooring ropes
and wire ropes for the*

21st
century



Το οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας

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



Η τρίτη σε 6 μήνες ινδική κυβερνητική δήλωση, αυτή τη φορά από τα χείλη του προέδρου Abdul Kalan, επιβεβαιώνει τις αρχικές ενδείξεις ότι ο ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης θα ξεπεράσει εφέτος το 8%. Εν τω μεταξύ, όλοι οι επιμέρους δείκτες εξελίσσονται ραγδαία. Ο πληθωρισμός μειώνεται ταχέως προς το 2%, οι ξένες άμεσες επενδύσεις σημειώνουν ρεκόρ όλων των εποχών, ενώ ο τραπεζικός δανεισμός αυξάνεται με ρεκόρ 35ετίας από τραπεζικό σύστημα υγιέστερο της Κίνας και με επιτόκια σε πορεία πτώσης ρεκόρ. Η ιδιωτική κατανάλωση σημειώνει ρεκόρ 11 ετών και η βιομηχανική παραγωγή ρεκόρ όλων των εποχών. Οι παραπάνω επιδόσεις και η γνωστή έμφαση της ινδικής οικονομίας στη νέα τεχνολογία επιβεβαιώνουν ότι η εφετινή επιτάχυνση δεν οφείλεται μόνο στην καλή αγροτική παραγωγή λόγω ευνοϊκών καιρικών συνθηκών, αλλά σε πιο σταθερούς παράγοντες που την κάνουν διατηρήσιμη. Έτσι, η Ινδία πλησιάζει στη θέση να προσθέτει χρόνο με το χρόνο καθοριστικούς όγκους στις παγκόσμιες μεταφορές, όπως η Κίνα κατά την περασμένη δεκαετία.

Η πρώτη έκθεση του νέου διοικητή της Fed, Ben Bernanke, στη Γερουσία, ότι η οικονομική επέκταση είναι διατηρήσιμη, κάνοντας πιθανές νέες αυξήσεις επιτοκίων, στηρίζεται στην αύξηση της ιδιωτικής κατανάλωσης εκτός αυτοκινητών τον Ιανουάριο κατά υψηλό εξαστίας 2,2%, την αλματώδη αύξηση κατασκευών νέων κατοικιών κατά υψηλό τριακονταετίας, 14,6%, και την πτώση της ανεργίας στο 4,7%, λίγο υψηλότερο από το 4% που θεωρείται επίπεδο πλήρους απασχόλησης. Δεν είναι μόνο η παραπάνω πορεία της οικονομικής επέκτασης που μειώνει τους κινδύνους από το ρεκόρ εμπορικού ελλείμματος 2005 στα \$ 726 δισ. λόγω Κίνας. Μεγάλη σημασία έχει το γεγονός που περνάει απαρατήρητο, ότι εάν επιτρέψουν οι ΗΠΑ να πουληθούν στην Κίνα τεχνολογίες που τώρα απαγορεύονται για λόγους πολιτικούς, στρατηγικούς και παραβίασες των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, το εμπορικό έλλειμμα με την Κίνα θα μειωθεί δραστικά. Γι' αυτό δεν αναμένεται αποδυνάμωση του ρυθμού ανάπτυξης των ΗΠΑ από το επίπεδο του 3,5% τόσο εφέτος όσο και το 2007, παρά τις ενδείξεις εξασθένησης της καταναλωτικής εμπιστοσύνης το Φεβρουάριο. Την εκτίμηση αυτή ενισχύει και η χθεσινή ανακοίνωση αύξησης του σύνθετου δείκτη Conference Board Ιανουαρίου σε 140,1 από 138,6. Η παραπάνω πορεία της αμερικανικής ανάπτυξης και των επιτοκίων, που διατηρούν σταθερή την ισχύ του δολαρίου γύρω στο 1,19 προς το ευρώ, είναι άλλος ένας παράγοντας στήριξης της ευρωπαϊκής ανάκαμψης μέσω ενίσχυσης των εξαγωγών. Οι συνεχιζόμενες συγχωνεύσεις, εξαγορές και ο πακτωλός των

ξένων κεφαλαίων που επενδύονται σε ευρωπαϊκές επιχειρήσεις φθάνοντας τα \$ 42 δισ. το 2005 με επιτάχυνση το 2006, μετριάζουν κάποιες ανησυχίες επιβράδυνσης στην Ε.Ε. από τις πρόσφατες εξάρσεις των τιμών του πετρελαίου, και αναμένεται να ενισχύσουν περισσότερο την ήδη βελτιωμένη εταιρική κερδοφορία. Αυτοί οι λόγοι οδήγησαν χθες στελέχη της συνήθως φειδωλής ΕΚΤ να δηλώσουν ότι μπορεί η ανάπτυξη εφέτος να είναι υψηλότερη από 2% αντί του προβλεπόμενου από το Δεκέμβριο ρυθμού κάτω του 2%.

Ο ρυθμός ανάπτυξης δ' τριμήνου, που ανακοινώθηκε στην Ιαπωνία μετά την προηγούμενη ανασκόπηση, ήταν τελικά υψηλότερος του προβλεπόμενου 5% φθάνοντας το 5,5%, που ανεβάζει τη συνολική ανάπτυξη του 2005 στο 2,8% από το αναμενόμενο μέχρι την περασμένη εβδομάδα 2,5%. Η ιδιωτική κατανάλωση που ακολουθεί μετά πολλά χρόνια το ίδιο δυναμικό τις εξαγωγές, αναμένεται να αυξηθεί ακόμη περισσότερο μετά τις πρόσφατες αυξήσεις μισθών και τις αποδόσεις των μετοχικών επενδύσεων. «Η Ιαπωνία ορμά με αναμμένους όλους τους κυλίνδρους της μηχανής της», αναφέρουν αναλυτές της Σιγκαπούρης. Ανεξάρτητα από την άποψη πως η ανατίμηση του γουάν θα ωφελήσει την κινεζική ανάπτυξη περισσότερο, όπως εκτιμά από παλιά και αυτή η ανασκόπηση, η ανάπτυξη που επιτυγχάνει η Κίνα έστω και με το σημερινό έντονα εξαγωγικό μοντέλο του υποτιμημένου γουάν που προκαλεί αθέμιτο ανταγωνισμό και ελλείμματα στις ΗΠΑ, «φέρνει καλά νέα για όλους, και για τις ΗΠΑ», δήλωσε ο πρόεδρος του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου. «Βγάζει από τη φτώχεια

εκατοντάδες εκατομμύρια Κινέζους, που αγοράζουν όλο και περισσότερα ξένα προϊόντα. Γι' αυτό, εάν για αντίποινα επιβληθούν δασμοί από τις ΗΠΑ στα κινεζικά προϊόντα και επιβραδυνθεί η κινεζική ανάπτυξη, θα είναι ανησυχητικό». Ο ΠΟΕ, όχι μόνο προσπαθεί να πείσει τους Αμερικανούς γεωργισιαστές να μην επιβάλουν δασμούς σε κινεζικά προϊόντα, αλλά προωθεί πρόγραμμα μείωσης δασμών διεθνώς μέχρι το τέλος του 2006, ώστε να εισέλθουν στο παγκόσμιο εμπόριο άλλα \$ 96 δισ. Αυτό θα είναι άλλος ένας παράγοντας βελτίωσης του οικονομικού περιβάλλοντος της ναυτιλίας κατά το 2007.

Η άνοδος της ναυλαγοράς, που συμπλήρωσε ταχύτατα σερί περίπου 800 μονάδων του δείκτη BDI, δηλαδή άνω του 40% σε 16 εργάσιμες ημέρες, δεν επηρέασε τις τιμές των ανακοινωμένων αγοραπωλησιών. Αντίθετα, επειδή τα κλεισίματα είχαν γίνει υπό την επιρροή της παλαιότερης πτώσης των ναύλων και επειδή η περιρρέουσα ατμόσφαιρα της ναυλαγοράς χαρακτηρίζεται από μετριοπάθεια έως επιφυλακτικότητα, οι συναλλαγές έκλεισαν σε τιμές ανάλογες ή και μειωμένες σε σχέση με παλαιότερες. Στα δεξαμενόπλοια συνεχίζεται η υψηλή πτήση τιμών, αλλά υπάρχουν ενδείξεις ότι και αυτές έχουν αγγίξει κάποια όρια. Ακόμα και η αυξημένη όπως λέγεται τιμή των \$ 130 εκατ. που έκλεισε η πώληση του πακέτου των 3 Panamax και ενός Supramax της Eolos στο συγκρότημα Ρέστη, έναντι του προηγούμενου ακυρωμένου κλεισίματος των \$ 117 εκατ. με την Brave Maritime, δεν έχει σχέση με αύξηση τιμών από τις τρέχουσες εξελίξεις στη ναυλαγορά, αλλά δικαιολογείται από το επίπεδο των παλαιών ναυλοσυμφώνων που τα συνοδεύουν. Το THANOS F, 69.235 DWT (1993, Imabari) είναι ελεύθερο αλλά το NADIA F, 73.500 DWT (1997, Sumitomo) έχει υπόλοιπο TC 6-8 μήνες προς \$ 24.062/ημέρα, το GEORGIOS F, 76.739 DWT (2005, Sasebo) έχει υπόλοιπο TC 14-17 μήνες προς \$ 32.000/ημέρα και το VASSILIKI F, 52.050 DWT (2004, IHI) έχει υπόλοιπο TC 7-9 μήνες προς \$ 21.562/ημέρα. Στην κατηγορία των Panamax, το SYDNEY KING, 69.421 DWT (1988, Tsuneishi) πουλήθηκε από την Brave Maritime σε Κινέζους προς \$ 16,7 εκατ., τιμή σε αναλογία με συναλλαγές των προηγούμενων δύο μηνών. Η πώληση του Handymax THOMAS C., 46.700 DWT (1999, Sanoyasu) στην Brave Maritime προς \$ 22,4 εκατ. με 13-16 μήνες TC προς \$ 14.000/ημέρα, ήταν με τα παλαιά δεδομένα συμφέρουσα για τους αγοραστές σε σχέση με την πρόσφατη πώληση του GALLANT PICER, 48.913 DWT (1999, IHI) προς \$ 24 εκατ. Η απότομη όμως, εν τω μεταξύ, άνοδος της ναυλαγοράς μετέβαλε τις αξιολογήσεις και εξηγεί ίσως την άμεση έκθεσή του στην αγορά χθες από τους αγοραστές προς πώληση. Στις μικρότερες κατηγορίες χύδην, το CORA, 34.996 DWT (1977, Espanolles) βρήκε τους συνήθεις αγοραστές τονάς τέτοιας ηλικίας Σύρους προς \$ 2,95 εκατ., και το SEA JOY, 6.468 DWT (1984, Hakata) πουλήθηκε σε αγνώστους προς \$ 2 εκατ.

Στις συναλλαγές δεξαμενόπλοιων, μετά τις επανειλημμένες διαφεύσεις των πωλήσεων των VL's της Formosa Plastics, επανέρχεται η πώληση του FORMOSAPETRO FOREVER, 281.500 DWT (2005, IHI) στην Essar Shipping προς \$ 123 εκατ., αντί \$ 130 εκατ. στην China Shipping όπως είχε ανακοινωθεί. Δεύτερο τιμολογιακό όριο διακρίνεται στην πώληση του Aframax ATLANTIC

GALAXY, 115.583 DWT (2005, Sanoyasu) σε Ινδούς προς \$ 74,5 εκατ. Με βάση την προ μηνός πώληση του κατά δύο χρόνια παλαιότερου αλλά coated APANEMO, 114.828 DWT (2003, Daewoo) στην ίδια τιμή, θα περίμενε κανείς την τιμή του ATLANTIC GALAXY, \$ 1-2 εκατ. υψηλότερη. Η σταθερότητα των αξιών στα Products τους τελευταίους 8 μήνες φαίνεται στην πώληση του AL BAHAN, 47.204 DWT (1998, Onomichi) σε αγνώστους προς \$ 41,5 εκατ. Η τε-



λευταία πώληση μοντέρνου Product αυτού του μεγέθους ήταν του κατά 2 χρόνια νεότερου SEABULK TRUST, 48.706 DWT (2000, Daewoo) τον περασμένο Ιούνιο προς \$ 44 εκατ. Κατά τα άλλα, Τούρκοι αγόρασαν το Single Hull Product KONSTANTINOS D., 29.979 DWT (1985, Usuki) προς \$ 9,35 εκατ., το Double Bottom Product PAUL GILMORE, 17.654 DWT (1984, Split) πουλήθηκε στη Μέση Ανατολή προς \$ 3,25 εκατ. και το Double/Double IMO II III Chemtanker ASEAN CHEMISTRY, 6.602 DWT (1998, Japan) πουλήθηκε στη Άπω Ανατολή προς \$ 10,8 εκατ.

Η συναλλαγή της εβδομάδας προήλθε για άλλη μια φορά από τα Containerships, με την πώληση των HYUNDAI PATRIOT, HYUNDAI NATIONAL, HYUNDAI DOMINION, HYUNDAI REPUBLIC και HYUNDAI KINGDOM, 80.500 DWT (2001, Hyundai) στην Dr Peters KG προς \$ 80 εκατ. το καθένα en bloc, με 5,5+5 χρόνια ναύλωση στην HMM προς \$ 30.750/ημέρα.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Παρά τις φήμες για διαπραγματεύσεις σε εξέλιξη προς διάλυση κάποιων Bulklers, δεν υπάρχει ακόμα καμία ανακοινώσιμη συναλλαγή εκτός από την πώληση του Tweendecker JAAMI, 11.445 DWT (1979, Poland) στη Sri Lanka προς \$ 275/Idt. Είναι ενδεχόμενο ότι εάν διατηρηθεί η ανοδική πορεία των ναύλων, αν και αμφίβολο μετά το σημερινό κλείσιμο του Baltic, μπορεί να προκαλέσει νέα ανάσχεση της ροής προς τα διαλυτήρια. Είναι όμως γεγονός ότι τα περιθώρια αρκετών πλοίων έχουν εξαντληθεί υπό οποιοδήποτε συνθήκες ναυλαγοράς, η ριζική θεραπεία της οποίας περνάει αναμφίβολα από τα διαλυτήρια. ■

Η TEN επεκτείνει το στόλο της



Την παράδοση του double-hull VLCC «La Prudencia», χωρητικότητας 298.000 τόνων, ναυπηγήσεως 1993, ανακοίνωσε η εισηγμένη στο Nasdaq ναυτιλιακή εταιρεία TEN του Ομίλου Τσάκου. Το πλοίο ναυλώθηκε αμέσως από πολυεθνική πετρελαϊκή εταιρεία για ταξίδι 50 ημερών έναντι 75.000 δολαρίων την ημέρα. Πρόκειται για το πρώτο από τα πέντε πλοία που αγόρασε η εταιρεία στις 12 Ιανουαρίου 2006. Η επόμενη παραλαβή αφορά το product tanker «Delphi», ναυπηγήσεως 2004 και χωρητικότητας 37.532 τόνων, και αναμένεται μέσα στο τρίμηνο που διανύουμε. Παράλληλα, η TEN ανακοίνωσε πρόσφατα το πρόγραμμα επέκτασης του στόλου της, ύψους

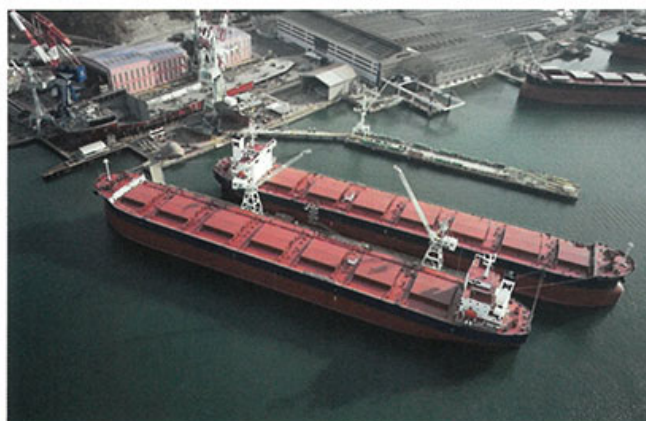
280 εκατομμυρίων δολαρίων, το οποίο περιλαμβάνει την αγορά πέντε δεξαμενοπλοίων. Πρόκειται για τρία νεότευκτα πλοία και δύο μεταχειρισμένα. Αναλυτικότερα, η TEN αγοράζει δύο υπό ναυπήγηση δεξαμενόπλοια και δύο μεταχειρισμένα από τον Όμιλο Τσάκου, ενώ υπέγραψε καινούργιο συμβόλαιο για τη ναυπήγηση afamax δεξαμενόπλοιου στην Ιαπωνία. Η συμφωνία ανεβάζει τη χωρητικότητα κατά 515.000 dwt, ήτοι κατά 13%, φθάνοντας συνολικά στα 4,52 εκατομμύρια τόνους. Τα δύο υπό ναυπήγηση δεξαμενόπλοια είναι χωρητικότητας 37.340 dwt τύπου 1B ice-class product carrier, κατασκευάζονται στα κορεατικά ναυπηγεία Hyundai Mipo και είναι προγραμματισμένα να παραδοθούν το δεύτερο και τρίτο τρίμηνο του 2007.

Τα μεταχειρισμένα πλοία είναι ένα double-hull product tanker χωρητικότητας 37.340 dwt, κτισμένο το 2004 στα ναυπηγεία Hyundai Mipo, και ένα double-hull VLCC ναυπηγμένο το 1993 στη Δανία από την Odense Lindo. Επίσης, η TEN παρήγγειλε τη ναυπήγηση ενός δεξαμενόπλοιου afamax στα ιαπωνικά ναυπη-



γεία Sumitomo Heavy Industries, με παράδοση το δεύτερο εξάμηνο του 2006. Η ναυπήγηση θα κοστίσει 58,9 εκατομμύρια δολάρια. Συμπεριλαμβανομένων και των τελευταίων πλοίων, η TEN διαχειρίζεται στόλο που αποτελείται από 28 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3,4 εκατ. τόνων. Ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου είναι τα 6,5 έτη, σε αντίθεση με το μέσον όρο ηλικίας του παγκόσμιου στόλου που είναι 11,7 έτη. Επιπροσθέτως, η TEN «τρέχει» ναυπηγικό πρόγραμμα που περιλαμβάνει 13 πλοία, εκ των οποίων τρία afamax, τρία suezmax, έξι handy-size και ένα μεταφοράς φυσικού αερίου. ■

Ελληνική σημαία στα πλοία της Metrostar Management



Ένα πολύ σημαντικό ναυπηγικό πρόγραμμα εκτελεί η Metrostar Management Corp. του Θεόδωρου Αγγελόπουλου, που αφορά 22 νεότευκτα πλοία, από τα οποία τα είκοσι είναι bulkers και τα δύο δεξαμενόπλοια τύπου VLCC.

Στις 25 Ιανουαρίου 2006 οι εταιρείες Beneficence Shipping Ltd και Draper

Services S.A. παρέλαβαν το bulk carrier M/V Bulk Five και το «αδελφό» πλοίο bulk carrier M/V Bulk Six αντίστοιχα, χωρητικότητας 82.300 dwt, τύπου kamsarmax, από τα ναυπηγεία Tsuneishi της Ιαπωνίας, υπό την επίβλεψη του Nippon Kaiji Kyokai, και ύψωσαν την ελληνική σημαία.

Και τα δύο πλοία τελούν υπό τη διαχείριση της Metrostar Management Corp.

ΠΑΡΤΕ ΜΠΡΟΣ!

ΠΟΙΟΣ ΣΑΣ ΕΙΠΕ ΟΤΙ ΤΑ ΚΑΘΑΡΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΑΚΡΙΒΑ;



ΑΕΓΕΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΗΓΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

www.aegeanoil.gr



Νέα αγορά για τη Stealthgas



Η εισηγμένη στο δείκτη Nasdaq ναυτιλιακή εταιρεία Stealthgas του Ομίλου Βαφειά προσέθεσε στο στόλο της ένα επιπλέον LPG carrier. Η αγορά του πλοίου, που στοίχισε 9,38 εκατομμύρια δολάρια, είναι υπό σημαία Φιλιππίνων, ναυπήγησε 1995, με μεταφορική ικανότητα 3.500 κυβικών και ανήκει στη Magsaysay Maritime με έδρα τη Μανίλα. Το πλοίο, που μετονομάστηκε σε «Gas Caz», θα συνεχίσει με το ήδη υπάρχον ναυλοσύμφωνο, το οποίο θα αποδίδει στη Stealthgas μηνιαίο ναύλο 171.250 δολάρια μέχρι το Νοέμβριο του 2006. Μετά αναμένεται να ναυλωθεί και πάλι από την ίδια εταιρεία. Με την απόκτηση του νέου πλοίου και την πρόσφατη απόκτηση του «Gas Eternity» ο στόλος της Stealthgas φθάνει τα 23 πλοία.

Παράλληλα, η Brave Maritime Corp., θυγατρική του Ομίλου Βαφειά που δραστηριοποιείται στα φορτηγά πλοία, προχώρησε στην πώληση του «Sydney King», 69.000 dwt, σε Κινέζους αγοραστές για \$16,7 εκατομμύρια με παράδοση μέσα στο Μάρτιο. Επίσης, στις αρχές Φεβρουαρίου η ναυτιλιακή εταιρεία συμφώνησε για την αγορά τριών πλοίων, και συγκεκριμένα του «Denaka», 73.000 dwt, built 1997, που θα μετονομαστεί σε «Brave NV», του «Thomas C», 47.000 dwt, built 1999, που θα μετονομαστεί σε «Brave SV» και του «Denices», 47.000 dwt, built 1999, το οποίο θα μετονομαστεί σε «Brave Imperiale». ■

Δείκτης Nasdaq και αμερικανικό Χρηματιστήριο

• Diana Shipping

Αύξηση των κερδών της για το 2005 παρουσίασε η εισηγμένη στο αμερικανικό Χρηματιστήριο ναυτιλιακή εταιρεία Diana Shipping του εφοπλιστή κ. Συμεών Παληού.

Αναλυτικότερα, στο τέλος του έτους 2005 τα κέρδη της εταιρείας αυξήθηκαν στα 65 εκατομμύρια δολάρια έναντι 60,1 εκατ. δολ. το 2004, ενώ τα έσοδα αυξήθηκαν στα 103,1 εκατ. δολ. έναντι 63,8 το 2004. Τα καθαρά κέρδη της εταιρείας το τέταρτο τρίμηνο του παρελθόντος έτους μειώθηκαν στα 13,9 εκατ. δολ. έναντι 31,6 εκατ. δολ. του αντίστοιχου τριμήνου του 2004. Παράλληλα, τα έσοδα του 2005 αυξήθηκαν κατά 5,5 εκατομμύρια δολάρια φτάνοντας τα 24 εκατ. δολ., έναντι 18,5 εκατ. δολ. του 2004.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα αποτελέσματα της χρήσης για το 2005 αντιστοιχούν σε ένα στόλο με μέσον όρο πλοίων 9,6 έναντι 6,3 πλοίων το 2004.

Επιπλέον, η Diana Shipping ανακοίνωσε τη



διανομή μερίσματος 0,40 δολαρίων ανά μετοχή, το οποίο δόθηκε στις 9 Μαρτίου σε όσους έχουν μετοχές μέχρι και 28 Φεβρουαρίου 2006.

Η Diana Shipping εξειδικεύεται στην αγορά ξηρού φορτίου, ο δε στόλος της αποτελείται από 12 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.064.686 dwt. ■

• Genco Shipping & Trading

Η εισηγμένη στο δείκτη Nasdaq ναυτιλιακή εταιρεία Genco Shipping & Trading, συμφέρωντων του κ. Πίτερ Γεωργίουπουλου, σημείωσε, το τέταρτο τρίμηνο του 2005, καθαρά κέρδη 15,1 εκατ. δολάρια έναντι 12,3

έναντι 24,7 εκατ. δολ. το προηγούμενο τρίμηνο.

Για το 2005 η εταιρεία εμφάνισε καθαρά κέρδη 54,5 εκατ. δολ. ενώ τα συνολικά έσοδα ανήλθαν στα 116,9 εκατ. δολ.

Η Genco Shipping & Trading δραστηριο-



εκατ. δολ. του προηγούμενου τριμήνου του ίδιου έτους.

Τα λειτουργικά κέρδη της Genco Shipping μειώθηκαν στα 16,8 εκατ. δολ. έναντι 18,6 εκατ. δολ. στο τρίτο τρίμηνο του 2004. Παράλληλα, το EBITDA για τους τρεις τελευταίους μήνες έφτασε τα 23,8 εκατ. δολ.

ποιείται στη μεταφορά ξηρού φορτίου, ο δε στόλος της αποτελείται από 17 φορτηγά πλοία από τα οποία τα πέντε panamax, τρία handymax και πέντε handysize. Η συνολική χωρητικότητα του στόλου της φτάνει τις 839.000 dwt. ■

Προετοιμάζοντας το μέλλον

Με σκοπό την ανάδειξη της σημασίας των θαλάσσιων λεωφόρων για την ανάπτυξη των Διερωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και την εκτροπή φορτίων από το οδικό δίκτυο στη θάλασσα πραγματοποιήθηκε στη Λιουμπλιάνα της Σλοβενίας υπουργική διάσκεψη με θέμα «Θαλάσσιες λεωφόροι - Προετοιμάζοντας το Μέλλον».



Στη διάσκεψη, που έγινε υπό την προεδρία του αντιπροέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Jacques Barrot και του Σλοβένου υπουργού Μεταφορών J. Bozic, συμμετείχαν υπουργοί, γενικοί γραμματείς, υψηλοί αξιωματούχοι από τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς επίσης από τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία.

Στη διάσκεψη συμμετείχαν, επίσης, κλιμάκιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εκπρόσωποι του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, ενώ το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εκπροσωπήθηκε από το γενικό γραμματέα Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής Γεώργιο Βλάχο και το διευθυντή Λιμενικής Πολιτικής, πλοίαρχο Λ.Σ. (Τ) Ιωάννη Πρωτόπαπα.

Στην ομιλία του ο γενικός γραμματέας Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής, Γεώργιος Βλάχος, τόνισε την πολιτική βούληση της χώρας μας για την άμεση ανάπτυξη της θαλάσσιας λεωφόρου της Ανατολικής Μεσογείου και των λιμένων που την εξυπηρετούν, και κάλεσε όλες τις ενδιαφερόμενες χώρες να συμμετάσχουν ενεργά σε αυτή την κατεύθυνση.

Στη διάρκεια της διάσκεψης επισημάνθηκε, επιπλέον, ότι για την ενίσχυση της συνεργασίας των παραπάνω χωρών, τον καλύτερο συντονισμό των ενεργειών και την αλληλοϋποστήριξη των θέσεων στα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προωθείται από την Ελλάδα η δημιουργία ενός φόρουμ της Ανατολικής Μεσογείου για τις θαλάσσιες λεωφόρους.

Τα συμπεράσματα της υπουργικής διάσκεψης είναι τα εξής:

- Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τη ραχοκοκκαλιά του διεθνούς εμπορίου και θα προσφέρουν μια σημαντική δυναμική στο ενδοκοινοτικό εμπόριο.
- Οι θαλάσσιες λεωφόροι αποτελούν μια νέα φιλοσοφία της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών και διαθέτουν όλες εκείνες τις προϋποθέσεις για τη μεταφορά φορτίων από το οδικό δίκτυο στη θάλασσα.
- Για την ανάπτυξη των θαλάσσιων λεωφόρων απαιτείται η δημιουργία υψηλής ποιότητας λιμένων, οι οποίοι θα προσφέρουν υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών και υπηρεσίες logistics. ■

Δείτε τα ΟΛΑ!

InfraCAM™

Η νέα οικονομική κάμερα της FLIR SYSTEMS, κάνει το ασπρόμαυρο όνειρο...

Υπέρυθρη πραγματικότητα!

Μια υπέρυθρη κάμερα με την μεγαλύτερη μέχρι σήμερα οθόνη στην μικρότερη μέχρι σήμερα τιμή. Με παγκοσμίως πρωτοποριακή τεχνολογία αλλά και Ελληνικό μενού και οδηγίες χρήσης.



Πάρτε τη
στο χέρι με
€ 5.950



**FLIR
SYSTEMS™**

**TRANSAM
TRADING CO.**

Ριζορείου 4, 152 33, Χαλάνδρι
Τηλ: +30 210 68 97 014-6, Φαξ: +30210 68 97 010, Email: info@transam.gr, Web: www.transam.gr

Θαλασσινές συμφωνίες με την Κίνα



Κοινή δήλωση για τη θέσπιση μιας συνολικής στρατηγικής σχέσης Ελλάδος - Κίνας υπέγραψε, στη διάρκεια του τελευταίου του ταξιδιού στο Πεκίνο, ο πρωθυπουργός Κώστας Καραμανλής με τον Κινέζο ομόλογό του Γουέν Τζιαμπάο.

Στη διάρκεια της συνάντησης, ο Έλληνας πρωθυπουργός και ο Κινέζος ομόλογός του, μεταξύ άλλων, συζήτησαν και συμφώνησαν για συνεργασία στους τομείς της ναυτιλίας και του τουρισμού.

«Συμφωνήσαμε να υποστηρίξουμε τη συνεργασία μεταξύ λιμένων και ναυτιλιακών επιχειρήσεων των χωρών μας, καθώς και να αξιοποιήσουμε τα λιμάνια μας ως διαμετακομιστικά κέντρα προώθησης των προϊόντων μας σε γειτονικές χώρες», είπε ο κ. Καραμανλής και ανέφερε ότι συμφωνήθηκε η ενδυνάμωση της τουριστικής συνεργασίας «με την παροχή εκατέρωθεν των αναγκαίων διευκολύνσεων και με τη λειτουργία, το συντομότερο, απευθείας αεροπορικής σύνδεσης Αθηνών - Πεκίνου».

Αμέσως μετά την επιστροφή του πρωθυπουργού ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης συναντήθηκε με τον υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, Γιώργο Αλογοσκούφη, με κυρίαρχο θέμα τις επενδύσεις μέσω ΣΔΙΤ.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας επανέφερε στη συζήτηση την πιθανότητα πραγματοποίησης της κατασκευής νέου λιμανιού στην Κρήτη, μετά τη συμφωνία συνεργασίας με κινεζικές εταιρείες που υπέγραψε πρόσφατα ο πρωθυπουργός.

Ο ΥΕΝ επισήμανε στον κ. Αλογοσκούφη ότι μετά το τελευταίο ταξίδι του πρωθυπουργού στην Κίνα ανοίγει ο δρόμος για συνεργασία με κινεζικές εταιρείες που θέλουν να δημιουργήσουν λιμάνι διαμετακομιστικού εμπορίου για τις περιοχές της Μεσογείου, της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μαύρης Θάλασσας.

Ανέφερε, εξάλλου, πως μέσω του διαμετακομιστικού εμπορίου θα διακινούνται 1 εκατ. εμπορευματοκιβώτια, σύμφωνα με εκτιμήσεις των Κινέζων, τονίζοντας πως υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον από πολλούς ιδιώτες

για ένταξη στο σύστημα των ΣΔΙΤ.

Κατά τη διάρκεια της συνάντησης, οι δύο υπουργοί μεταξύ άλλων συζήτησαν:

- Το συνολικό πρόγραμμα ανάπτυξης και εκμετάλλευσης των λιμενικών υποδομών της χώρας, αξιοποιώντας το Χρηματοδοτικό Πρωτόκολλο των 3 δισ. ευρώ (για έργα συνολικής αξίας 6 δισ. ευρώ) από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και τη γεωγραφική θέση της χώρας μας, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών θαλάσσιων λεωφόρων και των συνδυασμένων μεταφορών.
- Την ανακαίνιση, επισκευή, συντήρηση και κατασκευή νέων κτιριακών εγκαταστάσεων Λιμενικών Αρχών της χώρας με συμπράξεις Δημοσίου και ιδιωτών (συμβατικό πλαίσιο χρηματοδότησης, μελέτη-κατασκευή-λειτουργία και συντήρηση με μακροχρόνια αποπληρωμή με μορφή ενοικίου για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα).
- Την αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας του Οίκου Ναύτου και συγκεκριμένα του εγκαταλελειμμένου Νοσηλευτικού Ιδρύματος Εμπορικού Ναυτικού (NIEN) σε έκταση 127 στρεμμάτων, στα Μελίσσια Αττικής, με παράλληλη ανάπτυξη Πάρκου Υγείας & Πολιτισμού Ναυτικών.
- Τη μεταστέγηση των υπηρεσιών του ΥΕΝ στο ανακατασκευαζόμενο κτίριο στην Ακτή Βασιλειάδη.

Παράλληλα, ο κ. Μανώλης Κεφαλογιάννης συναντήθηκε με το γενικό διευθυντή της εταιρείας Cosco Pacific, Ken Chan. Στη διάρκεια της συνάντησης ο κ. Chan ανακοίνωσε στον ΥΕΝ την απόφαση της εταιρείας του να χρησιμοποιήσει το λιμάνι του Πειραιά ως διαμετακομιστικό κέντρο για τις μεταφορές της στη Μαύρη Θάλασσα. Παράλληλα, εξέφρασε το επενδυτικό ενδιαφέρον της Cosco Pacific για τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Κρήτης, καθώς επίσης και για άλλα λιμάνια της χώρας. Το πρώτο container ship με 4.500 εμπορευματοκιβώτια αναμένεται να αφιχθεί στο λιμάνι του Πειραιά το πρώτο δεκαήμερο του Απριλίου. ■

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

Η ναυτιλία έχει παρόν, παράδοση και μέλλον

«Όταν ο ελληνικός εφοπλισμός βρίσκεται σταθερά στην πρωτοπορία των θαλασσίων μεταφορών για τριάντα και πλέον χρόνια -και ως επιχειρηματικό μέγεθος και ως παράδοση-, είναι εύλογο να επωμιζόμαστε εμείς την ευθύνη της προάσπισης του παγκόσμιου χαρακτήρα της ναυτιλίας στο πλαίσιο του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού», δήλωσε κατά τη διάρκεια της γενικής συνέλευσης ο επανεκλεγείς πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ).

Ο κ. Ευθυμίου ανέφερε στην ομιλία του τα στοιχεία του IMO, σύμφωνα με τα οποία τα ποντοπόρα πλοία όλων των τύπων και μεγεθών πραγματοποιούν σήμερα μεταφορικό έργο που ανέρχεται στα 25 τρις. τονομίλια.

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ ανέφερε ότι, το 2005, οι εισροές κεφαλαίων από τη ναυτιλία υπερέβησαν και αυτές ακόμη της αιχμής της ναυλαγοράς του 2004, σε ποσοστό γύρω στο 5%.

Στη συνέχεια της ομιλίας του, ο κ. Ευθυμίου πρόσθεσε ότι «ήρθε ο καιρός να γίνει αντιληπτό, και από την Πολιτεία αλλά και από την κοινή γνώμη, ότι οι εφοπλιστές, πέραν της θεμιτής προάσπισης των συμφερόντων τους που έχουν τον τρόπο να τα χειρισθούν με την άνεση μεγάλης διεθνούς εμπειρίας, ενδιαφέρονται για το γενικό καλό και την προκοπή του τόπου. Για μια ναυτιλία στενά συνδεδεμένη με την οικονομία, την κοινωνία και τις ανάγκες της πατρίδας μας, εφόσον εξασφαλιστούν τα αναγκαία προαπαιτούμενα: Ρεαλιστική πολιτική έναντι του πλοίου και υπηρεσίες καλά οργανωμένου ναυτιλιακού κέντρου εθνικής, ευρωπαϊκής και παγκόσμιας εμβέλειας».

«Μόνον έτσι θα ενισχυθεί με τον καιρό το εθνικό νηολόγιο, θα "κλειδωθεί" στα όρια της οικονομίας το μεγαλύτερο μέρος των συναλλαγματικών ροών, που σήμερα διαρρέει, θα αυξηθούν οι θέσεις εργασίας υψηλόμισθων στελεχών στη θάλασσα και στη στεριά και θα ενισχυθεί ακόμη περισσότερο το εθνικό γόητρο».

Για την Τουρκία

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ, αναφερόμενος στη βαρύνουσα παρουσία της Ελλάδας στο χώρο της ναυτιλίας, μίλησε για ένα περιστατικό που συνέβη πριν από λίγους μήνες, όταν ο αρχηγός των Ενόπλων Δυνάμεων της Τουρκίας ανακοίνωσε με κάθε επισημότητα το «Χάρτη των Εθνικών Επιδιώξεων» της γειτονικής χώρας για τον 21ο αιώνα, τονίζοντας το ρόλο της ναυτιλίας. «Δεν μπορεί ένα έθνος, είπε, να έχει βαρύνουσα παρουσία στο διεθνή χώρο αν η σημαία του δεν κυματίζει στις πρύμνες μεγάλου εμπορικού στόλου, κάτι που η Τουρκία θεωρεί εθνική προτεραιότητα σύντομα να αποκτήσει...».

«Η Ελλάδα, όμως, έχει αυτή τη βαρύνουσα παρουσία εδώ και περίπου τέσσερις δεκαετίες», πρόσθεσε ο ομιλητής, «το υπενθυμίζουμε σε αυτούς που το έχουν ξεχάσει ή δεν θέλουν να το θυμούνται. Συμπέρασμα:

Οι καιροί δεν περιμένουν και η αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων, που διαθέτει η πατρίδα μας, πρέπει να μην καθυστερήσει άλλο. Και η ναυτιλία, κατά κοινή αναγνώριση, είναι από τα πλέον δυναμικά και πιο ανθεκτικά συγκριτικά πλεονεκτήματα γιατί έχει παρόν, παράδοση και μέλλον».



Η ανταγωνιστικότητα

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ επισημαίνοντας την ανάγκη λήψης μέτρων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας και των πλοίων υπό ελληνική σημαία τόνισε, μεταξύ άλλων:

«Το 2005, οι Έλληνες εφοπλιστές με κερδισμένο το στοιχείο της εκ βάθρων ανανέωσης του στόλου τους συνέχισαν το ενδιαφέρον τους για τις ναυπηγήσεις, με βραδύτερους όμως ρυθμούς. Συγκεκριμένα, οι παραγγελίες που τοποθετήθηκαν ανήλθαν πε-

ρίπου σε 100 πλοία διαφόρων τύπων, αξίας 3,7 δισ. δολαρίων.

Η επιβράδυνση αυτή πρέπει να αποδοθεί σε σειρά από λόγους όπως είναι η ικανοποίηση των βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων αναγκών σε νέα χωρητικότητα, η έλλειψη ελεύθερων ναυπηγικών κλινών με αποτέλεσμα την επιμήκυνση του χρόνου παράδοσης και η αύξηση του κατασκευαστικού κόστους. Ακόμη οι διακυμάνσεις της ναυλαγοράς, που η παρατεταμένη αιχμή της τα προηγούμενα χρόνια κάλυψε γιγαντιαίο πρόγραμμα ελληνικών παραγγελιών.

Στην επιβράδυνση αυτή, πάντως, πρέπει να έχει συμβάλει και η εύλογη επιχειρηματική ανησυχία για το ενδεχόμενο ανατροπής στην προσφορά και τη ζήτηση της αγοράς, είτε διότι τα πλοία είναι ήδη πολλά είτε διότι αύριο τα φορτία θα είναι λιγότερα.

Ωστόσο και σύμφωνα με τα στοιχεία του Lloyd's Register, ο ανανεωμένος στόλος της ελληνικής διαχείρισης για πλοία 1.000 gt και άνω, στη διάρκεια του περασμένου χρόνου, διατήρησε τη δύναμή του και φυσικά την παγκόσμια πρωτιά με 3.338 πλοία, 110 εκατομμυρίων gt, ή 182,5 τδν.

Μια δύναμη που δείχνει θεαματική άνοδο τα τελευταία χρόνια, αν ληφθεί υπόψη ότι το 1990 ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 2.426 πλοία συνολικής χωρητικότητας 46,6 εκατομμυρίων gt ή 84,4 τδν.

Επομένως, μέσα σε δεκαπέντε χρόνια υπερδιπλασιάστηκε η χωρητικότητα, ενώ αυξήθηκε κατά 40% ο αριθμός των πλοίων που διαχειρίζεται ο ελληνικός εφοπλισμός.

Από την εντυπωσιακή αυτή εξέλιξη έμεινε πάλι μακριά το εθνικό νηολόγιο, που δεν καρπώθηκε έστω και μικρό μέρος αυτής της εντυπωσιακής μας πορείας, πλην μιας ποιοτικής βελτίωσης λόγω της εγγραφής νέων μονάδων. Έτσι, το 2005 η ελληνική σημαία κυμάτιζε σε 798 πλοία 52 εκατομμυρίων τδν, αντιπροσωπεύοντας το 36% σε τανάξ του στόλου της ελληνόκτητης διαχείρισης.

Γι' αυτό και τόνισε προηγουμένως ότι οι καιροί δεν περιμένουν. Οι εφοπλιστές το έχουν αντιληφθεί και πράττουν το κατά δύναμη. Μακάρι να το αντιληφθεί και η Πολιτεία, όταν, σύμφωνα με μελέτη για λογαριασμό του Ναυτικού Επιμελητηρίου, οι συνολικές εισροές από τη ναυτιλία το 2005 ανήλθαν στο 4,8% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος».

Επανεξελέγη ο κ. Ευθυμίου

Στην ετήσια τακτική γενική συνέλευση των μελών της ΕΕΕ (8/2/2006) πραγματοποιήθηκαν και οι αρχαιρεσίες για την ανάδειξη νέας διοίκησης τριετούς θητείας.

Το νεοεκλεγέν διοικητικό συμβούλιο συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος: Νίκος Δ. Ευθυμίου

Αντιπρόεδροι: Χρήστος Κανελλάκης, Θεόδωρος Βενιάμης

Γραμματείς: Δρ Ματθαίος Δ. Λως και Μιχαήλ Δ. Χανδρής

Ταμίας: Λεωνίδα Δημητριάδης-Ευγενίδης

Αναπλ. ταμίας: Αναστάσιος Παπαγιαννόπουλος

Μέλη οι κ. Αγγελικούσης Ιωάννης, Γράτσας Γεώργιος, Δαλακούρας Γεώργιος, Εμπειρικός Επαμεινώνδας, Ιωαννίδης Ιωάννης, Κουλουκουντής Ηλίας, Κουμάνταρος Γεώργιος, Κούστας Ιωάννης, Κωνσταντάκοπουλος Κωνσταντίνος, Λασκαρίδης Παναγιώτης, Λεκανίδης Στέφανος, Λιβανός Γεώργιος, Λύρας Ιωάννης, Μαρινάκης Ευάγγελος, Μαρτίνος Ανδρέας, Ξυλάς Ιωάννης, Παππαδάκης Νικόλαος, Πολέμης Σπυρίδων, Προκοπίου Δημήτριος, Τραυλού Μελπομένη, Τσάκος Νικόλαος, Φαφαλιός Λουκάς, Χατζη-ωάννου Πόλυς. ■

Η εξέλιξη του ναυτιλιακού συναλλάγματος



Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της Τραπέζης Ελλάδος, το ναυτιλιακό συναλλάγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας κατά το ενδεκάμηνο Ιανουαρίου - Νοεμβρίου 2005, ανήλθε σε 12.591,8 εκατομμύρια ευρώ έναντι 12.094,7 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου δεκαμήνου 2004.

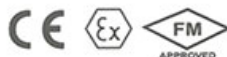
Ειδικότερα, το μήνα Νοέμβριο, το εισρεύσαν ναυτιλιακό συναλλάγμα ανήλθε σε 1.069,8 εκατομμύρια ευρώ έναντι 1.150,2 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου μηνός Νοεμβρίου 2004. ■

HERMetric UTImeter Otex

Portable electronic gauge for:

- Cargo inspection
- Inventory control
- Oil / water interface detection
- Verification of automatic gauges
- Back-up system

Intrinsically safe equipment



Benefits:

- No calibration required
- Temperature accuracy: 0.1°C
- Tape accuracy +/- 1.5mm/30m
- Continuous temperature reading
- Weight with 15 meter tape: 3.5 kg
- 2 years guarantee

Enraf | Tanksystem



Enraf Tanksystem SA, Bulle, Switzerland. (a Delft Instruments company). Please consult our website www.tanksystem.com for more information.

Μίζερες αντιλήψεις φέρνουν μίζερα αποτελέσματα



Η Ελλάδα ανακήρυξε το 2005 ως Έτος Ανταγωνιστικότητας, η ανταγωνιστικότητα όμως δεν είναι αφηρημένη έννοια, είναι μετρήσιμο μέγεθος, ανέφερε χαρακτηριστικά ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ), Γεώργιος Γράτσος, στη διάρκεια εκδήλωσης για την κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίτας του ΝΕΕ.

Η ελληνική σημαία δεν είναι ανταγωνιστική εδώ και πολύ καιρό, επισήμανε ο πρόεδρος του ΝΕΕ, ενώ για τον αριθμό των Ελλήνων αξιωματικών τόνισε ότι πρέπει να υπάρχουν περισσότερα πλοία υπό ελληνική σημαία από ό,τι υπάρχουν σήμερα και γι' αυτόν το λόγο το φάσμα της συρρικνώσεως προβάλλει αισθητά απειλητικό.

«Το πολιτικό κόστος της απώλειας θέσεων εργασίας στη ναυτιλία ελλείψει ανταγωνιστικότητας

δεν αγγίζει απ' ευθείας τους εκάστοτε κυβερνώντες. Τούτο δε επειδή δεν νομοθέτησαν μέτρα βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας. Οι αναβολές, όμως, αυτές είχαν αποτέλεσμα να χαθούν περισσότερες θέσεις εργασίας από όσες θα έχανοντο αν είχαν ληφθεί τα σωστά μέτρα. Αν μειωθεί και άλλο ο υπό ελληνική σημαία στόλος θα χαθούν ακόμα περισσότερες», δήλωσε χαρακτηριστικά ο πρόεδρος του ΝΕΕ. Στην ομιλία του, ο κ. Γράτσος δεν παρέλειψε να αναφερθεί και στον κλάδο της κρουαζιέρας σημειώνοντας ότι η Ελλάδα ήταν πρωτοπόρος σε αυτόν το δυναμικά αναπτυσσόμενο κλάδο, όμως η μέχρι σήμερα ακολουθούμενη πολιτική οδήγησε στο να μην υπάρχει πλέον κρουαζιερόπλοιο διεθνών πλών στην ελληνική σημαία, ούτε όμως και οι σχετικές θέσεις εργασίας. Τον τζιρο από τα τσάρτερ που μεταφέρουν τους επιβάτες στα ξένες σημαίες κρουαζιερόπλοια της Μεσογείου τα καρπούνται άλλες γειτονικές χώρες, όπως η Τουρκία, και όχι η Ελλάδα.

Αναφερόμενος στο έργο του Ναυτικού Επιμελητηρίου, ο κ. Γράτσος τόνισε ότι το ΝΕΕ καθώς και οι εφοπλιστικές ενώσεις για πολλά χρόνια πιέζουν το υπουργείο Εμπορικής Ναυ-

τιλίας και την εκάστοτε κυβέρνηση να αλλάξουν το νομοθετικό πλαίσιο, εναρμονίζοντάς το με τα κρατούντα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, για να μπορέσει το υπό ελληνική σημαία πλοίο να μειώσει τα λειτουργικά του έξοδα, να ανταγωνισθεί τα πλοία υπό ξένη σημαία και να μειώσει το κόστος υπηρεσιών που προσφέρει προς όφελος της ανάπτυξης.

Δεν χρειάζεται να εφεύρουμε τον τροχό

Κλείνοντας την ομιλία του, ο κ. Γράτσος ανέφερε: «Το μεγαλύτερο όμως κέρδος για την ελληνική οικονομία θα είναι η μεγιστοποίηση των ωφελειών που μπορεί να προσφέρει το ναυτιλιακό πλέγμα (maritime cluster) της Ελλάδας. Προς το σκοπό αυτό, το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας, σύμβουλος της Πολιτείας για θέματα της ναυτιλίας, μπορεί και πρέπει να παίξει το ρόλο του ουσιαστικού συντονιστή αυτής της προσπάθειας, γνωρίζοντας καλά τις ανάγκες όλων των κλάδων της ναυτιλίας.

Δεν χρειάζεται να εφεύρουμε τον τροχό! Υπάρχει, όπως υπάρχουν καταγεγραμμένες πρακτικές και εμπειρίες. Δεν έχουμε παρά να διαλέξουμε τις πιο επιτυχημένες». ■

Το Propeller Club



Με επίσημο προσκεκλημένο και ομιλητή τον υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, Πέτρο Δούκα, το Propeller Club οργάνωσε γεύμα για τα μέλη του στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος.

Στην ομιλία του, ο κ. Δούκας περιέγραψε με λεπτομέρεια την κατάσταση στην οποία βρίσκεται η ελληνική οικονομία και αναφέρθηκε διεξοδικά στα μέτρα που έλαβε η κυβέρνηση για να βελτιώσει την κατάσταση της οικονομίας.

Στην εκδήλωση παρευρέθηκαν, εκτός από τα μέλη του Propeller, ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝ Γεώρ-

γιος Βλάχος, ο οικονομικός σύμβουλος της Αμερικανικής Πρεσβείας Woodward Clark Price, ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Γεώργιος Γράτσος, ο αρχηγός του Λιμενικού ναύαρχος Θεόδωρος Γκλεζάκος, οι χορηγοί της εκδήλωσης, Γεώργιος Ξηραδάκης της ΧRTC Ltd και Κων/νος Κουτσουμπλής της First Financial Corp., και εκπρόσωποι του επιχειρηματικού και ναυτιλιακού κόσμου. ■

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

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



KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

Μαζί με τον πλοίαρχο, τη ναυτιλία, την Ελλάδα



Σε μια εκδήλωση ιδιαίτερης σημειολογίας και σημασίας γιόρτασε το νέο έτος η Πανελλήνια Ένωση Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ), η οποία φέτος συμπληρώνει τα ενενήντα χρόνια από την ίδρυσή της.

Συνεπής προς τη δέσμευσή του, ότι κάθε χρόνο σε αυτή την ιδιαίτερη ημέρα θα καταθέτει τις προτάσεις, τις σκέψεις και τους προβληματισμούς του για την ελληνική ναυτιλία, ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ Ευάγγελος Κούζιλος ζήτησε από την Πολιτεία να ασκήσει βέτο στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την επάνδρωση των πλοίων της ακτοπλοΐας, αφού η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πιέζει για αλλαγή των μέχρι σήμερα δεδομένων, στις συνθέσεις των πληρωμάτων της.

Στη διάρκεια της ομιλίας του, ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ επισήμανε ότι η Ελλάδα, μη έχοντας εθνικές μεταφορές, δραστηριοποιούμενη σε παγκόσμια κλίμακα, είναι ευάλωτη στην παγκοσμιοποίηση και καθημερινά καλείται να παλέψει, να συγκρουστεί με οικονομικούς κολοσσούς, οι οποίοι μη δεχόμενοι την πρωτοκαθεδρία της χώρας μας σ' αυτόν το σπουδαίο τομέα καταφεύγουν και σε χτυπήματα κάτω από τη μέση! «Δεν είναι αθώοι οι κάθε λίγο και λιγάκι θεσπιζόμενοι νόμοι, κανονισμοί και κανόνες που επιβάλλονται, ούτε τυχαίοι. Ας το καταλάβουμε όλοι μας. Ο καθένας βεβαίως από την ιδιότητά του και το θεσμικό του ρόλο.

Πρέπει, λοιπόν, να βρεθούν και αν δεν υπάρχουν να δημιουργηθούν οι μηχανισμοί εκείνοι, που θα αποτελέσουν ασπίδα σ' αυτό το οικονομικό θαύμα που λέγεται ελληνική εμπορική ναυτιλία».

Ο Έλληνας πλοίαρχος

Ο κ. Κούζιλος συμπλήρωσε ότι καταλυτικό ρόλο στη δημιουργία και ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας έχει και ο Έλληνας πλοίαρχος, ο Έλληνας ναυτικός, τα στελέχη των γραφείων, που ζητούν κι αυτοί τη βοήθεια, συμπαράσταση, αλλά και το κομμάτι που τους ανήκει.

«Δεν ζητάμε καθεστώς ευνοούμενου πολίτη», τόνισε ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ και συνέχισε καταθέτοντας την πρότασή του:

- Να πάψει ο πλοίαρχος να είναι ο αποδιοπομπαίος τράγος και το μαύρο πρόβατο, ιδιαίτερα ο συνάδελφος της ακτοπλοΐας.



- Να πάρει καλύτερη σύνταξη.
- Να πάρει καλύτερο εφάπαξ.
- Να έχει καλύτερη, σύγχρονη εκπαίδευση, από ναυτοδασκάλους, για να κρατηθεί ο ναυτικός χαρακτήρας των Ακαδημιών.
- Καλύτερη ιατροφαρμακευτική περίθαλψη.
- Καλύτερη συμπεριφορά και αντιμετώπιση, απ' όλους.

Για τους νέους δοκίμους του Εμπορικού Ναυτικού, ο κ. Κούζιλος απηύθυνε έκκληση προς τα στελέχη του ΥΕΝ προκειμένου να κάνουν την υπέρβαση και να τους αντιμετωπίσουν με σοβαρότητα και δυναμισμό, σημειώνοντας ότι «γραφειοκρατικές αγκυλώσεις, μικροκομματικές πολιτικές, συντεχνιακές -πρωτίστως- νοοτροπίες πρέπει να αγνοηθούν και να μπουκ στην άκρη. Φτάνει πια η μίζερη κατάσταση. Δεν αποτελεί μόνο τροχοπέδη, αλλά και μας υποβαθμίζει».

Πρέπει, πάση θυσία, το «κλειστό κύκλωμα» που χρόνια λειτουργεί και δυστυχώς πάντα καταφέρνει και επικρατεί, το «άβατο» που έχουν δημιουργήσει κάποιοι και το οποίο κρατούν επτασφράγιστο με νύχια και δόντια, πρέπει να ανοίξει, πρέπει να σπάσει, πρέπει να ανατραπεί.

«Η υπέρβαση συνίσταται όχι σε χάρη, όχι σε ευνοϊκή μεταχείριση. Η υπέρβαση συνίσταται στο ότι πρέπει επιτέλους να καταλάβουν όλοι ότι ο ικανός, ο μορφωμένος πλοίαρχος και αξιωματικός είναι το ισχυρότερο όπλο,

για να διατηρήσουμε τη ναυτιλία μας, για να περιχαράκωσουμε τη ναυτική και ναυτιλιακή ηγεμονία μας σε παγκόσμια κλίμακα.

»Είναι αυτοί, που οι πλοιοκτήτες, οι εφοπλιστές, θα εμπιστευτούν τα σύγχρονα, μοντέρνα και πανάκριβα πλοία τους, όπως τόσα χρόνια κάνουν, και θα απαντηθεί το ερώτημά τους σχετικά με την επάνδρωση, αλλά και τη στελέχωση των γραφείων τους, που εναγωνίως θέτουν. Γιατί μας εμπιστεύονται, χρόνια τώρα, και μας θέλουν. Οι ικανότητές μας είναι αποδεδειγμένες. Οι σχέσεις μας διαχρονικά έχουν κτιστεί σε στέρεες βάσεις».

Στόχοι για τα ναυτιλιακά θέματα

Κλείνοντας την ομιλία του, ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ αναφέρθηκε στην πρόταση των πλοιάρχων προς την Πολιτεία:

«Πρέπει να βάλουμε στόχους, για τα θέματα

που αφορούν τη ναυτιλία. Και ο στόχος για να ευοδωθεί πρέπει:

Να είναι καταγεγραμμένοι, με γνώμες όλων των εμπλεκόμενων, με σαφήνεια.

Να είναι μετρήσιμος, με σωστούς κανόνες και αρχές.

Να υπάρχουν διαδικασίες που θα τον ελέγχουν και θα τον παρακολουθούν.

Να είναι ρεαλιστικός και όχι για εντυπώσεις.

Να είναι, τέλος, προκλητικός. Και τι μεγαλύτερη πρόκληση υπάρχει όταν η επίτευξή του μας οδηγεί σε πλούτο, σε ευημερία, σε υπερηφάνεια, σε καλύτερες συνθήκες εργασίας, απομαχίας.

Όλα τα ανωτέρω επιτυγχάνονται με τη δημιουργία μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, σταθερής στο χρόνο, βεβαίως ευέλικτης, ώστε να προσαρμόζεται στις τεχνολογίες, στις απαιτήσεις των καιρών. Μιας πολιτικής

που δεν θα αλλάζει με το παραμικρό και που η εφαρμογή της θα αποτελέσει την πυξίδα που θα μας οδηγήσει ακόμη πιο ψηλά στο παγκόσμιο ναυτιλιακό γίγνεσθαι.

Διαφορετικά θα δικαιώσουμε τους φόβους αυτών που καλοπροαίρετα, ίσως από ανησυχία και από αγάπη, διατυπώνουν το ερώτημα: Μήπως η Ελλάδα, σαν χώρα, είναι πράγματι μικρή και δεν μπορεί να διαχειριστεί ένα τόσο μεγάλο, σπουδαίο, παγκόσμιο θέμα, όπως είναι η ναυτιλία;

Μην τους δώσουμε αυτό το δικαίωμα και δικαιωθούν, γιατί τότε θα είμαστε όλοι ένοχοι, γιατί τότε θα χάσουμε όλοι.

Και πρώτα απ' όλα η χώρα μας. Προσωπικά, αυτούς που δεν καταλαβαίνουν ξέχρωρα από το "μπαλαούρο" θέλω να τους ξεμπαρκάρω από το πλοίο που λέγεται Ελλάδα». ■

Solar-Powered LED Marine Lighting

SELF-CONTAINED • MAINTENANCE FREE • RUGGED • RELIABLE

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

Model 701

Carmanah

Model 601

Model 702

Model 501

Authorized Distributor:

"Beluga" Minos Pagonis

8 Papachristou, 156 69 Papagou, Athens, Greece

Tel/Fax: +(30210) 65 42 436

Email: beluga@otenet.gr

Για ποιους λόγους η ΠΝΟ απορρίπτει την Αιτιολογημένη Γνώμη

Την αιτιολογημένη γνώμη -που είναι το τελευταίο στάδιο στο οποίο βρίσκεται μια χώρα πριν από την παραπομπή της στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο και αφορά τη διαπίστωση των αρμοδίων υπουργών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ότι πιθανώς μια χώρα να μην ακολουθήσει ή να μην υιοθέτησε την ευρωπαϊκή νομοθεσία- απέστειλε ο αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και αρμόδιος για θέματα Μεταφορών, Jacques Barrot, προς την ελληνική κυβέρνηση τον περασμένο μήνα. Η αιτιολογημένη γνώμη αφορά σε θέματα που ρυθμίζονται από το ν. 2932/2001 και σχετική με αυτόν νομοθεσία, όπως Π.Δ. 177/74 κ.λπ. για τα επιβατηγά πλοία, σε αντιστοίχιση με τον κανονισμό της Ε.Ε. 3577/92.



Το θέμα αυτό απασχόλησε τη Διοίκηση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ) στη συνεδρίαση της 17ης Ιανουαρίου 2006, η οποία στη διάρκεια της συζήτησης του ανωτέρω θέματος απέρριψε στο σύνολό της την αιτιολογημένη γνώμη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Σύμφωνα δε με το ανακοινωθέν της ΠΝΟ, όλα δείχνουν ότι «προετοιμάζεται το έδαφος και για άλλες επώδυνες για τους Ευρωπαίους εργα-

ζομένους αποφάσεις, με αποτέλεσμα να θίγονται εργασιακά -και όχι μόνον- δικαιώματά τους που έχουν κατακτηθεί από πολλών ετών». Ειδικά σε ό,τι αφορά το άρθρο 3 πργρ. 2 του κανονισμού 3577/92, σημειώνει η ανακοίνωση της Ομοσπονδίας, η αιτιολογημένη γνώμη διατείνεται, μεταξύ άλλων, ότι «η αυστηρώς κατά λέξη ερμηνεία που υποστηρίζεται από τις ελληνικές αρχές μπορεί να οδηγήσει σε αποτυχία το άνοιγμα της αγοράς θαλάσσιων ενδομεταφορών που θεσπίζεται με τον κανονισμό» και ακόμη ότι η ερμηνεία που δίνεται από την ελληνική κυβέρνηση στο περιεχόμενο του παραπάνω άρθρου «θα ήταν κατά συνέπεια αντίθετη προς τον πρωταρχικό στόχο του εν λόγω κανονισμού και κατά συνέπεια δεν μπορεί να γίνει δεκτή από την Επιτροπή». Με την παραπάνω αιτιολογημένη γνώμη υποστηρίζεται εσφαλμένα πως ως παρέκκλιση η αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής (άρθρο 3 πργρ. 2 του κανονισμού 3577/92) πρέπει να ερμηνεύεται αυστηρά για να διαφυλάσσεται δήθεν η βασική αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Ο γενικός γραμματέας της ΠΝΟ, Γιάννης Χαλάς, επισημαίνει στο σημείο αυτό ότι «πρέπει να τονισθεί και να γίνει αντιληπτό πως οι οργανικές συνθέσεις που ισχύουν στη χώρα μας, σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό καθεστώς, καίτοι προσδιορίζουν τα ελάχιστα όρια, ένα σκοπό έχουν, τη διασφάλιση της ασφάλειας των θαλασσιών συγκοινωνιών και την προστασία των ελάχιστων θέσεων εργασί-

ας που έχουν απομείνει για τους Έλληνες ναυτεργάτες».

Σύμφωνα με τον κ. Χαλάς, η διάταξη του άρθρου 3 πργρ. 2 του κανονισμού δεν έχει και δεν μπορεί να έχει ερμηνεία άλλη, παρά μόνο τη διασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού μεταξύ πλοίων εθνικής σημαίας μιας χώρας της Ε.Ε. και πλοίων κοινοτικών σημείων άλλων χωρών που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές στην πρώτη χώρα και συνακόλουθα τη μη στρέβλωση του ανταγωνισμού από ερμηνείες που επικαλούνται δήθεν περιορισμούς της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών.

Η διάταξη του άρθρου 3 πργρ. 2 του κανονισμού 3577/92 που ορίζει ρητά ότι «όλα τα θέματα σχετικά με την επάνδρωση εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους υποδοχής», συνιστά θεμελιώδη διάταξη του κανονισμού, η οποία οριοθετεί τη διενέργεια θαλάσσιων ενδομεταφορών σε μια χώρα της Ένωσης από πλοίο άλλης κοινοτικής χώρας.

Τέλος, η ανακοίνωση σημειώνει ότι στέλνει ένα σαφές μήνυμα προς κάθε κατεύθυνση, πως η ερμηνεία της παραπάνω διάταξης που επικαλείται περιορισμούς της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών βάλλει ευθέως κατά του συνταγματικά κατοχυρωμένου δικαιώματος της εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών, στον ευαίσθητο τομέα της ακτοπλοΐας, δυναμιτίζοντας τις θέσεις απασχόλησής τους με αποτέλεσμα την αύξηση της ανεργίας. ■

Ανάλυση περιστατικών ρύπανσης και αποφάσεων επιβολής κυρώσεων

Συνεχίστηκε και κατά το 2005 η αντιμετώπιση των ρυπάνσεων, η οποία σύμφωνα με τα στοιχεία της Διεύθυνσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας διαπιστώνεται ότι:

- Ποσοστό 52,4% προέρχεται από χερσαίες εγκαταστάσεις.
- Ποσοστό 47,6% προέρχεται από πλοία.

Ως προς το είδος της ρυπογόνου ουσίας, ποσοστό 47,83% αφορούσε σε λύματα, 34,16% σε απορρίμματα και 18,01% σε πετρελαιοειδή.

Ως προς τις αποφάσεις επιβολής κυρώσεων, 130 αφορούσαν παραβάσεις που διαπιστώθηκαν κατά εγκαταστάσεων και άλλων πηγών και 119 σε πλοία.

Τα πρόστιμα επιβλήθηκαν:

- Για παραβάσεις του Π.Δ. 55/98, δηλαδή για πρόκληση ρύπανσης από πλοία και εγκαταστάσεις και μη λήψη προληπτικών μέτρων προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, συνολικού ύψους 750.892, 50 ευρώ.
 - Για παραβάσεις της MARPOL 73/78, δηλαδή για ελλείψεις που διαπιστώθηκαν κατά τις επιθεωρήσεις πλοίων, συνολικού ύψους 119.043, 04 ευρώ.
 - Για κανονιστικές παραβάσεις, δηλαδή έλλειψη πιστοποιητικών πρόληψης ρύπανσης, συνολικού ύψους 2.350 ευρώ.
- Από το σύνολο (249) των κυρώσεων οι 177 αφορούσαν βεβαιωμένες παραβάσεις του Π.Δ. 55/98, οι 67 της Δ.Σ. MARPOL 73/78 και οι 5 παραβάσεις κανονιστικών αποφάσεων. ■

- 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





Σημαία, Ανταγωνιστικότητα και Λιμενικοί Έλεγχοι Πλοίων



Με θέμα «Σημαία, Ανταγωνιστικότητα και Λιμενικοί Έλεγχοι Πλοίων», η Ένωση Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων και τα Σωματεία Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής-Πειραιώς διοργάνωσαν ημερίδα με αντικείμενο συζήτησης την ανταγωνιστικότητα όπως αυτή διαμορφώνεται μέσα από τα νηολόγια αλλά και το Port State Control.

Ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ, καθηγητής Ιωάννης Τζωάννος, στη διάρκεια της ομιλίας του αναφέρθηκε εκτενώς στο περιεχόμενο του νεοκδοθέντος βιβλίου των κ. Αλκη Κορρέ - Ι. Θανάπουλου με τίτλο «Ναυτιλιακή θεωρία και επιχειρηματικό-

τητα».

Ο κ. Τζωάννος, αναλύοντας την ανταγωνιστικότητα του εθνικού νηολογίου, τόνισε ότι η διατήρηση των ποιοτικών κριτηρίων για τα οποία η ελληνική σημαία αναγνωρίζεται διεθνώς, δεν είναι εύκολη υπόθεση, όπως και η παραμονή στη Λευκή Λίστα του Paris MOU, προσθέτοντας ότι «η ποιότητα κοστίζει αλλά η παραμονή της χώρας μας στη white list φέρνει πολλά οφέλη όπως τις πιο συμφέρουσες ναυλώσεις».

Με αφορμή το περιεχόμενο του βιβλίου των κ. Αλκη Κορρέ - Ι. Θανάπουλου, ο γ.γ. αναφέρθηκε στο ναυτιλιακό cluster, σημειώνοντας ότι η ναυτιλιακή πολιτική που ασκείται

στοχεύει στην ενδυνάμωση της επιχειρηματικότητας στο ναυτιλιακό τομέα, στη διατήρηση της τεχνογνωσίας σε ελληνικά χέρια με την παραγωγή ικανών στελεχών. Ακολούθησαν οι ομιλίες των αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος Ν. Κατσούλη και Νίκου Σπανού.

Στην ημερίδα απηύθυναν χαιρετισμούς οι πρόεδροι της ΕΕΜΟΠ, Νίκος Βαρβατές, και του ΣΩΝΠΑΠ, Κώστας Αδαμόπουλος, ενώ συντονιστής στην εκδήλωση ήταν ο καθηγητής του ΕΜΠ Χαρίλαος Ψαραύτης.

Ιδιαίτερη παρουσία αυτή του κ. Μανώλη Βορδώνη, executive director - Thenamaris maritime, προέδρου του Hellenic Forum Intertanko, ο οποίος ξεκινώντας από τη δομή του βιβλίου και τις προσεγγίσεις των συγγραφέων ανέλυσε τις βάσεις πάνω στις οποίες στηρίζεται η εικόνα της διεθνούς ναυτιλίας και τον πρωταγωνιστικό ρόλο της Ελλάδας στα ναυτιλιακά δρώμενα.

Στην ημερίδα χορηγός επικοινωνίας ήταν το περιοδικό «Ναυτικά Χρονικά». ■

Η προσφορά του Παντελή Ε. Κολλάκη



Εκδήλωση αφιερωμένη στην κοινωνική και ανθρωπιστική προσφορά του Παντελή Ε. Κολλάκη οργάνωσε σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας ο Ροταριανός Όμιλος Αθηνών.

Βασικός ομιλητής της εκδήλωσης ήταν ο κ. Μιχάλης Λάμπρου, Managing Director της Majestic International Cruises Inc., ο οποίος στη διάρκεια του λόγου του ανέπτυξε τις κοινωνικές, επαγγελματικές

και ανθρωπιστικές δραστηριότητες του τιμώνου προσώπου με κορυφαία αυτή της αποστολής του κρουαζιερόπλοιου Ocean Monarch. Συγκεκριμένα, μετά τον καταστροφικό σεισμό που έπληξε οκτώ χώρες και το τσουνάμι που ακολούθησε το 2004, ο κ. Κολλάκης αποφάσισε να στείλει το Ocean Monarch, φορτωμένο με 1.000 τόνους ανθρωπιστικής βοήθειας, με 120 εθελοντές γιατρούς και νοσηλευτικό προσωπικό, στο Trincomalee της Sri Lanka. Το πλοίο παρέμεινε στο λιμάνι πάνω από δύο μήνες, λειτουργώντας σαν μονάδα ιατρικής και νασοκομειακής υποστήριξης, και προσέφερε υπηρεσίες και περίθαλψη σε πάνω από 2.000 ασθενείς. Αξίζει να σημειωθεί ότι το σύνολο των εξόδων αυτής της ανθρωπιστικής αποστολής καλύφθηκε εξ ολοκλήρου από τη ναυτιλιακή εταιρεία του κ. Κολλάκη. ■

Private islands
for sale
in the Ionian Sea,
ranging in area
from 20,000 to 5,500,000 square metres.



For more information contact: Ioannis Kounellis
Accountant - Tax Consultant
Real Estate Agent • Tel. 26430 23746, Mob. 6977774120

Το νέο κτίριο του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

Το εργοτάξιο του νέου υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας επισκέφτηκε ο υπουργός Ε.Ν. Μανώλης Κεφαλογιάννης, συνοδευόμενος από το γενικό γραμματέα, καθηγητή Ιωάννη Τζωάννη, το γενικό γραμματέα Λιμένων, καθηγητή Γεώργιο Βλάχο, τον κεντρικό λιμενάρχη Πειραιά, αρχιπλοίαρχο Λ.Σ. Αθανάσιο Μπούσιο και τον πρόεδρο της Κτηματικής Εταιρείας του Δημοσίου, Γεώργιο Ξηροδάκη.

Το νέο κτίριο του ΥΕΝ, που βρίσκεται στην Ακτή Βασιλειάδη και προβλέπεται να παραδοθεί πριν από τη διεξαγωγή των φετινών Ποσειδωνίων, θα λειτουργεί με βάση τις νέες τεχνολογίες, στις οποίες σταδιακά θα προσαρμοστούν όλες οι υπηρεσίες του, φιλοδοξώντας να είναι το πρώτο e-Government υπουργείο που θα λειτουργήσει με όλες τις εγγυήσεις ασφαλείας.

Το νέο κτίριο, που εκτείνεται σε χώρο 42.000 τ.μ., έχει προϋπολογισμό συνολικού κόστους 30 εκατομμυρίων ευρώ. Το πόσον αυτό θα καλυφθεί με δάνειο από το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, με σύμβαση παραχώρησης διάρκειας 30 χρόνων.

Το έργο δεν θα επιβαρύνει τον προϋπολογισμό, αφού το συνολικό κόστος κατασκευής ισοδυναμεί με τη σημερινή ετήσια δαπάνη για την καταβολή ενοικίων (χωρίς να υπολογίζονται οι αναπροσαρμογές τους). ■



Νέες αυξήσεις πλήττουν τα Μεσογειακά πλοία

Νέα αύξηση στα τιμολόγια του ανακοίνωσε πρόσφατα ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, η οποία κατά μέσον όρο φτάνει το 9% ενώ στην αγορά καταλήγει στο 130%.

Η νέα αύξηση αφορά την περιοχή μεταξύ Σαλαμίνας και Περάματος, την περιοχή δηλαδή όπου καταπλέουν κυρίως Μεσογειακά φορτηγά πλοία, τα οποία και θα πρέπει να αντιμετωπίσουν τις αυξήσεις.

Το διοικητικό συμβούλιο της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων (ΕΕΜΦΠ) γνωστοποίησε με επιστολή του προς το διευθύνοντα σύμβουλο του Οργανισμού την αντίθεσή της στην υπέρμετρη και αδικαιολόγητη αύξηση, τη στιγμή μάλιστα που, αφενός, τα Μεσογειακά φορτηγά πλοία είναι ο βασικός πελάτης της επισκευαστικής ζώνης και, αφετέρου, τη στιγμή κορύφωσης της μεγάλης προσπάθειας για την αντικατάσταση περίπου 300 ελληνόκτητων πλοίων με μέσον όρο ηλικίας 32 έτη.

Ο πρόεδρος της ΕΕΜΦΠ, Νίκος Βαρβατές, επισημαίνει στην επιστολή προς τον κ. Αναστασόπουλο ότι «το πιθανό αιτιολογικό της αύξησης



των ημερών παραμονής και υπολογισμού των δικαιωμάτων από 15ήμερο σε μήνα (αδιαίρετο) ικανοποιεί μόνο την εμπορική λογική και όχι τους χρήστες, αφού σχεδόν όλα τα Μεσογειακά Φ/Γ πλοία δεν χρειάζεται να παραμείνουν στη "ράδα" πέραν των δύο-τριών ημερών το πολύ, ενώ θα είναι υποχρεωμένα να πληρώσουν για ολόκληρο μήνα». (Σημειωτέον ότι η αύξηση των δικαιωμάτων επ' αγκύρα των πλοίων και πλωτών ναυπηγημάτων, από 0,320 ευρώ, φτάνει τα 0,734 ευρώ.)

Ο κ. Βαρβατές τονίζει, επίσης, ότι τα Μεσογειακά Φ/Γ πλοία έχουν ήδη βεβαρημένο κόστος εκμετάλλευσης και η εν λόγω αύξηση δημιουργεί ένα ακόμα αντικίνητρο για την προσέγγισή τους στο λιμάνι του Πειραιά. «Στη ράδα του Πειραιά, τα τιμολόγια θα πρέπει να διαμορφώνονται με τελείως διαφορετική λογική, έχοντας υπόψη ότι δεν απαιτείται καμιά υποδομή, αλλά αντίθετα, τα πλοία καθυστερούν από τις τυχόν συμφορές που παρατηρούνται λόγω μη άμεσης εξυπηρέτησής τους από τις υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις». ■



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

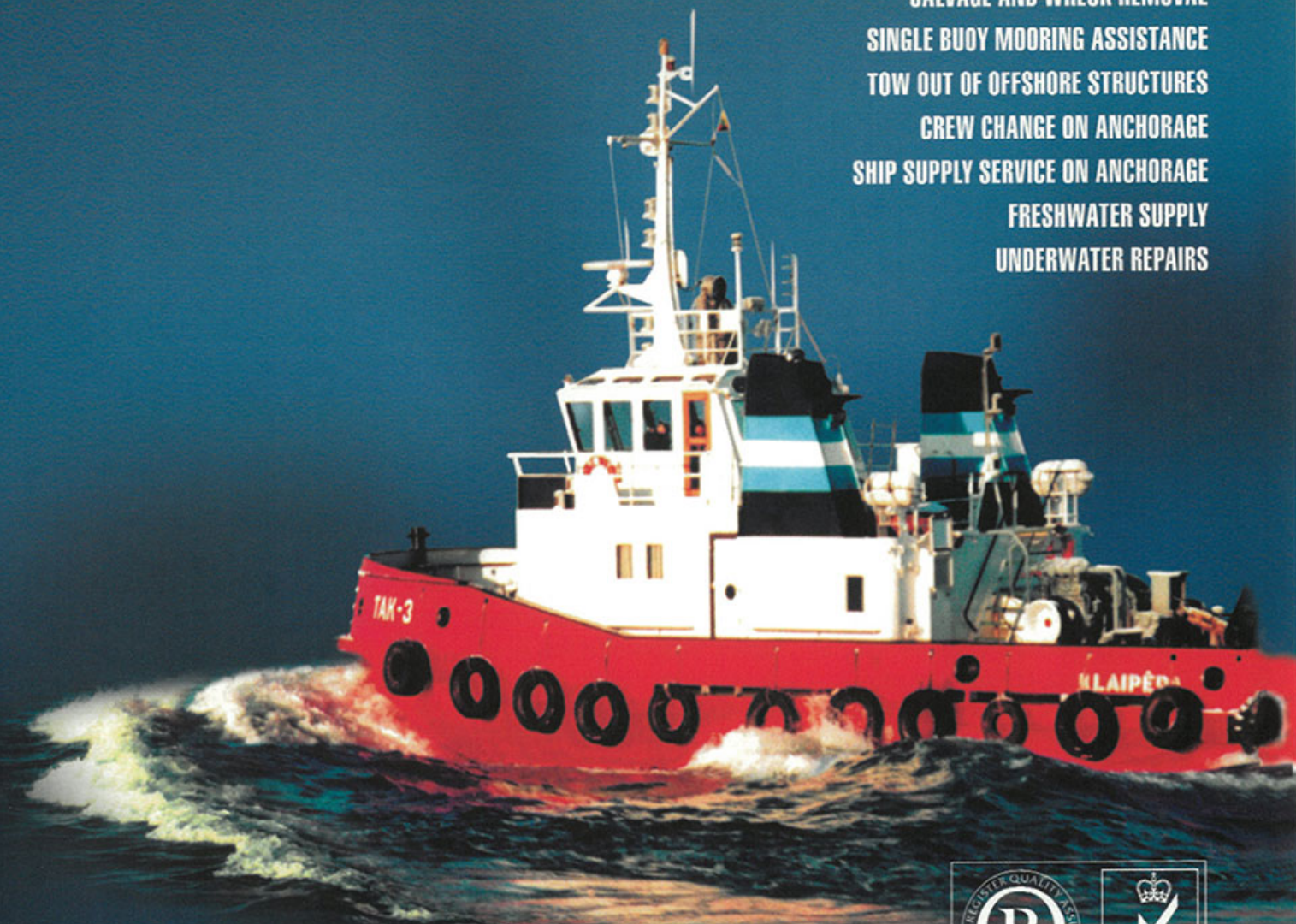
TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES

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



Αλληλογραφία

Κύριοι,

Σας αποστέλλω συνοπτικό σημείωμα, που είχα καταθέσει στην Ημερίδα του Μαΐου '05 «για την ανάκαμψη της ναυπηγικής βιομηχανίας», διότι πολλοί επώνυμοι, ακόμη και σήμερα, ασχολούνται με το μητρώο των κατασκευαστών θεωρώντας κύρια αιτία της αρνητικής πορείας της επισκευαστικής βιομηχανίας και αγνοούν τα ουσιαστικά προβλήματα, που δημιουργήσαν και δημιουργούν τα προβλήματα.

Ο πρόεδρος των κατασκευαστών του Πέραματος κ. Δημ. Μεταξάς είναι περισσότερο κοντά σε αυτά, αλλά για την υλοποίηση αυτών των σχεδίων, απαιτούνται μυαλά με δημιουργική νοοτροπία και όχι με ψηφοθηρικές ενέργειες και ανακοινώσεις καθιστικής διαχείρισης, αυξάνοντας ή μη τα επιδόματα ανεργίας.

Για την ανάκαμψη της ναυπηγικής βιομηχανίας

Πριν από μερικά χρόνια είχε πραγματοποιηθεί άλλη μια παρόμοια ημερίδα, όπου καταγράφηκαν τα ίδια προβλήματα, χωρίς να έχουμε υλοποιήσει κάτι το θετικό για την ανάπτυξη.

Το μόνο που ενδιέφερε τότε την Πολιτεία και τα συνδικάτα ήταν το μητρώο, λες και αυτό θα τους έφερνε την πίτα! Κανείς δεν σκέφτηκε ποτέ δύο βασικούς παραμέτρους αντικινήτρων, δηλαδή τα ασφαλιστρα του εργαζομένου στο Πέραμα που φτάνουν σε ποσοστό 120% του ημερομισθίου, με τα γνωστά αποτελέσματα, και ότι στις ναυπηγήσεις πλοίων τα δάνεια των τραπεζών περιορίζονται σε ποσοστό περίπου 60% του κόστους του έργου, όταν αντίστοιχα στο εξωτερικό φτάνουν στο 95%.

Είμαι από τους παλαιότερους που ασχολήθηκαν στο χώρο και σας διαβεβαιώνω ότι στο Πέραμα και στα μεγάλα ναυπηγεία μας υπάρχει άριστο επιστημονικό και κατάλληλο εργατοτεχνικό προσωπικό, που μπορούν με κατάλληλες προϋποθέσεις να εκτελέσουν τις πλέον εξειδικευμένες εργασίες, περιορίζοντας κατά το δυνατόν την ανεργία.

Έχω καταθέσει στη Γραμματεία κάποιο κείμενο μέτρων ανάπτυξης για μελέτη και είμαι πρόθυμος να συζητήσω λεπτομέρειες, χωρίς κανένα προσωπικό συμφέρον!

Είναι απαράδεκτο για μια χώρα που κατασκεύαζε πλοία 100 μ. στο Πέραμα, πριν από 30 χρόνια, χωρίς καμία υποδομή (Bulk



Carriers, Tankers, E/G-O/G, ψαράδικα) και στα μεγάλα ναυπηγεία μας Bulk των 35.000 T, τα SD 14 και τόσα άλλα και σήμερα να μην κατασκευάζουμε τίποτε.

Υπάρχει μεγάλη τεχνογνωσία, την οποία πρέπει να εκμεταλλευτούμε με ναυπηγήσεις ειδικών πλοίων, που το κόστος δεν προσδιορίζεται μόνο από το ημερομίσθιο.

Παράλληλα, το κράτος πρέπει να δημιουργήσει συνθήκες αξιοπιστίας, ώστε οι εργασίες να μην υπόκεινται σε εκβιασμούς και αμφιβολίες παραδόσεως των έργων.

Στο υπουργείο Δημοσίων Έργων εκδίδονται διπλώματα μελετητών και κατασκευαστών, σε ειδικούς επιστήμονες ναυπηγούς, μηχανικούς, ηλεκτρολόγους με βάση την εμπειρία τους. Ελάχιστοι διαθέτουν αυτά τα διπλώματα, διότι η ίδια η Πολιτεία τα απαξίωσε. Όταν σε διακηρύξεις διαγωνισμών του Δημοσίου αναφέρεται ότι ο κατασκευαστής πρέπει να διαθέτει τα απαραίτητα προσόντα και στην αξιολόγηση δεν λαμβάνεται υπ' όψιν το δίπλωμά του, τι περιμένετε; Βέβαια, αυτά δεν γίνονται στα έργα πολιτικού μηχανικού, αλλά στο

δικό μας χώρο.

Μήπως θέλετε να μιλήσουμε για το ΦΠΑ; Εφ' όσον το πλοίο απαλλάσσεται γιατί πρέπει να πληρωθεί και στη συνέχεια να υποβάλουμε τα στοιχεία για είσπραξη;

Να αναφερθούμε στα ατυχήματα, που παρ' όλες τις οδηγίες που δίνονται στους εργαζομένους για κράνη και ζώνες ασφαλείας, ελάχιστοι τα χρησιμοποιούν. Έτσι, αν πέσει κάποιος εργαζόμενος, αρχίζουν απεργίες, στάση των εργαζομένων, δίκες ακόμη και κατά των πλοιοκτητών, με αποτέλεσμα τη δυσφήμιση των εργασιών στις ελληνικές προβλήτες, τόσο που κανείς από τους εμπλεκόμενους δεν θέλει να ακούσει για επισκευές στη χώρα μας.

Να αναφερθούμε και στις εγγυήσεις των διαγωνισμών του Δημοσίου, οι οποίες αναφέρονται στο συνολικό έργο, χωρίς να προβλέπεται μερική παράδοση του έργου. Σκεφτείτε μια εταιρεία να εκδώσει εγγυητική επιστολή για το σύνολο του κόστους «της Εγνατίας».

Όσον αφορά τα καυτά προβλήματα του ημερομισθίου/ασφαλιστρών και αυτά των εγγυήσεων στις ναυπηγήσεις με 30-35% του κόστους των έργων, που οι ευρωπαϊκές χώρες έχουν προωθήσει με μανδύα ιδιωτικών ταμείων εγγυήσεων, προκειμένου οι τράπεζες να αυξήσουν ανάλογα το ποσοστό χρηματοδότησης, θα πρέπει το ταχύτερο να υλοποιηθούν και στη χώρα μας, αν πραγματικά μας ενδιαφέρει η ανάκαμψη των εργασιών και ο περιορισμός της ανεργίας.

Με ασπρίνες και επιδοτήσεις της ανεργίας, ανάκαμψη δεν γίνεται!

Εύχομαι η Ημερίδα να καταλήξει σε πρακτικά συμπεράσματα και η Πολιτεία να πάρει τα κατάλληλα μέτρα, ώστε προτού αποχωρήσω τελείως από το χώρο, να έλθουν τα πλοία για επισκευές και να χαρούμε καθελκύσεις και ναυπηγήσεις για το καλό της πατρίδας μας.

Με εκτίμηση

Χρ. Σιμόπουλος

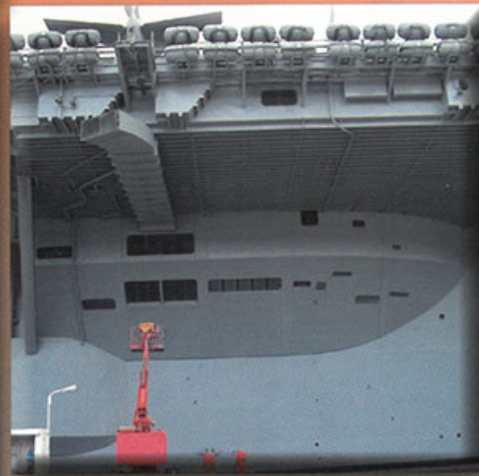
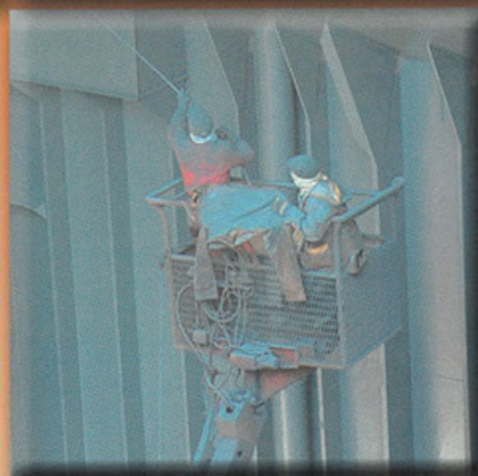
Ναυπηγός Μηχανολόγος - Μηχανικός



We offer
**COST-EFFECTIVE
SOLUTIONS**

for...

YOUR CORROSION PROBLEMS



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

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

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



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS



Η πρόσφατη απόρριψη της οδηγίας σχετικά με την ελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών έφερε και πάλι στη δημοσιότητα μια παράμετρο που συχνά ξεετάζουμε στις ναυτιλιακές στήλες:

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, σε θέματα ναυτιλίας και πιο συγκεκριμένα σε θέματα νομοθεσιών που αφορούν το κοινωνικό πρόσωπο των μεταφορών, συνήθως βραχυκυκλώνεται από την πολυφωνία των απόψεων των αιρετών της Ευρώπης. Μια πολυφωνία που κατά καιρούς γίνεται ανεξέλεγκτη και συχνά-πυκνά απεικονίζεται και εκφράζεται στις πολυάριθμες πολιτικές ομάδες του Σώματος.

«Τρικυμία» στους πολιτικούς διαδρόμους του Ευρωκοινοβουλίου:

**Η καταψήφιση της οδηγίας
σχετικά με την ελευθέρωση
των λιμενικών υπηρεσιών
γεννά σκέψεις και
προβληματισμούς**

Η εφελκυστική σκέψη μας στηρίζεται στην έκθεση - προτεινόμενη νομοθεσία του ικανότατου Γερμανού Συντηρητικού ευρωβουλευτή κ. Jarzembowski. Είναι γεγονός πως το σύνολο των προτάσεων του πιθανώς να εμπεριείχε κάποια «τρωτά» σημεία που θα χρειαζόνταν κάποια περαιτέρω εμβάθυνση και ίσως επεξεργασία.

Ας μην ξεχνάμε ότι ο συγκεκριμένος πολιτικός, που κατάγεται και εκλέγεται από το Αμβούργο, είναι εξαιρετικός γνώστης των θεμάτων της

γκεκριμένο θέμα: ο Γερμανός πολιτικός μάταια τελικά κάλεσε τους συναδέλφους του να επικουρήσουν το έργο του και όχι να το εξοστρακίσουν χωρίς συγκεκριμένες αντιπροτάσεις και τροπολογίες.

Εξαιρετικά ενδιαφέρον καταγράψαμε το γεγονός ότι ο Λιθουανός ευρωβουλευτής, εκπρόσωπος του κόμματος «Ευρώπη των Εθνών», στη συνέντευξη Τύπου, με μια πιο «φρέσκια» ματιά δεν στάθηκε στη συνηθισμένη και μάλλον ξεπερασμένη γενικόλογη θεώρηση περί κοινωνικών



ναυτιλίας, εντούτοις οι πολιτικές, κοινωνικές και κυρίως «τοπικές» συνιστώσες, που τον επηρεάζουν, είναι δεδομένες και έκδηλες.

Ο ίδιος, στη συνέντευξη Τύπου που παρέθεσε το Κοινοβούλιο στις Βρυξέλλες, παραδέχτηκε δημοσίως ότι το θέμα που διαπραγματεύθηκε (για δεύτερη φορά) είναι δύσκολο και οι κοινωνικές πτυχές που αγγίζει εξαιρετικά εύθραυστες.

Η ουσία του θέματος που μας απασχολεί σε αυτή τη στήλη είναι ότι οι περισσότεροι ευρωβουλευτές στέκονται στις κοινωνικές προεκτάσεις των νομοθεσιών που προτείνονται -αφού δέχονται πιέσεις από το σύνολο του εκλεκторικού σώματος- χωρίς να επεξεργάζονται την αξία μιας συγκεκριμένης πολιτικής ή νομοθεσίας, που τελικά αποδεικνύεται πως δεν γνωρίζουν.

Το απογοητευτικό είναι ότι, ενώ τα περισσότερα κόμματα αντιτάχθηκαν στην προτεινόμενη οδηγία, εντούτοις δεν είχαν κάποια άλλη (ή μάλλον οποιαδήποτε) πρόταση να υποβάλουν.

Ο κ. Jarzembowski, μάλιστα, έδειξε την έντονη δυσανεμία του στο συ-

προεκτάσεων της ευρωπαϊκής πολιτικής, αλλά μίλησε συγκεκριμένα για διαμάχη μεταξύ των μεγάλων χωρών (και των μεγάλων ομάδων), που τελικά αγνοούν την πραγματικότητα τόσο στις μικρότερες όσο και στις νέες χώρες της Ε.Ε.

Σε αυτό το σημείο θα θέλαμε, επίσης, να διατυπώσουμε μian ακόμα τελική σκέψη: η καταψήφιση της οδηγίας απέδειξε για πολλοστή φορά τις εύθραυστες ισορροπίες μεταξύ των ευρωπαϊκών θεσμικών οργάνων. Οι ευρωπαϊκοί φορείς δεν είναι ενιαίες και συμπαγείς πολιτικές οντότητες, αλλά αυτόνομες μονάδες με διαφορετικές τάσεις, επιθυμίες και επιρροές.

Σε θέματα μείζονος σημασίας οι φορείς της ναυτιλίας πρέπει, επιτέλους, να αντιληφθούν ότι το Ευρωκοινοβούλιο είναι εξαιρετικά διασπασμένο, με εσωτερικές έριδες, ακόμα και εντός των πολιτικών ομάδων. Εθνικοί και οικονομικοί λόγοι καθιστούν τελικά τα δύο πανίσχυρα κόμματα των Βρυξελλών και του Στρασβούργου (ΕΛΚ και Σοσιαλιστές) πολυπρόσωπες «ενώσεις» και όχι απαραίτητα πολυσυλλεκτικές ομάδες. Η συγκεκριμένη εικόνα ήταν πασιφανής στην τελευταία ψηφοφορία σχετικά με την οδηγία στην Ολομέλεια στις Βρυξέλλες. ☹



Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΣΕΡΒΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ:

Ζητάμε την αρωγή σας!

Κατά τη διάρκεια της πρόσφατης επίσκεψης του προέδρου της Σερβίας, Μπόρις Τάντιτς, στην Αθήνα, το Ίδρυμα Κόκκαλη διοργάνωσε μια εξαιρετικά ενδιαφέρουσα ομιλία - ανοικτή συζήτηση του προέδρου με παράγοντες της ελληνικής επιχειρηματικής, πολιτικής και δημοσιογραφικής οικογένειας.

Ο σοσιαλιστής πρόεδρος της Σερβίας, τ. υπουργός Άμυνας και Τηλεπικοινωνιών, ανέλαβε προσφάτως το υψηλό αξίωμα μετά τη δολοφονία του προέδρου της χώρας. Τα καθήκοντά του θεωρούνται σίγουρα δύσκολα και οι προσδοκίες του μάλλον ανατρεπτικές.

Εξαιρετικά επικοινωνιακός, οξυδερκής, ευθύς και ενημερωμένος, ο κ. Τάντιτς κατάφερε να γοητεύσει το αθηναϊκό κοινό με τις ενδιαφέρουσες απόψεις του: Η Ελλάδα όπως και όλες οι βαλκανικές χώρες οφείλουν να στρέψουν το ενδιαφέρον τους προς τις εξελίξεις της χώρας, αφού βρίσκεται στο σταυροδρόμι των Βαλκανίων και στο επίκεντρο όλων των πολιτικών και εθνικιστικών εξάρσεων.

Ο πρόεδρος της Σερβίας κατέστησε σαφές πως ένας περαιτέρω διαμελισμός της χώρας του δεν θα είναι προς όφελος των βαλκανικών χωρών και δεν θα αφήσει ανεπηρέαστες τις γεωγραφικές και πολιτικές εξελίξεις σε όλες τις γειτονικές χώρες.

Οι τάσεις απόσχισης των Αλβανοφώνων τόσο του Μαυροβουνίου όσο και του Κοσσυφοπέδιου δεν θα έπρεπε να αφήνουν αδιάφορους και εμάς τους Έλληνες. Εντούτοις, ο πρόεδρος μίλησε για εγκλήματα και των Σέρβων κατά τη διάρκεια των συγκρούσεων στην ευρύτερη περιοχή την τελευταία δεκαετία και κράτησε σαφώς αποστασιοποιημένη στάση από την προεδρία Μιλόσεβιτς και τις τότε παρακινδυνευμένες αποφάσεις που ελήφθησαν. Οι τοπικές κοινότητες Αλβανοφώνων στις περιοχές που επιθυμούν την ανεξαρτησία από το Βελιγράδι παραμένουν εξαιρετικά επιθετικές και αντιδραστικές, με αποτέλεσμα την πλήρη ασυμφωνία και τον εξευτελισμό του εποικοδομητικού διαλόγου και από τις δύο πλευρές.

Ο κ. Τάντιτς υποστήριξε ότι το Βελιγράδι πρέπει

και οφείλει να κάνει υποχωρήσεις, αλλά και οι τοπικές κοινότητες οφείλουν να αντιληφθούν το αδιέξοδο των απαιτήσεών τους. Είναι επίσης σαφές πως η Σερβία επιδιώκει την πλήρη ένταξή της στην Ε.Ε., κάτι που τόσο στο Κοσσυφοπέδιο όσο και στο Μαυροβούνιο δεν γίνεται αντιληπτό ως στόχος υψηλής σημασίας από ορισμένες εθνικές ομάδες, εξαιτίας των μικροπολιτικών και κυρίως των εθνικιστικών εξάρσεων που κυριαρχούν.

Για το θέμα της ΠΓΔΜ, ο πρόεδρος δεν έλαβε θέση και ήταν μάλιστα εξαιρετικά σαφής: «Έχουμε τεράστια, δικά μας προβλήματα. Μη μας προσθέτετε ένα ακόμα, αναλάβετε μόνοι σας τη λύση».

Η Σερβία επιδιώκει την υποστήριξη της Ελλάδας σε πολιτικό, διπλωματικό και επιχειρηματικό επίπεδο. Ο κ. Τάντιτς ήταν σαφής: Επιθυμούμε και αποβλέπουμε στην υποστήριξή σας. Το συμφέρον της Ελλάδας είναι εξαιρετικά μεγάλο ως προς την επίλυση των πολλών προβλημάτων της χώρας, τόσο εξαιτίας της γειννιάσής της με τη χώρα αυτή όσο και για τις ήδη υπάρχουσες, υψηλές επιχειρηματικές μας επενδύσεις.

Φωτ.: Eurokinissi





The secret of a long life

How GL can help your tankers last longer

When it comes to tankers, there's no better or more technically qualified address than Germanischer Lloyd. Our extensive know-how can help improve the operational safety and profitability of your tankers. We look forward to hearing from you.

Area Office Mediterranean/South Africa
Germanischer Lloyd Hellas Survey E.P.E.
Akti Miaouli 85 · 18538 Piraeus/Greece
Phone +30 210 4290373 · Fax +30 210 4290357
gl-piraeus@gl-group.com · www.gl-group.com



Germanischer Lloyd
OPERATING 24/7



Είναι πλέον καιρός να δείξουμε τι αξίζει η Ναυτιλία μας

Το 2004 ανακηρύχθηκε ως ο Έλληνας «Quality Leader of the Year 2004» από την ΕΕΔΕ, η οποία είναι μέλος του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ποιότητας (EOQ), ενώ την επόμενη χρονιά έρχεται η συνέχεια του ελληνικού τίτλου σε ευρωπαϊκό πλέον επίπεδο.

Ανακηρύσσεται «European Quality Leader of the Year 2005». Τίτλος που σημαίνει τη μεγαλύτερη προσωπική αναγνώριση πάνω σε θέματα εταιρικής ποιότητας.

Οι διακρίσεις του πολλές. Είναι ιδρυτικό μέλος της Ναυτιλιακής Τεχνικής Επιτροπής και πρόεδρος της Ναυτιλιακής Τεχνικής Επιτροπής του γαλλικού νηογνώμονα Bureau Veritas, ενεργό μέλος της Ναυτιλιακής Τεχνικής Επιτροπής του Νορβηγικού Νηογνώμονα, μέλος της Intertanko, αποκλειστικά για εταιρείες που κινούν δεξαμενόπλοια.

Το 1986 προσλαμβάνεται ως τεχνικός διευθυντής στη ναυτιλιακή εταιρεία Enterprises Shipping & Trading S.A. (EST S.A.), η οποία ανήκει στον Όμιλο Εταιρειών Σ. Ρέστη. Το 1991 προάγεται στη θέση του γενικού διευθυντή, ενώ λίγα χρόνια αργότερα, παράλληλα με τα διευθυντικά του καθήκοντα στην EST S.A., αναλαμβάνει τη διεύθυνση των Ελληνικών Ναυπηγείων Περάματος Α.Ε., θυγατρικής νεοαποκτηθείσας εταιρείας του ομίλου, την οποία οργανώνει εξ ολοκλήρου και την εντάσσει στον όμιλο μέσα σε διάστημα 2 ετών. Τα ναυπηγεία εξελίχθηκαν σε άρτια ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα πλοίων με αυτόνομο τμήμα ανέλκυσης/καθέλκυσης και επισκευών θαλαμηγών χωρητικότητας μέχρι 500 τόνους. Από το 1998 είναι διευθύνων σύμβουλος στην EST S.A., όπου ο στόλος της ανέρχεται σε 50 πλοία (ψυγεία, φορτηγά κα- θώς και δεξαμενόπλοια).

Ο κ. Γιώργος Σαρρής μάς δέχτηκε στα γραφεία της Enterprises Shipping και μας παραχώρησε μίαν άκρως ενδιαφέρουσα συνέντευξη.

■ Τα τελευταία χρόνια αρκετοί πλοιοκτήτες έχουν στρέψει το ενδιαφέρον τους σε μικτούς στόλους. Ως εταιρεία πώς αντιμετωπίζετε το φαινόμενο των διαφορετικών τύπου πλοίων, κυρίως από τη σκοπιά της τεχνολογικής εμβάθυνσης; Θεωρείτε ότι η εποχή της εξειδίκευσης είναι πλέον παρελθόν;



Στην Enterprises Shipping & Trading ασχολούμαστε με τρία είδη πλοίων: Με πλοία-ψυγεία, με τα οποία και είχαμε ξεκινήσει ως εταιρεία, με πλοία ξηρού φορτίου και τελευταία με tankers. Πιστεύω ότι οι ευέλικτες εταιρείες πρέπει να ασχολούνται με περισσότερα από ένα είδος πλοίων για να μπορούν να κινούνται ταυτόχρονα με ασφάλεια και ευελιξία σε διαφορετικές αγορές.

Στη δική μας περίπτωση, για παράδειγμα, τα τελευταία δύο χρόνια που είχαμε επικεντρώσει το ενδιαφέρον μας στα bulk carriers, η αγορά του tanker δεν πήγαινε τόσο καλά. Τώρα πάει καλά το tanker, ενώ η αγορά του bulk carrier έχει παρουσιάσει κάποια ύφεση. Η αγορά του ψυγείου δεν είναι ανθηρή τα τελευταία χρόνια, αλλά τα διατηρούμε λόγω συναισθηματικών καταβολών. Με αυτά ξεκίνησε την εταιρεία ο ιδρυτής της Σταμάτης Ρέστης.

- **Η επιχειρηματολογία σχετικά με την υιοθέτηση νέων στόλων από Double Hulls και Double Side Skins υπήρξε καθοριστική για τη σύγχρονη πραγματικότητα της ναυτιλιακής πολιτικής και οικονομικής σκηνής. Μετά την εφαρμογή των σχετικών νομοθεσιών, ποια είναι η σύγχρονη εικόνα της καθημερινότητας ενός ναυτικού και ενός διοικητικού στελέχους που αντιμετωπίζει τις συνεχόμενες αμφιθυμίες του σύγχρονου**

νομοθέτη;

Η αλλαγή είναι τεράστια και πρέπει η κάθε εταιρεία να διαθέτει την κουλτούρα για να κινηθεί γρήγορα. Να σας δώσω ένα παράδειγμα. Τα πρώτα double hull cape sizes τα οποία παρεδόθησαν ήταν δικά μας. Εμείς κινηθήκαμε τη στιγμή που δεν είχαν καθοριστεί ακόμη οι συγκεκριμένοι κανονισμοί από τους διαφόρους οργανισμούς. Φανταστείτε ότι μόνοι μας κάναμε τους υπολογισμούς για την απόσταση του double skin, η οποία τότε κυμαινόταν από 1,1 μ. και πάνω. Εμείς αποφασίσαμε να πάμε στο 1,4 μ., απόφαση που καλώς υιοθετήθηκε αλλά αντιλαμβάνεστε το ρίσκο που πήραμε. Για μας, λοιπόν, είναι μεγάλος πονοκέφαλος η εφαρμογή των σχετικών νομοθεσιών, αλλά αν μπορεί κανείς να κινηθεί γρήγορα, να είναι μέσα στην αγορά και να παρακολουθεί τα τεκταινόμενα, τότε υπάρχει ευελιξία και αμεσότητα αποφάσεων.

Η καθημερινότητα του καπετάνιου ποια είναι;

Ο καπετάνιος σήμερα έχει τεράστιο πρόβλημα. Έχει γίνει πλέον γραφειοκράτης. Πρέπει να ακολουθήσει τις διάφορες διατάξεις κατά γράμμα, να αντιμετωπίσει όχι μόνον αυτά που του ζητάει η εταιρεία αλλά και τις Αρχές, με τους κανονισμούς και τις διατάξεις που ισχύουν στα διάφορα λιμάνια όπου προσεγγίζει το πλοίο, καθώς και τα διάφορα levels του security που



έχουν. Είναι πάρα πολλές οι υποχρεώσεις που τον υπερφορτώνουν και χρειάζεται βοήθεια. Σε μια προσπάθεια να του συμπαρασταθούμε, προσέχουμε την επιλογή των συνεργατών του και δημιουργήσαμε on line συστήματα επικοινωνίας με ειδικά in house κατασκευασμένα προγράμματα για να μειώσουμε το φόρτο εργασίας του, τουλάχιστον όσον αφορά το γραφειοκρατικό κομμάτι της.

■ **Θεωρείτε, δηλαδή, ότι ο σύγχρονος καπετάνιος είναι περισσότερο διεκπεραιωτής; Η καθοδήγηση από την πλοιοκτήτρια εταιρεία είναι πολύ εντονότερη τώρα απ' ό,τι στο παρελθόν;**

Όχι, δεν θα το έλεγα για το πρώτο σκέλος της ερώτησής σας. Στο δεύτερο σκέλος, ναι, είναι γεγονός ότι η εταιρεία στις μέρες μας αναμειγνύεται περισσότερο στα τεκταινόμενα και αυτό είναι λογικό. Οι εταιρείες παροχής τηλεπικοινωνιακών και δορυφορικών υπηρεσιών προσφέρουν κάτι εντελώς διαφορετικό από αυτό που προϋπήρχε. Παλαιότερα περιμέναμε κάποιο τηλεγράφημα να αναφέρει τα νέα από το πλοίο - σημειώστε, δε, ότι τα τηλεγραφήματα ήταν ακριβά και μας έλεγαν να είμαστε λακωνικοί στα μηνύματά μας λόγω υψηλού κόστους. Σήμερα με τα e-mails η επαφή με το πλοίο είναι συνεχής. Μπορούμε να παρακολουθήσουμε τα πάντα και να του δώσουμε τις κατάλληλες οδηγίες ανά πά-

σα στιγμή. Πάντως, πιστεύω ότι ο πλοίαρχος δεν πρέπει να χάσει την αυτονομία του, δεν πρέπει με κανέναν τρόπο να του μειώσεις ή να του αφαιρέσεις τις πρωτοβουλίες και τις αρμοδιότητές του. Η τελική απόφαση είναι πάντα δική του.

Δεν μπορεί κανείς από την εταιρεία να σηκώσει τις ευθύνες του πλοίαρχου.

■ **Τα τελευταία χρόνια παρατηρούμε τακτικά ναυτιλιακές εταιρείες να ανανεώνουν το στόλο τους και να προβαίνουν σε αγοραπωλησίες που ακολουθούν δυναμικά τους οικονομικούς δείκτες των παγκόσμιων αγορών. Από τις αγοραπωλησίες που έγιναν επίκεντρο και συγκεντρώσαν το εφοπλιστικό ενδιαφέρον ήταν αυτή της Enterprises Shipping & Trading. Σήμερα, με βάση την κίνηση αυτή του παρελθόντος, επιχειρηματικές κινήσεις θα τις αναθεωρούσατε;**

Δεν θα αναθεωρούσαμε καμία. Όλες οι κινήσεις που έγιναν ήταν εξαιρετικά επιτυχημένες. Και η αγορά των πλοίων της Safmarine, και τα new buildings, και η αγορά της MISC, και η είσοδός μας στα tankers έγιναν την κατάλληλη στιγμή. Φτιάξαμε ένα γράφημα και διαπιστώσαμε ότι οι κινήσεις που έκανε η εταιρεία σε συσχέτιση με την αγορά έγιναν ακριβώς στο παρά πέντε. Λίγο πριν ανέβει η αγορά, είχαμε κάνει εμείς την κίνησή μας.

■ **Δηλαδή, είναι θέμα εμπειρίας περισσότερο;**

Πιστεύω ότι δεν είναι μόνον η εμπειρία, πρέπει να παρακολουθούμε τις αγορές σε συνεχή βάση. Πρέπει να έχεις ενεργοποιήσει σωστούς «αισθητήρες», να παρακολουθείς σωστά τα τεκταινόμενα και να είσαι ένα βήμα μπροστά από τους άλλους. Αυτό είναι μια τεχνική η οποία σε συνδυασμό με την εμπειρία δίνει τη δυνατότητα στην επιλογή.

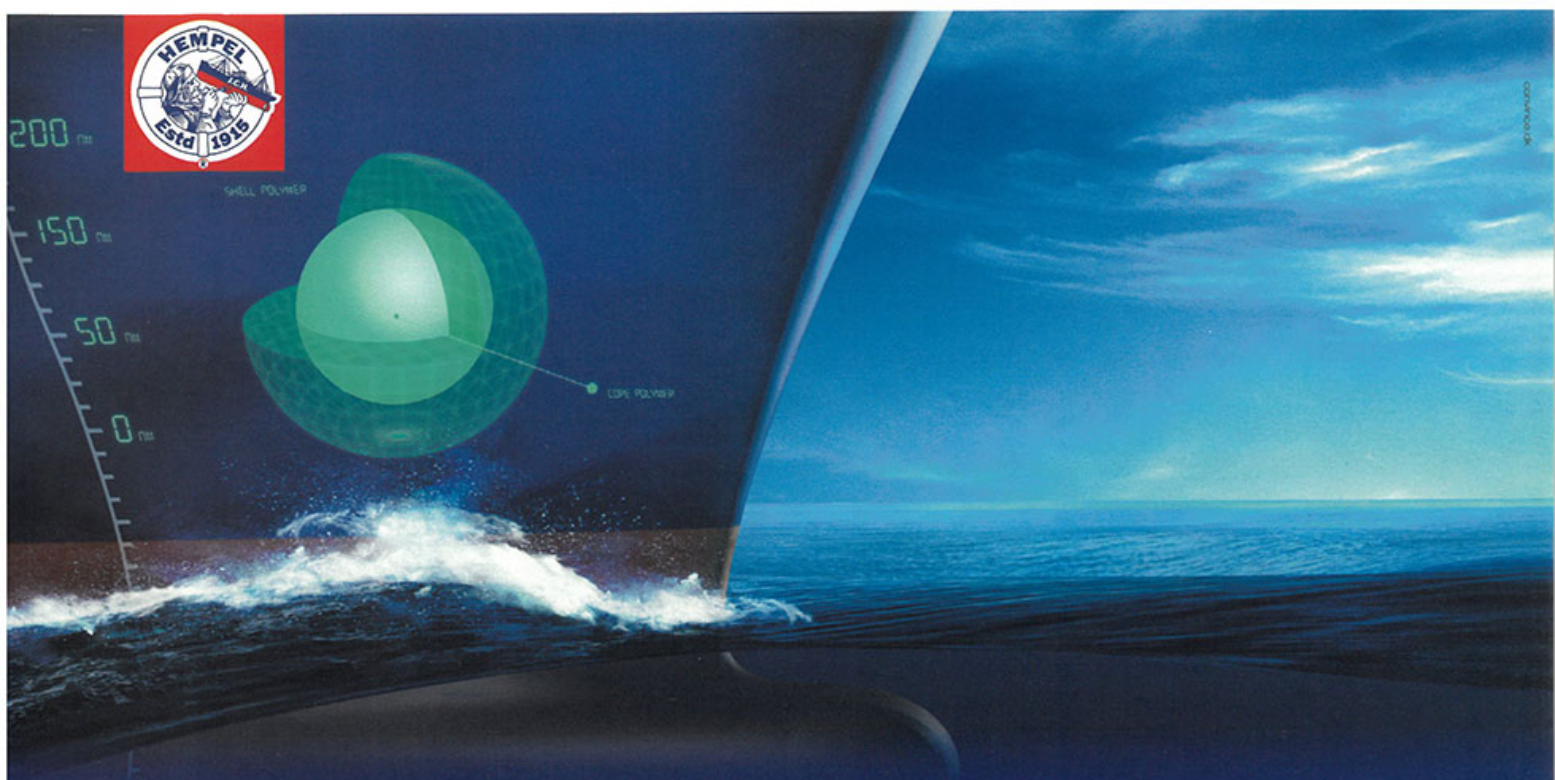
■ **Παλαιότερα μιλάγαμε για το ναυτικό ένστικτο, σήμερα οι στρατηγικές μάρκετινγκ και διοίκησης έχουν τον πρωτεύοντα ρόλο;**

Ήταν άλλες οι εποχές εκείνες και άλλες οι σημερινές. Εκείνη την εποχή χρειαζόσουν το ένστικτο γιατί δεν είχες τις δυνατότητες που έχεις σήμερα. Παρακολουθούσες τις αγορές, είχες το ένστικτο, έπαιρνες το ρίσκο, έκανες τις κινήσεις σου περιμένοντας το καλύτερο.

Βέβαια, η εταιρεία αυτή βασίστηκε πάρα πολύ, δημιουργήθηκε θα έλεγα, ακουμπώντας στο ένστικτο του ιδρυτή της Σταμάτη Ρέστη. Σήμερα τα πράγματα γίνονται πιο απλά, γιατί έχουμε την πληροφόρηση που ζητάμε πολύ γρήγορα. Το Διαδίκτυο μας παρέχει οποιαδήποτε πληροφορία άμεσα ενώ παλαιότερα χρειαζόσουν μήνες. Σήμερα αν ψάξει κανείς σωστά και κινηθεί σωστά, μπορεί να πάρει το ρίσκο, γνωρίζοντας όμως ότι είναι calculated risk.

■ **Θεωρείτε ότι η εισαγωγή της ποντοπόρου στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης θα είναι το επόμενο μεγάλο κεφάλαιο για τη ναυτιλία; Θα μπορούσε το Χρηματιστήριο της Αθήνας να αποτελέσει εταιρικό στόχο για την άντληση κεφαλαίων; Υπό ποιες προϋποθέσεις θα σκεφτόσασταν μια τέτοια κίνηση;**

Το ενδιαφέρον της δικής μας εταιρείας για το Χρηματιστήριο σταμάτησε διότι υπήρχε ήδη μεγάλη κίνηση από την πλευρά των Ελλήνων εφοπλιστών, η αγορά είχε κορεσθεί, οι κινήσεις δεν ήταν και τόσο ικα-



GLOBIC NCT

A wave of control



The technology advantage

GLOBIC NCT is the latest antifouling breakthrough from Hempel, designed to combat marine fouling even more effectively. This is achieved using a patented nanocapsule delivery system, based on an acrylate binder that controls self-polishing and releases powerful antifouling agents in a controlled flow.

The combination of the core and shell of the nanocapsules also ensures a carefully controlled balance between self-polishing and the leaching of antifouling. This results in exceptional fouling prevention, combined with efficient self-smoothing.

GLOBIC NCT solutions also benefit from the exceptional mechanical strength so well known from previous versions of GLOBIC antifouling, featuring Hempel's patented use of microfibres.

GLOBIC NCT provides a wave of improvement in what can be achieved with modern antifouling technology, so that you benefit from a wave of advantages.



Get the low-down on what the new GLOBIC NCT nanocapsule technology delivery system can do for your antifouling operating costs – from www.hempel.com

HEMPEL

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

νοποιητικές. Βέβαια, αύριο μπορεί να είναι εντελώς διαφορετική η εικόνα. Από αυτά που μαθαίνω γνωρίζω ότι οι Έλληνες εφοπλιστές προχώρησαν με επιτυχία στο Χρηματιστήριο της Αμερικής και το τοπίο έχει αλλάξει σε σχέση με το παρελθόν.

Και το Χρηματιστήριο Αθηνών θα μπορούσε να αποτελέσει εταιρικό στόχο. Γιατί όχι; Ίσως αργότερα να είναι το επόμενο μας βήμα. Αλλά για σήμερα θεωρώ ότι είναι ακόμα νωρίς.

■ **Μπορείτε να διαβλέψετε την πορεία της ναυλαγοράς για τα δεξαμενόπλοια, το 2006; Υπάρχουν συγκεκριμένες επιχειρηματικές κινήσεις για να αντιμετωπιστούν οι κάμψεις της ναυλαγοράς;**

Αυτή τη στιγμή η ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων είναι σε καλά επίπεδα σε αντίθεση με αυτή του ξηρού φορτίου. Η ανάκαμψη στα δεξαμενόπλοια πιστεύω ότι θα συνεχιστεί, όχι πολύ έντονα, αλλά με κάποια peaks. Στο ξηρό φορτίο παρατηρούμε δύο πράγματα τα οποία δεν συνάδουν. Από τη μία με-

ριά παρατηρούμε συνωστισμό στα λιμάνια και από την άλλη διαπιστώνουμε ότι οι ναύλοι είναι χαμηλοί. Αυτό σημαίνει ότι ενώ η αγορά για τα bulk carriers και η ζήτηση πλοίων ξηρού φορτίου υπάρχουν, υπάρχει παράλληλα υπερπληθώρα πλοίων γιατί το τελευταίο έτος παραδόθηκαν πολλά new buildings. Το βέβαιο είναι ότι υπάρχουν σήμερα στην αγορά πολλά υπερήλικα πλοία τα οποία αργά ή γρήγορα θα αποσυρθούν. Είναι λοιπόν προφανές ότι όταν αποσυρθούν αυτά τα πλοία, η αγορά θα ανέβει.

Πιστεύω ότι θα εξακολουθήσουμε να έχουμε ύφεση στο χώρο του ξηρού φορτίου και αυτό ίσως κρατήσει για τον επόμενο έναν με ενάμιση χρόνο. Η ναυλαγορά των ψυγείων έχει ιδιαιτερότητες. Ο στόλος των ψυγείων ανά τον κόσμο είναι over aged και πιστεύουμε ότι θα αποσυρθούν πολλά πλοία ψυγεία. Η EST σήμερα έχει σχεδιάσει ένα νέο τύπο πλοίου-ψυγείου και αναμένει την κατάλληλη ευκαιρία (χρονική στιγμή) για να προχωρήσει στην υλοποίηση. Είναι σίγουρο ότι η αγορά αυτή όπως έχει διαμορφωθεί με τα σημερινά δεδομένα δεν σου προσφέρει πολλά περιθώρια κέρδους ή σύντομης απόσβεσης. Για την Enterprises, όμως, το πλοίο-ψυγείο θα συνεχίζει να υπάρχει για να μας θυμίζει πάντα τον ιδρυτή μας και τις καταβολές μας.

■ **Ποιο είναι το βασικό σας κριτήριο για την επιλογή μιας συγκεκριμένης σημαίας για τη νηολόγηση ενός πλοίου σας; Ποιες στρατηγικές μάρκετινγκ και διοίκησης από αλλοδαπά νηολόγια θα επιθυμούσατε να ακολουθήσει και το ελληνικό νηολόγιο;**

Οι σημαίες που υψώνονται ως επί το πλείστον στα πλοία της EST είναι η σημαία Bahamas και η σημαία του Isle of Man. Αυτό που ζητάμε είναι ένα καλό administration με σωστή εκπροσώπηση που εμπνέει διεθνώς εμπιστοσύνη και σεβασμό. Η εμπειρία μας έδειξε ότι και οι δύο σημαίες αντιμετωπίζονται θετικά στην Αμερική (που μας ενδιαφέρει άμεσα) και λαμβάνονται σοβαρά υπόψη και για την έκδοση των πιστοποιητικών (qual ship).

Πρόσφατα η εταιρεία παρέλαβε ένα κρουαζιερόπλοιο στο οποίο θέλαμε κατ' αρχάς να υψώσουμε την ελληνική σημαία. Μετά από συλλογή σχετικών πληροφοριών διαπίστωσα ότι δυστυχώς δεν παρέχονται διευκολύνσεις. Αυτό μας υποχρεώνει να υψώσουμε άλλη σημαία και θεωρώ ότι χρειαζόμαστε περισσότερη ευελιξία, την οποία δυστυχώς δεν διαθέτουμε σήμερα, για θετικά αποτελέσματα τόσο για την ελληνική ναυτιλία όσο και για το μέλλον του Έλληνα ναυτικού.

■ **Η πρόσφατη διάκρισή σας ως European Quality Leader of 2005 τι σήμαινε για τη ναυτιλία;**

Σημαίνει πάρα πολλά πράγματα γιατί επιτέλους κάποιοι πρόσεξαν τη δουλειά που γίνεται στη ναυτιλία, αλλά σήμερα θα σας δώσω διαφορετική απάντηση από αυτή που δίνω συνήθως όταν με ρωτούν. Πιστεύω ότι τη διάκριση αυτή την πήρα πολύ εύκολα γιατί δεν υπήρχε κάποιος άλλος υποψήφιος από το χώρο της ναυτιλίας.

Νομίζω ότι οποιοσδήποτε από το ναυτιλιακό χώρο αν έπαιρνε μέρος σε αυτόν τον διαγωνισμό θα είχε εξίσου καλές πιθανότητες να πάρει αυτό το βραβείο, διότι η δουλειά που κάνουμε οι της ναυτιλίας δεν μπορεί να συγκριθεί με καμία άλλη δουλειά στεριανή. Ο δικός μας φόρτος εργασίας, η δική μας προσπάθεια, οι δικές μας ατέλειωτες ώρες δεν υπάρχουν στα επαγγέλματα της στεριάς. Εμείς λειτουργούμε με τους συνεργάτες μας που είναι διάσπαρτοι σε ολόκληρο τον κόσμο. Δεν τους έχουμε συγκεντρωμένους σε ένα εργοστάσιο ή σε ένα χώρο που θα μπορούσαμε να τους περάσουμε νοοτροπίες, οράματα και στρατηγικές. Όλα αυτά τα κάνουμε εξ αποστάσεως. Αντιλαμβάνεστε τη συνεχή κι επίμονη προσπάθεια που καταβάλλουμε για να μπορέσει να περάσει αυτή η κουλτούρα και η νοοτροπία στον κόσμο, και μετά να ελεγχθεί ότι έχει περάσει σωστά. Στην Enterprises δουλεύουμε πολλά χρόνια έτσι. Σήμερα δρέπουμε τους καρπούς πολλών ετών επίπονης εργασίας. Ακολουθώντας πάντοτε τους δρόμους της ποιότητας και της καινοτομίας, καταφέραμε να κάνουμε βιώμα την ποιότητα και την κουλτούρα στους συνεργάτες μας τόσο στα γραφεία μας όσο και στα πλοία. Καταφέραμε να περάσουμε τη φιλοσοφία της εταιρείας, τους στόχους και την κουλτούρα σε έξι διαφορετικές εθνικότητες, σε όλα τα μήκη και τα πλάτη του κόσμου. Η ναυτιλία είναι ένας πολύ ξεχωριστός κλάδος και κατά τη γνώμη μου, παρόλο που παράγει και προσφέρει πολύτιμο έργο, είναι ο πλέον αδικημένος κλάδος σε σύγκριση με τις υπηρεσίες που προσφέρει. Είναι πλέον καιρός να δείξουμε τι αξίζει και τι προσφέρει στην ανθρωπότητα ο κλάδος αυτός και να βοηθήσουμε όλοι να πάρει επιτέλους τη θέση που του ανήκει. ☉





Scenario planning

Let us help you make your day a little easier

For you to benefit 100% from a co-operation with a service provider, scenario planning is a key word. Transit offers you the possibility to plan all your movements from the moment an order confirmation has been placed until delivered onboard. By utilizing our extensive know-how, our comprehensive network and will to identify with your needs, we deliver your spare parts onboard without failure and in the most economical way.

For more information www.etransit.dk. Sales office in Athens: sales@transit-dk.com





Η χρονιά των μεγάλων αποφάσεων

Ανέλαβε τα νέα του καθήκοντα με τον πλέον παράδοξο τρόπο...

Ο προκατόχος του αρνούνταν να εγκαταλείψει τη θέση του προέδρου και έπειτα από παρέλευση μηνών ψηφίστηκε νόμος στη Βουλή, σύμφωνα με τον οποίο ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας είχε δικαίωμα να αλλάξει τον πρόεδρο του συγκεκριμένου ασφαλιστικού ταμείου.

Έτσι, την 1η Σεπτεμβρίου του 2004 ξεπεράστηκαν τα πρωτοφανή εμπόδια και ανέλαβε την προεδρία του Οίκου του Ναύτου.

Γνώστης των προβλημάτων του ασφαλιστικού φορέα των ναυτικών, υπήρξε μέλος του διοικητικού συμβουλίου του από το 1984 έως το 1992.

Από το 1993, οπότε διετέλεσε βουλευτής Χίου, και για τα επόμενα 11 χρόνια η πλειονότητα των θεμάτων που έφερνε προς συζήτηση στη Βουλή ήταν σχετικά με τον Οίκο Ναύτου.

> Συνέντευξη του **Αθανάσιου Βαρίνου**

■ Προέδρου του Οίκου Ναύτου

Ο κ. Αθανάσιος Βαρίνος, πρόεδρος του Οίκου Ναύτου, μας μιλάει για τη σωρεία προβλημάτων του ασφαλιστικού φορέα, την οικονομική κατάσταση που βρήκε από τις προηγούμενες διοικήσεις και τους μελλοντικούς στόχους.

«Το πρώτο που έπρεπε να αντιμετωπίσουμε ως νέα διοίκηση ήταν οι οφειλές του Οίκου Ναύτου που υπήρχαν από τις προηγούμενες χρονιές. Το τραγικό της υπόθεσης είναι ότι, όταν ζήτησα μια οικονομική απογραφή για τον Οίκο του Ναύτου, διαπίστωσα ότι χρωστάγαμε 115 εκατομμύρια ευρώ για έναν προϋπολογισμό του 2004 που ήδη υπερέβαινε τα 150 εκατ. ευρώ. Επομένως, περισσότερο από το 75% του προϋπολογισμού το οφείλαμε στις προηγούμενες οικονομικές χρήσεις.

Αντιλαμβάνεστε ότι αν δεν ήμουν αισιόδοξος ως χαρακτήρας μπορούσα να μην είχα αναλάβει τη θέση του προέδρου. Σκεφτείτε ότι η προηγούμενη διοίκηση είχε να εξοφλήσει λογαριασμούς νοσοκομείων πάνω από τέσσερα χρόνια!

Ευτυχώς οι λύσεις βρέθηκαν πολύ σύντομα χάρη στη βοήθεια της κυβέρνησης και προσωπικώς του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά και με τη συμβολή του δικού μας οικονομικού προγραμματισμού και την επική-

ντρωσή μας σε έναν σκοπό: την καλύτερη λειτουργία του Οίκου Ναύτου. Έτσι ο Οίκος Ναύτου περιλήφθηκε στη διάταξη του υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης -σε συνεργασία με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας-, σύμφωνα με την οποία συμψηφίστηκαν τα χρέη προς τα νοσοκομεία των ασφαλιστικών ταμείων ΙΚΑ, ΝΑΤ, ΟΓΑ και του ΟΠΑΔ.

Με αυτόν τον τρόπο απαλλαχθήκαμε από ένα σοβαρό ποσόν του χρέους μας προς τρίτους, και συγκεκριμένα μιλάμε για το ποσόν των 80 εκατομμυρίων ευρώ.

Παρέμειναν, όμως, ανεξόφλητα νοσοκομεία τα οποία δεν περιλαμβάνονται στο ΕΣΥ, όπως το Ωνάσειο, το Παπαγεωργίου στη Θεσσαλονίκη και όλα τα πανεπιστημιακά, τα οποία και αναλάβαμε εμείς, ως διοίκηση, να εξοφλήσουμε.

Έτσι λοιπόν με αυτή τη ρύθμιση εξοφλήσαμε τα χρέη μας προς τα νοσοκομεία μέχρι και το Δεκέμβριο του 2004».

■ **Και ποια ήταν η αιτιολογία των οφειλών από τις προηγούμενες διοικήσεις; Η έλλειψη χρημάτων;**

Μόνιμη δικαιολογία ήταν ότι δεν υπήρχαν χρήματα. Εγώ θυμάμαι στην



πατρίδα μου, στη Χίο, τις διαδηλώσεις και τις καταλήψεις που έκανε ο κόσμος για να πάρει πίσω τα χρήματά του. Και όταν λέμε χρήματά του, εννοούμε αυτά που είχε πληρώσει ο ίδιος για φάρμακα και γιατρούς. Αυτή τη στιγμή, είμαι στην πολύ ευχάριστη θέση να σας ανακοινώσω ότι σε σύντομο χρονικό διάστημα, όχι μόνον δεν θα έχουμε πλέον ελλείμματα, αλλά θα υπάρξει οικονομική ευρωστία όσον αφορά τα αποθέματά μας. Έτσι δεν υπάρχει καμία περίπτωση οπισθοδρόμησης του Οίκου Ναύτου στο προηγούμενο καθεστώς.

■ **Εκτός όμως από τα νοσοκομεία υπήρχαν ανοιχτές και οι οφειλές στους γιατρούς, στα φαρμακεία και στα εργαστήρια. Αυτές, ως διοίκηση, πώς τις αντιμετωπίσατε;**

Συγκεκριμένα, όταν ανέλαβα το 2004, οι γιατροί και ιδιαίτερα οι εργαστηριακοί είχαν να πληρωθούν δύο χρόνια.

Τάχιστα ελέγξαμε τους παλιούς λογαριασμούς και μειώσαμε τα δύο χρόνια και πλέον των οφειλών σε ένα χρόνο. Στόχος μας είναι να μειώσουμε και άλλο αυτή την απόσταση. Το ίδιο ισχύει και για τα συμβεβλημένα εργαστήρια, τα καταστήματα οπτικών και ορθοπεδικών ειδών. Στις 20 Φεβρουαρίου 2006 καταβάλαμε 7-8 εκατομμύρια ευρώ για παλαιές οφειλές με στόχο να τις περιορίσουμε στους έξι μήνες, από τον ένα χρόνο που είναι σήμερα.

■ **Εκτός από τις οφειλές προς τρίτους, με ποια άλλα προβλήματα ήρθατε αντιμέτωποι;**

Ένα βασικό πρόβλημα ήταν η έλλειψη προσωπικού. Οι προκατόχοί μου εν όψει των εκλογών απέσπασαν τους «ημέτερους» υπαλλήλους και τους στείλαν σε διευθύνσεις που οι ίδιοι είχαν ζητήσει. Αντιλαμβάνεστε ότι η κατάσταση που βρήκαμε ήταν απελπιστική. Λειτουργούσαμε με 47 άτομα λιγότερα, δηλαδή, μας έλειπε το 40% του προσωπικού. Έπρεπε να ρυθμίσουμε το πρόβλημα άμεσα. Με τη βοήθεια του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας πήραμε 10 υπαλλήλους από την Εστία Ναυτικών και άλλους 20 από τον ΟΑΕΔ για να μπορέσουμε να αντεπεξέλθουμε στις υποχρεώσεις του Ταμείου.

■ **Οι ουρές των ασφαλισμένων στον Οίκο Ναύτου είναι γνωστές στο πανελλήνιο από διάφορα τηλεοπτικά παράθυρα και δημοσιογραφικές αναφορές σε έντυπα μέσα. Είναι γεγονός ή υπερβάλλον δημοσιογραφικός ζήλος;**

Όταν ανέλαβα στις αρχές Σεπτεμβρίου του 2004, η ουρά των ασφαλισμέ-

νων έφτανε μέχρι τη Πλας Μεραρχίας. Οι αριθμοί προτεραιότητας ξεπερνούσαν και το 1.800. Μάλιστα, υπήρχε και εμπορική συναλλαγή με τα νοούμερα. Υπήρχαν επιτήδεις που πηγαίνανε από νωρίς, παίρνανε μικρό νοούμερο και μετά το πουλούσανε αντί 5 ευρώ!

Αυτό το καθεστώς βρήκαμε από την προηγούμενη διοίκηση.

Ο Οίκος Ναύτου είχε ανάγκη από επιπλέον ιατρικό προσωπικό. Και αυτό δεν μπορούσε να περιμένει γιατί θα διαιωνίζαμε την ταλαιπωρία του κόσμου. Πάλι με τη βοήθεια του υπουργού Ε.Ν. και του υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών Γ. Αλογοσκούφη εξασφάλισα 17 γιατρούς-ελεγκτές, από τους οποίους οι εννέα προσλήφθηκαν στα γραφεία του Πειραιά, τρεις στην Αθήνα και πέντε στην επαρχία.

Αυτό είχε αποτέλεσμα την αποδέσμευση των 12 θεράποντων γιατρών, οι οποίοι μέχρι πρότινος εκτελούσαν χρέη ελεγκτή, και την επαναπροσαρμογή τους στο καθαυτό επάγγελμά τους, δηλαδή την ιατρική εξέταση των ασφαλισμένων.

Επίσης προβήκαμε σε διορθωτικές κινήσεις σχετικές με τα φάρμακα και τα συνταγολόγια. Μέχρι πρότινος για κόστος της συνταγής μέχρι 60 ευρώ, δεν χρειαζότανε θεώρηση. Σήμερα αυξήσαμε το όριο στα 100 ευρώ. Με αυτόν τον τρόπο μειώσαμε επιπλέον την κίνηση των ασθενών στα κεντρικά ιατρεία. Επίσης, για τις ιατρικές εξετάσεις ίσχυε το παρεμπιπτό για πέντε ημέρες. Μου ήταν ακατανόητη η σκοπιμότητα αυτού του χρονικού ορίου. Η νέα διοίκηση αναπροσάρμοσε το χρονικό όριο σε 60 μέρες. Επίσης, αυξήσαμε τις εξετάσεις που γίνονται στα ιατρεία του ασφαλιστικού οργανισμού και συγκεκριμένα στο μικροβιολογικό εργαστήριο σε 150 και 70 με 100 τις υπόλοιπες, όπως ακτινολογικές, ορισμένους υπέρηχους κ.ά.

■ **Με την εξαγγελία της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας περί κάθαρσης, είστε ίσως ο μοναδικός πρόεδρος που δεν διστάσατε και παραπέμψατε δικαστικώς υποθέσεις κλοπών στον Οίκο Ναύτου. Τι στοιχεία ακριβώς έχετε συγκεντρώσει;**

Είναι γεγονός πως δεν προλαβαίνουμε να τρέχουμε στα δικαστήρια. Τα στοιχεία που έχουμε στα χέρια μας αφορούν την τελευταία τετραετία.

Σε όλες τις δίκες που έχουμε παραστεί για τις απάτες που έγιναν στον Οίκο Ναύτου, έχουμε κερδίσει όλες τις υποθέσεις. Θέλω να είμαι ειλικρινής μαζί σας. Αυτά που πιάνουμε τώρα με τον έλεγχο που κάνουμε, δεν είναι το σύνολο. Διότι δεν έχουμε τη δυνατότητα να ελέγξουμε τα πάντα. Είναι ένα ποσοστό.



Αλλά εκείνο που με ικανοποιεί είναι ότι δεν περνά πλέον η συναλλαγή, η διαφθορά του παρελθόντος. Ό,τι υπόθεση ανακαλύπτουμε τη στέλνουμε στο γραφείο Εσωτερικών Υποθέσεων του ΥΕΝ και στον εισαγγελέα. Θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι οι πράξεις μας έχουν αποτέλεσμα. Παίρνουμε τα χρήματά μας πίσω και αυτοί που κάνανε την απάτη τιμωρούνται από πέντε μήνες μέχρι και τέσσερα χρόνια φυλακή. Οι κατηγορούμενοι είναι ορισμένοι επίορκοι γιατροί, μερικοί φαρμακοποιοί και υπάλληλοι του Οίκου Ναύτου.

Σε μία πρόσφατη δίκη ήταν κατηγορούμενοι 10 εξωτερικοί ιατροί και μία δική μας ιατρός. Οι κατηγορούμενοι, όχι μόνο μας επέστρεψαν τα χρήματα, αλλά μας έδωσαν και επιπλέον 7.000 ευρώ για ηθική βλάβη και τα έξοδα του δικαστηρίου.

Όταν διαπίστωση τις ατασθαλίες εις βάρος του Οίκου Ναύτου έστειλα μια επιστολή στην Υπηρεσία Ελέγχου Δημοσίων Δαπανών του υπουργείου Απασχόλησης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης. Άμεσα ήρθαν πέντε ελεγκτές, οι οποίοι επισκέφθηκαν τα μικροβιολογικά εργαστήρια, όπου διαπίστωσαν ότι υπήρχαν σφραγιδάκια γιατρών, άλλων συμβεβλημένων μαζί μας και άλλων όχι. Τα σφραγιδάκια τα χρησιμοποιούσαν τα εργαστήρια και σφράγιζαν ό,τι ήθελαν, ενώ οι ασφαλισμένοι που υποτίθεται ότι έκαναν τις εξετάσεις, δεν είχαν ιδέα για το ποιος και το πού.

Αυτή τη στιγμή, από τα τέσσερα εργαστήρια που είναι συμβεβλημένα με τον Οίκο Ναύτου έχουμε κάνει έλεγχο στα τρία. Το ένα εξ αυτών είναι υπό οριστική έρευνα για 72.000 ευρώ, το άλλο για 76.000 ευρώ και το τρίτο για 50.000 ευρώ. Στο τέταρτο έχουν βρεθεί μέχρι στιγμής 18 σφραγιδάκια γιατρών και αναμένουμε να ολοκληρωθεί η έρευνα.

■ Σε πόσα άτομα τούς έχουν απαγγελθεί κατηγορίες;

Θα σας πω ένα γεγονός. Αισθάνθηκα πολύ άσχημα όταν παρευρέθηκα σε μια δίκη όπου παρευρίσκονταν 22 άτομα από τον Οίκο Ναύτου, άλλοι ως κατηγορούμενοι και άλλοι ως μάρτυρες. Με έπιασε μια θλίψη όταν διαπίστωση ότι ήταν παρόντες το 15% των υπαλλήλων.

Σε αυτό το σημείο θέλω να τονίσω τη βοήθεια που ζητάμε από τους ασφαλισμένους μας. Διότι χωρίς αυτή δεν θα πετύχουμε. Ζητώ, δε, την απεριόριστη προσοχή τους, να μην εγκαταλείπουν και να μην εμπιστεύο-

νται σε φαρμακεία και γιατρούς το βιβλιário υγείας και το συνταγολόγιό τους, διότι ουδείς γνωρίζει τι κάνουν αυτοί μετά.

■ Ποιοι είναι οι άμεσοι στόχοι σας;

Πρώτος στόχος μας ήταν να σταθεροποιήσουμε και να βελτιώσουμε την κατάσταση που βρήκαμε εδώ. Να φέρουμε τον Οίκο Ναύτου σε μια βιώσιμη πορεία.

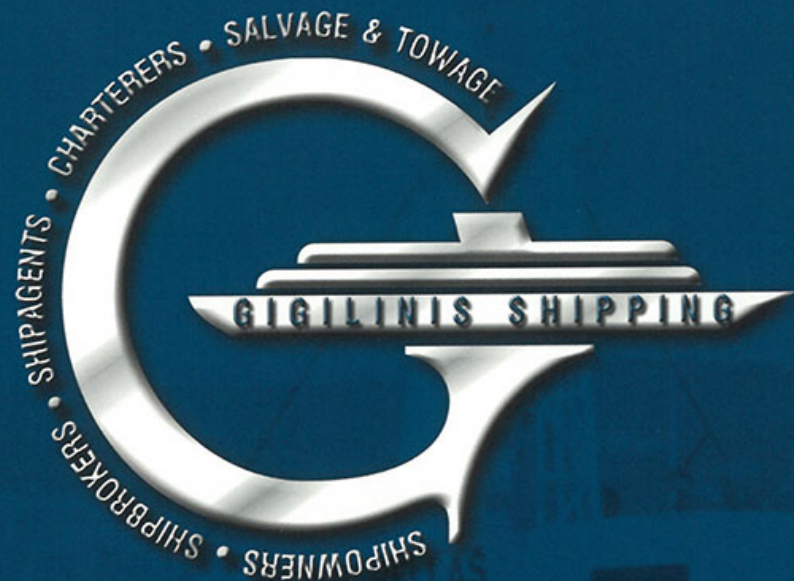
Στους άμεσους στόχους είναι κατ' αρχάς η μηχανοργάνωση του Οίκου Ναύτου. Έχουμε ήδη ολοκληρώσει τη μελέτη, συντάξαμε το τεχνικό δελτίο και εξασφαλίσαμε τη συμμετοχή μας στο Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα «Κοινωνία της Πληροφορίας», ούτως ώστε να αντλήσουμε από αυτό κεφάλαια που υπερβαίνουν το ενάμισι εκατομμύριο ευρώ.

Άλλος βασικός στόχος είναι η επικοινωνία μέσω του Διαδικτύου, για να έχουν άμεση πρόσβαση οι ασφαλισμένοι μας. Αυτό θα στοιχίσει περί τα 450.000 ευρώ, ενώ παράλληλα θέλουμε να αλλάξουμε το σύστημα ελέγχου επιταγών, παραπεμπτικών εξετάσεων, λογαριασμών κ.λπ., έτσι ώστε όλες πληροφορίες που θα μπαίνουν στο σύστημα να ελέγχονται με άνεση και να εξοφλούνται πιο γρήγορα. Επίσης στους στόχους μας είναι η υπηρεσία του οικογενειακού γιατρού για τους ασφαλισμένους μας. Σκεπτόμαστε να αρχίσουμε πιλοτικά με παθολόγους και μετά να το επεκτείνουμε με άλλες ειδικότητες. Με αυτόν τον τρόπο θα μειώσουμε τις καθυστερήσεις από τους ελέγχους των πληρωμών, αλλά κυρίως θα μειώσουμε την ταλαιπωρία των ασφαλισμένων μας, γιατί ό,τι συντάσσουν οι οικογενειακοί γιατροί μετά δεν θα χρειάζονται θεωρήσεις και, επιπλέον, θα γνωρίζουμε και τα ακριβή ποσά των αμοιβών που θα πληρώνουμε μηνιαίως. Σε αυτήν την υπηρεσία θα προχωρήσουμε όταν ολοκληρώσουμε το διάλογο με τα ναυτεργατικά σωματεία και τα σωματεία των συνταξιούχων.

Υπό σκέψη, επίσης, είναι η κατάργηση θεώρησης των φαρμάκων και γι' αυτόν τον στόχο είμαστε ήδη σε συζήτηση με το ΥΕΝ και το υπουργείο Πρόνοιας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης. Προτείνουμε, με εξαίρεση μια μικρή κατηγορία ακριβών φαρμάκων, για όλα τα υπόλοιπα να δώσουμε τη δυνατότητα στον ασθενή να μπορεί να τα αγοράζει από τα φαρμακεία χωρίς θεώρηση από το ταμείο.

Το 2006 είναι η χρονιά των μεγάλων αποφάσεων. Ευελπιστούμε να προχωρήσουμε σε σημαντικές αλλαγές. Θα επιδιώξουμε τη συνεργασία δημοσίων ή ιδιωτικών φορέων για την αξιοποίηση του Νοσηλευτικού Ιδρύματος Εμπορικού Ναυτικού (ΝΙΕΝ), το οποίο είναι περιουσιακό στοιχείο του Οίκου Ναύτου. Το ΝΙΕΝ που σήμερα είναι ολοσχερώς κατεστραμμένο, βρίσκεται στα Μελίσσια Αττικής σε έκταση 126 στρεμμάτων και διαθέτει 500 και πλέον κλίνες. Αυτή η ανεκτίμητη περιουσία έχει μείνει εντελώς ανεκμεταλλευτή. Φιλοδοξούμε να το μετατρέψουμε σε μονάδα πρωτοβάθμιας περίθαλψης, νοσοκομειακής και εξειδικευμένης περίθαλψης καθώς και μετανοσοκομειακής αποκατάστασης, περίπου 600 κλινών. ☉

Quality, Reliability, Knowledge



GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

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

7 tugs fleet from 1.000 to 6.500 H.P.

Operating 24 hours

www.gigilinis.com



MGMT. SYS.
RvA C 046

Headquarters:

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

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

e-mail: gigilinis.shpn@axiom.gr



ISO 9001:2000
Certificate Number: 37928



Deep Sea & Harbour Tug EUROPE (H.P. 4.800, B.P. 50 Tons)

Ocean Going Tug HELLAS (H.P. 6.500, B.P. 75,1 Tons)



Στα βάθη της θάλασσας

Του Ηλία Μπίσια



Ο Βασίλης Θεοχαράκης, πρόεδρος του ομώνυμου Ομίλου, πρωτοπαρουσιάζει στην Πόλη του Φωτός τη νέα του δουλειά, «Τοπία του Βυθού», στο Δημαρχείο του 6ου Διαμερίσματος στο Παρίσι, ξεκινώντας ένα ταξίδι στην ευρύπορη θάλασσα χωρίς τέλος.

Σ αράντα πέντε ευφάνταστους πίνακες της χρονικής του περιόδου 2001-2006 εκθέτει ο Βασίλης Θεοχαράκης στη Γαλλία, αποκαλύπτοντας τον πλούτο των προσωπικών ζωγραφικών του κατακτήσεων. Βαπτισμένος στις ελληνικές αισθήσεις, μετουσιώνει με το εκφραστικό ζωγραφικό του ύφος την αγάπη του για το ανεξίτηλο μυστήριο της θάλασσας. Έτσι, μέσα από τις εικόνες του βυθού, μας ταξιδεύει σε άγνωστους χώρους, εκεί, όπου, πέρα από την αδιατάρακτη σιωπή,

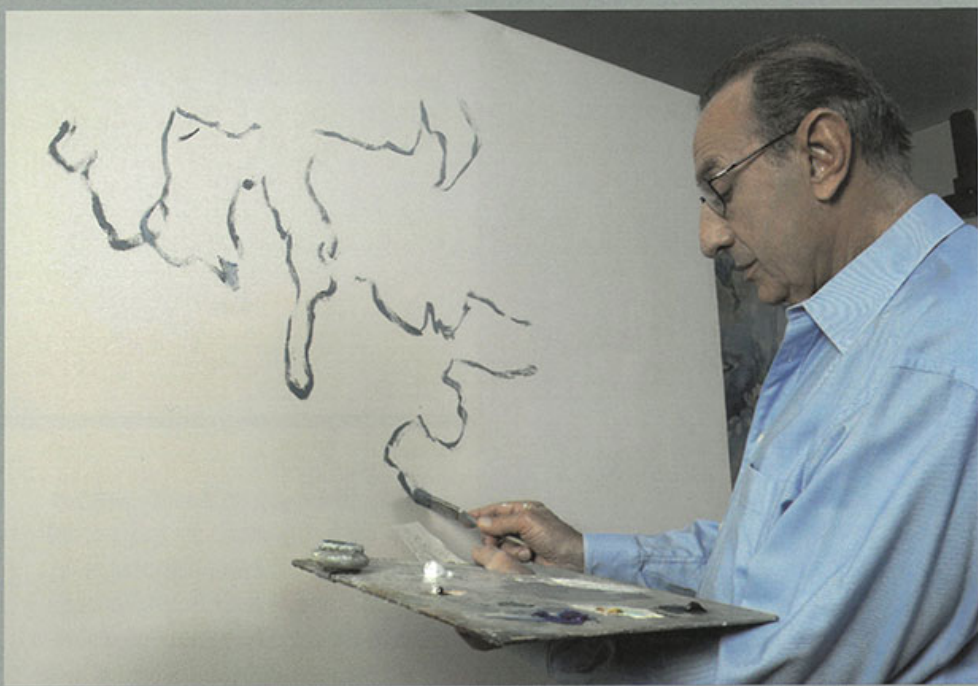


κυριαρχεί η ποίηση του αιφνίδιου μυστηριακού φωτός. Ο χειρισμός του χρώματος από τον ίδιο είναι μια ιεροτελεστία αφού πολλές φορές το απλώνει με ένα θαρρείς λεπτόσαρκο, διάφανο σχεδόν στρώμα, ενδυναμώνοντας μια ατμόσφαιρα γαλήνιας ενατένισης. Οι εικόνες των έργων του έχει την αίσθηση ότι μας παραπέμπουν σε χώρους πνευματικής εγρήγορσης, όπως οι δύο παλαιότερες, πολυσυζητημένες ενότητες της δουλειάς του, το «Άγιον Όρος» και τα «Σύννεφα». Τα γαλάζια χρώματα, οι ώχρες, το γκρι και το πράσινο αποτελούν κυρίαρχα γνωρίσματα του μορφολαστικού του ύφους. Ο ίδιος, δε, χαρακτηρηστικά διευκρινίζει: «Η ζωγραφική εκφράζει μια εσωτερική μου ανάγκη. Αν περάσει μια μέρα και δεν ζωγραφίσω, αισθάνομαι το κενό. Δεν τελειώνω τα έργα μου, γιατί τότε θα ήταν σαν ένα συνηθισμένο τοπίάκι. Τα αφήνω αρκετά ημιτελή ώστε να μπορεί ο θεατής να τα συμπληρώσει με τη φαντασία του...». Ο Βασίλης Θεοχαράκης σπούδασε στη Νομική



Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών και παράλληλα παρακολούθησε μαθήματα ζωγραφικής δίπλα στον κορυφαίο ζωγράφο Σπύρο Παπαλουκά, καθηγητή της Ανωτάτης Σχολής Καλών Τεχνών. Έχει παρουσιάσει τη δουλειά του σε πολλές ατομικές-ομαδικές εκθέσεις στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Έχει τιμηθεί από τη γαλλική κυβέρνηση Chevalier de la Legion d' Honneur και από το Οικουμενικό Πατριαρχείο Μέγας Χαρτουλάριος. Ο διακεκριμένος ιστορικός της τέχνης Gerrard Xurigeura επισημαίνει, μεταξύ των άλλων, για το έργο του. «Είναι μήπως ειμαρμένη το να έχεις γεννηθεί στη χώρα του Αγίου Όρους, λίκνου της ελληνικής πνευματικότητας, και του Ολύμπου, της υψηλής κατοικίας που δεν φιλοξενεί πλέον παρά την ανάμνηση των θεών; Και ποιους μακρινούς προορισμούς να ονειρεύεσαι, έχοντας μάθει να βαδίζει στις ακτές της Μεσογείου; Χωρίς καμιά αμφιβολία, αυτή η συγχρόνως γεωγραφική, μυστικιστική και φιλοσοφική εγγύτητα έχει χαράξει τη ζωγρα-



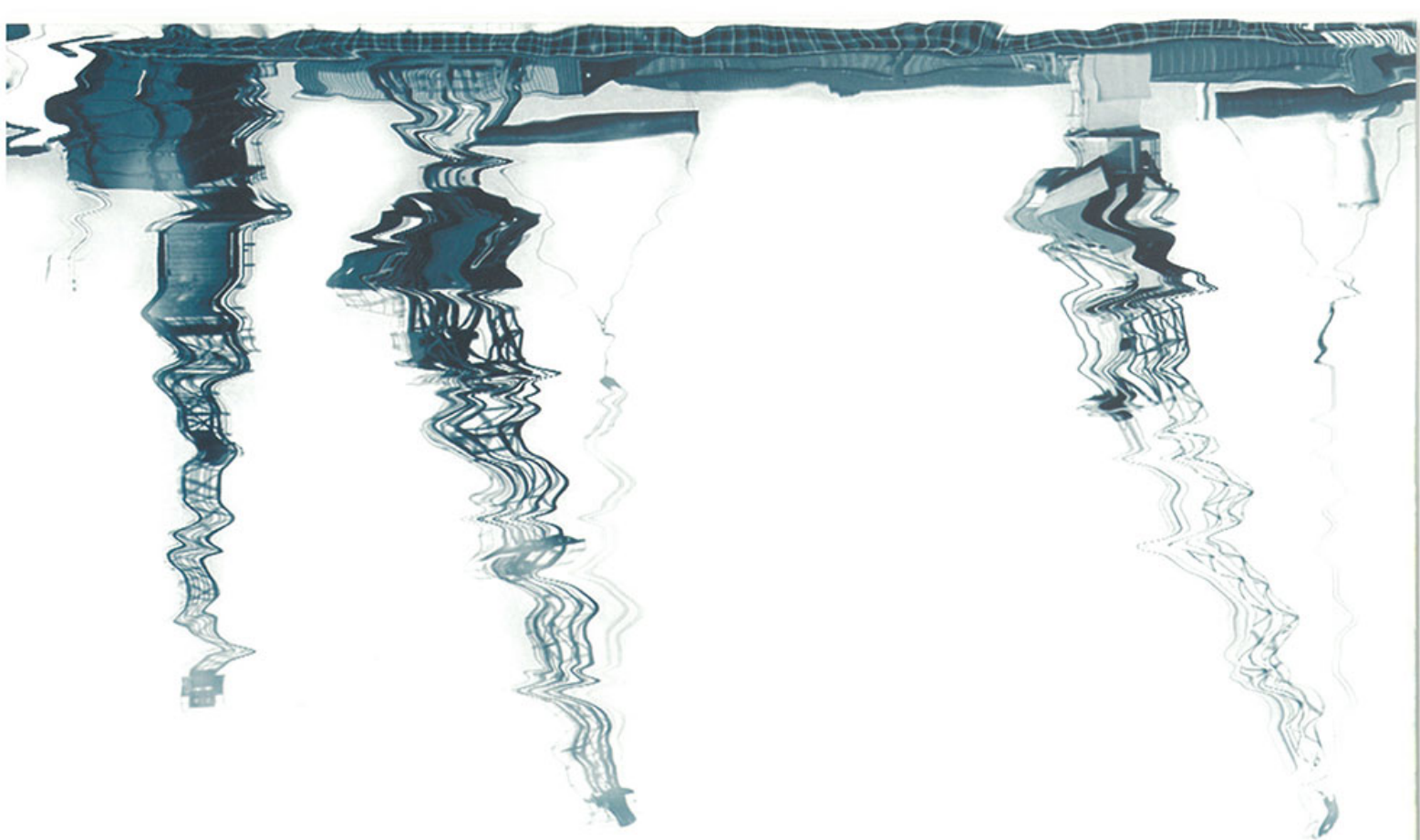


INFO: Αξίζει να σημειώσετε ότι η έκθεση του Β. Θεοχαράκη στο Παρίσι θα διαρκέσει από τις 4 ως τις 21 Απριλίου και ένας καλαίσθητος πολυσέλιδος κατάλογος με κείμενα των G. Xurigeurg, T. Μαυρωτά, Σ. Παππά, μαζί με αποσπάσματα δημοσιευμένων κειμένων των C. Mollaard, M. Λαμπράκη-Πλάκα, Χ. Χρήστου, Δ. Παπαστάμου, Χ. Καμπουρίδη και Ν. Ρογκάν, φωτίζουν με αναλυτικές λεπτομέρειες το έργο του.

φική πορεία του Βασίλη Θεοχαράκη. Μπροστά, λοιπόν, στο σάλεμα των ταραγμένων του μορφών, δεν αναγνωρίζουμε εξαρχής τους τόπους της μνήμης του, έχοντας μάλλον την εντύπωση ότι αντιμετωπίζουμε μια αλληλουχία από ά-τοπα τοπία που σαρώνονται από θύελλες και ότι, ζαλισμένοι από χειμαρρώδεις μορφές και από συγκρουόμενους ρυθμούς, βουλιάζουμε, παρασυρμένοι από το σάλο του βυθού. Εντοπίζουμε εδώ ένα από τα αγαπημένα θέματα του καλλιτέχνη, την αγάπη του για το φυσικό βασίλειο, καθώς και μια αμφισημία στην υφολογική επεξεργασία των επιφανειών, όπου ο απόηχος της αίσθησης, σε συνδυασμό με τον επιτακτικό χαρακτήρα της κίνησης, δεν αντιφάσκει ούτε με την ανάγκη δόμησης ούτε με το τοπίο, το οποίο διατυπώνεται διαφορετικά, καθώς ταλαντεύεται ανάμεσα σε δυο τρόπους απόδοσης, ανάμεσα στην υποταγή στο πραγματικό και την απεμπόλησή του, όταν δεν προκύπτει και από τις δυο».

Πια μυστικά, άραγε, κρύβει ο βυθός του Θεοχαράκη; Ποια σχέση συνδέει τις παλαιότερες πολυσυζητημένες ενότητες του έργου του με τα «Τοπία του Βυθού»;

«Στην τέχνη τίποτα δεν αποτελεί συμπλήρωμα», επισημαίνει στον κατάλογο της έκθεσης ο κριτικός της τέχνης και διευθυντής του Ιδρύματος Πιερίδη, Τάκης Μαυρωτάς, και συνεχίζει. Ένα αέριο γίνεσθαι ορίζει την υπόστασή της. Οι εικόνες του βυθού, μέσα από τις ξεχωριστές ζωγραφικές τους αποτυπώσεις, μας φέρνουν αντιμέτωπους με οικεία -αλλά ουσιαστικά άγνωστα- στοιχεία της φύσης, που άλλοτε μας προκαλούν τρόμο και άλλοτε ανάταση, φέρνοντάς μας αντιμέτωπους με την απόκοσμη απεραντοσύνη. Ο Jean Cocteau εξομολογείται: «Απόψε το βράδυ για πρώτη φορά παρατηρώ τη γαλήνια θάλασσα που αντανακλά τον ουρανό με όλα του τα αστέρια, ακόμη και το γαλαξία. Έτσι η θάλασσα γίνεται ουρανός...». Η βαθιά επιθυμία του ζωγράφου να προσπεράσει τις απλές εντυπώσεις του κόσμου και να προσεγγίσει, με το προσωπικό εκφραστικό του ιδίωμα, το θείο, αποτελεί την προτεραιότητα της εικαστικής του επιλογής. Έτσι, αντιμετωπίζει το υπέρτατο ως μια φωτεινή συνείδηση πνευματικής ολοκλήρωσης ή παντοδυναμίας. ☉



ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB

Ναυτική Εκπαίδευση και Ναυτεργατικά

Του καθηγητή Άλκη Κορρέ



Το νομοσχέδιο του ΥΕΝ για τη ναυτική εκπαίδευση συζητήθηκε για δεύτερη φορά στη Βουλή, μετά την απεργία της ΠΝΟ, η οποία με κάποιες διαφωνίες τάχθηκε ενάντια στις προβλέψεις του.

Η αναβίβαση του επιπέδου των ναυτικών σχολών αποτελεί μέλημα όλων των κυβερνήσεων εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Υπάρχει, βέβαια, κάποια ποικιλία στην ποιοτική λειτουργία τους. Κάποιες σχολές είναι πραγματικά αξιόλογες, άλλες όχι και τόσο και, ίσως κάποιες τρίτες να χρειάζονται... ρεκτιφιέ. Όλες μαζί όμως έχουν δύο χαρακτηριστικά. Οι νέοι που εισέρχονται σ' αυτές είναι παιδιά με χαμηλούς γενικά βαθμούς και οι καθηγητές τους δεν είναι κάτοχοι διδακτορικών.

Τι σημαίνουν άραγε αυτά;

Η προσέλευση παιδιών με χαμηλούς βαθμούς σημαίνει ότι το ναυτικό επάγγελμα σήμερα δεν έχει τη λάμψη που είχε παλαιότερα. Το πλοίο, με ό,τι και αν αυτό περιλαμβάνει, δεν εξάπτει πια τη φαντασία του νέου ως επάγγελμα. Γιατί, θα μπορούσε κάποιος να ρωτήσει; Η απάντηση είναι εύκολη. Για να σε τραβήξει ένα επάγγελμα πρέπει να έχει κάποια χαρακτηριστικά που να μαγνητίζουν. Να μερικά:

- Να κερδίζεις πολλά χρήματα.
- Να περνάς καλά.
- Να ανεβαίνεις γρήγορα στην ιεραρχία.
- Να έχεις εξασφαλισμένο μέλλον.

Η ψαλίδα μεταξύ αποδοχών θάλασσας και αποδοχών στεριάς έχει σαφώς κλείσει. Δεν υπάρχουν σήμερα αποδοχές «στεριάς επί τρία» όπως στο

παρελθόν. Η ψαλίδα έχει μειωθεί στο ενάμισο. Η καλοπέραση ήταν συνάκολυθο της μεγάλης παραμονής στο λιμάνι. Με τα σύγχρονα βαπόρια και τέρμιναλ, πάει κι αυτή. Μια βόλτα στο ντοκ, λίγο παραπέρα ίσως, κι αυτό είν' όλο. Η άνοδος στην ιεραρχία προϋποθέτει θαλάσσια υπηρεσία σε πλοία με ελληνική σημαία, των οποίων όμως ο αριθμός διαρκώς μειούται. Πώς θα συμπληρώσει κανείς υπηρεσία σ' αυτά με ξένη σημαία όταν δεν επιτρέπεται; Όσο για το εξασφαλισμένο μέλλον, αυτό έχει να κάνει με πολλά άλλα μια και ο ναυτικός δεν είναι υπάλληλος στην εταιρεία όπου εργάζεται, αλλά μέλος του πληρώματος του πλοίου. Άλλο υπάλληλος, άλλο πλήρωμα. Μετά το κάθε μπάρκο επαναξιολογείται και αν δεν άρεσε σε κάποιον, ή έχει υπόψη του να ευνοήσει κάποιους άλλους, βγαίνει στη γύρα με όλα όσα αυτή συνεπάγεται.

Από τα τέσσερα σημεία που πήραμε, δεν ισχύει κανένα. Έχουμε βέβαια καμπάνιες. Έλα όμως που υπάρχουν και υπηρετούντες ναυτικοί, οι οποίοι έχουν μεγαλύτερη πέραση στα παιδιά; Αν αυτοί δεν είναι ικανοποιημένοι, ακόμα και αν οι καμπάνιες είναι αποδοτικές ως προς την προσέλκυση, τα παιδιά δεν θα μείνουν. Αυτό είναι, εξάλλου, αυτό που συμβαίνει. Υπάρχει πολύ μεγάλη διαρροή, τόσο κατά την εκπαίδευση όσο και κατά τα πρώτα έτη καριέρας. Το επάγγελμα είναι σαν το σουρωτήρι, δεν κρατά το νεαρό κόσμο.

Πώς σκέπτεται, λοιπόν, το νομοσχέδιο να διορθώσει τα πράγματα; Ανεβάζοντας το επίπεδο των διδασκόντων είναι ο ένας τρόπος. Τι προβλέπεται για να ανέβει το επίπεδο των εισερχομένων στις Ακαδημίες Εμπορι-



κού Ναυτικού; Φοβάμαι πως τίποτα. Τι προβλέπεται για τα υπόλοιπα; Ένα από τα ίδια. Διερωτάται κανείς μήπως το ΥΕΝ και οι Υπηρεσίες του είναι κάπως αισιόδοξες, αν και τα θέματα του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού για να αντιμετωπιστούν χρειάζεται δραστηριοποίηση και άλλων «παικτών» πέραν του ΥΕΝ.

Η εξίσωση του διπλώματος πλοιάρχου Α' τάξεως με πτυχίο πανεπιστημίου δεν μου λέει τίποτα. Οι άνθρωποι αυτοί, έχοντας φθάσει στην κορυφή της πυραμίδας μετά χρόνια επαγγελματικής εμπειρίας, δικαιούνται

κάτι περισσότερο από το να μπορούν να ακολουθήσουν μεταπτυχιακά σε ηλικία τριάντα επτά χρόνων. Σ' αυτή την ηλικία ίσως θα έπρεπε να σκέπτονται κάτι σαν MBA, που να τους βοηθήσει να προσαρμοστούν καλύτερα σε ένα επιχειρηματικό περιβάλλον γραφείου, εάν και εφόσον αποφασίσουν να βγουν στη στεριά.

Πριν από αυτά, όμως, θα πρέπει να προβληματιστούμε όλοι μας για τους τρόπους με τους οποίους η θάλασσα θα ξαναγίνει δελεαστική στα νέα παιδιά. ☉



Makes Sealing Fun!

Simplex-Compact Seals

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

Our Representative:
Marine and Industrial Enterprises S.A.
Kanari 1
Piraeus 185 37, Greece
Tel.: +30-210-418 53 01
Fax: +30-210-453 92 34
E-Mail: commerical@mie.gr
www.simplex-turbulo.com

B+V Industrietechnik



ThyssenKrupp

Δρ Αλέξανδρος Δ. Κουτρομπής

Πρώην μέλος Επιτροπής Αναβάθμισης
Ναυτικής Εκπαίδευσης ΥΕΝ,
κύριος λέκτορας και υπεύθυνος Σπουδών
Ναυτικής Τεχνολογίας,
Πανεπιστήμιο Greenwich, Λονδίνο



Αναβάθμιση της Ναυτικής Εκπαίδευσης και... «άλλες διατάξεις»

Στα μέσα Αυγούστου του 2004 και λίγο αφού είχε αναλάβει το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ο κ. Κεφαλογιάννης συγκρότησε Επιτροπή Ειδικών με σκοπό την αναδιοργάνωση και αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, στην οποία μου έκανε την τιμή να με συμπεριλάβει σαν τακτικό μέλος. «Η ριζική αναδιάρθρωση του συστήματος ναυτικής εκπαίδευσης με στόχο την ενθάρρυνση των νέων να ακολουθήσουν συνειδητά το ναυτικό επάγγελμα» αποτελούσε, κατά τον υπουργό, το στόχο του έργου της επιτροπής, το οποίο άλλωστε «περιλαμβανόταν στις διακηρύξεις της κυβερνήσεως».

Οι προτάσεις μας επρόκειτο να ολοκληρωθούν μέχρι το τέλος του 2004, έτσι ώστε στις αρχές του 2005 το σχέδιο νόμου να είναι έτοιμο για κατάθεση, και έγκριση, από τη Βουλή.

Με ένα χρόνο καθυστέρηση, το Φεβρουάριο του 2006, το εν λόγω σχέδιο νόμου τελικά φθάνει στη Βουλή και η Ελλάδα καταρρέει κάτω από απεργίες και κοινωνική αναταραχή, πρωτάκουστη για πολλά χρόνια.

Πώς, όμως, είναι δυνατόν ένας νόμος που αφορά την «αναβάθμιση της παιδείας», προς όφελος των σπουδαστών και της βιομηχανίας, να προκαλεί τόσο αρνητικές και σε τέτοιο βαθμό αντιδράσεις στο ευρύτερο εργατικό δυναμικό της χώρας και να οδηγεί σε τέτοια αντιπαράθεση;

Η απάντηση, δυστυχώς, είναι τραγικά απλή: υπεύθυνες είναι... οι «άλλες διατάξεις».

Είναι καθιερωμένο, οι Έλληνες πολιτικοί να χρησιμοποιούν ευκαιριακά τη νομοθετική διαδικασία με τρόπο ώστε άκρως παράλογα και ασυνάρτητα κείμενα να κατατίθενται κατά καιρούς για έγκριση στη Βουλή. Αποκρί-
τικα νομοσχέδια των οποίων ο τίτλος καμία σχέση δεν έχει με το περιε-
χόμενο και τα οποία επιχειρούν, σαν ηλεκτρική σκούπα, να «καθαρί-
σουν» πακέτα άσχετων εκκρεμοτήτων. Ως παράδειγμα, στη συγκεκριμέ-
νη περίπτωση και παρ' όλο το βαρύγδουπο εκπαιδευτικό του τίτλο, το
85% των θεμάτων που αυτό το σχέδιο νόμου αγγίζει δεν αφορούν διό-
λου την παιδεία.

Οι απόψεις μου για το λιγοστό εκπαιδευτικό κομμάτι του νομοσχεδίου ει-
ναι γνωστές: Δυστυχώς, μία ακόμα ευκαιρία χάθηκε για ουσιαστική πρό-
οδο και εναρμονισμό της ναυτικής εκπαίδευσης με τις ευρωπαϊκές πρα-
κτικές και, συνεπώς, το αποτέλεσμα, κατά τη γνώμη μου, δεν ικανοποιεί
ούτε τις απώτερες ανάγκες του κλάδου ούτε τις ελπίδες των νέων που εν-
δεχομένως θα ήθελαν να στραφούν επαγγελματικά στη θάλασσα. Τα μό-
να σχετικά με την εκπαίδευση θέματα που το νομοσχέδιο επιχειρεί να θε-
σμοθετήσει είναι α) το εκπαιδευτικό διάτρητο θεώρημα των «καταληκτι-
κών διπλωμάτων», β) κάποιες ρυθμίσεις που αφορούν την αύξηση του
εκπαιδευτικού προσωπικού των ΑΕΝ και γ) τη δυνατότητα ίδρυσης Ιδιω-
τικών Σχολών Ναυτικής Κατάρτισης (χωρίς καν τον περιορισμό του «μη
κερδοσκοπικού χαρακτήρα» που το υπουργείο Παιδείας προτάσσει σε
σχέση με ιδιωτικά πανεπιστήμια).

Κατά τα άλλα, το νομοσχέδιο αφορά: α) Την ιδιωτικοποίηση των λιμα-
νίων, β) την υπαγωγή του Λιμενικού Ταμείου Σαμοθράκης στην Αλεξαν-
δρούπολη(!), γ) την αναβάθμιση λειτουργίας του Λιμενικού Σώματος, δ)
την αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, ε) την αψυχολόγητη
κατάργηση κάποιων θέσεων εργασίας σε προξενικά λιμεναρχεία, στ) τις

συντάξεις των ναυτικών, ζ) τη βοήθεια στους άνεργους ναυτικούς και... «άλλες διατάξεις».

Παράλληλα, η γενική εμφάνιση του νομοσχεδίου δυστυχώς αποδεικνύει, τελικά και αμετάκλητα, σε πόσο ταπεινά χαμηλό βαθμό προτεραιότητας και ενδιαφέροντος τοποθετεί τη ναυτική εκπαίδευση το αρμόδιο υπουργείο. Ένα τόσο σοβαρό θέμα δεν νοείται να διακοσμείται με όλες αυτές τις άσχετες προσθήκες, που ουσιαστικά καταφέρνουν να εξευτελίσουν την ουσία του. Και φυσικά, η επιλογή αυτή στέλνει και το λάθος μήνυμα στους νέους, που βλέπουν τις επαγγελματικές τους ελπίδες να γκρεμίζονται και να καταλήγουν σε οδομαχίες ανά την επικράτεια, μεταξύ πάσης φύσεως εργαζομένων και διαφόρων μορφών σωμάτων ασφαλείας.

Η ζητούμενη δίκαιη αντιμετώπιση των φοιτητών και αποφοίτων των Ναυτικών Ακαδημιών δεν αποτελεί αντικείμενο του νομοσχεδίου. Σαν να μην υπάρχουν. Τίποτε ουσιαστικό δεν αλλάζει γι' αυτούς. Πού είναι οι προσπάθειες εναρμόνισης με τα ευρωπαϊκά δεδομένα; Πόθεν κατοχυρώνεται η πραγματική ανωτατοποίηση, δηλαδή η άμεση εξομοίωση των τίτλων τους με αυτή των αποφοίτων ανωτάτων ιδρυμάτων; Τι «βλέπουν» τόσα ευρωπαϊκά πανεπιστήμια στις ικανότητες των παιδιών αυτών και που δυσκολεύεται η δικιά μας όραση; Τι θα ισχύσει με αυτούς που αποφοίτησαν χθες και γιατί θα είναι στο διηνεκές υποδεέστεροι των μεταγενεστέρων; (Η «καταληκτική» εξομοίωση θα ισχύσει γι' αυτούς που απο-

φοιτούν μετά το 2006.) Τι είναι, επιτέλους, αυτό που θα κάνει τους αποφοίτους του 2006 καλύτερους απ' αυτούς του 2005;

Πώς να μην προκαλέσει ο παραλογισμός αυτός 16 μεταπτυχιακούς φοιτητές, με αξιόλογη εργασιακή εμπειρία, να μηνύσουν το Πανεπιστήμιο Πειραιώς («Το Βήμα», 16/02/06) γιατί αποκλείονται από τη συνέχιση των σπουδών τους λόγω όψιμων τυπικών κωλυμάτων που σχετίζονται με τη διαβάθμιση των βασικών τίτλων σπουδών τους, μια και δυστυχώς αποφοίτησαν από τις ίδιες Ναυτικές Ακαδημίες;

Είναι, άραγε, οι ίδιοι φοιτητές που προκάλεσαν απόγνωση στον κ. Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη, υπεύθυνο τότε του τομέα Ναυτιλίας της Νέας Δημοκρατίας, και οδήγησαν στις παρακάτω ερωτήσεις στη Βουλή των Ελλήνων (ερώτ. 7142, 4/12/03);

«Πώς είναι δυνατό οι απόφοιτοι των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, ενώ γίνονται δεκτοί για μεταπτυχιακές σπουδές σε πολλά και γνωστά πανεπιστήμια του εξωτερικού, να μη γίνονται δεκτοί στα ελληνικά πανεπιστήμια;»

Και «πώς θα διαφυλάξει η κυβέρνηση το κύρος και το επίπεδο των Ακαδημιών του Εμπορικού Ναυτικού;»

Απαντάμε στα κρίσιμα ερωτήματα αυτά με το νέο νομοσχέδιο, ή, τελικά, ουδόλως μας ενδιαφέρει το μέλλον των Ελλήνων αξιωματικών; Μήπως οι «άλλες διατάξεις» τελικά έφαγαν το λάδι, όπως συνήθως η... φακή; ☉



μεταλλική τέχνη

 **ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ Α.Β.Ε.Ε.**
Βιομηχανικά και Ναυτιλιακά Αυταπληκτικά



Montero®

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



Περί ανωτατοποίησης της Ναυτικής Εκπαίδευσης

Λίαν προσφάτως κατατέθηκε στη Βουλή σχέδιο νόμου του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας προς ψήφιση. Το εν λόγω σχέδιο νόμου, σύμφωνα με το υπουργείο, αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης και πιο συγκεκριμένα στην ανωτατοποίησή της.

Στατιστικά, η ελληνική εμπορική ναυτιλία κατέχει δεσπόζουσα θέση στο πάνθεον της παγκόσμιας ναυτιλίας. Επανδρώνεται, δε, και από αποφοίτους των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) - είτε ως αξιωματικοί επί του πλοίου είτε ως στελέχη των ναυτιλιακών εταιρειών. Επίσης είναι γεγονός ότι ο ολοένα αυξανόμενος ανταγωνισμός στο πλαίσιο είτε της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε του διεθνούς οικονομικού φόρουμ επιβάλλει μια βιομηχανία, όπως η ναυτιλία, να εξελίσσεται και να γίνεται ανταγωνιστικότερη ώστε να μπορέσει να επιβιώσει.

Του Παναγιώτη Αναστασάκη, Νομικού συμβούλου της Stephenson Consultants O.E.

Η έννοια της ανταγωνιστικότερης ναυτιλίας σαφώς εμπεριέχει την καλύτερη και πληρέστερη εκπαίδευση/εξειδίκευση των στελεχών της¹. Είναι δε απαξιωτικό και απογοητευτικό, ενώ αφενός ως κράτος φιλοδοξούμε να έχουμε μια καλύτερη ναυτιλία εν γένει, αφετέρου -είτε σκοπίμως είτε από παράλειψη- να μη δίδεται η δυνατότητα σε ικανότατους και καταρτισμένους αποφοίτους των ΑΕΝ να εξελιχθούν ακαδημαϊκά ώστε να παράσχουν και να αποδώσουν στον τομέα τους τα μέγιστα. Πολλώ δε μάλλον όταν το προς ψήφιση νομοσχέδιο θεσμοθετεί ένα καθεστώς «ακαδημαϊκής ομηρείας» και «επαγγελματικού μονόδρομου» των αποφοίτων των παραπάνω σχολών.

Θα ασχοληθούμε μόνο με τα θέματα που άπτονται της λεγόμενης ανωτατοποίησης της ναυτικής εκπαίδευσης.

Ο νόμος, ο οποίος ίδρυσε τις ΑΕΝ, αναφέρει ότι οι τελευταίες ανήκουν στην Τρίτη Βαθμίδα Ανώτερης Τεχνολογικής και Επαγγελματικής Εκπαίδευσης, η οποία παρέχεται στις Ανώτερες Τεχνικές και Επαγγελματικές Σχολές².

Επίσης ο νόμος ο οποίος αφορά την πραγματοποίηση μεταπτυχιακών σπουδών στην ημεδαπή αναφέρει³ ότι «σε μεταπτυχιακό πρόγραμμα είναι δυνα-

τόν να εγγραφούν μόνο απόφοιτοι σχολών ΑΕΙ ή ΤΕΙ».

Ο συμψηφισμός των ως άνω νόμων έχει αποτέλεσμα οι απόφοιτοι των ΑΕΝ να στερούνται του δικαιώματος να μπορούν να εγγραφούν σε μεταπτυχιακό πρόγραμμα (Μάστερ) του εσωτερικού ένεκα του ότι το δίπλωμά τους δεν είναι ισότιμο των ΤΕΙ.

Όσον αφορά στο νομοσχέδιο προς ψήφιση, ο νομοθέτης σκόπιμα ή από παράλειψη δεν κάνει μνεία για τη βαθμίδα στην οποία ανήκουν οι ΑΕΝ, ούτε εάν οι απόφοιτοί των μπορούν να εγγραφονται σε μεταπτυχιακά προγράμματα της ημεδαπής, επιπέδου Μάστερ. Επιπροσθέτως, αρνητική διαφαίνεται και η κατάληξη των αιτήσεων αποφοίτων ΑΕΝ να ισοτιμήσουν μεταπτυχιακά επιπέδου Μάστερ, που έχουν παρακολουθήσει σε κράτη-μέλη της Ευ. Ένωσης, μιας και η καθ' ύλην αρμοδία κρατική υπηρεσία, δη το ΔΟΑΤΑΠ, προβάλλει τους προαναφερθέντες λόγους για την απόρριψή τους.

Η ανωτατοποίηση των ΑΕΝ, η οποία έχει εξαγγελθεί, ουσιαστικά συνίσταται στην ισοτίμηση του διπλώματος Πλοιάρχου Α' με πτυχίο ΤΕΙ. Μια πιο προσεκτική ματιά αποκαλύπτει ότι βάσει νόμου απαιτούνται είκοσι τέσσερις μήνες θαλάσσιας υπηρεσίας συμπεριλαμβανομένης παρακολούθησης μαθη-

μάτων διάρκειας τριών μηνών στο Κέντρο Εκπαίδευσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) για την απόκτηση διπλώματος Πλοιάρχου Β'. Επίσης απαιτούνται τριάντα έξι μήνες θαλάσσιας υπηρεσίας συμπεριλαμβανομένης παρακολούθησης μαθημάτων διάρκειας πέντε μηνών στο (ΚΕΣΕΝ) για την απόκτηση διπλώματος Πλοιάρχου Α'.

Λαμβάνοντας όμως υπόψη τη διάρκεια της στρατιωτικής θητείας αλλά και το διάστημα εκτός ταξιδιών (στην ποντοπόρο ναυτιλία), το συνολικό χρονικό διάστημα μέχρις ότου ένας απόφοιτος ΑΕΝ να προαχθεί σε Πλοίαρχο τάξης Α' ανέρχεται περίπου σε εννέα έτη.

Συνεπώς είναι απορίας άξιο κατά πόσο κάποιοι μετά εννέα έτη εργασίας έχει την απαιτούμενη μαθησιακή ικανότητα, την οικονομική ευχέρεια, αλλά και την ελευθερία χρόνου από άλλες ενδεχομένως κοινωνικές υποχρεώσεις, για να συμμετάσχει σε μεταπτυχιακά προγράμματα ή ακόμη να ασχοληθεί με άλλες επαγγελματικές δραστηριότητες, που του παρέχονται από την ισοτιμία του διπλώματός του με εκείνο των ΤΕΙ. Επί του πρακτέου μάλλον είναι «δωρον άδωρον».

Είναι λίαν απαράδεκτο, οι απόφοιτοι των ΑΕΝ να δύνανται να εξελιχθούν ακαδημαϊκά παρά μόνο μετά την πάροδο περίπου εννέα ετών. Ο νομοθέτης οφείλει να συμπεριλάβει την περίπτωση που κάποιοι απόφοιτοι ΑΕΝ δεν δύνανται να φτάσει στο βαθμό του Πλοιάρχου Α' είτε λόγω προβλήματος υγείας είτε λόγω συνειδητής επιλογής.

Αξίζει να δούμε τα παραπάνω σε αντιδιαστολή με το πρόσφατο νομοσχέδιο που ψηφίστηκε σε σχέση με τις Εκκλησιαστικές Σχολές. Πιο συγκεκριμένα, ο νόμος περί δομής και λειτουργίας της Εκκλησιαστικής Εκπαίδευσης¹ αναφέρει στο άρθρο 3: «Οι Ανώτερες Εκκλησιαστικές Σχολές... μετονομάζονται σε Ανώτατες Εκκλησιαστικές Ακαδημίες... και χορηγούν πτυχία ισοτίμα με εκείνα των Ιδρυμάτων της Ανώτατης Εκπαίδευσης».

Είναι απορίας άξιο για ποιο λόγο απόφοιτοι των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, των οποίων η συνεισφορά είναι μείζονος σημασίας για την εθνική οικονομία, να μη χαίρουν της ίδιας τύχης με τους προαναφερθέντες. Αξίζει να σημειώσουμε, δε, ότι σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος η ελληνική εμπορική ναυτιλία, σε μια περίοδο ύφεσης της παγκόσμιας ναυλαγοράς, κατά το δωδεκάμηνο Ιανουαρίου - Δεκεμβρίου 2005, συντέλεσε στο να εισρεύσουν 13,871 δισεκατομμύρια ευρώ στη χώρα. Δικαίως χαρακτηρίζεται «σημαντικός αιμοδότης»² της ελληνικής οικονομίας.

Εκτιμάται, δε, πως η εργασιακή εμπειρία δεν δύναται να αντικαθιστά το ακαδημαϊκό επίπεδο εκπαίδευσης που λαμβάνει ο σπουδαστής κατά τη διάρκεια των σπουδών του. Ο νομοθέτης οφείλει να μη συγχέει την επαγγελματική προαγωγή με την ακαδημαϊκή ισοτιμία. Συνάγεται το συμπέρασμα, δε, ότι οι ΑΕΝ ενδέχεται να γίνουν οι μοναδικές σχολές στην επικράτεια των οποίων οι απόφοιτοι θα χρειάζονται όχι μόνο τέσσερα έτη σπουδών αλλά και επιπρόσθετα

περίπου εννέα έτη εργασίας για να πάρουν την ακαδημαϊκή ισοτιμία με ΤΕΙ.

Συνεπώς, είναι εύλογο να αναρωτηθεί κανείς ποια είναι η ειδοποιός διαφορά στο ακαδημαϊκό επίπεδο γνώσεων, η οποία υπεισέρχεται μετά εννέα τουλάχιστον χρόνια από το εργασιακό περιβάλλον, η οποία αναβαθμίζει ένα δίπλωμα ανωτέρας σε πτυχίο ΤΕΙ.

Εν κατακλείδι, είναι κατανοητό ότι υπάρχει επιτακτική ανάγκη από την πλευρά του κράτους να προσελκύσει νέους στο ναυτικό επάγγελμα³. Εάν όμως ακολουθηθεί η προτεινόμενη νομοθετική ρύθμιση, ο κίνδυνος που ελλοχεύει είναι ιδιαίτερα σημαντικός για την ελληνική ναυτιλία αλλά και την εθνική οικονομία εν γένει. Είναι αμφίβολος ο αριθμός των υποψηφίων οι οποίοι θα επιλέξουν μια καριέρα γνωρίζοντας ότι, εκτός από τις δυσκολίες αλλά κυρίως το χρόνο που θα επενδύσουν για να φοιτήσουν στη σχολή (τέσσερα έτη), θα πρέπει και να περάσουν περίπου εννέα χρόνια προτού το κράτος τους δώσει το δικαίωμα είτε να εξελιχθούν ακαδημαϊκά είτε να ασχοληθούν επαγγελματικά με διαφορετική ενασχόληση. Επισημαίνεται, δε, ότι το βιοτικό επίπεδο της ελληνικής κοινωνίας έχει ανέβει σε τέτοιο βαθμό, σε σύγκριση με τις δεκαετίες '50-'70, όπου είναι αμφισβητήσιμο το κατά πόσο ένας νέος είναι διατεθειμένος να ακολουθήσει συνειδητά τον «επαγγελματικό και ακαδημαϊκό μονόδρομο», ο οποίος λανθάνει για τους αποφοίτους των παραπάνω σχολών. Μακροσκοπικά ίσως βιώσουμε το ίδιο φαινόμενο με εκείνο του Ηνωμένου Βασιλείου. Σύμφωνα με την Dr E. A. Θανοπούλου⁴ (et al) η συρρίκνωση του εγχώριου καταρτισμένου ανθρώπινου δυναμικού (ήτοι αξιωματικών εν ενεργεία) έχει συνέπεια, μεταξύ άλλων, να μην επαρκεί ο αριθμός τους για να επανδρωθούν νευραλγικές θέσεις σε ναυτιλιακές εταιρείες και άλλες παράπλευρες υπηρεσίες της ναυτιλίας, κάνοντας έτσι επιτακτική την ανάγκη για εισαγωγή καταρτισμένου ανθρώπινου δυναμικού από τρίτες χώρες, με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Επισημαίνεται ότι η προσέλκυση αλλά κυρίως παραμονή των νέων οφείλει να γίνεται μέσω οικονομικών και άλλων θεσμικών μέτρων/κινήτρων και να αποτελεί συνειδητή επιλογή των ενδιαφερομένων και όχι ένεκα νομοθετικών εμποδίων από πλευράς κράτους.

Προσεγγίζοντας το ζήτημα από μια διαφορετική οπτική γωνία, επίσης δεν είναι δίκαιο σε σύγκριση με το ακαδημαϊκό και επαγγελματικό status quo, που διέπει λοιπές ημεδαπές δημόσιες σχολές, να υπάρχουν νομοθετικά εμποδια στη εξέλιξη των παραπάνω αποφοίτων. Σημειωτέον, δε, ότι καμία άλλη σχολή δεν δεσμεύει τους αποφοίτους της να ασκήσουν το επάγγελμα το οποίο σπούδασαν (πλην των στρατιωτικών). Ο νομοθέτης οφείλει να δώσει το δικαίωμα στους αποφοίτους των ΑΕΝ να έχουν ένα αναγνωρισμένο πτυχίο με την αποφοίτησή τους από τη σχολή (όπως άλλωστε έχουν οι απόφοιτοι όλων των άλλων δημοσίων σχολών) έτσι ώστε να επιλέξουν ελεύθερα και επί ίσοις όροις με τους αποφοίτους άλλων σχολών την επαγγελματική εξέλιξή τους. ☉

1. E. Sambrakos, J. Tsiaparikou; Sea-going labour and Greek owned fleet: a major aspect of fleet competitiveness; *Journal of Maritime Policy and Management*, [2001], VOL. 28, NO. 1, 55-69, στη σελίδα 68.

2. Σύνομο με το άρθρο 31 παράγραφος 8 του νόμου 2638/1998 (ΦΕΚ Α-204) το οποίο παραπέμπει στα άρθρα 24 και της παρ. 1 στοιχ. α' του άρθρου 49 του ν. 576/1977 (ΦΕΚ 102 Α').

3. Σύνομο με το άρθρο 16 παρ. 1 εδάφιο (α) του νόμου 2327/1995.

4. 3432/2006 (ΦΕΚ Α14 3.2.2006).

5. Α. Καραγιώργος «Παρά την πτώση των ναύλων στα 13,8 δισ. ευρώ έφτασε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα», *Η Ναυτεμπορική*, Τρίτη, 28 Φεβρουαρίου 2006.

6. A.M. Goulielmos; Flagging out and the need for a new maritime policy, *Journal of Transport Policy* 5 [1998] 115-125.

7. H. A. Thanopoulou, B. Gardner and S. Pettit; Shifting challenges for British maritime policy: A post-war review *Marine Policy* 20 [1996] pp. 517-524 στη σελίδα 517.



Δημιουργήσαμε το «θαλάσσιο μετρό» της Δωδεκανήσου



> Συνέντευξη του **Χρήστου Γ. Σπανού**
Διευθύνοντος συμβούλου Dodekanisos Seaways

Η εταιρεία Dodekanisos Seaways ιδρύθηκε το 1999 με πρωτοβουλία των αδελφών Γιώργου και Γιάννη Σπανού. Με στόχο την ενδοδωδεκανησιακή ακτοπλοΐα, τα πλοία της εταιρείας «Δωδεκάνησος Express» και «Δωδεκάνησος Pride» συνδέουν καθημερινά τη Ρόδο με Σύμη - Κω - Κάλυμνο - Λέρο - Λειψούς - Πάτμο και το ακριτικό Καστελλόριζο.

Στα άμεσα σχέδια της ακτοπλοϊκής εταιρείας είναι η κάλυψη των νησιών της άγονης γραμμής με σύγχρονα, ασφαλή και ταχύπλοα πλοία.

Η Δωδεκάνησος Ναυτιλιακή Ν.Ε. έχει διακριθεί κατ' επανάληψη για την κοινωνική προσφορά της ενώ πρόσφατα τιμήθηκε από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Μέσων Ενημέρωσης και Προγραμμάτων στην Παλαιά Βουλή από την πρόεδρο της Βουλής για τη συμβολή της στη διασύνδεση και ανάπτυξη των νησιών της Δωδεκανήσου.

Το νεότερο στέλεχος της εταιρείας, ο κ. Χρήστος Γ. Σπανός, διευθύνων σύμβουλος της Dodekanisos Seaways, μας αναλύει τις απόψεις του για την ιδιαιτερότητα της δωδεκανησιακής σύνδεσης, για τον ανταγωνισμό αεροπλάνου και πλοίου, για τη σκληρή καθημερινότητα των ελληνικών νησιών, αλλά και για τα άμεσα σχέδια της εταιρείας.

- **Αν το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας επιβεβαιώσει τη Συνθήκη της Στοκχόλμης, έχετε την πρόθεση να μετασκευάσετε πλοίο προκειμένου να επιτύχετε τη μακροβιότητά του και να το δρομολογήσετε στις γραμμές όπου δραστηριοποιείστε ή σε άλλες;**

Η δική μας εταιρεία έχει μόνο νεότευκτα ταχύπλοα πλοία. Δεν θα μας ενδιέφερε, έτσι, τυχόν επιβεβαίωση της Συνθήκης της Στοκχόλμης. Πιστεύω ότι μια σοβαρή επένδυση σ' ένα υπερήλικο πλοίο είναι, για πολλούς λόγους, ασύμφορη, ιδιαίτερα σ' ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Αποψη μου είναι ότι το θέμα της Συνθήκης της Στοκχόλμης ενδιαφέρει όλους όσοι διαθέτουν υπερήλικο πλοία αυτή τη στιγμή.

- **Ποια είναι η κατάσταση των λιμανιών που προσεγγίζει το πλοίο σας; Πόσο σύγχρονες είναι οι υποδομές του Λιμενικού Σώματος; Θεωρείτε ότι το προσωπικό των λιμενοφυλάκων είναι επαρκές για τις ανάγκες που εξυπηρετούν;**

Τα περισσότερα λιμάνια της Δωδεκανήσου, όπου προσεγγίζουν τα πλοία μας, είναι σε κακή κατάσταση. Λείπουν τα έργα λιμενικών υποδομών και εγκαταστάσεων και δεν παρέχουν πλήρη ασφάλεια στα πλοία σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Κάθε λιμάνι και καμμός που λένε, ακόμα και τα λιμάνια των μεγάλων τουριστικών νησιών, όπως η Ρόδος και η Κως.

Ως προς τις υποδομές του Λιμενικού Σώματος, απέχουν ακόμα από το να θεωρούνται σύγχρονες, ευρωπαϊκές. Όσο για το προσωπικό, είναι ανεπαρκές πιστεύω με την έννοια των ελλείψεων, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες με την αυξημένη κίνηση πλοίων της ακτοπλοΐας, κρουαζιερόπλοιων και τουριστικών σκαφών.

- **Η Ευρωπαϊκή Ένωση επιδοτεί αρκετά δρομολόγια τακτικής σύνδεσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας από τη Ρόδο προς τα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου και τα Δωδεκάνησα. Υπάρχει πλέον ανταγωνισμός μεταξύ αεροπλάνου και πλοίου; Πιστεύετε ότι οι αερομεταφορές υποστηρίζονται οικονομικά και πολιτικά από την Αθήνα και τις Βρυξέλλες περισσότερο από ό,τι η ναυτιλία και κυρίως η ακτοπλοΐα;**

Σαφώς και υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ αεροπλάνου και πλοίου.

Σε διαδρομές όπως Ρόδος - Αθήνα το πλεονέκτημα έχουν τα αεροπλάνα, ενώ σε μικρότερες διαδρομές πλεονέκτημα έχουν τα πλοία, ιδίως τα ταχύπλοα.

Δεν μπορώ να εξηγήσω γιατί υπάρχει αυτή η απαξίωση στην ακτοπλοΐα.

Πρέπει να αναθεωρηθεί η στάση και της Αθήνας και των Βρυξελλών όσον αφορά τη στήριξη της ακτοπλοΐας, η οποία προσφέρει πολύ περισσότερα από τα αεροπλάνα.

Δεν πρέπει να ξεχνά κανείς ότι, διαχρονικά, τα νησιά επιβίωσαν και αναπτύχθηκαν χάρις στους ταρσανάδες και στα σκαριά τους. Κι έπειτα, δεν είναι δυνατόν κάθε νησί να έχει αεροδρόμιο. Ιδιαίτερα, νησιωτικά συμπλέγματα όπως τα Δωδεκάνησα και οι Κυκλάδες έχουν ανάγκη από σύγχρονα και γρήγορα πλοία. Δυστυχώς, είναι τουριστικοί παράδεισοι αναξιοποίητοι, λόγω της απαράδεκτης ακτοπλοϊκής σύνδεσής τους.

- **Υπάρχει ενδιαφέρον δικό σας ή άλλου επιχειρηματία για τακτική σύνδεση της Ρόδου με την Κύπρο;**

Ενδιαφέρον υπάρχει και είναι σοβαρό, ελπίζω πως η συνεργασία μας με άλλους επιχειρηματίες θα ευοδωθεί και θα καταφέρουμε να ανοίξουμε πάλι τη γραμμή Ελλάδας - Κύπρου.

Πιστεύω ότι το άνοιγμα αυτής της γραμμής θα είναι επ' ωφελεία του τουρισμού της Μεγαλονήσου και της Δωδεκανήσου, αλλά και του εμπορίου.

- **Ποια θα ήταν, κατά την άποψή σας, η χρησιμότητα των ταχύπλων πλοίων στη γραμμή που εκτελεί η Dodekanisos Seaways;**

Αναμφίβολα τα ταχύπλοα της εταιρείας μας, «Δωδεκάνησος Εξπρές» και «Δωδεκάνησος Πράιντ», έχουν αναβαθμίσει αισθητά την ενδοδωδεκανησιακή ακτοπλοΐα. Δεν το λέμε εμείς, το αναγνωρίζουν όλοι, πολιτικοί, αυτοδιοικητικοί και παραγωγικοί φορείς του νομού και περισσότερο απ' όλους οι ίδιοι οι κάτοικοι των νησιών. Καταφέραμε να δημιουργήσουμε το «θαλάσσιο μετρό» της Δωδεκανήσου, συνδέοντας καθημερινά τη Ρόδο με τα νησιά Σύμη, Κω, Κάλυμνο, Λέρο, Λειψούς, Πάτμο και το ακριτικό Καστελόριζο με συνέπεια, ταχύτητα, πολιτισμό, άνεση και ασφάλεια και με ακρίβεια στις αφιζοαναχωρήσεις που εντυπωσιάζει.

Επίσης, επιτρέπουν την ανάπτυξη ενός συστήματος ανταποκρίσεων με τα πλοία που συνδέουν τον Πειραιά με τα Δωδεκάνησα. Είναι σημαντικό, τέλος, ότι τα πλοία μας φτιαγμένα για τις ανάγκες των νησιών με τους ψυκτικούς θαλάμους και το γκαράζ που διαθέτουν προωθούν την παραγωγή αλιευμάτων και αγροτικών προϊόντων από τα μικρά νησιά στις αγορές των μεγαλύτερων. Εκτός της τουριστικής ανάπτυξης συμβάλλουν και στην ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα και, συνεπώς, στις τοπικές οικονομίες.



- **Ποια είναι η καθημερινότητα των ελληνικών νησιών κατά τη διάρκεια του χειμώνα και ποιος είναι ο ρόλος των ακτοπλοϊκών εταιρειών που τα εξυπηρετούν τους δύσκολους αυτούς μήνες;**

Δύσκολη, πολύ δύσκολη. Ο χειμώνας είναι πολύ σκληρός ειδικότερα για τα νησιά της άγονης γραμμής, λόγω της απομόνωσης και των προβλημάτων που προκαλεί. Σ' αυτή την κατάσταση ο ρόλος των ακτοπλοϊκών εταιρειών είναι, όπως αντιλαμβάνεστε, περιορισμένος, δεδομένου ότι τα δρομολόγια είναι εξαιρετικά ασύμφορα. Εδώ ακριβώς μπαίνει το ζήτημα της στήριξης της ακτοπλοΐας από την Πολιτεία.

- **Είστε σύμφωνος με την απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, η απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών να ισχύει με ευθύνη του πλοιάρχου και όχι των Αρχών;**

Ναι, είναι μία σωστή απόφαση για τα πλοία άνω των 75 μέτρων, γιατί όλοι γνωρίζουμε την πραγματική κατάσταση των μικρών και κυρίως των υπερχονικών πλοίων, αλλά και τις ειδικές συνθήκες που επικρατούν σε ορισμένες θάλασσες.

- **Υπάρχει σωστή ενημέρωση και απορρόφηση των κοινοτικών κονδυλίων σε σχέση με την ανάπτυξη της περιφέρειας; Θεωρείτε ότι μια ακτοπλοϊκή εταιρεία είναι σε θέση να επιβιώσει από επιδοτούμενες γραμμές ή όχι;**

Νομίζω ότι θέτετε δύο, καίριες σημασίες, ερωτήματα: της περιφερειακής ανάπτυξης και των επιδοτήσεων σε σχέση με τις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Ως προς το πρώτο σάς απαντώ ευθέως ότι δεν υπάρχει ολοκληρωμένη πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης. Δεν υπάρχει, περισσότερο, νησιωτική αναπτυξιακή πολιτική και ας γίνεται πολύς λόγος για τις ειδικές νησιωτικές πολιτικές, κατοχυρωμένες από το Σύνταγμα και, άρα, δεσμευτικές για τους εκάστοτε κυβερνώντες.

Ως προς το δεύτερο, πιστεύω ότι μία ακτοπλοϊκή εταιρεία που επενδύει σε σύγχρονα πλοία δεν μπορεί να επιβιώσει μόνο με τις επιδοτήσεις. Δεν είναι συμπτωματικό πως όλες σχεδόν τις επιδοτήσεις των άγονων γραμμών «χτυπούν» εταιρείες με υπερήλικα πλοία που, εκ των πραγμάτων, δεν βρίσκουν θέση στον ανταγωνισμό. Εδώ μπαίνει και το ζήτημα της αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών στις άγονες γραμμές. Αν το κράτος επιδιώκει πράγματι την αναβάθμιση σ' αυτό το κομμάτι της ακτοπλοΐας θα πρέπει να θέσει αυστηρά ποιοτικά κριτήρια ως προς τα πλοία, αυξάνοντας παράλληλα το προσφερόμενο τίμημα για κάθε γραμμή. Σε κάθε περίπτωση, πάντως, θα έλεγα ότι θα είναι μέγα λάθος μια ακτοπλοϊκή εταιρεία να προσβλέπει στις επιδοτήσεις για την επιβίωσή της.

- **Υπάρχει ενδιαφέρον από τους νέους για μια καριέρα στη θάλασσα στα νησιά που εξυπηρετείτε και κυρίως αυτά της άγονης γραμμής; Πιστεύετε ότι ευκολότερα προσεγγίζουν οι νέοι τα τουριστικά επαγγέλματα από αυτό του ναυτικού; Η ενημέρωση στα σχολεία για το ναυτικό επάγγελμα είναι επαρκής; Ποια είναι τα σχόλιά σας;**

Έχω την αίσθηση ότι συνεχώς το ενδιαφέρον των νέων για τη θάλασσα περιορίζεται. Ειδικότερα σε μια τουριστική περιοχή, όπως τα Δωδεκάνησα, όπου τα τουριστικά επαγγέλματα είναι ελκυστικά και οι ευκαιρίες για επαγγελματική, επιχειρηματική αποκατάσταση δεν λείπουν.

Έπειτα, είναι λόγοι κοινωνικοί και οικογενειακοί που αποτρέπουν τους νέους από το επάγγελμα του ναυτικού. Σήμερα οι νέοι που κάνουν οικογένεια θέλουν να είναι κοντά στα αγαπημένα τους πρόσωπα. Δεν τα εγκαταλείπουν όπως συνέβαινε παλαιότερα λόγω των σκληρών συνθηκών ζωής των νησιών μας. Πιστεύω πως στην εποχή μας το ναυτικό επάγγελμα είναι λιγότερο δύσκολο και περισσότερο ασφαλές, αλλά η στεριά δίνει πιο περισσότερες και πιο σίγουρες ευκαιρίες. Θα συμφωνήσω, όμως, ότι δεν υπάρχει επαρκής ενημέρωση των νέων.

- **Ο οικονομικός μαρasmus και η πλήρης κατάρπωση της ΔΑΝΕ κατά πόσον έχει επηρεάσει τις δωδεκανησιακές γραμμές;**

Αναμφίβολα έχει προκαλέσει σοβαρές «αναταράξεις» στον ακτοπλοϊκό χάρτη της Δωδεκανήσου. Η ΔΑΝΕ είχε τρία πλοία, το «Ρόδος», το «Πάτμος» και το «Διαγόρας», που ήταν η ναυαρχίδα της. Τρία πλοία που εξυπηρετούσαν καθημερινά τη γραμμή «κορμού», ήτοι τη γραμμή Ρόδος - Κως - Κάλυμνος - Λέρος - Πάτμος - Πειραιάς.

Σήμερα το «Blue Star 2» δεν μπορεί, για πολλούς λόγους, να καλύψει το μεγάλο κενό που άφησαν ούτε φυσικά και η G.A. FERRIES.

Συνεπώς, ήταν ένα μεγάλο πλήγμα για τις θαλάσσιες συγκοινωνίες του νομού Δωδεκανήσου, για τον τουρισμό και την οικονομία των νησιών, για τους μετόχους και, το σπουδαιότερο πιστεύω, για την περηφάνια των Δωδεκανησίων, διότι η ΔΑΝΕ δικό τους δημιούργημα ήταν.

- **Υπάρχει ανησυχία στη Ρόδο για τη νόσο των πτηνών;**

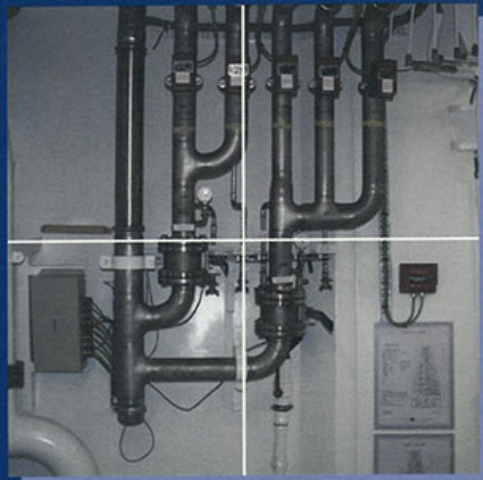
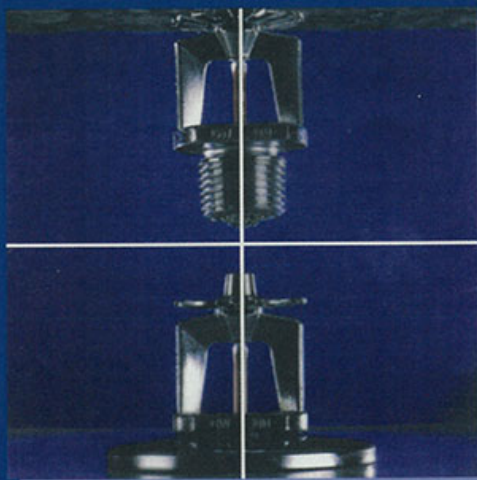
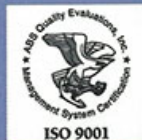
Υπάρχει τόσο ανησυχία όσο και στις υπόλοιπες περιοχές της χώρας. Οφείλω να πω, πάντως, ότι έχουν ληφθεί όλα τα επιβαλλόμενα μέτρα και ότι μέχρι στιγμής δεν έχει εκδηλωθεί κανένα κρούσμα. Ελπίζω και εύχομαι να μην υπάρξει και στο μέλλον. Και να διαψευστούν οι ειδικοί επιδημιολόγοι. ☉

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

Η ρυμούλκηση του self erecting drilling platform «Robray T5»

Του **Αλέξανδρου Γκιγκιλίνη**, Managing Director της GIGILINIS Salvage & Towage



Δραστηριοποιούμαστε στο χώρο των ρυμουλκήσεων και ναυαγισειρών στην Ελλάδα και διεθνώς, και η επιχειρηματική μας δραστηριότητα συνοψίζεται ιδίως σε ρυμουλκώσεις ωκεάνιες και ανοικτής θαλάσσης, εργασίες πυρόσβεσης, ελέγχου πετρελαιοκηλίδων και περιβαλλοντικής μόλυνσης, απορρύπανση, αποκολλήσεις, υποθαλάσσιες επιθεωρήσεις και επισκευές, anchor handling, υπηρεσίες διάσωσης πλοίων και φορτίων που κινδυνεύουν (salvage) και ανέλκυση ναυαγίων. Έντονη και σταθερή είναι, επίσης, η δραστηριοποίησή μας στις υπηρεσίες επιφυλακής και στις ρυμουλκώσεις λιμένος ιδίως στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αλλά και στην Καβάλα, όπου η εταιρεία διατηρεί άλλωστε υποκατάστημα.

Στη μακρά επιχειρηματική πορεία μας, και ιδίως τα τελευταία χρόνια, μεταξύ άλλων δραστηριοτήτων αναλάβαμε πολλές και ποικίλες ρυμουλκώσεις ανοικτής θαλάσσης αλλά και ωκεάνιες, η κάθε μία από τις οποίες παρουσίαζε τη δική της ιδιαιτερότητα και δυσκολία. Άλλωστε, γι' αυτούς που η δουλειά τους έχει να κάνει με τη θάλασσα είναι κοινός τόπος πως κάθε ταξίδι είναι μια νέα πρόκληση, που απαιτεί ξεχωριστή προσοχή και επιμέλεια. Έτσι, ενδεικτικά, από το έτος 2003 και μέχρι σήμερα, χαρακτηριστικά δείγματα απαιτητικών ρυμουλκώσεων που έχουμε κατά καιρούς αναλάβει -και φέρει σε πέρας πάντοτε με επιτυχία- είναι τα ακόλουθα:

1. Ρυμούλκηση ανοικτής θαλάσσης από τη Μαγκάλια, Ρουμανίας, στο Bremerhaven της Γερμανίας

Η εταιρεία **GIGILINIS Salvage & Towage** είναι μέλος του Ναυτιλιακού Ομίλου Γκιγκιλίνη, που ιδρύθηκε πριν από περίπου 45 χρόνια από το Μιχάλη Γκιγκιλίνη, πατέρα του σημερινού Managing Director, Αλέξανδρου Γκιγκιλίνη, και λειτουργεί έκτοτε με έδρα τη Θεσσαλονίκη.

με το Ρ/Κ πλοίο «ΕΛΛΑΣ», ιπποδύναμης 6.500 ΙΗΡ, το οποίο διένυσε σε τρεις συνεχόμενες ρυμούλκησης από και προς τις ως άνω πόλεις πάνω από 8.000 μίλια ρυμουλκώντας τρία hulls διαστάσεων 212x30 μ. το καθένα.

2. Μια transatlantic ρυμούλκηση τον Ιανουάριο 2004 από το Κουρασάο των Ολλανδικών Αντιλλών στο Αλί Αγά της Τουρκίας, κατά την οποία το Ρ/Κ πλοίο μας «Captain Michalis», ιπποδύναμης 5.500 ΙΗΡ, διήνυσε τον Ατλαντικό Ωκεανό και τη Μεσόγειο ρυμουλκώντας μια βυθοκόρο διαστάσεων 122x19 μ. υπό αντίξοες καιρικές συνθήκες, και
3. Ρυμούλκηση ανοικτής θαλάσσης από το Κερτς της Ουκρανίας στο Χιχόν της Βορειοδυτικής Ισπανίας, κατά την οποία το Ρ/Κ «ΕΛΛΑΣ» ρυμούλκηση με επιτυχία για 3.250 μίλια και διαμέσου του Γιβραλτάρ ένα νεότευκτο Chemical Tanker.

Αναμφίβολα, ωστόσο, μία από τις πιο σημαντικές ρυμουλκώσεις της εταιρείας μας, όσον αφορά το βαθμό δυσκολίας, τη διάρκεια αλλά και τη διανυόμενη απόσταση, ήταν αυτή της ρυμούλκησης από το ρυμουλκό μας «ΕΛΛΑΣ» του self erecting drilling platform «Robray T5» από το Pointe-Noire της Δημοκρατίας του Κονγκό στο Ντουμπάι των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας.

Κατά τη διάρκεια της παραπάνω ρυμούλκησης, η οποία περιελάμβανε τον περίπλοκο της



Αφρικής, διανύθηκαν πάνω από 6.000 ναυτικά μίλια με το ρυμουλκούμενο, ενώ σ' αυτά μπορούμε να προσθέσουμε και άλλα περίπου 5.000 ναυτικά μίλια που διήνυσε το ρυμουλκό μας από το προηγούμενο λιμάνι, το Bremerhaven της Γερμανίας μέχρι το Pointe-Noire. Ο χρόνος ρυμούλκησης ήταν 66 μέρες, από τις 23 Οκτωβρίου 2003 μέχρι και τις 28 Δεκεμβρίου 2003. Αν σ' αυτόν το χρόνο προσθέσουμε και τις 21 μέρες που χρειάστηκε το ρυμουλκό μας από το Bremerhaven μέχρι το Pointe-Noire (με μια ενδιάμεση στάση στο Las Palmas για ανεφοδιασμό), τότε ο συνολικός χρόνος ξεπέρασε τις 85 μέρες.

Η αυξημένη δυσκολία της παραπάνω ρυμούλκησης είχε να κάνει με το ότι (α) ο τύπος του

ρυμουλκούμενου γενικότερα αποτελούσε μια «δύσκολη» περίπτωση, (β) η μεγάλη απόσταση ρυμούλκησης απαιτούσε πολύ προσεκτικό σχεδιασμό όσον αφορά την πορεία και τον ανεφοδιασμό του ρυμουλκού μας, (γ) ο περίπλοκος της Αφρικής παρουσίαζε κινδύνους όσον αφορά πιθανές δυσμενείς καιρικές συνθήκες του Ατλαντικού Ωκεανού, στις οποίες θα ήμαστε εκτεθειμένοι, και (δ) οι θερμές θάλασσες των περιοχών της πορείας μας και ειδικότερα του Ινδικού Ωκεανού, οι οποίες υπήρχε η πιθανότητα να δημιουργήσουν προβλήματα στα συστήματα ψύξης των μηχανών του ρυμουλκού μας. Παρ' όλα, όμως, τα προβλήματα που αναφέρθηκαν παραπάνω, με το σωστό σχεδιασμό της πορείας και ανεφοδιασμού του ρυμουλκού μας, αλλά και την άψογη εκτέλεση από την πλευρά του έμπειρου πληρώματος του «ΕΛΛΑΣ», η ρυμούλκηση ολοκληρώθηκε με απόλυτη επιτυχία στις 28 Δεκεμβρίου 2003, όταν το «Robray T5» παραδόθηκε στο Ντουμπάι.

Πιστή στο ναυτικό της παρελθόν, η εταιρεία μας συνεχίζει να προσφέρει σταθερά υψηλής ποιότητας υπηρεσίες στον κλάδο των ρυμουλκώσεων, και τα ρυμουλκά μας έχουν γίνει αναγνωρίσιμα για το λόγο αυτό σε ένα σημαντικό κομμάτι της υψηλίου, ένα στοίχημα που κερδήθηκε για εμάς με τη δημιουργία ενός στόλου με επτά επί του παρόντος μονάδες πολλαπλών δυνατοτήτων, άρτιου και σύγχρονου τεχνολογικού εξοπλισμού, ειδικά και έμπειρα εκπαιδευμένα πληρώματα, συνετή και ασφαλή διαχείριση και συνεχή υποστήριξη από εξειδικευμένο προσωπικό γραφείου. ☺

Διάσωση στην περίοδο των Μουσώνων

Του **Ανδρέα Τσαβλίκη**, Διευθυντή της Tsavlis (Shipping) Ltd

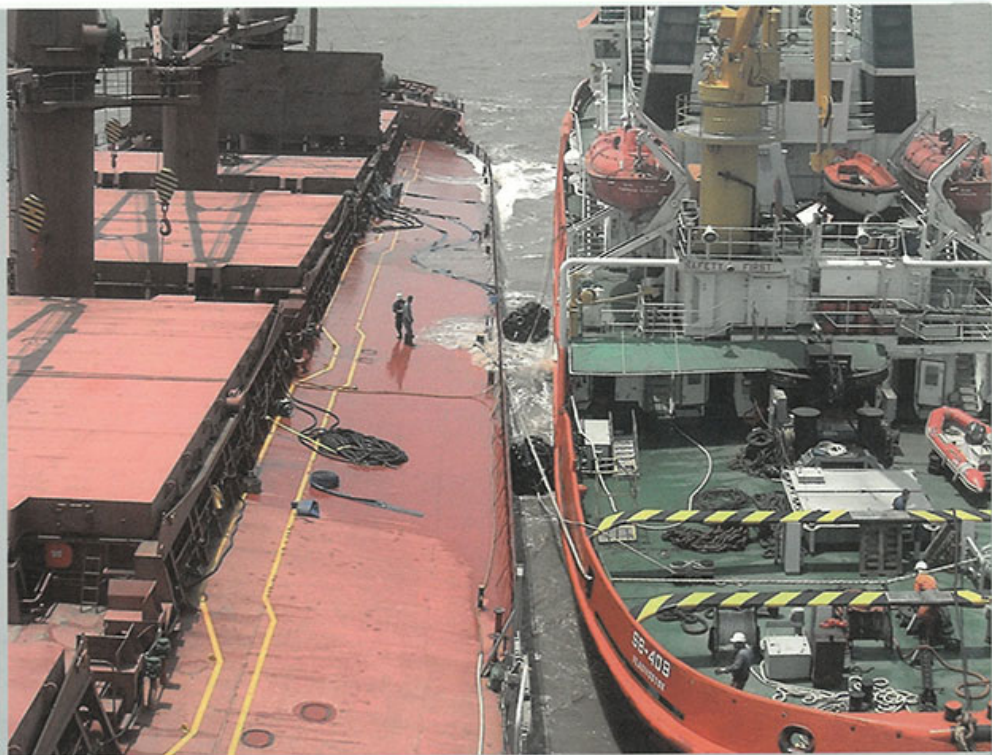
Με εμπειρία σαράντα ετών (1964-2004) στον τομέα των ναυαγαιρέσεων και ρυμουλκήσεων, ο **Όμιλος Τσαβλίκη** αποτελεί σήμερα ένα από τα σημαντικότερα ονόματα διεθνώς. Έχει ολοκληρώσει πάνω από 1.500 επιχειρήσεις, οι περισσότερες με σύμβαση Lloyd's Open Form - LOF, και είναι η πρώτη δύναμη σε διασώσεις σε παγκόσμια κλίμακα με τη δυνατότητα της ταχύτερης επέμβασης παγκοσμίως. Είναι μια ιδιωτική επιχείρηση με πολύπλευρες δραστηριότητες, ναυαγαιρέσεις, ρυμουλκήσεις, ανελκύσεις, επιθαλάσσιες αρωγές, προστασία πλοίων και φορτίων, καταπολέμηση θαλάσσιων ρυπάνσεων, υποβρύχιες εργασίες, πυρόσβεση και παροχή πολλών άλλων συναφών υπηρεσιών. Ο Όμιλος Τσαβλίκη διαθέτει σε ετοιμότητα έναν ισχυρότατο στόλο ναυαγοσωστικών/ρυμουλκών, που σταθμεύουν σε διάφορα σημεία ανά την υφήλιο, και απαρτίζεται από μονάδες ιδιόκτητες, από μονάδες μισθωμένες με ναυλοσύμφωνο/κοινοπραξία ή leasing και από μονάδες συμβεβλημένες σε κάποια άλλη μεμονωμένη βάση εργασίας. Παράλληλα, διατίθεται ένας τεράστιος εξοπλισμός στήριξης, «το υλικό ναυαγιάρεσης», σε αποθήκες εντός και εκτός Ελλάδος, συνήθως σε containers για άμεση αποστολή.

Πιο αναλυτικά, στο στόλο του ομίλου συγκαταλέγονται τα δύο μεγαλύτερα και ισχυρότερα

ναυαγοσωστικά στον κόσμο, το «Fotiy Krylov» και το αδελφό πλοίο «Nikolay Chiker». Οι μονάδες αυτές -μαζί με το ναυαγοσωστικό SB-408- ανήκουν στο ρωσικό Πολεμικό Ναυτικό και μέσω της **Tsavlis Russ Worldwide Salvage & Towage** -υπό καθεστώς κοινοπραξίας-εντάσσονται στον Όμιλο Τσαβλίκη. Είναι ναυαγοσωστικά παντός καιρού (διπλέλικα ωκεανοπόρα ρυμουλκά-ναυαγοσωστικά), τα οποία κατασκευάστηκαν στη Φινλανδία το 1989.

Το καθένα από αυτά έχει μήκος 100 μέτρα, είναι 5.250 τόνων και φέρει συνολικά 7.500 μέτρα σύρμα ρυμούλκησης.





Οι ινδικές ακτές κρύβουν παγίδες για τη διεθνή ναυσιπλοΐα τους μήνες του καλοκαιριού: παρά τις τοπικές καιρικές αντιξοότητες, η εταιρεία Tsavliris κατόρθωσε το 2004 με επιτυχία να ρυμουλκήσει το πλοίο «Ken Explorer» στον Ινδικό Ωκεανό.

Το M/V «Ken Explorer», ένα handy-size bulkcarrier των 45.719 DWT, ταξίδευε από τη Χιλή με προορισμό τα ινδικά λιμάνια Dahej και Tuticorin, προσάραξε κοντά στο Jafarabad, στον κόλπο του Gambay, στις 17 Αυγούστου 2004. Την ίδια ημέρα η εταιρεία Tsavliris κλήθηκε να προσφέρει τις



υπηρεσίες της.

Δύο ρυμουλκά, το «Fairplay IX» (5.200 BHP, 60 ton BP) και το πλοίο της Tsavliris «SB-408» (7.000 BHP, 96 tons BP), κινητοποιήθηκαν από το Alang και το Colombo προκειμένου να βοηθήσουν στην επιχείρηση. Η αρχική προσπάθεια για ρυμούλκηση του πλοίου υπήρξε άκαρπη αφού το πλοίο εξώκειλε, με σημαντικές ζημιές στα αμπάρια του.

Η μεγαλύτερη δυσκολία ήταν η χρονική περίοδος, οπότε η περιοχή μαστίζεται από την κακοκαιρία των τοπικών μουσώνων. Επίσης το φορτίο, copper, θα μπορούσε να γίνει εξαιρετικά εύφλεκτο εάν δεχόταν υπερβολική υγρασία. Στο παρελθόν, αρκετά πλοία είχαν βυθισθεί εξαιτίας της υγροποίησης του συγκεκριμένου μεταλλεύ-

ματος.

Η εταιρεία Tsavliris, χρησιμοποιώντας ένα bunker vessel (ειδικό πετρελαιοφόρο) από τα HAE, κατάφερε να απομακρύνει από το πλοίο όλα τα επικίνδυνα πετρέλαια και φορτία.

Δύο πλοία χρησιμοποιήθηκαν επίσης ως storage vessels, το 24.000 dwt «Patara» και το 16.000 dwt «Sheng Mu», όπως επίσης ένα tug/barge και ένα self-propelled barge, που χρησιμοποιήθηκαν ως feeder vessels για τη μεταφορά των φορτίων.

Το ανθρώπινο δυναμικό που χρησιμοποιήθηκε ήταν εξαιρετικά πολυάριθμο: 3 salvage masters, 2 salvage engineers, 1 salvage officer, 2 salvage divers, 24 ειδικοί χειριστές μηχανημάτων και τα πληρώματα των σκαφών.

Οι συνθήκες εργασίας ήταν τόσο δύσκολες εξαιτίας των μουσώνων, που σε μία ατυχή περίπτωση υπήρξε ένας τραυματισμός στα πόδια ενός χειριστή, όπου χρειάστηκε να υποβληθεί σε επείγουσα εγχείρηση. Τελικά 21.000 τόνοι φορτίου μεταφέρθηκαν προκειμένου να μπορέσουν οι ειδικοί να ρυμουλκήσουν το πλοίο από την περιοχή.

Το πλοίο μεταφέρθηκε στη Fujairah (HAE), όπου έγιναν αρκετές επιδιορθώσεις και αναγκαίες μετασκευές, μετά στο Jebel Ali (HAE) για την εκφόρτωση του υπόλοιπου φορτίου και τελικά στο Dubai, όπου και παραδόθηκε στους ιδιοκτήτες. ☉



Η καλλιέργεια μιας επικίνδυνης νοοτροπίας

Του **Χρήστου Ντούνη**, Αντιναυάρχου, τέως αρχηγού Λ.Σ.

Τα τελευταία χρόνια ακούγονται μερικοί περίεργοι ψίθυροι, που ανάλογα με τις συνθήκες, οι ψίθυροι αυτοί, κυρίως σε διαδρόμους, εξελίσσονται ολοένα και περισσότερο σε ξεκάθαρες φωνές.

Το γεγονός ότι σήμερα υπάρχει πολλαπλότητα στην άμεση επικοινωνία πλοίων - γραφείων πολλοί το ερμηνεύουν ότι εξασθενεί τη θέση του πλοιάρχου στα λειτουργικά και περισσότερο στα διοικητικά θέματα του πλοίου, σε βαθμό που ο ρόλος του γίνεται παθητικά αναμεταδοτικός των εντολών του γραφείου.

Και ασφαλώς υπάρχουν θέματα για τα οποία ο ρόλος του έχει αυτόν το χαρακτήρα, αλλά η καθημερινή λειτουργία του πλοίου έχει αναρίθμητες περιπτώσεις οπότε καθίσταται αναγκαία η ρυθμιστική παρέμβαση του πλοιάρχου.

Είναι οι περιπτώσεις αυτές που διέπονται από κανονισμούς και άλλες δημόσιας τάξεως διατάξεις που αφορούν την ασφαλή λειτουργία του πλοίου και δεν μπορούν να παραβιάζονται ούτε να αγνοούνται, αφού επιπροσθέτως δημιουργούν και προσωπικές ευθύνες.

Όμως, όπως φαίνεται, είναι πολλοί αυτοί που εύχονται και επιδιώκουν να περιοριστεί ο ρόλος του πλοιάρχου κυρίως σε θέματα κατεύθυνσης (Navigation) του πλοίου και μάλιστα στο εκτελεστικό της μέρος και όχι στο συνολικό σχεδιασμό του ταξιδιού.

Και είναι γεγονός ότι τα τελευταία τουλάχιστον 15 χρόνια έχει ριζικά αλλάξει η λειτουργία των πλοίων αλλά και των γραφείων, αφού πλέον έχει τελείως διαφοροποιηθεί ο αξιακός κώδικας της ποιοτικής λειτουργίας τους.

Η νέα περίοδος διέπεται από παρεμβατικές ρυθμίσεις που εισάγουν κανονισμοί και κώδικες και έχουν επιβάλει νέα δομή, οργάνωση και λειτουργία της ναυτιλίας.

Η προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος έχουν γίνει οι άξονες της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης και κριτήριο σήμερα της ποιοτικής λειτουργίας της ναυτιλίας.

Ο πλοίαρχος έχει φορτωθεί με έναν τρομακτικό όγκο γραφειοκρατικών διατυπώσεων που εναρμονίζουν τη λειτουργία του πλοίου με τις απαιτήσεις των νέων κανονισμών αλλά και τις σύγχρονες απαιτήσεις της εμπορικής λειτουργίας του.

Όμως, εδώ θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι η ανταπόκριση του πλοιάρχου στις

νέες απαιτήσεις δεν είναι θέμα απλής βούλησης, αλλά προϋποθέτει και τη βαθύτερη κατανόηση του γνωστικού αντικείμενου και τη συνειδητή ενσωμάτωση της νέας αυτής γνώσης στην επαγγελματική του συγκρότηση και επάρκεια. Ατυχώς αυτή η ενσωμάτωση της νέας γνώσης στην εκπαίδευση των αξιωματικών δεν γίνεται με την απαιτούμενη σοβαρότητα, αρχής γενομένης από τις Ναυτικές Σχολές, με αποτέλεσμα πολλοί αξιωματικοί να μη συνειδητοποιούν ακόμη ότι η νέα γνώση εντάσσεται στον πυρήνα των επαγγελματικών τους καθηκόντων.

Και αυτά τα «κενά» ασφαλώς δημιουργούν την ανάγκη της συνδρομής του γραφείου για τη συμμόρφωση του πλοίου με τις γραφειοκρατικές διαδικασίες που προβλέπουν οι κανονισμοί, ώστε πράγματι το πλοίο να μην αντιμετωπίζει θέματα καθυστέρησης και διοικητικών κυρώσεων στους λιμένες κατάπλου.

Η συνδρομή του γραφείου γίνεται περισσότερο αναγκαία στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) Σε πολλά πλοία είτε ο αριθμός των αξιωματικών είναι ανεπαρκής είτε η φύση των ταξιδιών είναι τέτοια που η πίεση του χρόνου δίνει αφορμή για λάθη και παραλείψεις στους λιμένες κατάπλου.

Από το ναυτιλιακό Τύπο γίνεται λόγος ακόμη και για τη ναυτολόγηση στο πλοίο πρόσθετου αξιωματικού με αποκλειστική αρμοδιότητα τη διεκπεραίωση των διοικητικής φύσεως θεμάτων και διατυπώσεων.

β) Πολλοί συνταξιούχοι πλοίαρχοι επαναυτολογούμενοι αρνούνται να εντά-



ξουν στα καθήκοντα και στις υποχρεώσεις τους τη νέα γνώση και το πρόσθετο διοικητικό έργο, έχοντας παραμείνει στο μοντέλο πλοιαρχίας της προς 30 ή 20 ετών εποχής.

- γ) Πολλοί αλλοδαποί πλοίαρχοι ελληνόκτητων πλοίων, έχοντας μια διαφορετική επαγγελματική κουλτούρα, αποφεύγουν να παίρνουν πρωτοβουλίες σε διοικητικά θέματα με αποτέλεσμα η παρέμβαση του γραφείου να φθάνει μέχρι και στις ελάχιστες λεπτομέρειες της καθημερινότητας στο πλοίο.

Όμως, αυτή η παρέμβαση και συνδρομή του υπαλλήλικου προσωπικού των γραφείων στη διεκπεραίωση του διοικητικού έργου του πλοιάρχου και των αξιωματικών του πλοίου χωρίς αμφιβολία έχει δημιουργήσει σε πολλούς υπαλλήλους και μια αλαζονική συμπεριφορά και στάση έναντι της επάρκειας των στελεχών του πλοίου.

Εξ άλλου, μια τέτοια αντίληψη και κριτική δημιουργεί στον πλοίαρχο και στους αξιωματικούς ένα αίσθημα υποβάθμισης του ρόλου τους και την ουσιαστική απομόνωσή τους σε έναν παθητικό ρόλο ενεργούμενου. Αλλά θα πρέπει να αντιληφθούμε ότι μετατρέποντας τον πλοίαρχο σε άβουλο όργανο χωρίς κριτική γνώση των λειτουργικών θεμάτων του πλοίου, για τα οποία βεβαίως είναι θεσμικά αρμόδιος, ουσιαστικά έχουμε δημιουργήσει έναν ανεύθυνο πλοίαρχο, έναν επικίνδυνο πλοίαρχο για την ασφάλεια του πλοίου και των επιβαίνόντων.

Έναν πλοίαρχο που για την ελάχιστη λεπτομέρεια θα ζητάει την εντολή του γραφείου. Έναν πλοίαρχο που στη μέση του Ειρηνικού θα ζητάει την άδεια του για να κόψει ταχύτητα σε κακοκαιρία ή ομίχλη!

Αλήθεια, ποια εκτίμηση του πραγματικού κινδύνου μπορεί να κάνει ένας τέτοιος πλοίαρχος και με ποια εμπιστοσύνη μπορεί να τον περιβάλλει το πλήρωμά του για ένα υπερπόντιο ταξίδι;

Επιτέλους, ας είμαστε και ρεαλιστές και ειλικρινείς.

Η θέση του πλοιάρχου, είτε το δεχόμαστε είτε όχι, είναι *ex officio* ηγετική θέση.

Και αυτό το καταλαβαίνουμε περισσότερο όταν στη δύσκολη στιγμή, πάνω στη γέφυρα, στη μέση του ωκεανού ή στο απόμακρο λιμάνι στην άλλη άκρη του κόσμου, ζητήσει ο πλοίαρχος εντολές - οδηγίες του αρμοδίου υπαλλήλου του γραφείου και αυτός δεν βρίσκεται ή αποφεύγει να εμφανιστεί στο τηλέφωνο ή και όταν ακόμη βρεθεί, ο υπάλληλος του απαντήσει: κύριε πλοίαρχε, πράξατε κατά την κρίση σας.

Είναι τότε πράγματι η μεγάλη στιγμή που ορθώνεται μπροστά του το μέγεθος της ευθύνης, που είναι αποκλειστικά πάνω στους δικούς του ώμους και μόνον. Ειδικά, δε, όταν πρόκειται για κρίσιμες αποφάσεις στο πλοίο με κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που συνήθως επισύρουν ποινικές ευθύνες, είναι βέβαιο αλλά και ανθρωπινό, όλοι οι άλλοι να τις αποφεύγουν και να τις επιρρίπτουν στο δυστυχή πλοίαρχο απαντώντας στο τηλέφωνο:

«Κύριε πλοίαρχε, εσείς έχετε μπροστά σας τα πραγματικά περιστατικά και οι γνώσεις σας και η ναυτική σας πολύχρονη πείρα θα σας οδηγήσει να πράξετε το καλύτερο κατά την κρίση σας».

Και ασφαλώς, είναι η πλέον λογική απάντηση που μπορεί να δοθεί από κά-

ποιον και με οποιαδήποτε ιδιότητα βρίσκεται μακριά από τα συμβαίνοντα στο πλοίο.

Όμως, αλήθεια, με ποια κριτική γνώση, με ποια υπευθυνότητα και με ποια στέρεη εκτίμηση της επικίνδυνης κατάστασης μπορεί ένας πλοίαρχος να λάβει μια τόσο σοβαρή απόφαση, όταν, για μακρό χρόνο που ασκεί την πλοιαρχία στο πλοίο του, έχουμε προιονίσει και υπονομεύσει την επαγγελματική του επάρκεια και προ παντός την αυτοπεποίθησή του και για τα απλούστερα θέματα.

Και οφείλουμε να τονίσουμε ότι είναι πολύ επικίνδυνη για τη ναυτιλία μας η υπονόμηση της παρουσίας του πλοιάρχου, γιατί είναι υπονόμηση των ναυτιλιακών θεσμών.

Και είτε αρέσει σε πολλούς είτε όχι, ο πλοίαρχος και από τα πράγματα και από το νόμο είναι ΘΕΣΜΟΣ.

Και το εάν μερικά κρατικά όργανα, των διαφόρων χωρών και της Ελλάδας βεβαίως συμπεριλαμβανομένης, καθώς και υπάλληλοι γραφείων υποβαθμίζουν τη θέση του πλοιάρχου και υποτιμούν τη μόρφωσή του εμφανίζοντάς τον ως αμόρφωτο και ανεπαρκή για τη λειτουργία των σημερινών πλοίων, να είναι όλοι βέβαιοι και ως άτομα και ως φορείς ότι, πέρα από την υπονόμηση και των θεσμών και της μακράς ναυτικής μας παράδοσης, προσφέρουν τις χειρότερες υπηρεσίες στη συνολική προσπάθεια για ποιοτική ελληνόκτητη ναυτιλία, που είναι και το ζητούμενο!

Εδώ θέλω να αναφέρω και μια πολύ σημαντική άποψη που ο πρόεδρος του ΝΕΕ, κ. Γεώργιος Γράτσος, είχε διατυπώσει σε συνέντευξή του στη «Ναυτεμπορική» της 22ας Μαρτίου 2005, δηλώνοντας σε σχετική ερώτηση ότι: «Αυτό που θα ήθελε η ελληνική ναυτιλία είναι ένας πλοίαρχος-μάντζερ».

Ποιος, αλήθεια, που αγαπά αυτόν τον τόπο και τονάει τη ναυτιλία μας, δεν θα συμφωνούσε για τον πλοίαρχο-μάντζερ.

Όλοι βεβαίως εκτός από τους πολλών προελεύσεων εργολάβους της υποβάθμισης, στους οποίους προέχουν όχι τα πραγματικά μας ναυτιλιακά συμφέροντα αλλά τα συντεχνιακά ταξικά τους συμφέροντα και οι δικές τους φιλοδοξίες.

Κλείνω αυτές τις σκέψεις μου με το παρακάτω περιστατικό που μου ανέφερε ο καλός μου φίλος Κώστας Στεφανόπουλος (παλαιός απόφοιτος της Ναυτιλιακής Σχολής της Ύδρας - 1952, αρχηγός Τάξεως, πλοίαρχος με πολυετή υπηρεσία, καθηγητής ΚΕΣΕΝ, συγγραφέας - λογοτέχνης, μέλος της ΕΕΑ, και επιτυχημένος εφοπλιστής).

Ο πράγματι μεγάλος Έλληνας Γιάννης Λάτσης (στα πλοία του οποίου είχε πλοιαρχήσει ο Κ.Σ.) όταν ένας πλοίαρχος επρόκειτο να αναχωρήσει για να αναλάβει πλοιαρχία σε ένα από τα πλοία του και περνούσε από τα γραφεία για το σχετικό «μπρίφινγκ», έλεγε εις επήκοον υπαλλήλων με τη γνωστή του αθυροστομία:

«Κοιτάξτε, ρε: Ο καπετάνιος μου είναι ο άνθρωπός μου. Αυτός είναι το μάτι μου μέρα και νύχτα, μακριά από δω, με φουρτούνες και ομίχλες. Αυτός κρατάει την περιουσία μου στις πλάτες του και σε αυτόν ακουμπάω. Από σας εδώ, υπαλλήλους στα γραφεία μου βρίσκω όσους θέλω».

Αγαπητέ αναγνώστη! Τα σχόλια δικά σου! ☺

Η σημασία της ναυτικής ασφάλειας για την ελληνική ναυτιλία και τον Έλληνα ναυτικό

Η ιστορία της ναυτιλιακής βιομηχανίας από την εποχή των ατμόπλοιων μέχρι και σήμερα είναι γεμάτη από εφευρετικότητα, επαγγελματισμό, οραματισμό, καταπληκτικά κέρδη, αλλά και κάποια σημαντικά λάθη υπολογισμών και ατυχήματα που σημάδεψαν την πορεία της.

Η ναυτική ασφάλεια από τις αρχές του περασμένου αιώνα θεωρήθηκε εξαιρετικά σημαντική παράμετρος της διεθνούς ναυτιλίας, η οποία εκτός από τον προφανή σκοπό της, την προστασία δηλαδή της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, με την πάροδο των ετών απέκτησε ιδιαίτερη επιρροή στη σχεδίαση καθώς και στην οικονομική εκμετάλλευση των πλοίων.



Του πλοιάρχου Α.Σ. Αλέξανδρου Καρακάντζου
Προέδρου της υποεπιτροπής Ευσταθείας, Γραμμών Φορτώσεων
και Ασφαλείας Αλιευτικών Σκαφών του IMO

Η πρώτη προσπάθεια διεθνούς κανονιστικής ρύθμισης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας έλαβε χώρα το 1914 με την υιοθέτηση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής

στη Θάλασσα (SOLAS) με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων. Αιτία για το προαναφερόμενο αποτέλεσε η βύθιση του «Τιτανικού», που είχε αποτέλεσμα την απώλεια περισσότερων από 1.500 ανθρώπων. Έκτοτε είχαμε την εμπειρία σειράς διεθνών προσπαθειών με στόχο την ανάλυση πρωτοβουλιών και την προώθηση ενεργειών με σκοπό τη συστηματική εξέταση των θεμάτων ναυτικής ασφαλείας και την υιοθέτηση των ενδεδειγμένων λύσεων καθώς και την αποτελεσματική υλοποίησή τους. Εξέχουσα θέση μεταξύ αυτών είχε η ίδρυση, το 1948, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) με κύρια αποστολή τη βελτίωση της ασφάλειας της διεθνούς ναυτιλίας, με την υιοθέτηση διεθνών συμβάσεων και άλλων τεχνικών ρυθμίσεων. Στον υπέρ από μισόν αιώνα που ακολούθησε, ο IMO ανέπτυξε και υιοθέτησε περισσότερες από 40 διεθνείς συμβάσεις και πρωτόκολλα καθώς και περισσότερους από 1.000 κώδικες και συστάσεις, όχι μόνο για τα θέματα ασφαλείας αλλά και για θέματα προστασίας του περιβάλλοντος, καθώς και για θέματα αποζημιώσεων. Κορυφαία θέση μεταξύ των προαναφερομένων κατέχει η πρόσφατη εκδοχή της SOLAS, που υιοθετήθηκε το 1974 και τέθηκε σε ισχύ διεθνώς το 1980. Η τελευταία αυτή εκδοχή τροποποιήθηκε στη συνέχεια περισσότερο από 30 φορές με γνώμονα τις τεχνολογικές εξελίξεις και τα δεδομένα

που προέκυψαν από τις διερευνήσεις των ναυτικών ατυχημάτων.

Είναι πιστεύω πέραν πάσης αμφιβολίας ότι οι προσπάθειες του IMO και ιδιαίτερα η υιοθέτηση της SOLAS έχουν συμβάλει καθοριστικά στην εξύψωση των επιπέδων ασφαλείας της διεθνούς ναυτιλίας και έχουν αποτρέψει την απώλεια σημαντικού αριθμού ανθρώπινων ζωών.

Σε αυτό το πλαίσιο, ο τομέας των επικοινωνιών είχε ίσως τη σημαντικότερη συμβολή δεδομένων ότι ανέτρεψε την προηγούμενη κατάσταση, όπου το πλοίο ήταν ουσιαστικά αποκομμένο από τον υπόλοιπο κόσμο. Επιπροσθέτως, οι επικοινωνίες είχαν και κοινωνική συμβολή διευκολύνοντας την επαφή των ναυτικών με τα προσφιλή τους πρόσωπα. Τέλος, οι επικοινωνίες βοήθησαν αποφασιστικά το έργο της έρευνας και διάσωσης σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος.

Ουσιαστική ως ανωτέρω συμβολή είχαν επίσης οι κανονισμοί ευσταθείας των πλοίων έπειτα από βλάβη, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις συγκρούσεων, καθώς και οι διατάξεις για τα βοηθήματα ναυτιλίας και τα σωστικά μέσα. Η συμβολή του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτική ασφάλεια αναγνωρίστηκε ως καθοριστική ιδιαίτερα λόγω της γενικευμένης πλέον χρήσης προϊόντων υψηλής τεχνολογίας στα πλοία, γεγονός που περιόρισε το πεδίο δράσεως των ναυτικών κυρίως στους σταθμούς ελέγχου και στις οθόνες των υπολογιστών.

Η παλαιά αντίληψη περί ανθρώπινου λάθους, που σχετιζόταν με την απλή επίδραση του ανθρώπου στα διάφορα μέρη του πλοίου, έγινε ιδιαίτερα περίπλοκη λόγω της έλλειψης αμεσότητας. Σε αυτό το πλαίσιο, η υιοθέτηση του κώδικα ISM και της σύμβασης STCW αποτέλεσαν μια πρώτη απάντηση του IMO στον ιδιαίτερα δύσκολο αυτόν τομέα. Επίσης με την



υιοθέτηση του κώδικα ISM αναγνωρίστηκε και η ενδεχόμενη ευθύνη των διοικούντων τις ναυτιλιακές εταιρείες σε ατυχήματα που συμβαίνουν στα πλοία τους, με την έννοια ότι αυτά μπορεί να μην οφείλονται σε λάθη των ναυτικών αλλά σε εσφαλμένες αποφάσεις που λαμβάνονται στην ξηρά.

Στο παραπάνω πλαίσιο, αναγνωρίζεται ότι οι πολιτικές management της ναυτιλιακής εταιρείας, η υποκίνηση του προσωπικού, το ηθικό του προσωπικού, η κόπωση από την υπερβολική εργασία ή την έλλειψη ψυχαγωγίας αλλά και το επίπεδο εκπαίδευσης και επαγγελματικής ικανότητας παίζουν καθοριστικό ρόλο στη ναυτική ασφάλεια, και αυτό με τη σειρά του επηρεάζει την καθημερινή ζωή του ναυτικού καθώς και τη λειτουργία της ναυτιλιακής εταιρείας.

Είναι βέβαιο ότι η μηχανιστική και χωρίς φαντασία και δημιουργική διάθεση προσπάθεια υλοποίησης των συμβατικών υποχρεώσεων δεν μπορεί να προσφέρει ουσιαστικά αποτελέσματα. Σε αυτό το πλαίσιο, σωστές πολιτικές management οδηγούν σε κάθε περίπτωση σε υψηλότερη απόδοση των ναυτικών.

Πιστεύω, θα συμφωνήσετε πως μέχρι σήμερα έχουν γίνει πολλά για τη βελτίωση των επιπέδων της ναυτικής ασφάλειας. Σχετικά τώρα με τις μελλοντικές προσπάθειες, υπάρχει ένας σημαντικός τομέας που δεν έχει ακόμη πλήρως διερευνηθεί και αξιολογηθεί και στον οποίο πρέπει να γίνουν προτάσεις και να ληφθούν αποφάσεις. Ο τομέας αυτός αφορά τη φιλοσοφία σχεδίασης των πλοίων.

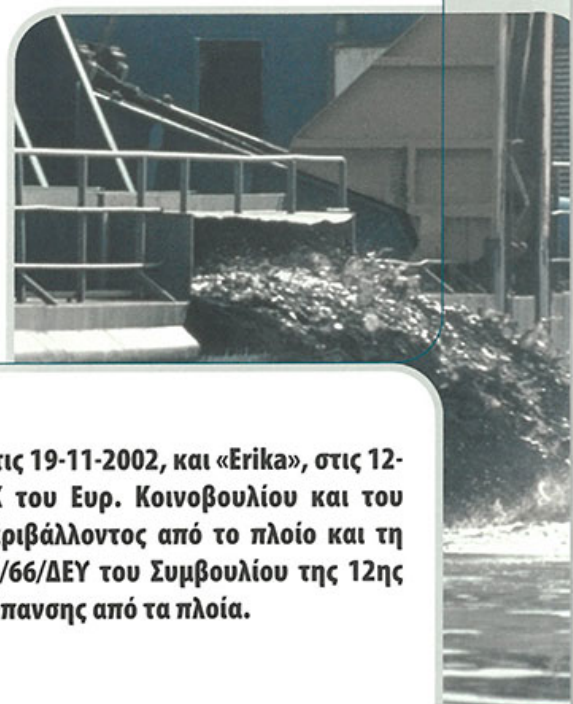
Στην προηγούμενη δεκαετία είχαμε την εμπειρία σειράς πολύ σοβαρών ναυτικών ατυχημάτων σε διάφορες κατηγορίες πλοίων και κυρίως σε

Tankers και Bulk Carriers. Ως ηχηρά παραδείγματα μπορούν να αναφερθούν τα ατυχήματα του «Erika», του «Nakhodka», του «Leros Strength» και του «Prestige». Από τις σχετικές διερευνήσεις έγινε φανερό ότι η κύρια αιτία αυτών των ατυχημάτων ήταν η αστοχία της μεταλλικής κατασκευής των πλοίων. Παρενθετικά σημειώνεται ότι σύμφωνα με τα αποτελέσματα των διερευνήσεων των ναυτικών ατυχημάτων, περίπου το 30% των απωλειών οφείλεται στην αδυναμία ανταπόκρισης στις δύσκολες περιβαλλοντολογικές συνθήκες. Κύρια αιτία για το ανωτέρω άκρως ενδιαφέρον συμπέρασμα είναι η πρακτική των τελευταίων δεκαετιών, να σχεδιάζονται οριακά, από πλευράς αντοχής, πλοία με χρήση των διαφόρων τεχνικών βελτιστοποίησης, τα οποία σε δεδομένη στιγμή της επιχειρησιακής τους ζωής αστοχούν.

Είναι λοιπόν φανερό ότι τα μελλοντικά πλοία θα πρέπει να σχεδιάζονται με ουσιαστικά ενδυναμωμένα, σε σχέση με τα σημερινά, στοιχεία της μεταλλικής τους κατασκευής και επιπρόσθετα να εξασφαλίζεται επαρκής κατασκευαστική συνέχεια όλων των μερών του πλοίου έτσι ώστε να μη δημιουργούνται «ασθενείς» περιοχές. Στην προσπάθεια αυτή η χώρα μας έχει αναλάβει διεθνώς ηγετικό ρόλο με μεγάλη επιτυχία. Βέβαια ο δρόμος είναι μακρύς και δύσκολος και τα αντιτιθέμενα συμφέροντα σημαντικά. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο απαιτείται συνεχής και επίπονη προσπάθεια. Εάν τελικά αυτό συνολικά επιτευχθεί, θα αποτελέσει μία από τις πλέον σημαντικές στιγμές για την παγκόσμια ναυτιλία και τα οφέλη για τη ναυτιλία και τους ναυτικούς θα είναι μεγάλα. ☺



Κοινοτικό πλαίσιο κυρώσεων για παράνομη θαλάσσια ρύπανση



Η ολική απώλεια των μονού τοιχώματος δεξαμενοπλοίων, «Prestige», στις 19-11-2002, και «Erika», στις 12-12-1999, αποτέλεσε την αφορμή εκδόσεως της οδηγίας 2005/35/ΕΚ του Ευρ. Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Σεπτεμβρίου 2005 για τη ρύπανση θαλασσίως περιβάλλοντος από το πλοίο και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις και της απόφασης-πλαίσιου 2005/66/ΔΕΥ του Συμβουλίου της 12ης Ιουλίου 2005 για την ενίσχυση του ποινικού πλαισίου καταστολής της ρύπανσης από τα πλοία.



Της Κέρης Π. Μαυρομάτη

Δικηγόρου παρ' Α.Π. και ΣτΕ, ΔΕΑ Ευρωπαϊκού Δικαίου

Η νέα αυτή κοινοτική νομοθεσία αποτέλεσε αντικείμενο επίπονων διαπραγματεύσεων μεταξύ των ευρωπαϊκών οργάνων και των κρατών-μελών, που κορυφώθηκαν κατά τη διάρκεια του 2005, με συνέπεια να υιοθετηθεί κατά πλειοψηφία (καταψηφίστηκε από τις αντιπροσωπείες της Ελλάδας και της Μάλτας, ενώ η αντιπροσωπεία της Κύπρου απέσχε της ψηφοφορίας).

Τα κοινοτικά όργανα υποστήριξαν την αναγκαιότητα εκδόσεως των ανωτέρω κοινοτικών κανόνων, διότι:

α) Η πολιτική της Κοινότητας στον τομέα της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών για ασφαλή πλοία και καθαρές θάλασσες επιδιώκει να διασφαλίσει υψηλό επίπεδο ασφάλειας στη θάλασσα και προστασίας του κοινοτικού θαλασσίως περιβάλλοντος, καθώς βασίζεται στην παραδοχή ότι όλα τα μέρη, που μετέχουν στη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων (όπως το κράτος σημαίας, νηογνώμονας, η ναυπηγοεπισκευαστική εταιρεία, το κράτος λιμένος, το παράκτιο κράτος), είναι αλληλεγγύως υπεύθυνα για να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση των πλοίων που πλέουν ή διαπλέουν στα κοινοτικά ύδατα, προς τους ισχύοντες κανόνες, διεθνείς και κοινοτικούς, και τα πρότυπα θαλάσσιας ασφάλειας.

Κατά την Επιτροπή, η θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου, κυρίως βαρέος μαζούτ, με αμφιβόλου ποιότητας πλοία, ενέχει κίνδυνο ατυχημάτων, που προκαλούν ρύπανση των ευρωπαϊκών θαλασσών χωρίς τα υπεύθυνα

πρόσωπα να υπόκεινται σε αποτελεσματικές κυρώσεις.

Η ανάληψη ευθύνης από όλα τα πρόσωπα της θαλάσσιας βιομηχανίας μπορεί να επιτευχθεί μόνον με έντονη κοινοτική δράση κατά των εμπορικών πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας, και κυρίως κατά των πλοίων υπό σημαίες ευκολίας (βλ. Σημ. 1).

β) Η ανεπάρκεια του κλασικού διεθνούς νομικού πλαισίου (κυρίως η Σύμβαση για το Δίκαιο της Θαλάσσης UNCLOS 1982, οι συμβάσεις ΔΝΟ/MARPOL 73/78 CLC 1969 /FUND 1992) για την απόρριψη πετρελαίου και των υποπροϊόντων του στη θάλασσα, όσον αφορά κυρίως (i) την εξάλειψη των υποβαθμισμένων πρακτικών και την απομάκρυνση των υποβαθμισμένων πλοίων γενικά από τα ευρωπαϊκά ύδατα, (ii) την εξισορρόπηση ευθύνης όλων των εμπλεκόμενων στη θαλάσσια μεταφορά πετρελαίου προσώπων, (iii) την αυστηρότερη και ενιαία εφαρμογή των ισχύοντων σχετικών διεθνών κανόνων και προτύπων από όλα τα πρόσωπα που μετέχουν στη διεθνή θαλάσσια μεταφορά, που εκουσίως ή ακουσίως προκαλούν σημαντική ρύπανση και της αρχής ο ρυπαίνων πληρώνει, (iv) τα επαρκή όρια αποζημίωσης όλων των πληγέντων-θυμάτων μιας πετρελαϊκής ρύπανσης, αποκατάστασης των περιβαλλοντολογικών ζημιών (OPRC 1990) και την ταχεία διαδικασία καταβολής τους.

Η εισαγωγή καταλλήλων κυρώσεων είναι ιδιαίτερα σημαντική, σε σχέση με τη ρύπανση του περιβάλλοντος από τη ναυτιλία, καθώς το ισχύον διεθνές καθεστώς αστικής ευθύνης που διέπει την ατυχηματική ρύπανση από το πλοίο δεν είναι αποτελεσματικό.

γ) Η έλλειψη πολιτικής βούλησης και αποτελεσματικής υποδομής στο πα-



ράκτιο κράτος-μέλος, όπως η έλλειψη έγκαιρου συντονισμού των ναυτικών αρχών του παράκτιου κράτους, η ανεπαρκής συνεργασία μεταξύ των παρακτίων κρατών-μελών με συνέπεια τη δυνατότητα δημιουργίας λιμένων ευκαιρίας, δηλαδή λιμένων ελαστικών επιθεωρήσεων πλοίου, η έλλειψη σταθμών υποδοχής καταλοίπων.

δ) Η κοινοτική πολιτική για την ανάληψη νομοθετικής δράσης κατά της περιβαλλοντολογικής εγκληματικότητας και η ανάγκη δημιουργίας κοινοτικού κεκτημένου για τα αδικήματα, που συνδέονται με το περιβάλλον (βλ. Σημ. 2).

Οι κοινοτικοί στόχοι έγιναν δεκτοί ότι είναι δυνατόν να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο παρά από το καθένα κράτος-μέλος και μέσω της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τα αρμόδια όργανά της, σύμφωνα με τις διατάξεις της συνθήκης για την πολιτική των θαλασσίων μεταφορών και για την πολιτική συνεργασίας των κρατών-μελών, κυρίως για ποινικά θέματα, καθώς και με τις κοινοτικές αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας (βλ. Σημ. 3).

Επίσης, το Δικαστήριο (ΔΕΚ) δέχθηκε ότι, αν και ο κοινοτικός νομοθέτης, ως γενικό κανόνα, δεν έχει δικαιοδοσία σχετικά με τον ποινικό νόμο και την ποινική δικαιοδοσία, δεν κωλύεται να υιοθετεί μέτρα, τα οποία έχουν σχέση με το ποινικό δίκαιο των κρατών-μελών, εφόσον τα θεωρεί αναγκαία, για να διασφαλίσει ότι οι υιοθετούμενοι εθνικοί κανόνες για την επίτευξη κοινοτικού στόχου, όπως η ποινικοποίηση της περιβαλλοντικής ευθύνης, είναι αποτελεσματικοί (βλ. ΔΕΚ, Υπόθεση 176/2003, Συμβούλιο κατά Επιτροπής).

Οι νέες κοινοτικές διατάξεις περιλαμβάνουν καινοτόμες ρυθμίσεις σε σχέση με τις ισχύουσες σχετικές διεθνείς διατάξεις, κυρίως όσον αφορά: 1) την έννοια της παράβασης και τη δικαιοδοσία παρέμβασης του παράκτιου κράτους-μέλους της Ε.Ε. σε εμπορικό ποντοπόρο πλοίο, ανεξαρτήτως σημαίας, 2) τα υπεύθυνα πρόσωπα και 3) την επιβολή ενιαίων κυρώσεων.

1. Έννοια της παράβασης και δικαιοδοσία παρέμβασης του κράτους-μέλους της Ε.Ε.

Σύμφωνα με την οδηγία, ως παράβαση νοείται η απόρριψη ρυπογόνων ουσιών (πετρελαιοειδή, επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες) από το πλοίο στα εσωτερικά και χωρικά ύδατα, στα διεθνή Στενά, στην αποκλειστική οικονομική ζώνη και στην ανοικτή θάλασσα. Η απόρριψη αυτή αναφέρεται τόσο σε αυτή που προκαλείται από τη λειτουργία του πλοίου (λειτουργική ρύπανση) όσο και σε αυτή που οφείλεται σε ζημία του πλοίου ή του εξοπλισμού του (ατυχηματική ρύπανση). Επίσης, η ανωτέ-

ρω απαιτείται να οφείλεται σε υπαιτιότητα, δηλαδή πρόθεση ή αδιαφορία (έλλειψη σύνεσης) ή βαριά αμέλεια του υπευθύνου προσώπου που προκάλεσε ή συμμετείχε στην παράνομη απόρριψη (βλ. άρθρ. 3 και 4 της οδηγίας 2005/35/ΕΚ).

Οι διατάξεις αυτές της οδηγίας διαφέρουν από το ισχύον διεθνές πλαίσιο ως προς τις προϋποθέσεις της ατυχηματικής ρύπανσης από το πλοίο, η οποία μπορεί να θεωρηθεί ως παραβίαση των κοινοτικών νόμων και να υποβάλει τα υπεύθυνα πρόσωπα σε κυρώσεις, συμπεριλαμβανομένων ποινικών κυρώσεων.

Κατά τη Σύμβαση Marpol 73/78, η ατυχηματική ρύπανση θαλάσσης είναι παράνομη και επισύρει κυρώσεις εάν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ενήργησε από πρόθεση να προκαλέσει ζημία ή με αμέλεια και με γνώση ότι η ζημία πιθανόν να επέλθει (βλ. Σύμβαση Marpol 73/78, Annex I, Reg.11, Annex II, Reg 6b).



Adams Ship Repairs

ENTIRE RANGE OF FACILITIES TO CATER TO YOUR REQUIREMENTS

- Major Steel fabrication onboard all types of vessels
- Specialized in repairs of LPG carriers
- Major fabrication workshop services
- Major mechanical works onboard
- Mechanical workshop services
- Turbo chargers
- Piping
- Automation
- Hydraulic Services
- Generators
- / Motor Rewinding
- Crude Oil Wash
- / Butterworth
- Testing Tank Facility
- Diesel Engine repairs and engine performance analysis
- Riding Crew Teams
- Spare Parts



AL JADAF SHIP DOCKING YARD, SHED NO. 147, P.O. BOX 6849 DUBAI - UNITED ARAB EMIRATES
TEL: 00 9714 3241762 / FAX: 00 9714 3241567
E-MAIL: adamship@emirates.net.ae / WEBSITE: www.adamshiprepairs.com

Η προεδρία, για να επιτύχει το συμβιβασμό των διαφορετικών απόψεων και την υιοθέτηση της οδηγίας από την πλειοψηφία, κατάφερε τη μερική εναρμόνιση των διατάξεων της οδηγίας με τις διατάξεις της Σύμβασης Marpol 73/78.

Οι διατάξεις της οδηγίας υιοθετήσαν το επίπεδο της ευθύνης της Σύμβασης, σύμφωνα με την αρχή της προσέγγισης, για τον πλοιοκτήτη ή πλοίαρχο, όσον αφορά την ατυχηματική ρύπανση εκτός χωρικών υδάτων, δηλαδή η θαλάσσια ρύπανση δεν είναι παράνομη εάν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος ενήργησε εκτός εσωτερικών, χωρικών υδάτων με πρόθεση να προκαλέσει τη ζημία ή με αμέλεια και με γνώση ότι η ζημία πιθανόν να επέλθει (βλ. 10210/04, 7-6-2004, WDoc.2005/05, 5777/05, MAR 11, ENV 35, DROIT EN 3, CODE 48, 1-2-2005).

Η οδηγία περιορίζει την παράνομη ρύπανση από ατύχημα για τον πλοιοκτήτη ή πλοίαρχο στα εσωτερικά και χωρικά ύδατα των κρατών-μελών και δεν εκτείνεται στην ανοικτή θάλασσα και στην οικονομική ή αποκλειστική ζώνη των κρατών-μελών.

Όμως, όσον αφορά τη ρύπανση που λαμβάνει χώρα εντός χωρικών και εσωτερικών υδάτων, η ρύπανση είναι παράνομη εάν το πρόσωπο ενήργησε με πρόθεση ή με αδιαφορία (έλλειψη σύνεσης) ή σοβαρή (βαριά) αμέλεια.

Η οδηγία θέσπισε την ανωτέρω δεύτερη επιλογή, διότι θεωρήθηκε ότι είναι ευκολότερο να αποδειχθεί από την πρόθεση και τη βαριά αμέλεια. Η έννοια της βαριάς αμέλειας (serious negligence) θεωρείται ασαφής, αν περιλαμβάνεται στην εθνική νομοθεσία κρατών-μελών της Ε.Ε., όπως οι Ελλάδα και Βρετανία (βλ. N.743/1977, Health and Safety of Work Act 1974 UK και βλ. Parliament Bill on Corporate Manslaughter, March 2005, Corporate Manslaughter).

Συνεπώς η οδηγία υιοθετεί σε αυτές τις περιπτώσεις διαφορετικό επίπεδο ευθύνης από αυτό της Διεθνούς Σύμβασης, που έχει σκοπό (i) να υποχρεώνει το κράτος-μέλος να εκδώσει εθνικούς νόμους περί επιβολής κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων ποινικών κυρώσεων, για την ατυχηματική ρύπανση από βαριά αμέλεια (serious negligence) και (ii) να επιτρέψει την υιοθέτηση εθνικών νόμων για να παρεμποδίσει τη διέλευση των χωρικών εσωτερικών υδάτων και από ένα αλλοδαπό εμπορικό πλοίο. Η Σύμβαση UNCLOS (19 par 2h) επιτρέπει στο παράκτιο κράτος μόνον κατ' εξαίρεση να απαγορεύσει τη διέλευση των χωρικών υδάτων.

2. Υπεύθυνα πρόσωπα

Η εναρμονισμένη κοινοτική προσέγγιση όσον αφορά τα πρόσωπα που υποβάλλονται στις κυρώσεις, περιλαμβάνει οιοδήποτε πρόσωπο.

Κατά τις διατάξεις της οδηγίας (άρθρο 8 παρ. 2) και της απόφασης-πλαίσου (άρθρο 5) οιοδήποτε πρόσωπο, φυσικό και νομικό, χωρίς κανένα περιορισμό μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει ευθύνη για τις παράνομες απορρίψεις πλοίου, δηλαδή τιμωρούνται τα πρόσωπα που προκάλεσαν, συμμετείχαν, συμπεριλαμβανομένων των ηθικών αυτουργών, στην αξιόποινη πράξη.

Δηλαδή συμπεριλαμβάνεται οιοδήποτε φυσικό πρόσωπο, όπως πλοιο-

κτήτης, πλοίαρχος, αξιωματικοί και υπόλοιπα μέλη πληρώματος, ναυλωτής, επιθεωρητής κράτους-σημαίας, πλοιοκτήτης και κράτους-λιμένα, πιλότος, διασώστης, φορτωτής ή οποιοδήποτε εμπλεκόμενο στη θαλάσσια μεταφορά νομικό πρόσωπο, όπως εταιρεία πλοιοκτήτρια, διαχειρίστρια, ναυλώτρια, εταιρεία επιθεωρήσεως πλοίων (νηγνώμονας), διασώσεως (salvage), ναυπήγησης και επισκευής πλοίων κ.λπ. Είναι ιδιαίτερα σημαντικές οι διατάξεις για την ποινική ευθύνη του νομικού προσώπου (corporate liability), αν και υπογραμμίσθηκε, κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων, η δυσκολία εφαρμογής τους, καθώς συνδέεται με τις αρχές των εθνικών εταιρικών συστημάτων των κρατών-μελών. Η ποινική ευθύνη των εχόντων εξουσία φυσικών προσώπων του νομικού προσώπου δεν αποκλείεται, εφόσον βασίζεται στην εξουσία εκπροσώπησης, στη λήψη αποφάσεων διαχείρισης καθ' ολοκληρία ή κατά ένα μέρος των δραστηριοτήτων του νομικού προσώπου, στην άσκηση εποπτείας έλεγχου του νομικού προσώπου και εφόσον



ενεργούν ως αυτουργοί ή συνεργοί από δόλο, βαρεία αμέλεια ή αμέλεια και προς όφελος του υπό κρίση νομικού προσώπου (βλ. άρθρ. 2, 3, 5 (2) της απόφασης-πλαίσου και άρθρ. 4 της οδηγίας).

Η διάγνωση και η απόδειξη της υπαιτιότητας του αυτουργού ή του προστεθέντος υποστηρίχθηκε κατά τις διαπραγματεύσεις ότι είναι δυσχερής. Συνεπώς, οι κοινοτικές αυτές διατάξεις επεκτείνουν τα όρια ευθύνης για την απόρριψη ρυπογόνων ουσιών ποντοπόρου πλοίου και σε άλλα πρόσωπα, εκτός των ρητά ειδικά αναφερομένων υπευθύνων προσώπων του πλοιοκτήτη και του πλοιάρχου στις διατάξεις της Δ.Σ. Marpol 73/78, καλύπτοντας, κατά την άποψη των κοινοτικών οργάνων, το νομοθετικό κενό στο ισχύον διεθνές κανονιστικό πλαίσιο της ανωτέρω Δ.Σ. Marpol 73/78. Κατ' άλλη άποψη το κενό αυτό θα μπορούσε να καλυφθεί από το εφαρμοστέο εθνικό δίκαιο και κατά μία τρίτη άποψη ή ανωτέρω Δ.Σ. δεν περιλαμβάνει ειδική διάταξη, που να ορίζει ότι τα προβλεπόμενα πρόσωπα είναι μόνον αυτά υπεύθυνα και ότι δεν αποκλείεται να θεωρηθεί άλλο πρόσωπο υπεύθυνο για την παραβίαση των διατάξεων αυτής της σύμβασης (βλ. Judge Thomas A. Mensah, Sovereign rights in legislation of member states under UNCLOS and Marpol, eighth cardwallader Memorial Lecture, LSLC, 4-10-2005).

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



3. Επιβολή ενιαίων κυρώσεων

Οι διατάξεις της οδηγίας αναφέρουν ρητά και γενικά ότι οι κυρώσεις κατά των παραβάσεων ρύπανσης θαλασσίου περιβάλλοντος από το πλοίο θα πρέπει να είναι ενιαίες, αποτελεσματικές, ανάλογες, αποτρεπτικές (βλ. άρθρ. 8 οδηγίας).

Οι κυρώσεις είναι δυνατόν να είναι ποινικές ή διοικητικές.

Όμως, η απόφαση-πλαίσιο εξειδικεύει τις κυρώσεις, διότι αναφέρει ρητά μέγιστο όριο

κυρώσεων, ανάλογα με τη βαρύτητα της κάθε περίπτωσης, τη σοβαρότητα των επελθουσών συνεπειών και το μέγεθος υπαιτιότητας του υπευθύνου προσώπου (βλ. άρθρ. 4 και 6 απόφασης-πλαίσιο 2005/667). Είναι η εναρμονισμένη κοινοτική προσέγγιση στις παράνομες απορρίψεις για να αντιμετωπίσει την επιβολή αναποτελεσματικών («light penalties») εθνικών κυρώσεων στους ρυπαίνοντες παραβάτες, λαμβάνοντας υπόψη το διεθνές δίκαιο για τα αλλοδαπά πλοία (βλ. άρθρο 7 οδηγίας και ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, COM (2003) 105 final, 5-3, 2003, σ. 9). Ειδικότερα όσον αφορά τις προβλεπόμενες (άρθρ. 4 και 6) κυρώσεις στην ανωτέρω απόφαση-πλαίσιο 2005/667 επιβάλλονται:

(i) Ποινικές, δηλαδή στερητικές της ελευθερίας, κυρώσεις για τα εκ προθέσεως και εκ βαρείας αμελείας αδικήματα κατά των φυσικών προσώπων, λαμβάνοντας υπόψη το διεθνές δίκαιο. (βλ. Οι στερητικές της ελευθερίας κυρώσεις είναι α) μέγιστη ποινή 1-3 έτη για τις σοβαρές περιπτώσεις, β) δικαίωμα του κάθε κράτους-μέλους να επιβάλλει διαφορετική ποινή από αυτή της στερητικής της ελευθερίας για τις ήσσονος βαρύτητας περιπτώσεις, γ) μέγιστη ποινή 5-10 έτη, εάν το αδίκημα προκάλεσε θάνατο ή βαριά σωματική βλάβη προσώπων ή σημαντική και εκτεταμένη ζημία, δ) μέγιστη ποινή 2-5 έτη εάν το αδίκημα τελέσθηκε από πρόθεση και προκάλεσε σοβαρή και εκτεταμένη ζημία στην ποιότητα των υδάτων σε ζωικά ή φυτικά είδη ή τμήματα αυτών ή το θάνατο ή βαριά σωματική βλάβη προσώπων ή τελέσθηκε στο πλαίσιο δραστηριότητας μιας εγκληματικής ομάδας και ε) μέγιστη ποινή 2-5 έτη εάν το αδίκημα τελέσθηκε από βαριά αμέλεια και προκάλεσε σοβαρή και εκτεταμένη ζημία στην ποιότητα των υδάτων, σε ζωικά ή φυτικά είδη ή τμήματα αυτών, καθώς και το θάνατο ή βαριά σωματική βλάβη

βη προσώπων.)

Και παράλληλα:

(ii) Οικονομικές κυρώσεις ή διοικητικά πρόστιμα ή (iii) αφαίρεση του δικαιώματος του φυσικού προσώπου (ασυμβίβαστο) να ασκεί δραστηριότητα, η οποία απαιτεί κατοχή επίσημης άδειας ή έγκρισης, και να ιδρύει, να διαχειρίζεται ή να διοικεί εταιρεία ή ίδρυμα, εάν τα πραγματικά περιστατικά που οδήγησαν στην καταδίκη ενός φυσικού προσώπου, μαρτυρούν σαφώς ότι υφίσταται κίνδυνος ο δράστης να τελέσει πάλι αξιόπονη πράξη του αυτού είδους.

Οι ανωτέρω διατάξεις επιδιώκουν την εναρμόνιση των διαφορετικών διατάξεων και πρακτικών μεταξύ των κρατών-μελών. Όμως, γεννάται το ερώτημα εάν επιτυγχάνεται αυτή η κοινοτική επιδίωξη ή δημιουργεί προβλήματα (i) στην κάθε εθνική νομοθεσία κρατών-μελών, όσον αφορά την εφαρμογή των εθνικών διατάξεων του Ποινικού Νόμου και της Ποινικής Δικονομίας, και (ii) μεταξύ κρατών-μελών, δηλαδή πρόβλημα άγρας χαμηλότερου ορίου κύρωσης μεταξύ των κρατών-μελών, καθόσον περιλαμβάνονται ορισμένες διατάξεις περί σχετικής διακριτικής ευχέρειας των κρατών-μελών, δηλαδή του εθνικού νομοθέτη και δικαστή.

Όσον αφορά την αναφορά στο διεθνές δίκαιο, κυρίως UNCLOS 1982 [βλ. άρθρο 230 UNCLOS 1982 και της Ευρωπαϊκής Χάρτας Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων για ποινές στερητικές της ελευθερίας (custodial penalties)] συνιστούν περιορισμούς στη διακριτική, στη νομοθετική και δικαστική ευχέρεια των κρατών-μελών της UNCLOS 1982 και της Ευρωπαϊκής Χάρτας Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων.

Από τα ανωτέρω εκτεθέντα προκύπτει ότι οι ανωτέρω κοινοτικές διατάξεις περιλαμβάνουν ριζοσπαστικές ρυθμίσεις, πέραν των ισχυόντων περιορισμών του διεθνούς νομικού καθεστώτος για τη θαλάσσια ρύπανση από το πλοίο, διότι (i) κλονίζουν την κυριαρχία της διεθνούς κλασικής αρχής της ελευθερίας θαλασσών υπέρ της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, (ii) αποκλείουν την εφαρμογή του ισχύοντος στο διεθνές συμβατικό δίκαιο κανόνα περί μετάθεσης ευθύνης στον πλοιοκτήτη, θεσπίζοντας ευθύνη οιοδήποτε προσώπου, στοχεύοντας ιδιαίτερα στην ευθύνη του νομικού προσώπου και των φυσικών προσώπων αυτού, που έχουν εξουσία διαχείρισης ή ελέγχου, και (iii) καθορίζουν, θεσπίζοντας μέγιστο όριο ενιαίων κυρώσεων, περιορίζοντας την κλασική εθνική διακριτική ευχέρεια των συμβαλλομένων κρατών στην επιβολή εθνικών κυρώσεων στους ρυπαίνοντες παραβάτες. ©

- **Σημείωση 1** [Βλ. ανακοίνωση της Επιτροπής για μια κοινή πολιτική στις θαλάσσιες μεταφορές, COM (1993), 66 final, 24-2-1993, σ. 10, ψήφισμα Συμβουλίου της 8-6-1993, Ε.Ε. υπ' αριθμ. 271 της 7.10.1993, σ. 1, απόφαση του Συμβουλίου της 8-6-1993 για μια κοινή πολιτική ασφάλειας στη θάλασσα, A 93/C 271/01, EEC.271/7-10-1993, Σχέδιο συμπερασμάτων κοινού Συμβουλίου υπουργών Μεταφορών και Περιβάλλοντος, έγγραφο 5411/1994, MAP 7 EN 41, 8-3-1994, ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την ασφάλεια στη θάλασσα, 1-2-1996, σ. 2., ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, 21-1-1993, για το ατύχημα του δεξαμενοπλοίου «Braer», Ε.Ε. C 15.2.1993, σ. 155, του «Sea Empress» Ε.Ε. C 22.4.1996, S.18, του «Erika», 20-1-2000, ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την ασφάλεια θαλασσίων μεταφορών πετρελαίου, COM (2000) 142 final, 21-3-2000, σ. 4. Ανακοίνωση της Επιτροπής για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα μετά το ατύχημα του πλοίου «Prestige», COM (2002) 681 final, 3-12-2002, συμπεράσματα του Συμβουλίου Μεταφορών για ασφάλεια πλοίου και πρόληψη ρύπανσης της 6-12-2002, βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την αντιμετώπιση των συνεπειών του ναυαγίου του P, COM (2003) 105 final, 5-3-2003 σ. 10 και COM (2003), 681 final].
- **Σημ. 2** [Βλ. Directive on the protection of the environment through criminal law, COM (2001) 139 final, 13-3-2001, as modified by COM (2002) 544 final, 30-9-2002, και Λευκή Βίβλο για την περιβαλλοντική ευθύνη].
- **Σημ. 3** [Βλ. άρθρ. 80 παρ 2, 31 παρ. 1 ΣΤΕ και 34 παρ. 2 στ, 5 της Συνθήκης Ε.Ε., άρθρ. 31 παρ. 1ε και 34 παρ. 2β ΣΕΕ και Σχέδιο Δράσης του Συμβουλίου και της Επιτροπής για την καλύτερη εφαρμογή των διατάξεων της Συνθήκης του Άμστερνταμ (Action Plan of the Council and the Commission, OJ 19, 23.1.1999, σ. 1, Συμπεράσματα του Ευρ. Συμβουλίου Tampere, σημ. 48, 15-16-10-1999)].

MARITA HELLAS S.A.

WORLDWIDE FIRE AND SAFETY SERVICES

OUR QUALITY IS YOUR SAFETY

Safety product and services under the expertise of Capt. Nick Malliris



SUPPLY & SERVICE OF :
MARINE EVACUATION SYSTEMS

LIFERAFTS



FIRE FIGHTING EQUIPMENT

IMMERSION SUITS



RFD MARIN-ARK
EVACUATION SYSTEMS

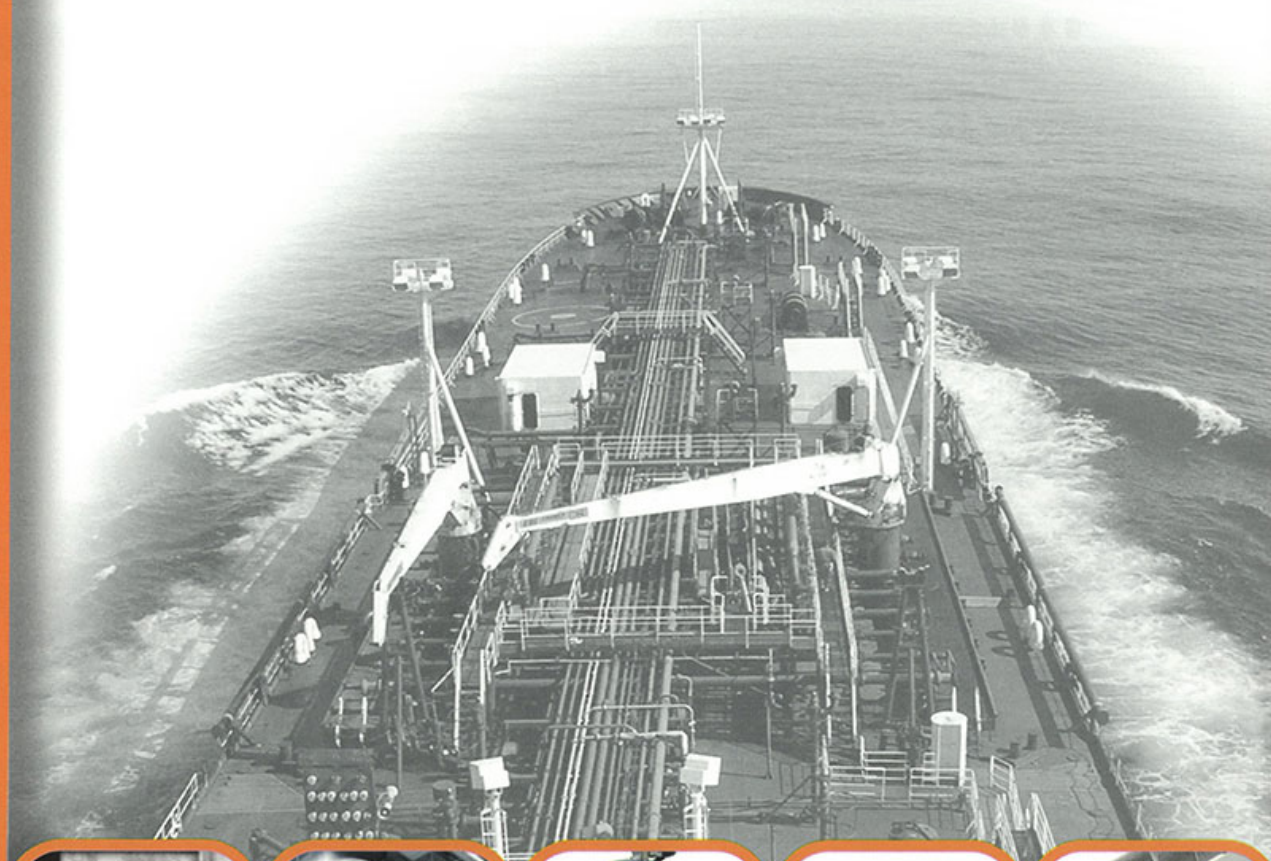
ISO 9001 2000 CERTIFIED

SAFETY & FIRE SERVICES APPROVED BY: DNV, LLOYDS
GERMANISHER LLOYDS, ABS, HELLENIC REGISTER OF SHIPPING & RINA

CENTRAL OFFICE : SOCRATOUS 25 STR DRAPETSONA
TEL: 210 46.20.399 - 210 46.28.681 • FAX: 210 46.15.968
FIRST SERVICE STATION : BI.PA SXISTO PERAMA (3000 sq.m)
E-mail: info@maritahellas.gr • Website: www.maritahellas.gr

Στο ετήσιο αφιέρωμα των «Ναυτικών Χρονικών» σχετικά με βιομηχανικά προϊόντα στην υπηρεσία του πλοίου, σας παρουσιάζουμε τις εταιρείες με τα πλέον σύγχρονα, προηγμένα προϊόντα και υπηρεσίες, που έχουν στόχο την αναβάθμιση της απανταχού ελληνικής ναυτιλίας.

Νέα Βιομηχανικά Προϊόντα στην υπηρεσία του πλοίου





Tough

Intershield® 803

High performance abrasion resistant technology. VOC compliant, corrosion resistant pure epoxy. Excellent mechanical properties and control of maintenance costs due to abrasion. Suitable for the outerhull, external decks, cargo holds and hatch covers. US FDA* compliant for the carriage of dry foodstuffs and certified for the carriage of grain. Options for Maintenance and Refurbishment.

*United States of America Food and Drug Administration, Code of Federal Regulations: Section 21, Chapter 175:300

www.international-marine.com

✕ CONSTANT REVOLUTION

✕, International and Intershield are trademarks of or are licensed to Akzo Nobel

© Akzo Nobel, 2004

✕ International
Marine Coatings

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


AKZO NOBEL

JNE MARINE ltd - Immersion Suits

1 Η εταιρεία JNE MARINE ltd, συμβαδίζοντας πάντα με τις ανάγκες που συνεχώς δημιουργούνται στο χώρο της ναυτιλίας, σε συνεργασία με αξιόπιστους προμηθευτές από την Κίνα, έχει τη δυνατότητα να προσφέρει δύο τύπους υψηλής ποιότητας Immersion Suits, ναυαγιοσωστικές θερμικές φόρμες, οι οποίες καλύπτουν όλο το σώμα εκτός από το πρόσωπο, απλές στη χρήση, που αντικαθιστούν πλήρως το σωσίβιο, για παραμονή στο νερό 6 και πλέον ωρών, από πολυθυλένιο ή PVC, σχεδιασμένες με τις προδιαγραφές SOLAS REGIII/32.3, με στάνταρ εξοπλισμό, σφυρίχτρα, λαμπάκι και πάντα GL πιστοποιητικό, σε μεγέθη small και large και ανταγωνιστικές τιμές.

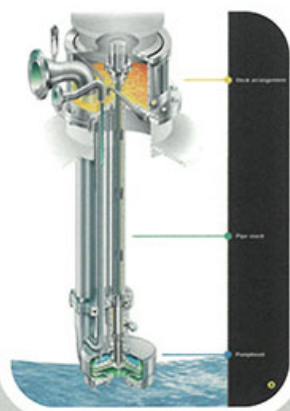


ΟΜΙΛΟΣ ΚΑΤΡΑΔΗ

2 Ο Όμιλος Εταιρειών ΚΑΤΡΑΔΗ, ανταποκρινόμενος στις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες της ναυτιλίας στον τομέα της καθοδικής προστασίας, εξόπλισε την υπάρχουσα σύγχρονη μονάδα παραγωγής ανόδων αλουμινίου & ψευδαργύρου με έναν ακόμη φούρνο παραγωγής τελευταίας τεχνολογίας, φιλικότερο προς το περιβάλλον. Η ένταξη του νέου φούρνου στη γραμμή παραγωγής του εργοστασίου έχει στόχο το διπλασιασμό της παραγωγικότητας, μειώνοντας ταυτόχρονα το χρόνο παράδοσης. Υπενθυμίζουμε ότι ο Όμιλος ΚΑΤΡΑΔΗ εφαρμόζει από το 1997 σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας Προϊόντος με αυστηρούς ποιοτικούς ελέγχους σε όλα τα στάδια παραγωγής κατά το πρότυπο ISO 9001, εδραιώνοντας το όνομα της εταιρείας στη διεθνή αγορά. Παράλληλα, μέσω του άριστα οργανωμένου δικτύου αντιπροσώπων, τα ανόδια όπως και όλα τα προϊόντα της εταιρείας μας είναι άμεσα διαθέσιμα στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου.

FRANMAN - MARFLEX

Ηλεκτρικές εμβαπτιζόμενες αντλίες φορτίου



3 Η εταιρεία Marflex είναι κορυφαία παγκοσμίως στη σχεδίαση και κατασκευή των καινοτόμων ηλεκτρικών εμβαπτιζόμενων αντλιών φορτίου για δεξαμενόπλοια και πλατφόρμες άντλησης πετρελαίου.

Η πολύχρονη εμπειρία της και οι άριστα εκπαιδευμένοι τεχνικοί της εγγυώνται την προσφορά αξιόπιστων συστημάτων άντλησης, ικανών να υπηρετούν τα πλοία καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους. Οι πάνω από 4.000 αντλίες που λειτουργούν αυτή τη στιγμή σε εμπορικά πλοία χρησιμοποιούν τελευταίας τεχνολογίας ηλεκτρικούς κινητήρες αντεκρηκτικού τύπου, κατασκευασμένους από τις κορυφαίες εταιρείες του είδους, και εξυπηρετούν την παγκόσμια ναυτιλία με τον πιο αξιόπιστο τρόπο. Διακρίνονται δε από:

- Την καλύτερη δυνατή διαχείριση ενέργειας με τη χρήση frequency converters.
- Μικρότερη κατανάλωση και χαμηλότερο λειτουργικό κόστος.
- Ευκολότερη χρήση και συντήρηση.
- Υψηλής ποιότητας υλικά κατασκευής.

Με αποτέλεσμα να παρουσιάζουν σήμερα μια σοβαρή ανταγωνιστική παρουσία στην αγορά, κερδίζοντας όλο και περισσότερο το ενδιαφέρον πλοιοκτητών.

Η Marflex αντιπροσωπεύεται στην Ελλάδα αποκλειστικά από την εταιρεία Franman Ltd.

MARICHEM MARIGASES

Marichem Bunker Sampler:

Απαιτείται από τη Marpol 73/78, παρέχεται από τη Marichem Marigases Worldwide Services

4 Πρόκειται για μία δειγματοληπτική φλάντζα με στρόφιγγα, που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από όλα τα πλοία κατά τη διάρκεια της πετρελαιοεισφοράς.

Σύμφωνα με τον κανονισμό 18 του παραρτήματος 6 της MARPOL 73/78, ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα καυσίμου πρέπει να παραλαμβάνεται στο σημείο λήψης της δεξαμενής καυσίμου του πλοίου και να εκταμιεύεται με συνεχή και σταθερό ρυθμό κατά τη διάρκεια παραλαβής καυσίμου από το πλοίο. Αυτό το δείγμα καυσίμου θα πρέπει να παραμένει στον έλεγχο του πλοίου μέχρι την ολική κατανάλωση του καυσίμου για τουλάχιστον 12 μήνες.

Η Marichem Bunker Sampler είναι η πλέον κατάλληλη συσκευή για την προκειμένη λειτουργία, καθώς διατίθεται σε όλα τα μεγέθη μέσω του διεθνούς συστήματος διανομής του ομίλου Marichem Marigases σε πολύ ανταγωνιστικές τιμές. Είναι σε πλήρη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της MARPOL 73/78, έχει πιστοποίηση τύπου από νηογνώμονες και μπορεί να τοποθετηθεί και να χρησιμοποιηθεί πολύ εύκολα από το πλήρωμα.



GLOBAL AIR



5 Η Global Air παρέχει ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών στα συστήματα κλιματισμού, εξαερισμού, ψύξης και πυρασφάλειας, προσφέροντας εγκατάσταση νέων συστημάτων, συντήρηση, επισκευές, μετασκευές κ.λπ.

Ιδιαίτερα στο χώρο των μετασκευών, μπορούμε να κάνουμε οποιαδήποτε μετατροπή, βελτιώνοντας τον εξαερισμό και τον κλιματισμό χώρων σε πλοία και σκάφη αναψυχής με προμήθεια όλων των απαραίτητων υλικών και εκτέλεση εργασιών από εξειδικευμένο, έμπειρο προσωπικό.

Και σε συνεργασία με τον οίκο μας στο εξωτερικό,

Imtech Shciffbau - Dockbau, έχουμε πολυετή εμπειρία με αναφορές σε πολυτελή κρουαζιερόπλοια.

JNE MARINE Ltd
Τηλ.: 210 93 73 888
E-mail: info@jnenmarine.com

ΟΜΙΛΟΣ ΚΑΤΡΑΔΗ
Τηλ.: 210 40 60 300
E-mail: info@katradis.com

FRANMAN Ltd
Τηλ.: 210 95 32 350
E-mail: info@franman.gr

MARICHEM MARIGASES
Τηλ.: 210 41 48 800
E-mail: mail@marichem-marigases.com

GLOBAL AIR
Τηλ.: 210 41 30 644
E-mail: globair@otenet.gr



ΝΕΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

KASSIDIARIS STAVROS LTD

Εφαρμογή MARPOL 73/78 ANNEX VI για τη μέτρηση εκπομπών NOx

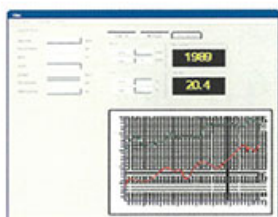
6 Η KASSIDIARIS STAVROS LTD σε συνεργασία με τη Fuji Electric Systems Ltd παρουσιάζει ένα νέο και οικονομικό τρόπο μέτρησης εκπομπών NOx που εκλύονται από μηχανές πλοίων.

Το σύστημα αποτελείται από έναν αισθητήρα δειγματοληψίας που τοποθετείται στον κεντρικό αγωγό καυσαερίων και συνδέεται με τον κυρίως πίνακα, όπου γίνεται η ανάλυση συγκεντρώσεων στα ζητούμενα αέρια (NOx, SO2, CO, O2, HC κτλ.).

Ταυτόχρονα, λαμβάνονται στοιχεία περιβαλλοντικών συνθηκών και στοιχεία λειτουργίας της μηχανής. Όλα αυτά οδηγούνται στη μονάδα απεικόνισης, υπολογισμού και καταγραφής των εκπομπών NOx.

Επιπλέον, το σύστημα επιτρέπει τη βέλτιστη απόδοση των μηχανών με ταυτόχρονη σημαντική εξοικονόμηση στα καύσιμα.

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



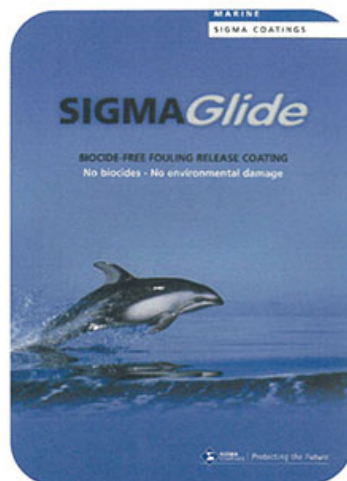
SIGMA COATINGS - Sigmaglide

7 Το Sigmaglide είναι δύο συστατικών σιλικονούχο antifouling, το οποίο βασίζεται αποκλειστικά σε έναν «αντικολλητικό» μηχανισμό που αποτρέπει την επικόλληση των μικροοργανισμών, και είναι γνωστό σαν Fouling release coating σε αντίθεση με όλα τα προηγούμενα γνωστά σαν Antifouling coatings.

Προϊόν πολυετούς έρευνας, που ξεκίνησε στα εργαστήρια της εταιρείας μας το 1975, εφαρμόστηκε δοκιμαστικά το 1994 και το 1997 κέρδισε επάξια την έγκριση της αξιοπιστίας και του πολεμικού ναυτικού των ΗΠΑ.

Αν και διάφοροι μικροοργανισμοί είναι δυνατόν να επικοληθούν στην επιφάνεια των υφάλων όταν το πλοίο είναι σε στάσιμη κατάσταση, αυτοί αρχίζουν να αποκολλούνται από τη στιγμή που το πλοίο αρχίζει να κινείται με ταχύτητα 5 μιλίων. Η αποκόλληση των οργανισμών ολοκληρώνεται όταν το πλοίο αναπτύξει ταχύτητα 15 μιλίων.

Περισσότερα και πιο λεπτομερή στοιχεία καθώς και ίδια η παρουσίαση του Sigmaglide δίδονται από το ναυτιλιακό τμήμα της Sigma Coatings Πειραιά.



6

C&A KASSIDIARIS STAVROS Ltd
Τηλ.: 210 46 36 000
E-mail: info@kassidiaris.gr

7

SIGMA COATINGS
Τηλ.: 210 41 10 222
E-mail: sigma.greece@sigmakalon.com



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>



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

ΚΛΕΜΚΟ ΓΚΡΑΚΟ ΕΠΕ

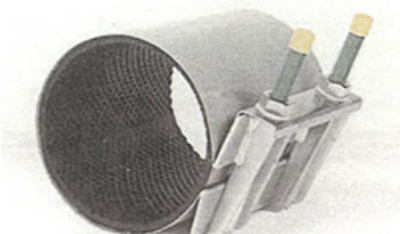
- 8 • Αντλίες βαφής Graco Xtreme KingAirless 56:1, 68:1, 80:1
- Μέγιστη πίεση υγρού 386 bar, 476 bar, 560 bar αντίστοιχα, μέγιστη απόδοση σε λίτρα 13,2 lt, 11 lt και 8 lt αντίστοιχα, μέγιστη πίεση αέρα εισόδου 7 bar.
 - Τροχήλατη με φίλτρο αέρος & χρώματος, 2 εξόδους χρώματος, κιτ αναρρόφησης, στριφτάρι, μαστο 3/8x1/4, πιστόλι βαφής, μπεκ, 15 μ. ντίζα 3/8" & 2 μ. ντίζα 1/4.

Το παραπάνω μηχάνημα καθώς και πλήρη γκάμα ανταλλακτικών μπορείτε να τα βρείτε από την ελληνική ΚΛΕΜΚΟ ΓΚΡΑΚΟ ΕΠΕ.



ΓΙΟΞΑΣ ΑΕΕ

9 Η ΓΙΟΞΑΣ ΑΕΕ, με 55 έτη συνεχούς παρουσίας στην αγορά της ναυτιλίας, με ιστορία στην εισαγωγή καινοτομιών, στην εξυπηρέτηση με συνέπεια και αξιοπιστία του ευ-



ρύτατου πελατολογίου της, παρουσιάζει την πλήρη σειρά συνδέσμων σωλήνων που διατηρεί σε απόθεμα για την εξυπηρέτηση των ζητήσεων στο χώρο της ναυτιλίας.

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

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

Κ. ΤΣΟΥΚΑΤΟΥ ΕΠΕ

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

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

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

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

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





WILCKENS PAINTS (HELLAS) S.A.

Nu Forte Barrier

11 Ειδικό υλικό δύο συστατικών για μόνιμη προστασία κατά της διάβρωσης για όλα τα μέρη του πλοίου. Ιδανικό για λακκάκια (pitting), ραφές - γωνίες και μέρη με έντονα προβλήματα σκουριάς ή μέρη που δύσκολα μπορούν να συντηρούνται συχνά.

Για την εφαρμογή δεν απαιτείται ολική αφαίρεση σκουριάς αλλά απομάκρυνση σαθρών παλαιών χρωμάτων ή

σκουριάς και πλύσιμο με γλυκό νερό ή διαλυτικό. Εφαρμόζεται και σε μια στρώση μεγάλου πάχους και μπορεί να επαναβαφθεί μετά μια ώρα με το ίδιο υλικό ή οποιοδήποτε άλλου τύπου χρώμα. Ειδικά η τοποθέτησή του σε δεξαμενές έρματος είναι ιδανική, αφού η δεξαμενή μπορεί να γεμίσει νερό έπειτα από 30 λεπτά.

Το Nu Forte Barrier δεν περιέχει διαλύτες και επικαλύπτει χωρίς πρόβλημα παλαιά αλλά σε καλή κατάσταση χρώματα.

Η εφαρμογή του μπορεί να γίνει με πινέλο - ρολό - σπάτουλα ή ψεκαστήρα.

MARINE CONSULT INTERNATIONAL LTD

Επισκευές πλοίων στην Κίνα

12 Από το 1993 έως σήμερα, η εταιρεία μας έχει επισκευάσει πολλά πλοία στα κυριότερα ναυπηγεία της Κίνας.

Τον Οκτώβριο του 2005 ανοίξαμε το δικό μας γραφείο στη Σαγκάη και προσφέρουμε τις ακόλουθες υπηρεσίες:

- Επισκευές πλοίων (port repairs) σε όλα τα λιμάνια της Κίνας.

Επισκευάζουμε εξειδικευμένα:

Turbochargers, Governors, Καυστήρες, Ψυκτικά, Κλιματιστικά και Υδραυλικά Συστήματα, Αυτοματισμοί, Καθαρισμοί και Αντισκωριασμοί Δεξαμενών, Σωληνώσεις, Λαμαρινοδουλειές.

Ειδικευόμαστε στην επισκευή υδραυλικών και ηλεκτρικών συστημάτων όλων των τύπων γερανών φορτίου.

- Αντιπροσώπευση κινεζικών ναυπηγείων (Cosco Group, Lifeng Shipyard, Boluomiao Shipyard, Huarun Dadong, Shanghai Shipyard, Chengxi Shipyard etc.).

Αναλαμβάνουμε επίσης την παρακολούθηση και τεχνική υποστήριξη κατά τη διάρκεια της επισκευής.

- Προμήθεια ανταλλακτικών και εφοδίων μηχανής και καταστρώματος.

Για πληροφορίες επικοινωνήστε με:

- Κο Κυριακίδη Δημήτριο, κιν. 0030 6972 81 49 01
- Κο Κοσιέρη Ηλία, κιν. 0030 6978 77 95 00

ΚΛΕΜΚΟ ΓΚΡΑΚΟ ΕΠΕ

Τηλ.: 210 43 24 200

E-mail: clemco@otenet.gr

ΓΙΟΞΑΣ ΑΕΕ

Τηλ.: 210 34 75 370

E-mail: sales@gioxas.gr

Κ. ΤΣΟΥΚΑΤΟΥ ΕΠΕ

Σφακτηρίας 5, 185 45 Πειραιάς

Τηλ.: 210 41 37 362

WILCKENS PAINTS (HELLAS) S.A.

Τηλ.: 210 42 81 200

E-mail: wilckens@otenet.gr

MARINE CONSULT INTERNATIONAL LTD

Tel.: +30 210 42 85 960/1,

E-mail: maricons@otenet.gr



ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ABEE

Ανοξείδωτοι διαστολικοί σύνδεσμοι
- ανοξείδωτοι εύκαμπτοι σωλήνες
- ανοξείδωτα αντικραδασμικά

13 Με επιτυχία έκλεισε η περσινή χρονιά για τη Μεταλλοβιοτεχνική ABEE. Η εταιρεία, με έδρα τον Πειραιά και μακροχρόνια παρουσία στο ναυτιλιακό χώρο, δραστηριοποιείται στην κατασκευή ναυτιλιακών και βιομηχανικών ανταλλακτικών. Είναι αποκλειστική αντιπρόσωπος του ελβετικού οίκου BOA AG (θυγατρική του γερμανικού κολοσσού IWK GmbH) και του ισπανικού οίκου MONTERO S.A. (περμανέντες άνευ αμιάντου, σαλαμάστρες, θερμομονωτικά υλικά, υφασμάτινοι διαστολικοί σύνδεσμοι).

Η Μεταλλοβιοτεχνική ABEE, ως αποκλειστικός αντιπρόσωπος του ελβετικού οίκου BOA AG, κατέχει ιδιαίτερη εξειδίκευση στον τομέα των ανοξείδωτων διαστολικών συνδέσμων, ανοξείδωτων εύκαπτων σωλήνων και ανοξείδωτων αντικραδασμικών. Η πολυετής συνεργασία με το συγκεκριμένο οίκο σε συνδυασμό με τον παράγοντα της εμπειρίας έχει συμβάλει ιδιαίτερα στην ποιοτική κατασκευή των προϊόντων και στη μείωση του χρόνου παράδοσης.

Η ιδιαιτερότητα των ανοξείδωτων διαστολικών συνδέσμων του οίκου BOA AG είναι η κατασκευή τους από πολύφυλλα ανοξείδωτα ελάσματα. Ο συγκεκριμένος τρόπος κατασκευής προσδίδει πλεονέκτημα σχετικά με τους παράγοντες της ευκαμψίας, τη μεγαλύτερη απορρόφηση κραδασμών και τη μείωση του θορύβου. Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η προώθηση του ανοξείδωτου εύκαμπτου σωλήνα στην ελληνική αγορά. Ανάλογα με την εφαρμογή, το μέσο και τις συνθήκες λειτουργίας, επιλέγεται και ο κατάλληλος τύπος σωλήνα:

BOA Parallel: Πρόκειται για σωλήνα με μονό μεταλλικό φύλλο, με κόλληση κατά μήκος και δακτυλιοειδείς σπείρες. Συγκριτικά με τους υπόλοιπους εύκαμπτους μεταλλικούς σωλήνες με ελικοειδείς σπείρες του ίδιου οίκου, ο BOA Parallel έχει την ικανότητα απορρόφησης μικρών αξονικών κινήσεων και καλύτερες συνθήκες συγκόλλησης των άκρων (ανοξείδωτο AISI 316).

BOA Spira: Κατασκευάζεται από μονό μεταλλικό φύλλο, με κόλληση κατά μήκος και με ελικοειδείς σπείρες. Βρίσκει εφαρμογή ως συνδετικό στοιχείο σε συστήματα σωληνώσεων, που απαιτούν ισχυρές κατασκευαστικές προδιαγραφές (ανοξείδωτο AISI 316).

BOA Supra: Η ιδιαιτερότητά του έγκειται στον τρόπο κατασκευής του (μονό μεταλλικό φύλλο, ελικοειδείς σπείρες και κάθετη κόλληση στην κορυφή της κάθε σπείρας), που προσδίδει μεγάλο βαθμό ευκαμψίας. Ο συγκεκριμένος τύπος είναι πιστοποιημένος και για εφαρμογές φυσικού αερίου (ανοξείδωτο AISI 316).

BOA DUO: Αποτελεί τον πιο ενισχυμένο σωλήνα, κατασκευασμένο με διπλό μεταλλικό φύλλο, ελικοειδείς σπείρες και με κάθετη κόλληση στην κορυφή κάθε σπείρας. Χρησιμοποιείται κυρίως σε συστήματα σωληνώσεων για την απορρόφηση κραδασμών (ανοξείδωτο AISI 316).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Μεταλλοβιοτεχνική ABEE ήταν από τις πρώτες εταιρείες στο χώρο της που πιστοποιήθηκε από τη Lloyd's Register το έτος 2000 με το πιστοποιητικό EN ISO 9002:1994. Η εταιρεία είναι επαναπιστοποιημένη σύμφωνα με τα καινούργια πρότυπα Συστημάτων Διαχείρισης Ποιότητας BS EN ISO 9001:2000.

Δημιουργούμε 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 ηλεκτροϋδραυλική 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:





TRANSCOAT ENGINEERING LTD

14 Ένα από τα πιο δημοφιλή προϊόντα της Transocean Marine Paints, που διανέμονται από την Transcoat Eng. Ltd, είναι το Transpoxy Barrier 2.16. Το συγκεκριμένο προϊόν, που ανήκει στην κατηγορία των εποξικών ανοχής, προσφέρει λύσεις τόσο στα ύφαλα των πλοίων όσο και στα αμπάρια τους. Σαν εποξικό ανοχής έχει τη δυνατότητα εφαρμογής ύστερα από αμμοβολή και υδροβολή υψηλής πίεσης σε ξηρά πάχη με δύο στρώσεις των 250-300 μm, ικανοποιώντας συγχρόνως τα πιστοποιητικά των νηογνώμωνων για φόρτωση διαφόρων φορτίων.

Το υλικό έχει και τη δυνατότητα εφαρμογής 250 μm σε ξηρό πάχος με μια στρώση, προσφέροντας εξαιρετική αντοχή σε θάλασσα και διάβρωση λόγω και της ικανότητας διείσδυσης του υλικού στην επιφάνεια εφαρμογής.

Ο συνδυασμός της πολύ καλής τιμής με την απόδοσή του αλλά και η διαθεσιμότητα του προϊόντος παγκοσμίως προσφέρει εξαιρετικές οικονομικοτεχνικές λύσεις, τόσο σε εφαρμογές συντήρησης όσο και στα στάδια νέας κατασκευής. Το υλικό έχει εφαρμοσθεί σε όλους τους τύπους των πλοίων (φορτηγά, δεξαμενόπλοια, επιβατικά κ.λπ.), σε ύφαλα και δεξαμενές με εξαιρετικά αποτελέσματα.

TRANSAM TRADING CO. LTD

Η FLIR Systems κυκλοφορεί μια νέα οικονομική υπέρυθρη κάμερα, την InfraCAM

15 Η υπέρυθρη θερμογραφία έχει γίνει μια πλήρως αναπτυσσόμενη, τυποποιημένη μέθοδος μη καταστροφικού ελέγχου και διάγνωσης για ένα ευρύ φάσμα εφαρμογών πάνω σε πλοία. Οι υπέρυθρες κάμερες εντοπίζουν, καταδεικνύουν και μετρούν τη θερμότητα την οποία αναπτύσσεται πρακτικά σε όλα τα μηχανολογικά και ηλεκτρικά συστήματα πριν από την αστοχία τους. Κατά συνέπεια, όταν εφαρμόζεται σε τακτική βάση, η υπέρυθρη θερμογραφία αποτρέπει διακοπές υψηλού κόστους και καταστροφές σημαντικού εξοπλισμού ή εγκαταστάσεων.



Άλλες εφαρμογές σχετικές με τη ναυτιλία είναι η δυνατότητα άμεσου εντοπισμού απώλειας μόνωσης, διάβρωσης επιφανειών, εναπόθεσης ιζήματος ή

διαρροών σε σωλήνες και βαλβίδες, προβλήματα ευθυγράμμισης αξόνων κινητήρων και πιστοποίησης της καλής κατάστασης λειτουργίας τους προς αποφυγήν ανοίγματός τους σε περιπτώσεις ελέγχων. Όλες οι επιθεωρήσεις γίνονται με τον εξοπλισμό σε κανονικό φορτίο και λειτουργία. Ο χειρισμός της InfraCAM γίνεται μόνο με 4 πλήκτρα και ένα joystick και ζυγίζει μόλις 550 γρ. Αδιαπέραστη από σκόνη και αδιάβροχη (IP54 standard), είναι ιδανική για χρήση πάνω σε πλοία.

Για επίδειξη του εξοπλισμού παρακαλούμε επικοινωνήστε με τον κ. Alan Butler στην Transam Trading Co., Ltd (τηλ.: 210 68 97 014 ή μέσω email: abutler@transam.gr).

Chevron Corporation Fuel and Marine Marketing Hellas A.E.

16 Η ισχύς της νέας νομοθεσίας Marpol/EU για τις εκπομπές SOx καθιστά αναγκαία τη διερεύνηση της διαθεσιμότητας καυσίμων χαμηλού θείου και τρόπων για τη συμμόρφωση στις νέες απαιτήσεις σε σχέση με τη λίπανση.



Οι ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετωπίζουν λειτουργικά θέματα όπως μετατροπές στις δεξαμενές, εναλλαγή μεταξύ καυσίμων χαμηλού/υψηλού θείου και λει-

τουργία με διαφορετικά κυλινδρέλαια. Επιπλέον, αναμένεται ότι οι τιμές των καυσίμων χαμηλού θείου θα αυξηθούν λόγω της υψηλής ζήτησης, αφού τεθούν σε ισχύ οι νέες ρυθμίσεις για τις περιοχές SECA (Sulphur Emissions Control Areas).

Όλοι οι κύριοι κατασκευαστές αργόστροφων μηχανών συνιστούν κυλινδρέλαιο με αλκαλικότητα (TBN) 40 ή 50 για χρήση με χαμηλού θείου καύσιμο (<1,5%S). Ανάλογα με τον κινητήρα, οι κατασκευαστές επιτρέπουν ενίοτε τη χρήση κυλινδρελαίου με TBN 70 ακόμα και κάτω από αυτή την τιμή και το αντίστροφο για τα χαμηλότερου TBN προϊόντα. Η Fuel and Marine Marketing (FAMM) προσφέρει ένα μεγάλο εύρος κυλινδρελαίων με μια ποικιλία προϊόντων Taro με TBN 70 με τις επωνυμίες Taro Special 70, Taro Special HT 70 και Taro Heavy 70, καθώς και δύο ειδικά προϊόντα για χρήση με καύσιμα χαμηλού θείου, τα Taro Special 50 και Taro Special HT LS 40. Το δεύτερο εγκρίθηκε πρόσφατα από τις MAN B&W και Wartsila. Τα κυλινδρέλαια της FAMM περιέχουν καλά ισορροπημένους συνδυασμούς προσθέτων. Η εμπειρία έχει δείξει ότι, με βελτιστοποιημένη ταχύτητα τροφοδοσίας σε σχέση με το θείο στο καύσιμο, τα λιπαντικά αυτά δεν σχηματίζουν αυξημένες επικαθίσεις.





HEMPEL (HELLAS) S.A. Τεχνολογία με νανοκάψουλες στο νέο υφαλόχρωμα της HEMPEL

17 Το Globic NCT είναι το νέο υφαλόχρωμα της HEMPEL, το οποίο έχει βασιστεί στην πρωτοποριακή τεχνολογία των νανοκάψουλων, παρέχοντας μια επίστρωση που μπορεί να συντονιστεί ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες, για πιο αποτελεσματική καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης. Αυτή η πατενταρισμένη τεχνολογία επιτρέπει μια σταθερή, ελεγχόμενη απελευθέρωση των αντιρρυπαντικών παραγόντων, σε συνδυασμό με μια αυτολειανόμενη δράση, το οποίο σημαίνει ότι το Globic NCT μπορεί να εφαρμοστεί με ασυνήθιστα μικρό πάχος ξηρής μεμβράνης και λιγότερες στρώσεις. Ο βασικός συνδέτης στο Globic NCT είναι μια ακρυλική ένωση από νανοκάψουλες. Οι ιδιότητες αυτολείανσης του Globic NCT σημαίνουν βελτιωμένη αντοχή στην τριβή του νερού, η οποία είναι συγκρίσιμη με τα πλεονεκτήματα απόδοσης που προσέφεραν μέχρι σήμερα τα παλαιού τύπου υφαλοχρώματα (TBT). Επίσης η μηχανική αντοχή του χρώματος διασφαλίζεται από την πατενταρισμένη τεχνολογία μικροϊνών της HEMPEL. Με το Globic NCT δεν απαιτείται η χρήση συνδετικού χρώματος (tiecoat). Ο συνδέτης από νανοκάψουλες μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για την επικάλυψη άλλων υφαλοχρωμάτων της αγοράς. Με το Globic NCT μπορούν να επιτευχθούν διαστήματα μεταξύ δεξαμενισμών έως και 5 χρόνια, για όλες τις συνθήκες.

Πώς δουλεύει

Ένα επιτυχημένο αυτολειανόμενο υφαλόχρωμα πρέπει να εξισορροπεί το ρυθμό αυτολείανσης με το ρυθμό με τον οποίο αποδυναμώνονται οι αντιρρυπαντικοί παράγοντες. Οι νανοκάψουλες στο Globic NCT διαθέτουν ένα κέλυφος και πυρήνα που μπορεί να ρυθμιστεί με ακρίβεια, ώστε να αντιδρά στο θαλάσσιο νερό με διαφορετικούς ρυθμούς, επιτρέποντας το σχεδιασμό ρυθμών λείανσης για συγκεκριμένους λόγους και συγκεκριμένες συνθήκες. Πέρα από την προστασία του αντιδραστικού πυρήνα, το εξωτερικό κέλυφος παρέχει ελεγχόμενη απελευθέρωση των δραστικών αντιρρυπαντικών παραγόντων, οι οποίοι δρουν ενάντια σε οποιονδήποτε ρύπο παρουσιαστεί στην επιφάνεια της επίστρωσης - σε όλη τη διάρκεια ζωής της.

Γ. Αποστολίδης & Σία - Commercial Harmony

HELKAMA, η εταιρεία που ειδικεύεται στην παραγωγή και ανάπτυξη ναυτικών καλωδίων

18 Επιλογή της HELKAMA είναι η παραγωγή μόνο καλωδίων ελεύθερων αλογόνων (halogen free), τα οποία βελτιώνουν αξιοσημείωτα την παθητική ασφάλεια του πλοίου σε περίπτωση πυρκαγιάς, με τη μη έκλυση τοξικών αναθυμιάσεων ή καπνού. Επιπλέον, η μη έκλυση οξειδωτικών αερίων έχει αποτέλεσμα την προστασία του πλοίου και του εξοπλισμού του σε περίπτωση πυρκαγιάς. Η χρησιμοποίηση τεχνολογίας αιχμής συνεπάγεται τη μείωση του βάρους και μεγέθους στο ελάχιστο και ταυτόχρονα τη διατήρηση της υψηλής ποιότητας, επιτρέποντας την εύκολη και γρήγορη εγκατάσταση. Το εύρος των ελεύθερων αλογόνων καλωδίων συμπεριλαμβάνει τόσο καλώδια επιβραδυντικά της φλόγας (flame retardant - IEC 60332-3A) όσο και καλώδια ανθεκτικά στη φωτιά (fire resistant - IEC 60331). Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει στο γεγονός ότι τα καλώδια HELKAMA είναι εγκεκριμένα από όλους τους μεγάλους νηογνώμονες και παραδίδονται άμεσα από μια εκτεταμένη -τώρα και στην Ελλάδα- παρακαταθήκη. Η εταιρεία Helkama Bica Oy αντιπροσωπεύεται στην ελληνική αγορά από την εταιρεία Γ. Αποστολίδης & Σία - Commercial Harmony.



TRANScoat ENGINEERING LTD
Τηλ.: 210 45 99 620
E-mail: spyros@transcoatpaints.com

TRANSAM TRADING Co. Ltd
Τηλ.: 210 68 97 014
E-mail: info@transam.gr

**CHEVRON CORPORATION
FUEL AND MARINE
MARKETING HELLAS A.E.**
Τηλ.: 210 40 82 700
E-mail: sammgrelub@chevron.com

HEMPEL (HELLAS) S.A.
Τηλ.: 210 41 43 400
E-mail: sales@gr.hempel.com

**Γ. ΑΠΟΣΤΟΛΙΔΗΣ & Σία
- COMMERCIAL HARMONY**
Τηλ.: 210 41 90 810
E-mail: gapostco@otenet.gr



Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών

Με 14,3 εκατ. επιβάτες, η κίνηση του 2005 ξεπερνά κάθε προηγούμενη επιτυχία!

Επιμέλεια: Ηλίας Μπίσιος

Καταρρίπτοντας το αναμενόμενο ρεκόρ της «ολυμπιακής χρονιάς», το 2005 υπήρξε τελικά μια εξαιρετική χρονιά για την κίνηση στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών: 14,3 εκατομμύρια επιβάτες και άνοδος της τάξης του +4,5% σε σχέση με το 2004.

Αξιοσημείωτη ήταν η διεθνής κίνηση, που σημείωσε ακόμη ένα ρεκόρ για το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, ξεπερνώντας τους 9 εκατ. επιβάτες, αύξηση +6,5% σε σχέση με το 2004. Το γεγονός αυτό οφείλεται στη δυναμική άνοδο της επιβατικής κίνησης των τακτικών πτήσεων (+6,3%), σε συνδυασμό με την τεράστια αύξηση που σημείωσε και η επιβατική κίνηση των πτήσεων charter (+20%). Παράλληλα, η επιβατική κίνηση εσωτερικού, με 5,17 εκατ. επιβάτες, διατηρήθηκε στα υψηλά επίπεδα του 2004, σημειώνοντας μάλιστα ελαφρά άνοδο της τάξεως του +1,2%.

Οι 15 δημοφιλέστεροι προορισμοί εσωτερικού	% Αύξηση 2005 / 2004	Κατάταξη 2005	Κατάταξη 2004
Θεσσαλονίκη	+ 1,3%	1	1
Ηράκλειο	- 1,2%	2	2
Ρόδος	+ 2,7%	3	3
Χανιά	+ 5,2%	4	4
Μυτιλήνη	+ 1,3%	5	5
Θήρα/Σαντορίνη	+ 11,6%	6	9
Αλεξανδρούπολη	- 4,3%	7	6
Κέρκυρα	- 4,3%	8	7
Κως	+ 2,8%	9	8
Χίος	- 1,6%	10	10
Μύκονος	+ 6,1%	11	11
Καβάλα	+ 9,8%	12	14
Σάμος	- 4,0%	13	12
Ιωάννινα	- 6,3%	14	13
Λήμνος	-10,3%	15	15

Ανά γεωγραφική περιοχή, η Μέση Ανατολή και η Ανατολική / Κεντρική Ευρώπη ήταν οι περιοχές που σημείωσαν την ταχύτερη ανάπτυξη το 2005, με εντυπωσιακή αύξηση +26% και +16% αντιστοίχως, καταδεικνύοντας τα θετικά αποτελέσματα της περιφερειακής αναπτυξιακής στρατηγικής του ΔΑΑ. Ο σημαντικότερος λόγος ήταν η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων σημαντικών εταιρειών των συγκεκριμένων περιοχών (Gulf Air, Emirates και Qatar στη Μέση Ανατολή, Tarom, Malev, LOT, Aerosvit και CSA στην Ανατολική Ευρώπη). Άνοδο +5,2% σημείωσε και η Δυτική Ευρώπη, ενώ, στους υπερπόντιους προορισμούς, η αγορά της Βορείου Αμερικής σημείωσε σημαντική αύξηση της τάξεως του +9%.

Το 2005, η πληρότητα αεροσκαφών έφθασε στα ανώτερα μέχρι σήμερα επίπεδα, με 69% κατά μέσον όρο (66% στις πτήσεις εσωτερικού και 71% στις πτήσεις εξωτερικού). Παράλληλα, το 2005 ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών καλωσόρισε 5 νέες εταιρείες (Blue Panorama, Donbassaero, Qatar Airways, Sky Europe, Sterling), που συνδέουν την Αθήνα με 6 νέους προορισμούς με τακτικές πτήσεις (Μπρατισλάβα, Μπολόνια, Ντόχα, Ντόνετσκ, Δουβλίνο, Όσλο).

Σημαντική άνοδος των τουριστικών αφίξεων

Η θετική επίδραση των Ολυμπιακών Αγώνων και η ανάδειξη της Αθήνας ως ελκυστικού τουριστικού προορισμού αντικατοπτρίζονται στη σημαντική αύξηση που σημείωσαν τη χρονιά που πέρασε οι αφίξεις τουρι-

Οι 15 δημοφιλέστεροι ευρωπαϊκοί προορισμοί	% Αύξηση 2005 / 2004	Κατάταξη 2005	Κατάταξη 2004
Λονδίνο	- 4,2%	1	1
Λάρνακα	+ 6,6%	2	2
Παρίσι	+ 0,3%	3	3
Φρανκφούρτη	+ 6,7%	4	4
Ρώμη	+ 11,0%	5	5
Μιλάνο	+ 12,6%	6	6
Μόναχο	+ 2,1%	7	7
Άμστερνταμ	+ 0,3%	8	8
Βρυξέλλες	- 3,6%	9	9
Κωνσταντινούπολη	+ 31,9%	10	10
Μαδρίτη	+ 16,3%	11	11
Ζυρίχη	+ 25,2%	12	13
Βερολίνο	+ 33,8%	13	15
Κοπενχάγη	+ 13,7%	14	14
Βιέννη	+ 17,0%	15	16

στών. Κατά τη διάρκεια του 2005, συνολικά 1,6 εκατομμύρια αλλοδαποί τουρίστες έφθασαν στο αεροδρόμιο της Αθήνας, υπερβαίνοντας κατά 220.000 τον αντίστοιχο αριθμό του 2004 (αύξηση +16%). Τη μεγαλύτερη αύξηση παρουσίασαν οι αφίξεις τουριστών από την Ανατολική Ευρώπη και τη Βόρειο Αμερική (αύξηση άνω του 40% σε σχέση με το 2004).

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, επιβραβεύοντας την αναπτυξιακή δυναμική που κατέγραψαν οι αεροπορικές εταιρείες το 2005, τίμησε με ειδικές διακρίσεις τους αερομεταφορείς που πέτυχαν τις καλύτερες επιδόσεις, σημειώνοντας αυξημένα ποσοστά επιβατικής κίνησης στα δρομολόγια τους από και προς την Αθήνα. Ακολουθούν αναλυτικά τα βραβεία που απένειμε ο ΔΑΑ στις αεροπορικές εταιρείες:

Βραβείο για τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες εταιρείες ανά γεωγραφική περιοχή (υψηλότερη ποσοστιαία αύξηση επιβατικής κίνησης 2004 - 2005)

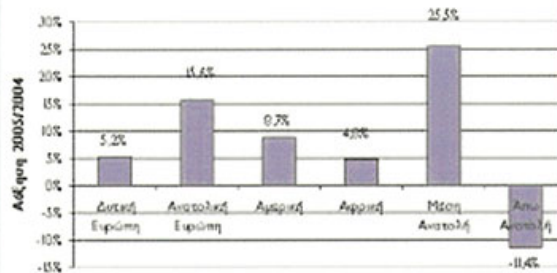
Η εταιρεία **Turkish Airlines** τιμήθηκε στην κατηγορία αυτή ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία για την αγορά της Δυτικής Ευρώπης. Η THY συνδέει την Αθήνα με την Κωνσταντινούπολη με δύο πτήσεις την ημέρα.

Η εταιρεία **Czech Airlines** βραβεύθηκε ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία στην αγορά της Ανατολικής Ευρώπης. Η CSA συνδέει την Αθήνα με την Πράγα καθημερινά.



Οι 15 δημοφιλέστεροι μη ευρωπαϊκοί προορισμοί	% Αύξηση 2005 / 2004	Κατάταξη 2005	Κατάταξη 2004
Νέα Υόρκη	+ 5,8%	1	1
Κάιρο	+ 4,7%	2	2
Τελ Αβίβ	+ 18,3%	3	3
Ντουμπάι	+ 44,9%	4	5
Μπαχρέιν	+ 49,2%	5	9
Γιοχάνεσμπουργκ	+ 8,7%	6	8
Μπαγκόκ	- 13,7%	7	4
Τορόντο	- 12,3%	8	6
Σγκαπούρη	- 9,5%	9	7
Βηρυτός	+ 3,7%	10	10
Αλεξάνδρεια	+ 7,0%	11	11
Μόντρεαλ	+ 6,5%	12	12
Νιόκχα	New	13	-
Αμάν	+ 21,9%	14	15
Τασκένδη	- 10,9%	15	13

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ
ΑΝΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ 2005



Η εταιρεία **Emirates Airlines** τιμήθηκε ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία στην αγορά της Μέσης Ανατολής. Η εταιρεία συνδέει την Αθήνα με το Ντουμπάι 6 φορές την εβδομάδα.

Οι **Ολυμπιακές Αερογραμμές** τιμήθηκαν ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία στην αγορά της Αμερικής. Η Ο.Α. πετάει από Αθήνα προς Νέα Υόρκη, Μόντρεαλ και Τορόντο.

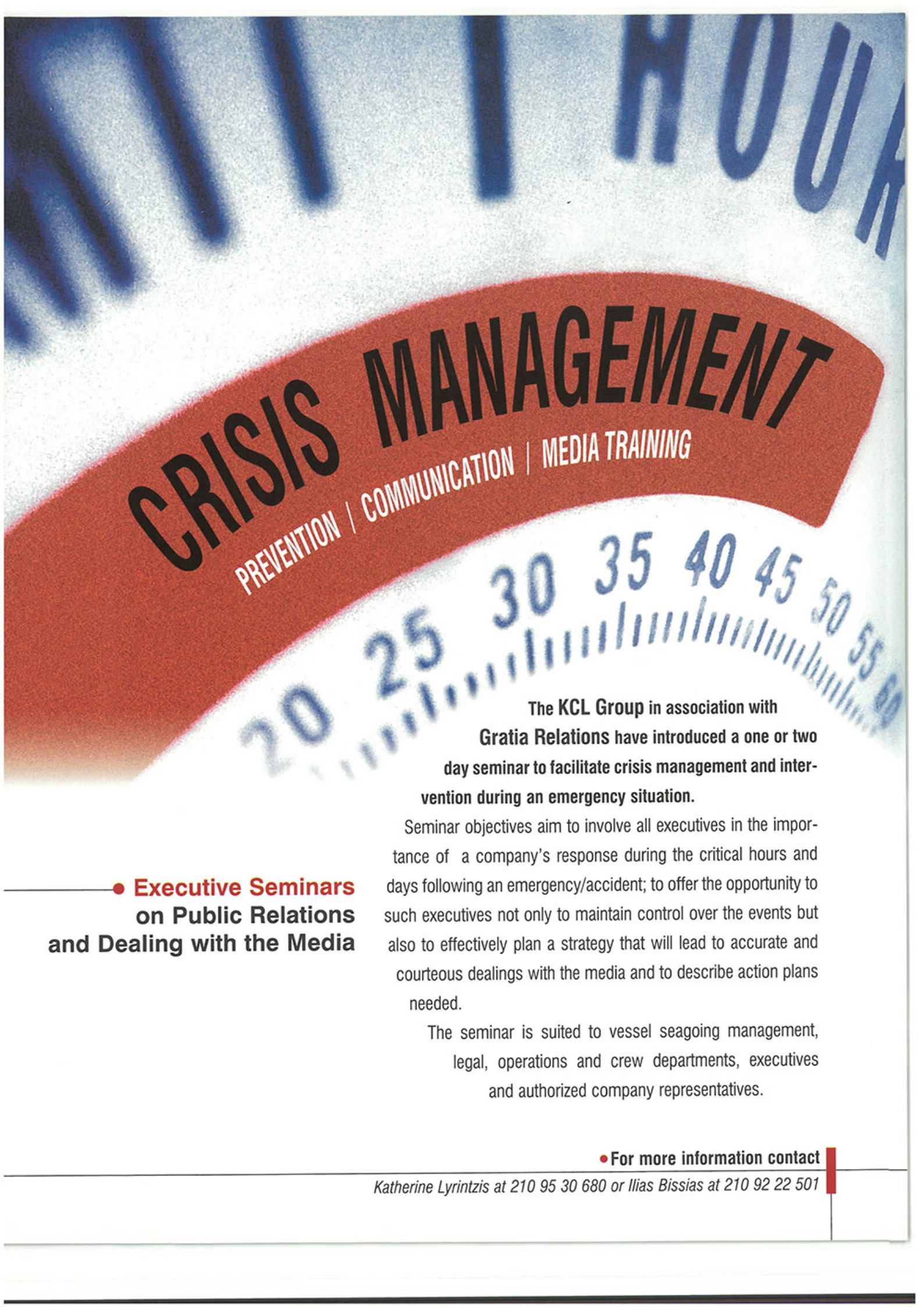
Οι **Ολυμπιακές Αερογραμμές** τιμήθηκαν ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία στην αγορά της Αφρικής. Η Ο.Α. πετάει από Αθήνα προς Κάιρο, Αλεξάνδρεια και Γιοχάνεσμπουργκ.

Η **Aegean Airlines** τιμήθηκε για την υψηλότερη ποσοστιαία ανάπτυξη επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά, όπως επίσης και για την υψηλότερη αύξηση αριθμού επιβατών μέσα στο 2005.

Βραβείο για την ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία με χαμηλή επιβατική κίνηση / thin routes (2004-2005, ανεξαρτήτως γεωγραφικής περιοχής): Το βραβείο κατέκτησε η εταιρεία **LOT-Polish Airlines** για τη μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση της ετήσιας επιβατικής της κίνησης μέσα στο 2005. Η LOT συνδέει την Αθήνα με την Πράγα με 5 πτήσεις την εβδομάδα.

Βραβείο για την ταχύτερα αναπτυσσόμενη νέα εταιρεία στον Αερολιμένα Αθηνών: Το βραβείο απονεμήθηκε στην εταιρεία **Gulf Air**, η οποία το 2005 κατέγραψε την υψηλότερη επιβατική κίνηση μεταξύ των εταιρειών που ξεκίνησαν δραστηριότητα στο ΔΑΑ κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου 2003-2004 ή της θερινής περιόδου 2004. Η Gulf Air συνδέει την Αθήνα με το Μπαχρέιν καθημερινά.

Η εταιρεία **Swiss International Airlines** τιμήθηκε ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία μεταξύ των 10 εταιρειών που κατέγραψαν την υψηλότερη επιβατική κίνηση το 2005. Η Swiss συνδέει την Αθήνα με τη Γενεύη και τη Ζυρίχη καθημερινά. ☉



CRISIS MANAGEMENT

PREVENTION / COMMUNICATION / MEDIA TRAINING

- **Executive Seminars
on Public Relations
and Dealing with the Media**

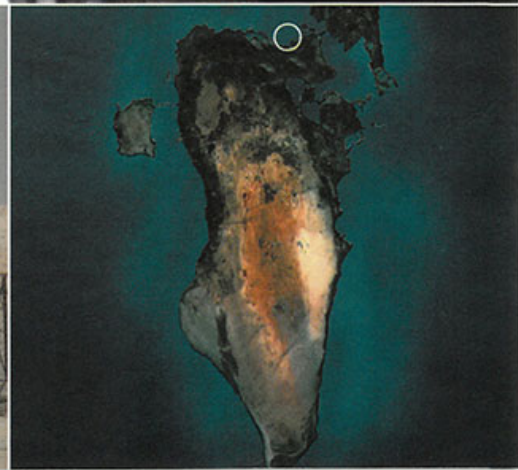
The KCL Group in association with
Gratia Relations have introduced a one or two
day seminar to facilitate crisis management and inter-
vention during an emergency situation.

Seminar objectives aim to involve all executives in the importance of a company's response during the critical hours and days following an emergency/accident; to offer the opportunity to such executives not only to maintain control over the events but also to effectively plan a strategy that will lead to accurate and courteous dealings with the media and to describe action plans needed.

The seminar is suited to vessel seagoing management, legal, operations and crew departments, executives and authorized company representatives.

● **For more information contact**

Katherine Lyrantzis at 210 95 30 680 or Ilias Bissias at 210 92 22 501



Το Βασίλειο του Μπαχρέιν δεν είναι ένας άγνωστος προορισμός για τους ναυτικούς. Το λιλιπούτειο κράτος, που βρίσκεται γεωγραφικά στο κέντρο του Περσικού Κόλπου, ανέκαθεν προσείλκυε το διεθνές ενδιαφέρον αφού οι φιλοπρόοδοι μονάρχες που το διοικούν εδώ και δεκαετίες, κατάφεραν να εξασφαλίσουν μοναδικά προνόμια και συνθήκες ανέλιξης τόσο για τους μόνιμους κατοίκους όσο και για τους αλλοδαπούς επενδυτές.

Το Μπαχρέιν, ένα σύμπλεγμα νησιών, εξαιρετικά μικρών εκτάσεων, ήταν το πρώτο κράτος όπου ανακαλύφθηκε ο μαύρος χρυσός. Υπήρξε επίσης ανέκαθεν κέντρο τραπεζικών και επιχειρηματικών συναλλαγών όλης της Μέσης Ανατολής. Σήμερα, το Βασίλειο παραμένει ένα όμορφο μικρό κρατίδιο που ανταγωνίζεται τα γειτονικά του πλούσια «ξαδέρφια» (δηλαδή το Κατάρ, το Άμπου Ντάμπι και κυρίως το Ντουμπάι), πάντα όμως κάτω από το άγρυπνο μάτι του μεγάλου γείτονα - αδερφού, της Σαουδικής Αραβίας.

Ως επισκέπτες του Βασιλείου του Μπαχρέιν και φιλοξενούμενοι της Gulf Air, της ιστορικής αεροπορικής εταιρείας που έχει ως έδρα το νησί, σας μεταφέρουμε τις εντυπώσεις μας και σας προτείνουμε μια διαφορετική προσέγγιση σε ένα διαφορετικό προορισμό.

Του Ηλία Μπίσια

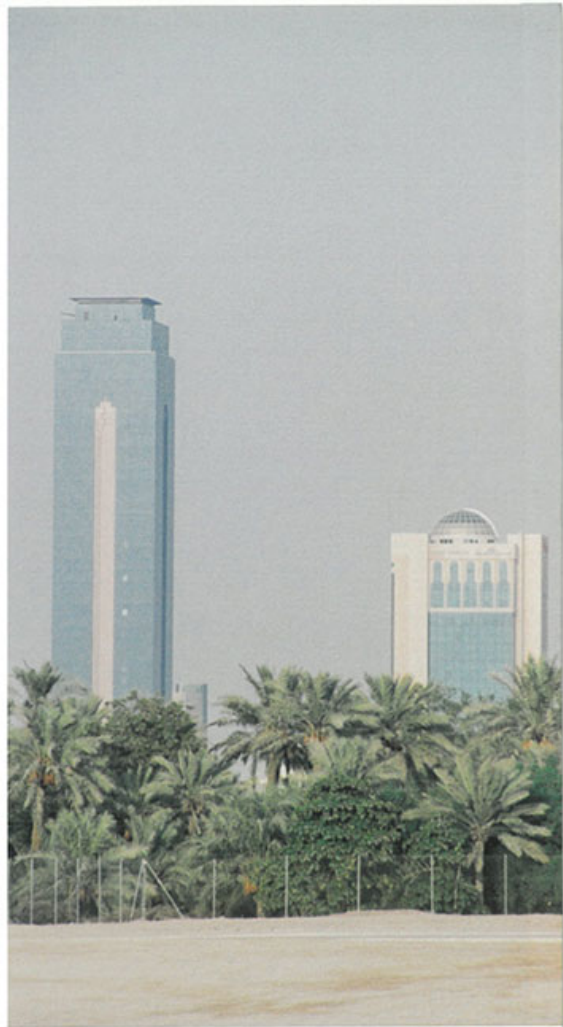
Ταξίδι στον... Κήπο της Εδέμ

Το Μπαχρέιν θεωρείται από αρκετούς ιστορικούς ο θρυλικός Κήπος της Εδέμ. Σίγουρα σήμερα, που η έρημος δεσπόζει στο σκηνικό των νησιών, ο επισκέπτης δεν θα εντυπωσιαστεί από τη χλωρίδα ή την πανίδα του συγκεκριμένου τόπου. Εντούτοις, η Μανάμα, η πρωτεύουσα, που απλώνεται στο βόρειο κομμάτι του μεγαλύτερου νησιού της χώρας, έχει ένα διαφορετικό αέρα Ανατολής. Στη Μανάμα ξεχάστε τις εικόνες που είχατε ή περιμένατε από μια αραβική πρωτεύουσα. Σήμερα, η Μανάμα θεωρείται η Ζυρίχη της Ανατολής, και αυτό όχι τυχαία.

Η βασιλική οικογένεια που ηγείται αυτού του φιλοπρόόδου λαού δεν καθουχάστηκε στα παλαιότερα αποθέματα μαύρου χρυσού, αλλά εξασφάλισε για τους κατοίκους της χώρας ένα εκπληκτικά υψηλό μορφωτικό και πολιτιστικό επίπεδο. Εξαιρετικά σχολεία, σημαντικά πανεπιστήμια, μεγάλες νοσοκομειακές μονάδες, επιχειρηματικά κέντρα υψηλής τεχνολογίας και εξειδικευμένης γνώσης ήταν ορισμένα από τα πρώτα «όπλα» που έδωσαν οι μονάρχες στο λαό τους. Αποτέλεσμα αυτού είναι η εξαφάνιση του αναλφαριθμητισμού στον τόπο αυτόν αλλά και το εξαιρετικά υψηλό προσδόκιμο ζωής για όλους τους κατοίκους.

Και η ιστορία της φιλόδοξης και αειθαλούς ανάπτυξης δεν τελειώνει εδώ. Ανάμεσα στα μελλοντικά σχέδια, που ήδη υλοποιούνται, είναι η ολοκλήρωση τεράστιων επιχειρηματικών - συνεδριακών ή/και τουριστικών κέντρων, όπου το λιλιπούτειο κράτος προσδοκά να ανταγωνιστεί επάξια τα γειτονικά κρατίδια που ήδη ανοικοδομούνται με ταχείς ρυθμούς. Ανάμεσα σε αυτά ξεχωρίζουμε το Waterfront Project (1 δισ. δολαρίων), το Two Seas (1,34 δισ. δολαρίων) αλλά και το συγκλονιστικό Bahrain Financial Harbour, οπότε η παραλιακή ζώνη της Μανάμα θα αλλάξει κυριολεκτικά όψη και θα θυμίζει τις πόλεις του μέλλοντος. Έξω από την πρωτεύουσα ήδη ολοκληρώνονται το Al Areen Desert Spa και τα Amwaj Islands, τα οποία θα είναι θέρετρα και τόποι ψυχαγωγίας εξαιρετικής πολυτέλειας και υψηλότερης τεχνολογίας.

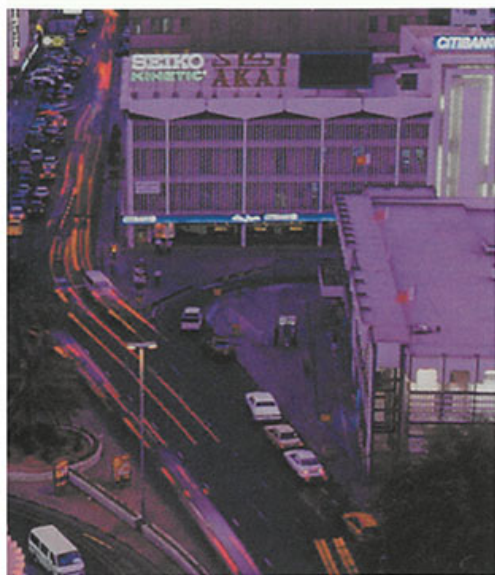
Η Μανάμα είναι μια σύγχρονη πόλη και διαθέτει όλες τις σύγχρονες ανέσεις της ευρωπαϊκής μας κουλτούρας. Δεν έχει την πολυκοσμία του Καϊρού, την άναρχη δόμηση της Δαμασκού, τη ρύπανση της Βηρυτού ή τη συντηρητική «σιωπή» του Ριάντ. Σε αντίθεση με σχεδόν όλες τις αραβικές πρωτεύουσες, η Μανάμα είναι πραγματική κοσμοπολίτισσα από τη γέννησή της. Μια επίσκεψη στο συγκλονιστικό μουσείο της





πόλης, που έχει φτιαχτεί με εξαιρετική διάθεση και έμπνευση, θα σας προϊδεάσει για το διεθνή χαρακτήρα του λιλιπούτειου αυτού νησιού. Εξαιρετικό είναι και το Al Fateh Mosque, ένα σύγχρονο τζαμί, όπου ο επισκέπτης έχει τη δυνατότητα να ξεναγηθεί από εμπνευσμένους οδηγούς που απαντούν όλες του τις ερωτήσεις σχετικά με το Ισλάμ αλλά και για τις σχέσεις Ανατολής - Δύσης. Στη Μανάμα ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η είσοδος της πόλης, γνωστή ως Bab Al Bahrain, που κάποτε υπήρξε η πύλη του λιμανιού προς την πόλη. Πίσω ακριβώς βρίσκονται το Gold Souq και το Manama Souq, όπου σε ένα εξαιρετικά ήσυχο και καθαίο περιβάλλον οι επισκέπτες συναντούν την τοπική αγορά. Μεγάλο ενδιαφέρον έχει επίσης και το Arad Fort, το οποίο έχτισαν οι Πορτογάλοι το 15ο αιώνα. Εξαιρετικό ενδιαφέρον παρουσιάζει, ακόμη, το πολιτιστικό κέντρο Al Jazra, όπου ο επισκέπτης έχει τη δυνατότητα να παρακολουθεί από κοντά και να συνομιλεί με τους ντόπιους τεχνίτες - δημιουργούς, που κατασκευάζουν παραδοσιακά αντικείμενα. Παράλληλα με την ειδική έκθεση οι επισκέπτες έχουν τη δυνατότητα να αγοράσουν παραδοσιακά αντικείμενα σε εξαιρετικές τιμές. Καλάθια, υφαντά, πάνινες κούκλες, ξύλινα αντικείμενα και έπιπλα είναι μερικά από τα προϊόντα των πολλών εργαστηρίων που έχουν δημιουργηθεί σε έναν εκπληκτικό χώρο, κα-





θώς η παραδοσιακή τεχνοτροπία περνάει από γενιά σε γενιά. Το πολιτιστικό κέντρο - εκθετήριο δημιουργήθηκε από τη βασιλική οικογένεια και αποτελεί σημείο αναφοράς για τη μετάδοση της γνώσης και της εμπειρίας των παραδοσιακών τεχνιτών σε νεότερες γενιές.

Λίγα χιλιόμετρα έξω από το Μπαχρέιν, ο επισκέπτης αξίζει να συναντήσει τη μεγαλύτερη γέφυρα - αυτοκινητόδρομο στον κόσμο, που συνδέει τα δύο «αδερφά» βασίλεια: τη Σαουδική Αραβία με το Μπαχρέιν.

Ο αυτοκινητόδρομος εξυπηρετεί τους χιλιάδες επισκέπτες του ιερού τόπου της Σαουδικής Αραβίας που επισκέπτονται το Μπαχρέιν για διασκέδαση και για... διασκέδαση! Το Μπαχρέιν, εξάλλου, δεν έχει τους αυστηρούς θρησκευτικούς- ηθικούς νόμους της Σαουδικής Αραβίας και του Κουβέιτ, οπότε οι τόποι ψυχαγωγίας στην πρωτεύουσα είναι πολυάριθμοι και κυριολεκτικά για όλα τα γούστα.

Εάν αγαπάτε την αρχαιολογία επισκεφθείτε, στα νότια της πρωτεύουσας, ένα από τα μεγαλύτερα και αρχαιότερα ταφικά συμπλέγματα στον κόσμο. Χρονολογούνται από προ Χριστού αιώνες και είναι μικροί λοφίσκοι, όπου οι κάτοικοι όλοι της Αραβικής Χερσονήσου έφερναν εδώ προς ταφή τους αγαπημένους τους, πολύ πριν από το Χριστιανισμό και το Ισλάμ. Υπήρξε μάλιστα κάποτε η σκέψη ότι το νησί ήταν αποκλειστικά και μόνο ένα γιγάντιο κοιμητήριο των γειτονικών κοινωνιών της χερσονήσου.

Εκτός από τη γέφυρα και τους αρχαίους τάφους στο νησί αξίζει να επισκεφθείτε το Δέντρο της Ζωής, το οποίο είναι ένα δέντρο στη μέση της ερήμου, αλλά και την πρώτη πετρελαιοπηγή που ανακαλύφθηκε σε αυτή την ήπειρο, όπως και το γειτονικό Μουσείο Πετρελαίου. Εάν είστε λίγο πιο περιπετειώδης, αξίζει επίσης μια μικρή «κρουαζιέρα» στα ανοιχτά των νησιών όπου θα κολυμπήσετε ανάμεσα σε δελφίνια! Μη θεωρή-

σετε ότι οι τοπικοί οδηγοί θα θελήσουν να σας εξαπατήσουν: τα δελφίνια μόλις σας αντιληφθούν να κολυμπάτε θα σας πλησιάσουν και η εμπειρία είναι ανεπανάληπτη. Μια ακόμη εκδρομή στη θάλασσα είναι η επίσκεψη στο γειτονικό νησάκι του Hawar, όπου υπάρχουν ένα κοσμοπολίτικο θέρετρο και αρκετές αμμουδιές. Ένα επιθυμείτε να ψωνίσετε στο Μπαχρέιν, οι προτάσεις είναι εξαιρετικά πολλές και δελεαστικές. Τα Seef Mall, Al Aali Mall, Dana Mall Bahrain Mall είναι τα πιο μεγάλα και δημοφιλή, αλλά αν δεν έχετε πολύ χρόνο επισκεφθείτε τουλάχιστον το πρώτο. Για παραδοσιακές αγορές περιδιαβείτε τα Σουκ της πόλης όπου τα παζάρια καλά κρατούν. Ιδιαίτερα δημοφιλή εδώ είναι ο χρυσός και τα κοσμήματα.

Διαμονή: Το Gulf Hotel είναι η καλύτερη επιλογή, όπως επίσης το Intercontinental και το Hilton. Πιο οικονομικό αλλά επίσης ικανοποιητικό είναι το Novotel, που έχει κτισθεί κυριολεκτικά πάνω στην άμμο.

Η Gulf Air, ο εθνικός αερομεταφορέας του Βασιλείου του Μπαχρέιν και του Σουλτανάτου του Ομάν, συνδέει την Αθήνα καθημερινά με το Μπαχρέιν. Η πτήση κρατά σχεδόν 4 ώρες αλλά η Gulf Air, πολυβραβευμένη στο χώρο της εξυπηρέτησης και της φροντίδας των επιβατών, θα φροντίσει για την άψογη και ασφαλή μεταφορά σας. Οι τιμές των εισιτηρίων είναι εξαιρετικά ελκυστικές, αλλά σας προτείνουμε λίγη πολυτέλεια παραπάνω προκειμένου να δοκιμάσετε την υπέροχη Business Class της εταιρείας, σε επίσης δελεαστικότερες τιμές. Εάν επιθυμείτε, η Gulf Air οργανώνει και ταξιδιωτικά πακέτα προς το νησί.

Είτε ως περαστικός επισκέπτης είτε ως ταξιδιώτης-περιηγητής, το Μπαχρέιν είναι ένας όμορφος προορισμός, όπου ο περαστικός συναντά την Ανατολή με τη Δύση στο πιο όμορφο συγκέρασμά τους. ☉

Οι δραστηριότητες του Ομίλου Wärtsilä

Ο Όμιλος Wärtsilä, στο πλαίσιο της κάθετης στρατηγικής του ανάπτυξης ως προμηθευτής ολοκληρωμένων συστημάτων πρόωσης και ηλεκτροπαραγωγής, προχωράει στην εξαγορά της ηγετικής εταιρείας παροχής ηλεκτρικών μονάδων και αυτοματισμών Total Automation, η οποία εδρεύει στη Σιγκαπούρη, ενώ έχει παραστήματα σε Γαλλία, Αγγλία, Κίνα και Ντουμπάι.

Το τελευταίο χρονικό διάστημα, ο όμιλος Wärtsilä έχει εντάξει στο πολυδιάστατο δυναμικό του την εταιρεία κατασκευής θαλάσσιων μηχανών DEUTZ (με έδρα τη Γερμανία), την εταιρεία κατασκευής υδατοσπιντών δακτυλίων και εδράνων Japan Marine Technologies (με έδρα τη Ιαπωνία) και την εταιρεία αυτοματισμών Gerhardt Holdings Co. (με έδρα τη Νέα Ορλεάνη). Παράλληλα, παρουσιάζει έντονη δραστηριότητα στην Ασία με το ήδη ενός έτους λειτουργίας εργοστάσιο κατασκευής προπелών σταθερού βήματος (Fixed Pitch Propellers), Wärtsilä CME Zhenjiang Propeller Co. Ltd, και τα υπό κατασκευήν εργοστάσια εγκάρσιων προωθητικών συστημάτων (Transverse Thrusters) και ηλεκτροπαραγωγών ζευγών Αιχρας 20 στα συντόμως ανεγερθέντα εργοστάσια Wärtsilä Wuxi και Wärtsilä Qiyao Diesel Company Ltd αντίστοιχα.

Πιστοποίηση της ΧΑΛΚΙΤΗΣ ΓΙΟΥΡΑΝΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.

Ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο 2005 η πιστοποίηση της εταιρείας ΧΑΛΚΙΤΗΣ ΓΙΟΥΡΑΝΙΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε. με Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας ISO 9001/2000, Περιβαλλοντικής Διαχείρισης ISO 14001/2004 και Υγιεινής και Ασφάλειας στην Εργασία OHSAS 18001/1999, που αποτελεί μια νέα καινοτομία στον κλάδο και στην περιοχή προς όφελος τόσο των πελατών των εργαζομένων όσο και του περιβάλλοντος της περιοχής του Περάματος. Την πιστοποίηση εκτέλεσε ο οργανισμός Bureau Veritas (BVQI).



Η ενημέρωση του Προέδρου της Δημοκρατίας



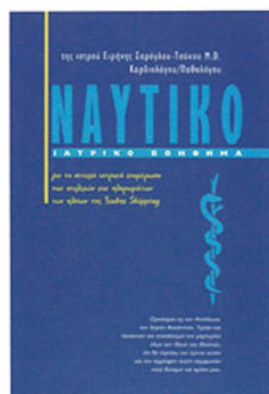
Συνάντηση με τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, Κάρολο Παπούλια, είχε το νέο προεδρείο του Κοινοφελούς Ιδρύματος Αλεξάνδρος Σ. Ωνάσης.

Στη διάρκεια της συνάντησης, οι κ. Αντώνης Παπαδημητρίου (πρόεδρος), Γιάννης Ιωαννίδης (αντιπρόεδρος) και Γιώργος Ζαμπέλας (γραμματέας) ενημέρωσαν τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας για την κοινωφελή δραστηριότητα του Ιδρύματος και τις προτεραιότητες της νέας χρονιάς.

Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην υπό ανέγερση Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών, που φιλοδοξεί να αποτελέσει ένα σύγχρονο πολιτιστικό κέντρο, το οποίο θα στεγάσει τις πολυπλευρές πολιτιστικές εκδηλώσεις του Ιδρύματος, καθώς και άλλων αξιόλογων φορέων από το χώρο των Γραμμάτων και των Τεχνών.

Οι κ. Παπαδημητρίου, Ιωαννίδης και Ζαμπέλας πληροφόρησαν τον κ. Παπούλια και για το πρόσφατο έργο της συντήρησης, αποκατάστασης και δομικής στερέωσης του Καθεδρικού Ιερού Ναού του Ευαγγελισμού της Θεοτόκου στην Αλεξάνδρεια της Αιγύπτου, σημείο αναφοράς για την πόλη της Αλεξάνδρειας και γενικότερα για τον Ελληνισμό.

ΝΑΥΤΙΚΟ ΙΑΤΡΙΚΟ ΒΟΗΘΗΜΑ Της Ειρήνης Σαρόγλου - Τσάκου, MD καρδιολόγου - παθολόγου



Γνωρίζοντας την αναγκαιότητα της συνεχούς ενημέρωσης και εκπαίδευσης των στελεχών της Tsakos Shipping, η ιατρός κ. Ειρήνη Σαρόγλου-Τσάκου συνεχίζει για έκτη χρονιά τα «Ιατρικά Σεμινάρια» στο αμφιθέατρο του Μεγάρου «Μακεδονία».

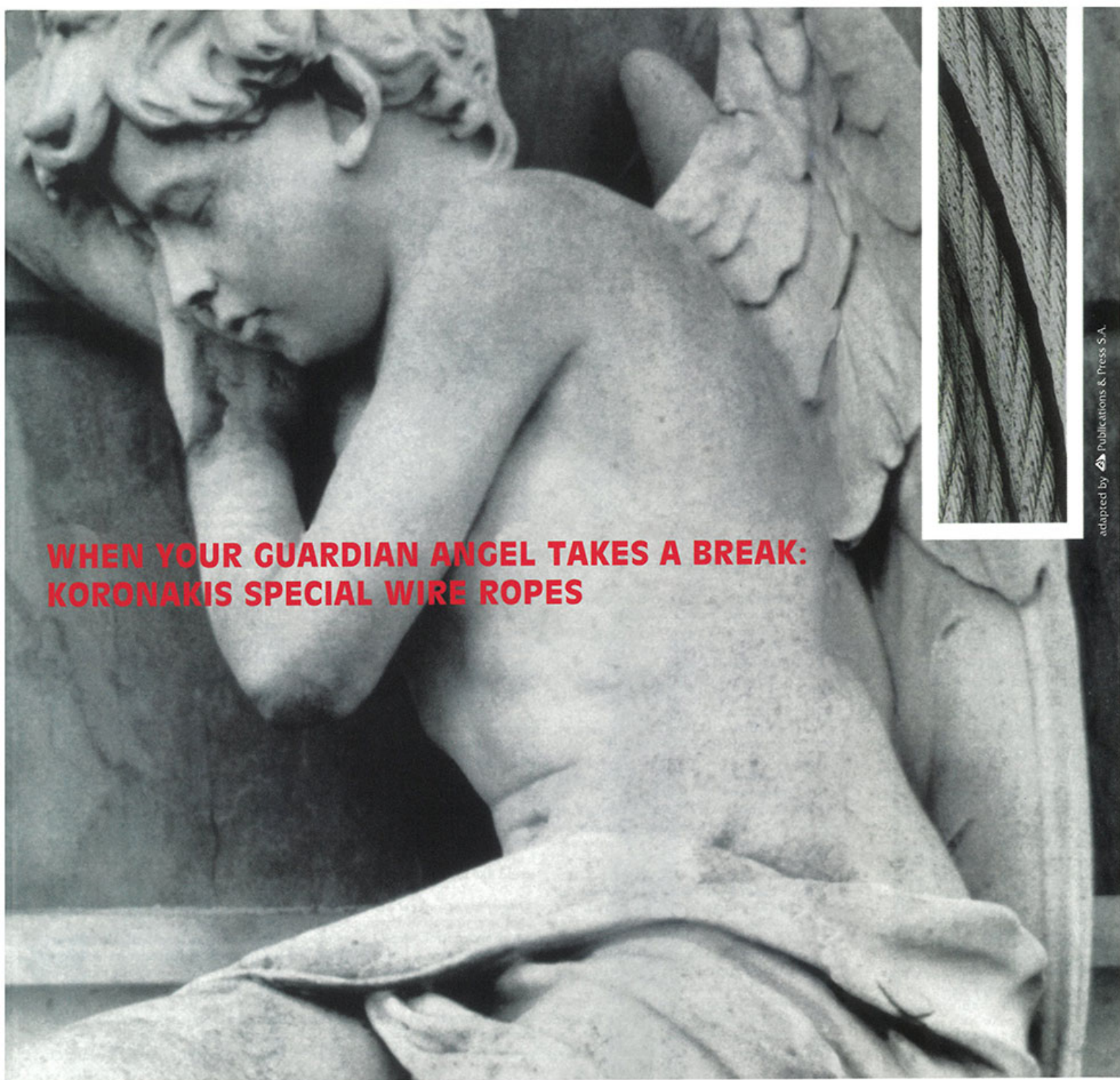
Ταυτόχρονα με αυτά, η ιατρός ενισχύει την εκπαίδευση των εργαζομένων με βιβλία στα οποία μεταφέρονται γραπτά και με εικόνες όλες οι διαλέξεις.

Τα θέματα που αναπτύσσονται είναι πολλαπλά και αγγίζουν όλους τους τομείς της ιατρικής, όπως το κυκλοφορικό, ο μηχανισμός πρόκλησης καρδιακών, εγκεφαλικών και αγγειακών επεισοδίων, η πρόληψη των καρδιαγγειακών νοσημάτων, ο σακχαρώδης διαβήτης, η υπέρταση, η υπερχοληστεριναιμία, η

πνευμονική εμβολή, τα νοσήματα του αναπνευστικού συστήματος, η φυματίωση, τα νοσήματα της κοιλιακής χώρας, το μυοσκελετικό σύστημα, η νόσος Αλτσχάιμερ κ.ά.

Ουδείς έχει ασχοληθεί μέχρι σήμερα με αυτή την ιδιαίτερη κατηγορία εργαζομένων, τους ναυτικούς, και τα βιβλία της αποτελούν μια ευχάριστη έκπληξη για τους ανθρώπους της θάλασσας, που περνούν τις μέρες τους μεταξύ ουρανού και θάλασσας.

Στον πρόλογο, που υπογράφει ο καθηγητής της Καρδιολογίας κ. Παύλος Τούτουζας, σημειώνει: «...Σπάνια κυκλοφορούν κείμενα εύληπτα, στα οποία σε λίγες γραμμές αντιλαμβάνεται κι ο ανειδίκευτος την προέλευση του συμπτώματος ώστε να προσεγγίζει τελικά στη σωστή διάγνωση και θεραπεία του. Είμαι βέβαιος ότι το βιβλίο αυτό της κυρίας Σαρόγλου-Τσάκου θα είναι ευχάριστο, ενδιαφέρον και προπαντός χρήσιμο στον αναγνώστη».



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



TURBOMED

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