

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 89 • 04/2006 • ΤΙΜΗ 6 €
www.n-c.gr

Οι ανησυχίες
της Εφοπλιστικής Κοινότητας
για τους **Common Structural Rules**
Τι απαντά ο **IACS**

**Προβλέψεις
και προβληματισμοί
στην αγορά των Tankers**

Η Ημέρα του **Εμπορικού Ναυτικού**
ενώνει το παρόν και το μέλλον
της ελληνικής ναυτιλίας

Ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό:
Το ζήτημα των συνθέσεων

Ο εφοπλισμός βρίσκεται στη δίνη του κυκλώνα
- Ο Συμεών Παληός μιλά στα «Ν.Χ.»

Οι σημερινές εξελίξεις της νόσου των πτηνών
- Οι επισημάνσεις του Κύπριου επιτρόπου **Μάρκου Κυπριανού**





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



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



100 YEARS

SHIPMANAGEMENT EXPERIENCE

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

Where in the world

will you meet the shipowners

operating a fleet of almost 4,000 vessels of 140 million dwt,
20% of world shipping, the largest fleet under the control of
any one national group

ordering in excess of 350 new buildings
worth US \$14 billion, over 18% of the world total in value

spending some US \$8 billion annually on fleet
modernisation, maintenance service and supply

and joined by
the global community of maritime nations

only at **Posidonia**

The Heart of Shipping

5 - 9 JUNE, 2006 GREECE

New Venue

Hellenikon Exhibition Centre, at the former Athens Airport

Posidonia  Ποσειδώνια

The International Shipping Exhibition

Organisers: Posidonia Exhibitions SA www.posidonia-events.com

REGIONAL SALES REPRESENTATIVES

- International sales except those territories listed below: Seatrade E-mail: sales@seatrade-global.com
- For China, including Hong Kong and Taiwan: CMP Asia Ltd E-mail: StellaFung@cmpasia.com
- For the United States of America: CMP Princeton, Inc. E-mail: posidonia@cmpprinceton.com
- For Greece, Cyprus, Balkans and Latin America, contact the Posidonia organisers: posidonia@posidonia-events.com



Editorial 6

Ναυτιλιακά Νέα 18

Πρωθούμε πρότυπα «υγιεινής ζωής» από άκρη σε άκρη της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Συνέντευξη του Μάρκου Κυπριανού, Μέλους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 42

Ο εφοπλισμός σήμερα βρίσκεται στη δίνη του κυκλώνα
Συνέντευξη του Συμεών Παληού, Chairman of the Board of Directors and Chief Executive Officer Diana Shipping Inc. 46

Η θάλασσα ως φυσικό περιβάλλον, η θάλασσα-σπίτι, η θάλασσα-δρόμος και η θάλασσα-πηγή ζωής
Συνέντευξη του Δημήτρη Εφραίμογλου, διευθύνοντος συμβούλου Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού 52

Αφιέρωμα Tankers
Ναυπηγήσεις Δεξαμενοπολιών: Τρέχουσες τιμές και τάσεις
Του Γ. Μπάνου 58

Οι μεταφορές πετρελαίων και ο στόλος των πετρελαιοφόρων
Του Εμμανουήλ Παπαλέξη, της Mare International Ltd 60

Μεγάλες αλλαγές στις θαλάσσιες μεταφορές χημικών προϊόντων και φυτικών ελαίων
Του Εμμανουήλ Παπαλέξη, της Mare International Ltd 64

On another level
By Capt. Michael Reppas, HSE Director, Seaworld Management & Trading Inc. 68

Tanker Operator: Οι απαιτήσεις και τα ρίσκα έχουν θέσει ψηλά τον πήχυ των γνώσεων, των ικανοτήτων και των συμπεριφορών
Του αντιναυάρχου (ε.α.) Στ. Κεχρή, Π.Ν., Κ.Κ. Lyrantzis Group 70

Ο καπετάνιος είναι θεός;
Σκέψεις της Αθανασίας Μπουμπουράκη, Πλοίαρχου Α' Ε.Ν. 72



Συμεών Παληός
Ο **εφοπλισμός** σήμερα βρίσκεται στη **δίνη** του **κυκλώνα** 46



Μάρκος Κυπριανός
Πρωθούμε πρότυπα **«υγιεινής ζωής»** από άκρη σε άκρη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 42



Δημήτρης Εφραίμογλου
Η θάλασσα ως **φυσικό περιβάλλον**, η θάλασσα-**σπίτι**, η θάλασσα-**δρόμος** και η θάλασσα-**πηγή ζωής** 52

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ / ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
Αριθμός φύλλου 89, ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2006 / Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος Ιδρύσεως: 1931/ Κωδικός: 1449

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

ON TIME ...ANY TIME!



MV Canadian Reefer, 270,000 cbft



MV Frio London, 200,000 cbft

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

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



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft

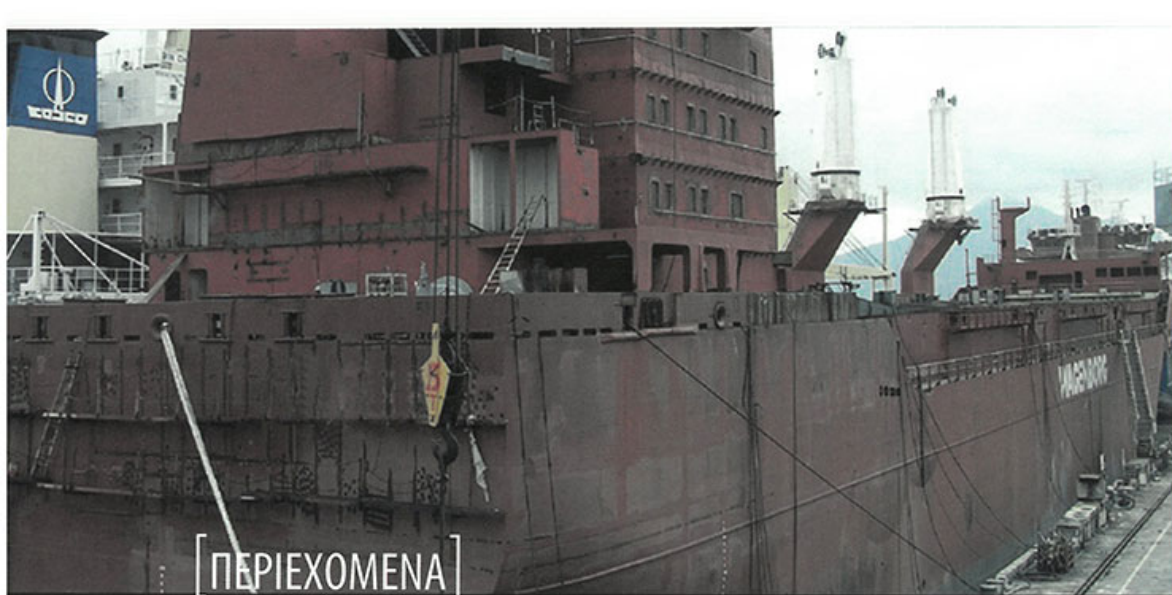
Head Office:
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens:
Tel : +30-210-6284200,
Fax : +30-210-8089710/11/12
e-mail: athens@laskaridis.gr

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



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

75

ΑΦΙΕΡΩΜΑ: Νηογνώμονες

**Αφιέρωμα:
Νηογνώμονες
Οι προτάσεις των
νηογνώμωνων για τους
κοινούς κατασκευαστικούς
κανόνες**

Common Structural Rules:
Η αρνητική εξέλιξη των νέων
κανονισμών για την εφοπιστική
κοινότητα
Του Γεωργίου Γράτσου,
Προέδρου Ναυτικού
Επιμελητηρίου Ελλάδος

76

Θαλάσσια ασφάλεια: Είναι
στραβός ο γιαλός ή στραβά
αρμενίζουμε;
Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη,
Καθηγητή Σχολής Ναυπηγών
Μηχανολόγων Μηχανικών ΕΜΠ

80

Αν οι κανονισμοί δεν βελτιωθούν
θα έχουμε σοβαρές συνέπειες
στο μέλλον

Του Πάνου Ζαχαριάδη,
Τεχνικού διευθυντή Atlantic Bulk
Carriers Management Ltd

84

Η εμπειρία της ελληνικής
πλοιοκτησίας είναι μοναδική και
πολύτιμη

Του Παύλου Λαμπρινάκου,
Γενικού διευθυντή
General Maritime Hellas

86

Τι απαντά ο IACS

88

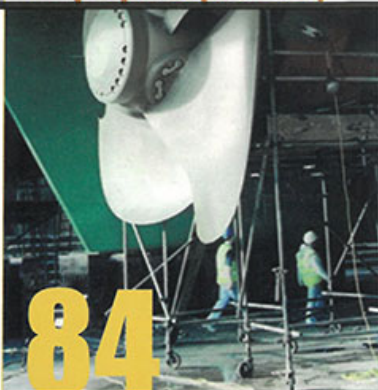
Ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό:
1978 - 2006. Το ζήτημα των
συνθέσεων

Του καθηγητή Άλκη Κορρέ

90

Παραναυτιλιακά

92



84



76



Εμμ. Παπαλέξης
Οι μεταφορές
πετρελαίων
και ο **στόλος**
πετρελαιοφόρων

60

Πάυλος Λαμπρινάκος
Η **εμπειρία** της
ελληνικής
πλοιοκτησίας
είναι μοναδική και
πολύτιμη



86

Γεώργιος Γράτσος
**Common
Structural Rules:**
Η αρνητική εξέλιξη
των νέων κανονι-
σμών για την εφοπι-
στική κοινότητα

Συνδρομές (10 τεύχη): Ιδιώτες: 55 € / Ναυτικοί & φοιτητές: 47 € / Εταιρείες - Οργανισμοί: 65 € / Χώρες Ε.Ε.: 100 € / Χώρες εκτός Ε.Ε.: 120 €
Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδοτικές Επιχειρήσεις, Λεωφ. Συγγρού 132, 176 71 Αθήνα, Τηλ. 210 - 92.22.501, 210-92.48.006, fax: 210 - 92.22.640
e-mail: editors@naftikachronika.gr / www.naftikachronika.gr / Web strategy development by IT BOX

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



A R C A D I A
SHIPMANAGEMENT Co. LTD

...αφαιρούμενη δύναμη ούδα



8, Dragatsaniou str., 105 59 Athens, Hellas
Tel: +30 210 3748 000 - Fax: +30 210 3254 677
Telex: 218657, e-mail: info@arcadiasm.gr, www.arcadiasm.com

Δύο χρόνια αναμονής...

Η πρόσφατη έκδοση του κόμματος της αξιωματικής αντιπολίτευσης που αφορούσε τη διακυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και ονομαζόταν, μάλλον απαισιόδοξα, «Μαύρη Βίβλος», υπήρξε σημείο αναφοράς για τους πολιτικούς αναλυτές και σχολιαστές της νομοθετικής επικαιρότητας. Η «Μαύρη Βίβλος», αν και πέρασε απαρατήρητη από το ευρύ εκλογικό σύνολο της χώρας, κατέγραφε στις πολυάριθμες σελίδες της τις προεκλογικές δεσμεύσεις της παρούσας κυβέρνησης Καραμανλή αλλά και την (όποια) παρούσα αμηχανία της ως προς αυτές. Παρά τη λεπτομερή παρουσίαση της Γ.Γ. κ. Ξενογιαννακοπούλου σε όλα τα ΜΜΕ, ο πολίτης, πάντως, σαφώς αγανακτισμένος από τη σύγχρονη εικόνα της πολιτικής, δεν φαίνεται ότι επηρεάστηκε από τη συγκεκριμένη πολιτική ανάλυση στις σελίδες της έκδοσης.



Ως παρατηρητές της ναυτιλιακής πολιτικής, εμείς θεωρήσαμε απαραίτητη τη σπουδή του συγκεκριμένου κειμένου: Ανάμεσα στα κεφάλαια όπου εστίασαμε το ενδιαφέρον μας, αξίζει να επισημάνουμε το κεφάλαιο που αναφερόταν στις δραστηριότητες του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Θα είμαστε όμως σαφείς: Η μνεία δεν οφείλεται τόσο στις επισημάνσεις της βουλευτού Χίου κ. Ελπίδας Τσουρή, υπεύθυνης για θέματα Ναυτιλίας στο ΠΑΣΟΚ, όσο για τον προβληματισμό που έχουν γενικότερα τα μεγάλα κόμματα προς την εθνική ναυτιλιακή πολιτική.

Είναι γεγονός ότι η Νέα Δημοκρατία δεν είχε ιδιαίτερη ή, μάλλον, ξεκάθαρη πολιτική τοποθέτηση, προεκλογικά, για θέματα ναυτιλίας. Φαινόταν, μάλιστα, απροετοίμαστη... καθώς άλλος πολιτικός επιθυμούσε να αναλάβει το υπουργείο και άλλος το ανέλαβε... Ιδιαίτερα στο κεφάλαιο της ποντοπόρου ναυτιλίας (και της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας) οι προεκλογικές εξαγγελίες υπήρξαν αδιάφορες έως... χαώδεις. Δεν υπήρξε, δηλαδή, μια σαφής τοποθέτηση, με αντικειμενικές και ρεαλιστικές δεσμεύσεις που θα κατοχύρωναν όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.

Με αυτόν το γνώμονα, οι επισημάνσεις του ΠΑΣΟΚ στη «Μαύρη Βίβλο» αναφέρονταν στις γενικότερες εξαγγελίες της κυβέρνησης που αφορούν τα χρόνια και πλέον «γραφικά» θέματα της ακτοπλοΐας, των λιμένων, του ΝΑΤ κ.ο.κ. Και γράφουμε «γραφικά» θέματα, όχι για να απαξιώσουμε τη σπουδαιότητά τους, αλλά -κυρίως- για να καταγράψουμε τη συνεχόμενη άρνηση όλων των κυβερνήσεων ως προς την οριστική επίλυσή τους.

Γενικές υποσχέσεις και δεσμεύσεις δόθηκαν από την κυβέρνηση, γενικοί σχολιασμοί δίνονται τώρα από την αντιπολίτευση στο κυβερνητικό έργο.

Εφελτήριο του προβληματισμού μας, λοιπόν, είναι η παρούσα αλλά και η μελλοντική πολιτική πορεία του ΥΕΝ και η διάθεσή του (ή μη) να εστιαστεί σε θέματα, που δεν είναι τελικά και τόσο δυσεπίλυτα.

Ο υπουργός κ. Κεφαλογιάννης θα πρέπει να αναγνωρίσει πως το ΥΕΝ δεν είναι (μόνο) υπουργείο ακτοπλοΐας. Χιλιοειπωμένη σκέψη. Αλλά πάντα επίκαιρη. Το ενδιαφέρον της κυβέρνησης για θέματα ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών σαφώς έχει ευρύ κοινωνικό ενδιαφέρον, εντούτοις φαίνεται ότι δεν ισοσταθμίζονται στη λογική ενός πολιτικού με τα θέματα ποντοπόρου ναυτιλίας. Και εδώ τίθενται δύο ερωτήμα-



Έρχεται η άνοιξη. Γιορτάστε με το **Super Quiet Time**

Ο χρόνος μειωμένης χρέωσης κλήσεων Super Quiet Time θα ισχύει για έξι συνεχείς ημέρες από τις 20:00 GMT (μέση ώρα Γκρήνουιτς) της Πέμπτης 13 Απριλίου 2006 έως και τις 06:00 GMT της Τρίτης 18 Απριλίου 2006. Η επικοινωνία με οικογένεια και φίλους ποτέ δεν ήταν φθηνότερη - μπορείτε να κάνετε κλήσεις μειωμένης χρέωσης όποτε θέλετε. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το Super Quiet Time και τις προπληρωμένες τηλεκάρτες, επικοινωνήστε με την εταιρία που σας παρέχει υπηρεσίες Inmarsat. Μπορείτε επίσης να τηλεφωνήσετε στο Κέντρο Εξυπηρέτησης Πελατών της Inmarsat στο +44 20 7728 1777 ή να επισκεφθείτε το www.inmarsat.com/crewcalling



Από τις 20:00 GMT της Πέμπτης 13 Απριλίου 2006 έως και τις 06:00 GMT της Τρίτης 18 Απριλίου 2006

τα: Υπάρχει σαφής καταγραφή, από τον εκάστοτε υπουργό, του όγκου και του μεγέθους εργασίας και της πολιτικής που εκπονείται σε θέματα ποντοπόρου ναυτιλίας από τον κάθε κλάδο του ΥΕΝ; Επίσης, σε σχέση με τη διαρροή από την ελληνική σημαία, υπάρχει κάποιος υψηλόβαθμος στη Γρηγορίου Λαμπράκη που θα αναλάβει την πολιτική ευθύνη της παρούσας, φθίνουσας, πορείας του νηολογίου;

Οι ερωτήσεις έχουν σαφείς απαντήσεις. Τις γνωρίζουμε όλοι. Με αυτό το δεδομένο θεωρούμε απαραίτητη την τοποθέτηση γενικού γραμματέα, ο οποίος θα ασχολείται αποκλειστικά και μόνο με θέματα ναυτιλιακής πολιτικής (της ποντοπόρου ναυτιλίας), όπως και με θέματα που αφορούν τις σχέσεις με τα κοινοτικά όργανα και τους διεθνείς φορείς, αλλά και την τοποθέτηση ειδικού Γ.Γ. που θα ασχολείται αποκλειστικά με θέματα ακτοπλοΐας. Να υπάρξει, δηλαδή, σαφής διαχωρισμός μεταξύ των δύο οικονομικών/πολιτικών πυλώνων, ακτοπλοΐας και ποντοπόρου ναυτιλίας: δύο Γ.Γ., δύο πολιτικές αρμοδιότητες, δύο πολιτικές δεσμεύσεις.

Ο καταμερισμός του όγκου εργασίας και, ιδίως, της πολιτικής πρωτοβουλίας σε δύο γενικές γραμματείες στο ΥΕΝ θα ξεκαθαρίσει το ομιχλώδες τοπίο που ήδη επικρατεί και θα επιτρέψει στον καθένα αρμόδιο γραμματέα να αναλάβει όχι μόνο πρωτοβουλίες αλλά και ευθύνες απέναντι τόσο στον εκάστοτε υπουργό και στην κυβέρνηση όσο (κυρίως) στο εκλογικό σώμα.

Η φυγή από την ελληνική σημαία δεν επιτρέπει περιθώρια περισσότερων αναβολών. Η κυβέρνηση πρέπει να αναλάβει τις ευθύνες της και να θεωρήσει επιβεβλημένη την εξαγγελία μέτρων, που θα στηρίξουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας. Ο υπουργός δεν πρέπει να βραχυκυκλώνεται σε μικροπολιτικές σκοπιμότητες της ακτοπλοΐας και της ΝΕΖ Περάματος, θέματα που μπορούν να επιλυθούν μόνον εάν υπάρχει κυβερνητική συνοχή και διυπουργική συμφωνία (κυρίως με το υπουργείο Οικονομικών ή/και το Ανάπτυξης).

Ο υπουργός οφείλει να ενασχοληθεί και με τις ΑΕΝ (τις πολυάριθμες και μάλλον -γιατί όμως- οικονομικά ξεχασμένες από τη Γ.ρ. Λαμπράκη), τη Σχολή της Αλεξανδρούπολης, αλλά και εν γένει το ρόλο του Λ.Σ. και το μέλλον του ΝΑΤ. Ας μην ξεχνάει, επίσης, τη γραφειοκρατία στο Κεντρικό Λιμεναρχείο αλλά και στις αρμόδιες υπηρεσίες, ειδικά σε θέματα υγείας των ναυτικών κ.ο.κ. Όλα αυτά απαιτούν, βεβαίως, την οικονομική υποστήριξη από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Ως προς την ακτοπλοΐα, τα θέματα είναι επίσης σαφή: θέματα προστασίας του καταναλωτή - επιβάτη και κυρίως θέματα ελευθέρωσης των ναύλων στην ακτοπλοΐα. Εκεί οφείλει να στρέψει το ενδιαφέρον του, άμεσα.

Ο όγκος εργασίας της ηγεσίας του ΥΕΝ δεν είναι ευκαταφρόνητος αλλά δεν είναι και αξεπέραστος. Απλά συσσωρεύονται οι κωλυσιεργίες και άλλων, προηγούμενων υπουργών. Αντί να μειώνονται τα κρατικά έσοδα του υπουργείου από τον κ. Αλογοσκούφη, θα έπρεπε να αυξάνονται... Και εδώ υπάρχει το εξής παράδοξο. Πώς, δηλαδή, ζητάει ο πρωθυπουργός την οικονομική συμβολή του εφοπλισμού στον τόπο μας όταν παράλληλα μειώνει στο μισό τα κρατικά κονδύλια προς το ΥΕΝ;

Ο κ. Κεφαλογιάννης είναι χαρισματικός πολιτικός. Είναι ικανός και προσεκτικός τόσο στις επιλογές του όσο και στις κινήσεις του. Περιμένουμε πολλά και σημαντικά από την υπουργία του.

Ο κ. Κεφαλογιάννης επέλεξε να μείνει στο ΥΕΝ. Το ίδιο και ο πρωθυπουργός. Η περίοδος χάριτος, όμως, για την κυβέρνηση πέρασε ανεπιστρεπτή. Περιμένουμε πλέον ουσιαστική τοποθέτηση και δράση.


Ηλίας Μπίσιος



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 θάλασσα μας ενώνει: Η Ημέρα του Εμπορικού Ναυτικού εορτάστηκε με μεγαλοπρέπεια

Ιδιαίτερα τιμητική για τη ναυτιλιακή κοινότητα ήταν η παρουσία του Προέδρου της Δημοκρατίας Κάρου Παπούλια, και του γενικού γραμματέα του ΙΜΟ Ευθ. Μητρόπουλου. Από την κυβέρνηση παρέστησαν ο υπουργός Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης & Αποκέντρωσης & εκπρόσωπος της κυβέρνησης Προκόπης Παυλόπουλος, ο υφυπουργός Ανάπτυξης Ιωάννης Παπαθανασίου, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης, ο υπουργός Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής Αριστοτέλης Παυλίδης, αλλά και από την αντιπολίτευση οι τ. υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανωμερίτης και Στ. Σουμάκης. Η πρωτοβουλία της ετήσιας καθιέρωσης ανήκει στα μέλη της διοικούσας επιτροπής του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, το οποίο σε συνεργασία με τα υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων αποφάσισε να τιμήσει την Εμπορική Ναυτιλία της χώρας μας και, παράλληλα, να ενημερώσει το ελληνικό κοινό για την εξέχουσα σημασία της. Για το σκοπό αυτό 150.000 φυλλάδια και 2.500 αφίσες μοιράστηκαν με έξοδα του ΝΕΕ σε όλα τα λύκεια της χώρας. Πρόκειται για την πλέον σημαντική κίνηση προς τη νέα γενιά που

Παρουσία του Προέδρου της Δημοκρατίας, τριών υπουργών της κυβέρνησης, δύο υφυπουργών, πολυάριθμων βουλευτών και όλων των φορέων και ενώσεων της Ναυτιλίας διοργανώθηκε με ιδιαίτερη λαμπρότητα στο Ευγενίδειο Ίδρυμα εκδήλωση - ημερίδα στο πλαίσιο του εορτασμού της «Ημέρας του Εμπορικού Ναυτικού». Κατά την άποψη όλης της ναυτικής οικογένειας και των ΜΜΕ, η εκδήλωση υπήρξε η πλέον επιτυχημένη του ΝΕΕ, αφού έφερε κοντά το σύνολο των μελών της με σκοπό να τιμήσει με αξιοπρέπεια και σοβαρότητα το παρόν και το μέλλον των ανθρώπων της θάλασσας.

συνέλαβε και υλοποίησε φορέας της ναυτιλίας κατά την τελευταία εικοσαετία. Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας στο χαιρετισμό που απηύθυνε ανέφερε, μεταξύ άλλων, ότι Ελλάδα και θάλασσα, Έλληνες και ναυτοσύνη είναι έννοιες αλληλένδετες, ενώ ανατρέχοντας στην ιστορική διαδρομή του λαού μας τόνισε την κυρίαρχη παρουσία και τη ναυτική παράδοση της χώρας μας στο διεθνές στερέωμα ανά τους αιώνες. «Η τεχνολογία άλλαξε αλλά η αληθινή κινητήριος δύναμη των πλοίων, που είναι οι ναυτικοί μας, παραμένει αναλλοίωτη στο χρόνο», δήλωσε χαρακτηριστικά. Ο υπουργός Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης & Αποκέντρωσης Προκόπης Παυλόπουλος μετέφερε τα συγχαρητήρια του πρωθυπουργού Κώστα Καραμανλή προς το Ναυτικό Επιμελητήριο για την πρωτοβουλία του και συνεχάρη τους εφοπλιστές, τα πληρώματα και όσους λειτουργούν παράλληλα για την καθιέρωση της «Ημέρας του Εμπορικού Ναυτικού». Ο κ. Παυλόπουλος ανέφερε στην ομιλία του ότι το Εμπορικό Ναυτικό είναι προπομπός στην ιστορία του ελληνικού πνεύματος σε ολόκληρο τον κόσμο, καθιερώνοντας τη θάλασσα σαν όχημα ιστορίας και πολιτισμού.



**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



«Δεν ταξίδεψαν μόνον εμπορεύματα αλλά θεσμοί, ήθη και έθιμα, πνεύμα που μπόλιασαν με δημοκρατία και ελευθερία όλους τους λαούς που επισκέφθηκαν. Το Εμπορικό Ναυτικό ένωσε λαούς. Δεν είναι μόνον η βάση της ελληνικής οικονομίας, αλλά κυρίως ένα όχημα που ταξιδεύει ο πολιτισμός και αυτό το οφείλουμε σε αυτούς που υπηρέτησαν στα καράβια», υπογράμμισε ο υπουργός Εσωτερικών.

«Δεν υπάρχει άλλη χώρα στον κόσμο στην οποία η ναυτιλία να είναι τόσο αναπόσπαστα δεμένη με την ιστορία της και τη συνειδήσή της», τόνισε ο γενικός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού Ευθύμιος Μητρόπουλος και εξήρε τη συμβολή των Ελλήνων στην ενδυνάμωση της τάσης για ποιοτική ναυτιλία σε όλο τον κόσμο.

Ο κ. Μητρόπουλος εξέφρασε τη συγκίνησή του γιατί, όπως είπε, μιλάει σε ένα τόσο εκλεκτό ακροατήριο για την ελληνική ναυτιλία και ζήτησε συγγνώμη, ως γενικός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, από τις υπόλοιπες 166 χώρες-μέλη του IMO γιατί «σήμερα θα μιλήσει για την Ελλάδα και τη ναυτιλία της ως Έλληνας».

Ο γ.γ. του IMO αναφέρθηκε στην ευκαιρία που δίνεται με αυτήν την πρωτοβουλία για να εξάσουμε διεθνώς την Εμπορική Ναυτιλία της χώρας μας, ενώ συνεχάρη την κυβέρνηση για την υποστήριξη που παρέχει στο ρόλο και το έργο του IMO. Στην ολιγόλεπτη ομιλία του αναφέρθηκε, επίσης, στις πρωτοβουλίες για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος που έχουν αναπτύξει οι Έλληνες εφοπιστές και ναυτεργάτες από κοινού, με τη δημιουργία της Helpera. Μία πρωτοβουλία που βρίσκει πλέον διεθνή απήχηση με τη δημιουργία ανάλογων οργανώσεων και σε άλλες χώρες του κόσμου.

Ο κ. Μητρόπουλος τόνισε ότι πρέπει να ανεβάσουμε στην εκτίμηση των νέων το γόητρο, το κύρος της ναυτιλίας, αλλά να κάνουμε γνωστό και το ρόλο που παίζει στην παγκόσμια οικονομία. «Το ζητούμενο για τη χώρα μας και τη ναυτιλία της είναι πως, εντεινόντας τις προσπάθειές μας συλλογικά όλοι οι φορείς, όχι μόνο θα διατηρήσουμε την ελληνική ναυτιλία στην πρώτη θέση παγκοσμίως αλλά και θα την κά-

νουμε ακόμη πιο ποιοτική».

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης υπογράμμισε ότι η Ελλάδα είναι και συμπεριφέρεται διεθνώς ως μεγάλη ναυτική δύναμη. Ειδικά σε ό,τι αφορά το θέμα της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας, υπογράμμισε ότι το YEN βρίσκεται σε συζήτηση τόσο στο Κοινοβούλιο όσο και με την ΠΙΝΟ για την προώθηση μέτρων ενίσχυσής της. Ο κ. Κεφαλογιάννης, αναφερόμενος στη ναυτική εκπαίδευση, σημείωσε ότι με το νέο νόμο δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, ενώ κάλεσε την ιδιωτική πρωτοβουλία να προχωρήσει στην ίδρυση ναυτικών σχολών οι οποίες θα αναβαθμισθούν περαιτέρω και με την επικείμενη αλλαγή του Συντάγματος.

Ο πρώην υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης στην ομιλία του δήλωσε, μεταξύ άλλων, ότι «οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι σύγχρονες, απέκτησαν κύρος στις χρηματιστηριακές και ο στόλος της Ελλάδας ανήκει στη λευκή λίστα του Paris MOU. Η χώρα μας διαθέτει ένα συνταγματικά καθορισμένο σύστημα πολλαπλής στήριξης των συμφερόντων το οποίο και υπηρετούμε. Η ελληνική ναυτιλία είναι μια ποιοτική ναυτιλία. Είναι μια οικονομική δύναμη που δείχνει ότι η Ελλάδα δεν είναι μια χώρα με μιζέριες. Το κύρος της ναυτιλίας είναι ταυτισμένο με το κύρος της χώρας».

Ο γενικός γραμματέας της ΠΙΝΟ, Ιωάννης Χαλάς, αναφέρθηκε στο θαύμα της ελληνικής ναυτιλίας, το οποίο οφείλεται κυρίως στον Έλληνα ναυτεργάτη, και εξέφρασε την πικρία του γιατί την ημέρα αυτή οι ναυτεργάτες τη γιορτάζουν επιστρατευμένοι.

«Η ελληνική ναυτιλία δεν είναι το άθροισμα των κερδών, των επενδυσθέντων κεφαλαίων, των εισοδημάτων των ναυτικών ή του συναλλάγματος και των θέσεων εργασίας των, αλλά κάτι περισσότερο. Είναι η φυγή της χώρας προς τα εμπρός, η φυγή από την ξένη κυριαρχία και τη βαλκανική μιζέρια», δήλωσε ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπιστών, Νίκος Ευθυμίου, προσθέτοντας ότι η σημερινή εκδήλωση είναι η αρχή μιας πορείας προς το λαό, ένα άνοιγμα προς την κοινή γνώμη προκειμένου να κατανοήσει αυτό που συμβαίνει. Μέχρι τώρα, υπογράμμισε, δεν έγινε καμιά προσπάθεια να προβληθεί το έργο που επιτελείται από τους Έλληνες στη θάλασσα, όπου βρίσκεται το

διακριτό μέλλον της πατρίδας μας.

Ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Γιώργος Γράτσος, αναφέρθηκε στην ομιλία του στη σημασία της πρωτοβουλίας που έλαβε το NEE για την καθιέρωση της Ημέρας του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού. Στόχος της πρωτοβουλίας είναι η βελτίωση της εικόνας της ναυτιλίας στην κοινή γνώμη με σκοπό την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Ο κ. Γράτσος υπογράμμισε την ιδιαίτερη συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, εστιάζοντας στο γεγονός ότι συντηρεί πάνω από 250.000 θέσεις εργασίας στη στεριά εκτός των 50.000 άμεσα εργαζομένων στο ναυτικό κλάδο.

Ο υπουργός Αιγαίου με ιδιαίτερη συγκίνηση πρότεινε ο επόμενος εορτασμός, το 2007, να γίνει στο Κοινοβούλιο, σύσσωμης της κυβέρνησης και της αντιπολίτευσης.

Στην εκδήλωση μίλησαν επίσης ο κ. Νίκος Παπαδάκης, πρόεδρος της Intercargo, ο κ. Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης, πρόεδρος του Ιδρύματος Ευγενίδη, και ο εκπρόσωπος της Διεθνούς Ένωσης Νηογυμνώνων κ. J. De Rose.

Συντονιστής της ημερίδας ήταν ο εμπνευστής και οραματιστής της ημέρας κ. Ιωάννης Πλατισιάδης, μέλος της διοικούσας επιτροπής του NEE.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» οφείλουν να εκφράσουν την ελκρινή συγκίνησή τους προς την υλοποίηση της συγκεκριμένης ιδέας, που είχαν μέσα από τις στήλες τους καταγράψει επί σειρά ετών. Χωρίς την οραματική διάθεση του κ. Ιωάννη Πλατισιάδη που πίστεψε, καλλιέργησε και σχημάτισε την ιδέα, την πρωτοβουλία και έμπνευση του προέδρου του NEE κ. Γράτσου και την ηθική και πνευματική αρωγή του κ. Βασ. Λογοθέτη και του άξιου διευθυντή του NEE κ. Τσενεμπί, η Ημέρα Εμπορικού Ναυτικού δεν θα είχε υλοποιηθεί. Επίσης οφείλουμε να καταθέσουμε τις ευχαριστίες όλης της ναυτικής οικογένειας προς τον κ. Λεωνίδα Δημητριάδη-Ευγενίδη, ο οποίος παραμένει πάντα ουσιαστικός υποστηρικτής και αρωγός σημαντικών προσπαθειών που επικουρούν τα ναυτικά γράμματα και την εξειδικευμένη επιμόρφωση και τεχνογνωσία. ©



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.



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

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



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*

Νέος κύκλος ναυπηγήσεων



45,5 εκατομμύρια το ένα. Όλα τα πλοία αναμένεται να παραληφθούν μέσα στο 2008.

Τα 10 νέα πλοία είναι αδελφά με τα 12 που διαθέτει η Golden Energy στο στόλο της και τα οποία είναι νεότευκτα διπλού τοιχώματος, συνολικής χωρητικότητας 945.000 dwt. Τα συγκεκριμένα πλοία παρελήφθησαν από τα ναυπηγεία Hyundai και STX, τη

διετία 2004-2005.

Συνολικά ο Όμιλος Ρέστη διαχειρίζεται 77 πλοία από τα οποία τα 65 είναι μεταφορές ξηρού φορτίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Golden Energy πρόκειται να παραλάβει μέχρι τις αρχές του 2007 επιπλέον τρία νεότευκτα μεταφορές ξηρού φορτίου συνολικής χωρητικότητας 53.000 dwt. Με την παραλαβή των πλοίων αυτών και των 10 νέων δεξαμενοπλοίων ο στόλος της Golden Energy θα διαθέτει 90 πλοία. ■

Η ναυτιλιακή εταιρεία Golden Energy ξεκίνησε νέο κύκλο ναυπηγήσεων με την παραγγελία για ναυπήγηση 10 δεξαμενόπλοιων στα κορεατικά ναυπηγεία Sungdong. Η επένδυση είναι συνολικής αξίας 470 εκατομμυρίων δολαρίων ενώ το ναυπηγικό πρόγραμμα περιλαμβάνει το κτίσιμο δύο product tanker τύπου rapamax χωρητικότητας 70.000 dwt το καθένα και οκτώ τύπου handymax χωρητικότητας 50.000 dwt το καθένα. Η αξία των rapamax ανέρχεται στα 53,5 εκατ. δολάρια το ένα και των handymax στα

Οι πωλήσεις της TOP Tankers

Δεκατρία δεξαμενόπλοια έναντι 550 εκατομμυρίων δολαρίων πούλησε η εισηγμένη στην αγορά του Nasdaq ναυτιλιακή εταιρεία ελληνικών συμφερόντων, TOP Tankers. Τα πλοία θα συνεχίσει να τα διαχειρίζεται η εταιρεία με bareboat για διάστημα πέντε έως επτά χρόνων. Τα καθαρά έσοδα από



την πώληση των πλοίων ανήλθαν στα 240 εκατ. δολάρια. Με αυτή την πώληση η ναυτιλιακή εταιρεία κεφαλαιοποίησε τις υψηλές τρέχουσες αξίες των δεξαμενόπλοιων, ενώ πα-

ράλληλα συνεχίζει να είναι η διαχειρίστρια όλων των πλοίων. Η συγκεκριμένη κίνηση δημιουργεί υψηλό μέρισμα για τους μετόχους. «Ανάλογες κινήσεις θα γίνουν και στο μέλλον», δήλωσε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας, Ευάγγελος Πιστιόλης.

Ο στόλος της TOP Tankers αποτελείται από εννέα δεξαμενόπλοια ενώ διαχειρίζεται άλλα 18. ■

Αύξηση εσόδων της Dryships

Αυξημένα έσοδα παρουσίασε το τέταρτο τρίμηνο του 2005 η εισηγμένη στο χρηματιστήριο του Nasdaq, ναυτιλιακή εταιρεία Dryships του κ. Γιώργου Οικονόμου. Ειδικότερα τα κέρδη της εταιρείας ανήλθαν στη χρήση του έτους 2005 στα 111,4 εκατ. δολάρια, έναντι κερδών 39,1 εκατ. δολ. της χρήσης της προηγούμενης χρονιάς. Παράλληλα τα συνολικά έσοδα ξεπέρασαν τα 228,9 εκατ. δολάρια, έναντι 63,4 εκατ. δολαρίων στις 31 Οκτωβρίου 2004.

Στα τριμηνιαία αποτελέσματα, η εταιρεία, στο τελευταίο τρίμηνο του 2005, εμφάνισε κέρδη ύψους 26,1 εκατ. δολαρίων, έναντι 10,8 εκατ. δολαρίων το δίμηνο Νοεμβρίου-Δεκεμβρίου 2004, με το οποίο γίνεται η σύγκριση, και αντίστοιχα έσοδα 66,5 εκατ. δολάρια και 15,7 εκατ. δολάρια έναντι 15,7 εκατ. που είχε τους δύο τελευταίους μήνες του 2004. Η σύγκριση δεν αφορά τρίμηνα αφού άλλαξε ο τρόπος που εμφανιζόντουσαν χρονικά τα κέρδη μέχρι το 2004. Από το 2005 και η Dryships θα παρουσιάζει τρίμηνα. Τα έσοδα διαχείρισης για το τέταρτο τρίμηνο του 2005 έφθασαν τα 33,4 εκατ. έναντι 11,4 για το τελευταίο δίμηνο του 2004 ενώ τα καθαρά κέρδη έφθασαν το 26,1 εκατομμύρια έναντι 10,8 εκατ. το τελευταίο δίμηνο του 2004. Τα κέρδη ανά μετοχή έφθασαν τα 0,86 δολάρια στο τέταρτο τρίμηνο.

Το 2005 τα έσοδα έφθασαν τα 228,9 εκατ. δολάρια έναντι 63,4 το 2004 ενώ τα διαχειριστικά έσοδα ήταν 131,1 εκατομμύρια έναντι 40,3 μέχρι τον Οκτώβριο του 2004.

Τα καθαρά κέρδη για το 2005 ανήλθαν στα 111,4 εκατ. δολάρια έναντι 39,1 εκατ. το 10μηνο του 2004 ενώ τα κέρδη ανά μετοχή άγγιξαν τα 3,85 δολάρια.

Η Dryships Inc. είναι η δεύτερη σε μέγεθος ναυτιλιακή εταιρεία στον κόσμο στη διαχείριση φορτηγών πλοίων τύπου rapamax. Ο στόλος της διαθέτει 27 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου από τα οποία τέσσερα είναι capesize, 21 rapamax και δύο handymax, με συνολική χωρητικότητα 2,32 εκατ. dwt. ■

Διπλασιασμός κερδών για την Excel

Διπλασίασε τα κέρδη της το 2005 η εισηγμένη στο αμερικανικό χρηματιστήριο Excel Maritime Carriers Ltd. Τα καθαρά έσοδα από τα 32 εκατομμύρια δολάρια το 2004 έφθασαν στα 67,8 εκατομμύρια το 2005 ενώ ο τζίρος άγγιξε τα 118,6 εκατ. από 52,6 το 2004. Το Ebitda από 33,8 εκατ. πήγε στα 92,2 ενώ τα κέρδη ανά μετοχή αυξήθηκαν κατά 33% φθάνοντας τα 3,65 δολάρια έναντι 2,75 το 2004.

Παράλληλα η Excel Maritime από την πώληση των τεσσάρων μεγάλης ηλικίας πλοίων της αποκόμισε κέρδη ύψους 26,8 εκατομμυρίων. Στο τέταρτο τρίμηνο του 2005 τα συνολικά έσοδα αυξήθηκαν κατά 122% φθάνοντας από τα 16,1 εκατ. τα 35,7 ενώ το Ebitda από 10 εκατ. έφθασε τα 23,9. ■



Aalesund • Aarhus • Aberdeen • Abu Dhabi • Adelaide • Alexandria • Algeciras • Antwerp • Asuncion • Auckland
 Augsburg • Azores • Baie Comeau • Baku • Balboa • Baltimore • Bangkok • Barcelona • Bari • Barranquilla • Batam
 Bath • Beaumont • Belem • Bergamo • Bergen • Berlin • Bilbao • Birmingham • Bordeaux • Boston • Bremen • Brindisi
 Brisbane • Brownsville • Brunswick • Bucharest • Buenaventura • Buenos Aires • Busan • Cadiz • Cairns • Cairo • Calgary
 Callao • Canary Islands • Cape Town • Caracas • Cartagena • Cebu • Charleston • Chennai • Chepstow • Chicago
 Chittagong • Citavecchia • Ciudad del Carmen • Cleveland • Coatzacoalcos • Cochin • Colombo • Constantza
 Copenhagen • Cork • Corpus Christi • Crete • Curacao • Dalian • Damman • Darwin • Detroit • Doha • Douala • Dover
 Dubai • Duluth • Dunedin • Dunkerque • Durban • Edmonton • El Ferrol • Ensenada • Erie • Essen • Falmouth • Felixstowe
 Fiumicino • Fort Lauderdale • Fortaleza • Fredericia • Fremantle • Galatz • Galveston • Gdynia • Genoa • Gijon
 Gioia Tauro • Glasgow • Gliwice • Gothenburg • Greenville • Guangzhou • Guayaquil • Guaymas • Hakodate
 Halifax • Hamburg • Helsinki • Hiroshima • Hong Kong • Honolulu • Houma • Houston • Huelva • Humberside
 Innoshima • Istanbul • Jacksonville • Jakarta • Jeddah • Jeffersonville • Johor • Kaohsiung • Karachi • Kavala • Kiev
 Kobe • Koje • Kolkata • Kuala Lumpur • Kure • La Coruna • La Spezia • Lagos • Lake Charles • Las Palmas • Le Havre
 Lisbon • Livorno • London • Los Angeles • Luanda • Lyon • Macae • Madrid • Manama • Manaus • Mangalore • Manila
 Mannheim • Maracaibo • Maracaibo • Maracaibo • Maracaibo • Maracaibo • Maracaibo • Maracaibo • Maracaibo • Maracaibo
 Miami • Mihara • Milas • Mississauga • Mississauga • Mississauga • Mississauga • Mississauga • Mississauga • Mississauga
 Morlaix • Moulins • Mumbai • Murore • Nagasaki • Nagoya • Nanjing • Naples • Nantong • Nantong • Nantong
 Newcastle • Newcastle • Newcastle • Newcastle • Newcastle • Newcastle • Newcastle • Newcastle • Newcastle
 New York • New York • New York • New York • New York • New York • New York • New York • New York
 Nizhny Novgorod • Nizhny Novgorod • Nizhny Novgorod • Nizhny Novgorod • Nizhny Novgorod • Nizhny Novgorod
 Oporto • Oporto • Oporto • Oporto • Oporto • Oporto • Oporto • Oporto • Oporto
 Osaka • Osaka • Osaka • Osaka • Osaka • Osaka • Osaka • Osaka • Osaka
 Panama • Panama • Panama • Panama • Panama • Panama • Panama • Panama • Panama
 Paris • Paris • Paris • Paris • Paris • Paris • Paris • Paris • Paris
 Perth • Perth • Perth • Perth • Perth • Perth • Perth • Perth • Perth
 Philadelphia • Philadelphia • Philadelphia • Philadelphia • Philadelphia • Philadelphia • Philadelphia • Philadelphia
 Phoenix • Phoenix • Phoenix • Phoenix • Phoenix • Phoenix • Phoenix • Phoenix
 Pittsburgh • Pittsburgh • Pittsburgh • Pittsburgh • Pittsburgh • Pittsburgh • Pittsburgh • Pittsburgh
 Portland • Portland • Portland • Portland • Portland • Portland • Portland • Portland
 Porto • Porto • Porto • Porto • Porto • Porto • Porto • Porto
 Prague • Prague • Prague • Prague • Prague • Prague • Prague • Prague
 Rangoon • Rangoon • Rangoon • Rangoon • Rangoon • Rangoon • Rangoon • Rangoon
 Recife • Recife • Recife • Recife • Recife • Recife • Recife • Recife
 Regina • Regina • Regina • Regina • Regina • Regina • Regina • Regina
 Reykjavik • Reykjavik • Reykjavik • Reykjavik • Reykjavik • Reykjavik • Reykjavik • Reykjavik
 Rio de Janeiro • Rio de Janeiro • Rio de Janeiro • Rio de Janeiro • Rio de Janeiro • Rio de Janeiro • Rio de Janeiro
 Rotterdam • Rotterdam • Rotterdam • Rotterdam • Rotterdam • Rotterdam • Rotterdam • Rotterdam
 Saint John's • Saint John's • Saint John's • Saint John's • Saint John's • Saint John's • Saint John's
 San Francisco • San Francisco • San Francisco • San Francisco • San Francisco • San Francisco • San Francisco
 San Juan • San Juan • San Juan • San Juan • San Juan • San Juan • San Juan
 Santiago • Santiago • Santiago • Santiago • Santiago • Santiago • Santiago • Santiago
 Sao Paulo • Sao Paulo • Sao Paulo • Sao Paulo • Sao Paulo • Sao Paulo • Sao Paulo
 Seattle • Seattle • Seattle • Seattle • Seattle • Seattle • Seattle • Seattle
 Shanghai • Shanghai • Shanghai • Shanghai • Shanghai • Shanghai • Shanghai • Shanghai
 Singapore • Singapore • Singapore • Singapore • Singapore • Singapore • Singapore • Singapore
 Skopje • Skopje • Skopje • Skopje • Skopje • Skopje • Skopje • Skopje
 Soerabaya • Soerabaya • Soerabaya • Soerabaya • Soerabaya • Soerabaya • Soerabaya • Soerabaya
 Stockholm • Stockholm • Stockholm • Stockholm • Stockholm • Stockholm • Stockholm • Stockholm
 Suva • Suva • Suva • Suva • Suva • Suva • Suva • Suva
 Sydney • Sydney • Sydney • Sydney • Sydney • Sydney • Sydney • Sydney
 Taipei • Taipei • Taipei • Taipei • Taipei • Taipei • Taipei • Taipei
 Tallinn • Tallinn • Tallinn • Tallinn • Tallinn • Tallinn • Tallinn • Tallinn
 Tamsui • Tamsui • Tamsui • Tamsui • Tamsui • Tamsui • Tamsui • Tamsui
 Tientsin • Tientsin • Tientsin • Tientsin • Tientsin • Tientsin • Tientsin • Tientsin
 Tokyo • Tokyo • Tokyo • Tokyo • Tokyo • Tokyo • Tokyo • Tokyo
 Toronto • Toronto • Toronto • Toronto • Toronto • Toronto • Toronto • Toronto
 Trieste • Trieste • Trieste • Trieste • Trieste • Trieste • Trieste • Trieste
 Tula • Tula • Tula • Tula • Tula • Tula • Tula • Tula
 Tyne • Tyne • Tyne • Tyne • Tyne • Tyne • Tyne • Tyne
 Ulsan • Ulsan • Ulsan • Ulsan • Ulsan • Ulsan • Ulsan • Ulsan
 Valencia • Valencia • Valencia • Valencia • Valencia • Valencia • Valencia • Valencia
 Vancouver • Vancouver • Vancouver • Vancouver • Vancouver • Vancouver • Vancouver • Vancouver
 Vladivostok • Vladivostok • Vladivostok • Vladivostok • Vladivostok • Vladivostok • Vladivostok • Vladivostok
 Vitoria • Vitoria • Vitoria • Vitoria • Vitoria • Vitoria • Vitoria • Vitoria
 Volos • Volos • Volos • Volos • Volos • Volos • Volos • Volos
 Washington DC • Washington DC • Washington DC • Washington DC • Washington DC • Washington DC • Washington DC
 Yokohama • Yokohama • Yokohama • Yokohama • Yokohama • Yokohama • Yokohama • Yokohama

Setting the Standard for Service.

www.eagle.org



ABS

FOUNDED 1862

Setting Standards of Excellence

Vitoria • Volos • Washington DC • Yokohama



Το οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας



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

Με λυμένο από δεκαετίες το πρόβλημα της υποτιθέμενης αντεργατικής ευελιξίας στις εργασιακές σχέσεις, που όμως κρατά την ανεργία κάτω στο 4,7%, οι ΗΠΑ δείχνουν ότι τουλάχιστον θα διατηρήσουν και εφέτος ένα ρυθμό ανάπτυξης περίπου 3,5% παρά τις αυξήσεις επιτοκίων, που μάλλον θα συνεχισθούν μέχρι το 5%. Ακόμα και η κάμψη τελευταία της αγοράς ακινήτων δείχνει να είναι αναστρέψιμη, καθώς οι συναλλαγές παλαιών κατοικιών, που αποτελούν το 85% της αγοράς, σημείωσαν άλμα 5,2% το Φεβρουάριο ενώ αναμενόταν πτώση, η οποία συνεχίζεται ακόμα στις θεμελιώσεις νέων κατοικιών. Σε ενίσχυση της παραπάνω θετικής εκτίμησης για την πορεία της οικονομίας των ΗΠΑ, ήλθε «επί του πιεστηρίου» η ανακοίνωση του οργανισμού Conference Board πως ο δείκτης καταναλωτικής εμπιστοσύνης Μαρτίου σημείωσε ανέλπιστο άλμα στο 107,2 από 102,7 το Φεβρουάριο, που είναι η υψηλότερη μέτρηση από το Μάιο του 2002.

Αντίθετα η Ευρώπη, που προσπαθεί τώρα να κάνει μεταρρυθμίσεις στις εργασιακές σχέσεις ανατρέποντας παραδοσιακούς «φιλεργατικούς» προστατευτισμούς που έχουν οδηγήσει σε... φιλεργατική ανεργία 9-12%, διακινδυνεύει μια νέα... Γαλλική Επανάσταση και διάψευση της ελπίδας να αυξηθεί εφέτος το ρυθμό ανάπτυξης, έστω στο αναμικρό 2%. Πάντως, όσο η αναταραχή περιορίζεται στη Γαλλία, περιορίζονται και οι συνέπειες όπως δείχνει η πτώση του δείκτη επιχειρηματικής εμπιστοσύνης Μαρτίου από υψηλό 17 μηνών στη Γαλλία, ενώ οι αντίστοιχοι δείκτες σε Ιταλία και Γερμανία παραμένουν ανοδικοί. Τα θετικά στοιχεία του πρώτου διμήνου, που κορυφώθηκαν στο σύνολο της Ευρωζώνης με την πτώση του εμπορικού ελλείμματος το Φεβρουάριο στα \$ 3,3 δισ. από 4,4 και της ανεργίας στο 8,3%, κινδυνεύουν να ανατραπούν από την απώλεια της εργασιακής ειρήνης, την ασθενική ακόμα ιδιωτική κατανάλωση και τις χρηματοπιστωτικές πιέσεις. Ευτυχώς για το οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας, το σφρίγος της ιαπωνικής οικονομίας που είναι ικανό να αντισταθμίσει εφέτος μια τυχόν κινεζική επιβράδυνση και ευρωπαϊκή ανάσχεση, αντανακλάται σε πολλά στοιχεία, όπως η πορεία των εισαγωγών που αυξήθηκαν το Φεβρουάριο με ρυθμό 30%, η άνοδος του χρηματιστηρίου σε υψηλό πενταετίας κ.λπ. Η εσωτερική κατανάλωση που άρχισε να αυξάνεται πέρυσι, συνεχίζει να πυροδοτεί την ανάπτυξη, καθώς και οι εξαγωγές διατηρούν τους γνωστούς ζωηρούς ρυθ-

μούς με προοπτική να απογειωθούν προς την Κίνα σε περίπτωση ανατίμησης του γουάν. Εξ άλλου, πληροφορίες για το σύνθετο δείκτη Tanker α' τριμήνου, που προδιαγράφει οικονομική πορεία των επόμενων 3-6 μηνών, αναφέρουν αύξηση στο 23 από 21 του προηγούμενου τριμήνου. Επί πλέον, με την κατάθεση του νέου προϋπολογισμού που προβλέπει μείωση των δημόσιων δαπανών κατά 3%, ο πρωθυπουργός Κόιζουμι, μετά την επαναφορά της οικονομίας σε αναπτυξιακή τροχιά, εγκαινιάζει τώρα και τη δημοσιονομική εξυγίανση με άριστες προοπτικές επιτυχίας και αναβάθμισης του παγκόσμιου ρόλου της ιαπωνικής οικονομίας.

Οι τελευταίες πληροφορίες από το μέτωπο των συνομιλιών των εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος με τις εξορυκτικές εταιρείες για τις εφετινές τιμές αναφέρουν ότι μετά τις κινεζικές πιέσεις και τη σημαντική αύξηση της κινεζικής παραγωγής μεταλλεύματος, η αύξηση της τιμής δεν θα είναι τελικά μεγαλύτερη του 10%. Έτσι, αναλυτές εκτιμούν πως ακόμα και εάν οι κινεζικές εισαγωγές μειωθούν κατά 60 εκατ. τόνους εφέτος, πράγμα δύσκολο, αρκετοί άλλοι εισαγωγείς διεθνώς θα επανέλθουν στην αγορά μετά τη μικρή αυτή αύξηση της τιμής, καλύπτοντας το κενό στον όγκο των μεταφορών.

Αν και η ναυλαγορά επιμένει να μη δίνει σαφείς ενδείξεις για την κατεύθυνση που θα πάρει, ο όγκος των συναλλαγών πλοίων χύδην αυξήθηκε εκρηκτικά και οι τιμές μάλλον παρουσιάζουν ανοδικές τάσεις. Μπορεί κανείς να υποθέ-

Το μέλλον καθορίζει το παρόν

FALCON



Πλοίων & Παράκτιων Εγκαταστάσεων

Κ Α Λ Ω Δ Ι Α
CABLEL®



Η οικογένεια των καλωδίων πλοίων και παράκτιων εγκαταστάσεων CABLEL®, έγινε ακόμα πιο ισχυρή με τα νέες τεχνολογίας Πυράντοχα (IEC 60331), Βραδύκαυστα, Ελεύθερα Αλογόνων και Χαμηλής Εκπομπής Καπνού καλώδια. Ο Όμιλος Εταιριών ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΛΩΔΙΑ είναι η πρώτη και μοναδική βιομηχανία που παράγει στην Ελλάδα καλώδια πλοίων και παράκτιων εγκαταστάσεων ειδικών απαιτήσεων. Τα νέα αυτά καλώδια πλοίων και παράκτιων εγκαταστάσεων ειδικών απαιτήσεων CABLEL® προσφέρουν αυξημένη προστασία της ανθρώπινης ζωής σε περίπτωση πυρκαγιάς, ενώ ταυτόχρονα έχουν κατασκευαστεί με υλικά **φιλικά προς το περιβάλλον**. Όλα τα καλώδια πλοίων και παράκτιων εγκαταστάσεων CABLEL® διαθέτουν πιστοποιητικά και σήματα ποιότητας από τους εγκυρότερους διεθνείς οργανισμούς (όπως DNV, Lloyd's, κτλ).

Σήμερα, ο Όμιλος Εταιριών ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΛΩΔΙΑ ανταποκρινόμενος άμεσα στις διατάξεις της Ευρωπαϊκής Οδηγίας RoHS (2002/95/ΕΚ) παράγει τα καλώδια CABLEL® **ελεύθερα μολύβδου (LEAD FREE)** Ⓢ, σε όλους τους βασικούς τύπους και όχι μόνο στους προβλεπόμενους από την Οδηγία. Επίσης, παράγει ελεύθερα μολύβδου και τα σύρματα περιελίξεων και βασικούς τύπους των πλαστικών και ελαστικών μειγμάτων CABLEL®, αποδεικνύοντας έμπρακτα το ενδιαφέρον του Ομίλου για ένα καλύτερο μέλλον.

για κάθε επαφή

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ
ΙΣΧΥΟΣ
ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ
ΠΛΟΙΩΝ
ΠΥΡΑΝΤΟΧΑ - ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΑΛΟΓΟΝΩΝ
ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ
ΟΠΤΙΚΩΝ ΙΝΩΝ

ΑΓΩΓΟΙ ΧΑΛΚΟΥ ΚΑΙ ΑΛΟΥΜΙΝΙΟΥ
ΣΥΡΜΑΤΑ ΠΕΡΙΕΛΙΞΕΩΝ
ΠΛΑΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΜΕΙΓΜΑΤΑ



ΟΜΙΛΟΣ **ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΛΩΔΙΑ**

CABLEL®
ισχύς εν ενεργεία



ΓΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: Τηλ.: 210 5403111, 210 5403335-6, 210 5403220, Fax: 210 5403233, 210 5403234, e-mail: info@cablel.vionet.gr, http://www.cablel.com

Γραμμή Τεχνικής Υποστήριξης (χωρίς χρέωση) : 800 11 61 61 61

σει βάσιμα ότι ο ελαφρά βελτιωμένος εφέτος ρυθμός ανάπτυξης διεθνώς και ο ελαφρά αυξημένος ρυθμός διαλύσεων των τελευταίων εβδομάδων συντηρούν απέναντι στις ναυπηγήσεις μια αρκετά σταθερή ισορροπία ζήτησης - προσφοράς τονάζ, αποτιμώμενη στα ικανοποιητικά επίπεδα ναυλαγοράς 2.500-2.700 μονάδων του δείκτη BDI. Μεταβολή μεσοβραχυπρόθεσμα από αυτό το σταθερό επίπεδο διακύμανσης, είτε προς τα κάτω είτε προς τα επάνω, φαίνεται να προϋποθέτει ισχυρή μεταβολή κάποιου παράγοντα που τώρα δεν είναι ορατή.

Ισοδύναμη ήταν η μεταπώληση του FORMOSABULK GLORY, 170.000 dwt (5/2006, IHI) στην Alcyon Shipping προς \$ 65 εκατ., σε σύγκριση με την προ δεκαήμερου μεταπώληση του Cargosean Resale, 175.000 dwt (11/2006, Waigaoqiao) προς \$ 64 εκατ. Στην ίδια κατηγορία, η Hebei Ocean πούλησε σε σταθερά υψηλό επίπεδο τιμής στην TMT τα πλοία HEBEI ANGEL και HEBEI PUMA, 175.075 dwt (1993 & 1992, Poland) προς \$ 35 εκατ. το καθένα, ενώ ανεπιβεβαίωτες πληροφορίες της τελευταίας στιγμής από τους brokers της George Moundreas & Co. αναφέρουν την πώληση του NOBLE DRAGON, 149.782 dwt (1994, Dalian New) σε αγνώστους προς \$ 31 εκατ. Το χύδην OBO NOBEL SNAPPER, 135.160 dwt (1982, Belgium) έπιασε περισσότερο από δύο φορές την αξία scrap με τιμή \$ 14 εκατ. Στα Panamax το CASTILLO DE BUTRON, 74.400 dwt (1988, Spain) πουλήθηκε σε Έλληνες προς \$ 13,75 εκατ., το ORIENT CONSTELLATION, 66.837 dwt (1986, China) πουλήθηκε σε Κινέζους προς \$ 9,8 εκατ. και το OLYMPIC GALAXY, 64.931 dwt (1982, Japan) πληρώθηκε από Έλληνες \$ 7,5 εκατ. ενώ brokers της George Moundreas & Co. αναφέρουν «επί του πιεστηρίου» ότι ελληνικά συμφέροντα αγόρασαν το FOUR IRON, 67.395 dwt (1987, Kawasaki) προς την ανεπιβεβαίωτη τιμή των \$ 12 εκατ.

Στην κατηγορία των μοντέρνων Handymax, μία εβδομάδα ήταν αρκετή για να ανέλθει η τιμή πώλησης του SUN BULKER, 52.500 dwt (2002, Oshima) στα \$ 30,5 εκατ. σε σύγκριση με την πώληση του LAURA D' AMATO, 52.512 dwt (2002, Kanashashi) προς \$ 29 εκατ.

Και ενώ επάνω σ' αυτή τη βάση πουλήθηκαν τα YASA EMIRHAN, 52.402 dwt (2001, Tsuneishi) προς \$ 28,5 εκατ., και YASA AYSEN, 52.434 dwt (2000, Tsuneishi) προς \$ 27,5 εκατ., brokers της George Moundreas & Co. πληροφορούν ότι η Thepanaris ανέβασε αυτές τις ώρες ακόμα υψηλότερα τον πήχυ, με την πώληση σε αγνώστους των Supramax MARINA II και ARTEMIS II, 52.060 dwt (2001, Sanyas) με τιμή άνω των \$ 30 εκατ. το καθένα.

Στην ίδια κατηγορία, η Borgestad πούλησε στην Jebsen τα πλοία BRIDGE ARROW, BORG ARROW και BREEZE ARROW, 46.950 dwt (1992, Oshima) μαζί με τα WESTWOOD ANETTE και WESTWOOD MARIANNE, 45.252 dwt (1987 & 1986, IHI) προς \$ 120 εκατ. en bloc. Τέλος, στα Handysize, η πώληση του ASAHII SUNRISE, 28.513 dwt (2001, Kanda) σε Γερμανούς προς \$ 22 εκατ.

δεν έχει πρόσφατη συγκρίσιμη πώληση, αλλά η προ τριμήνου πώληση του OCEAN BULKER, 28.492 dwt (2001, Imabari) προς \$ 21 εκατ. δείχνει την εξέλιξη έκτοτε.

Στην ίδια κατηγορία, το παλαιάς γενιάς ASTRADANCE, 37.895 dwt (1986,



Mitsubishi) πουλήθηκε σε Σύρους προς \$ 10 εκατ.

Τέλος, επισημαίνονται οι πωλήσεις σε τιμή scrap αλλά για εκμετάλλευση των πλοίων IKAN KERISI, 64.780 dwt (1983, Namura) προς \$ 4 εκατ., και του EXCELLENT, 40.765 dwt (1976, Sanyasu) προς \$ 3 εκατ.

Η πώληση του Suezmax NORDIC BRASILIA δεν είναι νέα όπως ανακοινώνεται, αλλά είναι η ίδια με την προ δύο εβδομάδων πώληση με το όνομα ROVIKEN, 151.294 dwt (2004, Samsung) προς \$ 90 εκατ.

Κατά τα άλλα, οι λιγοστές συναλλαγές δεξαμενόπλοιων περιέλαβαν το Aframax FOSNA, 96.314 dwt (1992, Sanyasu) στην Al Bakri Shipping προς \$ 38,5 εκατ., δηλαδή \$ 2 εκατ. λιγότερο από το αδελφό TAIWAN, 96.759 dwt (1992, Sanyasu) που είχε πουληθεί στις αρχές Φεβρουαρίου.

Το OBO SIBOHILLE, 82.800 dwt (1993, B&W) πουλήθηκε στην B&H προς \$ 36,4 εκατ. και το IMO II III Chemtanker MONTE CARMELO, 11.380 dwt (1994, Italy) στη Lorentzens KS προς \$ 14 εκατ. με BB Back.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Συνεχίζεται η έστω ελαφρά αυξημένη σε σχέση με τον περασμένο χρόνο εβδομαδιαία ροή τονάζ προς τα διαλυτήρια, με τις τιμές να παραμένουν σε υψηλά επίπεδα, επειδή φαίνεται να επανέρχεται και η Ινδία στη ζήτηση, αγοράζοντας το Bulker SEA PRINCESS, 48.255 dwt (1976, Tsuneishi) προς \$ 355/ldt και το Chemtanker SILVER STAR, 12.094 dwt (1980, France) προς \$ 385/ldt αλλά με 400 τόνους καύσιμα. Κατά τα άλλα, το Bangladesh είχε προηγουμένως αγοράσει το OBO MAUD, 78.507 dwt (1981, Hyundai) προς \$ 360 ldt και το Bulker RUBI I, 27.849 dwt (1976, Namura) προς \$ 348/ldt. ■



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

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

Head Office:

92077 Paris-La Défense Cedex
France
Tel.: +33 (0) 1 42 91 52 91
Fax: +33 (0) 1 42 91 52 98
email: info@bureauveritas.com



**BUREAU
VERITAS**

For the benefit of business and people

Greek Central office:

23, Etolikon str
18545 Pireaus
Tel.: +30 (210) 406 30 00
Fax: +30 (210) 406 30 63
email: grc_lpr@gr.bureauveritas.com

Συνάντηση ΕΕΕ - Committee

Πραγματοποιήθηκε στα γραφεία του Committee, στο Baltic Exchange του Λονδίνου, η πρώτη του τρέχοντος έτους κοινή συνάντηση των διοικητικών συμβουλίων της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου.

Επίκεντρο της πολύωρης κοινής συνάντησης ήταν τα τρέχοντα, επίκαιρα ναυτιλιακά θέματα με προεξέχουσα θέση αυτή της μείωσης του εθνικού νηολογίου.

Τα δύο Συμβούλια εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για την ελληνόκτητη ναυτιλία, που παρά το διεθνή, σκληρό ανταγωνισμό διατηρεί τη δυναμικότητά της και την πρώτη θέση παγκοσμίως, συνεχίζοντας την εντυπωσιακή ανανέωση του στόλου της, έχοντας εδραιώσει τη φήμη της για παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών.

Στην κοινή συνάντηση τα μέλη των δύο Συμβουλίων εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για τη σταθερά αυξανόμενη προσφορά της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην εθνική οικονομία, ως η πρώτη συναλλαγατοφόρος βιομηχανία της χώρας, αφού το 2005 και παρά την πτώση της ναυλαγοράς το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα ανήλθε σε 13,9 δισ. ευρώ, δηλαδή αύξηση 5% έναντι του 2004. Σήμερα το πλέγμα της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας, δηλαδή τα χιλιάδες ελληνόκτητα πλοία που απασχολούνται μακριά από την Ελλάδα, οι ναυτιλιακές εταιρείες και όλες οι άλλες παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, οργανισμοί και υπηρεσίες που δραστηριοποιούνται στη χώρα μας, αποτελεί τον πλέον ζωτικό και επιτυχή τομέα της ελληνικής οικονομίας, κάτι όμως που δεν είναι γνωστό στο ευρύ ελληνικό κοινό.

Ελληνικό νηολόγιο

Ειδικότερα, τα δύο Συμβούλια τόνισαν την ανησυχία τους για τη συνεχή μείωση του εθνικού νηολογίου, σημειώνοντας ότι ένα ισχυρό εθνικό νηολόγιο είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ίδια την ύπαρξη της ναυτιλίας, καθότι, μεταξύ άλλων, είναι και η μοναδική πηγή παραγωγής νέων Ελλήνων αξιωματικών, που στελεχώνουν,



αναπτύσσουν και ανανεώνουν την ελληνική ναυτιλία, καθώς και την υποδομή και τις υπηρεσίες που απαιτούνται για την εξυπηρέτησή της. Τα ελληνόκτητα πλοία με ξένες σημαίες δεν παράγουν νέους αξιωματικούς, διότι χρησιμοποιούν μόνον υψηλόβαθμους Έλληνες αξιωματικούς. Οι δόκιμοι και οι κατώτεροι αξιωματικοί εκπαιδεύονται σχεδόν κατά αποκλειστικότητα στα υπό ελληνική σημαία πλοία και η συνέχιση της εξέλιξής τους εξαρτάται απόλυτα από την ύπαρξη ενός ισχυρού εθνικού νηολογίου. Δίχως το νέο αυτό αίμα η ελληνική ναυτιλία θα αφελιγνισθεί. Είναι, λοιπόν, απολύτως αναγκαίο να υποστηρίζεται και να ευημερεί το φυτώριό της, που δεν είναι άλλο από το εθνικό μας νηολόγιο.

Επισήμαναν τη λύπη τους που το ελληνικό νηολόγιο δεν έχει γίνει αντικείμενο αναπτυξιακής πολιτικής και η Ελλάδα δεν έχει ακόμη το ανταγωνιστικό διεθνές νηολόγιο που απαιτείται για να διατηρηθεί η ναυτιλία μας. Αντίθετα, υποστήριξαν ότι παρατηρείται για χρόνια μια σημαντική αριθμητική διαφορά μεταξύ του ελληνικού νηολογίου και του υπό ξένες σημαίες ελληνόκτητου στόλου και η διαφορά εξακολουθεί να αυξάνεται. Η παράλειψη ή η συνεχής αναβολή λήψης θετικών μέτρων για το εθνικό νηολόγιο είναι αυτό που ουσιαστικά πριμοδοτεί την ξένη σημαία και ξενιτεύει τον εθνικό πλούτο. Ως συνέπεια, από το Μάρτιο του 2005 έως το Μάρτιο του

2006 το ελληνικό νηολόγιο έχασε το 11,22% της χωρητικότητάς του, ενώ ο παγκόσμιος στόλος αύξησε τη χωρητικότητά του κατά 6,61%.

Ενίσχυση ανταγωνιστικότητας

Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του εθνικού νηολογίου είναι, επομένως, εθνική ανάγκη και έτσι πρέπει να αντιμετωπίζεται από τις κυβερνήσεις και τα κόμματα.

Τα θέματα είναι γνωστά και χιλιοειπωμένα και, παρόλο που υπάρχουν από χρόνια σε ισχύ ειδικές κοινοτικές οδηγίες για θετικά μέτρα για την ενίσχυση των εθνικών νηολογίων, το ελληνικό νηολόγιο εξακολουθεί να αντιμετωπίζει άνισο ανταγωνισμό, τόσο στην παγκόσμια αρένα όσο και μέσα στην ίδια την Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι κοινοτικοί ανταγωνιστές αναπτύσσονται συνεχώς, επειδή οι κυβερνήσεις τους κάνουν πλήρη χρήση των κοινοτικών οδηγιών για τις ναυτιλίες τους. Σε αντίθεση, λοιπόν, με την Ελλάδα, οι άλλες μεγάλες ναυτιλίες της Ευρώπης, όπως αυτές των Βρετανίας, Γερμανίας, Δανίας, Ολλανδίας και βεβαίως Νορβηγίας, εδώ και πολλά χρόνια έχουν λάβει τα απαραίτητα μέτρα για να κάνουν τα εθνικά τους νηολόγια ανταγωνιστικά.

Είναι επομένως προφανές πως όσες χώρες υποστηρίζουν τη ναυτιλία τους, την υποστηρίζουν ακριβώς στη βάση της ανταγωνιστικότητας. Οι κοινοτικές οδηγίες γι' αυτόν το λόγο προβλέφθη-

TOW MAR

Towage & Marine Assistance UAB



KLAIPEDA LITHUANIA
MARINE SERVICES

SHIP ASSISTANCE IN THE PORT OF KLAIPEDA

COASTAL TOWAGE

TOWING OF FLOATING CRANES AND BARGES

SHIP ESCORT FOR SAFE PASSAGE

STAND BY AT DISABLED VESSELS

SHIFTING OF IMMOBILIZED SHIPS AT ANCHORAGE

SALVAGE AND WRECK REMOVAL

SINGLE BUOY MOORING ASSISTANCE

TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES

CREW CHANGE ON ANCHORAGE

SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE

FRESHWATER SUPPLY

UNDERWATER REPAIRS



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



και να αυτόν ακριβώς το δρόμο συνιστούν, επιτρέπουν και τονίζουν. Τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που προσδοκούν τα οφέλη των ναυτιλιακών βιομηχανιών τους, εφαρμόζουν με αποφασιστικότητα τις κοινοτικές οδηγίες για την ανταγωνιστικότητα του εθνικού τους νηολογίου. Τα δύο Συμβούλια θεώρησαν αναγκαίο να επισημάνουν και να τονίσουν την ανάγκη, να λάβει με προτεραιότητα η κυβέρνηση τις αναγκαίες αποφάσεις για να καταστήσει το ελληνικό νηολόγιο και πάλι ανταγωνιστικό στο διεθνή χώρο. Εξέφρασαν, δε, την πεποίθηση ότι, αν ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα, θα υπάρξει σημαντική αύξηση του ελληνικού νηολογίου και θα διασφαλισθεί το μέλλον του ναυτιλιακού πλέγματος στην πατρίδα μας.

Επίσης, επικρότησαν την αποφασιστικότητα της κυβέρνησης να υποστηρίξει, στο πλαίσιο των διεθνών οργανισμών και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θέσεις που εξασφαλίζουν ασφαλή και ποιοτική ναυτιλία. Είναι πολύ σημαντικό και ενθαρρυντικό για την ελληνική ναυτιλία μας το γεγονός ότι η κυβέρνηση και τα στελέχη του ΥΕΝ συμπαρίστανται και υποστηρίζουν τα ναυτιλιακά συμφέροντα της χώρας μας και τους ανθρώπους της ναυτιλίας ανά τον κόσμο, καθώς και την επικράτηση και εφαρμογή του διεθνούς δικαίου, και αντιτίθενται στην εφαρμογή μονομερών ενεργειών και περιφερειακών μέτρων.

Οι θέσεις αυτές έρχονται πολλές φορές σε αντίθεση με τις θέσεις που λαμβάνουν οι συνάδελφοί τους στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οι οποίοι έχουν αναπτύξει μια αδικαιολόγητα εχθρική στάση έναντι της ναυτιλίας, που συγκρούεται με τους ήδη υιοθετημένους βασικούς κανόνες αναπτυξιακής πολιτικής της Ε.Ε., αλλά και με τις διεθνείς συμβάσεις. Οι πρωτοβουλίες αυτές προκαλούν έντονη ανησυχία και εμφανίζουν την Ευ. Επιτροπή να προσπαθεί, άμεσα ή έμμεσα, να νομοθετεί για τη ναυτιλία, συχνά παραβιάζοντας τις διεθνείς συμβάσεις, και να υποκαθιστά τα κράτη-μέλη στην άσκηση των συμβατικών τους υποχρεώσεων, υπονομεύοντας με τον τρόπο αυτό και το έργο του ΙΜΟ.

Η συμμετοχή του Committee κατά της οδηγίας της Ε.Ε.

Στο θέμα αυτό σχολιάστηκε επιδοκιμαστικά η συμμετοχή του Committee, εκ μέρους του ελλη-

νικού εφοπλισμού, στην προσφυγή των οργανισμών της διεθνούς ναυτιλίας που εδρεύουν στο Λονδίνο κατά της οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ποινικοποιεί την ατυχηματική ρύπανση. Η προσφυγή είναι θέμα σεβασμού της αξιοπρέπειας του ναυτικού επαγγέλματος και του διεθνούς δικαίου, η τήρηση του οποίου είναι βασική προϋπόθεση για την ομαλή λειτουργία της διεθνούς ναυτιλίας. Είναι δε λογικό, βάσιμο και επόμενο να λαμβάνονται και να επικροτούνται πρωτοβουλίες για την αποκατάσταση της διεθνούς ενόμου τάξεως, όταν αυτή παραβιάζεται, όπως στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Τονίσθηκε και με έμφαση επιδοκιμάσθηκε η ορθή πολιτική των περισσότερων κρατών-μελών της Ε.Ε., και βεβαίως της Ελλάδος, που αρνούνται πιέσεις και επιδιώξεις προκειμένου η Ευ. Επιτροπή να υποκαταστήσει τον ΙΜΟ στο έργο του, με οποιονδήποτε τρόπο, άμεσα ή έμμεσα. Επίσης, διαπιστώθηκε για μία ακόμη φορά πως, παρά τις μεγάλες προσπάθειες της πολιτικής ηγεσίας και των στελεχών του ΥΕΝ να παρακολουθούν τα διεθνώς δρώμενα και να ηγούνται πρωτοβουλιών που έχουν προκαλέσει ήδη διεθνή επιδοκιμασία και υποστήριξη, χρειάζεται περαιτέρω ενίσχυση της διεθνούς παρουσίας μας στα διεθνή φόρα, λόγω και των πολλών θεμάτων που συζητούνται αλλά και της μεγάλης εξειδίκευσής τους. Η ενίσχυση που απαιτείται είναι και σε αριθμό στελεχών και σε κίνητρα για αυξημένη εξειδίκευση, ίση και καλύτερη των αντιστοίχων στελεχών της Ε.Ε. και των άλλων κρατών.

Στη διάρκεια των συζητήσεων έγινε αναφορά και στο νόμο περί ναυτικής εκπαίδευσης, για τον οποίο τα Συμβούλια ελπίζουν να προωθηθεί το ταχύτερο η υλοποίησή του, διότι σε γενικές γραμμές κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση, έχοντας απώτερο στόχο την ποιοτική βελτίωση των παρεχομένων σπουδών. Σημείωσαν όμως ότι θα πρέπει να αποφευχθεί το συντομότερο η εξέλιξη ναυτικών σε διαφορετικούς καταληκτικούς βαθμούς, ενώ παράλληλα και εφέτος θα πρέπει να καταβληθεί κάθε προσπάθεια για να υπάρξει μεγάλη προσέλευση υποψηφίων σπουδαστών στις Σχολές, καθώς και για την απορρόφηση από τα πλοία για τα εκπαιδευτικά ταξίδια τους όλων όσοι ήδη φοιτούν στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Common Structural Rules

και ασφαλιστικά θέματα

Σύμπτωση απόψεων επικράτησε και στο θέμα των προωθούμενων Common Structural Rules από τον ΙΑΙΣ, τα οποία με τη μορφή που έχουν σήμερα, παρά τις ελαφρές βελτιώσεις που έγιναν κατόπιν διαβουλεύσεων, η ελληνική ναυτιλία εξακολουθεί να τα βρίσκει ανεπαρκή, για πολλούς σοβαρούς λόγους. Ο ελληνικός εφοπλισμός πιστεύει ακράδαντα ότι μόνο η ναυπήγηση γερών πλοίων με υψηλά στάνταρ προάγει τη ναυτική ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, και θα καταβάλει κάθε προσπάθεια στο διεθνή διάλογο για την όσο το δυνατό επίτευξη των στόχων αυτών.

Τα δύο Συμβούλια συζήτησαν και τα τεχνικά θέματα που βρίσκονται σε εξέλιξη στον ΙΜΟ, καθώς και ασφαλιστικά θέματα, συμπεριλαμβανομένων των σχέσεων με τα P & I Clubs. Εκφράσθηκε ικανοποίηση για το γεγονός ότι πενταετείς συζητήσεις στο πλαίσιο του ΙΟΡΡ Fund είχαν τη θετική κατάληξη ώστε να διατηρηθεί το υπάρχον πετυχημένο καθεστώς αποζημιώσεων των συμβάσεων CLC και Fund, παρά τις περί του αντιθέτου επιδιώξεις της Ευ. Επιτροπής και ορισμένων κρατών. Είναι σημαντικό που αναγνωρίστηκε διεθνώς η προσφορά του εφοπλισμού σε αυτόν τον τομέα και έγιναν αποδεκτές οι συμφωνίες STORIA και TOPIA, που σκοπό έχουν να εξασφαλίσουν ισορροπία μεταξύ πλοίων και παραληπτών πετρελαίου στις δαπάνες αποζημιώσεων για τις ρυπάνσεις. Τα αποτελέσματα των μακροχρόνιων αυτών συμφωνιών προβλέπεται να εξετασθούν μετά την πάροδο δεκαετίας για τυχόν λήψη εξισορροπιστικών μέτρων.

Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε επίσης στο θέμα της προτεινόμενης από την Ευ. Επιτροπή οδηγίας, στο πλαίσιο του πακέτου Erika III, για την αστική ευθύνη, η οποία όπως και προηγηθέντες κοινοτικοί κανονισμοί, χωρίς καμία αιτιολογία, έρχεται σε σύγκρουση και υπερβαίνει τις ανάλογες ασφαλιστικές διεθνείς συμβάσεις του ΙΜΟ, και κατά συνέπεια και με τις συμβατικές υποχρεώσεις των κρατών-μελών. Ελπίζεται ότι τα κράτη-μέλη θα υποστηρίξουν τα κυρίαρχα συμβατικά τους δικαιώματα και τις υποχρεώσεις και δεν θα τα παραχωρήσουν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η δεύτερη κοινή συνάντηση των δύο Συμβουλίων θα γίνει στον Πειραιά στις 25.9.2006. ■

- 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



Νέα παραγγελία του Ομίλου Γρηγ. Καλλιμανόπουλου



Ολικό μήκος 103,7 μέτρα, πλάτος 19,7 μέτρα, βύθισμα 7,7 μέτρα. Ελεύθερη επιφάνεια καταστρώματος 920 τ.μ. Ένα γεράνο ανυψωτικής ικανότητας 140 τόνων και 2 γερανούς των 5 τόνων έκαστος. Σύστημα καταδύσεως 300 μ. με τρεις θαλάμους. Αξιμουθιακό σύστημα καταδύσιμο και δύο πρωραίους ωθητήρες 1.050 K.W. έκαστος. Τέσσερις προωστήριες μηχανές με δύο αξιμουθιακούς προωθητήρες. Δυνατότητα διαβίωσης έως 100 ατόμων. Ελικοδρόμιο. Η ταχύτητα που θα αναπτύσσει θα είναι 15,5 ν.κ.

Η ολοένα αυξανόμενη ζήτηση αυτού του τύπου πλοίων DSV στις διεθνώς εξελισσόμενες αγορές εξειδικευμένων σκαφών εξορύξεως πετρελαίων, αερίων κ.λπ. επιβάλει την ανανέωση του στόλου της Toisa Limited, προκειμένου να ανταποκριθεί στις ανάγκες των πελατών του είδους.

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι η Sealion διαχειρίζεται ένα μοντέρνο στόλο 19 πλοίων υποστήριξης, ανάμεσα στα οποία και τέσσερα DSV's πλοία, ενώ έχει υπό ναυπήγηση άλλα επτά πλοία υποστήριξης που αναμένεται να παραδοθούν εντός των ετών 2006 και 2007. ■

Ο Όμιλος Γρηγ. Καλλιμανόπουλου, στο πλαίσιο της ανάπτυξης του στόλου του σε πλοία υποστήριξης, προηγμένης τεχνολογίας, προέβη στις 14 Μαρτίου 2006 στην υπογραφή συμβολαίου ναυπήγησης ενός πλοίου Saturation Diving Support (DSV) πολλαπλών εφαρμογών (IRM Class) στα γνωστά για κατασκευές προηγμένης τεχνολογίας ναυπηγεία Kleven της Νορβηγίας, μέσω της εταιρείας Toisa Limited. Όπως ανακοίνωσε η διαχειρίστρια της Toisa Limited - Sealion Shipping Ltd (με έδρα τη Μεγάλη Βρετανία) - το πλοίο θα έχει τα παρακάτω χαρακτηριστικά και θα παραδοθεί το Δεκέμβριο του 2007:

«ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ»

Το νεότευκτο δεξαμενόπλοιο «ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ» της εταιρείας πετρελαιοειδών ΕΛΙΝΟΙΛ Α.Ε. βάφτισε ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ, καθηγητής, Ιωάννης Τζωάννος.

Πρόκειται για το πρώτο από τα δύο υπερσύγχρονα δεξαμενόπλοια που δρομολογούνται από την ΕΛΙΝΟΙΛ για τον εφοδιασμό με καύσιμα του νησιωτικού δικτύου των πρατηρίων ΕΛΙΝ.

Καλωσορίζοντας το νέο πλοίο στο εθνικό νηολόγιο, ο κ. Τζωάννος τόνισε ότι πρόκειται για μια σημαντική ημέρα όχι μόνο για την ελληνική ναυτιλία, αλλά και για την εθνική οικονομία, η οποία ενισχύεται από τη σύμπραξη του εφοπλισμού με τις παραγωγικές δραστηριότητες στη στεριά και ιδιαίτερα ο νησιωτικός χώρος, αφού το δεξαμενόπλοιο «ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ» θα ενταχθεί στη δύναμη εφοδιασμού των νησιών μας με καύσιμα.

Παράλληλα, επισήμανε ότι η ένταξη πλοίων νέας τεχνολογίας στο ελληνικό νηολόγιο ενισχύει την προσηλυση της Πολιτείας και των επενδυτών στην ποιοτική ναυτιλία και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενώ υπογράμμισε πως πολιτική βούληση της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας είναι η άρση των αντικινήτρων για την προσέλκυση νέων επενδύσεων στη στεριά, για την τόνωση της επιχειρηματικότητας, της απασχόλησης και της ανάπτυξης. ■



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



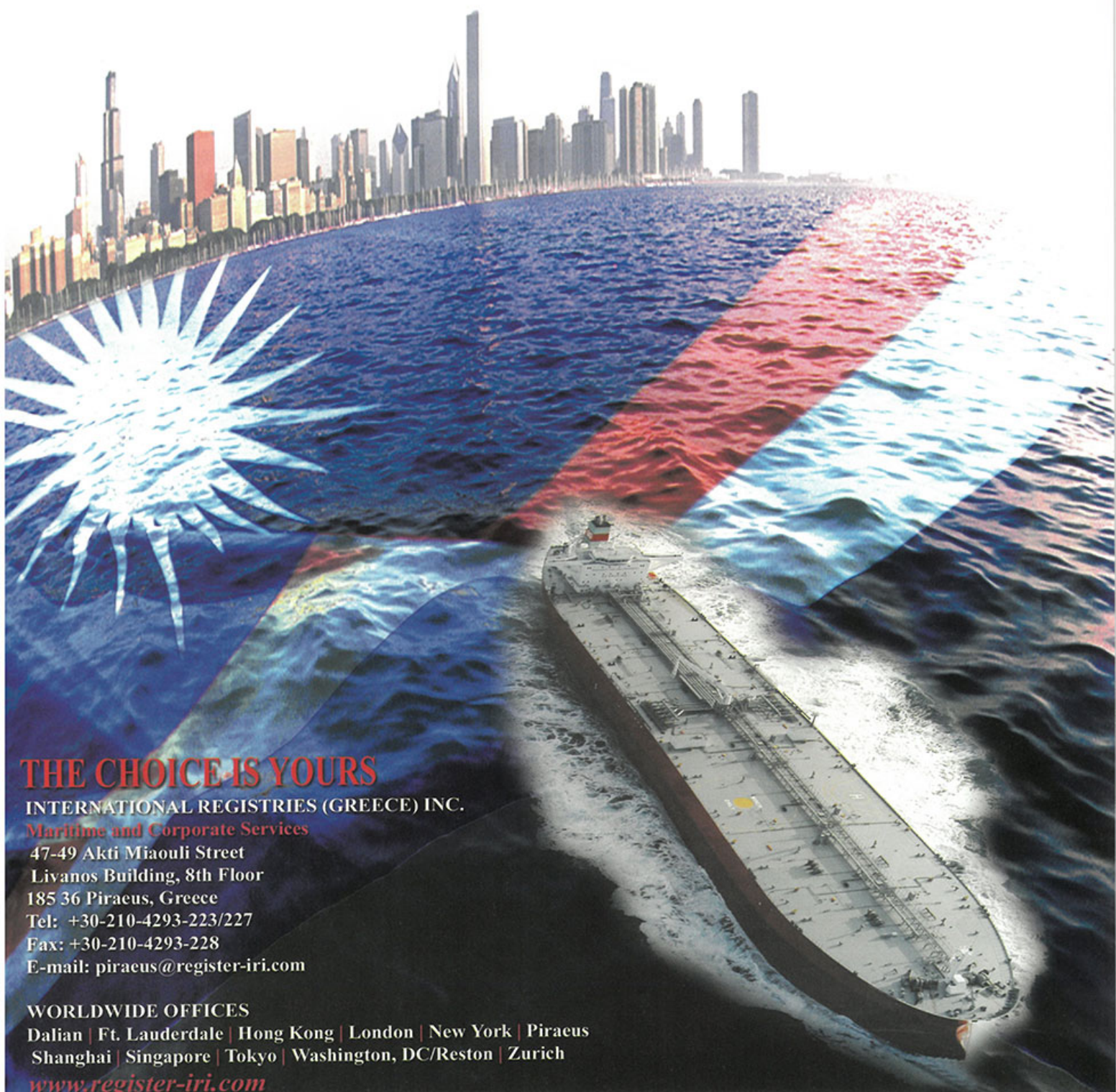
AL JADAF SHIP DOCKING YARD, SHED NO. 147, P.O. BOX 6849 DUBAI - UNITED ARAB EMIRATES
TEL: 00 9714 3241762 / FAX: 00 9714 3241567
E-MAIL: adamship@emirates.net.ae / WEBSITE: www.adamshiprepairs.com



AROUND THE WORLD

MARSHALL ISLANDS REGISTRY

SERVICE AND QUALITY IS WITHIN YOUR REACH



THE CHOICE IS YOURS

INTERNATIONAL REGISTRIES (GREECE) INC.

Maritime and Corporate Services

47-49 Akti Miaouli Street

Livanos Building, 8th Floor

185 36 Piraeus, Greece

Tel: +30-210-4293-223/227

Fax: +30-210-4293-228

E-mail: piraeus@register-iri.com

WORLDWIDE OFFICES

Dalian | Ft. Lauderdale | Hong Kong | London | New York | Piraeus

Shanghai | Singapore | Tokyo | Washington, DC/Reston | Zurich

www.register-iri.com

Αλλαγές στην ηγεσία του Λιμενικού Σώματος



Συνήλθε το Κυβερνητικό Συμβούλιο Εξωτερικών και Άμυνας (ΚΥΣΕΑ) και με την υπ' αριθμ. 02 απόφαση της 3ης συνεδρίασης αποφάσισε:

- Α.** Την αποστρατεία του αρχηγού Λιμενικού Σώματος, αντιναυάρχου Λ.Σ. Γκλεζάκου Θεόδωρου, θεωρώντας αυτόν ως ευδοκίμως τερματίσαντα τη σταδιοδρομία του, καθώς επίσης και την απονομή του τίτλου του επίτιμου αρχηγού του Λιμενικού Σώματος.
- Β.** Την επιλογή ως νέου αρχηγού Λιμενικού Σώματος του υποναυάρχου Λ.Σ. Σιωνίδη Ηλία, τον οποίο προήγαγε στο βαθμό του αντιναυάρχου Λ.Σ.
- Γ.** Κατόπιν αυτού, προάγεται ο υποναύαρχος Λ.Σ. Μόσχος Δημήτριος στο βαθμό του αντιναυάρχου Λ.Σ. (εκτός οργανικών θέσεων), λόγω επιλογής νεότερου του ως αρχηγού Λιμενικού Σώματος.

Αυτή ήταν η αναφορά της επίσημης ανακοίνωσης του ΥΕΝ, που σηματοδότησε την αλλαγή ηγεσίας στο Λιμενικό Σώμα.

Ο νέος αρχηγός

Γεννήθηκε στα Χανιά το 1954. Είναι απόφοιτος του Οικονομικού Τμήματος του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Αποφοίτησε από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων το 1978 με το βαθμό του σημαιοφόρου. Είναι απόφοιτος της Ναυτικής Σχολής Πολέμου και της Σχολής Εθνικής Αμύνης. Έχει εκπαιδευθεί στην Ελλάδα και στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής σε θέματα ναυτικής ασφάλειας και αντιτρομοκρατίας. Έχει υπηρετήσει επί μακρόν σε λιμενικές αρχές, επιτελής σε υπηρεσίες του ΥΕΝ και στις Ειδικές Δυνάμεις του Λ.Σ. Έχει διατελέσει λιμενάρχης, διοικητής ΑΕΝ, ναυτιλιακός ακόλουθος Νέας Υόρκης, διοικητής 1ης Περιφερειακής Διοίκησης Λ.Σ. και διευθυντής Β' Κλάδου ΥΕΝ.

Κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες 2004, του ανετέθη από τον ΥΕΝ η ασφάλεια των ολυμπιακών εγκαταστάσεων ευθύνης του Λ.Σ. Το Μάρτιο του 2005 προήχθη σε υποναύαρχο και ανέλαβε τα καθήκοντα του υπαρχηγού Λιμενικού Σώματος. Έχει τιμηθεί με τον Ανώτερο Ταξiάρχη του Τάγματος του Φοίνικος, τον Ταξiάρχη του Τάγματος Τιμής, το Μετάλλιο Στρατιωτικής Αξίας Α' Τάξεως, τις Διαμνημονεύσεις Αξίας και Τιμής, Ευδοκίμου Διοική-

σεως Α' Τάξεως, Ευδοκίμου Επιτελικής Υπηρεσίας Α' Τάξεως και Ευδοκίμου Πολυετούς Υπηρεσίας Α' Τάξεως. Για τις υπηρεσίες του ως ναυτιλιακός ακόλουθος Νέας Υόρκης τιμήθηκε από την Αμερικανική Ακτοφυλακή με το μετάλλιο Διαμνημόνευσης της Ακτοφυλακής (USCG Comendation Medal).

Οι υποναύαρχοι

Παράλληλα, το Ανώτατο Συμβούλιο Λιμενικού Σώματος με ευρύτερη σύνθεση συνήλθε για την επιλογή των υπαρχηγών και του γενικού επιθεωρητή του Λιμενικού Σώματος και αποφάσισε:

- Την θέση του αρχαιότερου υπαρχηγού Λιμενικού Σώματος καταλαμβάνει ο υποναύαρχος Λ.Σ. Ρεντζεπέρης Θεόδωρος, κατόπιν εγγραφής του στον πίνακα Α' «Διατηρητέων» από το Ανώτατο Συμβούλιο Κρίσεων Λιμενικού Σώματος έτους 2006.
- Την επιλογή του αρχιπλοίαρχου Λ.Σ. Μπούσιου Αθανάσιου ως νεότερου υπαρχηγού, ο οποίος προάγεται στο βαθμό του υποναυάρχου Λ.Σ.
- Την επιλογή του αρχιπλοίαρχου Λ.Σ. Γαλάνη Παναγιώτη ως γενικού επιθεωρητή, ο οποίος προάγεται στο βαθμό του υποναυάρχου Λ.Σ. ■



Βιογραφικό



• Ο Α' υπαρχηγός Λ.Σ., υποναύαρχος, Λ.Σ. Ρεντζεπέρης Θεόδωρος γεννήθηκε στην Αθήνα το 1952, είναι πτυχιούχος του οικονομικού τμήματος της Νομικής Σχολής του ΑΠΘ με μεταπτυχιακές σπουδές στο New York University (Finance). Μετεκπαιδεύτηκε στη σχολή Πολιτικής Σχεδίασης Εκτάκτου Ανάγκης ΕΛ.ΑΣ., σύνδεσμος

εδάφους-αέρος (Σχολή 28 ΑΤΑ/Λάρισα), σχολή Αντιτρομοκρατίας (Λουιζιάνα, ΗΠΑ). Υπηρέτησε στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Χαλκίδας ως διοικητής Λιμενικής Αστυνομίας, στη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος ως εισηγητής στο 1ο και 3ο Τμήμα, στην ΑΕΝ/Μηχανικών Χίου ως υποδιοικητής, στο κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά προϊστάμενος γραφείου δικαστικού, στη Διεύθυνση Ασφαλείας ως αξιωματικός σύνδεσμος του ΥΕΝ με τα συναρμόδια υπουργεία κατά τη διαδικασία προσχώρησης της Ελλάδας στη συμφωνία SCHENGEN και προϊστάμενος του γραφείου Αντιμετώπισης Ειδικών Εγκλημάτων Βίας, βοηθός ναυτικού ακολούθου στη Νέα Υόρκη (6/94-11/96), διευθυντής εκπαίδευσης ναυτικών του ΥΕΝ (01/97-6/2000), διευθυντής Ναυτιλιακής Πολιτικής και ανάπτυξης του ΥΕΝ (6/2000-20/5/2001), κεντρικός λιμενάρχης Θεσσαλονίκης (5/2001-5/2004), κεντρικός λιμενάρχης Πειραιά (07/5/2004-5/2005) (υπεύθυνος κατά διάρκεια Ο.Α.), γενικός επιθεωρητής Λιμενικού Σώματος.

• Ο Β' υπαρχηγός, υποναύαρχος Λ.Σ. Αθανάσιος Β. Μπούσιος, γεννήθηκε στις Εκκλησιές Πρεβέζης το 1953. Είναι πτυχιούχος του νομικού τμήματος της Σχολής Νομικών και Οικονομικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης. Το 1977 εισήχθη στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και το 1978 ορκίστηκε σημαιοφόρος του Λιμενικού Σώματος.

Υπηρέτησε στη ναυτική εποπτεία Λέρου ως υποδιοικητής, στα περισσότερα λιμενικά τμήματα του κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά ως διοικητής, στα Λιμεναρχεία Τήνου, Ιτέας, Πρέβεζας ως λιμενάρχης, στη Δ/ση Εκπαίδευσης Ναυτικών ως τμηματάρχης, στη Δ/ση Θαλασσίων Συγκοινωνιών, στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, στην ΑΕΝ Ασπροπύργου, στη Δ/ση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας ως διευθυντής, στο κεντρικό Λιμεναρχείο Ραφήνας ως κεντρικός λιμενάρχης, στον κλάδο ναυτιλιακής πολιτικής ως κλαδάρχης, στο Προξενικό Λιμεναρχείο Σάντος Βραζιλίας ως προξενικός λιμενάρχης και από 05.04.2006 κεντρικός λιμενάρχης Πειραιά. ■



Meet the decision-makers

26 - 29 sept. 2006



shipbuilding • machinery & marine technology

international trade fair • hamburg

www.smm2006.com



Hamburg Messe

Kyriaki Tsikalaki

Phone: + 30 2310 3277-33 · ahkthess@mail.ahk-germany.de

Πρόσκληση για αξιοποίηση επενδύσεων



Για τέταρτη συνεχή χρονιά το Ελληνοβρετανικό Εμπορικό Επιμελητήριο διοργάνωσε διεθνές συνέδριο στο Λονδίνο, με σκοπό την ανάδειξη της Ελλάδος ως σημαντικού στρατηγικού εταίρου για την πραγματοποίηση επενδύσεων στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Στο συνέδριο, ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, Γεώργιος Βλάχος, εκπροσωπώντας το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, στην ομιλία του αναφέρθηκε στις προτεραιότητες της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής για την αναβάθμιση του ελληνικού λιμενικού συστήματος και την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων στους ελληνικούς

λιμένες.

Ειδικότερα, ο κ. Βλάχος αναφέρθηκε στις ενέργειες που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα για τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών λιμένων και στις ευκαιρίες που παρέχει το νέο θεσμικό πλαίσιο. Παράλληλα, επισήμανε τις δυνατότητες που δίδει το χρηματοδοτικό πρωτόκολλο που υπεγράφη μεταξύ YEN και Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων για τη συγχρηματοδότηση κοινών επενδυτικών σχεδίων, ενώ προσκάλεσε τους ενδιαφερόμενους φορείς να έρθουν σε επαφή με τις αρμόδιες υπηρεσίες του YEN προκειμένου να αξιοποιήσουν τις σημαντικές ευκαιρίες που παρουσιάζουν οι ελληνικοί λιμένες για την πραγματοποίηση επενδύσεων. ■

Η «Ημέρα BIMCO 39» στην Αθήνα

Το BIMCO 39, η νέα πρωτοβουλία της BIMCO για νεαρούς επαγγελματίες της ναυτιλίας, θα πραγματοποιήσει τη δεύτερη ημερίδα, στην Αθήνα, στις 2 Ιουνίου 2006. Η «Ημέρα BIMCO 39» θα διεξαχθεί στο Μέγαρο Μουσικής και πρόκειται να συνδυαστεί με τη διεθνή ναυτιλιακή έκθεση «Ποσειδώνια 2006». Στη διάρκεια της ημερίδας προσωπικότητες της ναυτιλίας θα αναλύσουν θέματα όπως: «Ναυτιλία και Περιβάλλον», «Εισαγωγές Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων στο Χρηματιστήριο (IPO's)» και «Επαγγελματικός Προσανατολισμός».



Η ιδέα της δημιουργίας του BIMCO 39 γεννήθηκε στη γενική συνέλευση της BIMCO το 2003, όπου ήταν εντυπωσιακή η παρουσία της ναυτιλιακής νεολαίας. Η πρώτη συνάντηση των μελών του BIMCO 39 έγινε στην Κοπεγχάγη το Μάιο του 2005. Η ιδέα είναι να παρέχεται η δυνατότητα στα νεαρά στελέχη της ναυτιλίας να συναντώνται, να

προάγουν τις γνώσεις τους σε ναυτιλιακά θέματα και να δικτυώνονται πέρα από τα εθνικά τους σύνορα και με άλλους επαγγελματίες, με διαφορετικούς τρόπους σκέψης και εργασίας. Σήμερα, μόλις ύστερα από 9 μήνες, το BIMCO 39 αριθμεί πάνω από 550 μέλη σε περισσότερες από 65 χώρες και ο αριθμός συνεχώς αυξάνεται.

Η BIMCO, η οποία ιδρύθηκε το 1905, είναι ο μεγαλύτερος και αρχαιότερος διεθνής ναυτιλιακός σύνδεσμος στον κόσμο, με περίπου 2.400 μέλη σε 123 χώρες. Τα μέλη της BIMCO ελέγχουν το 65% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Η BIMCO είναι

ένας διαπιστευμένος παρατηρητής στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και παρέχει, μεταξύ άλλων, πρακτικές πληροφορίες και βοήθεια στη ναυτιλιακή κοινότητα.

(Η συμμετοχή στην οργάνωση BIMCO 39 είναι δωρεάν και προσφέρεται σε όλους τους επαγγελματίες κάτω των 40 ετών που απασχολούνται σε εταιρείες-μέλη της BIMCO. Περισσότερες πληροφορίες για το BIMCO 39 βρίσκονται στην ιστοσελίδα: www.bimco.org/39 ή απ' ευθείας στην υπεύθυνη, κ. Imke Bockelmann, στην ηλεκτρονική διεύθυνση ijb@bimco.org) ■

Εξέλιξη μεγέθους ναυτιλιακού συναλλάγματος

Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Τραπέζης Ελλάδος, το ναυτιλιακό συναλλάγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας κατά το μήνα Ιανουάριο 2006 ανήλθε σε 1.154,3 εκατομμύρια ευρώ έναντι 1.118,0 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου Ιανουαρίου 2005. ■

ΠΑΡΤΕ ΜΠΡΟΣ!

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



ΑΕΓΕΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΗΓΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

www.aegeanoil.gr



Νέα δρομολόγια με υδροπλάνα

Την αρχαϊκή πρωτεύουσα επισκέφτηκε ο υπουργός Ε.Ν. Μανώλης Κεφαλογιάννης για τα εγκαίνια της νέας γραμμής Πάτρας - Κέρκυρας, που εξυπηρετείται από τις 27/03/2006 με υδροπλάνα της εταιρείας Pegasus Aviation.

Ο κ. Κεφαλογιάννης τόνισε στην ομιλία του την τεράστια σημασία της σύνδεσης των απομακρυσμένων νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα με γέφυρα τα υδροπλάνα, που εξασφαλίζουν την άμεση πρόσβαση των κατοίκων τους στο κέντρο και δημιουργούν υπεραξίες για τον



τουρισμό και την οικονομία.

Επιπλέον, ευχαρίστησε τον υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, Μιχάλη Λιάπη, και συνολικά την κυβέρνηση για την άμεση ανταπόκρισή τους στην προσπάθεια να προχωρήσει με αποτελεσματικότητα και επιτυχία το σχέδιο σύνδεσης των νησιών με υδροπλάνα.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας υπογράμμισε ότι στόχος είναι να παρακαμφθούν όλες οι γραφειοκρατικές διαδικασίες, ώστε να μπορέσουν τα υδροπλάνα να προσφέρουν σύγχρονες υπηρεσίες στις μετακινήσεις των πολιτών, στον τουρισμό και την εθνική οικονομία. Σημείωσε, επίσης, πως στα μελλοντικά σχέδια του υπουργείου είναι η σύνδεση νησιωτικών προορισμών με τους μεγάλους κόμβους, όπως είναι ο Πειραιάς, η Πάτρα, το Ηράκλειο, ο Βόλος, η Σύρος, η Ρόδος, με την ανάπτυξη δικτύου 30-40 υδροπλάνων που θα καλύπτουν τις ανάγκες όλης της νησιωτικής Ελλάδας. Τέλος, ανέφερε ότι το ΥΕΝ μελετά εναλλακτικούς τρόπους επικοινωνίας της ενδοχώρας με τα νησιά, με την αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχει η σύγχρονη τεχνολογία, με τη χρήση υπτάμενων πλοίων που κινούνται σε ύψος 10 μέτρων πάνω από τη θάλασσα. ■

Δέκα νεότευκτα πλοία ύψωσαν την ελληνική σημαία



Θετική εξέλιξη είχε το ελληνικό νηολόγιο το μήνα Μάρτιο, οπότε δέκα νεότευκτα πλοία ύψωσαν την ελληνική σημαία. Συγκεκριμένα:

- Φ/Γ «ΚΟΣΚΟ ΝΙΝΓΚΜΠΟ», 109.149 κοχ, πλοιοκτησίας Marina Maritime Corporation, με διαχειρίστρια εταιρεία την Costamare Shipping Company S.A.
- Φ/Γ «ΚΟΣΚΟ ΓΙΑΝΤΙΑΝ», 107.000 κοχ, πλοιοκτησίας Costachille Maritime Corporation, με διαχειρίστρια εταιρεία την Costamare Shipping Company S.A.
- Φ/Γ «ΚΟΣΚΟ ΜΠΕΪΤΖΙΝΓ», 107.000 κοχ, πλοιοκτησίας Capetanissa Maritime, με διαχειρίστρια εταιρεία την Costamare Shipping Company S.A.
- Φ/Γ «ΚΟΣΚΟ ΕΛΛΑΣ», 109.147 κοχ, πλοιοκτησίας Caravokyra Maritime Corporation, με διαχειρίστρια εταιρεία την Costamare Shipping Company S.A.
- Δ/Ε «ΝΑΥΤΙΛΟΣ», 84.600 κοχ, πλοιοκτησίας ZED Company Limited, με διαχειρίστρια εταιρεία τη Marmaras Navigation Ltd.
- Δ/Ε «ΕΞΠΛΟΡΕΡ», 84.844 κοχ, πλοιοκτησίας Melon Company Inc., με διαχειρίστρια εταιρεία τη Marmaras Navigation Ltd.
- Φ/Γ «ΜΠΑΛΚ ΣΕΒΕΝ», 43.189 κοχ, πλοιοκτησίας Lounsbury Holding & Trading Ltd, με διαχειρίστρια εταιρεία τη Metrostar Management Corp.
- Φ/Γ «ΜΠΑΛΚ ΕΪΤ», 43.189 κοχ, πλοιοκτησίας Tabor Enterprises Ltd, με διαχειρίστρια εταιρεία τη Metrostar Management Corp.
- Δ/Ε «ΕΤΖΙΑΝ ΜΥΘ», 62.900 κοχ, πλοιοκτησίας Hellenic Angel Shipping Inc., με διαχειρίστρια εταιρεία την Arcadia Shipmanagement Co. Ltd.
- Δ/Ε-LNG «ΣΙΜΑΪΣΜΑ», 97.550 κοχ, πλοιοκτησίας Greenwell Corporation, με διαχειρίστρια εταιρεία τη Maran Gas Maritime Inc.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κ. Κεφαλογιάννης ευχαρίστησε τους εκπροσώπους των παραπάνω εταιρειών για την εμπιστοσύνη τους στους Έλληνες ναυτικούς και την ελληνική σημαία, διαβεβαιώνοντάς τους ότι το ΥΕΝ θα είναι αρωγός στο έργο τους. ■

Το νέο διοικητικό συμβούλιο

Σε συνέχεια της γενικής συνέλευσης και των αρχαιρεσιών για την ανάδειξη του νέου διοικητικού συμβουλίου της WISTA HELLAS, τα νεοεκλεγέντα μέλη συνήλθαν σύμφωνα με το καταστατικό του σωματείου και συγκροτήθηκαν σε σώμα, ως εξής:

Πρόεδρος
Αντιπρόεδρος
Γραμματέας
Ταμίας
Μέλος

Κτιστάκη Μαρία-Χριστίνα
Νοτιά Ειρήνη
Χρυσάνθη Παναγιώτα
Λαΐου Αρετή
Πουρνάρα-Μπαρδαβίλια
Τζένη

LINKING QUALITY SHIPPING WITH PUBLIC BENEFIT PROJECTS AND CULTURE



VLCC OLYMPIC LOYALTY, 303.184 DTW, built 1993

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

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



VLCC OLYMPIC LEGEND, 309.270 DTW, built 2003

ALEXANDER S. ONASSIS



PUBLIC BENEFIT FOUNDATION

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



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

www.onassis.gr

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

December 2004

Ίδρυση και αρμοδιότητες Κέντρου Θαλασσίων Συνόρων



Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, λαμβάνοντας υπόψη την αναγκαιότητα για την προστασία των κρατών-μελών της Ε.Ε. (Κ.Μ.-Ε.Ε.) από τη λαθρομετανάστευση και κάθε μορφή διασυνοριακού εγκλήματος, με αποφάσεις του ίδρυσε:

Το Κέντρο Χερσαίων Συνόρων με έδρα τη Γερμανία, το Κέντρο Εναέριων Συνόρων με έδρα την Ιταλία, δύο κέντρα Θαλασσίων Συνόρων, έπειτα από ελληνοϊσπανική πρόταση, με έδρες αντίστοιχα την Ελλάδα και την Ισπανία (Σχετ.: το υπ' αριθμ. πρωτ. 13779/03 FRONT 145/20-10-03 έγγραφο Συμβουλίου Ε.Ε. και τα συμπεράσματα Ευρωπαϊκού Συμβουλίου 16-17/10/2003).

Οι αρμοδιότητες των εν λόγω Κέντρων Θαλασσίων Συνόρων είναι οι εξής:

- Ο σχεδιασμός - οργάνωση - συντονισμός κοινών επιχειρήσεων σε θαλάσσιες περιοχές και νομοθετημένα σημεία των ευρωπαϊκών χωρών.
- Η αξιολόγηση και αναφορά περί των διεξαγόμενων επιχειρήσεων στα ευρωπαϊκά όργανα.
- Ο προσδιορισμός σημείων επικινδυνότητας (Focal points), σε συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές.
- Η ανταλλαγή αξιωματικών συνδέσμων μεταξύ συγκεκριμένων νομοθετημένων σημείων ή μονάδων θαλάσσιας επιτήρησης.
- Η βελτίωση μεθόδων και αποδοχή κοινών πρακτικών επί ελέγχων προσώπων σε νομοθετημένα σημεία των θαλασσίων συνόρων καθώς και στην επιτήρηση θαλασσίων συνόρων.
- Η βελτίωση χρήσης ανταλλαγής ηλεκτρονικών δεδομένων μεταξύ των αρμοδίων αρχών για τους ελέγχους προσώπων και την επιτήρηση των θαλασσίων περιοχών.

Τα Κέντρα αυτά λειτουργούν στα επιτελεία των αντίστοιχων ελληνικών και

ισπανικών αρχών, αρμοδίων για θέματα λαθρομετανάστευσης και υποστηρίζονται από το κατάλληλο προσωπικό (επιτελείς αξιωματικούς, γραμματεία).

Με σκοπό τον αποτελεσματικότερο συντονισμό της επιχειρησιακής δράσεως των δύο Κέντρων, λειτουργεί επίσης συντονιστική επιτροπή (Coordination Committee), η οποία αποτελείται από τους διευθυντές των δύο Κέντρων, εμπειρογνώμονες των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και λοιπών ευρωπαϊκών οργάνων.

Το κόστος σύστασης και λειτουργίας των δύο Κέντρων, οι δραστηριότητες των οποίων συγχρηματοδοτούνται εν μέρει από κοινοτικά κονδύλια (πρόγραμμα ARGO), βαρύνει κάθε μία από τις δύο χώρες. Σύμφωνα με ανακοίνωση του ΥΕΝ, η επιχειρησιακή λειτουργία του Ευρωπαϊκού Κέντρου Θαλασσίων Συνόρων στη χώρα μας επι-

τυγχάνει δύο στρατηγικούς στόχους της εξωτερικής πολιτικής μας: Προσδίδει στην Ελλάδα ηγετικό ρόλο στη διαμορφούμενη πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε σχέση με τα θαλάσσια σύνορα της και ενισχύει τη διαπραγματευτική μας θέση σε θέματα δικαίου της θάλασσας.

Διεξαγωγή επιχειρήσεων - χρηματοδότηση

Μέχρι σήμερα το ΕΚΘΑΣ σχεδίασε και εκτέλεσε με επιτυχία έξι κοινές επιχειρήσεις στην Κεντρική και Ανατολική Μεσόγειο, με τη συμμετοχή κρατών-μελών της Ε.Ε. και τρίτων χωρών. Γι' αυτές τις επιχειρήσεις εγκρίθηκε από όργανα της Ε.Ε. η συγχρηματοδότηση αυτών (μέσω του χρηματοδοτικού προγράμματος ARGO) σε ποσοστό 80% του συνολικού προϋπολογισμού των επιχειρήσεων (1.462.000 ευρώ), το οποίο θα κατανομηθεί στις συμμετέχουσες χώρες αναλόγως της οικονομικής συνεισφοράς τους.

Για το έτος 2006 έχει εξαγγελθεί από το ΕΚΘΑΣ η πραγματοποίηση τριών κοινών επιχειρήσεων και έχουν υποβληθεί στα όργανα της Ε.Ε. προτάσεις συγχρηματοδότησης συνολικού ποσού 1.900.000 ευρώ.

Εκπαίδευση

Το ΕΚΘΑΣ σε συνεργασία με το Ad Hoc Training Center - ACT (καθεστώς λειτουργίας του υπό διαμόρφωση) προωθεί την υιοθέτηση αρχών ελληνικού συστήματος εκπαίδευσης ως ευρωπαϊκού για την επιτήρηση των θαλασσίων συνόρων της Ε.Ε.

Παράλληλα, σε συνεργασία με ιταλικές αρχές πρόσφατα πραγματοποιήθηκε εκπαίδευση Λίβυων αξιωματικών στη διεξαγωγή κοινής επιχείρησης στο πλαίσιο δέσμης μέτρων της Ε.Ε. για την αποτροπή λαθρομεταναστευτικών ροών από τη Λιβύη.



Διεθνείς συνεργασίες

Έχει θεμελιωθεί συνεργασία με τις συναρμόδιες αρχές των χωρών της Βαλτικής (Πρωτοβουλία για τη Συνεργασία Κρατών της Βαλτικής Θάλασσας - BSRBCC), όπως και με το Democratic Control of Armed Forces (DCAF) με έδρα τη Γενεύη στο πλαίσιο εκπαίδευσης - προσέγγισης αρχηγών και ανώτατων αξιωματικών

των νεοσύστατων συνοριοφυλακών των χωρών των Δυτικών Βαλκανίων (Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Κροατία, Σερβία-Μαυροβούνιο, Αλβανία, FYROM).

Υπεγράφη πρωτόκολλο συνεργασίας μεταξύ του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας της Ελλάδας και του υπουργείου Εσωτερικών της Αλβανίας με σκοπό την αποτελεσματική αστυνόμευση της θαλάσσιας μεθόριου των δύο χωρών. Πραγματοποιήθηκε διήμερη εκπαίδευση στους Αγ. Σαράντα της Αλβανίας σε συνεργασία με τη μόνιμη αντιπροσωπεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην εν λόγω χώρα (Permanent

Assistance Mission of the European Commission in Albania PAMECA). Το θεματικό αντικείμενο της εκπαίδευσης αφορούσε, μεταξύ άλλων, ασφάλεια λιμένων, επιχειρησιακή διαχείριση θαλασσίων συνόρων και Κώδικα ISPS. Με το εν λόγω σεμινάριο επετεύχθη μεταφορά τεχνογνωσίας και επιχειρησιακής εμπειρίας στα θαλάσσια σύνορα και στο διασυνοριακό έγκλημα. ■

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



Carmanah

Model 701

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

Η σημασία της Επιβατηγού Ναυτιλίας

Πραγματοποιήθηκε η ετήσια γενική συνέλευση του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας, στη διάρκεια της οποίας ο πρόεδρος κ. Περικλής Παναγόπουλος αναφέρθηκε σε όλο το φάσμα δραστηριότητας του Συνδέσμου για το 2005, επισημαίνοντας τις προσπάθειες που καταβάλλονται για την αντιμετώπιση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων του κλάδου.



λίαδες εργαζομένους. Θέλουμε να πιστεύουμε πως το ΥΕΝ και οι άλλοι φορείς και τα συναρμόδια υπουργεία θα κατανοήσουν τα σοβαρά προβλήματα που γενικότερα αντιμετωπίζει ο κλάδος των επιβατηγών πλοίων και θα προχωρήσουν, χωρίς άλλη καθυστέρηση, στις αναγκαίες ενέργειες, τόνισε χαρακτηριστικά ο κ. Παναγόπουλος.

Ο πρόεδρος του Συνδέσμου δήλωσε ότι το Δ.Σ. θα σταθεί αρωγός σε κάθε προσπάθεια της Πολιτείας προς εξυγίανση του ανταγωνισμού, ώστε να ενισχυθεί η επιχειρηματικότητα με τον εκσυγχρονισμό της νομοθεσίας, για να μπορέσει να λειτουργήσει εμπορικά, σύμφωνα με όσα εφαρμόζονται διεθνώς από τους ανταγωνιστές τα πλοία των οποίων φέρουν ξένη σημαία. Ο κ. Παναγόπουλος καλωσόρισε τα νέα μέλη, εκφράζοντας την ευχή να εκπληρωθούν οι σκοποί και στόχοι που προβλέπονται από το νέο κατα-

στατικό του Σωματείου, για την προαγωγή και προβολή της σημασίας της επιβατηγού ναυτιλίας, την κοινωνική προσφορά της στην αρτιότερη εξυπηρέτηση του ταξιδιωτικού κοινού, καθώς και τη συμβολή της στην τεχνολογική βελτίωση του κλάδου αυτού της ναυτιλίας και στην ποιοτική αναβάθμιση των λιμένων και των τουριστικών υποδομών.

Η ετήσια γενική συνέλευση ανέδειξε το νέο διοικητικό συμβούλιο για τα έτη 2006-2007 και 2008

Τα εκλεγμένα μέλη είναι: Περικλής Παναγόπουλος, πρόεδρος, Κων/νος Κληρονόμος, αντιπρόεδρος επιβατηγών/οχηματαγωγών, Μιχαήλ Λάμπρος, αντιπρόεδρος κρουαζιεροπλοίων, Μάρκος Φόρος, γενικός γραμματέας, Ανδρόγυρος Αγγελόπουλος, ταμίας, Ιωάννης Βαρδινγιάννης, Δημήτριος Κάπαρης, Θεόδωρος Κόντες, Αλέξανδρος Παναγόπουλος, Μιχαήλ Σακέλλης, Ελευθέριος Τσάφος, Φραγκίσκος Φραγκουδάκης. ■

Η Ernst & Young Ελλάδος αναζητεί τον Έλληνα «Επιχειρηματία της Χρονιάς»

Για πρώτη φορά στην Ελλάδα, η Ernst & Young θα απονεμίσει το διεθνούς φήμης βραβείο «Entrepreneur of the Year» και αναζητά τον Έλληνα «Επιχειρηματία της Χρονιάς» που θα διεκδικήσει το βραβείο «World Entrepreneur Of The Year», διαγωνιζόμενος με τους κορυφαίους επιχειρηματίες από 40 χώρες. Η πρώτη βράβευση του «Entrepreneur of the Year» πραγματοποιήθηκε στις ΗΠΑ το 1986. Σήμερα διεξάγεται σε 40 χώρες και στις πέντε ηπείρους και αποτελεί το μοναδικό στο είδος του θεσμό παγκόσμιας εμβέλειας. Είναι χαρακτηριστικό ότι επιχειρήσεις 50 και πλέον νικητών του βραβείου έχουν ήδη εισαχθεί στο NASDAQ 100.

Θα είναι η πρώτη φορά που Έλληνας επιχειρηματίας θα συμμετάσχει στο θεσμό και θα αναδειχθεί μέσα από τη διαδικασία αξιολόγησης του «Entrepreneur of the Year» σε εθνικό επίπεδο. Η αξιολόγηση των συμμετεχόντων θα γίνει



από κριτική επιτροπή που αποτελείται από θεσμικούς παράγοντες του οικονομικού, επιχειρηματικού και ακαδημαϊκού χώρου.

Στόχος του διαγωνισμού είναι η επιβράβευση της επιχειρηματικής επιτυχίας και η διεθνής καταξίωση επιχειρηματιών, που διακρίνονται για τις υψηλές επιδόσεις, την αναπτυξιακή δυναμική, το καινοτόμο πνεύμα και το υψηλό αίσημα κοινωνικής ευθύνης. Όραμα της Ernst & Young είναι να αναδείξει τους επιχειρηματίες οι οποίοι τα επόμενα χρόνια θα αποτελέσουν κινητήριο δύναμη της οικονομικής ανάπτυξης. Ο «Επιχειρηματίας της Χρονιάς 2006» θα ανακοινωθεί σε ειδική εκδήλωση στις 6 Νοεμβρίου 2006 και θα εκπροσωπήσει τη χώρα μας στο διαγωνισμό για την ανάδειξη του «World

Entrepreneur Of The Year 2007», που θα διεξαχθεί στο Monte Carlo από τις 27 Μαΐου έως τις 3 Ιουνίου 2007.

Στο θεσμό του «Entrepreneur of the Year» μπορεί να συμμετάσχει ο ιδιοκτήτης ή μέτοχος ιδιωτικής επιχείρησης, ο οποίος να είναι ο βασικός υπεύθυνος για την απόδοσή της και να αποτελεί ανώτατο, ενεργό στέλεχος της διοίκησης. Η προθεσμία υποβολής αιτήσεων είναι η 20ή Απριλίου 2006. Χορηγοί του θεσμού είναι η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος και η BBDO Group.

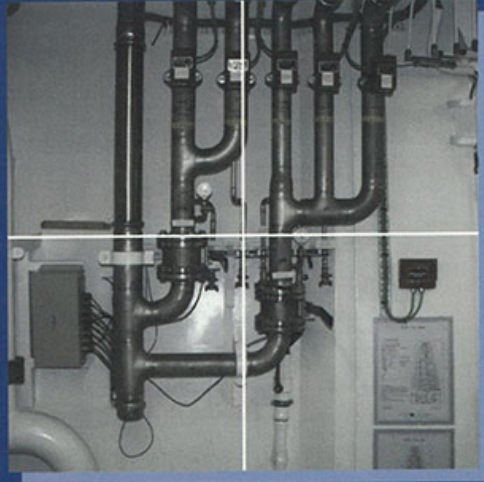
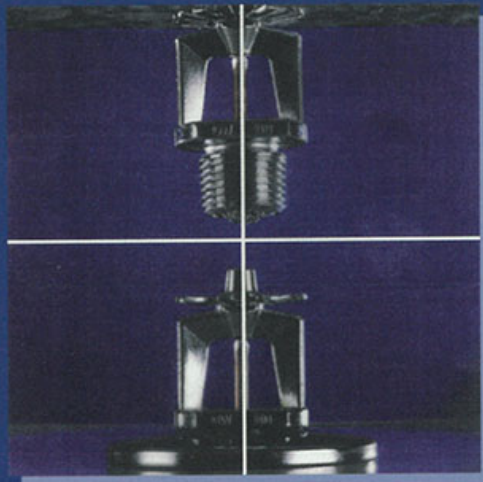
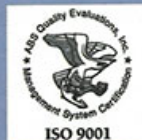
Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν είτε να υποβάλουν ηλεκτρονικά την αίτηση συμμετοχής τους μέσα από την επίσημη ιστοσελίδα του «Entrepreneur of the Year» (www.eoy.gr) ή να επικοινωνήσουν για περισσότερες πληροφορίες με τον κύριο Ευάγγελο-Μάξιμο Σκοπελίτη στα τηλέφωνα 210-28.86.035 και 210-28.8600. ■

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

Μεσογειακή Φορτηγός Ναυτιλία- Τα χρόνια προβλήματα του κλάδου

Ανοικτή πρόταση για το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας προς το υπουργείο Εμπορικής ναυτιλίας αλλά και στα ναυτεργατικά σωματεία απηύθυνε, ακόμα μία φορά, ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων (ΕΕΜΦΠ), Νίκος Βαρβατές.

Ο κ. Βαρβατές στη διάρκεια της γενικής συνέλευσης της ΕΕΜΦΠ αναφέρθηκε αναλυτικά στα πάγια και χρόνια αιτήματα του κλάδου, τονίζοντας ότι δεν έχει παρθεί ούτε ένα μέτρο για τη Μεσογειακή Φορτηγό Ναυτιλία.



Ο πρόεδρος της ένωσης υπογράμμισε ότι την ίδια στιγμή που η ελληνική Πολιτεία δεν κάνει τίποτα για το Μεσογειακό πλοίο, τώρα εκτός από τις ευρωπαϊκές χώρες, οι οποίες μας έφτασαν ή και μας πέρασαν, αποτελούν ήδη υπολογίσιμους αντιπάλους η Τουρκία, η Συρία και άλλες πρώην αμελητέες ναυτιλιακές χώρες.

Πρέπει κάποτε να γίνει κατανοητό ότι δεν μπορεί ένα πλοίο 3.000 τόνων υπό ελληνική σημαία να έχει ίδιο κόστος (κυριολεκτικά) με ένα πλοίο Panamax. Θα πρέπει επίσης κάποτε να δούμε πόσοι και ποιοι είναι οι πραγματικοί Έλληνες ναυτικοί, αν τελικά επαρκούν για να καλύψουν τις ανάγκες μας και αν τελικά είναι δυνατόν να επιβιώσει με κόστος Έλληνα ναύτη ίσο με κόστος Πολωνού ή Ουκρανού πλοιάρχου. Και όπως έχω πει και στο παρελθόν, ειδικά το Μεσογειακό φ/γ πλοίο θα πρέπει κάποτε να μπορεί να επιλέγει αυτό το πλήρωμά του.

Για πόσο καιρό ακόμη, το ελληνικό Μεσογειακό πλοίο θα είναι όμηρος μιας αδιέξοδης πολιτικής, μιας πολιτικής που κρατάει τελικά στη σημαία μόνο τα πλοία που κάνουν ακτοπλοία.

Αναφερόμενος στην κοινοτική πρωτοβουλία, ο κ. Βαρβατές σημείωσε ότι για την ανάπτυξη της ΝΜΑ και τη δημιουργία των θαλάσσιων λεωφόρων, που όλο και περισσότερο υποστηρίζεται από την Ευ. Ένωση και τα κράτη-μέλη, το ελλη-

νικό πλοίο αυτής της κατηγορίας καλείται να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο. Για να γίνει αυτό, θα πρέπει να συμπεριληφθούν και στην πράξη και όχι μόνο στη θεωρία και τα πλοία χύδην μεταφορών και να μπουν και στα χρηματοδοτικά προγράμματα, αλλά και η Πολιτεία να υποστηρίξει αυτή την ένταξή τους, συμπεριλαμβανομένης και της χρηματοδότησης για την αγορά/κατασκευή νέων πλοίων ΝΜΑ, πρόταση που έκανε έστω και αργά στην τελευταία υπουργική σύνοψη στη Λιουμπλιάνα (24/1/06) ο αντιπρόεδρος της Ευρ. Επιτροπής, κ. Barrot.

Σ' αυτό λοιπόν το πλαίσιο, καλούμε και πάλι τους άλλους δύο εταίρους μας, την Πολιτεία και τα σωματεία, να επανεξετάσουμε την κατάσταση προς το συμφέρον όλων μας. Εμείς είμαστε ανοιχτοί στο διάλογο και γνωρίζουμε ότι σε συνδυασμό με τις συνθήσεις, μπορούμε να συζητήσουμε και άλλα συμπληρωματικά μέτρα, προς τη σωστή κατεύθυνση. Και εννοώ τα θέματα του Χρηματιστηρίου, των KGs, της ναύλωσης γυμνού πλοίου, της επιδότησης των εργοδοτικών εισφορών των ναυτικών και βεβαίως της ανανέωσης του Μεσογειακού φ/γ στόλου. Έτσι, περιμένουμε ακόμη την ένταξη των Μεσογειακών εταιρειών στο Χ.Α., ή τουλάχιστον στα πλοία εταιρείας εισηγμένες στο Χ.Α. να συμπεριλαμβάνονται και τα Μεσογειακά πλοία, όπως άφησε τελευταία να εννοηθεί ο κ. ΥΕΝ.

Η ένταξή μας στο Χ.Α. και η ναύλωση γυμνού πλοίου είναι τα μέτρα εκείνα που θα εξισορροπήσουν τη στενότητα του ρευστού που υπάρχει στο χώρο μας, συνυπολογιζόμενων βεβαίως και των δυσκολιών που παρουσιάζει ο δανεισμός από τις τράπεζες.

Οι εργοδοτικές εισφορές των ναυτικών και τα έξοδα παλινόσθησης των ναυτικών, μάς είχαν υποσχεθεί χρόνια τώρα, ότι θα επιδοτούνταν, τη στιγμή μάλιστα που επιτρέπονται από την Ευρ. Ένωση και πολλές άλλες ευρωπαϊκές χώρες το εφαρμόζουν. Σημειώνουμε ότι οι εισφορές των ναυτικών και των πλοιοκτητών στο ΝΑΤ καλύπτουν μόνο το 18% του προϋπολογισμού του και το 82% καλύπτεται από τον κρατικό προϋπολογισμό. Τέτοιες κινήσεις, μέσα στην παντελή απουσία θεσμικών και μακρόπνοων μέτρων, θα ήταν τουλάχιστον ένα δείγμα προθέσεων και ενδιαφέροντος για τον κλάδο.

Ανανέωση του Μεσογειακού Φορτηγού Στόλου

Για το χρόνιο πρόβλημα της επιδότησης και της ανανέωσης του στόλου, ο πρόεδρος της ΕΕΜΦΠ επανέλαβε ακόμα μία φορά ότι έχουν προηγηθεί οι Ιταλοί, οι οποίοι μας δίδαξαν κυριολεκτικά πώς αποσύρονται πενήντα δύο παλαιά δεξαμενόπλοια με την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τονίζοντας ότι «δεν υπάρχει, νομίζω, καμία

δικαιολογία γιατί η ελληνική Πολιτεία δεν μπορεί να κάνει το ίδιο. Το μοντέλο είναι ακόμα εκεί και οι προτάσεις μας επίσης».

Στα συμπληρωματικά μέτρα για την ανταγωνιστικότητα, ο κ. Βαρβατές αναρωτήθηκε γιατί να εφαρμόζονται στη Γερμανία, στις Κάτω Χώρες και στις Σκανδιναβικές χώρες και όχι στην Ελλάδα. Στη χώρα μας αυτά τα κεφάλαια είτε κάθονται είτε οι αποδόσεις τους δεν είναι ανάλογες του κεφαλαίου. Με την επένδυσή τους στη ναυτιλία, θα μπορούσαν και τα κεφάλαια αυτά να είχαν καλύτερη απόδοση και ο χώρος να αναπτυχθεί, παράλληλα πάντα και με τις άλλες μορφές χρηματοδότησης. Κάποια στιγμή, θα πρέπει να υπάρχουν και στην Ελλάδα οργανωμένες επενδυτικές εταιρείες, οι οποίες να προσελκύουν επενδυτικά κεφάλαια εκτός Χρηματιστηρίου και να δοθούν κίνητρα, ώστε να γίνουν επενδύσεις σε πλοία.

Τέλος, ο πρόεδρος της ΕΕΜΦΠ, αναφερόμενος



μας είναι χρόνια τώρα γνωστή. Κατά πάγια τακτική, υποστηρίζουμε όλες τις προσπάθειες για ποιοτική αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Ο στόχος όμως πρέπει να είναι η παραγωγή στελεχών, που θα μείνουν και θα σταδιοδρομήσουν στη θάλασσα και όχι στελεχών που θα διαρρεύ-

αυτό το στόχο δεν φαίνεται να επιτυγχάνει ο νόμος που ψηφίστηκε πρόσφατα, αν και είναι σε γενικές γραμμές προς τη σωστή κατεύθυνση. Οι προερχόμενοι από τα ναυτικά ΤΕΕ σπουδαστές θα πρέπει να μπορούν να αποκτήσουν μέχρι και το δίπλωμα του Α' πλοιάρχου και του Α' μηχανικού και όχι όπως προ-

βλέπει ο νόμος του Β' πλοιάρχου και του Β' μηχανικού. Μόνο έτσι θα προσελκυστούν νέοι που πραγματικά θέλουν να σταδιοδρομήσουν στο ναυτικό επάγγελμα και όχι περαστικοί που χρησιμοποιούν τις σχολές ως μέσο για άλλες καριέρες».



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



Πρωθούμε πρότυπα «υγιεινής ζωής» από άκρη σε άκρη της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Ο Κύπριος επίτροπος Μάρκος Κυπριανού, υπεύθυνος για θέματα Υγείας και Προστασίας Καταναλωτή, ανέλαβε τις πρωτοβουλίες της Ε.Ε. ως προς την ενημέρωση, την προστασία και την ετοιμότητα των λαών της Ευρώπης αναφορικά με τη γρίπη των πτηνών.

Στη δίνη του κυκλώνα και με έντονες πιέσεις από τα ΜΜΕ, ο Κύπριος επίτροπος μιλάει στα «Ναυτικά Χρονικά» για τη σημερινή εξέλιξη της νόσου στις χώρες της Γηραιάς Ηπείρου αλλά και για γενικότερα και άκρως ενδιαφέροντα θέματα υγείας στην Ενωμένη Ευρώπη.

■ Η πρόσφατη ελληνική και ευρωπαϊκή ειδησεογραφία αναφέρθηκε εκτενώς στη νόσο των πτηνών στη γειτονική μας Τουρκία. Ποιες είναι οι επισημάνσεις σας από τα στοιχεία που συλλέξατε κατά την επίσκεψή σας στη γειτονική χώρα; Υπάρχει λόγος ανησυχίας για τους ναυτικούς που ταξιδεύουν σε αυτή;

Είναι γεγονός πως η κατάσταση στην Τουρκία -όπως άλλωστε και σε άλλες γειτονικές χώρες- μας ανησυχούσε. Οι τουρκικές αρχές συνεχίζουν να καταβάλλουν επίπονες προσπάθειες για να αποφευχθεί περαιτέρω εξάπλωση του ιού. Παρ' όλα αυτά, μέχρι αυτήν τη στιγμή, εξακολουθούν να αναφέρονται περιπτώσεις με κρούσματα σε πτηνά.

Η συνεργασία ανάμεσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την Τουρκία είναι ι-



κανοποιητική. Οι τουρκικές κτηνιατρικές αρχές συνεργάστηκαν στενά με τις αντίστοιχες ευρωπαϊκές. Η Επιτροπή, από την πλευρά της, έχει συμπαρασταθεί στην Τουρκία συμβάλλοντας σημαντικά στον περιορισμό της εξάπλωσης του ιού με την αποστολή διεθνούς επιτροπής εμπειρογνομόνων στην Ανατολική Τουρκία, αμέσως μετά το ξέσπασμα της κρίσης, και βέβαια με την αποδέσμευση και αποστολή βοήθειας, ύψους 8,35 εκατομμυρίων ευρώ, για την περαιτέρω ενίσχυση των προσπάθειών. Όπως γνωρίζετε, επισκέφθηκα την Τουρκία στα τέλη Ιανουαρίου για να ενημερωθώ για την κατάσταση εκεί, αλλά και για να μεταφέρω αυτό το μήνυμα συμπαράστασης της Ε.Ε. προς την Άγκυρα.

Πραγματικά, δεν βλέπω το λόγο για τον οποίο ενδεχομένως θεωρείται ότι οι ναυτικοί που ταξιδεύουν στην περιοχή αυτή διατρέχουν υψηλότερο κίνδυνο από άλλους ανθρώπους. Το θέμα, λοιπόν, είναι εάν τα μέτρα ενημέρωσης και πρόληψης που έχουν ληφθεί γίνονται κατανοητά από όλους και σας διαβεβαιώ ότι αυτό είναι κυρίως το ζητούμενο τόσο για τις εθνικές κυβερνήσεις όσο και για τις ευρωπαϊκές αρχές.

■ **Πώς αντέδρασαν οι Τούρκοι πολιτικοί στην επίσκεψη ενός Κύπριου πολιτικού στη χώρα τους;**

Ήταν μια ευκαιρία για να γίνει εκτενής ενημέρωση σχετικά με την κατάσταση και να οργανωθεί

καλύτερα η υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την οποία και δέχτηκαν με χαρά οι Τούρκοι. Θεωρώ ότι η ιδιότητά μου του Κύπριου πολιτικού - του πρώτου που επισκέφθηκε την Τουρκία μετά το 1963 - κάθε άλλο παρά πρόβλημα δημιούργησε. Αντίθετα, ήταν εμφανές πως οι συνομιλητές μου αντιλαμβάνονταν πλήρως το ρόλο μου ως Ευρωπαίου επιτρόπου αρμοδίου για θέματα δημόσιας υγείας.

■ **Η κατάσταση των συνθηκών υγείας και υγιεινής σε κράτη υπό ένταξη, όπως η Βουλγαρία, η Ρουμανία και η Τουρκία, δεν είναι ιδιαίτερα ικανοποιητική. Πώς αντιδράτε στις προσπάθειες των χωρών αυτών, που επιδιώκουν την ένταξή τους χωρίς να πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις που απολαμβάνουν οι υπόλοιποι κάτοικοι της Ε.Ε.;**

Και η Βουλγαρία και η Ρουμανία έχουν σημειώσει σημαντική πρόοδο στο πλαίσιο της διαδικασίας ένταξής τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση, βελτιώνοντας το επίπεδο του συστήματος υγείας και εναρμονίζοντας τη σχετική νομοθεσία τους με την αντίστοιχη κοινοτική. Ειδικά για τη νομοθεσία, πρέπει στο αμέσως επόμενο διάστημα να ληφθούν ορισμένα πρόσθετα μέτρα για να φτάσουν στα απαιτούμενα για την ένταξή τους επίπεδα. Ο χρόνος πιέζει, μια και βρισκόμαστε πολύ κοντά στις κρίσιμες αποφάσεις για την ένταξη των δυο αυτών χωρών.

Η Τουρκία, από την άλλη, βρίσκεται σε πολύ πιο πρώιμο στάδιο και προφανώς δεν έχει την ίδια πίεση χρόνου για να αρχίσει την εναρμόνιση με τα ευρωπαϊκά δεδομένα, χωρίς αυτό να σημαίνει βεβαίως ότι θα πρέπει να εφυσυχάσει.

Σε προγραμματισμένη για τον Ιούνιο συνάντηση με τις τουρκικές αρχές, η Επιτροπή θα εξετάσει λεπτομερέστερα θέματα που αφορούν τη δημόσια υγεία. Με βάση τα δεδομένα που θα προωθηθούν, θα αποφασιστεί ο τρόπος με τον οποίο θα προχωρήσει η Τουρκία, δηλαδή τι αλλαγές θα πρέπει να γίνουν ώστε η νομοθεσία της και η εφαρμογή της να συμβαδίζει με τις απαιτήσεις του κοινοτικού κεκτημένου. Είναι φανερό ότι σε αυτήν τη διαδικασία δεν θα υπάρξουν εκπώσεις για κανέναν.



■ Ποια δεδομένα γνωρίζει η Επιτροπή για την κατάσταση της υγείας στα απομονωμένα νησιά της Ευρώπης; Ποιες είναι οι πρωτοβουλίες που έχετε ή που πρόκειται να υιοθετήσετε;

Ο τομέας της υγείας, όπως ίσως γνωρίζετε, είναι πρωτίστως αρμοδιότητα των κρατών-μελών. Οι αρμόδιες εθνικές αρχές έχουν την ευθύνη να εξασφαλίζουν ότι οι πολίτες μιας χώρας, άσχετα με το πόσο απομακρυσμένο ή απομονωμένο μπορεί να είναι το μέρος όπου βρίσκονται, έχουν πρόσβαση σε κατάλληλη και επαρκή περίθαλψη.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, από την πλευρά της, έχει λάβει αρκετές πρωτοβουλίες με σκοπό τη βελτίωση της ενημέρωσης των πολιτών πάνω σε θέματα υγείας, προωθώντας πρότυπα «υγιεινής ζωής» απ' άκρη σ' άκρη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ενθαρρύνοντας επίσης τη συνεργασία μεταξύ των κρατών-μελών, ειδικότερα σε θέματα διασυννοριακού χαρακτήρα όπως οι λοιμώδεις ασθένειες, το AIDS κτλ.

Πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν είναι φυσικά μόνον όσοι βρίσκονται στις πρωτεύουσες των κρατών-μελών και στις μεγαλουπόλεις. Στην Ε.Ε. υπάρχουν περιοχές που μπορεί μάλιστα να είναι γεωγραφικά απομακρυσμένες, έχουν όμως ιδιαίτερη σημασία από πολλές πλευρές. Και φυσικά, οι κάτοικοι των περιοχών αυτών θα πρέπει να απολαμβάνουν τα ίδια δικαιώματα με όλους τους υπόλοιπους Ευρωπαίους.

Κατά συνέπεια, οι πρωτοβουλίες και τα σχέδια που προωθούνται πρέπει να ανταποκρίνονται και στις ειδικές συνθήκες των περιοχών αυτών όπου λόγω της γεωγραφικής τους θέσης οι συνθήκες διαβίωσης μπορεί να είναι δυσκολότερες. Για παράδειγμα, μπορεί να ενισχυθεί η περιφερειακή συνεργασία στον τομέα της υγείας. Προς το σκοπό αυτό χρειάζεται να υιοθετηθούν τα κατάλληλα μέτρα, που είναι συνδυασμός κοινοτικών πρωτοβουλιών και εθνικών δράσεων, όπως οι παρεμβάσεις των διαρθρωτικών ταμείων, για την προώθηση των επενδύσεων στον τομέα της υγείας αλλά και η ενεργότερη προώθηση της τηλεϊατρικής.

■ Οι Έλληνες ιατροί μέσω των ΜΜΕ επισημαίνουν ότι η μετακίνηση πληθυσμών από τα Βαλκάνια προς την Ελλάδα και την Ευρώπη συνδυάστηκε και με την εμφάνιση νέων ή ξεχασμένων ασθενειών. Οι σκέψεις αυτές προκαλούν την αμηχανία ίσως και τον εκνευρισμό του Ευρωπαίου πολίτη. Ως επίτροπος αρμόδιος για θέματα Υγείας πώς αντιδράτε σε αυτή την άποψη;

Θα ήταν λάθος να θεωρήσουμε τη συγκεκριμένη περιοχή των Βαλκανίων ως εστία ασθενειών και υπεύθυνη για την εμφάνιση κάποιων ασθενειών στην Ελλάδα και εν συνεχεία στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ο αυξανόμενος ρυθμός των ταξιδιών σε παγκόσμιο επίπεδο σήμερα ανοίγει όλο και περισσότερη την πόρτα της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε διάφορες μεταδιδόμενες ασθένειες. Άρα, θα πρέπει να γνωρίζουμε ότι σήμερα πολλές από αυτές τις ασθένειες, καινούργιες ή κάποιες που κάνουν την επανεμφάνισή τους από το παρελθόν, μπορούν να φτάσουν στην Ελλάδα, είτε με πλοίο είτε με αεροπλάνο, από οποιοδήποτε μέρος του κόσμου. Μπορούν να υπάρξουν, επομένως, διάφορες πηγές και λόγοι για την εμφάνιση ή ανάκαμψη ορισμένων ασθενειών σε παγκόσμιο επίπεδο. Μία από τις κύριες προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με αυτές τις ασθένειες είναι η εντατικοποίηση της παρακολούθησης, του ελέγχου και της ανταλλαγής πληροφοριών. Στόχος μας είναι να έχουμε μια ξεκάθαρη εικόνα των περιστατικών, έτσι ώστε να μπορέσουμε να βρούμε τρόπους για την πιο αποτελεσματική αντιμετώπισή τους.

Τέλος, θα ήθελα να πω ότι το Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων, που ιδρύσαμε πρόσφατα, διαδραματίζει πολύ σημαντικό ρόλο στην προσπάθεια αυτή, σε συνεργασία με πολλά κέντρα επιτήρησης σε επίπεδο κρατών-μελών, με αρμοδιότητα τη συλλογή, αντιπαραβολή και ανάλυση των πληροφοριών πάνω σε διάφορες ασθένειες. Ο ρόλος του είναι να ενεργεί ως συντονιστής αυτών των δικτύων, καθώς και να διακρίνει τις περιοχές όπου είναι απαραίτητη περισσότερη έρευνα και παρακολούθηση. ☉

CYPRUS

IN THE HEART OF THE
SHIPPING WORLD

A Sovereign Flag - An International Maritime Centre



Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works,
P.O. Box 56193, 3305 Lemesos, Cyprus
Tel +357 25 848 100 Fax +357 25 848 200 E-mail maritimeadmin@dms.mcw.gov.cy
Web www.shipping.gov.cy



DIANA SHIPPING INC.

DSX
LISTED
NYSE



> Συνέντευξη του Συμεών Παληού, Chairman of the Board of Directors and Chief Executive Officer Diana Shipping Inc., στον Ηλία Μπίσια

Ο εφοπλισμός σήμερα βρίσκεται στη δίνη του κυκλώνα

Δραστηριοποιείται με επιτυχία πάνω από 38 χρόνια στην ποντοπόρο ναυτιλία. Το 1972 ίδρυσε την Diana Shipping Agencies S.A. και αργότερα την Diana Shipping Inc., την οποία πρόσφατα οδήγησε με επιτυχία στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, όπου η κεφαλαιοποίησή της είναι η μεγαλύτερη από όλες τις εισηγμένες Dry Bulk ναυτιλιακές εταιρείες. Επίσης στην Diana Shipping Inc. σήμερα ανήκει ο πιο σύγχρονος στόλος, που αποτελείται από 13 πλοία, εκ των οποίων τα 12 είναι panamax και ένα capesize dry bulk carrier, συνολικής χωρητικότητας 1,1 εκατομμυρίου τόνων και μέσον όρο ηλικίας τα 3,6 έτη.

Το ραντεβού μας με τον κ. Παληό έγινε στα γραφεία της εταιρείας του κάτω από άριστες συνθήκες φιλοξενίας. Παρόντες από την Diana Shipping Inc. οι κ. Αναστάσιος Μαργαρώνης, Director-President, Ανδρέας Μιχαλόπουλος, Chief-Financial Officer, και Ιωάννης Ζαφειράκης, Director-Vice President-Secretary.

Η συνέντευξη άλλαξε κατεύθυνση και μετετράπη σε πολύωρη συζήτηση γύρω από τις διεθνείς εξελίξεις στο ναυτιλιακό χώρο, τις χρηματιστηριακές αγορές, τις εφοπλιστικές επενδύσεις στην ξηρά, την πορεία και την εμπειρία γενικότερα ενός από τους πλέον παραδοσιακούς εφοπλιστές της Ελλάδας.

Σας μεταφέρουμε ορισμένα αποσπάσματα από την κοινή κατάθεση και ανταλλαγή απόψεων.

> Η ηγεσία της Diana Shipping κατά τη διάρκεια του «opening bell» την Παρασκευή 13 Μαΐου 2005 στο NYSE της Νέας Υόρκης.

Από αριστερά προς τα δεξιά η Ελληνίδα πρόεδρος κ. Αικατερίνη Μπούρα, η σύζυγος του προέδρου της DSI κ. Μαρίτα Μαργαρώνη, ο διευθυντής και πρόεδρος της DSI κ. Μαργαρώνης, η πρόεδρος και Co. Chief Operating Officer του NYSE κ. Catherine R. Kinney, ο Chairman of the Board of Directors & Chief Executive Officer της DSI κ. Συμεών Παληός, ο διευθυντής και Vice-President & Secretary της DSI κ. Ζαφειράκης, η σύζυγος του CEO της DSI κ. Ζέττα Παληού, η σύζυγος του Vice President της DSI κ. Καλλιόπη Ζαφειράκη και η κόρη του CEO της DSI κ. Σεμίραμις Παληού



■ Ο διεθνής προσανατολισμός της εταιρείας σας αντικατοπτρίζεται στη στρόφη σας προς τη χρηματιστηριακή αγορά της Αμερικής. Μιλήστε μας για την πορεία και την εμπειρία σας στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

Η οικογένειά μου είχε από το 1914 αναζητήσει οικονομικούς πόρους από το Χρηματιστήριο Αθηνών. Υπάρχει, δηλαδή, μια παράδοση ως προς τη συγκεκριμένη οικονομική αγορά των χρηματιστηρίων.

Η αλήθεια είναι ότι το χρηματιστήριο υπήρξε πόλος έλξης για πολλές ναυτιλιακές οικογένειες, οι οποίες κατάφεραν να εισπράξουν τα οφέλη που συνοδεύονται με μια επιτυχημένη είσοδο. Ας μην ξεχνάμε ότι ο πρωτοπόρος στη χρηματιστηριακή αγορά της Αμερικής ήταν ο Αντώνης Αγγελικούσης. Ο Αγγελικούσης άνοιξε το δρόμο στη Νέα Υόρκη.

Εμείς, ως εταιρεία, από το 1999 δρομολογήσαμε ενέργειες και στρατηγικές προς τη συγκεκριμένη κατεύθυνση. Ήταν για μας απόλυτη προτεραιότητα και με αυτόν τον γνώμονα δημιουργήσαμε ένα πλαίσιο εργασίας που θα μας οδηγούσε σε μια επιτυχημένη είσοδο στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης. Επιλέξαμε το NYSE. Οι βασικές παράμετροι ήταν ότι υπάρχει μεγάλη ρευστότητα στο συγκεκριμένο χρηματιστήριο και είναι παραδοσιακά το καλύτερο σε θέματα μακροπρόθεσμης στρατηγικής.

Γεγονός είναι ότι η ναυτιλία πλέον κινείται σε διαφορετικούς ρυθμούς.

Ο παραδοσιακός εφοπλιστής δεν θα μπορούσε σήμερα να μην ενδώσει στις προκλήσεις που του ανοίγονται: οι αγοραπωλησίες πλοίων από μόνες τους δεν είναι η μόνη προτεραιότητα. Ως εισηγμένη εταιρεία έχουμε πολλές προτεραιότητες και προοπτικές. Ο εφοπλισμός σήμερα βρίσκεται στη δίνη του κυκλώνα. Εμείς, ως εισηγμένη εταιρεία αντιμετωπίζουμε νέα δεδομένα και καινούργιες προκλήσεις: βρισκόμαστε στο στόχαστρο των ναυλωτών, των ναυλομεσιτών, των τραπεζών, αλλά και των επενδυτών, της κοινής γνώμης. Σήμερα, πλέον, μιλάμε με σοβαρότητα για τη λέξη «διαφάνεια» στη ναυτιλία.

■ Ποια διάσταση δίνετε στη λέξη «διαφάνεια»;

Η διαφάνεια δεν είναι μια νέα έννοια. Η ναυτιλία κινείται γενικά σε πλαίσιο διαφάνειας. Οι ναύλοι, το κόστος κατασκευής ενός πλοίου αλλά και η νέα διεθνής νομοθεσία, όπως και οι απαιτήσεις των ναυλωτών, απαιτούν διαφάνεια. Δεν τη φοβόμαστε ως έννοια, δεν μας ανησυχεί, θα έλεγα ότι την επιζητούμε. Αυτή είναι η σύγχρονη, υγιής εικόνα της ναυτιλίας. Βασίζεται σε καινούργια, αδελφά πλοία, με λίγους δανεισμούς και καθαρή λειτουργία.



Είναι, πάντως, διαφορετικές οι έννοιες της διαφάνειας και της δημοσιότητας. Εμείς ως εισηγμένη κινούμαστε και στους δύο χώρους. Οι παραδοσιακοί ανησυχούν με τη δημοσιότητα. Θα έχουν τους λόγους τους, εμείς δεν «μουδιάζουμε» με αυτήν.

■ **Ποιες ήταν οι μεγαλύτερες εκπλήξεις που αντιμετωπίσατε στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης;**

Δεν υπήρξαν εκπλήξεις. Ήμασταν καλά προετοιμασμένοι. Οι σύμβουλοί μας γνώριζαν τα νέα δεδομένα. Η μόνη παράμετρος που μας αιφνιδίασε είναι η άγνοια των διεθνών επενδυτών για τη ναυτιλία. Και αυτό όμως το δεδομένο αλλάζει με σταθερούς ρυθμούς. Χρειάζεται βεβαίως επιμόρφωση του επενδυτικού κοινού ως προς το μέγεθος και την αξία της ναυτιλίας. Χρειάζεται υπομονή και τεκμηρίωση κυρίως από εμάς, τη ναυτιλιακή οικογένεια.

■ **Πώς βλέπετε το Χρηματιστήριο Αθηνών;**

Είχαμε στο παρελθόν μελετήσει τη συγκεκριμένη αγορά. Είναι βέβαια πολύ μικρή για τις

ανάγκες μας. Η Μέκκα των χρηματιστηρίων είναι η Νέα Υόρκη. Στην Αθήνα δεν υπάρχει σιγουριά κυρίως ως προς τη σταθερότητα της νομοθεσίας, αλλά και βάθος ως προς τις οικονομικές δοσοληψίες.

Ο Έλληνας πλοιοκτήτης γενικότερα δεν είναι διατεθειμένος να «αναμετρηθεί» με το γιγαντισμό της ελληνικής γραφειοκρατίας. Τον τρομάζει η ιδέα της συνεργασίας με το ελληνικό Δημόσιο, κυρίως, και δεν είναι σε θέση να αναμετρηθεί μαζί του.

■ **Ωστόσο, παρατηρούμε πως υπάρχει μια στροφή των Ελλήνων πολιτικών ως προς την ουσιαστική συνεργασία με τον εφοπλισμό;**

Η «κουβέντα» έχει αρχίσει. Ο διάλογος ευδοκμεί πλέον. Υπάρχει επικοινωνία με τους πολιτικούς, αν και η ποντοπόρος ναυτιλία δεν ζητεί τίποτα από τον Έλληνα πολιτικό, δεν γυρεύει τίποτα. Αντίθετα με την ακτοπλοΐα, που τα δεδομένα είναι διαφορετικά. Εμείς δεν έχουμε προβλήματα ως προς την επικοινωνία με το φορέα της εξουσίας. Στο παρελθόν, μάλιστα, έχουμε ερωτηθεί για θέματα που μάλλον γνωρίζουμε πιο καλά.

■ **Πώς αξιολογείτε τις προτάσεις του πρωθυπουργού για επενδύσεις στη στεριά;**

Δεν τις γνωρίζουμε τις στεριανές δουλειές. Το ζητούμενο είναι διαφορετικό και ως προς αυτό πρέπει να κινηθεί ο πρωθυπουργός: δεν πρέπει, γενικά, να εξετάζεται ποιος επιχειρη-



new factory

new dimensions

international cooperations

ENERGETIC
PARTNERSHIP

*Welcome
on board...*



ματίας έχει την οικονομική ευμάρεια, αλλά ποιος γνωρίζει το συγκεκριμένο αντικείμενο, ποιος είναι ο πιο κατάλληλος. Εάν ασχοληθεί κάποιος ακατάλληλος επιχειρηματίας με ένα αντικείμενο, και ας έχει την οικονομική δυνατότητα, θα είναι ζημιογόνος τόσο για τον εαυτό του όσο και για το κοινωνικό σύνολο. Η δουλειά δεν είναι φιλανθρωπία.

■ **Η έδρα της εταιρείας σας δεν είναι πλέον στον Πειραιά. Ποιοι είναι οι λόγοι για τη μετεγκατάστασή σας στη Λεωφόρο Συγγρού;**

Η προσβασιμότητα και η ευελιξία στις κινήσεις των εργαζομένων στην εταιρεία μας. Οι καλές συνθήκες εργασίας είναι βασική προϋπόθεση για την επιτυχημένη πορεία της εταιρείας μας. Ο Πειραιάς εξακολουθεί να έχει προβλήματα, που δυσκολεύουν τη σύνδεσή

του με το υπόλοιπο λεκανοπέδιο. Η ναυτιλία γι' αυτόν το λόγο έχει διασκορπιστεί. Δεν υπάρχει πλέον ένα ναυτιλιακό κέντρο.

■ **Θεωρείτε ότι η ναυτιλία είναι πλέον επιστήμη;**

Σαν σύνολο είναι επιστήμη. Απλά πρέπει να γνωρίζουμε τις ιδιαιτερότητές της, να τις έχουμε μελετήσει. Στη θάλασσα παίζει ρόλο η τύχη. Οι γνώσεις δημιουργούν δυνάμεις που δεν σε αφήνουν να εισέλθεις σε ριψοκίνδυνες καταστάσεις. Όσο περισσότερα ξέρεις, τόσο λιγότερο ρισκάρεις. Η ναυτιλία είναι επιστήμη, όσο βεβαίως θεωρούμε επιστήμη και τις μεταφορές και την τεχνολογία. Δεν είμαι σίγουρος εάν «σπουδάζονται» όλα αυτά τα γνωστικά αντικείμενα. Η πείρα δεν διδάσκεται πάντως. Όπως επίσης δεν διδάσκεται και το μέγεθος της ναυτιλίας.

■ **Τι θα συμβουλευάτε ένα νέο ηλικιακά φοιτητή σε ΑΕΙ ή ένα σπουδαστή σε ΑΕΝ για το μέλλον του στη ναυτιλία;**

Τη θάλασσα πρέπει να την αγαπάς. Χρειάζεται εμπάθυνση και δέσμευση στο συγκεκριμένο γνωστικό αντικείμενο. Η πείρα είναι μεγάλη ιστορία, τα μεγέθη είναι τεράστια και τα λάθη είναι πολύ ακριβά, κοστίζουν. Πρέπει επίσης να έχει την εμπειρία της κακής αγοράς. Και την εμπειρία της γενικευμένης οικονομικής κρίσης. Θυμάμαι τη δεκαετία του '80. Η συγκεκριμένη περίοδος δεν περιγράφεται, πρέπει να την έχεις ζήσει. Να έχεις δει τα δεμένα πλοία στο Σκαρामαγκά. Η ναυτιλία σήμερα απαιτεί τεράστια κεφάλαια. Πρέπει να ακολουθούμε τους καιρούς. Το corporate structure είναι μονόδρομος. ☺

ENERGETIC PARTNERSHIP



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

steam turbine machine shop fuel injection

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



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

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



> Συνέντευξη

του **Δημήτρη Εφραίμογλου**,
Διευθύνοντος συμβούλου Ιδρύματος
Μείζονος Ελληνισμού, στον **Ηλία Μπίσια**

Ο «Ελληνικός Κόσμος» είναι ο πολιτιστικός χώρος που ανήκει στο Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού. Η διεύθυνση του Ιδρύματος διοργανώνει διάφορες πολιτιστικές εκδηλώσεις, παρουσιάσεις και προβολές σε καθημερινή βάση παράλληλα με εκπαιδευτικά και επιμορφωτικά σεμινάρια για παιδιά με σκοπό την εμβάθυνσή τους σε γνωστικά αντικείμενα και εκφάνσεις του ελληνικού πολιτισμού.

Ανάμεσά τους παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον το ομοίωμα του αρχαίου πλοίου, η παραχώρηση του οποίου έγινε από το Ναυτικό Όμιλο «Αργοναύτες». Πρόκειται για ένα πιστό αντίγραφο αρχαίας τριακοντόρου, σε φυσικό μέγεθος, με όλες τις παραμέτρους που οι σχετικές πηγές διαθέτουν για πλοία αυτού του τύπου.

Με αφορμή την Ημέρα Εμπορικού Ναυτικού, που γιορτάστηκε στις 5 Απριλίου 2006, αλλά και τη συμπλήρωση 8 χρόνων λειτουργίας του ΙΜΕ, θεωρήσαμε επιβεβλημένη την αναφορά μας σε αυτή την πρωτοβουλία του «Ελληνικού Κόσμου» που αναδεικνύει τη σχέση του ελληνικού πνεύματος, της ελληνικής ιστορίας της ανάπτυξης και συνέχειας του χώρου με το υγρό στοιχείο και τους δρόμους που του ανοίγονται στη θάλασσα ή δίπλα από αυτήν. Σας παραθέτουμε τη συνολική μας με το διευθύνοντα σύμβουλο του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού κ. Δημήτρη Εφραίμογλου:

Η θάλασσα ως φυσικό περιβάλλον, η θάλασσα-σπίτι, η θάλασσα-δρόμος και η θάλασσα-πηγή ζωής

■ Στον «Ελληνικό Κόσμο» ο επισκέπτης εντυπωσιάζεται από το ομοίωμα του αρχαίου πλοίου που εκτίθεται στον περιβάλλοντα χώρο. Ποιο συμβολισμό ή συναισθηματισμό «κρύβει» η τοποθέτηση του συγκεκριμένου πλοίου σε έναν καθαρά βιομηχανικό χώρο, στο κέντρο μιας πολύβουης αθηναϊκής λεωφόρου;

Όπως ήδη γνωρίζετε, οι σκοποί του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού για τη διάδοση και διάδοση του ελληνικού πολιτισμού όπου γης επιτελούνται μέσα από σειρά προγραμμάτων και παραγωγών. Όλα τα προγράμματα παρουσιάζονται στο ευρύ κοινό στο Πολιτιστικό Κέντρο «Ελληνικός Κόσμος».

Από την άλλη, η θάλασσα αποτελεί ίσως το σημαντικότερο στοιχείο διαμόρφωσης της σκέψης αλλά και της δράσης του ελληνισμού. Τη σκέψη αυτή και την ανάγκη να σχεδιαστεί ένα νέο πρόγραμμα με θεματολογία σχετική με τον ελληνισμό της θάλασσας, αλλά και τις θάλασσες του ελληνισμού, ήρθε να τη συναντήσει η παραχώρηση από το Ναυτικό Όμιλο «Αργοναύτες» ενός πιστού αντιγράφου μιας αρχαίας τριακοντόρου. Πρόκειται για ένα ξύλινο καράβι σε φυσικό μέγεθος, με όλες τις παραμέτρους που οι πηγές μας διαθέτουν για πλοία αυτού του τύπου.

■ Στα εκπαιδευτικά σεμινάρια (ο σωστότερος όρος είναι εκπαιδευτικά προγράμματα) του «Ελληνικού Κόσμου» επισημάναμε ένα εξειδικευμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα που αφορά τη θάλασσα και την εξοικείωση των παιδιών με το θαλασσινό στοιχείο.

Ποια είναι η εφελήτρια σκέψη γι' αυτό το πρόγραμμα;

Κύριο ρόλο στην πραγμάτωση των σκοπών του Ιδρύματος, ανάμεσα σε άλλα, έχουν και τα εκπαιδευτικά προγράμματα που σχεδιάζονται για σχολικές ομάδες όλων των βαθμίδων αλλά και για μεμονωμένους επισκέπτες. Από τη στιγμή που η τριακοντόρος εντάχθηκε στον ιστό του Πολιτιστικού Κέντρου αποτέλεσε επίκεντρο της φαντασίας μας, του προσεκτικού σχεδιασμού και, τέλος, ενός ευχάριστου εκπαιδευτικού προγράμματος για μαθητές δημοτικού.

Η θάλασσα ως φυσικό περιβάλλον, η θάλασσα-σπίτι, η θάλασσα-δρόμος και η θάλασσα-πηγή ζωής είναι οι βασικές ιδέες του εκπαιδευτικού προγράμματος.

Το ταξίδι στο χώρο και στο χρόνο, το ταξίδι πάνω σε χάρτες, το ταξίδι στη φαντασία και το ταξίδι των λογοτεχνών και κάθε είδους καλλιτεχνών είναι αυτά τα οποία επιχειρεί το καράβι με τους επιβάτες του κάθε μέρα.

Η μαγεία του φυσικού περιβάλλοντος, ο υλικός και πνευματικός πλούτος



της θάλασσας αλλά και η δημιουργική φαντασία των καλλιτεχνών αποτελούν χρήσιμα «οχήματα» για τη γνωριμία με την ιστορία του Ελληνισμού.

Το ταξίδι στο χώρο συναντιέται με το ταξίδι στους αιώνες και αποκαλύπτει στα παιδιά τη μεταβλητή δύναμη της θάλασσας.

- **Πώς αντιδρούν οι εκπαιδευτικοί αλλά και τα παιδιά και κατά πόσο είναι ενήμεροι, τόσο οι μεν όσο και οι δε, για τα θέματα της θάλασσας;**

Οι εκπαιδευτικοί και τα παιδιά, άλλος λίγο και άλλος πολύ, έχουν επαφή με τη θάλασσα ως φυσικό στοιχείο -δεμένο πάντα με τις ξένοιαστες στιγμές του καλοκαιριού- αλλά και σαν έμπνευση και καλλιτεχνική δημιουργία, χάρη σε λογοτέχνες όπως ο Καρκαβίτσας, ποιητές όπως ο Καββαδίας ή εικαστικούς όπως ο Βολανάκης. Αυτή η εξοικείωση ανοίγει το δρόμο για σοβαρή

δουλειά πάνω στη σχέση Ελληνισμού και θάλασσας και στη διεύρυνση της γνώσης των παιδιών για τη σχέση αυτή.

- **Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος καθώς και άλλοι φορείς της ελληνικής ναυτιλίας επιθυμούν την επιμόρφωση της νέας γενιάς σχετικά με την πλούσια ιστορία της ναυτικής μας παράδοσης.**

Ως γνώστης των συγκεκριμένων θεμάτων, αλλά και με την ιδιαίτερη πείρα που διαθέτετε, ποιες συστάσεις θα τους υποδεικνύατε για το κέντρισμα του ενδιαφέροντος των νέων και την προσέλυσή τους στο ναυτικό επάγγελμα;

Η ανάδειξη της σχέσης του ελληνικού πνεύματος, της ελληνικής ιστορίας και της ανάπτυξης και συνέχειας του χώρου σε σχέση με το υγρό στοιχείο δίνει, νομίζουμε, την καλύτερη ώθηση για να ανακαλύψει ο καθένας την επαφή του με αυτό και να συνειδητοποιήσει τους δρόμους που του ανοίγονται στη θάλασσα ή δίπλα από αυτήν.

- **Ποιες είναι οι αντιδράσεις των παιδιών όταν κατά τη διάρκεια των επιμορφωτικών σεμιναρίων έρχονται σε επαφή με θαλασσινά σύμβολα, όπως είναι οι ναυτικοί χάρτες, τα κιάλια, η πυξίδα;**

Με βάση όσα προαναφέραμε, αντικείμενα, έντυπα και εργαλεία που σχετίζονται με τις περιπέτειες της θάλασσας ασκούν ιδιαίτερη έλξη στα παιδιά και πολλές φορές και στους μεγάλους και έτσι πυξίδες, αστρολάβοι, χάρτες κ.ά. γίνονται μέσα για τον παιδαγωγό, προκειμένου να μεταδώσει γνώσεις σχετικές με τον ελληνισμό της θάλασσας. Άλλωστε, η αγάπη για τη θάλασσα δεν χρειάζεται να μεταδοθεί στον Έλληνα, αλλά μόνο να αφυπνιστεί. Το ίδιο και η αγάπη για το ταξίδι.

- **Πόσο μπορούν να συμβάλουν η τέχνη και ο πολιτισμός στην προσέλευση του ενδιαφέροντος της κοινής γνώμης για τη θάλασσα και το θαλασσινό εμπόριο;**

Η επαφή με τη θάλασσα είναι βαθιά χαραγμένη στο γενετικό υλικό των Ελλήνων και η τέχνη και ο πολιτισμός μας ανοίγουν νέους ορίζοντες στη σχέση με το υγρό στοιχείο. Η αγάπη του λαού μας για το ταξίδι κάνει τη σχέση αυτή πιο διαυγή και δυνατή. Ακόμα και άνθρωποι που μεγάλωσαν σε ορεινές περιοχές της χώρας μας μέσα από την επαφή της τέχνης και του πολιτισμού με τη θάλασσα καλλιέργησαν το δικό τους δεσμό με το θαλασσινό στοιχείο. ☉

Taking life seriously



Quality stems from taking good care in everything we do. Whether it concerns our crew, the environment or the ships entrusted to us, our commitment to safety influences every decision we make.

We have always taken a strong position in industry organisations and forums to promote best practice beyond present standards and requirements.

To protect what is precious to us, we have to take safety as seriously as life itself.



INTERORIENT NAVIGATION CO.
www.interorient.com

CYPRUS
Limassol

GERMANY
Hamburg

PHILIPPINES
Manila

UKRAINE
Odessa

LATVIA
Riga

USA
Miami

RUSSIA
St Petersburg

MARICHEM

WORLDWIDE



MARIGASES

SERVICES

®

**Delivered on a plate,
as and when you require**



TEL: +30 210 4148800 (30 lines), +30 210 4632546 / 4630808, FAX: +30 210 4133056 / 4133406 / 4631355 / 4625563

TLX: 211861 MEMA/211748 GIEM URL: www.marichem-marigases.com

EUROPEAN ADMINISTRATION OFFICE: 64, SFAKTIRIAS STREET, PIRAEUS 185 45, GREECE

ΑΦΙΕΡΩΜΑ



TANKERS



Τις τρέχουσες διακυμάνσεις της ναυλαγοράς πετρελαίου, την αυξανόμενη ζήτησή του, τον αριθμό των εν ενεργεία Tankers και την αναμενόμενη αύξηση του στόλου τους, τις απαιτήσεις και τα ρίσκα του tanker operator, εξετάζουμε στο παρόν αφιέρωμα. Τις προβλέψεις και τους προβληματισμούς εκθέτουν προσωπικότητες του ναυτιλιακού χώρου. Ανάμεσά τους σας παρουσιάζουμε την πρώτη γυναίκα Ελληνίδα πλοίαρχο στα Tankers, οι σκέψεις της οποίας έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

>>

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Τρέχουσες τιμές και τάσεις



[Του Γ. Μπάνου]

Παρά τις τρέχουσες διακυμάνσεις της ναυλαγοράς πετρελαίου, ζωνρή παραμένει η εντύπωση ανάμεσα στους πλοιοκτήτες των δεξαμενοπλοίων ότι οι προοπτικές της υπόσχονται ακόμη πολλά. Εκείθεν και η διατήρηση εμφανούς (αλλά συγκρατημένου) ενδιαφέροντος στην πρόσκτηση και άλλων ακόμη πλοίων παντός σχεδόν τύπου και μεγέθους από δεύτερο χέρι, επαναπώληση (resale) ή και νέα ναυπηγική παραγγελία.

Για λόγους που έχουμε ήδη πολλάκις αναφέρει και που η επανάληψή τους βρίσκεται έξω από τους σκοπούς του παρόντος, η πρόσκτηση πλοίων «από δεύτερο χέρι» αποδεκτή ηλικίας και προδιαγραφών καθίσταται δύσκολη. Για τους ίδιους ακριβώς λόγους, λόγους που συναρτώνται με το (σχετικά υψηλό) οικονομικό επίπεδο των ελαχίστων εν δυνάμει πωλητών, η επαναπώληση ναυπηγικών συμβολαίων δεν είναι πλέον (όπως ήταν κάποτε στο παρελθόν) μια φτηνή λύση, εκμετάλλευση ευκαιριών. Αντιθέτως, απαλλαγμένη από πιεστικές οικονομικές καταστάσεις, η συντριπτική πλειονότητα των κατόχων τέτοιων συμβολαί-

ων βλέπει μια τέτοια πράξη ως ευκαιρία πλουτισμού μάλλον παρά σαν απαλλαγή από μια (ανύπαρκτη, εν πολλοίς) δύσκολη οικονομική κατάσταση. Υπό τις περιστάσεις αυτές, η προσφυγή σε ναυπηγική παραγγελία φαντάζει σαν η καλύτερη, αν όχι η μοναδική, λύση. Όμως, ο δρόμος προς επίτευξη του παραπάνω σκοπού δεν είναι πλέον στρωμένος με άνθη! Τα περισσότερα γνωστά ναυπηγεία σε όλον τον κόσμο, τουλάχιστον εκείνα που παρέχουν εγγυήσεις ποιότητας και εμπορικής πίστης, είναι πλήρη παραγγελιών μέχρι και το τέλος του 2008 ενώ σοβαρό ποσοστό εξ αυτών έχει δεσμεύσει μέρος του 2009, με ακραίες περιπτώ-

Τύπος & μέγεθος πλοίου	Τότε	Τώρα
VLCC (300-320.000 dwt)*	65	120-130
Suezmax tanker (150-170.000 dwt)	50	72
Aframax tanker (100-115.000 dwt)	42	58
Panamax tanker (70-75.000 dwt)**	34	50
Handymax tanker/product (45-50.000 dwt)	29	42

* Μία εκδοχή του VLCC 298.000 dwt που πρόσφατα προσφέρθηκε στην Κίνα στα US\$ 105/110 m δημιουργεί κάποια σύγχυση που καλό είναι να αποφευχθεί.

** Πλέον US\$ 2,5 m εάν είναι «product/coated».

σεις προτάσεων για παραδόσεις εντός του 2010!

Εξ άλλου, η σπάνια διαθεσίμων ναυπηγικών κλινών, αφ' ενός, και, κατ' επέκταση, οι σε βάθος χρόνου παραδόσεις δεν αποτελούν και τα μοναδικά εμπόδια στο δρόμο της ανανέωσης του στόλου. Οι μόλις προ τριετίας κρατούσες ναυπηγικές τιμές, «θύματα» της ανόδου των τιμών του ναυπηγικού χάλυβα, της μεταβολής των συναλλαγματικών ισοτιμιών ενίων νομισμάτων (ιδίως του κορεατικού), η εκ της αυξημένης ζήτησης άνοδος της τιμής μηχανημάτων και εξαρτημάτων, που είχαν, και έχουν, επιπτώσεις και επί της διαθεσιμότητάς τους, πλέον μια άκρως φυσιολογική «αίσθηση δυνάμεως» που διακρίνεται στη ναυπηγική πλευρά, όλα αυτά συνέτειναν και συντείνουν στην αύξηση και διατήρηση των τιμών σε συγκριτικά λίαν υψηλά επίπεδα.

Με βάση, λοιπόν, τους βασικούς τύπους και τα μεγέθη δεξαμενοπλοίων, όπως αυτοί αποτυπώνονται στους ήδη εν ευρεία χρήση χαρτακιτισμούς, ως αναλογιστούμε τις τιμές που ίσχυαν προ τριετίας και τις συγκρίνουμε με τις σήμερα κρατούσες. Ο αναγνώστης τότε βεβαίως θα παραδεχτεί ότι πέρα από τα αντικειμενικά και απόλυτα κατανοητά «εμπόδια» που η σύγκριση αυτή αυτόματα επισημαίνει, υπάρχει και ένας ψυχολογικός παράγων που δημιουργεί η... ανάμνηση του παρελθόντος, ιδίως όταν (και σε εκείνους που) τώρα καλούνται να αποδεχθούν και να «υποστούν» τη σημερινή πραγματικότητα.

Ας δούμε τώρα αυτόν τον (διπλό) πίνακα (τιμές σε εκατομμύρια \$ ΗΠΑ):

Οι προσδοκίες για κάποια πτώση των τιμών (ως αποτέλεσμα μιας πρόσφατης δήθεν «σταθεροποίησης» του ναυπηγικού κόστους) φαίνονται μάλλον διαψευδόμενες προς το παρόν, αφού οι ναυπηγοί, με τέτοιο όγκο παραγγελιών και κάλυψη, έχουν κάθε λόγο να μην είναι πολύ ευέλικτοι. Το ενδεχόμενο πτώσης του ενδιαφέροντος για πλοία-containers αντισταθμίζεται από το ζωηρό ενδιαφέρον για LNG/LPG, που είναι άλλωστε πλέον προσδοκός για το ναυπηγό.

Ιδιαίτερη μνεία αξίζει, νομίζω, στα μικρά (5-20.000 dwt) δεξαμενόπλοια μεταφοράς παραγώγων ή και χημικών προϊόντων (product/chemicals). Εδώ, οι προοπτικές της ναυλαγοράς (απαγόρευση μεταφοράς φυτικών ελαίων με τα παλαιού τύπου πλοία, απομάκρυνση των μονού τοιχώματος μονάδων, κανόνες ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος) για νέες μονάδες συγχρόνων προδιαγραφών είναι λαμπρές. Το ίδιο και η ζήτηση για κατάλληλες ναυπηγικές κλίνες που, φυσικά, προσφέρονται μόνο από μεσαίες ή κατωτέρας τάξεως ναυπηγεία, λόγω μεγέθους και τιμής μονάδας. Εδώ επιβάλλεται ιδιαίτερη προσοχή ως προς τη φερεγγυότητα και το τεχνικό υπόβαθρο ενός εκάστου ναυπηγείου. Εγώ τουλάχιστον δεν θα συμβούλευα απόπειρα τέτοιας παραγγελίας χωρίς τη βοήθεια επαρκώς ενημερωμένου και έμπειρου συμβούλου. Με βάση υψηλές προδιαγραφές, οι τιμές κυμάνθηκαν τα δύο τελευταία χρόνια από \$ 9 m έως \$ 13 m (5.500 dwt) και, αντίστοιχα, \$ 15 m έως \$ 22 m (13.000 dwt), πάντοτε με την έννοια της βαθμιαίας ανόδου των τιμών. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον

έχει ήδη από διετίας επιδειχθεί από ελληνικής πλευράς με άνω των 70 πλοίων υπό κατασκευή ή παραγγελία σήμερα για Έλληνες πλοιοκτήτες με προοπτικές περαιτέρω παραγγελιών, που συνιστούν σημαντική διείσδυση του ελληνικού εφοπλισμού στον τομέα της μεταφοράς χημικών ή και φυτικών ελαίων.

Το παρόν σημείωμα θα αποφύγει την εμπλοκή στον τομέα των LNG/LPG (φυσικό/πυκνωμένο αέριο) κρίνοντας ότι είναι ίσως ακόμη λίγο νωρίς να σχηματιστούν με επάρκεια η έκταση, οι προοπτικές και η σημασία της ελληνικής συμμετοχής στον τομέα αυτόν της ενέργειας, που προοιωνίζεται δραματικές αλλαγές στο παγκόσμιο σκηνικό μέσα στα επόμενα λίγα χρόνια. ☉





ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ & TANKER

Οι μεταφορές πετρελαίων
και ο στόλος των πετρελαιοφόρων

Τα στοιχεία που λάβαμε υπ' όψιν για τη μελέτη μας είναι, κατ' αρχάς, η αναμενόμενη αύξηση στη ζήτηση του πετρελαίου, οι μεταφορές μεταξύ των σημείων παραγωγής και κατανάλωσης (Ton Mile), ο αριθμός των εν ενεργεία Tankers και η αναμενόμενη αύξηση του στόλου τους από το 2006 και μετά. Επίσης λαμβάνουμε υπ' όψιν τον αριθμό των πλοίων τα οποία θα αποσυρθούν σε εφαρμογή της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των ΗΠΑ και του IMO.

Οι μεταφορές πετρελαίου με Tankers συνεχίζουν να αυξάνονται. Κατά τη διάρκεια του 2004, ο παγκόσμιος στόλος των Tankers μετέφερε 2,69 δισεκατομμύρια μετρικούς τόνους, εκ των οποίων τα 2,08 δισ. τόνοι ήταν Crude Oil και τα 0,61 δισ. τόνοι ήταν Oil Products. Ήτοι το 77% ήταν Crude και το 23% Products. Αρχίζοντας από την αύξηση της ζήτησης πετρελαίου, αυτή αναμένεται να φθάσει περίπου στα 1,7 εκατ. βαρέλια την ημέρα, ανεβάζοντας έτσι τη συνολική ζήτηση σε 85 εκατ. βαρέλια την ημέρα για το 2006. Η κατανάλωση του πετρελαίου αυξήθηκε στο

διάστημα 1999 έως 2004 κατά 1,5% το χρόνο. Η εκτίμηση είναι ότι το 2005 η παγκόσμια ζήτηση θα πρέπει να έχει αυξηθεί κατά 1,3% και το 2006 μπορεί να κυμανθεί μεταξύ 2,5% και 3,3%. Πρέπει να σημειωθεί ότι η πλειονότητα του επιπλέον πετρελαίου (75%) θα χρειασθεί να μεταφερθεί διά θαλάσσης με πλοία Tankers. Υπολογίζεται ότι για κάθε ένα εκατ. βαρέλια την ημέρα αύξηση, αυξάνεται η ζήτηση σε tankers κατά 9 εκατ. dwt. Με αυτή τη βάση η επιπλέον ποσότητα των 1,7 εκατ. βαρελιών την ημέρα θα δημιουργήσει επιπλέον ζήτηση τονάζ κατά 11,5 εκατ. dwt. Έχοντας λοιπόν 3% αναμενόμενη αύξηση της ζή-

Date	ULCC/VLCC		Suezmax		Aframax		Panamax		Products	Total
	No	(dwt mil.)	No	dwt	No	dwt	No	dwt	dwt	(dwt mil.)
1996	431	124,24	281	40,12	485	45,35	203	13,53	51,32	275
1997	437	126,28	277	39,53	493	46,12	204	13,6	52,75	278
1998	434	125,75	287	40,92	501	47,02	204	13,58	53,08	280
1999	430	124,99	295	42,22	530	50,09	201	13,38	55,16	286
2000	425	123,81	287	41,31	549	52,43	207	13,78	57,5	295
2001	441	128,95	291	42,15	553	52,98	219	14,62	57,65	292
2002	428	125,69	274	40,04	550	52,9	217	14,46	58,63	296
2003	428	125,21	285	41,95	568	55,09	220	14,67	59,09	305
2004	432	125,84	294	43,54	601	59,39	222	14,92	61,11	322
2005	451	131,35	306	45,72	626	62,49	242	16,49	65,79	346
		1262,11		417,5		523,86		143,03	572,08	2975

τηρης, υπολογίζουμε και την επίδραση που θα έχει στην αγορά η «επιμήκυνση» των διαδρομών για τη μεταφορά πετρελαίου, το οποίο οδηγεί στη αύξηση του «Ton Mile». Γίνεται ολοένα και πιο ξεκάθαρο ότι τα «Ton Mile» θα αυξάνονται με την πάροδο του χρόνου, διότι η παραγωγή πετρελαίου σε ορισμένες καταναλωτικές περιοχές τείνει ή θα τείνει προς μείωση. Παράδειγμα αποτελεί η Βόρεια Αμερική, όπου η παραγωγή καλύπτει μόνο το 55% της ζήτησης (14,1 εκατ. βαρέλια την ημέρα παραγωγή έναντι 25,5 εκατ. βαρελίων την ημέρα ζήτησης), ενώ πριν από 5 χρόνια η παραγωγή κάλυπτε το 59% της ζήτησης. Η Κίνα επίσης προσπαθεί να καλύψει τις επιπλέον ανάγκες της από πιο μακρινές περιοχές (πέραν δηλ. του Αραβικού Κόλπου) όπως η Δυτική Αφρική, η Βενεζουέλα και η Βόρεια Θάλασσα.

Αυτή η επιμήκυνση των μεταφορών υπολογίζεται να δημιουργήσει μια πρόσθετη ζήτηση τονάζ κατά 2,3%, πλέον του 3% που δημιουργεί η αύξηση της ζήτησης, φτάνοντας έτσι συνολικά στο 5,3%, που εκτιμάται πως θα είναι και η τελική αύξηση της ζήτησης του τονάζ.

Εξετάζοντας τώρα το στόλο των Tankers που είχαμε το 2004 βλέπουμε ότι 322 εκατ. χωρητικότητας των Tankers διαχωρίζονται σε 57 εκατ. dwt Product Tankers και 265 εκατ. dwt Crude Tankers.

Τα Crude Carriers το 2005 ήταν:

ULCC/VLCC	470 Vessels
SUEZMAX	327 Vessels
AFRAMAX	654 Vessels
PANAMAX	315 Vessels

Το 2005 η χωρητικότητα των Tankers αυξήθηκε στα 346 εκατ. dwt, αλλά η απόσυρση των Tankers κατά τη διάρκεια του 2005 αναμενόταν να είναι 5,6 εκατ. dwt.

Είναι πολύ δύσκολο, ή μάλλον αδύνατο, να προβλέψει κανείς ποια θα είναι η εξέλιξη (αύξηση) του στόλου των Tankers.

Με βάση τα σημερινά δεδομένα γνωρίζουμε βεβαίως ότι κατά τη διάρκεια του 2006 ο στόλος θα αυξηθεί κατά 24 εκατ. dwt, το 2007 κατά 29,9 εκατ. dwt και το 2008 κατά 19,3 εκατ. dwt. Δηλαδή τα επόμενα τρία χρόνια θα έχουμε συνολικά 73,2 εκατ. dwt καινούργιο τονάζ.

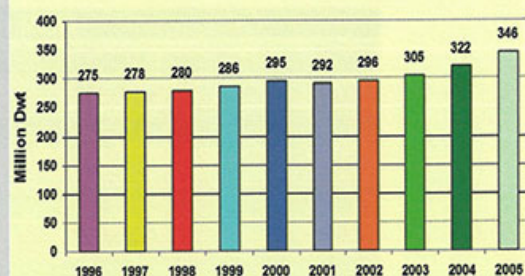
Το τι θα γίνει μετά το 2009 κανείς ασφαλώς δεν γνωρίζει.

Τι παραγγελίες καινούργιες θα γίνουν κατά την περίοδο 2009 έως 2015; Στη μελέτη μας αυτή παίρνουμε σαν ορόσημο το 2015, το οποίο αποτελεί και το σημείο «τέλος» των Single Hull Tankers (με μικρές εξαιρέσεις).

Σύμφωνα πάντα με την υπάρχουσα νομοθεσία [και με την προϋπόθεση ότι οι διάφορες χώρες (Flag States) θα συμμορφωθούν πλήρως με τις κείμενες διατάξεις], κατά το διάστημα 2005-2015 θα αποσυρθούν περίπου 100 εκατ. dwt. Σύμφωνα με τη Marpol, μια μεγάλη χωρητικότητα 46 εκατ. dwt θα αποσυρθεί το 2015, ενώ για την Ευρωπαϊκή Ένωση (EU) μια επίσης μεγάλη χωρητικότητα 66 εκατ. dwt θα αποκλεισθεί από τα ευρωπαϊκά λιμάνια το 2010, ενώ την ίδια χρονολογία (2010) θα αποκλεισθούν από τα λιμάνια της Αμερικής επίσης 56 εκατ. dwt λόγω του OPA 90.

Ο πίνακας που ακολουθεί δείχνει τις προθεσμίες απόσυρσης «phase out» των Tankers σύμφωνα με τις Marpol Ευρωπαϊκή Ένωση και OPA 90 (USA).

Tankers dwt Growth 1996-2005



ΑΦΙΕΡΩΜΑ TANKERS



PHASE OUT SCHEDULE			
YEAR	MARPOL	EU	OPA 90
2005	5.592.387	1.146.029	4.503.916
2006	1.930.294	1.634.554	3.738.253
2007	6.652.643	6.652.643	3.606.883
2008	3.537.791	3.537.791	2.564.443
2009	4.128.039	4.128.039	4.406.692
2010	7.678.216	65.801.972	56.371.862
2011	5.431.416	1.379.454	945.324
2012	4.351.420	1.784.350	787.303
2013	5.637.679	1.414.400	1.482.970
2014	7.882.470	1.526.912	1.749.124
2015	46.261.333	5.335.446	9.650.766

(Intertanko)

Παρατηρούμε λοιπόν ότι στο στόλο των Tankers των 370 εκατ. dwt του 2006 θα προστεθούν 73 εκατ. dwt μέχρι το 2009, δημιουργώντας έτσι ένα στόλο 443 εκατ. dwt από τον οποίο, αν αφαιρέσουμε 16 εκατ. dwt από τα προς απόσυρση «Phase out» tankers, τότε ο στόλος υπολογίζεται το 2009 να είναι περίπου 427 εκατ. dwt. Σ' αυτό το νούμερο βέβαια δεν συμπεριλαμβάνονται οι τυχόν διαλύσεις πλοίων για άλλους λόγους.

Εάν γι' αυτό υπολογίσουμε έναν αριθμό 10 εκατ. dwt που μπορεί να φύγει τα επόμενα 3-4 χρόνια, τότε το 2009 θα έχουμε ένα στόλο Tankers γύρω στα 417 εκατ. dwt, θα έχουμε δηλαδή μια αύξηση του τόνάζ της τάξεως του 13% για την περίοδο 2006 - 2009 ή 3,25% κατά μέσον όρο αύξηση το χρόνο.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι η αύξηση της ζήτησης του τόνάζ υπολογίζεται σε 5,3% για το 2006 (και πιθανόν αυξανόμενη τα χρόνια που θα ακολουθήσουν), τότε βλέπουμε ότι η αύξηση του τόνάζ κατά την περίοδο 2006-2009

δεν διαφέρει από την αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης. Μ' αυτά τα δεδομένα εάν υπολογίσουμε και άλλους παράγοντες, όπως το Port Congestion, οι περίοδοι επισκευών, storage κ.λπ., καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η προσφορά και ζήτηση για τα επόμενα 4-5 χρόνια δεν θα πρέπει να επηρεάσει αρνητικά τους ναύλους. Δεν αποκλείεται βέβαια να έχουμε εποχικές διακυμάνσεις των ναύλων σε ορισμένα μεγέθη Tankers κατά τη διάρκεια 2007-2008 όπως μερικοί αναλυτές προβλέπουν. Οι ίδιοι αναλυτές πιστεύουν πως μετά το 2009-2010 η ναυλαγορά θα ακολουθήσει πιο σταθερή άνοδο.

Αναμένεται, λοιπόν, για την περίοδο μετά το 2010 να έχουμε μια σημαντική καλυτέρευση της ναυλαγοράς ειδικά για τα μοντέρνα Tankers, δεδομένου ότι η Ευρώπη και η Αμερική θα αποκλείσουν από την αγορά τους τα παλαιά Tankers.

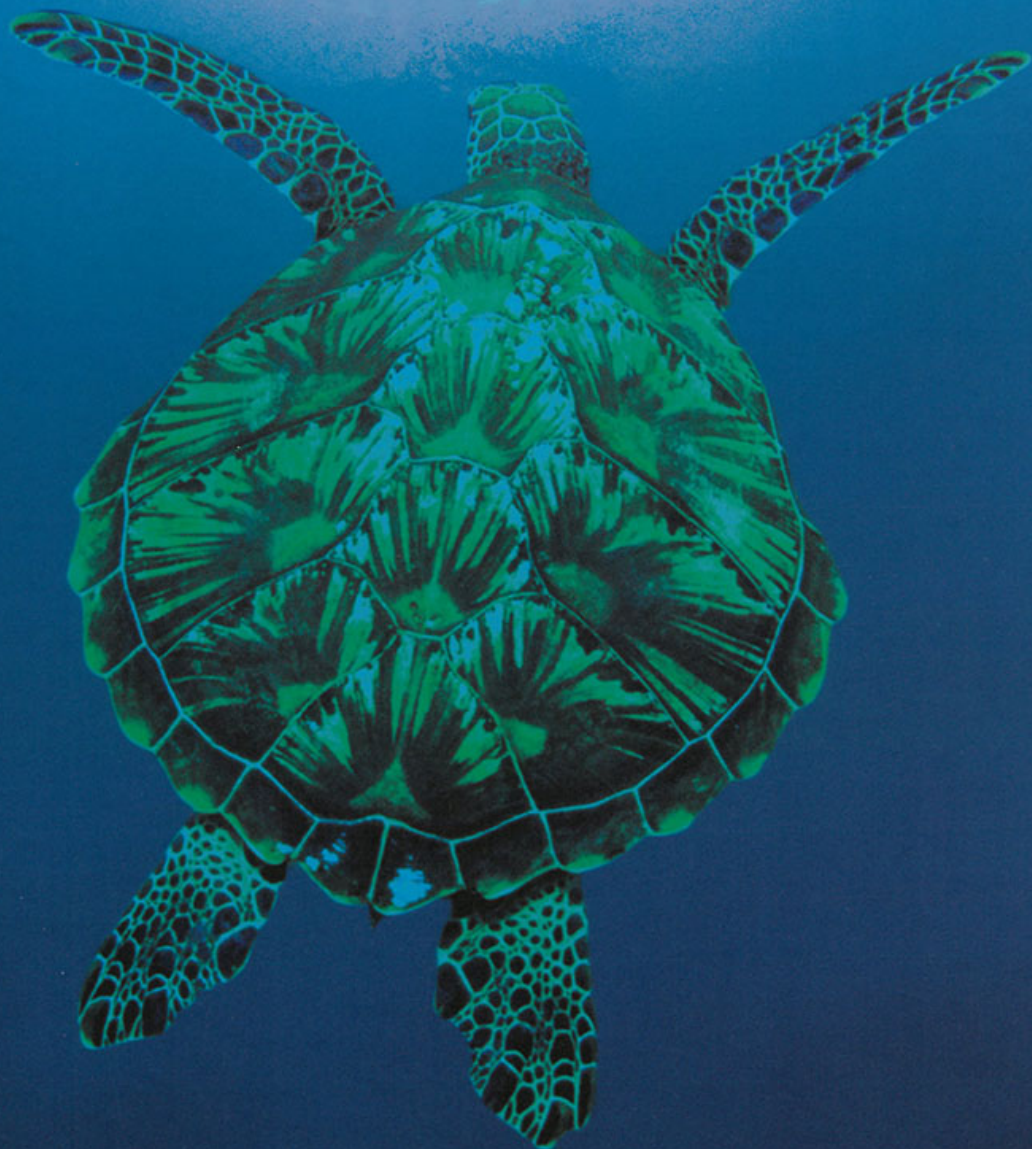
Εξετάζοντας τις παραγγελίες της τελευταίας Σετίας (2000-2005) παρατηρούμε ότι είχαμε

μιαν αύξηση της τάξεως του 19%, ήτοι αύξηση 3,8% κατά μέσον όρο το χρόνο. Για την περίοδο 2006 έως 2009 προβλέπεται, όπως είδαμε παραπάνω, μια συνολική αύξηση 13% ή 3,25% κατά μέσον όρο το χρόνο.

Συνοψίζοντας, βλέπουμε ότι στη δεκαετία 2000-2010 ο στόλος αυξάνεται περίπου κατά 4% το χρόνο, ποσοστό δηλαδή που αποτελεί και την αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης του τόνάζ. Οι παραγγελίες, λοιπόν, που θα υπάρξουν μετά το 2010 θα αποτελέσουν τη βάση πάνω στην οποία θα κινηθεί η αγορά.

Και ενώ όλα τα προαναφερθέντα βασίζονται στην υπάρχουσα νομοθεσία σχετικά με τις αποσύρσεις των παλαιών Tankers, δεν θα πρέπει να αγνοούμε και τις δυναμικές της αγοράς οι οποίες πολλάκις επηρεάζουν τη ναυλαγορά. Μόλις πρόσφατα είδαμε ανακοινώσεις μεγάλης πετρελαιοειδούς εταιρείας να έχει αποφασίσει ότι θα ναυλώνει μόνο Double Hull Tankers. Δεν αποκλείεται και άλλες εταιρείες και ναυλωτές Tankers να ακολουθήσουν την ίδια πολιτική. Σε μια τέτοια περίπτωση πιθανόν να δούμε μια «οικειοθελή απόσυρση» των παλαιών Tankers. Είναι λοιπόν εύλογο να περιμένουμε ότι η ζήτηση για μοντέρνα Tankers θα αυξηθεί ακόμη περισσότερο.

Φυσικά, όλες οι παραπάνω προβλέψεις μας μπορούν να πραγματοποιηθούν μόνο κάτω από ομαλές γεωπολιτικές καταστάσεις, υπό συνθήκες φυσιολογικής οικονομικής ανάπτυξης των ανεπτυγμένων και αναπτυσσόμενων χωρών, υπό καθεστώς διατήρησης της εφαρμογής των κανονισμών του IMO και εφ' όσον, φυσικά, επικρατήσει μια συγκρατημένη πολιτική παραγγελιών καινούργιων πλοίων. ☉



Long life

Intershield® 300

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

www.international-marine.com

✕ CONSTANT REVOLUTION

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

© Akzo Nobel, 2004

✕ International
Marine Coatings

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


AKZO NOBEL

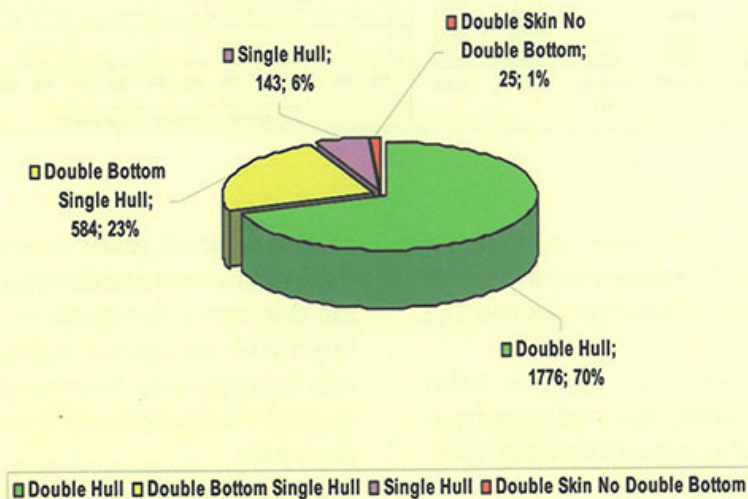


ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΧΗΜΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΦΥΤΙΚΩΝ ΕΛΑΙΩΝ «ΚΑΛΑ ΝΕΑ ΓΙΑ ΤΑ ΧΗΜΙΚΑ ΠΛΟΙΑ»

Το αναθεωρημένο κεφάλαιο (ANNEX II) της MARPOL, το οποίο αρχίζει να ισχύει από 1/1/2007, φέρνει μεγάλες αλλαγές στις κατηγορίες των χημικών φορτίων και φυτικών ελαίων και στον τρόπο που αυτά θα μεταφέρονται διά θαλάσσης. Ο κύριος λόγος, αυτός της αναθεώρησης, είναι ο περιορισμός της ρύπανσης της θάλασσας από τα χημικά πλοία. Επιπροσθέτως, το αναθεωρημένο ANNEX II διευκρινίζει ορισμένα σημεία που υπάρχουν μεταξύ των ANNEX I (for tankers) και ANNEX II (for chemicals). Επίσης ακολουθώντας τις τεχνολογικές εξελίξεις θέτει καινούργιες απαιτήσεις σε άλλα operational θέματα όπως η αποστράγγιση των δεξαμενών (stripping) κ.λπ.



THE STRUCTURE OF CHEMICAL TANKER FLEET



Η καινούργια αλλαγή δεν επηρεάζει τους κανονισμούς για την κατασκευή των τριών τύπων των Chemical Tankers (ship types 1, 2, 3) αλλά επηρεάζει τον τρόπο με τον οποίο κατατάσσονται σε κατηγορίες τα διάφορα φορτία, δηλαδή μειώνει τις κατηγορίες των φορτίων από 5 σε 4. Οι υπάρχουσες είναι A, B, C, D και APPENDIX III. Οι καινούργιες θα είναι X, Y, Z και other substances (OS).

Τα φορτία τα οποία θεωρούνται πιο επιβλαβή για τη ρύπανση της θάλασσας είναι κατηγορίες A στο υπάρχον σύστημα και X στο καινούργιο.

Τα φορτία της κατηγορίας APPENDIX III δεν υπάγονται στον κώδικα (IBC) και σ' αυτή περιλαμβάνονται πολλά φυτικά έλαια (veg oils). Στο καινούργιο σύστημα «other substances» (OS) έχουν μείνει μόνο 8 ακίνδυνα φορτία και τα υπόλοιπα έχουν αναβαθμιστεί και θα ανήκουν στην κατηγορία Z.

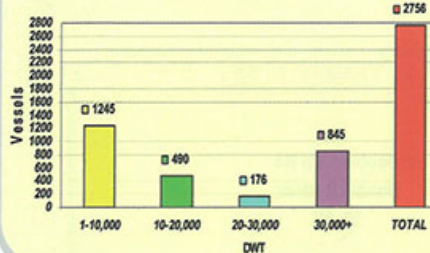
Το αξιοσημείωτο των επερχόμενων αλλαγών είναι η αναβάθμιση 33 διαφορετικών προϊόντων τα οποία αντιπροσωπεύουν περίπου 75 εκατομμύρια τόνους της παγκόσμιας μεταφοράς διά θαλάσσης χημικών προϊόντων.

Πολλά από αυτά τα προϊόντα τώρα μεταφέρο-

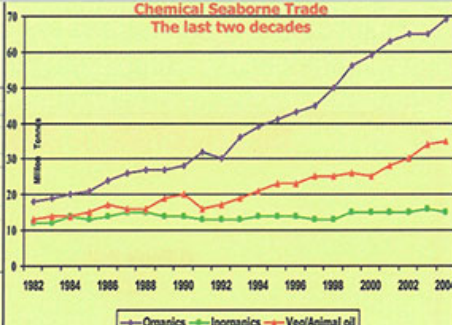
AGE OF CHEMICAL TANKER FLEET

SIZE DWT	Number Of Vessels	Vis Over 15 Years Old	Vis Over 20 Years Old
1-10,000	1245	49 %	38 %
10-20,000	490	34 %	26 %
20-30,000	176	63 %	50 %
30,000+	845	24 %	19 %

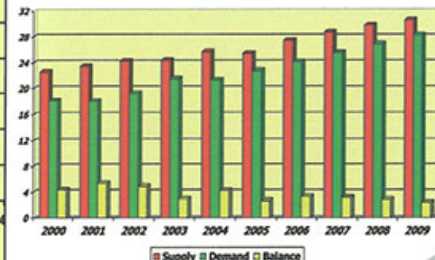
CHEMICAL TANKERS FLEET
January 2006



Chemical Seaborne Trade
The last two decades



Chemical Tanker Supply/Demand balances
(M DWT)



νται με Product Tankers και με Chemical Tankers. Στο καινούργιο καθεστώς όμως θα πρέπει να μεταφέρονται με πλοία τύπου 2 ή 3 (type 2 or 3).

Αυτό σημαίνει ότι ο στόλος των Product Tankers δεν θα μπορεί να λάβει μέρος στη μεταφορά 65 εκατομμυρίων τόνων από διάφορα φορτία.

Τα σπουδαιότερα από τα αναβαθμισθέντα φορτία τα οποία συνήθως κυκλοφορούν σε μεγάλες ποσότητες είναι Methanol, Ethylene Glycol, MTBE (Methyl-Tertiary-Butyl-Ether). Αυτά τα φορτία από την κατηγορία D του υπάρχοντος συστήματος αναβαθμίστηκαν στην κατηγορία Y ή Z.

Αυτό σημαίνει ότι στο μέλλον αυτά τα φορτία θα πρέπει να μεταφέρονται μόνο με χημικά πλοία τύπου 3 (type 3). Άλλα φορτία τα οποία επηρεάζουν τις μεταφορές είναι τα Toluene και Xylene, τα οποία θα πρέπει να μεταφέρονται με πλοία τύπου 3 και 2 (type 3 and 2).

Η πιο σπουδαία από όλες τις μεταβολές είναι η αναβάθμιση των φυτικών ελαίων (vegetable

oils). Αυτά τα φορτία θα ανήκουν στην κατηγορία Y και θα πρέπει να μεταφέρονται με χημικά πλοία τύπου 2. Αυτό σημαίνει ότι τα Product Tankers που μέχρι τώρα λαμβάνουν μέρος στη μεταφορά αυτών των φορτίων από την 1/1/2007 θα αποκλειστούν από τις εν λόγω μεταφορές.

Μερικά φορτία Vegetable Oils θα μπορούν να μεταφέρονται με πλοία τύπου 2 - 3, τα οποία όμως θα έχουν διπλά τοιχώματα (double sites) ή διπλούς πυθμένες (double bottoms) και θα χρησιμοποιούν μόνο τις κεντρικές τους δεξαμενές.

Η καινούργια αυτή επερχόμενη νομοθεσία δημιουργεί βεβαίως ερωτήματα στο κατά πόσο θα υπάρχουν αρκετά χημικά πλοία να μεταφέρουν τα αναβαθμισμένα χημικά φορτία. Λαμβάνοντας υπόψη και την αύξηση των χημικών φορτίων από χρόνο σε χρόνο, το ερώτημα γίνεται πιο επιτακτικό. Η αύξηση των φορτίων των χημικών που αναφέρουμε είναι πράγματι εντυπωσιακή. Από 120 εκατ. τόνους που είναι σήμερα, αναμένεται να αυξηθεί στα

163 εκατ. τόνους το 2010 και στα 181 εκατ. τόνους το 2015.

Επίσης, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η επικείμενη νομοθεσία του IMO για το phase out των Single Hull Tankers, τα οποία συναγωνίζονται τα χημικά στις μεταφορές των Oil Products και ότι επίσης πολλά έστω και χημικά πλοία που είναι Single Hull δεν θα μπορούν να μεταφέρουν φυτικά έλαια παρά μόνο στις κεντρικές τους δεξαμενές, εφ' όσον διαθέτουν διπύθμενα (double bottoms).

Υπάρχει η ζωνή εντύπωση σε μερικούς, ότι το κενό σε τόνάζ θα καλυφθεί από τα αναμενόμενα καινούργια πλοία τα οποία τελούν υπό κατασκευήν και ίσως αυτή είναι η λύση στα επόμενα δύο τρία χρόνια.

Ένα άλλο στοιχείο το οποίο πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι η ηλικία του στόλου των χημικών. Από ό,τι φαίνεται στο σχετικό πίνακα, η ηλικία των πλοίων άνω των 20 ετών περιλαμβάνει τις εξής μεταφορικές ικανότητες:

38% από 1 έως 10.000 dwt

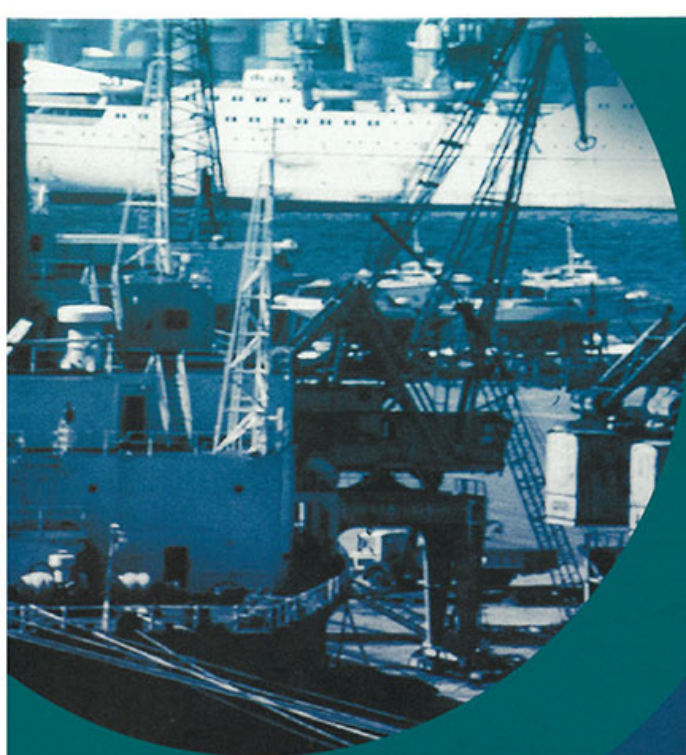
26% από 10 έως 20.000 dwt

50% από 20 έως 30.000 dwt

19% από 30.000 dwt και πάνω.

Συνοψίζοντας μπορούμε να πούμε ότι η αγορά των χημικών πλοίων είναι υγιής και καλύτερη απ' ό,τι ήταν τα τελευταία χρόνια. Πιστεύουμε πως η ναυλαγορά αυτών των πλοίων θα κρατηθεί σε καλά επίπεδα στο μέλλον. Η αισιοδοξία μας αυτή, όπως αναφέρθηκε ήδη, βασίζεται στην επικείμενη νομοθεσία, στη συνεχώς αυξανόμενη χημική βιομηχανία η οποία δημιουργεί περισσότερες μεταφορές διά θαλάσσης και, φυσικά, στην ηλικία του υπάρχοντος στόλου. ☺





Με μίαν αδιάκοπη ιστορία 160 ετών και μια σχεδόν εξίσου μακροχρόνια παράδοση στις ναυτιλιακές χορηγήσεις, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος είναι ένας από τους μεγαλύτερους χρηματοδότες ναυτιλιακών εργασιών. Στις υπηρεσίες της συγκαταλέγονται όλα τα παραδοσιακά και σύγχρονα προϊόντα, ειδικά σχεδιασμένα για να καλύπτουν τις συναλλακτικές ανάγκες των σημερινών διεθνών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

www.nbg.gr

Με την προσοχή της στραμμένη προς το μέλλον και έχοντας ως πρώτο και κυριότερο μέλημά της την ικανοποίηση των αναγκών των πελατών της, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος έχει θέσει ως στόχο της την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας μέσω της πολυδιάστατης αναπτυξιακής της στρατηγικής. Με την αυτοπεποίθηση που της παρέχει η κορυφαία της θέση στην αγορά, η Τράπεζα είναι πανέτοιμη να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του 21ου αιώνα.

ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ:

η **ΝΑΥΤΙΛΙΑ**
μας

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Δ/ΝΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Ακτή Μιαούλη & Μπουμπουλίνας 2,
Μέγαρο Βάτη, 185-35 Πειραιάς,
Ελλάδα

Τηλ.: (210) 4144125,
Fax: (210) 4144120

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

Ακτή Μιαούλη & Μπουμπουλίνας 2,
Μέγαρο Βάτη, 185-35 Πειραιάς,
Ελλάδα

Τηλ.: (210) 4144000,
Fax: (210) 4144005

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

50, St. Mary Axe, London,
EC3A 8EL, U.K.

Τηλ.: +44-207-6263222,
Fax: +44-207-9290989



On another level

[By **Capt. Michael Reppas**, HSE Director, SEAWORLD MANAGEMENT & TRADING INC]

When talking about Tanker Management & Self Assessment (TMSA) the phrase that comes to mind is "lesson learnt".

It takes me back to the mid 90's when many operators were opposed to ISM. The opinion being "It's just paper work, it will soon fade away".

At that time the fashionable approach was «just write what you do...and do what you write». Others thought, «Let's buy a system» to present to the auditors, a full system being priced upon size! Others hired consultants, many of whom introduced their own approach to

what a system should be irrelevant of the company. A few clearer minded companies received the message early, implementing a systematic approach with commitment from the top.

I hope that past experience will prevent companies from creating more meaningless procedures and manuals to gain certificates for office decoration and help them to use TMSA to their benefit in terms of system effectiveness and profit.

TMSA is the latest in a series of «risk assessment tools» introduced by OCIMF, whether we want it or not, that hopefully will replace oil majors' office management reviews.

First in the series is the common vessel inspection and the Ship Inspection Report Exchange (SIRE) system. The term «approved» has been scrapped and a «screening process» introduced every time a ship is

offered for business. During screening, in addition to a less than 6 months old SIRE report, several factors are taken into account. They include age, structural evaluation, class and flag, terminal's feedback, PSC inspections, incident records, management reviews, etc. which is where TMSA comes in. TMSA drives the management of a shipping company to another level, that of «Business Excellence». Set objectives and through a continuous process of self-assessment against set criteria, determine the company's strengths and weaknesses (areas for improvement) until «excellence» is achieved. In our terms this means zero accidents, timely transportation and good ship's turnaround.

TMSA sets the criteria for self-assessment and provides guidance on best management practices. A company can use its existing



management system to build and improve upon. Although TMSA states that ship operators implement a safety management system (ISM code) it addresses several requirements from other management system standards such as ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001 and Risk Management.

Its purpose is defined by the following statement: «there is a clear distinction between the standards of those ship operators that embrace the spirit of the ISM code and those that aim to fulfil only its minimum requirements».

I believe that TMSA is a specific (prescriptive) management system standard for tanker operators, which initiates a long refitting period.

Should a company decide to «stay in the game» there are many ways to play and benefit. What a company needs is to embrace a

new «open minded» approach to read between the TMSA lines. I would like to suggest the following:

Assess your actual practices against your system and TMSA guidance to identify gaps.

Revisit company's objectives to ensure they are consistent, specific, measurable, related to time, and attainable. Objectives should be stated for each level of the company, and individuals given specific aims and targets. This way the company will ensure that people know what they are trying to achieve, what they have to do and how to do it.

Once managers know what information they need for their work and what information they owe to others, they can develop methods to turn «the chaos of data into organized and focused information».

Set realistic and practical plans to reach objectives gradually and fill identified gaps. The company should not try to reach excellence overnight. Build solid foundations and get there steadily and gradually.

Establish simple Key Performance Indicators (KPIs) to monitor the level of achievement for each target before you take the next step. Where progress is less than planned, the responsible managers should intervene to coordinate realignment of performance to reach set targets.

Ingredients for success:

- Top management should be actively

involved (commitment, motivation, provision of resources, etc.)

- Promote leadership, accountability, team spirit and work
- Train your staff in basic management principles
- Define clear roles (responsibilities, authority, tasks, etc.)
- Establish effective and clear reporting lines (avoid bureaucracy)
- Weight capabilities (resources, available technology, etc.)
- Less time consuming reviews / to the point
- Use internal audits as a tool for internal improvement
- Simplify documented processes
- Be honest & modest when you submit your TMSA

Use TMSA as a day-to-day guide. Tick boxes when 100% sure that the procedure is well established tested and it works in practice. Re-submit your TMSA when a target is achieved to illustrate continued improvement.

To conclude a quote from Mr Gary Harpst «When it comes to achieving excellence, figuring out the right things to do isn't nearly as difficult as continuing to do them over the long term.» ©



Η διαχείριση πλοίων αποτελεί πάντοτε ένα σύνθετο, εξειδικευμένο και απαιτητικό έργο, το οποίο εκκαλούν να φέρουν σε πέρας τα στελέχη των ναυτιλιακών εταιρειών, με σκοπό την επίτευξη των επιχειρηματικών στόχων της εταιρείας και την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία των πλοίων.

TANKER OPERATOR

Οι απαιτήσεις και τα ρίσκα έχουν θέσει ψηλά τον πήχυ των γνώσεων, των ικανοτήτων και των συμπεριφορών

Το έργο αυτό, το οποίο κυρίως αποτελούνταν από την παροχή ναυτικής, τεχνικής και επιχειρησιακής υποστήριξης στα πλοία, απαιτούσε από τα στελέχη τη γνώση του πλοίου, των λειτουργιών και πρακτικών του, αλλά και τη γνώση του επιχειρηματικού και θεσμικού περιβάλλοντος λειτουργίας του. Για επίτευξη του έργου αυτού και του σκοπού τα γραφεία επανδρώθηκαν με έμπειρους καπετάνιους, μηχανικούς, ναυπηγούς, Managers και άλλα εξειδικευμένα στελέχη, που σε συνδυασμό με το επιχειρηματικό δαιμόνιο των πλοιοκτητών - με ναυτική παράδοση οι περισσότεροι - διαμόρφωσαν το σχήμα για μια αποτελεσματική διαχείριση πλοίων.

Οι εμπειρίες και οι πρακτικές αποτελούσαν το βασικό παράγοντα των ικανοτήτων για τη διαχείριση αυτή.

Έτσι και θα είναι. Το έργο, ο σκοπός και ο βασικός παράγοντας του σχήματος αυτού πα-



ραμένει και θα παραμείνει ο ίδιος, γιατί είναι σωστός. Και όμως, κάτι έχει αλλάξει σήμερα. Κυρίως στη διαχείριση των δεξαμενόπλοιων. Έχει αλλάξει το περιεχόμενο του έργου και του σχήματος λόγω των νέων απαιτήσεων, των τεχνολογιών, των ρίσκων και του διεθνούς επιχειρησιακού και θεσμικού περιβάλλοντος στο οποίο τα πλοία αυτά επιχειρούν.

Ο ISM κώδικας έθεσε την πρώτη απαίτηση: Management. Με γνώση των αρχών του για σωστή σχεδίαση, προγραμματισμό, οργάνωση, διεύθυνση και έλεγχο. Με συστηματικότητα και δέσμευση. Τα διεθνή ISO πρότυπα ενίσχυσαν την απαίτηση αυτή για τη διαχείριση της ποιότητας και της περιβαλλοντολογικής προστασίας. Δεν είναι μόνο θέμα γνώσεων αλλά κυρίως επιμόρφωσης για αλλαγή κουλτούρας και τρόπου σκέψης.

Οι θεσμικοί φορείς έθεσαν σειρά απαιτήσεων με νέες νομοθεσίες, τεχνολογικές εξελίξεις, ελέγχους, αλλά και κυρώσεις. Τα στελέχη θα πρέπει να ενημερώνονται και να παρακολουθούν τις απαιτήσεις και εξελίξεις αυτές. Θα πρέπει να βελτιώνουν τις τεχνικές τους γνώσεις συνεχώς.

Η εν γένει ναυτιλιακή βιομηχανία αλλά κυρίως οι πελάτες υπερέβαλαν στις απαιτήσεις. Surveys, vetting inspections, second party audits, TMSA, legal implications, liabilities, claims είναι μερικές από αυτές όπως μας μεταφέρονται στη «ναυτιλιακή γλώσσα»!

Η εύρεση, επιλογή και η πρόσληψη του προσωπικού με βάση τα «χαρτιά» και το κόστος μετατρέπεται σιγά σιγά σε διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού με κριτήρια αξιολόγησης της ικανότητας, της προσωπικότητας και των συμπεριφορών με σύγχρονες επιστημονικές διαδικασίες. Ικανότητες και επιμόρφωση σε θέματα ηγεσίας και ηγετικών συμπεριφορών απαιτούνται.

Η εφαρμογή μεθοδολογιών για αξιολόγηση και διαχείριση ρίσκου θα αποτελεί πλέον τη βάση για τις αποφάσεις και τις λειτουργίες. Ανάλυση και διερεύνηση ατυχημάτων και επικινδύνων καταστάσεων θα είναι η προϋπόθεση για την καθιέρωση διορθωτικών και προληπτικών ενεργειών. Οποιαδήποτε αλλαγή σε

πρακτικές, υλικά, προσωπικό και εν γένει διαδικασίες θα πρέπει να γίνεται με γνώση και εφαρμογή της μεθοδολογίας διαχείρισης αλλαγών (management of change).

Οι επιθεωρήσεις των πλοίων και η παρακολούθηση των τεχνικών εργασιών και η λειτουργία του υλικού απαιτούν ενημέρωση και ειδική γνώση. Η ανάγκη για οργανωμένη και σχεδιασμένη προληπτική συντήρηση αλλά και η ανάγκη για τήρηση, παρακολούθηση και αξιολόγηση πληθώρας στατιστικών στοιχείων, απαιτούν λογισμικά προγράμματα και γνώσεις χρήσης και αξιοποίησής τους.

Ο χειρισμός θεμάτων νομικής φύσεως, ναυλώσεων, εμπορικών συναλλαγών, αποζημιώσεων, προϋπολογισμού, διαχείρισης έργου, ελέγχου κόστους, αγορών, διαχείρισης κρίσεων κ.ά. απαιτούν εξειδικευμένες γνώσεις, συστηματικότητα και σύνεση.

Η παραπάνω σκιαγράφηση του περιεχομένου του έργου των στελεχών των διαχειριστριών εταιρειών πλοίων, με βάση τις σύγχρονες απαιτήσεις και τα ρίσκα που υπάρχουν -από τη μορφή και την πολυπλοκότητα του επιχειρησιακού και επιχειρηματικού πλαισίου-, δίδει το προφίλ του στελέχους το οποίο θα πρέπει να έχει τις γνώσεις και τις ικανότητες αυτές για να μπορέσει να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις και να διαχειριστεί τα ρίσκα.

Και όμως, τα προσόντα αυτά δεν είναι αρκετά αν δεν συνδυάζονται και με συμπεριφορές, πίστη και δεσμεύσεις που θα αποτελέσουν συλλογικά τη νέα κουλτούρα που απαιτείται.

Αν θα θέλαμε να κάνουμε μια ταξινόμηση των επαγγελματικών συμπεριφορών και των εν γένει ικανοτήτων, τότε μια ιεραρχική ρύθμιση σε τέσσερα επίπεδα (1 βασικό - 4 προκεχωρημένο) κατά το μοντέλο του Bloom, B.S. et al., θα εξυπηρετούσε.



Επίπεδο 4 —> Ανάλυση - σύνθεση

Επίπεδο 3 —> Εφαρμογή

Επίπεδο 2 —> Κατανόηση

Επίπεδο 1 —> Γνώση

Είναι φανερό ότι ο πίχχς έχει πράγματι τεθεί ψηλά. Χρειάζεται όραμα, έμπνευση και προσπάθεια από όλους για να μπορέσουμε να ανταποκριθούμε. Χρειάζονται σωστές αποφάσεις και διάθεση πόρων.

Η παραπάνω θεώρηση και έκφραση απόψεων μπορεί να έγινε έχοντας υπ' όψιν τις απαιτήσεις διαχείρισης δεξαμενόπλοιων, αλλά εκτιμώ ότι η προσέγγιση αυτή έχει γενικότερη εφαρμογή στη διαχείριση κάθε πλοίου. Οι σύγχρονες απαιτήσεις και ιδίως τα ρίσκα δεν νομίζω ότι κάνουν διακρίσεις.

Πριν κλείσω, θα ήθελα να κάνω μια άλλη επισημάνση, που ίσως είναι και η σοβαρότερη. Το όλο θέμα εξετάστηκε από την πλευρά του στελέχους του γραφείου, του Operator. Του στελέχους που θα εφαρμόζει όλες τις απαιτήσεις αλλά και θα παρακολουθεί και θα δίδει υποστήριξη στα πλοία για την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία. Η τελική υλοποίηση όμως των περισσότερων από τις απαιτήσεις αυτές γίνεται στο πλοίο από το πλοίο. Από τον καπετάνιο, τους αξιωματικούς, το πλήρωμα. Τι γίνεται στην περίπτωση αυτή; Τι γνώσεις και ικανότητες πρέπει να έχουν; Ποια η επιμόρφωση και τα μέσα που τους δίνουμε, για να επιτελεσθεί ο σκοπός της εταιρείας; Αυτό όμως είναι μια άλλη ιστορία. Η σοβαρότερη από όλες. Και θα πρέπει να εξετασθεί από όλους, σε βάθος και σε έκταση. ☉



Ο καπετάνιος είναι θεός; Σκέψεις της Αθανασίας Μπουμπουράκη, Πλοίαρχου Α΄ Ε.Ν.

Ξεκίνησα την καριέρα μου στο ναυτικό επάγγελμα με την εταιρεία Βαρδινογιάννη το 1980. Συνέχισα με τα ΟΒΟ του Εμπειρικού και κατέληξα στην εταιρεία Ωνάση, στην οποία εργάζομαι από το 1991 ως ανθυποπλοίαρχος, υποπλοίαρχος και πλοίαρχος. Στόχος και όνειρο να γίνω Έλληνας πλοίαρχος -άνθρωπος θεός-, άνθρωπος που τα ξέρει όλα και δίνει λύσεις σε όλα. Συνάντησα αρκετές δυσκολίες λόγω κουλτούρας, εποχής και συνθηκών, όμως ο στόχος δεν άλλαξε.

Αποφοίτησα από την ΑΣΔΕΝ Πλοίαρχων Πειραιώς στον Ασπρόπυργο μέσα σε περιβάλλον αυστηρά «λιμενοκρατούμενο», που μου έδωσε τις βάσεις για να μπορώ να ζήσω στο περιβάλλον του πλοίου και να σέβομαι την ιεραρχία και τον εαυτό μου. Τα χρόνια έχουν προχωρήσει και οι εποχές άλλαξαν.

Η ναυτιλία υπάρχει με πολλές αλλαγές και μεταρρυθμίσεις. Ο ναυτικός πλέον τείνει να υπαλληλοποιηθεί σύμφωνα με τα στεριανά πρότυπα.

Η ναυτική εκπαίδευση βρίσκεται σε ικανοποιητικό επίπεδο, οι σημερινοί νέοι αποφοιτούν από τις σχολές με περισσότερα εφόδια, και από πλευράς γνώσεων και αυτοπεποίθησης. Θα τους συμβούλευα να εκμεταλλευθούν αυτό που τους δίνεται και να προσπαθήσουν να γίνουν περισσότερο υπεύθυνοι, να ορίσουν στόχους και να επιδιώξουν να τους φτάσουν. Ξέροντας τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις τους έναντι του νόμου και δείχνοντας σεβασμό στο συνάνθρωπό τους πρώτα και μετά στον εαυτό τους.

Ερχόμενος ο δόκιμος μέσα στο πλοίο, τον βο-

ηθάμε να εξοικειωθεί με το υπάρχον σύστημα λειτουργίας του πλοίου και να προχωρήσει στο δρόμο της ζωής του.

Τα πλοία έχουν αλλάξει, έχουν αυτοματοποιηθεί, ελέγχονται καλύτερα από τις εταιρείες, είναι περισσότερο ασφαλής.

Εμείς μέσα στο πλοίο πρέπει πάντα να προσπαθούμε για την καλή λειτουργία του, την απόδοσή του και την ασφάλειά μας, γνωρίζοντας ότι η προσπάθειά μας συντελεί στην υγιή εικόνα της ναυτιλίας και κατά συνέπεια στις ηθικές και υλικές απολαβές όλων μας.

Τα τελευταία χρόνια έχουν υπεισέλθει νέα συστήματα στον τρόπο λειτουργίας του πλοίου και στη σχέση με τις εταιρείες. Προσφέρουν μεγαλύτερη ασφάλεια προφυλάσσοντας από τυχόν λάθη, ατυχήματα και κινδύνους της θάλασσας.

Με τα νέα συστήματα υποβαθμίζεται ο ρόλος του πλοίαρχου από πλευράς διοικητικής λειτουργίας, γοήτρου και κατά συνέπεια οικονομικών απολαβών, χωρίς να μειώνονται οι υποχρεώσεις προς τρίτους.

Ορισμένα καθήκοντα μοιράζονται με τους



άλλους για τα οποία ο πλοίαρχος δεν είναι υπεύθυνος και δεν μπορούν να ελεγχθούν άμεσα.

Όποιος έχει υπευθυνότητα έχει δικαίωμα άσκησης εξουσίας όσον αφορά το συγκεκριμένο θέμα, έχει και την ευθύνη.

Παλαιότερα υπήρχε η έκφραση: ο καπετάνιος είναι θεός. Τώρα πλέον όχι. Ο καπετάνιος δεν είναι θεός, είναι άνθρωπος με ανεξάντλητα προσόντα, γνώσεις και ευθύνες, που ακολουθεί το σύστημα όσο μπορεί καλύτερα δουλεύοντας με σωστούς συνεργάτες - αξιωματικούς, πλήρωμα και εταιρεία.

Στην Ελλάδα έχουμε μείνει πίσω όσον αφορά το νομοθετικό πλαίσιο, που δεν έχει αλλάξει.

Οικοδομούμε πάνω στην Ακρόπολη που χρειάζεται ενέσεις τόνωσης!

Υπάρχουν τάσεις διεθνοποίησης του διπλωματός μας που, γιατί όχι, ίσως είναι καλύτερο από πλευράς εξευρέσεως εργασίας, όμως με τα σημερινά δεδομένα έχει επιπτώσεις στη σύνταξή μας, για την οποία και δουλέψαμε στην ελληνική σημαία κάνοντας γνωστή την οντότητα του Έλληνα στα πιο απίθανα μέρη του πλανήτη.

Με τρομάζουν οι ποινές που επιβάλλονται σε πλοίαρχους που εκφράζουν παραδειγματικές τιμωρίες. Γιατί κάποιος πρέπει να εξευτελιστεί, να γίνει «μάρτυρας», για να πιστέψουν ή να φοβηθούν οι «άπιστοι» και οπωσδήποτε να

προστεθούν τα χρήματα στους πλέον ευέλικτους λογαριασμούς.

Το πλοίο όπως πάντα παραμένει πηγή χρημάτων και ληστρικής επίθεσης από ευέλικτους τρίτους. Είναι μία βιομηχανία παραγωγής χρήματος, αποδίδοντας σε όλους τους τομείς - οπωσδήποτε τα λιγότερα λαμβάνουν οι πλοιοκτήτες και τα πληρώματα.

Η εποχή επιβάλλει την καθημερινή αλλαγή στον τρόπο εργασίας, αυξάνοντας τους ρυθμούς ζωής, τους ρυθμούς παραγωγικότητας, και στο πλοίο και στο γραφείο.

Πολλές απαιτήσεις, πολλά τεχνάσματα. Αποτέλεσμα;

Ζήσε το σήμερα αλλά πρόλαβε το αύριο. ©



To m/t Olympic Future της OLYMPIC SHIPPING & MANAGEMENT S.A.



Throughout Ship's Life

**DESIGN &
CONSTRUCTION**



**SHIP
MANAGEMENT**



**CREW & PORT
INTERFACE**



ENVIRONMENT



RINA

TOGETHER FOR EXCELLENCE

From initial design and construction to ship management and crew and port interface, our activities ensure the highest standards of safety and quality.

www.rina.org

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



ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΟΙΝΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ

Στο στόχαστρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών έχει τεθεί η πρόθεση της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων να ακολουθήσει το μοντέλο των ιαπωνικών ναυπηγείων που βασίζεται στο χαμηλότερο κόστος κατασκευής και στη μικρότερη διάρκεια ζωής των πλοίων. Ειδικότερα, τα ιαπωνικά ναυπηγεία επιθυμούν να κατασκευάζουν πλοία που θα έχουν μικρότερα περιθώρια διάβρωσης και θα αποσύρονται πολύ νωρίτερα από ό,τι σήμερα (25 έτη) από την κυκλοφορία. Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, από την άλλη, ζητεί την κατασκευή εύρωστων πλοίων, με μεγαλύτερα περιθώρια διάβρωσης και καλύτερη αντοχή στο χρόνο και στην καταπόνηση. Παράλληλα, τα πλοία θα είναι πιο ασφαλή για το περιβάλλον, ενώ θα έχουν μεγαλύτερη αξία μεταπώλησης.

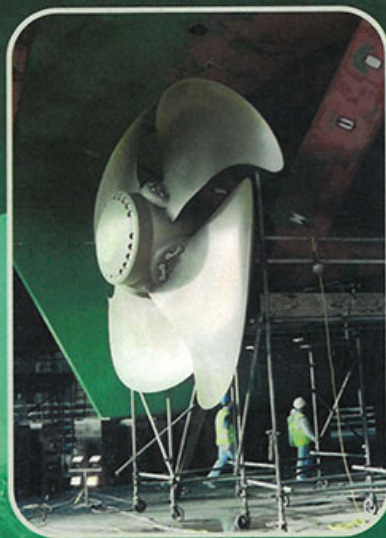
Σύμφωνα με δηλώσεις του προεδρείου της ΕΕΕ, «το θέμα αυτό συνδέεται άμεσα με τους Κοινούς Κατασκευαστικούς Κανόνες που κατήρτισε ο IACS για τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία χύδην φορτίου.

Γι' αυτό έγκαιρα αναπτύξαμε πολύπλευρη δραστηριότητα και προς αυτή την κατεύθυνση. Με τη δύναμη που έχει ο ελληνικός εφοπλισμός, ο οποίος, εκτός από την πρώτη θέση που κατέχει παγκοσμίως, έχει και την πρωτοπορία στις ναυπηγήσεις τα τελευταία χρόνια, έκανε σαφές στον IACS ότι σε καμία περίπτωση δεν πρόκειται να δεχθεί ανεπαρκείς κανόνες.

Ωστόσο, ελπίζουμε ότι το Συμβούλιο του IACS με ευθύνη έναντι της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας, αντικειμενικότητα και προπαντός χωρίς μικροσυμβιβασμούς, θα αναθεωρήσει την απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου και θα επανεξετάσει το επίμαχο θέμα των corrosion margins πριν από την ημερομηνία εφαρμογής, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις δυσκολίες και τα προβλήματα που θα δημιουργηθούν στο μέλλον και για τα οποία θα φέρει αμέριστη ευθύνη».

Τα «Ναυτικά Χρονικά», διερευνώντας τη σημαντική αυτή εξέλιξη που αφορά τις μελλοντικές κατασκευές ποιοτικών πλοίων, προσέγγισε το πολύπλοκο αυτό θέμα με στόχο την ανάλυση και παρουσίαση των απόψεων των κορυφαίων εμπλεκόμενων παραγόντων.

>>





[Του **Γεωργίου Γράτσου**,
Προέδρου Ναυτικού Επιμελητηρίου
Ελλάδος]

Ο τρόπος κατασκευής των πλοίων πάντα απασχολούσε τον ελληνικό εφοπλισμό, ιδιαίτερα δε προς το τέλος της δεκαετίας του 1970, οπότε, λόγω της δυνατότητας γρηγορότερης επεξεργασίας στοιχείων μέσω της χρήσης ηλεκτρονικών υπολογιστών, άρχισαν τα ναυπηγεία να κάνουν πιο εκτεταμένους υπολογισμούς με στόχο τη μείωση του πάχους των ελασμάτων των πλοίων. Από τότε οι προδιαγραφές κατασκευής των πλοίων άρχισαν να μειώνονται σε μια συνεχή προσπάθεια περιορισμού του κόστους νέων κατασκευών.



COMMON STRUCTURAL Rules:

Η αρνητική εξέλιξη
των νέων
κανονισμών
για την εφοπλιστική
κοινότητα

Κατά την περίοδο αυτή προωθείτο όλο και περισσότερο η χρήση χάλυβα υψηλής αντοχής (high tensile) στην προσπάθεια τα πλοία να έχουν ολοένα και μικρότερο άφορτο βάρος, ακολουθώντας το σκεπτικό του «όσο ελαφρύτερο είναι το πλοίο τόσο περισσότερο φορτίο μεταφέρει». Κατά τη δεκαετία του 1980, η προσπάθεια αυτή έφθασε στο σημείο που κατασκευάζονταν φορτηγά πλοία (Panamax) τα οποία είχαν άφορτο βάρος περίπου 9.000 τόνους ενώ μία δεκαετία πριν είχαν άφορτο βάρος περίπου 12.000 τόνους, δηλαδή

περίπου 33% βαρύτερο.

Οι μειώσεις αυτές είχαν αποτέλεσμα τη δημιουργία ρωγμών και τη σύντομη ανάγκη ανανέωσης ελασμάτων λόγω μειωμένων περιθωρίων διαβρώσεως. Τότε περίπου άρχισαν να συμβαίνουν και πολλά ατυχήματα και βυθίσεις πλοίων bulk carriers.

Το 1992, κατόπιν μελέτης, η ΕΕΕ διαπίστωσε ότι το φαινόμενο αυτό οφειλόταν κυρίως στον τρόπο κατασκευής των πλοίων λόγω του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων νηογνωμόνων. Τα ναυπηγεία αντιμετώπιζαν με πρωτο-



φανή τρόπο τους νηογνώμονες, λέγοντάς τους ότι, αν οι δικοί τους κανονισμοί είχαν αποτελέσμα τη ναυπήγηση πλοίων με λιγότερο χάλυβα, τότε θα επροτιμούντο για την όποια σειρά πλοίων είχε υπόψη του να κτίσει το ναυπηγείο. Έτσι, οι νηογνώμονες συναγωνίζονταν να κατασκευάσουν ολοένα και ελαφρύτερα πλοία. Οι πλοιοκτήτες, από την άλλη, συνέχιζαν να συντηρούν τα πλοία τους βάσει παλαιότερων προτύπων χωρίς να λάβουν υπ' όψιν τους την ανάγκη αυξημένης προσοχής και συντηρήσεως των πλοίων αυτών, με αποτέλεσμα τα αυ-

ξημένα προβλήματα των πλοίων της εποχής εκείνης.

Η ΕΕΕ από το 1992 προέτρεπε τους νηογνώμονες να δημιουργήσουν ενιαίους κανονισμούς για να αναστραφεί αυτή η κατάσταση. Έπειτα από πολλές συντονισμένες προσπάθειες, το 2002, οι νηογνώμονες-μέλη του IACS αποφάσισαν να δημιουργήσουν κοινούς κανονισμούς κατασκευής πλοίων, τους λεγόμενους Common Structural Rules (CSR). Το πρώτο δοκίμιο αυτών των κανονισμών εδόθη προ διετίας περίπου στην εφοπλιστική και ναυπηγική κοινότητα για τις απόψεις τους. Από τότε στην ΕΕΕ δημιουργήσαμε μία επιτροπή ειδικών, η οποία σε συνδυασμό με την τεχνική επιτροπή επεξεργάστηκε σε βάθος τους νέους κοινούς κανονισμούς προσφέροντας άνω των 700 παρατηρήσεων προς τον IACS για τη βελτίωσή τους.

Οι κανονισμοί αυτοί συζητήθηκαν για περίπου μία διετία. Από τις συζητήσεις φάνηκε, όπως ήταν αναμενόμενο, ότι ατυχώς οι νηογνώμονες ενδιαφέρονταν περισσότερο για τη γνώμη των ναυπηγείων, πιθανότατα για να εξασφαλίσουν τη ναυπήγηση πλοίων, παρά για τις ανάγκες των εφοπλιστών. Είναι όμως προφανές ότι μόνον οι εφοπλιστές έχουν την πείρα της λειτουργίας των πλοίων, των δυνατοτήτων συντήρησης και των αναγκαίων επισκευών για το υπόλοιπο της ζωής τους. Το ενδιαφέρον των ναυπηγείων εστιάζετο σε πλοία φτηνής κατασκευής, που θα χρειάζονταν σύντομα επισκευή ή ανανέωση.

Στη διαμόρφωση των τελικών κανονισμών και την επικράτηση της θέσης των ναυπηγείων για το κτίσιμο ελαφρότερων πλοίων πιστεύω ότι κύριο ρόλο έπαιξε η Class N.K., η οποία ηγεί-

το του JBP. Το JBP κατήρτισε τους ενιαίους κανονισμούς για τα bulk carriers. Από πληροφορίες οι συζητήσεις μεταξύ των νηογνώμονων πολλές φορές έφθασαν στο σημείο ώστε να απειλείται διάσπαση του IACS. Αυτό κάθε φορά κατέληγε στο να γίνονται συμβιβασμοί και να γίνονται αποδεκτά από τα άλλα μέλη του IACS τα χαμηλότερα κριτήρια. Η συμπεριφορά, όμως, και ορισμένων ευρωπαϊκών νηογνώμωνων ήταν δυσεξήγητη.

Στη γενικότερη επιθυμία του εφοπλισμού να αναβαθμιστεί η ποιότητα κατασκευής των πλοίων, οι νηογνώμονες ανταποκρίθηκαν διατηνόμενοι ότι με τους νέους κανονισμούς θα κατασκευάζονταν πλοία τα οποία θα σχεδιάζονταν για προβλεπόμενη διάρκεια ζωής (design life) 25 χρόνων, μεγαλύτερη δηλαδή από τα 20 χρόνια ζωής για την οποία σχεδιάζονται τα υπάρχοντα πλοία.

Για να υπολογισθεί το πάχος των ελασμάτων των πλοίων αυτών οι νηογνώμονες πρότειναν τον υπολογισμό των ελάχιστων πληρούντων τις απαιτήσεις παχών ελασμάτων (net steel). Σε αυτά θα προσέθεταν τα περιθώρια διάβρωσης. Μείωσαν όμως τα περιθώρια διάβρωσης (corrosion additions) που έπρεπε να προστεθούν στα ελάχιστα αυτά πάχη στα μισά των σημερινών περίπου για να μη μεγαλώσει το άφορτο βάρος του πλοίου. Με άλλα λόγια μετετράπη μέρος του σημερινού περιθωρίου διάβρωσης σε απαραίτητο μέρος του ελάσματος αντοχής!

Τα μικρότερα περιθώρια διάβρωσης προφανώς σηματοδοτούν περισσότερες ανανεώσεις ελασμάτων καθ' ότι δύσκολα μπορεί να γίνει καλύτερη συντήρηση επικρώσεων σε δεξαμενές έρματος από αυτή που γίνεται σήμερα. Ε-



κτός από το κόστος οι αντικαταστάσεις ελασμάτων δημιουργούν και πιθανότητες αστοχίας των επισκευών. Τα μικρότερα περιθώρια διάβρωσης ενδέχεται να προκαλέσουν και ρωγμές, οι οποίες, αν δεν παρατηρηθούν στα αρχικά τους στάδια, μπορεί να αποβούν καταστροφικές. Σε όποια τους έκταση είναι όμως επικίνδυνες λόγω της πιθανότητας διαρροής αερίων ή φορτίου. Αυτή είναι η πιο σοβαρή αρνητική εξέλιξη των νέων κανονισμών για την εφοπλιστική κοινότητα.

Για παράδειγμα, ενώ στην πλευρά ενός μέσου πλοίου οι μέχρι σήμερα κανονισμοί του ABS είχαν περιθώριο διάβρωσης 4,75 χιλιοστά, οι νέοι κανονισμοί δίνουν μόνο περίπου 3 χιλιοστά. Παρόμοια περιθώρια διάβρωσης είναι εντελώς ανεπαρκή για πλοία ζωής υπολογισμού 25 ετών και θα σηματοδοτούσαν εκτεταμένες αλλαγές ελασμάτων σε πλοία ακόμα και 15 ετών, πράγμα που θα αναγκάσει τον εφοπλιστή να αποσύρει το πλοίο νωρίτερα, στην πρώτη κακή αγορά.

Επιπροσθέτως, από την άποψη αντοχής της κατασκευής οι νέοι κανονισμοί δεν αντιμετωπίζουν επαρκώς όλες τις φορτίσεις από τον κυμα-

τισμό, ιδίως δε τώρα που παρατηρούνται συνεχώς μεγαλύτερα κύματα, έχουν δε πολλές άλλες ελλείψεις, όπως π.χ. στον υπολογισμό κοπώσεων, σε κολλήσεις κ.λπ., οι οποίες κατά την εκτίμηση των ειδικών της ΕΕΕ θα κάνουν τα πλοία λιγότερο αξιόπιστα από τα σημερινά. Δίνουν επίσης στα ναυπηγεία τη δυνατότητα να κάνουν εκτεταμένους υπολογισμούς με χρήση πεπερασμένων στοιχείων (FEA), που θα έχουν αποτέλεσμα ακόμα λεπτότερα ελάσματα.

Ενώ στην αρχή οι νηογνώμονες έλεγαν ότι τα πλοία που θα κατασκευαστούν με τους νέους κανονισμούς θα είναι πιο ισχυρά, τώρα αρκούνται να λένουν ότι είναι τουλάχιστον τόσο ισχυρά όσο τα σημερινά. Πράγμα το οποίο δείχνει μια σημαντική υποχώρηση του στόχου να κατασκευασθούν ισχυρότερα πλοία.

Δεν φαίνεται οι νηογνώμονες να θέλουν να συνεидητοποιήσουν ότι οι πλοιοκτήτες αναγκάζονται να λειτουργούν τα πλοία τους σε συνθήκες μηδενικής ανοχής (zero tolerance) από απόψεως ασφάλειας ζωής και περιβάλλοντος και να κατασκευάζουν τα πλοία ανάλογα. Πιστεύω πως οι πλοιοκτήτες έχουν κάθε δικαίωμα να απαιτούν, τα ναυπηγεία να κτίζουν πλοία που ανταποκρίνονται σε αυτές τις απαιτήσεις καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής υπολογισμού, πάντα λαμβάνοντας υπ' όψιν φυσιολογική, καλή συντήρηση κατά τη διάρκεια των προγραμματισμένων επισκευαστικών περιόδων του πλοίου, χωρίς την ανάγκη εκτεταμένων αντικαταστάσεων ελασμάτων.

Τα πλοία τα οποία θα κτίζονται, όμως, βάσει

των προτεινόμενων νέων κανονισμών, πιστεύω ότι δεν θα ανταποκρίνονται σε αυτές τις απαιτήσεις.

Τα πλοία, για να είναι ασφαλή, πρέπει να είναι κτισμένα φιλικά για τη συντήρηση (maintenance friendly), με άλλα λόγια, η συντήρησή τους να είναι οικονομικώς εφικτή με τα σημερινά δεδομένα. Πλοία που είναι δύσκολα στη συντήρησή τους (maintenance challenges), όπως αυτά τα οποία θα κατασκευάζονται με τους νέους κανονισμούς, είναι ευγενώς ανασφαλής και, ως εκ τούτου, θα είναι επιρρεπή σε κατασκευαστικές αστοχίες και άλλα προβλήματα κατά τη διάρκεια της ζωής τους. Θα χρειάζονται, δε, τόσο εκτεταμένες επισκευές ώστε να αναγκάζονται οι πλοιοκτήτες να τα αποσύρουν πολύ πριν από το 25ο έτος της ηλικίας τους.

Πρέπει, δε, να σημειωθεί ότι πέρα από τα εγγενή προβλήματα από την κατασκευή παρομοίων πλοίων με μικρότερα περιθώρια διάβρωσης, θα υπάρξουν και αρνητικές περιβαλλοντολογικές επιπτώσεις. Θα επιβαρυνθεί το περιβάλλον με σημαντικά περισσότερες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα που θα δημιουργηθούν από την παραγωγή χάλυβα για την κατασκευή νέων πλοίων σε συντομότερο χρονικό διάστημα.

Εκ των ανωτέρω, νομίζω ότι εύκολα συνάγεται ότι οι νέοι αυτοί κανονισμοί, ενώ θα μπορούσαν να είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, δεν ανταποκρίνονται στις προσδοκίες του εφοπλισμού αλλά και της παγκόσμιας κοινωνίας. ☉

Δημιουργούμε σχέσεις εμπιστοσύνης...

...κρίκο-κρίκο.

PHASMA CREATIVE®



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



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

> Συρματόσχοινα
Εξαρτήματα <
> Αλυσίδες
Ιμάντες <
Σχοινιά <

K&A 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



εταιρίες που αντιπροσωπεύουμε:





«Του βγήκαν από τα δεξιά» του IACS οι Έλληνες εφοπλιστές για τους κοινούς κανονισμούς κατασκευής tankers και bulk carriers. Από μια άποψη, η έντονη αντίδραση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών στις προτάσεις του IACS ήταν ανορθόδοξη. Πώς αλλιώς μπορεί άραγε να χαρακτηριστεί το γεγονός ότι οι εφοπλιστές ζητούν από τους νηογνώμονες αυστηρότερες προδιαγραφές κατασκευής από εκείνες που οι τελευταίοι προτείνουν; Έχει ποτέ ξανασυμβεί κάτι τέτοιο;

[Του **Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη**, Καθηγητή Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο]



ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ:

ΕΙΝΑΙ ΣΤΡΑΒΟΣ
 Ο ΓΙΑΛΟΣ
 Ή ΣΤΡΑΒΑ
 ΑΡΜΕΝΙΖΟΥΜΕ;

Πολύ χονδρικά, το σημείο διαφωνίας εστιάζεται στο ελάχιστο πάχος της λαμαρίνας από την οποία κατασκευάζεται ένα πλοίο. Οι Έλληνες εφοπλιστές κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου ότι οι νέοι κανονισμοί συνεπάγονται πλοία πολύ μικρότερης διάρκειας ζωής, μια και η διάβρωση σε λαμαρίνα μικρότερου πάχους θα τα αναγκάσει να αποσυρθούν νωρίτερα από πλοία στα οποία το περιθώριο διάβρωσης είναι μεγαλύτερο. Συγκεκριμένα, οι Έλληνες εφοπλιστές πιστεύουν πως, ενώ ένα «περιθώριο διάβρωσης» της τά-

ξης των 4,75 χιλιοστών θα επιτρέψει σε ένα πλοίο να λειτουργήσει χωρίς προβλήματα διάβρωσης για πάνω από 25 χρόνια, το περιθώριο των 3 ή 3,5 χιλιοστών που προδιαγράφουν οι νέοι κανονισμοί θα τα αναγκάσει σε απόσυρση σε λιγότερο από 18 χρόνια.

Μελέτη των Γ. Γράτσου και Π. Ζαχαριάδη («Life Cycle Cost of Maintaining the Effectiveness of a Ship's Structure and Environmental Impact of Ship Design Parameters», 2005) έκανε υπολογισμούς για τις επιπτώσεις του χαμηλού περι-



θωρίου διάβρωσης στο λεγόμενο «life-cycle cost» του πλοίου. Με πλοία που θέλουν αντικατάσταση νωρίτερα, όχι μόνο θα αυξηθεί το μακροπρόθεσμο κόστος, αλλά θα υπάρξουν και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Η ανωτέρω μελέτη υπολόγισε ότι η ενέργεια που θα χρειαστεί για να κατασκευασθεί ο επιπλέον χάλυβας για τα νέα πλοία θα εκλύσει στην ατμόσφαιρα κάπου 12 επιπλέον εκατομμύρια τόνους διοξειδίου του άνθρακα ανά έτος, επιβαρύνοντας ένα ήδη βεβαρημένο περιβαλλοντικό ισοζύγιο (φαινόμενο του θερμοκηπίου κ.λπ.). Επίσης, θα υπάρξουν προφανείς αρνητικές επιπτώσεις για τη θαλάσσια ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, μια και το ρίσκο αστοχίας του πλοίου θα είναι μεγαλύτερο (για να μη μιλήσουμε για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του αυξημένου ship recycling).

Ποιος ωφελείται περισσότερο από ένα τέτοιο καθεστώς, όπου τα πλοία που ναυπηγούνται έχουν χαμηλές προδιαγραφές και έτσι χρειάζονται αντικατάσταση όλο και πιο συχνά; Μα, φυσικά, τα ναυπηγεία, ιδίως αυτά που ανησυχούν να διατηρήσουν τον τζίρο τους σε μια αβέβαιη αγορά. Δευτερευόντως, ο αυξημένος ναυπηγικός τζίρος θα ωφελήσει και τους νηογνώμονες. Μήπως είναι σύμπτωση ότι τα ναυπηγεία είναι εκείνα που πληρώνουν τους νηογνώμονες στη φάση κατασκευής των πλοίων; Η φράση «ο πελάτης έχει πάντα δίκιο» είναι απαράβατος κανόνας στην αγορά, κανόνας που φαίνεται να ενισχύει την υποψία περί πιθανής σύμπραξης ναυπηγείων και νηογνωμόνων στο θέμα αυτό. Σύμπραξης που μπορεί να είναι επωφελής για τα δύο μέρη, αλλά όχι αναγκαστικά και για όλους τους υπόλοιπους

και την παγκόσμια ναυτιλία γενικά. Βέβαια, εκτός από τα ναυπηγεία, τους νηογνώμονες πληρώνουν και οι εφοπλιστές, από τη στιγμή που παραλαμβάνουν το πλοίο. Αυτό εγείρει το εξής αφελές ερώτημα: Πώς γίνεται να λειτουργεί σωστά ένα κανονιστικό πλαίσιο για τη θαλάσσια ασφάλεια όταν εκείνοι που παράγουν τους κανονισμούς και ελέγχουν αν αυτοί τηρούνται, εξαρτώνται οικονομικά από εκείνους που υπόκεινται σε αυτούς και, αν δεν τους κρατάνε ευχαριστημένους, θα τους χάσουν από πελάτες; Δεν ακούγεται αυτό λίγο περίεργο; Αν ναι, διαβάστε παρακάτω.

Ένα από τα πιο ενδιαφέροντα βιβλία που έχω διαβάσει για θέματα θαλάσσιας ασφάλειας εκδόθηκε μόλις πρόσφατα και έχει τίτλο «The Tankship Tromedy: The Impending Disasters in Tankers», CTX Press, 2006. Ο συγγραφέας του, Jack Devanney, εγκατέλειψε το 1978 τη μόνιμη θέση του ως καθηγητής του MIT για την περιπέτεια του tanker industry. Αυτός και οι συνεργάτες του αγόρασαν και λειτούργησαν μερικά από τα μεγαλύτερα tankers που ναυπηγήθηκαν ποτέ. Και με πείρα σχεδόν 30 ετών σε όλο το φάσμα του προβλήματος, αποφάσισε να γράψει ένα βιβλίο για το θέμα. Κατά τη γνώμη μου, το βιβλίο αυτό (κάπου 400 σελίδες) πρέπει να οριστεί σαν υποχρεωτικό μάθημα για όσους ενδιαφέρονται για την ασφάλεια των tankers και των πλοίων γενικότερα. Οι απόψεις του είναι αιρετικές, αλλά συνοδεύονται από ανάλυση εξαιρετικά υψηλού επιπέδου για τις αιτίες των ατυχημάτων tankers, για τις προδιαγραφές κατασκευής τους, για το κανονιστικό τους πλαίσιο και για τη μηχανική των πετρελαιοκηλίδων. Το βιβλίο περιέχει συγκεκριμένες προτάσεις για το πώς

πρέπει να κατασκευάζεται ένα δεξαμενόπλοιο. Ανάμεσα σ' αυτές, τα tankers πρέπει να έχουν δύο πλήρως ανεξάρτητα μηχανοστάσια, δύο έλικες, τουλάχιστο 15% περισσότερο χάλυβα, πολύ μεγαλύτερη υποδιάρθρωση δεξαμενών και αδρανές αέριο σε όλες τις δεξαμενές έρματος, μεταξύ των διπλών τοιχωμάτων. Όλα αυτά για να είναι πιο ασφαλή, τόσο στον τομέα της πρόληψης ενός ατυχήματος όσο και στον τομέα του περιορισμού των επιπτώσεών του.

Η λέξη «tromedy» δεν υπάρχει στο αγγλικό λεξιλόγιο, όντας σύνθεση των λέξεων tragedy και comedy. Στα Ελληνικά, όμως, υπάρχει αντίστοιχη λέξη (ιλαροτραγωδία), πολύ πιθανώς επειδή το φαινόμενο αυτό συναντιέται πολύ πιο συχνά στην Ελλάδα από ό,τι στο εξωτερικό. Με αυτήν τη λέξη ο συγγραφέας περιγράφει το περίπλοκο σύστημα σχέσεων και εξαρτήσεων βάσει των οποίων ιστορικά έχει εξελιχθεί το όλο κανονιστικό πλαίσιο για τα δεξαμενόπλοια. Βασική θέση του βιβλίου είναι ότι το επίπεδο κατασκευαστικών προδιαγραφών των tankers έχει πάρει την «κάτω βόλτα» και κρούει τον κώδωνα του κινδύνου πως θα έχουμε πετρελαιοκηλίδες κολοσσισαίου μεγέθους αν τα πράγματα δεν αλλάξουν ριζικά.

Ανάμεσα στις αλλαγές που προτείνει ο Devanney, οι πιο σοβαρές είναι αυτές που αφορούν το κανονιστικό πλαίσιο. Σίγουρα κάποιος δεν θα ενθουσιαστούν διαβάζοντάς τις, μια και ουσιαστικά προτείνει την κατάργηση των νηογνωμόνων, ώστε να σπάσει ο φαύλος κύκλος της ενδεχόμενης (ή, κατά την άποψή του, σίγουρης) διαπλοκής μεταξύ αυτών που κάνουν τους κανονισμούς και των πελατών τους, καθώς και η μυστικότητα που υπάρχει σχετικά με το ποιο πλοίο έχει προβλήματα και



τι έγινε για την αντιμετώπισή τους. Χωρίς να υπεισέλθω σε λεπτομέρειες, πρόταση του βιβλίου είναι ένα αναβαθμισμένο σύστημα λιμενικών ελέγχων (port state control), όπου οι ελεγκτές μπαίνουν μέσα στις δεξαμενές, και υπάρχει πλήρης διαφάνεια σχετικά με τα ατυχήματα ώστε να μπορούμε να διδασκόμαστε από τα λάθη μας. Μια άλλη πρόταση είναι να αναλάβουν τα απανταχού ναυπηγεία τις ευθύνες τους, παρέχοντας κατασκευαστικές εγγυήσεις ανάλογες εκείνων που παρέχουν η Boeing και η Airbus για τα αεροπλάνα που πουλάνε (ενώ σήμερα η εγγύηση για ένα πλοίο είναι παρόμοια εκείνης για μια τοστιέρα). Σημειώνεται ότι στις αεροπορικές μεταφορές δεν υπάρχουν νηογνώμονες, ή έστω κάτι που να τους μοιάζει.

Για περισσότερες λεπτομέρειες, ο δικτυακός τόπος www.c4tx.org (από το Center for Tankship Excellence) περιέχει πολλά ενδιαφέροντα στοιχεία, βάσεις δεδομένων και άλλες πληροφορίες για το όλο θέμα. Αξίζει κάποιος να τον επισκεφθεί.

Υπάρχει άραγε κάποια πιθανότητα, φωνές όπως του Devanney να ακουστούν από το «κατεστημένο»; Κατά τη γνώμη μου όχι πολλές. Αν κάποιο διπλοπύθμενο tanker προκαλέσει μια τεράστια πετρελαιοκηλίδα που θα οδηγήσει σε οικολογική καταστροφή βιβλικών διαστάσεων, θα έρθει ο Jack και θα πει «εγώ καλά σας τα 'λεγα». Αλλά και τότε, δεν είναι καθόλου σίγουρο ότι η αντίδραση θα είναι προς την κατεύθυνση που προτείνει στο βιβλίο.

Γενικά δεν νομίζω να υπάρχουν πολλές πιθανότητες ότι αυτά που προτείνει ο Devanney θα εισακουστούν, μια και ουσιαστικά ζητάει περίπου την πλήρη ανατροπή του κατεστημένου που σήμερα υπάρχει. Ποιος θα μεθοδεύσει την ανατροπή αυτή; Φωνές όπως αυτή των Ελλήνων εφοπλιστών είναι λιγότερο αιρετικές, προτιμώντας να δώσουν τη μάχη μέσα στο πλαίσιο του κατεστημένου παρά να το ανατρέψουν εντελώς. Κατά την άποψή μου, και αυτές έχουν περίπου τις ίδιες πιθανότητες να πιάσουν τόπο. It's an uphill battle, όπως λένε και οι Αγγλοσάξονες. Αλλά δεν υπάρχει εναλλακτική λύση, η μάχη πρέπει να δοθεί, είτε εντός του κατεστημένου είτε έξω από αυτό.

Μια και μιλάμε για το κατεστημένο, τελευταία συζητείται έντονα σε ορισμένους κύκλους νηογνώμωνων, αλλά και πρόσφατα και στον ίδιο τον IMO, ο υπολογισμός του λεγόμενου CATS (Cost to Avert one Tonne of Spilled oil), δηλαδή του κόστους για να αποφευχθεί μια πετρελαιοκηλίδα ενός μετρικού τόνου. Περίπου οι υπολογισμοί ανεβάζουν το κόστος αυτό μέχρι και 60.000 δολάρια, ποσό εξωπραγματικό. Περισσότερα για το θέμα αυτό θα γράψω σε κάποιο άλλο άρθρο, αλλά αναφέρω εδώ ότι η χρήση ενός τέτοιου μεγέθους, το οποίο εξήχθη με μύριες όσες αμφιλεγόμενες παραδοχές, χρειάζεται εξαιρετική προσοχή, ιδίως αν είναι για διατύπωση πολιτικής και κανονισμών. Άλλο ένα SOS, λοιπόν, που θα μας απασχολήσει.

Στο ΕΜΠ - Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών, σημαντική έρευνα έχει γίνει για τη μέθο-

δο του Formal Safety Assessment και πώς αυτή μπορεί να βελτιωθεί. Η διπλωματική εργασία του Χ. Κοντόβα (*«Formal Safety Assessment: Critical Review and Future Role»*, 2005) επισημαίνει πλήθος προβλημάτων και κάνει συγκεκριμένες προτάσεις. Η εργασία αυτή, όπως και άλλες σχετικές, είναι αναρτημένες στο δικτυακό τόπο του Εργαστηρίου (www.martrans.org).

Όλες αυτές οι -εν πολλοίς ανεξάρτητες μεταξύ τους- απόψεις έχουν έναν κοινό παρονομαστή. Εκφράζουν την αγωνία ότι τα πράγματα δεν πάνε τόσο καλά όσο φαίνεται εκ πρώτης όψεως και κάτι πρέπει να γίνει για να μην πάνε χειρότερα. Σε ένα περιβάλλον με τεράστιες προκλήσεις για το μέλλον, είναι επιτακτικό να μην επαναπαυόμαστε και να επανεξετάσουμε πολύ προσεκτικά και σε μόνιμη βάση το όλο θέμα της θαλάσσιας ασφάλειας. Ιδίως η καταγραφή και αναγνώριση των αδυναμιών κρίκων της όλης αλυσίδας είναι προαπαιτούμενο για την ορθή διάγνωση του προβλήματος και για οποιαδήποτε διορθωτική ενέργεια που θα προταθεί για την επίλυσή του.

Η ανάπτυξη από τον IMO και τον IACS των λεγόμενων «goal based standards» (προσπάθεια στην οποία συμμετέχει ενεργά και η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών) προσδοκά ότι θα επιτύχει ακριβώς αυτό. Μακάρι να 'ναι έτσι. Η δική μου επιστημονική άποψη είναι ότι η δουλειά που γίνεται είναι ενδιαφέρουσα, αλλά είναι ακόμη νωρίς για να κρίνουμε αν πράγματι πηγαίνουμε προς τα εκεί. ☉

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



[Του **Πάνου Ζαχαριάδη**
Τεχνικού διευθυντή
Atlantic Bulk Carriers Management Ltd]

Ο τρόπος κατασκευής των πλοίων πάντα απασχολούσε τον ελληνικό εφοπλισμό, ιδιαίτερα δε προς το τέλος της δεκαετίας του 1970, οπότε, λόγω της δυνατότητας γρηγορότερης επεξεργασίας στοιχείων μέσω της χρήσης ηλεκτρονικών υπολογιστών, άρχισαν τα ναυπηγεία να κάνουν πιο εκτεταμένους υπολογισμούς με στόχο τη μείωση του πάχους των ελασμάτων των πλοίων. Από τότε οι προδιαγραφές κατασκευής των πλοίων άρχισαν να μειώνονται σε μια συνεχή προσπάθεια περιορισμού του κόστους νέων κατασκευών.

**Αν οι
κανονισμοί
δεν βελτιω-
θούν θα
έχουμε
σοβαρές
συνέπειες
στο μέλλον**

■ Ποιοι πιστεύετε ότι είναι οι λόγοι που οδήγησαν το Συμβούλιο του IACS στη μη αποδοχή των αλλαγών που προτάθηκαν από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών σχετικά με τα Common Structural Rules;

Ως μέλος της επιτροπής ΕΕΕ, όπου έλαβα μέρος στις τεχνικές διαπραγματεύσεις με τα μέλη του IACS, μπορώ να σας πω ότι τα μέλη του LAN (Lloyds, ABS και DNV) ήταν πιο διαλλακτικοί και θετικοί στις προτάσεις μας, αναγνωρίζοντας την τεχνική ορθότητά τους. Τα άλλα μέλη όμως, ιδίως αυτά της Ανατολής, έφεραν μεγάλες αντιρρήσεις, επικαλούμενοι ότι τα πλοία θα βαρύνουν, οι διαδικασίες θα γίνουν πιο labor-intensive, τα πλοία θα ακριβύνουν κ.λπ. Ο λόγος είναι ότι τα ναυπηγεία αλλά και οι πλοιοκτήτες της Ανατολής προτιμούν την πιο φθηνή κατασκευή. Είναι γνωστό ότι οι πλοιοκτήτες της Ανατολής συνήθως δεν κρατούν πλοία πέραν της δεκαετίας και συνεπώς δεν ενδιαφέρονται και τόσο για το αν τα παραγόμενα πλοία είναι πράγματι 25ετούς διάρκειας ζωής. Να μην ξεχνάμε επίσης ότι οι πρώτοι πελάτες των νηογνώμωνων είναι τα ναυπηγεία, τα οποία αν δεν τους ανοίξουν την πόρτα κατά την κατασκευή του πλοίου, οι νηογνώμονες δεν δύνανται να εισπράττουν από τους πλοιοκτήτες για τα επόμε-

να 20-25 χρόνια.

Το τελικό αποτέλεσμα των διεργασιών του IACS δεικνύει τη σθεναρή αντίσταση των νηογνώμωνων-μελών της Ανατολής, η οποία σημειωτέον επέφερε και σοβαρές ελαφρύνσεις και στους κανονισμούς των δεξαμενόπλοιων. Φήμες αναφέρουν ότι τα μέλη αυτά απειλήσαν μέχρι και με αποχώρηση από τον IACS. Με δύο λόγια, οι λόγοι ήταν πολιτικοί και όχι τεχνικοί.

■ Θεωρείτε ότι οι κανόνες κατασκευής που υιοθέτησε ο IACS στηρίζονται «σε πολλές νέες, αδόκιμες και σε ορισμένες περιπτώσεις αυθαίρετες αρχές», όπως υποστηρίζει το Δ.Σ. της ΕΕΕ;

Επειδή είχα συμμετοχή στον έλεγχο των καινούργιων κανονισμών, όχι απλώς θεωρώ, αλλά γνωρίζω με βεβαιότητα ότι τα ανωτέρω ισχύουν. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι παγκοσμίως μόνον η ΕΕΕ αφιέρωσε χρόνο (περίπου 2 έτη) και χρήματα ώστε να ελεγχθούν οι καινούργιοι κανονισμοί προκειμένου α) να γνωρίζουν οι πλοιοκτήτες τι προϊόν θα λαμβάνουν στο μέλλον και β) να βελτιωθούν κατά το δυνατόν οι κανονισμοί. Οι υπόλοιποι φαίνεται να αρκέστηκαν στις δηλώσεις δημοσίων σχέσεων και διαβεβαιώσεις του IACS. Τα συγκεκριμένα σοβαρά



προβλήματα που αναφέρονται στην έκθεση της ΕΕΕ «CSR-issues of concern requiring correction before implementation» έχουν γραφεί από ειδικούς στις κατασκευές πλοίων (structural experts) με πολυετή παλαιότερη σχετική πείρα σε νηογνώμονες. Μερικοί από αυτούς συνέβαλαν στη συγγραφή των παλαιότερων κανονισμών του ABS κ.λπ. Να αναφέρω, επίσης, ότι δέχομαι τηλεφωνήματα από ειδικούς εντός των νηογνώμονων οι οποίοι μου δηλώνουν (για ευνόητους λόγους «off the record») ότι συμφωνούν με όλα όσα αναφέρονται στη μελέτη.

Το πρόβλημα είναι σαφώς μεγαλύτερο από ό,τι «νέες και αδόκιμες» αρχές θα εφαρμοστούν. Έχει εντοπισθεί πληθώρα ελαφρύνσεων έναντι των παλαιών κανονισμών. Μερικές από αυτές θα οδηγήσουν με απόλυτη βεβαιότητα σε σοβαρότερα προβλήματα για την αντοχή των πλοίων. Το γνωρίζουμε από προηγούμενες κακές εμπειρίες της δεκαετίας '80-'90. Με τα νέα μειωμένα corrosion margins τα πράγματα τώρα θα είναι πιο ανησυχητικά για την ασφάλεια των πλοίων.

Ο εφοπλιστής καλείται να διαχειριστεί πλοία μειωμένης διάρκειας ζωής, με σοβαρά αναμενόμενα προβλήματα αντοχής και ασφάλειας και φυσικά αν κάτι πάει στραβά, η ευθύνη θα αποδοθεί μόνο σε αυτόν (δεν έκανε καλή συντήρηση - maintenance).

Δυστυχώς, κατά τη δημιουργία των καινούργιων κανονισμών τα μεγάλα ναυπηγεία με τα τεράστια design dept ήταν αυτά που είχαν τη δυνατότητα να επέμβουν στη διαμόρφωση των κανονισμών υποβάλλοντας πληθώρα σχολίων και αιτημάτων για μείωση των τεχνι-

κών απαιτήσεων. Με τη συμπαράσταση των νηογνώμονων των χωρών τους, τα αιτήματα ικανοποιήθηκαν σχεδόν αυτούσια στους κανονισμούς των bulk carriers και μετά πέρασαν πάρα πολλά στους κανονισμούς των tanker. Είναι φυσικό ως ένα σημείο ότι από πλευράς πλοιοκτητικών οργανώσεων τέτοια δυνατότητα (σε ειδικούς και χρόνο) είναι πολύ περιορισμένη έως μηδαμινή.

Για το λόγο αυτόν νομίζω ότι αξίζουν συγχαρητήρια στην ΕΕΕ, που έκανε τις σωστές κινήσεις από την αρχή και τελικά είχε την τόλμη να πάει αντίθετα στο ρεύμα πολιτικής συγκράτησης και να αναδείξει το πρόβλημα σε όλη του την έκταση. Αν δεν είχε γίνει αυτό, η παγκόσμια ναυτιλία θα ανακάλυπτε το πρόβλημα ύστερα από χρόνια, αφού πρώτα είχαμε σειρά ατυχημάτων. Όσο το πρόβλημα γίνεται πιο γνωστό σε ευρύτερους κύκλους, η ελπίδα μου ως τεχνικού είναι ότι γρήγορα η πίεση θα αναγκάσει τον IACS να βελτιώσει σημαντικά τους νέους κανονισμούς. Κατά τη γνώμη μου, αυτό δεν είναι τόσο δύσκολο όσο ακούγεται. Π.χ. 4-5 καίριες προτάσεις στα κατάλληλα σημεία θα μπορούσαν να βελτιώσουν τους κανονισμούς κατά το 50%.

Η δουλειά της ΕΕΕ ήδη συνέβαλε σε τεράστιες βελτιώσεις έναντι των αρχικών κειμένων των κανονισμών. Σκεφτείτε ότι αρχικά εδίδοντο μόνο 1,7 χιλιοστά περιθώριο φθοράς (corrosion margin) στα bulk carriers για 25 χρόνια. Λόγω των πιέσεων της ΕΕΕ κατά τις συνομιλίες με τον IACS, φτάσαμε τώρα στα 3 χιλιοστά. Παρ' όλα αυτά, τα τωρινά margins είναι κατώτερα των σημερινών κανονισμών, πράγμα που αυτομάτως σημαίνει περισσότερες αλλαγές

ελασμάτων λόγω φθοράς πολύ νωρίτερα στη ζωή του πλοίου. Η έννοια του «Robust» για τον IACS είναι στο να υποχρεώνει τώρα τους πλοιοκτήτες να κάνουν μεγαλύτερες επισκευές νωρίτερα ώστε να διατηρούν τα πλοία σε «καινούργια» κατάσταση.

Αλλά για μένα το μεγαλύτερο πρόβλημα είναι αυτό της ασφάλειας. Παρόλο που τα στοιχεία του IACS δείχνουν ότι ένα στα 4 καινούργια tankers αναφέρει ρωγμές στα πρώτα 5 χρόνια της ζωής του, αντί οι καινούργιοι κανονισμοί να ενισχύουν τις κολλήσεις, αφαιρούν ακόμα και τις λίγες παλαιότερες απαιτήσεις. Το ίδιο συμβαίνει και με το σχεδιασμό και έλεγχο των βασικών υποστηρικτικών μελών του πλοίου. Αυτά είναι απαράδεκτα πράγματα, και όλοι οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να ανησυχούν σοβαρά για τα πλοία του μέλλοντος. Αν οι κανονισμοί δεν βελτιωθούν σημαντικά θα έχουμε σοβαρές συνέπειες στο μέλλον, με τους πλοιοκτήτες να δέχονται τα πυρά για δήθεν ευθύνες στη διαχείριση, ενώ το πρόβλημα είναι η φθινοκατασκευή και η ανεπάρκεια κανονισμών κατασκευής.

Ο αγώνας βεβαίως συνεχίζεται μέσω IMO και Goal Based Standards, αλλά αυτή είναι μακρόχρονη διαδικασία. Η πίεση στον IACS πρέπει να συνεχιστεί και να ενταθεί το γρηγορότερο για το καλό της ναυτιλίας και την ασφάλεια των πληρωμάτων μας. ☉

Ο κ. Πάνος Ζαχαριάδης είναι επίσης μέλος των Δ.Σ. Martecma, ABS European Technical Committee, Lloyd's Technical Committee, Bimco Marine Committee.



[Του **Παύλου
Λαμπρινάκου**,
Γενικού διευθυντή
General Maritime Hellas

Μέλους Δ.Σ. Martecma,
DNV, BV, LRS,
GL Hellenic Technical Committee
ABS European Technical
Committee]



Η εμπειρία της ελληνικής πλοιοκτησίας είναι μοναδική και πολύτιμη

■ Ποιοι πιστεύετε ότι είναι οι λόγοι που οδήγησαν το Συμβούλιο του IACS στη μη αποδοχή των αλλαγών που προτάθηκαν από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών σχετικά με τα Common Structural Rules;

Οι προτάσεις της ΕΕΕ για τους νέους κατασκευαστικούς κανονισμούς βασίζονται στη μακροχρόνια πείρα της ελληνικής πλοιοκτησίας, η οποία μέχρι πρόσφατα αγωνιζόταν με ως επί το πλείστον second hand πλοία, κατόρθωνε δε με επιτυχία να αντεπεξέλθει στις υποχρεώσεις της, υπερνικώντας τα τεχνικά όσο και επιχειρησιακά προβλήματα που προκαλούσαν από τα πλοία αυτά.

Τα second hand πλοία αυτά προέρχονταν από πλοιοκτήτες άλλων χωρών, οι οποίοι συνήθως τα εκμεταλλεύονταν μέχρι το 12ο ή 15ο έτος της ηλικίας τους. Η εμπειρία συνεπώς της ελληνικής πλοιοκτησίας είναι μοναδική και πολύτιμη διότι έχει συσσωρεύσει τη γνώση για την επίλυση των προβλημάτων και γενικότερων τεχνικών και επιχειρησιακών αντιξοοτήτων, σε βαθμό που καμία άλλη από τις ομόλογες ενώσεις ή συναφείς οργανισμούς άλλων χωρών έχουν συλλέξει.

Θα ανέμενε, συνεπώς, ο καλόπιστος παρατηρητής ότι ο IACS θα αποδεχόταν τουλάχιστον στο μεγαλύτερο μέρος τις ελληνικές προτάσεις, έχοντας προηγουμένως αποδώσει εύλογο χρονικό διάστημα στην ειλικρινή μελέτη τους.

Από τη γνωστή ιστορία προκύπτει ότι οι ενώσεις και οι ναυπηγικοί οργανισμοί των χωρών με τη μεγαλύτερη παραγωγή (Κορέα, Ιαπωνία, Κίνα) άσκησαν σφοδρότατη πίεση στους ομοεθνείς τους νηογνώμονες για την αποτροπή και των στοιχειωδεστέρων αλλαγών στους κανονισμούς.

Είναι προφανές πως τα ναυπηγεία προτιμούν την «παραγωγή» πλοίων που οι ιδιοκτήτες τους δεν ενδιαφέρονται τι θα γίνει μετά το 10ο-12ο έτος τους, δεδομένου ότι σκοπεύουν να τα «περάσουν» σε άλλους.

Είναι ευνόητο ότι ο κάθε νηογνώμονας θα έκανε τα αδύνατα δυνατά για να παραμείνει πρώτος στην προτίμηση των ναυπηγείων, έτσι ώστε να διασφαλίσει όχι μόνο το σημαντικό έσοδο από τα new buildings αλλά και τα συνεπαγόμενα έσοδα κατά τη λειτουργία του πλοίου στη διάρκεια της ζωής του: πώς λοιπόν θα αγνοούσε τις πιέσεις τους;

Η πίεση αυτή μετεβιβάσθη στον IACS, ανακό-

πτοντας έτσι σημαντικά την αρχική πορεία και τις προσδοκίες, για την καθιέρωση ενιαίων κανονισμών που θα ήσαν ρεαλιστικοί και παράλληλα αξιόπιστοι για πλοία worldwide trading, κινούμενα επί 25 χρόνια. Οι αρνητικές επιπτώσεις «χτύπησαν» αμφότερα τα JTP & JBP: οι παλινωδίες στο μέγεθος των corrosion margins αλλά και concept of corrosion allowance μιλούν από μόνες τους.

Η εύλογη ερώτηση θα ήταν: Πώς μπορούσε να αποτραπεί αυτή η επίδραση ή, τουλάχιστον, να περιοριστεί; Πιστεύουμε ότι δεν θα ήταν δυνατό να αποτραπεί εντελώς, θα ήταν όμως ευκολότερο να περνούσαν ορισμένα από τα σημεία που απασχολούσαν τις πλοιοκτησίες εάν παράλληλα με όλες τις διαδικασίες εγκρίσεων, μελετών κ.λπ., γινόταν και το σχετικό lobbying προς τους νηογνώμονες των χωρών αυτών και -γιατί όχι- προς μεγάλους ναυπηγικούς οργανισμούς και ενώσεις της Ιαπωνίας και της Κορέας.

■ **Θεωρείτε ότι οι κανόνες κατασκευής που υιοθέτησε ο IACS στηρίζονται «σε πολλές νέες, αδόκιμες και σε ορισμένες περιπτώσεις αυθαίρετες αρχές», όπως υποστηρίζει το Δ.Σ. της ΕΕΕ;**

Κρίνοντας από το τελικό αποτέλεσμα, πιστεύουμε πως οι μεταβολές και μερικές βελτιώσεις που επετεύχθησαν στα corrosion margins απέχουν σημαντικά από αυτό που αρχικά προορίζονταν. Παράλληλα, τα margins βασίζονται σε παραδοχές και μελέτες ρυθμών διαβρώσεως παλαιότερες, που προέρχονται από περιορισμένο εύρος περιπτώσεων και «πληθυσμό» μετρήσεων.

Δεν είναι όμως μόνο η υπόθεση «corrosion

margin» που χωλαίνει. Έχει σχεδόν ολοκληρωτικά παραμεληθεί η υπόθεση «συγκολλήσεις»: πρέπει φαίνεται να ξεχάσουμε οριστικά τα full penetration weldings σε corrugated bulkheads με stools σε bulk carriers και σε longitudinal/transverse corrugated bulkheads των product carriers - αυτά σε συνδυασμό με ολοένα αμφισβητούμενη ποιότητα κατασκευής και ποιότητα συμμορφώσεως προς τις προδιαγραφές. Όσον αφορά στις υπόλοιπες συγκολλήσεις, αυτές είναι στο έλεος των πάσης μορφής βελτιστοποιήσεων (sic) που κάθε design department πραγματοποιεί με τη βοήθεια των τελευταίων βοηθημάτων της τεχνολογίας, ενώ παραμένει άγνωστο ποιος εκτάσως έλεγχος κατά το plan approval διενεργείται σε κάθε προτεινόμενη βελτιστοποίηση.

Οι υποχρεωτικοί κανονισμοί νέων κατασκευών που είχαν ζητηθεί από πληθώρα ενδιαφερομένων, για τα αντιδιαβρωτικά επιχρίσματα (coatings) εις τα water ballast tanks των tankers & bulkers καθώς επίσης για τμήματα των cargo tanks των tankers ρίπτονται σταθερά και συστηματικά εις το «πυρ το εξώτερον».

Έχει κατ' επανάληψιν ειπωθεί ότι τα δαπανηρότατα labor intensive items (αυτά που εξαρτώνται από την προσφορά και επίδοση του ολοένα συρρικνούμενου εργατικού δυναμικού των ναυπηγείων κυρίως σε Ιαπωνία, αλλά τελευταία και σε Κορέα) είναι εκείνα που αποφεύγονται με κάθε τρόπο από τα ναυπηγεία και κατ' επέκτασιν από τους συλλογικούς τους οργανισμούς, τους εκπροσώπους των κυβερνήσεών τους και τους ομοεθνείς τους νηογνώμονες. Την αντίληψη αυτή έχουν οι περισσότεροι επαγγελματίες του χώρου μας ανά τον κόσμο ενστερνιστεί, αποφεύγοντας όποια

εμπλοκή από ένα σημείο και εντεύθεν.

Αναφερόμενοι στην προσωπική μας εμπειρία με δεδομένα της τελευταίας περιόδου (μετά το 2002) από Κορέα - Ιαπωνία, συμπεραίνουμε ότι τα extra που απαιτούνται από τα ναυπηγεία για να αναβαθμίσουν τα specs από το επίπεδο που αρχικά προσφέρονται στο επιθυμητό, ήτοι σε ευθυγράμμιση με τα ζητούμενα διά 30 year fatigue life, αλλά και υψηλών απαιτήσεων WBTK & COTK (for tankers) coating standards, δεν ξεπέρασαν αθροιστικά το 3% της αρχικά προσφερθείσας τιμής του πλοίου.

Το ποσοστό αυτό της αύξησης θα ανεμένετο να πέσει σημαντικά εάν οι αναφερθείσες βελτιώσεις γίνονταν μόνιμο μέρος των βασικών προδιαγραφών, λαμβανομένης υπ' όψιν της προόδου της learning curve όσον αφορά τα εργατικά, αλλά και των βελτιστοποιήσεων της value chain και των economies of scale (για εργατικά και υλικά) που, αργά ή γρήγορα, θα πραγματοποιούσαν τα ναυπηγεία.

Αντίστοιχα ποσοστά ανατιμήσεων σε λογικά πλαίσια, με σταδιακή μείωση θα ανεμένοντο ως συνέπεια των αυξήσεων των ποσοτήτων χάλυβος λόγω εφαρμογής CSR / JTP-JBP, πλην όμως, οι ιδέες που έχουν τα ναυπηγεία από τώρα είναι ιδιαίτερα «αλμυρές» και δεν έχουν καμία σχέση με το πραγματικό και κατ' ουσίαν αντίτιμο των επιφερθείσων αλλαγών.

Δεν είναι συνεπώς οικονομικά ή οικονομοτεχνικά τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα «ναυπηγεία» και κατ' ακολουθίαν οι στόχοι τους δεν είναι απλά οικονομικοί, αλλά πολιτικοί/στρατηγικοί: Πώς, δηλαδή, θα διασφαλισθεί η συντομότερη ανακύκλωση των πλοίων, στοχεύοντας στα 20 χρόνια ζωής και λιγότερο από τα περίπου 25 που έχουμε σήμερα και η συνεχής εξάρτηση των πλοίων και των πλοιοκτητών τους από τα επισκευαστικά ναυπηγεία - και όχι μόνον.

Πιστεύουμε ότι η ΕΕΕ είναι άξια συγχαρητηρίων για την ουσιαστική της υπερδιετή εργασία στα ζητήματα των Common Rules - εργασία η οποία είναι χωρίς προηγούμενο στο είδος της. Όλος ο ελληνικός ναυτιλιακός κόσμος θα παραμένει στο πλευρό της για τη συνέχιση των προσπάθειών στη βελτίωση των κανονισμών που διέπουν τις ναυπηγήσεις, καθώς και εκείνων που αφορούν στη διευθέτηση προβλημάτων της ναυτιλίας εν λειτουργία. ☉

Με τους νέους Κοινούς Διαρθρωτικούς Κανονισμούς της ΔΕΝ/ΙΑCS για τα δεξαμενόπλοια (tankers) και τα φορτηγά πλοία χύδην φορτίου (bulk carriers), οι οποίοι προγραμματίζεται να εισέλθουν σε ισχύ την 1η Απριλίου του 2006, η ΔΕΝ/ΙΑCS έχει ανταποκριθεί σε ορισμένες ανησυχίες, οι οποίες έχουν εκφραστεί πρόσφατα σ' ένα έγγραφο που κυκλοφόρησε στον κλάδο από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ/UGS). Η Ένωση έχει εκδώσει μια λεπτομερή διάψευση και διευκρινίσεις για λογαριασμό των μελών της και επιλαμβάνεται της κάθε ανησυχίας και των ισχυρισμών, όσον αφορά τους νέους κανονισμούς, που προκύπτουν στο έγγραφο της ΕΕΕ/UGS. Η απάντηση της ΔΕΝ/ΙΑCS έχει αποσταλεί στο Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας ΔΟΝ/ΙΜΟ, στην Ευρωπαϊκή Ένωση (DG TREN) και στις κύριες επαγγελματικές ενώσεις του κλάδου.

Έκδοση εμπειριστατωμένης απάντησης της Διεθνούς Ένωσης Νηογνωμόνων (ΔΕΝ/ΙΑCS), όσον αφορά ελληνικές ανησυχίες σχετικά με τους νέους Κοινούς Διαρθρωτικούς Κανονισμούς.



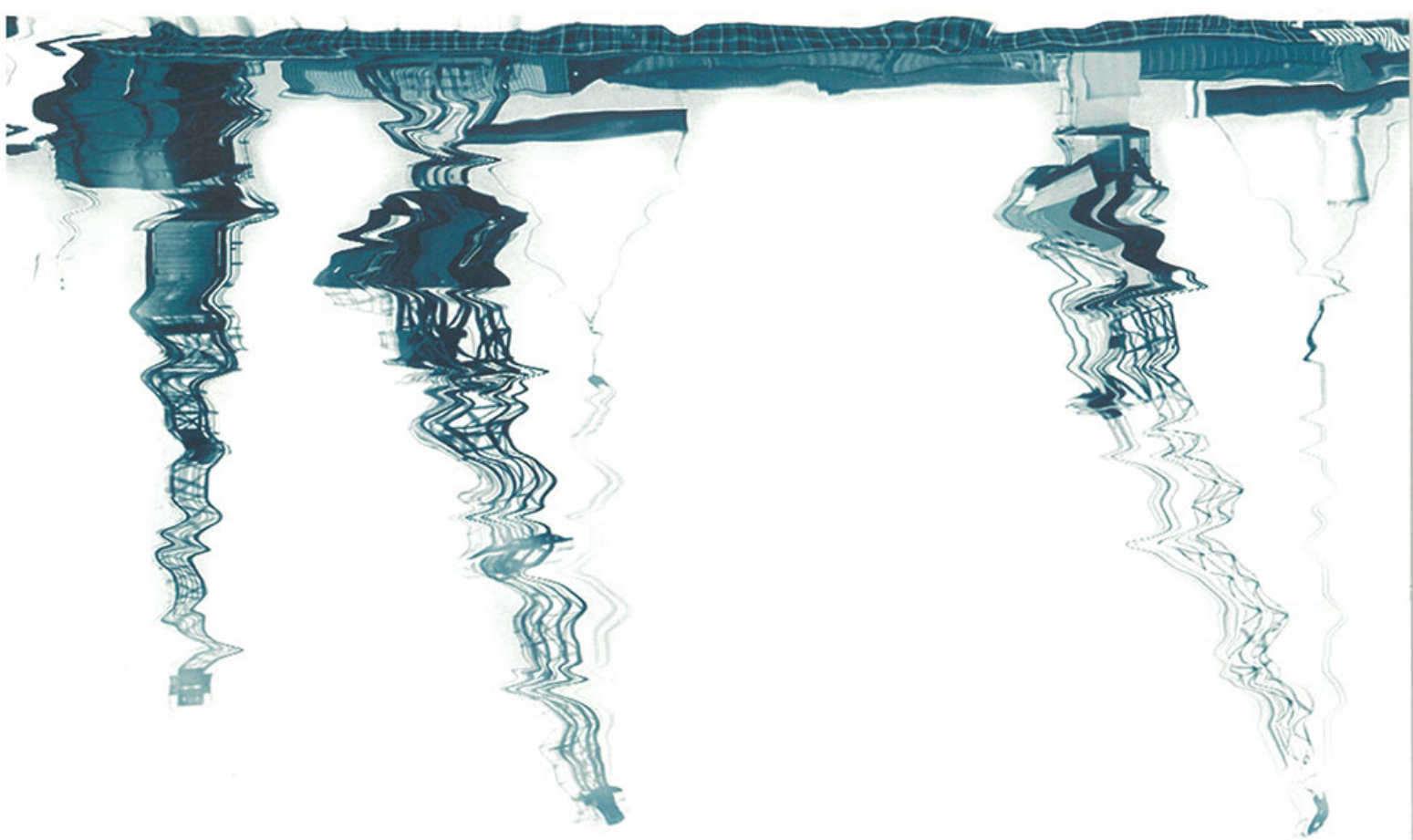
«Από την αρχή έχουμε ενθαρρύνει, έχουμε αναλύσει λογικά και υποστηρίζει τεχνικά τα στοιχεία ανάδρασης (feedback) από τον κλάδο», δήλωσε ο πρόεδρος της ΔΕΝ/ΙΑCS, κ. Robert D. Somerville. «Έχουμε επιδιώξει την παροχή στοιχείων ανάδρασης (feedback) από όλους τους τομείς του κλάδου και από την ακαδημαϊκή κοινότητα και έχουμε εξετάσει αυτές τις απαντήσεις, αποκλειστικά στη βάση της τεχνικής τους αξίας».

Ο κ. Somerville τόνισε ότι, καθ' όλη τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας, είναι σημαντικό για την κλάση να ληφθούν υπ' όψιν σχόλια που έχουν εκφραστεί απ' όλα τα μέρη, δηλώνοντας ότι «για να είναι αποτελεσματική, η κλάση πρέπει να παραμείνει ανεξάρτητη. Η κλάση δεν μπορεί να είναι υποκείμενη, ούτε να δίνει την εντύπωση ότι τα πρότυπά της και οι δραστηριότητές της ελέγχονται ή διεξάγονται με σκοπό το αποκλειστικό όφελος του οιοδήποτε τομέα ενός κλάδου, ο οποίος βασίζεται στην αμερόληπτη εφαρμογή των προτύπων του».

Τα μέλη της ΔΕΝ/ΙΑCS έχουν αναγνωρίσει ότι οι χρήστες, οι οποίοι έχουν συνηθίσει να εφαρμόζουν τις γνώριμες ρυθμιστικές μεθόδους των υφιστάμενων κανονισμών, μπορεί να βρουν πιο πολύπλοκη την προσέγγιση των Κοινών Διαρθρωτικών Κανονισμών. Για να καταστήσουν πιο ομαλή την εισαγωγή των νέων κανονισμών, τα μέλη της ΔΕΝ/ΙΑCS έχουν διεξαγάγει ένα ευρείας κλίμακας πρόγραμμα που υπερβαίνει τα όρια του κλάδου, κατά τη διάρκεια των τελευταίων 18 μηνών, το οποίο αποσκοπεί στην εξήγηση των θεμελιωδών διαφορών μεταξύ των υφιστάμενων προσεγγίσεων και των νέων προσεγγίσεων. Περαιτέρω διευκρινίσεις παρέχονται στην εκτεταμένη απάντηση στις ανησυχίες της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ/UGS), η οποία έχει συνταχθεί και διανεμηθεί. Η απάντηση, αντίθετα με το συμπέρασμα της ΕΕΕ/UGS, καταδεικνύει ότι οι νέοι Κοινοί Διαρθρωτικοί Κανονισμοί θα έχουν αποτέλεσμα μια νέα γενιά δεξαμενόπλοιων (tankers) και φορτηγών πλοίων χύδην φορτίου (bulk

carriers), τα οποία θα είναι τουλάχιστον εξίσου συμπαγή (ανθεκτικά), και πιθανότατα πιο συμπαγή, από ένα παρόμοιο σκάφος, το οποίο έχει σχεδιαστεί για να ανταποκριθεί στους υφιστάμενους κανονισμούς της οποιασδήποτε εταιρείας-μέλους της ΔΕΝ/ΙΑCS.

Όπως δήλωσε ο κ. Somerville, «από την αρχή, ο σκοπός μας ήταν η βελτίωση των γενικότερων επιπέδων ασφαλείας και είμαι βέβαια πεπεισμένος ότι, με βάση τις ευρείας κλίμακας τεχνικές αναλύσεις που πραγματοποιήσαμε, έχουμε επιτύχει αυτόν το στόχο», τονίζοντας πως ο προσδιορισμός της κλάσης/κατάταξης έχει εισέλθει σε μια νέα εποχή την 1η Απριλίου. Αυτοί οι νέοι Κοινοί Διαρθρωτικοί Κανονισμοί αντιπροσωπεύουν όχι μόνο ένα ριζικό εκσυγχρονισμό των Κανονισμών Προσδιορισμού Κλάσης/Κατάταξης, αλλά επίσης σηματοδοτούν ένα κύριο βήμα προόδου στη συνεχόμενη εξέλιξη της ασφαλέστερης ναυτιλίας». ☉



ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB

>Του καθηγητή Άλκη Κορρέ



Ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό: 1978 - 2006

Το ζήτημα των συνθέσεων

Σπάνιες είναι οι φορές που κάποιος έχει την ευκαιρία να ξαναπιάσει το ίδιο ακριβώς θέμα έπειτα από παρέλευση είκοσι οκτώ ετών⁽¹⁾. Την ευκαιρία έδωσε η πρόσφατη παρουσίαση μελέτης από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, η οποία εκπονήθηκε από ομάδα του Πανεπιστημίου Πειραιά υπό τον καθηγητή Κ. Γκιζιάκη. Η μελέτη μετά από έρευνα στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας κατέληξε στη Βουλή των Ελλήνων, στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου.

Αν και η ανάθεση της μελέτης είχε στόχο την ανάδειξη των ωφελημάτων που αντλεί η ελληνική οικονομία από την -ποντοπόρο κυρίως- εμπορική ναυτιλία, στην πραγματικότητα εστιάστηκε στην ανταγωνιστικότητα του ελληνικής σημαίας πλοίου σε σχέση με πλοία υπό άλλες σημαίες. Ως γνωστόν, εδώ και χρόνια η έννοια της ανταγωνιστικότητας στον Πειραιά περιορίζεται στη σύνθεση του πληρώματος. Όλες οι άλλες παράμετροι, όπως π.χ. μέγεθος διαχειρίστριας, κόστος ασφάλισης, κόστος προμηθειών κωκ., έχουν αγνοηθεί στη δημόσια ανταλλαγή απόψεων μια και ο διάλογος διεξάγεται μεταξύ Ένωσης και Κυβέρνησης. Την αυτή τοποθέτηση υιοθετεί και η μελέτη του ΝΕΕ, η οποία εξισώνει την ανταγωνιστικότητα πλοίου με την επάνδρωση. Αυτό -εκ των υστέρων- δεν πιστεύω ότι είναι τυχαίο. Η πρόθεση να χρησιμοποιηθεί η μελέτη ως όχημα για συζήτηση του μείζονος θέματος των συνθέσεων των πλοίων με ελληνική σημαία είναι σαφής.

Προς τι, όμως, το «κόλλημα» των ποντοπόρων φίλων μας με τη σύνθεση πλοίου υπό ελληνική σημαία όταν υπάρχουν τόσες άλλες που προσφέ-

ρουν συνθέσεις a la carte; Είναι προφανές πως υπάρχουν ισχυροί λόγοι, ένας εκ των οποίων είναι η ένταξη της ελληνικής σημαίας στη Λευκή Λίστα σημαιών από το Paris MOU. Οι ξένες σημαίες που βρίσκονται στη Λευκή Λίστα -σε αντίθεση με την ελληνική- προφυλάσσουν τη θέση τους σ' αυτή με αυστηρούς περιορισμούς στην ηλικία των πλοίων στα οποία επιτρέπουν την πρόσβαση. Ας επιστρέψουμε, όμως, στο ζήτημα της ναυτεργασίας έτσι όπως εξελίχθηκε τις τελευταίες τρεις δεκαετίες.

Οι απασχολούμενοι Έλληνες μέσα στα πλοία -υπό ελληνική και άλλες σημαίες- το 2004, σύμφωνα με την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία, ήσαν 17.786. Το αντίστοιχο νούμερο το 1978 ήταν 61.595 (συνυπολογιζόμενων και 2.207 διαβατηρίουχων ναυτικών). Η μείωση ναυτικών ήταν 43.809 άτομα κατά την περίοδο αυτή, με μέσο ρυθμό μείωσης λίγο παραπάνω από 1.550 άτομα ετησίως, ενώ ο αριθμός των υπό ελληνική πλοιοκτησία πλοίων παρέμεινε περίπου ο ίδιος. Ποιο είναι το ζητούμενο; Η ελαστικοποίηση των κανόνων επάνδρωσης ώστε να μπορεί να μειωθεί ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών σε πλοία με ελληνική σημαία.

Το μέγα ερώτημα είναι αν μια τέτοια κίνηση, η οποία αναμφισβήτητα θα καταστήσει το πλοίο υπό ελληνική σημαία φθηνότερο, θα βοηθήσει τη ναυτική απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών και, ταυτόχρονα, αν θα αποτελέσει εμπόδιο στην παραγωγή αξιωματικών από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Τίθενται συνεπώς δύο σημαντικά ζητήματα, που χρειάζονται υπεύθυνες απαντήσεις:

- Θέλουμε χαμηλότερο κόστος του υπό ελληνική σημαία πλοίου χωρίς μείωση των θέσεων εργασίας για Έλληνες, και

• Θέλουμε να συνεχιστεί η παραγωγή Ελλήνων αξιωματικών στη χώρα μας; Χωρίς να χρειάζεται να καταφύγει κανείς σε εταιρεία σφυγμομετρήσεων, η απάντηση στη δεύτερη ερώτηση είναι προφανώς ναι. Αν είναι έτσι, θα πρέπει να υπάρχει πρόσβαση των φοιτητών ακαδημιών σε θέσεις δοκίμων, και απόφοιτων σε θέση τρίτου (πλοιάρχου ή μηχανικού). Το ζήτημα λύεται αν δοθεί η ευκαιρία μάρκου αυτών σε πλοία υπό άλλες, εκτός της ελληνικής, σημαίες ώστε η απορρόφησή τους να είναι άμεση.

Στην πρώτη ερώτηση, η απάντηση μπορεί επίσης να είναι «ναι» υπό προϋποθέσεις. Σήμερα, στα υπό ελληνική σημαία πλοία επιτρέπεται η επάνδρωση είτε αποκλειστικά με Έλληνες είτε με Έλληνες αξιωματικούς και -εν μέρει- αλλοδαπό λοιπό πλήρωμα. Η ζητούμενη ευελιξία από τους πλοιοκτήτες σημαίνει ότι η κρίση για την εθνικότητα των υπηρετούντων στο πλοίο θα φύγει από τη σημαία και θα περάσει στο διαχειριστή. Υπό την παρούσα κατάσταση, θεωρείται αδύνατη η αύξηση πλοίων υπό ελ-

ληνική σημαία, διότι απλούστατα δεν επαρκούν οι Έλληνες αξιωματικοί για να επανδρώσουν τα επιπλέον βαπόρια. Οι κανόνες επάνδρωσης της σημαίας ουσιαστικά φρενάρουν την ίδια τη σημαία μέσω της μείωσης που έχει επέλθει στους Έλληνες αξιωματικούς.

Όπως και στο παρελθόν, είναι πιθανό να ζητηθούν από την πλοιοκτησία κάποιες υποσχετικές ότι δεν θα προκύψει μείωση των θέσεων εργασίας. Κατά τη γνώμη μου, αυτό θα είναι εκ του περισσού κάτω από τις σημερινές συνθήκες λιμενικών ελέγχων. Τα πλοία που θα έρθουν υπό ελληνική σημαία με ελαστικοποιημένες συνθέσεις θα είναι πάρα πολλά και πιστεύω ότι θα υπάρξει πίεση στα επίπεδα αμοιβών που θα προσφέρονται στην πιάτσα για τους Έλληνες ναυτικούς. Το πρόβλημα θα είναι να εξασφαλιστεί η παραμονή της σημαίας στη Λευκή Λίστα και αυτό μπορεί να σημαίνει μειωμένη ανοχή προβλημάτων κατά τους λιμενικούς ελέγχους. Επισημαίνω την προσοχή σ' αυτό το σημείο.

Η ιδέα μιας μεγάλης ελληνικής σημαίας αρέσει σε όλους και θα προσφέρει πλεονεκτήματα στο κράτος και στις διεθνείς σχέσεις της εμπορικής μας ναυτιλίας. Θα ήταν όμως κρίμα να οδηγήσει σε οδυνηρές εκπλήξεις σε τομείς αιχμής όπως η ναυτική εργασία, η εικόνα στους λιμενικούς ελέγχους και η ναυτική εκπαίδευση. Από την άλλη πλευρά, δεν πρέπει να αγνοούνται και οι λοιπές παράμετροι της ανταγωνιστικότητας, οι οποίες κάθε άλλο παρά αμελητέες είναι. ☉

1. Άλκη Ι. Ε. Κορρέ: «Το Ελληνικό Ναυτεργατικό Δυναμικό» 4, Ειδικές Μελέτες, Ινστιτούτου Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, Αθήνα 1978.



ΒΑΦΗ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

V. Tsagaris

6944518251

- M. Galanos

6942985190

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

e-mail: statusco@otenet.gr

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

Η ισχύς εν τη ενώσει για 32 εταιρείες της ναυτιλιακής βιομηχανίας

Τριάντα δύο επιχειρηματίες που καλύπτουν όλο το φάσμα των παραναυτιλιακών επαγγελματιών ενώθηκαν και τάραξαν τα λιμνάζοντα νερά της ναυτιλιακής βιομηχανίας.



Επειτα από σειρά συσκέψεων και ανταλλαγής σκέψεων δημιούργησαν την Hellenic Marine & Industrial Services Group of Companies. Η συνένωση των εταιρειών καλύπτει όλο το φάσμα των εργασιών και υπηρεσιών προς κάθε είδους πλωτό και βιομηχανικό χώρο. Η ιστορική αυτή συνένωση 32 εταιρειών είναι η μοναδική στον ελληνικό χώρο και φιλοδοξεί να αποτελέσει πρότυπο ανάπτυξης τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό.

Στόχος του Group είναι η δημιουργία ανταγωνιστικών συνθηκών εργασίας στο λιμάνι του Πειραιά σε σχέση με τα ξένα λιμάνια, αλλά και ευρύτερα, οπότε με ένα συνδυασμό ποιότητας, συνέπειας και συνέχειας να αντεπεξέλθει των δύσκολων συνθηκών και να προσελκύσει το ενδιαφέρον τόσο των ελληνικών όσο και των ξένων ναυτιλιακών εταιρειών, για να αναπτυχθεί η επισκευαστική ζώνη και να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας.

Το HIMS - Group of Companies δημιουργήθηκε με σκοπό να προαγάγει την ανάπτυξη των εργασιών μας μέσα στο χώρο της ναυτιλίας.

Οι στόχοι του Group

Οι 32 εταιρείες που αποτέλεσαν τα ιδρυτικά μέλη της συνένωσης αυτής είναι: Κ & Θ Σκούφος, Μ.Μ. ΝΑΒΕΠ, Ε+Α Παπαγεωργίου - Volos Ship Supplies, Ραδιοελληνική, Technofreezer, Marine Boiler Repairs, Hydraulic Ship Repairs, Sanco, ΣΤΕΠΕ, Interpest Pest Control & Ships Fumigation, Ναυτικό Πρακτορείο Μαργέλης, ΤΡΣ, Μεγαλόχαρη Ρυμουλκά, Γιαννίτσας, Megatechnica, Naytex, Praxis Energy Agents, Protiston, Turbomare, Ims, Unispec, Nik. & Γ. Ξυλούρης, Μυτακίδης, Μπαϊρακτάρης, Έλικας, Iso Floor, Γ. Κατσαράκης και Κυβερνήτης Travel, Golten Marine, Katradis Marine Ropes, Sinodinos K&A Co. O.E. και Loukis Piping Renewals Ships & Factories, ολοκληρώνοντας έτσι τον πρώτο κύκλο εταιρειών.

Το διοικητικό συμβούλιο απαρτίζεται από τους κ. Τσακαλάκο Εμ.μ., Μπουρούση Στ., Σκριβάνο Θωμά, Βασιλικό Σταύρο, Μυτακίδη Μιχάλη. Συμβουλευτικό ρόλο έχουν οι κ. Παπαγεωργίου Λεωτέρης, Σαντουριάν Λάζαρος, Γιαννίτσας Στέφανος και Παπαηλιάδου Σοφία.



Η Remi Maritime Corp. επιλέγει το Microsoft Dynamics NAV

Με στόχο τη σταδιακή ενοποίηση των συστημάτων που χρησιμοποιούν τα τμήματα της εταιρείας και την ευθυγράμμιση των λειτουργιών τους, για τον καλύτερο έλεγχο της οικονομικής διαχείρισης και τη βελτιστοποίηση της επιχειρησιακής οργάνωσης, η Remi Maritime Corporation επέλεξε το Microsoft Dynamics NAV (πρώην Microsoft Business Solutions Navision).

**FORTUNE
TECHNOLOGIES**

Η Remi Maritime Corporation, η οποία ιδρύθηκε το 1973, δραστηριοποιείται στη ναυτιλία αποτελώντας τη σύγχρονη εξέλιξη των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του καπετάν Μιχάλη Σ. Πολέμη.

Το Microsoft Dynamics NAV, σε συνδυασμό με την κάθετη λύση Fortune Maritime, προσφέρει στον πελάτη μια ολοκληρωμένη εφαρμογή, η οποία συνδυάζει την άριστη τεχνολογία με την επιχειρηματική γνώση που απαιτείται από μια σύγχρονη ναυτιλιακή εταιρεία.

Σε δήλωσή του, ο κ. Λεωνίδας Πολέμης, διευθύνων σύμβουλος της Remi Maritime Corporation, ανέφερε: «Η λύση του Microsoft Dynamics NAV, με το υψηλό επίπεδο των χαρακτηριστικών και της ευελιξίας που διαθέτει, προσφέρει στους εργαζόμενους της εταιρείας μας τη δυνατότητα της άμεσης πρόσβασης σε ολοκληρωμένες και ακριβείς πληροφορίες πραγματικού χρόνου, ενδυναμώνοντας έτσι τη δομή μιας ναυτιλιακής επιχείρησης που θέλει πάντα να βασίζεται στην αξιοποίηση της σωστής πληροφορίας και γνώσης».

Η Fortune Technologies είναι πιστοποιημένος συνεργάτης της Microsoft Business Solutions με εξειδίκευση στην παροχή υπηρεσιών υψηλού επαγγελματικού επιπέδου στη ναυτιλία.



HELLENIC ASSOCIATION OF PROFESSIONAL CONGRESS ORGANIZERS

2ο Συνέδριο για το Συνεδριακό Τουρισμό

Ολοκληρώθηκαν οι εργασίες του 2ου Πανελληνίου Συνεδρίου για το Συνεδριακό Τουρισμό, που διοργανώθηκε από τον HAPCO υπό την αιγίδα του υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης και με την υποστήριξη του Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδας.

Την έναρξη των εργασιών του συνεδρίου κήρυξε η υπουργός Τουριστικής Ανάπτυξης, Φάνη Πάλλη-Πετραλιά, η οποία, στην ομιλία της, αναφέρθηκε στη σημαντική προσπάθεια συνεργασίας μεταξύ ιδιωτικού και δημοσίου τομέα με σκοπό τη δημιουργία ενός Εθνικού Γραφείου Συνεδριακού Τουρισμού (National Convention Bureau), μέσω του οποίου θα προωθείται συστηματικά το συνεδριακό προϊόν. Η υπουργός δήλωσε επίσης ότι θα δοθεί μια δεύτερη ευκαιρία για την αξιοποίηση, με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, του κλειστού γυμναστηρίου του Τάε Κβον Ντο στο Φάληρο, ώστε να αποφευχθούν λάθη του παρελθόντος. Κατά τη διάρκεια του συνεδρίου, οι εισηγήσεις διακεκριμένων ομιλητών από την Ελλάδα και το εξωτερικό έδωσαν τη δυνατότητα σε επαγγελματίες του συνεδριακού κλάδου, εκπροσώπους τουριστικών φορέων, ειδικούς επιστήμονες, πανεπιστημιακούς και στελέχη του τραπεζικού τομέα να εμβαθύνουν στα σημαντικά ζητήματα που απασχολούν το συνεδριακό τουρισμό και να αναζητήσουν λύσεις που θα ενισχύσουν την ανάπτυξή του. Τα θέματα που συζητήθηκαν επικεντρώθηκαν σε μια σειρά σημαντικών ζητημάτων που απασχολούν τον κλάδο του συνεδριακού τουρισμού, όπως το θεσμικό πλαίσιο, οι επικοινωνιακές ανάγκες και η τεχνολογική υποδομή των συνεδρίων, το lobbying, η εκπαίδευση των στελεχών του κλάδου, η αποτελεσματική προβολή της Ελλάδας ως ελκυστικού προορισμού για τη φιλοξενία συνεδρίων και οι μελλοντικές εξελίξεις.

Τέλος, ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη σημαντική έρευνα που διεξήγαγε ο κ. Γιάννης Μιχαηλίδης - με τη συγχρηματοδότηση του HAPCO - και είχε ως θέμα την ανταγωνιστικότητα και τις προοπτικές του ελληνικού συνεδριακού προϊόντος.



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

Εκτίμηση και Διαχείριση Κρίσης

Το ναυτιλιακό συνέδριο «Navigator 2006» διοργανώνει για τις 10 Μαΐου η Navigator S.A. Το συνέδριο, που έχει ως θέμα «Εκτίμηση και Διαχείριση Κρίσης», είναι υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας σε συνεργασία με τον καθηγητή Αλέξανδρο Γουλιέλμο του Πανεπιστημίου Πειραιά - Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.

Στη φετινή διοργάνωση, που θα γίνει στο ξενοδοχείο Athens Ledra Marriott, έχουν προσκληθεί ως ομιλητές ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης, ο γενικός γραμματέας Ιωάννης Τζωάννος, ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος Ηλίας Σιωνίδης, ο πρόεδρος του Ελληνικού Ναυτικού Επιμελητηρίου και μέλος του διοικητικού συμβουλίου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Γεώργιος Γράτσος, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Ναυλομεσιτών Ιωάννης Παχούλης, ο Director της Allied Shipbroking Inc. Γεώργιος Δασκαλάκης, ο Γιώργος Μανιατάκης της SBE, ο εκπρόσωπος της εταιρείας Marine Consult International Ltd και ο Παναγιώτης Μπαχτής Managing Director της Q.W Bunker Malta.

Επίσης, στο συνέδριο θα παραστούν υψηλόβαθμα στελέχη ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και τα μέλη της Navigator S.A., ο διευθύνων σύμβουλος της Moran Towing Corp. κ. Jim Murray, που καλύπτει τις ανάγκες ρυμούλκησης πλοίων σε όλα τα λιμάνια της Ανατολικής Ακτής των ΗΠΑ, ο πρόεδρος της Towage And Marine Assistance UAB κ. Jan Kohlsaat, που καλύπτει τις ανάγκες των πλοίων στην Κλαίρεδα Λιθουανίας, και ο κ. Adrian Holmes, ιδιοκτήτης της C.B. Fenton & Company S.A., που εξυπηρετεί όλες τις ανάγκες σε σχέση με τη διέλευση των πλοίων στο κανάλι του Παναμά, καθώς επίσης και οι πρέσβεις στην Ελλάδα των αντίστοιχων χωρών.

Το συνέδριο «Navigator» αποτελεί το πρώτο ναυτιλιακό συνέδριο που διοργανώθηκε με ιδιωτική πρωτοβουλία στον ελλαδικό χώρο το 2001 με στόχο την καθιέρωση ετήσιων διεθνών συναντήσεων μεταξύ εκπροσώπων της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας και των αντιπροσωπευμένων εταιρειών πρακτόρευσης πλοίων και ρυμουλκών στο εξωτερικό. Ανώτερος σκοπός είναι η διασφάλιση άριστου επιπέδου σχέσεων και συνεργασίας μεταξύ αυτών και των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών καθώς και η ενημέρωση του κοινού σε καίρια ζητήματα που απασχολούν τη ναυτιλία σε διεθνές επίπεδο, τα προβλήματα που προκύπτουν καθώς και την επίλυσή τους.

•••••

Το «Βικτόρια» του Μαγγελάνου στη Μαρίνα Ζέας

Στη Μαρίνα Ζέας επέλεξε να ξαποστάσει από το ταξίδι του στον περίπλοκο της Γης το πλοίο «Βικτόρια» κατά την παραμονή του στην Ελλάδα. Πιστό αντίγραφο του σκάφους που είχε χρησιμοποιήσει τον Αύγουστο του 1519 ο θαλασσοπόρος Φερδινάνδος Μαγγελάνος, ο πρώτος άνθρωπος που έκανε το γύρο του κόσμου. Το «Βικτόρια» κατέπλευσε στη Μαρίνα Ζέας, η οποία προσφέρει υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών και λειτουργεί υπό τη νέα της διοίκηση από τον Ιανουάριο του 2003. Δεν είναι τυ-



χαίο, άλλωστε, το γεγονός ότι μερικά από τα πολυτελέστερα και μεγαλύτερα σκάφη της χώρας φιλοξενούνται στη συγκεκριμένη μαρίνα. Αρκεί να αναλογιστεί κάποιος ότι αρκετές από τις 670 θέσεις ελλιμενισμού που διαθέτει δύνανται να εξυπηρετήσουν σκάφη μήκους 80 μέτρων. Το «Βικτόρια» αποτελεί το μόνο από τα πέντε πλοία με τα οποία ξεκίνησε ο Μαγγελάνος που κατάφερε να επιστρέψει πίσω στο λιμάνι της Σεβίλλης, στις 22 Σεπτεμβρίου 1522, ύστερα από ένα ταξίδι που διήρκεσε τρία χρόνια.

Σχεδόν πεντακόσια χρόνια αργότερα, ο μύθος του «Βικτόρια» αναβιώνει. Το πιστό αντίγραφο του ιστορικού εκείνου σκάφους κατασκευάστηκε ύστερα από μια μακρά διαδικασία έρευνας, η οποία βασίστηκε σε λεπτομερή ανάλυση αρχείων, σχεδίων και αρχαιολογικών ευρημάτων. Χρήζει προσοχής το γεγονός ότι τόσο τα υλικά όσο και τα όργανα (ο αστρολάβος, η πυξίδα κ.ά.) είναι ακριβώς τα ίδια με εκείνα που βοήθησαν το ισπανικό πλήρωμα να διασχίσει τις θάλασσες πέντε αιώνες πριν.

•••••

Η πρώτη κυρία της φιλοξενίας συναντά την πρώτη κυρία της πολυτέλειας

Το ξενοδοχείο «Μεγάλη Βρετανία», που δεσπόζει πάνω από έναν αιώνα στην καρδιά της Αθήνας, είναι σημείο αναφοράς πολλών διάσημων προσωπικοτήτων. Αποτελεί σημείο αναφοράς και ιδανικό τόπο για στιγμές χαλάρωσης και ενδιαφέρουσες περιηγήσεις στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας.



Στο πλαίσιο μιας μεγαλοπρεπούς συνεργασίας, η «Μεγάλη Βρετανία» βρήκε έναν κοινό παρονομαστή με την αυτοκινητοβιομηχανία Mercedes-Benz Ελλάς.

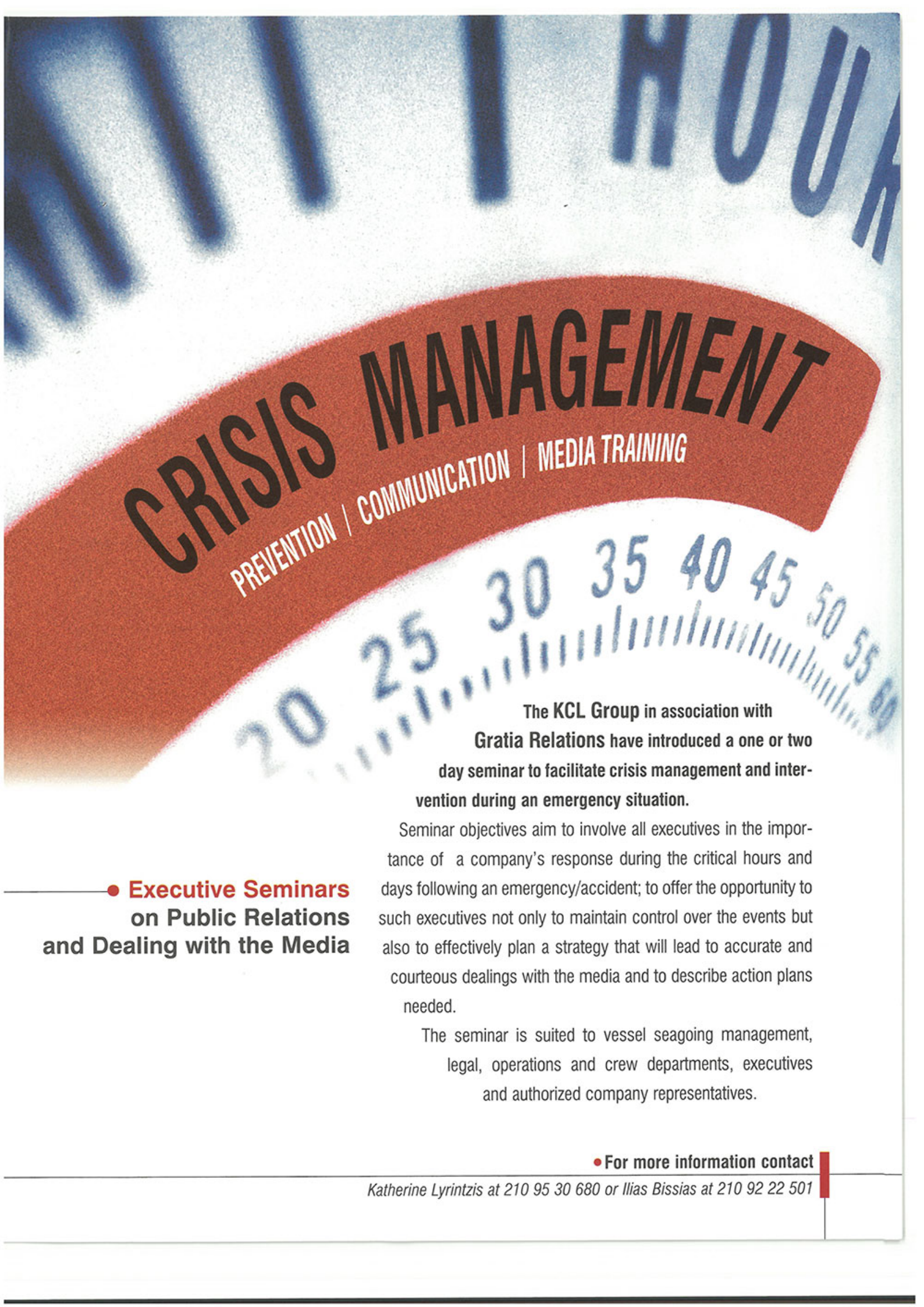
Έτσι, η πρώτη κυρία της πολυτέλειας σας οδηγεί στην πρώτη κυρία της φιλοξενίας.

Ειδικότερα, η Mercedes-Benz Ελλάς και το ξενοδοχείο «Μεγάλη Βρετανία» αναλαμβάνουν να σας χαλαρώσουν και να σας ξεναγήσουν στην πολυτέλεια.

Πώς; Με κάθε αγορά μιας E-Class στην προνομιακή τιμή των 46.500 ευρώ (E200 Kompressor) σας περιμένει ένα ξεχωριστό Σαββατοκύριακο για δύο άτομα στο ξενοδοχείο «Μεγάλη Βρε-

τανία» με διαμονή στη Junior Suite με Butler service, δείπνο στο GB Corner, χρήση του SPA (γυμναστήριο, εξωτερική πισίνα με hydro jet & thermal suite) και δύο αναζωογονητικές περιηγήσεις SPA στην Couple Suite!

•••••



CRISIS MANAGEMENT

PREVENTION | COMMUNICATION | MEDIA TRAINING

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.

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

● **For more information contact**

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



Βίος & Δημοσιογραφία Εν Πλω

1η έκδοση - Ιανουάριος 2006

Του Ευστάθιου Μπάτζη

Εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ

«Δεν είναι αυτοβιογραφία το βιβλίο αυτό, ας μην τρομάξει ο αναγνώστης, γιατί θα μπορούσε να ήταν και να μην ενδιέφερε κανέναν.

Είναι κάτι διαφορετικό, ίσως και χρήσιμο για τους νεότερους, αφού επιχειρεί να καταγράψει δημοσιογραφική πορεία πενήντα χρόνων, από το τέλος του δεύτερου μεγάλου πολέμου μέχρι το τέλος του εικοστού αιώνα και λίγο παραπέρα.

Και μάλιστα, "παρά θιν' αλός". Κοντά και μέσα στη θάλασσα. Χωρίς το ύψος προσωπικού ημερολογίου, αλλά μέσα από σκόρπια περιστατικά, που μπορεί κάποια να μοιάζουν με ανέκδοτα ή διαφορά της οπτικής των εποχών, αλλά στην πραγματικότητα σηματοδύουν τα "πατήματα" πάνω στα οποία βάδισε το επάγγελμα του δημοσιογράφου σε δεδομένο χρόνο και δεδομένο χώρο στο πλαίσιο των αρχών, κανόνων και θεσμών, πολλοί από τους οποίους έχουν διαφοροποιηθεί σήμερα και που τότε τροφοδοτούσαν την αίσθηση, ή την ψευδαίσθηση, ότι επιτελείται λειτουργήματα. Και μάλιστα από την αναδυόμενη ειδικότητα του ναυτικού συντάκτη, που όφειλε να προσεγγίσει ένα κόσμο μόχθου, πλούτου, προσφοράς, αλλά και βαθιάς σιωπής.

Τον κόσμο της θάλασσας.

Ήταν μεγάλη πρόκληση, γιατί ο κόσμος αυτός χρειαζόταν ν' αποκτήσει φωνή. Για καλό δικό του και του τόπου, που μέχρι τότε τον αναγνώριζε μόνο σαν ναυάγιο, σαν θρήνο της μάννας του ναυτικού μέσ' από το δημοτικό τραγούδι κι ακόμη, από τους καημούς του ρεμπέτικου που ανέμιζαν στα Καρβουνιάρικα του πειραιώτικου λιμανιού.

Ωστόσο, τα κατάφερε καλά ο δημοσιογράφος της εποχής χωρίς να περιμένει την αναγνώριση κι ανταμοιβή, πέρα από την αξιοπρεπή αυτάρκεια του μεροκάματου, κι αυτό όταν υπήρχε...».

Ναυτικό Δίκαιο

Εκδόσεις: Δίκαιο & Οικονομία Π.Ν.

ΣΑΚΚΟΥΛΑΣ

Το εταιρικό, ενοχικό (εμπορικό & ναυτεργατικό) και εμπράγματο δίκαιο των πλοίων, των ναυπη-

γουμενών, των πλωτών ναυπηγημάτων και των θαλασσίων κατασκευών στην Ελλάδα.

Το παρόν έργο περιλαμβάνει ολόκληρο το ισχύον ελληνικό ναυτικό δίκαιο. Χωρίζεται σε τρία κύρια μέρη. Το πρώτο μέρος αφορά το εταιρικό ναυτικό δίκαιο, δηλαδή τις ελληνικές ναυτιλιακές Α.Ε., τις αλλοδαπές ναυτιλιακές Α.Ε. (offshore), τη ναυτική εταιρεία του Ν. 959/1979, τη συμπλοιοκτησία και τη συγκυριότητα πλοίων. Το δεύτερο μέρος περιλαμβάνει το δίκαιο του πλοιοκτήτη, του εφοπλιστή, του περιορισμού των ναυτικών απαιτήσεων, τις συμβάσεις απόκτησης πλοίου (αγορά, ναυπήγηση, μίσθωση πλοίου), τη ναύλωση πλοίου για μεταφορά φορτίου, τη μεταφορά επιβάτη και αποσκευών, τα ναυτικά ατυχήματα (σύγκρουση, αρωγή, κοινή αβασία, θαλάσσια μόλυνση), τη μη ναυτική εκμετάλλευση του πλοίου και τη ρυμούλκηση, το ναυτεργατικό δίκαιο, ατομικό και συλλογικό, και το δίκαιο του πλοιάρχου. Το τρίτο και τελευταίο μέρος περιλαμβάνει το δίκαιο του νηολογίου και της εθνικότητας του πλοίου, τα εμπράγματα δικαιώματα επί του πλοίου (κυριότητα και υποθήκη, απλή και προτιμώμενη) και την αναγκαστική εκτέλεση και ασφαλιστικά μέτρα σε «παρόντα» και «απόντα» πλοία και τελειώνει με τα ναυτικά προνόμια. Το βιβλίο θα αποτελέσει πολύτιμο εργαλείο για τους νομικούς της πράξης, αλλά και απαραίτητο βοήθημα για τους μελετητές του ναυτικού και του ιδιωτικού δικαίου εν γένει.

Ναυτικό Δίκαιο

Του Νικόλαου Μ. Πουλαντζά

Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης

Σε ένα πεδίο, όπως το σύγχρονο ναυτικό δίκαιο, που μεταβάλλεται καθημερινά και που τείνει να αποκτήσει περισσότερο διεθνή χαρακτηρισμό, ο συγγραφέας παρουσιάζει ένα συστηματοποιημένο χειρίδιο, χρήσιμο για το φοιτητή νομικών και ναυτιλιακών σπουδών, για το ναυτιλιακό δικηγόρο και το νομικό εν γένει.

Η δεύτερη έκδοση του βιβλίου περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, και ένα νέο κεφάλαιο για τον αγγλικό θεσμό της «άκρας μέγιστης δυνατής καλής πίστης» στο ναυτοασφαλιστικό δίκαιο, που θα χρησιμοποιήσει πολύ στον κατατοπισμό των Ελλήνων δικηγόρων και νομικών, ώστε να αποφεύγουν τους σκοπέλους του αγγλικού ναυτικού δικαίου και της αγγλικής ναυτοασφαλιστικής

πρακτικής.

Επίσης, σε άλλο τμήμα του βιβλίου, ο συγγραφέας κατακρίνει τις εξαιρετικά σύντομες παραγραφές ενός έτους, στο ελληνικό ναυτικό δίκαιο, των απαιτήσεων από τη χορήγηση υλικών ή τροφίμων και από την εκτέλεση εργασιών για τη ναυπήγηση, επισκευή, εξοπλισμό ή εφοδιασμό πλοίων. Συχνά, οι σύντομες αυτές παραγραφές, σε αντίθεση με αυτές που υπάρχουν σε άλλα κράτη, όπως π.χ. στην Αγγλία (6 χρόνια), δίνουν αφορμή για τη δυσφήμιση της ελληνικής ναυτιλίας, όταν μεγάλες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες εκμεταλλεύονται τις σύντομες αυτές παραγραφές για να αποφυγούν την πληρωμή των νόμιμων απαιτήσεων ξένων εταιρειών.

Το αθάνατο νερό

Του Μιχάλη Δ. Βαγιάνου

Πλοιάρχου Εμπ. Ναυτικού

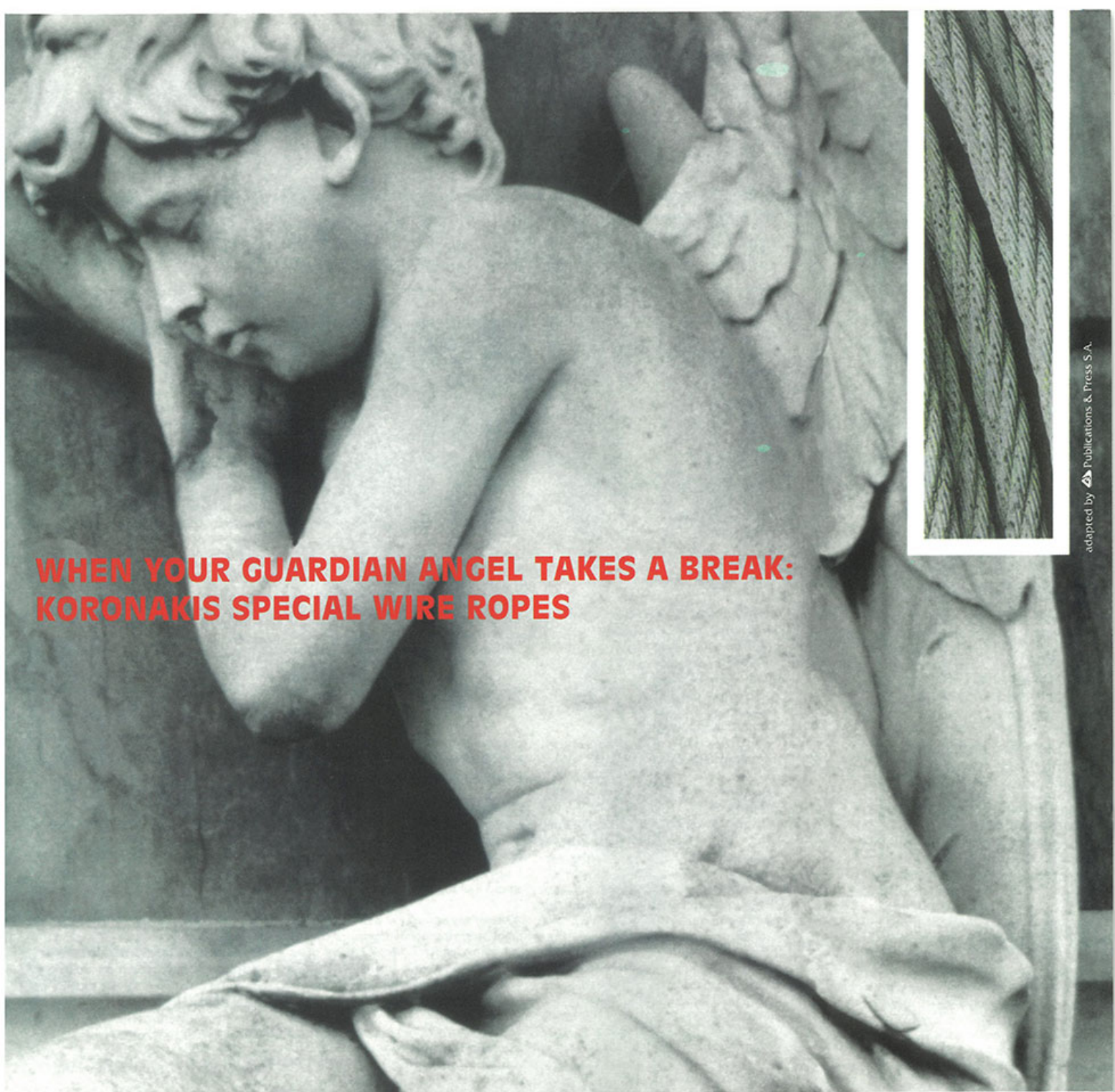
Εκδόσεις Πανεπιστημίου Μακεδονίας

Ένα συναρπαστικό ταξίδι, μοναδικό ντοκουμέντο για τη ζωή των Ελλήνων ναυτικών και την ανάπτυξη της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας από την εποχή του Μεσοπολέμου μέχρι τα τέλη του 20ού αιώνα μέσα από την πένα ενός ανθρώπου που ανδρώθηκε στη θάλασσα, μαγεύτηκε από την ομορφιά της και τη λάτρεψε.

Εικόνες, χρώματα, μυρωδιές από τα πρώτα χρόνια της ατμοκινούμενης ναυτιλίας μεταφέρονται σε μας, μέσα από τα μάτια του δεκαεπτάχρονου Μαρίνου Ματρώζου, που αναγκάζεται να μαρκάρει μικρός σε ποντοπόρο καράβι για να συντηρήσει την οικογένειά του.

Με εργαλείο τη μοναδική γλώσσα της ναυτοσύνης ζωντανεύει ο Πειραιάς του μεσοπολέμου, ο ομφάλιος λώρος που ένωσε την ηπειρωτική Ελλάδα με τα νησιά του Αιγαίου, τα λαϊκά υπνωτήρια και τα μαγειρεία που λειτουργούσαν και ως άτυπα πρακτορεία των νησιών, τα στενά της Τρούμπα. Ο αναγνώστης παρακολουθεί τη ζωή ενός βοηθού λοστρόμου σε ένα από τα πρώτα ατμοκίνητα εμπορικά πλοία που διέσχισαν τις θάλασσες με ελληνική σημαία, αλλά και τα προβλήματα και τους αγώνες των ναυτικών που διεκδικούσαν καλύτερες συνθήκες εργασίας και απολαβές. Μια μοναδική μαρτυρία για τις νηιοπομπές που ταξίδευαν στη φωτιά του πολέμου από την Ανατολική Ακτή της Αμερικής μέχρι τα παράλια της Βόρειας Ρωσίας, για τα μεταπολεμικά Liberty, τα πιο πρωτοποριακά πλοία με τα οποία ταξίδεψαν οι Έλληνες ναυτικοί, αλλά και για την κρίση του πετρελαίου που γέννησε τα μεγάλα δεξαμενόπλοια και την αλματώδη τεχνολογική πρόοδο που άλλαξε το τοπίο των ελληνικών θαλασσών.

Άγνωστες και ηρωικές σελίδες της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας για να θυμούνται οι παλαιότεροι και να γνωρίζουν οι νεότεροι ταξιδευτές.



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

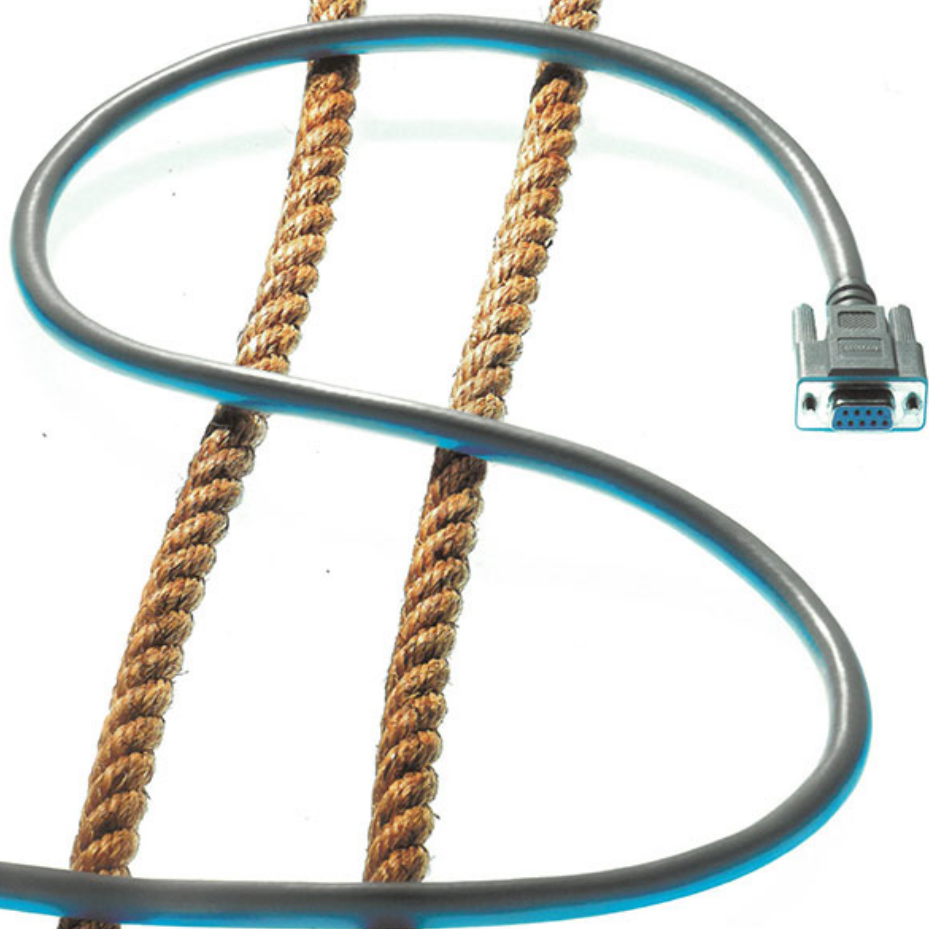
innovations for safety, quality and value in a wide range of applications:

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



D. KORONAKIS S.A.

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



CREW CALLING CARDS

Cut down on your expenses
not your calling time.


STRATOS


**via
inmarsat**


NAVARINO
telecom

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

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

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