

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 91 • 06-07/2006 • ΤΙΜΗ 6 €
www.n-c.gr

Δεν υπάρχει
πολιτικό κόστος
για τη χάραξη μιας νέας
ναυτιλιακής πολιτικής
Συνέντευξη του
Νίκου Ευθυμίου,
Προέδρου της ΕΕΕ

Ποσειδώνια 2006
και ανθρώπινος
παράγων

**GOAL BASED
STANDARDS:**
Ο διάλογος στον IMO

Δίγλωσση έκδοση

Bilingual edition





TURBOMED

TOTAL TURBINE SERVICES...



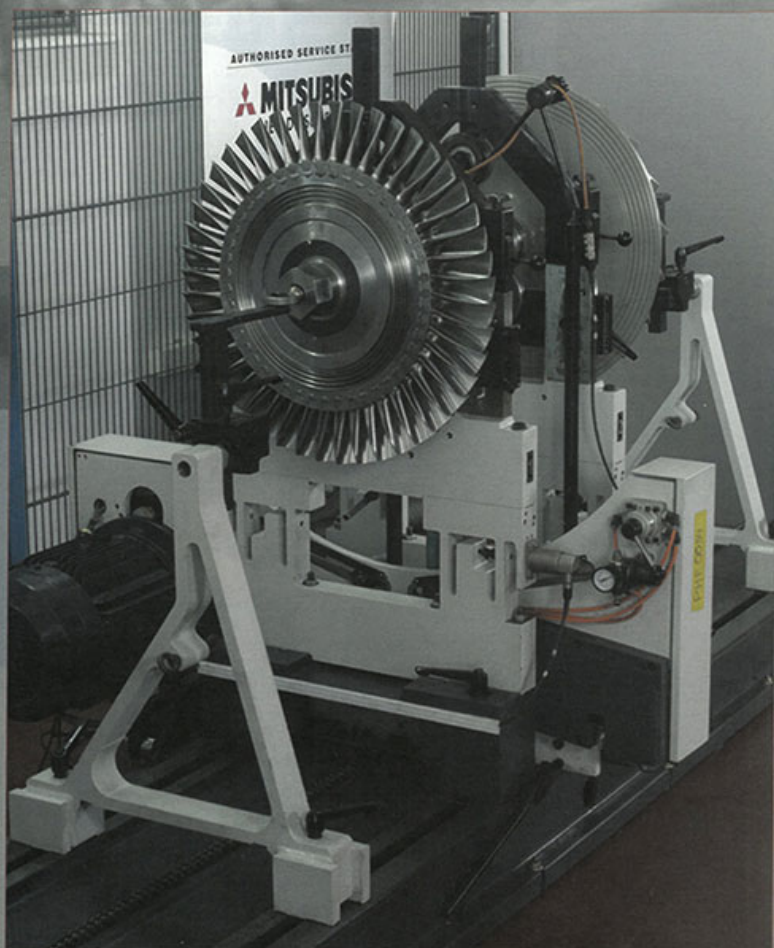
EXPERTISE - PROFESSIONALISM - DEDICATION

AUTHORIZED SERVICE STATION FOR :



SIEMENS

INSPECTION - OVERHAULING - MAINTENANCE
WORLDWIDE TECHNICAL SUPPORT
REPAIR OF ANY TURBOCHARGER FAILURE
DYNAMIC BALANCING
PRECISION WORKS (CNC)



...& SPARE PARTS



VI.PAS SCHISTO INDUSTRIAL PARK
STR. 1&2, BLOCK 2
18863 PERAMA, GREECE
TEL: 210 4000111 FAX: 210 4000225
HELP LINE: 6932210060 TURBOMED@OTENET.GR

TSAKOS ENERGY NAVIGATION LIMITED



EXPERTS IN BREAKING THE ICE

Athens 2004 Parthenon Euroniki* Marathon Silia T Vergina II
Antarctic* Libra Andromeda* Tamyra Diminon
Aegeas* Bregant Aztec Maria Tsakos Antares*
La Madrina Eurochampion 2004* Maya Alaska*
Triathlon Dionisos Pentathlon Olympia
Cruz Opal Queen Decathlon Artic* Hesnes
Dionisos Archangel* Victory III Inco Arion*
Millennium Andes



TEN LTD

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

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



Fleet Manager: Tsakos Shipping & Trading S.A.

TNP
LISTED
NYSE

ELECTRICAL EQUIPMENTS

SHIP LIGHTING

EXPLOSION PROOF STUFF

MARINE CABLES

SEARCHLIGHTS

50 YEARS TSOUKATOS

Thank you for your trust

ABB

CABLET

Crabtree
Control Equipment

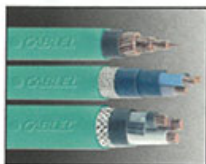
SYLVANIA

KSS

RITTAL

KAWASHIMA

ASP



By safeguarding consistency, high quality products and immediate response to customers' needs, Tsoukatos group holds for more than half century the leading position in the marketing and sale of electrical equipment, and anti explosive material for ships and manufacturing plants. Tsoukatos group maintains healthy relationships with the market, keeps step with developments and provides high quality services.

The customer focused philosophy, the long acquired experience and the know-how of the companies belonging to Tsoukatos group guarantee a stable and fruitful cooperation.

TSOUKATOS
ELECTRICAL EQUIPMENTS - SHIP LIGHTING
EXPLOSION PROOF STUFF - MARINE CABLES - SEARCHLIGHTS

5 Sfactirias Str., 185 45 Piraeus, Greece, tel.: +30 210 4137362, +30 210 4124660-1
fax: +30 210 4125061, <http://www.tsoukatos.com>, e-mail: tsoukatos@tsoukatos.com



100 YEARS

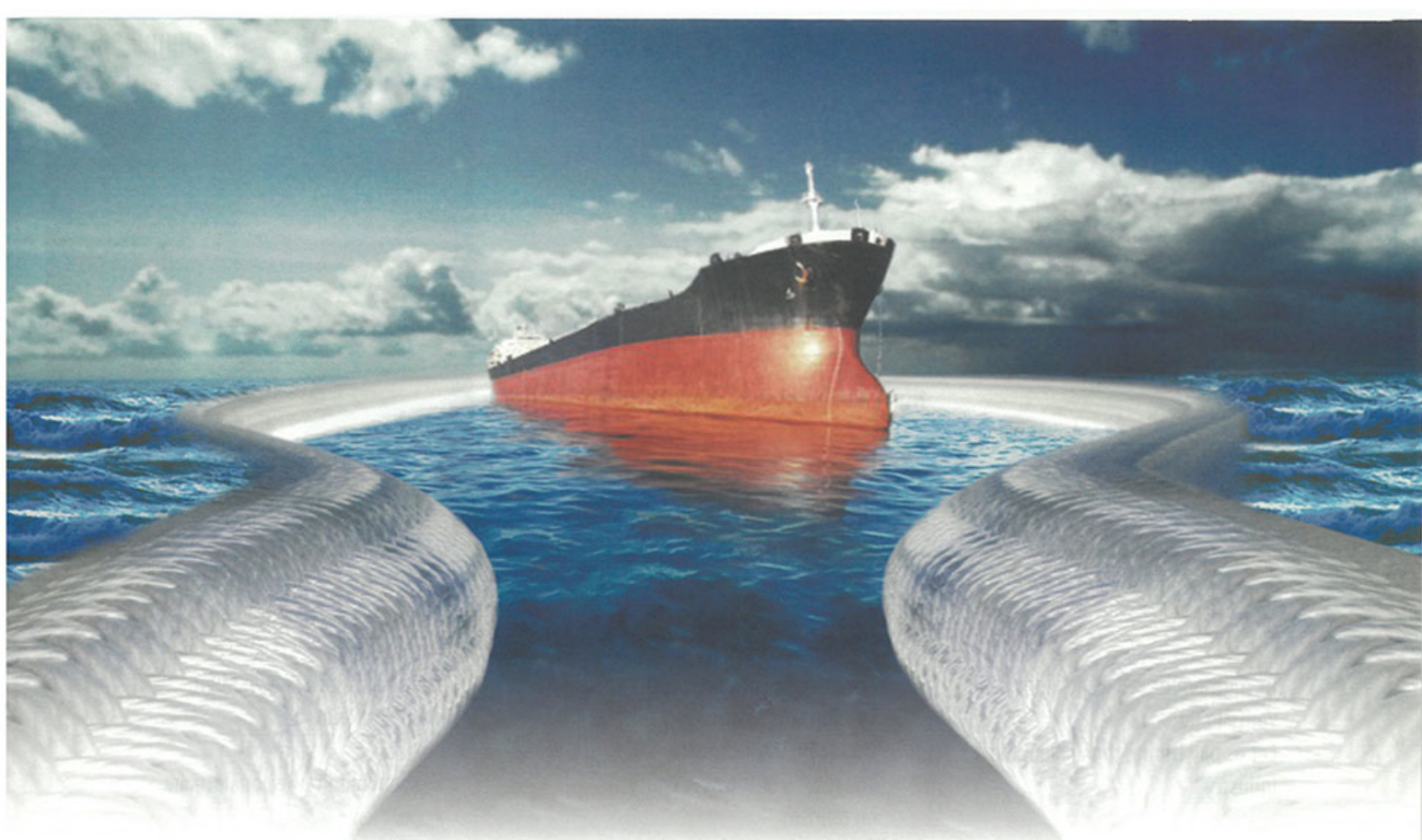
**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

45, VAS. SOFIAS AVE.

ATHENS 106 76, GREECE

TEL.: 210 7267000, FAX: 210 7267043

Email: pa@p-a-shipmanagers.gr



THE SAFEST WAY TO SECURE YOUR TANKER

D. KORONAKIS innovative Ropes & Wire ropes. Designed to match all your marine & industrial demands



MANUFACTURERS OF:

- Wire Ropes, all constructions
 - Kapa Neema (Dyneema construction)
 - Kapa Ropes Multi-Strand
 - Mooring Tails
 - Kapa Strong
 - Kapa Flex
 - Kapa Float
 - Double braided Ropes for ships and offshore platforms
- Complying with OCIMF guidelines.
Recommended for TSH and GC'S**

STOCKISTS OF:

- Anchors
- Anchor Chains (stud link)
- Chains
- Accessories
- Cargo Gear
- Rigging Gear
- Slings
- Pneumatic Fenders



Member of EUROCORD & EWRIS

www.koronakis.gr

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

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



D. KORONAKIS S.A.

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

[ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ]

28

Νίκος Ευθυμίου / Η Ένωση Εφοπλιστών
δεν είναι ένα **κλειστό Club**

Nikos Efthimiou / The Union of Greek Shipowners
is not a **private Club**



Editorial

10

Ας αποτίσουμε ένα φόρο τιμής στη
ναυτιλία μας

Let us pay tribute to our shipping
industry

18

Η Ένωση Εφοπλιστών δεν είναι
ένα κλειστό Club

Συνέντευξη του προέδρου της ΕΕΕ,
Νίκου Ευθυμίου

The Union of Greek Shipowners
is not a private club
Chairman of the Union of Greek
Shipowners, Nikos Efthimiou

28

Τα αποτελέσματα
της νέας τουριστικής πολιτικής
Συνέντευξη της υπουργού
Τουριστικής Ανάπτυξης,
Φάνης Πάλλη-Πετραλιά

The results of the new policy
on tourism

An interview with the Minister
of Tourism, Fani Palli-Petralia

44

Διεκδικούμε το να έχει λόγο
η Αυτοδιοίκηση για μείζονα θέματα
Συνέντευξη της Φώφης Γεννηματά,
υπερνομάρχη Αθηνών - Πειραιώς,
προέδρου Ένωσης Νομαρχιακών
Αυτοδιοικήσεων Ελλάδας
Local Self-Government ought to
have a say on major issues
Interview with Fofi Gennimata,
Prefect of the Extended Athens-
Piraeus Prefecture, and President
of the Union of Hellenic
Prefectures (ENAE)

54

Οι μεγάλες προσδοκίες που
διαψεύστηκαν
Συνέντευξη του Γιάννη Μίχα,
νομάρχη Πειραιά

64

Η αξιοποίηση των εφοπλιστικών
κεφαλαίων
Του Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη,
βουλευτή Β' Αθηνών Ν.Δ.

66

Έχουμε δώσει ιδιαίτερη έμφαση
στην ποιοτική αναβάθμιση της
ναυτικής εκπαίδευσης
Συνέντευξη του αρχηγού
Λιμενικού Σώματος, αντιναυάρχου
Ηλία Σιωνίδη

70

Ποσειδώνια 2006 και άνθρωπος
παράγων! Αφιέρωμα στο
σπουδαιότερο παράγοντα
που αυτή η εκδήλωση συμβολίζει
Του αντιναυάρχου Π.Ν. (ε.α.)
Στ. Κεχρή, Κ.Κ. Lyrantzis Group

78



Φάνη Πάλλη - Πετραλιά
Τα αποτελέσματα
της νέας
**τουριστικής
πολιτικής**

44



Φώφη Γεννηματά
Διεκδικούμε
το να έχει λόγο η
Αυτοδιοίκηση
για μείζονα θέματα

54

Ηλίας Σιωνίδης
Έχουμε δώσει
ιδιαίτερη **έμφαση**
στην ποιοτική
αναβάθμιση
της ναυτικής
εκπαίδευσης

70



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ / ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
Αριθμός φύλλου 91, ΙΟΥΝΙΟΣ - ΙΟΥΛΙΟΣ 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 Καπάντας
/ Υπεύθυνη Διαφήμισης: Δήμητρα Τσακού / Υπεύθυνη Γραμματείας & Συνδρομών: Μαίρη Ευθυμίου / Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακός / Μετάφραση: Κυριάκος Καραεράς
/ Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

GRATIA
Publications



CREW CALLING CARDS

Cut down on your expenses
not your calling time.

STRATOS




NAVARINO
telecom

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

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

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

[ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ]

Η μεγάλη πρόκληση του θαλάσσιου τουρισμού Του Ιωάννη Γ. Λιναρδάκη, αρχιπλοιαρχού (ε.α.) Π.Ν.	82	Goal Based Standards: Ο διάλογος στον IMO Του καθηγητή Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη	114	How to handle shipping services on dangerous seas An interview with Totis Miliotis, General Director of T.W.A.	142
Η διεθνής ναυτασφαλιστική αγορά αντιμέτωπη με την ασφάλιση των αλιευτικών σκαφών Του δρος Νικολάου Γ. Μπερκέτη, διαχειριστή της εταιρείας «Εταιρεία Ασφαλιστικών Πρακτορεύσεων Ι. Κουρούτης & ΣΙΑ ΕΠΕ»	86	Η πορεία ενός καρνάγιου Η έκθεση ζωγραφικής του καλλιτέχνη Μανώλη Καστρινάκη	116	The Commonwealth of Dominica International Ship Registry: establishing a quality front-runner and trend-setter An Interview with Konstantinos T. Chrysoulis, Assistant Marine Administrator for Maritime Affairs, Commonwealth of Dominica	144
Η Επιχειρηματική Τράπεζα Αιγαίου θεμελιώνει τις προϋποθέσεις για τουρκικές επενδύσεις στην Ελλάδα Συνέντευξη του Παναγιώτη Κ. Κουτσίκου, προέδρου του Ελληνο- Τουρκικού Εμπορικού Επιμελητηρίου	92	English Supplement	119	INNOSPEC ex Octel Marine By Christos Boutos, Innospec Regional Manager	146
Ναυτιλιακά Νέα	96	Our Global Adventure: can we afford it? By S. Ranis, Managing Director, Ranger Marine S.A.	120	Conference: "Mock trial" puts the ISM under scrutiny	148
Κέντρο Υγείας Αποθεραπείας - Αποκατάστασης: Μια δωρεά του πλοιοκτήτη Κων/νου Πρίφτη	112	Greek Controlled Shipping: An Informative paper based on data provided to GSCC	124	Market News	150
		Greek Controlled Shipping: which way now? By Professor Alkis Korres, the University of the Aegean	130		
		Petrofin Research By Ted Petropoulos	134		



Γιάννης Μίχας
Οι **μεγάλες
προσδοκίες**
που διαψεύστηκαν

64



Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης
Η αξιοποίηση των
**εφοπλιστικών
κεφαλαίων**

66

Totis Miliotis
How to handle
shipping services
on dangerous
seas

142

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 αναπαράγει, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

ON TIME ...ANY TIME!



M/V Canarian Reefer, 270,000 cbft



M/V Frio London, 200,000 cbft

Lavinia Corp. are not merely the world's leading High Seas transshipment operators, simultaneously supplying fishing fleets with bunker fuel and provisions. We do not simply operate the world's largest Ice-classed Reefer Fleet. We are also major carriers of all kinds of palletised and breakbulk perishable commodities. Operating more than 75 Reefers worldwide, Lavinia undertake simple and highly sophisticated C.O.A.'s, frequently involving operations in ice bound ports. We have been serving our clients with innovative transportation solutions, including extensive freight financing arrangements, for over 29 years.



M/V Frio Hellenic, 500,000 cbft

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

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



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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



Πορεία προς Μάλτα: Ένας γαλανόλευκος ναύτης, βουρκωμένος, βαφτίζεται στα κόκκινα και «φοράει» το Σταυρό των Ιπποτών!



Ηλίας Μπίσιας | Ilias Bissias

Ο εορτασμός των Ποσειδωνίων είναι για όλους εμάς στη ναυτιλία και στον τόσο κόσμο που ζει από αυτήν μια περίοδος αισιοδοξίας και υπερηφάνειας. Σε πείσμα των καιρών και παρά την παγκόσμια «επιθετική» ανταγωνιστικότητα, η ελληνική ναυτιλία παραμένει παντοδύναμη. Παραμένει κραταιά. Σε αυτό το πλαίσιο και σε αυτά τα Ποσειδώνια, η ελληνική πολιτική ηγεσία θα εξάρει τη συμβολή της ναυτιλίας μας και θα επιβραβεύσει σε διάφορες ομιλίες των «πρωτοπαλικαρών» της το πρωτοπόρο πνεύμα του ναυτέλληνα.

Λίγες μέρες, όμως, πριν από τα επίσημα εγκαίνια των Ποσειδωνίων, ένα σημαντικό συμβάν αλλάζει το γενικότερο σκηνικό του εορταστικού πνεύματος. Η εταιρεία Anagel, του Ομίλου Αγγελικούση, μια ουσιαστική επίκουρος της ελληνικής σημαίας, που ιστορικά νηολογεί πλοία κατ' αποκλειστικότητα με τη Γαλανόλευκη, αλλάζει «πλευρά». Η εταιρεία ανακοίνωσε στο YEN ότι το νεότευκτο Cape φορτηγό πλοίο της, «Anagel Sailor», θα υψώσει τέλος Μαΐου σημαία Μάλτας. Για πρώτη φορά στην ιστορία της η Anagel επιλέγει για το στόλο της μια «πολύχρωμη» σημαία και όχι τη Γαλανόλευκη.

Moving to Malta: a teary-eyed Greek "Sailor" swaps his flag of white and blue for one of red and white, and wears the Maltese cross...

For many, be they members of the shipping community or not, the Posidonia Exhibition is an event that inspires great optimism and pride. In spite of the times, and despite an aggressively competitive international market, Greek shipping remains all-powerful and steadfast. In light of this, Greece's political leaders will once again heap praise upon the contributions of our shipping sector, publicly acknowledging the resilience and the pioneering spirit of the Greek shipping community in the various speeches they will give at this year's Posidonia.





11 μέρες Super Quiet Time αρχίζουν την Παρασκευή 9 Ιουνίου με το πρώτο σφύριγμα.

Με το πρώτο σφύριγμα στον ποδοσφαιρικό αγώνα της Παρασκευής 9 Ιουνίου αρχίζει και μια περίοδος 11 ημερών με το Super Quiet Time - από τις 20:00 GMT (μέση ώρα Γκρήνουιτς) της Παρασκευής 9 Ιουνίου 2006 έως και τις 06:00 GMT της Δευτέρας 19 Ιουνίου 2006. Κατά την περίοδο αυτή μπορείτε να κάνετε κλήσεις μειωμένης χρέωσης σε συγγενείς και φίλους 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

fleet **inmarsat** 

Από τις 20:00 GMT της Παρασκευής 9 Ιουνίου 2006 έως και τις 06:00 GMT της Δευτέρας 19 Ιουνίου 2006



Παρ' όλα αυτά, η πολιτική ηγεσία της χώρας μας θα πρέπει να είναι εθνικά υπερήφανη: Η ελληνική ναυτιλία, παρά τη συστηματική αδιαφορία του κράτους, εξακολουθεί να υπερβαίνει τον εαυτό της και να πρωτοπορεί ακόμα και χωρίς τη συνεργασία του. Ο Έλληνας πλοιοκτήτης, ο Έλληνας ναυτικός ήταν και παραμένει απομονωμένος σε ένα μοναχικό δρόμο και ακολουθεί μάλλον μια μοναχική πλεύση χωρίς αρωγούς και υποστηρικτές. Η ναυτιλία είναι για τους πολιτικούς μας το παιδί ενός κατώτερου θεού.

Στους λόγους που θα εκφωνήσουν οι πολιτικοί μας, όλων των παρατάξεων, στις διάφορες εκδηλώσεις που θα λάβουν χώρα κατά την περίοδο των Ποσειδωνίων, ας αναλογιστούν ότι η ελληνική ναυτική οικογένεια πράγματι ευημερεί, χωρίς όμως να εισακούονται ποτέ οι προβληματισμοί αλλά και οι ανησυχίες της. Οι πολιτικοί μας θα πρέπει να είναι υπερήφανοι, αφού ο πιο λησμονημένος κλάδος της εθνικής μας οικονομίας είναι τελικά και ο πιο εύρωστος.

Το «Anangel Sailor» θα υψώσει τη σημαία της Μάλτας. Θα υψώσει μια ευρωπαϊκή σημαία που πλέον ανήκει στη Λευκή Λίστα του Paris MoU. Σε πείσμα μάλιστα των πολλών «μισαλλόδοξων» και «κοντόφθαλμων» της ναυτιλιακής πολιτικής, πληροφορηθήκαμε πως η εταιρεία θα διατηρήσει 6 Έλληνες αξιωματικούς και 2 Έλληνες σπουδαστές, στο κατά τ' άλλα «μαλτέζικο» πλοίο της...

Με αυτά τα δεδομένα υπήρξε άραγε κατήφεια στη Γρηγορίου Λαμπράκη; Αναλογίζονται οι διοικητικά υπεύθυνοι τη σημασία της συγκεκριμένης πολιτικής αποτυχίας; Γιατί για αποτυχία του ελληνικού κράτους πρόκειται.

Συνεχώς αναρωτιόμαστε αν η πολιτική ηγεσία έχει καταλάβει για ποιο λόγο συρρικνώνεται διαρκώς το εθνικό νηολόγιο και ακόμα και οι πιο ένθερμοι υποστηρικτές του «δραπετεύουν» τελικά από τον ασφυκτικό και αναχρονιστικό κλοιό που το περιβάλλει; Θα αναλάβει κανείς επιτέλους την ευθύνη για τον αριθμητικό «εξευτελισμό» του νηολογίου μας;

Η γειτονική μας Τουρκία έβαλε προ καιρού ένα στοίχημα: Θεώρησε σκόπιμο ότι η τουρκική σημαία πρέπει να «ταξιδεύει» σε όλα τα σημεία της

But an important event took place a few days before the official opening of the exhibition, one that suddenly changed the celebratory feel that had been hanging in the air. Anangel Shipping Enterprises S.A. of the Angelicoussis Group, a key supporter of the Greek register of shipping and a company that had, to date, exclusively operated its ships under the Greek flag, changed course. The company announced to the Greek Ministry of Merchant Marine (MMM) that its cutting-edge Capesize cargo vessel "Anangel Sailor" would be sailing under the Maltese flag as of the end of May. For the first time in their history, Anangel have selected a flag other than the blue and white of Greece for its fleet.

Despite this, Greece's political leadership still has reason to be filled with national pride: despite the systematic indifference of the state, Greek shipping continues to surpass itself and to lead the way even without governmental help. Greek shipowners and seamen continue to sail a lonely course without assistance or support. In the eyes of Greek politicians, shipping is the child of a lesser god.

During the speeches given by politicians of every political denomination, and at the various events to be held as part of the Posidonia Exhibition, let them consider the fact that the Greek shipping community is truly thriving, but without anyone lending an ear to their problems and concerns. Our politicians ought to feel proud as the most neglected sector of the national economy is also the most robust of them all.

The "Anangel Sailor" is to raise the flag of Malta, a European flag now included on the White List of the Paris MoU. And despite the great intolerance and short-sightedness of shipping policy, we learned that the company will be keeping six Greek officers and two Greek students on what, to all intents and purposes, will be a Maltese ship... Did this news cause gloom to descend over Grigori Lambraki Street, where the MMM is based? Are administrative managers mulling over the importance of this particular policy failure? Because this is a failure of the Greek state.

Slippery when wet

Intersleek® 700

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

www.intersleek700.com

 **CONSTANT REVOLUTION**

 **International** and Intersleek 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



γης. Από τη στιγμή που δεν είχε την παράδοση, τεχνογνωσία και εμπειρία στη ναυτιλία, κινήθηκε στο χώρο των αερομεταφορών: σήμερα οι Τουρκικές Αερογραμμές (THY) μεταφέρουν με υπερηφάνεια την τουρκική σημαία σε όλα τα μεγάλα αεροδρόμια του κόσμου, με έναν υπερσύγχρονο στόλο που σύντομα θα ξεπεράσει τα 100 αεροσκάφη. Αεροπλάνα με τον τεράστιο διακριτικό τίτλο TURKISH ταξιδεύουν σε 200 αεροδρόμια του κόσμου, με αποτέλεσμα εκατομμύρια ταξιδιώτες να αναγνωρίζουν πλέον την τουρκική σημαία. Από τη Σεούλ και την Οσάκα, στο Γιοχάνεσμπουργκ και στο Χαρτούμ, από το Σικάγο και το Τorόντο, στην Κουάλα Λουμπούρ και στη Βομβάη, η λέξη TURKISH και το μισοφέγγαρο ταξιδεύουν ακατάπαυστα, με τις ευλογίες της κυβέρνησης της γειτόνικης χώρας. Από έρευνα αγοράς που διενεργήσαμε, μάθαμε μάλιστα ότι η εταιρεία χρησιμοποιείται ευρέως και από την ελληνική ναυτική οικογένεια.

Εμείς οι Έλληνες είμαστε εκ παραδόσεως θαλασσινοί. Η σημαία μας συμβολίζει και αντικατοπτρίζει τον ουρανό και τη θάλασσά μας. Οι κυβερνήσεις μας, όμως, με την ηθελήμενη αδιαφορία τους διέλυσαν τον εθνικό μας αερομεταφορέα και τώρα διαλύουν και το εθνικό μας νηολόγιο. Η σημαία μας δεν θέλουν, φαίνεται, να κυματίζει πουθενά. Ούτε σε διεθνή αεροδρόμια ούτε σε μακρινά λιμάνια, μόνο σε ρημαγμένα δημόσια κτίρια κάπου στο εσωτερικό της χώρας.

Πρόσφατα ένας νέος, σπουδαστής ΑΕΝ, σε ερώτησή μας γιατί πάει στη θάλασσα, μας εξομολογήθηκε: «Θέλω να γίνω καπετάνιος για να ταξιδεύω τη σημαία μας στα λιμάνια του κόσμου». Συγκλονιστική δήλωση, που πρέπει να ταρακουνήσει όλους μας.

Με αυτό το σκεπτικό, με αυτή τη φράση, ας εγκαινιάσουν οι πολιτικοί μας τις φετινές γιορταστικές εκδηλώσεις.

Ηλίας Μπίσιος

We have repeatedly asked ourselves the following: has the Greek government thought about why the national shipping register is continually shrinking and why its most fervent supporters are, at the end of the day, fleeing the suffocating and anachronistic aura that surrounds it? And will it at last take responsibility for the statistical humiliation of our shipping register?

Neighbouring Turkey recently set itself a target: it thought it prudent for the Turkish flag to travel across the entire globe. Given that the country did not have the technical know-how or experience for the shipping sector, it looked to the air transport industry. Today, Turkish Airlines (THY) proudly carries the Turkish flag to ever major airport in the world with a state-of-the-art fleet that is soon to be expanded to include over 100 aircraft. Planes painted with the word "Turkish" in giant letters are flying to over 200 airports across the world, and as a result all travellers now recognise the Turkish flag. From Seoul to Osaka, from Johannesburg to Khartoum, from Chicago to Toronto, from Kuala Lumpur to Mumbai, the word "Turkish" and the crescent moon have been travelling non-stop with the blessing of the Turkish government. According to some market research we conducted, the company is also widely used by the Greek shipping community.

Greeks are a seafaring people. Our flag represents and reflects the sky and the sea. Successive Greek governments have destroyed our national air carrier through calculated indifference, and now our national shipping register is being destroyed too. They do not want our flag to fly at international airports or distant ports – it seems our flag must only be raised above dilapidated public buildings within Greece itself.

In reply to the question "Why do you want to go to sea?" a Merchant Marine Academy student recently said: "I want to become a captain to take our flag to every port in the world". That was an incredible statement – for those who take the time to listen, at least. Let this be the mindset and the phrase with which our politicians raise the curtain on this year's celebratory events.

The future determines the present

FALCON

Marine and Offshore

CABLES
CABLEL®

HELLENIC CABLES is a leading manufacturer of cables and has 50 years' experience in this area. The company's wide product range, which is sold internationally under the CABLEL® trademark, extends to PVC, EPR and XLPE insulated cables, rated up to 400kV.

HELLENIC CABLES enjoys a strong presence in the marine cable industry.

With high levels of expertise in the field, it has become a major supplier to the shipbuilding industry. The wide CABLEL® range of halogen free and fire retardant marine cables, XLPE or EPR insulated and LSF sheathed, fulfills the full range of needs from 1kV general ship wiring to telecommunications.

Lightweight and flexible, CABLEL® products are easily adapted to the specific needs of particular installations. The extensive distribution network of HELLENIC CABLES and its efficient logistics combine to provide high standards of before - and after - sales service.

CABLEL® marine cables are certified by DNV and Lloyd's Register of Shipping.



HALOGEN FREE AND FIRE RETARDANT MARINE CABLES CABLEL®

LCM-HF: XLPE OR EPR
UNARMoured POWER & CONTROL

LCSM-HF: XLPE OR EPR
ARMoured POWER & CONTROL

RFCS-HF: XLPE
60 & 250V INSTRUMENTATION &
TELECOMMUNICATION

The halogen free cables above meet RoHS (restriction of hazardous substances) EU directive 2002/95/EC and are also available in fire resistant halogen free types.



HELLENIC CABLES
GROUP OF COMPANIES

CABLEL®
a reliable choice



69th km Athens-Thebes Old Nat. Road, Aghios Tryphonas 32200, Thebes, GREECE
Tel.: +30 22620 86616, FAX: +30 22620 86606, e-mail: info@cablel.vionet.gr, <http://www.cablel.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

Ας αποτίσουμε ένα φόρο τιμής στη ναυτιλία μας

➤ Ο εορτασμός της Ημέρας του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού είναι η σημαντικότερη σύγχρονη ενιαία προσπάθεια των φορέων της ναυτιλίας ως προς το να αποτίσουν φόρο τιμής στον πιο ένδοξο και ιστορικό κλάδο της εθνικής μας οικονομίας.

Η πρωτοβουλία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος είχε την πλήρη υποστήριξη της Πολιτείας, του εφοπλισμού και της ναυτεργασίας και απέδειξε ότι η ελληνική ναυτική οικογένεια, σε ένα πρωτοποριακό πλαίσιο διαφάνειας και εξωστρέφειας, είναι έτοιμη και ικανή με απόλυτη σύμπνοια να ανταπεξέλθει στις νέες προκλήσεις των καιρών, σε ένα εξαιρετικά ιδιόμορφο και ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Τα «Ναυτικά Χρονικά», ως υποστηρικτές της συγκεκριμένης προσπάθειας, συνομίλησαν με τον πρόεδρο του NEE κ. Γεώργιο Γράτσο, το μέλος της Διοικούσας Επιτροπής κ. Ιωάννη Πλατσιδάκη και με το συντονιστή του έργου NEE κ. Ιω. Τσενεμπή.



➤ The celebration of Merchant Marine Day is the most important modern-day effort on the part of shipping bodies to pay tribute to the most celebrated and historic sector of the Greek economy.

This Hellenic Chamber of Shipping (NEE) initiative had the full support of the state, shipowners and marine workers, and showed that a united Greek shipping community is ready and able to meet the new challenges of the times despite an exceptionally demanding and competitive environment, and to do so in a pioneering spirit of transparency and openness. As a supporter of this particular event, Naftika Chronika spoke with the President of the NEE, Mr. George Gratsos, Executive Committee member Mr. John Platsidakis, and the NEE co-ordinator Mr. Ioannis Tsenebis.

**Let us pay tribute
to our shipping industry**

■ Ποιος ήταν ο απώτερος σκοπός για τον εορτασμό της Ημέρας της Εμπορικής Ναυτιλίας;

Γ. Γράτσος: Σκοπός της πρωτοβουλίας μας ήταν η προβολή της ελληνικής ναυτιλίας στο ευρύτερο κοινό. Θεωρήσαμε επιβεβλημένη την ενημέρωση των Ελλήνων για την προσφορά της εθνικής μας ναυτιλίας στον τόπο και στην οικονομία της χώρας. Στο παρελθόν, παρόμοιες ενέργειες είχαν γίνει από άλλους φορείς, αλλά θελήσαμε τώρα να δώσουμε, σε ένα συλλογικό πνεύμα, μια ουσιαστική πληροφόρηση του κοινού για τη ναυτιλία μας. Η προσπάθεια του ΝΕΕ αγκαλιάστηκε από όλους τους φορείς και υποστηρίχθηκε ενεργά από όλη τη ναυτική οικογένεια.

Ιω. Τσενεμπής: Πρωταρχικός μας στόχος για το 2006 ήταν η ενημέρωση των νέων. Το 2007 πιθανώς να συναποφασίσουμε κάποιον άλλο στόχο.

Ιω. Πλατισιδάκης: Ο στόχος ήταν τριπλός. Σαφώς ήταν, αφενός, η ενημέρωση της κοινής γνώμης, αφετέρου δε θελήσαμε να αποτίσουμε τιμή στην ιστορία και στους πρωταγωνιστές της ναυτιλίας μας. Ο τρίτος και κύριος στόχος μας όμως ήταν να πληροφορήσουμε τη νέα γενιά για μια αξιολογημένη επαγγελματική επιλογή, μια λύση που ανοίγει μεγάλες ευκαιρίες. Σκοπός μας δεν ήταν η προσέλκυση, όπως λανθασμένα έχει γραφτεί στον Τύπο, αλλά η πληροφόρηση των νέων για το ναυτικό επάγγελμα.

■ Ποιοι ήταν οι συνεπικουροί της προσπάθειάς σας;

Γ. Γράτσος: Οφείλουμε να αναγνωρίσουμε το σημαντικό ρόλο που έπαιξε το ΥΕΝ, το οποίο έθεσε υπό την αιγίδα του και την όλη σκέψη και βοήθησε στη διακίνηση των αφισών προς τα λιμεναρχεία. Οφείλουμε ακόμη να υποστηρίξουμε και να προστατέψουμε τη συνοχή και την αλληλεξάρτηση αυτού του συγκεκριμένου τριπτύχου (Πολιτεία - εφοπλισμός - ναυτεργασία) σε κάθε μας δραστηριότητα.

Ιω. Τσενεμπής: Οι φορείς που επικούρησαν την προσπάθεια ήταν τρεις: η Πολιτεία, ο εφοπλισμός και η ναυτεργασία.

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το υπουργείο Παιδείας υπήρξαν αρωγοί της προσπάθειάς μας, αλλά το οικονομικό σκέλος των ενεργειών καλύφθηκε εξ ολοκλήρου από το ΝΕΕ. Θελήσαμε να ξεφύγουμε από το δημόσιο φορέα, προκειμένου η προσπάθεια να συνεχιστεί με διάρκεια και στο μέλλον.

Ιω. Πλατισιδάκης: Η υποστήριξη της ναυτικής οικογένειας ήταν ενιαία. Για να έχει, όμως, μέλλον η συγκεκριμένη προσπάθεια είναι

5 Απριλίου 2006
Ημέρα Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού



**Η θάλασσα μας ενώνει
Η ναυτιλία μας κερδίζει**

**Σταδιοδρομώ
στην Ελληνική Ναυτιλία**

Δεν είναι τυχαία η αγάπη για τη θάλασσα. Από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα ο λαός μας υπήρξε πρωτοπόρος στο θαλάσσιο εμπόριο, αφού κυβάρησε στους αιώνες των 5 ηπείρων.

Η ναυτιλία μας τον 21ο αιώνα βρίσκεται στην κορυφή της παγκόσμιας ανάπτυξης και είναι ο ουσιαστικός υποστηρικτής της εθνικής οικονομίας μας.

Η σταδιοδρομία στα σύγχρονα πλοία της χώρας μας, εκτός στήρας, είναι μια επιλογή που επιτρέπει μεγάλη περιήγηση ελεύθερα, εξαιρετικές εμπειρίες και επαγγελματική κίνηση.

ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
NEE

Αντίθεση 15, 103 36 Παγκόσμιο
Τηλ: 210 429 3337-4-9, 0602 210 429 3337
E-mail: nsee@yep.gr

Επισκεφθείτε την ιστοσελίδα www.yen.gr
και ανακαλύψτε τα προνόμια της σταδιοδρομίας στη θάλασσα

■ What was the overarching aim of the celebrations for Merchant Marine Day?

George Gratsos: The aim of our initiative was to promote Greek shipping to the general public. We thought it imperative that Greeks be informed of the contribution of our shipping industry to the country, and to the economy of Greece. Such efforts have been made by other organisations in the past, but at this point we wanted to give the public some fundamental information about our shipping sector within a more comprehensive framework. This NEE initiative was embraced by all shipping bodies, and was actively supported by the entire shipping community.

Ioannis Tsenebis: Our main aim for 2006 was to inform young people about shipping. As for 2007, a joint decision may be taken to adopt a new aim.

John Platsidakis: Our aim was three-fold: clearly we wanted to inform public opinion, but we also wanted to pay tribute to the history and leading figures of Greek shipping. But our third, and main, aim was to bring a distinguished career choice and a profession that offers great opportunities to the attention of the younger generation. Our aim was not, as has been written in the press, to recruit young people to the maritime profession, but rather to give them information about it.

■ Who assisted you in your efforts?

GG: We ought to mention the important role played by the Ministry of Merchant Marine (MMM), which took the whole idea under its



απαραίτητη η συνεργασία και των τριών αυτών πυλώνων.

■ **Μία από τις κυριότερες παράπλευρες ενέργειες της πρωτοβουλίας σας ήταν η αποστολή φυλλαδίων σε όλα τα λύκεια της χώρας. Ποιες ήταν οι ως τώρα οι αντιδράσεις των νέων;**

Ιω. Πλατσιδάκης: Σκοπός μας ήταν να αποστείλουμε ένα ενημερωτικό φυλλάδιο, 4 σελίδων, έτσι διακινήσαμε 157.000 φυλλάδια σε όλους τους μαθητές της Β' και Γ' Λυκείου πανελλαδικά. Επιθυμούσαμε με αυτόν τον τρόπο να πληροφορήσουμε τους νέους τόσο για την ιστορική εξέλιξη της ναυτιλιακής μας δύναμης ως έθνους όσο και για τη σημερινή, σύγχρονη εικόνα της ναυτιλιακής μας βιομηχανίας. Παράλληλα, θελήσαμε να επικοινωνήσουμε και τις σύγχρονες μισθολογικές κλίμακες ενός αξιωματικού Ε.Ν., οι οποίες ως γνωστόν είναι πενταπλάσιες από τους μισθούς στη στεριά. Γνωρίζουμε ότι ουσιαστικά αποτελέσματα δεν μπορούμε να δούμε άμεσα, αλλά με επιμονή και συστηματικότητα θα υπάρξει αλλαγή στο υπάρχον κλίμα.

Γ. Γράτσος: Η ουσία της πληροφόρησης πέραν της επικοινωνίας της μισθολογικής εξέλιξης στη θάλασσα που δεν αντιστοιχεί με τα επαγγέλματα στη στεριά, ήταν να ενημερώσουμε και για τη σύγχρονη πραγματικότητα σε ένα πλοίο της ποντοπόρου κυρίως ναυτιλίας.

Η καθημερινότητα σε ένα σύγχρονο πλοίο έχει αλλάξει δραστικά σε σχέση με το παρελθόν: δωμάτια υπερπολυτελή με ατομικά λουτρά και ανέσεις, σύγχρονες τηλεπικοινωνίες, γυμναστήρια, μια πραγματικά αναβαθμισμένη ποιότητα ζωής προσφέρεται πλέον στο σύγχρονο ναυτικό.

Το αποτέλεσμα των προσπαθειών μας θα αξιολογηθεί σε βάθος χρόνου. Η Ελλάδα, πάντως, θα διατηρήσει τη ναυτική παντοδυναμία της εάν και εφόσον διατηρήσει την τεχνολογία των ναυτικών της. Χωρίς νέους Έλληνες στη θάλασσα η ναυτιλία μας θα μετακινηθεί σταδιακά σε άλλες γεωγραφικές κατευθύνσεις και σε βάθος χρόνου θα συρρικνωθεί.

Ιω. Τσενεμπής: Με τα φυλλάδια που διακινήσαμε, επιδίωξή μας ήταν να επικοινωνήσουμε με όλους τους μαθητές της Β' και Γ' Λυκείου. Αποστείλαμε επίσης 2.500 αφίσες στα λιμεναρχεία και στα λιμάνια όλης της επικράτειας. Περιμένουμε να δούμε την ανταπόκριση των μαθητών στις προσεχείς εξετάσεις για την είσοδό τους στις ΑΕΝ. Γνωρίζουμε ότι οι περισσότεροι έχουν ήδη λάβει από καιρό τώρα τις αποφάσεις τους για το μέλλον της καριέρας τους, αλλά ευελπιστούμε ότι έγινε μια αρχή στην προσπάθειά μας για πληροφόρηση.



wing and helped in the distribution of the posters to the port authorities. We also ought to support and protect the unity and interdependence of this particular triptych (state - shipowners - marine workers) in all our activities.

IT: We received support from three parties: the state, shipowners, and marine workers. The MMM and the Ministry of Education aided our efforts, but the financial requirements of our activities were covered exclusively by the NEE. We wanted to avoid the public sector so as to ensure our initiative would continue far into the future.

JP: The shipping community was united in its support. However, if this particular initiative is to have a future then the co-operation of all three parties is essential.

■ **One of the most important aspects of your initiative was the distribution of leaflets to every upper secondary school in the country. What has been the response of young people so far?**

JP: Our aim was to send out an informative, four-page leaflet, and so we distributed a total of 157,000 leaflets to all students currently in the final two years of upper secondary school across Greece. In this way we wanted to make young people aware of both the historic development of the shipping power of our nation, and of the contemporary image of our shipping industry. At the same time we wanted to highlight the wage scales of a Merchant Marine Officer today which, as is well known, are five times as high as those on land. We realise that real results will not be immediately apparent, but a persistent and systematic approach will change the current climate.

GG: The essence of the information we provided, beyond highlighting the fact that wage scales at sea do not correspond with those of professions on land, was to make people aware of the realities of life on board mainly ocean-going vessels today.

Daily life on a modern ship is completely different to what it was in the past: luxury rooms with private bathrooms and modern comforts, cutting-edge telecommunications systems, gyms - modern-day marine workers are offered a much higher quality of life than before. The results of our efforts will be judged in the long-term. But Greece will only keep hold of its maritime supremacy if and when it maintains the technical know-how of its seamen. Without young Greeks at sea, our shipping

Our business, is doing more with LESS...

ini+



NOISELESS



TAINTLESS



TOPLESS



SOUNDLESS



LIMITLESS



EDGELESS

THE
sky is
the limit!

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

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

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

NASDAQ
LISTED

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



TOP TANKERS INC.

www.toptankers.com



Η αρχή της ιστορίας μας...



Δεν είναι τυχαίο ο ρόλος που έπαιξε στη ναυτική ιστορία μας η Ελλάδα. Ολοκληρώθηκε η ναυτική ιστορία μας, η οποία είναι η ιστορία της Ελλάδας. Ολοκληρώθηκε η ναυτική ιστορία μας, η οποία είναι η ιστορία της Ελλάδας.



Ο στόλος μας σήμερα, η επιτυχία συνεχίζεται

Από την πρώτη στιγμή που η ναυτική ιστορία μας έγινε η ιστορία της Ελλάδας, η ναυτική ιστορία μας έγινε η ιστορία της Ελλάδας. Η ναυτική ιστορία μας έγινε η ιστορία της Ελλάδας. Η ναυτική ιστορία μας έγινε η ιστορία της Ελλάδας.

Η ναυτική ιστορία μας έγινε η ιστορία της Ελλάδας. Η ναυτική ιστορία μας έγινε η ιστορία της Ελλάδας. Η ναυτική ιστορία μας έγινε η ιστορία της Ελλάδας. Η ναυτική ιστορία μας έγινε η ιστορία της Ελλάδας.

Η ναυτική ιστορία μας έγινε η ιστορία της Ελλάδας. Η ναυτική ιστορία μας έγινε η ιστορία της Ελλάδας. Η ναυτική ιστορία μας έγινε η ιστορία της Ελλάδας. Η ναυτική ιστορία μας έγινε η ιστορία της Ελλάδας.

■ Θεωρείτε ουσιαστική τη συμμετοχή και ανταπόκριση της πολιτικής ηγεσίας του τόπου στο συνέδριο που πραγματοποιήσατε;

Γ. Γράτσος: Μας τίμησε ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας καθώς και αρκετοί υπουργοί της κυβέρνησης και βουλευτές από διάφορες παρατάξεις. Βεβαίως, θα επιθυμούσαμε μια μεγαλύτερη αναγνώριση της πορείας της ναυτιλίας μας από την πολιτική οικογένεια του τόπου, αν και η κυβέρνηση φαίνεται ότι αρχίζει να την αναγνωρίζει.

Ιω. Πλασιδάκης: Αν και ήταν παρόντες ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας και αρκετοί σημαντικοί υπουργοί της παρούσης αλλά και προηγούμενων κυβερνήσεων, θα ήταν ιδιαίτερη τιμή για εμάς εάν συμμετείχαν ο πρωθυπουργός και ο πρόεδρος της αξιωματικής αντιπολίτευσης. Ευελπιστούμε πως θα έχουμε στο μέλλον την τιμή αυτή.

■ Στην προσπάθειά σας συμμετείχε ενεργά το υπουργείο Παιδείας, στο οποίο ανήκει άλλωστε η ευθύνη του επαγγελματικού προσανατολισμού. Ποια ήταν η υποστήριξη της υπουργού αλλά και της διοικητικής ηγεσίας του υπουργείου;

Γ. Γράτσος: Η συνεργασία με τη διοίκηση του υπουργείου ήταν άριστη. Υπάρχουν αξιόλογα στελέχη στο συγκεκριμένο υπουργείο που ενήργη-

industry will gradually shift to other geographic areas and will shrink over time.

IT: Our reason for distributing these leaflets was to reach out to every single student currently studying in the final two years of upper secondary school. We also sent out 2,500 posters to port authorities and ports across the country.

We are waiting to see the response of students at the upcoming examinations for entry into the Maritime Marine Academies. We realise that many will already have taken a decision regarding their future careers at this stage, but we hope that a start has now been made through our programme to provide information.

■ Do you feel that the participation and response of the political leadership of Greece was substantial enough regarding the event you organised?

GG: We were honoured by the presence of the President of the Republic, a number of Ministers, and MPs belonging to various political parties. We would, of course, like to see greater recognition of the contribution of our shipping industry on the part of Greek politicians, although this government seems to have begun to give the industry that recognition.

JP: While the President of the Republic and a number of important Ministers of governments past and present attended the event, it would have been a particular honour if we had seen the participation of the Prime Minister and the Leader of the Opposition. Let us hope that we will enjoy this honour in the future.

■ A highly active party in your initiative was the Ministry of Education, which is responsible for providing young people with career advice. What support did you receive from the Minister and the administration of the Ministry?

GG: Our collaboration with the administration of the Ministry was excellent. There are a number of notable civil servants in this Ministry who acted decisively and promoted our efforts.

IT: The administration took a positive stance right from the start, and gave substantial support throughout. Without their immediacy, we would not have been able to distribute our leaflets to every upper sec-



SHELL POLYMER

CORE POLYMER

GLOBIC NCT

A wave of control



The technology advantage

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

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

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

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



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

HEMPEL

σαν αποφασιστικά και προώθησαν την προσπάθειά μας.

Ιω. Τσενεμπής: Ο διοικητικός μηχανισμός ήταν εξ αρχής θετικός και η υποστήριξη του σε όλη τη διάρκεια ουσιαστική. Χωρίς την αμεσότητά τους δεν θα μπορούσαμε σε τόσο μικρό διάστημα να αποστείλουμε τα φυλλάδια σε όλα τα λύκεια της χώρας.

■ Πώς αντιδράτε στην πρωτοβουλία της ευρωβουλευτού κ. Ρόδης Κράτσα, η οποία πρότείνει την καθιέρωση του εορτασμού της Ημέρας Εμπορικής Ναυτιλίας σε πανευρωπαϊκό επίπεδο:

Γ. Γράτσος: Είναι μια θετική εξέλιξη διότι όλοι οι λαοί της Ευρώπης, αλλά και οι αιρετοί που τους εκπροσωπούν στις Βρυξέλλες, οφείλουν να πληροφορηθούν για τις σημαντικές δραστηριότητες της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Είναι μια αξιόλογη προσπάθεια που πρέπει να υποστηριχθεί. Η παρούσα κυβέρνηση πρέπει να αναλάβει σημαντικό ρόλο ως προς αυτήν την κατεύθυνση.

Ιω. Πλατισιδάκης: Η πρωτοβουλία της κ. Κράτσα αξίζει συγχαρητηρίων. Η ευρωπαϊκή οικογένεια θα πρέπει να αντιληφθεί τη σπουδαιότητα της ναυτικής βιομηχανίας και, γιατί όχι, να υποστηρίξει τη σταδιοδρομία των νέων της στη θάλασσα. Η σωστή ενημέρωση του Ευρωπαίου πολίτη και πολιτικού για τη σπουδαιότητα της ναυτιλίας μας και τη συμβολή της στην ευημερία του μόνο θετικό αντίκτυπο και αποτελέσματα θα έχει για την ελληνική ναυτιλία. Αξίζει αμέριστη υποστήριξη.



Επιδίωξη να σταδιοδρομήσω
ως Αξιωματικός Εμπορικού Ναυτικού.
τι πρέπει να γνωρίζω

© 2014 by the author; licensee Bentham Science Publishers. This article is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

© Neuronic Publishing

[illegible]

What you may recognize

[illegible]

Endo (dissected) reported no significant change in the Yersiniosis & Myxoma T in their 20-29 years age category & Myxoma K in their 30-39 years.

It's essential you print the envelope first.

Alteoriya qaydi, har qandayda ham ma'no beradigan qaydlar ma'lumot beradigan, o'zgaruvchan, qayd, ma'lumot beradigan qayd beradigan.

Bespoke Thesis (in: <i>napa</i> , and <i>piya</i> <i>ungarika</i> , etc. <i>thata</i>)		Bespoke/uniquely Thesis (in: <i>napa</i> , and <i>piya</i> <i>ungarika</i> , etc. <i>thata</i>)	
<i>Edictum</i>	<i>Kathak</i> , <i>anulak</i>	<i>Edictum</i>	<i>Kathak</i> , <i>anulak</i>
Phatagap	7.20	Phatagap	8.10
Yanahatagap	5.60	Yanahatagap	5.60
Ahahamhatagap	1.30	Ahahamhatagap	4.30
<i>Higamrak</i> 4	7.20	<i>Higamrak</i> 4	7.20
<i>Higamrak</i> 6	5.60	<i>Higamrak</i> 6	5.60
<i>Higamrak</i> 7	1.30	<i>Higamrak</i> 7	4.30

Испытание будет длиться 7 дней, но каждый день вы будете получать новые задания, которые помогут вам справиться со стрессом. Для получения информации о программе обратитесь к своему врачу или посетите сайт www.mind.org.

Source: <http://www.fishbase.org>

Avon, Bristol BS1 1NE, UK. Tel: 01275 335231, Fax: 01275 335232, E-mail: ave@ave.com

ondary school in the country in such as short space of time.

■ **What is your view of the proposal made by the MEP Ms. Rodi Kratsa, which calls for Merchant Marine Day to be celebrated at a pan-European level?**

GG: It is a highly positive development as all the peoples of Europe, and those elected to represent them in Brussels, ought to be made aware of the important activities of European shipping. It is a noteworthy effort that must be supported. The present government must undertake an important role in this matter.

JP: Ms. Kratsa's proposal deserves our congratulations. The European community must realise the significance of the shipping industry and – why not? – support the careers of young people at sea. Providing European citizens and politicians with accurate information on the importance of our shipping industry and its contribution to prosperity can only have positive results and repercussions for Greek shipping. It deserves our complete support.

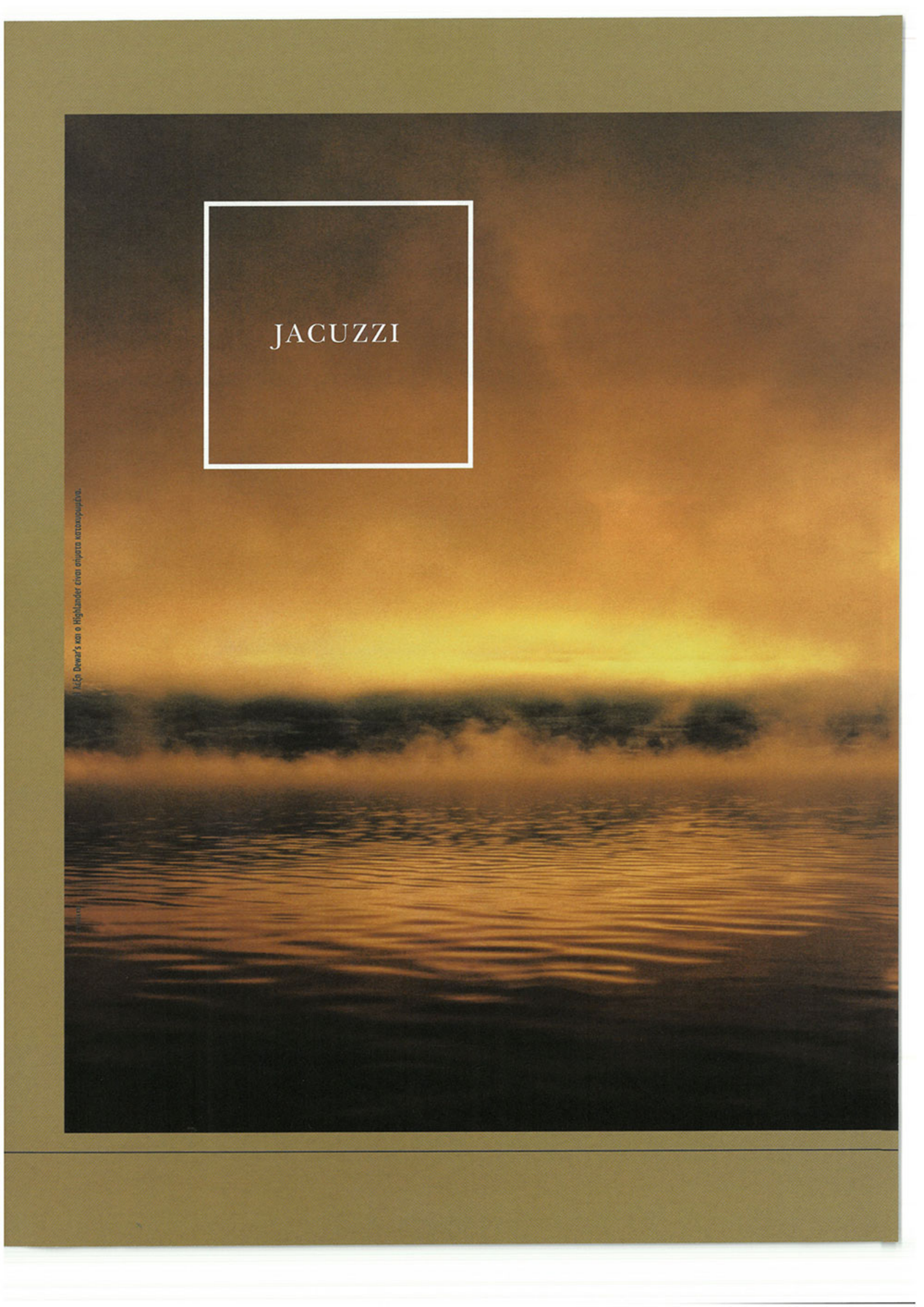


CHARTWORLD SHIPPING CORPORATION



-
- 30 χρόνια εμπειρίας στη ναυτιλία.
 - Φορτηγά - Ψυγεία - Χημικά πλοία με άριστη συντήρηση, υπό Ελληνική και ξένη σημαία συμβεβλημένα με το N.A.T.
 - Σταθερή απασχόληση, ικανοποιητικοί μισθοί και επιδόματα.
 - Επιμορφωτικά σεμινάρια και προοπτική γρήγορης εξέλιξης στο πλοίο και στο γραφείο.
 - Φροντίδα στα στελέχη μας και τις οικογένειές τους.
-

POSEIDONOS AVE. & ZISIMOPOULOU 2, GR - 166 74 ATHENS - GREECE. TEL: +30 210 8912000
TELEX: 214733-34-35, FAX: +30 210 8912049-50, www.chartworld.gr - e-mail: mail@chartworld.gr



JACUZZI

Jacuzzi Dewar's con o Highlander è una risposta contemporanea.

pubblicità

Dewar's. Signature

Highland, Speyside, Lowland, Islay. In these regions, remote from the eyes of many, everything seems special. A fine land made up of stunning lochs with crystal-clear water, which exists specifically to offer the taste of luxury; the water of life.

Dewar's Signature. A rare whisky that bears the name and signature of our founder, John Dewar, and is the guarantee of a long tradition. A long tradition based on the unique "art of marrying", a process invented and perfected by the first Dewar's Master Blender, AJ Cameron. Following the ritual blending of rare mature whiskies from the four characteristic regions



producing whisky of singular character, Dewar's Signature is returned once more to the oak barrels where it settles and its special character is born. The aromas of fruits, sultanas, raisins and honey marry with notes of vanilla and butter-scotch to produce a smooth and completely balanced character. Limited edition Dewar's Signature, in a hand numbered bottle, is the perfect seal of this long tradition and takes us on a journey along the magical paths of nature.

The nature that generously offers up all its wisdom, that transforms this fine whisky into a unique experience.

THE HOUSE OF DEWAR'S. A historic whisky distilling "house", with more than 155 years of tradition in transforming the magic of nature into a unique pleasure. Six fine scotch whiskies representing the richness of the natural heritage of the Highlands are the culmination of a unique tradition. A tradition that began 200 years ago, when, in a small village in the Highlands of Scotland, a great visionary was born: John Dewar. His goal was to create a whisky bearing his name that would become renowned for its inimitable character and quality that "never varies". And he succeeded.



THE HOUSE OF DEWAR'S

1846

Απολαύστε υπεύθυνα



Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών δεν είναι ένα κλειστό Club

Στην αποκλειστική συνέντευξή του στα «Ν.Χ.» ο πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Νίκου Ευθυμίου εκφράζει την ικανοποίησή του για την παρουσία της ελληνικής ναυτιλίας στο διεθνή ανταγωνιστικό στίβο, ακόμα και με την απραξία της ελληνικής κυβέρνησης και την ιδιόμορφη στάση της Ε.Ε.

Με 25 χρόνια εμπειρίας στο Δ.Σ. της Ένωσης, ο νυν πρόεδρος αποδέχεται ότι το ευρύ κοινό δεν γνωρίζει τη σπουδαιότητα και το ρόλο της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας, γεγονός που οφείλεται και στην πεποίθηση ετών της εφοπλιστικής οικογένειας.

Ναυτική εκπαίδευση και ανταγωνιστικότητα. Εξωστρέφεια και διαφάνεια. Έννοιες-απαραίτητες συνιστώσες για τη σύγχρονη ναυτιλία απασχολούν τη σύγχρονη καθημερινότητα του προέδρου της πιο σημαντικής εφοπλιστικής ένωσης στην Ευρώπη.

Με ορμητικό λόγο, αυτοπεποίθηση αλλά και με σεβασμό στις ναυτικές παραδόσεις του Πειραιά, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Νίκος Ευθυμίου απαντά με ειλικρίνεια και αμεσότητα στις ερωτήσεις μας. Σχετικά με τη χάραξη της ναυτιλιακής πολιτικής της σημερινής κυβέρνησης μας απαντά με τη ρήση του αείμνηστου Κων/νου Καραμανλή «έξω πάμε καλά»...

> Συνέντευξη του Νίκου Ευθυμίου

Προέδρου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ), στον Ηλία Μπίσια

> Nikos Efthimiou

Chairman of the Union of Greek Shipowners (EEE), talks to Ilias Bissias

The Union of Greek Shipowners is not a private club

In his exclusive interview with Naftika Chronika the Chairman of the EEE, Mr. Nikos Efthimiou, spoke of his satisfaction with the Greek presence in the competitive international market despite the inaction of the Greek government and the curious stance of the EU.

With 25 years service on the executive committee of the Union to his name, the current Chairman accepts that the general public is unaware of the importance and role of Greek ocean-going shipping, which is in part due to the long-standing convictions of the shipping community.

Maritime education and competitiveness, openness and transparency - such key concepts for shipping today constitute the everyday concerns of the Chairman of the most important shipping union in Europe.

Bold, self-assured and respectful of the maritime traditions of Piraeus, the EEE Chairman, Mr. Nikos Efthimiou, answered our questions honestly and directly. And on the issue of the maritime policy of the present government he used a saying of the late, lamented Konstantine Karamanlis: "away from home we're doing well".



■ Κύριε πρόεδρε πρόσφατα εορτάστηκε η Ημέρα της Εμπορικής Ναυτιλίας, μια πρωτοβουλία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, που συνεπικουρήθηκε και από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Ο σκοπός του εορτασμού της ημέρα ήταν: από τη μια πλευρά να ενημερωθεί το ελληνικό κοινό για την προσφορά της ναυτιλίας στον τόπο μας και από την άλλη να γίνει το ναυτικό επάγγελμα πιο ελκυστικό στη νέα γενιά.

Ας εστιάσουμε στο πρώτο σκέλος: Γιατί θεωρείτε ότι το ελληνικό κοινό και ο Έλληνας πολιτικός δεν γνωρίζει τη σπουδαιότητα της ναυτιλίας μας και ποιο ρόλο έχει διαδραματίζει ως προς αυτό ο Έλληνας πλοιοκτήτης;

Ο πολιτικός γνωρίζει αρκετά για τη ναυτιλία. Εντούτοις, μπροστά στο αιώνιο «πολιτικό κόστος», φαίνεται ότι όσα γνωρίζει τα λησμονεί εύκολα. Αυτό το «πολιτικό κόστος» είναι που τιμωρεί τελικά αυτόν τον τόπο εδώ και δεκαετίες.

Το ευρύ κοινό είναι αλήθεια ότι την ποντοπόρο ναυτιλία δεν τη γνωρίζει καλά. Ως προς αυτό δεν πρόκειται να αρνηθώ ότι έχουμε και εμείς τη δική μας ευθύνη.

Δεν είμαστε άνθρωποι που αναζητούμε τη δημοσιότητα. Σαφώς υπάρχουν ορισμένα σπουδαία ονόματα σε αυτό τον τόπο, από το χώρο της πλοιοκτησίας, που προσέφεραν πάρα πολλά στη ναυτιλία και στη χώρα μας και είναι ευρέως γνωστά σε όλους: όπως ο Ωνάσης, ο Νιάρχος κ.ά. Δεν είναι όμως μόνον αυτοί.

Απλά, δεν μας αρέσει να μιλάμε για εμάς. Δεν είμαστε στα πρωτοσέλιδα των κοινωνικών περιοδικών και εφημερίδων, και μάλιστα πολλοί από εμάς τα αποφεύγουμε. Οι περισσότεροι δεν θέλουμε να γνωρίζει το ευρύ κοινό, ακόμα, και το κοινωνικό έργο μας.

Σε αυτό το πλαίσιο οι διαδοχικές ηγεσίες της ΕΕΕ σεβάστηκαν και σέβονται αυτή την τοποθέτηση των μελών της και ανέπτυξαν ένα «στυλ» επικοινωνίας προς τα έξω που αρμόζει στις πραγματικές επιθυμίες και βλέψεις των περισσότερων ανθρώπων που ασχολούνται με την εμπο-

■ Mr. President, Merchant Marine Day, an initiative of the Hellenic Chamber of Shipping (NEE) supported by the Union of Greek Shipowners (EEE), was recently celebrated for the first time. The aims of the event organised in honour of this Day were: first, to inform the Greek public of the contributions shipping has made to Greece, and second, to make the maritime profession more attractive to young people. Let us first consider the former aim. Why is it that the Greek public and Greek politicians are unaware of the significance of Greece's shipping sector? Are Greek shipowners responsible for this state of affairs?

Politicians know a good deal about shipping. But they often seem to forget what they know in the face of those ever-present "political costs". It is these "costs" that have been damaging this country for decades now. It is true that the general public know little about ocean-going shipping, and I cannot deny that we must also take some of the responsibility for this.

We are not people who court publicity. Certainly there are some big names in Greece who belong to the shipping community, who have contributed a great deal to shipping and this country, and who are widely known, such as Onassis and Nearchos. But there are others too.

It is just that we do not like to talk about ourselves. We do not appear on the front pages of the tabloids and on the covers of celebrity news magazines – indeed, many of us actively avoid such publications. Most of us do not even want the general public to know about our charity work.

In light of this fact, successive executive committees of the EEE have, out of respect for the stance taken by their members, developed a style of public relations which befits the true wishes and views of the majority of those involved in merchant shipping.

We have been criticised over the years for taking this approach. We have even been accused of deliberately keeping a low profile. In my view it is not deliberate in a negative sense but rather a conscious choice which

ρική ναυτιλία. Έχουμε κατά καιρούς υποστεί κριτική ως προς αυτό. Θα έλεγα μάλιστα ότι έχουμε ενίοτε και κατηγορηθεί γι' αυτήν τη στάση μας, για εσκεμμένο «low profile». Για εμένα δεν είναι όμως εσκεμμένο, είναι μια συνειδητή επιλογή, η οποία όμως αλλάζει και πρέπει να αλλάξει σύμφωνα με τις σημερινές εξελίξεις. Θέματα που δεν θέλαμε ή δεν έπρεπε να δημοσιοποιήσουμε πριν από 20-30 χρόνια, σήμερα αισθανόμαστε την ανάγκη και την υποχρέωση να τα επικοινωνήσουμε. Αυτό δείχνει μια σαφή αλλαγή νοοτροπίας και στρατηγικής.

Ως προς το θέμα του εορτασμού της Ημέρας της Εμπορικής Ναυτιλίας, η Ένωση αμέσως αγκάλιασε την πρόταση και είναι μια πάρα πολύ καλή ευκαιρία να δείξουμε όχι μόνο τι σημαίνει ναυτιλία (αυτό δεν μπορεί να επιτευχθεί σε μία ημέρα), αλλά να προβληθεί ένα τουλάχιστον κομμάτι της.

- **Ως προς το δεύτερο σκέλος: θεωρείτε ότι ο νέος Έλληνας, υπό τις σημερινές κοινωνικές συνθήκες, μπορεί να στραφεί επαγγελματικά προς τη θάλασσα ή είναι ένας ευσεβής πόθος που κινείται ως μυθολογία ανάμεσα στους ναυτιλιακούς κύκλους;**

Παλαιότερα η καριέρα στη θάλασσα για πολλούς νέους, ειδικά για τους νησιώτες, ήταν μονόδρομος. Σήμερα οι επαγγελματικές επιλογές είναι πολύ περισσότερες. Οι νέοι, αν δεν γνωρίσουν ποιες προοπτικές ανοίγονται με την καριέρα στη θάλασσα, δεν θα μπορέσουν να κατανοήσουν τις δυνατότητες που τους ανοίγονται. Το ναυτικό επάγγελμα δίνει μεγάλη ηθική και οικονομική ικανοποίηση.

Σε αυτό το πλαίσιο εκτυπώθηκαν από το ΝΕΕ και τα χιλιάδες φυλλάδια που διανεμήθηκαν σε όλα τα λύκεια της χώρας. Αν δεν έχει επιτυχία η συγκεκριμένη καμπάνια, αλλά και άλλες που θα γίνουν στο μέλλον, θα είναι πάρα πολύ λυπηρό για τη ναυτιλιακή μας βιομηχανία.

Η τεχνογνωσία μας είναι που μας κρατά ζωντανούς, μέσα σε ένα πολύ δύσκολο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον. Οι γνώσεις και η εμπειρία μας δεν πρέπει να εξαφανιστούν.

Αν δεν ανανεωθεί το δυναμικό μας θα χαθεί η τεχνογνωσία μας εις βάρος κυρίως του τόπου μας. Θα στραφούμε αναγκαστικά προς άλλες αγορές εργασίας.

- **Υπάρχει πάντως η επισήμανση, ίσως και παράπονο, ότι αρκετοί πλοιοκτήτες, αλλά και η ΕΕΕ, δεν έχουν επισκεφθεί ποτέ τις ΑΕΝ της χώρας με αποτέλεσμα να μη γνωρίζουν από πρώτο χέρι τόσο το επίπεδο της εκπαίδευσης στην Ελλάδα όσο και τις συνθήκες διαβίωσης των νέων που αύριο θα κληθούν να διοικήσουν ένα πλοίο τους. Ελάχιστοι, δηλαδή, πλοιοκτήτες ουσιαστικά -και όχι μόνο θεωρητικά- ενδιαφέρονται για τη νέα γενιά που επιθυμεί να ασχοληθεί με τη θάλασσα επαγγελματικά. Ελάχιστοι έχουν επισκεφθεί τη Σχολή της Ύδρας, που είναι και η πιο ιστορική της Ευρώπης. Ισχύει αυτό;**

Εάν ισχύει αυτό, και φαντάζομαι πως ισχύει, θα επισήμαινα ότι οι Σχολές δεν είναι αρχαιολογικοί χώροι. Δεν πάει κανείς ως απλός επισκέπτης στα σχολεία, στο Πάντειο Πανεπιστήμιο ή στη Νομική Σχολή. Γιατί πρέπει δηλαδή να πάει κανείς στις ΑΕΝ;

Προσωπικώς, και επιτρέψτε μου να μιλήσω ως πρόεδρος της ΕΕΕ, έχω επισκεφθεί δύο φορές με την ιδιότητα του προέδρου τον Ασπρόπυργο κατόπιν προσκλήσεως για την έναρξη της καινούργιας χρονιάς και πρό-

must, however, change in accordance with current developments.

Today we feel the need, and indeed feel obliged, to disclose issues which we could not or did not want to make public 20 or 30 years ago. This shows a clear change in mentality and strategy.

As regards the celebration of Merchant Marine Day, the Union embraced the proposal immediately. It is an excellent opportunity to show not what shipping is as a whole (this cannot be achieved in a day) but to at least highlight a small part of the industry.

- **Concerning the second aim of Merchant Marine Day, do you think that, in today's society, young people will choose a career at sea, or is this wishful thinking on the part of shipping circles?**

In the past a career at sea was somewhat limiting for young people, especially those from the islands. But today the profession offers a far wider range of career choices. If young people are not made aware of the opportunities inherent in a career at sea then they cannot understand the great possibilities that lie before them. The maritime profession provides great job satisfaction and pays well.

That is why the NEE printed thousands of informative leaflets and sent them to all the upper secondary schools in the country. It will be most sad for our shipping industry if this and future campaigns are not successful. It is our technical know-how which allows us to survive in a highly competitive and difficult international market. Our knowledge and experience must not be allowed to fade away. If our work force is not renewed then our technical know-how will be lost, mainly to the detriment of Greece. We will be forced to turn to other labour markets.

- **Some, however, have pointed out or even complained that a number of shipowners (and the EEE itself) have never visited the country's Merchant Marine Academies (MMAs) and, as a result, have no first-hand knowledge of the quality of training in Greece and the living conditions of the young people who will be called upon to operate one of their ships in the future. It would seem few shipowners are genuinely interested in the latest batch of young people interested in pursuing a career at sea. Hardly anyone has visited the Academy on the island of Hydra, for example, which is one of the most historic institutions of its kind in Europe. Would you agree that this is the case?**

If this is the case, which I imagine it is, then I would like to point out that the Academies are not archaeological sites. One does not simply visit schools, the Panteion University, or the Faculty of Law for example. Why, then, ought someone visit the MMAs?

Personally, and allow me to speak as Chairman of the EEE, I have made two visits in my capacity as Chairman, once to the Aspropyrgos Academy, where I was invited to see in the start of a new academic year, and more recently to the Kephallonia Academy with the NEE, where we made a donation in honour and in memory of Spyros Alexandratos. I do not see why the fact we do not visit the MMAs should attract complaints and reproach. The EEE is in constant communication with the Ministry of

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



σφατα επισκέφτηκα με το ΝΕΕ τη Σχολή της Κεφαλονιάς για να επιδώσουμε μία δωρεά στη μνήμη του Σπύρου Αλεξανδράτου.

Δεν βλέπω γιατί αποτελεί ψόγο ή παράπονο το γεγονός ότι δεν πάμε επισκέψεις στις ΑΕΝ. Εμείς ως ΕΕΕ συνομιλούμε συνεχώς με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ως προς τα θέματα και το μέλλον της ναυτικής εκπαίδευσης.

Τα μειονεκτήματα αν θέλετε της εκπαίδευσης, όπου αυτά υπάρχουν, αλλά και οι ελλείψεις της, διαπιστώνονται από άλλες καταστάσεις και όχι απαραίτητα από εθιμοτυπικές επισκέψεις. Πολλά πράγματα που λέγονται πάντως από ορισμένες διοικήσεις Σχολών είναι αναληθή ή παρατραβηγμένα. Από άποψη υλικοτεχνικής υποδομής υπάρχουν υπερβολές ως προς τις αναφορές για τις ελλείψεις, τις οποίες ενίοτε έχουμε επισημάνει.

Ως προς το ανθρώπινο δυναμικό, αυτό είναι ένα άλλο θέμα. Ελπίζω με το νέο νόμο να γίνει πραγματική αναβάθμιση της εκπαίδευσης, ειδικά ως προς το καθηγητικό προσωπικό.

Ειδικότερα οφείλω να διευκρινίσω ότι οι καθηγητές των ΑΕΝ δεν είναι απαραίτητο να είναι διδάκτορες, αλλά να έχουν μια ουσιαστική και εξειδικευμένη πανεπιστημιακή γνώση του αντικείμενου που διδάσκουν. Χρειάζεται, επίσης, ο καθηγητής να είναι καλός δάσκαλος, κατανοητός για να μπορεί να μεταδώσει την αγάπη και τις γνώσεις του και όχι απλώς ψυχρός γνώστης του αντικείμενου.

Υπάρχει βέβαια η εσφαλμένη άποψη πως θέλουμε να κρατήσουμε υποβαθμισμένο το επίπεδο των σπουδών επειδή δηλώσαμε αυτό που προανέφερα: Ότι δεν χρειάζονται καθηγητές διδάκτορες στις ΑΕΝ. Εμείς επαναλαμβάνουμε ότι χρειαζόμαστε καθηγητές που διαθέτουν μια καλή πανεπιστημιακή μόρφωση, αλλά κυρίως να αγαπούν το αντικείμενο που δι-

Mercantile Marine regarding maritime education and its future.

The disadvantages and inadequacies, if you will, of this training, whatever these may be, are ascertained in other ways and not necessarily on formal visits. In any case, many of the things declared by the administrations of the Academies are either untrue or exaggerated. Reports of deficiencies in terms of materials and technical infrastructures, which we ourselves have pointed out in the past, are often excessive.

Human resources, however, is an altogether different issue. I hope that the new law will truly improve the quality of the training, especially with regard to the teaching staff. More specifically I ought to make clear that MMA professors need not necessarily have doctorates, but rather a deep and specialised university-level knowledge of the subjects they teach. Professors must also be excellent teachers, easily understandable and able to put across their love for and knowledge of their subject, rather than an aloof specialist in their field.

Of course there are some who subscribe to the mistaken notion that we want to keep the educational standards of students low because the Union has declared what I mentioned above: that MMA professors do not necessarily need to have attained PhDs. I say again that we need professors who have had a good university education, but who moreover love the subject they teach.

■ **The chairmen of INTERTANKO and INTERCARGO often speak of transparency and openness in the world of shipping and indeed urge the Greek shipping community to embrace these concepts. What is your opinion on this matter?**

Allow me to draw a distinction between these two concepts, much as both these international association chairmen have done.

Openness is one thing, transparency quite another.

No-one who knows the merchant shipping industry would claim that shipping is not intertwined with the notion of openness. It is the most open of international sectors simply because it is involved in international trade. Thus shipping cannot be distinguished in terms of its openness.

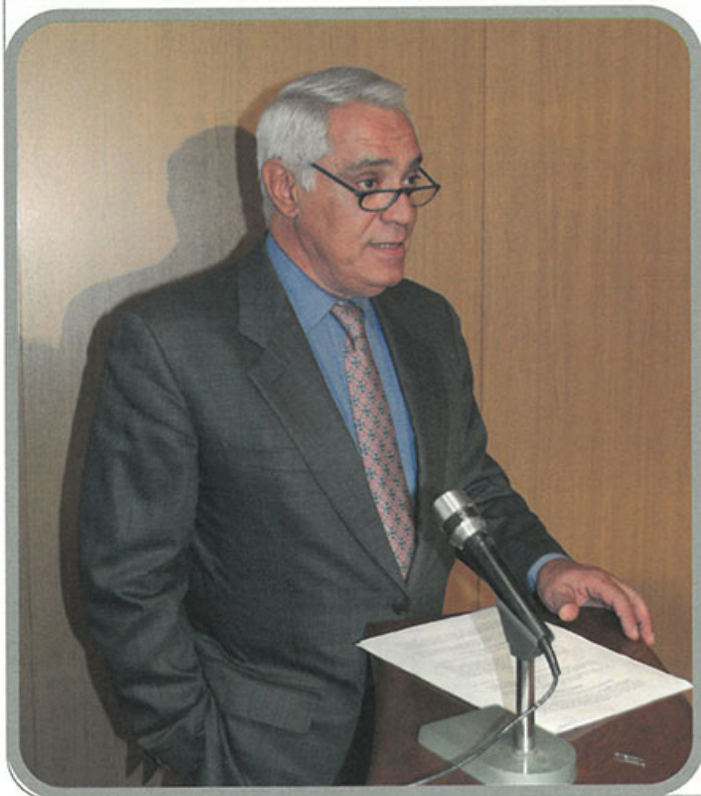
We are constantly open so as to learn of international events and the opportunities they, in turn, open up for us. As regards transparency, we ought to clarify what the term means.

Transparency has now come to be defined in a rather strange way. I do not think many people are interested in how much money we lose, but rather how much money we make.

Is this, then, what we ought to make public? Is this "transparency"?

In no other sector does something similar occur.

If, however, we are talking about transparency in terms of the management of a crisis situation, particularly following an accident at sea, then it is quite a different matter. I consider this to be an important issue. Times have changed, and in the wake of a major accident people have the right to be informed of what took place by people in positions of responsibility. In this regard I mean not only the shipowner but also the manager of the shipping company in cases where he or she is responsible, according to the International Codes. We no longer have the "evil" shipowner who hides



δάσκουν.

- Οι πρόεδροι των INTERTANKO και INTERCARGO μιλούν συχνά για διαφάνεια και εξωστρέφεια στη ναυτική οικογένεια. Παρακινούν μάλιστα και την ελληνική εφοπλιστική οικογένεια να ασπαστεί αυτούς τους όρους. Ποια είναι η άποψή σας;

Επιτρέψτε μου να τους διαχωρίσω, όπως εξάλλου τους έχουν διαχωρίσει και οι δύο πρόεδροι των διεθνών ενώσεων.

Άλλο εξωστρέφεια και άλλο διαφάνεια.

Δεν μπορεί να βρεθεί κάποιος που να γνωρίζει την εμπορική ναυτιλία και να μην ισχυρίζεται ότι η ναυτιλία είναι συνυφασμένη με την εξωστρέφεια. Είναι ο πλέον εξωστρεφής κλάδος διεθνώς, διότι πολύ απλά ασχολείται με το διεθνές εμπόριο. Άρα δεν μπορεί να διακρίνεται από εσωστρέφεια. Πάντα στρεφόμαστε προς την εξωστρέφεια προκειμένου να γνωρίζουμε τα διεθνή γεγονότα και τις προοπτικές που μας ανοίγονται.

Σχετικά με τη διαφάνεια, οφείλουμε να ξεκαθαρίσουμε τι σημαίνει ο όρος. Η διαφάνεια είναι πλέον αντιληπτή με μια περίεργη ερμηνεία. Δεν νομίζω ότι ο πολύς κόσμος ενδιαφέρεται για το πόσα χρήματα χάνουμε οικονομικά αλλά για το πόσα κερδίζουμε. Αυτό άραγε πρέπει να το δημοσιοποιούμε; Αυτό είναι η διαφάνεια; Σε κανέναν κλάδο δεν συμβαίνει κάτι αντίστοιχο.

Εάν μιλάμε για διαφάνεια ως προς την αντιμετώπιση μιας κρίσης ειδικά

away, and forces all his managers to hide away too. The ISM Code no longer allows this to happen.

- The headquarters of the EEE used to be in Athens. Is there a particular reason why the headquarters are today in Piraeus when the representatives of the EU bodies and the most important Ministries are based in Athens? Have you considered moving your operations?

No. And when the headquarters were in Athens, I used to wonder why. Greek shipping is inextricably linked with Piraeus. Most of us were born in the town. There are no plans to move our operations.

- Are you disappointed that many shipping companies have moved their operations from Piraeus to other areas of the Attic basin?

I am not disappointed, but I am saddened that Piraeus was not regenerated at the right time, that the town missed some great opportunities. I am mainly referring to town access from other areas of Athens, and parking. These are entirely problems of town-planning. Those colleagues who left did so with a heavy heart, and in pragmatic response to the difficulties they were facing. Things have changed, of



SEATRADE CHARTERING INC.

Ship and Dry Cargo Chartering brokers since 1995

Our good knowledge and expertise of the major broking operations gives us the access to the local as well as the international market for our individual high demand clients.

The Company's strategy is to strengthen its relationship with its clients by providing professional best value solutions and integrated support and services.

2, Makariou street, 174 55 Alimos - Athens - Greece, Tel: +30 210 9851081/3 - Fax: +30 210 9851038

Tlx: 214450 SEAT GR - email: seatrade@otenet.gr

μετά ένα ναυτικό ατύχημα, τότε αλλάζει το θέμα. Θεωρώ ότι αυτό είναι ένα μεγάλο ζήτημα. Οι εποχές έχουν αλλάξει και ο κόσμος δικαιούται ύστερα από ένα σοβαρό γεγονός να πληροφορείται από υπεύθυνους ανθρώπους για τα γεγονότα που τον αφορούν. Και όταν λέω υπεύθυνος, δεν εννοώ αποκλειστικά και μόνον τον πλοιοκτήτη, αλλά και το manager της ναυτιλιακής εταιρείας, στην περίπτωση που αυτός είναι ο υπεύθυνος σύμφωνα με τους διεθνείς κώδικες. Δεν υπάρχει πλέον ο «κακός» πλοιοκτήτης που κρύβεται και αναγκάζει και όλους τους υπεύθυνους να κρυφτούν. Ο ISM δεν το επιτρέπει πλέον αυτό.

- **Παλαιότερα η έδρα της ΕΕΕ ήταν στην Αθήνα. Υπάρχει λόγος που η έδρα της σήμερα είναι στον Πειραιά όταν οι αντιπροσωπείες των οργάνων της Ε.Ε. αλλά και τα σημαντικότερα υπουργεία είναι στην Αθήνα; Έχετε σκεφτεί τη μετεγκατάσταση;**

Όχι. Και όταν ήταν στην Αθήνα απορούσα γι' αυτό. Η ελληνική ναυτιλία είναι συνηθισμένη με τον Πειραιά. Οι περισσότεροι έχουμε γεννηθεί εδώ. Δεν υπάρχει καμία σκέψη για μετεγκατάσταση.

- **Απογοητεύεστε με τη μετεγκατάσταση πολλών ναυτιλιακών εταιρειών από τον Πειραιά στο υπόλοιπο λεκανοπέδιο;**

Δεν απογοητεύομαι αλλά λυπάμαι που ο Πειραιάς δεν αναβαθμίστηκε όταν έπρεπε και έχασε μεγάλες ευκαιρίες. Κυρίως αναφέρομαι στην πρόβαση από άλλες περιοχές της Αθήνας, αλλά και στη στάθμευση. Τα προβλήματα ήταν καθαρά χωροταξικά. Όσοι συνάδελφοι έφυγαν, δεν το έκαναν με ενθουσιασμό, αλλά με ρεαλισμό ως προς τις δυσκολίες που αντιμετώπιζαν. Τα πράγματα έχουν βέβαια αλλάξει, αλλά δύσκολα μπορούν να επιστρέψουν όσοι έχουν πλέον επενδύσει σε άλλες περιοχές.

- **Ως Πειραιώτης πώς σχολιάζετε τη μετεγκατάσταση των Ποσειδωνίων;**

Εκ των πραγμάτων δεν μπορούσε να γίνει διαφορετικά. Όλοι θέλουμε τα Ποσειδωνία να γίνουν στον Πειραιά. Υπήρξαν όμως αντικειμενικές δυσκολίες που δεν το επέτρεψαν. Θα ήταν παραφροσύνη να επιμένουμε για κάτι τέτοιο, αφού θα έφερνε σε κίνδυνο τον ίδιο το θεσμό και τους εκθέτες. Αυτό που με ικανοποιεί είναι ότι υπάρχει δέσμευση της Διοίκησης του ΟΛΠ ότι το 2008 θα είναι έτοιμος ο νέος εκθεσιακός χώρος στο Παλατάκι. Τουλάχιστον και φέτος η έκθεση θα είναι δίπλα στη θάλασσα. Υπάρχει όμως η υπόσχεση και η ελπίδα ότι θα επιστρέψουν στο φυσικό τους χώρο.

- **Ας μείνουμε στους δρόμους του Πειραιά. Ας συνομιλήσουμε, λοιπόν, για τη Γρηγορίου Λαμπράκη. Είστε ευχαριστημένος με τη χάραξη της ναυτιλιακής πολιτικής της κυβέρνησης;**

Θα ήθελα να τοποθετηθώ με μια ρήση του αιμνήστου Κων. Καραμανλή: «Εξ πάμε καλά». Αυτό αφορά την επικοινωνία μας με το YEN ως προς τα διεθνή θέματα που μας απασχολούν. Υπάρχει ενδιαφέρον για όσα συμβαίνουν στον IMO, στον ILO και κυρίως στην Ε.Ε. Σε αυτά υπάρχει ισχυρή συνεργασία, η οποία θα έλεγα ότι είναι άψογη σε κάθε επίπεδο.

course, but it is very difficult for those who have invested in other areas to return.

- **Given that Piraeus is your home town, how do you feel about the fact that the Posidonia Exhibition is no longer held there?**

It could not have happened any other way, given the circumstances.

We all wanted the Posidonia Exhibition to be held in Piraeus. There were, however, some specific difficulties which would not allow this to happen. It would have been foolish to insist on Posidonia being staged in Piraeus since this would have jeopardized both the event and its exhibitors.

But it is satisfying to note that the Board of Directors of the Piraeus Port Authority has pledged that the new exhibition hall at Palataki will be ready by 2008. At least this year the exhibition will still be held by the sea, at the Hellenikon Exhibition Centre. But we hope, and it has been promised, that Posidonia will return to its natural home in the future.

- **Let us remain on the streets of Piraeus, if you will, and talk a little about Grigoriou Lambraki Street [where the Ministry of Mercantile Marine is based]. Are you happy with the maritime policy drawn up by the government?**

I would like to express my position with a saying of the late, lamented Konstantine Karamanlis: "away from home we're doing well". I say this in reference to our communications with the Ministry of Mercantile Marine regarding international matters which concern us. There is interest in everything going on at the IMO and the ILO, and especially at the EU. There is a high level of co-operation on these issues, which I would describe as excellent in every way.

As regards matters closer to home, there is co-operation but it is largely fruitless. It is clear that we have always wanted two things from the Ministry of Mercantile Marine: a competitive Greek flag and education.

As far as education is concerned, let us hope that the new law is implemented soon. As for the issue of competitiveness, apart from a few constructive efforts made in the summer of 2004, no other fundamental interventions have been made. However, we are optimistic by nature and refuse to surrender. In any case, the sea demands a healthy dose of optimism.

- **The notion of "political cost" has been used by successive ministers as an excuse not to make more far-reaching interventions a part of the political initiatives they propose and follow. What does this notion mean to you?**

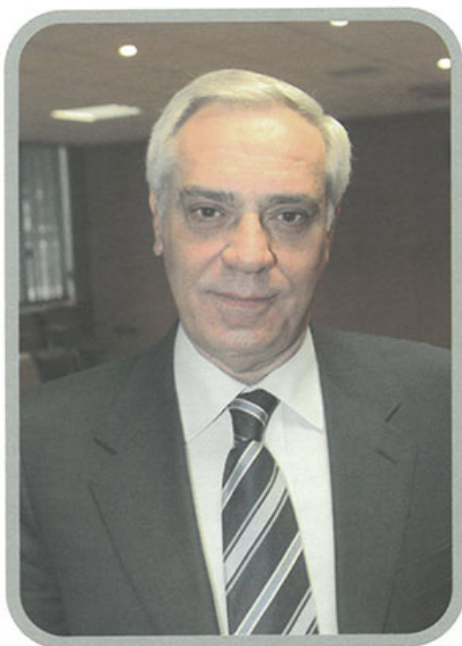
As far as "political cost" is concerned, I am not a politician to be able to say. The way a politician thinks differs from the way I think. I am not in a position to weigh up the issues. Clearly political costs are inextricably linked with votes, a carefully counted "commodity". If I were to try and take a detached view, however, I would say that the far-reaching interventions required by a new maritime policy looking to increase competitiveness would not incur any political costs. If not non-existent, they would be insignificant. But again, this is an issue that needs to be considered and



A R C A D I A
SHIPMANAGEMENT Co. LTD



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



Ως προς τα εσωτερικά θέματα υπάρχει συνεργασία αλλά χωρίς αποτελέσματα. Είναι ξεκάθαρο ότι ανέκαθεν θέλαμε δύο πράγματα από το ΥΕΝ: ανταγωνιστικότητα της ελληνικής σημαίας και εκπαίδευση.

Ως προς την εκπαίδευση, ευελπιστούμε ότι ο νέος νόμος θα υλοποιηθεί σύντομα.

Ως προς την ανταγωνιστικότητα, εκτός από ορισμένες βελτιωτικές προσπάθειες που έγιναν το καλοκαίρι του 2004, άλλες ουσιαστικές τομές δεν έχουν επιτευχθεί. Είμαστε, όμως, εκ φύσεως αισιόδοξοι και δεν καταθέτουμε τα όπλα. Η θάλασσα απαιτεί εξάλλου αισιόδοξια.

- **Τι σημαίνει για εσάς ο όρος «πολιτικό κόστος», που χρησιμοποιείται από τον εκάστοτε υπουργό σαν μια δικαιολογία για να μην τολμήσει κάποιες βαθιές τομές στην πολιτική πρωτοβουλία που προτείνει και ασκεί;**

Ως προς το «πολιτικό κόστος» δεν είμαι πολιτικός για να απαντήσω. Άλλος ο τρόπος σκέψης ενός πολιτικού και άλλος ο δικός μου. Δεν μπορώ να βάλω τα θέματα σε ζυγαριά. Σαφώς το πολιτικό κόστος είναι συνυφασμένο με ψήφους, είναι κουκιά μετρημένα. Ψυχρά όμως η τοποθέτησή μου είναι ότι δεν υπάρχει πολιτικό κόστος για τις βαθιές τομές που έχει ανάγκη μια νέα ναυτιλιακή πολιτική ως προς την ανταγωνιστικότητα. Είναι ανύπαρκτο έως και μηδαμινό. Αλλά και πάλι αυτό είναι θέμα να το σκεφτούν και να το επεξεργαστούν οι πολιτικοί του τόπου, όχι εγώ.

- **Μιλώντας για πολιτικό κόστος, στις εφημερίδες όπως και σε αρκετές ανακοινώσεις ορισμένων εργατικών συνδικάτων υπάρχει σαφής αναφορά για την ανεργία των ναυτικών. Θεωρείτε ότι υπάρχουν τελικά σήμερα άνεργοι ναυτικοί;**

Θα απαντήσω με μία ερώτηση: Εάν υπήρχε πραγματική ανεργία στους αξιωματικούς (μιλάμε μόνο γι' αυτούς), τότε πώς είναι δυνατόν οι μισθοί

elaborated upon by the country's politicians, not by me.

- **Speaking of political costs, clear references to the marine worker unemployment have appeared in newspapers and in the announcements of certain trade unions. Do you think there are in fact unemployed seamen today?**

I will answer your question with a question: if there really were unemployment among officers (and I speak only of them) then how is it possible that their wages are over twice and, in some cases, over three times that set out by the collective labour agreements? If we had such a large pool of unemployed seamen to choose from, would we also be seeing such remarkable wage packets? Somehow the things being said simply do not add up.

As regards lower ranking crew members, our position is clear. If we want to be competitive then we cannot have Greeks as lower ranking crew members. It is not simply a question of costs, but also of safety. Lower ranking crew members must all speak the same language and communicate within the framework of the same culture if they are to be uniform and quick in their reactions and movements, especially in an unexpected situation. Having people of a wide variety of nationalities within the same crew is not beneficial in terms of safety. Our current legislation is thus outdated.

Clearly there is no unemployment of note. There is frictional unemployment, of course, which has always existed in our sector. It is worth noting that no-one agrees with the unemployment figures that are made public. The data released by the Maritime Employment Agency are always called into question by the unions.

We use unemployment like a rubber band, with everyone stretching it to meet their needs. We should all finally define what unemployment actually means in the shipping industry. To this end, we must at last straighten out the books and records. Can an unemployed seaman who has not worked on a ship for five or six years meet the exacting demands set by current international legislation? Finally, we must clarify the field and come to an agreement as to who is considered a seaman: he who has a seaman's book, or a professional?

On the same issue, I once stated the obvious and was misconstrued. Can an experienced coastal shipping captain be easily recruited to a tanker? Or vice versa? My view has been severely criticised, but I think its meaning is plain.

- **Let us move beyond Greek borders. Certain members of the Union see the EU as hostile to the interests of Greek shipping. Do you fall in with this view?**

I would say that characterisations, such as "hostile", lead us nowhere. The simple fact of the matter is that, as with its handling of other sectors, the Commission is pursuing misguided policies on maritime issues. Their most basic mistake concerns the issue of who should have the upper hand: Brussels or the IMO?

This confrontation, which was initiated by the Commission, has also dragged us into its maelstrom. Shipping is an international activity, and as such its fate cannot be decided by regional authorities.

The EU should of course have its views and opinions, but the regulations

να είναι υπερδιπλάσιοι των συλλογικών συμβάσεων;

Εάν είχαμε να διαλέξουμε από ένα πολυπληθές σύνολο ανέργων ναυτικών θα υπήρχαν αυτοί οι αξιοσημείωτοι μισθοί;

Κάπου δεν υπάρχει νόημα σε όσα ακούγονται.

Ως προς τα κατώτερα πληρώματα είμαστε ξεκάθαροι. Εάν θέλουμε να είμαστε ανταγωνιστικοί δεν μπορούμε να έχουμε Έλληνες ως κατώτερα πληρώματα. Δεν είναι μόνο θέμα κόστους αλλά και ασφάλειας. Τα κατώτερα πληρώματα πρέπει να συνομιλούν στην ίδια γλώσσα και να επικοινωνούν στην ίδια κουλτούρα για να είναι ομοιογενείς και γρήγοροι στις αντιδράσεις και κινήσεις τους, ειδικά σε ένα απρόσμενο γεγονός.

Η υπερπληθώρα εθνικοτήτων δεν αποβαίνει σε όφελος της ασφάλειας. Η νομοθεσία μας είναι απηρχαιωμένη λοιπόν.

Σαφώς δεν υπάρχει σημαντική ανεργία. Υπάρχει ανεργία τριβής βεβαίως, που πάντα υπήρχε στον κλάδο μας. Ας προσέξουμε το γεγονός ότι κανείς δεν συμφωνεί με τα στοιχεία περί ανεργίας που δίνονται στη δημοσιότητα. Τα στοιχεία του ΓΕΝΕ πάντα αμφισβητούνται από τις Ενώσεις. Χρησιμοποιούμε την ανεργία σαν λάστιχο, όπως συμφέρει τον καθένα. Οφείλουμε, επιτέλους, όλοι να διευκρινίσουμε τι σημαίνει ανεργία στο χώρο της ναυτιλίας. Σε αυτό το πλαίσιο πρέπει τελικά να ξεκαθαριστούν τα φυλλάδια και τα μητρώα. Ένας άνεργος ναυτικός που έχει μείνει εκτός πλοίου για 5-6 χρόνια μπορεί να αντεπεξέλθει στις σημερινές απαιτητικές

concerning international shipping must be taken at an international level, not a regional one. Clearly the EU has its own political costs to take into consideration, and here we are talking about not one state but 25! All the countries in Europe need to be satisfied, and at the end of the day this simply isn't possible. Let the Commission take a clear position on how it would like the shipping industry, which supports the European Union's trade and relations with other countries on a daily basis, to proceed. If it had clarified this issue sooner then there would not have been so many legislative changes following the Erika disaster. We have seen three different legislative packages in the space of a few years: this shows an unprecedented lack of coherence in legislative policy.

■ **The EU Director of Maritime and Inland Waterway Transport, Mr. Fotis Karamitsos, pointed out at a recent one-day conference organised by Naftika Chronika that the Green Paper may examine the possibility of the development of a European shipping register. What are your feelings on this issue?**

A similar discussion has taken place in the past. Without having seen the Paper, I cannot take a clear position. Personally, I am against the idea of taking the Greek flag down from a ship and raising a "European" one. We have



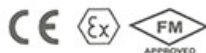
HERMetric UTImeter Gtex

Portable gas tight electronic gauge for:

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

RIGHT, LIGHT, TIGHT

Intrinsically safe equipment



Benefits:

- No calibration required
- Temperature accuracy: $\pm 0.1^{\circ}\text{C}$
- Tape accuracy: $\pm 1.5\text{ mm}$ over 30m
- Continuous temperature reading
- Weight with 15 meter tape: 4.4 kg
- 2 years guarantee

Enraf | **Tanksystem**



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

συνθήκες όπως ορίζονται από τις διεθνείς νομοθεσίες; Επιτέλους πρέπει να ξεκαθαρίσει το τοπίο και να συμφωνηθεί ποιος θεωρείται ναυτικός: αυτός που έχει ναυτικό φυλλάδιο ή ο επαγγελματίας; Στο ίδιο πλαίσιο είχα πει κάποτε το αυτονόητο και παρεξηγήθηκα. Είναι δυνατόν ένας πεπειραμένος καπετάνιος της ακτοπλοΐας να μαρκάρει με ευκολία σε τάνκερ; Ή και το αντίθετο; Η άποψή μου είχε κριθεί αυστηρά, αλλά νομίζω ότι είναι κατανοητή.

■ **Ας περάσουμε εκτός των συνόρων μας. Ορισμένα μέλη της Ένωσης σας θεωρούν την Ε.Ε. εχθρική προς τα συμφέροντα της ναυτιλίας μας. Συμφωνείτε με αυτή την άποψη;**

Δεν θα έλεγα πως χαρακτηρισμοί όπως εχθρική οδηγούν πουθενά. Απλά η Επιτροπή ως προς τη ναυτιλία, όπως και σε άλλους τομείς, ακολουθεί λάθος πολιτικές. Η βασική λανθασμένη επιλογή είναι το ποιος θα έχει το πάνω χέρι: οι Βρυξέλλες ή ο ΙΜΟ. Η αντιπαράθεση αυτή, που ξεκίνησε από την Επιτροπή, έχει βάσει και εμάς μέσα στη δίνη της. Η ναυτιλία είναι παγκόσμια δραστηριότητα και δεν μπορεί να ορίζεται η τύχη της από περιφερειακά όργανα. Βεβαίως η Ε.Ε. οφείλει να έχει άποψη και γνώμη, αλλά οι ρυθμίσεις που αφορούν τη διεθνή ναυτιλία πρέπει να λαμβάνονται σε διεθνές επίπεδο και όχι περιφερειακό. Σαφώς η Ε.Ε. έχει και αυτή με τη σειρά της να αναλογισθεί το δικό της πολιτικό κόστος. Και εδώ δεν αναφερόμαστε σε ένα κράτος αλλά σε 25! Οπότε όλοι οι λαοί της Ευρώπης πρέπει να μένουν ευχαριστημένοι, κάτι που τελικά δεν γίνεται. Ας υπάρξει μια ξεκάθαρη θέση της Επιτροπής για το πώς θέλει να κινηθεί η ναυτιλιακή βιομηχανία που στηρίζει καθημερινά το εμπόριο και τις σχέσεις της με τις τρίτες χώρες. Εάν είχε ξεκαθαρίσει αυτό το θέμα, δεν θα υπήρχαν τόσες εναλλαγές στην κοινοτική νομοθεσία από το Ερίκα και μετά. Μέσα σε λίγα χρόνια υπήρχαν τρία διαφορετικά νομοθετικά πακέτα: Πρωτοφανής έλλειψη συνοχής στη νομοθετική πολιτική.

■ **Ο διευθυντής Θαλασσίων Μεταφορών της Ε.Ε. κ. Καραμήτσος στην πρόσφατη ημερίδα που διοργάνωσαν τα «Ν.Χ.» επισήμανε ότι πιθανώς να εξετασθεί στην Πράσινη Βίβλο και το ενδεχόμενο της ανάπτυξης ενός ευρωπαϊκού νηολογίου. Πώς αντιδράτε ως προς αυτό;**

Έχει ξαναγίνει μια ανάλογη συζήτηση. Εάν δεν το δούμε δεν μπορώ να έχω μια σαφή θέση. Προσωπικά είμαι αντίθετος στο να κατεβάσω την ελληνική σημαία από ένα πλοίο μου και να ανεβάσω μια «ευρωπαϊκή». Έχουμε συναντηθεί με συνεργάτες του επιτρόπου Borg τόσο στις Βρυξέλλες όσο και στην Αθήνα και συνομιλήσαμε εκτενώς. Δεν μας ανέφεραν για το ευρωπαϊκό νηολόγιο. Άλλα θέματα εξαιρετικά μεγάλης σπουδαιότητας ως προς την εκπόνηση της μελέτης φαίνεται να απασχολούσαν τότε το γραφείο του επιτρόπου.

■ **Οι μεγάλες βιομηχανίες των κρατών-μελών της Ε.Ε. θεωρούν απαραίτητη την εκλογή ευρωβουλευτών που γνωρίζουν εκτενώς τα θέματα που τις απασχολούν. Πιστεύετε ότι στο μέλλον θα έπρεπε να υπάρχουν Έλληνες ευρωβουλευτές που**

met with colleagues of Mr. Borg both in Brussels and in Athens, and have discussed various issues at length. No mention was ever made to us of a European shipping register. Other matters of exceptional importance with regard to the production of the study seem to have been of concern to the Commissioner's office at that time.

■ **The major industries of the EU Member states think it vital that MEPs with detailed knowledge of their concerns should be elected to the European Parliament. Do you believe that in future there should be Greek MEPs well versed in maritime matters? What would the EEE recommend to Greek political parties in this regard?**

This is an issue for the political parties. We would not recommend anything. We are, at any rate, in regular communication with all Greek MEPs, whatever their political affiliations.

■ **What do you make of the fact that, unlike the MEPs of Cyprus and Malta, our MEPs do not take a unified stance on even the simplest of shipping matters?**

It is a chronic attribute of our political arena. This state of affairs saddens me; it seems that our MEPs do not wish to jointly represent Greece but rather to verbally chastise each other along strict party lines. MEPs and governments ought to realise that shipping is our most important national industry. Other Member states support their national industries in every way they can, both within and beyond their borders. Shipping must not enter into bargaining bouts with Brussels. I would say that the government currently in power has understood this.

■ **What relations does the Union maintain with international organisations such as ECSA and IACS? Are Greek positions listened to or are they overlooked, as was the case recently with IACS?**

We are a member of ECSA and we are taken into account, but we clearly have a duty to understand the positions of the other shipowners' unions. In the case of IACS the situation is completely different. We are not members, but they are our natural technical advisors.

We have no desire to enter into a confrontation with IACS; this is something that is not allowed to happen.

What was recently expressed in the press was our surprise over the developments concerning the Common Structural Rules. We were led to believe that some generally accepted positions had been reached, but suddenly we saw that some of the things we had discussed were not adopted; this occurred for their own internal reasons, largely to maintain stability.

We recently met with the management of DNV in Oslo, with the L.R. in Athens, and with the CCS chairman, and we will meet with others at the Posidonia Exhibition. There will be developments regarding this issue.

In any case, I would say that what is important is that the Greek shipping community is being listened to. International organisations depend upon it.

Makes Sealing Fun!



Simplex-Compact Seals

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

Our Representative:

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

B+V Industrietechnik



ThyssenKrupp

19-20 April

2007

East Med



MARINE EXHIBITION

The 3rd Technical Marine Exhibition

Hawaii Grand Hotel & Resort

Limassol - Cyprus

**Under the auspices
of the Cyprus Minister of Communications and Works**

supported by • IMAREST • DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING • CYPRUS SHIPPING COUNCIL

contact details • info@eastmedexpo.com • www.eastmedexpo.com

να είναι γνώστες των ναυτιλιακών θεμάτων; Τι θα μπορούσε να προτείνει η ΕΕΕ, ως προς αυτό, στα εθνικά κόμματα;

Αυτό είναι θέμα των κομμάτων. Δεν θα προτείνουμε τίποτα. Είμαστε πάντως σε τακτική επικοινωνία με όλους τους ευρωβουλευτές άσχετα με το σε ποια πολιτική παράταξη πρόσκεινται.

■ **Πώς βλέπετε το γεγονός ότι σε θέματα ναυτιλίας οι ευρωβουλευτές μας, σε αντίθεση με τους ευρωβουλευτές της Κύπρου και της Μάλτας, δεν έχουν κοινές θέσεις και τοποθετήσεις ακόμα και στα πιο απλά θέματα;**

Είναι ένα γενικότερο σύμπτωμα της πολιτικής μας ζωής. Με λυπεί μεν ως γεγονός, διότι φαίνεται ότι οι ευρωβουλευτές μας δεν επιθυμούν να εκπροσωπούν από κοινού την Ελλάδα αλλά αγκυλώνονται σε μια αυστηρή κομματική πειθαρχία. Οι ευρωβουλευτές και οι κυβερνήσεις οφείλουν να καταλάβουν ότι η ναυτιλία είναι η εθνική μας σημαντική βιομηχανία. Τα άλλα κράτη-μέλη στηρίζουν τις εθνικές τους βιομηχανίες με κάθε τρόπο, εντός και εκτός των συνόρων τους. Η ναυτιλία δεν πρέπει να μπαίνει στο παζάρι των Βρυξελλών. Η σημερινή κυβέρνηση θα έλεγα ότι το έχει καταλάβει.

■ **Ποιες είναι οι σχέσεις της Ένωσης με τους διεθνείς οργανισμούς όπως π.χ. η ΕCSC και ο IACS; Εισακούονται οι ελληνικές θέσεις ή παραβλέπονται όπως συνέβη πρόσφατα με τον IACS;**

Στην ΕCSC είμαστε μέλη και εισακούμαστε, αλλά σαφώς οφείλουμε να κατανοήσουμε τις θέσεις και των άλλων εφοπλιστικών ενώσεων.

Στην περίπτωση του IACS, το θέμα είναι εντελώς διαφορετικό. Δεν είμαστε μέλη του, αλλά είναι οι φυσικοί μας τεχνικοί σύμβουλοι. Δεν έχουμε διάθεση για αντιπαράθεση με τον IACS, και είναι κάτι που δεν επιτρέπεται να γίνει. Αυτό που παρουσιάστηκε πρόσφατα στον Τύπο είναι η έκπληξή μας ως προς το θέμα των Common Structural Rules. Ενώ πιστεύαμε ότι είχαμε καταλήξει σε κάποιες κοινώς αποδεκτές θέσεις, ξαφνικά για δικούς τους εσωτερικούς λόγους, ισορροπιών κυρίως, είδαμε ότι δεν υιοθετήθηκαν όσα είχαμε συζητήσει. Πρόσφατα συναντηθήκαμε στο Όσλο με την ηγεσία του DNV, στην Αθήνα με τον L.R., με τον πρόεδρο του CCS, και στα Ποσειδώνια θα συναντηθούμε και με άλλους. Θα υπάρξουν εξελίξεις στο θέμα αυτό. Θα έλεγα πάντως ότι σημασία έχει πως ακούγεται ο ελληνικός εφοπλισμός. Οι διεθνείς οργανισμοί στηρίζονται σε αυτόν. Σύντομα θα δείτε ότι με εξαίρεση την INTERTANKO όλοι οι πρόεδροι των μεγάλων ενώσεων θα είναι Έλληνες. Αυτό είναι μια μεγάλη τιμή τόσο για τους συγκεκριμένους ανθρώπους που θα αναλάβουν αυτό το σημαντικό και άξιο έργο, όσο και για την ελληνική ναυτιλία. Βλέπετε, λοιπόν, πόσο σημαντική θεωρούν οι διεθνείς φορείς τη θέση και τη συμμετοχή του ελληνικού εφοπλισμού στους κόλπους τους.

■ **Η διεθνής κοινή γνώμη είναι θορυβημένη με το ενδεχόμενο διεθνούς σύγκρουσης στο Ιράν. Πόσο θα επηρεάσει τη ναυτιλία μας μια ενδεχόμενη σύγκρουση;**

Σαφώς και είμαστε αντίθετοι σε κάθε πολεμική ενέργεια. Παρακολουθούμε με αγωνία τις εξελίξεις. Σε αντίθεση με τη λανθασμένη άποψη που επικρατεί, η ναυτιλία ποτέ δεν κερδίζει σε περιόδους σύρραξης. Δεν ευνοεί-



Over the next few years you will see that every major union, with the exception of INTERTANKO, will be headed by a Greek. This is a great honour both for the individuals who will undertake these important and worthwhile commitments and for Greek shipping.

You can therefore see in what high regard the international bodies hold the positions of Greek shipping, and its participation in their inner circles.

■ **Global opinion is buzzing at news of a possible war in Iran. If it occurred, how would such a conflict affect our shipping industry?**

Clearly we are against any act of war. We are anxiously following the developments in this region. Contrary to a commonly held but misguided view, shipping never profits from times of conflict. It does not benefit - it suffers losses. The destabilization of this particular region will surely affect international trade, while the rampant rise in petrol prices has already had a direct effect on our operations.

■ **Are you happy with the moral, intellectual and financial support offered by the members of the ΕΕΕ? Do Greek shipowners genuinely and consistently seek to involve themselves in public affairs?**

According to the Greek Constitution, everyone is free to join a trade union movement - or not. Thus I do not have the right to criticise this freedom in any way. During the 25 years in which I have had the honour of being an



new factory

new dimensions

international cooperations

ENERGETIC
PARTNERSHIP

*Welcome
on board...*

ται αλλά αντιθέτως χάνει. Η αποσταθεροποίηση της συγκεκριμένης περιοχής σαφώς θα επηρεάσει το διεθνές εμπόριο, ενώ η ξέφρενη άνοδος των τιμών του πετρελαίου έχει επηρεάσει ήδη άμεσα και το δικό μας έργο.

■ **Είστε ικανοποιημένοι από την ηθική, πνευματική και οικονομική συμβολή των μελών της ΕΕΕ; Υπάρχει πραγματική και σταθερή επιδίωξη των Ελλήνων πλοιοκτητών ως προς την ενασχόλησή τους με τα κοινά;**

Σύμφωνα με το Σύνταγμα της χώρας το «συνδικαλιζέσθαι» είναι ελεύθερο. Επομένως, δεν μπορώ να κάνω καμία κριτική ως προς το δικαίωμα αυτό. Στα 25 χρόνια που με έχει αξιώσει ο Θεός να είμαι μέλος του Δ.Σ. της ΕΕΕ δεν θα έλεγα ότι υπάρχει έλλειμμα αγάπης ή προσήλωσης των Ελλήνων εφοπλιστών προς την Ένωση. Όλα αυτά τα χρόνια, τα παράπονα και οι αυστηρές κριτικές ακουγόντουσαν από όσους ήταν εκτός της καθημερινότητας των δραστηριοτήτων της. Όσοι μετέπειτα παρακολούθησαν ή συμμετείχαν στις πρωτοβουλίες μας μετέτρεψαν τις απόψεις τους.

Δεν διακρίνω κάποιο έλλειμμα από τους συναδέλφους ως προς το συνδικαλιστικό τους όργανο. Η Ένωση δεν υπήρξε ποτέ αποστασιοποιημένη. Είναι γνωστή μάλιστα η ενεργοποίηση της δυνατότητας που παρέχει το καταστατικό και εγγράφονται πλέον μέλη της Ενώσεως και πλοιοκτήτριες εταιρείες που τα πλοία τους δεν έχουν ελληνικές σημαίες.

Μετά την κρίση του 1985, όταν διαπιστώθηκε η μεγάλη αντανάκλαση στο ελληνικό νηολόγιο, επί προεδρίας Ιω. Γκούμα, έγινε η πρόταση για το θέμα αυτό. Πλέον πλοία με ξένη σημαία μπορούν και έχουν γίνει μέλη της Ένωσης. Κατά καιρούς είχε ακουστεί ότι η ΕΕΕ είναι ένα κλειστό Club «μεγάλων». Μόνο αυτό δεν υπήρξε ποτέ. Αυτό που γνωρίζω είναι ότι εμείς λειτουργούμε με την ιδεολογία του «όλοι για έναν». Ακόμα και ένα μέλος μας να θίγεται, εμείς θα το προστατεύσουμε και θα το στηρίξουμε όταν αδικείται. Δεν μπορούμε να κατηγορηθούμε λοιπόν ως μια κλειστή λέσχη. Το 85% του στόλου που φέρει ελληνική σημαία έχει εμπιστοσύνη στο έργο μας. ☺

executive committee member of the EEE, I would say that there has been no lack of love or dedication shown towards the Union by Greek shipowners. Throughout these many years, the complaints and sharp criticism we heard were from those outside the day-to-day operations of the Union. Those who later scrutinised or participated in our initiatives soon changed their minds.

I cannot detect any inadequacies in the attitudes of my colleagues towards their trade union.

The Union has never distanced itself from those it represents. Indeed, our statute which allows shipping companies whose ships do not sail under the Greek flag to become members of the Union is well known.

The proposal for this statute was made under the chairmanship of I. Gkoumas following the 1985 crisis, which was greatly reflected in the Greek shipping register.

Now ships sailing under foreign flags can, and have, become members of the Union.

From time to time it has been said that the EEE is a private club for "big players". This is something we have never been, nor will ever be. In my experience, we operate under the premise of "all for one".

Even if a member of ours is offended, we will protect and support them if they have been wronged. And so we cannot be accused of being a private club. 85% of the fleet sailing under a Greek flag trusts in our work. ☺

** The English text of this interview is not an official translation produced by the EEE; Naftika Chronika takes full responsibility for any inaccuracies it may contain.*

Promoting Career and Educational Development in the Maritime Industries
A Unique Masters Programme for Professionals Master's Degree in Maritime Operations and Management

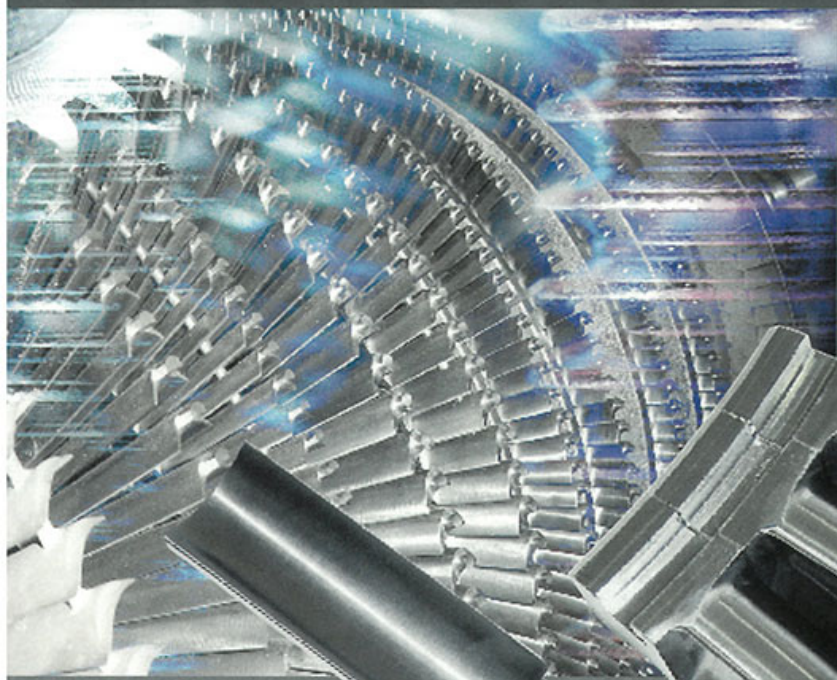
City University's School of Engineering has an innovative masters programme, which has been designed to offer exciting career opportunities for maritime professionals.

- A unique blend of technical, management and financial subjects, focused on the maritime industries
- Supported by the Honourable Company of Master Mariners and a Steering Committee of the maritime industries
- Suitable for mature candidates and Master Mariners, Class 1 Engineers, 1st and 2nd Officers, newly qualified graduates and graduates working in associated occupations
- Based in London, able to use prestigious, visiting lecturers to supplement material and enrich course materials
- Part-time, flexible modular structure to suit students in full-time employment

- Short intensive study periods enables modules to be arranged around professional commitments
- Of global appeal - students from around the world are encouraged to participate and benefit from the City of London maritime business environment
- Provides the maritime industries with staff having specialised technical, management and financial skills and competencies
- Strong foundation for further career development in all branches of the maritime industries.

For further details please contact: MOaM Programme Administrator, School of Engineering, City University, Northampton Square, London EC1V 0HB, UK Telephone: +44 (0) 20 7040 0118
www.city.ac.uk/sems/postgraduate/moam/index.html
Email: pgeng@city.ac.uk Please quote ref: NAFCHRMAY06.

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 της υπουργού

Τουριστικής Ανάπτυξης

Φάνης Πάλλη-Πετραλιά στον Ηλία Μπίσια

Τα αποτελέσματα της νέας τουριστικής πολιτικής

«Πρέπει ως κυβέρνηση να αποφασίσουμε ότι δεν υπάρχει πολιτικό κόστος και μαζί με τους φορείς να συνεργασθούμε για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού», μας αναφέρει η υπουργός Τουριστικής Ανάπτυξης και Τουρισμού, Φάνη Πάλλη-Πετραλιά, στην εφ' όλης της ύλης συνέντευξη που ακολουθεί.

Η υπουργός Τουριστικής Ανάπτυξης πιστεύει ότι έχουν αρχίσει ήδη να φαίνονται τα αποτελέσματα της προσπάθειας που καταβάλλει η κυβέρνηση, και το υπουργείο που ηγείται ειδικότερα, για την υλοποίηση της νέας τουριστικής πολιτικής, δηλώνοντας βέβαιη ότι το επόμενο διάστημα, όταν θα δρομολογηθούν οι σημαντικότερες παρεμβάσεις και μεταρρυθμίσεις, η κατάσταση θα αλλάξει προς το καλύτερο.

Για την Ευρώπη των «25», η κ. Πάλλη-Πετραλιά υποστηρίζει ότι πρέπει να εφαρμοστεί μια επιθετική στρατηγική για να ανατρέψει τις προβλέψεις που τη θέλουν να αποσπά μικρότερο ποσοστό από τον προβλεπόμενο διπλασιασμό της παγκόσμιας τουριστικής κίνησης της επόμενης 15ετίας.

- Αρκετοί Έλληνες πλοιοκτήτες ήδη επενδύουν στην εγχώρια τουριστική αγορά. Η γραφειοκρατία, όμως, που συναντούν παραμένει ένα τεράστιο αγκάθι στα φιλόδοξα σχέδιά τους. Ποιες είναι οι σκέψεις και παροτρύνσεις σας ως προς τους πλοιοκτήτες που επιθυμούν να επενδύσουν στο συγκεκριμένο χώρο;

Ο περιορισμός της γραφειοκρατίας, η απλοποίηση των διαδικασιών που απαιτούνται για την υλοποίηση επενδύσεων και γενικώς η θεσμοθέτηση ενός «φιλικού» πλαισίου για επενδύσεις που θα χαρακτηρίζεται από ευελιξία, σταθερότητα και όσο το δυνατόν... λιγότερο κράτος, υπό την έννοια ότι το κράτος και οι δημόσιες υπηρεσίες πρέπει να είναι αρωγοί στην προσπάθεια του επενδυτή, είναι στόχοι υψηλής προτεραιότητας για την κυβέρνηση. Ας μην ξεχνάμε ότι την τελευταία διετία βρεθήκαμε αντιμέτωποι με χρόνια προβλήματα και παγιωμένες αρνητικές καταστάσεις και αγκυλώσεις -θα έλεγα και νοστροπίες-, που δεν είναι εύκολο να μεταβληθούν εν μία νυκτί. Πιστεύω ότι, ήδη, έχουν αρχίσει να φαίνονται τα αποτελέσματα της προσπάθειας που καταβάλλουμε υλοποιώντας τη νέα τουριστική πολιτική και είμαι βέβαιη ότι το επόμενο διάστημα, όταν θα δρομολογηθούν και οι σημαντικότερες παρεμβάσεις και μεταρρυθμίσεις, η κατάσταση θα αλλάξει προς το καλύτερο.

- Συζητάτε με τους Έλληνες πλοιοκτήτες που επιθυμούν να επενδύσουν στη γενέθλια γη τους; Ποιες σκέψεις τους σας απασχολούν και ποιες θέλετε να υποστηρίξετε;



An interview with
the Minister of Tourism,
Fani Palli-Petralia

The results of the new policy on tourism

- Many Greek shipowners are already investing in the national tourism market. However, the bureaucracy they face remains a giant thorn in the side of their ambitious plans. What thoughts and words of support would you like to pass on to shipowners interested in investing in this particular sector?

The curtailment of bureaucracy, the simplification of procedures necessary for investments to go ahead and the enactment of a "friendly" legislative framework for investment characterised by flexibility, stability, and as little state involvement as possible, in the sense that the state and the civil service should assist the efforts of investors, constitute aims of the highest priority for the government. Let us not forget that over the last two years we have come up against long-standing problems and entrenched negative situations and inflexibility – and I would say mindsets – that are difficult to change overnight. I believe that the efforts we are making for the realisation of our new policy on tourism are already seeing results, and I am convinced that over the next few years, when the most important proposals and reforms will begin to be put into practice, things will change for the better.

- Do you speak with Greek shipowners who want to invest in the country of their birth? Which thoughts of theirs have also become your concerns, and which do you support?

The aims of the government concerning the development of Greece's tourism sector are laid out by the Minister of Tourism, Fani Palli-Petralia.

"As a government, we must come to the conclusion that there are no 'political costs', and work together with all the relevant bodies for the development of maritime tourism," says the Minister of Tourism in the wide-ranging interview that follows.

The Minister of Tourism believes that the efforts of the government and, more specifically, the Ministry she leads for the realisation of their new policy on tourism are already seeing results, and assures us that over the next few years, when the most important proposals and reforms will begin to be put into practice, things will change for the better.

As regards the "Europe of 25", Ms. Palli-Petralia maintains that an aggressive strategy must be implemented if the projections that see Europe capturing but a fraction of the doubling of international tourist traffic over the next 15 years are to be proved wrong.

Με την εφοπλιστική κοινότητα διατηρώ πολύ καλές σχέσεις και ανοικτούς διαύλους επικοινωνίας. Ειδικά κατά τη διάρκεια της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων μας ένωσε, σε πολλά επίπεδα, ο κοινός αγώνας να οργανωθούν όλα στην εντέλεια. Τώρα, ως υπουργός Τουριστικής Ανάπτυξης, γίνομαι αποδέκτης του ενδιαφέροντός τους να επενδύσουν στον τουρισμό. Εισπράττω και ασπάζομαι την επιθυμία τους να συμβάλουν στην ανάπτυξη του τόπου τους και ακούω με προσοχή τα σχέδιά τους. Είναι κοινή συνισταμένη ο προβληματισμός που θίξατε στην προηγούμενη ερώτησή σας. Η κυβέρνηση και το υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης θέλουν και το πράττουν να υποστηρίξουν κάθε σοβαρή επενδυτική πρόταση, η οποία πληροί τις απαραίτητες προϋποθέσεις της ανάπτυξης, της δημιουργίας θέσεων εργασίας, της ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας και κοινωνίας.

■ **Η ελληνική κρουαζιέρα παραμένει ένα ομιχλώδες τοπίο. Υπάρχουν κάποιες πρωτοβουλίες που θα θέλατε να αναλάβετε ως προς την αναγέννηση του συγκεκριμένου κλάδου;**

Πρόσφατα συναντήθηκα στην Ουάσιγκτον με επαγγελματίες του τουρισμού, οι οποίοι όταν τους ρώτησα για τον ελληνικό τουρισμό, μου είπαν «κρουαζιέρα, κρουαζιέρα, κρουαζιέρα»! Όπως γνωρίζετε, τις τελευταίες δεκαετίες, ο τομέας της κρουαζιέρας, όπου ο ελληνικός παράγοντας κυριαρχούσε τότε, έχει υποστεί δραματική υποχώρηση. Το τελευταίο διάστημα, όμως, διαπιστώνουμε ότι το ενδιαφέρον των μεγάλων εταιρειών αναθερμαίνεται και ήδη ελληνικοί προορισμοί επανεπενδύονται στα δρομολόγια και στα σχέδιά τους για το αμέσως επόμενο διάστημα. Η συνεργασία μου με τον συναρμόδιο υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Κεφαλογιάννη είναι πολύ στενή και πολύ πρόσφατα αποφασίσαμε να ξεπεράσουμε τα γραφειοκρατικά εμπόδια που υπάρχουν στον ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό, για να μπορέσει να πλεύσει σε πελάγη ευημερίας. Πρέπει ως κυβέρνηση να αποφασίσουμε ότι δεν υπάρχει πολιτικό κόστος και μαζί με τους φορείς να συνεργασθούμε για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.

■ **Ποιες κοινές πρωτοβουλίες θα επιθυμούσατε να αναλάβετε με τους αρμόδιους υπουργούς προκειμένου να βελτιωθεί η εικόνα στους σταθμούς τρένων, λεωφορείων, αλλά και στα λιμάνια, που μάλλον δεν είναι αντάξια της τουριστικής μας παράδοσης;**

Δεν είναι θέμα επιθυμίας δικής μου ή άλλου υπουργού. Αυτό που λέτε αποτελεί επιτακτική ανάγκη, είναι αυτονόητο. Από τις πρώτες ενέργειές μας στο υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης ήταν να προωθήσουμε το ζήτημα της προετοιμασίας εν όψει τουριστικής περιόδου με τα συναρμόδια υπουργεία αλλά και τους φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Οι δημόσιες υποδομές είναι ουσιαστικά η εικόνα της χώρας μας και της κοινωνίας μας προς κάθε επισκέπτη, ξένο ή Έλληνα. Και όταν την τουριστική περίοδο, διακινούνται από τις υποδομές αυτές εκατομμύρια επισκέπτες, καταλαβαίνετε ότι ξεπερνιούνται κατά πολύ τα όριά τους και είναι επόμενο να εκδηλώνονται προβλήματα και δυσάρεστες καταστάσεις. Η προσπάθειά μας επικεντρώνεται, εκ των πραγμάτων, κυρίως στην εύρυθμη λειτουργία τους, στο να βρίσκονται σε μίαν αξιοπρεπή κατάσταση. Παράλληλα, προωθούμε προγράμματα για τη γενική αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό τους σε μόνιμη βάση.



I maintain good relations and open channels of communication with the shipping community. During the preparations for the Olympic Games in particular, we were united on many levels by our common goal to co-ordinate everything to perfection. Now, as Minister of Tourism, I have been welcoming their interest in tourism sector investment. I have been taking in and embracing their desire to contribute to the development of their country, and listening to their plans carefully. The issue you touched upon in your previous question is a common concern. The government and the Ministry of Tourism looks to and actually supports every single serious investment proposal that entirely fulfils the necessary conditions: development, the creation of jobs, and the strengthening of the local economy and community.

■ **The Greek cruise industry is surrounded by a haze of uncertainty. Are there any initiatives you would like to take for the revitalisation of this sector?**

I recently met with tourism executives in Washington, and when I asked them about Greek tourism, they cried: "Cruises, cruises, cruises!" As you know, the cruise industry, which was once ruled by Greek interests, has seen a dramatic decline over the last few decades. Recently, however, we have seen the interest of large companies hot up once again, and Greek destinations are re-entering their schedules and plans for the upcoming period. I work very closely with the Minister of Merchant Marine, Mr. Kefalogiannis, and only recently we decided to overcome the bureaucratic obstacles that exist in Greek maritime tourism so that it can set a course for a sea of prosperity. As a government, we must come to the conclusion that there are no "political costs", and work together with all the relevant bodies for the development of maritime tourism.

■ **What joint initiatives would you like to undertake with other Ministers in order to improve the appearance of train stations, bus stops and ports, which do not do justice to the reputation of our tourism industry?**

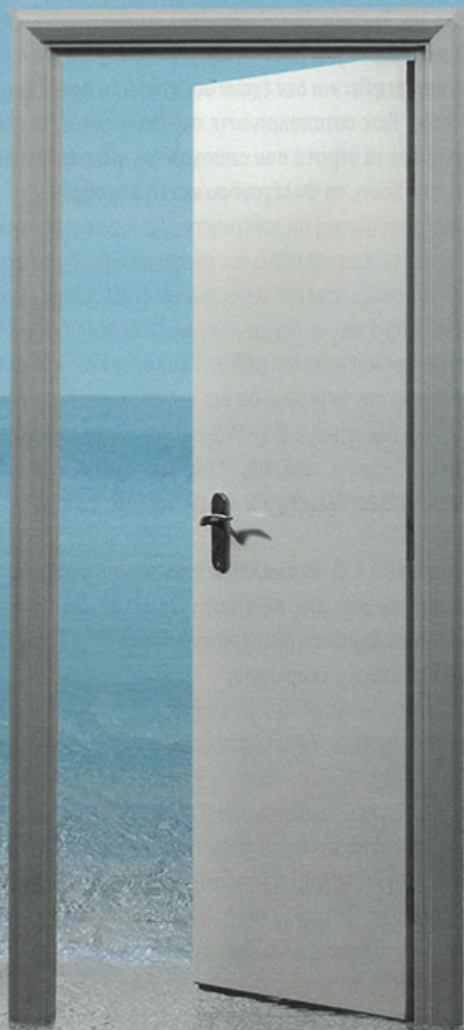
WE FEEL AT HOME IN THE MARITIME WORLD



Instinctive Understanding

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

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



Consultants to





- Οι κάτοικοι πολλών νησιών της άγονης γραμμής (και όχι μόνο οι εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης) παραπονιούνται στο περιοδικό μας πως σημαντικοί υπουργοί της κυβέρνησης δεν τους έχουν επισκεφθεί και δεν έχουν συζητήσει τα προβλήματά τους μαζί τους. Πώς ανταποκρίνεστε στο θέμα αυτό; Γνωρίζει το υπουργείο σας τα θέματα που απασχολούν, για παράδειγμα, την Ανάφη, την Κάσο, τη Φολέγανδρο και τη Σαμοθράκη;

Βασική κατεύθυνση στην πολιτική της κυβέρνησης είναι η αντιμετώπιση των προβλημάτων της περιφέρειας και ειδικά των πιο απομονωμένων περιοχών της χώρας μας. Οι επιτόπιες επισκέψεις υπουργών και εκπροσώπων της κυβέρνησης είναι ένα ζήτημα που, αν δεν έχει ήδη συμβεί σε ορισμένες περιοχές, είμαι βέβαιη ότι θα υλοποιηθεί στο μέλλον. Όσον αφορά στο υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης, σας διαβεβαιώ ότι δεν υπάρχει περιοχή της Ελλάδας, ανεπτυγμένη ή μη τουριστικά, για την οποία να μην έχουμε κάποιο υπόμνημα. Για προβλήματα, θέματα, αιτήματα... Υπάρχει η πολιτική βούληση να τα ιεραρχήσουμε αυτά τα προβλήματα και να δρομολογήσουμε λύσεις.

- Θα επιθυμούσατε η Ε.Ε. να αναλάβει έναν πιο ενεργό ρόλο σε θέματα κοινής τουριστικής πολιτικής; Θεωρείτε ότι θα ήταν ίσως αναγκαίο να δημιουργηθεί χαρτοφυλάκιο στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή με θέματα τουρισμού;

Μέχρι το 2020 προβλέπεται ότι θα έχουμε ετησίως στην Ευρώπη περίπου 300 εκατομμύρια περισσότερες αφίξεις, που θα προστεθούν στα περίπου 400 εκατομμύρια που είναι σήμερα. Πρέπει η Ευρώπη των «25» να χαράξει και να εφαρμόσει μια επιθετική στρατηγική προκειμένου να ανατρέψει τις προβλέψεις που τη θέλουν να αποσπά μικρότερο ποσοστό από τον προβλεπόμενο διπλασιασμό της παγκόσμιας τουριστικής κίνησης της επόμενης 15ετίας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει τα μέσα. Πρέπει να αποκτήσει ακόμα ισχυρότερη πολιτική βούληση ώστε να αξιοποιήσει στο έπακρο τον τεράστιο φυσικό και πολιτιστικό πλούτο που διαθέτει διάσπαρτο από το Καστελόριζο μέχρι τη Σκωτία και να δώσει μια νέα ισχυρή ώθηση στην ευρωπαϊκή οικονομία.

- Με απογοήτευση πληροφορούμαστε ότι πολλά γραφεία του ΕΟΤ στην Αθήνα και στις μεγάλες πόλεις, ακόμα και κατά τις περιόδους αιχμής, δεν λειτουργούν τα απογεύματα και μάλλον υπολείπονται τα Σαββατοκύριακα. Πώς αντιδράτε στο θέμα αυτό;

Το τελευταίο διάστημα βρίσκεται σε εξέλιξη ένα πρόγραμμα ριζικής αναδιοργάνωσης και επαρκέστερης στελέχωσης των γραφείων του ΕΟΤ στην

This is not an issue of what I or some other Minister would like to do. The issue you have raised is a pressing need, that much is clear. One of our first acts at the Ministry of Tourism was to promote the preparations for tourist high season with other Ministries and with the Local Self-Government bodies. Our public infrastructures are essentially the image of our country and society that is seen by every visitor, be they Greeks or foreigners. And when millions of visitors use these infrastructures during high season you can understand that their capacities are overstretched, and it follows that problems and unpleasant situations arise. Our efforts are mainly centred on their smooth operation, and on their being in a respectable state. At the same time, we are promoting programmes for their general upgrading and modernisation on a long-term basis.

- The inhabitants of many islands served by unprofitable shipping lines (and not just Local Self-Government representatives) have complained to our magazine that important government Ministers have never visited their islands and have never discussed their problems with them. What do you have to say on this matter? Is your Ministry aware of the issues concerning Anafi, Kassos, Folegandros and Samothraki, for example?

The main thrust of government policy is how to deal with the problems of the regions, especially those of the most isolated areas of our country. If local visits have not yet been made to certain areas by Ministers and government representatives, then I am sure they will take place in the future. As regards the Ministry of Tourism, I can assure you that there is no area of Greece, whether developed or untouched by tourism, for which we do not have some memorandum concerning problems, issues or requests. We have the political will to rank these problems and legislate solutions for them.

- Would you like the E.U. to take a more active role on issues of common tourism policy? Do you think it is perhaps necessary to create a tourism portfolio at the European Commission?

It has been projected that by 2020, Europe will see 300 million more arrivals than the 400 million it approximately receives today. The "Europe of 25" must draw up and implement an aggressive strategy if the projections that see Europe capturing but a fraction of the doubling of international tourist traffic over the next 15 years are to be proved wrong. The European Union has the means, but it must cultivate an even stronger political will if it is to make best use of the massive natural and cultural

Έχουμε εκατό χρόνια
πίσω μας
κι όλες τις θάλασσες
μπροστά μας!



TOMASOS BROTHERS INC.

ΙΑΣΟΝΟΣ 2, 185 37 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΗΛ.: 210 4284107-112



Ελλάδα αλλά και στο εξωτερικό. Ειδικά για τα γραφεία στο εσωτερικό, πέραν της αύξησης του αριθμού τους, στόχος είναι να λειτουργούν πολλές ώρες και αποτελεσματικά. Νομίζω ότι οι πληροφορίες που επικαλείστε αφορούν ελάχιστες περιπτώσεις, ενδεχομένως συγκυριακές, και μεμονωμένα περιστατικά.

- **Ως υπουργός Τουρισμού πώς θα επιθυμούσατε να επιβραβεύετε τις ακτοπλοϊκές εταιρείες που επικουρούν την προσπάθεια του ΕΟΤ για τη βελτίωση της εικόνας της χώρας μας στους αλλοδαπούς επισκέπτες, αλλά και συντελούν στην αειθαλή τουριστική ανάπτυξη ορισμένων περιοχών;**

Θα έλεγα ότι τα δύο σημεία που αναφέρετε θα πρέπει να εκλαμβάνονται ως αυτονόητα και ως βασικά στοιχεία των υπηρεσιών που προσφέρουν οι ακτοπλοϊκές εταιρείες. Βεβαίως κάθε προσπάθεια ή πρωτοβουλία που ξεπερνά τα δεδομένα είναι άξια ευφήμου μνείας.

Όπως καταλαβαίνετε, ο ρόλος του υπουργείου και κατά προέκταση του κράτους δεν είναι να συμβουλευτεί τον επιχειρηματία πώς θα κάνει καλύτερα τη δουλειά του. Ρόλος του είναι να υποστηρίξει και να διευκολύνει τον επιχειρηματία προκειμένου να κάνει καλύτερα τη δουλειά του.

- **Πιστεύετε ότι η Ελλάδα είναι ακριβή χώρα για τον αλλοδαπό επισκέπτη; Μπορεί πλέον η χώρα μας να ανταγωνιστεί τους γείτονές της, όπως ακόμα και τα νέα μεσογειακά κράτη-μέλη της Ε.Ε.;**

Η ακρίβεια είναι ένα γενικότερο ζήτημα που απασχολεί όλους μας και σε ορισμένους τομείς της αγοράς μπορεί να είναι εντονότερο. Σε κάθε περίπτωση είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων και συνδυασμός διαφόρων παραμέτρων. Στο τουριστικό μας προϊόν, η συνθήκη που πρέπει απαραίτητως να υπηρετείται είναι η αξία προς την τιμή, το value for money. Οι υπηρεσίες που «αγοράζει» ο επισκέπτης με τα χρήματα που δίνει, να ανταποκρίνονται στις προσδοκίες του. Η τελική τιμή ενός πακέτου είναι σύνθεση αρκετών διαφορετικών κοστολογήσεων και επηρεάζεται αναλόγως, π.χ. αερομεταφορές, διαμονή, δαπάνη εκτός κλίνης. Υπό αυτό το πρίσμα το κράτος μπορεί να παρέμβει σε δύο επίπεδα. Σε επίπεδο βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας, που θα προκύψει μέσα από σειρά μέτρων και παρεμβάσεων, διαρθρωτικού χαρακτήρα. Σε επίπεδο αγοράς, με ελέγχους και επιτήρηση, ούτως ώστε να πατάσσεται η αισχροκέρδεια (όπου διαπιστώνεται) να προστατεύεται ο επισκέπτης/καταναλωτής και να λειτουργεί ο υγιής ανταγωνισμός. ©

riches it has at its disposal, spread across Europe from Kastelorizo to Scotland, and give the European economy a strong boost.

- **We were disappointed to learn that many Greek National Tourism Organisation (GNT0) offices in Athens and other large towns are not open for business in the afternoons and are open for fewer hours than they perhaps should be on weekends, even during high season. What do you have to say on this issue?**

A programme for the complete reorganisation and full staffing of GNT0 offices in Greece and abroad has recently been put into action. Where offices abroad are concerned, the aim is not only to increase their number, but also to see that they operate more efficiently and for longer hours. I think that the information you are referring to concerned rare cases, potentially circumstantial and isolated incidents.

- **As Minister of Tourism, how would you like to reward the coastal shipping companies which support the efforts of the GNT0 for the improvement of Greece's image in the eyes of foreign visitors, and which contribute to the year-round touristic development of certain regions?**

I would say that the two areas of support you mention are self-evident and basic characteristics of the services offered by coastal shipping companies. Of course, every effort and initiative that goes beyond the norm is worthy of the highest praise.

You understand that the role of the Ministry, and by extension of the state, is not to advise businessmen and women how to do their jobs better. Our role is to support and facilitate businessmen and women so that they are able to do their jobs better.

- **Do you think that Greece is an expensive country for foreign visitors? Can our country still compete with its neighbours, including the new Mediterranean Member states of the E.U.?**

High prices constitute a wider issue which concerns us all, one that is more keenly felt in certain market sectors. In every case it involves the interrelationship of many factors and the combination of various parameters. As regards our tourist product, the convention we must follow is "value for money". The services that visitors buy with their money need to meet their expectations. The final price of a package is dependent upon a number of different costings and is affected accordingly, e.g. air transport, accommodation, and other expenses. In this light, the state can intervene on two levels. First, on the level of improving competitiveness, which will take place by means of a series of measures and initiatives of a structural nature. And second, on a market level, with inspections and surveillance in place in order to stamp out profiteering (wherever it is uncovered), to protect the visitor/consumer, and to ensure a climate of healthy competition. ©

INTERNATIONAL SHIPPING AND TRANSPORTATION

StealthGas is No. 1 in GAS

You might not have heard of us, we've only been operating since the end of 2004.

But in that time ,we've gone from nothing to being the biggest fleet of handysize liquified petroleum carriers in the world-not bad for a one year old!!!

With 24 vessels ranging from 1,600 to 7,500 cbm we are able to transport various LPG and petchem gases safely and always on time.

StealthGas is listed on the nasdaq stock exchange in NY under the ticker symbol "GASS" and our ipo was nearly three times oversubscribed.

We believe in working fast. Work with us and so will you!!!

StealthGas

ENERGY DRIVES SUCCESS

www.stealthgas.com





• Shaft Bearing

• Rudder Base

• Crane's Hydr. Cylinder

• Pumps

GENERAL'S SHIPS' REPAIRS PROJECTS

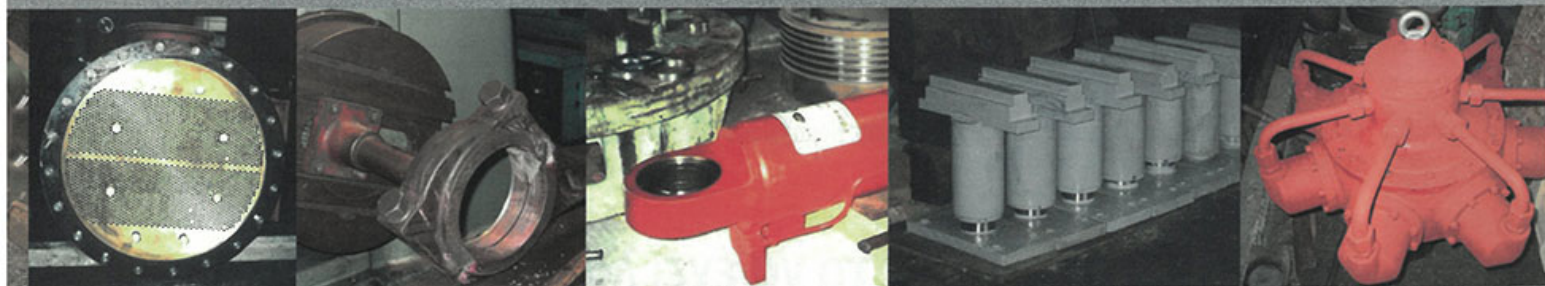
FABRICATION

• Heaters

• Jacks

• Filters





• Heaters

• Connecting Rods

• Hydr. Bottle

• Hydr. Jacks

• Hydr. Motor

RECONDITION

• Impellers

• Piston Crown

• Cyl. Cover

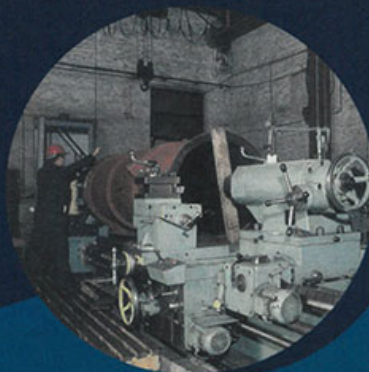
• Valves

• Seats



STOCK HOUSE

• Piston Crowns • Cylinder Covers • Exhaust Valves • Exhaust Valves' Seats • Cylinder Liners • Piston Skirts



SERVING
GREEK SHIPPING
SINCE 1970



P.P. Liakos

General Ships' Repairs

10, Dervenakion Str. 185 45 Pireas - Greece / Tel.: 0030-210-4630126 & 4630823 / Fax: 0030-210-4619583 / e-mail: liakos@otenet.gr

> Συνέντευξη της Φώφης Γεννηματά

Υπερνομάρχη Αθηνών - Πειραιώς, πρόεδρος Ένωσης Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδος (ΕΝΑΕ)
στη Λίζα Μαρέλου

Διεκδικούμε το να έχει λόγο η Αυτοδιοίκηση για μείζονα θέματα

Τον Οκτώβριο του 2002 εξελέγη υπερνομάρχης Αθηνών - Πειραιώς και το Μάρτιο του 2003 πρόεδρος της Ένωσης Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων Ελλάδος (ΕΝΑΕ). Η πρώτη πολιτίς της Υπερνομαρχίας Αθηνών - Πειραιώς, Φώφη Γεννηματά, στην εφ' όλης της ύλης συνέντευξη που παραχώρησε στα «Ναυτικά Χρονικά» αναφέρεται στο ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει ως πρόεδρος της ΕΝΑΕ στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, καταθέτει τις προτάσεις για την καταπολέμηση της ανεργίας και την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και κατονομάζει τις προσωπικές κινήσεις της και πρωτοβουλίες για την ανάκαμψη της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης και του Περάματος.



- Το πρόβλημα της ανεργίας απασχολεί έντονα την ελληνική νεολαία. Παρ' όλα αυτά δεν παρατηρείται ενδιαφέρον από τη νέα γενιά για μια οικονομικά δελεαστική σταδιοδρομία στη θάλασσα. Λαμβάνοντας υπόψη τον ενεργό ρόλο των νομαρχιών στο θέμα της καταπολέμησης της ανεργίας, ποιο ρόλο θα μπορούσατε ως πρόεδρος της ΕΝΑΕ να διαδραματίσετε με στόχο τόσο την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα όσο και την καταπολέμηση της ανεργίας;

Είναι γεγονός ότι η σταδιοδρομία στη θάλασσα μπορεί να προσφέρει μια σοβαρή επαγγελματική διεξοδό για τους νέους, δεδομένης, μάλιστα, της ανεργίας που πλήττει πολλά επαγγέλματα της στεριάς. Ωστόσο, χρειάζεται να γίνουν, ακόμη, πολλά βήματα για να αρχίσουν οι νέοι να εξετάζουν -και να επιλέγουν- το ναυτικό επάγγελμα.

Κατ' αρχάς, χρειάζεται να γίνει το ίδιο το ναυτικό επάγγελμα πιο ελκυστικό και σ' αυτή την κατεύθυνση θα πρέπει η κυβέρνηση να πάρει πρωτοβουλίες και να ενισχύσει έναν ουσιαστικό διάλογο ανάμεσα στους κοινωνικούς εταίρους, για να υπάρξει περαιτέρω βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των ναυτικών στα πλοία, αναβάθμιση των μισθολογικών αποδοχών των Ελλήνων ναυτικών και βελτίωση των όρων εργασίας στα πλοία. Παράλληλα, απαιτείται να υπάρξει ουσιαστική αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης με συγκεκριμένα μέτρα και παρεμβάσεις, ώστε οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού να καταστούν ισότιμες με τα ΑΕΙ.

Και φυσικά χρειάζεται να υπάρξουν ολοκληρωμένες πρωτοβουλίες τόσο για τη βελτίωση της εικόνας του ναυτικού επαγγέλματος όσο, κυρίως, για την ενημέρωση των νέων για τις επαγγελματικές προοπτικές που έχουν με

Local Self-Government ought to have a say on major issues

In October 2002 she was elected Prefect of the Extended Athens-Piraeus Prefecture, while March 2003 saw her appointed President of the Union of Hellenic Prefectures (ENAE). In her interview with Naftika Chronika, Fofi Gennimata, the first lady of the Athens-Piraeus Prefecture, speaks of the role she can play as President of the ENAE in attracting young people to the maritime profession, presents her proposals for fighting unemployment and improving maritime education, and lays down her personal involvement in and initiatives for the rejuvenation of the Perama Shipbuilding and Ship Repair Zone.

■ **Unemployment is an issue of great concern for young people in Greece today, yet they do not seem to be interested in a financially lucrative career at sea. Given the active role played by the Prefectures in the reduction of unemployment, what part could you, as President of the ENAE, play in order to both attract young people to the maritime profession and fight unemployment?**

It is true that a career at sea constitutes an important professional opportunity for young people, especially given the unemployment currently affecting many land-based professions. However, many steps still need to be taken before young people begin to look into, and subsequently move into the maritime profession.

First of all, the maritime profession itself needs to be made more attractive, and to this end the government must set up initiatives to promote real dialogue between the two sides of the industry so as to further improve the living conditions of seamen on ships, increase the wages of Greek seamen, and improve working conditions on ships.

At the same time the standards of maritime education must be raised through specific measures and courses of action, so that the Merchant

Marine Academies (MMAs) are on a par with Greek Universities.

And comprehensive initiatives must, of course, be organised both to improve the image of the shipping profession and, moreover, to inform young people of their career prospects as graduates of an MMA, which are not limited to ships but extend to shipping companies, Port Authorities, classification societies, and so on.

As is becoming clear, the ENAE has proposals to present and is ready to contribute in every way it can with regard to the urgent matter of attracting young people to the maritime profession. It is a matter of life or death for our merchant shipping sector as there can be no Greek shipping without Greek seamen.

And since Prefectural Self-Government has a close relationship with Greek citizens, it is in a position to make a real contribution through a series of measures decided upon in collaboration with all the other interested parties. However, the unfortunate fact is that the ENAE has never been invited to join in discussions or to give its opinions on the issue, and we fear that this serious shipping problem is being handled in a rather makeshift and haphazard way, mainly by the government.





την αποφοίτησή τους από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού και οι οποίες δεν περιορίζονται στα πλοία αλλά επεκτείνονται σε ναυτιλιακά γραφεία, στο Λιμενικό Σώμα, σε νηογνώμονες κ.α. Όπως γίνεται, λοιπόν, αντιληπτό, η ΕΝΑΕ έχει προτάσεις να καταθέσει και είναι έτοιμη να συμβάλει με κάθε τρόπο για το μείζον θέμα της προσέλκυσης των νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Ένα θέμα «ζωής» για την εμπορική μας ναυτιλία, αφού δεν νοείται ελληνική ναυτιλία χωρίς Έλληνες ναυτικούς. Και επειδή η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση βρίσκεται πολύ κοντά στον πολίτη, μπορεί να έχει ουσιαστική συμμετοχή σε μια σειρά από παρεμβάσεις, που θα καθοριστούν από κοινού με όλα τα άλλα μέρη. Δυστυχώς, όμως, μέχρι τώρα η ΕΝΑΕ δεν έχει κληθεί να συμμετάσχει σε οποιονδήποτε διάλογο, ούτε καν έχει ζητηθεί να εκφράσει τις απόψεις της, πράγμα, που μας δημιουργεί ανησυχία ότι κυρίως με ευθύνη της κυβέρνησης ένα τόσο σοβαρό θέμα για τη ναυτιλία αντιμετωπίζεται με πρόχειρο και αποσπασματικό τρόπο.

- **Παρά τις εξαιρετικές πρωτοβουλίες του νομάρχη Πειραιά κ. Μίχα, εντούτοις παρατηρείται σταδιακή συρρίκνωση του επιχειρηματικού ενδιαφέροντος για τον Πειραιά αλλά και αποχώρηση των περισσότερων ναυτιλιακών εταιρειών προς την Αθήνα, με αποτέλεσμα την αύξηση της ανεργίας και τη μείωση της επιχειρηματικότητας στο πρώτο λιμάνι της χώρας. Ποιες είναι οι σκέψεις σας για το μέλλον του μεγάλου λιμένα ως προς την αναγέννησή του;**

Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Αθηνών - Πειραιώς στα 3,5 χρόνια της θητείας της, όπως πολύ σωστά αναφέρατε, έχει αναλάβει σημαντικές πρωτοβουλίες για την «τόνωση» του Πειραιά, των οποίων η υλοποίηση προωθείται από το νομάρχη Πειραιά. Για εμάς η «τόνωση» του Πειραιά εντάσσεται σε ένα ευρύτερο υπερτοπικό σχέδιο, που έχουμε εκπονήσει στο πλαίσιο της Υπερνομαρχίας Αθηνών - Πειραιώς και υλοποιούμε και στις δύο νομαρχίες. Με αποσπασματικές λύσεις δεν θα έρθουν τα επιθυμητά αποτελέσματα και αυτό φάνηκε στο παρελθόν.

Έχουμε κάνει προτάσεις και υλοποιούμε έργα ενίσχυσης των υποδομών, οδικών και λιμενικών, και ταυτόχρονα διεκδικούμε να έχει λόγο η Αυτοδιοίκηση σε όλα τα μείζονα θέματα της περιοχής, όπως η αξιοποίηση της λιπασματοβιομηχανικής ζώνης, στη Δραπετσώνα, η περαιτέρω ανάπτυξη συγκοινωνιακών μέσων σταθερής τροχιάς κ.ά.

Φυσικά, το θέμα των υποδομών, η βελτίωση των μέσων μαζικής μεταφοράς και η αξιοποίηση χώρων προς όφελος των πολιτών και της ανάπτυξης της πόλης είναι ορισμένες από τις παρεμβάσεις που έχουν ενταχθεί

- **Despite the excellent initiatives of the Prefect of Piraeus, Mr. Michas, we are nevertheless seeing the gradual reduction of business interest in Piraeus and the departure of the majority of shipping companies for Athens, resulting in an increase in unemployment and a reduction in the entrepreneurship of Greece's main port. What are your thoughts on the future of this great port as regards its regeneration?**

During the three-and-a-half years of the Extended Athens-Piraeus Prefecture, a number of important initiatives have, as you so rightly noted, been taken to boost Piraeus; the realisation of these initiatives was promoted by the Prefect of Piraeus.

For us, the "reinvigoration" of Piraeus forms part of a broader overarching plan worked out at the level of the Extended Athens-Piraeus Prefecture and put into practice in both Prefectures.

As we have seen in the past, fragmented solutions do not bring the desired results.

We have made proposals and are executing projects to improve road and port infrastructures. At the same time, we are fighting for the right, as a Self-Government body, to have a say in all the major concerns of the area, such as the utilisation of the fertiliser industry area in Drapetsona, the further development of rail transport, and so on. Matters of infrastructure, the improvement of public transport, and the utilisation of areas for the good of citizens and the development of the city have, of course, been dealt with in the measures laid out in our plan to make the broader Piraeus area attractive to the business sector.

However, if our aim is to be achieved then others must be working to the same end in a spirit of co-operation; in this way the port will be developed and the shipping services sector, for which the development of maritime arbitration has proved a positive step, will be strengthened.

This is another issue on which we are seeking, with specific proposals, to enter into discussions and co-operate with all the relevant bodies, and chiefly Self-Government, as we believe that a co-ordinated approach can produce positive results for citizens.

- **In his communications with the shipping community, the Greek Prime Minister has asked for the sector to make a financial contribution to the country by means of business investment in Greece. It is common knowledge that the Prefecture of Athens is the maritime centre of the Mediterranean and Eastern Europe. With this in mind, what measures would you**

**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



στο σχέδιό μας, για να γίνει η ευρύτερη περιοχή του Πειραιά πόλος επιχειρηματικής έλξης.

Ωστόσο, για να επιτευχθεί ο στόχος, πρέπει να κινηθούν και άλλοι προς την ίδια κατεύθυνση, με λογική συνεργασίας, ώστε να αναπτυχθεί το λιμάνι και να ενισχυθεί ο τομέας παροχών προς τη ναυτιλία, πράγμα για το οποίο γίνεται τώρα μια θετική κίνηση με την ανάπτυξη της ναυτικής διαιτησίας. Εμείς και σε αυτό το θέμα, με συγκεκριμένες προτάσεις επιζητούμε το διάλογο και τη συνεργασία με όλους τους φορείς και πρωτίστως την Αυτοδιοίκηση, αφού πιστεύουμε ότι συντονισμένα μπορούμε να έχουμε θετικά -για τον πολίτη- αποτελέσματα.

■ **Ο πρωθυπουργός της χώρας, σε επαφές με την εφοπλιστική κοινότητα, ζήτησε την εθνική οικονομική τους αρωγή ως προς τις επιχειρηματικές επενδύσεις στον τόπο μας. Ως γνωστόν, η Νομαρχία Αθηνών αποτελεί το ναυτιλιακό κέντρο της Ανατολικής Ευρώπης αλλά και όλης της Μεσογείου. Με αυτόν το γνώμονα ποιες κινήσεις θα αναπτύξετε προκειμένου να υποστηρίξετε την προσέλκυση επενδύσεων στο Λεκανοπέδιο από τον οικονομικά πρόσφορο χώρο της ναυτιλίας;**



Η πρόσκληση της κυβέρνησης προς τον εφοπλιστικό κόσμο να επενδύσει στη στεριά είναι μια ευχή, που δεν μπορούμε να μην την υιοθετήσουμε. Όμως, πιστεύω ότι είναι λάθος η ταύτιση, που κάνει η κυβέρνη-

ση, της οποίας εφοπλιστικής επένδυσης με τον πατριωτισμό.

Τα πράγματα είναι απλά: Όλοι είναι πατριώτες, όμως ειλικρινά, πιστεύει κανένας ότι θα λυθούν τα προβλήματα της χώρας μας εάν κάποιοι εφοπλιστές για πατριωτικούς λόγους έρθουν σήμερα και επενδύσουν; Αντίθετα, θα είναι πιο ουσιαστικό εάν υπάρξει ένας πραγματικός διάλογος για να διαμορφωθούν το πλαίσιο και οι κανόνες, ώστε η επένδυση να είναι ένα φυσιολογικό αποτέλεσμα και όχι απλώς αντικείμενο συνεχών εκκλήσεων για τον πατριωτισμό των επιχειρηματιών.

■ **Παρόλο που η ναυτιλία -μαζί με τον τουρισμό- αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της ελληνικής οικονομίας, εντούτοις οι πολιτικοί δεν γνωρίζουν τα θέματα που την απασχολούν. Ποιος είναι ο λόγος για την, κατά την άποψή μας, αδιάφορη στάση προς τη συγκεκριμένη επιχειρηματική δραστηριότητα του τόπου μας;**

Δεν θα συμφωνήσω με την άποψη ότι υπάρχει αδιάφορη στάση απέναντι στη ναυτιλία και στον τουρισμό. Δεν θα ήταν δυνατό να είναι κάποιος

take to help attract investment in the Attic basin from the financially well-disposed shipping sector?

The government's invitation to the shipping community to invest on terra firma is an aspiration which we cannot help but adopt. However, I believe the government is mistaken in its connection of shipping investment with a notion of patriotism.

The matter is a simple one: everyone is a patriot, but do we honestly believe all our problems will be solved if some shipowners come and invest here for patriotic reasons?

On the contrary, it would be far more meaningful if there were some real dialogue that led to the shaping of the framework and the rules, so that investment followed naturally and not simply as the result of calls for patriotism on the part of businessmen and women.

■ **Despite the fact that shipping and tourism together form the backbone of the Greek economy, politicians are not aware of the issues that concern these sectors. What is the reason behind the, in our view, indifferent stance towards these particular business activities in Greece?**

I do not agree with the view that an indifferent stance is taken towards shipping and tourism. It is not possible for someone to be indifferent when faced with the two most profitable sectors of the national economy. It is just that the political parties have different political approaches regarding the development of these two sectors.

Both these issues are, at any rate, of particular interest to Self-Government because they are directly related to the development of entire areas.

As a member of the Coastal Shipping Transport Council, the ENAE is constantly making proposals and intervening on issues of coastal shipping, whose importance for the islands of Greece is well known.

At the same time we are ready to submit proposals on any aspect of shipping whenever we are called upon to do so.

We have also placed great importance on increasing tourist traffic to the Argosaronic islands, which fall under our jurisdiction.

Within the framework of our plan, the Piraeus Prefecture has had many meetings and discussions with all the relevant agencies and has promoted the natural beauty of the region at all the major international tourism exhibitions, from Berlin to New York, and the first positive results in terms of increased tourist traffic are already apparent.

■ **The Piraeus Prefecture has taken an extremely active interest in the economic decline of the Perama area. Have you been personally involved in this matter? How can Prefectural Self-Government help solve the great economic problems faced by Greece's shipbuilding zones?**

As I said before, our actions form part of an overarching plan that is broken down by sector. As such, the initiatives taken by the Piraeus Prefecture, such as the creation of a Register of Shipbuilding and Ship Repair Enterprises, are not separate from the wider plan we have produced on this issue.

Οδημιουργούμε σχέσεις εμπιστοσύνης...

...κρίκο-κρίκο.

PHASMA CREATIVE®



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



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

> Συρματόσχοινα
Εξαρτήματα <
> Αλυσίδες
Ιμάντες <
Σχοινιά <

K&A ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.



ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΤΕΧΝΙΚΗ

Οι πρωταθλητές της άρσης βαρών

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



εταίριες που αντιπροσωπεύουμε:



αδιάφορος απέναντι στους δύο πλέον συναλλαγματοφόρους κλάδους της εθνικής μας οικονομίας. Απλώς, υπάρχουν διάφορες πολιτικές προσεγγίσεις ανάμεσα στα κόμματα για την ανάπτυξη των δύο τομέων.

Ειδικά, πάντως, για την Αυτοδιοίκηση και τα δύο θέματα έχουν ιδιαίτερη σημασία, αφού σχετίζονται άμεσα με την ανάπτυξη ολόκληρων περιοχών. Η ΕΝΑΕ με τη συμμετοχή της στο Συμβούλιο Ακτοπολικών Συγκοινωνιών καταθέτει συνεχώς προτάσεις και κάνει παρεμβάσεις σε θέματα σχετικά με την ακτοπλοΐα, της οποίας η σημασία είναι γνωστή για τη νησιωτική Ελλάδα. Παράλληλα, είμαστε έτοιμοι να καταθέσουμε -όποτε μας ζητηθεί- προτάσεις για όλο το φάσμα της ναυτιλίας. Επίσης, μεγάλο βάρος έχουμε δώσει στην ενίσχυση της τουριστικής κίνησης στα νησιά μας, στα νησιά του Αργοσαρωνικού.

Η Νομαρχία Πειραιά, στο πλαίσιο του σχεδιασμού μας, έχει κάνει πολλές συναντήσεις και διάλογο με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και έχει παρουσιάσει τις φυσικές ομορφιές της περιοχής σε όλες τις μεγάλες τουριστικές εκθέσεις του εξωτερικού, από το Βερολίνο μέχρι τη Νέα Υόρκη, και ήδη είναι ορατά τα πρώτα θετικά αποτελέσματα με την αύξηση της κίνησης.

■ **Η Νομαρχία Πειραιά έχει ασχοληθεί με ιδιαίτερο ζήλο με τα ζητήματα που αφορούν τον οικονομικό μαρασμό του Περάματος. Υπάρχει κάποια προσωπική σας ανάμειξη στο θέμα αυτό; Πώς θα μπορούσε η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση να υποστηρίξει τα μεγάλα οικονομικά προβλήματα που απασχολούν τις ναυπηγικές ζώνες της πατρίδας μας;**

Όπως προανέφερα οι κινήσεις μας εντάσσονται σε συνολικό σχεδιασμό, που γίνονται ανά τομέα. Ως εκ τούτου, οι πρωτοβουλίες, που έχει πάρει η Νομαρχία Πειραιά π.χ. για την υλοποίηση του Μητρώου Ναυπηγοεπισκευαστικών Επιχειρήσεων δεν είναι αποκομμένες από το σχεδιασμό που έχουμε κάνει για το θέμα.

Για εμάς, αποτελεί σοβαρό ζήτημα η ανάκαμψη της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης γιατί έχει άμεση σχέση με την απασχόληση χιλιάδων εργαζομένων και της οικονομικής ανάπτυξης του Περάματος και άλλων πόλεων της περιοχής.

Έτσι, η Νομαρχία Πειραιά ξεκίνησε, από την πρώτη μέρα της θητείας μας, τις προσπάθειες για την υλοποίηση του Μητρώου Επιχειρήσεων, το οποίο αποτελεί το «κλειδί» για την εξυγίανση του κλάδου και τη λήψη συγκεκριμένων μέτρων για τη στήριξη των επιχειρήσεων.

Παράλληλα, στηρίζουμε τη λειτουργία και μετεγκατάσταση επιχειρήσεων στο Βιοτεχνικό Πάρκο του Σχιστού, ενώ θα πρέπει να υπάρξει μέριμνα από την κυβέρνηση για να τοποθετηθούν νέες δεξαμενές και να προσελκυσθούν εργασίες.

■ **Οι νομαρχίες εκπροσωπούνται ενεργά στους νέους Οργανισμούς Λιμένων. Ποια θέματα λιμενικής πολιτικής έχουν απασχολήσει κατά καιρούς την ΕΝΑΕ και ποια εσάς προσωπικά;**

Παρότι τα θέματα της λιμενικής πολιτικής έχουν άμεση σχέση με την ανάπτυξη των νησιών, δυστυχώς η ΕΝΑΕ ούτε και σε αυτό το θέμα έχει κληθεί να καταθέσει τις προτάσεις της, παρότι έχει συγκληθεί δύο φορές, την

For us, the decline of the Shipbuilding and Ship Repair Zone is a serious matter because it is directly connected to the employment of thousands of workers, and to the economic development of Perama and other towns in the area.

And so, from the very first day of our term in office, the Piraeus Prefecture began its efforts for the creation of a Record of Enterprises, which is the key to the reformation of the sector, and implemented specific measures in support of businesses.

At the same time we are supporting the transferral to, and operation of businesses in, the Schisto Industrial Park, while the government ought to look to installing new docks and attracting more business.

■ **The Prefectures are actively represented at the new Port Authorities. What issues of port policy have attracted the attention of the ENAE over the years, and which have drawn your personal interest?**

Given that issues of port policy are directly related to the development of the islands, it is unfortunate that even here the ENAE has not been called upon to present its proposals, despite the fact that the National Shipping Policy Council has met twice to discuss such issues over the last two years. However, in recognition of the importance of this matter for the development of the islands, the Extended Athens-Piraeus Prefecture has laid out and is implementing a comprehensive plan for the improvement of the ports on the islands of the Argosaronic Gulf.

Thus, following the submission of specific studies, the Piraeus Prefecture proceeded to the realisation of large-scale port projects, such as the construction of new ports at Methana and Angistri; another new port is planned for Aegina.

I will not bore you with a list of projects forming part of our port policy. What I would like to point out is that Self-Government representation at the Port Authorities is not always what it should be. For some, the fact that the municipality is represented on the executive committee is enough where ports of a limited size are concerned; however, the port of Piraeus is spread across four municipalities, so I do not understand why only the Municipality of Piraeus should sit on the executive committee of the Piraeus Port Authority, while the views of the rest remain unheard.

■ **Although Attica boasts ports of great importance, the connections between them are particularly inadequate, even problematic. As the first lady of the Extended Athens-Piraeus Prefecture, what measures could you suggest to the State with a view to both easing congestion at Piraeus and better connecting it with the other ports of Attica?**

While not all the ports in Attica fall under the jurisdiction of the Extended Athens-Piraeus Prefecture - Rafina belongs to the Prefecture of Eastern Attica, for example, and Elefsina to the Prefecture of Western Attica - I believe that Prefectural Self-Government must be given the ability to create a comprehensive plan for the ports of Attica so as to ease congestion

SOUTHERN SHIPPING & FINANCE CO. LTD

SOUTHERN SHIPPING (CHARTERING) LTD



HALKIDON SHIPPING CORPORATION

4th Floor
3, London Wall Buildings
London Wall
London EC2M 5 RL

85 Akti Miaouli & 2 Flessa Str.
185 38 Piraeus

τελευταία διετία, το Εθνικό Συμβούλιο Ναυτιλιακής Πολιτικής με σχετική θεματολογία. Ωστόσο, η Υπερνομαρχία Αθηνών - Πειραιώς, αναγνωρίζοντας τη σημασία που έχει το θέμα για την ανάπτυξη των νησιών, έχει καταστρώσει και υλοποιεί ολοκληρωμένο σχέδιο λιμενικών παρεμβάσεων για τα νησιά του Αργοσαρωνικού. Έτσι, η Νομαρχία Πειραιά καταθέτοντας συγκεκριμένες μελέτες προχώρησε σε μεγάλα λιμενικά έργα, όπως η κατασκευή του καινούργιου λιμανιού των Μεθάνων, η δημιουργία νέου λιμανιού στο Αγκίστρι, ενώ έχει δρομολογηθεί η κατασκευή νέου λιμανιού και στην Αίγινα. Δεν θα κουράσω απαριθμώντας παρεμβάσεις στο πλαίσιο της λιμενικής πολιτικής μας. Εκείνο που θα σημειώσω είναι ότι η εκπροσώπηση της Αυτοδιοίκησης δεν είναι πάντα αυτή που πρέπει στους Οργανισμούς Λιμένων. Σε κάποιους το γεγονός πως εκπροσωπείται στο διοικητικό συμβούλιο ο δήμος είναι αρκετό, αφού αναφερόμαστε σε περιορισμένης έκτασης λιμάνια, όμως στον Πειραιά, όπου το λιμάνι εκτείνεται σε τέσσερις χερσαίους δήμους, δεν αντιλαμβάνομαι γιατί πρέπει στο Δ.Σ. του ΟΛΠ να μετέχει μόνον ο δήμος Πειραιά και να μην ακούγεται η «φωνή» των άλλων.

■ **Παρόλο που η Αττική διαθέτει λιμένες εξαιρετικής σημασίας, εντούτοις η μεταξύ τους σύνδεση είναι ιδιαίτερα ελλιπής, ίσως και προβληματική. Ως η πρώτη πολίτις της Υπερνομαρχίας ποιες κινήσεις θα μπορούσατε να προτείνετε στην Πολιτεία με σκοπό τόσο την αποσυμφόρηση του Πειραιά όσο και τη σύνδεσή του με τους υπόλοιπους λιμένες της Αττικής;**

Παρότι τα λιμάνια της Αττικής δεν ανήκουν όλα στα όρια της Υπερνομαρχίας Αθηνών - Πειραιώς, αφού για παράδειγμα η Ραφήνα ανήκει στη Νομαρχία Ανατολικής Αττικής και η Ελευσίνα στη Νομαρχία Δυτικής Αττικής, πιστεύω ότι πρέπει να δοθεί η δυνατότητα στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση να κάνει ένα συνολικό σχεδιασμό για τα λιμάνια της Αττικής, ώστε να αποσυμφορηθεί ο Πειραιάς αλλά και να εξυπηρετηθεί καλύτερα ο επιβάτης. Στο πλαίσιο ενός τέτοιου σχεδιασμού πρέπει να ενταχθεί η ανάπτυξη των οδικών υποδομών, που θα συνδέουν τα λιμάνια μεταξύ τους, αλλά και η δημιουργία κατάλληλων συγκοινωνιακών συνδέσεων. Για παράδειγμα, είναι θετικό αυτό που συζητείται τώρα για επέκταση του προαστιακού σιδηροδρόμου στο Λαύριο. Όμως, ταυτόχρονα πρέπει, επιτέλους, να προχωρήσει η επέκταση του προαστιακού μέχρι τον Πειραιά, πράγμα που έχουμε προτείνει από το 2003 και η προηγούμενη κυβέρνηση είχε αποδεχτεί. Έτσι, θα έχουμε μια ολοκληρωμένη σύνδεση του Πειραιά με το Λαύριο, η οποία, βεβαίως, από μόνη της δεν αποτελεί τη λύση όλων των θεμάτων, αλλά είναι ένα σημαντικό βήμα.

Σαφώς, έχουμε να προτείνουμε και άλλες παρεμβάσεις, αλλά κυρίως πρέπει η κυβέρνηση να αποφασίσει να κάνει ένα τολμηρό βήμα και να δώσει ουσιαστικές δυνατότητες στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση για να υλοποιεί τα σχέδιά της και να μην εξορτάται από τη βούληση του εκάστοτε υπουργού. Είναι γεγονός ότι πετύχαμε πολλά αυτά τα 3 χρόνια στην Υπερνομαρχία Αθηνών - Πειραιώς. Σίγουρα, μπορούμε να κάνουμε περισσότερα, γιατί έχουμε και όραμα και σχέδιο. ☉



at Piraeus and provide passengers with better services. The development of road networks connecting the ports and the creation of suitable alternative transport connections must also form part of such a plan.

For example, the discussions currently being held for the extension of the suburban railway to Lavrio are very positive. However, the suburban railway line must also, at last, be extended down to Piraeus, something we have been suggesting since 2003 and which the previous government had accepted. In this way there would be a direct rail link between Piraeus and Lavrio; this is not, of course, a solution to all the issues, but it would constitute an important step.

Clearly we have further project proposals to make, but the government must be bold and give some real power to Prefectural Self-Government for it to be able to realise its plans and not have to rely on the will of successive ministers.

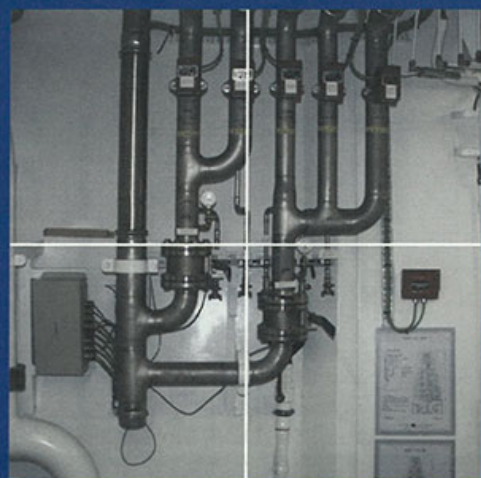
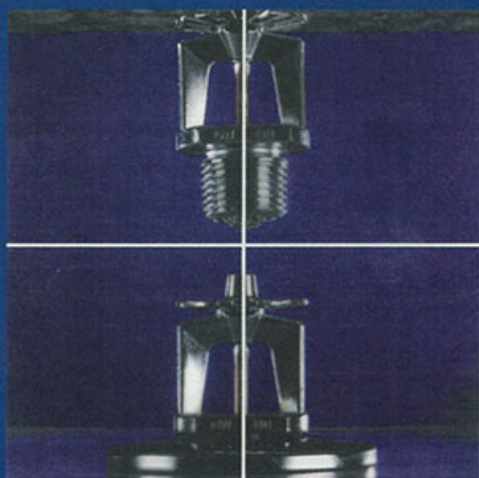
A lot has been achieved in the three-and-a-half years of the Extended Athens-Piraeus Prefecture. We can, of course, achieve much more, because we have the vision and the plans necessary to do so. ☉

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
graphic

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



Του Γιάννη Μίχα, Νομάρχη Πειραιά

Η 19η έκθεση Ποσειδώνια, του 2004, θεωρήθηκε η πιο σημαντική στην 35χρονη πορεία του θεσμού, διότι συνέπεσε χρονικά με την τέλεση των Ολυμπιακών Αγώνων στη χώρα μας αλλά και με την ανάκαμψη της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς. Η συμμετοχή δεκάδων εκατοντάδων εκθετών από 74 χώρες, μεταξύ αυτών φυσικά και της Ελλάδας και -για πρώτη φορά στην ιστορία του θεσμού- της Βρετανίας, η αθρόα προσέλευση ισχυρών επισκεπτών και οι προσοδοφόρες συνεργασίες που σηματοδότησαν την έκθεση, μεγέθυναν τις προσδοκίες του Πειραιά για το καλοκαίρι του 2006, το καλοκαίρι των 20ών Ποσειδωνίων.

Οι μεγάλες προσδοκίες που διαψεύστηκαν...

Δυστυχώς, οι μεγάλες προσδοκίες διαψεύστηκαν. Για πρώτη φορά ύστερα από πολλά χρόνια τα Ποσειδώνια, η μεγαλύτερη ναυτιλιακή έκθεση παγκοσμίως, δεν θα φιλοξενηθεί στον Πειραιά, το μεγαλύτερο ναυτιλιακό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου.

Η αποψίλωση του μεγάλου λιμανιού από θεσμούς χρόνων και σημαντικές δραστηριότητες που τονώνουν την εικόνα του, την οικονομική και κοινωνική ζωή του, είναι αναμφίβολα μια εξέλιξη αρνητική, επώδυνη, αλλά και απρόσμενη για όλους εμάς τους εκπροσώπους της τοπικής κοινωνίας του ευρύτερου Πειραιά.

Πιστεύαμε ότι η επιτυχία των 19ων Ποσειδωνίων ήταν μια πρώτης τάξεως ευκαιρία προκειμένου να εκμεταλλευτούμε στο μέγιστο βαθμό τα οφέλη της για την ευρύτερη περιοχή.

Προς την κατεύθυνση αυτή η Διοίκηση της Νομαρχίας Πειραιά εργάστηκε και εργάζεται σκληρά, αναλαμβάνοντας δυναμικές δράσεις και πρωτοβουλίες για ανάπτυξη και πρόοδο σε όλους τους τομείς, στην οικονομία, στο επιχειρείν, στον τουρισμό, στον πολιτισμό, την απασχόληση και την κοινωνική συνοχή.

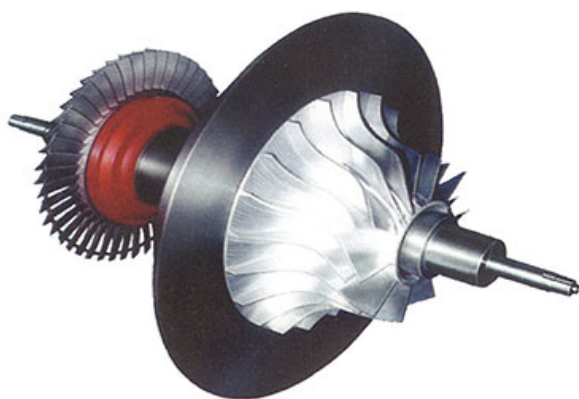
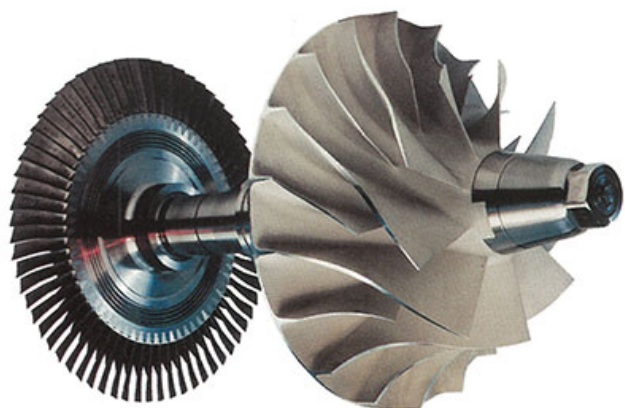
Από το 2003 έως και σήμερα, οπότε ξεκίνησε η θητεία της Νομαρχιακής

Αυτοδιοίκησης Αθηνών-Πειραιώς, δημιουργούμε συνεχώς προϋποθέσεις για τον Πειραιά και τα νησιά που αξίζουν και που τόσο πολλά τους οφείλουμε.

Από το 2003 μέχρι σήμερα ολοκληρώθηκαν ή εκτελούνται στη Νομαρχία Πειραιά 176 μικρά και μεγάλα έργα συνολικού προϋπολογισμού 126,4 εκατομμυρίων ευρώ. Έργα οδικά, λιμενικά, έργα ανάπλασης, που έθεσαν την περιοχή σε μια δυναμική ρότα ανάπτυξης.

Σήμερα είναι κοινή η διαπίστωση πως στη Νομαρχία Πειραιά οι υποδομές είναι σαφώς πιο καλές απ' ό,τι στο παρελθόν, νέοι οδοί άξονες μειώνουν τις αποστάσεις, νέες πιο σύγχρονες μορφές υπηρεσιών αναπτύσσονται χωρίς τις αντιξοότητες του παρελθόντος.

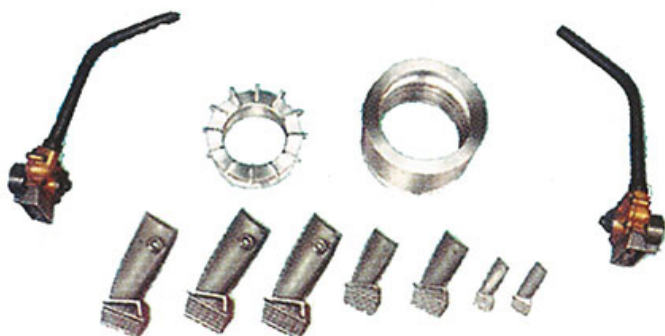
Χρειάζεται, βεβαίως, να γίνουν και άλλα βήματα, με τις συντονισμένες ενέργειες Αυτοδιοίκησης και Κεντρικής Διοίκησης για τη βελτίωση και άλλων αναγκαίων υποδομών. Είναι κάτι παραπάνω από αναγκαίο, η Κεντρική Διοίκηση, η κυβέρνηση, να συνεργαστεί με την Αυτοδιοίκηση, ν' «ακούσει» τη φωνή των πολιτών, τις προτάσεις τους, και να μην προσπαθεί να προωθήσει λύσεις πίσω από «κλειστές πόρτες», για θέμα ζωής για την ευρύτερη περιοχή, όπως είναι η αξιοποίηση της λιπασματοβιομηχα-



GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



TURBOCHARGERS - SPARE PARTS - INSPECTIONS - SERVICE - REPAIRS



MICHAEL CHRYSOPOULOS
GENERAL MANAGER

HEAD OFFICE: 121, Dimokratias Ave.
Keratsini 18755 Piraeus, Hellas
Tel.: (+30) 210 4002724, 210 4002725
Fax: (+30) 210 4005709

WAREHOUSE-WORKSHOP: 235, Irinis Ave.
Perama, 18863, Piraeus, Hellas
Tel.: (+30) 210 4417249, 210 4319165

request@generalturbos.com
generalturbos@ath.forthnet.gr
www.generalturbos.com



GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



TURBOCHARGERS - SPARE PARTS - INSPECTIONS - SERVICE - REPAIRS

Η εταιρεία **GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD** λειτουργεί επιτυχώς με την καθοδήγηση και την 40χρονη εμπειρία του Μιχάλη Χρυσόπουλου στον τομέα των υπερπληρωτών (**turboschargers**) σε κύριες μηχανές και ηλεκτρομηχανές πλοίων.



Η εμπειρία, η γνώση και η συνεχής εκπαίδευση του προσωπικού την καθιστούν ανταγωνιστική, αξιόπιστη και ευέλικτη στην Ελληνική και παγκόσμια αγορά.

Η πολιτική και φιλοσοφία της εταιρείας κινείται πάνω σε δύο βασικούς και αλληλεξαρτώμενους άξονες: Αυτόν της **Ποιότητας** και αυτόν της **Εκπαίδευσης**. Αποτέλεσμα είναι η απόκτηση πιστοποιητικού ποιότητας **ISO 9001:2000** του Lloyd's και η διατήρηση για εικοσαετία των ίδιων διπλωματούχων τεχνικών.



Παρά τις περιόδους των κρίσεων στις επισκευές πλοίων στην Ελλάδα, η εταιρεία **GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD** με σταθερά βήματα και μακρόχρονες συνεργασίες με Ελληνικές και ξένες ναυτιλιακές εταιρείες συνεχίζει να προσφέρει τις αξιόλογες υπηρεσίες της υπερηφανευόμενη για την ποιότητά της.

Overhauling - servicing all types of turbochargers

Excellent range and quality of new or used well-tested engine spare parts.

Our sales department can supply almost any part for any turbocharger.

We provide worldwide support **24/7, 365** days per year.

The experience and knowlege of our specialists make us the **RIGHT PARTNER FOR YOU.**

TRUST THE SPECIALISTS - TRUST GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD

νικής ζώνης στη Δραπετσώνα.

Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση σε ευρύτερο επίπεδο, η Τοπική Αυτοδιοίκηση στα όρια των δήμων, έχουν προτάσεις, μπορούν να συμβάλουν σε λύσεις προς όφελος των κατοίκων, της ανάπτυξης ολόκληρου του Πειραιά και των νησιών του. Στο «χέρι» της Κεντρικής Διοίκησης είναι να τις ακούσει.

Χρειάζεται, ακόμα, να στηριχθούν και να συνεχιστούν πρωτοβουλίες για την προβολή του Πειραιά και των νησιών του, όπως έγινε από τη νομαρχία αυτή την τριετία και πετύχαμε να έχουμε δυναμική παρουσία σε όλες τις μεγάλες τουριστικές εκθέσεις της Ευρώπης, των ΗΠΑ και της Ασίας. Είναι αυτονόητο ότι όσο περισσότερο αναπτύσσει τις υποδομές του ο Πειραιάς, όσο καλύτερα οργανώνει τις υπηρεσίες του, τόσο μεγαλύτερα είναι τα οφέλη για την ελληνική ναυτιλία, την ακτοπλοΐα, τη ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα. Και όσο πιο ελκυστικός γίνεται για τη ναυτιλία μας ο Πειραιάς, τόσο θα διευρύνεται το επιχειρηματικό ενδιαφέρον για επενδύσεις σε όλους τους παραπάνω τομείς.

Η προάσπιση και η ενίσχυση του μεγάλου εθνικού κεφαλαίου που λέγεται ναυτιλία είναι, βέβαια, υπόθεση εθνική.

Το κοινό συμφέρον απαιτεί μια ισχυρή, ανταγωνιστική και ποιοτική ναυτιλία. Στόχος μας, επομένως, πρέπει να είναι η διατήρηση και η ενίσχυση του κεκτημένου πρωταγωνιστικού ρόλου της ελληνικής ναυτιλίας, με την υλοποίηση ολοκληρωμένων πολιτικών, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, με ταυτόχρονη αύξηση των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών, την ουσιαστική αναβάθμιση και αναδιοργάνωση της ναυτικής εκπαίδευσης, τη διατήρηση της ελληνικής σημαίας στη Λευκή Λίστα της ποιότητας, τη στήριξη της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας.

Ειδικότερα για το ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα, στη Νομαρχία Πειραιά, έπειτα από διάλογο με τους κοινωνικούς εταίρους, έχουμε λάβει σημαντικές πρωτοβουλίες όπως η θέσπιση του Μητρώου Επιχειρήσεων ναυπήγησης, επισκευής και συντήρησης πλοίων, ενώ έχουμε καταθέσει προτάσεις για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και παραγωγικότητας του κλάδου, την εύρεση νέων αγορών, την ανάπτυξη της τεχνογνωσίας και του τεχνολογικού επιπέδου.

Κατασταλαγμένη άποψη της Νομαρχίας Πειραιά είναι ότι η λειτουργία του Μητρώου αποτελεί μονόδρομο για τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων και την αύξηση της απασχόλησης στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη. Γι' αυτό, όταν αναλάβαμε τη διοίκηση της νομαρχίας το 2003, προωθήσαμε άμεσα τη διαδικασία για την έναρξη υλοποίησης του Μητρώου.

Επιδιώκουμε παράλληλα την παροχή κινήτρων για τη μετεγκατάσταση των υφιστάμενων μεταποιητικών - βιομηχανικών δομών σε οργανωμένες ζώνες ανάπτυξης (ΒΙΠΑ, ΒΙΟΠΑ κ.λπ.). Η λειτουργία του ΒΙΠΑ Σχιστού, η διαφήμισή του, η οργάνωση των επιχειρήσεών του, η ολοκληρωμένη προσφορά του ΒΙΠΑ προς τους πλοιοκτήτες πιστεύουμε ότι θα αναστρέψει το αρνητικό κλίμα και στον τομέα της ναυπηγοεπισκευής.

Ο πλοιοκτήτης θα επανακτήσει την εμπιστοσύνη του προς τον κλάδο, με αποτέλεσμα η ζώνη να προσελκύει εκ νέου τα πλοία.

Ειδική αναφορά πρέπει να γίνει, επίσης, στον τομέα της ακτοπλοΐας, ο οποίος συνδέεται άμεσα με την ανάπτυξη, τουριστική και οικονομική, της

περιοχής μας αλλά και της χώρας γενικότερα.

Η Νομαρχία Πειραιά ως ο πρώτος αποδέκτης των ανησυχιών και της ανασφάλειας των κατοίκων των νησιών έχει μεταφέρει τη φωνή τους στην κυβέρνηση και στα κόμματα, διεκδικώντας λύσεις στα προβλήματα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Χρέος όλων μας η ανάπτυξη ποιοτικών ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, προσιτών για τον επιβάτη και ειδικά το νησιώτη, για να συμβάλουν στην οικονομική ανάπτυξη της νησιωτικής Ελλάδας.

Η «νησιωτικότητα» είναι κάτι που προστατεύεται από τις ευρωπαϊκές συνθήκες. Πρέπει να αξιοποιήσουμε κάθε δυνατότητα που μας δίδεται, ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τον επιβάτη, χωρίς αύξηση του κόστους εισιτηρίων.

Η ακτοπλοΐα είναι κοινωνικό αγαθό και ως τέτοιο πρέπει να αντιμετωπιστεί από την Πολιτεία. Είναι χρέος όλων μας προς το νησιώτη.

Όπως χρέος όλων μας είναι να βοηθήσουμε τον Πειραιά και τα νησιά του να ανταποκριθούν με επιτυχία στις σημερινές συνθήκες υψηλού ανταγωνισμού και να διατηρήσουν τη θέση που τους αξίζει στην παγκόσμια ναυτιλία, στην τουριστική ανάπτυξη, στην πρόοδο.

Οι καινοτόμες πρωτοβουλίες, οι προτάσεις και οι παρεμβάσεις της Νομαρχίας Πειραιά, που γίνονται πάντα μετά από κοινωνικό διάλογο, δείχνουν τη ρότα. Και είναι γεγονός ότι δεν υπάρχουν περιθώρια για απώλεια χρόνου, για οπισθοδρομήσεις. Είναι αναγκαίο να συνεχίσουμε όλοι μαζί «πρόσω ολοταχώς», διότι το «αύριο» έφτασε. ☉



Adams Ship Repairs

ENTIRE RANGE OF FACILITIES TO CATER TO YOUR REQUIREMENTS

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



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



Η αξιοποίηση των εφοπλιστικών κεφαλαίων

Του Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη

Βουλευτή Β' Αθηνών Ν.Δ.

Συμπληρώνονται φέτος σαράντα δύο χρόνια από το Α' Ναυτιλιακό Συνέδριο και μέσα σε αυτές τις τέσσερις δεκαετίες τα Ποσειδώνια απεικονίζουν με τον πλέον πιστό τρόπο τη δύναμη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Η μεγαλύτερη, σε παγκόσμιο επίπεδο, ναυτιλιακή εκδήλωση ασφαλώς αποτελεί θετικό γεγονός, καθώς είναι βέβαιο ότι θα αναδειχθεί για μια ακόμη φορά η δυναμική του ελληνισμού και της χώρας στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Μια δυναμική που επέτρεψε στους Έλληνες ναυτικούς και πλοιοκτήτες, παρά την ολοκληρωτική καταστροφή του στόλου στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, να επιτύχουν ένα μοναδικό επίτευγμα. Να ξαναβάλουν την Ελλάδα από τα στενά γεωγραφικά της όρια συγκροτώντας έναν τεράστιο στόλο, που όχι μόνο κέρδισε το διεθνή ανταγωνισμό, αλλά κρατά γερά τα ηνία των παγκόσμιων μεταφορών.

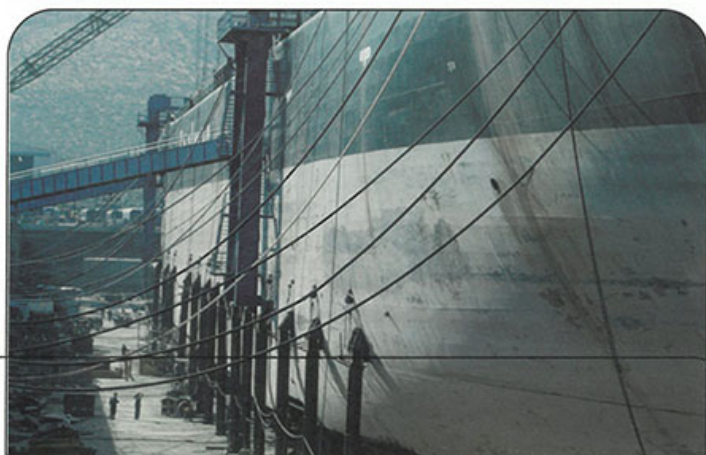
Μέσα σε αυτές τις λίγες δεκαετίες οι οικογενειακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις μετεξελίχθηκαν. Προέταξαν αρχικά μια σοβαρή εταιρική πολιτική που είχε στόχο τη διεύρυνση του μεταφορικού τους έργου και, πλέον, έχουν αποκτήσει μέσα από τη συμμετοχή τους στα μεγάλα διεθνή χρηματιστήρια μια αξιοζήλευτη μετοχική συνείδηση. Το γεγονός αυτό τους επέτρεψε να αντλήσουν σημαντικά κεφάλαια και ταυτόχρονα να αναζητούν ακόμη πιο ελκυστικούς όρους για την πραγματοποίηση των υπερ-επενδύσεών τους.

Με αυτό το δεδομένο, οι όποιες συζητήσεις στη χώρα μας για την αξιοποίηση των εφοπλιστικών κεφαλαίων δεν μπορεί να γίνεται με την αναχρονιστική λογική της εντοπιότητας του εφοπλιστή.

Το ενδεχόμενο η προσέλκυσή τους να αποτελέσει τη βάση μιας νέας αναπτυξιακής πορείας της χώρας εξαρτάται αποκλειστικά και μόνον από τα κίνητρα, τις ευκαιρίες που θα προσφέρει, αλλά και το επιχειρηματικό περιβάλλον που θα δημιουργήσει η ελληνική Πολιτεία.

Αυτή άλλωστε τη συνταγή, και ιδιαίτερα τον μεταξύ των εφοπλιστών ανταγωνισμό, αξιοποίησε με απολύτως θετικά αποτελέσματα ο ιδρυτής της παράταξής μας Κωνσταντίνος Καραμανλής. Η ίδρυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, η κατασκευή των Ναυπηγείων Σκαμαγκά αλλά και η κατασκευή και λειτουργία τριών μεγάλων διυλιστηρίων βασίσθηκαν σε εφοπλιστικά κεφάλαια και οι επενδύσεις αυτές αποτέλεσαν τη βάση για την εκβιομηχάνιση της χώρας. Η σοσιαλ-μανία των '70 και '80 οδήγησε πολλές από αυτές τις επιχειρήσεις σε κρατικοποίηση, ενώ δεν υπήρξε παράλληλα κάποια ιδιαίτερη πολιτική για την προσέλκυση εκ νέου των εφοπλιστικών κεφαλαίων. Άλλωστε, η ναυτιλιακή κρίση της δεκαετίας του '80 δεν δημιουργούσε τις προϋποθέσεις για τέτοιου είδους πρωτοβουλίες.

Η επενδυτική διάθεση των εφοπλιστών ενεργοποιήθηκε ξανά στις αρχές του 1990 με κορυφαία την επανιδιωτικοποίηση των Ναυπηγείων Σκαμαγκά, που οδήγησαν στην ανάνδρη δολοφονία του ιδιοκτήτη τους. Η ασυνέπεια, ατολμία και αδυναμία του κράτους να στηρίξει τις επενδυτικές τους πρωτοβουλίες, καθώς και το προσωπικό κόστος που συνεπάγεται κάθε επένδυση, οδήγησαν τους εφοπλιστές να απόσχουν από μεγάλες παραγωγικές επενδύσεις στην Ελλάδα και οι λίγοι που



απέμειναν να παλεύουν, όπως στην περίπτωση της Περιοχής Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης στη Μεσσηνία, ενεπλάκησαν στον κυκεώνα της γραφειοκρατίας. Έτσι η πλειοψηφία στράφηκε στην αγορά γης. Βέβαια, η ευθεία επίθεση που δέχθηκε η κατοχή ακινήτων από εξωχώριες εταιρείες οδήγησε τους περισσότερους σε αναβολή των προγραμματισμένων επενδύσεων.

Σήμερα, λόγω της άνθησης της ναυτιλίας, αλλά και της ιδιαίτερα ευνοϊκής περιστασης για τους Έλληνες εφοπλιστές, που στη βασική τους πλειοψηφία είχαν επενδύσει σε χαμηλές αξίες καρabiών ώστε σήμερα να σημειώνουν υπερκέρδη, είναι έντονη η επιθυμία του κράτους να καταστήσει τα κεφάλαια αυτά πηγή νέων επενδύσεων.

Κάτι τέτοιο δεν μπορεί όμως να πραγματοποιηθεί με γενικόλογες διακηρύξεις. Αυτό που χρειάζεται σήμερα είναι συγκεκριμένα επιχειρηματικά σχέδια. Οι επενδύσεις μπορούν να προσελκυστούν αν υπάρχουν συγκεκριμένες προτάσεις για ανάπτυξη. Χαρακτηριστικές είναι οι περιπτώσεις των λιμανιών και των υπολοίπων μεγάλων αποκρατικοποιήσεων που προωθεί η κυβέρνηση. Στα λιμάνια, δεν έχει λυθεί ούτε το ιδιοκτησιακό ούτε το χωροταξικό πρόβλημά τους. Άρα είναι αδύνατη η προσέλκυση επενδυτών με την υπόσχεση πως αυτά τα θέματα θα λυθούν στο μέλλον. Στον τομέα των αποκρατικοποιήσεων ακόμα δεν έχουν γίνει μεγάλα βήματα, εκτός από τα ΕΛ.ΠΕ. και την Εθνική Τράπεζα, που θα μπορούσαν να προσελκύσουν τέτοια κεφάλαια. Τέλος, τα λεγόμενα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα, τα οποία μπορούν να αποτελέσουν πηγή από την οποία θα εισρεύσουν κεφάλαια στη χώρα, θα πρέπει να αντιμετωπίζονται κατά περίπτωση. Διότι σε άλλα απαιτείται η κατοχή ιδιαίτερης τεχνογνωσίας ενώ πολλά ακόμη δεν έχουν προχωρήσει σε τέτοιο βαθμό που να εγγυώνται επενδύσεις.

Μένουν, λοιπόν, ο τουρισμός και η ενέργεια, που σαν χώροι επενδύσεων μπορούν και θα έπρεπε να αποτελέσουν την αιχμή. Ήδη έχουμε δει σημαντικά βήματα σ' αυτή την κατεύθυνση. Οι εντεινόμενες προσπάθειες για τον επαναπροσδιορισμό της Ελλάδας ως σημαντικού τουριστικού προορισμού αλλά και οι αλλαγές στον τομέα της ενέργειας με την πλήρη απελευθέρωση της αγοράς καθιστούν και τους δύο τομείς ελκυστικούς για επενδύσεις. Σίγουρα όμως από μόνες τους αυτές οι προσπάθειες δεν αρκούν.

Χρειάζεται να υπάρχουν συγκεκριμένα επιχειρησιακά σχέδια για υλοποίηση όπως, π.χ., ο καινούργιος ενεργειακός σταθμός που έχει ανάγκη η Μυτιλήνη, ή τα γκολφ και οι μαρίνες που πρέπει να γίνουν στη χώρα.

Αυτό σημαίνει ότι αυτά θα πρέπει να χωροθετηθούν και στη συνέχεια, αφού έχουν υπερκεραστεί οι συνήθως ανυπέρβλητοι γραφειοκρατικοί σκόπελοι, να προταθούν σε ιδιώτες επενδυτές. Κανείς δεν θέλει να επενδύσει σε μια χώρα που απωθεί τις επενδύσεις. Έτσι, λοιπόν, πρώτα η Πολιτεία πρέπει να ξεπεράσει τα εμπόδια που το ίδιο το κράτος προκαλεί, προς τέρψιν τής αδηφάγου σε όλα τα επίπεδα γραφειοκρατίας, και μετά να ζητήσει επενδύσεις. Τέλος, οι επενδύσεις θα έρθουν όταν το κλίμα είναι κατάλληλο. Και μπορεί να γίνει κατάλληλο εάν οι πολιτικές συνοδεύονται από δημόσιες σχέσεις που προκαλούν το ενδιαφέρον. Διότι ποτέ δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι στο παγκοσμιοποιημένο επιχειρηματικό περιβάλλον πολλές χώρες αγωνίζονται να καταστούν ελκυστικές, πολύ περισσότερο απ' ό,τι η Ελλάδα. ☉

Attica Group
157, C. Karamanli Avenue
16673 Voula, Athens, Greece
tel.: +30 210 891 9500
fax: +30 210 891 9509

www.attica-group.com
www.superfast.com
www.bluestarferries.com
www.atticaroro.com

Listed on the Athens Exchange

Attica Group
operates modern,
fast, cruise-class,
car-passenger ferries
providing reliable
transportation services
for passengers,
cars and cargo,
year-round.

Our vessels sail
across four seas
connecting six
countries in Europe.

Our aim is to keep

focusing ahead



Attica
Quality Shipping Transportation Leisure Group



Η εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας εκτός συνόρων με τη βοήθεια της τεχνολογίας



Στην εποχή του έντονου ανταγωνισμού και των υψηλών απαιτήσεων, η εξοικονόμηση χρόνου είναι υψίστης σημασίας για εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της Ναυτιλίας, στις οποίες η σωστή εξυπηρέτηση του επιβάτη, η αξιοπιστία της πληροφόρησης και η άμεση εφαρμογή των διαφόρων εμπορικών τακτικών είναι ζωτικής σημασίας. Η PROFILE Business Solutions, αναγνωρίζοντας τις ανάγκες των ναυτιλιακών εταιρειών, έχει αναπτύξει συστήματα κρατήσεων, τα οποία προσφέρουν ευελιξία, προσαρμοστικότητα, αξιοπιστία πληροφορίας και άμεση ενημέρωση των κέντρων αποφάσεων, για περισσότερα από 15 χρόνια.

Το Ticket Link CRS είναι το νέο και αξιόπιστο κεντρικό σύστημα διαχείρισης κρατήσεων για εταιρείες στον κλάδο της Ναυτιλίας και όχι μόνον. Ανάμεσα στις εταιρείες που χρησιμοποιούν τα συστήματα κρατήσεων της PROFILE συγκαταλέγονται εκείνες της επιβατικής ναυτιλίας, που αναζητούν την εξοικονόμηση χρόνου και κινήσεων με απώτερο στόχο το χαμηλό κόστος λειτουργίας.

Ανταγωνιστικά Χαρακτηριστικά του Ticket Link CRS

Το νέο Ticket Link CRS αποτελεί εξέλιξη της ήδη επιτυχημένης πλατφόρμας Ticket Link™ και προσφέρει επιπλέον δυνατότητες και οφέλη στα πρακτορεία και εταιρείες, όπως:

1. Απλή αλλά και λεπτομερή έκδοση εισιτηρίων με αυτόματο έλεγχο προστασίας λαθών χειριστών από το σύστημα.
2. Διασυνδεσιμότητα με άλλα συστήματα, για άμεση ενημέρωση των λοιπών τμημάτων.
3. Στατιστική ανάλυση και αναφορές κάθε ενέργειας ανά χρονική στιγμή για πλήρη κάλυψη και πληροφόρηση.
4. Διαχείριση απεριόριστου αριθμού τιμοκαταλόγων και ναύλων.
5. Υποστήριξη όλων των τύπων εισιτηρίων με προσαρμογή στις ανάγκες της εκάστοτε εταιρείας.
6. Τεχνολογία ανάπτυξης CRS Connectivity. Βασίζεται σε τεχνολογία τραπεζικού περιβάλλοντος προσφέροντας υψηλή ασφάλεια αλλά και χαμηλό κόστος σύνδεσης.

Πιο συγκεκριμένα το Ticket Link CRS σχεδιάστηκε προσφέροντας αξιοπιστία και εξειδίκευση στις ανάγκες των πρακτορείων και των εταιρειών, με την παροχή αποτελεσματικών λειτουργιών και διευκολύνσεων:

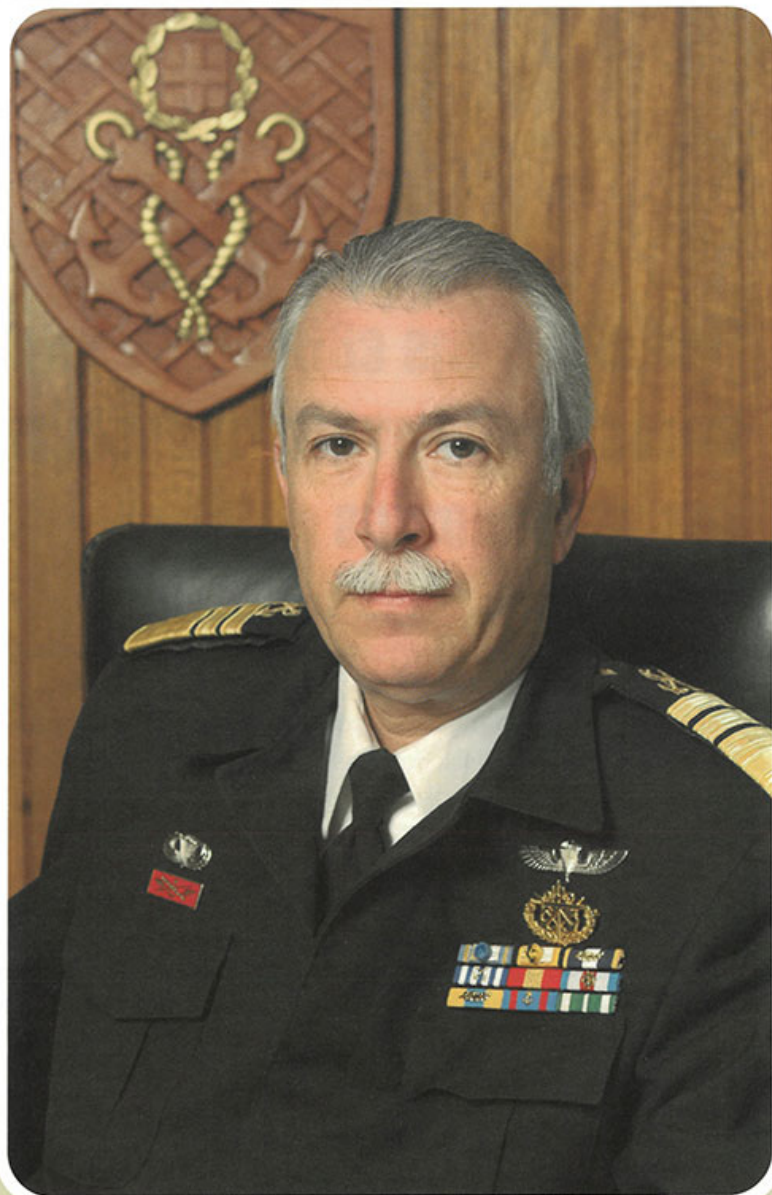
- Προγραμματιζόμενα πλήκτρα για την αυτοματοποίηση ενεργειών, εξοικονόμηση χρόνου και κινήσεων.
- Σύγχρονο περιβάλλον λειτουργίας μέσω Web, PDA, mobiles κ.ά.
- Ηλεκτρονική επικοινωνία με άλλα πρακτορεία.
- Αυτόματη υπενθύμιση των κρατήσεων με Option Date.
- Πολυγλωσσικότητα και πολυνομισματικότητα (απεριόριστου πλήθους).
- Δυνατότητα ενδοεπικοινωνίας μεταξύ πρακτορείων και χειριστών του ίδιου πρακτορείου, για αμεσότερη καθημερινή επικοινωνία και αλληλοπληροφόρηση.
- Δυνατότητα αποθήκευσης προσωρινών κρατήσεων.

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί σημαντική πηγή εμπορίου, με θετικές οικονομικές επιδράσεις στην οικονομία του κράτους. Τόσο οι πλοιοκτήτες όσο και οι συνεργαζόμενες εταιρείες είναι σημαντικό να μπορούν να εφαρμόζουν συστήματα φιλικά στην χρήση και πλήρως προσαρμοσμένα στις ανάγκες των εταιρειών που εξυπηρετούν και προμηθεύουν τους μεγάλους ελληνικούς στόλους.

Η ανάπτυξη των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών και οι συναλλαγές τους με διεθνή λιμάνια, καθώς και με τα γραφεία τους ανά τον κόσμο, απαιτούν ταχύτητα και λεπτομερή ενημέρωση όχι μόνο μεταξύ τους αλλά και με τους λιμενικούς οργανισμούς που συνεργάζονται. Η χρήση On Line συστημάτων, ευέλικτων και εύκολα παραμετροποιήσιμων, καθιστά τη ναυτιλιακή επιχείρηση που τα χρησιμοποιεί πιο ανταγωνιστική στη διαδικασία λήψης αποφάσεων για την επιχειρησιακή της λειτουργία. Επιπλέον, η χρήση της επιτρέπει την προώθηση και άμεση εφαρμογή των εμπορικών πολιτικών και αποφάσεών της. Αποτέλεσμα αυτόν είναι ο πλήρης έλεγχος σε όλα τα σημεία προβολής και πώλησης των υπηρεσιών της. Η επικοινωνία βελτιώνεται και ο χρόνος ανταπόκρισης ελαχιστοποιείται με θετικά αποτελέσματα για όλους τους συναλλασσόμενους.

Ανέλαβε προσφάτως την ηγεσία του Λιμενικού Σώματος. Προαγωγή η οποία συζητήθηκε ως από τις πλέον επιτυχημένες. Ο αντιναύαρχος Ηλίας Σιωνίδης είναι απόφοιτος του Οικονομικού Τμήματος του Πανεπιστημίου Πειραιώς και έχει εκπαιδευθεί στην Ελλάδα και στις ΗΠΑ σε θέματα ναυτικής ασφάλειας και αντιτρομοκρατίας. Έχει υπηρετήσει σε λιμενικές αρχές, επιτελής σε υπηρεσίες του ΥΕΝ και στις Ειδικές Δυνάμεις του Λ.Σ. Ο νέος αρχηγός του Λ.Σ. έχει διατελέσει λιμενάρχης, διοικητής ΑΕΝ, ναυτιλιακός ακόλουθος Νέας Υόρκης, διοικητής 1ης Περιφερειακής Διοίκησης Λ.Σ. και διευθυντής Β' Κλάδου ΥΕΝ.

> Συνέντευξη του αρχηγού
Λιμενικού Σώματος, αντιναύαρχου
Ηλίας Σιωνίδη στη Λίζα Μαρέλου



// Έχουμε δώσει **ιδιαίτερη έμφαση** στην **ποιοτική αναβάθμιση** της **ναυτικής εκπαίδευσης** //

■ Υπάρχουν σκέψεις ανάμεσα στους ναυτιλιακούς κύκλους που επισημαίνουν ότι το Λ.Σ. θα έπρεπε να διαδραματίζει αποκλειστικά και μόνο το ρόλο της ακτοφυλακής. Πώς αντιδράτε στις μακροχρόνιες αυτές σκέψεις;

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι ο διοικητικός φορέας της ελληνικής ναυτιλίας, διά του Λιμενικού Σώματος, που υπάγεται διοικητικά σε αυτό. Η λειτουργία του Λιμενικού Σώματος έχει πρωταρχικό στόχο, αφενός, την αποτελεσματική εκτέλεση αμιγώς επιχειρησιακών καθηκόντων (μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται η ασφάλεια ναυσιπλοΐας, η προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα - η έρευνα & διάσωση, η προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος, η αστυνόμευση, η αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης, η εκτέλεση ειδικών ναυτικών επιχειρήσεων κ.λπ.) και, αφετέρου, τη διοίκηση και εν γένει την προαγωγή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, μέσα από μια σειρά παραμέτρων (άσκηση ναυτιλιακής πολιτικής, ναυτική εργασία, εκπαίδευση ναυτικών, έλεγ-

χος εμπορικών πλοίων κ.λπ.). Το έως σήμερα εφαρμοζόμενο μοντέλο της επιτέλεσης από το Λιμενικό Σώμα και των δύο καθηκόντων, τα οποία εξ ορισμού είναι άρρηκτα συνδεδεμένα μεταξύ τους, έχει αποδείξει τοις πράγμασι την επιτυχία στο έργο του, γεγονός που αντανακλάται τόσο στην ανάδειξη της χώρας μας ως μιας εκ των ισχυροτέρων ναυτιλιακών δυνάμεων παγκοσμίως όσο και στην αναμφίβολα αποτελεσματική αστυνόμευση και διοίκηση των ελληνικών λιμένων. Κατά συνέπεια, η επιδίωξη μετασχηματισμού ενός αποδεδειγμένα επιτυχημένου θεσμού, όπως εξάλλου πιστοποιείται και από τα εξαιρετικά θετικά σχόλια των οποίων έχει τύχει στην Ευρώπη και στην Αμερική, δεν θα ήταν επιχειρησιακά και πολιτικά εύστοχη επιλογή.

- **Η Σχολή της Αλεξανδρούπολης είναι ένα σχέδιο που ξεκίνησε από την προηγούμενη κυβέρνηση και ακόμα δεν έχει ολοκληρωθεί. Θεωρείτε αναγκαία την απομάκρυνση των αξιωματικών Α.Σ. από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και την εισαγωγή τους κατευθείαν από τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση με γενικές εισαγωγικές εξετάσεις; Είναι, επίσης, απαραίτητη η ίδρυση ανεξάρτητης Σχολής Λιμενοφυλάκων, στα πρότυπα των Σχολών Υπαξιωματικών των Ενόπλων Δυνάμεων;**

Η Ακαδημία Λιμενικού Σώματος στην Αλεξανδρούπολη αποτελεί, πράγματι, ένα σχέδιο που εξηγγέλθη από την προηγούμενη κυβέρνηση και μέχρι σήμερα δεν έχει υλοποιηθεί. Ωστόσο, η ολοκλήρωσή του και η αποδοτική λειτουργία της Ακαδημίας προϋποθέτει την προηγούμενη υλοποίηση μιας σειράς απαιτούμενων βασικών σταδίων και υποδομών, μεταξύ των οποίων ενδεικτικά αναφέρονται η εκπόνηση κτιριακών, χωροταξικών και οικονομοτεχνικών μελετών, η οργάνωση λειτουργίας - προγραμματισμός σπουδών - αντίστοιχη εκπαιδευτική στελέχωση, ο εξοπλισμός εποπτικών μέσων κ.λπ. Η παρούσα φάση αποτελεί ακριβώς στάδιο σχεδιασμού, το οποίο εκ των πραγμάτων συνδέεται με σημαντικές χρονικές απαιτήσεις, προκειμένου να μπορεί να διασφαλιστεί η επιτυχία του επακόλουθου σταδίου υλοποίησης. Σε ό,τι αφορά τις Σχολές Υπαξιωματικών Α.Σ.

και Λιμενοφυλάκων, είναι δυνατή η ανεξαρτητοποίησή τους και η άνευ κωλυμάτων εγκατάστασή τους στην Αλεξανδρούπολη, όταν οι προϋποθέσεις απαραίτητες υλικές και άυλες υποδομές θα έχουν ολοκληρωθεί. Ωστόσο, η ανεξαρτητοποίηση της Σχολής Αξιωματικών Α.Σ. από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων (ΣΝΔ) του Πολεμικού Ναυτικού συνιστά ένα ζήτημα που χρήζει περαιτέρω μελέτης και επεξεργασίας. Αφενός, το επίπεδο εκπαίδευσης που παρέχεται στους δόκιμους αξιωματικούς Α.Σ. από τη ΣΝΔ είναι υψηλό και γνωστό. Αφετέρου, δεν πρέπει να παραβλεφθεί η ύπαρξη ισχυρών δεσμών μεταξύ του Πολεμικού Ναυτικού και του Λιμενικού Σώματος, δεσμοί οι οποίοι ενεργοποιούνται και πραγματοποιούνται πρωτίστως μέσα από το έργο των αξιωματικών και οι οποίοι κατ' αρχήν διασφαλίζονται μέσα από την εκπαίδευσή τους από τον ίδιο θεσμό. Ως εκ τούτου, κατά την άποψή μου, η εν λόγω ανεξαρτητοποίηση δεν είναι σκόπιμη αυτήν τη στιγμή.

- **Αν και εορτάστηκε πρόσφατα η Ημέρα Εμπορικού Ναυτικού, εντούτοις οι ΑΕΝ της χώρας είναι μάλλον ξεχασμένες από το υπουργείο Οικονομικών. Πιστεύετε ότι παρά το πολιτικό κόστος είναι απαραίτητη η συρρίκνωση του αριθμού των ΑΕΝ, προκειμένου να έχουμε λιγότερες αλλά πιο σύγχρονες σχολές;**

Η Ελλάδα είναι μια παραδοσιακά ναυτική χώρα, με το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο σε παγκόσμιο επίπεδο. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία, για να μπορέσει να διατηρήσει και να βελτιώσει το δυναμισμό της, χρειάζεται στελέχη με θεωρητική και πρακτική κατάρτιση, ικανά να

διευθύνουν και να χειρίζονται τα πλοία της με ασφάλεια και επιτυχία. Για το λόγο αυτόν το ΥΕΝ έχει δώσει ιδιαίτερη έμφαση στην ποιοτική αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, σύμφωνα και με τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων. Σε αυτό το κατευθυντήριο πλαίσιο, ιδρύθηκαν οι υφιστάμενες Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, υπό την εποπτεία του ΥΕΝ, που καθορίζει το ενιαίο εκπαιδευτικό πρόγραμμα και το σύστημα σπουδών τους και ελέγχει την παρεχόμενη εκπαίδευση σε αυτές. Καθίσταται, λοιπόν, σαφές πως οι ΑΕΝ σήμερα έχουν να επιτελέσουν καίριο έργο, ενώ δεν υπάρχουν συγκεκριμένα τεκμήρια ή ενδείξεις που να στοιχειοθετούν την ανάγκη αριθμητικής συρρίκνωσής τους. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας εκσυγχρονισμού του νομοθετικού πλαισίου της ναυτικής εκπαίδευσης, θα διερευνηθεί η αναγκαιότητα ή μη της μεταβολής της υφιστάμενης χωρικής κατανομής των ΑΕΝ. Ωστόσο, ο διαρκής εκσυγχρονισμός τους σε υποδομές και στελεχικό δυναμικό (μέσω του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης, σχετικών ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών προγραμμάτων κ.λπ.) αποτελεί πάγια μέριμνα του υπουργείου. Πέραν των παραπάνω, η επιλογή ίδρυσής τους στα συγκεκριμένα σημεία, κατεχοχρήν τόπους ναυτικής παράδοσης, εμπεριέχει και ιδιαίτερο συμβολικό χαρακτήρα, που αξίζει να υπογραμμιστεί. Επιπλέον, η παρουσία των σπουδαστών των ΑΕΝ στους τόπους αυτούς ενισχύει σημαντικά τον πληθυσμιακό δυναμισμό τους και προωθεί την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξή τους.

- **Πιστεύετε ότι θα έπρεπε να επανέλθει ο «στρατιωτικός» χαρακτήρας στις ΑΕΝ;**

Με τις παρούσες συνθήκες, οι ΑΕΝ λειτουργούν σε αρκούντως ικανοποιητικό επίπεδο. Κατά συνέπεια, επί του παρόντος, δεν είναι θέμα άμεσης προτεραιότητας η εξέταση της επαναφοράς του στρατιωτικού τους χαρακτήρα, ενώ καταβάλλεται διαρκής προσπάθεια, ως προελέχθη, για τη συνεχή συνολική βελτίωσή τους. Ωστόσο, πρέπει να καταστεί σαφές ότι η ιδιότητα των αποφοίτων των ΑΕΝ ως αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού προϋποθέτει εξορισμού συγκεκριμένη παιδεία - αντίληψη και διοικητικές ικανότητες εκ μέρους του υποψηφίου αξιωματικού, όπως και την ενσωμάτωση και εμπέδωση συγκεκριμένων κωδίκων συμπε-

κέντρο επιμόρφωσης στελεχών του Εμπορικού Ναυτικού στην ελληνική επικράτεια και, λειτουργώντας στην Αττική, εξυπηρετεί τους ναυτικούς από όλη την Ελλάδα, αξιοποιώντας την ευκολία συγκοινωνιακής πρόσβασης από κάθε σημείο της χώρας. Ανεξάρτητα από τα παραπάνω, τόσο για την ΑΕΝ Ασπροπύργου όσο και για το ΚΕΣΕΝ, καταβάλλεται κάθε προσπάθεια βελτίωσης της οργανωτικής δομής και της εκπαιδευτικής λειτουργίας τους με στόχο την ποιοτική αναβάθμιση του παρεχόμενου εκπαιδευτικού έργου.

■ **Θεωρείτε ότι τα μέτρα του υπουργείου Παιδείας, που επανεισήγαγε τις βάσεις, θα οδηγήσουν σε δραστική μείωση των σπουδαστών στις ΑΕΝ;**

Τα ληφθέντα μέτρα του υπουργείου Παιδείας σχετικά με την επανεισαγωγή των βάσεων κρίνεται ότι είναι προς τη σωστή κατεύθυνση και θα συμβάλουν, αναμφίβολα, στη βελτίωση του γνωστικού επιπέδου των εισαγομένων φοιτητών στις ΑΕΝ. Το γεγονός αυτό δεν συναρτάται απαραίτητα με τη δραστική αριθμητική μείωσή τους. Εξάλλου, με τις οργανωμένες δράσεις προβολής και δημοσιότητας για την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, που έχουν αναληφθεί και υλοποιούνται τόσο από το ΥΕΝ όσο και από άλλους φορείς της ναυτιλίας, όπως το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, αναμένεται αύξηση των υποψηφίων σπουδαστών που θα επιλέξουν τις ΑΕΝ και βελτίωση της ποιότητάς τους.

■ **Πώς αντιδράτε στη δημιουργία ενός Πανευρωπαϊκού Λ.Σ.;**

Κατ' αρχάς, δεν αντιδρούμε καθόλου. Η ιδέα ενός Πανευρωπαϊκού Λιμενικού Σώματος (European Coast Guard) είναι μια πρόταση που έχει υιοθετηθεί από την ελληνική κυβέρνηση και η οποία προωθείται με τη συνεργασία του Λιμενικού Σώματος και του υπουργείου Εξωτερικών, στο πλαίσιο της εδραίωσης των κανόνων για τη διασφάλιση της ενιαίας λειτουργίας του θεσμού, με τη συνέργεια όλων των εμπλεκόμενων κρατών-μελών. Πρέπει, ωστόσο, να υπογραμμιστεί ότι κάτι τέτοιο απαιτεί συγχώνευση διαφορετικών δομών, αρμοδιοτήτων, νοοτροπιών και μεγεθών και, άρα, απαιτείται σημαντική και χρονικά εκτεταμένη προετοιμα-

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία, για να μπορέσει να διατηρήσει και να βελτιώσει το δυναμισμό της, χρειάζεται στελέχη με θεωρητική και πρακτική κατάρτιση, ικανά να διευθύνουν και να χειρίζονται τα πλοία της με ασφάλεια και επιτυχία...

ριφοράς, ώστε να μπορεί να εξασφαλισθεί η επιτυχία της επαγγελματικής του πορείας ως αξιωματικού Ε.Ν.

■ **Ποια μέτρα θα λάβετε για το γιγαντισμό της ΑΕΝ Ασπροπύργου (και του ΚΕΣΕΝ) τόσο σε αριθμό σπουδαστών όσο και διοικητικών υπαλλήλων και καθηγητών;**

Με δεδομένη τη μεγάλη πληθυσμιακή συγκέντρωση στο Λεκανοπέδιο Αττικής, μπορεί να τεκμηριωθεί η μεγάλη δυναμικότητα σπουδαστών και εκπαιδευτικών στην ΑΕΝ Ασπροπύργου. Επίσης, το ΚΕΣΕΝ αποτελεί το μοναδικό



Έχουμε αδυναμίες

...εσάς και το περιβάλλον

Η Aegean είναι η εταιρία που σκέφτεται τον Έλληνα καταναλωτή.
Φροντίζει την ποιότητα και τις τιμές των καυσίμων της,
βάζοντας πάνω από όλα εσάς και το περιβάλλον!
Σε συνεργασία με τον πρατηριούχο και με επιθετική τιμολογιακή πολιτική,
κατακτά κάθε μέρα την εμπιστοσύνη περισσότερων καταναλωτών.
Όπως και να το δεις, είναι σημαντικό να αναγνωρίζεις τις αδυναμίες σου!



ΑΕΓΕΑΝ

επίσημος χορηγός της φύσης



Πιστοποίηση ποιότητας του LLOYD'S REGISTER

www.aegeanoil.gr



Το σκοπούμενο της βέλτιστης εξυπηρέτησης του πολίτη και της αύξησης της ταχύτητας λήψης αποφάσεων αποτελεί ένα ζήτημα που πάντα απασχολούσε το Λιμενικό Σώμα

σία, για να επιτευχθεί ομόφωνη επιλογή μιας επιτυχούς τελικής μορφής και τρόπου δράσης του συγκεκριμένου θεσμού.

Σε κάθε περίπτωση, κρίνεται σκόπιμη η παράλληλη διατήρηση της αυτονομίας του Λιμενικού Σώματος κάθε επιμέρους κράτους-μέλους, που είναι και ο καλύτερος γνώστης των ιδιαιτεροτήτων της περιοχής αρμοδιότητάς του.

■ **Κατά τη γνώμη σας, η γραφειοκρατία της Γρηγορίου Λαμπράκη και του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά θα μπορέσει να αντιμετωπιστεί; Ποιες σκέψεις θα προτείνετε στον υπουργό;**

Το σκοπούμενο της βέλτιστης εξυπηρέτησης του πολίτη και της αύξησης της ταχύτητας λήψης αποφάσεων αποτελεί ένα ζήτημα που πάντα απασχολούσε το Λιμενικό Σώμα. Στο πλαίσιο αυτό, η ιδέα της ανακατανομής των αρμοδιοτήτων και της αποκέντρωσης κατά το δυνατό μεγαλύτερο μέρος αρμοδιοτήτων από το

ΥΕΝ στις περιφερειακές υπηρεσίες, ήτοι Περιφερειακές Διοικήσεις Λ.Σ. και Κεντρικά Λιμεναρχεία, βρίσκεται υπό συνεχή μελέτη και επεξεργασία από τη στρατιωτική και πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ. Εξάλλου, πρώτος ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας είναι ένθερμος υποστηρικτής της αποκέντρωσης και της χρήσης σύγχρονων τεχνολογιών στη διοικητική διαδικασία. Έτσι, με τη μετεγκατάσταση του ΥΕΝ στην Ακτή Βασιλειάδη πιστεύουμε ότι η γραφειοκρατία θα παραμείνει στην παλαιά της διεύθυνση.

■ **Ποιες είναι οι σχέσεις σας με τις ακτοφυλακές των γειτονικών μας κρατών; Πώς μπορεί να αντιμετωπιστεί πανευρωπαϊκά το λαθρεμπόριο απαγορευμένων φορτίων αλλά και (κυρίως) η παράνομη διακίνηση ανθρώπων; Θεωρείτε ότι η Μεσόγειος Θάλασσα αποτελεί σήμερα περισσότερο παρά ποτέ πεδίο παράνομων και ανεξέλεγκτων διακινήσεων;**

Οι σχέσεις του ελληνικού Λιμενικού Σώματος με τις ακτοφυλακές των γειτονικών κρατών (Ιταλία, Αλβανία, Τουρκία κ.λπ.) υπήρξαν ανέκαθεν άριστες και πάντα επιδιώκεται και προωθείται η μεταξύ τους συνεργασία, μέσω της εκπόνησης κοινών project, για την ανταλλαγή υπηρεσιακής εμπειρίας και τεχνογνωσίας. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι, στο πλαίσιο των πρωτοβουλιών του ΥΕΝ επί του θέματος, πραγματοποιήθηκε εκπαιδευτικό σεμινάριο στις 10-11/04/2006, στους Αγ. Σαράντα της Αλβανίας, σε θέματα:

- Προστασίας θαλασσίων συνόρων από κάθε μορφή διασυνοριακού εγκλήματος (διακίνηση λαθρομεταναστών, όπλων, ναρκωτικών κ.λπ.) - Κοινές επιχειρήσεις.
- Δημιουργίας μηχανισμών για τον αποτελεσματικότερο έλεγχο ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων και την επιτήρηση θαλασσίων περιοχών.

Εξάλλου, για την αντιμετώπιση σε πανευρωπαϊκό επίπεδο της λαθρομετανάστευσης και του διασυνοριακού εγκλήματος εν γένει, έχουν ιδρυθεί με απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου δύο Κέντρα Θαλασσίων Συνόρων, ύστερα από ελληνο-ισπανική πρόταση, με έδρες την Ελλάδα και την Ισπανία, αντίστοιχα. Το ανατολικό κέντρο έχει τον τίτλο Ευρωπαϊκό Κέντρο Θαλασσίων Συνόρων (ΕΚΘΑΣ), ανήκει στην αρμοδιότητα της χώρας μας και υπάγεται διοικητικά στο ΥΕΝ.

Πέραν των προλεχθέντων, πρότυπο επιχειρησιακής και διοικητικής δομής και οργάνωσης για το ελληνικό Λιμενικό Σώμα αποτελεί η αμερικανική ακτοφυλακή (U.S. Coast Guard), με την οποία οι σχέσεις είναι άριστες και εποικοδομητικές. ☉



(Nautical Coordinates lead the way to Jet Oil)

For over 35 years, nautical coordinates have led a majority of ships sailing the Greek Seas to JET OIL in the country's largest ports. Because for over 35 years, JET OIL has been providing the most reliable service and products of the highest quality, and as a consequence has attained a place among the best. Today, from this position of strength, it continues to offer its customers full support, supplying them with all types of fuels available, with consistency, safety and environmental awareness.



PHYSICAL SUPPLIER AT PIRAEUS

MAMIDOIL - JETOIL S.A.
PIRAEUS: tel. +30210 4283201, +30210 4283368
e-mail: jetbunkers@jetoil.gr

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



*15 years of active service and continuous growth,
always with the same enthusiasm...*

THE FIRST GREEK TRADING HOUSE

220 Syngrou Avenue, Athens 176 72, Greece tel.: +30 210 9532 350 fax: +30 210 9532 355 e-mail: info@franman.gr www.franman.gr



Ποσειδώνια 2006 και ανθρώπιнос παράγων!

➤ Αφιέρωμα στο σπουδαιότερο παράγοντα που αυτή η εκδήλωση συμβολίζει



Του αντιναυάρχου Π.Ν. (ε.α.) Στ. Κεχρή, K.C. Lyrantzis Group

Κάθε δύο χρόνια που γιορτάζουμε τη διεθνή αυτή εκδήλωση, γιατί γιορτή είναι, επιδιώκουμε να βελτιώσουμε την οργάνωση, τις συμμετοχές και παρουσίες και τις εκθέσεις των συσκευών και μηχανημάτων που παρουσιάζονται. Ίσως όμως έτσι εγκλωβιζόμαστε γύρω σε τεχνικά εν πολλοίς θέματα, για να μην πω ότι επαναλαμβανόμαστε και μας κουράζει και αυτή η «ρουτίνα». Μήπως θα έπρεπε να δούμε πίσω από τις βιτρίνες; Να ψάξουμε να βρούμε τους συμβολισμούς, που ίσως μας δείχνει αυτή η εκδήλωση;

Τι είναι λοιπόν τα Ποσειδώνια 2006; Μα, απλά, είναι μία λέξη και ένας αριθμός. Μια λέξη που κρύβει μέσα της το θεϊκό δέος και τη μαγεία της θάλασσας. Μια λέξη που περιέχει μύθους, παραδόσεις, καράβια, αλάτι και αίμα. Μια λέξη δεμένη με τον ελληνισμό και τη σχέση του με τη θάλασσα. Και ένας αριθμός. Ένας αριθμός που, αν και αυξάνεται κάθε δύο χρόνια, έχει την τάση να μας πηγαίνει πίσω στο χρόνο. Στην εποχή των «αρχαίων ημών προγόνων», όπως συνηθίζαμε να λέμε και δυστυχώς κοντεύουμε να το ξεχάσουμε.

Είναι μια ερωτική σχέση που κρατάει αιώνες. Οι Έλληνες και η θάλασσα. Ένας θεσμός πλέον που πέρασε μέσα από διάφορες φάσεις και συνεχίζει να αγωνίζεται να επιβιώσει μέσα στο σύγχρονο διεθνές περιβάλλον.

Το «ιψενικό» τρίγωνο αυτής της σχέσης είναι ο άνθρωπος, η θάλασσα και το καράβι. Η θάλασσα είναι η αφέντρα. Θέλει το θεό της -τον Ποσειδώνα- να την κουμαντάρει. Θέλει να τη σέβεται και να την υπολογίζει. Πολλή επίσης προσοχή δόθηκε και δίδεται στο καράβι. Χιλιάδες τα προϊόντα και οι υπη-

ρεσίες, υπέρογκα τα ποσά και πολλές εκθέσεις καλή ώρα σαν τη δική μας. Όμως ο άνθρωπος είναι ο πρωταγωνιστής. Είτε ως караβοκύρης είτε ως ναυτικός είτε σαν στέλεχος της εταιρείας είτε, τέλος, ως караβοτεχνίτης. Αυτός τα δημιουργήσε όλα, αυτός αγωνίζεται, αυτός είναι η ψυχή αυτής της σχέσης.

Και ο Έλληνας πρόκοψε στη θάλασσα και δημιούργησε μια ναυτιλία που έγινε «ολυμπιονίκης». Έβαλε πλήρη για «υψηλότερη», «ταχύτερη» και «δυνατότερη» ανάπτυξη, για να παραφράσουμε μερικώς τους στόχους και τις επιδιώξεις των αρχαίων ολυμπιονικών.

Έχει όμως δοθεί η πρόποσα σημασία στο ανθρώπινο δυναμικό; Έχουν καλυφθεί οι ανάγκες του; Ποιες είναι αυτές οι ανάγκες του;

Πολλές και διάφορες θα μου πείτε, αλλά θέλω να σας τονίσω, μια και θυμηθήκαμε προηγουμένως τους αρχαίους ημών προγόνους, ότι «... ουκ επ'άρτον ζήσεται μόνον...», θέλει εκπαίδευση, επιμόρφωση και εν γένει όραμα και προοπτικές. Θέλει πάνω απ' όλα σωστή διαχείριση, κατεύθυνση και



transit worldwide agencies S.A.

EVERYTHING ABOUT SHIPPING

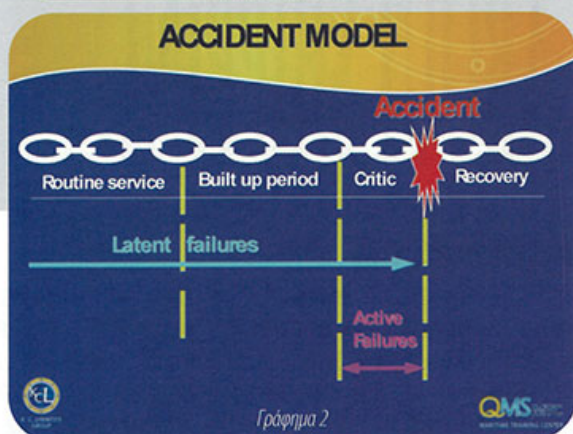
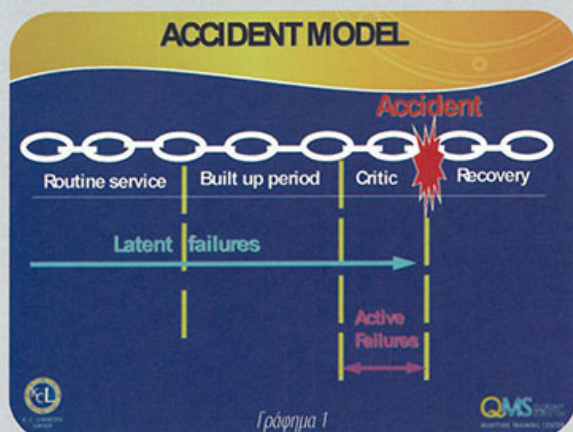
AGENCY & SHIPCHANDLING IN:

1. ALGERIA / 2. ARGENTINA / 3. AZORES ISLAND / 4. BANGLADESH / 5. BENIN / 6. BRAZIL / 7. BULGARIA / 8. CANADA / 9. CAMEROON / 10. CANARY ISLANDS / 11. CHILE / 12. CHINA / 13. CROATIA / 14. CUBA / 15. DOMINICAN REPUBLIC / 16. EGYPT / 17. FRANCE / 18. JAMAICA / 19. GIBRALTAR / 20. GHANA / 21. GUATEMALA / 22. HONDURAS / 23. HONG KONG / 24. INDIA / 25. ITALY / 26. IVORY COAST / 27. KENYA / 28. KOREA SOUTH / 29. LIBYA / 30. MALAYSIA / 31. MALTA / 32. MAURITIUS / 33. MEXICO / 34. MOROCCO / 35. NAMIBIA / 36. NIGERIA / 37. NETHERLAND ANTILLES / 38. OMAN / 39. PAKISTAN / 40. PANAMA / 41. PHILIPPINES / 42. PORTUGAL / 43. PERU / 44. ROMANIA / 45. SENEGAL / 46. SINGAPORE / 47. SLOVENIA / 48. SOUTH AFRICA / 49. SPAIN / 50. SUDAN / 51. SURINAM / 52. TAIWAN / 53. THAILAND / 54. TONGO / 55. TURKEY / 56. UKRAINE / 57. UNITED ARAB EMIRATES / 58. UNITED KINGDOM / 59. U.S.A. / 60. URUGUAY / 61. VENEZUELA / 62. VIETNAM / 63. WEST INDIES / 64. YEMEN

Transit Worldwide Agencies S.A.

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

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



Σημείωση: L=liveware, S=software, H=hardware, E=environment

φροντίδα από όλους τους αρμόδιους φορείς. Μπορούμε όλοι εμείς οι αρμόδιοι να αποδείξουμε το Due Diligence σ' αυτό το θέμα; Απαντήστε.

Από την πλευρά μας, θα τολμήσουμε να κάνουμε κάποια ανάλυση και θα προσπαθήσουμε να δώσουμε τη δική μας ερμηνεία για τις απαιτήσεις που το ανθρώπινο δυναμικό θα πρέπει να καλύψει, τους παράγοντες που το επηρεάζουν, τη σπουδαιότητα αλλά και τον τρόπο χειρισμού του μοναδικού αυτού παράγοντα - του ανθρώπινου παράγοντα.

Πρώτα από όλα υπάρχουν οι απαιτήσεις. Οι απαιτήσεις της νομοθεσίας της αγοράς και των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, που επιβάλλουν ασφαλή λειτουργία του πλοίου και προστασία του περιβάλλοντος.

Οι κίνδυνοι είναι πολλοί. Τα ατυχήματα, δυστυχώς, συνεχίζονται. Η ανάλυσή τους δείχνει ότι κατά 80% ευθύνεται ο ανθρώπινος παράγων. Μάλιστα, τα ατυχήματα δεν οφείλονται σε ένα συγκεκριμένο λάθος που θα μπορούσε ίσως να απομονωθεί, αλλά σε μια αλυσίδα λαθών που ξεκινάει από τη ρουτίνα της λειτουργίας και ύπουλα, αν δεν εντοπισθεί, δυνατόν να μας οδηγήσει σε ατύχημα. Ενδεικτικό αυτής της άποψης είναι και το μοντέλο των ατυχημάτων (Γράφημα 1).

Για να μπορέσουμε να «σπάσουμε» αυτή την αλυσίδα απαιτείται εγρήγορση και εντοπισμός των παραβιάσεων ασφαλείας, των λόγων που τις προκαλούν και των μέτρων προς αντιμετώπισή τους. Να βρούμε, δηλαδή, τις «ρίζες του κακού», the root causes, όπως τα διάφορα manual μάς διδάσκουν. Και εκεί να κατευθύνουμε την προσπάθειά μας. Στις ρίζες. Όπως αυτές διαγράφονται στο ακόλουθο μοντέλο (Γράφημα 2).

Πρέπει επίσης να δώσουμε έμφαση και να αυξήσουμε την απόδοση του προσωπικού μας. Να βρούμε όλες αυτές τις παραμέτρους που συνιστούν αυτήν τη διάσταση. Κατά επίπεδα και σπουδαιότητα. Σε βάθος και σε έκταση. Και να αναλάβουμε ενέργειες ώστε να περιορίσουμε τους δυσμενείς παράγοντες που επηρεάζουν την απόδοση του προσωπικού και δυνατόν να οδηγήσουν σε παραλείψεις. Το μοντέλο της ανθρώπινης απόδοσης που ακολουθεί μας δίνει τον οδηγό αυτό (Γράφημα 3).

Η επίδραση όλων αυτών των παραγόντων που επηρεάζουν την απόδοση του προσωπικού είναι εμφανής σε όλους τους τομείς, αλλά είναι πλέον έντονη και χαρακτηριστική στην περίπτωση των αξιωματικών και των πληρωμάτων των πλοίων, όπου η μορφή των παραγόντων αυτών, οι ρυθμοί και οι λειτουργίες είναι πλέον απαιτητικές.

Σήμερα ο ναυτικός μας -ως άνθρωπος- λειτουργεί σε ένα σύστημα που αποτελείται από λογισμικά και άλλα προγράμματα και διαδικασίες, από υλικό και μηχανήματα, από ένα ιδιόμορφο εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον εργασίας και από άλλους ανθρώπους. Το σύστημα αυτό είναι συνδυασμένο και οι φορείς που το συνιστούν συνεργάζονται και αλληλοεπηρεάζονται. Ο συνδυασμός αυτός και η λειτουργία του συστήματος θα πρέπει να είναι αρμονικά, χωρίς παραμορφώσεις του ενός ή του άλλου φορέα, για να μπορέσει ο άνθρωπος να αποδώσει και το αποτέλεσμα να είναι θετικό και αποδοτικό. Είναι δηλαδή σαν ένα παζλ -όπως φαίνεται και στο μοντέλο που ακολουθεί, όπου προσπαθούμε να ταιριάσουμε τα κομμάτια του χωρίς να τα παραμορφώσουμε, να βρούμε τις κατάλληλες προσαρμογές.

Ίσως «παίζοντας» με το παζλ αυτό θα μπορέσουμε να βρούμε τις απαντήσεις μας στη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού μας αλλά και των άλλων παραγόντων, ώστε να μπορέσει ο άνθρωπος -στη συγκεκριμένη περίπτωση ο ναυτικός μας- να λειτουργήσει μέσα σε αυτό το σύστημα αρμονικά και χωρίς παραμορφώσεις. ☺

Best wishes for successful **POSEIDONIA**



ASTRON / FAROS COMPANIES

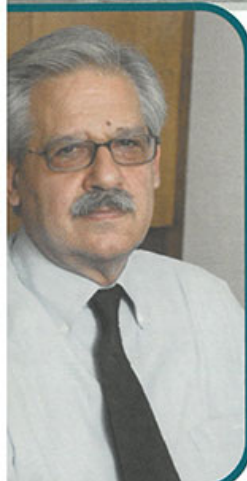
ASTRON MARITIME COMPANY S.A.
Akti Miaouli & Philellinon 1-3
GR 185 36 Piraeus Greece
Tel.: (210) 4293564
Fax: (210) 4293713

FAROS MARITIME LIMITED
3-5 Duke Street
London W1U-3BA, England
Tel.: +442079352020
Fax: +442079354466



Η ΜΕΓΑΛΗ ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Στο παρόν άρθρο θα επιχειρηθεί μια αντικειμενική -κατά την κρίση του γράφοντος- γενική προσέγγιση της σημερινής κατάστασης του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, και ειδικότερα της κρουαζιέρας και ακροθιγώς του Yachting, χωρίς να ακουμπάει την οργάνωση μαρινών, που ελπίζω να καλύψω σε κάποιο επόμενο άρθρο, θεμάτων πραγματικά πολύ μεγάλων και ιδιαίτερα μεγάλης οικονομικής σημασίας, που κατ' ουδένα τρόπο εξαντλώνται μέσα στις λίγες γραμμές που θα ακολουθήσουν. Ελπίζω, όμως, οι λίγες αυτές γραμμές να συμβάλουν σε κάποιο προβληματισμό και να αποτελέσουν την αιτία παραπέρα συζητήσεων, αναλύσεων και εν τέλει λύσεων.



> Του Ιωάννη Γ. Λιναρδάκη, Αρχιπλοίαρχου (ε.α.) Π.Ν.

Στο Εθνικό Συμβούλιο Τουρισμού που έγινε στις 7 Μαΐου 2006 στον Πόρο, το κύριο θέμα συζήτησης ήταν ο θαλάσσιος τουρισμός. Το γεγονός ότι μαζί με την υπουργό Τουριστικής Ανάπτυξης, Φάνη Πάλλη-Πετραλιά, παρέστη και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Μανώλης Κεφαλογιάννης, εξέπεμψε ηχηρό -και γιατί όχι ελπιδοφόρο- μήνυμα, αφενός για τη σημασία που επιτέλους δίδει μια ελληνική κυβέρνηση στον πολύ προσοδοφόρο αυτό κλάδο που τόσο έχει παραμεληθεί τα τελευταία χρόνια και, αφετέρου, γιατί μάλλον οι πολιτειακοί φορείς αντιλαμβάνονται πλέον πως το πράγμα δεν πάει παραπέρα.

Από τα λεγόμενα των δύο υπουργών, φάνηκε καθαρά -τουλάχιστον σε επίπεδο προθέσεων- η στενή διυπουργική συνεργασία που έχει επιτευχθεί μεταξύ των δύο πιο άμεσα εμπλεκόμενων κυβερνητικών πόλων ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού. Ήταν σημαντικό το ότι και οι δύο υπουργοί δεσμεύτηκαν ότι, όπου χρειαστεί, θα προβούν και σε θαρραλέες θεσμικές τομές, ώστε να απελευθερωθεί ο κλάδος από τις αγκυλώσεις που τον συρρικνώνουν σταθερά τα τελευταία χρόνια. Η υπουργός Τουριστικής Ανάπτυξης τόνισε ότι έχει επιτευχθεί το ίδιο επίπεδο αρμονικής συνεργασίας και με όλα τα άλλα εμπλεκόμενα υπουργεία (όπως π.χ. το ΥΠΕΧΩΔΕ) και ότι ο δρόμος είναι ανοικτός για την εφαρμογή μιας συντονισμένης στρατηγικής, η οποία θα φέρει γρήγορα αποτελέσματα για το θαλάσσιο τουρισμό.

Οπωσδήποτε, όλες οι πολιτικές προθέσεις που εκφράστηκαν στον Πόρο ήταν προς μια πολύ θετική κατεύθυνση, μένει όμως να το δούμε και στην πράξη, διότι τα πολλά χρόνια πολιτικής σύγχυσης και αδιαφορίας για τον κλάδο αυτόν έχουν αφήσει πίσω τους ένα μεγάλο ανταγωνιστικό κενό και πολύ στενά περιθώρια κάλυψής του.

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Ως γνωστόν, ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει κυρίως την κρουαζιέρα, το γιότινγκ (μαζί με τις μαρίνες) και το σχετικά καινούργιο κλάδο των Super Yachts. Σαν κλάδος προσφέρει δυνατότητες ανάπτυξης για την Ελλάδα που δεν μπορούν να συγκριθούν με καμία άλλη εναλλακτική μορφή τουρισμού. Όμως, τα δυνητικά έσοδα, τα πολλαπλασιαστικά οφέλη, η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και η προσέλκυση ποιοτικότερων αγορών που μπορεί να φέρει ο θαλάσσιος τουρισμός, για πολλά χρόνια αγνοήθηκαν προκλητικά. Ζούμε σε μια εποχή που η σύγχρονη βιομηχανία της κρουαζιέρας -με αιχμή τις τεράστιες εταιρείες leaders των ΗΠΑ- άρχισε πάλι να ξετυλίγει τα μεγάλα της σχέδια για τη Μεσόγειο, που είχαν για λίγο ανασταλεί από τα απόνερα της τραγωδίας στη Νέα Υόρκη. Τώρα, οι μεγάλοι παίκτες ανασυγκροτούν και επεκτείνουν την παρουσία τους στην περιοχή μας, που είναι περιζήτητη στις αγορές τους και προσφέρει ιδιαίτερα υψηλή κερδοφορία.

Όμως, στην πιο κρίσιμη για τη Μεσόγειο δεκαετία που πέρασε και όταν άλλες χώρες-προορισμοί της περιοχής επιδίωξαν πυρετωδώς σε εκουγχρονομισμούς υποδομών, εξειδικευμένη προβολή, βελτίωση υπηρεσιών και πολιτικές κινήτρων για την προσέλκυση κρουαζιεροπλοίων, τουριστικών σκαφών και γιγτ ανεξαρτήτως σημαίας, η χώρα μας δεν έκανε αυτά που θα μπορούσε για να επιτύχει αντίστοιχη προσέγγιση.

Με την πλάτη μας γυρισμένη στις επιτυχίες των άλλων, εμείς μέναμε σταθερά προσκολλημένοι στη διάσωση ενός «εθνικού» κλάδου που βούλιαζε στην παρακμή της χρόνιας απομόνωσής του από τον υγιή ανταγωνισμό. Τώρα έγινε επιτακτικό να αποσυνδέσουμε την ελληνόκτητη κρουαζιέρα από τη βασική στρατηγική ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού και αντ' αυτής να

προστατεύσουμε το γενικότερο συμφέρον της χώρας μας. Εξ άλλου, με τα σημερινά δεδομένα πλοίων εκατοντάδων εκατομμυρίων δολαρίων και εταιρειών με τεράστιες κριτικές μάζες, είναι ανέφικτο και εξωπραγματικό – στη διάσταση της ελληνικής επιχειρηματικής πραγματικότητας – να ελπίζουμε στην αναδημιουργία ενός βιώσιμου εθνικού κλάδου στο πλαίσιο της σύγχρονης μαζικής αγοράς.

Οι εποχές πραγματικά άλλαξαν και παρ' όλες τις προσπάθειες που γίνονται για την προώθηση της κυπριακών συμφερόντων εταιρείας – που σήμερα δείχνει να κυριαρχεί στον Πειραιά στον τομέα της κρουαζιέρας –, είναι βέβαιο ότι αυτό δεν αποτελεί ούτε μικρό κλάσμα των τεράστιων προοπτικών που έχει η χώρα μας στην κρουαζιέρα.

Ανάπτυξη σίγουρα δεν σημαίνει μόνον προστασία όσων δέχονται να υψώσουν την ελληνική σημαία, αλλά ταυτόχρονα σημαίνει και δημιουργία συνθηκών ανταγωνιστικής άμιλλας για όλους ανεξαιρέτως. Ως προς την ως άνω εταιρεία της οποίας την προσπάθεια χαιρετίζουμε, η προσπάθειά της με πλοία παλαιότερης τεχνολογίας πρακτικά εντάσσεται στη στόχευση χαμηλότερου ποιοτικά τμήματος της αγοράς. Ως εκ τούτου, προσφέρεται ένα επίπεδο υπηρεσιών που λίγο συμβαδίζει με τα σύγχρονα δεδομένα του υψηλού ποιοτικά διεθνούς ανταγωνισμού και, ενώ μπορεί μεν να υπάρχει ο ζωτικός χώρος της επικερδούς επιβίωσης, σίγουρα δεν μπορεί από μόνη της να φέρει την άνοξη της κρουαζιέρας στη χώρα μας.

Ιδού λοιπόν το ερώτημα. Με δεδομένο ότι η κρουαζιέρα καλύπτει όλο το

φάσμα της τουριστικής αγοράς και η ελεύθερη ανάπτυξη της θα προωθούσε την Ελλάδα σε όλα τα ποιοτικά επίπεδα τουρισμού – και μάλιστα με έξοδα των ιδίων των εταιρειών –, τότε γιατί να εγκλωβιστούμε σαν προορισμός στο χαμηλό μόνο επίπεδο της αγοράς, χαρίζοντας έτσι απλόχερα στους ανταγωνιστές μας όλη την πραγματική κρέμα του κλάδου.

Δεν πρέπει να ξεχνούμε την ευρύτατη οικονομική σημασία της κρουαζιέρας, γιατί εκτός από τα άμεσα και εξόφθαλμα οφέλη για τα λιμάνια και τα νησιά μας, ενισχύει και μια πληθώρα άλλων κλάδων που σήμερα υποφέρουν. Ταυτόχρονα φέρνει σημαντικές επενδύσεις από τις ίδιες τις μεγάλες εταιρείες, κυρίως για την ανάπτυξη πανάκριβων υποδομών υποδοχής υπερσύγχρονων κρουαζιεροπλοίων, πράγμα που στην περιοχή μας σήμερα με ένταση απολαμβάνει η Τουρκία.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η Ελλάδα – και ειδικά το λιμάνι του Πειραιά, που μέχρι πριν από λίγα χρόνια κυριαρχούσε στο χώρο – σήμερα έχει περιθωριοποιηθεί, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την τουριστική βιομηχανία της χώρας, τις θέσεις εργασίας ναυτικών, τις ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες και τις άλλες παρελκόμενες τουριστικές και τοπικές υπηρεσίες. Αυτό όταν η χώρα μας, με το ανεκτίμητο αρχιπέλαγος των νησιών της, έχει μοναδικά γεωγραφικό-στρατηγικά χαρίσματα και θα έπρεπε σήμερα να δεσπόζει στην Ανατολική Μεσόγειο!

Στο παρελθόν, έγιναν κάποιες πολύ σημαντικές προσπάθειες για να αξιοποιηθούν οι πραγματικές δυνατότητές μας στην κρουαζιέρα, αλλά απέτυ-



χαν λόγω πολιτικής ατομίας και άλλων συγκυριών, με αποτέλεσμα να ωφεληθούν σε απίστευτο βαθμό η Ιταλία και η Τουρκία, και σήμερα ο κίνδυνος πλήρους και πιθανόν οριστικού παραγκωνισμού μας είναι ορατός διά γυμνού οφθαλμού.

Ένα μικρό αισιόδοξο μήνυμα εκτέμφθηκε με την ανακοίνωση της προθέσεως του κ. Στέλιου Χατζηγιάννου της easyCruise για την κατασκευή μίνι κρουαζιεροπλοίων στη Σύρο, που θα κάνουν μίνι κρουαζιέρες στην Ελλάδα. Αν προχωρήσει αυτή η συμφωνία, εκτιμάται πως το πρώτο πλοίο θα αρχίσει να λειτουργεί σε περίπου 2,5 χρόνια από σήμερα. Είναι μια εξέλιξη που πρέπει να τύχει της ανάλογης υποστήριξης, διότι πέραν των άλλων βάζει στο χάρτη και τη δυναμικότητα ελληνικών ναυπηγείων για κατασκευές μικρών κρουαζιεροπλοίων -και συνακόλουθα Super Yachts-, τομείς που ανέρχονται δυναμικά στο διεθνές περιβάλλον.

Η διεθνής τουριστική βιομηχανία πάντα γνώριζε τη μεγάλη αξία της Ελλάδας σαν cruise hub, όμως σήμερα κινδυνεύει να παγιωθεί επιχειρησιακά η αντίληψη πως δεν μπορούμε πια να θεωρούμαστε τίποτε άλλο παρά μια περιστασιακή επιλογή. Αυτό δεν έπληξε -και εξακολουθεί να πλήττει- μόνο τα κύρια λιμάνια-αφετηρίες μας αλλά και τη συχνότητα επισκέψεων σε άλλα μικρότερα λιμάνια της Ελλάδας, αφού τα δρομολόγια των ξένων κρουαζιερόπλοιων αναγκαστικά επισπεύδουν το πέρασμά τους από τις θάλασσές μας, για να προλάβουν π.χ. κυκλικά 7ήμερα δρομολόγια από Ιταλία.

YACHTING - SUPER YACHTS

Στο χώρο του γιότινγκ, για χρόνια η πολιτική της χώρας μας αγνόησε βασικούς κανόνες του ανταγωνισμού, συμβάλλοντας έτσι στη σταδιακή απομάκρυνση μεγάλου αριθμού σκαφών, επαγγελματικών και μη, που κατέληξαν στις μαρίνες της Τουρκίας, από όπου και προσεγγίζουν τα ελληνικά νησιά. Η τεράστια αύξηση ιδιωτικών σκαφών αναψυχής ελληνικής ιδιοκτησίας τα τελευταία χρόνια έχει καλύψει σε μεγάλο βαθμό τις προσφερόμενες θέσεις στις μαρίνες γύρω από το λεκανοπέδιο της Αττικής. Αυτό έχει δημιουργήσει μια στρεβλή εικόνα, γιατί στην πραγματικότητα τα σκάφη αυτά δεν συμβάλλουν στην προσέλκυση ποιοτικού τουρισμού ή στην εισαγωγή τουριστικού συναλλάγματος, αλλά απλώς ανακυκλώνουν το εγχώριο παραγόμενο εθνικό εισόδημα.

Η σημερινή κατάσταση θέτει επίσης σε αμφιβολία και τη δυνατότητα εξέλιξης του υπερπολυτελούς κλάδου των Super Yachts στην Ελλάδα, που όντας νέος κλάδος και χωρίς συναισθηματικούς/χρονικούς δεσμούς με τη χώρα μας, αντιμετωπίζει τις εδώ προσφερόμενες συνθήκες και υπηρεσίες με ιδιαίτερα ψυχρή σχολαστικότητα.

Όμως, όπως προέκυψε και στο συνέδριο Seatrade στο Miami το Μάρτιο

του 2006, ο ρυθμός ανάπτυξης του κλάδου αυτού έχει ήδη ξεπεράσει την ταχύτητα ανάπτυξης των μαρινών παγκοσμίως, ενώ η λίστα νέων κατασκευών Super Yachts κυμαίνεται στα 8,4 δισ. δολάρια ΗΠΑ. Διαμορφώνεται δηλαδή μια σπάνια σε δυναμικότητα προοπτική ζήτησης σε υπηρεσίες μαρινών, που αν θέλουμε να την εκμεταλλευτούμε πρέπει να σπεύσουμε σε πολλά επίπεδα, και εδώ θα πρέπει να τονισθεί με έμφαση ότι, λόγω τάξης μεγέθους, είναι χώρος που προσφέρεται για την είσοδο νέων Ελλήνων επενδυτών και επιχειρηματιών.

Αυτές είναι οι μεγάλες προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν σήμερα οι δύο υπουργοί που μίλησαν στον Πόρο. Η εντύπωση είναι ότι έδειξαν να έχουν καταλάβει ότι τα περιθώρια εξαντλήθηκαν, οι ευκαιρίες μας



ολοένα λιγοστεύουν και οι καταστάσεις παγιώνονται στην περιοχή με πολυετείς συμφωνίες και σημαντικές επενδύσεις πάνω σε υποδομές. Αν δεν προχωρήσουμε άμεσα στην πραγματική απελευθέρωση της κρουαζιέρας, φοβάμαι πως η Ελλάδα θα χάσει για πάντα την τελευταία της ευκαιρία να παίξει το ρόλο κομβικού σημείου (hub) της κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο, παρ' όλο που αντικειμενικά της ανήκει, αφού προσφέρει τις καλύτερες τεχνικο-επιχειρησιακές συνθήκες στην περιοχή.

Για να αναπτύξουμε, λοιπόν, πραγματικά την κρουαζιέρα στη χώρα μας και κατ' επέκταση το θαλάσσιο τουρισμό με την ευρύτερη προϊοντική έννοιά του, πρέπει να βγούμε από τη λογική του εξαναγκασμού και να μπούμε σε αυτήν της ελεύθερης προσέλκυσης των εύρωστων στοιχείων του κλάδου, προσφέροντας πολύ ανταγωνιστικές υπηρεσίες και διευκολύνσεις. Λύσεις, τρόποι και ειδικοί υπάρχουν, αρκεί να υπάρχει πραγματική βούληση που θα κινήσει την τεράστια αυτή μηχανή. Διαφορετικά, φοβάμαι ότι θα εξακολουθήσουμε να μένουμε στο περιθώριο, θα βλέπουμε από απόσταση πολλά δισεκατομμύρια ευρώ να πηγαινούν σε άλλους με περισσότερη φαντασία και οργανωτικότητα και στο τέλος θα αναρωτιόμαστε και πάλι τι έφταιξε. ☹



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>



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



Η διεθνής ναυτασφαλιστική αγορά αντιμέτωπη με την ασφάλιση των αλιευτικών σκαφών

Του δρος Νικολάου Γ. Μπερκέτη, Διαχειριστή της εταιρείας «Εταιρεία Ασφαλιστικών Πρακτορεύσεων Ι. Κουρούτης & Σία ΕΠΕ»

Στον εξαιρετικά εξειδικευμένο τομέα της ασφάλισης αλιευτικών σκαφών δεν έχουν πραγματοποιηθεί προσπάθειες στο παρελθόν για τη δημιουργία ενός υποδείγματος που θα υπολογίζει το βέλτιστο ασφάλιστρο για τα ελληνόκτητα σκάφη. Η αγορά των αλιευτικών σκαφών είναι παραδοσιακά πολύ σημαντική σε χώρες όπως οι Νορβηγία, Μεγ. Βρετανία, Ισπανία, ΗΠΑ, Πορτογαλία, Ισλανδία, Ιαπωνία, Ιταλία και Ελλάδα. Για αρκετά χρόνια το κόστος της ασφάλισης αλιευτικών σκαφών είχε διατηρηθεί σχετικά σταθερό και τα χρόνια αυτά συνδυάστηκαν με αύξηση στον αριθμό των σκαφών, καθώς επίσης και εξέλιξη στη χρήση νέων τεχνολογιών.

Σε αυτό το θετικό περιβάλλον παρατηρήθηκαν πιέσεις πριν από λίγα χρόνια, κυρίως εξαιτίας του σημαντικού αριθμού των απωλειών καθώς επίσης και των γνωστών αρνητικών αποτελεσμάτων της διεθνούς ασφαλιστικής αγοράς. Αρκετοί ιδιοκτήτες αλιευτικών σκαφών διαμαρτυρήθηκαν ως προς το ύψος των αυξημένων ασφαλιστρών που εκλήθησαν να καταβάλουν, αλλά και για τις αυξημένες αφαιρετέες απαλλαγές (deductibles) που δεν ακολούθησαν τις σχετικά σταθερές τιμές των αλιευμάτων.

Η μελέτη που εκπονήθηκε από τον υπογράφοντα χρησιμοποίησε δεδομένα για περισσότερα από 2.500 αλιευτικά σκάφη μέσα σε χρονική διάρκεια 30 ετών (1970 - 1999) από τα αρχεία της Εταιρείας Ασφαλιστικών Πρακτορεύσεων Ι. Κουρούτης & Σία ΕΠΕ στον Πειραιά. Κατά τη διάρκεια πολλών ετών έχουμε δημιουργήσει ισχυρούς δεσμούς με την ελληνική αλιευτική κοινότητα και, ως αποτέλεσμα, έχουμε τοποθετήσει στην ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου μέσω μεσιτών Lloyd's τις καλύψεις για μεγάλο αριθμό σκαφών. Κατά συνέπεια είχα εύκολη πρόσβαση στα δεδομένα για τα σκάφη αυτά και υπολογίζω πως στοιχεία για 2.500 σκάφη επαρ-

κούν σε ικανοποιητικά αποτελέσματα. Τα δεδομένα αποτελούνται από τα εξής:

- Όνομα πλοίου
- Έτος κατασκευής και/ή ανακατασκευής
- Υλικό κατασκευής
- Διαστάσεις
- Χωρητικότητα
- Πλοιοκτησία
- Κύρια μηχανή (τύπος & ιπποδύναμη)
- Μηρογνώμον
- Αξία
- Περιοχή ταξιδιών
- Όροι ασφάλισης
- Επίπεδο αφαιρετέας απαλλαγής
- Ποσοστό ασφαλίστρου
- Ιστορικό ζημιών και ανάλυση κάθε ζημιάς (ημερομηνία, αιτία και ποσό)



Ο κύριος σκοπός της διδακτορικής διατριβής του υπογράφοντος ήταν να εξετάσει τον τρόπο που αντιμετωπίζει η διεθνής ναυτασφαλιστική αγορά την ασφάλιση των αλιευτικών σκαφών. Επίσης ο υπογράφων ανέλυσε τις αφαιρετέες απαλλαγές (deductibles) για τα πλοία αυτά και έκανε διάφορες παρατηρήσεις ως προς το επίπεδο της βέλτιστης αφαιρετέας απαλλαγής (level of the optimum deductible). Στη συνέχεια κατασκεύασε δύο υποδείγματα που εξηγούν τον τρόπο που ο αριθμός και τα ποσά των απαιτήσεων (claims) επηρεάζονται από διάφορες παραμέτρους. Έγινε ανάλυση προσομοίωσης (simulation analysis) υποθέτοντας ότι ο αριθμός των απαιτήσεων ακολουθεί την κατανομή Poisson, ενώ τα ποσά των απαιτήσεων ακολουθούν την κατανομή Gamma (σύμφωνα με τα ευρήματά μου). Τα συμπεράσματα των υποδειγμάτων αυτών επιβεβαιώθηκαν με τα αποτελέσματα της ανάλυσης προσομοίωσης.

Ο μελετητής χρησιμοποίησε τα διαθέσιμα υποδείγματα σε άλλους κλάδους της ασφαλιστικής αγοράς, π.χ. ζωή, αυτοκίνητα κ.λπ. Σκοπός ήταν η δημιουργία ενός νέου υποδείγματος, που θα βοηθήσει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη στις διαπραγματεύσεις τους και πάνω απ' όλα την αγορά, γιατί σε τελική ανάλυση θα προκύψει η τάση για την τιμολόγηση στον πιο πάνω τομέα.

Τα τελικά αποτελέσματα εγείρουν ερωτήματα ως προς το επίπεδο των ασφαλίσεων, καθώς επίσης και αν ή όχι απαιτείται αντασφαλιστική υποστήριξη για το συνολικό χαρτοφυλάκιο.

Βασικά συμπεράσματα

Παρόλο που οι αριθμοί μειώνονται, τα νέα αλιευτικά σκάφη είναι μεγαλύτερα και καλύτερα. Οι διαμαρτυρίες που προέρχονται τόσο από τη μείωση στον αριθμό των σκαφών που επιβάλλει η Ε.Ε. όσο και από τις ποσοστώς στην παραγωγή, παραβλέπουν την έκταση στην οποία

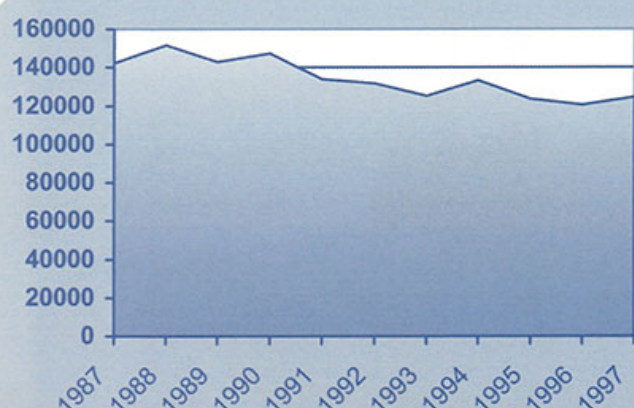
κεφάλαια προερχόμενα από την Ε.Ε. έχουν στην πραγματικότητα διατεθεί για την ανακατασκευή του ισπανικού αλιευτικού στόλου - κατά πολύ του μεγαλύτερου στην Ε.Ε.. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, κεφάλαια περίπου € 1,1 δισ. (\$ 1,4 δισεκατομμύριο) δημόσιου χρήματος χρησιμοποιούνται κάθε χρόνο για επιδοτήσεις στον αλιευτικό στόλο της Ε.Ε. Ένα μέρος τους προέρχεται από τις κυβερνήσεις, τα περισσότερα όμως από την Ε.Ε., και περισσότερα από τα μισά από αυτά τα χρήματα κατευθύνονται στην Ισπανία.

Σύμφωνα με στοιχεία της Αγροτικής Τράπεζας της Ελλάδος παρατηρούμε ότι η παραγωγή στη θαλάσσια αλιεία μειώνεται, παρ' όλη την αύξηση στην αλιευτική δραστηριότητα μέσα από σύγχρονα αλιευτικά εργαλεία. Η εξέλιξη στη θαλάσσια αλιεία φαίνεται στον πίνακα 1:

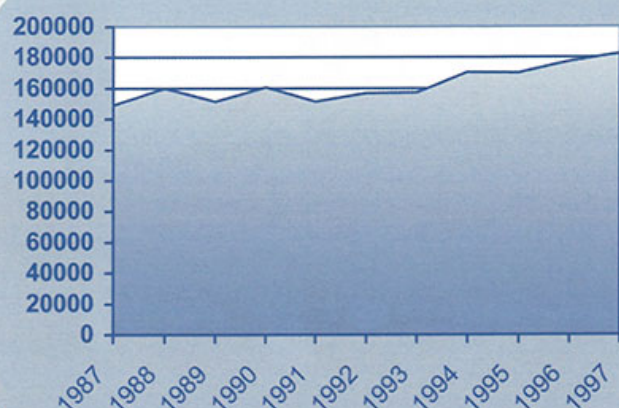
Πίνακας 1 - Εξέλιξη στην παραγωγή της θαλάσσιας αλιείας

Ετος	Τόνοι
1987	142.210
1988	151.650
1989	142.900
1990	147.290
1991	133.955
1992	131.703
1993	125.208
1994	133.268
1995	123.661
1996	120.490
1997	124.640

Πηγή: «Ελευθεροτυπία», 26/2/2000.



Γράφημα 1 - Εξέλιξη στην παραγωγή της θαλάσσιας αλιείας



Γράφημα 2 - Εξέλιξη της συνολικής αλιευτικής παραγωγής

Το γράφημα 1 παρουσιάζει αυτή την εξέλιξη. Η εξέλιξη της συνολικής αλιευτικής παραγωγής για τα ίδια χρόνια φαίνεται στον πίνακα 2:

Έτος	Τόννοι
1987	149.195
1988	159.845
1989	151.260
1990	160.696
1991	151.184
1992	156.636
1993	157.250
1994	170.368
1995	170.076
1996	177.401
1997	182.488

Πηγή: «Ελευθεροτυπία», 26/2/2000.

Το γράφημα 2 παρουσιάζει αυτή την εξέλιξη. Η διαφορά ανάμεσα στους δύο πίνακες (δηλ. 1 και 2) σχετίζεται με τις ιχθυοκαλλιέργειες καθώς επίσης και με την αλιεία σε ποτάμια και λίμνες. Στη δεκαετία του '90 η ετήσια παραγωγή ανά αλιευτικό σκάφος είτε ήταν σταθερή είτε παρουσίασε μικρή μείωση. Αντίθετα, η παραγωγή τόσο των ιχθυοκαλλιεργειών όσο και των ποταμών και λιμνών παρουσίασε εντυπωσιακή αύξηση, όπως φαίνεται και στον πίνακα 3 ή σε μορφή γραφικής παράστασης, όπως φαίνεται στο γράφημα 3.

Με βάση τα στοιχεία του έτους 1995, οι μηχανότρατες είχαν ετήσια παραγωγή περίπου 92 τόνους, τα γρι-γρι 106 τόνους και, τέλος, τα μικρά παράκτια αλιευτικά 3 τόνους.

Πίνακας 3 - Εξέλιξη της παραγωγής ιχθυοκαλλιεργειών

Έτος	Τόννοι
1988	8.195
1989	8.360
1990	11.196
1991	16.409
1992	24.253
1993	33.622
1994	39.545
1995	46.415
1996	56.911
1997	58.208

Το μέλλον

Τα αποτελέσματα της ανάλυσής μου απέδειξαν ότι τα ξύλινα αλιευτικά σκάφη είναι πιο ασφαλή από τα χαλύβδινα. Επίσης ότι τα αλιευτικά σκάφη που εργάζονται στα ελληνικά χωρικά ύδατα είναι λιγότερο επικίνδυνα από αυτά που αλιεύουν στις ακτές της Δυτικής / Ανατολικής Αφρικής. Τα στοιχεία αυτά εξηγούνται και από το γεγονός ότι τα μικρότερα σκάφη αποτελούν οικογενειακές επιχειρήσεις, όπου ο πατέρας μπορεί να είναι καπετάνιος του σκάφους και οι δυο γιοι του να είναι αντίστοιχα ο μηχανικός και ο ψαροκαπετάνιος. Αυτός ο παραδοσιακός τρόπος εκμετάλλευσης κληρονομείται από γενιά σε γενιά. Η κατάσταση είναι διαφορετική στα μεγαλύτερα σκάφη (ατλαντικής αλιείας) καθώς παραμένουν 30-40 ημέρες στην ανοικτή θάλασσα και εκφορτώνουν το αλιεύμα είτε σε πλοία-ψυγεία είτε σε εμπορευματοκιβώτια. Τα αντίστοιχα εκτιμηθέντα στοιχεία για τη βαρύτητα των απαιτήσεων (claim severity) ανά ασφαλιστήριο για τα χαλύβδινα αλιευτικά σκάφη, δηλ. $\exp(-1,45920) = 0,232422$ για όσα ταξιδεύουν στη Μεσόγειο σε σύγκριση με $\exp(-0,2544) = 0,775382$ για όσα εργάζονται στις ακτές της Δυτικής / Ανατολικής Αφρικής συγκρι-

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ Α.Ε.



**Η ΔΥΤΙΚΗ ΠΥΛΗ
ΤΩΝ ΒΑΛΚΑΝΙΩΝ**

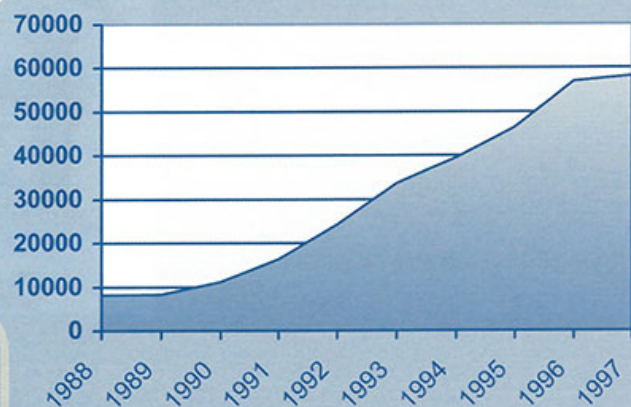
• Υπηρεσίες Υψηλού Επιπέδου • Ανάπτυξη • Προοπτική



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ Α.Ε.

Νέος Λιμένας Ηγουμενίτσας, Κεντρικός Επιβατικός Σταθμός, 46-100 Ηγουμενίτσα,
Τηλ.: 26650 99300, Fax: 26650 99330, e-mail: olig@olig.gr





Γράφημα 3 - Εξέλιξη της παραγωγής ιχθυοκαλλιεργειών

νόμμενα με τους υπολογισμούς για σχετικά χαμηλό μέσο κόστος ζημιάς (pure premium) δείχνουν ότι τα ασφαλιστήρια των αλιευτικών σκαφών που εργάζονται στις ελληνικές θάλασσες πρέπει να τηρηθούν σε χαμηλά επίπεδα.

Τα ευρήματα της βέλτιστης αφαιρετέας απαλλαγής (optimum deductible) δείχνουν ότι ίσως οι ασφαλιστές επιθυμούν να επανεξετάσουν τα επίπεδά τους. Πιθανόν τα πιο πάνω μέτρα να μειώσουν τον αριθμό των σκαφών που μένουν ανασφάλιστα και αυξήσουν τα συνολικά έσοδα των ασφαλιστών από ασφαλιστήρια, παρ' όλες τις αντίθετες συνθήκες της αγοράς.

Επιπλέον, η πρόσφατη συμφωνία στην Παγκόσμια Διάσκεψη του Γιοχάνεσμπουργκ για τη στήριξη της ανάπτυξης (World Summit on Sustainable Development) όσον αφορά την αποκατάσταση των περισσότερων από τα σημαντικά αλιεύματα σε εμπορικά υγιή μέχρι το 2015, είναι ακόμα ένα θετικό μέτρο. Η συμφωνία θα έχει επακόλουθο τη μείωση των αλιευμάτων σε επίπεδο που η μέγιστη απόδοση θα συνεχίζεται επ' αόριστον. Το πρόβλημα της υπερ-αλίευσης είναι τεράστιο. Τα Ηνωμένα Έθνη αναφέρουν ότι περισσότερο από το 25% των παγκοσμίων αλιπέδων είναι υπερ-αξιοποιημένα, το 50% είναι υπερ-αλιευμένα σε πλήρη βαθμό και για το 75% απαιτούνται άμεσες ενέργειες διακοπής ή περιορισμού της αλιευτικής δραστηριότητας ώστε να εξασφαλισθεί η προμήθεια σε ψάρια. Άλλος τομέας της συμφωνίας προβλέπει τη δημιουργία προστατευμένων θαλάσσιων περιοχών στον πλανήτη μέχρι το 2012, κάτι που θα δώσει σε πολλά θαλάσσια είδη που κινδυνεύουν με εξαφάνιση μια καλύτερη ευκαιρία για διάσωση. ©

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

1. The Economist, 30 Μαρτίου 2002.
2. Αυτή η μέτρηση αφορά χωρητικότητα μόνο, γιατί σε αριθμό σκαφών ο ελληνικός αλιευτικός στόλος είναι ο μεγαλύτερος στην Ε.Ε.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Για πλήρη βιβλιογραφία καθώς επίσης και για εκτενή ανάλυση των προαναφερθέντων παραπέμπω στη διδακτορική μου διατριβή, που υποβλήθηκε τον Αύγουστο του 2004 στο Faculty of Actuarial Science and Statistics, Sir John Cass Business School, The City University, London με τίτλο «Risk-sharing Relationships between Shipowners and Insurers».



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

Η συνεχής ανάπτυξη,
δέσμευσή μας



ΚΑΤΑ ΣΤΙΓΜΑ ΔΕΛΤΑ

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

Ακτή Μιαούλη 10,
185 38 Πειραιάς - Ελλάδα

Τηλ. Κέντρο: 210 4550100, 210 4550000
Fax: 210 4550310

e-mail: prolp@olp.gr,
www.olp.gr



> Του **Παναγιώτη Κ. Κουτσίκου**
 Προέδρου του Ελληνο-Τουρκικού Εμπορικού
 Επιμελητηρίου



Η Επιχειρηματική Τράπεζα Αιγαίου θεμελιώνει τις προϋποθέσεις για **τουρκικές επενδύσεις** στην Ελλάδα

Η νέα Επιχειρηματική Τράπεζα Αιγαίου (Business Aegean Bank) φιλοδοξεί να λειτουργήσει ως όχημα για τουρκικές και ελληνικές επενδύσεις, αρχίζοντας τη λειτουργία της παράλληλα στην ελληνική αγορά και στη γείτονα χώρα.

Η νέα τράπεζα σκοπεύει σταδιακά να διευρύνει το χώρο δράσης της, επεκτεινόμενη στην ευρύτερη γεωγραφική περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, των Βαλκανίων και του Εύξεινου Πόντου, και γενικότερα όπου υπάρχει ελληνική αλλά και τουρκική ομογένεια.

Οι αναλογίες των μετοχών της Business Aegean Bank κυμαίνονται, περίπου, ως εξής: το 1/3 το αποτελούν Έλληνες επιχειρηματίες, το 1/3 επίσης θα ανήκει σε Τούρκους επιχειρηματίες και ακόμη 1/3 είναι οι Αμερικανοί στρατηγικοί επενδυτές, όπως π.χ. η Republic Bank of Chicago, και άλλοι.

Η νέα τράπεζα **Business Aegean Bank** θα εντάξει στη στρατηγική της τραπεζικές, επιχειρηματικές και επενδυτικές εργασίες, στο σύνολο της οικονομίας, με ασφαλή επιχειρηματικά σχέδια και ελεγμένα οικονομοτεχνικά μοντέλα, που θα διασφαλίζουν την επιτυχία των πράξεων. Παράλληλα, η νέα τράπεζα προσβλέπει στις ναυτιλιακές τραπεζικές εργασίες λόγω του δυναμικού των τουρκικών ναυπηγείων και των ευκαιριών που παρουσιάζονται για τους Έλληνες πλοιοκτήτες.

Ο κ. Παναγιώτης Κ. Κουτσίκος, πρόεδρος του Ελληνο-Τουρκικού Εμπορικού Επιμελητηρίου, μας αναλύει στη συνέντευξη που ακολουθεί τη φιλοσοφία, τη στρατηγική και τους στόχους της Επιχειρηματικής Τράπεζας Αιγαίου.

■ Ποια είναι η φιλοσοφία της νέας τράπεζας;

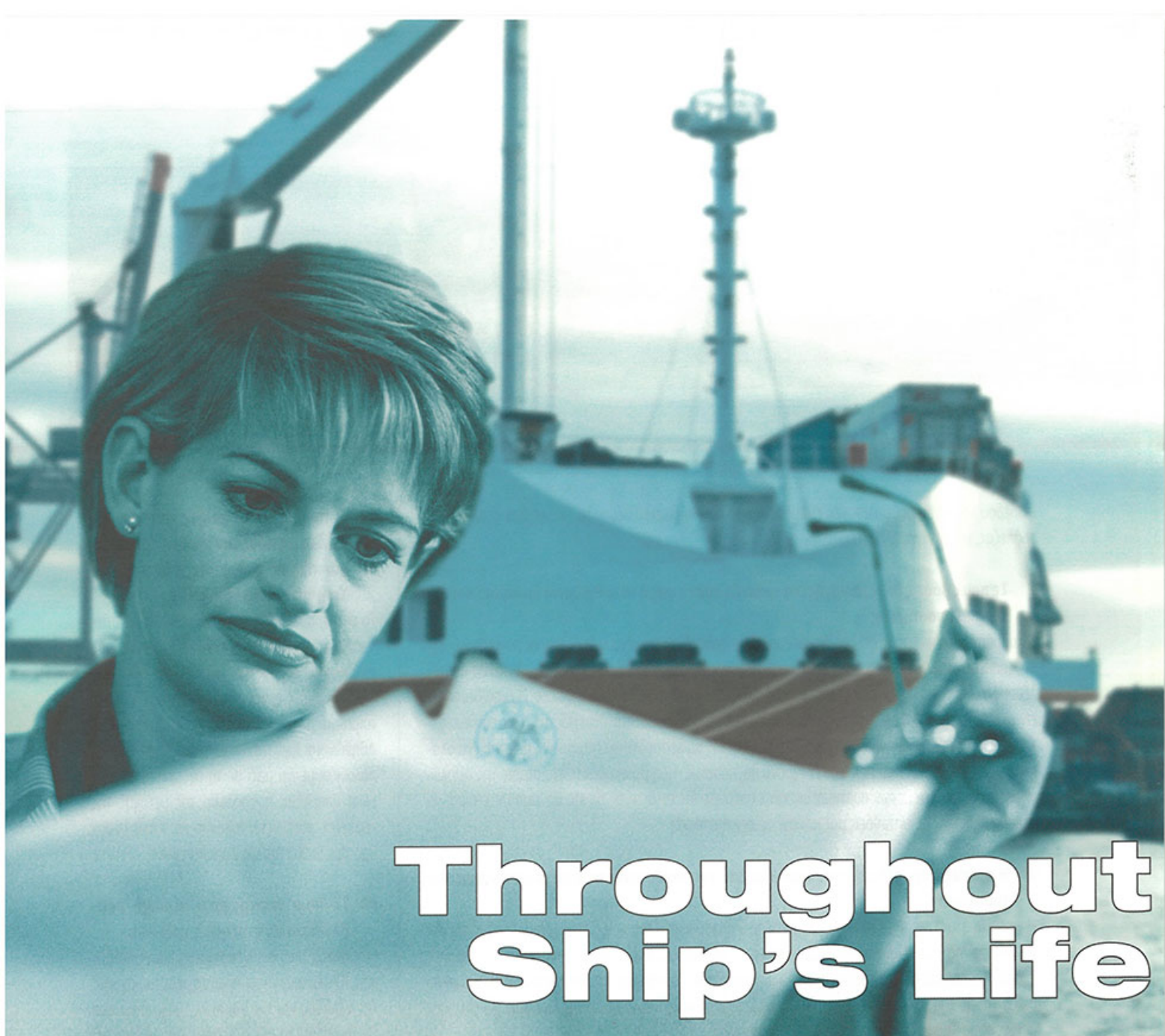
Η φιλοσοφία της νέας τράπεζας Business Aegean Bank μπορεί να περιγραφεί εν συντομία ως μια ανθρωποκεντρική τράπεζα, η οποία φιλοδοξεί να παίξει το ρόλο του ολικού συμβούλου στους επιχειρηματίες, μετόχους και πελάτες της και, συμπληρωματικά, ως επιχειρηματική τράπεζα, να συμβάλει θετικά και υποστηρικτικά στο επιχειρείν των μετόχων-πελατών της.

■ Σε ποιους τομείς θα αναπτυχθεί η τράπεζα στο αρχικό στάδιο, για να ικανοποιήσει τους Έλληνες και Τούρκους μετόχους;

Στο πρώτο στάδιο η τράπεζα θα δώσει έμφαση στην ανάπτυξη και χρηματοδότηση του εμπορίου μεταξύ των δύο χωρών. Όπως γνωρίζετε, το συνολικό διμερές εμπόριο έχει ξεπεράσει τα 2,2 δισ. USD. Η στήριξη και η ανάπτυξη του εμπορίου (trade finance) από την τράπεζα θα δημιουργήσει νέα ρεκόρ στα επίπεδα εμπορίου μεταξύ των δύο χωρών, και συγκεκριμένα προβλέπουμε το διπλασιασμό του.

■ Δηλαδή η τράπεζα θα είναι περισσότερο «εμπορική», σε αντίθεση με το χαρακτήρα και τη λειτουργία μιας κλασικής «επενδυτικής» τράπεζας;

Η Επιχειρηματική Τράπεζα Αιγαίου θα επιχειρεί τραπεζικές, επιχειρηματικές και επενδυτικές εργασίες, στο σύνολο της οικονομίας, πάντα όμως με ασφαλή επιχειρηματικά σχέδια και ελεγμένα και εγκεκριμένα οικονομοτεχνικά μοντέλα, που θα διασφαλίζουν την επιτυχία των πράξεων. Επίσης, επειδή η τράπεζα δεν «αγοράζει» κίνδυνο, θα χρησιμοποιεί υψηλού



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



επιπέδου και φήμης ασφαλιστικές εταιρείες, οι οποίες θα διασφαλίζουν τα ενεργητικά στοιχεία της τράπεζας, για την ασφάλεια των μετόχων της.

■ **Σε ποιες βάσεις θα λειτουργήσει η τράπεζα όσον αφορά το ανθρώπινο δυναμικό και την τεχνική υποστήριξη;**

Ο κορμός της τράπεζας θα στελεχωθεί με έμπειρους τραπεζίτες που έχουν δουλέψει σε πολυεθνικές ξένες τράπεζες στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, καθώς και σε νέες ελληνικές τράπεζες. Αυτοί θα αποτελέσουν τη βάση και θα καθοδηγήσουν τους νέους τραπεζικούς που θα προσληφθούν. Η εκπαίδευση θα είναι συνεχής, έτσι ώστε όλο το ανθρώπινο δυναμικό να προσαρμόζεται συνεχώς στις νέες συνθήκες. Όσον αφορά την τεχνική υποστήριξη βάσει της οποίας θα λειτουργήσει η τράπεζα, θα είναι ένα ολοκληρωμένο σύστημα, από τα πλέον σύγχρονα παγκοσμίως. Ήδη βρισκόμαστε στο στάδιο της αξιολόγησης των προτεινόμενων συστημάτων και ελπίζουμε ότι εντός ενός μηνός θα είμαστε έτοιμοι να ολοκληρώσουμε τις εκτιμήσεις μας και την οριστική επιλογή.

■ **Η τράπεζα προβλέπει στη ναυτιλία; Εάν ναι, ποιες είναι οι σημερινές σκέψεις της τράπεζας;**

Η ναυτιλία ήταν ανέκαθεν ένας από τους πλέον δημιουργικούς τομείς για τη χώρα μας, καθότι η ελληνική πλοιοκτησία είναι μία από τις μεγαλύτερες παγκοσμίως. Εμείς προβλέπουμε στις ναυτιλιακές τραπεζικές εργασίες λόγω του δυναμικού των τουρκικών ναυπηγείων και των ευκαιριών που παρουσιάζονται για τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να τονίσω πως αρκετοί από τους μετόχους μας προέρχονται από το χώρο της ναυτιλίας.

■ **Ποιο θα είναι το μετοχικό κεφάλαιο ενάρξεως της τράπεζας και ποιοι οι συσχετισμοί των μετόχων σε αυτό.**

Οι συσχετισμοί του μετοχικού κεφαλαίου στην υπό ίδρυση Επιχειρηματική Τράπεζα Αιγαίου μάς ικανοποιούν απόλυτα και αποτελούν την ιδανική προσέγγιση για μια διεθνή και εξωστρεφή ελληνική τράπεζα. Η απόφαση της ιδρυτικής επιτροπής είναι το μετοχικό κεφάλαιο έναρξης εργασιών της τράπεζας να ανέρχεται στο ποσό των 100 εκατομμυρίων ευρώ.

Οι συσχετισμοί και οι αναλογίες των μετοχών είναι περίπου οι εξής: το 1/3 το αποτελούν Έλληνες επιχειρηματίες, το 1/3 επίσης θα ανήκει σε Τούρκους επιχειρηματίες και ακόμη 1/3 είναι οι Αμερικανοί στρατηγικοί επενδυτές, όπως π.χ. η Republic Bank of Chicago, ένα πολύ ισχυρό Investment Fund, και άλλοι.

■ **Πόσα καταστήματα προβλέπετε να ανοίξει η τράπεζα και σε ποια σημεία;**

Κατά την πρώτη πενταετία η τράπεζα έχει προγραμματίσει να λειτουργήσει 45 υποκαταστήματα. Τα 20 εξ αυτών στην Ελλάδα, τα 20 στην Τουρκία και τα υπόλοιπα 5 στο εξωτερικό, όπως π.χ. στις ΗΠΑ, στον Καναδά, στη Γερμανία, δηλαδή κυρίως όπου υπάρχει έντονο το στοιχείο της διασποράς, τόσο της ελληνικής όσο και της τουρκικής.

■ **Τι προβλέπει το επιχειρηματικό σας σχέδιο ως προς την κερδοφορία αλλά και την εισαγωγή της τράπεζας στο Χρηματιστήριο Αθηνών;**

Το επιχειρηματικό σχέδιο που κατατέθηκε στην Τράπεζα της Ελλάδος προβλέπει ένα συντηρητικό κέρδος εξ εργασιών περίπου στο ύψος του 17%. Βεβαίως, εντός της πενταετίας θα προετοιμαστούμε για την είσοδο στα Χρηματιστήρια Αθηνών και Κωνσταντινουπόλεως. Συνεπώς υπολογίζουμε ότι μαζί με τη σχετική προστιθέμενη υπεραξία, η απόδοση της μετοχής της τράπεζας κυμαίνεται περίπου και κατά μέσον όρο στο 30% ετησίως στην πενταετία.

■ **Σε ποια γεωγραφική περιοχή προβλέπεται να στραφεί η τράπεζα;**

Η τράπεζά μας, διεθνοποιημένη και εξωστρεφής, θα λειτουργήσει πρωταρχικά στις αγορές της Ελλάδας και της Τουρκίας, αλλά σταδιακά θα διευρύνει το χώρο δράσης της σε όλη την ευρύτερη γεωγραφική περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, των Βαλκανίων και του Εύξεινου Πόντου. Επίσης, θα λειτουργήσει παντού όπου υπάρχει ελληνική αλλά και τουρκική ομογένεια. Τέλος, σημαντική περιοχή στην οποία επίσης θα δραστηριοποιηθούμε στο μέλλον, μέσω της εμπειρίας και των σχέσεων με την τουρκική αγορά, είναι και η Κεντρική Ασία. Όσον αφορά το ρόλο της τράπεζας, θα λειτουργήσει ως όχημα για ελληνοτουρκικές επενδύσεις, μαζί με Έλληνες και Τούρκους επιχειρηματίες και επενδυτές, χρησιμοποιώντας και ευρωπαϊκά κεφάλαια και κοινοτικές επιχορηγήσεις, καθώς επίσης και για ελληνικές επενδύσεις στην Τουρκία, αφ' ενός ως μια χώρα χαμηλού κόστους παραγωγής και αφ' ετέρου ως μια καταναλωτική χώρα 70-80 εκατομμυρίων κατοίκων. ☉

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





Το οικονομικό περιβάλλον της Ναυτιλίας

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



Το ζητούμενο να υπάρξει βελτίωση στο γεωπολιτικό μέτωπο του πετρελαίου και οι οικονομικοί δείκτες Μαΐου να συνεχίσουν να δείχνουν εύκολη απορροφητικότητα των τιμών του πετρελαίου από την παγκόσμια οικονομία, παραμένουν ακόμα... ευχολόγια.

Αντίθετα, μπορεί και να αναβαθμισθεί η ιρανική κρίση με τις πληροφορίες για εύρεση από την ΙΑΕΑ ιχνών εμπλουτισμού ουρανίου υψηλού βαθμού και με την πιθανή απόρριψη των νέων ευρωπαϊκών προτάσεων. Επί πλέον προστέθηκε η επιδείνωση της νιγηριανής κρίσης με φόνους και απαγωγές στελεχών εταιρειών πετρελαίου, εκρήξεις αγωγών κ.λπ. Αυτά, μαζί με την έναρξη αποθεματοποίησης πετρελαιοειδών για τη θερινή περίοδο, επανέφεραν τις τιμές στα \$ 74.

Η ανακοίνωση της Διεθνούς Υπηρεσίας Ενέργειας ότι οι υψηλές τιμές του πετρελαίου μειώνουν τη ζήτηση, πίεσε την τιμή αυτή την εβδομάδα πάλι κάτω από τα \$ 70, αλλά αυτό θεωρείται προσωρινό και ότι σηματοδοτεί την έναρξη δυσμενών επιπτώσεων στην ανάπτυξη.

Οι παράγοντες, λοιπόν, που έπληξαν τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στις ΗΠΑ τον Απρίλιο και οι οποίοι από νεότερα στοιχεία φαίνεται ότι έπληξαν και τις λιανικές πωλήσεις και το εμπορικό έλλειμμα, παραμένουν παρόντες. Έτσι, μαζί με τις ιπτάμενες τιμές των μεταλλευμάτων, τροφοδοτούν τις πληθωριστικές πιέσεις, τις επιτοκιακές ανόδους, το πτωτικό δολάριο, την πτώση εταιρικής κερδοφορίας και τις αλυσιδωτές συνέπειες στις οικονομίες της Ε.Ε., της Ιαπωνίας κ.λπ. με καθίζηση των χρηματιστηρίων, ιδίως των αναδυομένων αγορών, όπως προβλέφθηκε στην περασμένη ανασκόπηση. Έτσι, επανέρχεται μετά μικρή ανάπαυλα το φάσμα της επιβράδυνσης της ανάπτυξης στο β' τρίμηνο, μετά την ταχύτερη του αναμενομένου ανάπτυξη α' τριμήνου, που εκτός του 4,8% των ΗΠΑ, μετρήθηκε 2,4% και στην Ε.Ε. έναντι προβλεπόμενου 2,2.

Οι δείκτες Απριλίου - Μαΐου, που αναφέραμε πως θα δώσουν ακόμα σαφέστερη εικόνα για την πορεία β' τριμήνου, έδωσαν την πρώτη πικρή γεύση με μεγάλη πτώση του προκαταρκτικού δείκτη του Πανεπιστημίου Michigan για την καταναλωτική εμπιστοσύνη στο 79 από 87,4 τον Απρίλιο, και σήμερα με

την ανακοίνωση άλματος 0,6% στον τιμάρημο λιανικής Απριλίου, που σημαίνει νέες αυξήσεις επιτοκίων.

Ενώ λοιπόν η παραπάνω παράταση των δυσμενών παραγόντων θα είχε κάποια στιγμή αρνητικό αντίκτυπο και στις θαλάσσιες μεταφορές ως συνέπεια της αναπτυξιακής επιβράδυνσης, έρχεται πάλι η Κίνα να μετριάσει το πρόβλημα.

Εκτός από τη συνεχιζόμενη ανάπτυξη χάρη στους πολλούς παράγοντες χαμηλού κόστους που απορροφούν τις τιμές του πετρελαίου, το υπουργείο Φυσικών Πόρων ανακοίνωσε ότι η εξασφάλιση ομαλής τροφοδοσίας της αυξανόμενης βιομηχανικής παραγωγής με πρώτες ύλες καθιστά αναγκαία τη δημιουργία στρατηγικών αποθεμάτων.

Έτσι, μετά την ανακοίνωση δημιουργίας αποθεμάτων σε πετρέλαιο, ανακοίνωσε πενταετές πρόγραμμα για τα μεταλλεύματα με συνεργασία κράτους και επιχειρήσεων. Δεν αναφέρθηκαν βεβαίως ποσοτικές λεπτομέρειες αλλά τα σημερινά μεγέθη κατανάλωσης μεταλλευμάτων και ο ρυθμός αύξησης της βιομηχανικής παραγωγής άνω του 16%, συνεπάγονται σημαντικές πρόσθετες εισαγωγές.

Για παράδειγμα, η δημιουργία στρατηγικού αποθέματος σιδηρομεταλλεύματος σε πέντε χρόνια για τις ανάγκες δύο μηνών απαιτεί πρόσθετες εισαγωγές 20 εκατ. τόννων περίπου ετησίως επί πλέον της τακτικής αναπτυξιακής αύξη-

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

σης. Ο λογαριασμός ανεβαίνει σημαντικά εάν υπολογισθούν αλουμίνιο, χαλκός, νικέλιο, ψευδάργυρος κ.ά.

Η... ευχή, λοιπόν, είναι να μη διαταραχθούν τουλάχιστον οι λεπτές ισορροπίες στις επιδόσεις της κινεζικής οικονομίας εξ αιτίας άλλων παραγόντων, όπως οι ακροβασίες οικονομικής πολιτικής.

Βλέπουμε, π.χ., να συνεχίζεται η πολιτική υποτιμημένου γουάν προς άγραν εξαγωγών. Κύκλοι της Ουάσιγκτον, όπως η Manufacturers Alliance, υπολογίζουν ακόμα και σε 40% την τεχνητή υποτίμηση.

Επειδή ενός κακού μύρια έπονται, για να ελέγξει η Κεντρική Τράπεζα το συνάλλαγμα του υπέρογκου εμπορικού πλεονάσματος που δημιουργεί το υποτιμημένο νόμισμα, το αγοράζει από τις εμπορικές τράπεζες εκδίδοντας γουάν, αλλά για να ελέγξει κατόπιν την υπέρογκη προσφορά χρήματος και τον πληθωρισμό, πουλά ομόλογα στις εμπορικές τράπεζες, αυξάνει τις υπο-

170.085 DWT (2001, IHI) προς \$ 56 εκατ., και το «BLUE SKY», 166.013 DWT (1983, Astano) πουλήθηκε σε άλλα κινεζικά συμφέροντα προς \$ 16 εκατ. Στην κατηγορία των Panamax - Kamsarmax δεσπόζει φυσικά η επιβεβαίωση της πώλησης πακέτου 3x74.000 (2004) και 6x83.000 DWT (2005-2006) ως και μεταπώληση 8x83.000 DWT (7/2006-5/2007) της Metrostar στην Quintana προς \$ 735 εκατ. en bloc.

Κατά τα άλλα, brokers της George Moundreas & Co. μας πληροφορούν «επί του πιεστηρίου» ότι η πώληση του «GLOBAL TRUST», 76.440 DWT (1988, Cochin), από τη Fairweather σε Έλληνες έκλεισε στα \$ 13,25 εκατ.

Στην κατηγορία των Supramax, η πώληση του «MEDI SYDNEY», 52.425 DWT (2003, Tsuneishi Cebu) στους Ιταλούς Boccacchi προς \$ 31 εκατ. έχει κάποια σημαντική έκπτωση, ενώ η πώληση του «BULK SIRIUS», 50.337 DWT (2003, Kawasaki) στην Ikaros Shipping προς \$ 31,9 εκατ. είναι τουλάχιστον στο ύψος παραπλήσιων συναλλαγών Μαρτίου και Απριλίου.

Στη μικρότερη κατηγορία σημειώνεται η πώληση του «JIN BI», 34.063 DWT (1983, Mitsubishi), σε Ινδούς προς \$ 6,5 εκατ., και η πώληση του box type «KIANI SATU», 16.717 DWT (1997, Halla) σε Ιταλούς προς \$ 14 εκατ.

Το δεύτερο σε δεκαπέντε ημέρες υπερήλικο Suezmax βρίσκει αγοραστή για μετασκευή σε FPSO. Το «GENIE», 155.211 DWT (1976, Gotaverken) πουλήθηκε στην Bergesen Worldwide Offshore προς \$ 16 εκατ. Ο ίδιος σκοπός υπάρχει στην αγορά του single hull Aframax «ANDAMAN SEA», 92.802 DWT (1980, Sumitomo) σε αγνώστους προς άγνωστη τιμή.

Όλες οι υπόλοιπες συναλλαγές αφορούσαν Products και Chemicals.

Το υπό ναυπήγηση Product «INVUBU», 40.000 DWT (2/2007, Shin-A) της Unicorn πουλήθηκε στη Socomar προς \$ 46 εκατ., τιμή συνεπή στα επίπεδα του τελευταίου εξαμήνου.

Το Double Hull Product «CIELO DI ROMA», 37.116 DWT (2003, Shin-A) πουλήθηκε από τον D' Amato σε Κορεάτες προς \$ 32 εκατ., αρκετά εκατομμύρια κάτω από την τιμή charter free, επειδή η μακροχρόνια χρονοναύλωση BBB στους πωλητές είναι προς \$ 10.750/ημέρα.

Το Double Hull Product «CELTIC WIND», 28.610 DWT (1986, Kherson) πουλήθηκε σε αγνώστους προς \$ 12,5 εκατ.

Τα Double Bottom IMO II III «RICHMOND PARK» και «REGENTS PARK», 23.800 DWT (1984, France) πουλήθηκαν σε Έλληνες προς \$ 17,5 εκατ. en bloc και τα επίσης IMO II III Double Bottom «BOW GORGONILLA» και «BOW ANTISANA», 8.192 DWT (1989, Kurushima) πουλήθηκαν από τον Odfjell στην Kriša προς \$ 8,5 εκατ. το καθένα με TCB.

Τέλος, το «CEDERBERG», 12.800 DWT (8/2006, Samho) πουλήθηκε σε αγνώστους προς \$ 25 εκατ., δηλαδή στην ίδια ακριβώς τιμή που αγόρασε ο Schulte το Φεβρουάριο δύο αδελφά σκάφη παράδοσης 2006.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Το... σταγονόμετρο των διαλύσεων δεν είχε καθόλου ξηρό τονάζ αυτό το επτάημερο. Έτσι, οι τιμές που πλήρωσε το Bangladesh για να πάρει τα τρία Tankers δεν αντανakλούν την πρόσφατη επανεμφάνιση του ινδικού ανταγωνισμού.

Το M/T «ISRRA», 96.550 DWT (1976, IHI) πουλήθηκε προς \$ 394/ldt, το M/T «ELPIS», 86.648 DWT (1980, Hitachi) πουλήθηκε προς \$ 393/ldt και το «VENTURE III», 82.006 DWT (1981, Mitsubishi) πουλήθηκε στο Bangladesh προς \$ 385/ldt. ■

χρεωτικές καταθέσεις τους, ανεβάζει τα επιτόκια κ.λπ. μέτρα, που αποτελούν φαύλο κύκλο και αποκαλούνται στην οικονομική ορολογία «αποστείρωση». Σε αποστειρωμένο περιβάλλον, όμως, τοποθετούνται οι πολύ εξασθενημένοι οργανισμοί. Το πώς κατάφερε η ηγεσία της κινεζικής οικονομίας να μετατρέψει τελευταία το θαύμα της κινεζικής ανάπτυξης σε... επικίνδυνη ασθένεια, αυτό είναι για το Βιβλίο Γκίνες.

Η έστω και ταλαντευόμενη επιστροφή της ναυλαγοράς στο ψυχολογικό όριο των 2.500 μονάδων BDI τις τελευταίες ημέρες ενισχύει την άποψη πως μπορεί μεν να είναι δύσκολη η επάνοδος στην εποχή των ρεκόρ, αλλά είναι δύσκολη και η πτώση πολύ κάτω από την περιοχή των 2.500 μονάδων. Αυτό δηλαδή που αντανakλάται στη σταθερότητα των τιμών τονάζ για πολλούς μήνες.

Η πώληση του «FORMOSABULK FORTUNE», 170.000 DWT (2006, IHI) στην Cosco προς \$ 65 εκατ. έγινε στην ίδια ακριβώς τιμή της προ διμήνου πώλησης του «FORMOSABULK GLORY», 170.000 DWT (5/2006, IHI).

Οι ίδιοι μάλλον αγοραστές πλήρωσαν πλέον των \$ 57 εκατ. για το «FORMOSABULK ENERGY», 170.089 DWT (2002, IHI).

Στην ίδια κατηγορία, η Centrofin αγόρασε το «FORMOSABULK DUKE»,



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

Η Stealth Gas αυξάνει το στόλο της

Η εισηγμένη στο δείκτη Nasdaq ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Stealth Gas του Ομίλου Βαφειά προχώρησε στην αγορά τριών πλοίων ανεβάζοντας τη δύναμη του στόλου στα 27 πλοία μεταφοράς υγραερίου (LPG). Το κόστος αγοράς των πλοίων έφθασε συνολικά



κά τα 38,2 εκατ. δολάρια συνολικά. «Η κίνηση αυτή καταδεικνύει ότι η Stealth Gas παραμένει πιστή στην αναπτυξιακή της πορεία. Με 27 πλοία μεταφοράς υγραερίου η Stealth Gas ενισχύει την ηγετική της θέση στα πλοία μεταφοράς υγραερίου με χωρητικότητα μεταξύ 3.000 κ.μ. και 8.000 κ.μ., στα οποία και εστιάζει το ενδιαφέρον της», τόνισε σε ανακοίνωσή του ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Stealth Gas, Χάρης Βαφειάς.

Αναλυτικότερα τα πλοία που αγόρασε η εταιρεία είναι: Το «Sir Ivor» που αγοράστηκε έναντι 16,7 εκατ. δολαρίων. Το πλοίο ναυπηγήθηκε το 2003 στην Κίνα και έχει χωρητικότητα 5.030 κ.μ. Το «Sir Ivor» θα απασχοληθεί με bareboat από ένα μεγάλο ναυλωτή υγραερίου έναντι 163.636 δολαρίων το μήνα μέχρι και το Μάιο του 2009. Στη συνέχεια η ναύλωση μπορεί να επεκταθεί για επιπλέον 12 μήνες έναντι 171.717 δολαρίων το μήνα. Το «Lyne», το οποίο αγοράστηκε έναντι 11 εκατ. δολ., ναυπηγήθηκε το 1996 και έχει χωρητικότητα 5.014 κ.μ. Το συγκεκριμένο πλοίο θα απασχοληθεί με bareboat έναντι 163.636 δολαρίων το μήνα από ναυλωτή υγραερίου μέχρι το Μάιο του 2009, ενώ το συμβόλαιο μπορεί να επεκταθεί για 12 επιπλέον μήνες έναντι 171.717 δολαρίων το μήνα. Το «Gas Hope M», το οποίο μετονομάστηκε σε «Gas Nemesia» και αγοράστηκε έναντι 10,5 εκατ. δολ. Ναυπηγήθηκε το 1995 και είναι χωρητικότητας 5.000 κ.μ. Το «Gas Hope M» θα ναυλωθεί μέχρι το Δεκέμβριο του 2006 σε μια μεγάλη πετρελαιοειδή εταιρεία με ναύλο 200.000 δολάρια το μήνα. ■

Tsakos Energy Navigation

Σε μία από τις μεγαλύτερες ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες παγκοσμίως στη διαχείριση παγοθραυστικών εξελίσσεται η TEN, μετά και την ολοκλήρωση της παράδοσης εννέα δε-



ξαμενόπλοιων 1A ice-class. Πρόκειται για τρία LR Aframax και έξι MR Handymax δεξαμενόπλοια, τα οποία μεταφέρουν πετρελαιοειδή προϊόντα.

Σημειώνεται ότι το πρώτο πλοίο, το «Artemis», παραδόθηκε στις αρχές του Απριλίου 2006 ενώ τα υπόλοιπα οκτώ μέσα στις επόμενες τέσσερις εβδομάδες. ■

Νέα κρουαζιερόπλοια για την easyCruise

Σε υπογραφή επιστολής προθέσεως για τη ναυπήγηση δύο συν δύο κρουαζιερόπλοιων στα ναυπηγεία της Νεώριον Συμμετοχών (στην Ελευσίνα και στη Σύρο) προχώρησαν οι εταιρείες easyCruise και Νεώριον Συμμετοχών.

Οι εκπρόσωποι των δύο εταιρειών, κ. Στ. Χατζηιωάννου, πρόεδρος easyCruise, και Ι. Ταβουλάρης, διευθύνων σύμβουλος της Νεώριον Συμμετοχών, συναντήθηκαν επίσης με τον υπουργό Οικονομίας Γ. Αλογοσκούφη, ο οποίος τους διαβεβαίωσε για την υποστήριξη της κυβέρνησης στο σημαντικό για τη χώρα μας επιχειρηματικό εγχείρημα.

Ο κ. Αλογοσκούφης υπογράμμισε πως μετά τη συνάντηση η επιχειρηματική πρωτοβουλία της easyCruise και της Νεώριον Συμμετοχών υποδηλώνει την ελκυστικότητα του οικονομικού περιβάλλοντος της Ελλάδας για την υλοποίηση μεγάλων επενδυτικών σχεδίων. «Η συγκεκριμένη



επένδυση θα ενισχύσει τον τουρισμό και το ναυπηγικό κλάδο της χώρας μας, με επιπλέον θετικές επιδράσεις στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας», τόνισε ο υπουργός. Σύμφωνα με τα σχέδια δραστηριοποίησης της easyCruise στην Ελλάδα, τα κρουαζιερόπλοια θα

ξεκινούν από μαρίνα της περιοχής του Φαλήρου και θα πραγματοποιούν κρουαζιέρες Σαββατοκύριακου στη Μύκονο και στη Σύρο και τετράήμερες κρουαζιέρες προς τη Σαντορίνη, με πιθανές προσεγγίσεις σε Πάρο, Νάξο, Μήλο ή Σέριφο. ■

On time



Shipsparts logistics – on time

On time is one of the basic keywords in the dictionary of Trans-it.

Our intense focus on communication, control and following-up, is your guarantee for punctual spares deliveries. Proper Scenario-planning together with you ensure the use of relevant methods and secure correct timing for all deliveries.

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



Καθέλκυση πλοίου της Naftotrade

Καθελκύστηκε πρόσφατα στα ναυπηγεία Selah Makine της Κωνσταντινούπολης το πλοίο «Naftocement XI» της εταιρείας Naftotrade.

Το σύγχρονο πλοίο είναι εφοδιασμένο με μηχανή



νές Wärtsilä, που του επιτρέπουν να αναπτύσσει υπηρεσιακή ταχύτητα 14,5 κόμβων και να εκφορτώνει με ρυθμό 1.000 τόνων φορτίου ανά ώρα. Ανάδοχος του πλοίου ήταν η κ. Έφη Βαρβατέ. Το πλοίο έχει κατασκευαστεί με σχέδια της ιταλικής Cosnan για τη μεταφορά τσιμέντου χύδην με κλάση Rina και το αυτοματοποιημένο σύστημα φορτοεκφόρτωσής του σχεδιάστηκε από την ίδια την εταιρεία, η οποία έχει αναπτύξει ση-

μαντική τεχνογνωσία σ' αυτό τον τομέα. Ένα δεύτερο πλοίο με τις ίδιες προδιαγραφές αναμένεται να καθέλκυσει τον ερχόμενο Νοέμβριο, ενώ υπάρχει option για ένα τρίτο με έναρξη κατασκευής το 2007. Με την παραλαβή αυτών των



πλοίων, η Naftotrade καταλαμβάνει πλέον την κορυφαία θέση στις μεταφορές τσιμέντου στη Μεσόγειο. Εκτός Μεσογείου, η ελληνική αυτή εταιρεία δραστηριοποιείται στην ευρωπαϊκή ακτή του Ατλαντικού, στον Εύξεινο Πόντο και στον Ινδικό Ωκεανό με άμεσα σχέδια για επέκταση δραστηριότητας στην Καραϊβική, στις ΗΠΑ και στην Άπω Ανατολή. **Καλοτάξιδο.**

Η Franman συμπλήρωσε 15 χρόνια από την ίδρυσή της

Εκτός από την επέτειο για τη συμπλήρωση 15 ετών από την ίδρυσή της, η Franman γιορτάζει φέτος και τη συμπλήρωση 10 ετών επιτυχημένης συνεργασίας με το group της Yanmar.

Στο διάστημα αυτό, οι δυο εταιρείες ανέπτυξαν ισχυρούς δεσμούς και με κοινές προσπάθειες κατάφεραν να εδραιώσουν τις πωλήσεις των ηλεκτρομηχανών Yanmar στην πρώτη θέση της ελληνικής αγοράς.

Πέρα από την αποκλειστική αντιπροσώπευση του τμήματος μεγάλων μηχανών του εργοστασίου Amagasaki διακινεί και το μεγαλύτερο αριθμό γνήσιων ανταλλακτικών της Yanmar στην Ελλάδα, μέσω της συνεργασίας της με το διεθνές εμπορικό όικο Eastman.

Η Franman, με έδρα την Αθήνα και υποκαταστήματα σε Κύπρο, Ιαπωνία και Κίνα, συγκαταλέγεται σήμερα ανάμεσα στα πιο σημαντικά ευρωπαϊκά trading houses της ναυτιλίας. ■

Στη Λευκή Λίστα, Ελλάδα και Κύπρος

Ανάμεσα στις 30 ποιοτικότερες σημαίες συμπεριλαμβάνεται η Ελλάδα και παραμένει στη Λευκή Λίστα, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του Paris Memorandum of Understanding On Port State Control.

Ειδικότερα, το ποσοστό των κρατήσεων για την ελληνική σημαία ανέρχεται στο 5,24% και συμπεριλαμβάνεται ανάμεσα στις 30 ποιοτικές σημαίες. Σύμφωνα με τα στοιχεία της έκθεσης, που αναφέρεται στις δραστηριότητες των χωρών-μελών του Paris MOU, το τελευταίο έτος έγιναν 20.316 επιθεωρήσεις σε 12.538 πλοία υπό 108 διαφορετικές σημαίες. Ο αριθμός των πλοίων που κρατήθηκαν ανήλθε σε 1.187 και το ποσοστό τους σε σχέση με το προηγούμενο έτος μειώθηκε στο 5,84%. Εκτός από την Ελλάδα στη Λευκή Λίστα συμμετέχουν και οι Μάλτα, Λιβερία, Μπαχάμες, Αντίγκουα και Barbuda.

Στη Λευκή Λίστα από την Γκριζα όπου βρισκόταν ανέβηκε και η Κύπρος. Σύμφωνα με σχετική ανα-

κοίνωση του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας του κυπριακού υπουργείου Συγκοινωνιών, η εκτελεστική επιτροπή του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων αναγνώρισε τη σημαντική βελτίωση που πέτυχε η Κύπρος όσον αφορά τα επίπεδα ασφάλειας του κυπριακού στόλου και τη δραστητική μείωση των κατακρατήσεων των κυπριακών πλοίων. Στη σχετική ανακοίνωση σημειώνεται ότι η συμπερίληψη της Κύπρου στη Λευκή Λίστα σημαίνει λιγότερους ελέγχους για τα κυπριακά πλοία στα ξένα λιμάνια, καλύτερα οικονομικά αποτελέσματα για τους πλοιοκτήτες και μεγαλύτερη εμπιστοσύνη στα συστήματα ελέγχου του κυπριακού τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας. Η συμμετοχή της Κύπρου στο Μνημόνιο των Παρισίων ως τακτικό μέλος θα ισχύσει από την 1η Ιουλίου 2006. Αναλυτικότερα, ο συνολικός αριθμός των ελλείψεων ανήλθε σε 64.113, οι δε ελλείψεις σε σωστικά, πυροσβεστικά και ναυτιλιακά μέσα έφτασαν το 47%, αντιπροσωπεύοντας το μεγαλύτε-

τερο ποσοστό. Οι διαπιστωθείσες ελλείψεις έχουν μειωθεί κατά 10%. Στα πλοία ηλικίας 15 ετών και άνω διαπιστώθηκαν 24.409 ελλείψεις, ενώ στα πλοία κάτω των 5 ετών διαπιστώθηκαν 1.175 ελλείψεις. Σύμφωνα με την έκθεση καταγράφηκαν, για πρώτη φορά, 149 ελλείψεις σε θέματα ασφαλείας, οι οποίες αφορούσαν την τήρηση του ISPS Code στα αρχικά στάδια της εφαρμογής του, καθώς και 107 ελλείψεις σε άλλα συναφή θέματα. Παράλληλα, μειώθηκαν κατά 28% οι ελλείψεις που είχαν σχέση με την τήρηση των Annex I, II, III IV της Διεθνούς Σύμβασης της MARPOL 73/78. Τέλος, τα πλοία 15 ετών και άνω παρουσίασαν 3.316 ελλείψεις σε σύγκριση με τα πλοία κάτω των 5 ετών, που είχαν 211 ελλείψεις. Σχετικά με την εφαρμογή και την τήρηση των διατάξεων του ISM Code, διαπιστώθηκαν 2.794 βασικές non conformities. Από αυτές τα πλοία 15 ετών και άνω παρουσίασαν 2.199 βασικές non conformities, ενώ τα πλοία κάτω των 5 ετών είχαν 120. ■



MAVICO LTD

- Συστήματα υδροβολής υδροαμμοβολής 800 έως 2800 bar
- Αυτοκινούμενες τηλεχειριζόμενες συσκευές αποσκοριασμού αποχρωματισμού και υδροκοπής
- Μηχανήματα compact ηλεκτροκίνητα ντηζελοκίνητα για υδροβολισμούς εν πλώ 350-500-1000-2500 bar
- Πλήρη σειρά παρελκομένων και ακροφυσίων

30 χρόνια εμπειρία

MAVICO LTD, Κροκεών 5, 104 42 Αθήνα
τηλ.: 210 5150 415, 5157 303
e-mail: mavico@otenet.gr



Επενδύσεις στη ναυτιλία, στο εμπόριο και στον τουρισμό



Επίσκεψη στους Οργανισμούς Λιμένος Ηρακλείου, Θεσσαλονίκης και στο Τυμπάκι πραγματοποίησε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης με στελέχη της εταιρείας Dubai Ports Worldwide και της αγγλικής P & O Ports.

Η επίσκεψη των ξένων στελεχών ήταν αποτέλεσμα των συναντήσεων που είχαν γίνει στο Ντουμπάι με τις αρμόδιες αρχές και επιχειρηματίες των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, για την πραγματοποίηση επενδύσεων στην Ελλάδα, στους τομείς της ναυτιλίας, του εμπορίου και του τουρισμού.

Σύμφωνα με δηλώσεις του υπουργού Ε.Ν. υπάρχει η φιλοδοξία να καταστεί η Ελλάδα διεθνές κέντρο στο διαμετακομιστικό εμπόριο προς τα Βαλκάνια, τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, τη Μαύρη Θάλασσα και τη Βόρειο Αφρική.

Η Κρήτη αναμένεται να παίξει σημαντικό ρόλο, μέσω της δημιουργίας σύγχρονων λιμενικών υποδομών στο Τυμπάκι, που θα υποδέχονται μεγάλο όγκο εμπορευμάτων από Μέση Ανατολή και Κίνα, με δεδομένο το ενδιαφέρον όλων των πλευρών.

Στο πλαίσιο αυτό το Dubai Ports Worldwide εξετάζει την προοπτική να αξιοποιήσει τις υποδομές για την ανάπτυξη λιμανιού στο Τυμπάκι, σε έκταση 8.500 στρεμμάτων. Η επένδυση αποκτά ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς μπορεί να συνδυάσει και αερομεταφορά, αφού στο σχέδιο ανάπτυξης περιλαμβάνεται και η αξιοποίηση αεροδιαδρόμου 3,5 χιλιομέτρων.

Οι συζητήσεις που αφορούν στο λιμάνι του Πειραιά, για το οποίο έχει επίσης εκδηλωθεί ενδιαφέρον η αραβική πλευρά, περιλαμβάνουν και την ανάπτυξη επενδύσεων στη Δραπετσώνα, στο χώρο των Λιπασμάτων, όπου πρόκειται να δημιουργηθεί Διεθνές Εμποροναυτιλιακό Κέντρο.

Κατά την επίσκεψη στο Λιμένα Θεσσαλονίκης ανακοινώθηκε η κατασκευή της προβλήτας 6, που εντάσσεται σε ένα πρόγραμμα 98 εκατ. ευρώ από το Χρηματοδοτικό Πρωτόκολλο, ύψους 3 δισ. ευρώ για έργα 6 δισ. ευρώ, με προνομιακό επιτόκιο 3,2% σταθερό για 25 χρόνια και πενταετή έως επταετή περίοδο αποπληρωμής. Το ενδιαφέρον της αραβικής πλευράς εστιάζεται σε συμπράξεις για επενδύσεις με στόχο την προώθηση των δραστηριοτήτων της στην περιοχή, που θα δώσει ώθηση στην ανάπτυξη του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.

Η εταιρεία Dubai Ports Worldwide είναι από τις μεγαλύτερες εταιρείες διαχείρισης λιμανιών στον κόσμο, διακινεί περισσότερα από 36 εκατομμύρια κοντέινερ παγκοσμίως και έχει το μάντζεμντ περισσότερων από 100 λιμανιών στον κόσμο, πραγματοποιεί παράλληλα επενδύσεις στον τουρισμό, στην ενέργεια, στην υψηλή τεχνολογία και στις τράπεζες.

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας επιδιώκει ευρύτερα να αποσπάσει συμφωνίες και για την κατασκευή μαρινών, που σε συνδυασμό με τη δημιουργία ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων θα συμβάλουν στην ανάπτυξη και προώθηση του ελληνικού τουρισμού. ■



Ship & Yacht Registration Under the Malta Flag



Now on the White List of the Paris M.O.U.

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

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

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

29 years of professional service



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

MEMBER OF THE ECONOMICARD GROUP OF COMPANIES



AROUND THE WORLD

MARSHALL ISLANDS REGISTRY

SERVICE AND QUALITY IS WITHIN YOUR REACH

Visit us at Posidonia 2006 Booth #626

THE CHOICE IS YOURS

INTERNATIONAL REGISTRIES, INC.

Maritime and Corporate Services

GREECE

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

Πρόεδρος των ICS και ISF ο Σπ. Πολέμης

«Τα επόμενα χρόνια θα δείτε ότι όλοι οι πρόεδροι των μεγάλων ενώσεων θα είναι Έλληνες. Αυτό είναι μια μεγάλη τιμή τόσο για τους συγκεκριμένους ανθρώπους, που θα αναλάβουν αυτό το σημαντικό και άξιο έργο, όσο και για την ελληνική ναυτιλία», αναφέρει σε ένα σημείο της συνέντευξής του στον Ηλία Μπίσια ο πρόεδρος της ΕΕΕ, Νίκος Ευθυμίου, και μετά λίγες ημέρες επαληθεύτηκε.



Ο Έλληνας πλοιοκτήτης Σπύρος Μ. Πολέμης εκλέχθηκε πρόεδρος του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS) και της Διεθνούς Ναυτιλιακής Ομοσπονδίας (ISF). Η εκλογή του κ. Πολέμη έγινε στη διάρκεια της ετήσιας γενικής συνέλευσης που πραγματοποιήθηκε στην Ουάσινγκτον.

Ο κ. Σπύρος Πολέμης, ο οποίος είναι και αντιπρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, ανήκει σε παραδοσιακή ναυτική οικογένεια της Άνδρου και διαχειρίζεται εταιρεία του ομίλου του είναι η Remi Maritime Corporation. ■

Το «Διαμάντι της Θάλασσας»



Συνάντηση με θέμα τις προοπτικές δραστηριοποίησης των κρουαζιερόπλοιων στη χώρα μας είχε ο YEN με τον πρόεδρο της εταιρείας Royal Celebrity Tours, κ. Milan Graig. Μετά το πέρας των συνομιλιών, ο υπουργός Ε.Ν. παρέστη στην επίσημη παρουσίαση του νέου κρουαζιερόπλοιου της Louis Hellenic Cruises «Sea Diamond». ■

Εξήντα χρόνια εμπειρίας για την International Registries Inc.

Η εταιρεία International Registries Inc. (IRI), με 60 χρόνια εμπειρίας στον τομέα της, διαχειρίζεται το νηολόγιο και το πρόγραμμα εταιρειών της Δημοκρατίας των Νήσων Μάρσαλ.

Πρόσφατα η IRI συμμετείχε στο έκτο ναυτιλιακό συνέδριο του Navigator S.A. το θέμα του οποίου ήταν «Αποτίμηση και διαχείριση κρίσης».

Στο συνέδριο παρευρέθηκαν οι κ. Λούσυ Μυλωνάκη, Κώστας Ξενακούδης και Θεόφιλος Ξενακούδης από το γραφείο IRI του Πειραιά.

Το νηολόγιο των MI είναι το πέμπτο μεγαλύτερο και ταχύτερα αναπτυσσόμενο open registry παγκοσμίως. Η μέση ηλικία του στόλου των πλοίων υπό σημαία MI είναι τα 11,63 χρόνια και περιλαμβάνει μεταξύ άλλων 421 δεξαμενόπλοια, 164 πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, 169 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, κρουαζιερόπλοια, multi-purpose και άλλες κατηγορίες πλοίων. Σύμφωνα με τα στοιχεία, μέχρι τα μέσα Μαΐου το σύνολο όλων των πλοίων ξεπερνάει τα 1.200 με συνολικά 33.029,653 τόνους ολικής χωρητικότητας.



Το νηολόγιο διαθέτει αυτή τη στιγμή 11 γραφεία με κεντρική διεύθυνση στη Washington (Reston Virginia) και τοπικά γραφεία που εξαπλώνονται σε Dalian, FT. Lauderdale, Hong Kong, London, New York, Piraeus, Shanghai, Tokyo και Zurich.

Το σύνολο των γραφείων παρέχουν όλες τις υπηρεσίες και μπορούν να συστήνουν εταιρείες, να διεκπεραιώνουν έγγραφα απαραίτητα

για εμπορικές συναλλαγές, να εκδίδουν πιστοποιητικά που επιβεβαιώνουν το good standing των εταιρειών (certificates of goodstanding), να νηολογούν εμπορικά πλοία ή σκάφη αναψυχής και να εγγράφουν υποθήκες. Το γραφείο του Πειραιά το οποίο μεταφέρθηκε πρόσφατα στην Ακτή Μιαούλη 47-49, Μέγαρο Λιβανού, διαρκώς αναπτύσσεται προκειμένου να ικανοποιήσει τις ολοένα διευρυνόμενες ανάγκες της τοπικής αγοράς σε νηολογήσεις πλοίων και εγγραφές υποθηκών.

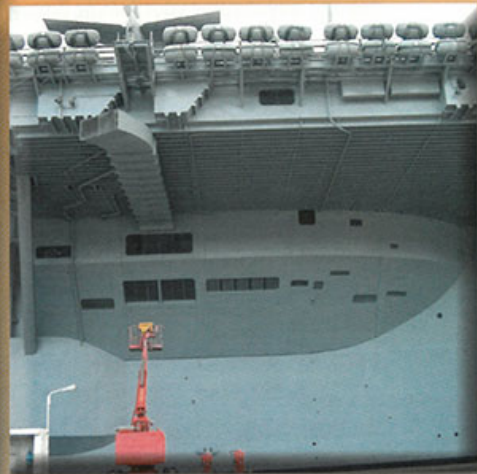
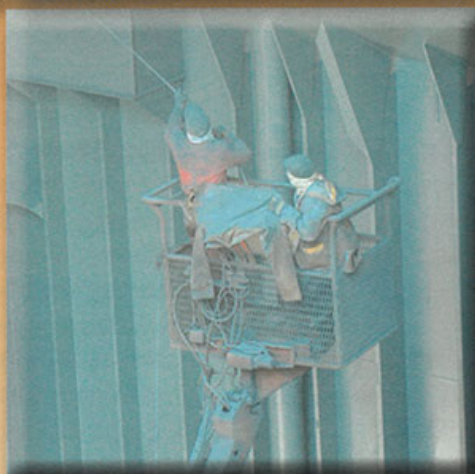
Εκπρόσωποι από την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα παραμένουν ενεργά μέλη του Marshall Islands Quality Council (MIQC), του οποίου η επόμενη συνάντηση είναι σχεδιασμένη να λάβει χώρα στον Πειραιά, στη Ναυτιλιακή Λέσχη, κατά τη διάρκεια της έκθεσης των Ποσειδωνίων.

Το γεγονός ότι το νηολόγιο διατηρεί το White List Status σε όλα τα MOUs και 16 ναυτιλιακές Marshall Island εταιρείες είναι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης και στο NASDAQ είναι ενδεικτικά στοιχεία της αποδοχής, της φήμης και της ποιότητας που το διακρίνει. ■



We offer
**COST-EFFECTIVE
SOLUTIONS**
for...

YOUR CORROSION PROBLEMS



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

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



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

CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

Changing Horizons

Τρεις γενιές της ελληνικής ναυτιλίας συναντήθηκαν στο ετήσιο φόρουμ του Institute of Chartered Shipbrokers Greek Branch με θέμα «Changing Horizons», που πραγματοποιήθηκε στο Ευγενίδειο Ίδρυμα.

Στη διάρκεια της εκδήλωσης, στην οποία παρευρέθησαν περισσότεροι από 500 εφοπλιστές, φορείς και στελέχη της ναυτιλίας, αναλύθηκε διεξοδικά το παρελθόν, το παρόν και κυρίως το μέλλον της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Στο πάνελ της εκδήλωσης συμμετείχαν ο πρόεδρος του ICS στην Ελλάδα, Νικόλαος Α. Τσαβλέρης, ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος, ο δρ Ιωάννης Κούστας, ο Δημήτρης Αναγνωστόπουλος της ABN AMBRO Bank, ο Δημήτρης Ματζαβίνος της Bayerische Bank, ο Γιώργος Ξυραδάκης της ΧRΤC, ο Γιώργος Μπάνος της George Moundreas & Co. S.A. και ο Στέλιος Τζιτζής της Clarksons Hellas.

Επίσης την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους, μεταξύ πολλών άλλων, οι κ. Σπύρος Καρνέσης, Θανάσης Μαρτίνος, Αντώνης Μαυρακάκης, Γιώργος Μαργαράνης, Γιώργος Τσαβλέρης, Γιώργος Γουρδομιχάλης.



Από τους ομιλητές πρώτος το λόγο πήρε ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος, ο οποίος τόνισε: «Οι νέοι άνθρωποι εκτός ναυτοσύνης που έρχονται στη ναυτιλία αυξάνονται. Λυπούμαι όμως αφού παρατηρώ ότι όλο και λιγότεροι δικοί μας έρχονται στη ναυτιλία. Δεν βλέπω να συνεχίζεται η ανανέωση. Φοβούμαι πως θα αφελληνιστεί η ελληνική ναυτιλία. Δεν θα χάσουμε τα καράβια αλλά αυτούς που τα οδηγούν».

Από την πλευρά του, ο εφοπλιστής κ. Κώστας Κομνηνός ανέφερε χαρακτηριστικά: «Παρατηρώ σοβαρή έλλειψη αξιωματικών με άρτια κατάρτιση σύμφωνα με τις σημερινές ανάγκες. Υπάρχει άμεση ανάγκη ρυθμίσεων που θα αυξήσει την ταχύτερη παραγωγή αξιωματικών και στελεχών».

Ο εφοπλιστής κ. Σπύρος Καρνέσης υπογράμμισε πως αυτό που λείπει είναι η κατανόηση από την ελληνική κυβέρνηση, αλλά και η σωστή εκπαίδευση για τους ναυτικούς. Στην ομιλία του ο δρ Ιωάννης Κούστας τόνισε μεταξύ άλλων: Η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας στηρίχθηκε στα μέτρα που πήρε η Πολιτεία στο συγκριτικό πλεονέκτημα που της προσέφεραν οι Έλληνες ναυτικοί, αλλά και στην ικανότητα των Ελλήνων πλοιοκτητών». Τέλος, ο εφοπλιστής κ. Αντώνης Μαυρακάκης τόνισε ότι ο ίδιος πιστεύει πως η υπόθεση των ναυτικών στην Ελλάδα έχει χαθεί και ότι το επόμενο βήμα είναι «να κάνουμε ό,τι μπορούμε για να σώσουμε τον τομέα των ναυτιλιακών υπηρεσιών».



Χρηματοδότηση

Ο κ. Δημήτρης Αναγνωστόπουλος της ABN AMBRO Bank έκανε μια ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη της ναυτιλίας αλλά και στην πορεία της χρηματοδότησης των ναυτιλιακών εταιρειών, από τη μυθολογία μέχρι σήμερα. Ο Δημήτρης Ματζαβίνος της Bayerische Bank τόνισε ότι το παρόν βρίσκει την ελληνική ναυτιλία σε μια πρωτοφανή ανθοφορία. Τέλος, ο Γιώργος Ξυραδάκης της ΧRΤC ανέλυσε τη χρηματοδότηση της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Το μεγαλύτερο ποσοστό το έχουν οι γερμανικές τράπεζες, ενώ ακολουθούν κατά σειρά οι αγγλικές, οι ελληνικές, οι γαλλικές και οι τράπεζες των ΗΠΑ.



Ναυλομεσίτες

Τους νέους ορίζοντες στο Shipbroking σε σχέση με την παγκοσμιοποίηση ανέπτυξε ο κ. Στέλιος Τζιτζής, C.O. της Clarksons Hellas, ενώ από την πλευρά του ο κ. Γιώργος Μπάνος της George Moundreas & Co. S.A. ανέφερε μεταξύ άλλων ότι το σημερινό ελληνικό μεσιτικό γραφείο, σαν οργάνωση, ο σημερινός Έλληνας μεσίτης, σαν πρόσωπο και επαγγελματίας, δεν έχουν τίποτα να ζηλέψουν από τους ξένους ομολόγους τους. ■



www.hanseaticshipping.com

INTERNATIONAL SHIP MANAGEMENT - GLOBAL SERVICES



HANSEATIC
SHIPPING COMPANY LTD
Managing Owners & Operators

INTRANET



WEB MAIL



CONTACT US



HANSEATIC HOUSE,

P.O.Box: 50127, CY-3601 LIMASSOL, CYPRUS, TEL.: +357 25846400, FAX: +357 25745245, EMAIL: MANAGEMENT@HANSEATIC.COM.CY

Μνημόνιο συνεργασίας Ελλάδος και Αιγύπτου

Το μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ Ελλάδας και Αιγύπτου αξιοποιήσε η ναυτιλιακή εταιρεία Champion Ferries Ltd, θυγατρική της εταιρείας ANEK Lines, με τη δρομολόγηση του οχηματογωγού πλοίου «Archagelos» στη γραμμή Πειραιάς - Ηράκλειο, με προορισμό την Αίγυπτο. Το μνημόνιο συνεργασίας των δύο χωρών αφορά:

- Τη θαλάσσια σύνδεση Ελλάδας - Αιγύπτου με επιβατικό οχηματογωγό (ro-ro) και τη διευκόλυνση της θαλάσσιας δρομολογιακής σύνδεσης Ελλάδας - Αιγύπτου.
- Την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων θαλάσσιων μεταφορών σε συνδυασμό με το πανευρωπαϊκό δίκτυο και τα υπάρχοντα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα των δύο χωρών.
- Τη διευκόλυνση μεταφορών προσώπων και αγαθών από και προς τους λιμένες των δύο χωρών με ενθάρρυνση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας.
- Την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.
- Την ευρωμεσογειακή συνεργασία σε θέματα λιμένων.

Η ενίσχυση της συνεργασίας της Ελλάδας με τις χώρες της Ανατολικής Μεσογείου μέσω διμερών συμφωνιών στον τομέα των λιμένων αποκτά ιδιαίτερη σημασία αυτή την περίοδο, η οποία θεωρείται εξαιρετικά κρίσιμη για την αναπτυξιακή πορεία των μεγάλων λιμένων της χώρας. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον εμφανίζει η προοπτική συνεργασίας αιγυπτιακών λιμένων με τον Οργανισμό Λιμένα Ηρακλείου καθώς και η πιθανή κατασκευή λιμενικού τερματικού σταθμού στη Νότια Κρήτη εξαιτίας της εγγύτητας με τους αιγυπτιακούς λιμένες.

Επίσης, τα υπό ελληνική όσο και τα υπό αιγυπτιακή ή τρίτης χώρας σημαία κρουαζιερόπλοια μπορούν να συμπεριλάβουν στα δρομολόγια τους λιμένες των δύο χωρών, ως ενδιάμεσους λιμένες προσέγγισης. ■

NAVIGATOR 2006

Με κεντρικό θέμα «Εκτίμηση και διαχείριση κρίσης» ολοκληρώθηκε το 6ο Ναυτιλιακό Συνέδριο «Navigator 2006». Οι ομιλητές αναφέρθηκαν διεξοδικά σε θέματα σχετικά με την εκτίμηση και διαχείριση κρίσης, με συντονιστή τον καθηγητή του Πανεπιστημίου Πειραιά Αλέξανδρο Γουλιέλμο. Στο συνέδριο μεταξύ άλλων παρευρέθησαν οι κ. Μιλτ. Βαρβιτσιώτης, βουλευτής της Ν.Δ., καθηγητής Ιω.



Στη φωτο. δεξιά, ο πρόεδρος της OROMARIS INC. Θάλης Ωρολογάς (δεξιά) μαζί με το γενικό διευθυντή της εταιρείας κ. Ανδρέα Ζαριφόπουλο. Η OROMARIS ήταν από τους επίσημους χορηγούς του συνεδρίου της NAVIGATOR



Τζωάννος, γενικός γραμματέας ΥΕΝ, αρχηγός Α.Σ. αντιναύαρχος Ηλ. Σικωνίδης, Ευ. Κούζιλος, πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ, ο πρέσβης του Παναμά, Antonio Taquis κ.ά.

Στο πάνελ των ομιλητών ήταν οι κ. Ιωάννης Παχούλης, πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Ναυλομεσιτών, Γιώργος Δασκαλάκης, διευθυντής Allied Shipbroking, Γεώργιος Μανιατάκης, πρόεδρος του SBE College, Παναγιώτης Μπαχτής, Managing Director της OW Bunker Malta Ltd, και ο Δημήτρης Κυριακίδης, Director της Marine Consult International Ltd. ■

Λιμάνι της Θεσσαλονίκης: Επέκταση της προβλήτας 6

Το σημαντικότερο έργο λιμενικής πολιτικής για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αναμένεται να αρχίσει εντός του Ιουνίου.

Το έργο, που έχει προϋπολογισμό 97,8 εκατ. ευρώ, αναμένεται να χρηματοδοτηθεί από την ΕΤΕπ κατά 50% στο πλαίσιο του Χρηματοδοτικού Πρωτοκόλλου των 3 δισ. ευρώ, που υπογράφηκε με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Από τα 97,8 εκατ. ευρώ, τα 50,5 εκατ. ευρώ αφορούν σε εργασίες πολιτικού μηχανικού και κατασκευής, ενώ το υπόλοιπο ποσό αφορά στην προμήθεια μηχανολογικού εξοπλισμού και λοιπές δαπάνες.

Ο σκοπός του έργου είναι ο διπλασιασμός της υπάρχουσας χωρητικότητας του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα της Θεσσαλονίκης για την αντιμετώπιση της αυξανόμενης ζήτησης



για χειρισμό εμπορευματοκιβωτίων.

Το έργο περιλαμβάνει τη σχεδίαση, κατασκευή και λειτουργία επέκτασης του υπάρχοντος σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα της Θεσσαλονίκης στην 6η προβλήτα. Περιλαμβάνει επίσης την αγορά του απαραίτητου εξοπλισμού για τη λειτουργία του σταθμού και την εκβάθυνση μπροστά από το υπάρχον κρηπίδιωμα. Οι εργασίες αναμένεται να ολοκληρωθούν και ο σταθμός να τεθεί σε λειτουργία έως το τέλος του 2010. ■



Maritime Consortium of
Thessaloniki INC.

SALVAGE
DEEP SEA & HARBOUR TOWAGE
MOORING & CREW BOATS
ANTI-POLLUTION WORKS



42, 26th Octovriou str. Thessaloniki - Greece - 54627
Tel.: +30 2310 555500 Fax: +30 2310 555506
website: www.zouros.gr email: info@zouros.gr



Κέντρο Υγείας Αποθεραπείας Αποκατάστασης στην Κερατέα Αττικής:

Μια δωρεά του πλοιοκτήτη Κωνσταντίνου Πρίφτη
στη γενέτειρά του, προϋπολογισμού 2,5 εκατ. ευρώ.

Έπειτα από επίμονες και συνεχείς προσπάθειες ενός έτους του **πλοιοκτήτη** και **δωρητού** του έργου, **Κωνσταντίνου Πρίφτη**, της εταιρείας **OCEANSTAR**, το **Κέντρο Υγείας Αποθεραπείας - Αποκατάστασης** στην περιοχή **Κερατέα** Αττικής πέρασε στη φάση των εκκαφών. Η κατασκευή του έργου θα καλύψει όλες σχεδόν τις **ανάγκες υγείας** των κατοίκων της περιοχής και ειδικότερα όσων αντιμετωπίζουν **κινητικά προβλήματα**.

Το σύνολο των κτιριακών εγκαταστάσεων θα είναι 2.350 τ.μ. και θα χωριστεί σε τρεις πτέρυγες. Η πρώτη πτέρυγα (1.625 τ.μ.) θα στεγάσει το κυρίως Κέντρο Υγείας αστικού τύπου και θα περιλαμβάνει και τους χώρους υποδοχής, αναμονής και τις διοικητικές υπηρεσίες.

Η δεύτερη πτέρυγα (505 τ.μ.) θα στεγάσει τη μονάδα Αποθεραπείας- Αποκατάστασης με τις διάφορες εγκαταστάσεις φυσιοθεραπείας, πισίνας, υδρομασάζ, καθώς και οποιαδήποτε άλλη μορφή θεραπείας που χρειάζονται τα άτομα με κινητικά προβλήματα.

Η τρίτη πτέρυγα (220 τ.μ.) θα στεγάσει τις εγκαταστάσεις Α' Βοηθειών και Βραχείας Νοσηλείας.

Το Κέντρο Υγείας Αποθεραπείας - Αποκατάστασης θα είναι μια σύγχρονη και αισθητικά όμορφη κατασκευή με άνετους και λειτουργικούς χώρους, το οποίο θα στελεχωθεί σε πρώτη φάση με 41 άτομα.



Το έργο προβλέπεται να ολοκληρωθεί και να παραδοθεί υπό του δωρητού εις το υπουργείο Υγείας τον Οκτώβριο του 2007, το δε υπουργείο Υγείας σύμφωνα με τη σύμβαση δωρεάς υπογεγραμμένη από τους κ. Κακλαμάνη, Αλογοσκούφη, Πρίφτη, πρέπει να το εξοπλίσει και στελεχώσει εντός 18 μηνών από την παράδοσή του, ήτοι το αργότερο μέχρι τον Απρίλιο του 2009. Πρέπει επίσης να αναφέρουμε ότι μια δωρεά προς το υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης περνάει από πολλά στάδια μέχρι την τελική της υλοποίηση, τα κυριότερα των οποίων είναι :

Αποδοχή δωρεάς.

Υπογραφή σύμβασης δωρεάς.

Εκπόνηση Λειτουργικού υπό του υπουργείου Υγείας.

Εκπόνηση κτιριολογικού υπό της Τεχν. Υπηρεσίας του υπουργείου Υγείας.

Εκπόνηση σχεδίων υπό του δωρητού.

Έγκριση σχεδίων υπό της Τεχν. Υπηρεσίας του υπουργείου Υγείας.

Νομοθετική κύρωση της σύμβασης δωρεάς (ΦΕΚ).

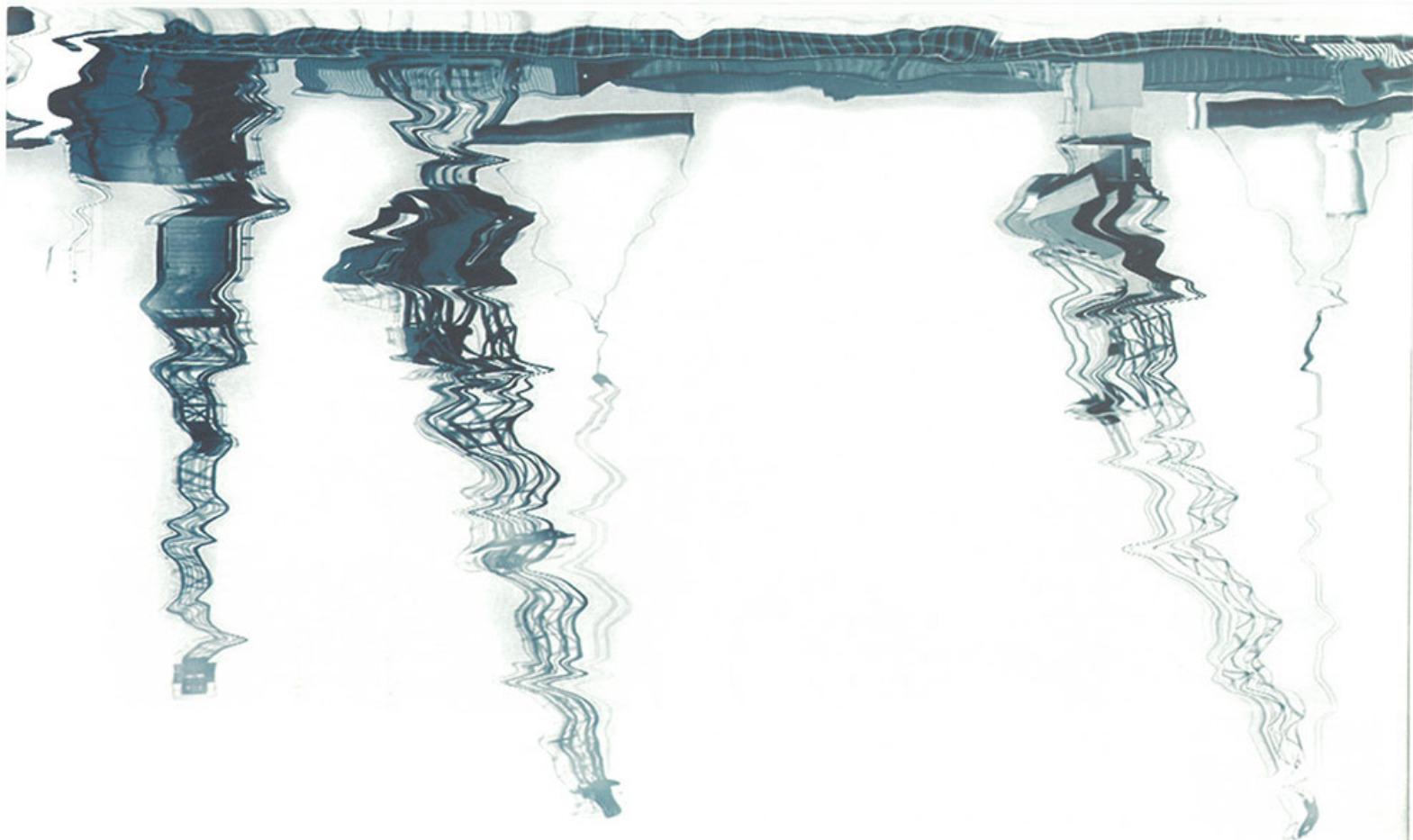
Κατασκευή Κέντρου υπό του δωρητού.

Εξοπλισμός, στελέχωση Κέντρου υπό του υπουργείου Υγείας.

Τέλος, το ύψος της σύμβασης δωρεάς του πλοιοκτήτη Κωνσ. Πρίφτη προς το υπουργείο Υγείας είναι προϋπολογισμού 2,5 εκατ. ευρώ.

Ουσιαστική παράμετρος είναι ότι ο δωρητής κ. Πρίφτης δεν έχει σκοπό να περιοριστεί στις συμβατικές του υποχρεώσεις όπως συνήθίζεται.

Επιθυμία του είναι να δει σε πλήρη λειτουργία το Κέντρο Υγείας Αποθεραπείας - Αποκατάστασης το συντομότερο δυνατόν ή το αργότερο εντός 18 μηνών από την παράδοση αυτού προς το υπουργείο Υγείας, σύμφωνα με τη σύμβαση δωρεάς. ☉



ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB



GOAL BASED STANDARDS: Ο διάλογος στον IMO

Του **Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη**

Καθηγητή, Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών
Σχολή Ναυπηγών-Μηχανολόγων Μηχανικών, ΕΜΠ

Ένα από τα θέματα που συζητήθηκαν στην τελευταία σύνοδο του Maritime Safety Committee (MSC) του IMO ήταν κατά πόσο η διαδικασία του Goal Based Standards (GBS) θα πρέπει να βασίζεται στο λεγόμενο «safety-level approach» ή όχι.

Το GBS είναι μια νέα διαδικασία διατύπωσης κανονισμών από τον IMO και τους νηογνώμονες και μέχρι στιγμής τουλάχιστον αφορά μόνο την κατασκευή των πλοίων (στο μέλλον θα επεκταθεί και σε άλλα θέματα). Η διαδικασία αυτή αρχικά προτάθηκε από την Ελλάδα, τις Μπαχάμες και τον IACS και ουσιαστικά αποσκοπεί στη διατύπωση «στόχων», βάσει των οποίων θα κατασκευάζεται ένα πλοίο ώστε να είναι ασφαλές.

Η όλη φιλοσοφία του GBS μπορεί να γίνει κατανοητή από το εξής παράδειγμα. Για να μην πέφτουν οι άνθρωποι από το κατάστρωμα ενός πλοίου στη θάλασσα, έστω ότι υπάρχει ένας κανονισμός του νηογνώμονα που λέει ότι πρέπει να υπάρχει κουπαστή συγκεκριμένου ύψους. Η διατύπωση με το σύστημα GBS θα λέει απλά ότι πρέπει να μην πέφτουν οι άνθρωποι στη θάλασσα. Το τελευταίο είναι ο στόχος, και οποιοδήποτε μέτρο μπορεί αποδεδειγμένα να εμποδίσει την πτώση είναι αποδεκτό. Αρκεί βέβαια να μπορέσει να αποδειχθεί ότι το συγκεκριμένο μέτρο που θα αποφασισθεί θα εμποδίζει την πτώση.

Άλλο παράδειγμα: Οι κανονισμοί ενός νηογνώμονα προσδιορίζουν το πάχος της λαμαρίνας του πυθμένα ενός πλοίου. Σύμφωνα με το σύστημα GBS, θα προσδιορίζεται πρώτα ένας στόχος, π.χ. να μη σπάσει ή να μην τρυπήσει ο πυθμένας μέσα σε διάρκεια λειτουργίας (π.χ.) 25 ετών. Και με βάση αυτόν το στόχο, οποιοδήποτε πάχος λαμαρίνας μπορεί να αποδειχθεί ότι επιτυγχάνει αυτόν το στόχο θα είναι αποδεκτό. Είναι προφανές πως η διαδικασία αυτή αυξάνει την ελευθερία του κατασκευαστή να προτείνει λύσεις που δεν κινούνται στο στενό πλαίσιο των ήδη υπαρχόντων κανονισμών. Αλλά προφανώς εισάγει ένα νέο σοβαρό βήμα, την πιστοποίηση ότι οι προτεινόμενες λύσεις ικανοποιούν τους στόχους που έχουν τεθεί. Ένα βασικό ζητούμενο είναι, πώς θα γίνεται η πιστοποίηση αυτή;

Πολύ συνοπτικά, η βασική διαδικασία του GBS αποτελείται από τα εξής επίπεδα:

Το Επίπεδο I, οι στόχοι (goals).

Το Επίπεδο II, οι λειτουργικές απαιτήσεις (functional requirements).

Το Επίπεδο III, η εξακρίβωση της συμμόρφωσης (verification of compliance).

Το Επίπεδο IV, οι λεπτομερείς απαιτήσεις (detailed requirements).

Στο Επίπεδο IV παράγονται κανονισμοί (από τον IMO, τους νηογνώμονες ή τις χώρες σημαίας), οι οποίοι υπόκεινται σε έλεγχο στο Επίπεδο III, εάν είναι συμβατοί με τους στόχους που ορίζονται στο Επίπεδο I. Οι λειτουργικές απαιτήσεις έχουν σχέση με το ποιο αναμένεται να είναι το λειτουργικό περιβάλλον στο συγκεκριμένο πλοίο, π.χ. θα λειτουργεί στο Βόρειο Ατλαντικό για 30 έτη.

Τελευταία είχαν διαμορφωθεί δύο τάσεις στον IMO για το πώς θα προχωρήσει περαιτέρω η διαδικασία GBS. Η μία είναι η παραδοσιακή προσέγγιση, η οποία βασίζεται στο πώς παράγονται οι κανονισμοί μέχρι σήμερα, το λεγόμενο prescriptive approach. Η άλλη είναι να εισαχθεί στη διαδικασία GBS το λεγόμενο safety-level approach, δηλαδή χρησιμοποιώντας όλα τα πιθανοθεωρητικά εργαλεία του risk analysis, formal safety assessment κλπ.

Θέση της Ελλάδας στον IMO ήταν ότι μια παράλληλη αντιμετώπιση θα ήταν η πιο σωστή προσέγγιση, δηλαδή ότι δεν έφτασε ακόμη η ώρα να εισαχθεί το πιθανοθεωρητικό μοντέλο στα GBS, δεδομένου ότι βασικά θέματα στο τελευταίο είναι ακόμη υπό διαμόρφωση. Ένα παράδειγμα είναι η διατύπωση κατάλληλων κριτηρίων για την αξιολόγηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Κύκλοι του IACS υποστηρίζουν τη στιγμή αυτή την υιοθέτηση της τιμής των 60.000 δολαρίων ανά μετρικό τόνο ως το λεγόμενο CATS (cost to avert a tonne of spilled oil), το περιβαλλοντικό κριτήριο που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή πλοίων. Η ανάλυση πίσω από αυτό το νούμερο είναι διεξοδική, αλλά οι παραδοχές που υπεισέρχονται δεν ισχύουν αναγκαστικά σε όλες τις περιπτώσεις, η δε Ελλάδα διατύπωσε την αντίρρηση της στον IMO για το θέμα αυτό. Η υιοθέτηση ενός τέτοιου κριτηρίου πρέπει να γίνει με εξαιρετικά μεγάλη προσοχή, μια και είναι δυνατό να έχει και άλλες επιπτώσεις (π.χ. σε θέματα liability and compensation, claims κ.λπ.). Άλλες χώρες, όπως π.χ. η Νορβηγία και η Σουηδία, είχαν τη θέση ότι η εισαγωγή του safety-level approach πρέπει να γίνει άμεσα. Στη συζήτηση που έγινε στο πλαίσιο της τελευταίας συνόδου της MSC, αποφασίστηκε τελικά να ακολουθηθεί η παράλληλη διαδικασία, κάτι που δικαιώνει τις θέσεις της Ελλάδας.

Είναι σαφές ότι πιθανοθεωρητικά εργαλεία, αργά ή γρήγορα, θα εισαχθούν στα GBS. Αλλά είναι βασικό, προτού γίνει αυτό, να διαμορφωθεί καλύτερα το πλαίσιο μέσα στο οποίο θα γίνει αυτή η εισαγωγή, όπως και να διευθετηθούν ορισμένα θέματα στο safety-level approach τα οποία είναι ακόμη ανοικτά. Αξίζει να σημειωθεί ότι η ανάλυση του ρίσκου για τα πλοία χρειάζεται ακόμη σημαντική επεξεργασία για να μπορέσει να χρησιμοποιηθεί, μια και δεν είναι ακόμη γνωστό ούτε καν το επίπεδο ασφάλειας που παρέχουν οι τρέχοντες κανονισμοί. Η δε προσέγγιση του formal safety assessment, αν και είναι το κατ'εξοχήν επιστημονικό εργαλείο του IMO, έχει ακόμη ορισμένα σημεία που πρέπει να προσεχθούν ιδιαίτερα για την αποφυγή λανθασμένης εφαρμογής.

Με λίγα λόγια, το κανονιστικό τοπίο προβλέπεται ενδιαφέρον για το μέλλον, αλλά είναι προφανές πως υπάρχει ακόμη αρκετή δουλειά μπροστά. Μια και το GBS προαλείφεται ως το νέο πλαίσιο διατύπωσης πολιτικής και κανονισμών, είναι επιτακτικό το πλαίσιο αυτό να αναπτυχθεί σωστά, διότι στην αντίθετη περίπτωση θα υπάρξει καθυστέρηση ή ακόμη και οπισθοδρόμηση στο στρατηγικό στόχο για συνεχώς υψηλότερο επίπεδο θαλάσσιας ασφάλειας. ☉

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



Η Πορεία ενός Καρνάγιου



Με αφορμή την έκθεση των Ποσειδωνίων αλλά και τη μεταφορά του καλλιτέχνη Αντώνη Καστρινάκη σε ένα καινούργιο εργαστήριο, το παλαιό εργαστήριο του καλλιτέχνη μεταφέρεται «αυτούσιο» στον εκθεσιακό χώρο του Κέντρου Τέχνης Καστέλλας. Βασικός του άξονας είναι πάντα το καράβι. Πάνω σε αυτό αναζητά την ταυτότητά του και πειραματίζεται με μια παιχνιδιάρικη, ατίθαση διάθεση.

Εάν σκοπεύετε να επισκεφθείτε τον Πειραιά, τότε μην παραλείψετε να επισκεφθείτε ένα γνωστό σε όλους μας υπέροχο εικαστικό χώρο: στο Κέντρο Τέχνης της Καστέλλας, φιλοξενείται η ατομική έκθεση-εγκατάσταση του Αντώνη Καστρινάκη με θέμα τη μεταφορά του εργαστηρίου του σε ένα καινούργιο κέλυφος. Ο τίτλος της έκθεσης είναι πραγματικά πολύ πρωτότυπος και καλοκαιρινός: «Η Πορεία ενός Καρνάγιου / Relocation of a Boatyard». Εντός του νέου αυτού περιβάλλοντος παρουσιάζονται και πωλούνται έργα του, πίνακες ζωγραφικής, γλυπτική, τρισδιάστατες κατασκευές κ.ά.

Διάρκεια έκθεσης: 5-30 Ιουνίου

Η περιήγηση του επισκέπτη ξεκινά δυνητικά από τον υπόγειο χώρο, όπου προτείνεται μια προαιρετική καταβύθιση σε μια δεξαμενή νερού. Στη συνέχεια, αποκαλύπτονται σταδιακά στο θεατή οι υπόλοιποι χώροι: το παρεκκλήσι με το φωτεινό κουτί-Αγία Τράπεζα, τα τοβίλο-τάματα, το ράφι-εγκατάσταση όπου φυλάσσονται τα υλικά της ζωγραφικής, το εργαστήριο (πάγκοι εργασίας, εργαλεία, έργα σε εξέλιξη κ.λπ.). Η πορεία της επίσκεψης εξερευνά τις ποικίλες αναζητήσεις του καλλιτέχνη μέσω των έργων του και ολοκληρώνεται με την άφιξη του επισκέπτη στην πανοραμική βεράντα του δεύτερου ορόφου, όπου η έκθεση συνεχίζεται.

Τα λαμπερά χρώματα που συνηθίζει να χρησιμοποιεί στη δουλειά του ο Καστρινάκης (μπλε κοβαλτίου, κόκκινο, κίτρινο) είναι ατίθασα και αντικατοπτρίζουν την προσωπική ευρηματικότητα ενός καλλιτέχνη που αγαπά το καράβι και το αναζητά στην καθημερινότητά του. Το καράβι γι' αυτόν είναι



ένα διαρκές ταξίδι, μια αναζήτηση, μια πορεία... Ποτέ δεν σταματά, ποτέ δεν στέκεται, πάντα ταξιδεύει -μόνο του- και εξερευνά.

Παράλληλα με την έκθεση θα προβάλλεται ένα video του Διαμαντή Τάσση, που παρακολουθεί και καταγράφει τον καλλιτέχνη κατά τη διάρκεια της εργασίας του, καθώς και τη διαδικασία μεταφοράς του εργαστηρίου στο χώρο έκθεσής του.

Με αφορμή την έκθεση θα κυκλοφορήσει συνοδευτικός κατάλογος. Μέρος των εσόδων από τις πωλήσεις της έκθεσης θα διατεθεί για τους σκοπούς της Εταιρείας Ψυχοκοινωνικής Υγείας Παιδιού και Εφήβου (ΕΨΥΠΕ) ενώ χορηγός είναι η CALYON. ☉

Δείτε τα ΟΛΑ!

InfraCAM™

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

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



Πάρτε τη
στο χέρι με
€ 5.950



**FLIR
SYSTEMS**

**TRANSAM
TRADING CO.**

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



TSAVLIRIS

SALVAGE

Salvage Masters of the World

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



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

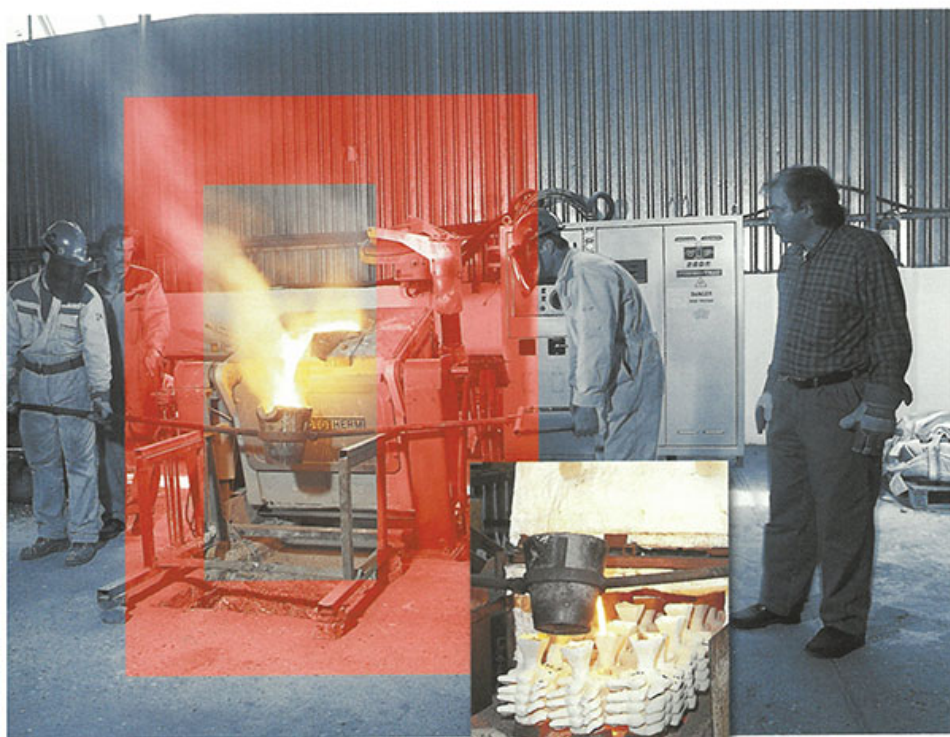
London United Kingdom 38 Bruton Place, Mayfair W1J 6NX
Tel.: +44(0) 207 629 7373 • Telefax: +44(0) 207 629 7379
Telex: 884291 T SAVUK G. • E-mail: tsav@globalnet.co.uk

Website: www.tsavliris.com



TURBOMED

ΧΥΤΗΡΙΟ • ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ • TURBO SERVICE



ΧΥΤΗΡΙΟ

- Χυτά ακριβείας
- Μέθοδος Lost Wax (χαμένο κερί)
- Ειδικά κράματα σιδηρούχα και μη σιδηρούχα
- Ανοξειδωτος χάλυβας
- Εξαρτήματα Βιομηχανίας και Ναυτιλίας

ΤΗΛ.: 210 4616001

FAX: 210 4616082

www.turbomed.gr

ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ

- Γενικές επισκευές μηχανών εσωτερικής καύσης
- Μηχανολογικές κατασκευές ακριβείας

TURBO SERVICE

- Δυναμική ζυγοστάθμιση
- Επισκευές & ανταλλακτικά Turbocharger
- CAD/CAM, CNC



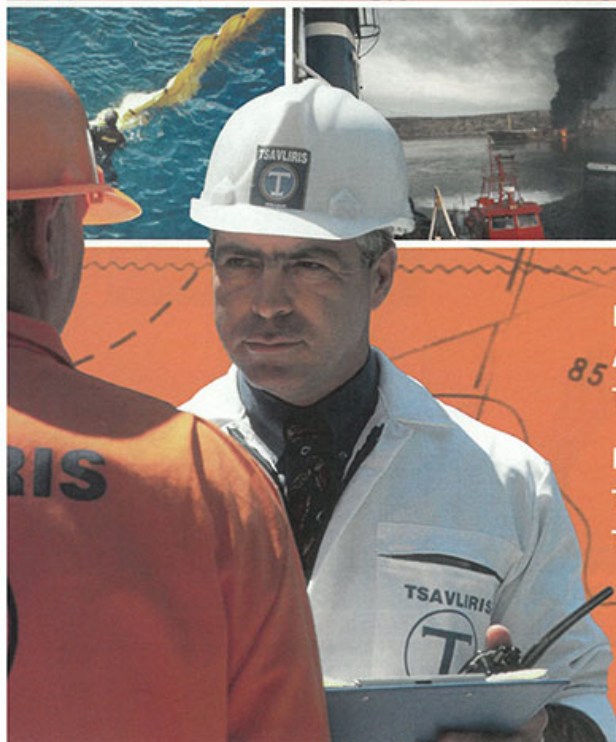


TSAVLIRIS

SALVAGE

Salvage Masters of the World

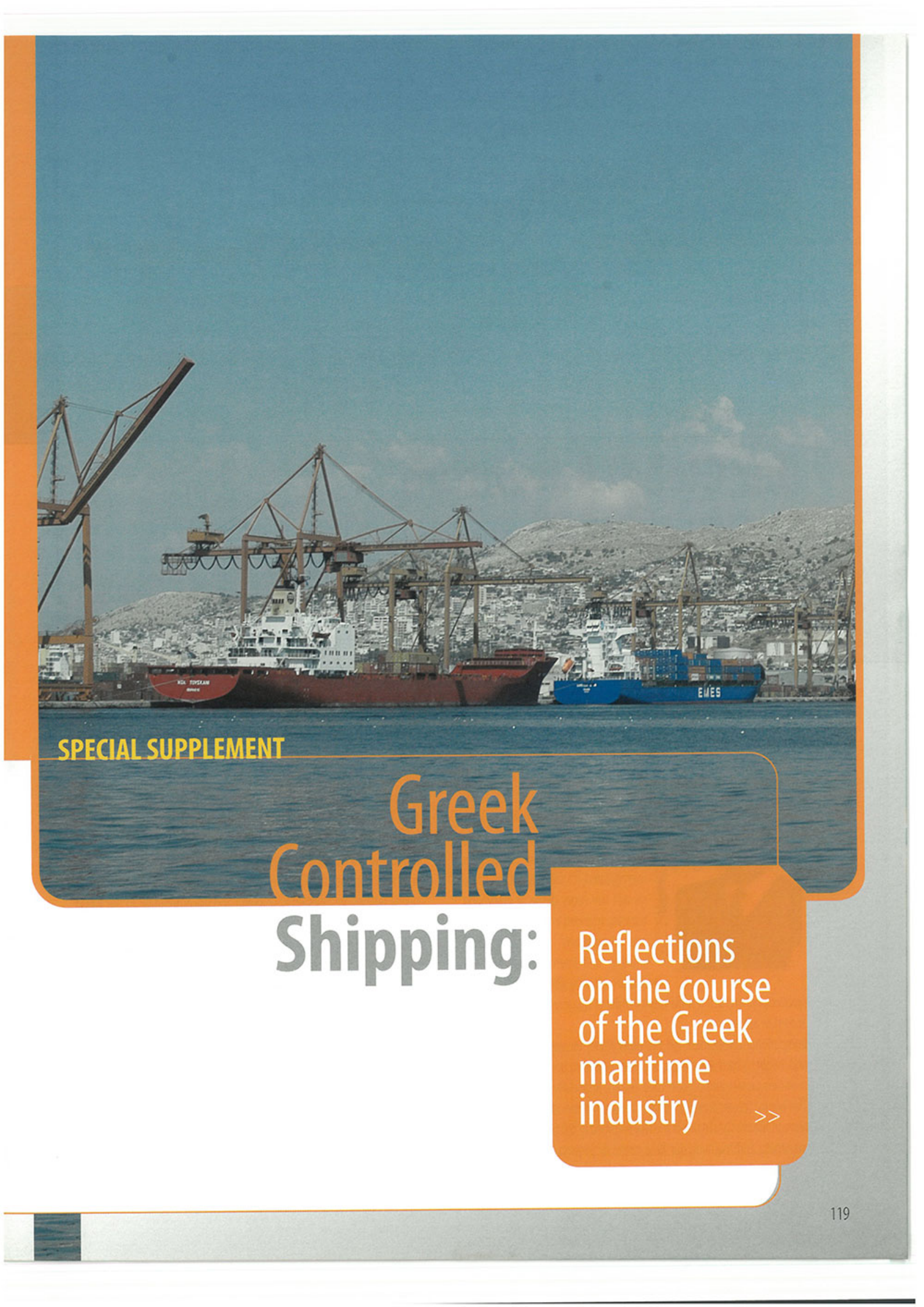
- Marine salvage
- Deep-sea towage
- Contingency planning
- Wreck removal
- Pollution control
- Ocean rescue
- Cargo & ship recovery
- Sub-sea works
- Offshore support
- Fire fighting



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

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

Website: www.tsavliris.com



SPECIAL SUPPLEMENT

Greek Controlled Shipping:

Reflections
on the course
of the Greek
maritime
industry >>



Our Global Adventure Can we afford it?...

A plain fact we very well know about is that, adequate professional expertise, is a prerequisite for a constructive participation in the international sea trade. Security, safety, diligent care for goods carried and the protection of the environment are a steady concern, as hidden risks may always lie in wait. Having that firmly etched in our Greek minds, we firmly keep the top slot in the maritime adventure.

> By **S. Ranis**, Managing Director, Ranger Marine S.A.



Even if a rash picture of shipping one dares to paint, it's a dire attempt. It's a patently intricate global business. The other fact we also very well know is that, shipping is overregulated, it's steadily getting more so, and the eager desire of everybody honestly involved is, this litany of laws and regulations to be uniform, equable, and internationally adopted and observed. Any aberrant mentality or

practice puts on hard test the mental order of those responsibly involved, aboard or ashore.

International competition, on the other hand, for vessel's employment and freight, is hard and the playing field is far from being level, as several countries protect and support their vessels, financially and/or otherwise. This luxury (protectionism) remains always far from our shipping which rests on the wits and pains of the few engaged in the business of owning, managing and manning our fleet, tirelessly proving their mettle round

the clock, round the year, round the globe.

Ships are accorded a nationality, like persons or corporations so, though flags on the stern vary, uniform around the world are the duties of seamen, managers, owners, agents, bankers, cargo owners, etc. etc., and they all need a homogeneous legal ground to trust and work on, and this is a "selfluminous" fact of . . . life or death for the global trade and prosperity. Billions are invested in shipping and its contribution to the world economy increases as consumption of energy, food, industrial products, raw materials etc. steadily expands - 96% of world trade, 6.3 bil. tonnes per annum go onboard. Only a few, about 1,230,000 seafarers do the job; 30,000 of them Greeks, playing a key part in keeping the top spot at sea for this nation. ("Never before in human history, did so many owe so much to so few").

Those Aboard

A world wide demand for well trained Officers is on the increase, a shortage of about 40,000 is reckoned to be within this decade, and this is a particular concern for the E.U. and OECD countries. These countries very seriously tackle the problem, they roll out often marketing campaigns to

inform the young about vessels and the vast opportunities of an international sea career, keeping various routes open for the Officers' profession. Distance Learning and Onboard Training methods are already well tested and well approved by serious maritime nations, with very good outcome. These systems mean less boisterous crowds occupying lecture halls, less teaching staff, and ensure better results with less cost. Students are seat-

dures, where considerable capital is involved, out of the taxpayers' pocket, which capital does not necessarily go as planned - straight to the benefit of the general public, the students and the economy... A large chunk goes astray, viz. to trade guilds with political clout. And shipping people, as few as they are, 0.9% of the electorate or less - and bereaved of a chance to vote aboard, they are ignored in the political game.



ing themselves in front of computer keyboards and cable TV channels in record numbers, losing no time to endless get-together festivities or protests, politicking, and far from the plague of the said academic asylum. But several strong fringe interests are vested in the educational proce-

As said above, like persons, ships enjoy a nationality, but though a person is born with, and may change his nationality only after a long and toilsome procedure, a ship chooses it and may change it at will. Vessels are world "citizens" seamen too in a way, and the sound advice on maritime



KEYSTONE - TYCO

Βαλβίδες πεταλούδας - Αυτοματισμοί

LESER

Ασφαλιστικά

SONDEX

Εναλλάκτες θερμότητας - Εβαπορέτες

CONFLOW

Ρυθμιστικές βαλβίδες

DOUGLAS

Είδη ατμού

ΒΑΛΒΙΔΕΣ & ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΙ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΣΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΟΙΚΩΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΔΙΚΤΥΩΝ

Εφαρμογές για όλες τις κατηγορίες πλοίων



TEMAK®

ΑΘΗΝΑ: ΤΣΟΥΝΤΑ & ΠΑΛΑΜΑ 34, Ν. ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ 143 43
ΤΗΛ: +30 210 2581583, FAX: +30 210 2533989, e-mail: info@temak.gr

www.temak.gr



issues is "Think globally, act globally v. think nationally, act nationally". The serious problem is that major decisions on the fate of the trade are taken not by people vested with the mentioned above adequate professional expertise and practical understanding, but by those vested with political power and regional mentality. Voters you know, are a strictly local species and so inevitably politicians are. Shipping people are the result of evolutionary (Darwinian) process – the fittest survive and prosper – incumbent political bosses and auxiliaries are the product of "intelligent design" (of the party) and maritime expertise is conferred to their heads by divine (political) forces.

Colleges Without Walls

In the U.K. and the U.S.A., about 100 years ago, correspondence studies were launched, relied upon a good horseback postal service. Today thousands of colleges / universities around the world (1,900 in the USA), conduct D.L. programs on practically every branch of knowledge, academic or vocational. The results consistently surprise educational experts, students, even teachers. About 1 million students are enrolled in College / University sponsored D.L. courses in the U.S., the National Center of Education Statistics says. In our era of cyberspace and globalization, light-years far from the horseback postman, our maritime country ignores what any other essentially developed nation very well knows. That D.L. / Aboard Training is a powerful tool that opens new career opportunities to the aspirant cadet or any seaman who cares to make good capital out of the endless off-duty hours at sea. Needless to say that D.L. marine students have a more immediate incentive and career interest, the system may very well accommodate seamen older than 25 and the E.U. suggests:

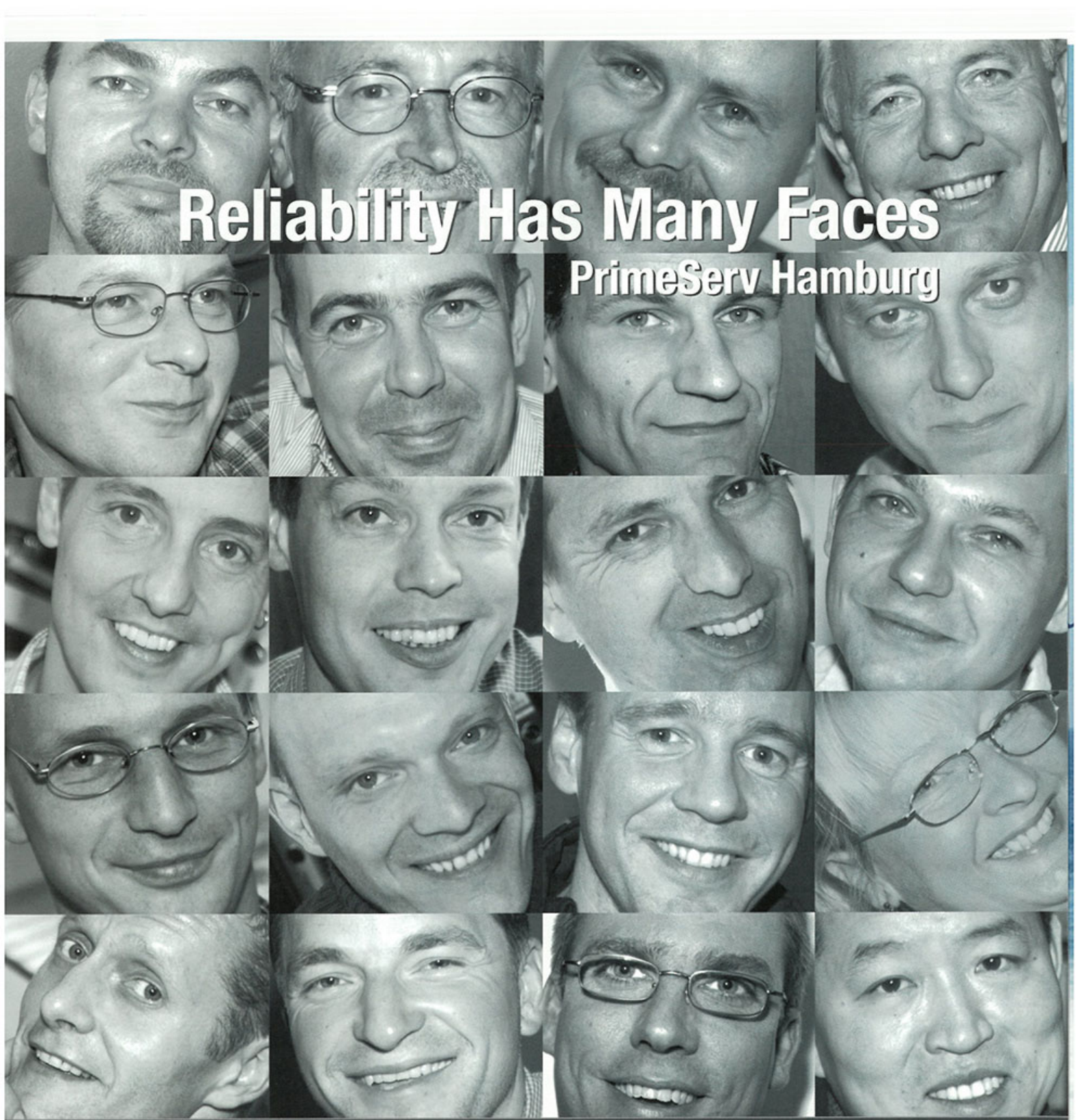
For fully exploiting the potential national resources for seafarers it is necessary to offer Maritime Education and Training for unlimited certificates of competency to potential students with different qualifications in general education. Whereas certificates of com-

petency + academic degree courses are open to students with the highest general education (of normally 12 years), certificate of competency only courses should be open to students with a lower general education. It is recommended to have both types of courses offered in all the 15 countries – which is not the case today.

There should also be provisions in all 15 countries to facilitate the entry to officer positions in the merchant marine for persons who are already partly pre-qualified, i.e. officers on fishery vessels and former navy officers.*

The bottom line - or rather lines:

- i) Shipping people's voting power is minimal, they sway no political clout whatsoever and they may be conveniently ignored, no matter their contribution to our national economy – and not only.
- ii) Our national registry constantly thins out to the benefit of others, with no concern for the administration.
- iii) D.L. – On Board maritime education is patently ignored, as it doesn't suit to various partial interests, alien to those of the students and / or the industry.
- iv) Credible international agencies (BIMCO – ISF) reckon that there is an officers' vacancy of about 20,000 in the world fleet, and this number will climb to 40,000 by the end of the decade. As Greek officers are praised for their professional merits, a chance lies here for our young and unemployed. Maritime labour market is international – "Make the world your work place" is a slogan of the Norwegians – to attract the young, and they keep various routes open to the officer's career.
- v) The general public – and the administration nonetheless – remain apathetic to our epic maritime endeavour; a near peacetime equivalent to war, I would call it. Our, solely public M.E.T remains hide-bound and obsolete, many students aspire to "secure" civil – service jobs rather than a career at sea. ☺



Reliability Has Many Faces

PrimeServ Hamburg

You can rely on:

- >> worldwide 24h service
- >> reconditioning, exchange and spare parts service
- >> repair and manufacture of engine components, including crankshafts
- >> general overhaul, retrofitting and upgrading of engine plants
- >> consulting and technical support service
- >> provision of our know-how and production facilities
- >> accredited materials testing and experimental laboratory
- >> works quay for ships up to 90,000 tdw

MAN B&W Diesel - a member of the MAN Group



MAN B&W Diesel AG · PrimeServ Hamburg · Rossweg 6 · 20457 Hamburg · Germany · Tel. +49 40 7409-0 · Fax +49 40 7409-104 · service-hamburg@de.manbw.com
MAN B&W Diesel Hellas Ltd. · 89, Akti Miaouli · 185 38 Piraeus · Greece · Tel. +30 210 4587 900 · Fax +30 210 4587 928 · mbhellas@gr.manbw.com · www.manbw.com

GREEK CONTROLLED SHIPPING

An informative paper based on data given to the GSCC by the Lloyd's Register of Shipping - Fairplay

For the 19th consecutive year the GSCC presents statistical data, in the form of 11 tables, included here, on Greek controlled ships over 1,000 GT, registered under the Greek and other flags. The data has been provided by the Lloyd's Register - Fairplay.

There follows a short analysis of the data, prepared by the Secretariat.



Information from Table 1, compared with corresponding data from the previous year, shows that the Greek controlled fleet has increased in number of vessels, in deadweight (DW) and gross tonnage (GT).

According to the data, as of 15.3.2006, Greek interests control 3,397 vessels of various categories, of 190,058,534 total DWT and 113,603,803 total GT, including 364 newbuilding vessels of 15,589,362 GT, of various categories, on order from shipyards. Compared with last year's data, this represents an increase of the Greek controlled fleet of 59 vessels (1.76%), 7,517,666 DWT (4.11%) and 4,225,984 GT (3.86%).

Date	Ships	DW	GT
March 1988	2,487	85,047,436	47,269,018
March 1989	2,428	81,928,296	45,554,419
February 1990	2,426	84,439,159	46,580,539
March 1991	2,454	87,102,785	47,906,852
March 1992	2,688	98,218,176	53,891,528
March 1993	2,749	103,958,104	56,918,268
March 1994	3,019	120,650,373	66,342,046
March 1995	3,142	126,128,352	71,666,943
March 1996	3,246	129,737,336	75,156,763
March 1997	3,204	127,782,567	74,982,110
February 1998	3,358	133,646,831	78,900,843
March 1999	3,424	139,255,184	83,454,890
March 2000	3,584	150,966,324	90,227,491
March 2001	3,618	168,434,370	100,220,348
March 2002	3,480	164,613,935	98,195,100
May 2003	3,355	171,593,487	103,807,860
March 2004	3,370	180,140,898	108,929,135
March 2005	3,338	182,540,868	109,377,819
March 2006	3,397	190,058,534	113,603,803*

In contrast to the above, the fleet registered under the Greek flag has markedly decreased. It now comprises 910 ships (including 151 on order), against 969 ships in 2005. This represents a decrease of 59 ships but also, more significantly, a decrease of 7,528,304 tons DW (-11.22%) or 4,054,140 GT (-10.14% GT).

Greek interests now control around 8.4% of the world's total number of vessels in service and on order, 16.1% of the world fleet deadweight, or 13.7% of the world fleet expressed in gross tons (against 8.7%, 16.5 % and 14.1% respectively last year).

The Greek owned fleet remains number one in the world, but for the last few years its percentage of the world fleet has been slowly but steadily decreasing.

This trend seems likely to continue, as in terms of ships on order in 2006 Greek interests account for 7.2% of the total in number of vessels, 11.2% of the total DW, or 9.3% of the total GT, against 7.8%, 12.2%, and 10.2% respectively in 2005.

Main Registries in DW of Greek Controlled Ships

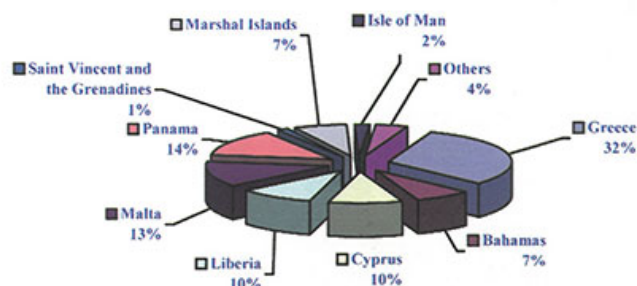


TABLE 1: Flag Analysis of Ships Owned by Greek parent companies

The Greek controlled fleet is registered under 43 flags.

A comparison of Table 1, which gives the total number of ships, total DW and total GT, registered under each flag, with last year's corresponding table shows the following significant gains/losses from year to year.

The basic color
of our logotype
is blue. Navy blue.

Our long-standing experience and consistency regarding Shipping, offers the reliability and credibility you need doing business.

Contact Emporiki Bank's Shipping Division at +3210 4226740
or visit us at 114 Kolokotroni str., Piraeus, and learn about our
Shipping financial products.

 **Emporiki
Bank Shipping**
face to face

Country	Number of ships gained/lost	DW gained/lost	GT gained/lost
Liberia	+92	+6,733,949	+3,823,746
Marshall Islands	+92	+6,182,837	+3,462,827
Bahamas	+43	+2,745,000	+1,775,719
Isle of Man	+18	+1,422,347	+780,002
Panama	-22	+954,147	+391,529
Dominica	+2	+280,669	+160,154
Cayman Islands	+4	+280,563	+157,756
Hong Kong China	+4	+120,287	+68,441
Denmark (DIS)	+4	+50,235	+38,238
Greece	-59	-7,528,304	-4,054,140
Cyprus	-54	-2,603,578	-1,367,200
Malta	-45	-1,174,242	-851,981
Saint Vincent & The Grenadines	-24	-364,323	-283,721
Philippines	-2	-176,420	-93,520
Singapore	--	-125,974	-58,062
Gibraltar	-6	-125,825	-78,379



In terms of deadweight, after the Greek flag, with 910 ships of 59,563,590 DW in its register, follows Panama with 560 ships of 26,381,117 DW, Malta with 502 ships of 24,817,608 DW, Liberia with 278 ships of 19,442,850 and Cyprus with 357 ships of 18,405,682 DW. They are followed by the Bahamas with 275 ships of 14,171,319 DW, the Marshall Islands with 210 ships of 13,199,302 DW, the Isle of Man with 40 ships of 3,623,441 DW and Saint Vincent and the Grenadines with 70 ships of 2,310,555 DW.

TABLE 2: Ship Type and Age Analysis - Greek Parent Companies

Comparing Table 2 with the corresponding table of the previous year (2005), the following are the more noticeable increases/decreases of the Greek controlled fleet, by ship type, in number of ships and DW. With the exception of cargo and passenger ships, increases were noted in all categories.

364 ships were on the order books for Greek accounts in March, 2006, against

Type	Ships	Tons DW
Oil Tankers	+34	+2,972,017
Chemical & Products Tankers	+44	+1,139,947
Liquefied Gas Tankers	+32	+812,472
Combination Carriers	+2	+179,242
Ore & Bulk Carriers	+13	+2,723,771
Containers	+7	+348,044
Other Cargo Ships	-67	-730,209
Passenger	-11	

Oil Tankers

Percentage of Number of Ships 2006: 24.1

Percentage of Number of Ships, 2005: 23.2

Percentage of Total DW 2006: 21.1

Percentage of Total DW 2005: 21.1

Chemical & Products Tankers

Percentage of Number of Ships, 2006: 8.5

Percentage of Number of Ships, 2005: 8.2

Percentage of Total DW 2006: 12.6

Percentage of Total DW 2005: 12.9

Liquid Gas Carriers

Percentage of Number of Ships 2006: 7.7

Percentage of Number of Ships, 2005: 5.6

Percentage of Total DW 2006: 6.8

Percentage of Total DW 2005: 5.5

Combination Carriers

Percentage of Number of Ships 2006: 22.5

Percentage of Number of Ships, 2005: 18.0

Percentage of Total DW 2006: 27.5

Percentage of Total DW 2005: 20.3

Ore & Bulk Carriers

Percentage of Number of Ships 2006: 21.0

Percentage of Number of Ships, 2005: 21.6

Percentage of Total DW 2006: 22.1

Percentage of Total DW 2005: 22.7

Container Carriers

Percentage of Number of Ships 2006: 4.0

Percentage of Number of Ships, 2005: 4.2

Percentage of Total DW 2006: 4.4

Percentage of Total DW 2005: 4.5

Other Cargo Ships

Percentage of Number of Ships 2006: 4.0

Percentage of Number of Ships, 2005: 4.7

Percentage of Total DW 2004: 5.3

Percentage of Total DW 2005: 6.4

Passenger Ships

Percentage of Number of Ships 2006: 6.8

Percentage of Number of Ships, 2005: 7.3

Percentage of Total GT 2006: 5.5

Percentage of Total GT 2005: 6.2



Setting the Standard for Service.



FOUNDED 1862

www.eagle.org



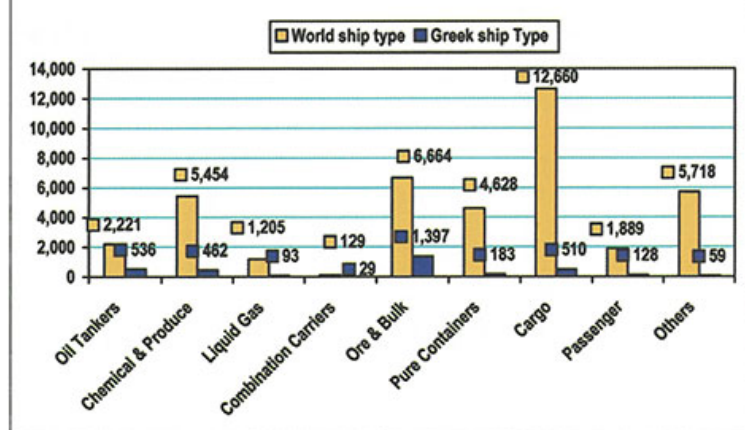
338 ships in March, 2005. These are divided into the following categories: 62 oil tankers, 121 chemical & products tankers, 29 liquid gas carriers, 92 ore & bulk carriers, 26 pure container carriers, 26 cargo ships and 1 passenger ship. As can be seen from the table, the largest increases are in the categories of chemical & product tankers, liquid gas carriers and oil tankers.

TABLES 3 & 4: Ship Type and Age Analysis of the World Fleet and the Greek Fleet.

The percentage of each type of Greek controlled vessel, in relation to the total world number of vessels and their DWT of the corresponding type was as follows for the years 2006 and 2005:

although a slight decrease was recorded, Greek controlled tonnage remained in first place globally. However, it has embarked on a renewal programme with a significant number of newbuilding orders and purchases of more modern vessels. In particular, the percentage of Greek controlled tonnage compared with the world fleet is as follows: number of ships 8.4%

World and Greek Cotrolled Fleets by Type and Ships numbers



(8.7% in 2005), GT 13.7% (14.1% in 2005) and DW 16.1% (16.5% in 2005). Moreover, the presence of Greek owners is particularly significant in the categories of ships carrying the majority of the world's bulk cargo, i.e. oil tankers and bulk carriers. ©

ΦΑΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

arrow

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Δ/ΝΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ
Ακτή Μιαούλη & Μπουμπουλίνας 2
Μέγαρο Βάρη, 185-35 Πειραιάς
Τηλ.: (210) 4144125
Fax.: (210) 4144120

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
Ακτή Μιαούλη & Μπουμπουλίνας 2
Μέγαρο Βάρη, 185-35 Πειραιάς
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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Υπάρχει μια δύναμη που λειτουργεί σαν φάρος ανάπτυξης για όλες τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που ξεχωρίζουν για την ποιότητα, τους υψηλούς στόχους και τις φιλοδοξίες τους: Η Εθνική Τράπεζα. Με βαθιά γνώση της ναυτιλιακής αγοράς και μακρόχρονη παράδοση, η Εθνική Τράπεζα προσφέρει, σήμερα, τα πιο ευέλικτα και εξελιγμένα προγράμματα για την αναβάθμιση και την ανανέωση στόλου αλλά και για το σύνολο των παραδοσιακών και σύγχρονων αναγκών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Χάρη στη διεθνή της παρουσία, τόσο στο παραδοσιακό κέντρο της ελληνικής Ναυτιλίας, τον Πειραιά, με το Ναυτιλιακό Κατάστημά της, όσο και στο City του Λονδίνου, η Εθνική Τράπεζα αναδεικνύεται στην κορυφαία δύναμη στο πλευρό της ναυτιλίας μας, δείχνοντας τον πιο ασφαλή και σίγουρο δρόμο καταξίωσης και καθιέρωσης σε κάθε σημείο του ορίζοντα.



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Greek Controlled Shipping: which way now?

The statistics published by the GSCC have provided me with the basis for some elementary calculations which have in turn led me to reflections on the course Greek owned shipping. As we all know, this fleet is big, big and diverse. Its composition, however, is changing with time as it adjusts itself to the needs of the world markets. There is, of course, no overall strategist who is making these decisions, it is rather the overall sum of such judgments made by shipowners. Yet, it is tempting to think of an invisible hand which guides the way the fleet adapts to the freight markets over time ensuring that the services it offers remain relevant to the demand in the various trades.

> By Professor **Alkis Korres**, the University of the Aegean



First of all, there has been – with the exception of two years – continuous growth during the 19 years of monitoring. The number of ships has grown by just over 900 since 1988 whereas the carrying capacity has more than doubled in terms of deadweight tons to reach 190 million this year. In real terms, the number of ships has been rising on average by 51 units per year, net (i.e. after adding new acquisitions and subtracting sales), and the deadweight capacity by 5.8 million. If we divide these two numbers we see that growth has been effected largely by large ships replacing smaller ones. The average size of the entire fleet has been going up as a result of this by leaps and bounds, from 34,100 dwt in 1988 to 60,000 dwt, showing a stabilising tendency in the last three years; no-one knows if this will be a temporary phenomenon.

The second observation has to do with new orders. Mass ordering, unlike other European and Asian owners, is a new development for the Greeks who traditionally have been relying on secondhand tonnage. This has changed, resulting in a large number of orders for new tonnage to be placed in shipyards around the globe over the last three years. In March 2006 there were 364 ships still on order. It is interesting to note that tankers, all kinds of them including gas carriers, account for over half – 58.2% – of the number of ships, while dry cargo vessels, including containerships, account for just 39.5%.

Greeks have been friends of the bulk carrier and free market operations for a very long time, therefore the perceived change in orientation towards tankers needs to be interpreted. The obvious reason for the new love for

tanker tonnage is the recent changes in the IMO legislation following pressure from the EU for the replacement of single hull tonnage which is added to replacement needs across the Atlantic. There may, however, be other, more subtle factors in play.

Over the last eleven years shipping has been obliged to digest three major Codes (STCW 95, ISM, ISPS) having barely adjusted to the new environment created by the advent of Port State Control. The introduction of additional requirements from ship managers and the resultant need for additional specialist staff have not impacted big and small firms alike. The larger and large ship managers have complied easily and without overburdening the allocable overheads of their vessels. The opposite has happened with the small firms – managing owners, or otherwise – which have been trying unsuccessfully to accommodate the additional overhead costs between in-house arrangements and outsourcing. The impact on the population of small shipping companies worldwide has been spectacular. The numbers of small firms have been declining everywhere and – most emphatically – in Greece, which has seen its small firms decline fast while its large firms increase in numbers. Reading the annual reports of Petrofin makes interesting – even hair raising – reading, and it is highly recommended for IMO chiefs and flag state representatives there.

If we are in the middle of the phasing out of the small shipping firm, there is urgent need for action. Experience in Greece has shown that Greeks in shipping do not merge their companies easily, if at all. Oddly enough the

It's the people who make a good classification society.

CREAGG/SHUTTER

The B.V. Piraeus team. Always available and close to you.

Roseidonia
stand
543



**BUREAU
VERITAS**

For the benefit of business and people

Hellenic Central Office: 23, Etolikou str, 18545 Piraeus. Tel.: +30 (210) 4063000, Fax: +30 (210) 4063063. E-mail: grc_lpr@gr.bureauveritas.com
www.bureauveritas.com www.bureauveritas.gr



preferred option for the small players not doing well is to sell and close business with dignity. This is in harmony with the reduction in small firms observed. Small firms have predominantly traded in the dry cargo/tramp section of the market. The game in the tanker trades is better suited to large operators who, as we have seen from Petrofin, are on the rise.

From this angle, the predominance of tanker orders is a logical corollary to changes in the way shipping has been regulated and its consequences for shipping firms. For Greece, however, this matter has another important implication. Historically Greek shipping had its roots in the ease with which people from the ships could come ashore and set up – usually with friends or relatives – small companies which bought used tonnage. The Greek model for setting up a company in shipping never had a corporate form as capital has always been a scarce commodity. There is evidence now to show that this is changing very fast.

Setting up a shipping office today implies far more than two or three partners and a girl in the office to pick up the telephone. To cover all that is needed in-house requires at least fifteen persons or equivalent arrangements with hired services outside the company which cost money too. Does that mean that the grass roots of Greek shipping have been severed? The answer is yes. Starting up has taken on a much more elaborate form that is beyond the reach of ex-ship officers coming ashore. It is therefore mathematically certain that the decision to set up a shipping company has passed from ex-officers to persons that can have access to much larger capital which will allow for a proper office organisation which in turn will

allow ships to be operated without problems from charterers, flags, port state control, insurers etc. Greek shipping is suddenly starting to look like shipping in other EU countries.

What we see therefore as an unprecedented turn towards tankers may reflect an adjustment of the Greek owned fleet to the recent changes in the regulatory environment of shipping. A greater reliance on borrowed capital for the newbuildings necessitates a greater reliance on stable income flows such as those emanating from time charters. Tankers are better suited to this type of operation with charterers accustomed to operate this way. As those charterers require a lot more than dry cargo charterers in way of safety and quality control of operations, there is need for extensive vessel support from well developed ship managers. Such managers have to be able to split their quality related overheads over many ships to be competitive. At the same time, small companies are unable to join the game and are under pressure to leave the market.

The recent changes in the regulatory environment call for a far deeper examination of their consequences than those published in the daily press and in trade magazines. Old skills do not provide solutions in new situations and therefore new ones need to be developed in order to remain competitive.

The world is nice from the top of the tree. Staying there can be tough. Determination and imagination are needed provided there is a sense of direction. For shipping policy however there is no compass.

SHIPPING RESEARCH

Petrofin Research© are pleased to announce the publication of their 2006 Greek shipping research. Petrofin Research© has been publishing the detailed profile of the entire Greek-owned/Greek-based Shipping Companies and Fleets for nine consecutive years. Thus a trend line since 1998 has been established regarding the overall number of Greek Shipping Companies as well as their fluctuation and profile in terms of size of company and the respective ages of their fleets.

The basic source used for this study is the 2006 Greek Shipping Directory, cross-referenced with Lloyd's-Fairplay. This year, market reports and data on Greek fleets were also extensively used to double check fleet and company data, as well as the numerous additional industry sources used every year.

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

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

By Ted Petropoulos,
Petrofin Research©



**Oil and water
cannot stay
mixed... anymore**

**People...Expertise...
Resources...Technology
It's the new
POSEIDON EVO**

**less than 5ppm BILGE WATER SEPARATOR
Acc. to MEPC 107(49)**

Bilge Water Treatment technology is our core business for more than 25 years.



Environmental Protection Engineering SA (EPE)
24, Dervenakion str., 185 45 Piraeus-Greece
Tel: +30210 4060000 • Fax: +30210 4617423
www.epe.gr • epe@epe.gr



Graph 1

PETROFIN RESEARCH ©



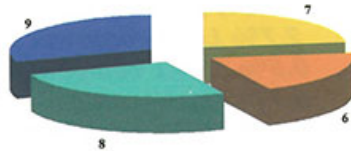
2006

NUMBER OF GREEK SHIPPING COMPANIES IN TERMS OF THEIR FLEET AGE AND SIZE

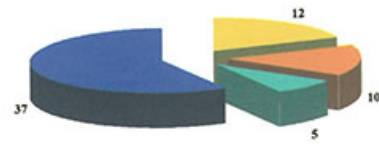
693 Greek shipping companies currently operating



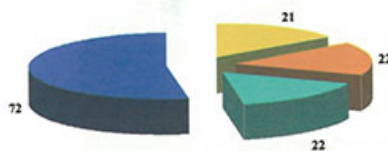
Fleet size : 25+ vessels - Group A
No of companies : 28
% of total of Greek companies : 4.04%



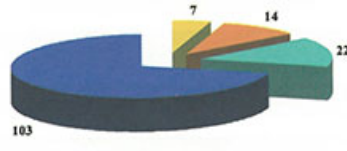
Fleet size : 16-24 vessels - Group B
No of companies : 30
% of total of Greek companies : 4.33%



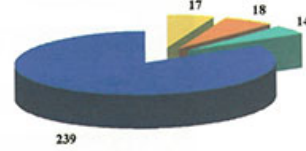
Fleet size : 9-15 vessels - Group C
No of companies : 64
% of total of Greek companies : 9.24%



Fleet size : 5-8 vessels - Group D
No of companies : 137
% of total of Greek companies : 19.77%



Fleet size : 3-4 vessels - Group E
No of companies : 146
% of total of Greek companies : 21.07%



Fleet size : 1-2 vessels - Group F
No of companies : 288
% of total of Greek companies : 41.55%



Vessels 0 - 9 years of age



Vessels 10 - 14 years of age



Vessels 15-19 years of age



Vessels 20+ years of age

May 2006

Initially based on the Greek Shipping Directory & Lloyd's-Fairplay, cross referenced with market reports

PETROFIN S.A.
www.petrofin.gr

Research Criteria

Only the Greek-owned/Greek-based fleet is taken into consideration. This also includes the Groups that operate abroad, provided they have an office in Greece.

Greek-owned, Greek-based shipping companies are counted and divided into six categories, with respect to their fleet size and the age of the vessels they run. These are shown below.

The flag is not taken into account. All Greek-owned, Greek-based vessels are taken into account, whatever their flag.

The Greek-based, Greek-owned fleet is measured initially as a whole, in terms of Numbers of Vessels, Age of Vessels and DWT.

Then a cut-off DWT is used of 10,000DWT to measure the number of companies that run vessels above this tonnage. This is done for the whole fleet, then for Bulk, Tankers and Containers.

A further cut-off DWT point of 20,000DWT is used for the whole fleet, the Bulk, the Tankers and the Containers.

Newbuildings are only taken into account if they have a delivery date before 2007. This ensures a more accurate snapshot of today's fleet, as

many of the impressive number of newbuilding orders have delivery dates of 2008, 2009 and beyond. Newbuilding orders may be susceptible to re-sales and cancellations, and may thus distort the current picture of the size of Greek companies, the age of their fleets and of vessels actually trading under Greek-based and Greek-owned companies.

This year's results are summarized in Graph 1 above.

A. Greek Shipping Companies and their fleet size

To facilitate the analysis, please note that Greek companies are divided into the following fleet SIZE groups:

Group A (25+ vessels), Group B (16-24 vessels), Group C (9-15 vessels), Group D (5-8 vessels), Group E (3-4 vessels), and Group F (1-2 vessels)

This year's research shows a total of 693 Greek-based shipmanagement companies. We note that this year there has been a slight increase in the number of companies (with 3 more). This increase is negligible in the overall downward trend since 1998 and may be attributed to the relative stability in the good market seen over the past year.

Graph 2

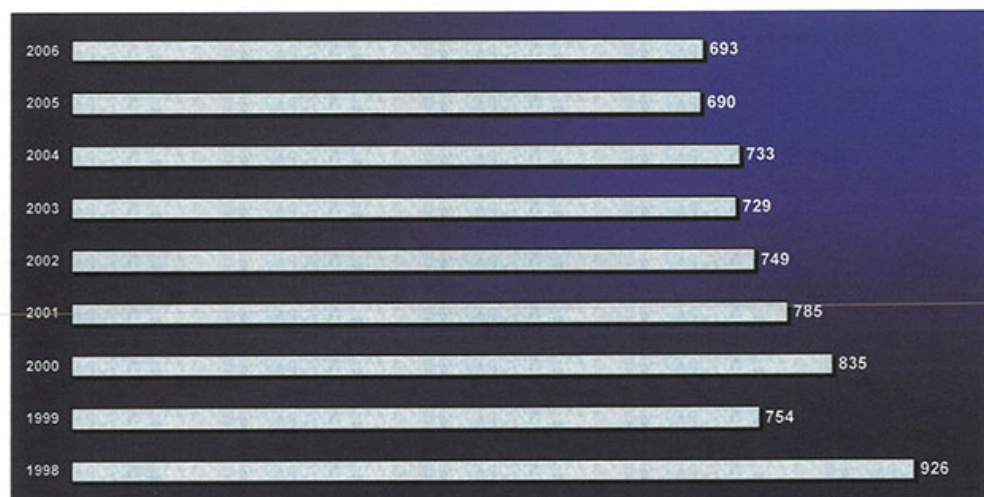


PETROFIN S.A.
www.petrofin.gr

Number of Greek Shipping Companies in operation

Comparison between 1998 and 2005

18.57% **LESS** companies in 1999
10.74% **MORE** companies in 2000
5.98% **LESS** companies in 2001
4.6% **LESS** companies in 2002
2.7% **LESS** companies in 2003
0.5% **MORE** companies in 2004
6.23% **LESS** companies in 2005
0.4% **MORE** companies in 2006



May 2006

PETROFIN RESEARCH

The reduction of companies last year was attributed to the increased sales of vessels and whole fleets due to extraordinarily high vessel prices. In the meantime, newbuilding deliveries are increasing and as the market

has shown signs of improvement, vessels are again being bought, albeit at a slower pace. In Table 1 below, we note the percentage of the Greek fleet held by each company size category since 1998.

Table 1: Percentage of the Greek fleet held by companies according to their size

Year	Group F 1-2 vessel companies	Group E 3-4 vessel companies	Group D 5-8 vessel companies	Group D 9-15 vessel companies	Group B 16-24 vessel companies	Group A 25+ vessel companies	Totals
1998	52.16%	21.17%	16.09%	7.34%	1.19%	2.05%	100%
1999	43.1%	22%	18.9%	10.1%	3.4%	2.5%	100%
2000	45%	22.6%	16.8%	10.2%	2.6%	2.8%	100%
2001	44.45%	22%	17%	10.45%	3.7%	2.4%	100%
2002	42.45%	22.69%	17.08%	11.21%	3.37%	3.2%	100%
2003	42.24%	21.66%	18.92%	9.45%	4.25%	3.48%	100%
2004	42.43%	21.14%	19.24%	8.06%	4.9%	4.23%	100%
2005	41.73%	22.75%	18.99%	7.54%	5.22%	3.77%	100%
2006	41.55%	21.07%	19.77%	9.24%	4.33%	4.04%	100%

A summary of observations of the above results:

1-2 vessel companies, although not reduced in numbers this year, again saw a reduction in their percentage share of the Greek fleet. Their percentage this year is the lowest to date.

3-4 vessel companies show noticeable stability.

5-8 vessel companies are up a little.

This year, 9-15 vessel companies are going up again.

Interestingly, 16-24 vessel companies, which peaked last year after having shown a steady growth, are slightly down this year.

The very large fleets of 25+ vessels are again on the up, after their slight fall last year. Overall, their hold of the Greek fleet has almost doubled over the last 9 years.

In actual numbers, the situation for the period

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

Table 2, May 2006

GROUP	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
A (25+ vsls)	19	19	23	19	24	25	31	26	28
B (16-24 vsls)	11	25	22	29	25	31	36	36	30
C (9-15 vsls)	68	76	85	82	84	69	59	52	64
D (5-8 vsls)	149	143	140	134	128	138	141	131	137
E (3-4 vsls)	196	166	189	172	170	158	155	157	146
F (1-2 vsls)	483	325	376	349	318	308	311	288	288
Total number of companies	926	754	835	785	749	729	733	690	693

1998-2006 has been as follows:

Greek shipping is still dominated by companies that own and operate 1-2 vessels (288 out of 693 in 2006). Although the category marks a downward trend, a comeback is noted this year as they are the same in number as last year (288).

Small-to-medium Group sizes (C and D) which had gone down in numbers last year are this year up by 12 companies for C (9-15 vessel companies) and six for D (5-8 vessel companies). 9-15 vessel companies are the ones that have seen the biggest rise.

In the large fleets, 16-24 vessel companies have gone down by six and 25+ vessel companies have gone up by two, marking their fifth year of continuous growth.

Size of the Greek-based, Greek-owned fleet

Due primarily to the delivery of newbuildings and the slowdown of scrapping, as well as to the stabilisation of the S&P market, the actual number of vessels of the Greek fleet has risen to 4,164. This figure represents vessels of any type,

any tonnage and any flag under Greek ownership.

B. Greek shipping companies and their fleet age

To enable closer analysis, please note that Greek fleets are divided into the following age groups: 0-9 years of age, 10-14 years of age, 15-19 years of age and 20+ years of age

The most important development this year occurs in the area of fleet age, whereby the average age of the entire Greek fleet irrespective of type, tonnage or flag is reduced from 23 years down to 19.14 years of age. This important development reflects the influx of newbuildings, as well as the results of the rigorous replacement of older vessels with younger tonnage over the last two years.

We will examine each age group separately, to define trends.

The number of the oldest vessels of the Greek fleet has, however, been steadily falling since 2000. This trend does not, however, show a radical shift. Although another 21 over-age vessels have left the Greek fleet, a large number are still here, largely on account of the continuation of

the relatively good market.

The sizeable number of fleets where vessels are 20+ or 30+ years old is still there. These are small and some not so small tankers, bulkers, ferries, etc. operating locally or in more age-relaxed zones. There are still 645 vessels over the age of 30 and 209 vessels over the age of 40.

15-19 year old fleets have gone down by only one. The greatest reduction is by six 1-2 vessel companies (Group F) running that age range. Companies running 3-4 and 5-8 vessels of 15-19 years of age have increased by eight and two respectively, something that has not happened since 2004. Larger companies of 9-15 and 16-24 vessel fleets show a reduction by three and two respectively, whereas the largest sector has remained stable in its preference of that age range.

In the spirit of fleet renovation, 10 to 14 year old fleets have gone up by 8 to 83.

13 very young fleets have come into Greek ownership. This is in line with the overall trend of 'younger is better'. Mid-sized companies have indeed gone for younger fleets. The two extremes, very small and very large, have shown an increase by only one each, whereas the 3-4 vessel companies running such young fleets have been reduced by one.

In Graph 4 we see a collective graph of the above results.

Significantly, the oldest fleet type (operating vessels 20+ years of age) is down by 17. This decrease is translated as the withdrawal or sale of quite a few old vessels and the delivery of younger vessels and/or newbuildings.

C. Vital Statistics for the Entire Greek Fleet

This part of our research comprises data since 2003. Graphs 4 and 5 show the fluctuation of the number of companies, the number of ALL vessels and age of Greek fleet with cut-off individual vessel DWT thresholds of 10,000 and 20,000 ('ALL vessels' means everything that floats and is under Greek control but these DWT cut-off thresholds have, by definition, excluded a large number of small vessels, such as fishing vessels, tug boats, etc., that may unduly bias the

Table 3

Year	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Number of vessels in the Greek-based, Greek-owned fleet	4110	4142	4085	4184	3970	4164

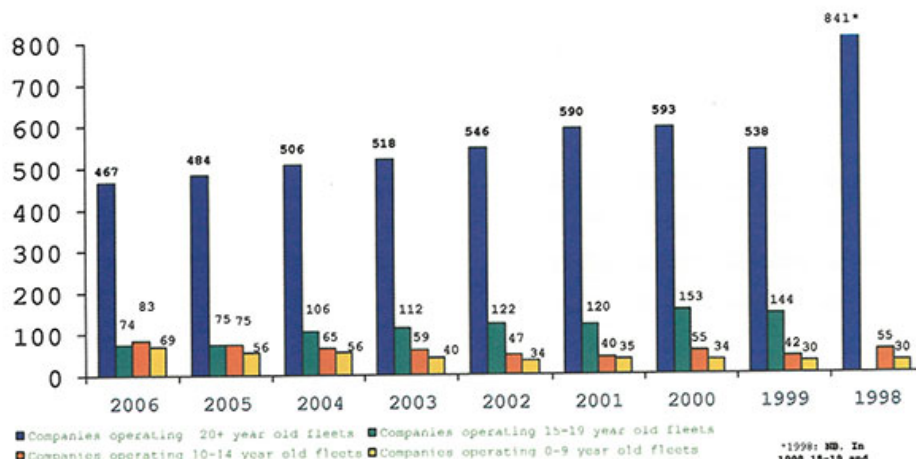
The number of vessels is back above the 4000 mark, overcoming last year's drop to 3,970.

Graph 4

**Greek Shipmanagement Companies-
Comparison between 1998 and 2006
in terms of Fleet Age**



PETROFIN S.A.
www.petrofin.gr



*1998: NB. In 1998 15-19 and 20+ year old vessels were calculated together.

results and significantly increase the average age of the Greek fleet).

Vessels of over 10,000 DWT

(Graph 5)

Companies running vessels of over 10,000 DWT has declined further from 420 to 413.

The fleet deadweight growth under this category has resumed again, after a reduction last year, from 173,276,726 to 191,052,878.

The total number of vessels over 10,000 DWT also went up this year from 2,629 vessels in 2005 to 2794. The average vessel DWT has gone up from 65,486m tons in 2004 to 65,904 in 2005 to 68,380 in 2006.

The most important development this year is the dramatic reduction of the average age of that sector from 19 years to 16 years of age.

Gmmostech

GMMOSTECH MARINE & TECHNICAL SERVICES L.L.C.

TANKERS ARE OUR SPECIALITY



- STEEL WORK
- MECHANICAL WORK
- PIPING WORK
- OFFSHORE & ONSHORE ENGINEERING & REPAIR

See us at stand 604
in Poseidonia

**CERTIFICATE OF APPROVAL -
QUALITY MANAGEMENT SYSTEM
BS EN ISO 9002 (Lloyd's Register)**

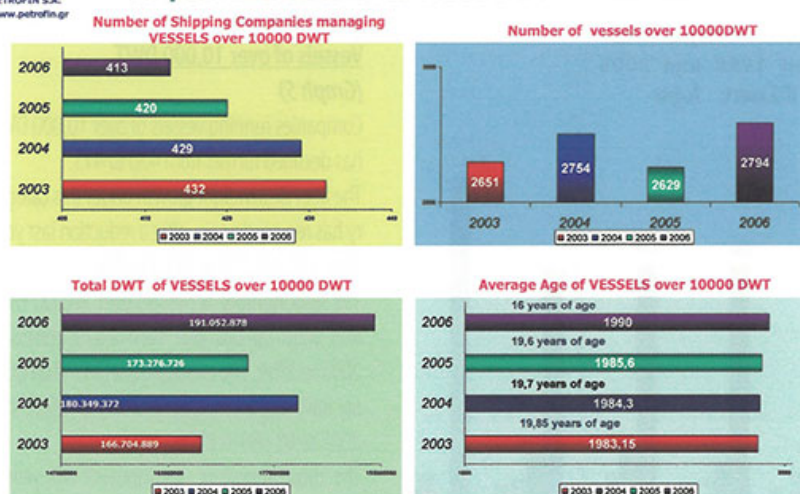
P.O.Box 52730 / 4613 - Dubai - U.A.E.
Tel. : 00971 4 3243200 Fax: 00971 4 3241619
Telex : 49180 GTECH EM
E-mail : info@gmmostech.com Website : www.gmmostech.com

GMMOS
GMMOS GROUP

Graph 5



Vital Statistics of the GREEK FLEET as per VESSELS over 10000 DWT - 2006



Vessels are indeed getting much younger as well as bigger.

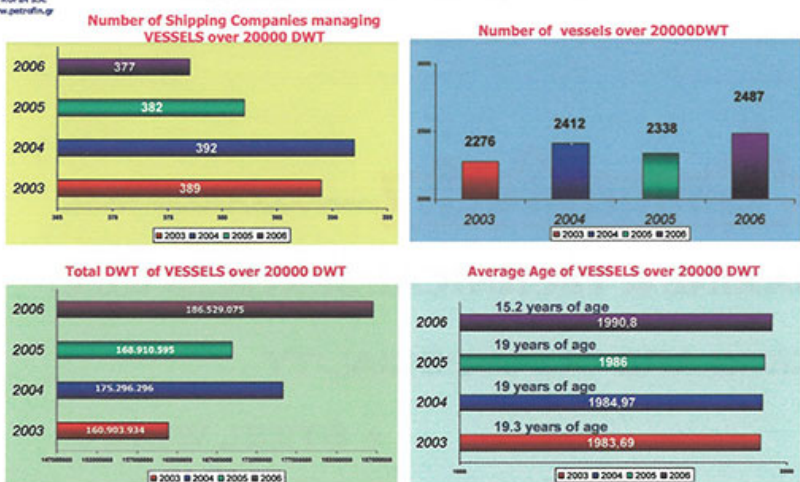
Vessels of over 20,000 DWT (Graph 6)

Under this category, the companies that run vessels of over 20,000 DWT also decreased from 382 to 377 this year for the second year running. Typically, and as with the over 10,000 DWT vessels, those over 20,000 DWT collectively went up to 186,529,075 m tons DWT from 168,910,595 DWT. The total number of vessels over 20,000 DWT has also gone up from 2338 in 2005 to 2487. The average DWT of each vessel in this category has jumped from 72,245 to 75,000 million tons DWT. Again, the dramatic age reduction of this sector marks a great trend towards bigger and younger ships, as the average age has dropped from 19 to 15.2 years.

Graph 6



Vital Statistics of the GREEK FLEET VESSELS over 20000 DWT - 2006



Summary of results

In Table 5 below, we present the development of the Greek fleet over time using the DWT fleet thresholds of 10,000 DWT and 20,000 DWT in terms of four key criteria:

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

Table 5: Analysis of the Greek fleet

	Total Fleet	No. of vessels	Average Age	No. of Cos.
Ships over 20,000 DWT 2006	186,529,075	2,487	15.2	377
Ships over 20,000 DWT 2005	168,910,595	2,338	19	382
Ships over 20,000 DWT 2004	175,296,296	2,412	19	392
Ships over 20,000 DWT 2003	160,903,934	2,276	19.3	389
Ships over 10,000 DWT 2006	191,052,878	2,794	16	413
Ships over 10,000 DWT 2005	173,276,726	2,629	19.4	420
Ships over 10,000 DWT 2004	180,349,372	2,754	19.6	429
Ships over 10,000 DWT 2003	166,704,889	2,651	19.85	432
Ships over 10,000 DWT 2002*	166,117,271	3,451	20.75	487
Ships over 10,000 DWT 2001*	152,092,312	3,491	21.13	505

Petrofin Research®



General cargo

Generating set size 520 kW - 875 kW. Superior reliability and maintainability all over the world.



Container vessels

Generating set size 520 kW - 2700 kW. Superior operating economy for high-power installations.



Product and chemical tankers

Generating set size 520 kW - 1600 kW. Superior safety and loadability for any demanding installation.



VLCC

Generating set size 520 kW - 975 kW. Superior performance with minimum operating cost and global spare part availability.



Commercial vessels

Generating set size 60 kW - 1630 kW. Superior product range with unbeatable installation features.



WÄRTSILÄ

AUXPAC

Plug-in power

WÄRTSILÄ® Auxpac pre-commissioned generating sets from 60 to 2850 kW ensure the availability of sufficient electrical power as and when needed. Fast installation, easy operation and low operating costs bring outstanding benefits to both shipbuilders and shipowners. The generating sets are supplied complete and ready for installation with easy-to-use documentation. Project management and experienced marine engineering are provided to support design and installation. The Wärtsilä service network with more than 6000 professionals worldwide enables the best support for Wärtsilä Auxpac generating sets anywhere at any time.

For more information please visit www.wartsila.com/auxpac



WÄRTSILÄ

T.W.A. was established in Piraeus, Greece in February 2001. The initial aim of the company was to represent port agency services in so called "difficult areas", such as Latin America and West Africa. They are currently operating services in a total of 64 countries.

Over the last five years T.W.A. has become a very well known services and co-ordination operator in major shipping markets, including the Greek market. The company's close relations with services sources in countries such as Brazil and Nigeria have shown this office to be a helpful tool for ships operators, as well as for technical departments.

T.W.A. was the first company in Greece to promote owners services, such as spares forwarding-delivery on board, crew changes and so on, in countries where operators consider such services to be a major risk. The large number of Greek and other shipping companies making use of the T.W.A. network proves that the company is on the right track.

How to handle shipping services on dangerous seas

> **An interview with Totis Miliotis,**
General Director of T.W.A.

- **What customs and port problems does Greek shipping face when it comes to container transport, especially in Africa and Latin America?**

The main problem is seen in countries, such as Argentina, which import large quantities of container cargo but whose exports are mainly related to bulk cargo. In such cases, liners or other container vessels face the problem of empty containers on their return voyage.

Another problem is the lack of small container ships connecting the coastal ports of Brazil. Mother container ships are forced either to make calls at many of the country's ports, resulting in huge disbursements at each port, or to move their containers by truck, thus increasing costs.



- **On the basis of your own experiences, what are the most important factors where foreign crews are concerned? Are there any particular skills or habits you would like to point out?**

The main requirement on board a ship is co-operation and communication between the crew members.

Because of our frequent use of Filipino and Ukrainian crews over the last few years, we have had plenty of experience with seamen from these two countries, whom we consider to be both professional and experienced.

In our opinion, having Greek officers on deck and in the engine room and Philippino lower-ranking crew members is the best combination at the present time. In the future we assume that crews from India and China will be able to cover requirements.

- **According to international data released by the IMB, 205 pirate attacks were reported during nine months of 2005, mainly in the ports of Africa, a continent served by your company. Which African ports are most dangerous concerning incidents of theft, how do such attacks take place, and what measures can be taken to deal with such incidents?**

The attack of vessels by pirates mostly occur in the anchorage and lanes of Lagos, when a vessel is anchored very near to the fairway buoy, within a 1 to 4 mile limit. Pirate attacks occur when crews allow persons to board their vessel for the purpose of buying and selling items while at anchor. These persons use the opportunity to board the vessel and, once access is gained, they invite others to come and attack.

Pirates can also call the master on VHF and pretend to be the agent or pilots,



informing the master to proceed to a particular point in order to collect the clearance papers necessary for him to enter the port. As soon as they gain access to the vessel, they attack.

Some crews also allow women to board the vessel in anchorage, and as soon as they board vessel they call upon pirates to attack the ship.

In more serious cases, pirates dress in military, navy or police uniforms and used high speed boats. They order vessels to stop for a supposed search, and then launch their attack.

The solution to all of the above is as follows: under no circumstances should a master or crew allow anyone, whether they are in uniform or not, to stop or board a vessel in anchorage because the Nigerian government does not allow the navy, the police, customs officials etc., to board a vessel in anchorage.

Regarding the pirate attacks in Port Harcourt, Warri and Escravos, the situation is similar to the one in Lagos, except that vessels normally pass through community waterways, meaning that the community can stop the vessel by force and attack the vessel at any time. Vessels passing through Warri and Escravos are normally given military escorts. Agents also arrange huge settlements/payments to the villagers/militia along community waterways. At Port Harcourt, vessels are attacked in a similar way as at Lagos, therefore the same precautions should be taken when at this port.

The normal security measures should be taken by vessels berthed at Lagos and Port Harcourt. So far our local agents have identified one major solution to the attack of vessels in port, especially at night. This is to arrange for two able security personnel to assist the crews on night watch and security duties, because the crews cannot cope alone and because the locals know how to identify, and deal with, the pirates.

■ What knowledge do modern seaman need to be able to handle the "Dark Continent"?

For owners to reduce/prevent short-landings, they need to do the following:

- Appoint a protective agent to protect the interests of the vessel/owners, regardless of the cargo the vessel is carrying – even for cargo such as rice, sugar, bulk wheat, salt, and so on. Shipowners should not rely on cargo/receiver agents alone as, in our experience, they can manipulate the tally figures to create false short-landing claims.
- The appointed protective agent will arrange for two night security personnel to be on board to help prevent stealing and pilferage of the cargo during the night, especially of rice and sugar cargo.
- From the discharge date down to the completion of discharge, the

protective agent will be on the look out to prevent stealing and pilferage of the cargo on board the vessel. In our experience, these measures have helped tremendously to prevent short-landing claims by cargo/receiver agents.

- When a master is calling at Lagos or Port Harcourt he should call the vessel's protective agent in order to provide them with all the necessary information, as there are daily changes in port activities.

■ How much have the daily operations of ports been affected by the economic crisis in Argentina?

The ports of Argentina do not appear to have been affected operationally. However, several ship supplies have become cheaper for shipowners given that the local currency is now in the region of three to the dollar, rather than a one-to-one exchange.

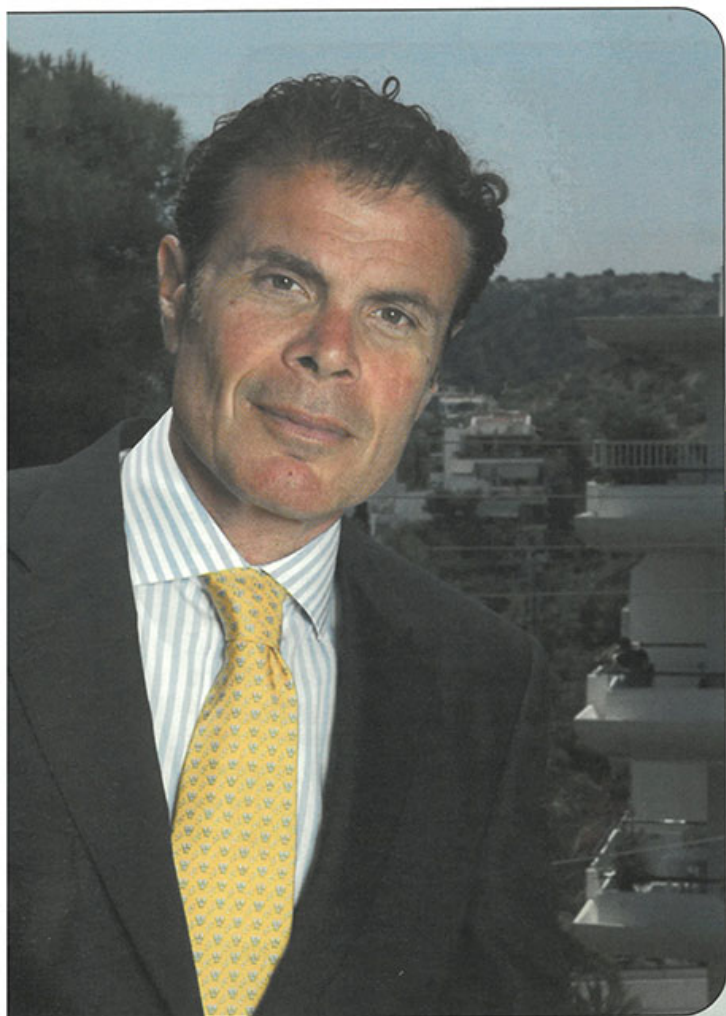
■ In terms of port export and transport infrastructures, how prepared is the Brazilian government in the face of the huge demand for the country's energy resources?

It seems that the government in Brazil has other priorities than to improve port facilities and services. Nevertheless, large private companies are organising container storage and distribution facilities in many ports. In addition, major international cargo traders or importers are interested in investing in such facilities.

■ What are your plans for the future development of your company?

Our company was established in Piraeus in February 2001. We offer port agency and ship-handling services in 64 countries. We have clients in Greece, Cyprus, Turkey, Denmark, Norway, the UK and elsewhere. We are now entering our second phase of development.

- By 15 June 2006 at the latest, we will commence bunker brokerage services in co-operation with a large international supplier. A port captain has recently been hired who, with the assistance of our existing staff, will lead this new T.W.A. service.
- In a joint venture with local port agents, we have already proceeded to the establishment of the T.W.A. China Agency Service.
- In another joint venture with a local port agent, we are proceeding to the establishment of the T.W.A. Egypt Agency Service.
- It has come to our attention that Scandinavian shipping companies are highly interested in the way T.W.A. handles ships services. Our aim for the next six months is to improve our presence in this market; this area constitutes our next major marketing target. ☺



An Interview with
Konstantinos T. Chrysoulis,
 Assistant Marine Administrator for Maritime Affairs,
 Commonwealth of Dominica

The Commonwealth of Dominica International Ship Registry: establishing a quality front-runner and trend-setter

The last three years have seen a virtual explosion of interest in the Commonwealth of Dominica's International Ship Registry from all around the globe. The Registry has been experiencing business growth unattainable in previous years. This success can be attributed to the preparedness of the Registry to evolve and adapt to the changing maritime environment worldwide. Recently, in a series of one-to-one meetings with prominent shipping firms, Dominica further consolidated its position as a modern and reputable jurisdiction and, moreover, raised its profile abroad.

■ **Do you consider the blacklists released intermittently by International Port State Controls to be objective with regard to the collection of data and the inspections which take place?**

First of all, our opinion is that in most cases PSC authorities are doing a good job; please also take into consideration the fact that we are closely monitoring all PSC developments due to the Registry's close ties with the United States Coast Guard since our administrative HQs are in Fairhaven, Massachusetts near Boston and the operational model we adopt is the same as that of Liberia's and the Marshall Islands. Moreover, we operate in Fairhaven the Northeast Maritime Institute that is a private co-educational maritime education and training and regulatory analysis and development institution, which offers a range of U.S. Coast Guard and Commonwealth of Dominica Maritime Administration approved and STCW compliant courses and a variety of courses for Professional Development and Upgrades. The Maritime Institute also provides corporate training contracts for such programs or specialised training, either on- or off-site, and is a consultant to numerous companies and governments around the globe.

■ **Would you like to comment on any aspect of the PSC inspection data collected by the authorities in charge of the flag you represent? Is there room for improvement?**

We are trying our best to keep our detention rate as low as possible; our statistics show that we are well below the average detention rate of many flags. You

know better than I that there is always room for improvement, since the best is the enemy of the better. According to our projections, the Commonwealth of Dominica should become white-listed within the year.

■ **How do you view the term "flag of convenience"? What exactly does this term mean to you?**

Some, but not all, open registries are considered to be "flags of convenience" or "FOCs". Although this term is commonly used in the shipping industry to refer to all open registries, it really refers only to those open registries designated by a joint committee of seafarers' and dockers' unions belonging to the International Transport Workers' Federation (ITF). The ITF and others oppose the FOC system, focusing their criticism on labour issues, safety, and economic distortion. The ITF Fair Practices Committee runs a campaign against FOC ships by urging its affiliated dockers' unions to refuse to load or discharge such vessels and by insisting that shipowners operating vessels under flags of convenience employ their crews under the ITF Collective Agreement which contains terms and conditions for the employment of seafarers unilaterally determined by the ITF. In view of all above, the mottos of our Registry are "Honour the Mariner" and "The Flag of Responsibility", so we don't consider ourselves as a FOC per se.

■ **How intense is the competition between international shipping registers for the attraction of shipowner interest?**

Competition is everywhere in life; classification Societies are looking for clients; ship Registries are looking for clients. Looking for clients is one thing; sacrificing your principles is quite another.

■ **When selecting a flag, which criteria are of most concern to Greek shipowners?**

Greek shipowners operate one of the most modern fleets in the world; at this moment they have more than 400 vessels under construction at various shipyards; many companies listed their stock on the NYSE, AMEX, NASDAQ and even the London Stock Exchange... and counting; also, the acquisition of quality second-hand tonnage is underway at an accelerating pace. Consequently, Greek shipowners need quality counterparts (Registries, Classification Societies etc) to do business with.

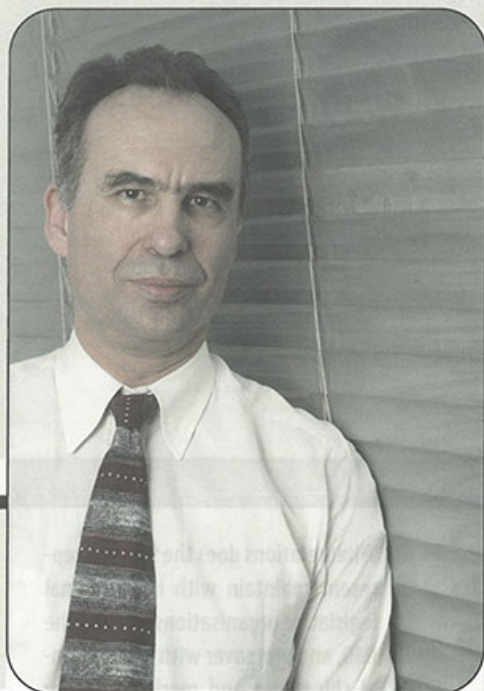
■ **What is your view of the European legislation which blacklists not only certain flags but also specific ships that do not comply with the provisions set by the EU?**

Whereas there are positive steps taken with the implementation of the PSC system and the blacklisting of certain flags and "rustbucket" ships in the territorial waters of the EU, some excesses on the part of legislators can be noted (concerning the penalization of the maritime occupation, and employment etc.).

■ **What relations does the flag you represent maintain with international legislative organisations, such as the IMO, and moreover with international shipowner and maritime labour unions?**

Our Flag has one of the most active representations at the IMO and is equally active with various governmental and maritime bodies (including the ITF, shipowners' unions etc.). One important element that makes the Commonwealth of Dominica unique in this endeavour is the repeated pledge of our Administration to intensify all efforts for further promotion of the Flag as an efficient and reputable maritime Registry. Therefore, we can conclude that Dominica is a modern Registry which continues to embrace a bright and promising future. ☺





INNOSPEC ex Octel Marine

Christos Boutos

Innospec Regional Manager

Our range of heavy fuel oil treatment additives has been successfully applied in the marine market for many years.

Fuel treatments, designed to optimise engine reliability and reduce engine maintenance, have been specifically manufactured for the residual fuels and residual fuel blends typically used in marine engines, including modern high load 4-stroke engines as well as 2-stroke engines.

This is especially important today with the production of more and more high-density, poor quality marine fuels, all of which have poor combustibility. These fuels usually have a detrimental affect on engine performance.

By offering an alternative to costly retrofit engine adaptations and/or the purchase of more expensive, better quality fuel, Innospec's additives are a simple and economic solution to improved engine performance. Innospec has the capability to develop fuel treatments that address the specific problems associated with marine fuels.

Our products are acknowledged as the best fuel oil treatments available. With expertise in Research & Development, application development, dosing systems and additive distribution, our customers can also expect unrivalled technical support and services commitment.

As part of the wider Innospec group, our customers benefit from a fully integrated supply chain and an international network of sales offices. We can offer unrivalled support, delivering products worldwide to our customers' specifications.

From fuel storage through combustion to the exhaust funnel, the marine division of Innospec offers a broad range of additives for solving fuel oil related problems in the shipping industry.

Supported by long-term field experience and independent bench testing, our fuel treatments can effectively increase the reliability and performance of engines running on a range of fuel qualities, whether they are blended fuels, high-asphaltene/MCR fuels or high-vanadium/sodium fuels that are burnt in engines with high exhaust temperatures.

Whatever the requirement, you can be sure Innospec Marine's technology has been proven to work efficiently and cost-effectively.

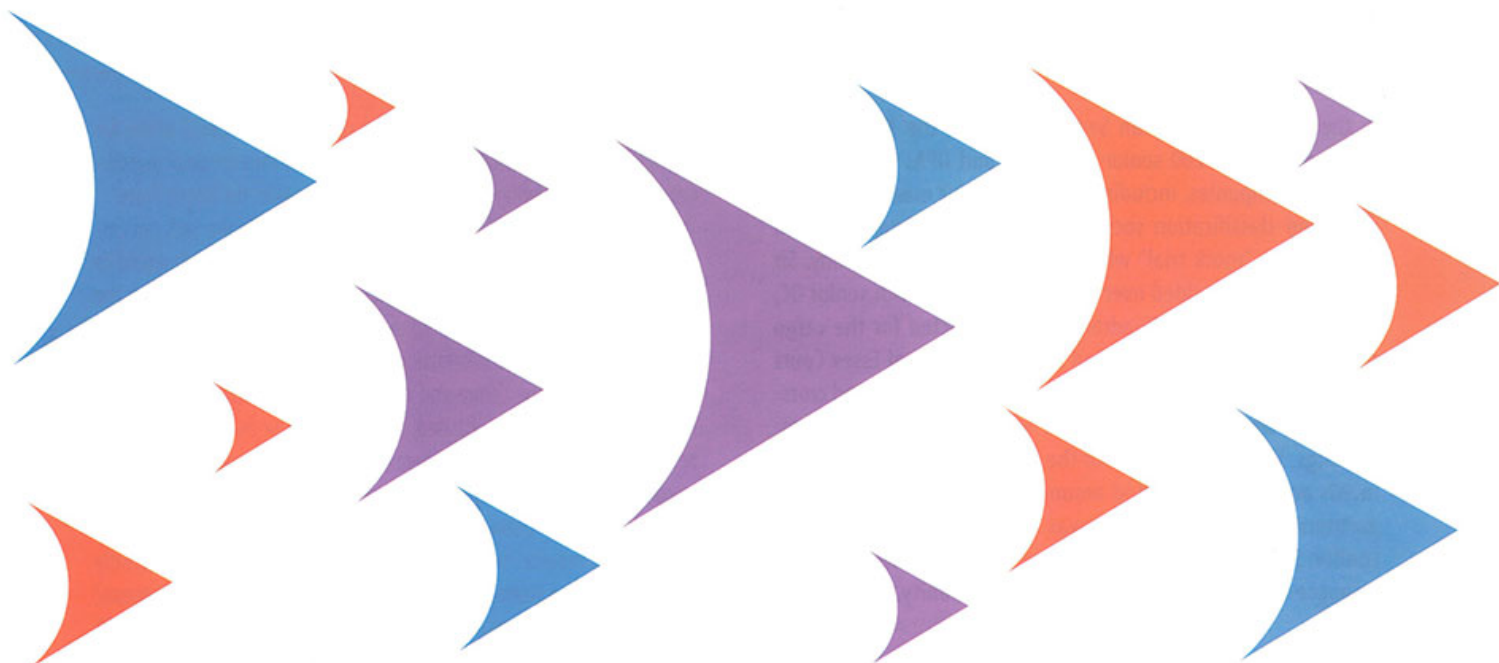
Innospec's complete range of products are stored in key ports around the world. The treatments are dosed to the fuel by specific metering and dosing systems that can be easily installed and operated. The marine division of Innospec is the largest supplier of heavy fuel oil treatment in the world and our broad product range can help with handling the complexities of fuel treatment at sea. Our dedicated Marine team is part of Innospec's international Petroleum Specialties business and serves the specific needs of the marine market. This means we have the experience, market knowledge, understanding and technical expertise to work closely with ship owners and their managers to develop specific additive solutions.

Innospec not only has the best technology available, our team also includes the world's leading experts in fuel treatment for the shipping industry.

As a company, Innospec operates on a truly worldwide scale. This provides all our business operations with the type of global reach and resources few can match.

Innospec benefits from research & development laboratories, analytical laboratories and engine test facilities in the UK, France, Germany and the USA. ☉

We're changing the shape of marine fuel treatments



When you are the only forward thinking fuel treatment specialist in the world, evolution comes naturally. That is why we have changed our name from Octel to Innospec. We want you to know that our Fuel Specialties team is focused on developing exciting and innovative specialty chemicals specifically for the marine market.

Our new company builds on our past strengths and our excellent reputation in the industry. We are now a truly global organisation with the reach and financial resources that few of our competitors can match. Together, our Fuel Specialties, Performance Chemicals and Octane Additives businesses employ almost 1000 people in 23 countries.

With our technical expertise, ongoing investment in Research & Development and worldwide manufacturing, sales and distribution networks, Innospec can respond quickly to our customers' needs, wherever they are based.

So if you would like to see what innovation could do for your business, talk to the company that is changing the shape of specialty chemicals.



Innospec Group of companies include: Innospec Fuel Specialties, Innospec Performance Chemicals, Aroma Fine Chemicals, Finetex, Innospec Leuna, Prochem, Innospec Octane Additives and Innospec Environmental.

www.innospecinc.com



"Mock trial" puts the ISM under scrutiny

In the prestigious "Aegean Sea" ballroom of the Metropolitan Hotel, more than 200 senior managers and DPAs from leading shipping companies, including lawyers, senior managers of P&I clubs and classification societies, gathered to spend a day in "court" for a "mock trial" which put the ISM under scrutiny. Sir Anthony Evans presided over a hearing during which senior QC, Simon Kverndal QC of Quadrant Chambers acted for the cargo claimants, Avrio Chartering, and Steven Berry QC of Essex Court Chambers, acted for the defendants, Alpino Shipping, and cross-examined witnesses. The audience was enthralled by the proceedings. The evidence used for the trial was based on ISM documents and was constructed around a hypothetical scenario. In partnership with BIMCO, this was the inaugural event of the London Shipping Law Centre in Greece and the trial was staged in response to demand from the shipping community.

The scenario of the trial involved a collision at sea followed by fire, causing the loss of the cargo carried on board. The ISM documentation was of crucial evidential importance at the trial. During the cross-examination, the DPA, Mr Signomi, acted by Ian MacLean, solicitor at Ince & Co, was put under pressure and, as a DPA for the managers of the ship Alpino, a car carrier, had to concede deficiencies in the implementation of the SMS. Despite the vessel having a valid SMC, closer scrutiny of the system revealed weaknesses and provided corroborative evidence which assisted the judge to decide against the owners, in that they failed to exercise due diligence to make the ship seaworthy before and at the beginning of the voyage. Such unseaworthiness was causative to the collision damage of the Rolls Royces carried on board. The ISM documentation was used as a weapon against the owners by the opposition, and the deficiencies of the system were highlighted by Dr Phil Anderson of Consult ISM, who acted as a joint expert appointed by the court.

The judge looked into the immediate cause of the collision, the fact that the officer on watch (OOV) had fallen asleep just before the collision occurred, and held that the failures of the system were causative to rendering the ship unseaworthy. He also stressed that the DPA failed to take steps to prevent the situation. However, the judge accepted the argument put across by Steven Berry QC for the defendants that generally "failure of the SMS in itself does not render the ship unseaworthy; unseaworthiness under the Hague Rules is concerned with failure in the man, the ship or equipment, which must be proved". It was a relief to delegates that the judge did not hold the owners

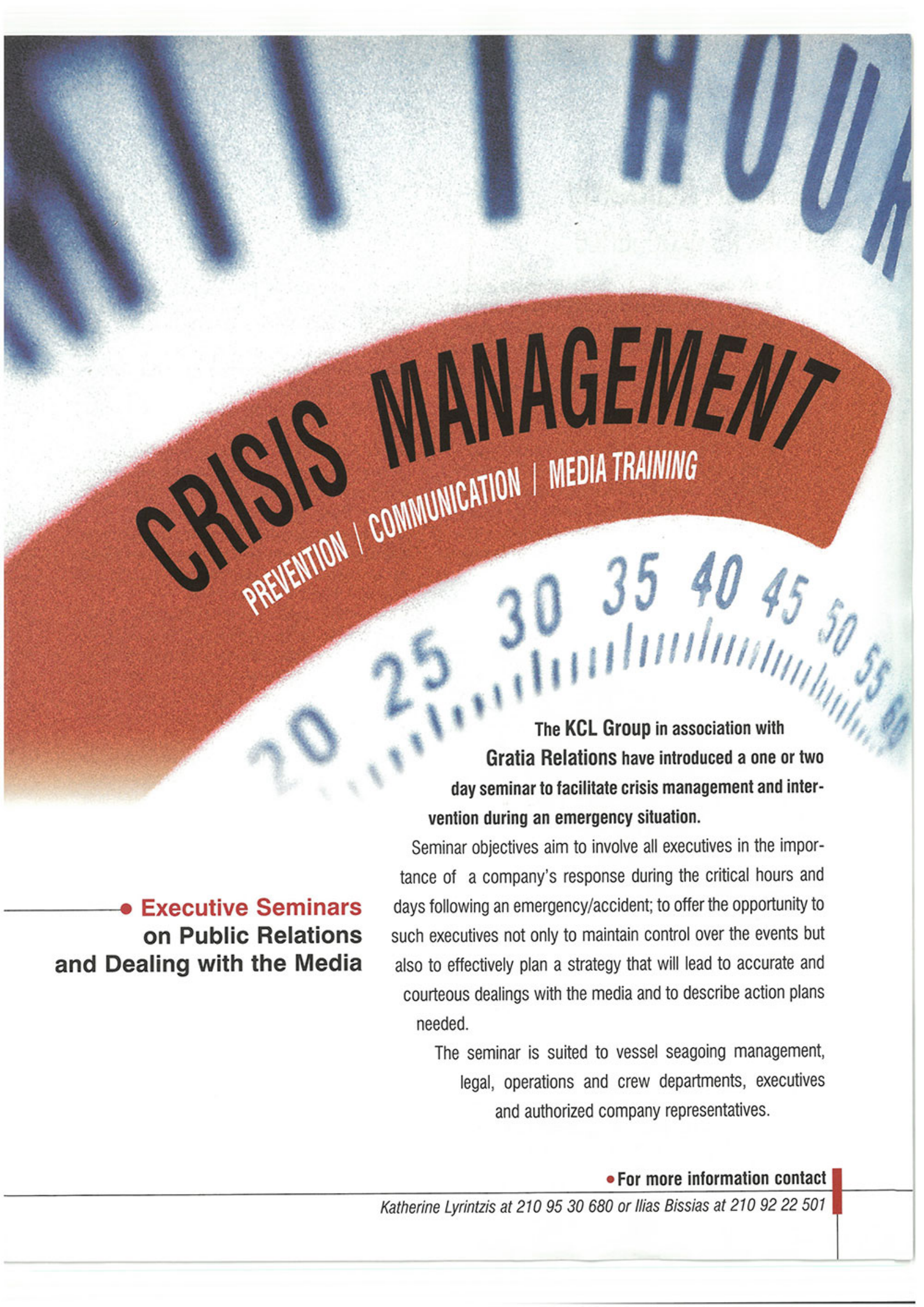
liable for the loss of the remaining cargo caused by the spread of the fire which was due to a latent defect not discoverable by the exercise of due diligence, and as such being an exception to liability under the Hague Rules. The event clearly depicted what kinds of shortcomings in the SMS can corroborate evidence of unseaworthiness, or lead to problems with regard to insurance cover. It was particularly appreciated by those attending that the root causes of problems arising from the implementation of the Code are not easily apparent when the information is documented.

As the Director of the Centre and risk management consultant, Dr Aleka Mandaraka Sheppard, emphasised, "we live in a risk management era, a new culture for all business and there are more pressures placed on owners by commercial partners, regulators and insurers to carry out risk assessment and management". During her presentation on the implications of the Code for owners' insurance cover, she asked pertinent questions which greatly concern DPAs and managers: "What should the DPA report to Directors? How should he decide what to report? What is the effect of his role as a DPA - having direct access to the directors - upon owners or managers' liabilities? Sometimes, it may be a 'Catch 22' situation by reason of the ISM evidence whereupon the insurer may be able to prove that the relevant director was suspicious of the ship's unseaworthiness before it was sent to sea and did not take steps to investigate further.

Ian MacLean, solicitor, highlighted the three evidential Achilles' heels of the Code; namely the system itself, the records required to be kept by the system, and the paperwork created as a consequence of the requirement of the Code to investigate hazardous situations and incidents. He warned in particular of manuals that imposed so many responsibilities on the crew that it would be impossible for those on board to perform all their duties while maintaining the commercial schedule of the vessel and not become fatigued.

Under such circumstances, he warned, there was a very real risk that the manuals themselves may be used by cargo interests to advance a case of unseaworthiness by reason of under manning. He further added that where the manuals had been signed by the managing director, then it might be difficult for the managing director to persuade a court that he was not aware the vessel was under manned, leading to the very real risk of loss of insurance cover.

George Tsavlis, who delivered the note of thanks acknowledging the value of this event and congratulating the Centre for its high quality work, said that ten years ago such an event would not have been held in Greece; he pointed out that the effect of globalisation has had some positive impact! Senior industry delegates thanked the Centre and Bimco for their initiative, and eagerly enquired when the next event would take place.



CRISIS MANAGEMENT

PREVENTION / COMMUNICATION / MEDIA TRAINING

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

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

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

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

● **For more information contact**

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

the RINA Academy shares its experience

ITALIAN classification society RINA has launched a series of dedicated training courses for ship operators and shipyards under the auspices of the RINA Academy. Courses are currently available in the RINA head office in Genoa, in China and as customized packages on site for clients. Two dedicated training centres will open in Piraeus and in Turkey later this year.

Antonio Pingiori, managing director of the marine division of RINA, says: "We have a wealth of experience in shipyards and in improving the management of ships and companies. The RINA Academy allows our clients to access the benefits of that experience by developing their own staff. Personnel development is a key strategic investment for companies, and helping our clients to improve their

skill sets is another way in which RINA helps them raise quality across the board."

The Academy courses have been developed from the internal training programmes used to train RINA's own staff, and many now have external recognition from flag states and other validation bodies. The specifically marine-orientated courses from the Academy complement RINA's courses for industry, provided through its RINA Training Factory.

The RINA Academy for Ship Operators provides courses for shipping company personnel and management companies at all levels and focuses on international regulations; ship building, operation and management; fleet management; and specific vessel types.

The RINA Academy for Shipyards provides training packages intended for shipyard personnel or postgraduates at the beginning of their professional career. The courses cover international regulations; ship design and building; and specific vessel types.

Examples of courses include: SMS internal auditor training, Port State Control inspection management, International Rules updates, New building site team familiarisation, Marine metallurgy, welding and NDT, Statutory requirements and inspections of oil and chemical tankers, Planned maintenance of hull structures, Environmental management of cargo ships, and Risk assessment and incident investigation.

Demand from both ship operators and yards has led to the development of training centres in Piraeus, to come into service during summer 2006. "These centres will offer timetabled courses open to all," explains Stefano Bertilone, business area manager for the East Mediterranean of the marine division of RINA. "But of course we can customise courses for specific companies and deliver them wherever they need them. On the occasion of the Posidonia exhibition in Athens from 5 to 7 June our RINA Marine Services Development Section expert will be at the RINA exhibition stand (no. 417) to see those who would like to further information about RINA Course Catalogues and schedules, and about all the other Marine Services of the RINA Ship Division."

Spyridon Zolotas, head of the Piraeus office of RINA says, "It will be very interesting to start this new adventure, customising our services to the real needs of the Greek ship operators, especially considering their well known experience and tradition in shipping".

For more information please visit the RINA Stand (no. 417) at the Posidonia exhibition in Athens from 5 to 7 June, 2006, visit the RINA website (www.rina.org), or contact the Piraeus Office (47-49 Akti Miaouli St., 18536 Piraeus, Greece, tel. +30 210 4292144, fax: +30 210 4292950, e-mail: piraeus.office@rina.org)





New logo for
Maritime
Consortium
of Thessaloniki Inc.

MCT Inc. has updated its traditional logo of a "Z" hung with an anchor, which was based on the name of the company's founder Zouros

Nikolaos, in order to create a more easily identifiable trade-mark: the



Maritime Consortium of Thessaloniki's "MCT" initials combined with a randomly shaped "Z", which had to make an appearance. This change symbolises the modernisation of the operational and procedural methods of MCT Inc.

Gmmostech repair and maintenance services in Dubai

Gmmostech provides repair and maintenance services for tankers, gas carriers and dry cargo ships. Over the last 18 months, Gmmostech has carried out extensive repairs and special works on the following vessels.

AB SUCCESS: 39 hatch covers transported and reconditioned, painted and refitted. 100 tons of steel were used to make the repairs.

NASR: Extensive repairs of the hatch coaming in DDD. About 100 tons of steel renewed.

RENE: Vessel docked at Al Jadaf yard and repaired.



CONSUELA: Extensive mechanical works carried out at Fujairah anchorage.

ROVENA: Extensive steel, piping and mechanical works at Al Jadaf docking yard and our jetty.

TESS: Extensive steel and mechanical repairs.

LORRAINE: Extensive general repairs at anchorage.

LIMMAT 1 (cement carrier): Completely fabricated on silo, including all corresponding fittings and piping.

These eight ships are among a total of over 200 vessels repaired by Gmmostech over last 18 months.



WILLIAMS®

**WILLIAMS BRAZIL
SHIPPING AGENTS**

SINCE 1880

Shipping Agents specialized in passenger ships and all types of cargo.

We act in the ship market since 1880 with tradition, reputation, confidence, liability and strength at your service 24 hours a day, 7 days per week!

We are in all brazilian ports.

williams.com.br

williams@williams.com.br

Recife - Head Office (55-81) 3327 9200

Santos - (55-13) 3222 9334

9th annual meeting of the Hellenic and Black Sea Committee of Bureau Veritas



The 9th annual meeting of the Hellenic and Black Sea Committee of Bureau Veritas was held on 12 May 2006 under the Chairmanship of Mr. George Procopiou and in the presence of the Bureau Veritas Management, namely Mr. Bernard Anne, Executive Vice-President, Managing Director/Marine Division, Mr. Didier Chaleat, Vice-President Marine West Zone, Mr. Jean-Francois Segretain, Regional Director South Europe & North America, Mr. Didier Bouttier, Regional Chief Executive for Hellenic & Black Sea Region, Mr. Lambros Chahalas, Marine Department Manager for Greece and Cyprus, and Mr. Anastassios Angelopoulos, Ships in Service Operational Manager for Greece & Cyprus.

This year, the Committee event took place at the Nafsika Astir Palace, Vouliagmeni.

The meeting, chaired by George Procopiou, began with Executive Vice-President, and Managing Director of the Marine Division of Bureau Veritas, Mr. Bernard Anne, presenting the Bureau Veritas group results for the year 2005, which showed a continuation of the strong growth of the Group.

Mr. Segretain then presented Bureau Veritas' involvement in the Classification of Oil Tankers and Bulk Carriers.

During the meeting, Mr. G. Procopiou announced the nomination of a new member of the Committee: Mr. Stelian Stancioiu of the Severnav Shipyard (Romania).

Certified ISO 14001 by



Marichem Marigases certified with ISO 14001 Environmental Management System

MARICHEM MARIGASES WORLDWIDE SERVICES has been awarded the International Standardisation Organisation (ISO) 14001 certificate by the Classification Society Bureau Veritas (BV).

This international group has been promoting environmental issues in the chemical industry concerning manufacturing methods and product handling since its very establishment. This is achieved through continuous research into new environmentally sound raw materials and advanced chemical technological methods, which will allow the production of safe products for our biosphere which are naturally biodegradable.

The ISO 14001 standard includes specifications for environmental management systems. It specifies requirements for an environmental management system to enable an organisation to develop and implement policies and objectives which take into account legal and other requirements to which the organisation subscribes, and information about significant environmental aspects. It applies these policies and objectives to those environmental aspects that the organisation identifies as ones which it can control and influence.

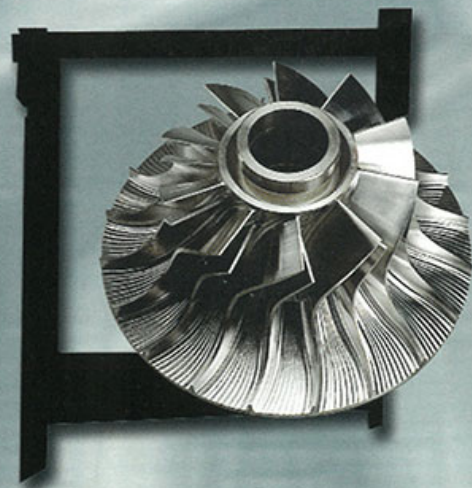
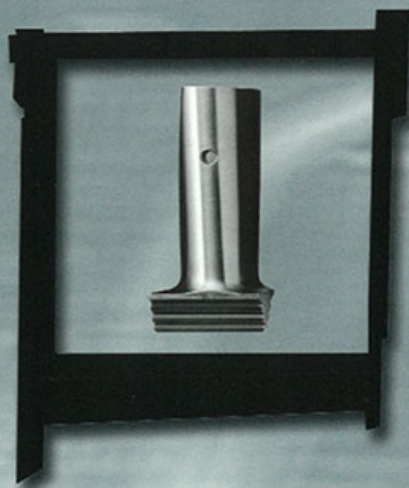
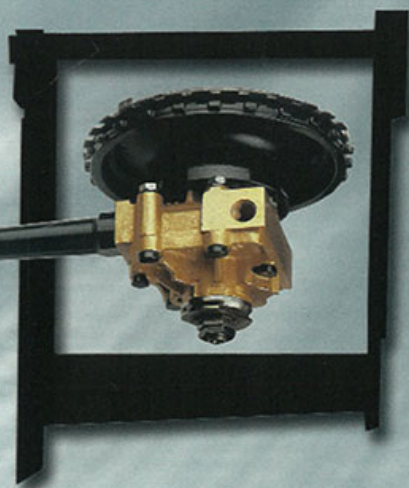
MARICHEM MARIGASES has been working with, and will continue to liaise with customers worldwide, taking into account the environment and the concept of recycling. The group believes that it is everyone's responsibility to improve industry standards and encourage safer operating practices.

SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS

CERTIFICATE
ABS ISO 9001:2000

TURBOTEC-PISTOLIS L.T.D.

D. & TH. PISTOLIS
DIRECT LINE SERVICE: 6944 304863



123 DIMOKRATIAS Av. GR 18863 PERAMA-PIRAEUS
TEL: 0030 2 10 44 15 963, + 2 10 4022 794, 6944 596079 FAX + 2 10 44 14 104
www.turbotec-pistolis.com turbopis@hol.gr

Star performer in Ship Management

Managing a fleet of modern tankers and bulk carriers



METROSTAR MANAGEMENT CORP.

* Safety * Security * Quality * Environmental Protection

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