

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 92 • 08-09/2006 • ΤΙΜΗ 6 €
www.n-c.gr

Η νέα ευρωπαϊκή πολιτική
για τη θάλασσα όπως διατυπώνεται
στην **Πράσινη Βίβλο**



ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ:

Ευάγγελος Κούζιλος

«Η θάλασσα μαθαίνεται,
δεν διδάσκεται»

Σταμάτης Μόλαρης

«Πετάξαμε την ευκαιρία
να κεφαλαιοποιήσουμε
την υπεροχή μας στη ναυτιλία»

Μαριάννα Βαρδινογιάννη

Η επιχειρηματική κοινότητα
ενάντια στην εμπορία των ανθρώπων

With English
Supplement



TURBOMED

TOTAL TURBINE SERVICES...



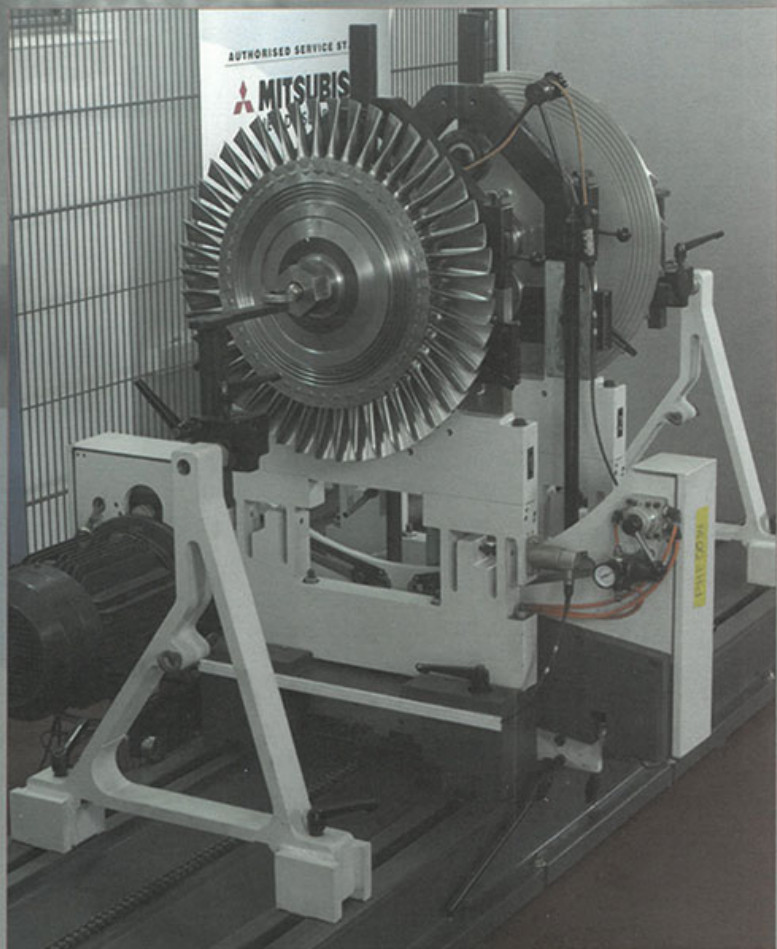
EXPERTISE - PROFESSIONALISM - DEDICATION

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

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.



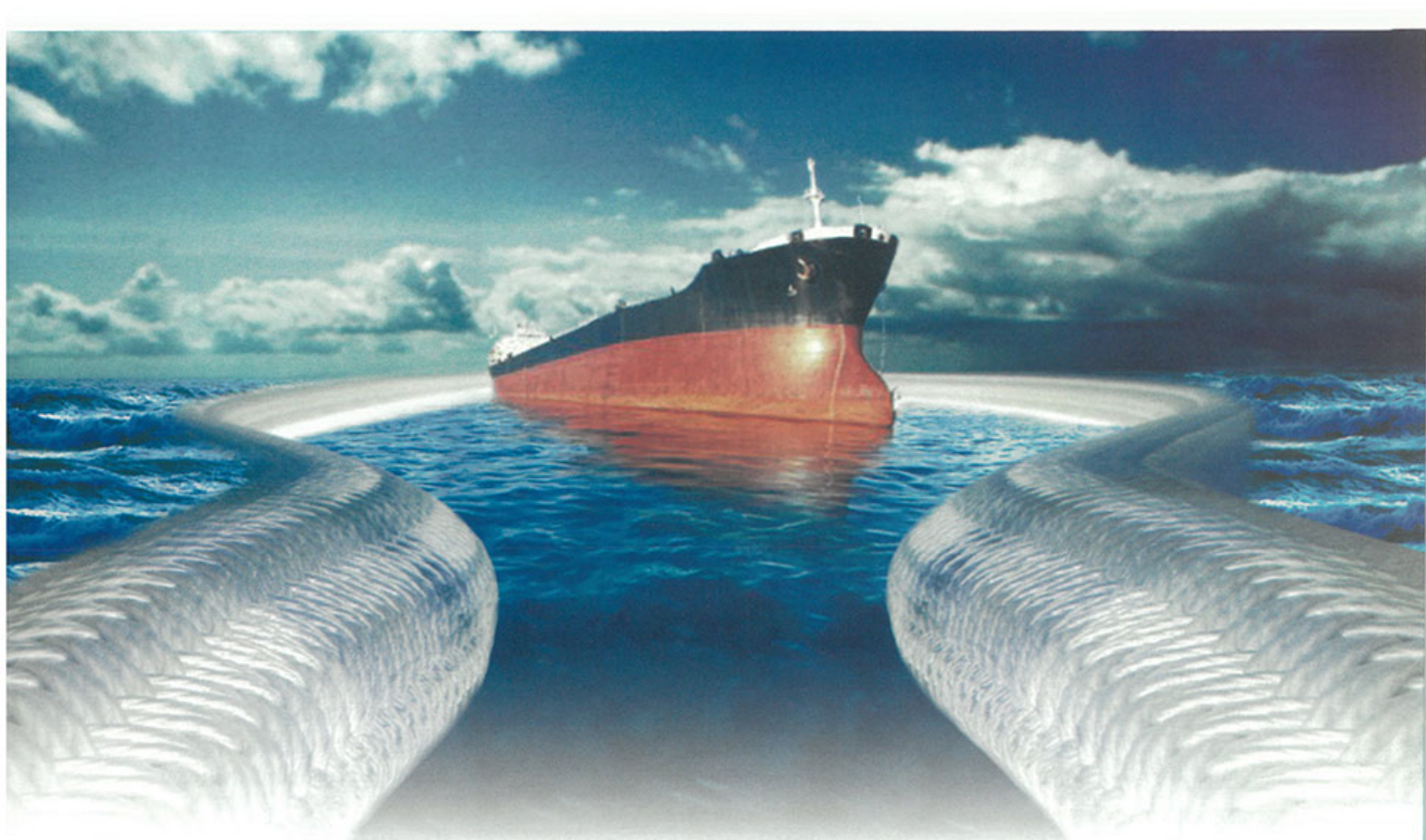
M/V Frio Hellenic, 500,000 cbft

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.



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



Editorial	8	Ευρωπαϊκή πολιτική για τη θάλασσα Του υφυπουργού Εξωτερικών Γιάννη Βαληνάκη	42
Υπάρχω... Παρατηρώ... Σχολιάζω...	12	Πετάξαμε την ευκαιρία να κεφαλαιοποιήσουμε την αδιαφιλονίκητη υπεροχή μας στη ναυτιλία Συνέντευξη του Σταμάτη Μόλαρη, προέδρου & CEO Quintana Maritime Limited	44
Μια «Ελπίδα» για να απαλύνουμε τον αποχωρισμό, την απουσία, την απόγνωση	16	Ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων στις διεθνείς κεφαλαιαγορές Φωτογραφικά στιγμιότυπα από την εισαγωγή ναυτιλιακών εταιρειών σε δημόσιες εγγραφές	50
Ναυτιλιακά Νέα	20		
Η αποτρόπαια πραγματικότητα της λαθρομετανάστευσης	34		
Διεθνή	36		

Η θάλασσα μαθαίνεται,
δεν διδάσκεται
Συνέντευξη του
Ευάγγελου Κούζιλου,
προέδρου Πανελλήνιας Ένωσης
Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού

58

Η επιχειρηματική κοινότητα
ενάντια στην εμπορία
των ανθρώπων
Συνέντευξη της
Μαριάννας Βαρδινογιάννη,
πρέσβειρας Καλής Θελήσεως
της UNESCO και μέλους
του διοικητικού συμβουλίου
της «Διεθνούς Κίνησης Γυναικών
για την Ειρήνη - Suzanne
Mubarak»

62

Τέχνη
Π. Τέσης - Θάλαττα
Θαλασσινά τοπία υμνούν το Αιγαίο,
του φωτός και των μύθων

66



Σταμάτης Μόλαρης
Πετάξαμε την
ευκαιρία
να κεφαλαιοποιήσουμε
την αδιαφιλονίκητη
υπεροχή μας
στη ναυτιλία

44



Ευάγγελος Κούζιλος
Η θάλασσα
μαθαίνεται
δεν διδάσκεται

58

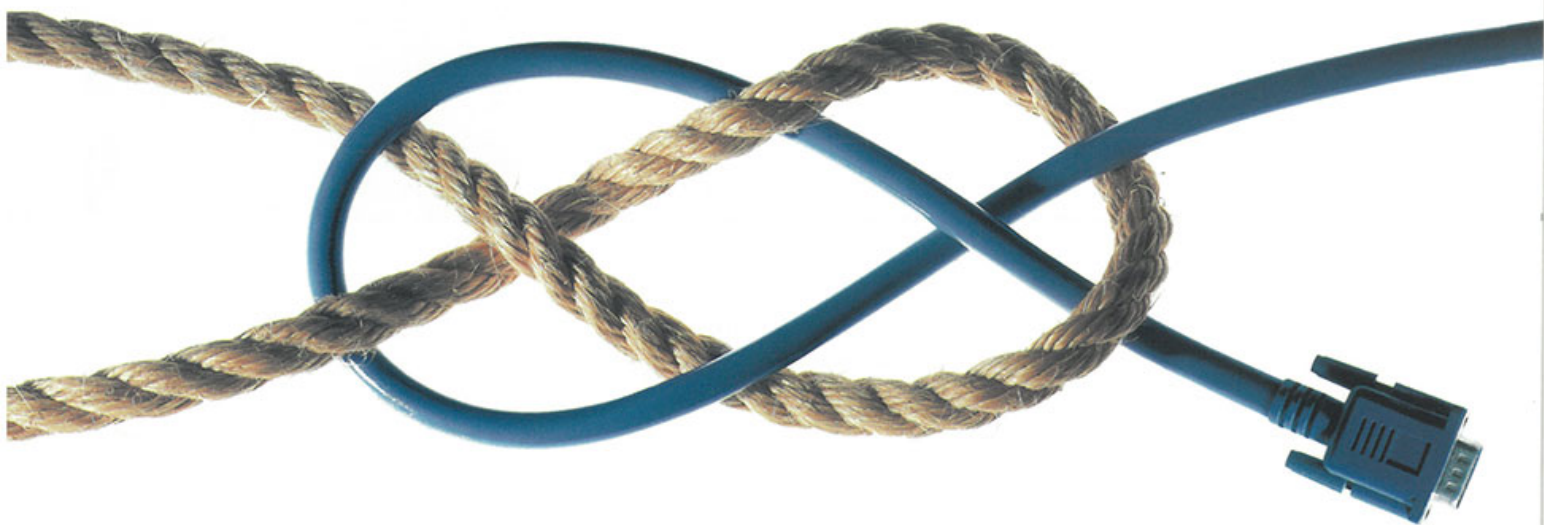
Jacques Barrot
Να καθορισθούν
ισότιμοι
κανόνες για όλους όσοι
συμμετέχουν
στη ναυτιλία

36



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ / ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
Αριθμός φύλλου 92, ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ - ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 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 Καρασεράς / Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.



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


STRATOS


via
inmarsat

INMARSAT FLEET SERVICES


NAVARINO
telecom

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

Μια «Ελπίδα» για να απαλύνουμε τον αποχωρισμό, την απουσία, την απόγνωση



Η δύναμη της θάλασσας
Η έκθεση του Βασιλή
Θεοχαράκη στην γκαλερί
Citrone 68

Παραναυτιλιακά 70

Τουρισμός: Αναβαθμισμένες
και ποιοτικές υπηρεσίες
για απαιτητικούς ταξιδιώτες 74

English Supplement

Analyses by type of vessel
Section B: The Greek bulkier
fleet as per bulkier vessels
over 10,000 dwt each
By Ted Petropoulos 76

Greek Shipyards: Brief historical
review survey of current status;
An attempt to foresee the future
By G. Banos 84

Shipbuilding in Turkey:
Challenges and risks
By Alkis John Corres 90

Derivatives and
risk management
in shipping
By Manolis G. Kavussanos,
and Ilias D. Visvikis, 92

The Path to the Canadian
and U.S. Stock Exchanges
- An Innovative Approach
By Constantinos
T. Chrysoulis, LL.B 96

PrimeServ Hamburg,
a powerful partner for
the Greek shipping industry
Interview with
Dr. Ing. Tilmann Greiner 100

OCTAMAR - BT8 PLUS
a complete solution for today's
marine fuel problems
By Lefteris Capatos 102

Greek newbuilding orders during
first semester 2006
By George Moundreas & Company,
S.A.Newbuilding Contracting Dept. 104



G. Banos

Greek Shipyards:

Brief historical review
survey of current
status; An attempt
to foresee the future

84



Ted Petropoulos

Analyses by type of vessel

Section B: The Greek bulkier
fleet as per bulkier vessels over
10,000 dwt each

76

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.



GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



TURBOCHARGERS - SPARE PARTS - INSPECTIONS - SERVICE - REPAIRS



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 knowledge of our specialists make us the **RIGHT PARTNER FOR YOU.**

TRUST THE SPECIALISTS - TRUST GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



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

Ο συνασπισμός πέντε μεγάλων ναυτιλιακών φορέων, μεταξύ των οποίων ξεχωρίζουμε το Committee, την Intertanko και την Intercargo, απέδειξε ότι οι φορείς της ναυτιλίας δεν στέκονται πλέον αμέτοχοι στις διεθνείς εξελίξεις, αλλά προσπίζουν τα δίκαια συμφέροντά τους αξιοποιώντας τις νομικές δυνατότητες που τους παρέχει το ευρωπαϊκό δίκαιο και κερκτημένο. Οι πέντε φορείς της ναυτιλίας στράφηκαν, ακολουθώντας τη νόμιμη διαδικασία, εναντίον της νέας ευρωπαϊκής νομοθεσίας στο Πρωτοδικείο του Λονδίνου, ζητώντας από τον αρμόδιο δικαστή να «ελέγξει» εάν η νέα Οδηγία 2005/35 «στέκεται» αντίθετη στη διεθνή νομοθεσία.

Είναι τελικά νόμιμη η Οδηγία σχετικά με την ατυχηματική ρύπανση;

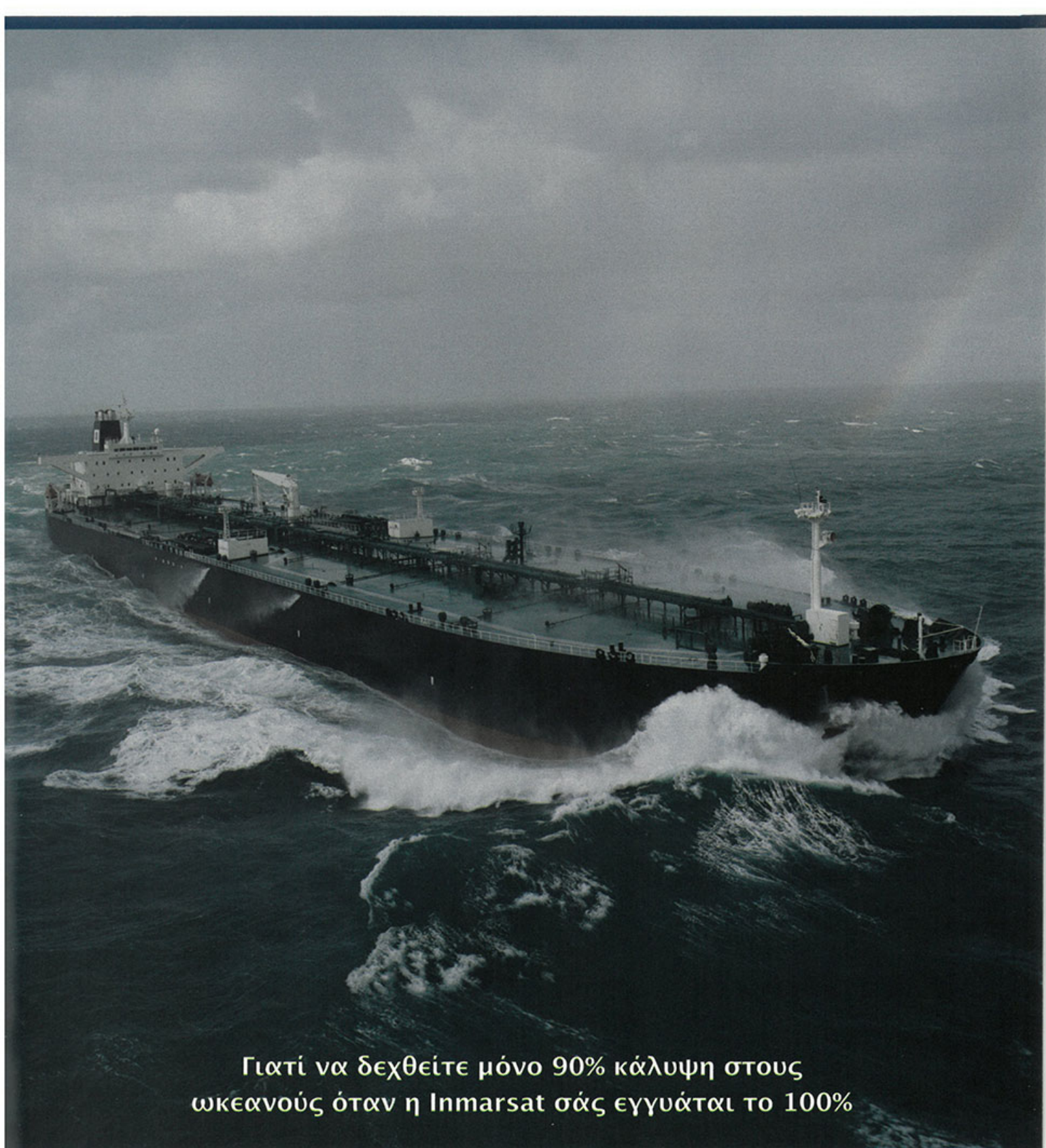
Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο καλείται επιτέλους να αποφασίσει και να πάρει θέση



Η πρόσφατη απόφαση του βρετανικού πρωτοδικείου, που παραπέμπει στο Λουξεμβούργο την υπόθεση, ζητώντας από τους εκεί δικαστές να απαντήσουν σε τέσσερις από τις ερωτήσεις που έθεσαν τόσο οι 5 φορείς όσο και ο ίδιος ο δικαστής, θεωρείται η αρχή για ραγδαίες εξελίξεις στο χώρο του ευρωπαϊκού ναυτικού δικαίου και πολιτικής.

Ο Βρετανός δικαστής σύμφωνα με το ευρωπαϊκό δίκαιο δεν μπορεί να αποφανθεί εάν ένα ευρωπαϊκό νομοθετικό κείμενο είναι τελικά σύμφωνο με τη διεθνή έννομη τάξη και άρα να το απορρίψει: μπορεί όμως να αποδεχτεί τις προτάσεις όσων επικαλούνται τη νομιμότητά του και να παραπέμψει, όπως και έγινε, την όλη υπόθεση στους Ευρωπαίους δικαστές. Το Δικαστήριο στο Λουξεμβούργο είναι ο αποκλειστικά αρμόδιος φορέας που μπορεί να αμφισβητήσει τη νομιμότητα της Οδηγίας και να εξετάσει εάν και εφόσον είναι σύμφωνη με τη διεθνή νομοθεσία. Ως προς αυτό όλα τα κράτη-μέλη θα κληθούν από το δικαστήριο να παραθέσουν τις πολύτιμες απόψεις τους.

Η συμμαχία των πέντε δεν στάθηκε συρρικνωμένη και αμήχανη μπροστά στις ευρωπαϊκές εξελίξεις αλλά αντέδρασε, ίσως για πρώτη φορά με τόση τόλμη αλλά και σύνεση. Η προσφυγή στο δικαστήριο του Λονδίνου -όπου επικρατεί σχεδόν πάντα ένας νεφελώδης προβληματισμός-σκεπτικισμός απέναντι στην πολύβουλη γραφειοκρατία των Βρυξελλών- δεν ήταν εξάλλου τυχαία. Οι Βρετανοί δικαστές, αποστασιοποιημένοι πάντα από τη Γηραιά Ήπειρο και υποστηρικτές περισσότερο της διεθνούς ή/και εθνικής νομοθεσίας (και όχι τόσο της περιφερειακής), είναι πάντα πρόθυμοι να επανεξετάσουν ζητήματα που κλονίζουν την εμπιστοσύνη των πολιτών της Ευρώπης απέναντι στα κοινοτικά όργανα.



**Γιατί να δεχθείτε μόνο 90% κάλυψη στους
ωκεανούς όταν η Inmarsat σάς εγγυάται το 100%**

Ενώ άλλοι παροχείς είναι σε θέση να προσφέρουν κάλυψη μόνο για τις κυριότερες θαλάσσιες οδούς του κόσμου, η Inmarsat σάς προσφέρει 100% κάλυψη στους ωκεανούς από 76° Β έως 76° Ν. Κανένας άλλος παροχέας δορυφορικής επικοινωνίας δεν μπορεί να σας προσφέρει τέτοια καθολική κάλυψη, αξιοπιστία και απόδοση παγκοσμίως.* Αν ζητάτε επικοινωνίες πάνω στις οποίες να μπορείτε να στηρίζεστε, ξέρετε σε ποιον θα πρέπει να απευθυνθείτε.

fleet inmarsat

* Ισχύουν περιορισμοί στις πολικές περιοχές.

www.inmarsat.com/maritime



Η συμμαχία ήταν εξάλλου σαφής: δεν αμφισβήτησε την ορθότητα της Οδηγίας αλλά την προχειρότητα στην εκπόνηση και σύνταξη της. Αμφισβήτησε, επίσης, τη διάθεση της Επιτροπής για ενσωμάτωση του διεθνούς δικαίου στην ευρωπαϊκή νομοθεσία και κατέστησε σαφές ότι η τελική εξέλιξη –παρά την πρωταρχική πρόθεση– ήταν να διαστρεβλωθεί το διεθνές δίκαιο όπως αυτό έχει οριστεί από τη σύμβαση Μαργολ και την UNCLOS.

Είναι σαφές πως οι Ευρωπαίοι δικαστές θα αντιμετωπίσουν την πιο δύσκολη πρόκληση στην ιστορία του ευρωπαϊκού ναυτικού δικαίου. Για πρώτη φορά θα απαντήσουν σε ερωτήσεις σχετικά με το παρόν και το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, αποφασίζοντας παράλληλα (εμμέσως πλην σαφώς) εάν η Επιτροπή νομοθέτησε βιαστικά και αόριστα και εάν σέβεται τη διεθνή έννομη τάξη.

Οι ερωτήσεις που απηύθυναν οι φορείς προς το βρετανικό δικαστήριο ήταν αρκετές, αλλά ο δικαστής επικεντρώθηκε σε 4 και δέχθηκε ότι οι σκέψεις –αμφιβολίας και ένστασης– των αιτουμένων ήταν σαφείς και αποδεκτές, ειδικά όσον αφορά τα άρθρα 4 και 5 της νέας Οδηγίας:

- Είναι νόμιμο για την Επιτροπή να νομοθετεί για πλοία με μη κοινοτική σημαία σε διεθνή ύδατα και αποκλειστικές οικονομικές ζώνες μη λαμβάνοντας υπ' όψιν τις συνθήκες Μαργολ και UNCLOS;
 - Είναι νόμιμο για την Επιτροπή να μη λαμβάνει υπ' όψιν τις δυνατότητες υπεράσπισης που παραθέτει η συνθήκη Μαργολ εντός των χωρικών υδάτων της Ε.Ε. σε περιπτώσεις ρύπανσης;
 - Η νέα Οδηγία, στις παραγράφους που αναφέρεται στην πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης από σοβαρή αμέλεια, αντιβαίνει στο δικαίωμα αβλαβούς διέλευσης όπως αυτό ορίζεται τόσο στη σύμβαση Μαργολ όσο και στην UNCLOS;
 - Ποια είναι ακριβώς η έννοια της σοβαρής αμέλειας (Serious negligence) και πώς πρέπει να εφαρμόζεται από τα κράτη-μέλη της Ε.Ε.;
- Αυτές τις τέσσερις ερωτήσεις καλείται να απαντήσει το Δικαστήριο στο Λουξεμβούργο, εξετάζοντας παράλληλα εάν η συγκεκριμένη Οδηγία τελικά δεν επικουρεί αλλά διαστρεβλώνει τη διεθνή νομοθεσία.

Επιπλέον, η απόφαση θα αποτελεί μια ουσιαστική εξέταση και ένα θεμιτό προσδιορισμό των ορίων εξουσίας που επιτρέπεται να αποκτά στις διεθνείς ναυτιλιακές εξελίξεις τόσο η Επιτροπή όσο και τα υπόλοιπα κοινοτικά όργανα. Το Δικαστήριο θα ορίσει πού πρέπει (και αν πρέπει) τελικά να μπει ένα φρένο.

Η απόφαση του Βρετανού δικαστή δεν είναι, όπως αναφέρθηκε στον Τύπο, νίκη (για τη συμμαχία) ούτε ήττα (για την Επιτροπή). Η αντιπαράθεση των δύο «πλευρών» δεν πρέπει να καταγράφεται και να θεωρείται ως σύγκρουση. Τα δικαστήρια, στο συγκεκριμένο θέμα, δεν πρέπει να προσδιορίζονται ως πεδία μάχης αλλά, αντιθέτως, ως κέντρα προβληματισμού και διευκρινίσεων.

Νίκη εμείς θεωρούμε, όχι την απόφαση του δικαστηρίου, αλλά την ενότητα που επέδειξαν οι φορείς της ναυτιλίας ως προς την αντίδραση και δραστηριοποίησή τους σε ένα ζήτημα που αφορά το σύνολο της ναυτικής οικογένειας. Η απόφαση του Λουξεμβούργου δεν θα δώσει μόνον ορισμένες σαφείς και αναγκαίες διευκρινίσεις σε ζητήματα που αφορούν κυρίως τη νομική κοινότητα, αλλά θα καταστήσει σαφές το νομοθετικό πλαίσιο μέσα στο οποίο μπορεί και πρέπει να κινούνται η Επιτροπή και οι Γενικές Διευθύνσεις των Βρυξελλών.

Ηλίας Μπίσιος

Σχέση ευθύνης...

...με τους ανθρώπους μας

Εξελιίσουμε το εργασιακό περιβάλλον διαμορφώνοντας προγράμματα για:

- την υγιεινή και ασφάλεια
- τη συνεχή βελτίωση του εργασιακού χώρου
- την προστασία της οικογένειας
- την ψυχαγωγία των εργαζομένων
- τον εθελοντισμό

...με την κοινωνία

Ανταποκρινόμαστε με όλες μας τις δυνάμεις σε κοινωνικά θέματα «πρώτης γραμμής» για:

- το παιδί
- την υγεία
- την παιδεία
- τον πολιτισμό
- τους νέους

...με το περιβάλλον

Δεσμευόμαστε για την προστασία του περιβάλλοντος αναπτύσσοντας προγράμματα:

- προστασίας των φυσικών πόρων
- ανακύκλωσης χαρτιού και τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού
- ενίσχυσης περιβαλλοντικών οργανώσεων

...με την αγορά

Προσφέρουμε το πολύτιμο αγαθό της επικοινωνίας με:

- την παροχή καθολικής υπηρεσίας σε όλους τους κατοίκους της χώρας μας
- την προστασία των πελατών μας από την τηλεπικοινωνιακή απάτη
- το σχεδιασμό ειδικών προϊόντων και υπηρεσιών για όλες τις κοινωνικές ομάδες
- την υλοποίηση προγραμμάτων κοινωνικού μάρκετινγκ

Υπάρχω... Παρατηρώ... Σχολιάζω...

Διαβάσαμε τον περασμένο μήνα, στον ημερήσιο

Τύπο, ότι το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Αθηνών βράβευσε τις δέκα σημαντικότερες εταιρείες της χώρας μας παρουσία του υπουργού Οικονομικών κ. Γ. Αλογοσκούφη και του υφυπουργού Ανάπτυξης κ. Ιω. Παπαθανασίου.

Χωρίς τον παραμικρό δισταγμό, εκφράζουμε τα θερμά μας συγχαρητήρια στους βραβευθέντες και ευχές για παντοτινές επιτυχίες.

Η αλήθεια είναι ότι παρόμοιες εκδηλώσεις στο μεγάλο λιμάνι δεν λαμβάνουν χώρα.

Κανένας δημόσιος φορέας ή Αρχή δεν τιμά τις εταιρείες που προάγουν με τα οικονομικά τους μεγέθη (ή και τη συμβολή τους σε θέματα εκπαίδευσης σπουδαστών) τα εθνικά συμφέροντά μας.

Η ελληνική ναυτιλία (λόγω άγνοιας και όχι μεγέθους) δεν τιμάται από κανέναν, αφού το ελληνικό κράτος επιμένει να θέλει τη ναυτική οικογένεια, στο σύνολό της, στο περιθώριο της σκέψης του αλλά και των όποιων προτεραιοτήτων του. Ας μην ξεχνά ο Έλληνας πολιτικός πως ένα νεότευκτο φορτηγό ή πετρελαιοφόρο πλοίο κοστίζει περισσότερο από τις περισσότερες ανωτέρω εταιρείες...

Με αγωνία περιμένουμε την ανακοίνωση των

εισαχθέντων φέτος στις ΑΕΝ έχοντας υπόψη μας τα, κατ' αρχήν, απαιτούμενα 10.000 μόρια για την εισαγωγή τους.

Έχουμε πληροφορηθεί ότι ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας θα απευθύνει πρόσκληση



εκδήλωσης ενδιαφέροντος αποφοίτων Λυκείου για την πλήρωση των κενών -και φοβάμαι ότι θα είναι πολλές- θέσεων με βάση το βαθμό του απολυτηρίου τους.

Ελπίζουμε το ΥΕΝ να προβεί σε γρήγορες ενέργειες, ώστε τα μαθήματα των φοιτητών του Α' έτους να αρχίσουν μέσα στον Οκτώβριο.

Είναι που είναι λίγες οι εκπαιδευτικές εβδομάδες στις σχολές μέχρι το πρώτο μπάρκο τους, που θα γίνει το Φεβρουάριο του 2007, ας μη γίνει πιο μικρή σε χρονική διάρκεια η φοίτησή τους...

Στην περυσινή χρονιά των ΑΕΝ, το κράτος μας,

προσπαθώντας να περιορίσει τις δαπάνες του, «έκοψε» το κονδύλι για τη διάθεση στολών στους φοιτητές...

Η στολή διευκολύνει το σπουδαστή στην επιμέλεια της άρτιας εμφάνισής του στην κοινωνία μας (και δεν εννοούμε μόνο τις παρελάσεις), στη δυνατότητά του να τονίσει τις σπουδές του στις ΑΕΝ και, το σημαντικότερο, να προσαρμοστεί στις απαιτήσεις της ναυτιλίας (ποντοπόρου και ακτοπλόου) να φέρει τη στολή του βαθμού του, ως αξιωματικός πλέον, κάτι τελείως αυταπόδεικτο στο εξωτερικό.

Μήπως θα μπορούσε το, κατά τ' άλλα πολυδάπανο, κράτος μας να αναθεωρήσει φέτος την απόφασή του (για ένα σύνολο 1.800 σπουδαστών Α' έτους η δαπάνη δεν θα ξεπερνούσε τα 110.000 ευρώ);

Με την απελευθέρωση των ναύλων των ακτο-

πλοϊκών πλοίων, και ίσως των δρομολογίων, μήπως θα αναπολήσουμε τη Ρυθμιστική Αρχή Θαλασσίων Ενδομεταφορών;

Υποτίθεται ότι οι αρμοδιότητες της ΡΑΘΕ μεταφέρθηκαν στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, αλλά το φορτίο της απ' ό,τι γνωρίζουμε είναι ήδη γιγαντιαίο και το εξειδικευμένο προσωπικό μάλλον ελάχιστο. Μήπως αξίζει να ξανασκεφτούμε την επαναλειτουργία της;

Ζητείται άμεση απάντηση από τους πολιτικούς υπεύθυνους, τώρα...



COMMITTED TO QUALITY

In today's fast-changing world, moving oil products safely and efficiently demands impeccable quality and professionalism. That's why our large, modern tanker fleet is fitted with state-of-the-art equipment that sets the industry standard. The result is an environmentally secure transportation service that is ahead of its rivals, and right on time.

To discover how our advanced transportation services can take your business further, call us today.



Eletson Corporation

Piraeus: Tel: +30 210 428 2300, Fax: +30 210 428 2320

London: Tel: +44 20 7353 0555, Fax: +44 20 7353 2520

Stamford, CT: Tel: +1 203 327 4134, Fax: +1 203 967 8685

www.eletson.com



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*

Μια «Ελπίδα» για να απαλύνουμε τον αποχωρισμό, την απουσία, την απόγνωση

Σε μια εποχή αειθαλούς ανάπτυξης για την ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια, η δωρεά του Ιδρύματος Ωνάση προς το Σύλλογο Φίλων παιδιών με Καρκίνο «Ελπίδα» υπήρξε μια σημαντική κίνηση, όχι μόνο οικονομικής - υλικής υποστήριξης, αλλά πραγματικής ανιδιοτελούς ανθρωπίνης ηθικής αρωγής σ' έναν πραγματικά άξιο σκοπό. Η ναυτιλία στέκεται και πάλι όχι μόνον εμπνευστής αλλά και κυρίως αρωγός σε πολύτιμες κινήσεις υποστήριξης για τη σύγχρονη ελληνική κοινωνία.

Του Ηλία Μπίσια



Η ελληνική ναυτιλία γνωρίζει καλά την ιδέα του αποχωρισμού. Η ελληνική ναυτική οικογένεια έχει ζήσει μέσα της την έννοια της απουσίας αλλά και της διάσπασης της οικογένειας. Η ζωή και ο θάνατος, η συνεύρεση και ο αποχωρισμός είναι λέξεις που είναι έμφυτες στην καθημερινότητα κάθε ταξιδευτή-ναυτικού, κάθε καπετάνιου, κάθε πλοιοκτήτη. Ο Σύλλογος «Ελπίδα» έδωσε ιδιαίτερη σημασία σε αυτή την ιδέα του αποχωρισμού. Έφερε κοντά την οικογένεια στην πιο δύσκολη στιγμή της.

Πρώτα ο ξενώνας, διότι όλες οι οικογένειες πρέπει να είναι δεμένες ειδικά σε δύσκολες στιγμές, και ύστερα το μεγάλο όνειρο, το Ογκολογικό Νοσοκομείο.

Η πρωτοβουλία του Δ.Σ. της «Ελπίδας» σήμερα πρέπει να υλοποιηθεί. Και η εξαιρετική οικονομική επίδοση που παρουσιάζουν οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες μπορεί να υποστηρίξει ενεργά αυτόν το σκοπό.

Το διοικητικό συμβούλιο του Κοινωνικού Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης έκανε μια ουσιαστική κίνηση. Αποφάσισε ομοφώνως να ενισχύσει το Σύλλογο «Ελπίδα» με το ποσό του 1.500.000 ευρώ, τα οποία θα διατεθούν για την ανέγερση πτέρυγας ή ορόφου του πρώτου νοσοκομείου στην Ελλάδα για παιδιά με καρκίνο.

«Δεν βρίσκω λόγια αρκετά να ευχαριστήσω τον πρόεδρο και το διοικητικό συμβούλιο του Ιδρύματος για την πολύτιμη συμπαράστασή τους, γιατί δεν είναι

μόνο το μέγεθος της προσφοράς. Είναι και ο τρόπος με τον οποίο το Ίδρυμα στάθηκε στο πλευρό μας, με ειλικρινές ενδιαφέρον, συνέπεια και πίστη στις αρχές τις οποίες υπηρετεί. Η πρωτοβουλία του Ιδρύματος Ωνάση, με πρωτεργάτη τον πρόεδρό του, κ. Αντώνη Παπαδημητρίου, μας εμπνέει να συνεχίσουμε με περισσότερη δύναμη και κουράγιο τον αγώνα μας στο πλευρό των παιδιών που πάσχουν από καρκίνο και δίνει ακόμα μεγαλύτερη ώθηση στις προσπάθειές μας. Για εμάς, αυτή η προσφορά αποτελεί μια ιστορική συνεργασία, που θεμελιώνει την αμοιβαία εκτίμηση και τη φιλία που συνδέει την ΕΛΠΙΔΑ με το Ίδρυμα», δήλωσε στην ομιλία της η πρόεδρος της «Ελπίδας», Μαριάννα Βαρδινογιάννη, και κατέληξε λέγοντας:

«Ελπίζω αυτή η πρωτοβουλία να γίνει παράδειγμα για όλους, και μέσα από αυτήν να γεννηθούν και άλλες καινούργιες ιδέες με τον ίδιο πανανθρώπινο σκοπό: την κοινωνική αλληλεγγύη και την προσφορά στο συνάνθρωπο». Έχουμε υποχρέωση όλοι λοιπόν, όσοι γνωρίζουμε την ιδέα του αποχωρισμού, να συνεπικουρήσουμε και να ακολουθήσουμε. ☉





Supporting Publications:

Lloyd's List

NAYTIKA
XPONIKA

Official Charity:



Third
Delegate Half price
see website for details

Lloyd's Maritime Academy presents the Inaugural

Managing Maritime Emergencies

Identifying Risk, Response Management
& Crisis Communications

Wednesday 27th – Friday 29th September 2006
Lloyd's Maritime Academy, London EC2

- Is your organisation ready to handle a crisis?
- Have you identified the operational risks you face?
- Do you have risk control strategies and detailed crisis plans?
- Do you understand the importance of communication and do you have the necessary media skills?

Chairman: Brent Pyburn, Juniper Consultants Limited

Practical Sessions:

- Crisis Communication & Media Response Skills

Delegates will be introduced, in a realistic scenario, to media response skills where you will communicate with the media and experience interaction with key stakeholders during an incident

Led by: Nicholas Brown, Kennedy Brown

Registration Hotline:
+44 (0)20 7017 5511

12
Hours
CPD

Law Society
of England
& Wales

www.lloydsmaritimeacademy.com/Im1791

Organised by



part of the

informa

maritime & transport

group

Lloyd's Maritime Academy is a part of Informa plc which is listed on the London Stock Exchange under the Media section and has offices in Australia, Austria, Brazil, Dubai, Finland, France, Germany, Hong Kong, Netherlands, Singapore, Sweden, Switzerland, United Kingdom, USA

Lloyd's and the Lloyd's Crest are the registered trademarks of the Society incorporated by the Lloyd's Act 1871 by the name of Lloyd's



100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

45, VAS. SOFIAS AVE.

ATHENS 106 76, GREECE

TEL.: 210 7267000, FAX: 210 7267043

Email: pa@p-a-shipmanagers.gr

Οδημιουργούμε σχέσεις εμπιστοσύνης...

...κρίκο-κρίκο.

PHASMA CREATIVE



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



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

> Συρματόσχοινα
Εξαρτήματα <
> Αλυσίδες
Ιμάντες <
Σχοινιά <

Κ&Α ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.
 **ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΤΕΧΝΙΚΗ**
Οι πρωταθλητές της άρσης βαρών

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



εταίριες που αντιπροσωπεύουμε:



Η Stealthgas τριπλασιάζει το στόλο της



Η εισηγμένη στο Nasdaq ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Stealthgas του κ. Χάρη Βαφειά ανακοίνωσε ότι συμφώνησε να αγοράσει το 28ο πλοίο μεταφοράς υγραερίου. Το «Batangas» αγοράστηκε έναντι 9,4 εκατ. δολ. και παρελήφθη τον Ιούλιο 2006.

Το «Batangas» ναυπηγήθηκε το 1995 στην Ιαπωνία και είναι χωρητικότητας 3.300 κ.μ. Με την παραλαβή του θα απασχοληθεί με bareboat σε μεγάλη εταιρεία υγραερίου με μηνιαίο ναύλο

106.000 δολ. μέχρι και τον Ιούλιο του 2008. Με την εξαγορά αυτή, η Stealthgas πέτυχε τον τριπλασιασμό του στόλου της από την εισαγωγή της στο χρηματιστήριο τον Οκτώβριο του 2005 μέχρι σήμερα.

Τέλος, η Stealthgas ανακοίνωσε ότι ο Captain David Stockley ανέλαβε Chief Operating Officer της Stealth Maritime Corp., θυγατρικής της Stealthgas, η οποία παρέχει τις τεχνικές υπηρεσίες στην εταιρεία. ■

Πέντε πλοία-ψυγεία απέκτησε ο Όμιλος Λασκαρίδη

Ο Όμιλος Λασκαρίδη, που διαθέτει έναν από τους τρεις μεγαλύτερους στόλους στον κόσμο μεταφοράς κατεψυγμένων αλιευμάτων, προχώρησε πρόσφατα στην αγορά πέντε πλοίων ψυγείων από τον Όμιλο Ρέστη έναντι 16 εκατομμυρίων δολαρίων.



Τα πέντε πλοία-ψυγεία είναι: Τα «Genoa» και «Roma», χωρητικότητας 384.000 κυβικών ποδιών (κ.π.) το κάθε ένα, ναυπήγησης 1983, το «Padova», χωρητικότητας 420.000 κ.π., το «Ravena», χωρητικότητας 383.000 κ.π. ναυπήγησης 1982, και το «Salerno», χωρητικότητας 593.000 κ.π. το οποίο ναυπηγήθηκε το 1981.

Ο Όμιλος Λασκαρίδη διαχειρίζεται και ελέγχει 60 και πλέον πλοία-ψυγεία χωρητικότητας μέχρι 200.000 κ.π. Τα νέα πλοία που προστέθηκαν στο στόλο του έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν διπλάσιες ποσότητες από τα υπάρχοντα. ■

Παραλαβή πλοίων για την Omega Navigation

Τρία νέα δεξαμενόπλοια προσέθεσε στο στόλο της η εισηγμένη στο Nasdaq, ελληνικών συμφερόντων, ναυτιλιακή εταιρεία Omega Navigation Enterprises.

Πρόκειται για τα πλοία:

Το διπλού τοιχώματος δεξαμενόπλοιο panamax «Rudolf Schulte», το οποίο μετονομάστηκε από «Aris» σε «Omega Queen», χωρητικότητας 74.999 dwt, κατασκευής 2004, στα ναυπηγεία της Νοτίου Κορέας Hyundai Heavy Industries. Η εξαγορά του συγκεκριμένου πλοίου χρηματοδοτήθηκε κατά ένα μέρος από τα έσοδα που είχε η εταιρεία από τη δημόσια εγγραφή στο χρηματιστήριο και κατά ένα άλλο από δανειοδότηση της HSH - Nordbank AG.

Το «Omega Queen» είναι ναυλωμένο μέχρι το 2009 από την Torm με μέσο ημερήσιο ναύλο 26.500 δολ. Η εταιρεία έχει με την Torm «οψιόν» για την επέκταση του ναυλοσυμφώνου για επιπλέον 24 μήνες με ελάχιστο ημερήσιο ναύλο



28.500 δολ.

Το πλοίο «Iasonas» που θα μετονομαστεί σε «Omega Lady Sarah» είναι panamax διπλού τοιχώματος, χωρητικότητας 71.500 dwt, ναυπηγμένο στη Νότιο Κορέα το 2004, στα ναυπηγεία της Hyundai Heavy Industries.

Το «Omega Lady Sarah» θα απασχοληθεί με ναυλοσύμφωνο από την ST Shipping & Transport μέχρι τον Ιούνιο του 2009, αποφέροντας ημερήσιο ναύλο 24.000 δολ.

Τέλος, η εταιρεία παρέλαβε και το handymax «Adonis», το οποίο θα μετονομάσει σε «Omega

Princess». Το πλοίο είναι διπλού τοιχώματος δεξαμενόπλοιο, χωρητικότητας 36.680 dwt και ναυπηγήθηκε το 2006 στη Νότιο Κορέα, στη Hyundai Heavy Industries.

Το «Omega Princess» απασχολείται με χρονοναυλοσύμφωνο από την D/T Norden A.S. μέχρι τον Ιούνιο του 2009, με ημερήσιο ναύλο 21.000 δολ. Η Omega Navigation Enterprises μετά την παραλαβή του έκτου δεξαμενόπλοιου θα διαθέτει ένα στόλο οκτώ πλοίων, χωρητικότητας 471.958 dwt και μέσον όρο ηλικίας το 1,5 έτος. ■

Νέες συνεργασίες για τον Όμιλο Τσάκου



Την έναρξη συνεργασίας με φινλανδική πετρελαϊκή εταιρεία, τη Neste Oil of Finland, ανακοίνωσε πρόσφατα η εισηγμένη στο NYSE ναυτιλιακή εταιρεία του Ομίλου Τσάκου, Tsakos Energy Navigation (TEN). Η συνεργασία αφορά στη ναύλωση για δύο χρόνια

τριών νεότευκτων δεξαμενοπλοίων της εταιρείας από το φινλανδικό πετρελαϊκό όμιλο και συγκεκριμένα των «Proteas», «Promitheas» και «Prorontis».

Τα πλοία, που είναι τα μεγαλύτερα στην κατηγορία τους, είναι τύπου LR Aframax 1A ice-class, χωρητικότητας 116.000 dwt.

Η συμφωνία προβλέπει έναν ελάχιστο ναύλο που θα επιφέρει στην TEN μεικτά έσοδα άνω των 65 εκατ. δολαρίων για τη συγκεκριμένη περίοδο και επιπλέον μία συμμετοχή κατά 50/50 στον επιπλέον ναύλο εάν αυτός αυξηθεί πάνω από τα επίπεδα των ελάχιστων συμφωνημένων.

Η TEN διαθέτει στόλο 51 δεξαμενοπλοίων συμπεριλαμβανομένων των νέων κατασκευών, ενώ σήμερα διαχειρίζεται ένα στόλο από 37 πλοία. ■

Το Yasmine Venture στο στόλο της Diana Shipping

Σε «οψιόν» προχώρησε η εισηγμένη στο NYSE ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Diana Shipping για την αγορά του νεότευκτου πλοίου μεταφοράς ξηρού φορτίου «Yasmine Venture». Το πλοίο αναμένεται να παραληφθεί από την εταιρεία τον Αύγουστο.

Το «Yasmine Venture» είναι χωρητικότητας 73.546 dwt και αγοράσθηκε έναντι 39,6 εκατ. δολ. Μόλις παραληφθεί θα ναυλωθεί από την Bocimar Βελγίου για 11-13 μήνες έναντι 21.000 δολαρίων την ημέρα.

Με την απόκτηση του «Yasmine Venture» ο στόλος της Diana Shipping αριθμεί πλέον 14 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, εκ των οποίων τα 13 είναι τύπου panamax και ένα capesize. Παράλληλα, η Diana Shipping ολοκλήρωσε τη διάθεση επιπλέον 7 εκατ. μετοχών, στα 9,5 δολ. ανά μετοχή. ■



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.

Προτεραιότητα του ΥΕΝ η κρουαζιέρα

Εγκαινιάστηκε ο νέος επιβατηγός σταθμός κρουαζιέρας στην περιοχή «Κανέλλος» από τον υπουργό Ε.Ν. Μανώλη Κεφαλογιάννη. Για την εύρυθμη λειτουργία του νέου σταθμού έγιναν οι εξής παρεμβάσεις: Διαμορφώθηκαν και εξοπλίστηκαν γραφεία για την υποδοχή των απαραίτητων υπηρεσιών Τελωνείου, Αστυνομίας, Λιμενικού κ.λπ. στον κλιματιζόμενο χώρο του σταθμού. Τοποθετήθηκαν μηχανήματα



ανίχνευσης αποσκευών καθώς και πύλες ελέγχου επιβατών (X-RAYS). Δημιουργήθηκαν θάλαμοι ηλεκτρονικού ελέγχου διαβατηρίων με διασύνδεση οπτικής ίνας και τοποθετήθηκε νέος ταινιόδρομος αποσκευών. Τοποθετήθηκαν νέες τουαλέτες, συμπληρωματικά στις ήδη υπάρχουσες, ενώ εξωραϊστήκαν οι γύρω χώροι. Δημιουργήθηκε καινούργια αποκλειστική είσοδος για το σταθμό, με άνετους

και μεγάλους χώρους στάθμευσης για πούλμαν και ταξί.

Ο κ. Κεφαλογιάννης, αναφερόμενος στη λειτουργία του νέου επιβατικού σταθμού, τόνισε ότι μία από τις προτεραιότητες του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας είναι η ανάπτυξη της κρουαζιέρας και η υποστήριξη της προσπάθειας που ανέλαβε η χώρα μας για την προσέλκυση μεγάλου αριθμού τουριστών. ■

Τα κέρδη του ΟΛΠ

Αύξηση κερδών κατά 4,7% είχαν τα καθαρά κέρδη του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά Α.Ε. το πρώτο τρίμηνο του 2005 σε σχέση με το αντίστοιχο περσιό διάστημα.

Η αύξηση των καθαρών κερδών οφείλεται, μεταξύ άλλων, και στη μείωση του φορολογικού συντελεστή στο 29% από το 32% που ήταν το 2005.

Τα έσοδα της εταιρείας ανήλθαν στα 34,5 εκατ. ευρώ από 35,9 εκατ. ευρώ το πρώτο τρίμηνο του 2005, σημειώνοντας μείωση σε ποσοστό 3,8%.

Βασική αιτία της μείωσης του κύκλου εργασιών του ΟΛΠ για το πρώτο τρίμηνο του 2006 είναι η πτώση που παρατηρήθηκε στη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων κατά 17% ή 48.000 κινήσεις σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2005. Όσον αφορά το car terminal πραγματοποιήθηκαν 99.800 κινήσεις στο πρώτο τρίμηνο του 2006, από 93.300 το πρώτο τρίμηνο του 2005. Παράλληλα, τα υπόλοιπα λειτουργικά έσοδα της εταιρείας μειώθηκαν ελάχιστα, με βασική αιτία



την απώλεια εσόδων από εκθέσεις κατά την προσωρινή διακοπή λειτουργίας του εκθεσιακού κέντρου.

Ωστόσο, η αύξηση των τιμολογίων σε συνδυασμό με τη βελτίωση της παραγωγικότητας διαμόρφωσαν το μικτό περιθώριο κέρδους στο 18,5% από 14,3% το πρώτο τρίμηνο του 2005. Ως αποτέλεσμα, τα κέρδη προ φόρων σημείωσαν οριακή αύξηση και ανήλθαν στα 4,75 εκατ. ευρώ, ενώ το αντίστοιχο διάστημα του 2005 ήταν 4,73 εκατ. ευρώ. ■

Κάλεσμα για επενδύσεις στο Χ.Α.



Πρόσκληση στους Έλληνες εφοπλιστές να επενδύσουν στο Ελληνικό Χρηματιστήριο απηύθυνε ο πρόεδρος του Χρηματιστηρίου Αθηνών κ. Σπύρος Καπράλος σε ομιλία του στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά.

Στην εκδήλωση παρευρέθη επίσης ο κ. Νίκος Τσάκος, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εισηγμένης στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης Tsakos Energy Navigation, ο οποίος στην ομιλία του τόνισε τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να γίνει ο Πειραιάς χρηματιστηριακό κέντρο της ναυτιλίας, όπως το Όσλο στη δεκαετία του '80.

Ο κ. Τσάκος αναφέρθηκε στα υπέρ και στα κατά μιας εισηγμένης εταιρείας, συμπεριλαμβανοντας στα θετικά τη δυνατότητα εξεύρεσης κεφαλαίων, τη χρησιμοποίηση των μετοχών για νέες εξαγορές και τη διαμόρφωση ενός καλύτερου περιβάλλοντος ελέγχου της πορείας της επιχείρησης ανά τρίμηνο κ.λπ.

Στα αρνητικά επισήμανε τα αυξημένα λειτουργικά κόστη που συνεπάγεται η παραμονή στην κεφαλαιαγορά, τις πιέσεις των μετόχων, τη γραφειοκρατία στο εσωτερικό της εταιρείας, που επιφέρουν οι υποχρεώσεις μιας εισηγμένης εταιρείας.

«Ο πατέρας μου, ο καπετάν Παναγιώτης, συνηθίζει να λέει ότι έχουμε περισσότερους λογιστές από ναυτικούς», είπε χαρακτηριστικά ο κ. Τσάκος, συμπληρώνοντας ότι υπάρχει κίνδυνος η εισηγμένη εταιρεία να χάσει κυνηγώντας τα νούμερα τη σπιρτάδα του επιχειρείν.

«Αν κάποιος τα ζυγίσει όλα σωστά, τότε το χρηματιστήριο ταιριάζει στη ναυτιλία» τόνισε ο κ. Τσάκος. ■

30% of the planet is land
we head our way in the other 70%



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



TOP TANKERS INC.
www.toptankers.com

Τι απαιτείται για τις ριζικές αλλαγές στα λιμάνια



Τις κατάλληλες λύσεις για τη χρηματοδότηση του σχεδιασμού για τα μεγάλα έργα υποδομής στα μικρότερα λιμάνια αναζητεί η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΣΑΛ) του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Σύμφωνα με δηλώσεις του γενικού γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής ΥΕΝ κ. Γ. Βλάχου, τα έργα αυτά χρηματοδοτούνται από εθνική χρηματοδότηση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ), όπου οι πιστώσεις είναι περιορισμένες και δεν επαρκούν για την κάλυψη των αναγκών. Ο κ. Βλάχος σημείωσε ότι το γεγονός αυτό προσδίδει ακόμη μεγαλύτερη σημασία στην αποτελεσματική αξιοποίηση των ευκαιριών που παρέχονται από τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης και το Χρηματοδοτικό Πρωτόκολλο. Και είναι προφανής η αναγκαιότητα για την ωρίμαση των έργων, αλλά επίσης γενικότερα για έγκαιρη και κατάλληλη προετοιμασία των φορέων διοίκησης σχετικά.

Ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, αναφερόμενος στις ριζικές αλλαγές που σχεδιάζει το ΥΕΝ, επισήμανε την ύπαρξη ενός αναπτυξιακού προγράμματος για την περίοδο 2006-2015, το οποίο θα στοχεύει στην αναβάθμιση και στον εκσυγχρονισμό του ελληνικού λιμενικού συστήματος. Στο πρόγραμμα προβλέπονται η κατασκευή επιβατικών και εμπορευματικών σταθμών, εμπορευματικών κέντρων, car terminals, σταθμών κρουαζιερόπλοιων, ο εξοπλισμός των λιμενικών εγκαταστάσεων, συστήματα διαχείρισης λιμένων, συστήματα ασφαλείας για την προστασία των λιμενικών εγκαταστάσεων, συστήματα πληροφόρησης του επιβατικού κοινού, αλλά επίσης και εγκαταστάσεις ναυτιλιακών εταιρειών, εμπορική ή οικιστική αξιοποίηση χερσαίων ζωνών κ.λπ.

Για τη χρηματοδότηση του προγράμματος, το υπουργείο Ε.Ν. επιδιώκει την αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχονται στο πλαίσιο του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, παράλληλα συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς, που αφορά στην επόμενη προγραμματική περίοδο, 2007-2013, ενώ για την ενίσχυση του αναπτυξιακού σχεδίου θα γίνει χρήση από το Χρηματοδοτικό Πρωτόκολλο, συνολικού ύψους 3 δισ. ευρώ (μετά τη συμφωνία μεταξύ του ΥΕΝ και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων). Στα επόμενα έργα περιλαμβάνονται υποδομές, ανωδομές, μέτρα ασφαλείας και προστασίας, ευκολίες διαχείρισης και διοικήσεως, συμπεριλαμβανομένων και των πληροφοριακών συστημάτων, υποδομή μαρίνων σκαφών αναψυχής κ.λπ.

Στις στρατηγικές επιλογές του ΥΕΝ συγκαταλέγεται επίσης η προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων.

Ο κ. Βλάχος τόνισε την ανάγκη εκπόνησης επιχειρησιακών σχεδίων (Business Plan), καθώς και γενικών προγραμματικών σχεδίων (Master Plan) για κάθε λιμένα από τους αρμόδιους φορείς διοίκησης, χρήσης και εκμετάλλευσής αυτών. ■

You Deserve Success: MBA Maritime Management The first and original

28th Successful Intake Study anywhere without local
in Greece restrictions - even on board

Flexibility

- Adapt the programme to your needs
- Evening classes once per week
- Choose your day of attendance
- Attendance not obligatory
- Build your own schedule

Applicability

- Very industry experienced tutors
- Problem solving case-studies
- E-library and full set of up-to-date textbooks
- Visit our website for a full client list



University of
Leicester

iCon

International Training



ΑΘΗΝΑ: Δημητράκου 49Α, 11742 Τηλ. 210-9248534 - <http://www.icon.gr>
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Μητροπόλεως 34, 54623 Τηλ. 2310-264570 - mail: info@icon.gr

Also MBA, MSc:

Finance, Marketing, Human Resource Mgt, Total Quality Management, Tourism,
Psychology of Work, Risk/Crisis and Disaster Mgt, Information Technology Mgt.
Doctorate in Social Sciences (Διδακτορικό)

ΕΝΑΡΞΗ ΤΕΛΟΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ - ΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΩΡΑ

Γιατροί στα πλοία της ακτοπλοΐας

Για πρώτη φορά σε ακτοπλοϊκά πλοία διορίζονται γιατροί, οι οποίοι θα παρέχουν υπηρεσίες πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας σε επιβάτες και πλήρωμα.

Η σωτήρια για πολλές περιπτώσεις απόφαση υπεγράφη από κοινού από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κεφαλογιάννη και τον υφυπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης Αθανάσιο Γιαννόπουλο. Οι γιατροί θα τοποθετηθούν σε συμβατικά επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, που εκτελούν δρομολόγια θαλάσσιων ενδομεταφορών απόστασης μεγαλύτερης των εκατόν είκοσι ναυτικών μιλίων και δραστηριοποιούνται στις παρακάτω γραμμές:

- α) Γραμμές που συνδέουν την Αττική με τα Δωδεκάνησα.
- β) Γραμμές που συνδέουν λοιπά ηπειρωτικά λιμάνια με τα Δωδεκάνησα ή την Κρήτη.
- γ) Γραμμές που συνδέουν την Αττική με το Ηράκλειο.
- δ) Γραμμές που συνδέουν την Αττική με τα Χανιά.
- ε) Γραμμές που συνδέουν την Αττική με το Ρέθυμνο.
- στ) Γραμμές που συνδέουν την Αττική με τον Άγιο Νικόλαο.
- ζ) Γραμμές που συνδέουν την Αττική με τα νησιά Χίο και Μυτιλήνη.
- η) Γραμμές που συνδέουν την Αττική με τα νησιά Σάμο και Ικαρία.
- θ) Γραμμές που συνδέουν ηπειρωτικούς λιμένες με τα νησιά Λήμνο και Άγιο Ευστράτιο.
- ι) Γραμμές που συνδέουν την Αττική με τις Κυκλάδες.
- ια) Γραμμές που συνδέουν την Αττική με τα νησιά Κύθηρα και Αντικύθηρα.

Το διοικητικό συμβούλιο της ΕΝΟΕ

Πραγματοποιήθηκε η γενική συνέλευση των ιδρυτικών μελών της Ένωσης Ελλήνων Ναυτιλιακών Οικονομολόγων (ΕΝΟΕ), η οποία και εξέλεξε το διοικητικό συμβούλιο το οποίο συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής: Πρόεδρος: Αλκιβιάδης Κορρές, αντιπρόεδρος-ταμίας: Κώστας Χλωμούδης, γενικός γραμματέας: Θάνος Πάλλης.

Μέλη εξελέγησαν οι κ. Ελένη Θανοπούλου, Γιάννης Θεοτοκάς, Νίκος Λίτινας και Τζελίνα Χαρλάτη.

Αναπληρωματικά μέλη εξελέγησαν οι κ. Μανώλης Καβουσσάνος, Δημήτρης Λυρίδης και Ορέστης Σχινάς.

Στις προτεραιότητες του Δ.Σ. για την προώθηση της ανάπτυξης της ναυτιλιακής οικονομικής, συμπεριλαμβάνεται η ενεργός συμμετοχή των ιδρυτικών μελών της ΕΝΟΕ καθώς και η διεύρυνση της Ένωσης με τη συμμετοχή νέων μελών. Επίσης, το Δ.Σ. αποφάσισε να θέσει υπό την αιγίδα του το Διεθνές Ναυτιλιακό Συνέδριο εις μνήμην του καθ. Β. Μεταξά και θέμα «Shipping in the Era of Social Responsibility», το οποίο διεξά-



γεται στην Κεφαλονιά, 14-16 Σεπτεμβρίου 2006 (www.stt.aegean.gr/metaxasconf), ενώ σύντομα θα προσδιορισθεί και η πρώτη δημόσια εκδήλωση της Ένωσης.

Με επιστολή του προς τα ΜΜΕ το διοικητικό συμβούλιο της ΕΝΟΕ ευχαριστεί το ιδρυτικό μέλος της Ένωσης κ. Ιωάννη Πλατισιάκη και την εταιρεία Anangel Shipping, που συνέβαλαν στην πραγματοποίηση της γενικής συνέλευσης με την παραχώρηση του χώρου συνεδριάσεων της ναυτιλιακής εταιρείας Anangel Shipping. ■

Άσκηση καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης



Ασκηση καταπολέμησης ρύπανσης της θάλασσας και των ακτών έγινε στην Ελευσίνα, στο πλαίσιο του εορτασμού της Παγκόσμιας Ημέρας Περιβάλλοντος και της Ναυτικής Εβδομάδας.

Στην άσκηση συμμετείχαν προσωπικό και μέσα των Λιμενικών Αρχών Πειραιά, Ελευσίνας και Λαυρίου, της προαναφερθείσας εγκατάστασης, ιδιωτικής εταιρείας καταπολέμησης ρύπανσης, του δήμου Ελευσίνας, της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας Ελευσίνας και του ΕΚΑΒ. ■

Εξέλιξη ναυτιλιακού συναλλάγματος



Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της Τραπεζής Ελλάδος, το ναυτιλιακό συναλλάγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας το τρίμηνο Ιανουαρίου - Μαρτίου 2006, ανήλθε σε 3.548 εκατομμύρια ευρώ έναντι 3.459,2 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου τριμήνου 2005.

Ειδικότερα, το μήνα Μάρτιο 2006, το εισρεύσαν ναυτιλιακό συναλλάγμα ανήλθε σε 1.275,8 εκατομμύρια ευρώ έναντι 1.241,0 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου μηνός Μαρτίου 2005. ■

Αν. Μανιαδάκης: Θα ακολουθήσουμε σταθερή πορεία

Ομοφώνως εξελέγη στη θέση του προέδρου των Μινωικών Γραμμών ο κ. Στέλιος Σαρρής, μέλος του διοικητικού συμβουλίου και πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας.



Η γενική συνέλευση της κρητικής ακτοπλοϊκής εταιρείας σηματοδότησε από το απροσδόκητο γεγονός της απομάκρυνσης του Κωνσταντίνου Κληρονόμου

από τα καθήκοντα του προέδρου.

Έτσι, έπειτα από 30 συνεχή χρόνια δυναμικής παρουσίας στην ηρακλειώτικη εταιρεία, ο κ. Κληρονόμος δεν κατάφερε να εκλεγεί ούτε ως μέλος του διοικητικού συμβουλίου αφού κατετάγη στην πέμπτη θέση και βγήκε αναπληρωματικός.

Παρών στη γενική συνέλευση ήταν και ο διευθύνων σύμβουλος της ANEK κ. Γιάννης Βαρδινογιάννης, ως εκπρόσωπος της εταιρείας ΣΕΚΑΒΙΝ, η οποία είναι μέτοχος στις Μινωικές, καθώς και ο κ. Αθ. Λιάγκος, γενικός διευθυντής της ΝΕΛ.

Την Attica εκπροσώπησε ο αντιπρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας Αλέξανδρος Παναγόπουλος, με 11,61%, ενώ παρέστησαν και εκπρόσωποι των κ. Λαοκαρδίου (5,2%), Σαλονίκη (4,5%) και των Θεσμικών (τράπεζες με αμοιβαία σχεδόν 5%). Παρέστησαν ακόμη σχεδόν όλοι οι Κρήτες μεγαλομέτοχοι της εταιρείας.

Κατά τη διάρκεια των εργασιών πρώτος στο βήμα ανέβηκε ο διευθύνων σύμβουλος των Μινωικών κ. Αντώνης Μανιαδάκης, ο οποίος ανακοίνωσε τα αποτελέσματα της εταιρείας κατά το 2005. Ο διευθύνων σύμβουλος αναφέρθηκε στη δραματική αύξηση της τιμής του πετρελαίου που πλησίασε το 45%, η οποία αποτέλεσε τον κύριο παράγοντα που περιόρισε σημαντικά την κερδοφορία της. Επιπλέον, η σημαντική άνοδος της τουριστικής κίνησης οδήγησε σε αύξηση των εσόδων, περιορίζοντας κατά ένα μέρος την απώλεια.

«Η εταιρεία», υπογράμμισε, «διατήρησε κατά το 2005 την ηγετική θέση της και στις δύο κύριες αγορές όπου δραστηριοποιείται». Στη συνέχεια, ο κ. Μανιαδάκης, ευχαρίστησε τον πρόεδρο για την τριαντάχρονη προσφορά του και τόνισε ότι μέσα σε αυτά τα χρόνια η εταιρεία έγινε σοφότερη.

«Εμείς», ανέφερε χαρακτηριστικά ο κ. Μανιαδάκης, «που ξεκινήσαμε πέρυσι, έχοντας υπόψη τα λάθη



του παρελθόντος και τη συσσωρευμένη εμπειρία, δεν θα τα επαναλάβουμε. Σας υπόσχομαι ότι η εταιρεία θα ακολουθήσει σταθερή πορεία ανάκαμψης».

Στην ετήσια τακτική γενική συνέλευση των Μινωικών εξελέγησαν τέσσερα νέα μέλη στο 12μελές διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας (μετά την έξοδο τεσσάρων μελών του διοικητικού συμβουλίου των οποίων η τριετής θητεία έληξε, σύμφωνα με το άρθρο 18 του καταστατικού της εταιρείας).

Συγκεκριμένα εξελέγησαν οι κ. Παπαδάκης Μηνάς (ποσοστό 90,38%), Φρουδάκης Ευάγγελος (ποσοστό 83,34%), Ξενικάκης Ιωάννης (ποσοστό 67,87%) και Καρυστινός Γεώργιος - Προκόπιος (ποσοστό 63,17%). Επίσης εξελέγη ο κ. Κληρονόμος Κωνσταντίνος (ποσοστό 57,05%) ως αναπληρωματικό μέλος.

Το νέο διοικητικό συμβούλιο της ακτοπλοϊκής εταιρείας, που συγκροτήθηκε σε σώμα, έχει ως εξής:

Πρόεδρος Δ.Σ.: Στυλιανός Σαρρής

Αντιπρόεδρος Δ.Σ.: Εμμανουήλ Κουλεντάκης

Διευθύνων σύμβουλος: Αντώνιος Μανιαδάκης

Μέλος Δ.Σ.: Μιχάλης Βαβουράκης

Μέλος Δ.Σ.: Δημήτριος - Ηρακλής Καλογεράκης

Μέλος Δ.Σ.: Γεώργιος - Προκόπιος Καρυστινός

Μέλος Δ.Σ.: Κωνσταντίνος Μαμαλάκης

Μέλος Δ.Σ.: Ιωάννης Ξενικάκης

Μέλος Δ.Σ.: Γεώργιος Εμμ. Παπαγεωργίου

Μέλος Δ.Σ.: Μηνάς Παπαδάκης

Μέλος Δ.Σ.: Ιωάννης Σμπώκος

Μέλος Δ.Σ.: Ευάγγελος Φρουδάκης ■

Ένα έργο για την εξυπηρέτηση του κοινού

Προσωπικό στοιχείο με τους εκπροσώπους των ΜΜΕ έβαλε ο υπουργός Ε.Ν. Μ. Κεφαλογιάννης για την ολοκλήρωση των έργων της πεζογέφυρας μέχρι τα μέσα Αυγούστου. Το έργο, που έχει κόστος 2.626.718 ευρώ και θα χρηματοδοτηθεί εξ ολοκλήρου



από τον ΟΛΠ, αναμένεται να προσφέρει άνετη, γρήγορη και ασφαλή πρόσβαση όλων των πεζών που καταφθάνουν με τα μέσα μαζικής μεταφοράς στον Πειραιά με σκοπό να εισέλθουν στο επιβατικό λιμάνι. Η επιλογή της θέσης κατασκευής της πεζογέφυρας έγινε με βάση το γεγονός ότι είναι κεντροβαρική του αναπτύγματος των κρητιδωμάτων του λιμανιού, συνδέει απευθείας το λιμάνι με το σταθμό του ΗΣΑΠ, ο οποίος μεταφέρει κατά το μεγαλύτερο ποσοστό τους επιβάτες των πλοίων που προσέρχονται στο λιμάνι του Πειραιά χωρίς ιδιωτικό μέσο μετακίνησης, για να ταξιδέψουν.

Η υπέργεια πεζογέφυρα θα έχει άνοιγμα 40 μ. και θα βρίσκεται σε ύψος 5 μ., ώστε να επιτρέπει τη διέλευση μεγάλων φορτηγών.

Για την εξυπηρέτηση του κοινού που θα τη χρησιμοποιεί (πεζοί ταξιδιώτες, επιβάτες δηλαδή που μεταφέρουν ως επί το πλείστον ογκώδεις αποσκευές), προβλέπονται μηχανικά μέσα (κυλιόμενες σκάλες) και ανελκυστήρες για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ΑΜΚ). ■

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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



• Shaft Bearing

• Rudder Base

• Crane's Hydr. Cylinder

• Pumps

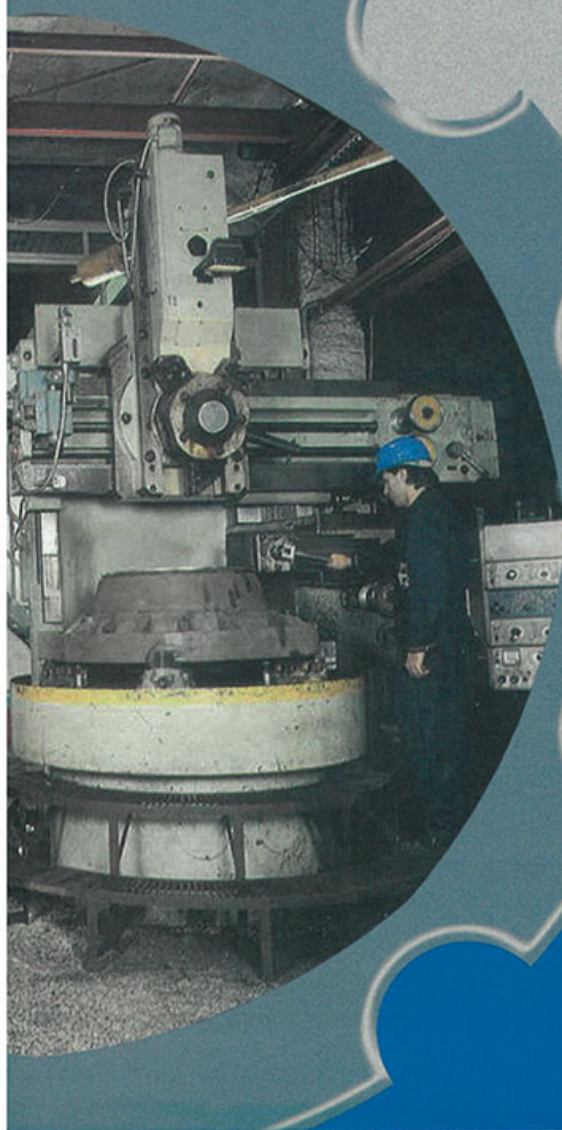
GENERAL'S SHIPS' REPAIRS PROJECTS

FABRICATION

• Heaters

• Jacks

• Filters





• Heaters

• Connecting Rods

• Hydr. Bottle

• Hydr. Jacks

• Hydr. Motor

RECONDITION

• Impellers

• Piston Crown

• Cyl. Cover

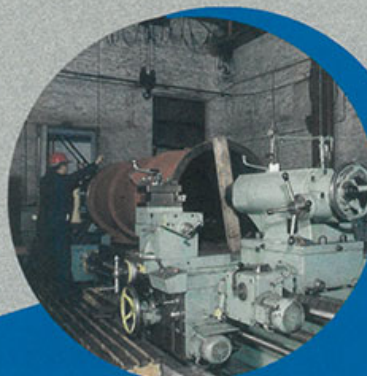
• Valves

• 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

Δεν θέλουμε ρουσφέτι, θέλουμε να εφαρμοστεί ο νόμος



Τις άμεσες ενέργειες των αρμοδίων ζητεί με επιστολή του προς τους υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας, Οικονομίας και Οικονομικών, ο νομικός σύμβουλος του Ομίλου Τσάκου, Θωμάς Ζαφείρας, για τη γραφειοκρατία που ταλαιπωρεί τις προσπάθειες των Ελλήνων εφοπλιστών που θέλουν να ενισχύσουν την ελληνική σημαία.

Ειδικότερα, όπως αναφέρεται στην επιστολή του κ. Ζαφείρα, η οποία κοινοποιήθηκε και στον πρωθυπουργό, «τον Αύγουστο του 2005 ο διευθυντής του Α' Τελωνείου Πειραιώς, προκειμένου να εκτελωνίσει ένα πλοίο του ομίλου των εταιρειών μας, είχε ζητήσει να ορίσουμε φορολογικό αντιπρόσωπο του πλοίου και της πλοιοκτητικής εταιρείας, βασιζόμενος στο άρθρο 36 παρ. 4 εδ. Δ(1) του νόμου 2852/2000, όπως μεταγενέστερα συμπληρώθηκε από το άρθρο 18 παρ. 2 του νόμου 2992/2002.

Όμως ο διευθυντής αυτός παραβλέπει αυτό που ρητά επιτάσσει ο νόμος ότι... ορίζεται φορολογικός αντιπρόσωπος... εφόσον πρόκειται για υποκείμενο στο Φόρο.

Στην περίπτωση των πλοίων που απαλλάσσονται με το άρθρο 27 του ιδίου ως άνω νόμου του ΦΠΑ, δεν υπάρχει υποκείμενο φόρου.

Τότε, κατόπιν παρεμβάσεως του υπουργού Ε.Ν. Μανώλη Κεφαλογιάννη και του υφυπουργού κ. Ρεγκούζα επείσθη ο ίδιος διευθυντής και εξετέλωνισε το πλοίο μας, και πολλά άλλα πλοία, εκ των οποίων περίπου δέκα ήσαν του ομίλου μας.

Στις 12.7.2006 εκλήθη ο εκτελωνιστής μας που είχε εκτελωνίσει το πλοίο μας IRENES RESPECT, πλοιοκτησίας της εταιρείας του ομίλου μας Fortune Spirit S.A. Panama, για να προσκομίσει βεβαίωση της αρμοδίας Εφορίας Πλοίων, που να

ορίζεται ως ο φορολογικός αντιπρόσωπος του πλοίου.

Αντιλαμβανόμεθα ότι ο κ. διευθυντής του Α' Τελωνείου Πειραιώς, μετά τον εκτελωνισμό εκατοντάδων ή χιλιάδων πλοίων από τη δημοσίευση του νόμου 1642 του έτους 1986, για το ΦΠΑ θέλει να καθιερώσει νέα γραφειοκρατική τακτική που να ταλαιπωρεί χωρίς λόγο τους μη υποκείμενους στο ΦΠΑ εκπροσώπους των ελληνικών πλοίων, καίτοι δήλωση διορισμού εκπροσώπου υπάρχει, για το Δημόσιο, το NAT και τον ΟΤΕ.

Κύριοι υπουργοί, ο κ. διευθυντής του Α' Τελωνείου Πειραιώς μάς εδήλωσε ότι ο κ. Ρεγκούζας και ο κ. Κεφαλογιάννης μάς "κάνανε ρουσφέτι" τον Αύγουστο του 2005.

Εμείς δεν θέλουμε, κύριοι υπουργοί, ρουσφέτι, θέλουμε να ερμηνευτεί ο νόμος και να καταργησετε τη γραφειοκρατία και τα "δεκανίκια" της. Επειδή η τακτική αυτή εγκυμονεί κινδύνους για την ελληνική εμπορική ναυτιλία, σας ζητούμε να ενεργήσετε αρμοδίως.

Ακόμα θα θέλαμε να προσθέσουμε, κύριοι υπουργοί, ότι αφού ο εκτελωνισμός του πλοίου όταν εισάγεται με το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/1953 γίνεται ατελώς και αφού η προσπάθεια της κυβερνήσεως είναι η κατάργηση της γραφειοκρατίας, θα προτείναμε, εάν το κρίνετε και εσείς σκόπιμο, να συνταχθεί διάταξη που να προβλέπει ότι ο εκτελωνισμός και η έκδοση διασάφησης για πλοία εισαγόμενα με το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/1953 καταργείται, η δε εισαγωγή του πλοίου ως κεφάλαιο εξωτερικού και ο εκτελωνισμός αυτού συντελείται από και διά της εκδόσεως του εγγράφου εθνικότητας από τα αρμόδια νηολόγια της χώρας. ■

Μείωση της ανεργίας των ναυτικών δείχνουν τα στοιχεία του ΓΕΝΕ



Μείωση σε ποσοστό 32% παρουσιάζει η ανεργία των ναυτικών, σύμφωνα με τα στοιχεία του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ), που έδωσε πρόσφατα στη δημοσιότητα το ΥΕΝ.

Ειδικότερα, το σύνολο των εγγεγραμμένων ανέργων ναυτικών στους πίνακες του ΓΕΝΕ και των Λιμενικών Αρχών της χώρας έχει μειωθεί από 3.022 τον Ιανουάριο του 2006 σε 2.048 της ίδιας χρονιάς.

- Η ειδικότητα των μηχανικών Β' όπως και των κυβερνητών ρυμουλκών παρουσιάζει μηδενική ανεργία ενώ
- στους πλοίαρχους Α' έχει μειωθεί 28%
- στους μηχανικούς Α' 37%
- στους μηχανικούς Γ' 28%
- στους ναύτες 41%
- στους μηχανοδηγούς Α' 35%
- στους θαλαμηπόλους Α' 49%
- στους μαγείρους Α' 32%
- στους οικονομικούς Α' 33%.

Στα στοιχεία του ΓΕΝΕ σημειώνεται, επίσης, ότι με την επιδότηση των ασφαλιστικών εισφορών των ναυτικών που απασχολούνται στα υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοια, οι άνεργοι του κλάδου μειώθηκαν σε ποσοστό 13% και οι επιδοτούμενοι σε ποσοστό 32%. ■

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

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

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com

Μέτρα για την ανταγωνιστικότητα ζητούν οι Κύπριοι εφοπλιστές

Την αντιμετώπιση της συρρίκνωσης του κυπριακού νηολογίου και την ίδρυση Ναυτικού Επιμελητηρίου έθεσε ως βασικές προτεραιότητες ο πρόεδρος της Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών, Χαράλαμπος Μυλωνάς, σε ομιλία του στο πλαίσιο ημερίδας που πραγματοποιήθηκε στη Λευκωσία με θέμα «Η δημιουργία Κυπριακού Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου και η περαιτέρω ανάπτυξη του Κυπριακού Νηολογίου».



Ο κ. Μυλωνάς στην ομιλία του κατέρριψε τους σχετικούς ισχυρισμούς που δικαιολογούν την πτώση του κυπριακού νηολογίου από την 5η θέση, που κατείχε διεθνώς, στη 10η θέση που βρίσκεται σήμερα, αναφέροντας: «Το 2000 το νηολόγιο αριθμούσε 2.778 πλεούμενα και στο τέλος

του 2005 μείναμε με 1.802, χάσαμε δηλαδή 1.000 πλοία.

Έχει ακουστεί πως η πτώση του νηολογίου οφείλεται στα μέτρα που πήρε η κυβέρνηση για την αναβάθμιση του νηολογίου ή στις προσπάθειες να βγούμε από Μαύρη Λίστα και να μπούμε στην Γκρίζα και τέλος στη Λευκή Λίστα.

Εμείς ως Ένωση Κυπρίων Πλοιοκτητών δεν συμφωνούμε με αυτή την εξήγηση. Σήμερα το πιο αυστηρό νηολόγιο στον κόσμο από τα ανοικτά νηολόγια είναι το νηολόγιο των Μπαχαμών, που άρχισε ουσιαστικά το 1995, δηλαδή 32 χρόνια μετά το κυπριακό. Αυτή τη στιγμή ευρίσκεται στην 3η θέση παγκοσμίως και στη Λευκή Λίστα όλων των μνημονίων διεθνώς». Ο κ. Μυλωνάς αναφέρθηκε και στο

νηολόγιο της Μάλτας, η οποία εισήχθη ταυτόχρονα με την Κύπρο στη Λευκή Λίστα και από την 20η θέση, που είχε το 1971, έφτασε να κατέχει σήμερα την 5η θέση διεθνώς.

«Σαν δεύτερη αιτία που δίνεται τελευταίως για τη μείωση του κυπριακού νηολογίου», συνέχισε ο πρόεδρος της ένωσης, «είναι το τουρκικό εμπόργκο που εφαρμόστηκε το 1987.

Τότε η Κύπρος είχε εγγεγραμμένα στη σημαία της 1.062 εμπορικά πλοία με 14,5 εκατ. κόρους ολικής χωρητικότητας για να φτάσει το 2000 τα 2.100, αύξηση πέραν του 200% κατά τη διάρκεια του εμπόργκο.

Δεχόμεστε πως το τουρκικό εμπόργκο εμπόδισε την κυπριακή σημαία να μεταπηδήσει ψηλότερα, στην 4η ή 3η θέση διεθνώς όταν βρισκόταν στην 5η θέση, όμως η μείωση οφείλεται αλλού», σημείωσε ο κ. Μυλωνάς προσθέτοντας:

«Δυστυχώς, το κυπριακό νηολόγιο, εκτός από την πληθώρα κανονιστικών οδηγιών της Ε.Ε., δεν έχει προσφέρει στον πραγματικό πελάτη του νηολογίου κανένα μέτρο που να μπορεί να χαρακτηριστεί κίνητρο. Οι παρωχημένες διατάξεις του περί εμπορικής ναυτιλίας νόμου του 1963 δεν μπορούν να αποτελούν κίνητρα για την προσέλκυση νέων πλοίων και σύντομα δεν θα μπορούν να κρατήσουν ψηλά τη σημερινή θέση του νηολογίου στην παγκόσμια σκακιέρα.

Το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας και το υπουργείο Συγκοινωνιών διαθέτουν αξιόλογους λειτουργούς, που αν τους δοθεί η ευκαιρία να απαγκιστρωθούν από τα άγκιστρα που τους κρατούν εγκλωβισμένους, θα μπορέσουν να κάνουν πραγματικά άλματα».

Ο ετήσιος χορός του Propeller Club

Με την ευκαιρία της Ημέρας της Ανεξαρτησίας των Ηνωμένων Πολιτειών, το Propeller Club of the United States, Port of Piraeus, οργάνωσε τον ετήσιο φιλανθρωπικό του χορό.

Τα έσοδα της γιορτής διατέθηκαν για την ενίσχυση των σκοπών του Κέντρου Ειδικών Ατόμων (ΚΕΑ) «Η ΧΑΡΑ». Το ΚΕΑ, που ιδρύθηκε το 1983, είναι ένα σωματείο φιλανθρωπικό, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, μη επιδοτούμενο από το κράτος, τα έσοδα του οποίου προέρχονται από χορηγίες φίλων. Στη διάρκεια της εκδήλωσης, ο πρόεδρος του Propeller, Βλάσης Ν. Κατράντζος, αφού καλωσόρισε τους παρευρισκομένους, κάλεσε στο βήμα τον πρεσβευτή των ΗΠΑ, Charles Parker Ries, ο οποίος παρέδωσε μία επιταγή 20.000 ευρώ στην εκπρόσωπο του ΚΕΑ κ. Νινέττα Ν. Βαφειά για την ενίσχυση των δραστηριοτήτων του σωματείου.

Παρόντες ήταν ο γεν. γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝ Γεώργιος Βλάχος, ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Γεώργιος Γράτσος, ο κ. Αλέξανδρος Τουρκολιάς, γενικός διευθυντής της Εταιρικής και Επενδυτικής Τραπεζικής της Εθνικής Τράπεζας, ο κ. Νικόλαος Βουγιούκας, γενικός διευθυντής της First Business Bank, ο κ. Χρήστος Κοκκίνης, διευθυντής του ναυτιλιακού τμήματος της Alpha Bank και αντιπρόεδρος του Propeller κ.ά.



1. Ο πρόεδρος του Propeller Club, Βλάσης Ν. Κατράντζος, με την κ. Νινέττα Ν. Βαφειά, μέλος του Δ.Σ. του Κέντρου Ειδικών Ατόμων, η οποία παρέλαβε επιταγή για την ενίσχυση των δραστηριοτήτων του ΚΕΑ

2. Ο πρεσβευτής των ΗΠΑ, Charles Parker Ries, απευθυνόμενος στους παρευρισκομένους, αναφέρθηκε εν συντομία στο ιστορικό της 4ης Ιουλίου, Ημέρας της Ανεξαρτησίας των ΗΠΑ

3. Γενική άποψη του κεντρικού τραπεζιού

**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



Η αποτρόπαια πραγματικότητα της λαθρομετανάστευσης

Η καθημερινότητα ενός πλοίου της ποντοπόρου ναυτιλίας δεν είναι ποτέ αναμενόμενη και στατική. Η θάλασσα δεν εγκυμονεί μόνο απροσδόκητες φουρτούνες αλλά και απρόσμενες συγκυρίες, που απαιτούν κυρίως εγρήγορση, άμεσους χειρισμούς, ενίοτε όμως και ευθιξία.

Ας μην ξεχνάμε ότι στα πολύμυα ταξίδια των ναυτικών μας στις θάλασσες της Αφρικής και της Ασίας τα σύγχρονα караβάνια του δουλεμπορίου αναταράσσουν συχνά τον ήσυχο πλου...

Τα επίπονα γεγονότα που παρακολουθούν όλοι οι «στεριανοί», ήσυχα από τις τηλεοράσεις τους, οι ναυτικοί μας τα βιώνουν στα μοναχικά ταξίδια τους.

Συγκλονιστικές εικόνες λάβαμε από το πλήρωμα ενός πλοίου που ήρθε αντιμέτωπο με τη φρικτική πραγματικότητα της λαθρομετανάστευσης.

Στις 5 Ιουλίου 2006 το υπό ελληνική σημαία «Anangel Eternity» (διαχείρισης της Anangel Maritime Services) ενώ βρισκόταν εν πλω από το Ijmuiden της Ολλανδίας προς το Tubarao της Βραζιλίας σε στίγμα πλάτος: 23 21,5B και μήκος: 018 28.1Δ (ΝΔ των ακτών του Μαρόκου) και περί ώρα 22.30 τοπική, εντόπισε ξύλινη λέμβο μήκους 28 μέτρων, στην οποία επέβαιναν, από πρώτη εκτίμηση του πλοιάρχου, 120 άτομα.

Το πλοίο «κράτησε» κοντά τής λέμβου και με κατάλληλους χειρισμούς πλησίασε το ακυβέρνητο πλοιάριο και το πρόσδεσε στη δεξιά πλευρά του.

Το πλήρωμα του φορτηγού παρέσχε τροφή και νερό στους μετανάστες ενώ παράλληλα ενημέρωσε άμεσα τόσο το ΥΕΝ όσο και το κέντρο διάσωσης της Grand Canaria, για παροχή βοήθειας στους μετανάστες.

Σύμφωνα με τις δηλώσεις των λαθρομεταναστών, ταξίδευαν για τουλάχιστον 22 μέρες στη θάλασσα με σκοπό να προσεγγίσουν τις Καναρίους. Όλοι ήταν υπήκοοι κρατών της Δυτικής Αφρικής και επιζητούσαν μια καλύτερη ζωή σε άλλες περιοχές του πλανήτη.

Χάρη στις συντονισμένες ενέργειες του ΥΕΝ, το οποίο και επικοινώνησε με το κέντρο θαλασσιών συνόρων της Ε.Ε. (που εδρεύει στη Βαρσοβία) και σε συνεργασία με το κέντρο διάσωσης στην Grand Canaria, εστάλη το πλοίο-νοσοκομείο «Esperanza Del Mar» για την περισυλλογή των λαθρομεταναστών.

Το «Esperanza Del Mar» έφθασε στην περιοχή στις 6/7/06 στις 18.00 και περισυνέλεξε τους λαθρομετανάστες, ενώ το πλοίο «Anangel Eternity» μετά την περισυλλογή των άτυχων μεταναστών συνέχισε το ταξίδι του, αφού αποδεσμεύθηκε από το κέντρο διάσωσης και ειδοποίησε το Θάλαμο Επιχειρήσεων του ΥΕΝ. ☉

Η βαρύτητα
των γνώσεών μας
οδηγεί σε
επιτυχία



Department of *maritime*

Master of Science in Engineering Management (Marine/Generic)

Σε ένα χώρο-πρόκληση, όπως αυτός της σύγχρονης Ναυτιλίας, οι πανεπιστημιακές σπουδές και η εξειδίκευση μπορούν να κάνουν τη διαφορά. Αποκτήστε ένα ισχυρό μεταπτυχιακό στο χώρο των Ναυτιλιακών σπουδών, απευθείας από το πανεπιστήμιο του Greenwich της Μ. Βρετανίας: με πολυετή πείρα και μεγάλη παράδοση στη Ναυτιλία, το κορυφαίο βρετανικό πανεπιστήμιο ανοίγει νέους ορίζοντες σε όλους όσους επιθυμούν να κατακτήσουν τον κόσμο της σύγχρονης Ναυτιλίας.



Υποβολή Αιτήσεων - Πληροφορίες:

- Αθήνα: Αμαλίας 38, 105 58 Σύνταγμα, Τηλ.: 210 32 25 961, Fax: 210 32 33 337, e-mail: nycath@nyc.gr, <http://www.nyc.gr>
- Κηφισιά: Δηληγιάννη 9, 11, 145 61 Κηφισιά, Τηλ.: 210 80 14 418-9, e-mail: kifisia@nyc.gr
- Θεσσαλονίκη: Καταιριδη 6 & Παπαναστασίου 546 39, Τηλ.: 2310 889 879, 2310 835 211, Fax: 2310 835 211, e-mail: nycgh@nyc.gr

Στην Ελλάδα το NYC λειτουργεί ως Εργαστήριο Ελευθέρων Σπουδών.
Το πτυχίο Master's και Bachelor's χορηγούνται απευθείας από το ίδιο πανεπιστήμιο.

NEW YORK COLLEGE



ΤΟ NYC ΕΙΝΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΚΑΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΜΕΝΟ
ΑΠΟ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ (BAC)
ΩΣ ΙΔΡΥΜΑ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΕΙ ΑΝΩΤΑΤΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ.

Η Επιτροπή καλεί τα κράτη-μέλη και τους κοινωνικούς εταίρους να θέσουν σε εφαρμογή τη σύμβαση ναυτικής εργασίας της ILO



**«Να καθοριστούν ισότιμοι κανόνες για όλους όσοι συμμετέχουν στη ναυτιλία»,
δηλώνει ο αντιπρόεδρος Barrot**

Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ILO-ΔΟΕ) ενέκρινε με το πέρας της δέκατης ναυτιλιακής συνόδου της Διεθνούς Διάσκεψης Εργασίας, στις 23 Φεβρουαρίου 2006, τη σύμβαση για τα πρότυπα ναυτικής εργασίας, η οποία αντιπροσωπεύει ένα νομικό κείμενο που ενδιαφέρει 1,2 εκατ. ναυτικούς, πλοιοκτήτες.

Αφού στήριξε τη διαδικασία από το αρχικό στάδιο κατάρτισής της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτίθεται να κατευθύνει τις προσπάθειές της στην ταχεία έναρξη ισχύος της σύμβασης και την αποτελεσματική εφαρμογή της στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Για το σκοπό αυτό, παρουσιάζει, αφενός, πρόταση απόφασης του Συμβουλίου που επιτρέπει την επικύρωση της σύμβασης από τα κράτη-μέλη, υποδεικνύοντας να περατωθεί η σχετική διαδικασία μέχρι το Δεκέμβριο του 2008, και κινεί, αφετέρου, τη διαδικασία διαβούλευσης των κοινωνικών εταίρων σε δύο ερωτήματα:

Η ενοποιημένη σύμβαση ναυτικής εργασίας συγκεντρώνει και επικαιροποιεί περίπου 65

διεθνή πρότυπα ναυτικής εργασίας, που έχουν εγκριθεί από την ίδρυση της ΔΟΕ, το 1919. Το πεδίο των καλυπτόμενων θεμάτων από την εν λόγω σύμβαση, η οποία συνιστά ένα πραγματικό πλαίσιο κώδικα ναυτικής εργασίας, είναι ευρύτατο και άπτεται πολυάριθμων θεμάτων που υπάγονται στην κοινοτική αρμοδιότητα, στο πλαίσιο είτε καταμερισμού της αρμοδιότητας μεταξύ της Κοινότητας και των κρατών-μελών είτε αποκλειστικής αρμοδιότητας της Κοινότητας. Η σύμβαση πρόκειται να εφαρμο-

στεί στα πληρώματα των πλοίων ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω, τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες ή πλόες μεταξύ ξένων λιμένων.

Διέπει βασικά θέματα, όπως:

Οι όροι απασχόλησης και εργασίας των ναυτικών όσον αφορά την υγεία, την ασφάλεια, την ελάχιστη ηλικία, τη ναυτολόγηση, το ωράριο εργασίας, την ενδίαίτηση επί του σκάφους και την κοινωνική προστασία, προκειμένου να διασφαλιστούν αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί των πλοίων.

Η σύμβαση προβλέπει, επίσης, διατάξεις εφαρμογής που καθορίζουν τις ευθύνες όσον αφορά την εφαρμογή της σύμβασης τόσο για τα κράτη σημαίας όσο και για τα κράτη λιμένας και τα κράτη από τα οποία προέρχεται το εργατικό δυναμικό.

Η σύμβαση ναυτικής εργασίας επιπλέον έχει στόχο την πρόληψη του αθέμιτου ανταγωνισμού μέσω της ρήτρας «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», η οποία παρεμποδίζει τα πλοία νηολογημένα σε κράτος που δεν έχει επικυρώσει τη σύμβαση να απολαύουν καλύτερης μεταχείρισης από εκείνα που φέρουν σημαία κράτους που την έχει επικυρώσει.

Τα πλοία χωρών που επικυρώνουν τη σύμβαση και τα οποία προσφέρουν αξιοπρεπείς όρους εργασίας στους ναυτικούς τους θα προστατεύονται από τον αθέμιτο ανταγωνισμό πλοίων που δεν πληρούν τα πρότυπα χάρη στο σύστημα πιστοποίησης, το οποίο, εξάλλου, θα μειώσει τους κινδύνους μεγάλων καθυστερήσεων που σημειώνονται στις επιθεωρήσεις σε ξένους λιμένες.

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!



Hamburg, September 26-29, 2006
Hall 11, Booth No. 210

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

Blohm + Voss Industries



ThyssenKrupp

Solar-Powered LED Marine Lighting

SELF-CONTAINED • MAINTENANCE FREE • RUGGED • RELIABLE

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



Carmanah

Model 701

Model 601

Model 501

Model 702

Authorized Distributor:

"Beluga" Minos Pagonis

8 Papachristou, 156 69 Papagou, Athens, Greece

Tel/Fax: +(30210) 65 42 436

Email: beluga@otenet.gr

Ενθάρρυνση ταχείας επικύρωσης

Στην πλειονότητά τους, οι διατάξεις της σύμβασης αντιστοιχούν στις αρμοδιότητες που έχουν κατανεμηθεί μεταξύ της Κοινότητας και των κρατών-μελών. Εντούτοις, η σύμβαση περιέχει σαφείς διατάξεις σχετικά με το συντονισμό συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης, ο οποίος αποτελεί τομέα αποκλειστικής αρμοδιότητας της Κοινότητας δυνάμει του κανονισμού 1408/71. Κατά συνέπεια, η ύπαρξη αποκλειστικών αρμοδιοτήτων της Κοινότητας δεν επιτρέπει στα κράτη-μέλη να επικυρώσουν ελεύθερα μια διεθνή σύμβαση δυνάμει της διαρκούς νομολογίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου. Το συγκεκριμένο αυτό σημείο απαιτεί, από νομικής απόψεως, την έκδοση απόφασης του Συμβουλίου που θα επιτρέπει στα κράτη-μέλη να επικυρώσουν τη σύμβαση. Μετά την έκδοση της απόφασης αυτής, τα κράτη-μέλη θα μπορούσαν να κινήσουν τις διαδικασίες επικύρωσης χωρίς καθυστέρηση. Η έναρξη ισχύος της σύμβασης αυτής υπόκει-

ται στην προϋπόθεση επικύρωσής της από τουλάχιστον 30 κράτη, τα οποία αντιπροσωπεύουν συνολικά τουλάχιστον το 33% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

Πρώθηση της εφαρμογής της σύμβασης

Το σύνολο των θεμάτων που καλύπτονται από τη σύμβαση θεωρείται πως έχει θεμελιώδη σημασία για την Επιτροπή, η οποία εκτιμά ότι οι σχετικές διατάξεις της σύμβασης θα άξιζαν,

όπως ακριβώς συνέβη και με τη σύμβαση της ΔΟΕ υπ' αρ. 180 σχετικά με το χρόνο εργασίας, να ενσωματωθούν στο κοινοτικό δίκαιο με στόχο να εξασφαλιστούν δικαιότεροι όροι ανταγωνισμού για τους πλοιοκτήτες, να βελτιωθεί η θαλάσσια ασφάλεια και να αναβαθμιστεί το ναυτικό επάγγελμα.

Όπως αναγγέλθηκε στο πρόγραμμα εργασίας της για το 2006, η Επιτροπή παρουσιάζει, δυνάμει του άρθρου 138 παράγραφος 2 της συνθήκης Ε.Κ., ανακοίνωση στην οποία διερευνάται η δυνατότητα ενσωμάτωσης σχετικών διατάξεων της σύμβασης για τα πρότυπα ναυτικής εργασίας στο κοινοτικό δίκαιο, με τη μορφή, συν τοις άλλοις, συμφωνίας μεταξύ των κοινοτικών εταιριών στο πλαίσιο του κοινωνικού διαλόγου. Με τον τρόπο αυτό, δρομολογεί την πρώτη φάση μιας διαδικασίας διαβούλευσης των κοινωνικών εταιριών, η οποία, με την πάροδο του χρόνου, θα μπορούσε να καταλήξει σε συμφωνία κατά την έννοια του άρθρου 139 της συνθήκης Ε.Κ. και η οποία θα ενσωματωθεί στο κοινοτικό δίκαιο έπειτα από απόφαση του Συμβουλίου.

«Χρειαζόταν μια παγκόσμια απάντηση στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο πρώτος κατά σειρά παγκοσμιοποιημένος κλάδος δραστηριότητας, δηλαδή οι θαλάσσιες μεταφορές, και να καθοριστούν ισότιμοι κανόνες για όλους όσοι συμμετέχουν σε αυτόν», δήλωσε ο αντιπρόεδρος κ. Barrot, προσθέτοντας: «Και εκφράζω την ευχή να κινήσουν τα κράτη-μέλη το συντομότερο τις διαδικασίες επικύρωσης της σύμβασης και να κινητοποιηθούν οι κοινωνικοί εταίροι για την εφαρμογή της σε ευρωπαϊκό επίπεδο». ©



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



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





Ευρωπαϊκή μαύρη λίστα στις αερομεταφορές: Η Ε.Ε. εκδίδει την πρώτη ανανέωσή της

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε πρόσφατα την πρώτη τριμηνιαία αναθεώρηση της ευρωπαϊκής λίστας με τις απαγορευμένες στην Ευρωπαϊκή Ένωση αεροπορικές εταιρείες, που είχε καταρτισθεί τον περασμένο Μάρτιο. Η νέα αυτή λίστα αντικαθιστά την προηγούμενη και διατίθεται απευθείας στην ιστοσελίδα της Επιτροπής στο Διαδίκτυο.

Με την ανακοίνωση αυτή, η Επιτροπή είναι συνεπής προς τις υποχρεώσεις της να αναθεωρεί τακτικά τη μαύρη λίστα. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή κάλεσε σε ακρόαση και πάλι όλες τις αεροπορικές εταιρείες και τις εθνικές υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας, τις οποίες ενδέχεται να αφορά η νέα λίστα. Το περιεχόμενο της λίστας εγκρίθηκε άλλωστε ομοφώνως από την Επιτροπή Εμπειρογνομόνων Αεροπορικής Ασφάλειας, η οποία έχει αναλάβει να επικουρεί την

Επιτροπή στο θέμα αυτό.

Οι κύριες αλλαγές που επήλθαν ως προς την αρχική λίστα που είχε εκδοθεί στις 22 Μαρτίου (με βάση τον κανονισμό 474/2006 της Επιτροπής) είναι οι εξής:

Προστέθηκαν στη λίστα 3 εταιρείες με βάση εθνικά μέτρα που κοινοποίησαν τα κράτη-μέλη: η Blue Wing του Σουρινάμ (που κοινοποιήθηκε από τη Γαλλία) και η Sky Gate International (που έχει λάβει πιστοποίηση από την Κιργισία και κοινοποιήθηκε από το Ηνωμέ-

νο Βασίλειο) υπόκεινται πλέον σε πλήρη απαγόρευση και η Air West του Σουδάν (που κοινοποιήθηκε από τη Γερμανία) υπόκειται σε επιχειρησιακό περιορισμό.

Η Star Jet της Κιργισίας απαγορεύθηκε με πρωτοβουλία της Επιτροπής καθώς αποδείχθηκε ότι πρόκειται για την ίδια εταιρεία με τη Star Air, η οποία έχει λάβει πιστοποίηση από τη Σιέρα Λεόνε και είναι ήδη απαγορευμένη στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Οι λίστες των εταιρειών που έχουν λάβει πιστοποίηση σε πέντε κράτη και υπόκεινται ήδη σε πλήρη απαγόρευση, επικαιροποιούνται με βάση το τελευταίο μητρώο που δημοσίευσε η Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (13 επιπλέον για τη Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό, 26 για την Ισημερινή Γουινέα, 19 για τη Λιβερία, 13 για τη Σιέρα Λεόνε και 10 για τη Σουαζιλάνδη).

Μια εταιρεία, η Buraq Air της Λιβύης, η οποία μέχρι σήμερα ήταν υπό επιχειρησιακό περιορισμό για τις εμπορευματικές της δραστηριότη-

τες, διαγράφηκε από τη λίστα διότι έχει παύσει αυτόν τον τύπο δραστηριότητας.

Αποφασίσθηκε, μετά από ευρωπαϊκή αποστολή ελέγχου, ότι οι εταιρείες της Μαυριτανίας δεν πρέπει να υπόκεινται σε απαγόρευση εκμετάλλευσης. Τέλος, δεν πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις για την άρση της απαγόρευσης του αερομεταφορέα GST Aero του Καζαχστάν.

Πέραν των μέτρων απαγόρευσης που περιέχει και των χρήσιμων πληροφοριών που παρέχει σε όσους επιθυμούν να ταξιδέψουν εκτός Ευρώπης, η μαύρη λίστα αποδείχθηκε αποτελεσματική στη δημιουργία κινήτρων: Ορισμένες χώρες ή εταιρείες, οι οποίες δεν είχαν αντιδράσει καθόλου ή δεν είχαν αντιδράσει κατάλληλα στην εθνική απαγόρευση, δέχθηκαν τώρα να συνεργασθούν με την Επιτροπή για να επιλυθούν τα προβλήματα ασφαλείας που εντοπίστηκαν.

Η Επιτροπή μπόρεσε να αποδεσμεύσει συμπληρωματικά κονδύλια για να αυξηθεί η τεχνική συνδρομή προς τις χώρες στις οποίες το επίπεδο αεροπορικής ασφαλείας έχει κριθεί



ανεπαρκές (π.χ. υπέρ της Λαϊκής Δημοκρατίας του Κονγκό). Άλλοι διεθνείς δανειοδοτικοί οργανισμοί, και συγκεκριμένα η Διεθνής Τράπεζα, ανήγγειλαν παρεμφερείς ενέργειες.

Πολλοί ευρωπαϊκοί οργανισμοί που δραστηριοποιούνται στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας ανέλαβαν πρωτοβουλίες, υποστηρικτικές του μηχανισμού που καθιέρωσε η Επιτρο-

πή: Η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας (CEAC) πρότεινε να επεκταθεί ο μηχανισμός αυτός σε όλα τα ευρωπαϊκά κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο Eurocontrol, οργανισμός ειδικευμένος στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, καθιέρωσε ένα σύστημα συνέγερσης, το οποίο επιτρέπει να ανιχνεύονται αμέσως τα σχέδια πτήσης που έχουν καταχωρισθεί για απαγορευμένες εταιρείες.

Εκτός Ευρώπης, η υπηρεσία των Ηνωμένων Εθνών για την πολιτική αεροπορία, η ΔΟΠΑ, χρησιμοποίησε το παράδειγμα της μαύρης λίστας και δημοσιεύει πλέον κατάλογο με τις χώρες που δεν συνεργάζονται πλήρως μαζί της στη διενέργεια ελέγχων της αεροπορικής ασφαλείας. Η IATA, διεθνής ένωση των κύριων αεροπορικών εταιρειών, ανήγγειλε πως προτίθεται να συνεργαστεί με την Επιτροπή, παρέχοντας ιδίως τα αποτελέσματα των δικών της ελέγχων. Πολλές τρίτες χώρες ζήτησαν επίσης από την Επιτροπή ανταλλαγή πληροφοριών σε θέματα αεροπορικής ασφαλείας. ☉

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



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



Ο υφυπουργός Εξωτερικών Γιάννης Βαληνάκης αποτυπώνει για τους αναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών» την παρούσα κατάσταση για τη νέα ευρωπαϊκή πολιτική για τη θάλασσα όπως αυτή διατυπώνεται στην Πράσινη Βίβλο.

Ευρωπαϊκή πολιτική για τη θάλασσα

Στις 29 Ιουνίου, ο υφυπουργός Εξωτερικών Γιάννης Βαληνάκης συμμετείχε ως επικεφαλής της ελληνικής αποστολής στη συνάντηση των υπουργών Ευρωπαϊκών Υποθέσεων των μεσογειακών χωρών της Ε.Ε. για τη νέα ευρωπαϊκή πολιτική για τη θάλασσα, που πραγματοποιήθηκε στην Αντίμπ της γαλλικής Ριβιέρας.

Μέσα από την Πράσινη Βίβλο, που παρουσίασε εκεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προτείνεται η υιοθέτηση μιας συνολικής θεώρησης από την Ε.Ε. των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το θαλάσσιο χώρο και αφορούν την οικονομική ανάπτυξη, το περιβάλλον, την έρευνα και την καινοτομία. Επιχειρεί να συνδυάσει επιμέρους πολιτικές και να δημιουργήσει ένα σταθερό πλαίσιο συνεργασίας των κρατών-μελών αναφορικά με:

- Τη βιώσιμη ναυτιλιακή ανάπτυξη, μέσα από τη δημιουργία των συνθηκών εκείνων που θα επιτρέψουν τον εκσυγχρονισμό της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, καθιστώντας τις οικονομικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τη διακίνηση εμπορευμάτων, την αλιεία και τον τουρισμό, περισσότερο ανταγωνιστικές και φιλικές προς το περιβάλλον.
- Την ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές. Επιδιώκεται η διασφάλιση της τουριστικής ανάπτυξης μέσω της υιοθέτησης προτύπων ολοκληρωμένης διαχείρισης παράκτιων περιοχών, ώστε να προστατευτεί και να αναδειχθεί η ποιότητα του φυσι-



κού και αστικού περιβάλλοντος, η αρχιτεκτονική κληρονομιά και όλα εκείνα τα στοιχεία που αποτελούν την προστιθέμενη αξία των παράκτιων τουριστικών περιοχών.

- Την ολοκληρωμένη θεώρηση του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος. Προτείνεται η δημιουργία κοινού συστήματος συλλογής και καταγραφής δεδομένων για την κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε ευρωπαϊκό επίπεδο και την επίδραση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων σε αυτό. Η εν λόγω πρόταση συνδέεται με το ζήτημα της χρηματοδότησης των παράκτιων και νησιωτικών περιοχών τόσο για έργα υποδομής όσο και για την τόνωση της επιχειρηματικότητας, την κατάρτιση του εργατικού δυναμικού, την εισαγωγή νέων τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον στις υπάρχουσες επιχειρήσεις.
- Την προστασία και ανάδειξη της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής κληρονομιάς μέσα από τη διάχυση των υφιστάμενων καλών πρακτικών, τις παραδοσιακές χρήσεις των θαλάσσιων πόρων και την προστασία της παραδοσιακής πολιτιστικής κληρονομιάς.

Η ελληνική πλευρά μετέχει ενεργά στη διαβούλευση και έχει ήδη καταθέσει τις προτάσεις της. Τα θέματα ελληνικού ενδιαφέροντος αφορούν:

1. Τον εκσυγχρονισμό της ναυτιλίας μέσα

από τον εκσυγχρονισμό του στόλου, την εκπαίδευση και την κατάρτιση εργαζομένων στον τομέα αυτό, την υιοθέτηση υψηλών προδιαγραφών και τη βελτίωση των κανόνων ασφαλείας, την ενσωμάτωση της διάστασης της προστασίας του περιβάλλοντος.

2. Τη συνολική αντιμετώπιση ζητημάτων ασφάλειας, η οποία θα περιλαμβάνει την ασφάλεια των μεταφορών, την προστασία του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας, την ασφάλεια των θαλασσών από παράνομες δραστηριότητες (trafficking, παράνομη μετανάστευση, λαθρεμπόριο, τρομοκρατία κτλ.), την ασφάλεια των πολιτών απέναντι σε φυσικές καταστροφές.
3. Τη δημιουργία του κατάλληλου πλαισίου για την ανάπτυξη μηχανισμών συνδρομής των κρατών-μελών σε περιπτώσεις ατυχημάτων, ρύπανσης του περιβάλλοντος, τρομοκρατικών επιθέσεων, παράνομης μετανάστευσης κ.λπ.
4. Την υιοθέτηση ολοκληρωμένων παρεμβάσεων για την προστασία και ανάπτυξη των παράκτιων τουριστικών περιοχών μέσα από την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και του φυσικού κάλλους και την ήπια τουριστική ανάπτυξη.
5. Την άρση του αισθήματος απομόνωσης μέσω της διασφάλισης μεγαλύτερου βαθμού σύνδεσης της νησιωτικής με την ηπειρωτική Ελλάδα. Ο στόχος της ελληνι-

κής πλευράς είναι να εντάξει τις ανάγκες της ελληνικής παράκτιας παραμεθόριου στον ευρωπαϊκό σχεδιασμό για τις δυσπρόσιτες και απομακρυσμένες περιοχές, επιδιώκοντας τη χρηματοδότηση των ειδικών αναγκών τους.

6. Την επένδυση στο ανθρώπινο κεφάλαιο που αναπτύσσει δραστηριότητες που έχουν σχέση με τη θάλασσα. Εδώ ξεχωρίζουν θέματα όπως η συγκεκριμενοποίηση των προδιαγραφών, η αποτίμηση των απαιτούμενων δεξιοτήτων και πιστοποίηση των επαγγελματιών γνώσεων, η βελτίωση της διακλαδικής κινητικότητας των εργαζομένων, π.χ. από την αλιεία σε άλλους τομείς που σχετίζονται με τον τουρισμό, η δημιουργία κινήτρων για την ενίσχυση του επιχειρηματικού πνεύματος, η ενίσχυση της καινοτομίας και των νέων τεχνολογιών.

Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης για την Πράσινη Βίβλο της Ε.Ε. για τη θάλασσα αναμένονται να ανακοινωθούν μέσα στο 2007. Η Ελλάδα, μια χώρα με τεράστιες ακτογραμμές, με ισχυρή ναυτιλία, δυναμικό τουριστικό κλάδο, πλούσιο φυσικό και πολιτιστικό θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον, συμμετέχει ενεργά στην πρωτοπορία της διαμόρφωσης μιας νέας ευρωπαϊκής πολιτικής για τα ζητήματα της θάλασσας. ☉



> Συνέντευξη του Σταμάτη Μόλαρη
Προέδρου & CEO Quintana Maritime Limited

Με μια καλοσχεδιασμένη επενδυτική στρατηγική, η ναυτιλιακή εταιρεία Quintana Maritime Limited καθιερώθηκε ως μια διεθνής εταιρεία θαλασσίων μεταφορών ξηρού φορτίου.

Η εισηγμένη στο δείκτη Nasdaq, με το σύμβολο «QMAR», ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία προχώρησε πρόσφατα σε μια κίνηση που ξάφνιασε τους ναυτιλιακούς κύκλους: εξαγόρασε 17 πλοία ξηρού φορτίου της Metrostar του Ομίλου Θεόδωρου Αγγελόπουλου, έναντι 735 εκατ. δολαρίων.

Από αυτά, τα τρία είναι rapamax χωρητικότητας 76.000 dwt, ναυπήγησης 2004, και τα υπόλοιπα είναι τύπου kamsarmax bulkers, χωρητικότητας 83.000 dwt, από τα οποία έξι έχουν ναυπηγηθεί μεταξύ του Φεβρουαρίου του 2005 και του Μαΐου του 2006, ενώ τα υπόλοιπα οκτώ αναμένεται να παραληφθούν από τα ναυπηγεία στο διάστημα μεταξύ του Ιουλίου του 2006 και του Μαΐου του 2007.

Με αυτή την κίνηση η Quintana Maritime δίνει νέα μορφή στη δομή της και μεταβάλλεται σε μία από τις μεγαλύτερες και νεότερες, σε ηλικία στόλου, εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες στη μεταφορά ξηρού φορτίου. Αυτή τη στιγμή, η ναυτιλιακή εταιρεία έχει στην κατοχή της και στη διαχείρισή της ένα στόλο από 8 rapamax και 2 capesize drybulk carriers συνολικής χωρητικότητας 916.072 dwt, με μέσον όρο ηλικίας τα 7,2 έτη.

Την επιτυχημένη πορεία και τη δυναμική ανάπτυξη της Quintana Maritime μάς αναλύει ο πρόεδρος και CEO κ. Σταμάτης Μόλαρης.

“Πετάξαμε την ευκαιρία να κεφαλαιοποιήσουμε την αδιαφιλονίκητη υπεροχή μας στη ναυτιλία”



Πώς βλέπετε τις κινήσεις marketing των διεθνών χρηματιστηρίων -ειδικότερα του δείκτη Nasdaq- ως προς την προσέλκυση νέων πλοιοκτητών;

Οι κινήσεις των μεγάλων χρηματιστηρίων είναι απόλυτα συνυφασμένες με την παγκοσμιοποίηση του διεθνούς οικονομικού τοπίου. Ορισμένα χρηματιστήρια έχουν καταλάβει τη δυναμική της αγοράς της ναυτιλίας καθώς και τις ανάγκες της ναυτιλιακής αγοράς σε κεφάλαια, με συνέπεια να έχουν εντείνει τις προσπάθειές τους να προσελκύσουν νέους πελάτες. Το Nasdaq έχει μια πολύ δυναμική παρουσία στη ναυτιλιακή κοινότητα έχοντας κερδίσει σημαντικό αριθμό εταιρειών, συμπεριλαμβανομένης και της Quintana. Δυστυχώς, για μια ακόμη φορά η παρουσία της εγχώριας χρηματιστηριακής αγοράς είναι ανύπαρκτη.

Θεωρείτε ότι η προσέλκυση επενδυτικού ενδιαφέροντος ως προς τη ναυτιλία είναι παροδική; Πιστεύετε ότι μια ενδεχόμενη κρίση στη ναυλαγορά θα διαβρώσει το σημερινό ενδιαφέρον των επενδυτών;

Η προσέλκυση του επενδυτικού ενδιαφέροντος αυξάνεται σταθερά την τελευταία πενταετία. Ξεκίνησε το 2001 με την εισαγωγή της πρώην εταιρείας μου, Stelmar. Σήμερα ο αριθμός των εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών στην Αμερική ξεπερνά τις 25. Πριν από το 2001 υπήρχαν μόνον πέντε. Οι κύκλοι στη ναυτιλία σαφέστατα επηρεάζουν βραχυπρόθεσμα το ενδιαφέρον των επενδυτών. Αυτό αποτυπώνεται στις τιμές των μετοχών πρωτίστως. Όμως, αναμφίβολα το ενδιαφέρον υπάρχει για τα επόμενα χρόνια, διότι ο κλάδος της ναυτιλίας αναμένεται να παρουσιάσει σταθερή κερδοφορία.

Αποσκοπείτε στην περαιτέρω επέκταση των δραστηριοτήτων της εταιρείας σας; Ποιοι είναι οι επιχειρηματικοί σας στόχοι τα επόμενα χρόνια;

Κάθε εταιρεία που είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο πρέπει να έχει αναπτυξιακή πορεία. Οι εταιρείες που δεν μεγαλώνουν, όχι μόνο γερνούν γρήγορα αλλά «πεθαίνουν» ακόμη γρηγορότερα, από χρηματιστηριακής πλευράς. Επιθυμώ η εταιρεία μου να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην αγορά του ξηρού φορτίου στα πλοία τύπου kamsarmax και post panamax. Σήμερα ελέγχουμε το 27% της

αγοράς των πλοίων τύπου kamsarmax. Θα ήθελα να μεγαλώσουμε αυτό το ποσοστό ακόμα περισσότερο.

Θα επενδύατε τις οικονομικές εισροές της ναυτιλιακής σας δραστηριότητας στην Ελλάδα;

Η Ελλάδα έχει σημαντικές ευκαιρίες και μπορεί να παίξει σημαντικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων. Είναι σημαντικό στρατηγικό πλεονέκτημα να είσαι η πιο ανεπτυγμένη οικονομική δύναμη σε σχέση με τις όμορες χώρες. Δεν είναι τυχαίο ότι υπάρχει σημαντική παρουσία ελληνικών κεφαλαίων στις βαλκανικές χώρες. Πιστεύω όμως ότι η χώρα μας θα μπορούσε να γίνει ο πόλος συγκέντρωσης ξένων κεφαλαίων με σκοπό επένδυσης στην ευρύτερη περιοχή. Η εξαγορά της Finansbank από την Εθνική Τράπεζα είναι ένα καλό παράδειγμα.

Σε ποιους τομείς, εκτός της ναυτιλίας, θα στρέφατε το ενδιαφέρον σας;

Το real estate με έμφαση στο residential κομμάτι θα ήταν ενδεχόμενος ένας χώρος που θα με ενδιέφερε για νέες επενδύσεις.

Σας ενδιαφέρουν χρηματιστηριακές αγορές πέραν αυτής της Νέας Υόρκης;



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 strenght 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



Ποια είναι η άποψή σας για την ελληνική αγορά και το Χ.Α.; Θα μπορούσε το Χρηματιστήριο Αθηνών να αποτελέσει εταιρικό στόχο για την άντληση κεφαλαίων;

Νομίζω ότι η αμερικανική αγορά εξασφαλίζει τις καλύτερες αποτιμήσεις ναυτιλιακών εταιρειών σε σχέση με κάθε άλλο χρηματιστήριο στον κόσμο. Πιστεύω ότι το Χ.Α. έχασε σημαντική ευκαιρία πριν από μερικά χρόνια να προσελκύσει την υγιή ναυτιλία στους κόλπους του. Υπήρχαν ηχηρά ονόματα που είχαν εκδηλώσει το ενδιαφέρον τους για εισαγωγή.

Η γραφειοκρατία έκανε, όμως, το θαύμα της με συνέπεια να σβήσει το ενδιαφέρον ή να στραφεί σε άλλες αγορές. Νομίζω πετάξαμε την ευκαιρία να κεφαλαιοποιήσουμε την αδιαφιλονίκητη υπεροχή μας στη ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο και με «δούρειο ίππο» τη ναυτιλία να κάνουμε τη Σοφοκλέους ένα παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο.

Υπό ποιες προϋποθέσεις θα σκεφτόσαστε μια τέτοια κίνηση;

Μόνον αν υπάρχουν ξεκάθαροι όροι εισαγωγής των εταιρειών και δεν θεωρούμαστε παιδιά ενός κατώτερου θεού σε σχέση με τις άλλες εταιρείες. Οι κατεχοχίν βιομηχανίες στην Ελλάδα με συγκριτικά πλεονεκτήματα σε παγκόσμιο επίπεδο είναι η ναυτιλία και μετά ο τουρισμός. Πόσες εταιρείες άραγε εκπροσωπούν τους κλάδους αυτούς στο Χ.Α.; Μάλλον καμία!

Οι εισηγμένες εταιρείες «πιέζονται» να δραστηριοποιηθούν σε πολλαπλούς οικονομικούς τομείς, προκειμένου να αποφεύγουν την οποιαδήποτε κρίση σε συγκεκριμένους εμπορικούς χώρους;

Είμαι ένθερμος υποστηρικτής της εστίασης σε συγκεκριμένες αγορές. Πιστεύω πως το focus αμβιβάζεται καλύτερα χρηματιστηριακά. Το «άπλωμα» και σε άλλους χώρους έχει έννοια όταν η εταιρεία έχει καταλάβει σημαντικό μερίδιο αγοράς στο core business και θέλει να επεκταθεί και σε άλλους τομείς. Τα μεικτά σχήματα μπερδεύουν τους επενδυτές και, μακροπρόθεσμα, δημιουργούν discount στην αξία της εταιρείας.

Ποιες είναι οι «γνώσεις» του Αμερικανού επενδυτή για τις θαλάσσιες μεταφορές και για την ελληνική ναυτιλία ειδικότερα; Πώς μπορεί να συμβαδίσει η εσωστρέφεια των ελληνικών παραδοσιακών, ναυτιλιακών εταιρειών με την εξωστρέφεια που απαιτεί το σύγχρονο οικονομικό περιβάλλον;

Οι Αμερικανοί θεσμικοί επενδυτές έχουν γίνει καλοί γνώστες της ναυτι-

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>



λιακής αγοράς τα τελευταία χρόνια. Για παράδειγμα, στο σύνολο των 25 εισηγμένων εταιρειών, περίπου, στην Αμερική, περί τις 10 είναι ελληνικές. Η εσωστρέφεια δεν έχει χώρο στις χρηματιστηριακές της Αμερικής. Οι εταιρείες που συμβιβάστηκαν με την ιδέα, προχώρησαν στο Χρηματιστήριο. Το χειρότερο σε μια εταιρεία που θέλει να χρησιμοποιήσει σαν εργαλείο ανάπτυξης το Χρηματιστήριο, είναι να είναι εσωστρεφής. Η «δύσκολη» εισηγμένη εταιρεία δεν μπορεί να δημιουργήσει υπεραξία, με συνέπεια να είναι συνέχεια σε μειονεκτική θέση σε σχέση με το ανταγωνιστικό της περιβάλλον.

Εσείς ως επιχειρηματίες με σύγχρονη μόρφωση και πολύπτυχη εμπειρία, ποιες συστάσεις θα είχατε να διατυπώσετε σε μια παραδοσιακή ναυτιλιακή εταιρεία;

Δεν μπορώ να συμβουλευσω αυτές τις εταιρείες, γιατί δεν έχω λειτουργήσει ποτέ σε τέτοιο καθεστώς. Το μόνο που έχω να καταθέσω εμπειρικά είναι ότι, όταν εξαναγκάζομαστε να κάνουμε κάτι που είτε δεν έχουμε ανάγκη να κάνουμε είτε γιατί δεν το πιστεύουμε συνήθως, το αποτέλεσμα δεν ικανοποιεί κανένα! Ούτε τον πλοιοκτήτη αλλά ούτε και τους μετόχους!

Πόσο ενημερωμένη είναι η ελληνική εφοπλιστική κοινότητα όσο και επενδυτικοί σύμβουλοί της για τις εξελίξεις στα διεθνή χρηματιστήρια;

Είναι περισσότερο ενήμεροι από όσο ενδεχομένως φαντάζεστε. Η επιχειρηματικότητα του Έλληνα πλοιοκτήτη βρίσκεται σε υψηλότερο βαθμό, ακόμα και για τα χρηματιστηριακά δρώμενα. Οι συνεχόμενες εισαγωγές πατροπαράδοτων ναυτιλιακών εταιρειών τα τελευταία χρόνια σε σχέση με άλλες ναυτιλιακές χώρες καταδεικνύουν αυτό που λέω. Κάποτε ρωτήθηκα γιατί οι ελληνικές εταιρείες έχουν υπερκεράσει σε εισαγωγές τις ξένες. Αστεειεύομενος απάντησα «επειδή είμαστε εξυπνότεροι από τις άλλες χώρες!» Τώρα που το σκέφτομαι μπορεί και να το εννοούσα! Οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν μεγαλουργήσει στο ναυτιλιακό στίβο και πιστεύω ότι μπορούν να μεγαλουργήσουν και στο χρηματιστηριακό ναυτιλιακό χώρο. ☉

The best relationships are easy to picture
but hard to find



since 1936

KATRADIS GROUP

70 YEARS COMMITTED TO SERVICE

For 70 years we are serving the marine world. We are valuing the customers and offering solutions to their procurement needs.

Knowing the market and consistently innovating.

Investing in private premises of 9000m² at the local port of Piraeus.

Establishing in Europe an advanced production plant of 30.000m², implementing state of the art technology certified in accordance to the highest standards of quality control through all stages of production.

Expanding the Group's activities and production to create a wide range of Marine products and services.

Setting an efficient network of worldwide agents and distributors.

70 YEARS COMMITTED TO YOU



PROVIDING HORIZONTALS AUTOMATIC TESTING BENCH (CAPACITY 250 TONS AND FREE TEST LENGTH OF 32.5 M)
APPROVED BY THE MAJOR CLASSIFICATION SOCIETIES AND OFFERING TECHNICAL SUPPORT TO ALL SHIPPING COMPANIES
MEMBER OF INTERTANKO & US CORDATE INSTITUTE

Ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων στις διεθνείς κεφαλαιαγορές

Δεκατέσσερις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες προχώρησαν το 2005 και το 2006 σε δημόσια εγγραφή - IPO των μετοχών τους στις αμερικανικές - κυρίως - χρηματιστηριακές αγορές.

Σήμερα στο αμερικανικό και το βρετανικό χρηματιστήριο διαπραγματεύονται οι μετοχές 16 ναυτιλιακών εταιρειών, ελληνικών συμφερόντων, με πρωτοστάτη την εταιρεία του κ. Αντώνη Αγγελικούση (η πρώτη προσπάθεια, που ανεστάλη, ήταν το 1972 για να επαναληφθεί επιτυχώς το 1986, με την American Express) και λίγο αργότερα την TEN του Ομίλου Τσάκου (Δεκέμβριος του 1993, εισαγωγή στο Χρηματιστήριο του Oslo) για να ακολουθήσει μια δεκαετία αργότερα η Top Tankers του κ. Ευάγγελου Πιστιόλη.

Στο φωτογραφικό ρεπορτάζ καταγράφεται το αποκορύφωμα της επαγγελματικής ομαδικής προσπάθειας, με συντονισμένες ενέργειες και στρατηγικές, που οδήγησε με επιτυχία τις εταιρείες στην είσοδο των διεθνών χρηματιστηριακών αγορών το διάστημα του 2005 μέχρι και σήμερα.



Navios Maritime Holdings Inc.:
NASDAQ Stock Market, 28
Νοεμβρίου 2005

1, 2. Η κ. Αγγελική Φράγκου, CEO της
Navios Maritime.

Excel Maritime Carriers Ltd:
NYSE, 28 Οκτωβρίου 2005

3. Ο κ. Γιώργος Τιμαγένης,
η κ. Ι. Παναγιωτίδης, η κ. C. Kinney
(πρόεδρος NYSE), οι κ. Χρ. Γεωργιάκης,
CEO Excel Maritime, Β. Παναγιωτίδης,
πρόεδρος, Α. Παπατρύφων (CFO),
C. Bock και G. Wolfe.

Diana Shipping Inc.:

Παρασκευή 13 Μαΐου 2005,
New York Stock Exchange

4. Ο Chairman of the Board of Directors &
CEO της Diana Shipping Inc., Συμεών
Παληός, με τον CEO του NYSE, John A. Thain

5. Το διοικητικό συμβούλιο της Diana
Shipping Inc. Από αριστερά, οι κ. Ιωάννης
Ζαφειράκης, Αναστάσιος Μαργαρώνης, Boris
Nachamkin, Απόστολος Κοντογιάννης,
Συμεών Παληός και William Lawes.





6

StealthGas Inc.:

Στις 8 Μαρτίου 2006, ο δείκτης NASDAQ καλωσόρισε τη StealthGas 6, 7. Ο κ. Χάρης Βαφειάς, πρόεδρος, CEO και μέλος του διοικητικού συμβουλίου της StealthGas.



8



7

Star Maritime Acquisition Corp.: American Stock Exchange, 31 Μαρτίου 2006

8. Ο κ. Άκης Τσιριγκάκης, πρόεδρος και chief executive της Star Maritime Acquisition Corp.



Freeseas Inc.:

9. Εισήχθη στο NASDAQ Stock Exchange στις 16 Δεκεμβρίου 2005
Ο κ. Γων Βαρουξάκης, chief executive officer and secretary FreeSeas Inc.



9



Aries Maritime Transport Limited (RAMS):

Εισαγωγή στο NASDAQ Stock Market,
Δευτέρα 6 Ιουνίου 2005

10. Ο κ. Mons Bolin CEO της Aries Maritime

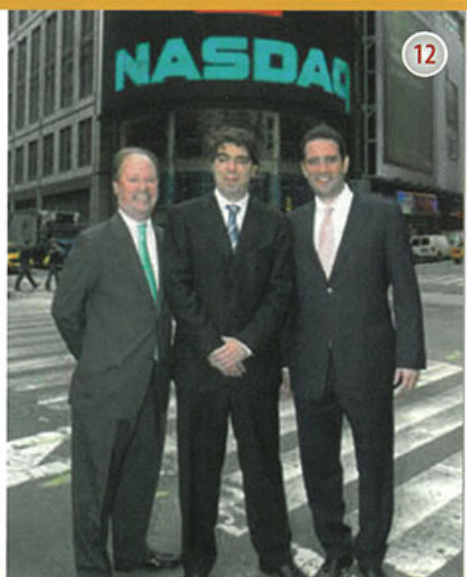


Omega Navigation Enterprises:

Στις 5 Μαΐου 2006 έγινε η εισαγωγή στο
δεύκτη NASDAQ

11. Δεξιά ο κ. Χαρίλαος Λουκόπουλος, executive vice president General Counsel και chief operating officer, με τον κ. Γεώργιο Κασσιώτη, president και chief executive officer της Omega Navigation Enterprises.

12. Ο κ. Γεώργιος Κασσιώτης με τον κ. Χαρίλαο Λουκόπουλο και τον κ. Gregory McGrath, chief financial officer της ναυτιλιακής εταιρείας.



GO PUBLIC IMMEDIATELY

RAISE THE CAPITAL YOU NEED FAST

NEW YORK STOCK EXCHANGE TRAN									
52 week		Div.	Yld	Vols	Hi	Lo	Close	Chg.	Net
High	Low		%	100s					
134	114	78	5.8	71	127 1/2	125	127 1/2	—	—
15 1/2	14 1/2	7	5.8	120	125 1/2	127 1/2	127 1/2	—	—
7 1/2	6 1/2	36	5.8	110	117 1/2	115 1/2	117 1/2	—	—
13 1/2	12 1/2	64	5.8	200	117 1/2	115 1/2	117 1/2	—	—
6 1/2	5 1/2	101	5.8	200	117 1/2	115 1/2	117 1/2	—	—
134	114	78	5.8	71	127 1/2	125	127 1/2	—	—
15 1/2	14 1/2	7	5.8	120	125 1/2	127 1/2	127 1/2	—	—
7 1/2	6 1/2	36	5.8	110	117 1/2	115 1/2	117 1/2	—	—
13 1/2	12 1/2	64	5.8	200	117 1/2	115 1/2	117 1/2	—	—
6 1/2	5 1/2	101	5.8	200	117 1/2	115 1/2	117 1/2	—	—

AMERICAN SHIP FINANCE PARTNERS, INC.

Greece Administrative Offices.

2a, Perikleous Street, Vouliagmeni 166 71, Greece

Tel. 210-6403102, Fax. 210-8962152 & 210-8961308

info@AmerShipFinancePartners.com, www.AmerShipFinancePartners.com

www.Dominica-Registry-Greece.com / www.InternationalShipRegistries.com / www.BulkCarriersInvestors.com

/ www.Global-Money.com / www.AircraftRegistrationsWorldwide.com



Travel to Europe by your car.

from

€55

per day*!

Austria:
Vienna, Innsbruck,
Salzburg



Italy:
Florence, Como,
Rome, Milan, Venice



me
MINOAN ESCAPE
TRAVEL CENTER

www.minoan.gr

For information and reservations: 83, Falirou - Metro Station Fix - GR 11742 Athens
Tel.: +30 210 9200026, Fax: +30 210 9200036, E-mail: escape@minoan.gr



* The price includes a 5 day-trip (4 overnights) as well as the ship's tickets, vehicle's transportation and hotel accommodation (breakfast included).

Ticket Link CRS

Centralised Reservation System

Greek Shipping becomes more powerful with the use of technology



During an era of fierce competition and continuous changes, time efficiency and productivity are of vital importance to Greek Ship-owners. A shipping company or a coastal liner when dealing with unscheduled international events that affect normal itineraries, have an increased need for organization, speedy decision making and accurate planning so as to be able to provide the same level of: customer satisfaction, compliance with the Ministry regulations and tourists' convenience. PROFILE Business Solutions understands those imperative requirements that Shipping companies have and provides reservation and ticketing systems that offer reliability to both the liner and the tour operator, update to the management and continuation of the scheduled timetables.

PROFILE has more than 15 years of experience in the tourism industry providing innovative and highly effective software solutions to the needs of shipping companies. The most recent development includes a highly flexible and customizable ticketing system that enables central control of all reservations - TicketLink CRS. The new online reservation/ ticketing system from PROFILE, is suitable for all companies in the shipping sector as well as businesses involved in the Greek tourism such as entertainment, cultural and athletic venues organizers. Its competitive advantage includes time savings on their operations with low maintenance cost.

Competitive Features of TicketLink CRS

The all new TicketLink CRS is based on the successful platform of TicketLink and provides enhanced capabilities to both the agencies and the companies. In particular, it offers:

1. Simple to use but detailed ticket issuance process with automated error detection.
2. Integration with other systems that allows automated updates i.e. accounts
3. Statistical analysis and reporting of every action, on a timely fashion for complete control and update of the management
4. PTA and voucher support
5. Effective management of unlimited pricelists and fares
6. Support and issuance of all types of tickets with easy customisation to each agency's needs
7. CRS Connectivity. A technological platform which offers a banking environment security at low maintenance cost

TicketLink CRS was designed to offer reliability and customisation to the needs of tour operators and coastal liners who want dedicated services and rich functionality. Its open architecture enables any type of company to schedule its ticketing and reservation processes effectively and on time with option date to inform the customer when needed. To name a few of its practical functionality, TicketLink CRS offers:

- Customised keyboard functions to reduce repetitive actions and to save time
- Modern interface layout to access via PDA, Web, mobiles, etc
- Cancellation fees support
- E-Communication capabilities to check availability with other agencies to provide better customer service
- Reminders set for Option date reservations
- Unlimited multi lingual and multi currency functionality
- Improved internal communication of the tour operators and agencies of the same firm for quicker and better response to customer needs with constant updates
- Option to store & Save temporary reservations
- Option to make reservations with different number of passengers whether they have single or return tickets
- Option to make group reservations with 40 passengers per itinerary

Why technological updates are necessary for the shipping sector?

The Greek Shipping industry is the most profitable industry for the state and both the shipping companies and the related industries need to use systems that are not only user friendly to the operator but most importantly to provide quality in customer service via time saving features and functionality. The systems deployed need to offer the customisation and scalability to the Greek market needs, especially when managing numerous vessels, itineraries with continuous changes and adjustments to each season.

In addition, the rapid development of the coastal liners and the interaction with international port authorities as well as with their offices across the world, require detailed and rapid information exchange so as to keep up-to-date of any last minute change. The use of Online, flexible and customisable systems enables the coastal liner to become more competitive in terms of information processing and decision making. Moreover, they contribute to the immediate implementation of any environmental changes and company policies. As a result they benefit from the complete control they experience on their point of sale and communication within the time limits they need offering excellent customer service.



13

Quintana Maritime Limited:

Εισαγωγή στο NASDAQ στις 14 Ιουλίου 2005

13. Ο Σταμάτης Μόλαρης, πρόεδρος και CEO Quintana Maritime Limited

Genco Shipping & Trading Limited:

Nasdaq: GSTL τον Ιούλιο του 2005

16. Ο κ. Peter C. Georgiopoulos, chairman of board directors και ιδρυτής της General Maritime Corp., επίσης εισηγμένης στο Nasdaq Stock Market.



14

Euroseas LTD:

Οκτώβριος 2005 Reverse Merger

14. Ο κ. Αριστείδης Πίπτας, chairman Euroseas LTD.

DryShips Inc.:

NASDAQ Stock Market

3 Φεβρουαρίου του 2005

15. Ο κ. Γιώργος Οικονόμου, πρόεδρος και chief executive officer της ναυτιλιακής εταιρείας DryShips Inc.



16



15

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

Η θάλασσα μαθαίνεται, δεν διδάσκεται

> Συνέντευξη του Ευάγγελου Κούζιλου

Προέδρου Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού, στη Λίζα Μαρέλου

Ένα πλέγμα κινήσεων και νέων αλλαγών στην Τριτοβάθμια Εκπαίδευση αναδεικνύει ακόμα μια φορά το πρόβλημα των εισακτέων στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. Και ενώ είμαστε σε αναμονή των αποτελεσμάτων και του ακριβούς αριθμού των σπουδαστών που θα ακολουθήσουν μια καριέρα στη θάλασσα, την ίδια στιγμή η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία ανακοίνωσε τη μείωση των ναυτικών σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία.

Για το μέλλον των Ακαδημιών, για τις αλλαγές στον τρόπο προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, για τις ιδιαιτερότητες που κρύβει το επάγγελμα του καπετάνιου, μιλήσαμε και ανταλλάξαμε απόψεις με τον πρόεδρο της ΠΕΠΕΝ κ. Ευάγγελο Κούζιλο.

Το διοικητικό συμβούλιο της ένωσης επισκέπτεται τακτικά τις Ακαδημίες;

Η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ), συνεπής στη φιλοσοφία της, επισκέπτεται τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού 2-3 φορές το χρόνο. Πάνιες επισκέψεις είναι αυτές της τελετής υποδοχής και της αποφοίτησης των σπουδαστών. Αλλά και στα ενδιάμεσα διαστήματα. Καλό θα ήταν να είναι τακτικότερες, και το εξετάζουμε.

Φέτος επισκεφθήκαμε στην τελετή αποφοίτησης τις Ακαδημίες Ε.Ν. σε Χαλκίδα, Ύδρα, Μηχανιώνα και Ασπρόπυργο. Οι υπόλοιπες Ακαδημίες δεν έκαναν ανάλογες τελετές και αυτό πρέπει να απασχολήσει τις διοικήσεις και το καθηγητικό προσωπικό των σχολών.

Επίσης, με ψήφισμα του συμβουλίου της ΠΕΠΕΝ έχουμε αποφασίσει στον πρώτο κάθε Ακαδημίας να του αποδίδουμε έναν τιμητικό έπαινο ως ηθική επιβράβευση.

Στις επισκέψεις ξέχωρα από τις συζητήσεις με το καθηγητικό προσωπικό και τη διοίκηση, μας δίνεται η δυνατότητα να μιλήσουμε με τους αποφοίτους, συνάδελφους πλέον, και να τους ενημερώσουμε για το επάγγελμά μας, τις προοπτικές, τις δυσκολίες που θα αντιμετωπίσουν, αφήνοντας τελευταία τα συνδικαλιστικά. Είναι κρίμα να παρασύρουμε τους νέους σε σκοπιμότητες ξένες προς το συμφέρον τους. Ζήσαμε πρόσφατες καταστάσεις και οι ίδιοι οι σπουδαστές τις καταδίκασαν.

Σας είναι γνωστές οι ελλείψεις των Ακαδημιών;

Ναι. Παρ' όλες τις προσπάθειες που καταβάλλονται τελευταίως οι Ακαδημίες παρουσιάζουν ελλείψεις, όχι μόνο σε ανθρώπινο δυναμικό αλλά και σε υλικοτεχνικό, ακόμα και σε κτιριακές εγκαταστάσεις. Δεν είναι λίγες οι φορές που η ΠΕΠΕΝ, χωρίς τυμπανοκρουσίες, έχει προσφέρει ό,τι μπορεί και βεβαίως με τη φωνή της πιέζει και άλλους φορείς.

Αυτές όμως οι επισκέψεις σας στη διάρκεια τελετών μήπως είναι τυπικού χαρακτήρος; Έχετε επισκεφθεί τους σπουδαστές στη διάρκεια του ακαδημαϊκού έτους; Έχετε παρακολουθήσει κάποια διδασκαλία για να εντοπίσετε πού στοχεύουν τα παράπονα αρκετών σπουδαστών και αποφοίτων, σχετικά με την ποιότητα των διδασκόντων μαθημάτων αλλά και του διδακτικού προσωπικού;

Όλοι κρίνόμαστε και όλοι ζητάμε την αξιολόγησή μας. Για το διδακτικό προσωπικό έχω να σας απαντήσω ότι με το εργασιακό καθεστώς του ωρομισθίου που εργάζονται και με τον απaráδεκτα χαμηλό μισθό που πληρώνονται, δεν μπορούμε να έχουμε και πολλές απαιτήσεις. Αλλά, από την άλλη μεριά, μην ξεχνάμε ότι στις Ακαδημίες κατά καιρούς έχουν περάσει ιερά τέρατα. Να σας θυμίσω τους Λαζαρίμου, Κροντήρη, Παπαβασιλείου, Ντούνη κ.ά. και σίγουρα υπάρχουν και οι νεότεροι, οι σημερινοί καθηγητές. Οι ΑΕΝ χρειάζονται χρήματα. Δείδη χρημάτων. Από και πέρα, σε αυτή την προσπάθεια που κάνει η Πολιτεία και με βάση το τελευταίο νομοσχέδιο που ψηφίστηκε για την ανωτατοποίηση των πτυχίων, πρέπει να κινηθούμε γρηγορότερα, να αρχίσουν να λειτουργούν άμεσα τα μεταπτυχιακά προγράμματα. Με αυτόν τον τρόπο αρκετοί ενδιαφερόμενοι συνάδελφοι, που εργάζονται ήδη στην εκπαίδευση ή προσανατολίζονται προς τα εκεί, να έχουν την ευκαιρία παρακολούθησης αντίστοιχων προγραμμάτων.

Όφελος θα έχουν όλοι, πρωτίστως όμως οι σπουδαστές.

Επιπλέον θα πρέπει να ληφθεί μέριμνα από την Πολιτεία, αλλά και από τις εφοπλιστικές ενώσεις, να μην απορροφάται το μεγαλύτερο μέρος των αποφοίτων από την ακτοπλοΐα. Τουναντίον, πρώτιστο ρόλο πρέπει να παίξει η ποντοπόρος ναυτιλία, που αναζητά -και πολύ σωστά- και ικανά στελέχη.

Ποιο είναι το σχόλιό σας για το γιγαντισμό που παρατηρείται στη σχολή του Ασπροπύργου;

Οι σχολές της περιφέρειας με λιγότερο δυναμικό είναι πιο «νοικοκυρεμένες», αν μπορώ να χρησιμοποιήσω τον όρο. Ο γιγαντισμός, όπως σε όλα τα πράγματα, αν ξεφύγει λειτουργεί αρνητικά. Στη σχολή του Ασπροπύργου είναι γεγονός ότι οι υποδομές δεν μπορούν να αντέξουν αυτόν τον αριθμό των σπουδαστών παρ' όλες τις φιλότιμες προσπάθειες τόσο της Διοίκησης όσο και του εκπαιδευτικού προσωπικού.

Ποια είναι η άποψή σας για τις γυναίκες αξιωματικούς; Ποια προβλήματα πιστεύετε ότι αντιμετωπίζουν στην καθιέρωση και επιβίωσή τους στο ναυτικό επάγγελμα;

Με τις γυναίκες αξιωματικούς έχουμε καθημερινό πρόβλημα. Κατ' αρχήν, στη συντριπτική τους πλειοψηφία οι εφοπλιστές είναι αρνητικοί, και ως ένα βαθμό τούς δικαιολογώ.

Σε ποιο σημείο τους δικαιολογείτε;

Αφενός δεν μπορεί η γυναίκα να ζήσει σε βαπόρια, είναι η ράτσα μας αυτή, αφετέρου, είναι κρίμα να σπαταλάει τέσσερα χρόνια από τη ζωή της και κατόπι να βρίσκει τις πόρτες κλειστές. Μετά, οι περισσότερες κοπέλες που φοιτούν στις ΑΕΝ έχουν βασικό στόχο την εισαγωγή τους στο Λιμενικό Σώμα και όχι επί της ουσίας την εργασία τους στα βαπόρια.

Είναι ένα δύσκολο εγχείρημα και πρέπει να τους μιλήσουμε με ειλικρίνεια για τις τεράστιες δυσκολίες που έχουν να αντιμετωπίσουν. Οι ικανότερες θα βρεθούν στην ακτοπλοΐα και εκεί θα προχωρήσουν, άντε μέχρι το βαθμό του υποπλοιάρχου. Ούτε ύπαρχο ούτε πλοιάρχο γυναίκα έχουν κάνει ποτέ. Και στην ποντοπόρο μία είναι η καπετάνισσα, η κα Μπουμπουράκη, που εργάζεται στην εταιρεία του Ωνάση.

Βεβαίως η θέση της ΠΕΠΕΝ, και αυτό το τονίζω κάθε φορά, είναι να δίδονται ίσες ευκαιρίες και στις συναδέλφους γυναίκες. . .

Ποιο θα είναι το μέλλον των Ακαδημιών μετά την απόφαση της υπουργού Παιδείας για τη μη εισαγωγή στα ΑΕΙ και ΤΕΙ όσων δεν αποκτούν τη βαθμολογική βάση;

Το πρόβλημα των βάσεων δεν ισχύει μόνο για τις Ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού, αλλά και για ορισμένες πανεπιστημιακές σχολές. Και αυτό ως μη φανεί σαν δικαιολογία ή στρογγυλοποίηση των πραγμάτων.

Στη χρονιά που μας πέρασε, δεν έχουμε ακόμα πλήρη εικόνα για φέτος, πολλές πανεπιστημιακές σχολές και ΤΕΙ είχαν χαμηλότερη βάση από τις ΑΕΝ.

Πιστεύετε ότι ένας μη ικανός μαθητής μπορεί να εξελιχθεί σε ικανό πλοίαρχο; Ειδικότερα στο επάγγελμά σας, που απαιτεί τεχνογνωσία, ξένες γλώσσες και προσόντα διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού;

Η πείρα μου έχει δείξει ότι στο επάγγελμα του καπετάνιου ή του μηχανικού δεν είναι απαραίτητα τα αριστεία του μαθητή. Δεν σημαίνει ότι ο καλός απόφοιτος μπορεί και να αποδώσει. Το επάγγελμά μας είναι ξεχωριστό, έχει ιδιαιτερότητες.

Τώρα, όσον αφορά τις ξένες γλώσσες, νομίζω ότι αγγλικά, τουλάχιστον, όπως και χρήση κομπιούτερ λίγο-πολύ όλοι γνωρίζουμε.

Και αυτά τα εφόδια είναι σαφώς μια βασική προϋπόθεση. Από και πέρα η θάλασσα μαθαίνεται, δεν διδάσκεται. Κάθε βαπόρι είναι ξεχωριστό, κάθε ναυλωτής είναι ξεχωριστός, κάθε θάλασσα ξεχωριστή και η κάθε μέρα κοινά της είναι διαφορετική.

Κατά συνέπεια τολμώ να πω ότι και άριστος να είσαι, αυτό δεν σου εξασφαλίζει ότι θα είσαι και καλός καπετάνιος. Αντίθετα, η πείρα δείχνει ότι οι μέτριοι μαθητές, αυτοί που έχουν λίγο «τσαγανό» και «τσαμπουκά», γίνονται καλύτεροι ναυτικοί από τους αριστούχους. Και οι άριστοι, αν μην ξεχνιόμαστε, αν δεν έχουν τρελό έρωτα με τη θάλασσα θα φοιτή-



σουν σε μιαν άλλη πανεπιστημιακή σχολή και δεν θα γίνουν ποτέ ναυτικοί.

Άρα, δεν πρέπει να κλείσουμε την πόρτα σε μέτριους μαθητές διότι θα είναι καταστροφή. Αν χαθούν οι αξιωματικοί, χάνεται και η ναυτιλία. Και ας ψάχνουν κάποιοι τους άριστους.

Από κει πέρα σαφώς να υπάρχει ένα πλαφόν βαθμολογικό και στη διάρκεια των σπουδών τους είναι βέβαιο ότι θα «ξεσκαρτάρουν».

Αναμένουμε και την ανακοίνωση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας για τον αριθμό εισαγωγής σπουδαστών στις ΑΕΝ βάσει απολυτηρίου...

Ναι, πάντα έπαιρνε ένα 10% και νομίζω τώρα είναι το 25%. Αυτό γίνεται για την περίπτωση που δεν συμπληρωθεί ο αριθμός των σπουδαστών στις ΑΕΝ, να είναι καλυμμένος. Αυτό δεν συμβαίνει μόνο στην Ελλάδα αλλά διεθνώς.

Σε μια προοπτική και σε βάθος χρόνου η έλλειψη των αξιωματικών θα ενταθεί. Λοιπόν είναι καλύτερα να τον πάρουμε στη σχολή, να τον εκπαιδεύσουμε, να μάθει το βαπόρι και τις ιδιαιτερότητές του. Πρέπει να εξασφαλίσουμε τη συνέχεια. Γιατί, επαναλαμβάνω, αν φύγουν οι αξιωματικοί έφυγε και η ναυτιλία. Απαραίτητα βεβαίως είναι και άλλα συμπληρωματικά μέτρα, όπως κατά καιρούς η ΠΕΠΕΝ έχει προβάλει (στρατολογικά κτλ.).

Πάντως, η αντιπολίτευση κατηγορεί την κυβέρνηση και ειδικότερα τον ΥΕΝ πως η ελλιπής προσπάθεια προσέλευσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα θα οδηγήσει στο κλείσιμο των ΑΕΝ. Συμμερίζεστε αυτήν την άποψη;

Μην ξεχνάμε ότι η Ελλάδα άλλαξε. Δεν υπάρχει πια η εποχή που επιλεκτικά κάποιιοι ακολουθούσαν την Τριτοβάθμια Εκπαίδευση. Σήμερα είναι ανοιχτή σε όλους. Σε πλούσιους και φτωχούς. Φτάσαμε κάθε χωριό να έχει πανεπιστήμιο. Οι νέοι προτιμούν να δοκιμάζουν την τύχη τους σε κάποιο επάγγελμα της στεριάς. Από την άλλη μεριά, η καμπίνα και η ενημέρωση θεωρώ πως είναι πλημμυρής, γινόταν με ξεπερασμένα μέσα, σε λάθος τόπο, σε λάθος χρόνο και βεβαίως από λάθος ανθρώπους.

Γιατί η ΠΕΠΕΝ δεν είχε κάποιες πρωτοβουλίες σε αυτή τη διαδικασία ενημέρωσης των νέων; Προτάσεις, εμπειρίες, έχει κάνει. Δεν έχει όμως θεσμικό ρόλο και αν θέλετε και τα μέσα.

Γιατί αναφέρεστε σε παρελθόντα χρόνο για την ενημέρωση; Τι έχει αλλάξει σήμερα;

Σήμερα γίνεται μια ουσιαστικότερη προσπάθεια, όπως η τελευταία που ξεκίνησε από το Ναυτικό Επιμελητήριο. Τα φυλλάδια με το ενημερωτικό υλικό στάλθηκαν σε όλα τα Λύκεια της Ελλάδας, δηλαδή στα σωστά μέρη. Αν συνεχιστεί με το ίδιο μεράκι αυτή η προσπάθεια, ευελπιστώ ότι θα έχουμε καλύτερα αποτελέσματα και καλύτερη προσέλευση.

Ποιος είναι ο λόγος που αρκετοί συνάδελφοί σας δεν παροτρύνουν τα παιδιά τους να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα;

Δεν είναι απόλυτο αυτό που λέτε. Υπάρχουν συνάδελφοι που τα παιδιά τους φοιτούν στις Ακαδημίες. Από κει

και πέρα, στη σημερινή εποχή τα παιδιά έχουν τη δική τους σημαία και δύσκολα τα επηρεάζεις.

Πιστεύετε, δηλαδή, ότι ο πατέρας καπετάνιος δεν αποτρέπει το παιδί του από τη θάλασσα;

Σίγουρα υπάρχει η εκδοχή της απόρριψης του ναυτικού επαγγέλματος. Αν αναλογιστούμε, όμως, τις δυσκολίες που έχει περάσει αυτός ο πατέρας, που λίγα χρόνια πριν οι συνθήκες ήταν πιο δύσκολες, πιο σκληρές, πιο βάνουσες στη θάλασσα; Ναι, δύσκολα θα έλεγε στο γιο του «πήγαινε κι εσύ».

Σήμερα τα πράγματα έχουν αλλάξει. Τα μπάρκα είναι σύντομα, τα πλοία σύγχρονα και σε άριστη κατάσταση, γενικότερα οι συνθήκες είναι ανθρώπινες και πολύ καλύτερες. Με αυτές λοιπόν τις συνθήκες, νομίζω ότι πολλοί θα παρότρυναν τα παιδιά τους να πάνε στη θάλασσα παρά να προστίθενται στις στρατιές των νέων ανέργων, που δυστυχώς είναι πάρα πολλοί.

Η Πράσινη Βίβλος αναφέρει, μεταξύ άλλων, για ένα ενιαίο ευρωπαϊκό σύστημα εκπαίδευσης; Σας βρίσκει σύμφωνο αυτή η άποψη;

Αυτό θα ήταν σωστό και θεμιτό. Αλλά είναι μια διαδικασία που απαιτεί χρόνο και γνώσεις. Πρέπει να υπάρξει χειρισμός από ανθρώπους γνώστες του χώρου και όχι από καρεκλοκένταυρους. Θα πρέπει να εξετασθεί σε βάθος κάθε νόμος, κάθε παράγραφός του και τι αντίκτυπο θα έχει.

Άλλη η ναυτιλία της Ελλάδας, άλλη της Εσθονίας και άλλη του Λουξεμβούργου που δεν έχει θάλασσα.

Οι ναυτιλιακές χώρες πρέπει να έχουν τον πρώτο λόγο και μεταξύ αυτών πρώτη είναι η Ελλάδα. Είμαστε η πρώτη ναυτιλία στον κόσμο και αυτό πρέπει να γίνει κατανοητό από όλους. ☉

Ανοίγουμε λεωφόρους στη θάλασσα

Σαντορίνη



Χανιά



Κυκλάδες



Χίος
Μυτιλήνη



...και στην εξυπηρέτηση.

- BONUSMILES
- e-ticket
- Ευκολίες πληρωμής
- Εισιτήριο πολλαπλών διαδρομών



HELLENIC SEAWAYS



Ανοίγουμε λεωφόρους στη θάλασσα

e-ticket: 210 41 99 000 / www.hellenicseaways.gr
ή στον ταξιδιωτικό σας πράκτορα



**> Συνέντευξη
της Μαρίας Βαρδινογιάννη**

Πρέσβειρας Καλής Θελήσεως της UNESCO
και μέλους του διοικητικού συμβουλίου
της «Διεθνούς Κίνησης Γυναικών
για την Ειρήνη - Suzanne Mubarak»,
στον Ηλία Μπίσια

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

Αφορμή για τη συνέντευξη που μας παραχώρησε η κ. Μαρίας Βαρδινογιάννη, ήταν η εκδήλωση για την παγκόσμια εκστρατεία κατά της εμπορίας των ανθρώπων, που έγινε στην καρδιά της Αθήνας, στο Ζάππειο Μέγαρο, τον περασμένο χειμώνα και οργανώθηκε από τη «Διεθνή Κίνηση Γυναικών για την Ειρήνη - Suzanne Mubarak».

Προσωπικότητες από την παγκόσμια επιχειρηματική, καλλιτεχνική αλλά και πολιτική κοινότητα συγκεντρώθηκαν για να συνομιλήσουν και να ανταλλάξουν εμπειρίες και προτάσεις σε ένα στρογγυλό τραπέζι που είχε θέμα τον αγώνα κατά της εμπορίας των ανθρώπων.

Ο εφιάλτης του trafficking, ενός εξαιρετικά «κερδοφόρου» εγκλήματος του διεθνούς ποινικού δικαίου, αριθμεί πάνω από 2,5 εκατομμύρια θύματα ετησίως και, δυστυχώς, παραμένει αιθάλης, και σε ορισμένες περιοχές του πλανήτη παράνομο επιτρεπτός.

Σκοπός αυτής της παγκόσμιας εκστρατείας είναι η ευαισθητοποίηση της επιχειρηματικής κοινότητας και η δέσμευσή της σε έναν ηθικό κώδικα δεοντολογίας. Τα «Athens Principles», που συμφωνήθηκαν, αποτελούν πλέον τις βασικές αρχές-συνιστώσες, η τήρηση των οποίων θα συμβάλει ουσιαστικά στην καταστολή του φαινομένου της εμπορίας των ανθρώπων. Οι δεσμεύσεις αυτές θα αποτελέσουν σημαντικό αρωγό στις προσπάθειες που ήδη καταβάλλονται από κυβερνήσεις, διεθνείς οργανισμούς, κυβερνητικές και μη οργανώσεις.

Η επιχειρηματική κοινότητα ενάντια στην εμπορία των ανθρώπων

Κα Βαρδινογιάννη, δύο αιώνες μετά την απαγόρευση του δουλεμπορίου, η παγκόσμια κοινότητα αντιμετωπίζει και πάλι το φαινόμενο, σε χειρότερες και πιο απάνθρωπες μορφές. Ποιος πιστεύετε ότι είναι ο κύριος λόγος για την επανεμφάνιση του φαινομένου;

Δυστυχώς δεν ζούμε σε κοινωνίες αγέλων. Οι δυνάμεις του κακού είναι ισχυρές και έχουν απλώσει παντού τα πλοκάμια τους. Από την άλλη μεριά, οι πόλεμοι, οι βίαιες συγκρούσεις, οι φυσικές καταστροφές, η παγκόσμια οικονομική κρίση, η ανεργία και όλα τα δεινά που προκαλούν τη φτώχεια, την ορφάνια, τα κύματα μετανάστευσης, δημιουργούν εύκολα θύματα. Αν σε όλα αυτά προσθέσουμε την έλλειψη αυστηρής νομοθεσίας για τους εμπόρους του trafficking, την ανεπάρκεια των μηχανισμών προστασίας των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και των μηχανισμών επαγρύπνησης και καταστολής του φαινομένου, γίνεται φανερό γιατί σήμερα ανθεί το trafficking.

Όμως, αυτό το έγκλημα κατά της ανθρωπότητας και της ανθρωπίνης αξιοπρέπειας, όπως τονίστηκε από τους εμπειρογνώμονες που συμμετείχαν στο στρογγυλό τραπέζι της Αθήνας κατά της εμπορίας των ανθρώπων, δεν θα μπορούσε να διαπραχθεί αν δεν υπήρχε η πελατεία. Αν δεν υπήρχαν άνθρωποι διατεθειμένοι να εκμεταλλευτούν με το χυδαιότερο και πιο απάν-



θρῶπο τρόπο ἄλλους ἀνθρώπους, ἐκεῖνοι που ἐμπορεύονται ἀνθρώπινα ὄντα, καὶ κυρίως γυναῖκες καὶ παιδιὰ, δὲν θὰ εἶχαν κανένα κίνητρο νὰ στήνουν τὶς παγίδες τους.

Τὸ trafficking ὑπάρχει γιατί ὑπάρχουν ἀνθρώποι που δὲν σέβονται τὴν ἀνθρώπινη ὕπαρξη, που δὲν διστάζουν νὰ καταπατήσουν τὰ στοιχειώδη ἀνθρώπινα δικαιώματα γιὰ δὲκό τους ὄφελος, οικονομικὸ ἢ ἄλλου εἶδους.

Καὶ δὲν θὰ εἶχε τόσο μεγάλη ἔκταση αὐτὸ τὸ φαινόμενο ἀν οἱ νομοθεσίες ἦταν αὐστηρές γιὰ τοὺς traffickers καὶ ἀν ἡ διακρατικὴ συνεργασία ἦταν πιο ἐντατικὴ, πιο συντονισμένη καὶ πιο ἐστιασμένη σὲ πολιτικές που κλείνουν τὸ δρόμο στοὺς ἐμπόρους ἀνθρώπων ὄντων.

Θεωρεῖτε πως οἱ σύγχρονες κοινωνίες ἀδιαφοροῦν γιὰ τὴν στύγνῃ ἐκμετάλλευση τῶν γυναικῶν καὶ τῶν παιδιῶν καὶ μένουν ἀμέτοχες ὡς πρὸς τὴν παράνομη διακίνησή τους;

Ὁχι, πιστεύω ἀκριβῶς τὸ ἀντίθετο. Πιστεύω στὴν εὐαισθησία τῆς κοινωνίας τῶν πολιτῶν, πιστεύω στὴ θέληση αὐτῆς τῆς κοινωνίας νὰ συμμετέχει δραστήρια στὴν καταστολὴ καὶ ἐξάλειψη τοῦ φαινομένου.

Ἀρκεῖ νὰ τὴν ενημερώσουμε γιὰ τὴν ὕπαρξη καὶ τὴν ἔκταση τοῦ προβλήματος, νὰ τῆς ἐπισημάνουμε ὅτι τὸ trafficking δὲν ἀπειλεῖ μόνο τὶς φτωχὲς κοινωνίες καὶ τοὺς ἀνέμπορους λαοὺς ἀλλὰ καὶ τὶς ευημεροῦσες χώρες, νὰ δημιουργήσουμε δίκτυα στὰ ὁποῖα θὰ μπορεῖ νὰ συμμετέχει κάθε ἀνθρώπος με εὐαίσθητὴ συνείδηση, προκειμένου νὰ βοηθήσει τὸν ἀνυπεράσπιστο καὶ ἀπροστάτετο συνάνθρωπό του.

Ἡ συζήτηση στρογγυλῆς τραπέζης που διεξήχθη πρόσφατα στὴν Ἀθήνα υπήρξε ὁρόσημο γιὰ τὶς πρωτοβουλίες τῆς ὁργάνωσης που συμμετέχετε. Σὲ ποια συμπεράσματα καὶ σὲ ποιες πρωτοβουλίες κατέληξε ἡ διεθνὴς ἐπιχειρηματικὴ κοινότητα;

Τὸ συμπέρασμα που προέκυψε ἀπὸ τὸ στρογγυλὸ τραπέζι κατὰ τῆς ἐμπορίας τῶν ἀνθρώπων, που ὁργάνωσε στὸ Ζάππειο ἡ «Διεθνὴς Κίνηση Γυναικῶν γιὰ τὴν Εἰρήνη - Suzanne Mubarak», τῆς ὁποίας ἔχω τὴν τιμὴ νὰ εἶμαι μέλος τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς, εἶναι ὅτι ἡ ἐπιχειρηματικὴ κοινότητα μπορεῖ νὰ παίξει καθοριστικὸ ρόλο στὴν καταστολὴ τοῦ trafficking, συμβάλλοντας στὶς σχετικὲς προσπάθειες που ἤδη καταβάλλονται ἀπὸ κυβερνήσεις, διεθνεῖς ὁργανισμοὺς, κυβερνητικὲς καὶ μὴ κυβερνητικὲς ὁργανώσεις.

Καὶ ἡ μεγαλύτερη ἐπιτυχία αὐτῆς τῆς ἐκδήλωσης ἦταν ἡ δέσμευση τῆς ἐπιχειρηματικῆς κοινότητας στὰ «Athens Principles», ἕναν ἠθικὸ κώδικα δεοντολογίας που διατυπώθηκε, ψηφίστηκε καὶ υπογράφηκε στὸ Ζάππειο, με σκοπὸ νὰ ἐνισχύσει τὴν παγκόσμια ἐκστρατεία κατὰ τοῦ trafficking.

Οἱ ἐπιχειρηματίες που τὸν υπέγραψαν δεσμεύτηκαν νὰ ἀναλάβουν, μεταξύ ἄλλων, καὶ τὶς ἐξῆς

πρωτοβουλίες ἐνάντια στο trafficking:

- Νὰ υιοθετήσουν πολιτικές που θὰ το ἀντιμάχονται.
- Νὰ ἀσκήσουν πίεση στὶς κυβερνήσεις γιὰ τὴν ψήφιση νομοθεσίας, ἡ ὁποία ἄμεσα καὶ ἔμμεσα θὰ σχετίζεται με τὴν ἐνίσχυση τῶν πολιτικῶν ἐνάντια στὴν ἐμπορία τῶν ἀνθρώπων.
- Νὰ ἐξασφαλίσουν ὅτι τὸ προσωπικό τους θὰ συμβάλει πλήρως σὲ αὐτὴ τὴν ἐνάντια στὴν ἐμπορία τῶν ἀνθρώπων πολιτικὴ τους.
- Νὰ ἐνθαρρύνουν τοὺς συνεργάτες τους, συμπεριλαμβανομένων τῶν προμηθευτῶν τους, ὥστε νὰ ἐφαρμόσουν τὶς ἠθικὲς ἀρχές ἐνάντια στὴν ἐμπορία τῶν ἀνθρώπων.
- Νὰ δίνουν καὶ νὰ λαμβάνουν πληροφορίες γιὰ τὴν ἀνάδειξη τῶν καλύτερων πρακτικῶν σχετικὰ με τὴν καταστολὴ τοῦ trafficking κ.ά.

Αὐτὸν τὸν ἠθικὸ κώδικα τὸν προωθήσαμε ἐπίσης στὸ Νταβὸς, στὸ Διεθνὲς Οἰκονομικὸ Φόρουμ, ὅπου καὶ ἄλλοι ἐπιχειρηματίες τὸν υπέγραψαν. Παράλληλα συνεχίζουμε νὰ τὸν προωθοῦμε πρὸς κάθε κατεύθυνση, ὅπως γιὰ παράδειγμα στὸ Σώμα τῶν Πρέσβων Καλῆς Θελήσεως τῆς UNESCO, καὶ ἤδη πολλοὶ πρέσβεις ἀνέλαβαν δράση στὸ δίκτυο τῆς «Διεθνούς Κίνησης Γυναικῶν γιὰ τὴν Εἰρήνη - Suzanne Mubarak».



Στην οργάνωση της κυρίας Mubarak συμμετέχουν προσωπικότητες από διάφορες γωνίες του πλανήτη, με διαφορετικές ιδεολογίες και θρησκευτικές καταβολές. Πιστεύετε ότι τα ανθρώπινα δικαιώματα μπορούν να συζητηθούν διεξοδικά και εποικοδομητικά μεταξύ ανθρώπων με διαφορετικές αξίες και αρχές ως προς την οικογένεια, το ρόλο της γυναίκας και την ελευθερία της έκφρασης;

Ο σεβασμός στα ανθρώπινα δικαιώματα, η αγάπη για το συνάνθρωπο, η κοινωνική αλληλεγγύη και η διάθεση να προσφέρεις ό,τι μπορείς σε εκείνους που σε χρειάζονται, είναι από μόνα τους μια ιδεολογία, ένας ιερός σκοπός που μπορεί να εμπνέει κάθε άνθρωπο, ανεξάρτητα από τη θρησκεία, το χρώμα, τη φυλή, τη φιλοσοφία, τις ηθικές του αξίες, τον τόπο καταγωγής ή διαμονής του. Επομένως, όσοι συμμετέχουν στη «Διεθνή Κίνηση Γυναικών για την Ειρήνη - Suzanne Mubarak», αλλά και σε κάθε άλλη οργάνωση με σκοπό την προάσπιση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και την προστασία των αδύναμων, είναι απολύτως σε θέση να συνεργαστούν εποικοδομητικά και αποτελεσματικά για την πραγματοποίηση του στόχου που έχουν θέσει.

Ποιο ρόλο μπορεί να διαδραματίσει ο ελληνικός εφοπλισμός ως προς την πάταξη του λαθρεμπορίου;

Προφανώς τεράστιο, αν λάβουμε υπ' όψιν μας ότι η διακίνηση των θυμάτων του trafficking γίνεται κυρίως από θαλάσσης και ότι ο ελληνικός εφοπλισμός είναι ένας από τους ισχυρότερους και μεγαλύτερους στον κόσμο.

Οι θάλασσες της Μεσογείου, δυστυχώς, αποτελούν πεδίο δράσης, ακόμα και σήμερα, για τους πειρατές-λαθρέμπορους ανθρώπων. Ποιες πρωτοβουλίες μπορεί η οργάνωση να προωθήσει από κοινού με τις κυβερνήσεις και τους ναυτεργατικούς - εφοπλιστικούς φορείς των μεσογειακών κρατών;

Κατ' αρχήν, όλες εκείνες τις πρωτοβουλίες που αναφέρονται στα «Athens Principles», με έμφαση στην ενίσχυση των εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης της κοινής γνώμης και κυρίως όλων εκείνων που δραστηριοποιούνται σε δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς, οι οποίοι με τον έναν ή τον άλλον τρόπο συνδέονται με τη διακίνηση των θυμάτων του trafficking. Έμφαση επίσης πρέπει να δοθεί στην ενίσχυση των μέτρων πρόληψης του trafficking.

Τι θα προτείνατε στους Έλληνες επιχειρηματίες που θα επιθυμούσαν να συμμετάσχουν στο δύσκολο έργο της συγκεκριμένης οργάνωσης; Σε ποια συγκεκριμένα επίπεδα είναι απαραίτητη η συμβολή τους;

Είναι πολύ σημαντικό, κατ' αρχάς, οι Έλληνες επιχειρηματίες να συνειδητοποιήσουν την έκταση του προβλήματος και να κατανοήσουν ότι η δική τους συμμετοχή και οι δικές τους πρωτοβουλίες μπορούν να αποτελέσουν ένα σημαντικό μοχλό καταστολής του trafficking.

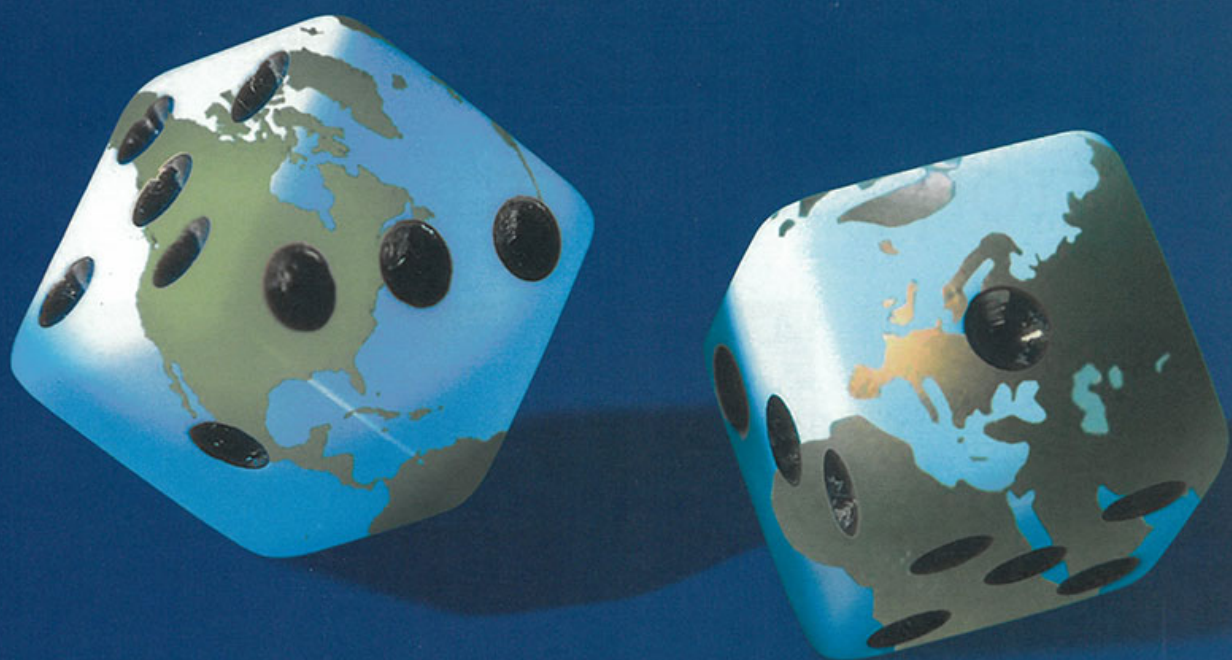
Γιατί, σύμφωνα με τα στοιχεία που υπάρχουν, πολλά από τα θύματα του trafficking φεύγουν από τη χώρα τους οικειοθελώς, έχοντας πειστεί από τους επιτήδειους ότι θα εργαστούν σε κάποια επιχείρηση της χώρας προορισμού τους.

Η διακίνηση πλαστογραφημένων πιστοποιητικών, ο χρηματισμός υπαλλήλων σε επιχειρήσεις, ταξιδιωτικών πρακτόρων και υπαλλήλων σε μεταναστευτικούς οργανισμούς είναι συνήθεις πρακτικές των εμπορών ανθρωπίνων όντων.

Επομένως, η ευαισθητοποίηση και η επαγρύπνηση των επιχειρηματιών, που με τη σειρά τους θα ευαισθητοποιήσουν τους συνεργάτες τους και θα επισημάνουν στους υπαλλήλους τους την ανάγκη διενέργειας αυστηρότερων ελέγχων σε κάθε επίπεδο, αποτελεί μια ισχυρή ασπίδα προστασίας ενάντια στο trafficking.

Σημασία έχει να γίνει όσο το δυνατόν πιο δύσκολη η διακίνηση των θυμάτων και όσο το δυνατόν πιο εύκολος ο εντοπισμός των περιστατικών του trafficking. Επομένως, η δέσμευση των Ελλήνων επιχειρηματιών στις ηθικές αρχές του κώδικα δεοντολογίας που υπογράφηκε στο Ζάππειο και η δραστηριοποίησή τους για την εφαρμογή αυτών των αρχών, είναι ένα πρώτο και πολύ σημαντικό βήμα. ●

Leave nothing to chance...



*choose the maritime centre
you can trust!*



For further information please contact:

DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING, MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND WORKS

P.O.Box 56193, 3305 Lemesos, Cyprus, Tel: + 357 25 848100, Fax: + 357 25 848249

e-mail: maritimecyprus@dms.mcw.gov.cy - web site: www.shipping.gov.cy

Θαλασσινά τοπία υμνούν το Αιγαίο, του φωτός και των μύθων

Π. Τέτσης - Θάλαττα

Με το οικείο σε όλους θέμα, τη θάλασσα, το Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης του Ιδρύματος Βασίλη και Ελίζας Γουλανδρή στην Άνδρο παρουσιάζει τα έργα του διακεκριμένου ζωγράφου της σύγχρονης νεοελληνικής ζωγραφικής μας παράδοσης Παναγιώτη Τέτση.

Η έκθεση «Π. Τέτσης - Θάλαττα» είναι μια αναδρομή στο ζωγραφικό χώρο και χρόνο του διακεκριμένου Υδραίου ζωγράφου.

Η θάλασσα ως βίωμα και μνήμη αποτελεί έναν ιδιαίτερα ευαίσθητο χώρο, όπου ο καλλιτέχνης από το ξεκίνημά του εστίασε ένα σημαντικό μέρος των εικαστικών του προβληματισμών και αναζητήσεων, που τον ανέδειξαν σε έναν αυθεντικό εκφραστή της θαλασσογραφικής μας παράδοσης.

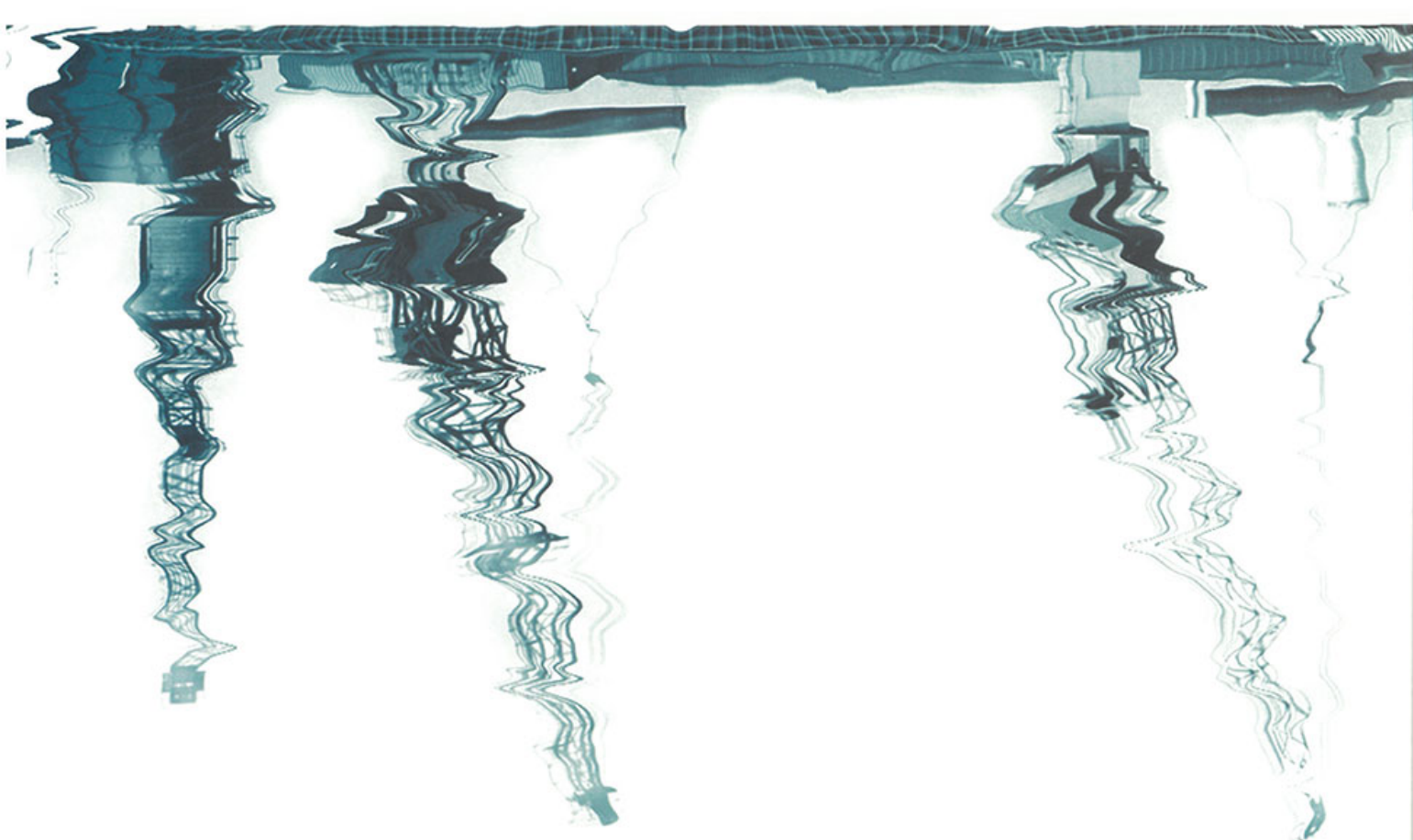
Το πανάρχαιο αυτό θέμα, ο Π. Τέτσης το ζωγραφίζει στο πνεύμα των καιρών, χωρίς στερεότυπα αλλά ούτε και ακραίες ρήξεις,



Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης
- Ίδρυμα Βασίλη και Ελίζας Γουλανδρή
Τηλ.: 22820-22.444.
Διάρκεια έκθεσης: 25/6 - 24/9/2006.
Ώρες λειτουργίας: Δευτ. - Σάββ.
10.00-14.00 & 18.00-20.00,
Κυρ. 10.00-14.00, Τρ. Κλειστό.

οδηγώντας το στη σύγχρονη εικονογραφική του εκδοχή με κανόνες και αντιλήψεις που διαμορφώθηκαν κατά τις πρώτες δεκαετίες του αιώνα που μόλις πέρασε. Τα θαλασσινά του τοπία είναι ένας ύμνος στο Αιγαίο, τη θάλασσα του φωτός και των μύθων, τη θάλασσα των εναλλασσόμενων χρωματικών παραλλαγών και αποχρώσεων.

Η έκθεση «Π. Τέτσης - Θάλαττα» περιλαμβάνει ελαιογραφίες και υδατογραφίες μνημειακών κατά το πλείστον διαστάσεων, οι οποίες προέρχονται από δημόσιες και ιδιωτικές συλλογές, αλλά και νέες δημιουργίες τις οποίες ο καλλιτέχνης ζωγράφησε με την ευκαιρία αυτού του αφιερώματος. ☉



ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB

Δεξιά: Παραλία Ερμούπολης 1999, 76x56
Κάτω: Μιλιδόνι Κυθήρων, 2003, 76x56



Η δύναμη της θάλασσας



Η γκαλερί «Citronne» φιλοξενεί μέχρι τις 16 Αυγούστου την έκθεση του Βασίλη Θεοχαράκη, με άξονα το ελληνικό θαλασσινό τοπίο, ένα θέμα που φαίνεται ότι γοητεύει τον καλλιτέχνη στην ανήσυχη πορεία του μέσα στη ζωγραφική.

Η δημιουργική έμπνευση του Βασίλη Θεοχαράκη εντυπωσιάζει το θεατή και ξαφνιάζει το γνώστη της πορείας του: ο δημιουργός τους είναι, εξάλλου, ένας πολύπλευρος - δραστήριος επιχειρηματίας που εξακολουθεί να γοητεύεται από τις μικρές και καθημερινές «αποκαλύψεις» της φύσης και της καθημερινότητας της Μεσογείου.

Οι 22 υδατογραφίες που παρουσιάζονται σε αυτή τη συγκεκριμένη έκθεση έχουν μια ιδιαίτερη φωτεινότητα, μια αισιοδοξία, πολύχρωμη διάθεση απόδρασης αλλά και νοσταλγίας. Εικόνες της θάλασσας, του βυθού, της φύσης σε μια ρυθμική κίνηση, μια μεταβολή και διάθεση για ανανέωση. Ήρεμα χρώματα, ζωηρές πινελιές, ατίθασες αλλά όχι άτσαλες, ηρεμούν το θεατή και υποδηλώνουν την αγάπη του δημιουργού προς το υγρό στοιχείο. Η θάλασσα, εξάλλου, ποτέ δεν εφυσχάζεται, δεν λιμνάζει, μεταβάλλεται και μας μεταβάλλει.

Ιδιαίτερη αίσθηση στα συγκεκριμένα έργα του καλλιτέχνη είναι η δύναμη του λευκού που περιβάλλει τις συγκεκριμένες ακουαρέλες, η οποία πλημμυρίζει το φόντο σαν ένα φωτεινό πλαίσιο. Το λευκό του Αιγαίου, της καθαρής θάλασσας, της αισιοδοξίας, της αγνότητας, του νησιώτικου καλοκαιριού, δεσπόζει και ανακουφίζει ως πλαίσιο στη δύναμη των χρωμάτων.

Κατά την κ. Ντόρα Ηλιοπούλου-Ρογκάν, δρα ιστορικό της Τέχνης και επιμελήτρια της έκθεσης, «οι ακουαρέλες του Βασίλη Θεοχαρά-

κη είναι διαχρονικές, χαρισματικές μαρτυρίες της ακτινοβολίας του ελληνικού φωτός, των διαθλάσεων του στο υγρό στοιχείο και της μεταφυσικής μέσ' από αυτό ιδιοσυστασίας των ελληνικών νησιών και των ακτών. Με μian ανυπέρβλητη αισθαντικότητα, όσο γίνεται πιο δημιουργικά εκφρασμένη, ταυτισμένη με τη δύσκολη και τόσο ευαίσθητοποιημένη τεχνική της ακουαρέλας, ο Θεοχαράκης μάς μαγεύει όντως, ακόμη και μέσα από απειροελάχιστες αποχρώσεις ενός τόνου».

Η νέα γκαλερί «Citronne», στην πλατεία Βιρβίλη στον Πόρο, θα λειτουργεί κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού σε ένα οίκημα νησιωτικής αρχιτεκτονικής του 18ου αιώνα στην παραλία του λιλιπούτειου νησιού. Το όνομά της παραπέμπει στο σαγηνευτικό Λεμονοδάσος, σημείο αναφοράς του νησιού, και στο ομότιτλο μυθιστόρημα του Κοσμά Πολίτη. Ο Πόρος ήταν άλλωστε ο ιδιαίτερος χώρος αναψυχής και ανάπαυλας για τον Γιώργο Σεφέρη και τον Γιώργο Θεοτοκά, σημαντικούς εκπροσώπους της γενιάς του '30. ☉

Exclusive YACHTING 2006

The very best
of yachting & lifestyle

21 - 24 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2006
ΜΑΡΙΝΑ ΑΓ. ΚΟΣΜΑ - ΟΛΥΜΠΙΑΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ

Καθημερινές: 15.00 - 20.00
Σαββατοκύριακο: 10.00 - 20.00

AB • Aicon • Apremare • Arimar • Astilleros Astondoa • Atlantis • Azimut • Baja • Bénéteau • Bertram • Botnia Marine • C.B.I. Navi • Cantiere Nautico VZ • Cantieri di Baia • Cantieri di Sarnico • Carnevali Cantieri Nautici • Carolina Classic Boats • Cayman • Chaparal • CNB • Colombo • Cranchi • CRN • Cruisers Yachts • Dalla Pietra • De Birs • Dominator • Egemar • Elegance Yachts • Faeton • Fairline • Falcon • Ferretti • Firebird • Fountain • Four Winns • Giant • Grady-White Boats • Hanse Yachts • Hatteras • Hunter • Imagine di Giovanna Locatelli • Ingo - K Yacht Line • Italcraft • Itama • Jeanneau • Lagoon • Larson by Genmar • Luhrs • Mainship • Maiora • Marin Craft • Minor • Mochi Craft • Moonday • Mostro • Nautor's Swan • Nimbus • Novamarine • Ocean Star • Odyssey • Pershing • Posillipo • Princess • Quicksilver • Rampage Sport-Fishing Yachts • Regal • Regulator Boats • Riva • Riviera Marine • Rizzardi • Rodman • Sanlorenzo • Sea Ray • Solare • Tiara Yachts • Uniesse Marine Srl • Vicem • Viking • Wauquiez • Wellcraft • Windy • X-Yachts

ΧΡΥΣΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ:

CAROUZOS

ΑΡΓΥΡΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ:



ΧΟΡΗΓΟΙ:



ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:



ΟΡΓΑΝΩΣΗ:

EuroPartners

QUALITY BUSINESS EVENTS

Τηλ: 210 92 21 254 • e-mail: info@europartners.gr
www.europartners.gr

Εκπαίδευση για δυναμικά στελέχη

Το New York College με την ευκαιρία της έναρξης του νέου μεταπτυχιακού προγράμματος στη Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, που προσφέρει σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο του Greenwich της Μ. Βρετανίας, διοργάνωσε ομιλία με θέμα: «Η ναυτιλιακή εκπαίδευση στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού και της ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας», με κεντρικό ομιλητή τον δρ. Αλέξανδρο Κουτρουμή, διευθυντή προπτυχιακών και μεταπτυχιακών προγραμμάτων ναυτιλιακών σπουδών του Πανεπιστημίου του Greenwich.

Το μεταπτυχιακό πρόγραμμα στη Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων έχει στόχο την εκπαίδευση ανθρώπων που επιθυμούν να γίνουν δυναμικά στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών. Το πρωτοποριακό αυτό πρόγραμμα προσφέρει γνώσεις όχι μόνο στη διοίκηση αλλά και στα πληροφοριακά συστήματα που αφορούν τη σύγχρονη αγορά της ναυτιλίας του 21ου αιώνα. Η συνολική διάρκεια φοίτησης είναι 12 μήνες, ενώ ο τίτλος σπουδών εκχωρείται και η αξιολόγηση των φοιτητών πραγματοποιείται εξ ολοκλήρου από το Πανεπιστήμιο του Greenwich.



Τελετή αποφοίτησης

Παράλληλα, η διοίκηση του New York College επιβράβευσε σε μια ξεχωριστή τελετή αποφοίτησης τις δημιουργικές προσπάθειες των αποφοίτων της τάξης του 2006. Οι «369» της βραδιάς βραβεύθηκαν για την επιτυχή ανταπόκρισή τους στις ακαδημαϊκές προκλήσεις των καταξιωμένων πανεπιστημίων Ευρώπης και Αμερικής με τα οποία συνεργάζεται ο Εκπαιδευτικός Όμιλος New York College, με τα αντίστοιχα πτυχία που θα τους ανοίξουν δρόμους στην αγορά εργασίας. Ο ιδρυτής και πρόεδρος του Ομίλου New York College, κ. Ηλίας Φούτσας, απευθυνόμενος στους αποφοίτους μεταξύ άλλων τόνισε:

«Το γεγονός ότι είστε απόφοιτοι του New York College και των συνεργαζομένων με αυτό πανεπιστημίων, σας εξοπλίζει με γνώση, εμπειρία, ήθος και κοινωνικές αρχές, τα οποία θα σας επιτρέψουν να αντιμετωπίσετε επιτυχώς τις όποιες δυσκολίες ή διλήμματα μπορεί να παρουσιαστούν στο εργασιακό σας περιβάλλον. Ο συνδυασμός ικανοτήτων και γνώσης είναι που σας κάνει νικητές».

Ο Εκπαιδευτικός Όμιλος New York College ιδρύθηκε το 1989 στην Αθήνα και προσφέρει υψηλής ποιότητας εκπαίδευση μέσω της συνεργασίας με διακεκριμένα πανεπιστημιακά ιδρύματα της Ευρώπης και των Ηνωμένων Πολιτειών. Το New York College με την εμπειρία ίδρυσης και λειτουργίας τριών κρατικά αναγνωρισμένων πανεπιστημιακών ιδρυμάτων αποτελεί σήμερα το μεγαλύτερο πολυεθνικό εκπαιδευτικό όμιλο των Βαλκανίων.

Τηλ.: 210-32.25.961 ή ηλεκτρονικά στο nycath@nyc.gr



Διακοπές με την Alphanave Yachting

Η Alphanave που ειδικεύεται στο Yacht Sailing Holidays είναι η εταιρεία του ομίλου που ελέγχει όλες τις δραστηριότητες και διαχειρίζεται κάθε τι σχετικό με τα yachts «JO». Η Alphanave είναι ελληνικής ιδιοκτησίας, με έδρα στην Ελλάδα και ο ιδιόκτητος στόλος της αποτελείται από νεότευκτα sailing yachts, 39' έως 50' πόδια, κατά προτίμηση Bavaria. Τα sailing yachts που διαθέτει είναι κομψά, άνετα, ευρύχωρα για το μέγεθός τους και γερά σκάφη και έχουν δοκιμαστεί επί σειρά ετών στη θάλασσα του Αιγαίου, όπου τα γνωστά μελτέμια ανέρχονται σε πολλά μπόφορ.

Δέσμευση της Alphanave, καθώς και στόχος του επιχειρηματικού της προγράμματος, είναι να συνεχίσει να επενδύει σε νεότευκτες μονάδες, έτσι ώστε να παρέχει πάντα στους πελάτες της σκάφη αναψυχής με σύγχρονο εξοπλισμό και αναβαθμισμένα χαρακτηριστικά ασφάλειας.

Η Alphanave πιστεύει ότι η σύγχρονη οργάνωση γραφείου που διαθέτει, σε συνδυασμό με το ικανό και έμπειρο προσωπικό της που εκπαιδύεται διαρκώς προκειμένου να ανταπεξέλθει στις ολοένα μεταβαλλόμενες ανάγκες, καθιστά τις υπηρεσίες της ξεχωριστές και εγγυάται στους πελάτες της άνετες, ευχάριστες και ασφαλείς διακοπές.

Πληροφορίες: Λαοδική 41, Γλυφάδα, Αθήνα, τηλ.: 210-89.83.783-758, Fax: 210-89.82.683, email: info@alphanave.gr, www.alphanave.com

Καταβολή μερίσματος



Η τακτική γενική συνέλευση των μετόχων της Κυριακούλης Μεσογειακής Κρουαζιέρας Ναυτιλική Α.Ε., που πραγματοποιήθηκε πρόσφατα, ενέκρινε την πρόταση του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας για τη διανομή μερίσματος 0,035 ευρώ ανά μετοχή. Δικαιούχοι του μερίσματος χρήσης 2005 είναι οι μέτοχοι, κάτοχοι μετοχών της εταιρείας, στη λήξη της συνεδρίασης του Χρηματιστηρίου Αθηνών την Παρασκευή 18 Αυγούστου 2006.

Ως ημερομηνία αποκοπής ορίζεται η 21η Αυγούστου 2006. Ημερομηνία έναρξης διανομής μερίσματος ορίζεται η 29/08/2006 και λήξης η 31/12/2006. Η καταβολή του μερίσματος θα γίνει από την Τράπεζα Πειραιώς Α.Ε.



Το MBA MARITIME (FOCUS) ΑΠΟ ΑΓΓΛΙΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Το MBA, επικεντρωμένο στο Maritime Management, είναι το μοναδικό στην Ελλάδα διεθνές μεταπτυχιακό ναυτιλιακό πρόγραμμα που εμβαθύνει σε όλα τα σύγχρονα θέματα διοίκησης ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Το MBA, που ξεκινά τον Οκτώβριο από την iCon International Training, είναι ένα πρόγραμμα πλήρως σχεδιασμένο για να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των σπουδαστών που δεν έχουν τη δυνατότητα σπουδών στο εξωτερικό, αλλά και στις απαιτήσεις στον τομέα της ναυτιλιακής διοίκησης. Ορισμένα από τα πλεονεκτήματα του MBA είναι:

- Λόγω της φύσεώς του ως MBA (σε αντίθεση με τα MSc), συνδυάζει τη σφαιρική αντιμετώπιση όλων των πλευρών και λειτουργικών θεμάτων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και δίνει τη δυνατότητα στα στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων να προσαρμόζουν το ρυθμό παρακολούθησης και περάτωσής του
- Διδάσκεται από εισηγητές με μεγάλη πρακτική εμπειρία και βαθιά γνώση της ναυτιλίας και όχι από «θεωρητικούς».
- Δίνει τη δυνατότητα στους αποφοιτούντες να έχουν μεγαλύτερη ευχέρεια απασχολησιμότητας και σε άλλους παρεμφερείς κλάδους, διδάσκεται δε από εισηγητές με πρακτική εμπειρία και γνώση της ναυτιλίας.
- Το αγγλόφωνο πρόγραμμα βοηθά τους συμμετέχοντες να εμπεδώσουν την αγγλική ορολογία και ειδική φρασεολογία.
- Είναι πρόγραμμα ενός από τα πιο καταξιωμένα και πιο παγκοσμιοποιημένα βρετανικά πανεπιστήμια (του University of Leicester), έχει παγκόσμια

αποδοχή και αναγνώριση, και

- Προσφέρεται στην Ελλάδα από την iCon International Training, η οποία έχει καθιερωθεί στην αντίληψη πολλών στελεχών, ιδιαίτερα του ναυτιλιακού χώρου, ως οργανισμός που ενδιαφέρεται ιδιαίτερα για την αποτελεσματική μετάδοση εφαρμοσμένων γνώσεων και για την ευελιξία και ευστοχία της υποστήριξης που προσφέρει μέσω του «Συστήματος Ολοκληρωμένης Υποστήριξης», που έχει αναπτύξει.

Το Πανεπιστήμιο του Leicester, και σε συνεργασία μόνο με την iCon International Training, προσφέρει μεταπτυχιακά προγράμματα και σε άλλους τομείς όπως: MSc in Marketing, Finance, Risk/Crisis and Disaster Management, Security & Risk Management, Community Safety, Criminal Justice, Health and Safety Management, MBA με specialization in Marketing, Finance, Employment Relations, Total Quality Management, Information Technology Management και με focus σε Tourism and Hospitality Management καθώς και E-Commerce. Πέρα από τη συνεργασία της με το Πανεπιστήμιο του Leicester, η iCon International Training συνεργάζεται και με άλλα Πανεπιστήμια της Μ. Βρετανίας, όπως το University of Surrey και το Heriot-Watt University.

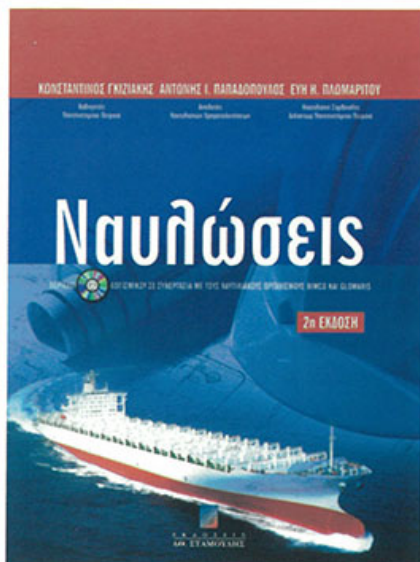
iCon International Training, Δημητράκοπούλου 49Α Κουκάκι.

Τηλέφωνα επικοινωνίας: 210-92.48.534, 210-92.48.065, fax: 210-92.48.695,

E-mail: icon@icon.gr, info@icon.gr Site: www.icon.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



Ναυλώσεις (με CD)

Των Γκιζιάκη Κωνσταντίνου,
Παπαδόπουλου Αντώνη,
Πλωμαρίτου Η. Εύης
Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης

Συνδυάζοντας θεωρία, ερευνητική τεκμηρίωση και σύγχρονη πρακτική, οι συγγραφείς παρουσιάζουν ολοκληρωμένα το αντικείμενο των ναυλώσεων στις πραγματικές και πολύπλοκες διαστάσεις του - οικονομική, πρακτική, νομική αλλά και ιστορική.

Το βιβλίο αυτό αποτελεί ένα χρήσιμο, εμπειριστικό μέσο και περιεκτικό εγχειρίδιο για το ναυτιλιακό κόσμο, καθώς εξοικειώνει τον αναγνώστη με την ελληνική και αγγλική ορολογία των ναυλώσεων, παρουσιάζει το σύγχρονο νομικό πλαίσιο του αντικείμενου, παραθέτοντας στην αγγλική γλώσσα 180 χαρακτηριστικές δικαστικές υποθέσεις, και αναλύει τη λειτουργία της ναυλαγοράς παρουσιάζοντας με διαγράμματα την εξέλιξη των ναύλων, των πλοίων και των φορτίων.

Παράλληλα, αναλύεται μέσα από παραδείγματα η πρακτική διαδικασία διαπραγμάτευσης και εκτέλεσης της ναύλωσης και μελετώνται με υποδείγματα οι τύποι και η ορολογία των ναυλοσυμφώνων. Στην ανάλυση των συγγραφών περιλαμβάνονται επίσης η ταξινόμηση των ναυτιλιακών συντομογραφιών σε θεματικές ενότητες και οι υπολογισμοί ναύλου και σταλιών.

Τέλος, παρουσιάζονται οι σημαντικότεροι ναυλοδείκτες, με έμφαση στο δείκτη Worldscale, καθώς και η συνεχώς αυξανόμενη χρήση των ναυτιλιακών παραγόντων στις ναυλώσεις, ενώ για πρώτη φορά στη διεθνή βιβλιογραφία το μάρκετινγκ των ναυτιλιακών επιχειρήσεων εξετάζεται και ως εργαλείο βελτίωσης της πολιτικής των ναυλώσεων.

Το βιβλίο συνοδεύεται επίσης από CD, με σκοπό να παρουσιάσει σε ηλεκτρονική μορφή πρόσθετο υλικό για την επιστήμη και την πρακτική των ναυλώσεων.



Νομικό Εγχειρίδιο Συμβάσεων

Dashofer Holding (Hellas) Ltd
Εκδόσεις βιβλίων-περιοδικών

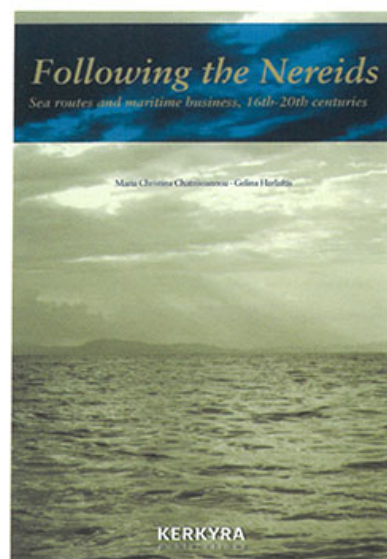
Πρόκειται για ένα επιστημονικό εργαλείο που απευθύνεται σε νομικούς, αλλά και σε επιχειρηματίες ή στελέχη επιχειρήσεων που δεν έχουν νομικές γνώσεις.

Το έργο συνδυάζει έντυπη μορφή (ντοσιέ με κινητά φύλλα για διευκόλυνση ενημέρωσής του) για τους λάτρεις των εντύπων, ηλεκτρονική μορφή (CD-ROM) με το σύνολο του βιβλίου για απλούστευση της εύρεσης, της επεξεργασίας και της χρήσης του υλικού, και τριμηνιαίες ανανεώσεις, που διασφαλίζουν ότι το εγχειρίδιό σας είναι πάντα επίκαιρο, σύμφωνο με τυχόν εξελίξεις και αλλαγές στη νομοθεσία.

Οι συμβάσεις που περιλαμβάνονται στο έργο «καλύπτουν το σύνολο του δικαίου φάσματος» και εμπλουτίζονται τόσο αριθμητικά όσο και θεματικά σε κάθε ανανέωση, παρέχοντάς σας εμπειριστικά μέσα, άμεσα προσβάσιμα και εύχρηστα (μέσω της ηλεκτρονικής μορφής) υποδείγματα που πάντα προβλέπουν στην καλύτερη διασφάλιση των συμβαλλομένων μερών.

Επίσης, σας παρέχονται αναλυτικές εισαγωγικές παρατηρήσεις, που παρτίθενται με απλό και κατανοητό τρόπο και προβάλλουν το κατά περίπτωση νομικό πλαίσιο, σχετική πρόσφατη σημαίνουσα νομολογία, αλλά και σχόλια τα οποία υποδεικνύουν στον αναγνώστη στοιχεία σχετικά με τη σύμβαση τα οποία είνθισται να γνωρίζει, ώστε να κάνει πάντα τη βέλτιστη χρήση αυτής, και σημεία τα οποία χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής.

Εν κατακλείδι, το εγχειρίδιο πάντα στοχεύει στη βέλτιστη δυνατή αποδοτικότητα και στην εξυπηρέτηση των επιχειρηματικών σας συμφερόντων.



Following the Nereids

Sea routes and maritime business,
16th-20th centuries

Editors: Maria Christina Chatziioannou -
Gelina Harlaftis
KERKYRA PUBLICATIONS

This book presents a rounded approach to Greek maritime history, covering a wide range of themes from the sixteenth to the twentieth century. It discusses Greek shipping enterprises in Greece and abroad, focusing on seamen, merchants and shipowners. It looks at nineteenth-century port cities and today's European port policy. It presents various facets of Greek fishing, from traditional sponge diving to modern fishing business. It examines aspects of the Greek Navy and the museological utilization of an episode in its history. It enhances the significance of the sea as a source of inspiration in literature and as a natural resource for the development of Greek tourism.

It discusses the success of Greek shipowners in the second half of the 20th century to the present day that has stimulated interest in their business culture and entrepreneurship.

The book comprises 21 texts by academics and researchers from universities and research foundations in Greece and abroad.

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

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Παρουσία της υπουργού Τουριστικής Ανάπτυξης Φάνης Πάλλη-Πετραλιά έγινε η τελετή εγκαίνιων του ομίλου AKS Conference Centre στο Πόρτο Χέλι.

Στην ομιλία της η υπουργός Τουριστικής Ανάπτυξης αναφέρθηκε στην προσπάθεια που γίνεται από το υπουργείο για την ενεργή προώθηση και την ανάπτυξη του συνεδριακού τουρισμού αλλά και την αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρονται στους επισκέπτες της χώρας μας, επισημαίνοντας ότι το Πόρτο Χέλι αποτελεί ένα παράδειγμα της εικόνας που η χώρα μας θέλει να προβάλλει στο εξωτερικό.



Αναβαθμισμένες και ποιοτικές υπηρεσίες για απαιτητικούς ταξιδιώτες

Ο κ. Μενέλαος Σιακόλας, πρόεδρος & διευθύνων σύμβουλος της AKS Hotels, στην ομιλία του αναφέρθηκε στο ρόλο της AKS Hotels στην ενίσχυση της κοινωνικοοικονομικής ζωής της τοπικής κοινωνίας, λέγοντας ότι «στόχος της εταιρείας μας είναι, όχι μόνο να λειτουργούμε αποδοτικά και οργανωμένα, αλλά και να μοιραζόμαστε με τις τοπικές κοινωνίες, μαζί σας, βιώματα, αξίες και οφέλη». Η AKS Hotels δραστηριοποιείται στην Ελλάδα από το 1998 με τη λειτουργία 4 ξενοδοχειακών

μονάδων, 2 εκ των οποίων βρίσκονται στο Πόρτο Χέλι και 2 στην Κρήτη. Το αυτόνομο συνεδριακό κέντρο στο Πόρτο Χέλι άρχισε να κατασκευάζεται τον Ιανουάριο του 2004 και ολοκληρώθηκε το φθινόπωρο του 2005, οπότε και ξεκίνησε τη λειτουργία του πραγματοποιώντας τα πρώτα του συνέδρια.

Το νέο συνεδριακό κέντρο έχει συνολική επιφάνεια 14.000 τ.μ. σε τρία επίπεδα και διακρίνεται για τους πλήρως εξοπλισμένους και υψηλής αισθητικής χώρους του. Από τη συνολική του επιφάνεια, τα 3.500 τ.μ. προσφέρονται για συνεδριακή χρήση ενώ τα υπόλοιπα 10.500 τ.μ. χρησιμοποιούνται ως βοηθητικοί χώροι.

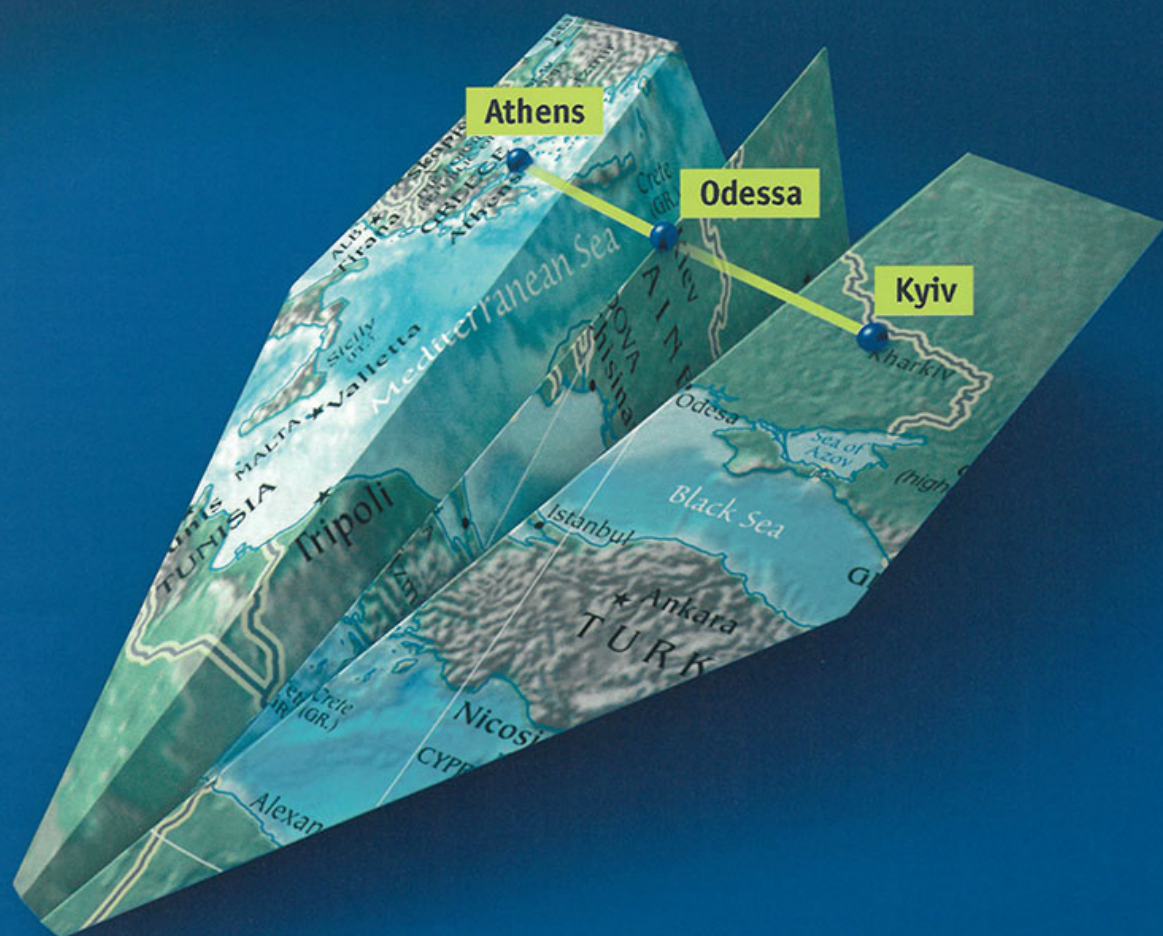
Το συνεδριακό κέντρο διαθέτει:

Κεντρική αίθουσα συνεδρίων (Grand Ballroom) μέγιστης χωρητικότητας 700 ατόμων (σε θεατρική διάταξη), η οποία μπορεί να χωριστεί σε τρεις επιμέρους αίθουσες:

- Βοηθητική αίθουσα χωρητικότητας 200 ατόμων, η οποία μπορεί να χωριστεί σε τέσσερις επιμέρους αίθουσες (break out rooms).
- Εκθεσιακούς χώρους επιφάνειας 1.200 τ.μ.
- 11 αίθουσες από 15 έως 45 τ.μ. (break-out rooms).
- Ανατομικά συνεδριακά καθίσματα (the 9 hour seat).
- Οπτικοακουστικά μέσα προηγμένης τεχνολογίας.
- Άρτια καταρτισμένο προσωπικό.

Το Business Centre εντός του συνεδριακού κέντρου προσφέρει υπηρεσίες γραμματειακής υποστήριξης, δυνατότητα πρόσβασης στο Internet, ενοίκιασης φορητών υπολογιστών, fax και κινητών τηλεφώνων. Τέλος, το συνεδριακό κέντρο διαθέτει ασφαλή εσωτερικό χώρο στάθμευσης για 170 αυτοκίνητα. ☉

..... Directly. Via Odessa.



NEW DIRECT FLIGHTS FROM KIEV TO:
DELHI, BEIJING, BANGKOK, NAPLES, HAMBURG, BIRMINGHAM
SPECIAL SEAMEN FARES.

АероСвіт  **AeroSvit**
УКРАЇНСЬКІ АВІАЛІНІЇ UKRAINIAN AIRLINES

Address: 36-38 Syngrou Ave., Athens - Greece, Tel.: (+30) 210 92 10 710, Fax: (+30) 210 92 43 300
Athens International Airport: Tel.: (+30) 210 35 34 020, Fax: (+30) 210 353 29 75



By Ted Petropoulos,
Petrofin 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.

See you at SMM
Hall 12 EG, Stand No. 150



First Class: GL

Innovative, high-quality, customer-oriented!
This is what GL stands for, your First-Class partner.
We support your success with first-rate services.

Welcome on board.



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

Area Office Mediterranean/South Africa
Germanischer Lloyd Hellas Survey E.P.E.
Akti Miaouli 85 · 18538 Piraeus/Greece
Phone +30 210 4290373 · Fax +30 210 4290355
gl-piraeus@gl-group.com · www.gl-group.com

Analyses by type of vessel

The Greek bulk fleet as per bulk vessels over 10,000 dwt each

Comparisons between 2003, 2004, 2005 and 2006

Bulkers, the Greek fleet's favourites, follow the general trends already identified above, i.e. less companies running them, more vessels, more tonnage and younger age of vessels. The graph below shows that number of companies has fallen by 10 to 316, but bulk carriers over 10,000DWT went up to 1,437 units from 1,417 last year, i.e. up by 20 units. Tonnage also went up by an impressive 4,310,317 DWT. This shows the great internal fleet reshuffle which resulted in an increase of average vessel size to 60,272m. tons DWT.

With the influx of newbuildings gathering pace, the average age has gone down to 17.2 years of age. This is particularly important for bulkers, as these are the ships that traditionally have enjoyed a longer useful life.

The Greek bulk fleet as per bulk vessels over 20,000 dwt each

Similar trends here also. Vessels are up by 25 units, companies are down by 5, tonnage is up by again an impressive 4,393,624m. tons DWT. Age has dropped even further for the larger vessels, from 19 years to 16.8. Average DWT here is 62,239m. tons DWT.

The Greek container fleet of container vessels over 10,000 dwt each

Comparisons between 2003, 2004, 2005 and 2006

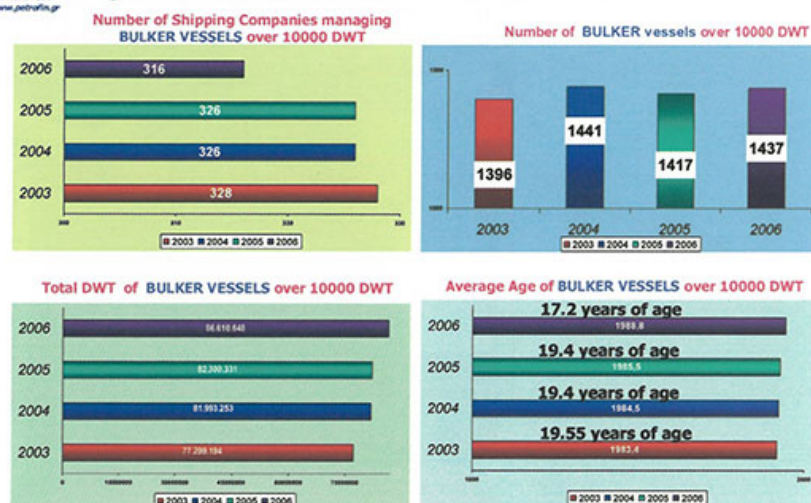
This year, growth in the container sector is expressed in terms of all factors. An extra 1.5m tons DWT has been added to the over 10,000 DWT container fleet. Significantly, the container sector, together with the tanker sector, as will be seen later, finally show an increase in the number of companies running them, from 19 to 25. The number of vessels is also up to 188, i.e. an increase by a significant 40 units. The container sector of 10,000DWT and above this year for the first time competes with the bulkers in terms of youth and shares with them the second place.



www.petrofin.gr

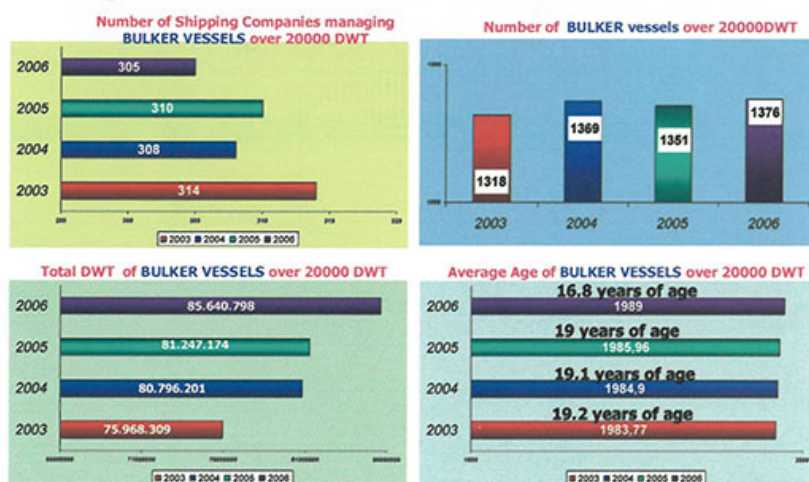
Graph 1

Vital Statistics of the GREEK BULKER FLEET as per BULKER VESSELS over 10000 DWT - 2006



Graph 2

Vital Statistics of the GREEK BULKER FLEET as per BULKER VESSELS over 20000 DWT - 2006



The Greek container fleet of container vessels over 20,000 dwt each

Comparisons between 2003, 2004, 2005 and 2006

With only 2 companies more running the bigger containers, we note a tremendous drop in the age of this fleet from 18 years to almost 16 years. There were added 27 larger containers, and the increase in tonnage is a good 1.4 m tons DWT.

The Greek tanker fleet of tanker vessels over 10,000 dwt each

Comparisons between 2003, 2004, 2005 and 2006

As one of the two most preferred types of vessels by Greeks (bulkers being the other one) the results of the comparison over the years are becoming more and more interesting. Companies that run tankers over 10,000DWT are up this year by 5 and the actual tanker

**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.

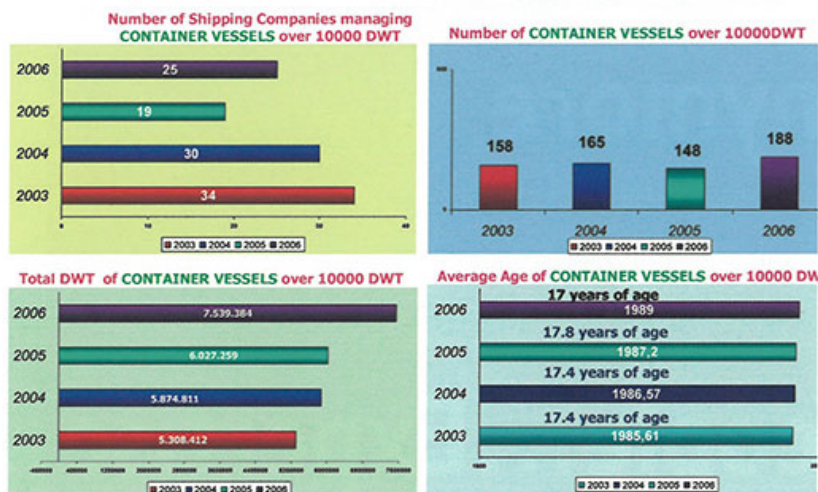


Environmental Protection Engineering SA (EPE)
24, Dervenakion str., 185 45 Piraeus-Greece
Tel: +30210 4060000 • Fax: +30210 4617423
www.epe.gr • epe@epe.gr



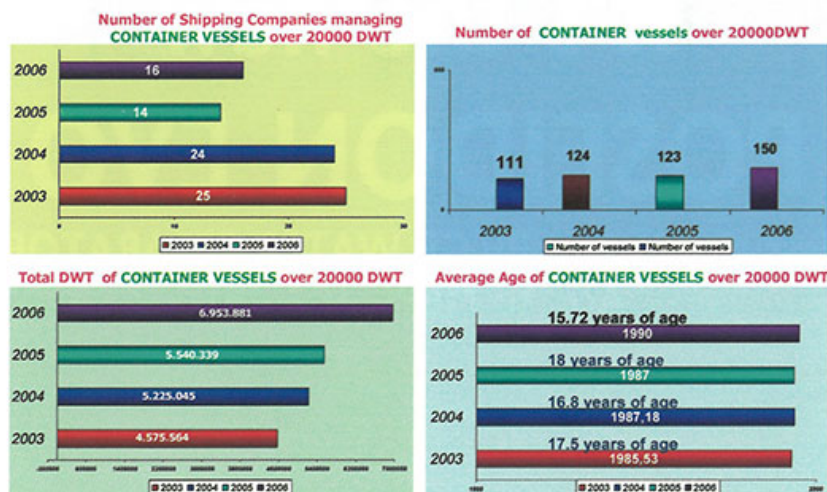
Graph 3

Vital Statistics of the GREEK CONTAINER FLEET as per CONTAINER VESSELS over 10000 DWT - 2006



Graph 4

Vital Statistics of the GREEK CONTAINER FLEET as per CONTAINER VESSELS over 20000 DWT - 2006



units are also up by 43, making up for the 69 units lost to profitable sale offs last year. In terms of tonnage, they are almost back to 2004 levels, at nearly 81m metric tons DWT. This is the sector which continues its renovation journey. The fall in average vessel age is dramatic. For these tankers we have a drop from nearly 16 years to 12.

The Greek tanker fleet of tanker vessels over 20,000 dwt each Comparisons between 2003, 2004 and 2005

Companies in this sector are up by 7. 42 units were added this year, increasing their tonnage to 80m metric tons DWT. Tankers in this sector have become by far the youngest vessels on average with an age of 11.6 years.

Commentary

The impact to the Greek fleet of the extraordinary developments of the last two years continues. Whereas last year the interesting feature was the reduction in tonnage, this year we see a marked increase.

Clearly, the figures this year point out to the fact that new vessels have been entering the fleet at a good pace.

Newbuilding orders are finally delivering and the fall in average age is impressive, with tankers leading in youth. This reduction in age shows clearly, although we continue with our policy not to include newbuildings which are to be delivered in the distant future; in this research we have not included newbuilding order for delivery 1st January 2008 onwards. In addition, the liquidity of Greek owners overall is of uniquely high levels and supports the further qualitative growth of Greek shipping.

In essence, the quality revolution of Greek Shipping is clearly showing in figures. Although there has been a softening of shipping freights, it is clear that the impact of the newbuildings entering the Greek fleet is changing its fundamentals.

It will be interesting to observe the tug-of-war between demand and supply as all the new vessels will be competing for employment. The fact that their prices have not followed the softening of charter rates, is indicative of a deeper confidence in the prospects of shipping, as well as the fact that the huge economies of the Far East are continuing to grow.

Oil and gas are indeed the unfathomable factors as to the near future, but owners seem to bet on the fact that whatever the developments, demand for shipping will continue unabated.

It is inevitable, however, that at some stage the Greek fleet's older vessels will be scrapped. This usually occurs at periods of freight rates falls or when trading conditions, regulations and costs render the continued running of older vessels difficult. When the above scrapping shall have taken place, we anticipate that the age of the Greek fleet will

Ask us about ... LNG carrier technology



Maran Gas Asclepius

DNV has been at the forefront of technology development throughout the history of marine LNG transportation, from the initial design of different cargo containment systems to the current development of mega LNG carriers with capacities well beyond 200 000 m³ and LNG carriers for operation in the harsh Arctic regions.

The challenges associated with the safety and reliability of LNG carriers are not new to us.

DNV is pleased to continue serving designers, yards, owners and charterers in order to meet the highest safety and reliability demands of the LNG industry, today and in the future.

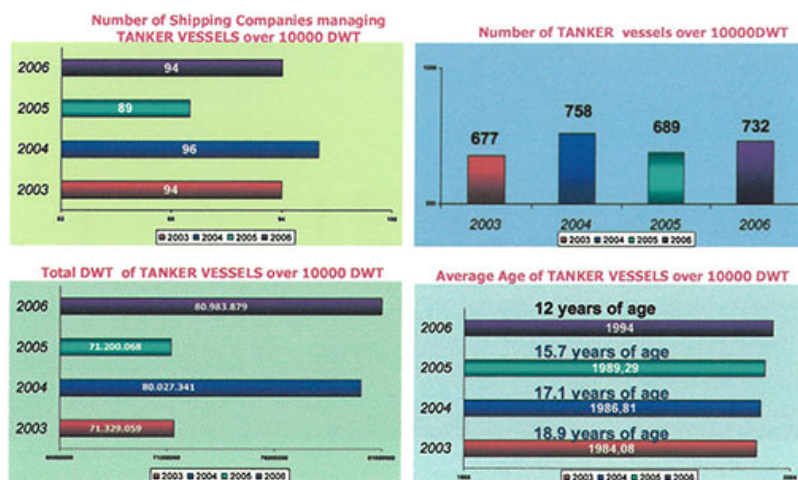
Det Norske Veritas
26-28, Akti Kondyli
18545 Piraeus
Tel: +30 210 41 00 200
Fax: +30 210 42 26 708
E-mail: PIRMAR@dnv.com

MANAGING RISK



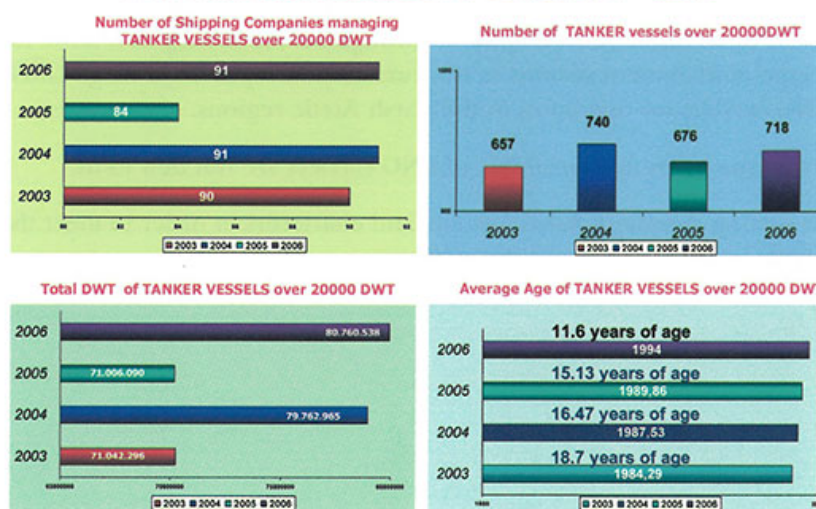
Graph 5

Vital Statistics of the GREEK TANKER FLEET as per TANKER VESSELS over 10000 DWT - 2006



Graph 6

Vital Statistics of the GREEK TANKER FLEET as per TANKER VESSELS over 20000 DWT - 2006



improve considerably and will render Greek shipping a much more modern fleet, fully in tune with the evolving requirements of world shipping.

In terms of its overall number of vessels, we anticipate this to continue to hover around the 4000 vessel mark. However, due to the increasing average size of Greek vessels, we anticipate the overall capacity of the Greek fleet to continue to grow.

As the Greek fleet grows in capacity and involves younger vessels, the overall capital utilised by Greek shipping shall continue to grow underlying the rising confidence and commitment by Greek owners to investing in younger, larger and more competitive vessels/fleets.

Lastly, it is inevitable in a world shipping market, increasingly dominated by fleet size, economies of scale, regional and internation-

al interests for the number of shipping companies to reduce but for their size to grow larger.

This concentration of shipping in fewer hands follows a global trend of consolidation and shipping cannot escape. Greek shipping has understood the challenges ahead and is positioning itself to continue to be a worthy competitor. ☉

Credibility

Flexibility

Vessel integrity

Maintenance

Reputation

Risk management

Safety matters

Regulations

Crew welfare

Efficiency

Pollution

Cost reduction



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

— LIFE MATTERS

www.lr.org

Lloyd's
Register

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

GREEK SHIPYARDS

Brief historical review survey of current status, an attempt to foresee the future



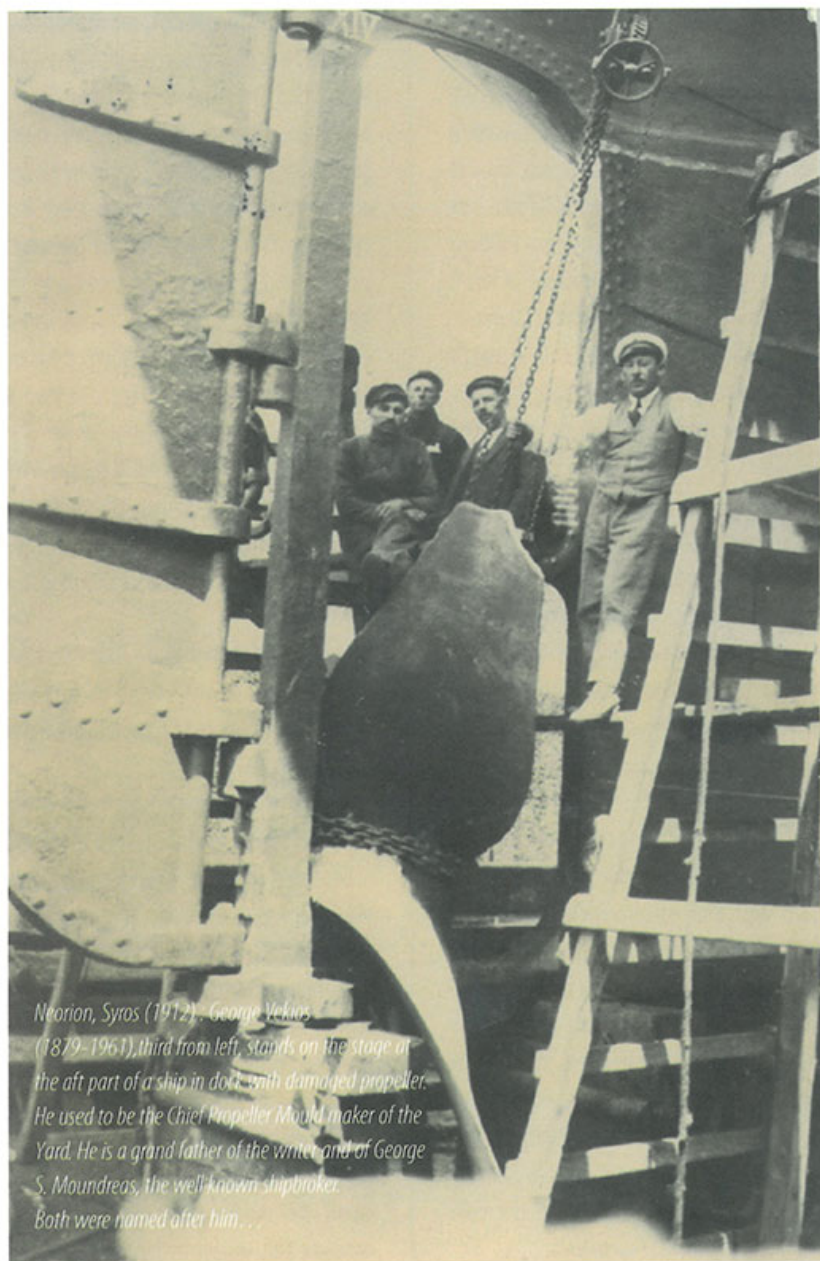
> By G. Banos, Shipbuilding Consultant of the George Moundreas Company S.A.

I am afraid that I have today to deal with some deeply unpleasant issues. The word about the 'Greek Shipyards', in other words, about Greek Shipbuilding & Repairs Industry (GSRI), its current status and, which may be most important, its future. On the grounds of more than five decades in shipping, whereof the last four virtually in shipbuilding contracting as broker, I have accumulated a lot of experiences with the world shipbuilding industry, mainly referring to Japan, Korea, China, Taiwan, in the Far East areas, and, to a lesser extent, to European countries. An attempt to deal with USA shipbuilding at a time that US Government tried to open the country's shipbuilding (mid 90'ies) to the world through 'Title 11' guarantee provisions did not eventually work. Other experiences came from the then Socialist (now 'ex-') countries (Russia, Ukraine, Romania, Poland, Bulgaria, East Germany), each of them with its particularities. A bright exception in Europe has been, and still is, Croatia.



For many people, among them some shipping specialists, the virtual absence of Greece from the world leading shipbuilding /shiprepairing countries frame sounds as a paradox. Their main argument is that the leading shipowning country of the world merits an equally substantial role in that field, too! I do not agree with such a connection between those two irrelevant factors. Shipbuilding is neither a result of, nor a prerequisite for shipping.

The history of modern GSRI does not take too long to unfold. It consists of an amalgamation of the individual history of Hellenic Shipyards SA ('HSSA'), Elefsis Shipyards SA ('Elefsis'), Neorion Shipyards of Syros Island ('Neorion') and Chalkis Shipyards SA ('Chalkis') to which, mainly in the repairs fields, the complex of Shipbuilding/Repair Zone of Perama ('Perama') has to be added. Few Salamis Island existing facilities should be, for the purposes of this article, incorpora-



Neorion, Syros (1912). George Yekas (1879-1961), third from left, stands on the stage at the aft part of a ship in dock, with damaged propeller. He used to be the Chief Propeller Mould maker of the Yard. He is a grand father of the writer and of George S. Moundreas, the well-known shipbroker. Both were named after him...

ted with the Perama ones.

Among them, HSSA only has a substantial work to show in the shipbuilding fields while Elefsis and Neorion have little to say with the exception of Greek Navy orders on which I will revert later in this article. Other shipyards have mainly been involved in repair and conversion business, the latter in Perama with a wide use of subcontracting. Few deviations from the rule merely confirm the same.

Unfortunately, studying the historical data, as

same are set out in the individual companies' brochures or internet sites, does not serve very much history since a number of facts, changes to their structure and/or ownership and vindication of the same are being extensively nuanced, an action I can perfectly understand when it comes to promoting a shipyard in the eyes of its potential clientele. HSSA was originally founded in 1939 by Greek Navy for the purpose of building some torpedo boats and for the maintenance of

war ships. The war, however, made it impossible to achieve and the yard was virtually established by the late Stavros Niarchos, the famous Greek shipowner / tycoon, in 1957, when he bought the site and developed it into a full facilities shipyard of the time. He soon proceeded with the construction of a number of commercial vessels, either for his Group's account, or for third parties one. In the same time period, it repaired a considerable number of vessels.

In 1985, the need for modernization of the existing facilities, in combination with the lack of adequate volume of orders pushed the Owner to pass ownership to the Greek State through Hellenic Industrial Development Bank (ETBA). Problems reappeared soon and, in 1995, an agreement with Workers Union passed the 49% of the shares to the Labour. Apparently, financials under the new scheme did not work.

The management was later awarded to the English 'Brown and Root' in an attempt to secure efficiency. Misunderstandings between the new Managers, on the one hand, and Labour, on the other, soon led to a new management restructuring with ultimate solution the sale of the Yard to the German HDW-Group, merged in 2005 with Thyssen Krupp and forming Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS), based in Hamburg and controlling HSSA. Along those hard years, the Shipyard's existence has been safeguarded through State cash injections, or Navy orders that still are the backbone of its orderbook.

Elefsis Shipyard was founded in 1962 by the late Stratis Andreadis, a renowned banker and shipowner, Chairman of the Commercial Bank of Greece, the second larger bank in Greece at the time and President of Greek Shipowners Association.

In spite of genuine efforts, the financial fate of the Yard did not prove better than the HSSA one. While on the repairs side one could trace certain positive results, the ship-

building side did not give any sign to cheer with. As a direct consequence of the nationalization of Commercial Bank during the late C. Caramanlis rule in 1976, the Yard became a State property and operated as such, through a number of financial sways, till its take over by Peraticos Family. An apparent mishandling and the unfortunate murder of Kostis Peraticos by the '17th November' terrorists meant another failure subsequently solved by the sale of the Yard to N. Tavoularis' interests, in fact the same management as Neorion Shipyard's one (1997). Methods applied in keeping the Yard alive along those long years are virtually identical to HSSA's ones.

Neorion Shipyards, Syros, though the third shipyard in Greece sizewise, historically perhaps is the most fascinating. A child of the glorious times of Syros Island, it was founded in 1861, i.e. by far the oldest organized shipyard in modern Greece. It originally served the needs of the legendary 'Hellenic Steamship' (1857) and soon became the main shipbuilder, including machinery, spare parts and ship equipment manufacturing. Syros people, a consciously shipping society, embraced the effort and efficiently contributed to its evolution. Early 20th century found the Yard still at its highs. World War I and subsequent political events, in combination with the development of Piraeus as the leading port in Greece caused heavy unemployment problems to the island and a mass migration to Athens/Piraeus area.

The history of NS thereafter becomes unclear till 1955 when Rethymnis Brothers take control of the Yard and make brave steps towards the modernization of the site. In spite of many problems, mainly connected with the lack of a suitable floating dock under the Yard's control, progress is quite satisfactory till 1966 when the first clouds re-appear. During the next four years the Yard will keep working at 'low speed'. In 1969 Goulandris Group (1970-1980) takes over the Yard and tries to develop, in parallel with

building/repair operations, car manufacturing (1973), a rather unsuccessful project. Early 80's find the Yard under State control which, due to an inadequate management, plus energy crisis, leads to a complete closing down and sacking of Labour in 1992. Since 1994, the Yard is taken over by Tavoularis' interests and dynamically proceeds with the long awaited renovation and application of new business policies which brings the company into a competitive position, at least to the extent that a Greek shipyard can be.

Chalkis Shipyards has no equal history. With due respect to some genuine efforts of many out of its owners along the years, it never managed to make a substantial presence in the Industry.

Perama Shipbuilding/Repair Zone has been along the years the main headache for politicians, municipality and Labour leaders and all concerned.

The rather chaotic relationship between the competent parties and the perpetual inability to become competitive versus the neighbouring countries, particularly the ex-Socialist ones, form the background of eternal disputes that has virtually led to an impasse. This refers to repair and conversion work rather than newbuilding which occasionally is being exercised in the area, main and most successful job being the conversion of Japanese ferries of a certain age into car-ferries incorporating the modifications required for the domestic and Adriatic trades.

At this stage, the writer kindly anticipates the understanding of his Reader, if the above data are found partly inaccurate or incomplete. He would like, however, to point out that this article is by no means a historical essay. Instead, it is an attempt to explain the reasons behind the misfortunes of GSRI.

Why that? The query is at first sight quite a reasonable one. In a country that owns the largest commercial fleet in the world, with thousands of highly qualified shipowners and shipping related professionals, the lack of an

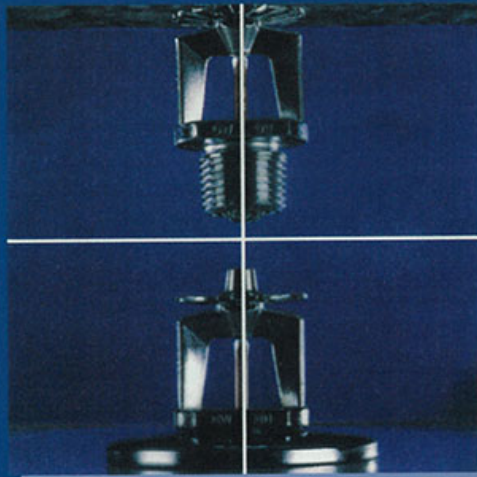


GLOBAL AIR LTD

MARINE SERVICE & SUPPLIES

Imtech

Official Imtech Representative for Greece



Technology for people and the environment

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

tsalis
group

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



equally dynamic and efficient Shipbuilding & Repair Industry seems strange. I would not agree with such an assumption.

Shipbuilding Industry is a highly labour intensive one. As such, it calls for a few hundreds, usually thousands, of people to unite, cooperate, exercise skills, combine and synchronize efforts in order to build and equip a ship of acceptable quality and cost and deliver her within a reasonable time.

As an alternative for special cases only, a number of talented and highly qualified persons are called to lead the way towards the same target. Though, 2 or 3 thousand persons statistically are quite a representative sample of a whole people. One should remember that 750 samples can predict the general elections outcome with 1% statistical error. The former case obviously refers to Japan, Korea, China, the countries known for their respect to collective work, discipline and absolute respect to hierarchy. The latter covers few North European countries and enables them to take up with few selected/sophisticated, comparatively high value projects. The former currently control about 85% of the outstanding commercial newbuilding orders on a world basis while the latter certain high value/quality units.

I am afraid that Greece does not belong to either of those two categories. Wherefrom its perpetual misfortunes in GSRI which, in addition, lacks certain pre-requisites in the development of the Industry.

There is no 'supporting' industry in the country to efficiently supply the necessary machinery and equipment. The sub-contracting cannot survive without a variety of alternative employment while politicians and labour leaders act under the shadow of a misconception regarding their role in the game.

Rules have their exceptions. Accordingly, let's specify certain points in which there might be some source of optimism.

Neorion of Syros, for instance, may be an exception. Emerging from places of strong shipping background (Hydra, Chios, Kassos) and enjoying the experiences of the most important Greek port after liberation and for about 90 years to follow, in combination with a remarkably high culture that economic progress and the easy communication to the open world can create, people of Syros are in position to provide the human resources that are necessary for the efficient operation of a shipyard.

Admittedly, current Management has so far shown a special competence, too. Other factors being equal to other Yards' ones, such optimism certainly has its limits.

The two major shipyards will manage to survive as long as they secure a sufficient volume of repair work and Navy orders, whilst struggling to convince EC that there is no subsidy in every separate deal.

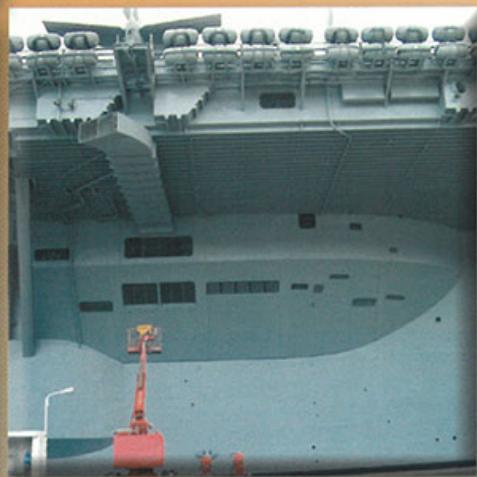
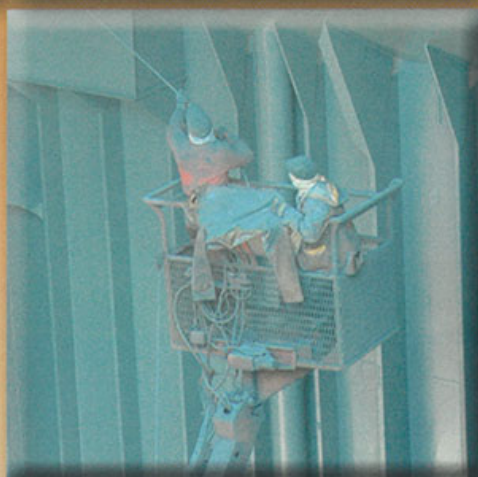
Repairs, to the extent that nationality and geographical position, both quite inducing elements for the Greeks, can work, have a certain (marginal) future. The field must gradually comply with the anticipated volume of demand.

'Nobody likes the herald of bad news' Greek ancient tragedy suggests. Let then the writer be the victim of that notion... ☉



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



Turkish shipbuilding has matured and grown significantly over the last fifteen years to claim a position among the reliable shipbuilding industries in the world. Their customers, local and Western European operators, have helped boost the yards production capacity in the desperately crowded Tuzla Bay while creating a powerful demand pull for the domestic ship equipment industry. Yet, traditional production techniques still restrict production levels to

approximately half to those achievable by Far Eastern rivals using similar level of technology. Shipbuilding in Turkey has been blessed by an abundance of low cost, highly skilled and disciplined labour. Low labour costs have meant in the past ability to produce cheaply while still allowing vessels to spend a long time on the building berth. The same factor may have been responsible for the perceived slowness with which Turkish shipbuilding has been demonstrating in the adoption of more effi-

SHIPBUILDING IN TURKEY Challenges and risks

> By Professor **Alkis Korres**, the University of the Aegean, Department of Shipping StudiesChairman, Association of Maritime Economists of Greece

The story at first sight looked too good to be true. Two neighbours, one with the largest commercial fleet in the world, and the other with thirty two shipyards side by side, divided by a narrow strip of water, both looking for business. For Greek shipowners, it was the closest to Korea or Japan relocating 12,000 miles to the East.



cient production methods employed by Eastern yards. The Turkish economy in the meantime has been showing an unprecedented growth since 2002 and that has turned the Turkish lira into a hard currency, harder in many instances than the euro.

It was inevitable that this matter had an effect on manpower costs. The cost of industrial labour has risen consistently since 2003 with an approximate rate of more than 7% per annum eating up shipbuilders' profit margins and making sales abroad more difficult than before. Luckily, this period has coincided with the world shipbuilding boom and this has saved Turkish builders from difficult situations. Tuzla's orderbooks are full today, with new optimism among shipbuilders due to an unforeseen factor.

The Turkish stock market has plunged during the last two months with share value losses to the tune of 20% down from their previous levels. This has had a direct impact on the value of the Turkish lira which showed a similarly large

slide against the dollar and the euro.

Payments to shipyards from abroad, mostly in dollars and euros, were immediately translated in cash increases upwards of 15% which must have plugged many holes in shipbuilders' pockets who are paying their hard working subcontractors in the domestic Lira. Bonanza time on the current orders, opportunity time for selling some cheaper tonnage abroad. The big question is, will this situation stay, or an expensive Lira will bounce back with the first signs of normality in the foreign stock exchanges front? Turkish shipbuilders are understandably cautious as many yards were forced to change hands in the not too distant past as a result of such changes.

There are already a number of Greek projects under way in Tuzla. Two sophisticated cement carriers are due to be delivered soon to their owners with more vessels in the pipeline. The quality of work is generally very good, varying according to the production

control of the yard and the keenness of building supervision, so ship quality is not a problem. The ease and cheapness of inspecting a ship under construction from a Piraeus office at short notice is unparalleled.

Relations with the shipbuilders are generally good and could be better if there were fewer fighter aircraft engagements over the Aegean. On the other hand, there is no mistake that the Lira will remain vulnerable to changes during its long run towards the euro, which may be longer if the displayed bloody mindedness towards the Aquis Communautaire continues. Time will show.

In the meantime, the best advice to Greek owners, especially those contemplating building vessels in the 2,000- 25,000 dwt range is to keep Turkish yards in mind while considering other locations. My best advice to Turkish yards would be to spend some time examining their productivity statistics as those are the ones that will keep them profitable in the next twenty years. ☉



> By **Manolis G. Kavussanos**, Ph.D., Professor of Finance Athens University of Economics and Business & **Ilias D. Visvikis**, Ph.D., Assistant Professor of Finance ALBA Graduate Business School

Derivatives and Risk Management IN SHIPPING



Risk management in an industry which is riddled with cyclicalities in its rates and prices and which has made and destroyed millionaires over the years is extremely important. It is argued that over 90% of world trade in volume terms is transported by sea between countries.

As a consequence, shipping represents the life-blood of international trade and is a crucial factor underpinning the health of the global economy. Its cyclical nature arises from the interplay of international trade volumes and the supply of shipping tonnage. Principals (shipowners and charterers) operating in the international markets of the shipping industry face substantial business risks. The most important source of all these risks, is often

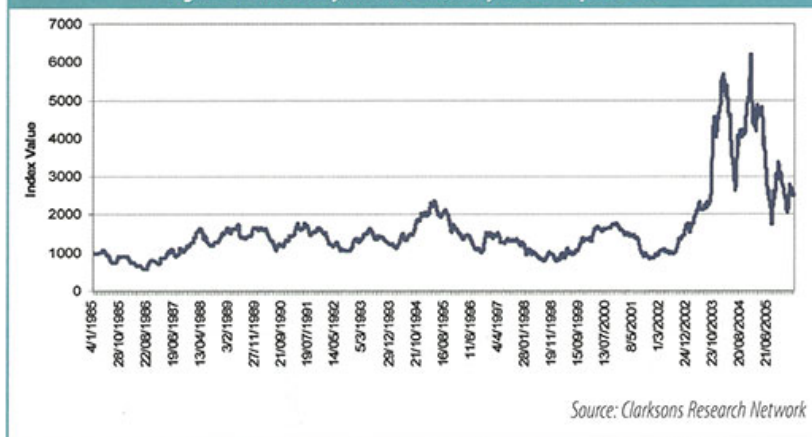
argued to be a consequence of the volatility of freight rates. A cursory look at the BDI, in figure 1, makes the point.

The realisation that controlling the "price - that is, the freight rate" has become crucial in the highly competitive and as a consequence volatile bulk markets of the shipping industry has turned the 'players' in the sector to consider using financial derivatives in order to manage price changes and market risks that come with it.

Financial derivatives contracts are rights and / or obligations to exchange an underlying commodity at some future date, where the terms are specified at the initiation of the contract. The word derivative emanates from the fact that cash-flows are determined by reference to or derived from underlying spot or physical markets. The effect of their use is to transfer or exchange specified cash-flows at defined future points in time. They can control risks, allow for secure (stabilise)



Figure 1. Baltic Dry Index (BDI) May 1985 - April 2006



future income and costs and reduce uncertainty and unforeseen volatility, in a flexible and economical manner.

Shipping derivatives have the potential to offset the risk of the dry-bulk and wet-bulk sectors of the shipping industry. The shipowner or charterer can readily compare rates of the physical market (spot) to those of the derivatives (paper) market. In this way market agents can locate the best rates by hedging through this alternative market.

Present day shipping businesses seek to manage (hedge) risks coming from adverse fluctuations in freight rates, bunker rates, interest rates, foreign exchange rates, vessel value rates and scrap rates. All decisions involve elements of uncertainty, and there are risks inherent in most of the key issues that managers face today. The ability to understand these risks, and manage them effectively, is therefore an important ingredient in successful management. Shipping derivatives seem

to have become a buzzword in the shipping industry, with the concept often being related to the ever increasing sophistication of the industry to recognise financial risks and the need for risk management in order to stay competitive. A comprehensive and very detailed presentation, with many practical applications, of the use of derivatives for managing all business risks prevalent in the shipping business, may be found in the book by Kavussanos and Visvikis (2006), titled "Derivatives and Risk Management in Shipping" Witherbys Publishing, London.

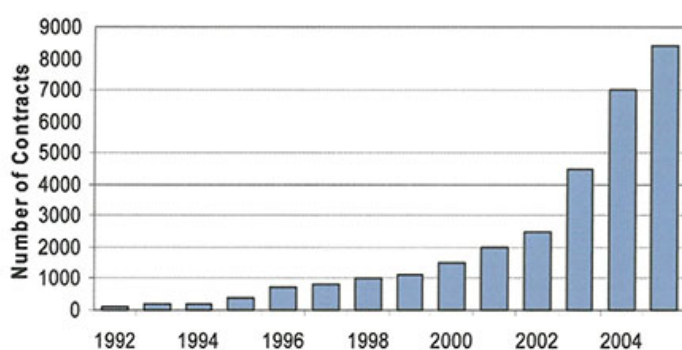
The first attempt to create a derivatives product to hedge freight rate risk was the Baltic International Freight Futures Exchange (BIF-FEX) contract. The BIFFEX freight futures contract was available as a hedging instrument between May 1985 and April 2002. It was listed in the London International Financial Futures and Options Exchange (LIFFE). When it ceased trading, its underlying asset was

the index basket of the seven routes of the Baltic Panamax Index (BPI).

Another hedging instrument for the industry came through the introduction of Over-The-Counter (OTC) Forward Freight Agreements (FFA) in 1992. As can be observed in figure 2 their volume of trading has increased exponentially and have become the main freight rate derivative hedging tool since the withdrawal of BIFFEX. FFA contracts are principal-to-principal contracts between a seller and a buyer to settle a freight or hire rate, for a specified quantity of cargo or type of vessel, for usually one, or a combination of the major trade routes. FFA contracts are traded in OTC derivatives markets in any place of the world where two parties agree to do business with each other. As trading takes place between "individuals", each party accepts credit risk from the other party. FFAs are tailor made products for the needs of the market 'players'.

To see how FFAs work, assume that a shipowner (or a charterer) feels that the freight market in a specific route and a specific vessel/cargo size might move against her. She approaches an approved broker to sell (buy) FFA contracts. The shipowner's broker will search to find a charterer or another broker who has a client with opposite expectations to the shipowner and they negotiate the terms of the contract. If an agreement is reached then the FFA contract is fixed. At the expiration of the FFA contract, if the seller's price is lower than the final settlement price then the seller will compensate the buyer of the FFA contract. For

Figure 2. Number of dry bulk cargo FFA contracts traded 1992 - 2006



instance, a charterer needs a vessel in four months and wishes to secure the freight cost. He might find a shipowner (through a broker) willing to sell an FFA contract to her for settlement in four months time. If the rate in the physical market actually increases above the agreed rate, this involves a cash inflow (gain) for the charterer in the FFA market. If it falls below the agreed rate, it involves a cash outflow (loss) for the charterer. In either case,

above issues in the FFA and other shipping derivatives markets see Kavussanos and Visvikis (2006) and the references therein. Besides the OTC FFA contracts, freight futures have also become available since 2000. They are traded in organized exchanges. They include the International Maritime Exchange (IMAREX) and New York Mercantile Exchange (NYMEX). IMAREX is a professional freight derivatives exchange targeting the maritime

Singapore or via an authorised third-party freight derivatives broker (e.g. Clarksons, Simpson Spence & Young, Freight Investors Services, etc.). A list of freight futures and FFA contracts available at IMAREX may be found on the IMAREX website and in Kavussanos and Visvikis (2006). Since May 2005, the NYMEX started offering freight derivatives on nine tanker freight futures contracts on its NYMEX ClearPort(sm) electronic trading and clearing platform. They use as underlying commodities the Baltic Exchange or the Platts indices and include the five "dirty" tanker routes (TD3, TD5, TD7, TD9 and TD10) and the four "clean" tanker routes (TC1, TC2, TC4 and TC5). Also, the Singapore Exchange (SGX) has announced that during 2006 will also introduce freight derivatives trading.

In response to demands from market participants to address the issue of credit risk present in OTC FFA contracts, but at the same time retain the flexibility that FFAs offer, a set of new derivatives contracts appeared. We call them "hybrid" FFAs, as they are OTC agreements, but cleared through the LCH.Clearnet. The LCH.Clearnet then launched, during 13th September 2005, a recording, clearing and settlement service for OTC FFAs, offering the management of margin and cash-flows and becoming the counterparty for each of the parties in the agreement. FFAs cleared at LCH.Clearnet include 4 tanker FFAs (crude and refined products), 4 dry voyage FFAs (dry-bulk commodities), 3 "baskets" of dry time-charter FFAs and 2 dry trip time-charter FFAs. Improved technical education is essential for widespread acceptance and use of shipping derivatives. Since January 2004, a world leading 2-day executive seminar program on "Risk Management and Shipping Derivatives" has been introduced and run for this purpose by the Athens University of Economics and Business. The next seminar series will run in Piraeus, 22 and 29 September 2006 (for more information on how to join, please contact Mr. Petros Kalkanis on +30 210 8665371-3, petros@rc.aueb.gr). ©



these flows from the FFA, balance the gains or losses in the physical market.

Currently, FFA contracts have as the underlying asset spot freight rates in routes of the BPI, the Baltic Supramax Index (BSI), the Baltic Capesize Index (BCI), the Baltic Clean Tanker Index (BCTI) and the Baltic Dirty Tanker Index (BDTI). For further analysis regarding the

industry, founded in spring 2000. It provides a marketplace for freight derivatives (freight futures and FFAs) and in partnership with the Norwegian Options and Futures Clearing-House (NOS) offers clearing services for these derivatives. Trading for market participants can be facilitated directly on the IMAREX trading screen, via their broker teams in Oslo and



AROUND THE WORLD

MARSHALL ISLANDS REGISTRY

SERVICE AND QUALITY IS WITHIN YOUR REACH

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

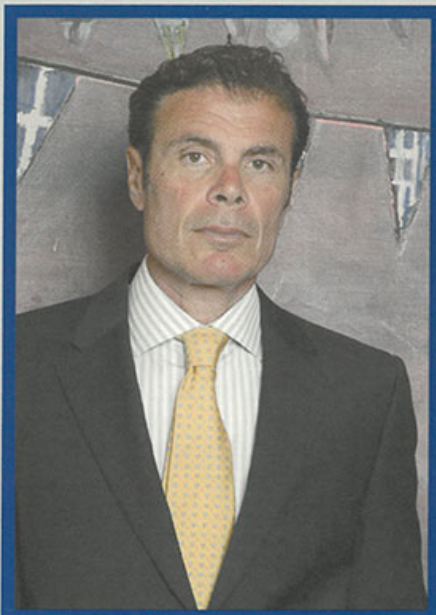
E-mail: piraeus@register-iri.com

WORLDWIDE OFFICES

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

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

www.register-iri.com



> By Constantinos T. Chrysoulis,
LL.B., Managing Director
American Ship Finance Partners, Inc.

The survival of American business is dependent on accessible capital.

Without it, business cannot grow in good times or survive in bad. In the world of corporate finance there are several ways a business can raise capital. Some of these include bank loans, venture capital, private placement of stock, an initial public offering (IPO), or a (reverse) merger with a public shell.



The Path to the Canadian and U.S. Stock Exchanges - An Innovative Approach

Bringing your company public has several advantages. A public company can use its stock to purchase other companies; use as collateral to borrow money or to reduce debt in exchange of stock; use as an incentive to its employees through a stock option plan; increase the owner's personal liquidity via a public market of his stock. Of course there are disadvantages too: additional reporting, accounting and administrative duties not required by a private company, however, these "disadvantages" make a company more convincing and attractive to investors everywhere.

Reasons for the transformation into a public company are: Interest-free and non-repayable capital made available to the company; almost "unlimited" funds for expansion; increased competitiveness; better visibility and international reputation; private holdings of the initial shareholders as well as the company's financial status have a considerable increase in value. The financial evaluation of a public company is more favorable, due to the fact that under GAAP rules such items as know-how, market position, future outlook and hidden values are taken into consideration. This means that the net evaluation for the owners of the public company would be considerably higher even if they sold



30% of their stock, than their value when they held 100% of a privately-owned company evaluated by a balance sheet alone. The transformation of a private company to a public one will not mean a sell-off of assets or loss of management and owners control, but actually a vastly improved private evaluation in conjunction with a strengthened company financial position. Due to the fact that a public company is not required to obtain permission to issue new stock, theoretically new stock can be used as a responsible tool for further investments, as it is up to the company's board of directors to decide on how many additional shares are to be issued.

Raising Capital on the Canadian Equity Markets

American Ship Finance Partners, Inc. provides

companies with the services that are required to go public through the CPC method. We help you in finding the right CPC for your business, and then we assist you in the process leading to the successful conclusion of the reverse merger. A Capital Pool Company (CPC) is an alternative for a company either unable or not ready to go public via a conventional Initial Public Offering (IPO) of its shares. The CPC program permits a newly created company, with a relatively small cash infusion (from the founders/promoters of the CPC not exceeding the amount of Can. \$1½-Million) and a simultaneous Initial Public Offering (IPO) through a registered Broker/Dealer from a minimum of 200 investors and lists the CPC's shares for trading on the TSX Venture Exchange (a.k.a. the Toronto Stock Exchange). The total cash can not exceed Can. \$2-Million. The CPC's



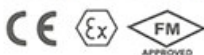
HERMetric UTImeter Gtex

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



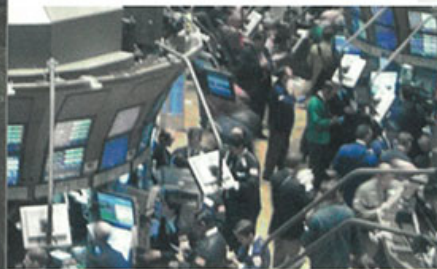
Benefits:

- No calibration required
- Temperature accuracy: $\pm 0.1^{\circ}\text{C}$
- Tape accuracy: ± 1.5 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.



mandate is to find and acquire a promising company (ongoing business but not start-ups) or asset, and funds in its treasury can only be used for the search and due diligence process (At this point no salaries, consultants fees rent etc. are permitted). Within 24 months of the IPO, the CPC must complete a "qualifying transaction" by acquiring such a suitable company or asset. Foreign assets or businesses are eligible. The acquired business thus obtains the benefits of the funds in the treasury and the public distribution of the CPC.

The Capital Pool Company (CPC) program is an innovative financing vehicle for growth-oriented companies, providing an interesting alternative to the more traditional initial public offering method of going public. It offers a practical and cost-effective solution for growth oriented companies searching for new capital to finance their operations and seeking to go public. The CPC Program came into effect in November 2002 (since April 2005 foreign issuers are permitted) and is aimed at both entrepreneurs and seasoned venture capital investors with an interest in devoting their time, capital and expertise to helping growth-oriented companies go public and list on one of the largest and most respected Exchanges in the world e.g. the Toronto Stock Exchange.

The benefits of the CPC Program are:

- Provides a quick, efficient and economical way to list a company on the stock exchange

- Offers easy access to capital
- You retain control of your company
- Provides your company with increased visibility for its business development

This program is the most cost advantageous for a company to go public anywhere in the world. Once the closing has occurred, the company trades on the TSXV for approximately 5 days and can then move to big board TSX, based on the size of the assets and meeting the usual requirements. For viable projects, raise-ups of upwards of \$100 Million have been successfully concluded in Canada. Also, once listed here you can list a company on almost any Exchange in the world. For example, you can, by filing a form 15C2-11 trade on NASDAQ, or go on AMEX and/or Frankfurt, without having to follow their usual procedures. The Toronto Stock Exchange is the sixth largest Exchange in the world and has reciprocal agreements with most of the major Exchanges around the world. Once listed, the company could obtain a listing on any Exchange in the U.S. or Europe without having to submit to the regular procedures.

So, you can see that we can very well accommodate your companies and, at a lot less money and a lot faster (usually within 90-120 days). Since CPCs are specifically formed to enter into a reverse merger with an ongoing business, there is no "history" or "skeletons" to be concerned about.

The CPC Program represents a unique opportunity for the majority of Greek shipping Companies to go public either in Canada or the U.S. in the most economical, safe, straightforward and efficient mode. ☺

www.AmerShipFinancePartners.com

ELECTRICAL EQUIPMENTS

SHIP LIGHTING

EXPLOSION PROOF STUFF

MARINE CABLES

SEARCHLIGHTS

50 YEARS TSOUKATOS

Thank you for your trust

ABB

CABLEL'

Crabtree
Electrical Equipment

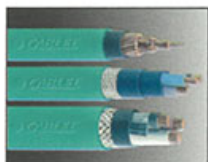
SYLVANIA

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.



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



> Interview with
Dr. Ing. Tilmann Greiner
 Senior Vice President
 MAN Diesel PrimeServ Hamburg

Whilst participating in the SSM shipping exhibition, the magazine "Naftika Chronika" took the opportunity to speak to the head of the German company "MAN Diesel PrimeServ Hamburg". This is one of the top companies not only in Germany but also in the international shipping community.

"MAN Diesel PrimeServ Hamburg" belongs to the group of companies "MAN B&W Diesel" which is the main supplier of diesel engines for Sships.

Dr Ing. Tilmann Greiner talks to us, amongst other things, about the level of support his company can offer in providing servicing throughout the world and the complete and ongoing assistance his company gives its clients.

PrimeServ Hamburg, a powerful partner for the Greek shipping industry

Dr. Greiner, you are the head of MAN B&W Service Center Hamburg Works, which is now called PrimeServ Hamburg. How can you help the Greek ship owners?

Well, ships are sailing worldwide. We can help the Greek ship owners e.g. in any case of bigger repairs worldwide.

How can you support them in detail?

For a ship owner bigger damages are (hopefully) rare cases. So the abilities to handle such cases are limited within the technical management. For us as a repair center bigger damages are part of the daily business. We save money and time in fixing the problem by professional project management, effective negotiations with insurance and classification societies with high competence in all kind of damages and engines.

Here is an example: When the web of

a 2-stroke engine crankshaft has slipped we can reposition the web in situ to its original position by heating the web after having cooled down the journal by liquid nitrogen. This repair takes about one week and may be carried out anywhere in the world where sufficient liquid nitrogen can be made available. As far as we know this repair is a unique competence worldwide. Repairs of such crankshaft damage in a workshop would take at least 8 weeks depending on the engine size and manufacturing of a new crankshaft would nowadays include a delay of at least one year.

Are 2-stroke main engines your core business?

No, not at all. Our knowledge and our business is equally spread over MAN B&W 2-stroke and 4-stroke engines as well as turbochargers. And not

only for the living engines but also for these engines, which are not being built any longer, e.g. KZ, KSZ, GB, GFCA 2-stroke engines or 52/55 4-stroke.

How can you handle this broad spectrum of knowledge?

We are 270 people here in Hamburg with a very flexible and high competent flying squad of 50 engineers. Our fluctuation is nearly zero, so we can keep the knowledge of 20, 30 years field experience in the heads of our staff together with young, ambitious and hardworking people which we mostly recruit from sailing staff. Furthermore we have a 10.000 sqm workshop where we can repair all components of engines and turbochargers, even complete 4-stroke engines and 2-stroke engines.

Is repair your only competence?

No. We are a center of competence for reconditioning in our global PrimeServ network based on our long lasting experience in reconditioning of piston crowns, exhaust valve spindles, fuel equipment, cylinder covers and much more.

Is there still a high demand in reconditioning?

Oh yes. Reconditioned parts are 50 % cheaper compared to new parts. At the same time by reconditioning parts according to the high OEM (original engine maker) standard the TBO (time between overhaul) of new parts is achieved.

Dr. Greiner coming back to the Greek market. What do you think about this market?

Greek ship owners control the biggest fleet in the world. And there are strong efforts in modernizing. Due to the huge number of new buildings year by year the fleets became younger and younger. We have to adapt ourselves to this development and so we are offering intelligent solutions for upgrades.

How you want to serve this market in detail?

Fortunately we are not left alone but we do have strong friends: First of all our representative in Piraeus, MB Hellas with Dimitris Vlantos and his team, well known and high competent in the market and secondly our authorized workshop Roussakis. These both help us for the benefit of the Greek ship owners backed up by our powerful headquarters in Copenhagen and Augsburg. ☉

Who is Who

Since 2003 Dr.-Ing Tilmann Greiner manages the MAN B&W Diesel Service Center in Hamburg. Before his appointment he served as CEO of the Management Consulting IFAO AG in Wettingen (Switzerland). At the same time, he was responsible for the Service and Sales Consulting divisions of the mother company IFAO AG in Germany. Prior he worked for 16 years in various divisions of ABB, at last as Service Vice President of the ABB Automation Group Ltd. in Zurich.

After graduating as industrial engineer in Karlsruhe in 1977, he was employed with the SIEMENS AG and the Fraunhofer Institute for production technology and automation (IPA) in Stuttgart.

OCTAMAR - BT8 PLUS

a complete solution for today's marine fuel problems

The great majority of the marine fuel oil used today by the world's merchant fleet is residual fuel oil. By definition residual fuel oils are the products remaining from the refinery process after all distillate or lighter fractions have been removed. These residues are complex mixtures which depend on the source of crude oil and the complexity of the refinery.

In the early days of refining, marine fuel oil was derived from the residue of the atmospheric or vacuum distillation process. Generally the product entering the marine fuel oil market was of a constant quality and there were few problems. As the demand for distillate products increased refiners introduced secondary refining processes which had an effect on the characteristics of marine fuel oil.

The effects of the secondary refining processes adapted today by almost all refineries on the marine fuel are:

- Significant increase in compatibility and stability/sediment problems.
- Contamination by catalyst fines.
- Increase in the density of fuels.
- Poor ignition and combustion
- Engine fouling
- Increased exhaust emissions.

Innospec suggests as a solution to all above problems the product Octamar BT8 plus

Octamar BT8 plus is a multi functional product that focuses on the two major aspects of marine fuels:

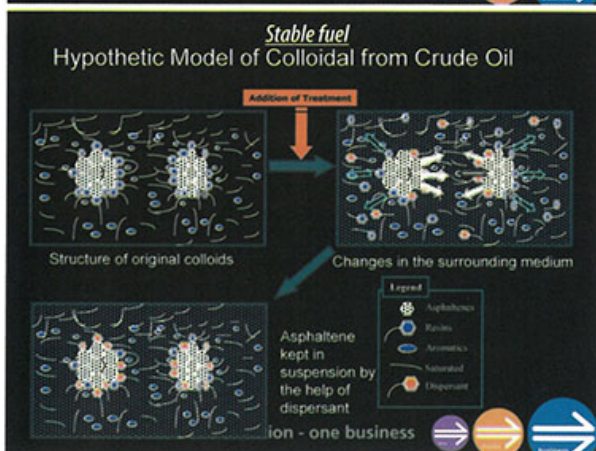
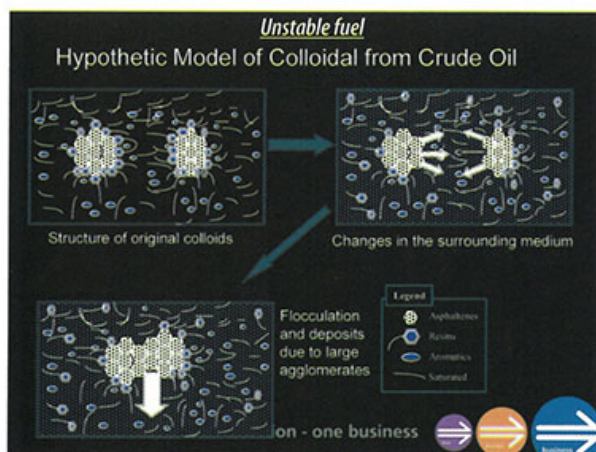
The fuel handling

The fuel combustion

● Fuel handling

Compatibility and stability fuel problems-blending

The stability of the residual fuel oil is primarily dependent upon the ratio of the



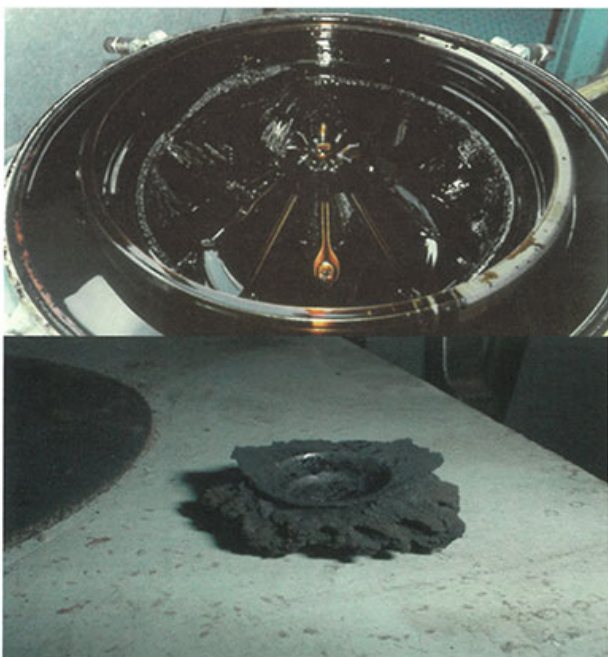
natural dispersants and asphaltenes present. These dispersing compounds (resins or maltenes) surround the unstable asphaltenes to form a micelle, which is stable in the fuel.

For a residual fuel oil to be naturally stable upon production the resin level in the fuel must be sufficient in order to disperse the asphaltenes present. Residual fuel oils which are unstable upon production are normally deficient in resins compared to the level of asphaltenes.

Residual fuel oils which are initially stable can be destabilised by the addition of further blending components. For example, a visbreaker process will not only breakdown any natural resins in the oil but it will also form synthetic asphaltene molecules, resulting in a net increase in unstable compounds and a decrease in dispersing compounds. The blending of the visbreaker residue into the residual fuel oil pool can result in complete destabilisation of the fuel oil. This problem is of significant relevance when visbreaker or thermally cracked residues are blended with straight run residues.

The blending of cutter stocks (often a distillate stream) with a stable residual fuel oil in order to achieve a viscosity specification can also destabilise the fuel.

*High sludge productions will inhibit purifier's ability to remove cat fines
Unhomogenized fuel will create nozzle deposits effecting spray patterns
and finally combustion efficiency.*

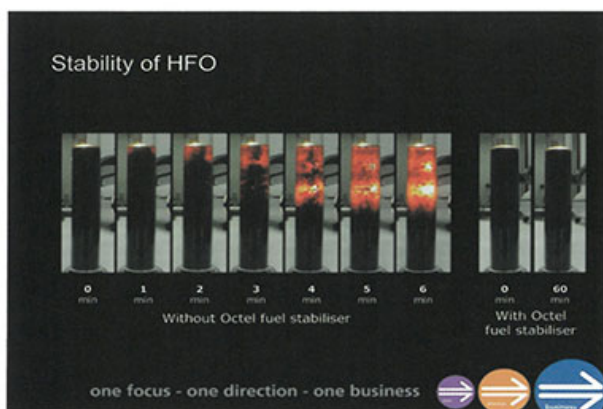


The aromaticity of the distillate stream is often much lower than that of the residual fuel oil, resulting in a net decrease in the aromaticity of the blend. This results in the precipitation of the asphaltene molecules and the destabilisation of the fuel oil.

Residual fuel oil instability from each of these routes can be overcome by the use of a dispersant stabiliser additive. The use of Octamar BT8 plus will add polymer synthetic resins that will substitute the missing natural resins thus maintaining perfectly stable the fuel during any blending or storage-settling conditions.

Octamar BT8 plus will:

- Reduce the level of sludge present in the storage and distribution system, resulting in less maintenance and clean up operations.
- Enhance water separation (reduced sludge will substantially reduce water



Unstable fuel stabilized with the use of Octamar BT8 plus

emulsions allowing easier separation)

- Reduce operational problems such as filter blocking, fuel heater fouling and fuel pump-injector sticking-fouling.
- Allow blending of different fuels without compatibility problems.
- Ensure good atomisation and combustion by maintaining the fuel in a homogenous condition.
- Reduce significantly the work load of H.F.O. purifiers (less sludge production) allowing more efficient purification for removing cat fines, water etc.
- Fuel combustion...

The most significant contribution though that **Octamar BT8 plus** provides is to the **combustion procedure** which will be described in detail within the next issue!!

GREEK NEWBUILDING ORDERS DURING FIRST SEMESTER 2006

> By George Moundreas & Company, S.A. Newbuilding Contracting Dept.

From a review of our monthly reports of first six months of the year, and following an adjustment concerning options declaration and other procedures eventually leading to slight modifications of the whole picture, we arrived to the following results which are set out herebelow as usual, in good faith, without guarantee for accuracy/completeness.



It appears that the total number of units ordered by Greek Owners during the 1st Semester 2006 are 118 whereof 93 tankers of all types, 15 bulkcarriers, 2 LPGs and 8 containerships (50,200 TEUs). The total deadweight is about 10,570,000 mtons and total investment in the region of U.S.\$ 6.66 billion.

For comparison reasons, during first half 2005, the corresponding figures were: The total number of orders 62 whereof 24 tankers of all types, 11 bulkcarriers, 17 LPGs and 8 containerships (about 25,458 TEUs). Total deadweight is about 2,000,000 mtons and the corresponding investment is U.S.\$ 2.7 billion.

In our Monthly Report dated 1st April, 2006, reviewing the March activity, we had pointed out the rush for placing orders during the second part of March and we had explained it mainly as an attempt to overcome the CSR Rules application. It appears, however, that action went too far as the U.S.\$ 2.8 billion expenditure in those 15 days period easily compares to a full years one while the U.S.\$ 6.6 billion of the six months period far exceeds

that level. Lets wait for the full 2006 data!!!

Tankers represent the lions share. This should be attributed to the general feeling that tankers have a bright imminent future and, to a lesser extent, to the reluctance of builders to take contracts for bulkcarriers.

Korea has been by far the first choice followed by China while Japan with its well known selective notion ranks third at a distance. We must remember, however, that choice in this particular case means a compromise with slots availability rather than the real will of the Owners who would be happy to shorten the distance between tankers and bulkcarriers.

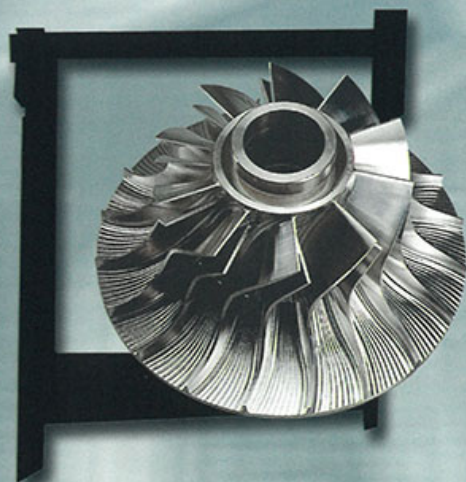
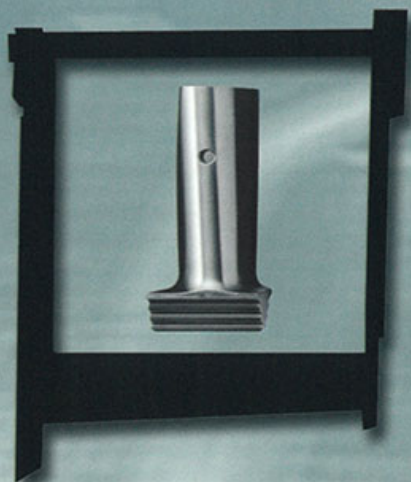
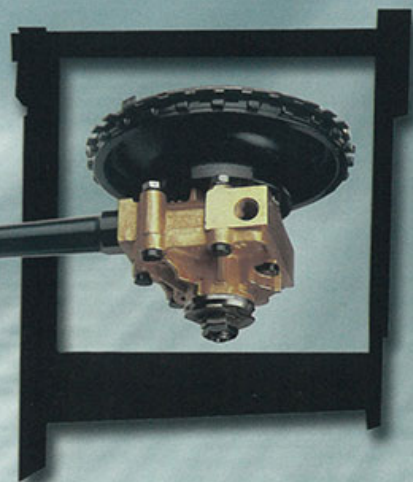
[Remark: Throughout this Report, LPGs and containerships are not taken into account in the total deadweight accumulation].

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



PROTECT your vessel SAVE on costs

PHI advertising

HEMPEL fouling control technology is the ultimate solution for exceptional protection and superior performance for all vessel types, ensuring at the same time great reductions on operation and maintenance costs.



GLOBIC NCT

A high-performance antifouling that is both self-polishing and self-smoothing, based on the groundbreaking use of nanocapsule acrylate technology. Offers fouling protection up to 60 months under all service conditions. May be specified with 15 % lower DFT.



HEMPASIL

A non-stick, silicone-based, copper and biocide free fouling release system, with a NEXUS component that ensures firm adherence of the product to the anticorrosive layers. It offers significant cost advantages and 60 months' service time.



OCEANIC

A cost-effective, TBT-free, self-polishing and self-smoothing antifouling with high volume solids, which can be specified for up to 36 months on the vertical sides and flat bottoms. OCEANIC is available in two different polishing rates.



OLYMPIC

An economical, TBT-free, self-polishing antifouling, which can be specified for up to 36 months. The self-polishing properties provide a smooth surface when the vessel is in operation.

HEMPEL

HEMPEL (HELLAS) S.A. Phone: +30 210 4143400 www.hempel.com