

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 93 • 10/2006 • ΤΙΜΗ 6€
www.n-c.gr

Συνέντευξη:

Γιώργος Κασσιώτης
Το στοίχημα της ελληνικής
ναυτιλίας

Bulk Carriers

Τρέχουσα κατάσταση
και τάσεις στην ελληνική ναυτιλία

Τεχνική ανάλυση
και διερεύνηση
των ναυτικών ατυχημάτων

Έρευνα

J.M. Barroso - Ρ. Κράτσα
**Αναζητούμε
την Ευρωπαϊκή Ημέρα
Ναυτιλίας**





DYNAMIC BALANCING MACHINE SCHENCK - CAB 803



**AUTHORIZED
SERVICE STATION FOR:**



MITSUBISHI -
HEAVY INDUSTRIES, LTD.

MET
TURBOCHARGERS

SIEMENS - NAPIER Turbochargers
Industrial Turbomachinery Limited

KBB

ALL TYPE TURBOCHARGERS REPAIR CENTER

TURBOMED
TOTAL TURBINE SERVICES

YIANNIS PARASKEVOPOULOS ABEE

VI.PAS (Industrial Park of Schisto) Str. 1 & 2, Block 2, 18863 Perama, Greece

Tel.: +30 210 4000111, Fax: +30 210 4000225, +30 693210060, +30 6947008960

e-mail: turbomed@otenet.gr

www.turbomed.gr

we **sea** more



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



100 YEARS

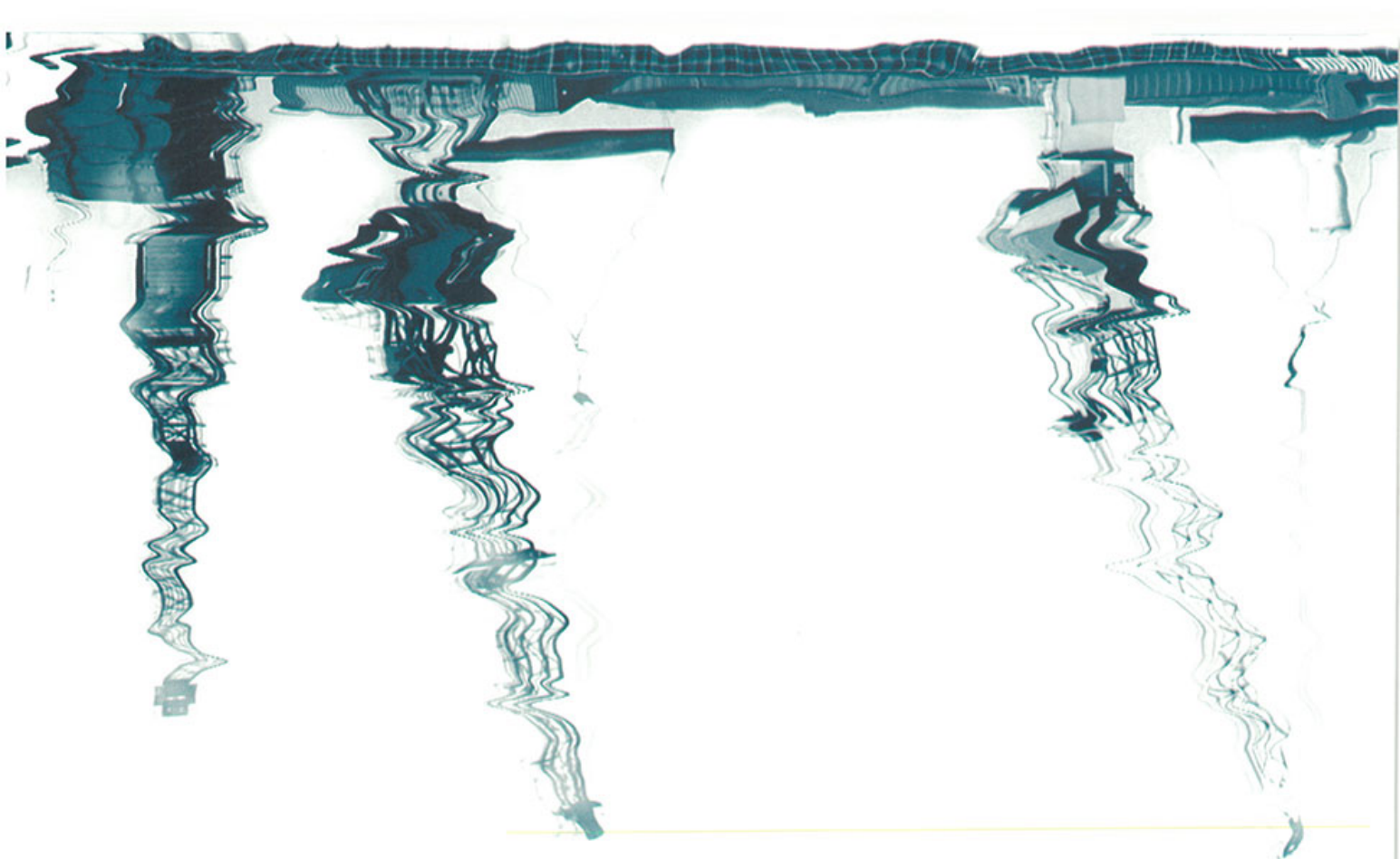
**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

45, VAS. SOFIAS AVE.

ATHENS 106 76, GREECE

TEL.: 210 7267000, FAX: 210 7267043

Email: pa@p-a-shipmanagers.gr



ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB

Editorial

Ας λάβουν οι φορείς
τις απαραίτητες θέσεις... ΣΕΛ. [6]

Υπάρχω... Παρατηρώ... Σχολιάζω...

την επικαιρότητα της ελληνικής ναυτιλίας
ΣΕΛ. [10]

Καθιερώνουμε την Ευρωπαϊκή Ημέρα Ναυτιλίας

Αναζητούμε τις ιδέες και προτάσεις
των αναγνωστών ΣΕΛ. [16]



Ναυτιλιακά Νέα

Ειδήσεις και άλλα σημαντικά επίκαιρα
από το χώρο του εφοπλισμού ΣΕΛ. [18]

Διεθνή

Καταπολέμηση της ρύπανσης από πλοία
ΣΕΛ. [36]

Αλλοδαπός τουρισμός:

Τάσεις-προβλέψεις ΣΕΛ. [38]

Συνέντευξη

ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΣΣΙΩΤΗΣ
Το στοίχημα της ελληνικής ναυτιλίας
ΣΕΛ. [42]



Εκπαίδευση

Ανωτάτης επιστημονικής
φαντασίας και στάθμης
Του Σπύρου Ράνη ΣΕΛ. [48]

Ναυτιλιακές σπουδές
και επαγγελματική ικανότητα
Του Άλκη Κορρέ ΣΕΛ. [52]

Ναυτικό Επάγγελμα

Πρέπει να τα έχεις καλά με
τον εαυτό σου για να γίνεις ναυτικός
Της Μαριάννας Ουσταμπασιάδου ΣΕΛ. [54]

Αγαπώ τη θάλασσα και τη ζωή στο πλοίο
Του Αλέξανδρου Μπούνταλη ΣΕΛ. [58]

Ναυτικά ατυχήματα

Τεχνική ανάλυση και διερεύνηση
dr John Kokarakis ΣΕΛ. [62]

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

BULK CARRIERS

Ανάλυση αγοράς ξηρού φορτίου
Από το τμήμα Market Research
Department, N. Cotzias Shipping Group
ΣΕΛ. [70]

Νέος ορισμός των bulk carriers
Του Σπυρίδωνα Ζολώτα ΣΕΛ. [76]

Bulk Carrier: Τρέχουσα κατάσταση
& τάσεις στην ελληνική ναυτιλία
Του Γ. Μπάνου ΣΕΛ. [78]

Θαλάσσια ασφάλεια: Ο χορός καλά κρατεί
Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη ΣΕΛ. [82]

Το νέο «Coating Standard» του IMO
Του Πάνου Ζαχαριάδη ΣΕΛ. [86]

Παραναυτιλιακά
ΣΕΛ. [92]



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ

Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος Ιδρύσεως: 1931

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

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 βεβαιωθούμε ότι οι περιεχόμενες
στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές,
το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για
οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει
παραστεί. Κανένα κείμενο ή
φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράγει,
αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς
την προηγούμενη έγγραφη άδεια
των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



Έρχεται το φθινόπωρο. Γιορτάστε με το Super Quiet Time.

Ο χρόνος μειωμένης χρέωσης κλήσεων Super Quiet Time θα ισχύει για δεκατρείς συνεχείς ημέρες από τις 20:00 GMT (μέση ώρα Γκρήνουιτς) της Παρασκευής 13 Οκτωβρίου έως και τις 06:00 GMT της Τετάρτης 25 Οκτωβρίου. Η επικοινωνία με οικογένεια και φίλους ποτέ δεν ήταν φθηνότερη - μπορείτε να κάνετε κλήσεις μειωμένης χρέωσης όποτε θέλετε. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το Super Quiet Time και τις προπληρωμένες τηλεκάρτες, επικοινωνήστε με την εταιρία που σας παρέχει υπηρεσίες Inmarsat. Μπορείτε επίσης να τηλεφωνήσετε στο Κέντρο Εξυπηρέτησης Πελατών της Inmarsat στο +44 20 7728 1777 ή να επισκεφθείτε το www.inmarsat.com/crewcalling


inmarsat

Από τις 20:00 GMT της Παρασκευής 13 Οκτωβρίου έως και τις 06:00 GMT της Τετάρτης 25 Οκτωβρίου

Ας λάβουν, οι φορείς τις απαραίτητες θέσεις...

Ένας διάλογος σχετικά με την (μη) επιστήμη του ναυτικού επαγγέλματος:

Η εκπαιδευτική μεταρρύθμιση στις ανώτατες σχολές δεν άφησε «ανεπηρέαστη» τη ναυτιλία.

Η θέσπιση κατώτατων βάσεων ως προς την είσοδο ενός τελειόφοιτου Λυκείου σε ΑΕΙ και ΤΕΙ, ως αναμενόμενο, έπληξε ανεπανόρθωτα την εισαγωγή στις ΑΕΝ της χώρας. Η μεταρρύθμιση έφερε φουρτούνες στην Ακτή Μιαούλη - αν και γνωρίζαμε το δελτίο καιρού, δεν αντιδράσαμε εγκαίρως...

Τα «Ναυτικά Χρονικά», αμέσως μετά την εξαγγελία, την άνοιξη, της υπουργού Παιδείας σχετικά με τις βάσεις εισαγωγής, είχαν προσγγίσει αρκετούς φορείς της ναυτιλίας προκειμένου να εκφράσουν την ανησυχία της ναυτικής και δημοσιογραφικής κοινότητας ως προς το μέλλον των Σχολών. Οι φορείς μάς διαβεβαίωναν, με το γνωστό καθησυχαστικό τους ύφος, ότι «όλα είναι υπό έλεγχο». Τελικά τίποτα δεν είναι υπό έλεγχο και οι απόφοιτοι που τελικά προτίμησαν ή/και εισάγονται στις ΑΕΝ είναι περίπου 600.



Η υπουργός Παιδείας ήταν ξεκάθαρη στις επιδιώξεις της:

Επιζητήσε να εισαγάγει, έστω και άτσαλα, ένα βιαστικό φρένο σε όσους νέους δεν έχουν τα πνευματικά προσόντα, τα εφόδια ή την επιμονή, αλλά ωστόσο επιμένουν στη φοίτησή τους σε κάποια σχολή, που τελικά μακροπρόθεσμα δεν θα τους ενδιαφέρει. Επίσης, η υπουργός φαίνεται να ενδιαφέρεται να «βάλει λουκέτο» σε σχολές όπου οι καθηγητές είναι περισσότεροι από τους φοιτητές. Η Κύμη, η Κεφαλονιά, οι Οινούσσες πιθανώς να μην ενδιαφέρουν τη Μητροπόλεως (κι εξ ανατακλάσεως τη Γρ. Λαμπράκη). Αντιθέτως, μάλιστα, μπορεί να τη «μουδιάζουν» οικονομικά.

Το απογοητευτικό φαινόμενο της συρρίκνωσης του νεανικού ενδιαφέροντος για μια καριέρα στη θάλασσα ήταν αναμενόμενο. Δεν ήταν έκπληξη για κανέναν. Θα ήταν τουλάχιστον ανώφελο, αν όχι φλύαρο, να κατηγορηθεί η υπουργός για το νέο της «μέτρο», και να μην αναζητηθούν ευθύνες κυρίως στη χρόνια ολιγωρία και κατά πολλούς σκληρία των φορέων της ναυτιλιακής εξουσίας αλλά και του συνδικαλισμού.

Το θέμα όμως των ΑΕΝ είναι εξαιρετικά περίπλοκο

σε σχέση με τα υπόλοιπα πανεπιστήμια της χώρας. Αφενός, διότι στις συγκεκριμένες σχολές οι αρμοδιότητες και ευθύνες του υπουργείου Παιδείας είναι σαφώς περιορισμένες σε σχέση με αυτές του ΥΕΝ και, αφετέρου, διότι η εκπαίδευση που παρέχεται -παρά τις πάμπολλες συζητήσεις- δεν είναι εντελώς ξεκάθαρη. Δεν είναι δηλαδή σαφές εάν η κατεύθυνση των γνώσεων παραμένει «ακαδημαϊκή» ή «τεχνική».

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

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

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com



Είναι γεγονός πως η ναυτιλία δεν αναζητά ακαδημαϊκούς πλοίαρχους. Αυτό είναι το σκεπτικό του ελληνικού εφοπλισμού, που μας βρίσκει εν μέρει σύμφωνους. Αφετέρου, όμως, το μέλλον της ναυτιλίας στηρίζεται σε εξειδικευμένες γνώσεις που απαιτούν αυτοσυγκέντρωση, εξοικείωση και προπάντων ουσιαστική μελέτη ορισμένων σύνθετων γνωστικών αντικειμένων. Αυτή η ομιχλώδης προσέγγιση ως προς την εκπαιδευτική φύση των ελληνικών ΑΕΝ (στην αλλοδαπή ο ρόλος τους έχει ξεκάθαρα αποσαφηνιστεί) είναι τελικά που βραχυκυκλώνει κάθε προσπάθεια ανανέωσης και βελτίωσής τους.

Οπότε, χρειάζονται βάσεις ή όχι;

Κανείς δεν μπορεί να δώσει μια σαφή απάντηση, διότι κανείς δεν μπορεί να δώσει ένα ξεκάθαρο στίγμα ως προς τη φύση των σχολών. Οι ΑΕΝ, πάντως, μπορεί να μην είναι φιλοσοφικές ακαδημίες ή πολυτεχνεία, σφείλουν όμως να αποτελέσουν εφελτήριο εξειδικευμένης σπουδής ως προς την πολύπλοκη, ιδιόμορφη, αλλά και γοητευτική φύση μιας σταδιοδρομίας στη θάλασσα.

Η συρρίκνωση του ενδιαφέροντος για τις σχολές, έπειτα από μια ισοπεδωτική μεταρρύθμιση, που αργά ή γρήγορα θα λάμβανε χώρα, αποτελεί περίτρανη αντανάκλαση του εφησυχασμού των ενώσεων, συνδικαλιστών, πολιτικών, αλλά και ναυτιλιακών δημοσιογράφων ως προς το μέλλον του ναυτικού επαγγέλματος.

Εγκλωβισμένοι από τη γοητεία των επίκαιρων ναύλων, η Ακτή Μιαούλη αρνείται να αντιληφθεί το μέλλον ενός επικείμενου αφελληνισμού της. Σε λίγα χρόνια, οι εταιρείες δεν θα μπορούν να προσελκύσουν ούτε καν σπουδαστές για εκπαιδευτικά ταξίδια. Από τους 600, περίπου, που εισήχθησαν εφέτος, αμφιβάλουμε αν θα αποφοιτήσουν πάνω από τους μισούς. ...

Σε πείσμα των παραπάνω σκέψεων προσεγγίσαμε με τη βοήθεια δύο ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών δύο δόκιμους πλοίαρχους δύο νέους εργαζόμενους, που παρά το αρνητικό κλίμα επιμένουν σε μια σταδιοδρομία στη θάλασσα. Οι σκέψεις και ανησυχίες τους ας αποτελέσουν ένα εφελτήριο ως προς τον προβληματισμό μας για το μέλλον των ΑΕΝ και της σταδιοδρομίας στη θάλασσα.

Ηλίας Μπίσιας



**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



Υπάρχω... Παρατηρώ... Σχολιάζω...



Τι καλοκαίρι και αυτό, με την πολύπαθη ακτοπλοΐα να είναι, σχεδόν καθημερινά, το πρώτο ή δεύτερο θέμα στις ειδήσεις. Καλοκαίρι βλέπετε, έλλειψη ειδήσεων, αν και η τραγική ιστορία του Λιβάνου έδωσε αρκετή ύλη. Με αυτήν την αφορμή σήμερα θα μιλήσουμε για την ακτοπλοΐα.

Χρόνια μού κάνει εντύπωση ότι οι καβοδέτες ούτε κράνος φορούν ούτε σωσίβιο, κάτι που στις προηγμένες χώρες είναι ανήκουστο. Πριν από λίγες εβδομάδες ένας καβοδέτης τραυματίστηκε στο κεφάλι από το βαρίδι του κάβου. Παρόμοιες σκέψεις φόβου γίνονται και για τους ναύτες που στέκονται στις μπουκαφόρτες



των πλοίων όταν τα πλοία καταπλέουν ή αποπλέουν.

Επισημαίνεται, επίσης, ότι είναι δύσκολη η πρόσβαση σε κυκλικά σωσίβια για κάποιον επιβάτη που, ενώ αποβιβάζεται, βρεθεί στη θάλασσα. Μήπως πρέπει να το φροντίσουν τόσο οι ίδιοι οι ναυτικοί όσο και οι εργοδότες τους, αλλά να το απαιτήσει και το ΥΕΝ;

Η MARPOL ζητεί να υπάρχουν κάδοι απορρι-

μμάτων στα πλοία και όντως υπάρχουν. Στα ανοικτά καταστρώματα των ακτοπλοϊκών συνήθως είναι δεμένοι με σχοινιά στα ρέλια λόγω των δυνατών ανέμων. Έχω παρατηρήσει όμως ότι τα σκουπίδια σε γεμάτους κάδους χωρίς καπάκι (μήπως το πήρε ο άνεμος το καπάκι...) παρασύρονται από τα μελτέμια στο κατάστρωμα και πέφτουν στη θάλασσα, οπότε μαζί τους συμπαρασύρεται και ο κανονισμός της MARPOL... Μπορεί να βοηθήσει το ΥΕΝ;

Για όσους δεν το γνωρίζουν, στην ιστοσελίδα

www.aia.gr μπορείτε να δείτε τον πίνακα αφίξεων/αναχωρήσεων του αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος» (και, π.χ., στην www.heathrowairport.com του αεροδρομίου Heathrow) σαν να είστε στο αεροδρόμιο. Οι μεγάλες αεροπορικές εταιρείες ενημερώνουν, επίσης «διαδικτυακά», για τις αφίξεις όλων των πτήσεών τους. Γιατί άραγε να μη μας παρέχει την ίδια ευκολία το ΥΕΝ με μια ιστοσελίδα, η οποία θα ενημερώνεται με πληροφορίες που θα παρέχονται από τα τοπικά λιμεναρχεία για τις πραγματικές ή αναμενόμενες ώρες αναχωρήσε-



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

ων/αφίξεων (ETA και ETD στην ορολογία των πλοίων), ώστε εύκολα να έχουμε την πληροφόρηση και να απαλλαγούν και τα Λιμεναρχεία από τις εκατοντάδες χιλιάδες ερωτήσεις που δέχονται από επιβάτες που αναμένουν τα πλοία; Παρόμοιοι πίνακες θα μπορούσαν να υπάρχουν και στα μεγάλα λιμάνια της χώρας μας. Όπως επίσης και από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Μήπως είναι καιρός μαζί με το όνομα του

επιβάτη στο εισιτήριό του να καταχωρίζεται και τηλέφωνο επικοινωνίας μαζί του, ώστε να υπάρχει δυνατότητα ενημέρωσής του σε περίπτωση ακύρωσης ή αλλαγής του δρομολογίου του; Οι αεροπορικές εταιρείες της Ευρώπης ζητούν πάντα τηλέφωνα επικοινωνίας επιβατών για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Γιατί άραγε τα ΜΜΕ δεν αναφέρουν καθημε-

ρινά και ανελλιπώς τις καθυστερήσεις των αφίξεων/αναχωρήσεων των αεροπλάνων, τρένων, λεωφορείων, που ταλαιπωρούν δεκάδες χιλιάδες αφανείς επιβάτες κάθε μέρα, αλλά εστιάζονται μόνο στα ακτοπλοϊκά πλοία; Μέσα σ' αυτή την αγωνία των ΜΜΕ για την ακτοπλοΐα δεν είδα κάποια ανακούφιση για την άρση του μοναδικού στην Ευρωπαϊκή Ένωση ορίου ηλικίας των ακτοπλοϊκών πλοίων,



με την απαίτηση όμως να συμμορφώνονται αυτά με τις εξαιρετικά αυστηρές διατάξεις της Συνθήκης της Στοκχόλμης (όπως κάνουν άλλωστε όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε.). Αντί γι' αυτό αναμετέδωσαν σχόλια 10-20 ατόμων (μέσα στον ωκεανό των 5 εκατομμυρίων επιβατών που χρησιμοποιούν ετησίως το λιμάνι του Πειραιά) ότι θα «πνιγούν» στα παλιά πλοία, χωρίς όμως να αναφέρουν πως επιλογή τους μπορεί να είναι και τα καινούργια πλοία που έτσι και αλλιώς υπάρχουν.

Μήπως έχουμε πέσει στην απόλυτη δύνη του παραλογισμού;

Σε πρόσφατο δρομολόγιο Αρκίτσα - Αιδηψός με

τον απόπλου του πλοίου, η γέφυρα έγινε καφενείο... Σύνθητες φαινόμενο, απλά εκεί τα παρατηρήσαμε και εμείς όπως και πολλοί άλλοι ταξιδιώτες. Περίπου 7 άτομα (όλοι πλήρωμα;) μαζεύτηκαν εκεί, φωνασκούσαν και γελοούσαν μεταξύ τους, αντήλλασαν εξεζητημένες εκφράσεις και γενικά περνούσαν πάρα πολύ ευχάριστα... Ευτυχώς που στην περιοχή δεν υπάρχουν, συνήθως, άλλα πλοία...

Μαζί με την ώρα που πέρασε ευχάριστα έτσι, πέρασε ο επαγγελματισμός, η ναυτοσύνη, ο ISM... Μήπως σας θυμίζει την κατάσταση στο «Εξπρές Σαμίνα» λίγο πριν από το ατύχημα;



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.



717-637-7414 | SOLIB6710.COM

N. LEVENTERIS S.A.

shipping ropes



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

Καθιερώνουμε την Ευρωπαϊκή Ημέρα Ναυτιλίας

Αναζητούμε τις ιδέες και προτάσεις των αναγνωστών



Ο εορτασμός της Ημέρας Εμπορικής Ναυτιλίας από το ΝΕΕ και την ελληνική ναυτική οικογένεια, τον περασμένο Απρίλιο, δεν άφησε ανεπηρέαστους τους αιρετούς της Ευρώπης.

Λίγο καιρό αργότερα, η ευρωβουλευτής Ρόδη Κράτσα, μέλος της Επιτροπής Μεταφορών του Ε.Κ., επηρεασμένη από την ελληνική πρωτοβουλία, κατέθεσε πρόταση στους συναδέλφους της στις Βρυξέλλες για την καθιέρωση μιας πανευρωπαϊκής ημέρας ναυτιλίας (European Maritime Day).

Η πρόταση της κυρίας Κράτσα υποστηρίχθηκε από ευρωβουλευτές όλων των ευρωπαϊκών κομμάτων, ενώ ο πρόεδρος της Ευρωπαϊκής

Επιτροπής, Manuel Barroso, επικρότησε την αξιοσημείωτη κίνηση και ζήτησε να θεμελιωθεί μια συγκεκριμένη ημερομηνία για τον εορτασμό της Ευρωπαϊκής Ημέρας Ναυτιλίας.

Σε αυτό το πλαίσιο, τα «Ναυτικά Χρονικά», συνεπικουρώντας την προσπάθεια της Ελληνίδας ευρωβουλευτού, απευθύνονται στο αναγνωστικό τους κοινό προκειμένου να αναζητήσουν μια συγκροτημένη άποψη για την καθιέρωση μιας προσδιορισμένης ημερομηνίας ως προς τον εορτασμό της ναυτιλίας των λαών της Ευρώπης. Επιθυμούμε κατ' αυτόν τον τρόπο, ένα δίαυλο επικοινωνίας με το αναγνωστικό μας κοινό. Αναζητούμε, λοιπόν, μια ημερομηνία που θα αποτελεί ορόσημο για τη σημαντικότητα όχι μόνο της ελληνικής αλλά πολύ περισσότερο της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, που αυτή τη στιγμή βρίσκεται στη «δίνη του κυκλώνα».

Ποια θα είναι όμως αυτή η ημερομηνία; Ποιο γεγονός θεωρούν οι αναγνώστες μας ως εξαιρετικά σημαντικό στην ιστορία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, από την αρχαιότητα έως σήμερα, που οφείλουμε να ασπαστούμε ως σημείο αναφοράς για όλη τη Γηραιά Ήπειρο;



Τα «Ναυτικά Χρονικά» αναζητούν την υποστήριξη των αναγνωστών τους ως προς τις ιδέες και προτάσεις τους* και θεωρούν επιβεβλημένη την παρουσίαση όλων των ονομαστικών προτάσεων, που θα υποβληθούν όχι μόνο στις σελίδες ενός επόμενου τεύχους αλλά και προσωπικά στην Ελληνίδα ευρωβουλευτή. ©

* Οι προτάσεις σας μπορούν να αποσταλούν στην ηλεκτρονική διεύθυνση: info@n-c.gr ή στο fax: 210 92 22 640

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

Καθώς το φθινόπωρο θεωρείται παραδοσιακά η αρχή της νέας οικονομικής περιόδου, το... υπαρκτικό ερώτημα αγορών και ναυλαγορών για το τι μέλλει γενέσθαι σε σχέση με τα παγκόσμια τεκταινόμενα απασχολεί αυτές τις ημέρες σχεδόν όλες τις αναλύσεις, δημοσιεύματα, ανακοινώσεις διεθνών οργανισμών, διασκέψεις, δηλώσεις πολιτικών, τραπεζιτών κ.ά.

Παράλληλα με την πτώση της αγοράς ακινήτων, τη διαφαινόμενη «κρίση της πιστωτικής κάρτας» και την αναιμική πορεία των λιανικών πωλήσεων Αυγούστου στις ΗΠΑ, ήρθε και η ανακοίνωση εμπορικού ελλείμματος ρεκόρ 68 δισ. τον Ιούλιο για να αυξήσει τις διεθνείς ανησυχίες για την αμερικανική οικονομία.

Το οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας

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

Αν και οι αυτοματισμοί του αμερικανικού οικονομικού συστήματος είναι οι γρηγορότεροι, οι πιο αποτελεσματικοί και οι πιο αξιόπιστοι, αναλυτές, όπως αυτοί της Morgan Stanley και της Merrill Lynch, έφθασαν στο σημείο να εκφράσουν φόβους όχι απλώς για επιβράδυνση αλλά για ύφεση το 2008 και ίσως το 2007, με τις ανάλογες δυσμενείς επιπτώσεις στην παγκόσμια οικονομία.

Παράλληλα, η πτώση της βιομηχανικής παραγωγής σε Ιταλία και Γαλλία τον Ιούλιο, η εμφάνιση αρνητικών δεικτών στην Ιαπωνία

με πτώση της επενδυτικής εμπιστοσύνης, αλλά προ παντός στη Γερμανία με κατάρρευση του δείκτη ZEW επιχειρηματικής εμπιστοσύνης το Σεπτέμβριο σε χαμηλό επταετίας, επιβεβαιώνουν ότι η επιβράδυνση χτυπά και άλλες μεγάλες πόρτες.

Παρ' όλα αυτά, όμως, και χωρίς να υποτιμώνται τα παραπάνω προβλήματα, η αξιολόγηση και ερμηνεία στοιχείων από τα... ψιλά γράμματα ενισχύει την αισιόδοξη άποψη για τη συνολική πορεία της παγκόσμιας οικονομίας και συνεπώς των αγορών και ιδιαίτερα των ναυλα-

γορών, χάρη στη δυνατότητα αντιστάθμισης που υπάρχει πλέον από την ανάπτυξη των αναδυόμενων. Γιατί, τι άλλο μπορεί να σημαίνει ότι οι ΗΠΑ, η Ε.Ε. και η Ιαπωνία αντιπροσωπεύουν πλέον μόνο το 51% της παγκόσμιας ανάπτυξης, ενώ ο υπόλοιπος κόσμος, που έφθασε να αντιπροσωπεύει το 49%, αναπτύσσεται με σχεδόν τριπλάσιο ρυθμό και συντομότερα αποκτά την... πλειοψηφία; Και μάλιστα με αυξανόμενο βαθμό αυτοτέλειας, ώστε να περιορίζονται όλο και περισσότερο οι συνέπειες από την επιβράδυνση των ανεπτυγμένων. Για παράδειγμα, ενώ πράγματι η κινεζική βιομηχανία ενδυμάτων σημείωσε κάμψη τον Αύγουστο λόγω μείωσης των εξαγωγών στις ανεπτυγμένες χώρες, άλλοι κλάδοι όπως αυτοί των ταιμμένων και των αυτοκινήτων σημείωσαν ιλιγγιώδη επιτάχυνση. Άλλωστε και οι συνολικές εξαγωγές τον ίδιο μήνα σημείωσαν νέο ρεκόρ \$ 91 δισ. Κατά τα άλλα, στο πλαίσιο πάλι των BRIC, σημειώνεται η αύξηση της ινδικής βιομηχανικής παραγωγής τον Ιούλιο με ρυθμό-ρεκόρ που ξεπέρασε το ρυθμό του 1996. Καθαρό επίσης δείγμα αυξανόμενης αυτοτέλειας της εκτός G7 ανάπτυξης ήταν αυτές τις ημέρες η συμφωνία κορυφής Ινδίας - Βραζιλίας - Ν. Αφρικής για κοινή ανάπτυξη του κλάδου των βιοκαυσίμων, όπου κυριαρχεί η Βραζιλία. Άλλωστε, είναι γνωστή η προετοιμασία ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας με κατάλληλο coating σε MR Products γι' αυτό το trade.

Μπορούμε να πούμε με αυτή την ευκαιρία, ότι παρά την πρόσφατη αποτυχία της διάσκεψης του ΠΟΕ για την απελευθέρωση του παγκόσμιου εμπορίου, η παγκοσμιοποίηση έχει αρχίσει να ξεφεύγει από το αρχικό, σχεδόν τυχοδιωκτικό στερεότυπο της κερδοσκοπικής



κίνησης κεφαλαίων και να παίρνει το δρόμο της παραγωγικής διεθνούς επενδυτικής σκοπιμότητας. Αυτό, ως βελτίωση του υγιούς ανταγωνισμού και της οικονομικής ελευθερίας, ευνοεί και συμφέρει την πιο αυθεντικά ελεύθερη και πλήρως ανταγωνιστική παγκοσμίως επιχειρηματική έκφραση, την ελληνική ναυτιλία, και αυτό αντανακλάται στην πορεία της ναυλαγοράς.

Όσο για τις ανεπτυγμένες χώρες, το αίτημα

για μετριοπαθή επιτοκιακή πολιτική απέκτησε... συνήγορο αυτές τις ημέρες, που είναι ο μειωμένος πληθωρισμός Αυγούστου στις ΗΠΑ και στην Ε.Ε. Με τη βοήθεια και της υποχώρησης των τιμών του πετρελαίου, ενώ ο ΟΡΕC διατήρησε αμείωτη την παραγωγή μέχρι το Δεκέμβριο, δημιουργούνται οι προϋποθέσεις ανακοπής της αναπτυξιακής επιβράδυνσης, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα να στηριχθούν οι μεταφορές και από την πλευρά των παραδοσιακών ανεπτυγμένων οικονομιών.

Η πλειονότητα των αγοραστών τονάζ μπορεί να μη στηρίζεται απ' ευθείας... σε οικονομικούς δείκτες, αλλά στις οφθαλμοφανείς συνέπειές τους. Στην προκειμένη περίπτωση είναι η εκπληκτικά εύκολη απορρόφηση των μαζικών ναυπηγήσεων κάθε χρόνο από την επέκταση του εμπορίου, το οποίο έχει ακόμα 1,5 - 2 δισ. πληθυσμό της Ασίας για να επεκταθεί. Έτσι συντηρούνται οι μεγάλες προσδοκίες που οπλίζουν τους αγοραστές με το απαιτούμενο... θάρρος για να πληρώσουν τις σημερινές τιμές, ακόμα και των νέων συμβάσεων ναυπήγησης με παράδοση... 2010.

Οι ίδιες προσδοκίες ωθούν και τους πωλητές όταν αποζητούν ρευστότητα για τα επεκτατικά τους σχέδια και παίρνουν πίσω τα πωλούμενα πλοία με TCB ή BBB. Το τελευταίο τέτοιο πακέτο ήταν η πώληση από την Pacific King Holding, Singapore, των πλοίων COLOGNY, 149.477 DWT (1993, Taiwan) και YUAN ZI, 71.298 DWT (1997, Namura) σε Έλληνες προς \$ 85 εκατ. en bloc, με BBB για μεν το πρώτο μέχρι 10/2007 προς \$ 27.500/ημέρα και για το δεύτερο μέχρι 12/2007 προς \$ 20.750/ημέρα. ☉

» Μηνιαία ανασκόπηση ναυπηγήσεων πλοίων

Από την George Moundreas Company S.A.

Στην προηγούμενη ανασκόπηση μας είχαμε επισημάνει τη συνεχή επαγρύπνηση του ελληνικού εφοπλισμού για την εξασφάλιση των καταλλήλων ναυπηγικών κλινών σε όλους τους τύπους πλοίων. Ήδη ο πίνακας των παραγγελιών που χρεώνονται στο μήνα Αύγουστο είναι αρ-

διαφέρον για όλα τα μεγέθη του τύπου.

Οι τιμές συγκροτούνται σε μάλλον υψηλά επίπεδα και, αν το τρέχον ενδιαφέρον διατηρηθεί (πιθανό ενδεχόμενο), δεν θα μας εκπλήξει κάποια άνοδος αποκλειστικώς οφειλόμενη στη σπάνι ναυπηγικών κλινών.



Owner	Builder	Ship Type	DWT	No	Delivery	Price
Marmaras	Hyundai *	suezmax	167.500	2	2009	\$80 m
Alpha Tankers	Hyundai	suezmax	159.000	2+1	2009	\$78 m
Dynacom	Jiangnan	VLCC	296.000	2	2009	\$110 m
Dynacom	New Times	px p/c	73.000	4	2010(?)	
Seaworld	Tsuneishi	afamax	110.000	2	2008/09	
Target	SPP	MR	51.000	6	2009	\$45 m
Diana	SWS	CAPE B/C	175.500	2	2010	
NGM	Hantong	supramax	57.000	2+1	2008/09	\$30 m
Primera	Hantong	supramax	57.000	2+1	2008/09	\$30 m

* Hyundai Samho

κετά πειστικός ότι κάτι τέτοιο επετεύχθη σε ικανοποιητικό βαθμό.

Το δεξαμενόπλοιο εξακολουθεί να βρίσκεται στον πρώτο βαθμό ενδιαφέροντος, επισημαίνουμε όμως και την παρουσία μάλλον εντυπωσιακού αριθμού πλοίων ξηρού φορτίου, που υπενθυμίζει το άσβεστο εν-

Ο σχετικός πίνακας πάντως είναι αρκετά εύγλωττος, ώστε τα περισσότερα σχόλια να είναι περιττά:

Εν τω μεταξύ, φαίνεται ότι οι τότε εκκρεμύσες διαπραγματεύσεις, στις οποίες αναφερθήκαμε στην ανασκόπηση μας του Ιουλίου, ήλθαν σε αίσιο τέλος. ☉



» Κίνηση με στρατηγικό στόχο

Σε χρονοναύλωση του φορτηγού πλοίου «Iguana» προς 28.000 δολ. ημερησίως, για 12 μήνες, προχώρησε η ναυτιλιακή εταιρεία Dryships του Γιώργου Οικονόμου, που είναι εισηγμένη στο αμερικανικό χρηματιστήριο.

Η ναύλωση του συγκεκριμένου πλοίου, που είναι ναυπηγήσεως 1996 και μεταφορικής ικανότητας 70.439 τόνων, θα προσθέσει στα έσοδα της εταιρείας 10 εκατομμύρια δολάρια. ☉

» Υλοποιείται το πρόγραμμα παραλαβής της Quintana Maritime

Το δεύτερο φορτηγό πλοίο τύπου kamsarmax παρέλαβε η εισηγμένη στο Nasdaq ναυτιλιακή εταιρεία Quintana Maritime, από τη Metrostar του Θεόδωρου Αγγελόπουλου.



Πρόκειται για το δεύτερο από συνολικά 17 πλοία που αγόρασε η Quintana από τη Metrobulk. Απομένουν 3 panamax 76.000 dwt και 12 kamsarmax bulkers χωρητικότητας το καθένα 83.000 τόνων. Με την ολοκλήρωση της παράδοσης των kamsarmax εκτιμάται πως η Quintana Maritime θα ελέγχει το 25% του παγκόσμιου ενεργού στόλου αυτής της κατηγορίας.

Το πλοίο «Iron Fuzeyga» είναι χωρητικότητας 82.209 τόνων και ναυπηγήθηκε τον Ιανουάριο του 2006 στα ιαπωνικά ναυπηγεία Tsuneishi. Το φορτηγό πλοίο έχει ήδη ναυλωθεί μέχρι το 2010 στην Bunge S.A. ☉

» Το «Batangas» στην κατοχή της Stealthgas



Η ναυτιλιακή εταιρεία του Ομίλου Βαφειά παρέλαβε πρόσφατα το πλοίο «Batangas» μεταφοράς υγραερίου (LPG), χωρητικότητας 3.244 κ.μ.

Το «Batangas», που ναυπηγήθηκε στην Ιαπωνία το 1995, αγοράστηκε από την ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία με το ποσό των 9,4 εκατ. δολ. τον προηγούμενο Ιούλιο.

Το πλοίο ναυλώθηκε ήδη bareboat σε

εταιρεία υγραερίου μέχρι και τον Ιούλιο του 2008, με μηνιαίο ναύλο 106.000 δολ.

Με αυτή την εξαγορά η Stealthgas ολοκλήρωσε το αρχικό επενδυτικό σχέδιο ανάπτυξης του στόλου της. ☉

» Μετάβαση μετοχών

Σε συμφωνία με την εταιρεία Privatsea M.S. Holding Ltd, συμφερόντων Ομίλου Λάτση για τη μεταβίβαση του συνόλου των μετοχών που κατείχε στη Lamda Shipyards S.A., ήτοι ποσοστού 75% του μετοχικού της κεφαλαίου, προχώρησε η Lamda Development. Το συνολικό τίμημα της συναλλαγής ανέρχεται σε 10,9 εκατ. ευρώ.

Το ανωτέρω τίμημα είναι αυξημένο κατά 1,4 εκατ. ευρώ σε σχέση με την έκθεση αποτίμησης αξίας της εταιρείας, ποσού 9,5 εκατομμυρίων ευρώ, που πραγματοποιήθηκε από τον ανεξάρτητο εκτιμητή Alpha Bank και αναμένεται να βελτιώσει

τα ενοποιημένα αποτελέσματα της Lamda Development κατά 1,1 εκατομμύριο ευρώ.



Η εταιρεία Lamda Shipyards S.A. παρουσίασε λειτουργικές ζημιές κατά τη χρήση 2004 ποσού 0,8 εκατ. ευρώ, κατά τη χρήση 2005 ποσού 2,3 εκατ. ευρώ και κατά το πρώτο οκτάμηνο του 2006 ποσού 4 εκατ. ευρώ, δηλαδή συσσωρευμένες λειτουργικές ζημιές τριετίας περίπου 7,1 εκατ. ευρώ.

Η κίνηση αυτή εντάσσεται στο πλαίσιο επικέντρωσης των δραστηριοτήτων της στον τομέα της ανάπτυξης ακινήτων, αλλά και στην περαιτέρω ενίσχυση της λειτουργικής της κερδοφορίας. ☉

GO PUBLIC IMMEDIATELY

RAISE THE CAPITAL YOU NEED FAST

NEW YORK STOCK EXCHANGE TRAN									
52 week		Div.	Yld %	PE 100s	Hi	Lo	Close	Chg.	Net
52 week	Stock	Div.	Yld %	PE 100s	Hi	Lo	Close	Chg.	Net
70	5.8	74	12 1/2	105	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		105	12 1/2	110	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		110	12 1/2	115	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		115	12 1/2	120	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		120	12 1/2	125	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		125	12 1/2	130	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		130	12 1/2	135	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		135	12 1/2	140	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		140	12 1/2	145	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		145	12 1/2	150	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		150	12 1/2	155	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		155	12 1/2	160	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		160	12 1/2	165	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		165	12 1/2	170	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		170	12 1/2	175	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		175	12 1/2	180	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		180	12 1/2	185	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		185	12 1/2	190	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		190	12 1/2	195	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		195	12 1/2	200	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		200	12 1/2	205	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		205	12 1/2	210	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		210	12 1/2	215	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		215	12 1/2	220	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		220	12 1/2	225	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		225	12 1/2	230	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		230	12 1/2	235	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		235	12 1/2	240	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		240	12 1/2	245	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		245	12 1/2	250	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		250	12 1/2	255	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		255	12 1/2	260	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		260	12 1/2	265	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		265	12 1/2	270	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		270	12 1/2	275	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		275	12 1/2	280	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		280	12 1/2	285	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		285	12 1/2	290	12 1/2	12 1/2	12 1/2	1/4	1/4
		290	12 1/2	295					

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

» Η συμβολή του «Forteza» στη σταθερότητα της Excel Maritime

Η εισηγμένη στο NYSE ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Excel Maritime έχει στην κατοχή της και διαχειρίζεται φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου, παρέχοντας επίσης υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών ξηρού φορτίου παγκοσμίως. Ο στόλος της εταιρείας αριθμεί 17 πλοία με συνολική χωρητικότητα 1.004.930 dwt τόνους και μέσον όρο ηλικίας 13,8 έτη. Μέχρι σήμερα το 76% του στόλου της Excel Maritime, δηλαδή 13 από τα 17 πλοία, απα-



σχολεύεται με μακροπρόθεσμες ή μεσοπρόθεσμες ναυλώσεις. Πρόσφατα η διοίκηση της ναυτιλιακής εταιρείας ανακοίνωσε ότι το dry bulk carrier panamax «Forteza», 69.634 dwt, που ναυπηγήθηκε το 1993 στην Ιαπωνία, ναυλώθηκε σε μεγάλη ευρωπαϊκή εταιρεία για διάστημα 12-14 μηνών. Ο μέσος ημερήσιος ναύλος είναι 28.000 δολάρια. Σχολιάζοντας τη ναύλωση του «Forteza», ο διευθύνων σύμβουλος της Excel Maritime κ. Χριστόφορος Γεωργιάκης επισήμανε ότι αυτή η ενέργεια θα συμβάλει στη σταθερότητα της κερδοφορίας της εταιρείας. ☉

» Freeseas: Επέκταση στα handysize πλοία

Η ναυτιλιακή εταιρεία Freeseas διαθέτει στόλο που αποτελείται από 3 Handysize πλοία και ασχολείται με τη μεταφορά ξηρού φορτίου.

Η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία, της οποίας οι κοινές μετοχές διαπραγματεύονται στο Nasdaq της Αμερικής, ανακοίνωσε για το πρώτο εξάμηνο του 2006 έσοδα 5,19 εκατ. δολ. έναντι 4,45



εκατ. δολ. του 2005 και ζημίες ύψους 2,51 εκατ. δολ. έναντι κερδών 5,34 χιλιάδων δολ. το 2005. Στη διάρκεια του πρώτου

εξαμήνου του 2006 η Freeseas εκμεταλλεύεται τρία πλοία handysize ενώ το 2005 δύο. Σύμφωνα με ανακοίνωση της εταιρείας για το δεύτερο εξάμηνο του 2006 ο μέσος ημερήσιος καθαρός ναύλος ανά πλοίο είναι της τάξης των 9.984 δολ. έναντι 5.852 δολ. του πρώτου εξαμήνου. Ο πρόεδρος της εταιρείας, Γεώργιος Γουρδομικήλης, σχολιάζοντας τα αποτελέσματα της Freeseas, τόνισε ότι «με δεδομένη τη δραστηριοποίηση των πλοίων μας στη spot αγορά εκτιμούμε ότι θα αξιοποιήσουμε κατάλληλα τη δυναμική που έχει αναπτυχθεί στη ναυλαγορά». Ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας, Ιων Βαρουξάκης, δήλωσε ότι στόχος της Freeseas είναι να επεκταθεί ακόμα περισσότερο στον τομέα που εμφανίζει ικανοποιητικές προοπτικές, αυτόν των handysize πλοίων. ☉

» Η Frontline και οι μετοχές της General Maritime

Η διοίκηση της Frontline, μιας από τις μεγαλύτερες παγκοσμίως ναυτιλιακές εταιρείες δεξαμενοπλοίων, αποφάσισε να προχωρήσει στην πώληση 3.860.000 μετοχών της ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακής εταιρείας, εισηγμένης στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, General Maritime (Genmar). Οι μετοχές πωλήθηκαν στον όμιλο Bergesen World προς 40 δολάρια ανά μετοχή.

Έτσι, ο όμιλος με αυτήν την αγορά επεκτείνεται ακόμη περισσότερο στην αγορά δεξαμενοπλοίων. Με τη συγκεκριμένη πώληση η Frontline θα αποκομίσει κέρδη ύψους 9,7 εκατομμυρίων δολαρίων, ενώ το διάστημα που συμμετείχε στην Genmar έλαβε

συνολικά μερίσματα ύψους 13,3 εκατ. δολ. Ο στόλος της Frontline αποτελείται από 36 suezmax δεξαμενόπλοια και 46 VLCC tankers συνολικής χωρητικότητας 19,3 εκατ. dwt, ενώ η Genmar διαθέτει σήμερα ένα στόλο 18 δεξαμενοπλοίων εκ των οποίων τα δέκα είναι τύπου aframax και τα οκτώ τύπου suezmax. Επιπλέον έχει υπό ναυπήγηση τρία δεξαμενόπλοια, επίσης suezmax. Η Frontline ανακοίνωσε παράλληλα ότι θα προχωρήσει στη ναυπήγηση τεσσάρων suezmax δεξαμενοπλοίων στα ναυπηγεία Jiangsu Rongsheng Heavy Industries Group Co. της Κίνας. Τα πλοία, χωρητικότητας 156.000 dwt το κάθε ένα, θα παραδοθούν μέχρι το 2009. ☉

TOW MAR

KLAIPEDA LITHUANIA



Towage & Marine Assistance UAB

..... 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 OFFSHORE STRUCTURES

CREW CHANGE ON ANCHORAGE

SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE

FRESHWATER SUPPLY

UNDERWATER REPAIRS



**Represented in Greece
by NAVIGATOR S.A.**

Towage & Marine Assistance

S.Daukanto 3, 92123 Klaipeda, Lithuania

Tel.: +370 46 303427, Fax: +370 46 303428

info@towage.lt

www.towage.lt



» Monarch Classic Cruises: παράδοση και μακροχρόνια εμπειρία στους τομείς της ναυτιλίας και της κρουαζιέρας



Δεύτερο κρουαζιερόπλοιο προστέθηκε στο δυναμικό της Monarch Classic Cruises. Όπως ανακοίνωσε ο πρόεδρος της εταιρείας κ. Μιχάλης Λάμπρου, πρόκειται για το «Blue Monarch», πλοίο της Elysian Cruises, γνωστό με την παλαιότερη ονομασία «World Renaissance». Το πλοίο ανακαινίστηκε πρόσφατα και διαμορφώθηκε σε ένα πολυτελές, υπερούγχρονο κρουαζιερόπλοιο που προσφέρει μοναδικές ανέσεις και υπηρεσίες υψηλού επιπέδου στους επιβάτες.

Το «Blue Monarch» είναι ο «σύντροφος» του «Ocean Monarch», το οποίο αντιπροσωπεύει αποκλειστικά η εταιρεία Monarch Classic Cruises, τα πρότυπα και η ποιότητα του οποίου έχουν κερδίσει ενθουσιώδεις υποστηρικτές τόσο ανάμεσα στους ταξιδιώτες όσο και στους πράκτορες.

Το νέο πλοίο θα πραγματοποιεί επτάήμερες κρουαζιέρες, στα ίχνη του «Χρυσόμαλλου Δέρατος», στα ελληνικά νησιά και στην Τουρκία. Οι κρουαζιέρες προγραμματίζεται να ξεκινήσουν στις 6 Απριλίου 2007 και θα διαρκέσουν έως τις 9 Νοεμβρίου 2007.

Με την προσθήκη του δεύτερου κρουαζιερόπλοιου η Monarch Classic Cruises αναμένεται να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην αγορά κρουαζιέρας στο Αιγαίο.

» Η άνοδος της Quintana Maritime

Παρουσία εκπροσώπων της ναυτιλιακής κοινότητας η Quintana Maritime Limited γιόρτασε την αγορά 17 φορτηγών πλοίων τύπου Kamsarmax, της εταιρείας Metrobulk συμφερόντων του κ. Θ. Αγγελόπουλου, έναντι 735 εκατ. δολαρίων. Σύμβουλος για την επίτευξη της συμφωνίας καθώς και κύριος ανάδοχος στο consortium των τραπεζών που χρηματοδότησαν την αγορά των πλοίων ήταν η Fortis Bank, μια από τις μεγαλύτερες τράπεζες στην Ευρώπη που δραστηριοποιείται στη ναυτιλιακή αγορά. Η Quintana Maritime Limited συγκαταλέγεται στις μεγαλύτερες εταιρείες διεθνώς και δραστηριοποιείται στην αγορά ξηρού φορτίου σε πλοία τύπου Panamax και Capesize. Ελέγχει συνολικά 27 πλοία αυτού του τύπου (μετά και την αγορά των 17 πλοίων της Metrobulk), χωρητικότητας 2,3 εκατομμυρίων τόνων και μέσης ηλικίας 3 ετών. Η εταιρεία είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο του Nasdaq από τις 14 Ιουλίου 2005 (Qmar).

Η αγορά των 17 πλοίων της Metrobulk καθιστά την Quintana μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες στο χώρο του ξηρού φορτίου, με τον πιο σύγχρονο στόλο στον κόσμο.

Η Dahlman Rose, επενδυτική τράπεζα με έδρα τη Ν. Υόρκη, ήταν ο κύριος ανάδοχος σε συνεργασία με τη Fortis Securities, στην ιδιωτική τοποθέτηση προνομιούχων μετατρέψιμων μετοχών αξίας 192 εκατομμυρίων δολαρίων.

Τους καλεσμένους στη δεξίωση καλωσόρισαν ο διευθύνων σύμβουλος της Quintana, κ. Σταμάτης Μόλαρης, καθώς και τα στελέχη της εταιρείας κ. Νίκος Φραντσεσκάκης και Paul Cornell.

Παρόντες στην εκδήλωση ήταν ο γενικός διευθυντής του ναυτιλιακού τομέα της Fortis Bank σε διεθνές επίπεδο κ. Χάρης Αντωνίου και ο γενικός διευθυντής της Fortis Bank Ελλάδος κ. Γιώργος Αρκάδης καθώς και άλλα στελέχη της τράπεζας. Την Dahlman Rose εκπροσώπησε με την παρουσία του ο κ. Ernie J. Dahlman, πρόεδρος της εταιρείας. ☉



// Επάνω: Οι κ. Σταμάτης Μόλαρης, γενικός διευθυντής της Quintana Maritime Ltd, και Γιώργος Αρκάδης, γενικός διευθυντής της Fortis Bank Ελλάδος (από αριστερά προς τα δεξιά).

// Κάτω: Paul J. Cornell, οικονομικός διευθυντής της Quintana Maritime Ltd, και Γιώργος Αρκάδης, γενικός διευθυντής της Fortis Bank Ελλάδος (από αριστερά προς τα δεξιά).

Το «Blue Monarch» έχει:

Μήκος: 492 πόδια.

Σταμπιλιστήρες: Πλήρως κλιματιζόμενο.

Εκταση καταστρώματος: 27.000 τετρ. πόδια - 2.508 τ.μ.

Εκταση πισίνας: 10.845 τ. πόδια - 1.007 τ.μ.

Δύο πισίνες.

Δημόσιοι χώροι: Κυρίως σαλόνι, Casino, Disco, φωτογραφείο, τραπεζαρία, μπουτίκ.

Το πλοίο διαθέτει επίσης κινηματογράφο, σαλόνι ομορφιάς / Spa, αίθουσες συναντήσεων με βεράντα και νασοκομείο.

Καμπίνες:

Deluxe 47 (περίπου 26 τ.μ.), Staterooms 195 (περίπου 15 τ.μ.) σε συνολικό αριθμό 242.

Το 87% των καμπίνων διαθέτει θέα στο εξωτερικό μέρος του πλοίου. ☉

Δημιουργούμε σχέσεις εμπιστοσύνης...



...κρίκο-κρίκο.

PHASMA CREATIVE®



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



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

> Συρματόσχοινα
Εξαρτήματα <
> Αλυσίδες
Ιμάντες <
Σχοινιά <

K&A ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.



ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΤΕΧΝΙΚΗ

Οι πρωταθλητές της άρσης βαρών

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



εταιρίες που αντιπροσωπεύουμε:



» Ψηφίστηκε το νομοσχέδιο για πρόληψη και καταπολέμηση της ρύπανσης

Το νομοσχέδιο του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με το οποίο κυρώνεται το Πρωτόκολλο Συνεργασίας για την πρόληψη και καταπολέμηση της ρύπανσης από πλοία στη Μεσόγειο Θάλασσα ψηφίστηκε ομοφώνως στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής.

Το Πρωτόκολλο, που υιοθετήθηκε το 2002 στη Διπλωματική Διάσκεψη της Βαλέτας, προβλέπει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη οφείλουν να προάγουν σχέδια έκτακτης ανάγκης και μέσα πρόληψης «περιστατικών ρύπανσης», να ενισχύουν τη σχετική νομοθεσία ισχυροποιώντας τις δυνατότητες αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης, καθώς και να διασφαλίζουν την αποτελεσματική εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων για την προστασία της Μεσογείου. Υπεύθυνη Αρχή για την τήρηση του πρωτοκόλλου στη χώρα μας ορίζεται ο Εθνικός Συντονιστής του Εθνικού Συστήματος Ετοιμότητας και Αντιμετώπισης Περιστατικών Ρύπανσης της Θάλασσας. ☉

» Το Πράσινο Αστέρι απενεμήθη στο «Νήσος Μύκονος»

Το πιστοποιητικό προστασίας περιβάλλοντος απένειμε ο ιταλικός νηογνώμονας RINA στο νεότευκτο επιβατηγό - οχηματαγωγό πλοίο «Νήσος Μύκονος» της Hellenic Seaways.

Τα κριτήρια απονομής του πιστοποιητικού στο συγκεκριμένο πλοίο είναι η πλήρης προσαρμογή του σε όλους τους απαιτούμενους κανονισμούς για τη διασφάλιση της πρόληψης της ρύπανσης από όλες τις λειτουργίες του πλοίου, συμπεριλαμβανομένης και της εκπαίδευσης του πληρώματος στη διαχείριση όλων των επιβαρυντικών προς το περιβάλλον ουσιών. ☉

» Η συνεδρίαση της ελληνικής επιτροπής του Γερμανικού Νηογνώμονα

Ετοιμος να ανταποκριθεί στις νέες προκλήσεις είναι ο Germanischer Lloyd, σύμφωνα με τις δηλώσεις του dr Hermann J. Klein, member of the G.L. executive Board, στη διάρκεια συνεδρίασης της ελληνικής επιτροπής του νηογνώμονα.

Ο dr Klein, στη σύντομη ομιλία του, αναφέρθηκε στους νέους κανονισμούς κατασκευής πλοίων, οι οποίοι αυξάνουν την ανταγωνιστικότητα μεταξύ των νηογνώμωνων, αλλά και στις σύγχρονες υπηρεσίες



του Γερμανικού Νηογνώμονα που παρουσιάστηκαν στη διάρκεια της ναυτιλιακής έκθεσης του Αμβούργου, SMM. Στην ειδική εκδήλωση που ακολούθησε, ο πρόεδρος της ελληνικής επιτροπής του G.L., καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος, μίλησε για την ανάγκη διαλόγου μεταξύ των νηογνώμωνων και των φορέων του εφοπλισμού πριν από τη διαμόρφωση πλαισίων κανονισμών κατασκευής και ελέγχου. Ο κ. Κωνσταντακόπουλος εξέφρασε την ικανοποίησή

του για τις δραστηριότητες του Γερμανικού Νηογνώμονα στον Πειραιά και τις υψηλές ποιότητας υπηρεσίες που προσφέρει. Στην εκδήλωση έγινε επίσης γνωστό πως εντός του 2006 ο G.L. πρόκειται να εγκαινιάσει δύο νέα γραφεία: στη Μομπάσα και στη Χάιφα. ☉

» Επωφελής αλλαγή ναύλου και νέες αγορές για την Diana Shipping

Την ικανοποίησή του εξέφρασε ο πρόεδρος της ναυτιλιακής εταιρείας Diana, Συμεών Παλός, για τη μετατροπή της ναύλωσης του πλοίου «Calipso» στην Cargil International με σταθερό ημερήσιο ναύλο (από κυμαινόμενο) 26.750 δολ. για χρονική περίοδο 15-17 μηνών.

Συγκεκριμένα, η Diana Shipping, που είναι εισηγμένη στο NYSE, είχε τη δυνατότητα από τη σύμβαση -παράλληλα με τη σύμφωνη γνώμη του ναυλωτή- να προχωρήσει στη συγκεκριμένη μετατροπή του ναύλου. Από αυτή τη ναύλωση η εταιρεία αναμένεται να έχει επιπλέον έσοδα 12 εκατομμύρια δολάρια. Το «Calipso» είναι panamax πλοίο μεταφοράς ξηρού φορτίου, χωρητικότητας 73.691 dwt και ναυπηγήθηκε το 2005.

Πρόσφατα η Diana Shipping παρέλαβε το «Yasmine Venture», ένα panamax dry bulk carrier 73.546 dwt, που χτίστηκε στο ναυπηγείο της Σαγκάης Jiangnan Shipyard (Group) το

2006. Το πλοίο που θα μετονομαστεί σε «NAΪΑΣ» αγοράστηκε στην τιμή των 39,6 εκατ. δολ. και ναυλώθηκε στην Bocimar Belgium N.V. για χρονική περίοδο 11-13 μηνών με ημερήσιο ναύλο 21.000 δολ. Με την παραλαβή του «NAΪΑΣ» ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 14 πλοία εκ των οποίων τα 13 είναι panamax dry bulk carriers και ένα capesize dry bulk carrier, με σύνολο χωρητικότητας τους 1.138.232 τόνους και μέσον όρο ηλικίας τα 3,9 έτη.

Παράλληλα, η ναυτιλιακή εταιρεία ανακοίνωσε την αγορά ενός πλοίου τύπου capesize χωρητικότητας 175.000 dwt, έναντι 91 εκατ. δολ. Το πλοίο, που ναυπηγείται στα ναυπηγεία Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding Co. της Κίνας, αναμένεται να παραδοθεί στην Diana Shipping το Δεκέμβριο του 2006 και θα ονομαστεί «Sideris GS».

Με την παραλαβή του νεότευκτου η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία θα διαθέτει ένα στόλο από 15 φορτηγά πλοία. ☉

» Η πορεία της Omega Navigation



Η εισηγμένη στο Nasdaq ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Omega Navigation ανακοίνωσε κέρδη 2,9 εκατ. δολ. για το πρώτο τρίμηνο της εισαγωγής της στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

Η Omega, που εισήχθη στο Nasdaq τον Απρίλιο του 2005, συγκέντρωσε κεφάλαια 204 εκατ. δολ.

Τα συνολικά έσοδα ανήλθαν στα 5,2 εκατ. δολ. με καθαρό κέρδος 0,20 δολ. ανά μετοχή.

Στο τέλος Αυγούστου του 2006 κατέβαλε μέρισμα 0,50 δολ. ανά μετοχή.

Τα έσοδα από ναυλώσεις αντιστοιχούν για τα bulk carriers σε 20.011 δολ. την ημέρα, για τα handymax products tankers 20.788 δολ. ημερησίως και για τα panamax products tankers 26.421 δολ.

Τα τελευταία έχουν εξασφαλίσει ναύλους για τρία χρόνια τουλάχιστον, ενώ οι ναυλώσεις

των bulk carriers λήγουν σταδιακά μεταξύ Μαρτίου και Ιουνίου του 2007.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η ναυτιλιακή εταιρεία παρέλαβε το panamax double hull «Miltiadis» το οποίο μετονόμασε σε «Omega Lady Miriam». Το πλοίο είναι product tanker 71.500 dwt και ναυλώθηκε από τη St Shipping & Transport μέχρι τον Ιούλιο του 2009 με ημερήσιο ναύλο 24.000 δολ.

Με την παραλαβή του «Omega Lady Miriam», η Omega Navigation συμπληρώνει την κατοχή των 6 products tankers που είχε συμφωνήσει να αποκτήσει κατά το έργο.

Από την 1η Αυγούστου 2006 η ναυτιλιακή εταιρεία διαχειρίζεται ένα στόλο από 8 πλοία, από τα οποία τα 4 είναι panamax, τα δύο handymax ice class 1A tankers και τον αρχικό της στόλο των δύο handymax drybulk carriers που είχε στην κατοχή της πριν από το έργο. ●

» Πρόγραμμα ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού στην Tsakos Energy Navigation (TEN)



Στην επέκταση του ναυπηγικού της προγράμματος προχωρεί η Tsakos Energy Navigation (TEN) του Ομίλου Τσάκου με τη ναυπήγηση τεσσάρων δεξαμενόπλοιων, συνολικού κόστους 228 εκατ. δολ.

Οι παραγγελίες αφορούν την κατασκευή δύο δεξαμενόπλοιων τύπου aframax-DNA χωρητικότητας 105.000 dwt το κάθε ένα στα ιαπωνικά ναυπηγεία Sumitomo Heavy Industries και δύο δεξαμενόπλοιων τύπου panamax product tankers, χωρητικότητας 73.000 dwt το κάθε ένα, τα οποία θα ναυπηγηθούν στα ναυπηγεία Sungdong Shipbuilding & Marine Engineering στη Νότιο Κορέα.

Τα δύο aframax είναι αδελφά των τεσσάρων πλοίων που ήδη ναυπηγούνται για λογαριασμό της TEN, στα ίδια ναυπηγεία. Τα aframax αναμένεται να παραδοθούν στο τρίτο και τέταρτο τρίμηνο του 2009 ενώ τα άλλα δύο panamax στο δεύτερο εξάμηνο του 2007.

Παράλληλα, η εταιρεία, συνεχίζοντας το πρόγραμμα ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού του στόλου της, προχώρησε στην πώληση των ναυπηγηθέντων το 1988 και 1987 αντίστοιχα πλοίων μονού πυθμένα, τα «Libra» και «Cruik», χωρητικότητας 41.161 dwt. Η πώληση αυτή απέφερε κέρδη κεφαλαίου ύψους 12,5 εκατ. δολ., τα οποία θα περιληφθούν στα αποτελέσματα του τρίτου τριμήνου και ρευστότητα ύψους 30 εκατ. δολ., η οποία θα αξιοποιηθεί για περαιτέρω επενδύσεις. ●

» Οικονομικά αποτελέσματα του ΟΛΠ



» Συνέδριο για τη ναυτιλία, τις θαλάσσιες μεταφορές και την κοινωνική ευθύνη

Τα Τμήματα Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου, Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά διοργάνωσαν στο Αργοστόλι διεθνές συνέδριο με θέμα «THE SHIPPING IN THE ERA OF SOCIAL RESPONSIBILITY».



Το συνέδριο, που πραγματοποιήθηκε υπό την αιγίδα της Ένωσης Ελλήνων Ναυτιλιακών Οικονομολόγων (ΕΝΟΕ), ήταν αφιερωμένο στη μνήμη του Κεφαλονίτη καθηγητή Ναυτιλιακών Οικονομικών Βασίλη Μεταξά. Ο εκλιπών με την πρωτοπόρο έρευνά του και το έργο του σχετικά με την περιβαλλοντική ευαισθησία της ναυτιλιακής βιομηχανίας δημιούργησε τις βάσεις και ενέπνευσε πολλούς ναυτιλιακούς οικονομολόγους, για να ασχοληθούν με το κοινωνικό κόστος της ναυτιλίας.

Στην τριήμερη συνάντηση, σύνεδροι από πανεπιστήμια όλου του κόσμου συζήτησαν και εξέθεσαν τις απόψεις τους για θέματα που αφορούν τη ναυτιλία, τις θαλάσσιες μεταφορές και την κοινωνική ευθύνη.

Η επιτυχία των εργασιών του συνεδρίου τόσο στη συμμετοχή και την ποιότητα των εργασιών όσο και στον επιστημονικό διάλογο που αναπτύχθηκε, προκάλεσε την ομόφωνη απόφαση των διοργανωτών και της ΕΝΟΕ για τη μόνιμη και περιοδική οργάνωση του συνεδρίου. ●

Αύξηση σημείωσε ο κύκλος εργασιών του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς στο πρώτο εξάμηνο του 2006.

Συγκεκριμένα, η αύξηση είναι της τάξης του 8,43%, φθάνοντας τα 74,5 εκατ. ευρώ έναντι 68,7 εκατ. ευρώ στο αντίστοιχο περυσινό εξάμηνο του 2005.

Η άνοδος αυτή, όπως επισημαίνεται σε σχετική ανακοίνωση της διοίκησης του Οργανισμού, οφείλεται στην αύξηση του όγκου των συναλλαγών στο Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων το β' τρίμηνο του 2006 (η οποία κάλυψε τη μείωση των εσόδων που σημειώθηκε στο β' τρίμηνο) και της διακίνησης αυτοκινήτων στο Car Terminal καθώς και στην άνοδο τιμών των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Τα λοιπά λειτουργικά έσοδα μειώθηκαν σε σχέση με το α' εξάμηνο του 2005 κατά 21,45% φθάνοντας τα 3,9 εκατ. ευρώ έναντι 4,9 εκατ. ευρώ.

Η μείωση αυτή οφείλεται κατά κύριο λόγο στην καθυστέρηση της λειτουργίας του Εκθεσιακού Κέντρου κατά το α' τρίμηνο, με συνέπεια τη ματαίωση ορισμένων εκθέσεων, η οποία είχε αποτέλεσμα τη μείωση των εσόδων από μισθώματα ποσού περίπου κατά 800 χιλ. ευρώ.

Τα οργανικά έσοδα της περιόδου παρουσίασαν οριακή αύξηση και ανήλθαν σε 66,3 εκατ. ευρώ έναντι 65,8 εκατ. ευρώ της αντίστοιχης περιόδου του 2005.

Το καθαρό αποτέλεσμα προ φόρων ανέρχεται σε 10 εκατ. ευρώ έναντι 7,5 εκατ. ευρώ του αντιστοίχου εξαμήνου του 2005 σημειώνοντας αύξηση 34,28%.

Τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους (τρέχοντες και αναβαλλόμενους) παρουσιάζουν αύξηση 38,58%, λόγω του υψηλότερου κατά το α' εξάμηνο του 2005 φορολογικού συντελεστή (2006: 29%, 2005: 32%) και της διαφοράς στην αναβαλλόμενη φορολογία. ●

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

SERVING
GREEK SHIPPING
SINCE 1970

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





Επάνω αριστερά και δεξιά: Το AEGEAN MYTH



Η έπαρση της ελληνικής σημαίας. Διακρίνονται από αριστερά προς τα δεξιά ο κ. Νικόλαος Μανιάς, πρόεδρος της Arcadia, ο πλοίαρχος Ιωάννης Παρίσης, ο κ. Γεώργιος Κ. Αγγελόπουλος, η ανάδοχος κ. Pia Christina Isacson και ο πρόεδρος της Samsung Heavy Industries Co Ltd κ. J. W. Kim.



Ο κ. Γεώργιος Κ. Αγγελόπουλος με τον πλοίαρχο Ιωάννη Παρίση, τον Α' μηχανικό Διονύσιο Μελαχρινό και αξιωματικούς του πλοίου.

» «Ο Μύθος του Αιγαίου»

Ένα ακόμα νεότευκτο δεξαμενόπλοιο στο στόλο της Arcadia



Σε μια λαμπρή τελετή στα ναυπηγεία Samsung Heavy Industries Co. Ltd της Νοτίου Κορέας, έγινε η παράδοση στους πλοιοκτήτες της ναυτιλιακής εταιρείας Arcadia Shipmanagement του νεότευκτου δεξαμενοπλοίου «Aegean Myth», τύπου aframax, 115.000 τόνων. Τη λαμπρή τελετή της ονοματοδοσίας τίμησαν με την παρουσία τους ο πρόεδρος της Samsung Heavy Industries Co. Ltd κ. J. W. Kim, στελέχη της διαχειρίστριας εταιρείας Arcadia Shipmanagement, εκπρόσωποι της Royal Bank of Scotland, του νορβηγικού νηογνώμονα Det Norske Veritas και άλλων παραγόντων της ναυτιλιακής κοινότητας, μαζί με φίλους της Arcadia.

Το όνομα του νεότευκτου δόθηκε από την ανάδοχο κ. Pia Christina Isacson, σύζυγο του διευθύνοντος συμβούλου του νορβηγικού αλληλοσφαιλιστικού οργανισμού GARD, και ακολούθησε ο καθαγιασμός του πλοίου από τον ορθόδοξο ιερέα της εκκλησίας του Pusan.

Με συγκίνηση και περηφάνια έγινε η έπαρση της ελληνικής σημαίας από εκπρόσωπο των πλοιοκτητών μαζί με τον πλοίαρχο Ιωάννη Παρίση και τονίσθηκε το ευτυχές προνόμιο που έχουν τα πλοία της Arcadia να φέρουν την ελληνική σημαία και να επανδρώνονται με Έλληνες ναυτικούς. Στις προσφωνήσεις, στη διάρκεια των εκδηλώσεων και του δείπνου που παρέθεσαν οι πλοιοκτήτες, έγινε αναφορά στην επιτυχή πορεία και ανάπτυξη της Arcadia από την ίδρυσή της, το 1998, και στους στόχους που έχει θέσει για να διατηρήσει την κορυφαία θέση της στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χώρο, προσφέροντας άριστες υπηρεσίες και πάντα με σεβασμό στο περιβάλλον.

Η εταιρεία από το 1999 έως το 2004 παρέλαβε εννέα δεξαμενόπλοια τύπου aframax και suezmax συνολικής μεταφορικής ικανότητας 1.200.000 τόνων από τα ναυπηγεία Hyundai και Samsung της Νοτίου Κορέας.

Το «Aegean Myth» είναι το πρώτο δεξαμενόπλοιο του νέου επενδυτικού προγράμματος της Arcadia για τη ναυπήγηση συνολικά επτά σύγχρονων δεξαμενόπλοιων (δύο suezmax και πέντε aframax) με παράδοση το 2006 και 2007 από τα ναυπηγεία Hyundai και Samsung Νοτίου Κορέας. Ο στόλος που διαχειρίζεται η Arcadia συνεχίζει να είναι ένας από τους νεότερους παγκοσμίως με μέσον όρο ηλικίας τα 3,5 χρόνια, αποκλειστικά με πλοία διπλού κελύφους και σύγχρονων ποιοτικών χαρακτηριστικών. ☉

» Μέτρα για την καταπολέμηση της ανεργίας των ναυτικών

Συζητήθηκε στην αρμόδια Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής η πρόταση για τη σύσταση Ινστιτούτου Ναυτικής Κατάρτισης «Ποσειδών».

Σύμφωνα με δηλώσεις του υπουργού Ε.Ν., η πρόταση στοχεύει στην επανένταξη των ανέργων Ελλήνων ναυτικών, λειτουργεί στον αντίποδα της λογικής των επιδομάτων και αποτελεί την πρώτη νομοθετική προσπάθεια στο χώρο της ναυτιλίας για την επανακατάρτιση και την απασχόληση των ναυτικών σε άλλες ειδικότητες του ναυτικού ή του ναυτιλιακού τομέα.

Ο κ. Κεφαλογιάννης επισήμανε ότι ο περιορισμός της ανεργίας των ναυτικών σε συνδυασμό με το μετασχηματισμό των επαγγελματικών ειδικοτήτων που βρίσκονται σε κρίση, εντάσσεται τόσο στην κεντρική στό-

χευση της κυβέρνησης για την ενίσχυση της απασχόλησης όσο και στη νομοθετική πρωτοβουλία του υπουργείου Ε.Ν. για τη βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης.



Στην ομιλία του διαβεβαίωσε τα μέλη της Επιτροπής πως οι Έλληνες ναυτικοί δεν θα

επιβαρυνθούν χρηματικά για το Ινστιτούτο Κατάρτισης, διευκρινίζοντας ότι η λέξη «δίδακτρα» έχει ενταχθεί στο κείμενο του ν/σ στο πλαίσιο της χρηματοδότησης του Ινστιτούτου από κονδύλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι βουλευτές της αντιπολίτευσης εν πρώτοις συμφώνησαν με το πνεύμα της νομοθετικής πρωτοβουλίας, αλλά στη συνέχεια εξαπέλυσαν επίθεση κατά της κυβερνητικής πολιτικής και του κ. Κεφαλογιάννη ειδικότερα, καταλογίζοντάς του λαϊκισμό και εξυπηρέτηση κομματικών σκοπιμοτήτων και εφοπλιστικών συμφερόντων.

Ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ υποστήριξε ότι το νομοσχέδιο ενισχύει τη γραφειοκρατία και το σπάταλο κράτος χωρίς να επιτυγχάνει τίποτα επί της ουσίας. ●

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ Α΄ ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΛΗΨΗΣ Κατασχετήριας έκθεσης πλοίου

Στις 22/11/2006 ημέρα Τετάρτη και ώρα 12.00 - 14.00 στο δημαρχιακό κατάστημα Λαυρίου, Κουντουριώτη 1 και ενώπιον της συμβολαιογράφου Πειραιώς (Σαχτούρη 8) Βασιλικής Δημ. Τάγκαλη ή του νόμιμου αναπληρωτή της με επίσπευση της ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝ Α.Ε. νομίμως εκπ/νης που δικαιούται συνολικά το ποσό των 45.438,89 ευρώ, από τον οφειλέτην Χρήστο Βατσέρη του Κων/νου-Μενελάου.

Θα εκτεθεί σε δημόσιο αναγκαστικό πλειστηριασμό το κατασχεθέν, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 1059/2006 έκθεσή μου πλοίο μηχανοκίνητο ιστιοφόρο Επαγγ/ΚΟ-Τ/Ρ «ΜΑΡΙΑΝΑ», νηολογίου Πειραιώς με αυξ. αριθμ. 1047, με σημαία ελληνική και ΔΔΣ: SV2273, ολικής χωρητικότητας 54,98 κόρων και καθαρής χωρητικότητας 36,47 κόρων, μέγιστο μήκος 28,10 μ., καθαρό μήκος 25,10μ., μέγιστο εξωτερικό πλάτος 5,00 μ.

Η δηζελοκίνητη μηχανή πρόωσης είναι τύπου General

Motors, 12 κυλίνδρων, 370 BHP.

Με όλα του τα συστατικά, τα παραρτήματα, παρακολουθήματα, εφόδια και εξαρτήματα αυτού και των υπαρχόντων πετρελαίων, λιπαντικών και άλλων αναλωσίμων.

Ναυπηγήθηκε το έτος 1921 εις Ρότερνταμ Ολλανδίας εκ σιδήρου (χάλυβα καρφωτού) με μίαν επένδυση εκ ξύλου και έχει μια εγγεγραμμένη υποθήκη και δύο αναγκαστικές κατασχέσεις.

Τιμή πρώτης προσφοράς: 67.000,00 ευρώ.

Ο πλειστηριασμός θα γίνει σύμφωνα με τα στοιχεία και τους όρους της υπ' αρ. 1085/26-07-2006 επαναληπτικής περιλήψεως κατασχετήριας έκθεσής μου και τις σχετικές διατάξεις του Κ.Πολ.Δικ.

Αθήνα 21 Αυγούστου 2006
Ο γνωστοποιών Δικ. Επιμελητής
ΚΩΝ/ΝΟΣ ΜΙΝΩΣ



» Οι στρατηγικές αγορές της Melco Petroleum

Συμφωνία για την αγορά εγκατάστασης καυσίμων και εργοστασίου παρασκευής λιπαντικών της ΤΕΑΚΟ Ελληνική Α.Ε. Λιπαντικών» υπέγραψε η Melco Petroleum Α.Ε., που συνδέεται με την εταιρεία ΑΙΓΑΙΟΝ ΟΙΛ Α.Ε.

Οι όροι της συμφωνίας αναμένεται να ολοκληρωθούν εντός του τέταρτου τριμήνου του 2006.

Ειδικότερα, η συμφωνία προβλέπει τη μεταφορά 25 εργαζομένων που ήδη απασχολούνται στην εγκατάσταση καυσίμων και στο εργοστάσιο παρασκευής λιπαντικών στη Melco Petroleum, ενώ οι

υπόλοιποι εργαζόμενοι θα παραμείνουν στην ελληνική Chevron.

Ο κ. Γ. Μελισσανίδης, που είναι ένας από τους μετόχους της Melco Petroleum, δήλωσε: «Είμαστε ιδιαίτερα ευχαριστημένοι για την επίτευξη συμφωνίας με την ΤΕΑΚΟ Ελληνική Α.Ε. Λιπαντικών για την αγορά της εγκατάστασης καυσίμων και του εργοστασίου παρασκευής λιπαντικών στο Σκαρμαγκά. Πρόκειται για μια επένδυση στρατηγικής σημασίας για τα επιχειρησιακά σχέδια του ομίλου μας. Είμαστε βέβαιοι ότι η ενσωμάτωση των 25 εργαζομένων στη ΜΕΛΚΟ Α.Ε. θα ολοκληρωθεί απρόσκοπτα και προσβλέπουμε σε μια έξοχη σχέση συνεργασίας με κάθε έναν από τους εργαζομένους».

Η εγκατάσταση καυσίμων της ΤΕΑΚΟ που βρίσκεται στο Σκαρμαγκά (Ασπρόπυργος Αττικής) διαθέτει 21 δεξαμενές αποθήκευσης με συνολική χωρητικότητα πάνω από 32 εκατομμύρια λίτρα, υπόγειο αγωγό ο οποίος συνδέεται απευθείας με τις εγκαταστάσεις του διυλιστηρίου των ΕΛ.ΠΕ. στον Ασπρόπυργο, σύστημα ταυτόχρονης φόρτωσης 4 βυτιοφόρων οχημάτων - Bottom Loading, μια προβλήτα με δυνατότητα εξυπηρέτησης φορτώσεων και εκφορ-

τώσεων ταυτόχρονα από δύο δεξαμενόπλοια, εργοστάσιο παρασκευής λιπαντικών με τρέχουσα παραγωγή 20.000 μετρικών τόνων ανά έτος και κτίρια γραφείων επιφάνειας 2.000τ.μ., ενώ καλύπτει συνολική έκταση 47.000 τ.μ.

Η Melco Petroleum είναι μια ιδιωτική ελληνική εταιρεία, στις δραστηριότητες της οποίας περιλαμβάνεται η ιδιοκτησία και διαχείριση μονάδων καυσίμων. Η εταιρεία συνδέεται με την Aegean Oil, η οποία δραστηριοποιείται στη διανομή και εμπορία καυσίμων μέσω ενός δικτύου 450 πρατηρίων στην Ελλάδα. Η Melco Petroleum επίσης συνεργάζεται με την Aegean Marine Petroleum, η οποία δραστηριοποιείται ανά την υφήλιο στην εμπορία ναυτιλιακών καυσίμων και εφοδισμούς στον Πειραιά, στο Kingston, το Montego Bay και το Ocho Rios στην Τζαμάικα, Καραϊβική, το Γιβραλτάρ, τη Fujairah στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και τη Σιγκαπούρη. Η Aegean Marine Petroleum πραγματοποιεί τους εφοδισμούς των ναυτιλιακών καυσίμων με ιδιόκτητο σύγχρονο στόλο δεξαμενόπλοιων διπλού τοιχώματος, ενώ παράλληλα δραστηριοποιείται στην εμπορία ναυτιλιακών λιπαντικών. ●





The secret of a long life

How GL can help your tankers last longer

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

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



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



» Τα **ναυπηγεία** να αναλάβουν το μερίδιο ευθύνης που τους αναλογεί

Στον πρωταγωνιστικό ρόλο που διαδραματίζει στο διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό έργο ο στόλος της ελληνικής πλοιοκτησίας, καθώς και τη θεαματική του βελτίωση μετά τις αθρόες ναυπηγήσεις των τελευταίων χρόνων, αναφέρθηκε ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Νίκος Ευθυμίου, στο Ελληνοκορεατικό Φόρουμ που πραγματοποιήθηκε με την ευκαιρία της επίσκεψης στην Αθήνα του προέδρου της Δημοκρατίας της Κορέας, Roh Moo Hyan.

Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία (Ιούλιος 2006) έχουν τεθεί από Έλληνες εφοπλιστές περισσότερες από 400 νέες παραγγελίες πλοίων, από τις οποίες οι 176 στα ναυπηγεία της Κορέας. Πρόκειται για σημαντική συμβολή στην ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας της ασιατικής αυτής χώρας, η οποία ήδη κατέχει ηγετικό ρόλο στην παγκό-

σμια ναυπηγική παραγωγή.

Η υπογραφή διμερούς ναυτιλιακής συμφωνίας μεταξύ Ελλάδος και Κορέας αναμένεται να προσδώσει νέα δυ-



ναμική στη συνεργασία των δυο χωρών σε ναυτιλιακό επιχειρηματικό επίπεδο.

Επίσης ο κ. Ευθυμίου, υπογράμμισε την

ανάγκη στενότερης συνεργασίας των δυο φίλων χωρών στο πλαίσιο του IMO και τόνισε τη βαρύνουσα σημασία που δίνει ο ελληνικός εφοπλισμός στην κατασκευή εύρωστων - ποιοτικών πλοίων, που να λειτουργούν με ασφάλεια στον προκαθορισμένο χρόνο της ζωής τους. Κατά συνέπεια, είπε, είναι ανάγκη και τα ναυπηγεία να αναλάβουν χωρίς επιφυλάξεις ολόκληρο το μερίδιο ευθύνης που τους αναλογεί.

«Ζητούμε», συνέχισε ο πρόεδρος της ΕΕΕ, «την υποστήριξη και των ναυπηγείων της Κορέας στην προσπάθεια που αναλάβαμε για τη βελτίωση των κοινών κανόνων κατασκευής πλοίων που έχουν υιοθετηθεί από τη Διεθνή Ένωση Μηχανικών (IACS) και οι οποίοι κρίνονται ότι δεν ανταποκρίνονται στις σημερινές και μελλοντικές ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας». ☉

Flexibility

Profitability

Maintenance

Fatigue

Volatile markets

Efficiency

Trust matters

Safety regulations

Timing

Reliability

Tradition

Reputation



Life is about getting to the top. Our teams can help bulk carrier owners and operators beat fatigue, assisting in the design, build and maintenance of safer, more robust ships. We'll help pull you through regulatory and market change. You can rely on our strength, because in business, trust **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.



Καταπολέμηση της ρύπανσης από πλοία

Η Οι αιρετοί της Ευρώπης υποστηρίζουν και επιμένουν στην περαιτέρω χρηματοδότηση της EMSA, που ξεκίνησε επίσημα τις δραστηριότητές της στη Λισσαβώνα στις 14 Σεπτεμβρίου.

Σε αυτό το πλαίσιο η Ολομέλεια του Σώματος στο Στρασβούργο υπερψήφισε, σε πρώτη ανάγνωση, την έκθεση του Ισπανού ευρωβουλευτή Luis de Grandes Pascual, μέλους του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος, σχετικά με τη χρηματοδότηση της Δράσης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Παράλληλα, οι ευρωβουλευτές συμφώνησαν να καθορισθεί ο προϋπολογισμός του στα

154 εκατ. ευρώ για την περίοδο 2007-2013. Κατά την άποψη των ευρωβουλευτών, εκτός από τα μέτρα που λαμβάνουν τα κράτη-μέλη, θα πρέπει να ληφθούν και ορισμένα επικουρικά μέτρα, ούτως ώστε να καταστεί αποτελεσματικότερη η αντίδραση των κρατών-μελών της Ευρώπης στα περιστατικά ρύπανσης από πλοία. Κατά την άποψη, πάντως, της Ολομέλειας, οι δραστηριότητες του Οργανισμού δεν θα πρέπει να απαλλάσσουν τα κράτη από την ευθύνη να διαθέτουν τους κατάλληλους αντιρρυπαντικούς μηχανισμούς.

Παράλληλα, οι ευρωβουλευτές επισημαίνουν πως σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης ο Ορ-

Οι ευρωβουλευτές αποφασίζουν:

- Η EMSA
«χρηματοδοτείται»
με 154 εκατ. ευρώ
για την περίοδο
2007-2013
- Επικουρικός -
συμπληρωματικός
ο ρόλος του Οργανισμού
στις εθνικές ακτοφυλακές
- Ενισχύεται η πρώτη
πανευρωπαϊκή
προσπάθεια για
το συντονισμό των
δραστηριοτήτων κατά
της θαλάσσιας ρύπανσης

γανισμός θα πρέπει να επικουρεί τα θιγόμενα κράτη-μέλη υπό την ευθύνη των οποίων θα πραγματοποιούνται οι επιχειρήσεις απορρύπανσης.

Βάσει των κοινοβουλευτικών τροπολογιών, ο Οργανισμός θα διαθέτει, κατόπιν αιτήματος, ειδικά πλοία για την καταπολέμηση της πετρελαιικής και άλλου τύπου ρύπανσης, όπως εκείνη που προκαλείται από επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες.

Επιπλέον, θα διαδραματίζει ενεργό ρόλο στην ανάπτυξη μιας κεντρικής υπηρεσίας μετάδοσης δορυφορικών φωτογραφιών για την επίτηρηση, τον έγκαιρο εντοπισμό και την ανα-



γνώριση των υπεύθυνων πλοίων.

Αυτό το νέο σύστημα θα βελτιώσει σε παγκόσμιο επίπεδο τη διάθεση και παροχή στοιχείων, αλλά και την αποτελεσματικότητα της αντίδρασης στη ρύπανση που προκαλείται από τα πλοία.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε, επίσης, στο πλαίσιο της καταπολέμησης της πετρελαϊκής ρύπανσης, να καταπολεμάται η ρύπανση που προκαλείται από οποιαδήποτε μορφή πετρελαίου συμπεριλαμβανομένων του αργού πετρελαίου, του μαζούτ, της πετρελαϊκής λάσπης, των πετρελαϊκών αποβλήτων και προϊόντων εκ διυλίσεως πετρελαίου, όπως ορίζονται στη διεθνή σύμβαση για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο.

Τέλος, οι ευρωβουλευτές επεκτείνουν το πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας, ώστε ο Οργανισμός να μπορεί να αναλαμβάνει δράση για την αντιμετώπιση ρύπανσης από «επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες». Αυτές είναι «οποιοδήποτε ουσίες πλην του πετρελαίου οι οποίες, εάν εισαχθούν στο θαλάσσιο περιβάλλον, είναι πιθανόν να θέσουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη υγεία, να βλάψουν βιολογικούς πόρους και τη θαλάσσια πανίδα και χλωρίδα, να καταστρέψουν τη θελκτικότητα των τοπίων ή να βλάψουν οποιαδήποτε άλλη νόμιμη χρήση της θάλασσας».

Την ανάγκη, μάλιστα, επέκτασης των αρμοδιοτήτων της EMSA πρότεινε η ευρωβουλευτής της Ν.Δ. Ρόδη Κράτσα και αποδέχθηκε ο επίτροπος Μεταφορών Jacques Barrot, με στόχο να αντιμετωπίζονται και περιπτώσεις που οφείλονται σε άλλες αιτίες, όπως η πετρελαιοκηλίδα του Λιβάνου, που απειλεί με τεράστια οικολογική καταστροφή την Ανατολική Μεσόγειο και προήλθε από την καταστροφή των πετρελαιογαγγών του από τις ισραηλινές ένοπλες δυνάμεις.

Η ευρωβουλευτής πρόσθεσε ότι στον Οργανισμό παρέχεται πλέον η ανα-

γκαία οικονομική αυτόρκεια, σύμφωνα με τις νέες δημοσιονομικές προοπτικές (2007 - 2013), με συνολικό ύψος πιστώσεων που ανέρχεται στα 154 εκατ. ευρώ.

Η προστιθέμενη αξία του Οργανισμού για την Ελλάδα, δήλωσε η κ. Κράτσα, μέλος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού, είναι σημαντική λόγω της σημασίας που έχει το θαλάσσιο περιβάλλον και η προστασία των ακτών μας τόσο για την καθημερινή ζωή όσο και για την οικονομία, την αλιεία και τον τουρισμό, αλλά και λόγω της ολοένα και αυξανόμενης κίνησης μεταφορικών πλοίων μεγάλης χωρητικότητας στις ελληνικές θάλασσες.

Είναι επίσης θετικό ότι ο αρμόδιος επίτροπος Jacques Barrot έλαβε τη δέσμευση της διεύρυνσης των αρμοδιοτήτων του Οργανισμού στη διαδικασία αναθεώρησης στα τέλη του 2007. ☉



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



Αλλοδαπός Τουρισμός: ΤΑΣΕΙΣ - ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ - ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

■ Η έκθεση του Ινστιτούτου Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων

Ιανουάριος - Αύγουστος 2006

Σε παλαιότερη έκθεσή του για τις εξελίξεις στην τουριστική δραστηριότητα της Ελλάδας, το Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων (ΙΤΕΠ) είχε επισημάνει ότι το 2005 θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως αφετηρία για μια νέα ανοδική και κερδοφόρα πορεία για τον τουρισμό και την οικονομική ανάπτυξη γενικότερα.

Χαρακτήριζε, μάλιστα, το 2005 ως ορόσημο έναρξης μιας περιόδου πιθανώς μακράς και ανοδικής πορείας του αλλοδαπού τουρισμού με την προϋπόθεση ότι θα συνεχισθεί η μεγάλη προσπάθεια προβολής και διαφήμισης της χώρας μας που έχει γίνει μέχρι σήμερα.

Αναλυτικά η έκθεση του ΙΤΕΠ αναφέρει ότι «η μέχρι τον Αύγουστο του 2006 επίδοση στις τουριστικές αφίξεις -όση έκπτωση και αν γίνει για την αναμφισβήτητη παρουσία ευνοϊκών για την Ελλάδα εξωγενών παραγόντων- αποτελεί ένδειξη επαληθεύσεως αυτής της πρόβλεψης.

Λόγω και της προς το καλύτερο αναστροφής των τάσεων των συναλλαγματικών εισπράξεων διαμορφώνεται κλίμα αισιοδοξίας, τη διατηρησιμότητα του οποίου οφείλουμε και μπορούμε να διαφυλάξουμε. Και αυτό επισημαίνεται, διότι τα διαθέσιμα δείγματα γραφής όσον αφορά στο βαθμό υπευθυνότητας με τον οποίο αντιμετωπίζουμε ως χώρα το σοβαρό τούτο πρόβλημα του τουρισμού, δεν προσφέρονται για εφησυχασμό».

Η σοβαρή ανάκαμψη της εισροής τουριστικού συναλλάγματος το μήνα Ιούνιο έχει άρει σε ικανό βαθμό την αβεβαιότητα που προκάλεσε η πρωτοφανής μέχρι το μήνα Μάιο υστέρηση των εισπράξεων έναντι των αφίξεων και διανυκτερεύσεων.

Όπως ήδη έχει επισημανθεί, η πιθανότερη και λογικότερη πρόβλεψη είναι ότι συνολικώς για όλο το 2006 οι τουριστικές συναλλαγματικές εισπράξεις θα υστερήσουν σε ρυθμό αύξησης σε σύγκριση με τις αφίξεις τουριστών. Εκτιμούμε πως οι συναλλαγματικές εισπρά-

ξεις δεν θα υπολειφθούν σε ρυθμό αύξησης το 6%.

Επί της ουσίας, ο Αύγουστος, με εξαίρεση την Κέρκυρα, υπερβαίνει κάθε προσδοκία και προσδιορίζει καταλυτικά το διατηρήσιμο για όλο το έτος του προβλεπόμενου υψηλού ρυθμού αύξησης της τάξεως του 8-10%. Ο ρυθμός αύξησης υπερβαίνει, για την ομάδα των αεροδρομίων που περιλαμβάνονται στο συνημμένο πίνακα, το 8%, οι ενδείξεις δε στηρίζουν εκτίμηση για παρόμοια αύξηση και τον τρέχοντα μήνα. Τα διαθέσιμα στοιχεία για το αεροδρόμιο της Αθήνας «Ελ. Βενιζέλος» αναφέρονται στο 7μηνο, και ως μη συγκρίσιμα παρελείφθησαν. Πάντως, για τον μήνα Ιούλιο κατεγράφη αύξηση 6,8%. Φυσικά, οι αεροπορικές αφικνούμενοι συνιστούν περίπου το 81% των αφίξεων (2005), ποσοστό που προσδιορίζει καταλυτικά και το μέσο ρυθμό αύξησης.

Οι 2 πρώτοι τη τάξει τουριστικοί προορισμοί για τον αλλοδαπό τουρισμό, Κρήτη και Δωδε-

Ποσοστιαία μεταβολή αφίξεων σε ανταγωνίστριες χώρες

	Ιανουάριος - Ιούλιος 2005/04		Ιούλιος 2006/2005 2006/05
Κροατία	7,9	2,2	0,3
Τουρκία	25,9	-7,1	-2,2
Πορτογαλία (*)	2,7	5,9	5,5
Ισπανία	6,6	5,3	3

(*) Για την Πορτογαλία τα στοιχεία αφορούν διανυκτερεύσεις και φθάνουν μέχρι τον Ιούνιο.

κάνησος, κινήθηκαν με ρυθμούς 10,6% και 12,1%, αντιστοίχως, κατά την περίοδο Ιανουαρίου - Αυγούστου 2006, έναντι 6,3% και 1,4% την περυσινή αντίστοιχη περίοδο. Μεγάλη είναι και η αύξηση στα νησιά του ΒΑ Αιγαίου, με ρυθμό που υπερβαίνει το 10%, με πρωτοστατούσα τη Σάμο (13,2%).

Οι Κυκλάδες φαίνεται πως διανύουν εξίσου έντονη τουριστική περίοδο, πλησιέστερα προς τη Δωδεκάνησο, παρά οποιαδήποτε άλλη περιοχή, ενώ τα Ιόνια Νησιά, αν και σε ανάκαμψη, υστερούν δραματικά, ως σύνολο, έναντι των λοιπών μεγάλων προορισμών, με εξαίρεση την Κεφαλονιά, η οποία παρουσιάζει έντονη ανάκαμψη +16%, έναντι μειώσεων -10% κατά την αντίστοιχη περυσινή περίοδο.

Στη Β. Ελλάδα σημειώνεται αισθητή, ομοίως, ανάκαμψη 5% έναντι 1,3% του παρελθόντος έτους, ωστόσο, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι υψηλό ποσοστό των οδικών διακινουμένων έχουν ως προορισμό την εν λόγω περιοχή, γεγονός που δυσχεραίνει τη διατύπωση εκτιμήσεως.

Σύγκριση με ανταγωνίστριες χώρες

Ο ελληνικός τουρισμός φαίνεται να διαμορφώνει επίδοση υπερδιπλάσια σε σύγκριση με το μέσον όρο των ανταγωνιστριών χωρών στην ευρωπαϊκή Μεσόγειο, ποσοστό ικανό να καλύψει αισθητό τμήμα του χαμένου εδάφους, αλλά και εφικτό, αν δεν μας εναγκαλισθεί ο συνήθης καταστροφικός ενθουσιασμός.

Τονίζεται αυτή η διάσταση διότι είναι προφανές ότι η λαμπρή εφετινή επίδοση εμπεριέχει

μη οικονομικά συγκυριακά στοιχεία, τα οποία δεν πρέπει να προσπεράσουμε ελαφρά τη καρδιά. Είναι, π.χ., χαρακτηριστικό ότι ο ρυθμός υποχωρήσεως του τουρισμού στη γείτονα χώρα εμφάνισε αποδυνάμωση κατά το μήνα

Πίνακας 1.
Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών αεροπορικώς
Ιανουάριος - Αύγουστος

	2004	2005	2006	% μεταβολή 2005/04 2006/05	
1. Θεσσαλονίκη	776.117	798.230	831.338	2,85	4,15
2. Καβάλα	76.152	65.182	75.389	-14,41	15,66
(B. Ελλάς)	852.269	863.412	906.727	1,31	5,02
3. Ηράκλειο	1.387.568	1.483.281	1.600.014	6,90	7,87
4. Χανιά	393.256	409.876	493.918	4,23	20,50
(Κρήτη)	1.780.824	1.893.157	2.093.932	6,31	10,61
5. Ρόδος	862.085	887.040	1.003.345	2,89	13,11
6. Κως	457.862	451.071	496.777	-1,48	10,13
(Δωδεκάνησος)	1.319.947	1.338.111	1.500.122	1,38	12,11
7. Κέρκυρα	635.854	647.308	660.823	1,80	2,09
8. Κεφαλονιά	118.792	107.298	123.826	-9,68	15,40
9. Ζάκυνθος	367.568	355.869	365.758	-3,18	2,78
10. Άκτιο	107.052	108.552	105.885	1,40	-2,46
(Ιόνια Νησιά)	1.229.266	1.219.027	1.256.292	-0,83	3,06
11. Μυτιλήνη	54.639	52.479	55.613	-3,95	5,97
12. Χίος	12.186	10.441	11.837	-14,32	13,37
13. Σάμος	93.051	88.765	100.494	-4,61	13,21
(B. Αιγαίο)	159.876	151.685	167.944	-5,12	10,72
ΣΥΝΟΛΟ	5.342.182	5.465.392	5.925.017	2,31	8,41



Ιούλιο, σε πείσμα της παρουσίας εξωγενών δυσμενών παραγόντων. Πάντως, δεν πρέπει να υποβαθμισθεί και το γεγονός της υποχώρησης των επιδόσεων των λοιπών ανταγωνιστριών χωρών κατά το μήνα Ιούλιο, επιδόσεων οι οποίες ήταν αισθητά μικρότερες των αντιστοιχών του προηγηθέντος εξαμήνου, χωρίς να συντρέχουν γι' αυτές τα ανωτέρω αρνητικά δεδομένα.

Ενδιαφέρουσα έρευνα πεδίου για τον τουρισμό

Από την έρευνα της Τραπέζης της Ελλάδος για τον τουρισμό -στο πλαίσιο συγκέντρωσης στοιχείων για το εισρέον τουριστικό συνάλλαγμα- προκύπτουν σημαντικά αλλά και «προβληματίζοντα» ενίοτε ευρήματα, των οποίων η χρησιμότητα στη μελέτη του τουρισμού είναι αναμφισβήτητη: όπως π.χ. οι κατά μέσο μεταφοράς αφίξεις των αλλοδαπών τουριστών, ο μέσος αριθμός διανυκτερεύσεων, ο μέσος αριθμός διανυκτερεύσεων ανά άφιξη, η δαπάνη ανά διανυκτέρευση ή άφιξη κατά προέλευση κοκ. Η έρευνα αυτή είναι χρήσιμο να διενεργείται ανά τριετία, ώστε να συλλαμβάνονται και μελετώνται εγκαίρως τυχούσες μεταβολές, κυρίως στη δαπάνη ανά διανυκτέρευση και προέλευση, αλλά και στον αριθμό διανυκτερεύσεων, οι συντελεστές των οποίων έχουν βαρύνουσα σημασία για ένα ορθολογικά σχεδιασμένο υπόδειγμα τουριστικής πολιτικής. Ωστόσο, εντύπωση προκαλεί:

α) Ο προκύπτων αριθμός διανυκτερεύσεων, ο οποίος είναι μεν συμβατός με παλαιότερες έρευνες πεδίου, αλλά σαφώς σε μεγάλη προς τα άνω απόκλιση από την κοινή εμπειρία των επιχειρούντων στον τομέα και τις ενδείξεις από τα σχετικά χαρακτηριστικά των ταξιδιωτικών πακέτων.

β) Η χαμηλή ημερήσια δαπάνη, η οποία για το σύνολο της Ε.Ε.-15, ως τόπος προελεύσεως, ανέρχεται στα 69 ευρώ(!), αλλά και

γ) Το γεγονός ότι η μέση ημερήσια δαπάνη του πτωχού Αλβανού τουρίστα είναι 12% υψηλότερη της αντίστοιχης των τουριστών από την ΕΕ-15, 36% υψηλότερη του μέσου Γερμανού τουρίστα και 11% του μέσου αλλοδαπού τουρίστα.

Το τελευταίο αυτό εύρημα, με κάπως φιλοπαίγμονα διάθεση, ασφαλώς, εγείρει το ερώτημα -κατ' απομίμηση επιτυχούς διαφημίσεως- «μήπως ο ελληνικός τουρισμός θέλει τον Αλβανό του;». ©

Πίνακας 2.
Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών αεροπορικώς
Αύγουστος

	2004	2005	2006	% μεταβολή 2005/04	2006/05
1. Θεσσαλονίκη	156.988	169.962	183.853	8,26	8,17
2. Καβάλα	19.388	15.895	20.605	-18,02	29,63
(Β. Ελλάς)	176.376	185.857	204.458	5,38	10,01
3. Ηράκλειο	368.138	417.802	440.511	13,49	5,44
4. Χανιά	99.475	101.218	120.972	1,75	19,52
(Κρήτη)	467.613	519.020	561.483	10,99	8,18
5. Ρόδος	246.117	257.928	292.234	4,80	13,30
6. Κως	127.881	132.305	152.161	3,46	15,01
(Δωδεκάνησος)	373.998	390.233	444.395	4,34	13,88
7. Κέρκυρα	183.394	191.253	189.125	4,29	-1,11
8. Κεφαλονιά	33.404	27.451	33.484	-17,82	21,98
9. Ζάκυνθος	103.835	99.062	102.565	-4,60	3,54
10. Άκτιο	29.370	29.395	27.397	0,09	-6,80
(Ιόνια Νησιά)	350.003	347.161	352.571	-0,81	1,56
11. Μυτιλήνη	13.600	13.448	15.457	-1,12	14,94
12. Χίος	2.845	2.532	2.947	-11,00	16,39
13. Σάμος	25.821	23.629	28.611	-8,49	21,08
(Β. Αιγαίο)	42.266	39.609	47.015	-6,29	18,70
ΣΥΝΟΛΟ	1.410.256	1.481.880	1.609.922	5,08	8,64

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.

Η εισηγμένη σε διεθνείς χρηματιστηριακές αγορές Omega Navigation Enterprises Inc. του κ. Γιώργου Κασσιώτη είναι η πρώτη ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία που οι μετοχές της διαπραγματεύονται ταυτόχρονα στα ταμπλό των Χρηματιστηρίων της Σιγκαπούρης και της Νέας Υόρκης.

Η διαδικασία εισαγωγής της εταιρείας ήταν ιδιαίτερος περίπλοκος. Η προσπάθεια marketing ξεκίνησε από τη Σιγκαπούρη και τελείωσε τρεις εβδομάδες αργότερα στη Νέα Υόρκη. Παράλληλα έπρεπε να συντονιστούν οι γραφειοκρατικές διαδικασίες στις χρηματιστηριακές αγορές των δύο ηπείρων, κυρίως με τις επιτροπές κεφαλαιαγοράς, οι οποίες διέπονται από διαφορετικούς νόμους και νομοθεσίες.

Ο κ. Κασσιώτης έχει την άποψη πως η Ασία έχει ξεχωριστό ενδιαφέρον για τις ναυτιλιακές εταιρείες, ειδικότερα δε η Σιγκαπούρη, μια αμιγώς ναυτιλιακή χώρα, με σημαντικό νηολόγιο και έδρα αρκετών ναυτιλιακών εταιρειών. Έτσι, η Omega Navigation άνοιξε τα φτερά της σε Ασιάτες και Αμερικανούς επενδυτές διαχειρίζοντας κεφάλαια ανά πάσα στιγμή από δύο διαφορετικές ηπείρους.

Ο κ. Γιώργος Κασσιώτης, πρόεδρος και Chief Executive Officer & Director της Omega Navigation, μας υποδέχτηκε στα γραφεία της εταιρείας και μας παραχώρησε την πρώτη του συνέντευξη από τη στιγμή που η Omega εισήχθη στο Χρηματιστήριο (2006).

Συνέντευξη στη **Λίζα Μαρέλου**

ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΣΣΙΩΤΗΣ

Το **στοίχημα** της ελληνικής **ναυτιλίας**

Ήταν μεγάλο τόλμημα η απόφασή σας για κοινή εισαγωγή της Omega στα Χρηματιστήρια της Νέας Υόρκης και της Σιγκαπούρης και μάλιστα το 2006...

Το επενδυτικό κλίμα για τη ναυτιλία όταν εμείς κάναμε την εισαγωγή της εταιρείας μας θα έλεγα ότι ήταν δυσοίωνα. Θυμάστε, το 2005 διάφορες εταιρείες είχαν εισαχθεί και οι μετοχές τους διαπραγματεύονταν χαμηλότερα της αρχικής τιμής εισαγωγής ενώ και το επενδυτικό ενδιαφέρον για shipping IPOs ήταν περιορισμένο, οπότε για μας η εισαγωγή της Omega ήταν ένα πολύ μεγάλο στοίχημα.

Όσον αφορά το εγχείρημα για διπλή εισαγωγή στα δυο χρηματιστήρια αυτό ήταν πρωτοποριακό καθώς είμαστε η πρώτη ναυτιλιακή εταιρεία που πραγματοποίησε διπλή ταυτόχρονη εισαγωγή σε δυο χρηματιστήρια, καθώς και η πρώτη ναυτιλιακή που είναι εισηγ-

μένη στα δυο Χρηματιστήρια Νέας Υόρκης και Σιγκαπούρης.

Τελικά, θεωρώ ότι η επιτυχής έκβαση της προσπάθειάς μας οφείλεται και αντανακλά την ποιότητα της εταιρείας μας.

Σήμερα οι εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες στα διεθνή χρηματιστήρια είναι αρκετές και μάλιστα η συντριπτική πλειοψηφία τους διοικείται από νέους ανθρώπους. Επικοινωνείτε μεταξύ σας;

Ναι, με πολλούς έχουμε επαγγελματική επαφή. Και νομίζω ότι αυτό είναι το θετικό στοιχείο της νέας γενιάς, κάτι που δεν συνέβαινε στο παρελθόν. Πιστεύω ότι χρειάζονται να γίνουν και άλλα βήματα για να απαλείψουμε σύνδρομο του παρελθόντος, όπως ο κακώς εννοούμενος ανταγωνισμός. Οι νέοι άνθρωποι πρέπει να βρίσκονται και να ανταλλάσ-

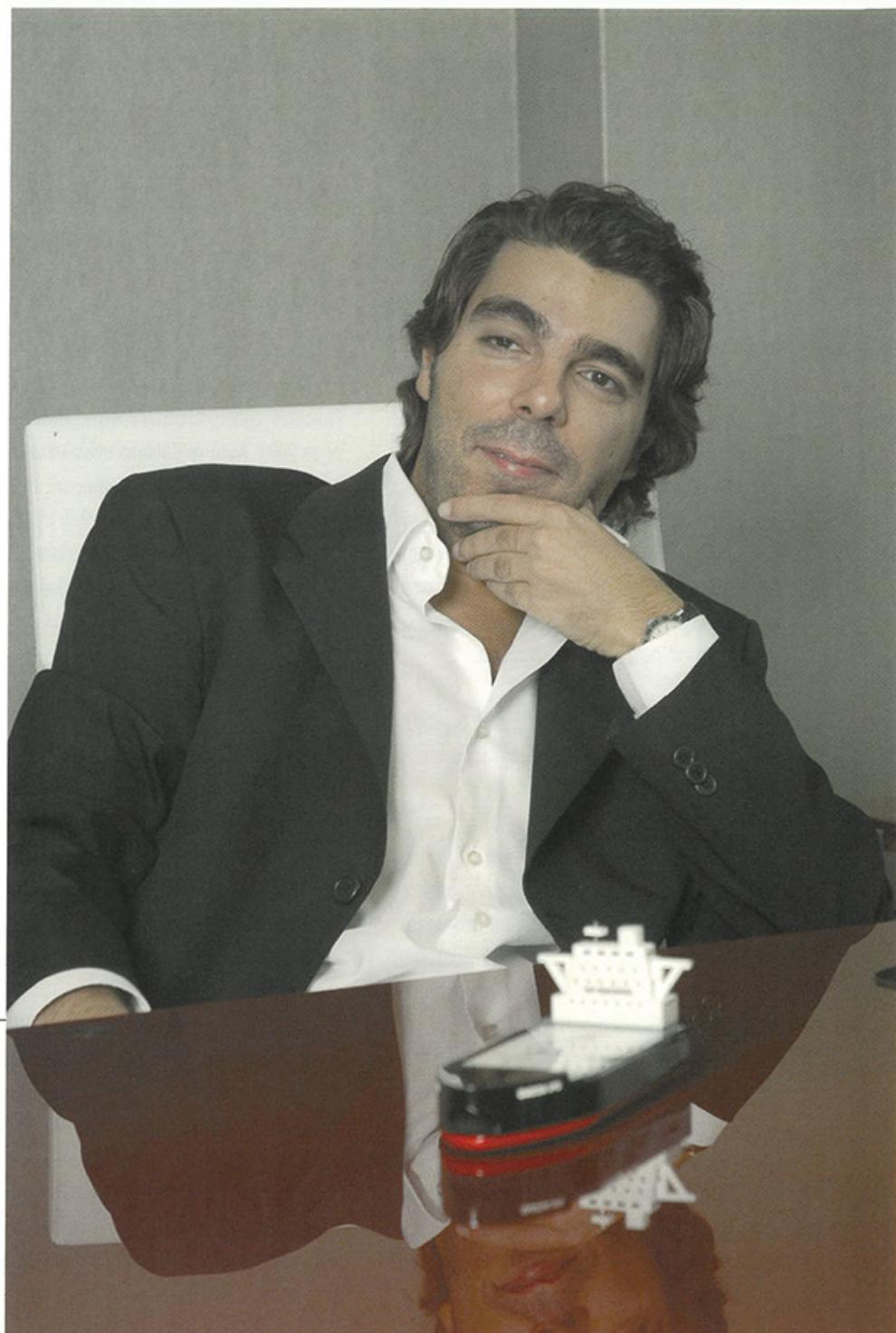
σουν ιδέες. Αυτή η επικοινωνία μόνο θετικά αποτελέσματα μπορεί να έχει για την πορεία της ναυτιλίας.

Σήμερα υπάρχει ανάγκη για συνένωση και υπάρχει επίσης ανάγκη για χάραξη εθνικής πορείας της ναυτιλίας.

Για μένα είναι αδιανόητο το γεγονός ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες, που διαθέτουν το μεγαλύτερο στόλο στον κόσμο, να μην μπορούν να πάρουν από κοινού αποφάσεις και τελικά να μπορούν να επιβάλουν τα δικά τους συμφέροντα.

Δηλαδή οι ναυτιλιακές ενώσεις δεν εκφράζουν τα συμφέροντά σας;

Μέσα στο πλαίσιο το οποίο σας εξηγώ, όχι. Για μένα η ταυτότητα της ναυτιλίας είναι ενιαία. Η πορεία της ελληνικής ναυτιλίας και ποιος θα την εκπροσωπεί πρέπει να είναι



ενιαία. Τα συμφέροντα είναι κοινά. Βαπόρια έχουμε. Σε διεθνή ανταγωνισμό βρισκόμαστε και το κοινό ζητούμενο είναι πώς θα μπορέσουμε να εξυπηρετήσουμε τα συμφέροντα των εταιρειών μας κατά τον καλύτερο τρόπο. Για ποιο λόγο οι Γερμανοί ή οι Σκανδιναβοί συμπλέουν μαζί και εμείς δεν μπορούμε; Χρειάζεται επικοινωνία και χάραξη στόχου. Οι υπάρχουσες ενώσεις καλύπτουν ένα μόνο φάσμα της ελληνικής ναυτιλίας και δεν υπεισέρχονται σε θέματα επιχειρηματικά.

Αντιθέτως, θα πρότεινα τη δημιουργία ενός επιχειρηματικού φόρουμ, στο οποίο θα μπορούμε να συζητούμε τη χάραξη κοινής επιχειρηματικής στρατηγικής, μέσα στο πλαίσιο πάντα των κανόνων του ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για παράδειγμα, να συζητήσουμε τη δημιουργία ελληνικών *rools* με τα οποία θα μπορούμε

να διαμορφώνουμε καλύτερες συνθήκες αξιοποίησης των πλοίων μας.

Κύριε Κασσιώτη, πιστεύετε ότι η χρηματιστηριακή αγορά έχει περιθώρια να δεχθεί και άλλες ναυτιλιακές εταιρείες;

Πιστεύω ότι το συμπέρασμα της δικής μας επιτυχούς προσπάθειας είναι ότι υπάρχουν πάντα περιθώρια στις χρηματαγορές για καλές επενδυτικές προτάσεις. Εύχομαι και άλλες ελληνικές εταιρείες να ακολουθήσουν το δρόμο της

δικής μας και των άλλων εισηγμένων εταιρειών και πιστεύω ότι πράγματι υπάρχουν ιδιαίτερα αξιόλογες ελληνικές εταιρείες για να το επιχειρήσουν επιτυχώς.

Οι Αμερικανοί επενδυτές γνωρίζουν για την ελληνική ναυτιλία και τις θαλάσσιες μεταφορές γενικότερα;

Η ναυτιλία αποτελεί ένα πολύ μικρό κομμάτι του ενδιαφέροντος των Αμερικανών επενδυτών. Δεν είναι ένας τομέας μαζικής επένδυσης,



όπως για παράδειγμα η τεχνολογία ή ο τραπεζικός τομέας. Εντούτοις, παρατηρούμε ότι οι Αμερικανοί θεσμικοί επενδυτές ενδιαφέρονται όλο και περισσότερο για ναυτιλιακές εταιρείες καθώς τα τελευταία χρόνια οι αποδόσεις των μετοχών αυτών έχουν κυμανθεί σε πολύ υψηλά επίπεδα και ακολούθως μεγάλη μερίδα τραπεζών και επενδυτικών οίκων έχουν στρέψει το ενδιαφέρον τους στον κλάδο.

Ο στόλος σας είναι πολυσυλλεκτικός, αλλά προτιμάτε τα «αδελφά» πλοία στις νεοκατασκευές σας. Πώς συνδυάζονται οι δύο αυτές παράμετροι;

Όσον αφορά την πολυσυλλεκτικότητα του στόλου, νομίζω έχει να κάνει με τη χωρητικότητα των πλοίων και όχι με τον τομέα απασχόλησης του βαποριού. Τα «αδελφά» πλοία είναι κάτι σύνθετο σήμερα στη ναυτιλία και παρέχουν τη δυνατότητα διαχείρισης ενός ομοιογενούς στόλου.

Στα θετικά αυτού του στόλου είναι ότι υπάρχει η τεχνική γνώση, η οποία μεταφέρεται από το ένα βαπόρι στο άλλο, μείωση του συνολικού κόστους συντήρησης και το γεγονός ότι αξιοποιούνται πιο εύκολα εμπορικά.

Θα ήθελα να συμπληρώσω πως, γενικά, η στρατηγική της εταιρείας είναι να επικεντρωθούμε σε μοντέρνα κατασκευής βαπόρια, χτισμένα με πολύ υψηλά στάνταρ ναυπηγικής, στα ναυπηγεία της Κορέας και της Ιαπωνίας. Αυτό είναι που μας διαφοροποιεί από τις άλλες εταιρείες του κλάδου.

Σε σχέση με τις άλλες εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες, ο δικός μας στόλος έχει το χαμηλότερο μέσον όρο ηλικίας, είναι μόλις 1,5 έτος. Δίνω ιδιαίτερη έμφαση στο θέμα του specification. Το στοιχείο για μας είναι να μεγαλώσουμε την εταιρεία στο ίδιο πλάνο. Δηλαδή μοντέρνα πλοία, καλής κατασκευής, που μας δίνουν τη δυνατότητα να τα χρησιμοποιούμε σε εύρος χρόνου.

Εμείς έχουμε ένα δικαίωμα αγοράς τεσσάρων βαποριών, option, τα οποία θα τα παραλάβουμε το 2007. Αυτά τα βαπόρια αποτελούν μέρος του επενδυτικού προγράμματος της εταιρείας μας για την επέκταση του στόλου της. Είναι rapamax product tankers ice class 1A. Πρόκειται για μια εξειδικευμένη αγορά (ice trading), η οποία αναπτύσσεται ραγδαία.

Θεωρείτε ότι το παραδοσιακό προφίλ αλλάζει; Πάνω σε ποιες κατευθύνσεις βλέπετε να στηρίζετε το μέλλον της ναυτιλιακής οικογένειας; Ναι, η ναυτιλία αλλάζει και προσαρμόζεται στα δεδομένα της παγκοσμιοποίησης. Σε διαφορετικές συνθήκες οι προηγούμενες γενιές επένδυσαν στο τότε ναυτιλιακό περιβάλλον, άλλες είναι οι συνθήκες σήμερα που πρέπει εμείς να επενδύσουμε και να ανταγωνιστούμε τους εταίρους μας.

Στη ναυτιλία σήμερα απαιτούνται επενδύσεις υψηλών κεφαλαίων, οι ανάγκες των εταιρειών είναι διαφορετικές και, το σημαντικότερο, υπάρχει ισχυρός ανταγωνισμός, που αναγκάζει τον προσανατολισμό των εταιρειών μας σε καινούργια πολύ μοντέρνα πλοία υψηλών τεχνικών προδιαγραφών. Εξ ου και η στροφή της νέας γενιάς σε μορφές χρηματοδότησης πέραν των παραδοσιακών για την άντληση επενδυτικών κεφαλαίων. Αυτή είναι η εξήλιξη. Κανείς βέβαια δεν δικαιούται να υποτιμήσει την προσφορά των παλαιότερων στην ελληνική ναυτιλία, καθώς το δικό τους παραδοσιακό μοντέλο έφτασε την ελληνική ναυτιλία εδώ που είναι σήμερα. Εμείς, η νέα γενιά επιδεικνύουμε προσαρμοστικότητα στα νέα δεδομένα.

Οι νέοι άνθρωποι κατά τεκμήριο έχουν δυνατότητα καλύτερης μόρφωσης και δρουν μέσα στην κοινωνία των πληροφοριών. Παράλληλα έχουν διδαχθεί ένα διαφορετικό τρόπο σκέψης και το σημαντικότερο όλων: οι νέοι άνθρωποι είναι προετοιμασμένοι να κάνουν δουλειές από κοινού.

Δηλαδή η ναυτιλία στρέφεται πλέον στη συνένωση;

Ναι. Πιστεύω ότι η ναυτιλία στρέφεται στο consolidation. Εταιρείες με λίγα βαπόρια σε λίγο χρόνο θα είναι δύσκολο να ανταγωνιστούν επιτυχώς στο σύγχρονο περιβάλλον. Αυτό επιτάσσει η παγκοσμιοποίηση. Εταιρείες-κολοσσοί -εκτός ναυτιλίας- συνενώνουν δυνάμεις ιδιαίτερα στους τομείς της τεχνολογίας και το τραπεζικό τομέα. Παρατηρούμε εξαγορές και συγχωνεύσεις. Και η ναυτιλία θα συμπορευτεί ανάλογα. Στις δουλειές πρέπει να είσαι πραγματιστής και ο τρόπος που μπορείς να αναπτύξεις μια εταιρεία είναι να διαθέσεις την ικανότητα να αντιλαμβάνεσαι τις αλλαγές και τα σημεία των καιρών. Το γεγονός ότι η εταιρεία μου έχει τη δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων από τις χρηματαγορές είναι για μας το μεγαλύτερο εφόδιο για την υγιή ανάπτυξή της.

Πιστεύετε ότι είναι πυροτέχνημα η είσοδος της ελληνικής ναυτιλίας στο αμερικανικό χρηματιστήριο; Είναι ένας αντικατοπτρισμός της ευσέιωνης εποχής των θαλασσίων μεταφορών ή μια ενέργεια με καθορισμένες στρατηγικές σε βάθος χρόνου;

Όλοι κρίνουμε εκ του αποτελέσματος. Έτσι και η πορεία της ελληνικής ναυτιλίας στις διεθνείς χρηματιστηριακές αγορές θα κριθεί σε βάθος χρόνου. Οπωσδήποτε, όμως, αντικατοπτρίζει το γεγονός ότι το επενδυτικό ενδιαφέρον έχει στραφεί και στη ναυτιλία επειδή οι αποδόσεις είναι αρκετά υψηλές.

Υπάρχει η άποψη, ιδιαίτερα από τους παλαιότερους πλοιοκτήτες, πως η ναυτιλία απαιτεί μεγάλα ρίσκα και ενίοτε ριψοκίνδυνες αποφάσεις. Παρατηρούμε την επιμονή σας σε χρονοναυλώσεις συγκεκριμένων χρονικών περιόδων, που εκ των πραγμάτων μειώνουν το ενδεχόμενο απρόβλεπτων γεγονότων.

Θεωρώ ότι οι χρονοναυλώσεις μέσης έως με-



Setting the Standard for Service.



FOUNDED 1862

ABS

Setting Standards of Excellence

www.eagle.org



γάλης διάρκειας εξασφαλίζουν για την εταιρεία σταθερές εισροές εισοδημάτων (cash flow) καθώς και τη μέγιστη δυνατή εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου. Αυτή η πολιτική προστατεύει την εταιρεία από τυχόν περιστασιακές αστάθειες της ναυλαγοράς ενώ ταυτόχρονα δίνει τη δυνατότητα ασφαλέστερου μελλοντικού σχεδιασμού. Ταυτόχρονα, επιτρέπει στην εταιρεία να ασκεί σταθερή μερισματική πολιτική.

Σας απασχολεί το θέμα της υπερχωρητικότητας που θα παρατηρηθεί τα επόμενα έτη;
Νομίζω ότι όλους πρέπει να απασχολεί αυτό το θέμα, αλλά μέχρι ενός βαθμού. Ο καταλύτης των εξελίξεων στη ναυτιλία είναι το demand. Το supply απορροφάται εύκολα εάν υπάρχει η ζήτηση.

Άρα το ερώτημα είναι: θα υπάρξει ζήτηση;
Νομίζω ότι εκεί πρέπει να εστιάσουμε την προσοχή μας. Ειδικά στον τομέα όπου δραστηριοποιούμαστε εμείς, στα product tankers, θεωρώ ότι τα δεδομένα είναι ευνοϊκά. Παράλληλα, ο κίνδυνος της υπερχωρητικότητας κατά κύριο λόγο αφορά τα πλοία παλαιάς τεχνο-

λογίας, που θα βρεθούν χωρίς αντικείμενο εργασίας και θα αναγκαστούν να πάνε για scrap συντομότερα του προβλεπόμενου phase out period από τους κανονισμούς.

Ποιοι είναι οι λόγοι που το technical management το έχετε παραχωρήσει σε τρίτους; Ποια είναι τα οφέλη από αυτή την ενέργεια;

Το technical management της εταιρείας το έχουμε παραχωρήσει σε εταιρείες που διαχειρίζονται μεγάλους στόλους και έχουν αποδείξει αξιόπιστα σε βάθος χρόνου ότι μπορούν να κάνουν άριστα αυτή τη δουλειά. Έτσι, πιστεύω ότι από τη στιγμή που μπορείς να έχεις ένα αξιόλογο αποτέλεσμα δίνοντας τη δυνατότητα σε τρίτους να διαχειριστούν το βαπόρι σου, γιατί να μην το κάνεις; Τα οφέλη από αυτή την ενέργεια είναι οικονομικά. Από τη στιγμή που θα δοθεί το technical management σε εταιρεία που διαχειρίζεται μεγάλους στόλους, έχεις λιγότερα έξοδα διαχείρισης - και το βασικότερο, υπάρχει άμεση πρόσβαση σε πληρώματα. Αυτό είναι ένα βασικό στοιχείο για την πορεία της εταιρείας. Παράλληλα έχεις και πρόσβαση σε εγκεκριμένες διαδικασίες πάνω

στα πλοία και στη διαχειρίστρια εταιρεία, όπως το TMSA, οπότε και όλοι οι oil majors είναι πιο εύκολο να δώσουν vetting approvals.

Αλλά δεν είμαστε παθητικοί θεατές όσον αφορά τη διαχείριση. Αν και το technical management έχει δοθεί έξω όπως είπατε, ένα κομμάτι παρακολουθείται και γίνεται από τη θυγατρική μας Omega Management. Μάλιστα, η εταιρεία είναι πλήρως επανδρωμένη σε όλους τους τομείς, προκειμένου να παρακολουθεί και να συνδράμει τη διαχείριση. Είμαστε της άποψης πως το θέμα του βαπορίου είναι προσωπική υπόθεση. Έτσι ό,τι και να συμβεί είναι εις γνώσιν του γραφείου. Αυτό δεν σημαίνει ότι γίνεται διπλή δουλειά, απλά είμαστε σε στενή παρακολούθηση έτσι ώστε αν κάποτε αποφασίσουμε να πάρουμε αυτό το κομμάτι υπ' ευθύνη μας, να είμαστε σε θέση να το κάνουμε.

Σε ποιες δραστηριότητες θα κατευθύνετε το ενδιαφέρον σας, πλην της ναυτιλίας;

Η εταιρεία δεν έχει άλλον τομέα απασχόλησης πέραν της ναυτιλίας. Όσον αφορά τα προσωπικά επιχειρηματικά μου ενδιαφέροντα, κατά καιρούς έχω ασχοληθεί με διάφορες προτάσεις αλλά ως επενδυτής, όχι σαν απασχολούμενος στη διοίκηση αυτών των εταιρειών. Θέλω και αφιερώνω όλο τον επαγγελματικό μου χρόνο στην εταιρεία.

Ποιοι είναι οι επόμενοι επιχειρηματικοί σας στόχοι;

Οι στόχοι μας είναι σαφείς και προσπάθειά μας είναι η υγιής ανάπτυξη της εταιρείας σε σωστές βάσεις. Παράλληλα, προσδοκούμε να προσφέρουμε τη δυνατότητα στους επενδυτές μας να αποκομίσουν οφέλη από την ανάπτυξη και την πορεία της Omega Navigation.

Σήμερα η εταιρεία διαχειρίζεται 8 νέα βαπόρια με άμεση προοπτική να γίνουν 12 ή και περισσότερα. Η εταιρεία κατά κύριο λόγο ειδικεύεται στα product tankers - αυτός ο τομέας προβλέπω να έχει μεγάλη ανάπτυξη. Στόχος μας, επίσης, είναι να αξιοποιήσουμε τα κεφάλαια που έχουμε αντλήσει σήμερα αλλά και στο μέλλον, με έναν τρόπο που θα συνδράμει στην καλύτερη απορρόφηση αυτών των κεφαλαίων και θα αυξήσει τα κέρδη της εταιρείας. ☉



PROTECT your vessel SAVE on costs

PH 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



Ανωτάτης Επιστημονικής Φαντασίας & Στάθμης



> Του **Σπύρου Ράνη**
Managing Director,
Ranger Marine S.A.

Τελικά ο φιλήσυχος πολίτης δεν μπορεί να βρει ησυχία στη διαταραγμένη καθημερινότητά μας. «Φωτιά» οι ντομάτες τα Χριστούγεννα, απλησίαστα τα βλήτα τα Φώτα, «πηπτική» η Σοφοκλέους, στα ύψη -αλλά γεμάτη- η Βαρβάκειος, ακόρεστη η κατανάλωση, κορεσμένες οι χωματερές.

Το μισό φαϊ πάει στο μπουγέλο... Πέραν δε τούτων, πεισιμόνως αρνούμεθα να διακρίνουμε τα λαμπρά μετέωρα που καταυγάζουν τόσο τον εθνικό, αλλά και το διεθνή ορίζοντα. Το ασφαλιστικό θα λυθεί(;) την προσεχή τετραετία, αν -φυσικά- ψηφίσουμε σωστά... Η πριγκίπισσα Κίκο γέννησε αγόρι και το νέο (Banzai!) διαδόθηκε αστραπιαία προς κουφισμό όσων αγωνιούσαν για το Θρόνο των Χρυσανθέμων.

Συνεχής η επαφή με την Commission για την αποκρατικοποίηση της Ολυμπιακής, συνεχής και ο διάλογος για την Παιδεία, βασίμως δε ει-

κάζεται ότι τόσο η «επαφή» όσο και ο «διάλογος» θα συνεχιστούν αβιάστως και απροσκόπτως «όσο χρειάζεται»... Στα θέματα μάλιστα της νοσούσης Παιδείας μας υπάρχει ταύτιση θέσεων των εμπλεκόμενων συντεχνιών - διδασκόντων/διδασκομένων, του Συντονιστικού Οργάνου Καταλήψεων κ.λπ. Μόνο ο κύριος Βερέμης αδημονεί, η δε κυρία Γιαννάκου, μην εκπλαγείτε αν τελικώς αναδομηθεί αυτή, αντί της Παιδείας, ως «αντιεπικοινωνιακή»(!..)

Αυτά και άλλα, τόσο ή και περισσότερο φαιδρά, συμβαίνουν στη Σατραπεία, ένα όμως εξ αυτών, πέραν της ανεκδοτολογικής, έχει και



την πολύ σοβαρή διάστασή του, ως απόμεινο της οικονομικής και κοινωνικής μας ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας.

Πρόκειται για την Τεχνική / Επαγγελματική Εκπαίδευση, που διάφορα -και κομματικά- μικροσυμφέροντα της φόρεσαν -όπως όπως- πανεπιστημιακή τήβεννο, οι δε πτυχιούχοι για διορισμό στο Δημόσιο μάλλον ενδιαφέρονται, παρά για την άσκηση τέχνης ή επαγγέλματος. Δημιουργήσαμε -διά του λαϊκισμού- οικονομία πτυχίων αλλά όχι γνώσεων και, έστω κάπως αργά να θυμηθούμε τα εξής απλά; Ένας τεχνίτης ή τεχνίτρια καθιερώνεται στην αγορά και ευημερεί, αυτός και η τέχνη του, με βάση την ποιότητα της εργασίας του, την επιμέλεια και το μόχθο που «καταθέτει», αν δε παρεμπιπτόντως καταθέτει και πτυχίο, αυτό τις δημόσιες αποκλειστικά υπηρεσίες -ως προσόν διορισμού- μπορεί να ενδιαφέρει.

Η ανωτέρω επαγγελματική βάση στηρίζει τα επαγγελματικά δικαιώματα του τεχνίτη, που ο ίδιος καλλιεργεί και ο νόμος προστατεύει. Θα ρωτήσει ο χρήστης ποιος είναι ο καλός μάστορας να κατασκευάσει ή να μερεμετίσει τα ηλεκτρικά, τα υδραυλικά, τις μονώσεις, ή ποια εί-

ναι η καλή μοδίστρα να ράψει την τουαλέτα ή το τσιτάκι, κι εκεί θ' αναθέσει την εργασία.

Το πού και το πώς ο τεχνίτης θα διδαχθεί την τέχνη του το αποφασίζει (δηλ. το αποφασίζει) ο ίδιος, πλήθος δε μέσων τεχνικών / επαγγελματικών σχολών λειτουργούσαν κάποτε ανά την επικράτεια, όπου οι νέοι φοιτούσαν με στόχο και προοπτική ν' ασκήσουν ένα επάγγελμα και όχι το μοιραίο «βρέξει - χιονίσει». Αν σήμερα για πάρα πολλούς το πτυχίο δεν είναι κάτι περισσότερο από προσόν διορισμού, η «Δωρεάν και Δημόσια» (και όχι μόνο) έχει χάσει. Τα προσαναφερθέντα «απλοϊκά», πρακτικά και αποτελεσματικά που κάποτε και επί μακρόν ισχύαν, ανήκουν στο παρελθόν, και τα επαγγελματικά δικαιώματα περιοριστικά ορίζονται πλέον, διά προεδρικών διαταγμάτων. Με το Π.Δ. 97/12.05.06, αίφνης, ορίζονται τα επαγγελματικά δικαιώματα των πτυχιούχων «Σχεδιασμού και Παραγωγής Ενδυμάτων».

Και αξίζει να σας αναφέρω εδώ ότι, η γειτόνισά μου η δις Φωφώ, έμεινε στο ράφι λόγω φόρτου εργασίας, κι ευτυχώς έφυγε νωρίς και δεν θα βιώσει τον εξοστρακισμό από την τέχνη της, δεδομένου ότι ήταν άριστη μεν μοδί-

στρα, όχι όμως και πτυχιούχος, «τεχνολόγος Παραγωγής Ενδύματος» ή έστω «σύμβουλος Μόδας».

Πέραν όμως του ότι οι μοδιστρούλες έκαναν άριστα τη δουλειά τους και ουδεμία χρεία «αναβάθμισης» είχαν, ήταν και μέρος της πολιτισμικής μας παράδοσης και ποιος δεν θυμάται τα λαϊκά άσματα, καντάδες και νταλκάδες, «αχ μοδιστρούλα μου τσαχπίνια και σκερτσόζα με τη βελόνα την καρδιά μου πώς τρυπάς...». Και άλλα εξ ίσου ή και περισσότερο ρομαντικά. Ποιος τώρα θα τολμήσει να γράψει στιχάκια για μια πτυχιούχο σύμβουλο Μόδας, κι ας μη γίνει λόγος για καντάδες. Το ίδιο Π.Δ. 97/12.05.06 επίσης αναβαθμίζει τους ξυλουργούς σε πτυχιούχους «Τεχνολόγους Ξύλου και Επίπλου», επίκειται δε, όπως έχει επισήμως ανακοινωθεί, και πολλών άλλων επαγγελματιών ανάλογη «αναβάθμιση». Απορίας άξιο είναι, εν όψει των ανωτέρω, πώς το κύμα εκσυγχρονισμού, ανωτατοποίησης και εξακρίνωσης τμημάτων ΑΕΙ - ΤΕΙ έχει αφήσει εκτός το αρχαιότερο επάγγελμα, τοσοούτα μάλλον αν ληφθεί υπ' όψιν ο δημόσιος χαρακτήρας - τούτου, αν και ουδέποτε παρέχεται δωρεάν...



Να σημειωθεί ότι η ζήτηση είναι δεδομένη για τη συγκεκριμένη «απασχόληση», γίνονται μάλιστα αθρόες εισαγωγές ώστε δεν απαιτείται έρευνα αγοράς, που ουδέποτε άλλωστε γίνεται· η δε κατάλληλη κώμη εγκατάστασης εύκολα θα βρεθεί, με σταθερό κριτήριο την ανάγκη «οικονομικής ανάκαμψης της περιοχής». Πρόβλημα γενικώς ανακύπτει όταν οι ειδικοί καλούνται ν' αποφανθούν επί του περιεχομένου και έκτασης του Γνωστικού Αντικείμενου - Γ.Α. (όπως σήμερα λέμε τη διδακτέα ύλη), του νέου -ή και του αρχαιότερου- «επιστημονικού πεδίου».

Διαπιστώνεται, δηλαδή, ότι ένα, άντε δύο εξάμηνα αρκούν για τη μετάδοση του Γ.Α., την εκμάθηση δηλαδή του επαγγέλματος, έλα όμως που το Σύνταγμα ορίζει τριετείς σπουδές για την Τριτοβάθμια, η δε προσήκουσα εκπαιδευτική στάθμη -η Μέση δηλ. Τεχνική / Επαγγελματική- είναι κατωτέρα των σκηνοθετικών / μικροκομματικών δεδομένων... Οπότε το Γ.Α. διογκώνεται, τανύεται, «εμπλουτίζεται» και σκηνοθετείται αναλόγως, και με την ανάλογη σπατάλη χρόνου και χρήματος, για να φτάσει την τριετία. Αλλά χωρίς το σωστό σενάριο, μόνη η σκηνοθεσία δεν

σώζει το έργο.

Αν τώρα πρόκειται για τεχνολόγους Ξύλου ή Ενδύματος, η οικονομία μας δεν πρόκειται να «κρυολογήσει» αν αυτοί σπουδάζουν με τον α' ή β' τρόπο. Αν όμως πρόκειται για Αξιωματικούς του Ε.Ν. επιβάλλεται επειγόντως να σοβαρευτούμε, και να λάβουν οι αρμόδιοι σοβαρά υπ' όψιν τα εξής:

- α) Οι ανά τον κόσμο ναυτικές σχολές βγάζουν δοκίμους και όχι Αξιωματικούς Α' τάξεως.
- β) Το επάγγελμα του Αξιωματικού -και του ναυτικού γενικώς- διδάσκεται στο θρανίο αλλά μαθαίνεται στο πλοίο και στη θάλασσα.
- γ) Το θέμα προσέλευση / εκπαίδευση / επάρκεια στελεχών κάπως ενδιαφέρει τις ναυτιλιακές ενώσεις, σωματεία κ.λπ. αλλά παραμένει εθνικό πρωτίστως, και όχι κλαδικό θέμα, αφού χωρίς εθνικούς αξιωματικούς και στελέχη, ας μην κάνουμε λόγο για εθνική ναυτιλία.
- δ) Η αγορά ναυτικής εργασίας είναι διεθνής, σωστά οργανωμένη και ανοιχτή σ' αυτόν που επιθυμεί ν' απασχοληθεί ή να προσλάβει ναυτεργάτες. Θα μπορούσαμε δηλαδή να «εξαγωγήμε» στελέχη, αντί να ει-

σάγουμε, αρκεί να ενημερώνουμε τη νεολαία (23% άνεργοι) περί ναυτιλίας και περί του ότι το «βρέξει - χιονίσει» δεν είναι η καλύτερη λύση.

- ε) Ο επίδοξος Αξιωματικός του Ε.Ν. πρέπει να βγει νέος στη θάλασσα (στα 20 ή νεότερος), άλλως δεν μένει. Προσήλθαν φέτος περί τους 600 νέους πρωτοετείς στις ΑΕΝ, περί τους 400 θ' αποφοιτήσουν μετά 4 χρόνια(!) και κάτω των 250 θα μείνουν πάνω από 5 χρόνια στα βαπόρια...

Η γενική τύρβη περί ανωτατοποιήσεων, αζακτινώσεων, δήθεν εκσυγχρονισμού κοκ. κοκ. έχει υποβιβάσει τη Ναυτική Εκπαίδευση σε σύστημα εξυπηρέτησης συμφερόντων - μειονοτήτων, ισχυρών, δεδομένου ότι συνηθίζουν να κατεβάζουν στο δρόμο τους σπουδαστές, παραλύοντας την κυκλοφορία και... το ΥΕΝ.

ΝΑΤ και Ναυτική Εκπαίδευση είναι οι τομείς όπου το κράτος ασκεί την ασφυκτική κυριαρχία του -έχουν αμφοτεροί χρεοκοπήσει-, και καλά που υπάρχει το καταφύγιο των ξένων νηολογίων, αλλιώς μην το αποκλείσετε να έχει η ναυτιλία μας την τύχη της Ολυμπιακής...☹



transit worldwide agencies S.A.

EVERYTHING ABOUT SHIPPING

AGENCY & SHIPCHANDLING IN:

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

Transit Worldwide Agencies S.A.

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

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



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

Έχω πολλές φορές διερωτηθεί αν οι δυο παραπάνω έννοιες είναι ταυτόσημες. Όλοι μας ξέρουμε ότι καθημερινά έρχονται στα γραφεία βιογραφικά από νέους και νέες που επιθυμούν να μπουν στο επάγγελμα. Πτυχιούχοι, Αγγλικά, ικανοί χρήστες του υπολογιστή, κάποια προϋπηρεσία... Δεν είναι υπερβολή να πει κανείς ότι μαζεύονται καμιά εικοσαριά τη βδομάδα στα μικρότερα γραφεία, ίσως τριπλάσια στα μεγάλα. Πολλά βιογραφικά, όλα με επιμελώς καταγεγραμμένους τους τίτλους σπουδών, σταλμένα με την ελπίδα να τραβήξουν το ενδιαφέρον του πλοιοκτήτη ή του διευθυντού του. Εμείς, τι κάνουμε;

Εμείς, είτε ρίχνουμε μια γρήγορη ματιά στο βιογραφικό πριν το βάλουμε στο κλασέρ με τα υπόλοιπα, ένα κλασέρ που γεμίζει στους έξι μήνες, είτε το βάζουμε κατευθείαν εκεί μια και ξέρουμε ότι και αυτό το βιογραφικό θα γράφει τα ίδια περίπου πράγματα με τα υπόλοιπα. Πτυχίο, Αγγλικά, κομπιούτερ, άντε και κάποιο χόμπι. Το γραφείο, όχι μόνο λειτουργεί κάτω από ένα καθεστώς υπερπροσφοράς νέων από τα πανεπιστήμια, αλλά βρίσκεται και σε δυσκολία να κα-

ταλάβει κατά ποιον τρόπο και ποια από αυτά τα παιδιά μπορούν να προσφέρουν κάτι. Γιατί άραγε;

Ο λόγος που συμβαίνουν αυτά είναι διότι στα γραφεία δεν έχουμε ιδέα τι διδάσκεται στα ναυτιλιακά τμήματα των πανεπιστημίων -και πολύ περισσότερο στα υπόλοιπα- και κατά συνέπεια δεν μπορούμε να αξιολογήσουμε τη δυνατότητα του νέου ή της νέας να προσφέρει στον αγώνα που δίνεται σε κάθε γραφείο καθημερινά. Η κατάσταση αυτή είναι επεικώς

απαράδεκτη, διότι συχνά το γραφείο καταλήγει να προσλάβει το γνωστό παιδί του ενός ή του άλλου και όχι το παιδί που έχει πραγματικά τα φόντα να προσφέρει σ' αυτό. Να θυμόμαστε καμιά φορά και την ανταγωνιστικότητα. Με το υπάρχον σύστημα είναι αδύνατον να καταλάβει κάποιος αν ο αιτών εργασία είναι χρήσιμος, αδιάφορος ή άχρηστος.

Το κενό έρχεται να καλύψει ένα τεστ βαθμολόγησης γνώσεων υπό το όνομα International Ship Manager Test (ISMTest) στον τομέα της ναυτιλιακής διαχείρισης. Το τεστ αυτό που δίνεται στα Αγγλικά, απευθύνεται σε όλες τις κατηγορίες ατόμων που εργάζονται ή θέλουν να εργαστούν στο χώρο της εμπορικής ναυτιλίας, ελέγχει την επαγγελματική τους ικανότητα και τη βαθμολογεί μέσα από ένα μεγάλο αριθμό ερωτήσεων πολλαπλής επιλογής που επιλέγονται τυχαία μέσα από είκοσι τομείς ναυτιλιακής δραστηριότητας: Ναυλώσεις, Ναυτική Ασφάλεια, Ασφάλιση και P+I, Επάνδρωση, Νομικά για Διαχειριστές, Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση, Τεχνική Διαχείριση κοκ.

Όσες φορές και αν δώσει κάποιος το τεστ, οι ερωτήσεις είναι του ίδιου επιπέδου, αλλά ποτέ οι ίδιες.

Το τεστ διατίθεται σε τρεις βαθμίδες ικανότητας -Standard, Advanced, Executive-, οι οποίες αντιστοιχούν σε ανάλογης δυσκολίας ερωτήσεις και μπορεί κάποιος να το δοκιμάσει στο Διαδίκτυο παίρνοντάς το δωρεάν σε όποιο επίπεδο θέλει. Το επίπεδο Standard θέτει εύκολες ερωτήσεις γενικού ενδιαφέροντος. Το δεύτερο επίπεδο θέτει αρκετά δυσκολότερες, έτσι ώστε αποτελέσματα άνω του 80% να δείχνουν άτομο με ευρύτητα ναυτιλιακών γνώσεων και κριτική ικανότητα. Το τελευταίο επίπεδο απευθύνεται σε άτομα που ήδη κατέχουν θέσεις με εκτελεστικά καθήκοντα και έχει σχεδιαστεί για να τεστάρει την επαγγελματική ικανότητα στελεχών υψηλού επιπέδου. Σ' αυτό, οι ερωτήσεις είναι δύσκολες και απαιτούν εκτός από γνώσεις και κριτική ικανότητα, ταχύτητα.

Η φιλοδοξία του τεστ, που σχεδιάστηκε από την Knowledge Metrication Co., είναι να πα-

ράσχει στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις έναν τρόπο αντικειμενικής εκτίμησης της επαγγελματικής ικανότητας χωρίς οικονομική επιβάρυνση για την εταιρεία. Η επίδειξη των αποτελεσμάτων του ISMTest, η επισύναψή του σ' ένα βιογραφικό, θα δείχνει με μια ματιά το επίπεδο γνώσεων του ατόμου στο χώρο της ναυτιλιακής διαχείρισης, άσχετα από τον τρόπο που αυτό τις απέκτησε. Για την απόκτηση της βεβαίωσης γνώσεων ο ενδιαφερόμενος πρέπει να αποδείξει την ταυτότητά του, να πληρώσει εκατό ευρώ και να δώσει το τεστ αυτοπροσώπως, ώστε να αποκλειστεί η πιθανότητα συνεργασιών ή άλλων μεθοδεύσεων. Το ISMTest ξεκίνησε από τη ναυτιλία και απευθύνεται σε αυτήν. Οι ερωτήσεις έχουν κατασκευαστεί από έγκριτους επιστήμονες, ειδικευμένους στο χώρο τους, και έχουν ελεγχθεί ως προς τη σαφήνεια και ορθότητα των απαντήσεων από άλλους επιστήμονες που έχουν αναλάβει τη διαδικασία του ελέγχου και της αξιολόγησης του βαθμού δυσκολίας. Περισσότερα στην ιστοσελίδα www.akmo.org ☉

Solar-Powered LED Marine Lighting

SELF-CONTAINED • MAINTENANCE FREE • RUGGED • RELIABLE

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

Model 701

Model 601

Model 501

Model 702

Carmanah

Authorized Distributor:
"Beluga" Minos Pagonis
8 Papachristou, 156 69 Papagou, Athens, Greece

Tel/Fax: +(30210) 65 42 436
Email: beluga@otenet.gr

ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

■ Η αφήγηση δύο δόκιμων πλοιάρχων για την επιλογή της ναυτικής καριέρας, τις συνθήκες των σπουδών, τις σκέψεις και τις ανησυχίες τους και την εμπειρία τους στην ποντοπόρο ναυτιλία

Πρέπει να τα έχεις καλά με τον εαυτό σου για να γίνεις ναυτικός

Της **Μαριάννας Ουσταμπασιάδου**, Ανθυποπλοιάρχου Ε.Ν.





Είμαι απόφοιτος ναυτικού λυκείου. Επέλεξα το ναυτικό λύκειο από ένα μάθημα σχολικού επαγγελματικού προσανατολισμού. Μου έκανε εντύπωση η ναυτική καριέρα. Σαφώς στα 16 μου δεν γνώριζα όλες τις αλήθειες και τις δυσκολίες της θάλασσας. Αλλά γνώριζα ότι θέλω να την αγαπήσω.

Εάν δεν έχεις σκοπό να τη γνωρίσεις και να την αγαπήσεις, δεν μπορείς να της αφιερωθείς επαγγελματικά. Αυτό είναι δύσκολο να το κατανοήσεις στα δεκαέξι σου.

Αποφάσισα σε μικρή ηλικία να κάνω αυτό που θέλω. Πήρα το ρίσκο, ανέλαβα και το κόστος του. Θέλω οικογένεια, δεν μπορώ να αποβάλω αυτή τη σκέψη.

Βρίσκω βαρετή την ερώτηση προς μια γυναίκα γιατί διάλεξε να γίνει ναυτικός. Γιατί δεν την κάνετε σε έναν άντρα; Γιατί να περιμένει μόνο μια γυναίκα στη στεριά τον άντρα-ταξιδιώτη-ναυτικό; Στο μπάρκο μου δεν αντιμετωπίζω κανένα θέμα εξαιτίας του φύλου μου. Ακόμα και τα κατώτερα πληρώματα, άλλων εθνικοτήτων, ήταν αξιοπρεπή απέναντί μου.

Μου αρέσει το ρίσκο του επαγγέλματος. Η διαφορετικότητα, οι εμπειρίες, η γνώση, η δράση, οι απολαβές, η ποικιλομορφία.

Η μόρφωση που λαμβάνουμε στα ΑΕΝ υστερεί όχι μόνον στις αίθουσες διδασκαλίας αλλά κυρίως στις γνώσεις. Πολλά μαθήματα που διδασκόμαστε είναι άσχετα με την καθημερινότητα και την πραγματικότητα ενός πλοίου. Ορισμένα μαθήματα πρέπει να αλλάξουν και κάποια μαθήματα να καταργηθούν ή να επαναπροσδιορισθούν. Για παράδειγμα δεν μας διδάσκουν για την ιστορία της ναυτιλίας μας, τη σπουδαιότητά της, τους λαμπρούς ευεργέτες και πρωταγωνιστές της. Είναι πάντως μυθολογία πως συκοφαντείται ο εφοπλισμός: επικρατεί αδιαφορία από όλους και σε όλα τα επίπεδα.

Μερικοί καθηγητές στις ΑΕΝ δεν ενημερώνονται για τις τεχνολογικές εξελίξεις. Λίγοι είναι οι ενεργειακοί πλοίαρχοι που γνωρίζουν την πραγματικότητα της ναυτιλίας σήμερα.

Οι Ακαδημίες στην Ελλάδα αντιμετωπίζουν έντονα το πρόβλημα όχι μόνον κάποιων καθηγητών

αλλά και των σπουδαστών. Εάν δεν σου αρέσει ως σπουδαστής το γνωστικό αντικείμενο, δεν μπορείς να το κατανοήσεις και να το μάθεις. Στον Ασπρόπυργο όπου αποφοίτησα, ο αριθμός των σπουδαστών ήταν εξαιρετικά υψηλός. Οι περισσότεροι από αυτούς ήταν αδιάφοροι προς το αντικείμενο των σπουδών τους. Το μορφωτικό επίπεδο των σπουδαστών δεν είναι υψηλό. Απ' ό,τι θυμάμαι υπήρχαν ορισμένοι που ήταν παντελώς ανорθόγραφοι και γενικότερα η μόρφωση και η παιδεία τους ήταν ελλιπής.

Πολλές φορές αναρωτιόντουσαν, και αναρωτούνται, και οι καθηγητές πώς θα γράψουν μεθαύριο το ημε-





Είμαι κατά της κατάργησης του στρατιωτικού χαρακτήρα μιας Ακαδημίας. Εδώ δεν είναι το σπίτι σου, είναι ένα βαπόρι. Απαιτείται σεβασμός. Είναι αναγκαία η πειθαρχία, πρέπει να μαθαίνεται από νωρίς.

ρολόγιο ή κάποιο επίσημο έγγραφο.

Δεν ήμουν τέλεια φοιτήτρια. Προσπαθούσα όμως. Ήθελα να είμαι επιμελής. Κάποτε ο Ασπρόπυργος ήταν σημαντικό εκπαιδευτικό κέντρο. Τώρα μου λένε ότι στην Ύδρα και στα Χανιά γίνεται πολύ καλή επιμόρφωση. Ο αριθμός των σπουδαστών σε αυτές τις σχολές είναι μικρότερος, τα παιδιά, αν το επιθυμούν έχουν τη δυνατότητα εσωτερικής διαμονής και έτσι είναι πιο δεμένα με το αντικείμενο της μάθησής τους.

Κατάλαβα ότι το επίπεδο των σπουδών είναι ελλιπές και απογοητευτικό στο πρώτο μάρκο μου. Οι πλοίαρχοι στα πλοία το γνωρίζουν αυτό. Μας αντιμετωπίζουν δίκαια σαν άπειρους διότι ξέρουν το επίπεδο εκπαίδευσης στις σχολές. Σε ένα πλοίο ξεκινάμε όλοι οι σπουδαστές από το απόλυτο μηδέν.

Ένας νέος που ενδιαφέρεται για τη θάλασσα και το ναυτικό επάγγελμα πρέπει να λάβει την εμπειρία της ποντοπόρου ναυτιλίας σε ένα σχετικό πλοίο. Η εμπειρία αυτή δεν έχει καμία σχέση με την ακτοπλοΐα. Πρόσφατα ήμουν

στο «Anangel Fortune» της ναυτιλιακής εταιρείας Anangel Maritime του Ομίλου Αγγελικούση, για 9 μήνες. Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να ευχαριστήσω τόσο τον κ. Αγγελικούση όσο και τους ανθρώπους της εταιρείας, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων στο πλοίο, για την αντιμετώπιση του αιτήματός μου και την εμπιστοσύνη που έδειξαν αναθέτοντάς μου τα καθήκοντα του ανθυποπλοιάρχου. Ήταν ξεχωριστή η εμπειρία για μένα.

Στη θάλασσα όταν γνωρίζεις δεν φοβάσαι. Όταν δεν γνωρίζεις, φοβάσαι.

Πρέπει να τα έχεις καλά με τον εαυτό σου για να γίνεις ναυτικός. Μέσα σε ένα καράβι μένεις εκτός πραγματικότητας, ειδικά της χώρας σου. Πάντως, εγώ βαριέμαι περισσότερο στη στεριά παρά στη θάλασσα.

Στο πλοίο η γυναικεία φύση της ματαιοδοξίας και των στολιδιών αποβάλλεται. Δεν έχει νόημα. Είναι περιττά, αυτά τα «θηλυκά». Δεν τα θυμάσαι καν. ☺



Throughout Ship's Life

**DESIGN &
CONSTRUCTION**



**SHIP
MANAGEMENT**



**CREW & PORT
INTERFACE**



ENVIRONMENT



RINA

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

TOGETHER FOR EXCELLENCE

www.rina.org

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

Ταξιδεύω και γνωρίζω νέες κουλτούρες και πολιτισμούς



Του **Αλέξανδρου Μπούνταλη**, Δόκιμου πλοιάρχου

Ταξίδεψα 10 μήνες με το «Ludonica» της ναυτιλιακής εταιρείας Tomasos Bros. Είχα κάνει και μάρκα με το πλοίο «Καπετάν Κωστή», σε εκπαιδευτικό ταξίδι. Θυμάμαι έντονα τα ταξίδια μου από τη Σιγκαπούρη στην Ινδία και από εκεί στη Λατινική Αμερική και στις ΗΠΑ.

Σήμερα είμαι 23 ετών. Επιθυμώ να ταξιδεύω, και επιθυμώ να γίνω πλοίαρχος. Με ενδιαφέρει το επάγγελμα και μου αρέσει το κύρος που προσδίδει. Ταξιδεύω και γνωρίζω νέες κουλτούρες και πολιτισμούς, αλλά και οι οικονομικές απολαβές είναι εξαιρετικά δελεαστικές. Με έλκει επίσης η υπευθυνότητα που απαιτείται σε αυτό το επάγγελμα. Αν σου αρέσει η συγκεκριμένη εργασία δεν σκέφτεσαι τα αρνητικά ή το ρίσκο.

Κατάγομαι από οικογένεια ναυτικών. Ο πατέρας μου είναι α' μηχανικός και ο αδελφός μου ανθυποπλοίαρχος. Από μικρός άκουγα με ενδιαφέρον τις ιστορίες του πατέρα μου. Άκουγα για ταξίδια και εμπειρίες, που στη στεριά δεν θα τις ζούσα ποτέ. Υπάρχει ευθύνη στους γονείς που ασχολούνται με τη θάλασσα και δεν επιθυμούν τα παιδιά τους να γίνουν ναυτικοί. Ίσως να έχουν περάσει πολλά, πιο παλιά, και να μη θέλουν την ίδια ζωή για τα παιδιά τους.

Απ' ό,τι γνωρίζω, η σύγχρονη ναυτιλία δεν έχει καμία σχέση με τα παλαιότερα χρόνια. Τα πλοία είναι αυτοματοποιημένα, υπάρχει μεγάλη ασφάλεια για τους ναυτικούς και οι συνθήκες διαβίωσης είναι εξαιρετικά καλές. Στα δεξαμενόπλοια πρέπει να έχεις συμβατικότητα με το υπόλοιπο πλήρωμα, που είναι ίσως και 30 άτομα διαφορετικών εθνικοτήτων.

Συνηθίζεις γρήγορα πάντως την πραγματικότητα ενός πλοίου. Πρέπει να σου αρέσει λίγο η κλεισούρα. Να τα έχεις καλά με τη μοναξιά σου. Δεν είμαι μοναχικός τύπος, αλλά αναζητώ λίγο και την ησυχία μου.



Το πλοίο δεν είναι κάτεργο. Όσοι το λένε αυτό ή θέλουν να το βλέπουν έτσι, ή έχουν μείνει σε άλλες εποχές και εκεί επιθυμούν να παραμείνουν. Πρέπει να δείξεις ενδιαφέρον για τη δουλειά σου. Κανείς αξιωματικός δεν θα σε πάρει από το χέρι να σου μάθει το επάγγελμα. Χρειάζεται προσωπική προσπάθεια. Τα πλοία αντικατοπτρίζουν ουσιαστικά τις αρχές που επικρατούν στη ναυτιλιακή εταιρεία. Τίποτα δεν είναι τυχαίο. Εγώ είμαι πολύ ευχαριστημένος από τις συνθήκες στα πλοία της

εταιρείας και για την ποιότητα ζωής που προσφέρει στους ναυτικούς της.

Είναι γεγονός πως οι ΑΕΝ χρειάζονται πιο βελτιωμένες εγκαταστάσεις. Έχω ακούσει ότι στην Κεφαλονιά είναι καλά τα πράγματα. Γνωρίζω ότι στην Κρήτη και στη Μηχανιώνα οι εγκαταστάσεις είναι σύγχρονες.

Οι βάσεις που σου δίνουν οι σχολές είναι επαρκείς. Σαφώς η διδακτέα ύλη χρειάζεται ένα «ξεσκόνισμα» και τα μαθήματα μια αναθεώ-

ρηση, αλλά εγώ αισθανόμουν ότι είχα κάποιες βάσεις όταν μπάρκαρα. Είχα ένα θεωρητικό υπόβαθρο να «πατήσω». Η σχολή μου έδωσε κάποιες βάσεις, σαφώς όμως η θεωρία με την πράξη διαφέρει.

Είναι πιο ολοκληρωμένη η εκπαίδευση στις εσωτερικές σχολές. Έχω φοιτήσει στην Ύδρα και στον Ασπρόπυργο. Στην Ύδρα ήμασταν στο θάλαμο 32 άτομα, αλλά συνηθίζεται γρήγορα αυτή η συμβίωση. Είναι μάλλον καλό να



συνηθίζεις την καθημερινότητα «κλειστού» τύπου. Μαθαίνεις την ιδέα της ομαδικότητας, της συλλογικότητας.

Δεν είμαι υπέρ του στρατιωτικού χαρακτήρα των σχολών, η ζωή σε ένα πλοίο εξάλλου δεν είναι στρατιωτική. Είμαι όμως υπέρ της πειθαρχίας και κυρίως της ιεραρχίας. Αυτές τις ιδέες πρέπει να αντιληφθείς εγκαίρως ως σπουδαστής.

Μεγάλη έμφαση απαιτείται από ένα σπουδαστή στα μαθήματα ηλεκτρονικών υπολογιστών και αγγλικών. Σε ορισμένες σχολές η πρόσβαση σε Η/Υ και στο Διαδίκτυο είναι ελλιπής. Στον Ασπρόπυργο ήταν καλές οι συνθήκες ως

προς αυτό και υπήρχαν επίσης βιβλιοθήκες, εργαστήρια κτλ... Ένας σπουδαστής πρέπει να δώσει επιπλέον ιδιαίτερη έμφαση στους διεθνείς κανονισμούς, ειδικά εάν θέλει να είναι προετοιμασμένος για τη γέφυρα. Η βάρδια είναι το πιο υπεύθυνο πόστο.

Στις ΑΕΝ επικρατεί ανάμεσα στους σπουδαστές ένα κλίμα αδιαφορίας, μια άποψη του τύπου «μή-κα κάπου, σπουδάζω κάτι...». Άρκετοί τα παρατάνε ή αναζητούν κάποια καριέρα στη στεριά ή στα Σώματα Ασφαλείας. Θεωρούν ότι η ζωή στη θάλασσα θα είναι δύσκολη, ότι δεν θα κάνουν οικογένεια... Από τις εσώκλειστες πάντως δεν τα παρατάνε πολλοί...

Χρειάζεται να αναβαθμιστούν τα πτυχία των ΑΕΝ. Σήμερα δεν εξομοιώνονται ούτε καν με τα πτυχία των ΤΕΙ. Αυτό δεν συμβαίνει στο εξωτερικό, που ανήκουν στην ανώτατη εκπαίδευση.

Εγώ ως προς το θέμα της προσωπικής μου ζωής έβαλα κάποιους στόχους. Έχω ένα προσωπικό σχέδιο. Εύχομαι να υλοποιηθεί και να βγει σωστό. Θέλω να γίνω πλοίαρχος και μετά να δημιουργήσω οικογένεια.

Στους φίλους μου οι στόχοι μου ίσως ακούγονται περίεργοι, δεν με επηρεάζουν όμως. Αγαπώ τη θάλασσα και τη ζωή στο πλοίο. Αν δεν τα αγαπάς, δεν συνεχίζεις. ☺



ΠΕΙΡΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ PIRAEUS MARITIME TRAINING CENTRE S. RANIS

Accredited By:

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



COURSES:

STCW/95

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

For

Onboard Officers & Crew

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

Also:

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

BRM - BTM Course

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



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

e-mail: pmtc@hol.gr

pmtc@rangermarine.gr



Ναυτικά ατυχήματα

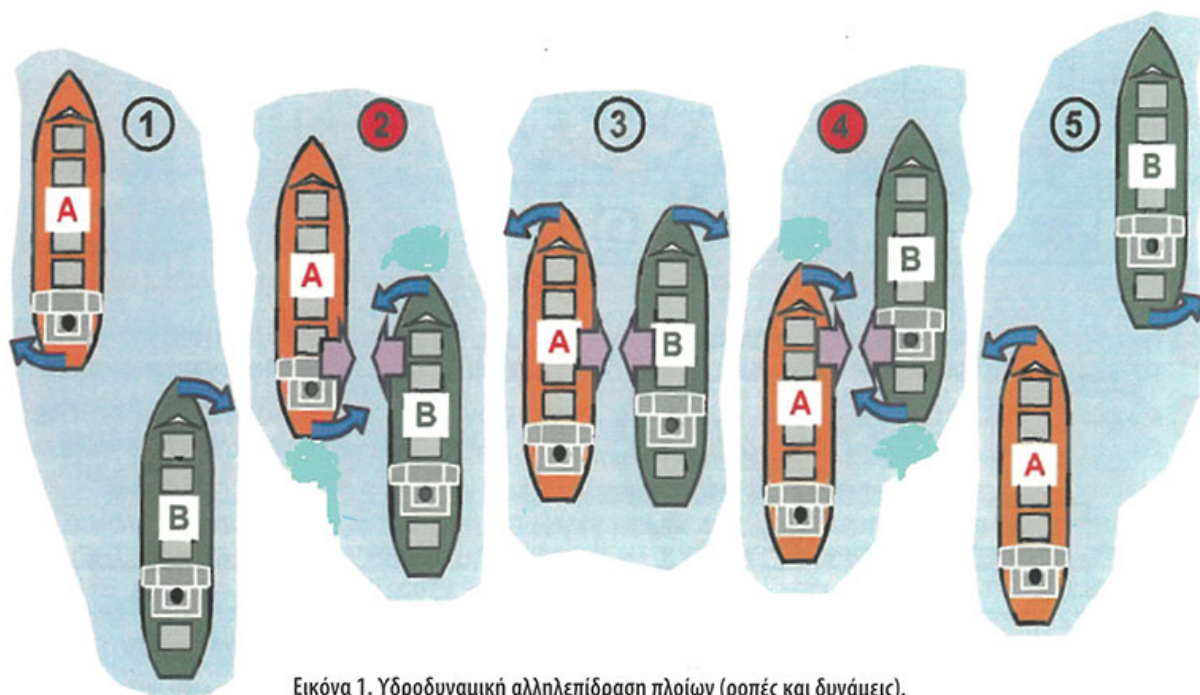
» Τεχνική ανάλυση και διερεύνηση

Ένας σημαντικός αριθμός ανθρωποωρών καταναλίσκεται κάθε χρόνο στη μελέτη και την ανάλυση των αιτιών των ναυτικών ατυχημάτων. Μάλιστα, οι ναυτιλιακές εταιρείες ενθαρρύνονται να προχωρήσουν στη διερεύνηση τυχόν ατυχημάτων στα πλοία τους, πριμοδοτούμενες γι' αυτό (αναφερόμενοι στους βασικούς δείκτες απόδοσης σε εταιρείες διαχείρισης δεξαμενόπλοιων στη διαδικασία TMSA - Tanker Management Self Assessment).

> Του Dr John Kokarakis, Manager Engineering Services Greece Bulker and Tanker Team GL

Η μελέτη των ατυχημάτων, ναυτικών ή όχι, αποτελεί το αντικείμενο ενός κλάδου γνωστού σαν Ιατροδικαστική Μηχανική. Αυτοί που ασχολούνται με τον κλάδο αυτό πρέπει να έχουν ευρύτητα και ποικιλία γνώσεων, ώστε να μπορούν να αντιληφθούν τι είναι σημαντικό. Κατά κάποιον τρόπο δεν διαφέρουν από έναν ντετέκτιβ που προσπαθεί, εν είδει Σέρλοκ Χολμς, να βάλει τα κομμάτια ενός γρίφου το ένα δίπλα στο άλλο, για να σχηματισθεί η εικόνα του ατυχήματος. Γιατί όμως; Οι λόγοι που επιτάσσουν τη μελέτη των αιτιών και των συνθηκών ενός ατυχήματος είναι ποικίλοι:

- Αποφυγή παρομοίου ατυχήματος στο μέλλον στο ίδιο ή άλλο πλοίο.
- Ανάγκη υπεράσπισης της εταιρείας σε ενδεχόμενη νομική υπόθεση.
- Απάντηση σε διάφορα ενδεχόμενα σενάρια και ερωτήσεις του τύπου «τι θα συνέβαινε εάν...».
- Βελτίωση του πλάνου συντήρησης και επι-



Εικόνα 1. Υδροδυναμική αλληλεπίδραση πλοίων (ροές και δυνάμεις).

θεώρησης πλοίων και μηχανημάτων.

- Προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας καθώς και του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Η ανάλυση ενός ατυχήματος περιλαμβάνει ή θα πρέπει να περιλαμβάνει τα παρακάτω στοιχεία και διαδικασίες:

- Συλλογή δεδομένων και πληροφοριών σχετικών με το ατύχημα.
- Εάν είναι δυνατόν επιτόπια επιθεώρηση.
- Δημιουργία του καλύτερου δυνατού φωτογραφικού υλικού.
- Συνεντεύξεις με όλους τους παρόντες ή σχετιζόμενους με το ατύχημα.
- Δημιουργία αλληλουχίας γεγονότων.
- Τεχνική ανάλυση, πιθανώς σε συνδυασμό με πειραματική επαλήθευση και μετρήσεις.
- Εξαγωγή συμπερασμάτων ως προς τα αίτια και τις συνθήκες του ατυχήματος.
- Δημιουργία φακέλου με όλα τα δεδομένα

και τις πληροφορίες.

- Συγγραφή αναφοράς (report).

Από τις παραπάνω διαδικασίες, η πλέον σημαντική είναι η επιτόπια επιθεώρηση. Πέρα από τη συλλογή δεδομένων και φωτογραφιών, τίποτα δεν μπορεί να αντικαταστήσει για το μελετητή του ατυχήματος τη συνολική επιθεώρηση και εικόνα. Όλα τα εξαρτήματα συνδεδεμένα με το ατύχημα πρέπει να προστατευθούν και να διατηρηθούν για πιθανή ανάλυση και μετρήσεις κατά τη διάρκεια της ανάλυσης. Πολλές φορές δεν είναι πάντα δυνατόν να παρθούν δείγματα ή εξαρτήματα μηχανημάτων. Για παράδειγμα, σε περίπτωση θραύσης, είναι πολύ σημαντικό να εντοπισθεί η αρχή της ρωγμής που οδήγησε στη θραύση. Η επιφάνεια της θραύσης μπορεί να αποτυπωθεί πάνω σε ρεπλίκα παρόμοια με αυτή που χρησιμοποιούν οι οδοντίατροι, για πιο λεπτομερή εξέταση κάτω από το μικροσκόπιο. Ο χρόνος της επιθεώρησης είναι και ο πιο

κατάλληλος για τη λήψη δειγμάτων. Σε περίπτωση ατυχήματος, για παράδειγμα, με αστοχία εδράνων, η χημική ανάλυση του λιπαντέλαιου αμέσως μετά μπορεί να είναι άκρως αποκαλυπτική.

Αποκαλυπτική μπορεί επίσης να είναι και η μελέτη του ιστορικού πριν από το ατύχημα. Ερωτήσεις που πρέπει να απαντηθούν είναι: Τι ήταν διαφορετικό στη συγκεκριμένη χρονική στιγμή;

Ήταν τα φορτία και οι συνθήκες του περιβάλλοντος τα αναμενόμενα;

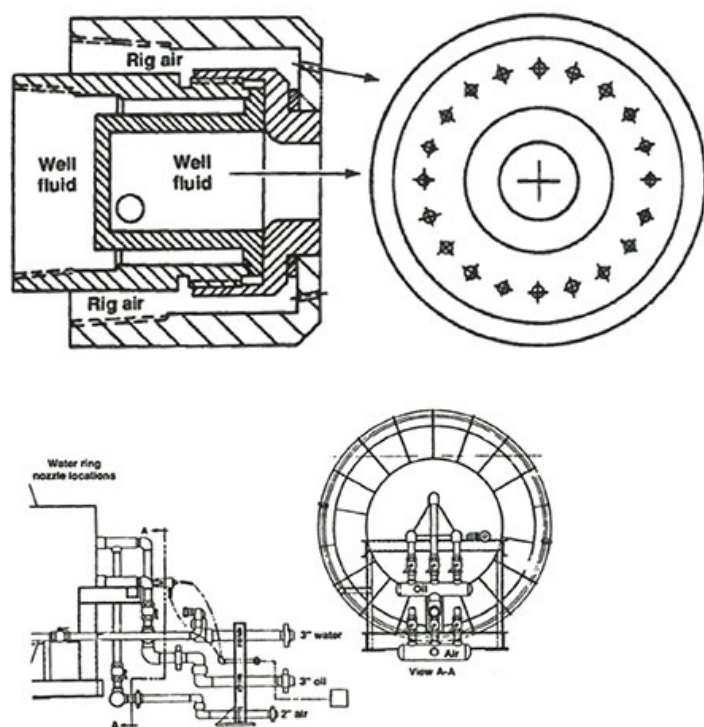
Χρησιμοποιήθηκαν τα κατάλληλα υλικά;

Έχουν τις κατάλληλες διαστάσεις τα εμπλεκόμενα εξαρτήματα;

Ήταν η συναρμολόγηση σύμφωνη με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή;

Μήπως το ατύχημα προκλήθηκε από ακατάλληλες προηγούμενες επισκευές ή μετατροπές;

Ήταν η συντήρηση και ο περιοδικός έλεγχος σύμφωνα με τις προδιαγραφές;



Εικόνα 2. Καυστήρας και σύστημα καύσης φυσικού αερίου.

Σε περίπτωση που προδιαγράφεται, έγινε η κατάλληλη θερμική κατεργασία;
Ήταν η χρήση σύμφωνη με τις προδιαγραφές;
Υπήρχε τρόπος αποφυγής του συγκεκριμένου ατυχήματος με κάποια(ες) βελτιώσεις στη λειτουργία ή τη σχεδίαση;
Ήταν η σχεδίαση σύμφωνη με τους επικρατούντες κανονισμούς;
Αιτία του ατυχήματος ήταν το αυξημένο φορτίο ή κάποιο πρόβλημα στην κατασκευή και συναρμολόγηση;

Με βάση την πολυετή εμπειρία του γράφοντος στη μελέτη ατυχημάτων, μπορεί να λεχθεί με σιγουριά ότι σπάνια, αν όχι ποτέ, υπάρχει μόνο μία αιτία πρόκλησης ενός ατυχήματος. Περισσότεροι του ενός παράγοντες, ανθρώπινα λάθη και γεγονότα δρουν συνεργιστικά ώστε το ατύχημα να συμβεί τη δεδομένη χρονική στιγμή. Ένα καλό παράδειγμα είναι ένα ατύχημα που συνέβη κατά τη διάρκεια φόρτωσης δεξαμενόπλοιου σε διυλιστήριο σε ποτάμι.

Είναι σημαντικό ότι το ατύχημα έγινε σε ποτά-

μι με πλάτος στο συγκεκριμένο σημείο όχι μεγαλύτερο των εκατό μέτρων. Ενώ το συγκεκριμένο δεξαμενόπλοιο φόρτωνε, ένα άλλο φορτηγό πλοίο διέσχιζε το ποτάμι.

Δυστυχώς το σημείο φόρτωσης και αγκυροβολίας του δεξαμενόπλοιου ήταν στην αρχή μιας καμπύλης της κοίτης του ποταμού. Ήταν



λοιπόν απαραίτητο για το φορτηγό πλοίο που έκανε τη манούβρα στροφής να αυξήσει την ταχύτητά του.

Είναι γνωστό, όπως φαίνεται και στην εικόνα 1, ότι πλοία που κινούνται παράλληλα (ή όπως στην περίπτωση μας το ένα να είναι ακίνητο), δρουν σαν μαγνήτες. Η ερμηνεία του φαινομένου έχει τη βάση της στο νόμο του Βερνουλί, που διέπει τη σχέση ταχύτητας και πίεσης ροής. Η ροή ανάμεσα στα δύο πλοία έχει αυξημένη ταχύτητα, άρα μειωμένη πίεση, με συνέπεια τα δύο πλοία να έλκονται μεταξύ τους. Η έλξη, δε, αυτή είναι μεγαλύτερη στο μικρότερο πλοίο και αυξάνεται δραστικά όσο αυξάνεται η ταχύτητα και όσο μειώνεται η παράλληλη απόσταση των δύο πλοίων.

Το δεξαμενόπλοιο δέχθηκε την αυξημένη ελκτική δύναμη από το φορτηγό. Κακή συντήρηση των ξύλινων πυλώνων πρόσδεσης οδήγησε σε αστοχία και θραύση του πρυμναίου σημείου πρόσδεσης.

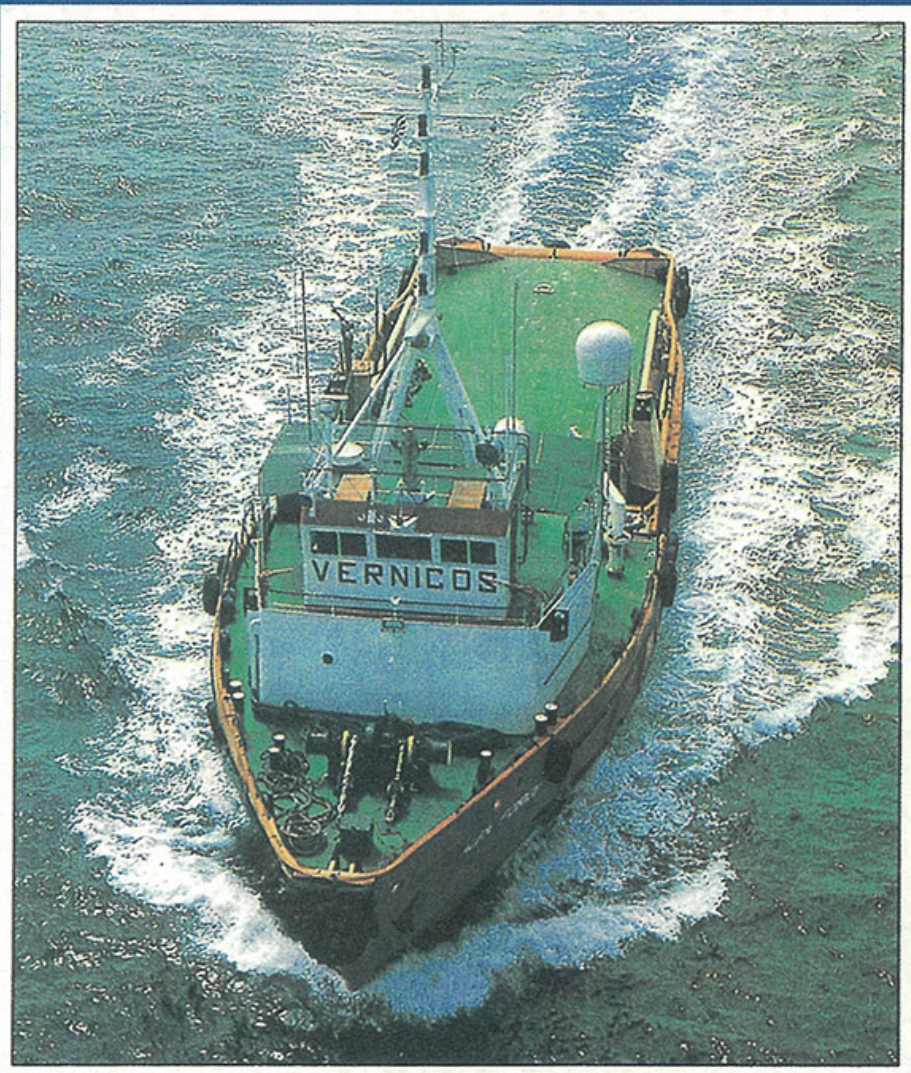
Ακολουθώς το δεξαμενόπλοιο μπορούσε να περιστραφεί ελεύθερα λόγω της συνεχιζόμενης έλξης. Η περιστροφή όμως του δεξαμενόπλοιου είχε συνέπεια την ένταση και υπερφόρτιση του αγωγού φόρτωσης, που κόπηκε. Λόγω μείωσης της πίεσης η βαλβίδα στον αγωγό του διυλιστηρίου πήρε σήμα να κλείσει. Ο σπινθήρας στο σύστημα κλεισίματος της βαλβίδας προκάλεσε ανάφλεξη του χυμένου πετρελαίου στην αποβάθρα με τελικό αποτέλεσμα τη μετάδοση της πυρκαγιάς στο δεξαμενόπλοιο και την ολοσχερή καταστροφή του. Ακόμη πιο λυπηρό, ο θάνατος δύο μελών του πληρώματος του δεξαμενόπλοιου.

Βλέπουμε λοιπόν την αλληλουχία των γεγονότων που οδήγησαν στο ατύχημα: η μεγάλη ταχύτητα του φορτηγού, η στενότητα του ποταμού στο συγκεκριμένο σημείο, ο ανεπαρκής ξύλινος πυλώνας, η αποκοπή του αγωγού φόρτωσης, ο σπινθήρας στο σύστημα κλεισίματος της βαλβίδας. Δευτερευόντως, το σύστημα πυρόσβεσης του δεξαμενόπλοιου δεν λειτούργησε κατάλληλα. Όλα τα εμπλεκόμενα μέρη (δεξαμενόπλοιο, φορτηγό, διυλιστήριο)



VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851

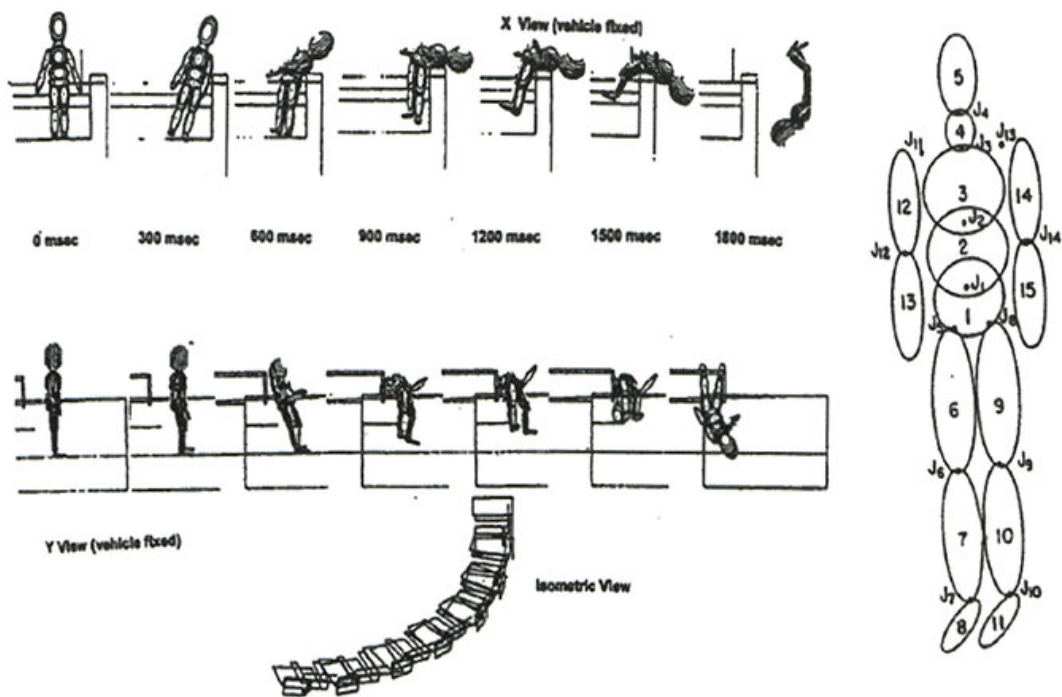


SALVAGE & TOWAGE
POLLUTION FIGHTING

**24 HOUR
SERVICE**

35-39 AKTI MIAOULI STREET, 185 35 PIRAEUS GREECE
TEL.: 210 42 92 201 - 6 • TLX.: 212450 VERN GR. • FAX: 210 42 92 200

FOR YOUR SAFETY AT SEA



Εικόνα 3. Μοντέλο δυναμικής προσομοίωσης επιβατών.

είχαν μερίδιο ευθύνης στο ατύχημα αυτό, που στοίχισε τη ζωή δύο ανθρώπων.

Ένα παράδειγμα κακής σχεδίασης είναι αυτό που συνέβη σε μια πλατφόρμα εξόρυξης πετρελαίου στη Βόρειο Θάλασσα. Οι πύρινες φλόγες στα πλάγια των πλωτών αυτών εργαστηρίων δεν είναι τίποτε άλλο παρά καύσιμο, φυσικό αέριο, που καίγεται γιατί δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί αλλού.

Ο καυστήρας στη συγκεκριμένη πλατφόρμα απεικονίζεται στην εικόνα 2.

Παρατηρούμε ότι αποτελείται από δύο ομοκεντρικό-αξονικούς κυλίνδρους. Φυσικό αέριο από την εξόρυξη περνάει μέσα από τον εσωτερικό κύλινδρο.

Πεπιεσμένος αέρας περνάει από τον εξωτερικό κύλινδρο και διευκολύνει την καύση του φυσικού αερίου.

Δύο σημαντικά προβλήματα του συστήματος αυτού προέρχονται από κακή σχεδίαση.

Μπορεί να φανταστεί κανείς πόσο δύσκολο είναι να αποσυναρμολογήσει κάποιος τον καυστήρα, κρεμασμένος πολλά μέτρα πάνω από

τη θάλασσα και έχοντας να αντιμετωπίσει μια σύνδεση με κυλινδρικό εξάρτημα (εξωτερικός κύλινδρος) αντί για την πιο κατάλληλη εξαγωγική διατομή.

Τι θα κάνει λοιπόν;

Το πιο πιθανό είναι να ζεστάνει τον καυστήρα για να μπορέσει να τον αποσυναρμολογήσει. Και τι πιο απλό παρά να τον πετάξει σε ένα δοχείο με νερό για να κρυώσει και να μπορέσει να τελειώσει την αποσυναρμολόγηση.

Ο σκληραγωγημένος εργάτης της πλατφόρμας είναι βεβαίως σχεδόν αδύνατον να καταλάβει ότι με αυτόν τον τρόπο ταχείας θέρμανσης και ψύξης, άλλαξε τη μεταλλουργική δομή του υλικού του καυστήρα, με συνέπεια τη δημιουργία «κακού» μαρτενσίτη (un-tempered martensite), μία φάση του σιδήρου με πολύ μεγάλη σκληρότητα αλλά εύθραυστη όπως το γυαλί.

Το δεύτερο πρόβλημα στη σχεδίαση, που δεν φαίνεται στην εικόνα 2, ήταν ότι το δίκτυο του πεπιεσμένου αέρα επικοινωνούσε με το δίκτυο εξαερισμού της πλατφόρμας. Από τη στιγμή

που διαπιστώθηκε η παρουσία μαρτενσίτη στον καυστήρα του ατυχήματος, ήταν πολύ εύκολο να δικαιολογηθεί η δημιουργία ρωγμής στον εσωτερικό κύλινδρο λόγω της αυξημένης πίεσης του φυσικού αερίου.

Μέσω της ρωγμής αυτής φυσικό αέριο μπορούσε πια να μεταδοθεί σε περιοχές που δεν το περίμενε κανείς. Μία από αυτές ήταν και το αντλιοστάσιο της πλατφόρμας με πολλούς κινητήρες και διακόπτες. Οι διακόπτες είναι πηγές πιθανής ανάφλεξης λόγω των σπινθήρων που δημιουργούνται. Όταν υπάρχει το καύσιμο (φυσικό αέριο) σε αναλογία μεταξύ του κατώτερου και του ανώτερου ορίου έκρηξης (LEL, UEL), δηλαδή μεταξύ 5 και 15% για το φυσικό αέριο, μαζί με την πηγή ανάφλεξης δεν χρειάζεται να μαντέψει κανείς τις συνέπειες της παρουσίας αερίου στο αντλιοστάσιο.

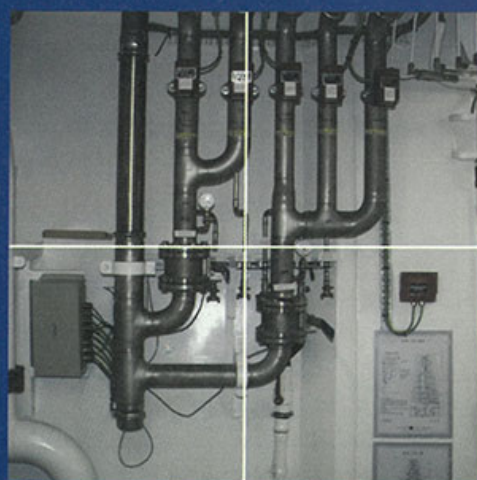
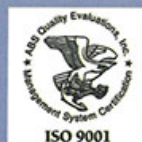
Μια κατηγορία ατυχημάτων, που ίσως δεν είναι, προς το παρόν, σημαντική για την πατρίδα μας, είναι αυτή που αφορά ταχύπλοα σκάφη.

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
graphics

30, Messologiou Str. & Etolikon Str., 185 45 Piraeus - GREECE

Tel: + 30 210 41 30 644, Fax: + 30 210 41 30 614, E-mail: globair@otenet.gr

Όμως σε άλλες χώρες με πολλές λίμνες και αυξημένη ιδιοκτησία μικρών σκαφών, τα ατυχήματα αυτά κοστίζουν τη ζωή χιλιάδων ανθρώπων κάθε χρόνο.

Παρόμοια με τα ποντοπόρα πλοία, η διερεύνηση τέτοιων ατυχημάτων είναι μια νομική και ηθική αναγκαιότητα.

Πολλά ατυχήματα σε ταχύπλοα σκάφη αφορούν την εκτόξευση επιβατών εκτός του σκάφους, για παράδειγμα, κατά τη διάρκεια στροφής.

Η συμπεριφορά του ανθρώπινου σώματος κάτω από δυναμικά φορτία (δυνάμεις λόγω γραμμικής και γωνιακής επιτάχυνσης του σκάφους) μελετάται από τον κλάδο της Κινηματικής Επιβατών (Occupational Kinematics). Το ανθρώπινο σώμα, όπως φαίνεται στην εικόνα 3, μοντελάρεται με μια σειρά ελλειψοειδών σωμάτων συνδεδεμένων με ελατήρια και αποσβεστήρες κίνησης. Η γεωμετρία των ελλειψοειδών και οι σταθερές των ελατηρίων και των αποσβεστήρων είναι συνάρτηση του βάρους, του ύψους, της ηλικίας και του φύλου.

Τα δεδομένα αυτά υπάρχουν στις λεγόμενες ανθρωπομετρικές βάσεις δεδομένων και χρησιμοποιούνται ευρύτατα στις αναλύσεις τροχαίων ατυχημάτων.

Στην περίπτωση μας, πιστοί στο δόγμα ότι η τεχνολογία πρέπει να μεταφέρεται από τη μία γνωστική περιοχή στην άλλη, η ιδέα αυτή εφαρμόστηκε για να μοντελάρει την κίνηση του σώματος ενός μικρού κοριτσιού σε διάφορες χρονικές στιγμές όπως φαίνεται στην εικόνα 3. Τοποθετώντας το κορίτσι σε διαφορετικά σημεία στο σκάφος, η προσομοίωση της κίνησής της οδηγεί εκ του ασφαλούς σε σημαντικά συμπεράσματα στο πού βρισκόταν πριν από το ατύχημα. Είναι δε αντιληπτό πως οι δυνάμεις που εφαρμόζονται στην προσομοίωση είναι προϊόν μετρήσεων με το ίδιο ή αδελφό σκάφος κάνοντας την ίδια μανούβρα.

Πολλές φορές η ανάλυση ενός ατυχήματος δεν στοχεύει στο να βρεθεί το γιατί έγινε το ατύχημα. Ο στόχος ή οι στόχοι είναι να απαντηθούν ερωτήσεις σημαντικές από νομικής

πλευράς.

Για παράδειγμα, αν ήταν οι ενέργειες των υπευθύνων οι κατάλληλες, όσον αφορά τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης. Απαραίτητη βοήθεια στις επιχειρήσεις αυτές είναι τα σχετικά εγχειρίδια από τις λιμενικές αρχές, που είναι το απαύγασμα πολυετούς εμπειρίας και μελετών.

Σε περίπτωση, όμως, όπως έχει τύχει στον γράφοντα στο παρελθόν, που υπάρχουν απότομα κύματα (με μεγάλο ύψος σχετικά με το μήκος τους), μη γραμμικές δυνάμεις (drift forces) μπορεί να μεταφέρουν τους διασωθέντες σε πολύ μεγάλη απόσταση από το σημείο

νιμα στερεωμένο στο πλοίο, παρά μόνο με ειδικούς κοχλίες. Είναι προφανές ότι υπάρχει η πιθανότητα (και έχει συμβεί) να απολεσθεί η υδατοστεγανότητα του πλοίου στο σημείο αυτό.

Αν και η ανάλυση και η διερεύνηση των ατυχημάτων έχει συχνά σαν κίνητρο οικονομικούς και νομικούς λόγους, είναι ευχής έργον, τα αποτελέσματα των μελετών αυτών να χρησιμοποιηθούν για την εκπαίδευση των πληρωμάτων και των στελεχών των ναυτιλιακών εταιρειών.

Η δημιουργία βάσεων δεδομένων με τις αιτίες



βύθισης του πλοίου, με ταχύτητα μέχρι και ένα μίλι την ώρα περίπου.

Σε περίπτωση που έχει γίνει κάποια μετατροπή στο πλοίο, πιο άμεση ερώτηση μετά ένα ατύχημα είναι εάν η μετατροπή προκάλεσε ή συντέλεσε στο ατύχημα.

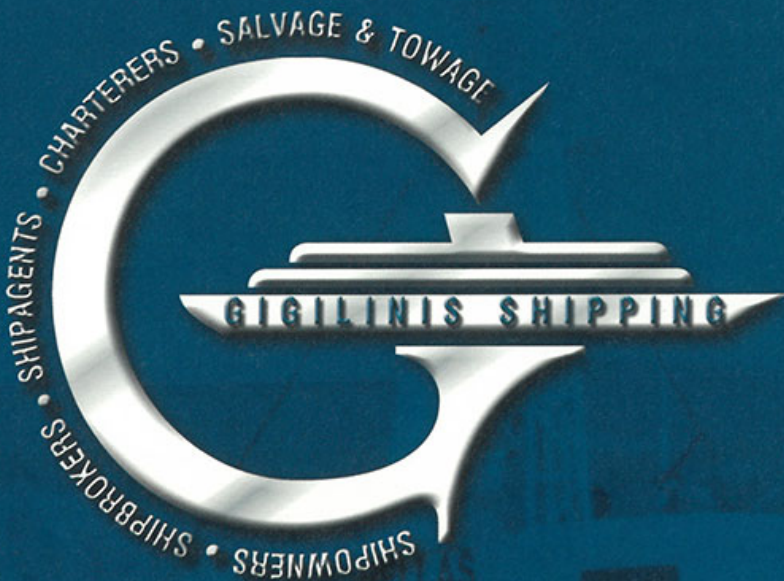
Δεν είναι δε λίγες οι φορές που η ίδια η νομοθεσία μπορεί να προκαλέσει ένα ατύχημα, ενθαρρύνοντας μη ασφαλείς καταστάσεις. Ως παράδειγμα αναφέρεται το «καταμετρητικό άνοιγμα» (tonnage opening), το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να μειωθεί το τόνάζ ενός πλοίου.

Σύμφωνα με τους κανονισμούς, το άνοιγμα αυτό πρέπει να καλύπτεται με κάλυμμα όχι μό-

των συχνότερων ατυχημάτων σίγουρα θα είναι ένα σημαντικό βήμα. Κάποιοι νηογνώμονες στο παρελθόν σε έντυπά τους ανέφεραν περιπτώσεις ατυχημάτων, συμπεριλαμβάνοντας αίτια και τρόπους αποφυγής των. Ακόμα καλύτερα, ναυτιλιακές εταιρείες, παραλήπτες των εντύπων αυτών, ζητούσαν από τα πληρώματά τους να συζητήσουν και να αναλύσουν τις περιπτώσεις αυτές.

Είναι ευχής έργον, λοιπόν, η μελέτη των ναυτικών ατυχημάτων να μη μένει μια στείρα πηγή δημιουργίας νομικών εγγράφων, αλλά να χρησιμοποιείται για τη μελλοντική προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας και του θαλασσίου περιβάλλοντος. ☉

Quality, Reliability, Knowledge



GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

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

7 tugs fleet from 1.000 to 6.500 H.P.

Operating 24 hours

www.gigilinis.com

Headquarters:

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

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

RvA C 046

e-mail: gigilinis.shpn@axiom.gr



ISO 9001:2000
Certificate Number: 37928



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



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



Ανάλυση αγοράς ξηρού φορτίου

Εάν ανατρέξουμε στο εγγύς παρελθόν, μόλις 4 χρόνια πίσω, παρατηρούμε ότι η ναυλαγορά κάθε άλλο παρά σιγουριά προσέφερε στους πλοιοκτήτες. Είχαμε το «άναμμα των κινεζικών μηχανών», που αποτέλεσε την κινητήρια δύναμη της αλματώδους ανόδου όλων των ναυτιλιακών αγορών και ειδικά της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου.

> MARKET RESEARCH DEPARTMENT, N. COTZIAS SHIPPING GROUP



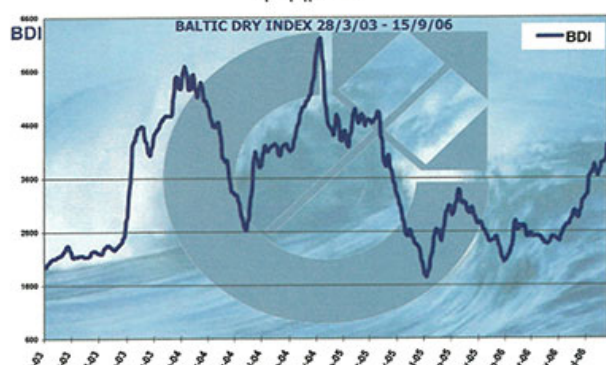
Αυτές οι κινεζικές μηχανές σε συνδυασμό με την Ινδία έχουν «ξεναζεσταθεί». Σύμφωνα με τα οικονομικά στοιχεία της Κίνας, η ανάπτυξή της για το έτος 2006 κυμαίνεται σε πλαίσιο του 10%, που αποτελεί ένα «record-high trade surplus» για τη χώρα. Η διαρκής ανάπτυξη τόσο της Κίνας όσο και της Ινδίας, η ζήτηση πρώτων υλών, η εξαγωγή τελικών προϊόντων και η ανεπάρκεια φυσικών πόρων και η εξάρτησή τους από τρίτες χώρες προσφέρουν το απαραίτητο «momentum», που τροφοδοτεί με «ενέργεια» σχεδόν όλες τις αλληλοεξαρτώμενες διεθνείς ναυλαγορές.

Συνεχίζοντας, τον τελευταίο μήνα, αν και η αμερικανική οικονομία βρίσκεται σε μια κάμψη, στο χώρο της ναυτιλίας παρατηρείται διαρκής άνοδος όλων των δεικτών ναυλαγοράς και ειδικά των αγορών του Ατλαντικού και της Μαύρης Θάλασσας για Time Charters. Η μεγαλύτερη ζήτηση για «περιόδους» έδωσε

την απαιτούμενη ώθηση και αύξηση και στα Voyage Charters. Η μέση αύξηση που είχαμε μέσα στο καλοκαίρι του 2006 ήταν της τάξεως του 40% από την αρχή του χρόνου. Φυσικά, οι αλληλοεπηρεαζόμενες αγορές Spot και Time φέρνουν ώθηση η μία στην άλλη, δημιουργώντας μια εκρηκτική άνοδο στην αγορά ξηρού φορτίου που εξηγείται από την «προθυμία» των ναυλωτών να κλείσουν τις θέσεις τους σε μακροχρόνιο ορίζοντα και, για να το επιτύχουν αυτό, προσφέρουν ολοένα και υψηλότερους ναύλους από τα τελευταία επίπεδα κλεισίματος - «last done».

Ερευνώντας και αναλύοντας την αγορά, παρατηρούμε πως ο μεγάλος αριθμός νεότευκτων πλοίων που εισέρχονται στην αγορά, απορροφούνται εύκολα. Η ζήτηση των ναυπηγικών «κλινών» κινείται σε πρωτοφανή επίπεδα με συνέπεια τα ναυπηγεία να αναφέρουν διαρκώς ότι βρίσκονται «sold-out» και οι πλοιοκτήτες αναγκάζονται να δεχτούν παράδοση περίπου για το 2010, αφού τα «ράφια»

Γράφημα BDI



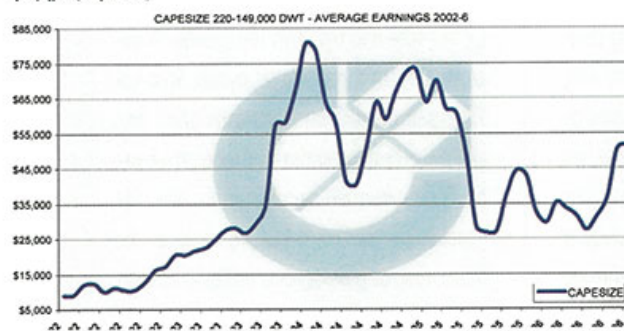
Γράφημα 12 mos average T/C

Γραφήματα (12 mos average T/C)



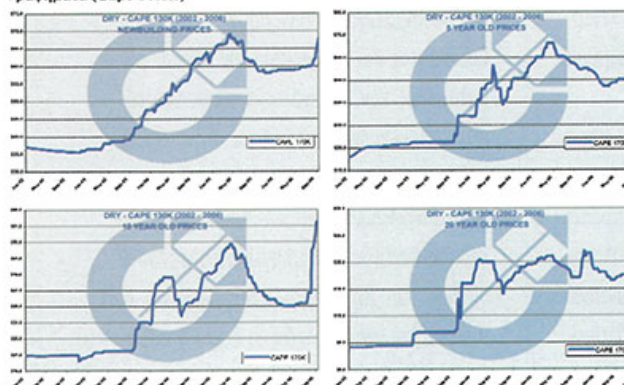
Γράφημα Cape T/C

Γραφήματα (Cape T/C)



Γράφημα Cape Prices

Γραφήματα (Cape-Prices)



της αγοράς των μεταχειρισμένων πλοίων δεν έχουν ποικιλία και διαθεσιμότητα μιας και αδειάζουν με ταχείς ρυθμούς.

Ο ανταγωνισμός στις αγοραπωλησίες των μεταχειρισμένων πλοίων είναι τέτοιος που απαιτούνται γρήγορες κινήσεις και από τις δύο μεριές, οι μεν αγοραστές να κάνουν προσφορές συχνά στα τυφλά, χωρίς καν επιθεώρηση, και οι δε πωλητές να ανεβάζουν συνεχώς τις απαιτήσεις τους καθώς η αγορά τρέχει και τους προσφέρει ολοένα αυξανόμενα επίπεδα ναύλων και τιμών.

Πλοία «charter-free» αποτελούν το μήλον της Έριδος μεταξύ πολλών υποψηφίων αγοραστών, με συνέπεια η προαναφερθείσα ζήτηση να στηρίζει τα παρόντα και μελλοντικά (μάλλον, σύμφωνα με ενδείξεις) αυξανόμενα επίπεδα τιμών. **(Γραφήματα BDI - 12 mos average T/C)**

Παρατηρούμε στα παραπάνω γραφήματα, ότι ο Baltic Dry Index, σε άμεση αντιπαράθεση με τα πραγματικά 12μηνα «vessel T/C earnings» έχει σχεδόν απόλυτη ταύτιση και στους τρεις τύπους πλοίων (Capes/Panamax/Handies). Η μόνη διαφοροποίηση που είναι άξια σχολιασμού είναι πως, ενώ ο δείκτης BDI είχε ραγδαία πτώση από τις 7.12.2004, το γράφημα της 12μηνιας χρονοναύλωσης παρουσίασε μια σταδιακή απόσβεση σε διάστημα επτά μηνών και για τους τρεις τύπους πλοίων. **(Γραφήματα Cape T/C - Cape-Prices)**

Είναι εύκολο αντιληπτό ότι η μέση τιμή 12μηνιας ναύλωσης για τα πλοία Capesize, από τα \$ 10.000 που κέρδιζαν ημερησίως το 2002, έφτασε στο μέγιστο των \$ 80.000+ τον Ιανουάριο 2004, και έπειτα από αρκετές αυξομειώσεις βρίσκεται τώρα στα \$ 50.000 δολάρια την ημέρα. (Σημ.: Οι τιμές που υπολογίζουμε είναι ένας μέσος όρος από 5.000 ναυλώσεις/χρόνο και όχι τα μέγιστα «κλεισίματα».) Οι τιμές των πλοίων ακολουθούν κατά κανόνα τις αλλαγές των ναύλων με μια μικρή καθυστέρηση. Αυτό που μας κάνει εντύπωση είναι ότι οι τιμές των 10ετιών, αλλά ακόμα περισσότερο οι τιμές των πλοίων 20ετιών, έχουν καλύτερη αποτύπωση των αυξομειώσεων των ναύλων. **(Γραφήματα Panamax T/C - Panamax-Prices)**

Η μέση τιμή 12μηνιας ναύλωσης για τα πλοία Panamax, από τα \$ 7.500 που εισέπρατταν ημερησίως το 2002, έφτασε στο μέγιστο των \$ 45.000 τον Ιανουάριο 2004, και μετά από αυξομειώσεις βρίσκεται τώρα στα \$ 30.000 δολάρια την ημέρα. Οι τιμές και των πλοίων 5ετιών και αυτών της 10ετίας αλλά ακόμη περισσότερο οι τιμές των πλοίων 20ετιών έχουν σχεδόν την ίδια αποτύπωση με αυτή του γραφήματος των αυξομειώσεων των ναύλων. **(Γραφήματα Supramax T/C - Supramax-Prices)**

Η μέση τιμή 12μηνιας ναύλωσης για τα πλοία Supramax, από τα \$ 7.000 που εισέπρατταν ημερησίως το 2002, έφτασε στο μέγιστο των \$ 41.000 τον Ιανουάριο 2004, και μετά από αυξομειώσεις βρίσκεται τώρα στα \$ 27.000 δολάρια την ημέρα. Οι τιμές των πλοίων 5ετιών αλλά και αυτών των πλοίων 10ετιών αλλά ακόμη περισσότερο οι τιμές των πλοίων 20ετιών έχουν σχεδόν την ίδια αποτύπωση με αυτή των αυξομειώσεων των ναύλων, ακολουθώντας την ίδια τάση με τα πλοία Panamax. **(Γράφημα Τιμή BRENT)**

Slippery when wet

Intersleek® 700

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

www.intersleek700.com

 **CONSTANT REVOLUTION**

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

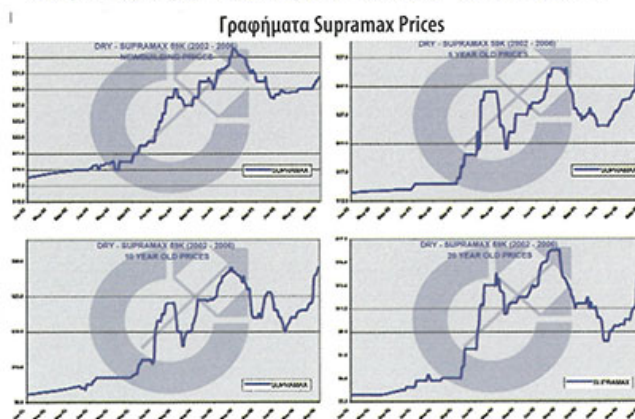
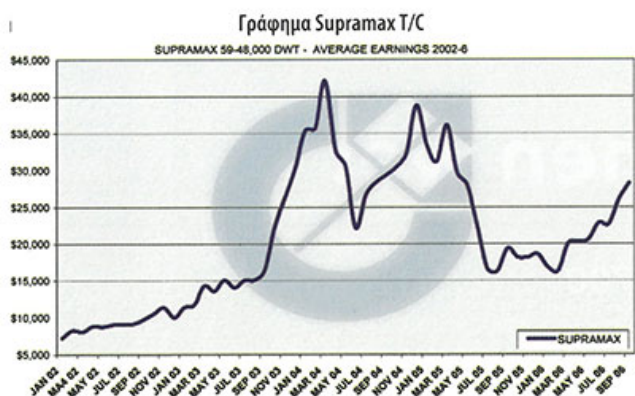
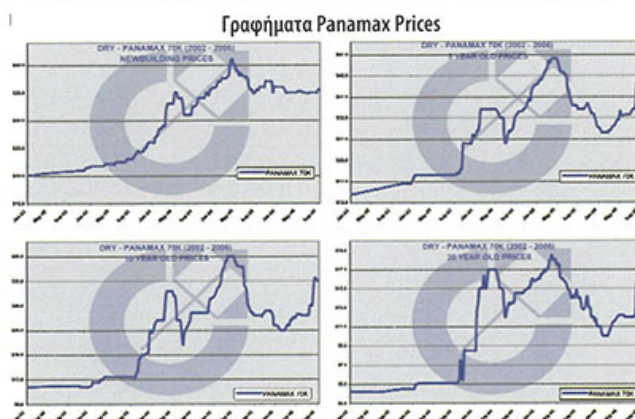
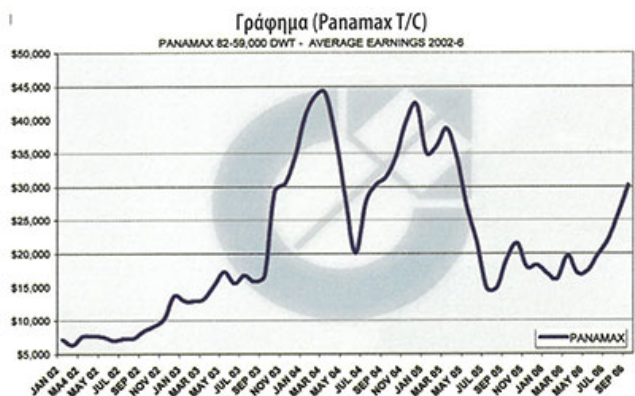
© Akzo Nobel, 2004

 **International**
Marine Coatings

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


AKZO NOBEL

ΑΦΙΕΡΩΜΑ ■ BULK CARRIERS



Ραγδαία είναι η αύξηση της τιμής του πετρελαίου Brent, καθώς από τον Μάιο του 2003 το βαρέλι από \$ 23,5, άρχισε σιγά σιγά αλλά σταθερά να ανεβαίνει μέχρι που έφτασε στο ρεκόρ όλων των εποχών στις 10.8.2006 στα \$ 78,35 το βαρέλι. Σε ένα μήνα η τιμή του υποχώρησε στα \$ 61,85/βαρέλι. (Γράφημα 12μηνια averages)

Συνοψίζοντας, βλέπουμε μια αγορά που έχει αυξηθεί σημαντικά από την αρχή της χρονιάς του 2006. Συγκεκριμένα, η 12μηνια αγορά των πλοίων τύπου Capesize έχει αυξηθεί κατά 38%, η αγορά των Panamax έχει παρουσιάσει αύξηση της τάξης του 42%, ενώ τα Handymax & Supramax κατά 41%. Η άνοδος αυτή δεν ήταν σταθερά ανοδική όλη τη χρονιά, αλλά όπως βλέπετε στο γράφημα, έκανε δύο μεγάλα «κύματα», το πρώτο από τον Ιανουάριο μέχρι τέλη Φεβρουαρίου και το δεύτερο από την αρχή Ιουλίου μέχρι και σήμερα.

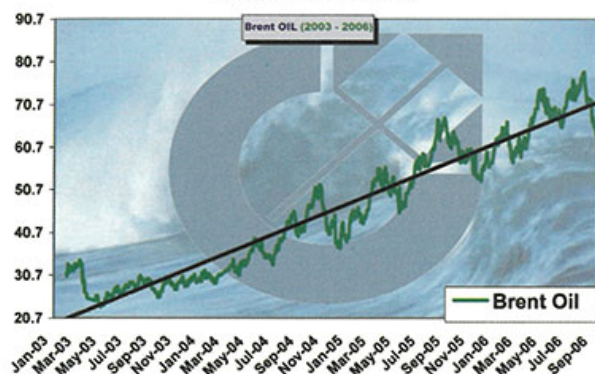
Αναλύοντας την πρόσφατη αύξηση, βλέπουμε μια αγορά που απότομα μέσα στο καλοκαίρι άρχισε ένα μικρό ανοδικό «ρόλι», δημιουργώντας μια αισιοδοξία στους επίδοξους πωλητές αλλά και μερικά εύλογα ερωτήματα στους πιθανούς νέους αγοραστές. Μήπως δεν πρόλαβα τα χαμηλά; Μήπως έπρεπε να έχω αγοράσει ήδη μέσα στο καλοκαίρι ενώ απολάμβανα τις διακοπές μου; Μήπως αυτό που πριν από ένα μήνα θεωρούσαμε ακριβό, τώρα τελικά μοιάζει σαν πολύ μεγάλο «κελεπούρι» foregone όμως; Μήπως το όποιο «Business Plan» είχαμε τρέξει πριν από ένα μήνα με τους τρέχοντες ναύλους και τις τότε τιμές πλοίου, και δεν «έβγαине», σήμερα σαν να αναθεωρείται;

Τελικά τι αγορά έχουμε, μπορούμε να προβλέψουμε τις παραμέτρους που ωθούν τις αυξήσεις αλλά και τους λόγους που έχουμε τις εκάστοτε πτώσεις ή τις λεγόμενες «διορθωτικές κινήσεις»; Τον Απρίλιο του 2006, η αναλυτική ομάδα μας πραγματοποίησε ένα πείραμα. Εισηγάγε σε πανάκριβα και σχολαστικά οικονομετρικά μοντέλα και προγράμματα (software) τις τιμές των ναύλων περιόδου και όλους τους δείκτες του Dry Bulk Sector (BDI, BPI, BCI & BSI). Ποιο ήταν το αποτέλεσμα του πειράματός μας; Είδαμε μια μικρή προβλεπόμενη άνοδο όλων των δεικτών. Αυτή η πρόβλεψη όμως, όσο και να ήταν βασισμένη σε ένα αρκετά καλόπιστο και οπτιμιστικό σενάριο, δεν προδίκαιε καθόλου την πραγματική αύξηση στο βαθμό που αυτή πραγματοποιήθηκε.

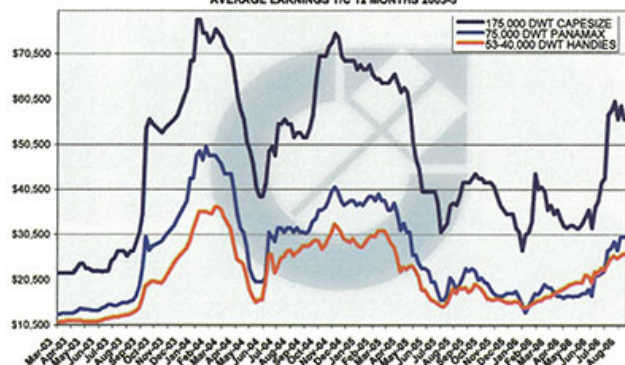
Τελικά, υπάρχει πρόβλεψη στις ναυλαγορές ή είναι όλες οι εκάστοτε εκτιμήσεις των ειδικών βασισμένες πάνω σε φρούδες οικονομικές θεωρίες και σε ανούσιες οικονομικές δυσνόητες ορολογίες; Μήπως έχουμε μια κοινή πορεία με τους σεισμολόγους ερευνητές; Τελικά είμαστε σε θέση να δώσουμε μια σίγουρη πρόγνωση μας σε κάποιο φίλο πλοιοκτήτη ώστε να μας εμπιστευτεί με «κλειστά μάτια»;

Οι «μετα-Χριστόν προφήτες» πολλοί και η εποχή της Πυθίας και των μαντείων φαντάζει πολύ μακρινή. Δεν θα είμαστε σε θέση να λέγαμε με βεβαιότητα «τι μέλλει γενέσθαι», αλλά αυτό που θα ήταν φρόνιμο, είναι να εστιάσουμε προσεκτικά σε μερικά από τα οικονομικά γεγονότα που επηρεάζουν τη ναυλαγορά ξηρού φορτίου και να προσπαθήσουμε να διαβά-

Γράφημα (Brent Oil Price)



Γράφημα 12μηνια averages
AVERAGE EARNINGS T/C 12 MONTHS 2003-5



σουμε «ανάμεσα από τις γραμμές», που λένε και οι Εγγλέζοι. Από πολλές οικονομικές επισημάνσεις ιδιαίτερη προσοχή δίνουμε στο εξής. Υπάρχει πρόβλεψη πως η παραγωγή χάλυβα της Κίνας μέχρι το έτος 2010 θα διατηρηθεί στα πολύ υψηλά επίπεδα, περίπου όπως βρίσκεται τώρα.

Συγκεκριμένα το 2000 η παραγωγή ανερχόταν στα 100 εκατομμύρια τόνους, ενώ για το 2006 υπάρχει η πρόγνωση σύμφωνα με τις εκτιμήσεις ειδικών ότι θα αγγίξει τα 410 εκατ. τόνους. Μεσο-μακροπρόθεσμα για το 2010 αναλυτές εκτιμούν μια πρόβλεψη για παραγωγή 500 εκατομμυρίων τόνων χάλυβα, με σταδιακή ανάπτυξη από τα σημερινά επίπεδα.

Αντίστοιχα, όμως, με την αύξηση της παραγωγής του χάλυβα η Κίνα έχει αυξήσει θεαματικά και την κατανάλωση αυτού. Τα επίπεδα απορρόφησης και κατανάλωσης έτοιμου χάλυβα της Κίνας πλησιάζουν σημαντικά αυτά του δυτικού κόσμου και το ίδιο θετική και αυξητική είναι και η ετήσια πρόγνωση για μέχρι το 2010.

Η μόνη ευχή μας είναι να συνεχίσουν τα κινεζικά χυτήρια να δουλεύουν πυρετωδώς και ας συνεχίσουν την πορεία τους «full steam ahead», καθώς έτσι θα μπορέσουν οι πλοιοκτήτες να κρατήσουν και τους δικούς τους «τηλέγραφους» στο δικό μας επιθυμητό «πρόσω ολοταχώς». ☉



SEATRADE CHARTERING INC.

Ship and Dry Cargo Chartering brokers since 1995

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

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

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

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



> Του Σπυρίδωνα Ζολώτα
Διευθυντή γραφείου Πειραιά
του Ιταλικού Νηογνώμονα RINA

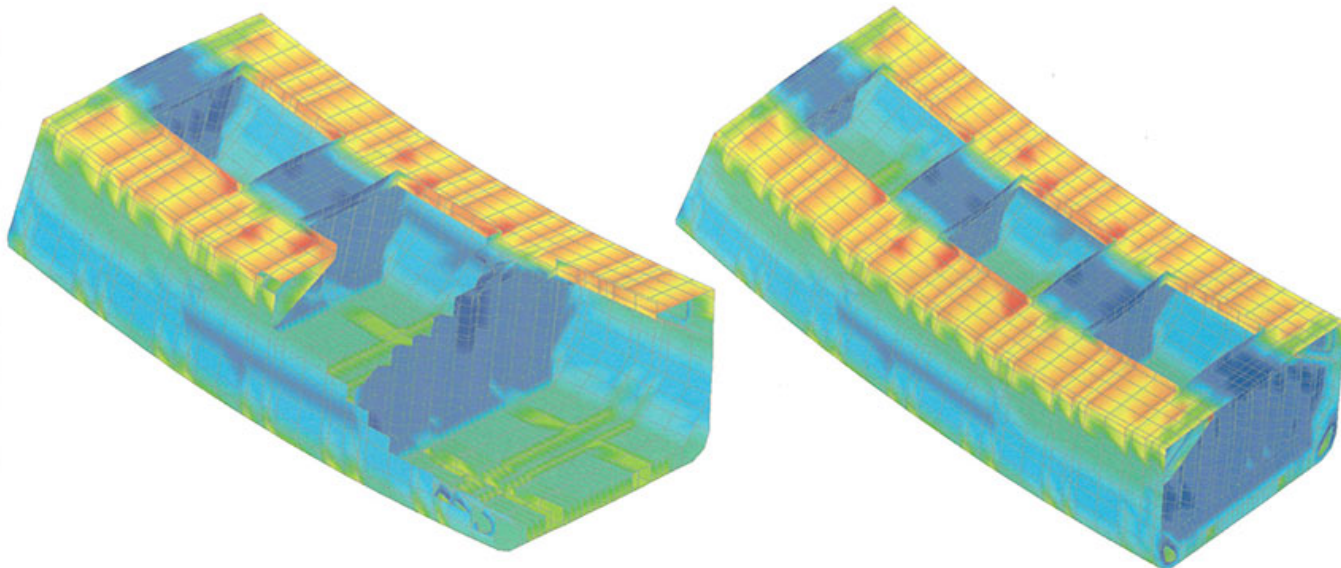
» Νέος ορισμός για τα **bulk carriers**

Ο νέος ορισμός της SOLAS για τα bulk carriers, ο οποίος ισχύει από την 1η Ιουλίου 2006, δεν είναι πλέον συνδεδεμένος με το σχήμα της μέσης τομής. Αυτό σημαίνει ότι τα πλοία ξηρού φορτίου, πλοία που μεταφέρουν ξυλεία και πλοία γενικού φορτίου, θα μπορούν να εμπίπτουν στο νέο ορισμό και γι' αυτόν το λόγο απαιτείται η συμμόρφωση ανάλογα με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XII της SOLAS.

Ο νέος ορισμός για τα bulk carriers σύμφωνα με τον κανονισμό XI-1/1.1 της SOLAS, ο οποίος εισήχθη το Δεκέμβριο του 2004 για τα πλοία των οποίων η τρόπιδα τέθηκε τον Ιούλιο του 2006 και μετά, αναφέρει ότι «Bulk Carrier σημαίνει πλοίο το οποίο προορίζεται πρωτίστως να μεταφέρει ξηρό φορτίο συμπεριλαμβανομένων τύπων όπως μεταφορά μεταλλευμάτων και μεταφορά

συνδυασμένων φορτίων». Οι διαφορετικοί κατασκευαστικοί συνδυασμοί των πλοίων «τα οποία προορίζονται κυρίως για μεταφορά φορτίου χύδην» μπορούν να ενταχθούν στις επόμενες κατηγορίες:

A) Τυπικό bulk carrier μονού τοιχώματος, Single Side Skin (SSS BC), που περιλαμβάνει και τα πλοία μεταφοράς συνδυασμένων φορτίων (com-



bination carries) με την ίδια μορφή εγκάρσιας τομής όπως τα τυπικά bulk carriers.

Β) Τυπικό bulk carrier διπλού τοίχματος, Double Side Skin (DSS BC), που περιλαμβάνει και τα πλοία μεταφοράς συνδυασμένων φορτίων (combined carries) με την ίδια μορφή εγκάρσιας τομής όπως τα τυπικά bulk carriers.

Γ) Πλοία μεταφοράς μεταλλευμάτων (OBO), που περιλαμβάνει και τα πλοία μεταφοράς συνδυασμένων φορτίων (combined carries) με την ίδια μορφή εγκάρσιας τομής όπως τα τυπικά OBO.

Δ) Μη συμβατικά πλοία, τα οποία δεν εμπίπτουν στις αναφερόμενες τρεις κατηγορίες, όπως «box hold bulk carriers», «wooden chip carriers» και γενικού φορτίου.

Μέχρι τώρα δεν είναι ξεκάθαρο ποια κριτήρια θα εφαρμοστούν ώστε να προσδιορισθεί το εάν και πότε ένα πλοίο της κατηγορίας Δ «προορίζεται πρωτίστως να μεταφέρει ξηρό φορτίο χύδην». Για το λόγο αυτόν ανατέθηκε στην υποεπιτροπή

Design και Equipment (DE) του IMO να αναπτύξει κατά την επόμενη συνεδρίασή της, από 5 έως 9 Μαρτίου 2007, έναν κατάλληλο ορισμό και κοινή ερμηνεία.

Εάν στο νέο ορισμό πρέπει να συμπεριλαμβάνονται και τα μη συμβατικά πλοία, θα χρειάζεται να δημιουργηθούν καινούργια πρότυπα καθώς τα υπάρχοντα (π.χ. οι απαιτήσεις του IACS UR S18, S19 και S20 και οι κοινοί κατασκευαστικοί κανόνες) έχουν αναπτυχθεί μόνο για τις κατηγορίες Α και Β και δεν μπορούν εύκολα να εφαρμοστούν στα μη συμβατικά πλοία (κατηγορία Δ).

Για να καλυφθεί η περίοδος μεταξύ της 1ης Ιουλίου 2006 και της ημερομηνίας που θα συμφωνηθεί η ερμηνεία του νέου αυτού ορισμού, ο IMO έχει εκδώσει μία εγκύκλιο (MSC.1/Circ. 1199) αναγνωρίζοντας ότι τα πλοία τα οποία δεν είναι πιστοποιημένα ως bulk carriers αλλά μεταφέρουν φορτία χύδην, μπορεί να τεθούν σε ερώτηση από τους αξιωματικούς του Port State Control όσον αφορά τη συμμόρφωσή τους με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XII της SOLAS.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τα προαναφερθέντα πιθανά προβλήματα τα οποία μπορεί να προκύψουν, η εγκύκλιος επιβεβαιώνει ότι στο ενδιάμεσο διάστημα η ερμηνεία

και εφαρμογή των κατάλληλων απαιτήσεων της SOLAS αποτελεί ευθύνη της Σημείας του πλοίου.

Όσον αφορά το καθαρά τεχνικό κομμάτι της μελέτης των τυπικών Bulk Carriers μονού και διπλού τοιχώματος, ο RINA έχει κυκλοφορήσει πρόσφατα τη νέα έκδοση του πακέτου λογισμικού Leonardo Hull για την κατασκευαστική ανάλυση αυτών των τύπων πλοίων, το οποίο ενσωματώνει τα κριτήρια προτύπων και των κοινών κατασκευαστικών κανονισμών του IACS, το μοντέλο, φορτίο και τα κριτήρια αντοχής. Όπως στην έκδοση που εφαρμόζεται στους άλλους τύπους πλοίων, το λογισμικό αποτελείται από το πρόγραμμα Leonardo Hull 2D για την ανάλυση της διαμήκου δοκού του σκάφους, του κελύφους και των κανονικών ενισχυτικών, και από το πρόγραμμα Leonardo Hull 3D για την τρισδιάστατη ανάλυση με πεπερασμένα στοιχεία.

Το πρόγραμμα χαρακτηρίζεται από μια πολύ μεγάλη ευελιξία όσον αφορά τις πιθανές δομικές τυπολογίες, που υποστηρίζονται από τις πιο προηγμένες και φιλικές προς το χρήστη ικανότητες από την άποψη της δημιουργίας μοντέλων, της εφαρμογής φορτίων και του ελέγχου αποτελεσμάτων. ☺



> Του Γ. Μπάνου
Shipbuilding Consultant
George Moundreas Company S.A.

► BULK CARRIER

Τρέχουσα κατάσταση
& τάσεις στην ελληνική ναυτιλία

Από την εποχή που το παραδοσιακό tweendecker, το μετέπειτα εξελιχθέν σε «multi-rigrose», που και αυτό με τη σειρά του φαίνεται να ανήκει σε ένα παρελθόν χωρίς ορατή επιστροφή, έχασε το αντικείμενο της ύπαρξής του, ο Έλληνας πλοιοκτήτης επικέντρωσε βασικά την προσοχή του στο bulk carrier. Η παρατήρηση αυτή έχει ευρύτατη εφαρμογή στα μικρομεσαία στρώματα του ελληνικού εφοπλισμού, ενώ οι παραδοσιακές οντότητες και πολλοί εξ εκείνων που κατά καιρούς επέτυχαν υψηλότερους βαθμούς ανάπτυξης από ενωρίς, συγχρόνως επιδόθηκαν στην εκμετάλλευση του δεξαμενοπλοίου.

Η εξήγηση αυτής της πρακτικής πρέπει ίσως να αναζητηθεί στη γενικά κρατούσα αντίληψη, πως η μεταφορά χύδην ξηρού φορτίου επιφυλάσσει λιγότερες επιπλοκές και εκπλήξεις και απαιτεί πλέον προσεγγίσιμη τεχνολογική ενημερότητα σε συνδυασμό με πλέον εύρυθμη στις αυξομειώσεις της ναυλαγορά. Ανεξάρτητα από το βάσιμο ή όχι τέτοιων αντιλήψεων, γεγονός είναι ότι η βασική πλειονότητα των μικρομεσαίων Ελλήνων εφοπλιστών, αλλά και ένα σεβαστό μέρος των μεγάλων, στο bulk carrier στήριξε μεγάλο μέρος της δραστηριότητάς του κατά τις λίγες τελευταίες δεκαετίες. Ήδη όμως παρατηρούμε ότι η δυναμική της ανάπτυξης του ελληνικού στόλου των δεξαμενοπλοίων καθίσταται εκρηκτική και ότι η σύγκριση με την αντίστοιχη πορεία του bulk-carrier συντριπτική. Ας αναζητήσουμε τις πιθανές αιτίες:

Υπό τη σκιά της επικείμενης ολοκληρωτικής πλέον επιβολής των περί διπλών τοιχωμάτων - δεξαμενών (double skin-bottom) κανονισμών, η ανάμειξη στον τομέα μεταφοράς πετρελαίου και των παραγώγων του με νέες κατασκευές ή αγορές μοντέρνων μονάδων φαντάζει πολλά υποσχόμενη. Αντίθετα, η έξωθεν προσπάθεια επιβολής διπλών τοιχωμάτων bulk carriers προς το παρόν φαίνεται να αποτυγχάνει παταγωδώς.

Η οικονομική κατάσταση και η ταμειακή άνεση ενός σεβαστού μέρους της ναυτιλιακής κοινωνίας, έπειτα από τρία έτη υψηλών ναύλων, επιτρέπουν ένα τόλμημα που περιέχει βεβαίως και κάποιους οικονομικούς κινδύνους αλλά και προοπτικές υψηλών κερδών.

Για λόγους συνδεδεμένους με την παραγωγικότητα και την οικονομική απόδοση της ναυπηγικής επιχείρησης, οι ναυπηγοί ζωηρά



προτιμούν το δεξαμενόπλοιο έναντι του bulk-carrier, που φαίνεται «απλό» και με ελάχιστη προστιθεμένη αξία. Η εξασφάλιση ως εκ τούτου ναυπηγικής κλίνης για την παραγγελία bulk carriers καθίσταται δύσκολο εγχείρημα, που προσκρούει στην απροθυμία των ναυπηγείων. Έτσι, η «εκτροπή» προς το δεξαμενόπλοιο καταντάει αναγκαστική επιλογή.

Τι συμβαίνει, λοιπόν, με τον ελληνικό στόλο των bulk carriers; Η ανέλπιστα υψηλή ναυλαγορά και στον τομέα της μεταφοράς ξηρού φορτίου κατά την τελευταία τριετία ενίσχυσε την οικονομική βάση του μέσου εφοπλιστή και την εμπιστοσύνη του στον εν λόγω τύπο.

Φυσικό ήταν να επιδιωχθεί και εδώ ανάπτυξη, παράλληλα και ανεξάρτητα από εκείνην του δεξαμενοπλοίου. Εδώ όμως ορθώθηκε ένα δύσκολο αντιμετώπισιμο εμπόδιο. Η ανανέωση και περαιτέρω ανάπτυξη του τομέα βρήκε εμπρός της την πλήρη σχεδόν απουσία διαθέσιμων πλοίων αποδεκτής ηλικίας και προδιαγραφών προς αγοράν, εμπόδιο που στον τομέα των δεξαμενοπλοίων παρεκάμφθη με τη μαζική προσφυγή στα συγκριτικά «πρόθυμα» ναυπηγεία. Έτσι, στο δρόμο προς την ανανέωση και ανάπτυξη, το bulk carrier έμεινε συγκριτικά πίσω. Και τούτο παρά τη θέληση ικανής μερίδας του εφοπλισμού που σχεδίασε και προσπάθησε να θέσει σε εφαρμογή τέτοια προγράμματα.

Ζώντας «εκ των έδρων» τις εμπειρίες των σχετικών εξελίξεων, είμαι σε θέση να περιγράψω τον καθημερινό αγώνα στην αναζήτηση κατόλληλων «second hand» πλοίων και την, συχνά μάταιη, περιπλάνηση στα ναυπηγεία του κόσμου προς άγραν διαθεσίμων «slots». Ολόκληρη η Κορέα (44% των πρόσφατων παραγ-

γελιών όλων των τύπων) παρουσιάζει μηδενικό στην πράξη ενδιαφέρον για νέες ναυπηγικές παραγγελίες bulk carriers. Η Ιαπωνία, λιγότερο «δογματική» στη διάκριση τύπων, δημιουργεί δυσκολίες λόγω λίαν υψηλού βαθμού εκλεκτικότητας ως προς την ταυτότητα και το υπόβαθρο του αγοραστή, ενώ η Κίνα, περισσότερο πηγή και, ίσως, τελευταία ευκαιρία, πρόσφατα δείχνει τάσεις ταχείας μεταστροφής στο tanker και σε εξειδικευμένους τύπους. Η παραπάνω πραγματικότητα αποτυπώνεται πιστά στους πίνακες ναυπηγικών παραγγελιών Ελλήνων εφοπλιστών κατά το α' εξάμηνο του 2006, που δείχνουν 93 μονάδες δεξαμενοπλοίων ολικού deadweight 8,7 m και αξίας \$ 5 billion έναντι 15 μόλις bulk carriers 1,9 m deadweight και αξίας \$ 0,74 billion. Για την ιστορία, τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές (μέσα Σεπτεμβρίου), έχουν προστεθεί στα τελευταία μόλις 6 μονάδες που ανεβάζουν το deadweight στους 2,46 m και την επένδυση σε κάτι λιγότερο από \$ 1 billion. Είναι σαφές ότι, για τους παραπάνω εκτεθέντες

λόγους, το χάσμα είναι πολύ βαθύ για να καλυφθεί εντός του έτους ή, ακόμα, στο δυνάμενο να προβλεφθεί μέλλον!

Εν τω μεταξύ, τόσο η άνοδος των επιπέδων της ναυλαγοράς, αφ' ενός, όσον και η σπάνις πλοίων αποδεκτής ηλικίας και προδιαγραφών, σε συνδυασμό με τη σπάνις διαθεσίμων ναυπηγικών κλινών, αφ' ετέρου, έχουν οδηγήσει τις τιμές σε δυσθεώρητα ύψη. Ένα ετοιμοπαράδοτο νέο capesize (170.000 DWT) bulk carrier έχει φθάσει τα \$ 90 m με αντίστοιχη τιμή ναυπηγικής παραγγελίας με παράδοση 2010 στα \$ 65 m! Σε κάποιο ανάλογο καθεστώς οδηγούνται οι τρέχουσες αξίες και των λοιπών τύπων με ναυπηγική τιμή του rapamax στα \$ 35/36 m και του supramax (55-57.000 DWT) στα \$ 32/33 m. Αν κανείς θελήσει να εξασφαλίσει ετοιμοπαράδοτο νεότευκτο, ασφαλώς θα υποστεί έκπληξη!

Τι μέλλει γενέσθαι, λοιπόν; Την απάντηση ασφαλώς θα δώσει ο βαθμός μελλοντικής ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας, με άμεσες επιπτώσεις στις διά θαλάσσης μεταφορές που απαιτούν ένα +4% ετήσιους ρυθμούς ανάπτυξης προκειμένου να διατηρηθούν τα τρέχοντα επίπεδα με τάσεις βελτίωσης και με πλήρη σχεδόν τη δυνατότητα απορρόφησης του νεοεισερχόμενου τόνου. Προϋπόθεση ρεαλιστικά μάλλον εφικτή, αν ληφθούν υπ' όψιν Κίνα και Ινδία, που πραγματοποιούν ετήσια ανάπτυξη της τάξεως του 10% και αποτελούν το 40%, περίπου, του παγκόσμιου πληθυσμού. Μήπως οδηγούμεθα σε αναγκαστική (προσωρινή, έστω) συρρίκνωση, περιστολή, του παγκόσμιου όγκου των διά θαλάσσης μεταφορών λόγω έλλειψης μεταφορικών μέσων (πλοίων);

Αν το ερώτημα φαίνεται υπερβολικό, ας αναλογιστεί κανείς τι θα συνέβαινε σήμερα αν, πριν από μερικά χρόνια, είχαν εισακουστεί φωνές (καθ' όλα σεβαστές) που συνηγορούσαν στην αποφυγή νέων ναυπηγικών παραγγελιών προκειμένου να διατηρηθούν τα τότε επίπεδα της ναυλαγοράς... ☉



Εξειδίκευση της **P. P. LIAKOS - GENERAL SHIPS' REPAIRS** στα υδραυλικά συστήματα

Η P.P. LIAKOS από το 1972 έχει αποκτήσει μέσα από τη γενική επισκευή του πλοίου πείρα στην επισκευή κάθε είδους μηχανής Diesel και βοηθητικών μηχανημάτων. Το εξειδικευμένο τμήμα της εταιρείας στα υδραυλικά συστήματα μπορεί να φέρει εις πέρας οποιαδήποτε επισκευή σε υδραυλοκινητήρες όλων των τύπων και υδραυλικών γρύλων (jacks).

Η P.P. LIAKOS μπορεί να κατασκευάσει βάσει δείγματος ή σχεδίου οποιονδήποτε υδραυλικό γρύλο ο οποίος θα συνοδεύεται από τα απαραίτητα πιστοποιητικά.



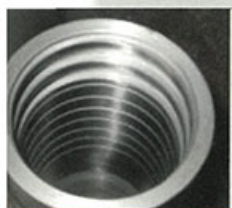
Μετά την ολική εξάρμωση του υδρ/ρα και την επιθεώρησή του βρέθηκε μεγάλη φθορά στα πρόσωπα των κατακτιών και του ρότορα. Τα αρπάγματα καθαρίστηκαν στον τόρνο και σε όλα τα πρόσωπα του υδρ/ρα έγινε rectifier. Κατασκευάστηκαν νέα περύγια και όλα τα παραπάνω αρμόστηκαν με νέα o-rings.



Μετά την ολική εξάρμωση του υδρ/ρα και την επιθεώρησή του βρέθηκαν βαθιές γραμμές τόσο στα χιτώνια των έμβόλων όσο και στο χιτώνιο του διανομέα λαδιού. Κατασκευάστηκαν νέα χιτώνια, τα οποία τοποθετήθηκαν εν θερμώ. Μετά την επανάρμωση ακολούθησε υδραυλική δοκιμή.



Η φθορά στον κωνικό του άξονα καθαρίστηκε στον τόρνο. Το κωνικό αναγομώθηκε με ανοξείδωτο ηλεκτρόδιο. Ο άξονας τριβήθηκε σε στάνταρ μεζούρες. Μετά την άρμωση με νέα ρακόρ και o-rings έγινε υδραυλική δοκιμή.



Φωτογραφίες κατά τη διάρκεια κατασκευής Jacks. Τα παραπάνω κατασκευάστηκαν εξαρχής βάσει σχεδίου.

» Θαλάσσια Ασφάλεια: ο χορός καλά κρατεί



> Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη
Εργαστήριο Θαλασσιών Μεταφορών,
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο



Καλά φαίνεται να κρατεί ο χορός για διάφορα θέματα που έχουν σχέση με τη θαλάσσια ασφάλεια. Όπως είναι γνωστό, οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν κρούσει τον κώδωνα του κινδύνου ότι οι νέοι κανονισμοί του IACS για την κατασκευή tankers & bulk carriers συνεπάγονται πλοία μικρότερης διάρκειας ζωής, μια και η διάβρωση σε λαμαρίνα μικρότερου πάχους θα τα αναγκάσει να αποσυρθούν νωρίτερα από πλοία στα οποία το περιθώριο διάβρωσης είναι μεγαλύτερο.

Η τελευταία πτυχή της διαμάχης αφορά την αντίκρουση από την Ιαπωνία των αποτελεσμάτων της μελέτης που υπέβαλε η Ελλάδα σχετικά με τις επιπτώσεις του χαμηλού περιθωρίου διάβρωσης στο λεγόμενο «life-cycle cost» του πλοίου. Βασική θέση της μελέτης αυτής ήταν ότι με πλοία που θέλουν αντικατάσταση νωρίτερα, όχι μόνο θα αυξηθεί το μακροπρόθεσμο κόστος, αλλά θα υπάρξουν και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Μεταξύ άλλων, η ανωτέρω μελέτη υπολόγισε ότι η ενέργεια που θα χρειαστεί για να κατασκευασθεί ο επιπλέον χάλυβας για τα πλοία

των νέων κανονισμών (στα οποία ο χάλυβας θα θέλει αντικατάσταση νωρίτερα) θα εκλύσει στην ατμόσφαιρα κάπου 12 επιπλέον εκατομμύρια τόνους διοξειδίου του άνθρακα ανά έτος, επιβαρύνοντας ένα ήδη βεβαρημένο περιβαλλοντικό ισοζύγιο (φαινόμενο του θερμοκηπίου κ.λπ.). Θέση της Ιαπωνίας είναι πως ισχύει το αντίστροφο, δηλαδή ότι πλοία με παχύτερη λαμαρίνα θα απαιτήσουν επιπλέον καύσιμα για να μεταφέρουν το ίδιο φορτίο, και ότι αυτό θα επιβαρύνει την ατμόσφαιρα με περισσότερο διοξείδιο του άνθρακα από τα 12 εκατομμύρια τόνους της μελέτης της Ελλάδας. Η Ελλάδα πρόκειται να επανέλθει με συμπληρωματική μελέτη που θα εξετάζει και τις άλλες παραμέτρους του προβλήματος, όπως η επίπτωση αυξημένων επισκευών και ship recycling.

Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι ο ΙΑCΣ καμία μελέτη περιβαλλοντικών και άλλων επιπτώσεων των νέων κανονισμών δεν έκανε, όπως θα όφειλε να πράξει προτού προτείνει τους νέους κανονισμούς. Στις επιπτώσεις αυτές περιλαμβάνονται προφανώς και αυτές στη θαλάσσια ασφάλεια, στο ρίσκο ατυχημάτων και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όπως και οποιεσδήποτε άλλες περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Επίσης, δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι συνήγορος του ΙΑCΣ στο θέμα των νέων κανονισμών κατασκευής πλοίων είναι η Ιαπωνία, τα ναυπηγεία της οποίας μόνον οφέλη μπορούν να προσδοκούν από τους νέους κανονισμούς, η συμμόρφωση προς τους οποίους βραχυπρόθεσμα μεν θα προκαλέσει μαζικές νέες παραγγελίες, μακροπρόθεσμα δε θα καθιερώσει συχνότερες ναυπηγήσεις πλοίων μικρότερης διάρκειας ζωής.

Και μια και μιλάμε για θαλάσσια ασφάλεια και

ρίσκο, όπως είναι γνωστό, τελευταία έχουν διαμορφωθεί δύο παράλληλες δράσεις στον ΙΜΟ για το πώς θα προχωρήσει περαιτέρω η διαδικασία των Goal Based Standards (GBS). Η μία είναι η παραδοσιακή προσέγγιση, η οποία βασίζεται στο πώς παράγονται οι κανονισμοί μέχρι σήμερα, το λεγόμενο «prescriptive approach». Η δεύτερη και πλέον πρόσφατη δράση είναι να εισαχθεί στη διαδικασία GBS το λεγόμενο «safety-level approach», δηλαδή να γίνει χρήση όλων των πιθανοθεωρητικών εργαλείων του Risk Analysis, Formal Safety Assessment (FSA) κ.λπ.

Ο δρόμος της δεύτερης δράσης, η οποία μόλις ξεκίνησε, θα είναι μακρύς και δύσκολος. Ένας λόγος είναι ότι βασικά θέματα στο πιθανοθεωρητικό τοπίο είναι ακόμη υπό διαμόρφωση και μερικά θέματα είναι ανοικτά. Αξίζει να σημειωθεί ότι η ανάλυση του ρίσκου για τα πλοία χρειάζεται ακόμη σημαντική επεξεργασία για να μπορέσει να χρησιμοποιηθεί, μια και δεν είναι ακόμη γνωστό ούτε καν το επίπεδο ασφάλειας που παρέχουν οι τρέχοντες κανονισμοί. Η δε προσέγγιση του FSA, αν και είναι το κατ' εξοχήν επιστημονικό εργαλείο του ΙΜΟ, έχει ακόμη ορισμένα σημεία που πρέπει να προσεχθούν ιδιαίτερα για την αποφυγή λανθασμένης εφαρμογής. Μερικά παραδείγματα είναι χαρακτηριστικά.

Το πρώτο αφορά ένα πολύ βασικό θέμα, τα λεγόμενα «individual risk acceptance criteria», δηλαδή ποιο επίπεδο ρίσκου είναι παραδεκτό για κάποιο μεμονωμένο άτομο που ταξιδεύει στη θάλασσα. Ίσως δεν είναι ευρέως γνωστό ότι παρ' όλες τις συζητήσεις επί συζητήσεων για τη θαλάσσια ασφάλεια και τι πρέπει να γίνει ώστε αυτή να αναβαθμισθεί, ούτε ο ΙΜΟ ούτε κάποιο άλλο όργανο δεν έχει ακόμη καταλήξει στο τι είναι αποδεκτό και τι όχι

από πλευράς ατομικού ρίσκου! Το μόνο που υπάρχει αυτή τη στιγμή είναι μερικές ενδεικτικές μόνο τιμές που παρατίθενται στα FSA guidelines του ΙΜΟ, τιμές οι οποίες πηγάζουν από το βρετανικό Health and Safety Executive και είναι οι εξής:



- Μέγιστο ετήσιο ανεκτό ρίσκο θανάτου μέλους πληρώματος: 1/1.000.
- Μέγιστο ετήσιο ανεκτό ρίσκο θανάτου επιβάτη: 1/10.000.
- Μέγιστο ετήσιο ανεκτό ρίσκο θανάτου ανθρώπου στη στεριά: 1/10.000.
- Αμελητέο ετήσιο ρίσκο θανάτου: 1/1.000.000.

Υπάρχει κάποιο πρόβλημα με την προσέγγιση αυτή; Αρκετά. Κατ' αρχάς, η θεώρηση του ρίσκου σε ετήσια βάση και όχι σε βάση μεμονωμένου ταξιδιού δεν λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι ο κίνδυνος να χάσει τη ζωή του κάποιος στη θάλασσα προφανώς εξαρτάται από το πόσο συχνά ταξιδεύει. Σε άλλο ρίσκο υπόκειται κάποιος που σπάνια παίρνει το πλοίο, και σε άλλο κάποιος που ταξιδεύει πολύ συχνά. Εξ άλλου, ο λόγος 10 προς 1 μεταξύ του μέγιστου ανεκτού ρίσκου για το θάνατο ενός μέλους του πληρώματος σε σχέση με το αντίστοιχο ρίσκο για έναν επιβάτη, έμμεσα υποθέτει ότι το πλή-



ρωμα ταξιδεύει περί τις 10 φορές συχνότερα από τον επιβάτη, ώστε το ρίσκο να είναι το ίδιο ανά ταξίδι. Αυτή όμως είναι μια αυθαίρετη υπόθεση που σηκώνει πολλή συζήτηση.

Ένα άλλο πρόβλημα είναι ότι οι ως άνω τιμές δεν συγκρίνονται και πολύ θετικά με τις αντίστοιχες στις αεροπορικές μεταφορές. Σύμφωνα με τα τελευταία στατιστικά στοιχεία, η πιθανότητα να χάσει κάποιος τη ζωή του σε πτήση αεροπορικής εταιρείας του πρώτου κόσμου (Ευρωπαϊκή Ένωση, Βόρεια Αμερική, Αυστραλία, Ιαπωνία κ.ά.) είναι μία στα 8 εκατομμύρια ανά πτήση. Αυτό σημαίνει ότι κάποιος που κάνει 8 πτήσεις το χρόνο (ένα ταξίδι με επιστροφή κάθε 3 μήνες) υπόκειται σε ετήσιο ρίσκο θανάτου 1/1.000.000. Το ερώτημα τότε είναι, για ποιο λόγο είναι ανεκτό ο επιβάτης που παίρνει το πλοίο να υπόκειται σε ετήσιο ρίσκο περίπου 100 φορές μεγαλύτερο (1/10.000); Μήπως είναι πολίτης δεύτερης κατηγορίας; Είναι λοιπόν σαφές ότι χρειάζεται ακόμη κάποια δουλειά στα πιθανοθεωρητικά θέματα, ακόμη και σε εντελώς βασικό επίπεδο. Κατά

μείζονα λόγο, υπάρχουν και άλλα πολλά θέματα, σαφώς πιο δύσκολα, στα οποία η σωστή αντιμετώπιση είναι απαραίτητη για να μπορέσει να προχωρήσει χωρίς προβλήματα το safety-level approach στα GBS.

Ένα παράδειγμα «σαφώς πιο δύσκολου θέματος» είναι η διατύπωση κατάλληλων κριτηρίων για την αξιολόγηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων θαλάσσιας ρύπανσης. Το θέμα αυτό είναι εν πολλοίς ακόμη παρθένο, μια και είναι στο στάδιο της θεωρητικής προσέγγισης από διάφορες ερευνητικές ομάδες. Όμως, κύκλοι του IACS, με πρωτοστάτες το Νορβηγικό και το Γερμανικό Νηογνώμονα, πρόσφατα υποστήριξαν στον IMO την υιοθέτηση της τιμής των 60.000 δολαρίων ως το κόστος για να αποφευχθεί ρύπανση ενός μετρικού τόνου πετρελαίου (cost to avert a tonne of spilled oil - CATS). Η ιδέα είναι να χρησιμοποιηθεί το CATS ως περιβαλλοντικό κριτήριο στη σχεδίαση και κατασκευή πλοίων. Το πρόβλημα εδώ είναι ότι οι μύριες όσες παραδοχές που υπεισέρχονται για τον υπολογισμό του CATS δεν ισχύουν αναγκαστικά σε όλες τις περιπτώσεις και η υιοθέτηση μιας τέτοιας τιμής μπορεί να έχει σοβαρές παρενέργειες σε θέματα αστικής ευθύνης, αποζημιώσεων και άλλα. Ενδεικτικά, μια τέτοια τιμή σημαίνει ότι το «Prestige» αντιστοιχεί σε κόστος 4,9 δισεκατομμυρίων δολαρίων και το «Atlantic Empress» σε κόστος 19,7 δισεκατομμυρίων δολαρίων, ποσά εξωπραγματικά. Η Ελλάδα διατύπωσε την αντίρρησή της στον IMO για το θέμα αυτό, και μέχρι στιγμής τουλάχιστον, ο IMO δεν έχει υιοθετήσει την τιμή των 60.000 δολαρίων. Όμως είναι σαφές ότι χρειάζεται εγρήγορση στο τι θα προταθεί και τι τελικά θα περάσει, σε όλα αυτά τα θέματα, δύσκολα και μη.

Τα θέματα αυτά, όπως και πολλά άλλα, θα είναι αντικείμενα συζήτησης στις μελλοντικές συναντήσεις της Επιτροπής Θαλάσσιας Ασφάλειας (MSC) του IMO, με πρώτη αυτή που θα γίνει τέλη Νοεμβρίου με αρχές Δεκεμβρίου στην Κωνσταντινούπολη. ☉

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

» Το νέο «Coating Standard» του IMO

> Του Πάνου Ζαχαριάδη
Τεχνικού διευθυντή,
Atlantic Bulk Carriers Management Ltd



Έπειτα από αρκετό καιρό συζητήσεων, διαβουλεύσεων και αλλαγών στις διάφορες επιτροπές και υποεπιτροπές του IMO, το νέο υποχρεωτικό πρότυπο βαφής των δεξαμενών έρματος των πλοίων συμφωνήθηκε στην 81η σύνοδο του IMO τον περασμένο Μάιο.

Κυρίως λόγω της ενεργής συμμετοχής της ελληνικής αντιπροσωπείας και των πλοιοκτητικών οργανώσεων σε όλα τα στάδια των διαβουλεύσεων, μπορούμε να πούμε ότι τελικά το συμβούλιο κατέληξε σε ένα πολύ καλό πρότυπο, υποχρεώνοντας τώρα τα ναυπηγεία όλου του κόσμου να εφαρμόζουν σωστές μεθόδους βαφής στις δεξαμενές έρματος. Υπάρχουν όμως και ορισμένες ασάφειες και διφορούμενες έννοιες, στις οποίες θα αναφερθούμε κατωτέρω.

Τυπικά το πρότυπο θα επικυρωθεί στην επόμενη συνάντηση του Συμβουλίου Ασφαλείας Ναυτιλίας (MSC

82) του IMO το Νοέμβριο στην Κωνσταντινούπολη και θα αρχίσει να ισχύει διά πλοία των οποίων το συμβόλαιο κατασκευής υπογράφεται μετά την 1η Ιουλίου 2008.

Όμως, η Διεθνής Ένωση Νηογυμνώνων (IACS) έχει δηλώσει ότι θα εφαρμόσει το πρότυπο υποχρεωτικά ως μέρος των καινούργιων κοινών κανονισμών κατασκευής (CSR) αμέσως μετά την επικύρωση από τη MSC 82, δηλαδή διά πλοία συμβολαίων από 1ης Ιανουαρίου 2007. Αναμένεται να φανεί εάν τα ναυπηγεία θα εξασκήσουν τη συνήθη επιρροή τους στην IACS για καθυστέρηση της εφαρμογής.

Με το νέο πρότυπο τίθεται τέλος στις πρακτικές βαφής δεξαμενών με ένα μόνο χέρι μπογιάς χωρίς κατάλληλη προεργασία των ελασμάτων και άλλων απαράδεκτων πρακτικών που εφαρμόζονταν ακόμα και από ιαπωνικά ναυπηγεία.

Το πρότυπο προβλέπει δύο χέρια εποχικής βαφής και δύο χέρια stripe coat συνολικού πάχους 320 μικρών με ειδικές λεπτομερείς

προδιαγραφές για την προετοιμασία των ελασμάτων, την ενδεδειγμένη καθαρότητά τους και τις σωστές κλιματολογικές συνθήκες κατά τη διάρκεια των εργασιών βαφής. Το πρότυπο είναι βασισμένο σε δεδομένα και παλαιότερες μελέτες αναφορικά με συστήματα βαφής διάρκειας ζωής 15 ετών.

Εδώ να διευκρινιστεί μια συνήθης παρεξήγηση: Διάρκεια ζωής σημαίνει ότι σε 15 χρόνια η βαφή των δεξαμενών δεν πρέπει να έχει παρουσιάσει ζημιές και ατέλειες άνω του 2-3% της συνολικής επιφάνειας (δηλαδή να παραμείνει in «Good Condition»).

Συνεπώς, θεωρητικά τουλάχιστον, το μεγαλύτερο μέρος των βαφών των δεξαμενών θα παραμείνει σε καλή κατάσταση καθ' όλη τη ζωή του πλοίου.

Κάνοντας μια παρένθεση εδώ, να αναφέρουμε ότι το σκεπτικό αυτό (τώρα έχετε ανθεκτικά χρώματα) χρησιμοποιείται από τα ναυπηγεία (και την IACS) ως επιχείρημα πως τώρα δεν χρειάζονται τόσο μεγάλα περιθώρια φθοράς (corrosion margin) στα ελάσματα. Αυτό όμως δεν ισχύει όπως δείχνουν τα στοιχεία στατιστικών μελετών και επισκευών σε πλοία κατασκευής 1975-1985, όπου τότε οι βαφές δεξαμενών έρματος ήταν στις περισσότερες περιπτώσεις καλύτερων προδιαγραφών και από το καινούργιο πρότυπο του IMO.

Εκτός αυτού, οι περισσότερες αλλαγές ελασμάτων λόγω φθοράς γίνονται στα κοίτη φορτίου όπου, προς το παρόν, δεν υπάρχει standard βαφής αλλά και αν υπήρχε, η βαφή δεν μπορεί να μείνει για πολύ ανέπαφη (ιδίως για φορτηγά πλοία).

Δυστυχώς τίποτα δεν μπορεί να δικαιολογήσει τις αβάσιμες μειώσεις των περιθωρίων φθοράς των καινούργιων κανονισμών της IACS σε όλα τα μέρη του πλοίου (π.χ. πυθμέ-

νας, κατάστρωμα, πλευρικά ελάσματα) οι οποίες οδηγούν με βεβαιότητα στην αύξηση επισκευών ελασμάτων λόγω φθοράς και στη μικρότερη οικονομική ζωή του πλοίου.

Η δημοσιοποίηση του τελικού κειμένου του «Coating Standard» φαίνεται να έγινε δεκτή με ικανοποίηση και ίσως με σχετική ανακούφιση εκ μέρους των περισσότερων πλοιοκτητών (καθότι οι πιέσεις των ναυπηγικών χωρών στον IMO για ελάφρυνση των απαιτήσεων είχαν εντατικοποιηθεί). Υπήρξαν όμως και φωνές που έλεγαν ότι το standard θα μπορούσε να είναι πολύ καλύτερο. Είναι γεγονός ότι το standard δεν είναι τέλειο, ούτε θα μπορούσε ποτέ να είναι.

Μία σημαντική αιτία γι' αυτό είναι το γεγονός ότι το standard καλύπτει όλους τους τύπους ποντοπόρων πλοίων, όλων των μεγεθών άνω των 500 κοχ. Συνεπώς είναι αδύνατον να είναι το τέλειο standard για όλους τους τύπους πλοίων. Π.χ. οι δεξαμενές έρματος των tankers και bulk carriers δεν έχουν τις ίδιες απαιτήσεις με τις πολύ μικρότερες και προστατευμένες δεξαμενές των κρουαζιερόπλοιων και επιβατηγών πλοίων.

Όπως είναι φυσικό πάντα στον IMO, η κάθε χώρα προσπάθησε να εξυπηρετήσει τα δικά της συμφέροντα. Για παράδειγμα η Ελλάδα και οι διεθνείς πλοιοκτητικές οργανώσεις (ICS, Intertanko, Bimco) ενδιαφέρονταν για ένα αυστηρό πρότυπο κυρίως για τα tankers και bulk carriers. Οι χώρες που ναυπηγούν πλοία (Κορέα, Κίνα, Ιαπωνία) προσπαθούσαν να ελαφρύνουν όσο γίνεται τις απαιτήσεις του προτύπου για μείωση του κόστους ναυπήγησης και οι ευρωπαϊκές χώρες (Δανία, Νορβηγία, Γερμανία, Ιταλία) μαζί με τα ευρωπαϊκά

data



Ο κ. Πάνος Ζαχαριάδης συμμετέχει τα τελευταία χρόνια στην ελληνική αντιπροσωπεία του Συμβουλίου Ασφαλείας Ναυτιλίας (MSC) του IMO και στην ομάδα εργασίας των Goal Based Standards. Στην τελευταία MSC (81) ηγήτο της ελληνικής ομάδας ειδικών διά την οριστικοποίηση του κειμένου του καινούργιου Coating Standard έχοντας δίπλα του τους ειδικούς κ. Πέτρο Κοντράρο και δρ Les Callow καθώς και τον κ. Ι. Ανδρέοπουλο της ΕΕΕ. Η ομάδα δούλεψε εκτός κανονικού ωραρίου IMO (δηλαδή 7-9 π.μ. και 5-11 μ.μ.) λόγω συμμετοχής των μελών και σε άλλες ομάδες εργασίας (Goal Based Standards κ.λπ.).

Αυτό ήταν το κλείσιμο μιας πολυετούς διαδικασίας που από ελληνικής πλευράς επωμίστηκε αρχικά ο δρ Νίκος Μικέλης (στις ομάδες εργασίας) και μετέπειτα ο κ. Κοντράρος (στην υποεπιτροπή Design and Equipment του IMO).



ναυπηγεία (CESA) είχαν σχεδόν αποκλειστικά το ενδιαφέρον τους στραμμένο στα επιβατηγά (που κτίζονται ως επί το πλείστον στην Ευρώπη) και containers, των οποίων οι δεξαμενές έρματος διαφέρουν σημαντικά από αυτές των tankers και bulk carriers.

Εκτός αυτού η ποιότητα χρωμάτων και εργασιών βαφής στην Ευρώπη διαφέρει σημαντικά αυτών της Άπω Ανατολής και συνεπώς εύλογα οι χώρες αυτές αντετίθεντο σε πολλές «ελληνικές» προτάσεις. Καθότι μάλιστα η ψήφος κρατών-μελών φέρει πολύ μεγαλύτερη βαρύτητα

από την ψήφο «παρατηρητών / συμβουλευτικών» οργανώσεων όπως ICS, Intertanko κ.λπ., εύκολα καταλαβαίνει κάποιος τη σκληρή και «μοναχική» μάχη που έπρεπε να δώσει η ελληνική αντιπροσωπεία, αφενός για να μην υπάρξει ελάφρυνση του standard (όπως λυσσαλέα προσπαθούσαν Κορέα, Κίνα κ.ά.) και αφετέρου να επιτευχθούν περαιτέρω βελτιώσεις.

Τελικώς, όπως σε κάθε περίπτωση καινούργιων κανονισμών με αντικρουόμενα συμφέροντα, το αποτέλεσμα δεν μπορεί να μην περιέχει συμβιβασμούς για όλους τους ενδιαφερόμενους. Είναι όμως βέβαιο ότι η πλάστιγγα έκλινε αποφασιστικά προς τις αρχικές ελληνικές επιδιώξεις.

Παραδειγματικά μόνο μπορούμε να αναφέρουμε ότι επιτεύχθηκε απεξάρτηση του προτύπου από προϋποθέσεις για καλή συντήρηση (maintenance), εισήλθε ειδική αναφορά για την προετοιμασία μεταξύ πρώτης και δεύτερης στρώσης βαφής και δόθηκε απεριόριστο δικαίωμα στους επιθεωρητές να παίρνουν όσες μετρήσεις θέλουν, όπου θέλουν! Αυτά, σε συνδυασμό με τις επιτυχείς αντικρούσεις «επιστημονικών μελετών» που συνεχώς παρουσίαζαν οι ναυπηγικές χώρες προς υποστήριξη των θέσεών τους, συνιστούν, νομίζω, σημαντικές βελτιώσεις.

Όπως κάθε κανονισμός, το standard πρέπει να θεωρείται μια ελάχιστη απαίτηση (minimum requirement) όπου ο κάθε πλοιοκτήτης καλείται να το βελτιώσει σύμφωνα με τις προτιμήσεις του και τις απαιτήσεις του συγκεκριμένου τύπου πλοίων.

Όπως ήδη αναφέραμε, το πρότυπο περιέχει ορισμένες ασάφειες, ενώ ορισμένα σημεία του με μια πρώτη ματιά φαίνεται να ευνοούν τα ναυπηγεία στο να αποφύγουν ορισμένες εργασίες και διαδικασίες.

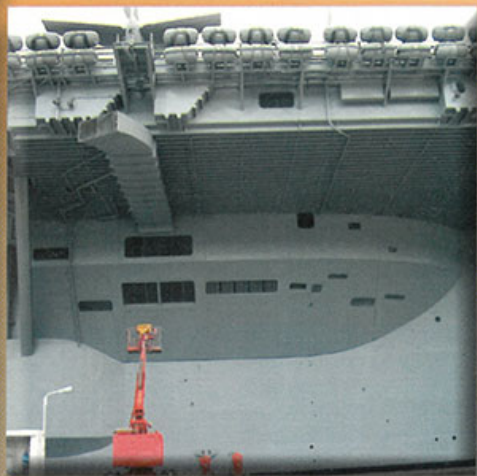
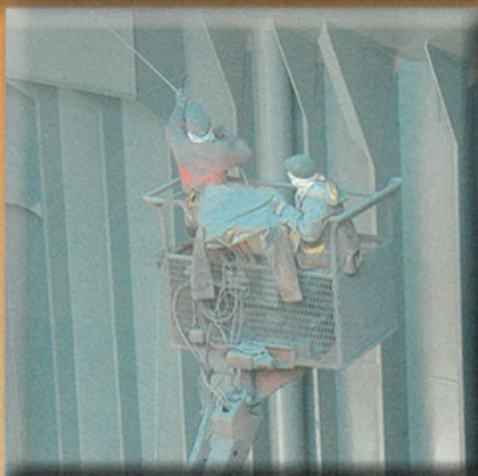
Γι' αυτούς όμως που το έχουν μελετήσει καλά και είναι σωστά προετοιμασμένοι για μελλοντικές διαπραγματεύσεις με τα ναυπηγεία, οι ασάφειες αυτές μπορούν να είναι χρήσιμες. Π.χ. ένα από τα σημεία τριβής ήταν αφαίρεση



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
ACCOMMODATION



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

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



ή όχι του αρχικού προσωρινού στρώματος βαφής του ελάσματος (primer).

Τελικά συμφωνήθηκε ότι το κατεστραμμένο (damaged) primer πρέπει να αφαιρείται ενώ το υπόλοιπο πρέπει να ικανοποιεί σειρά απαιτήσεων (συμβατότητα, καθαρότητα κ.λπ.) προκειμένου να παραμείνει στο έλασμα.

Το γεγονός όμως ότι δεν είναι απολύτως σαφές τι θεωρείται «damaged primer» και τι όχι, δίνει τη δυνατότητα στον επιθεωρητή του αγοραστή / πλοιοκτήτη να διεκδικήσει εκτεταμένη αφαίρεση του primer αν αυτό, π.χ., αποκολλάται ή αποξέεται εύκολα από το έλασμα. Για περισσότερη ισχύ στο επιχειρήμα, ο επιθεωρητής καλό θα ήταν να γνωρίζει την ύπαρξη μιας μικρής πρότασης που είναι «κρυμμένη» μέσα στα παραρτήματα του προτύπου, η οποία αναφέρει ότι το primer, αν παραμείνει, πρέπει να θεωρείται το βασικό θεμέλιο ενός συστήματος διάρκειας ζωής 15 ετών (συνεπώς η εύκολη αποκόλλησή του δεν μπορεί ποτέ να είναι αποδεκτή, διότι θα προκαλέσει την

αποκόλληση όλων των μετέπειτα στρωμάτων βαφής). Οι τεχνικές λεπτομέρειες είναι πάρα πολλές και οι ωφέλιμες «κρυμμένες» έννοιες γι' αυτούς που θέλουν ένα ισχυρό standard είναι διάσπαρτες στο κείμενο.

Μετά από κάθε καινούργιο κανονισμό, συνήθως ακολουθεί η «μετάφρασή» του (interpretation), η οποία τελικώς καθορίζει πώς θα εφαρμοστεί ο κανονισμός στην πράξη. Για το λόγο αυτόν έχω την πρόθεση να δημοσιοποιήσω σύντομα έναν τεχνικό οδηγό για το καινούργιο πρότυπο, ώστε να μπορέσει η ναυτιλία να εκμεταλλευτεί στο έπακρο τις δυνατότητες που δίνει ο καινούργιος κανονισμός για πραγματικά ανθεκτική βαφή στις δεξαμενές.

Ελπίζω πως με τη γνώση αυτή οι υπεύθυνοι των πλοιοκτητικών εταιρειών που ασχολούνται με τα νεότευκτα να κατορθώσουν να επιβάλουν το σωστό «interpretation» αντί, για άλλη μια φορά, να αφεθούν τα ναυπηγεία να χρησιμοποιήσουν τυχόν ασάφειες κατά το δοκούν. ☉



MARICHEM
WORLDWIDE



MARIGASES
SERVICES[®]

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



TEL: +30 210 4148800 (30 lines), +30 210 4632546 / 4630808, FAX: +30 210 4133056 / 4133406 / 4631355 / 4625563
TLX: 211861 MEMA/211748 GIEM URL: www.marichem-marigases.com
EUROPEAN ADMINISTRATION OFFICE: 64, SFAKTIRIAS STREET, PIRAEUS 185 45, GREECE

Τα οικονομικά αποτελέσματα των Μινωικών Γραμμών

Αύξηση του τζίρου λόγω μείωσης στόλου αλλά και αύξηση ζημιών λόγω καυσίμων είναι τα δύο σύνθετα στοιχεία στα οικονομικά αποτελέσματα του πρώτου εξαμήνου της τρέχουσας χρήσης των Μινωικών Γραμμών.

Οικονομικά αποτελέσματα

Ειδικότερα, τα καθαρά αποτελέσματα εμφανίζουν απώλειες ποσού 6,9 εκατ. ευρώ έναντι 4,9 εκατ. ευρώ της περυσινής περιόδου. Στα αποτελέσματα περιλαμβάνεται κέρδος ποσού 1,4 εκατ. ευρώ από την πώληση της συμμετοχής που κατείχε η εταιρεία στη Minoan Agencies.

Ο κύκλος εργασιών το α' εξάμηνο του 2006 ανήλθε σε 84,8 εκατ. ευρώ, έναντι 83,1 εκατ. ευρώ της αντίστοιχης περιόδου του 2005, παρουσιάζοντας αύξηση 2%, παρά το γεγονός ότι πραγματοποιήθηκαν συνολικά 92 ταξίδια λιγότερα, λόγω της απεργίας των ναυτικών διάρκειας μιας εβδομάδας και της μείωσης του στόλου της εταιρείας κατά ένα πλοίο μετά την πώληση του F/B «Δαίδαλος».

Όπως επισημαίνεται στην ανακοίνωση της ακτοπλοϊκής εταιρείας, η παρατεταμένη περίοδος της ανοδικής πορείας της τιμής των καυσίμων, που επιβάρυνε σημαντικά το κόστος λειτουργίας των πλοίων (επιπλέον κόστος 8,4 εκατ. ευρώ), επέδρασε ανασταλτικά στη λειτουργική κερδοφορία της. Η πρόσφατη ολοκλήρωση του φο-

ρολογικού ελέγχου για τις χρήσεις 2000-2005 απέφερε συνολικό κέρδος για την εταιρεία 595 χιλιάδες ευρώ. Τα αποτελέσματα της εταιρείας σε επίπεδο EBITDA, με βάση τα παραπάνω, διαμορφώθηκαν σε 12,1 εκατ. ευρώ έναντι 18 εκατ. ευρώ της αντίστοιχης περιόδου 2005.

Όμιλος

Τα ενοποιημένα αποτελέσματα μετά από φόρους εμφανίζουν απώλειες 7,5 εκατ. ευρώ έναντι 6,2 εκατ. ευρώ της αντίστοιχης περιόδου του 2005, ενώ τα λοιπά βασικά μεγέθη είναι στα ίδια επίπεδα με τα αντίστοιχα της μητρικής. Η διαφοροποίηση που παρατηρείται στα καθαρά αποτελέσματα του ομίλου σε σχέση με το καθαρό αποτέλεσμα της μητρικής οφείλεται κυρίως στα αποτελέσματα της συγγενούς εταιρείας Hellenic Seaways. Η συγκεκριμένη εταιρεία πέτυχε, με τη δρομολόγηση νέων πλοίων και τον εξορθολογισμό των δρομολογίων της, παρά το υψηλό κόστος της τιμής των καυσίμων, να μειώσει σημαντικά τη ζημιά που λόγω εποχικότητας παρατηρείται πάντα αυτή την περίοδο, σε 1,2 εκατ. ευρώ έναντι 3,4 εκατ. ευρώ του α' εξαμήνου του 2005.

Μεταφορικό έργο

Η εταιρεία δραστηριοποιήθηκε στις γραμμές της Αδριατικής με πέντε πλοία και στις γραμμές της ελληνικής ακτοπλοΐας με δύο πλοία, διατηρώντας την ηγετική της θέση και στις δύο αγορές.

Στις γραμμές της Βορείου Αδριατικής, το πρώτο εξάμηνο, τα ταξίδια μειώθηκαν κατά 2,3%, με αποτέλεσμα να παρουσιασθεί ανάλογη μεταβολή στη συνολική μεταφορική κίνηση της εταιρείας, η οποία όμως στις επιμέρους κατηγορίες των επιβατών και των φορτηγών είναι μικρότερη της προαναφερόμενης μείωσης των ταξιδιών.

Ελληνική ακτοπλοΐα (Γραμμή Ηράκλειο - Πειραιάς)

Στη συγκεκριμένη γραμμή, η εταιρεία κατά τη διάρκεια του α' εξαμήνου πέτυχε αύξηση σε όλες τις κατηγορίες μεταφορικού έργου σε σχέση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο. Συγκεκριμένα, διακίνησε 403.071 επιβάτες έναντι 389.638 (αύξηση 3,4%), 46.829 Ι.Χ. έναντι 46.043 (αύξηση 1,7%) και 32.143 φορτηγά έναντι 31.238 (αύξηση 2,9%).

Η υψηλή αισθητική του SANLORENZO 88



Με την παρουσίαση του πολυτελούς σκάφους «Sanlorenzo 88» συμμετείχε η Executive Yachting Διαχείριση Σκαφών Α.Ε. -στην οποία συμμετέχει μετοχικά με ποσοστό 45% η Κυριακούλης Μεσογεικά Κρουαζιέρας Ναυτιλιακή Α.Ε.- στην έκθεση πολυτελών σκαφών αναψυχής Exclusive Yachting 2006, που πραγματοποιήθηκε το Σεπτέμβριο στην Ολυμπιακή Μαρίνα του Αγίου Κοσμά.

Η νεοϊδρυθείσα εταιρεία Executive Yachting με την παρουσία της στην έκθεση έδωσε την ευκαιρία στους επισκέπτες να γνωρίσουν την ποιότητα κατασκευής, την ασφάλεια και την υψηλή αισθητική των πολυτελών μηχανοκίνητων σκαφών του παγκόσμιου φήμης ιταλικού ναυπηγείου San Lorenzo, που αποτελεί αποκλειστική αντιπρόσωπος στην Ελλάδα.

•••••



«Οι Ελληνικές Υποθέσεις στο Στρασβούργο»

Τόμος Α', 1991-2001, Πρόλογος: Ε. Κρουσταλάκη

Επιμέλεια: Π. Νάσκου-Περράκη & Γ. Κτιστάκης

Με τη συνεργασία των Π. Βογιατζή, Η. Καστανά,

Αικ. Σγουρίδου, Ν. Σιταρόπουλου, Δ. Συμεωνίδη,

Κ. Τσιτσέλη, Δ. Χριστόπουλου

Εκδόσεις ANT. Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑ: Κέντρο Διεθνούς και

Ευρωπαϊκού Οικονομικού Δικαίου

Η παρουσίαση και ο σχολιασμός (σε έναν πρώτο τόμο) όλων των υποθέσεων κατά της Ελλάδας που εκδικάστηκαν από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Δικαιωμάτων του ανθρώπου των ετών 1991 έως και 2001.

Συνεργασία **ΑΕΙΜΑ** ΑΕΒΕ με **MHI** Equipment Europe BV

Η ΑΕΙΜΑ ΑΕΒΕ, με πολυετή, σημαντική παρουσία που επεκτείνεται σε πολλούς τομείς στο χώρο της ναυτιλίας, εγκαινίασε μια νέα συνεργασία με τη MHI Equipment Europe BV Ολλανδίας (θυγατρική του ιαπωνικού κολοσσού Mitsubishi Heavy Industries) αναλαμβάνοντας για την Ελλάδα τη γενική διανομή και το service των ταχύστροφων και μεσόστροφων πετρελαιοκινητήρων προώσεως πλοίων, όπως επίσης και των ναυτικών ηλεκτροπαραγωγών ζευγών Mitsubishi του κορυφαίου Ιάπωνα κατασκευαστή.

Οι ναυτικοί κινητήρες Mitsubishi είναι παγκοσμίως γνωστοί στην ακτοπλοία και στην αλιεία. Τεχνολογικά εξελιγμένοι, αποτέλεσμα εντατικής έρευνας και συνεχής ανάπτυξης, οι πετρελαιοκινητήρες για πρόωση είναι της σειράς «S», από 231 έως 1.790 kW σε 1.350 έως 2.200 ΣΑΛ και της σειράς «SU», από 1.120 έως 3.282 kW σε 920 έως 1.200 ΣΑΛ.

Τα ναυτικά ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη Mitsubishi προσφέρουν αξιόπιστη λειτουργία, με χαμηλή κατανάλωση καυσίμου και χαμηλές εκπομπές ρύπων.

ΑΕΙΜΑ
ΑΕΒΕ ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ

 **MITSUBISHI
ENGINES**

Τα ναυτικά ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη είναι της σειράς MAS, ηλεκτρικής ισχύος 163 - 1.344 KVA σε 1.200 ΣΑΛ / 60 περιόδων, 226 - 1.710 KVA σε 1.500 ΣΑΛ / 50 περιόδων, 252 - 2.028

KVA σε 1.800 ΣΑΛ / 60 περιόδων.

Η ΑΕΙΜΑ ΑΕΒΕ έχει να επιδείξει περισσότερα από 50 χρόνια συστηματικής και επιτυχημένης πορείας στο χώρο των ναυτικών κινητήρων και των ναυτικών ηλεκτροπαραγωγών ζευγών. Οι δραστηριότητες της εταιρείας καλύπτουν πλήρως τον πελάτη από την πώληση και παράδοση στην εξασφάλιση απρόσκοπτης λειτουργίας και εξειδικευμένου service.

Η αντιπροσώπευση των ιαπωνικών κινητήρων από την ΑΕΙΜΑ ΑΕΒΕ στη χώρα μας αποτελεί εγγύηση για την κορυφαία ποιότητα, αξιοπιστία και απόδοση των προϊόντων και την αποδεδειγμένη πληρότητα των υπηρεσιών σε επίπεδο μακρόχρονης συντήρησης (after sales service). ☉



 **PILIA
EXPRESS**
www.piliaexpress.gr

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

Η Navarino Telecom επίσημος αντιπρόσωπος του Rutter S-VDR

**Η Navarino Telecom είναι επίσημος αντιπρόσωπος
της Rutter Technologies, κατασκευαστή
του πιο αξιόπιστου S-VDR μηχανήματος της αγοράς**

Εχοντας δημιουργήσει ένα τμήμα αποκλειστικά για το S-VDR, η Navarino είναι έτοιμη να παρέχει στους πελάτες της: μηχανήματα, τα απαραίτητα πιστοποιητικά (ακόμη και σχέδια), επικοινωνία με την αρμόδια κλάση, εγκαταστάσεις παγκοσμίως, καθώς και τη συντήρηση των μηχανημάτων.

Το Simplified Voyage Data Recorder, ή αλλιώς S-VDR, είναι ένα σύστημα που ορίστηκε ως υποχρεωτικό από τον International Maritime Organization (IMO) για τα περισσότερα μεγάλα πλοία. Είναι ένα σύστημα αντίστοιχο του «μαύρου κουτιού», που σε περίπτωση ατυχήματος του πλοίου έχει τη δυνατότητα να παράσχει όλες τις πληροφορίες σχετικά με τη λειτουργία του μέσα στις 12 τελευταίες ώρες του ταξιδιού.

Ο Product Manager του S-VDR της Navarino Telecom, κ. Πάνος Μπαλάσης, δήλωσε ότι «ψάχνοντας για αξιόπιστη λύση του S-VDR καταλήξαμε σε συμφωνία με τη Rutter, καθώς η Rutter Technologies είναι μια από τις πρώτες εταιρείες που κατασκεύασε ολοκληρωμένο σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού με μεγάλη επιτυχία. Το κλειδί της επιτυχίας ήταν η δυνατότητα της Rutter να προσφέρει σίγουρες λύσεις σε μια αγορά που χρειαζόταν να συνδέσει όλα τα όργανα ανίχνευσης, χρησιμοποιώντας μια αποδοτική αλλά συνάμα οικονομική λύση. Σήμερα η Rutter έχει ήδη εγκαταστήσει επιτυχώς περίπου 1.000 μηχανήματα. Αξίζει να σημειωθεί πως μεγάλη είναι και η συμβολή της Navarino σε αυτό».

Οι κατάλληλες ερωτήσεις για τη σωστή επιλογή του S-VDR

«Με την υποχρεωτική εγκατάσταση του S-VDR μέχρι τον Ιούλιο του 2009 για πλοία μεγαλύτερα των 20.000 τόνων και μέχρι τον Ιούλιο του 2010 για τα μικρότερα πλοία, οι πελάτες της Navarino έχουν εύλογες απορίες σχετικά με τη σωστή επιλογή του μηχανήματος», είπε ο κ. Μπαλάσης. Γι' αυτό ζητήσαμε από τον κ. Αντώνη Μαγουλά, Regional Manager της Rutter Technologies στην Ελλάδα, να μας αναφέρει τις πιο σημαντικές ερωτήσεις που θεωρεί ότι θα πρέπει να κάνουν οι ναυτιλιακές εταιρείες για την αγορά του μηχανήματος, έτσι ώστε να μπορέσουν να πάρουν πραγματικά συμφέρουσες αποφάσεις.

«Σύμφωνα με την εμπειρία μας, η σωστή επιλογή του S-VDR καθορίζεται από δύο παράγοντες, από την αξιοπιστία και την ποιότητα του μηχανήματος καθώς και από τη δυνατότητα του προμηθευτή να κάνει γρήγορα, χωρίς προβλήματα, την εγκατάσταση και να παρέχει υποστήριξη σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου», μας είπε ο κ. Μαγουλάς. «Γι' αυτό, λοιπόν, είναι πολύ σημαντικό να γνωρίζουν οι υπεύθυνοι αγοράς του μηχανήματος των ναυτιλιακών εταιρειών τις κατάλληλες ερωτήσεις που θα πρέπει να κάνουν», συνέχισε.

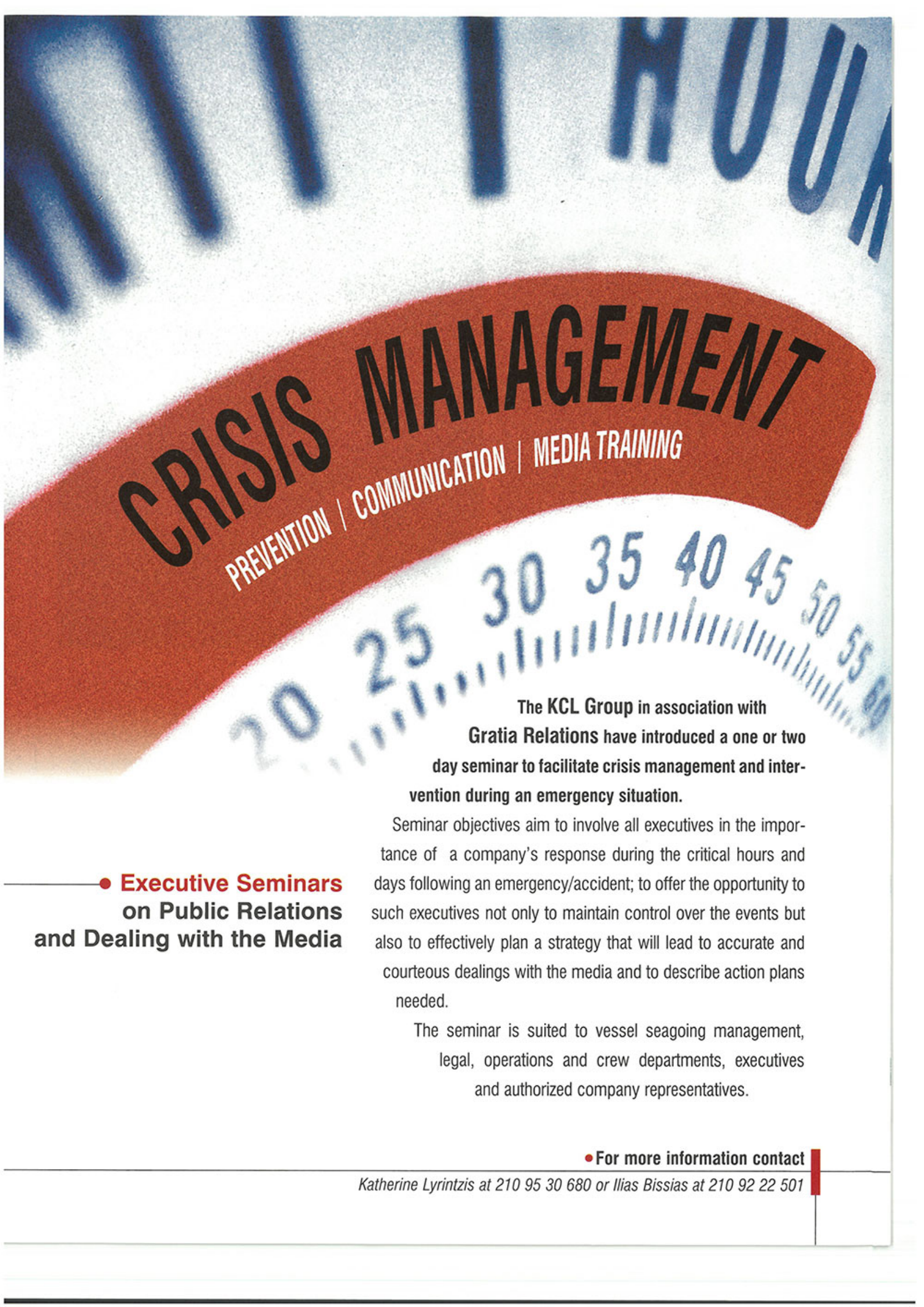
Μειώστε το ρίσκο αγοράς – Δεν είναι όλα τα S-VDR μηχανήματα ίδια. Σύμφωνα με τον κ. Μαγουλά, οι καλύτερες ερωτήσεις που μπορείτε να κάνετε είναι σχετικά με την ευελιξία, την αξιοπιστία και τη δυνατότητα εξασφάλισης μιας επιτυχημένης εγκατάστασης σε όλο τον κόσμο.

Ο κ. Μαγουλάς συμβουλεύει: «Να επιλέξετε ένα S-VDR, το οποίο όχι μόνο πληροί τις προδιαγραφές του IMO, αλλά μπορεί να αντεπεξέλθει στο μέλλον χωρίς επιπλέον κόστος. Θα πρέπει η εταιρεία που κατασκευάζει το μηχανήμα να ενεργεί αυτόνομα, έχοντας τη δυνατότητα να υποστηρίξει το μηχανήμα που παράγει. Ένα απλό παράδειγμα για να προσέξετε είναι η ποιότητα του ήχου. Ενώ το IMO έχει θέσει κάποιες προδιαγραφές για συγκεκριμένη κάλυψη από μικρόφωνα, μπορεί τελικά η κάλυψη του ήχου που προσφέρουν τα μικρόφωνα ενός συγκεκριμένου μηχανήματος να μην επαρκεί για τη γέφυρα του πλοίου. Η γέφυρα του πλοίου δεν είναι σαν το πιλοτήριο ενός αεροπλάνου όπου το πλήρωμα συνεννοείται μέσω μικροφώνων. Αυτό που σε καμία περίπτωση δεν θα θέλατε να πάθετε είναι, έπειτα από ατύχημα, να μην μπορείτε να εξακριβώσετε τα αίτια του λόγω κακής ποιότητας του ήχου».

Βρείτε εταιρεία με εμπειρία εγκατάστασης – «Η εγκατάσταση παίζει πολύ σημαντικό ρόλο», συνεχίζει ο κ. Μαγουλάς. «Καθώς πλησιάζει η προθεσμία για την εγκατάσταση του S-VDR, οι προμηθευτές και οι αντιπρόσωποί τους γίνονται όλο και πιο απασχολημένοι. Καλό θα ήταν, λοιπόν, να μην αφήσετε μέχρι την τελευταία στιγμή την όλη διαδικασία, γιατί μπορεί να προκύψουν απρόοπτες δυσκολίες ή να αυξηθεί το κόστος. Αποφεύγοντας τέτοιες καταστάσεις πίεσης και επιλέγοντας κάποια αξιόπιστη μάρκα από έναν προμηθευτή του μηχανήματος, που έχει επενδύσει σε αυτό το προϊόν (παρέχει παγκόσμια εγκατάσταση και υποστήριξη), μειώνετε κατά πολύ το ποσοστό αποτυχημένης εγκατάστασης. Επιλέγοντας να συνεργαστείτε με μια εταιρεία που έχει την εμπειρία και τα κατάλληλα μέσα να αναλάβει και να εγκαταστήσει επιτυχώς το S-VDR, αποφεύγετε το ρίσκο δημιουργίας προβλημάτων και καθυστερήσεων. Έτσι αποκλείεται η περίπτωση να καθυστερήσει το πλοίο στο λιμάνι από λάθος εγκατάσταση ενός άπειρου τεχνικού. Η Navarino Telecom επιλέχθηκε να γίνει αντιπρόσωπός μας στην Ελλάδα γιατί είχε τη δυνατότητα να δημιουργήσει ειδικό τμήμα σχετικά με το S-VDR». «Το S-VDR δεν είναι απλώς ένα προϊόν που προσθέσαμε στο χαρτοφυλάκιό μας. Η Navarino υποστηρίζει σοβαρά αυτό το μηχανήμα διότι δεν θα ρισκάραμε να χάσουμε την εμπιστοσύνη που έχουμε αποκτήσει από τους πελάτες μας όλα αυτά τα χρόνια», είπε ο κ. Πάνος Τσικόπουλος, Commercial Director της Navarino Telecom. ☉



1. Από αριστερά προς τα δεξιά: ο κ. Αντώνης Μαγουλάς, Regional Sales Manager της Rutter Technologies και ο κ. Πάνος Τσικόπουλος, Commercial Director της Navarino Telecom.
2. Από αριστερά προς τα δεξιά: ο κ. Αντώνης Μαγουλάς με τον κ. Πάνο Μπαλάση, SVDR Product Manager της Navarino Telecom.



CRISIS MANAGEMENT

PREVENTION / COMMUNICATION / MEDIA TRAINING

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

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

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

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

- **For more information contact**

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



Απολαύστε
μοναδικές γεύσεις
με θέα την Ακρόπολη
και το χειμώνα
στο GB Roof Garden



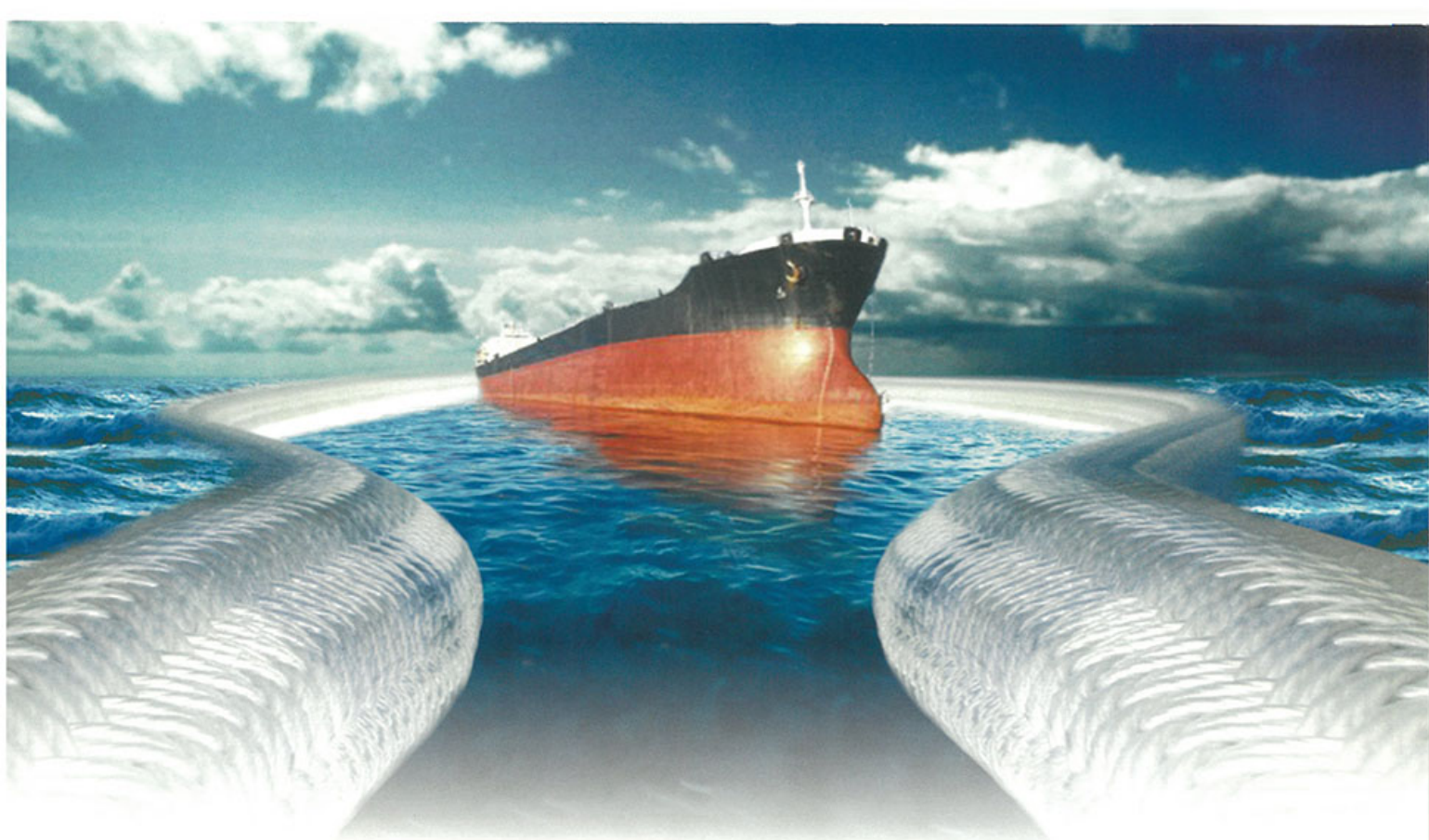
Η Μεγάλη Βρεταννία έχει το προνόμιο να προσφέρει στους καλεσμένους της ένα εντυπωσιακό Bar-Restaurant στον 8ο όροφο του ξενοδοχείου, το οποίο από φέτος παραμένει ανοικτό όλο το χρόνο. Μοναδικό στην πρωτεύουσα, αυτό το μαγευτικό Bar-Restaurant προσφέρει καταπληκτική θέα στην πόλη, μοντέρνο και κομψό, με εκλεπτυσμένη μεσογειακή κουζίνα από τον Ιταλό Chef Emilio Bracciale.

Ανοιχτό πλέον μεσημέρι και βράδυ, σας δίνει την ευκαιρία να απολαύσετε το γεύμα σας ή το δείπνο σας με θέα όλη την Αθήνα.

Ανάμεσα στο πλούσιο μενού μπορείτε να επιλέξετε για πρώτο πιάτο σαλάτα (από 18 έως 14 ευρώ) με ισπανικά φασόλια, ρόκα, καρότο, κρεμμυδάκια, κολοκυθάκια, λιαστές ντομάτες, αντίδι, μυρωδικά και ξίδι βαλσάμικο αρωματισμένο με μέλι ή σαλάτα χταποδιού με «Radicchio», μάρθο, σέλινο, λεμόνι, μαϊντανό και μισρόνι, να συνεχίσετε με ριζότο (από 18 έως 24 ευρώ) γαρίδες, σπαράγγια, ντομάτες, κολοκυθάκια και λάιμ ή «Fusilli» με εποχικά λαχανικά, βασιλικό και κολιάνδρο, και να προχωρήσετε στο κυρίως πιάτο με ψάρι ή κρέας (από 36 έως 24 ευρώ).

Μην παραλείψετε να δοκιμάσετε τα επιδόρπια, που μπορείτε να επιλέξετε ανάμεσα στην πανακότα με φρέσκα φρούτα ή τιραμισού ή φοντάν σοκολάτας με παγωτό «gianduja» (από 12 έως 24 ευρώ).

Ανεξάρτητα λοιπόν από τις καιρικές συνθήκες, ήλιος, βροχή, συννεφιά, ή αέρας, ζηστε μοναδικές εμπειρίες μεσημέρι ή βράδυ με θέα την Ακρόπολη. ☺



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



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


STRATOS




NAVARINO
telecom

INMARSAT FLEET SERVICES

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