

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 95 • 12/2006 • ΤΙΜΗ 6€
www.n-c.gr

Λιμάνια:

Φουλ ιδιωτικοποίηση,
αλλά τι είδους;

Διαιτησία στον
Πειραιά: Σκέψεις
& προβληματισμοί

Η Κυπριακή Ναυτιλία

στην ανάδελφη
πορεία της

Ποιούς
αερομεταφορείς
πρέπει
να αποφεύγουμε;



Έρευνα
για την Ευρωπαϊκή
Ναυτιλιακή Πολιτική

Γιατί δεν θέλει ο
IACS την αμοιβαία
αναγνώριση
πιστοποιητικών
εξοπλισμού;

Η ναυτιλία
βαθμολογεί
τις **Βρυξέλλες**

Ο **Γ.Προκοπίου**
μιλάει για τα P & I Clubs

ON TIME ...ANY TIME!



MV Canarian Reefer, 270,000 cbft



MV Frio London, 200,000 cbft

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

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



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft

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

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



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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



The first Greek trading house

Franman is a leading European trading house in the shipping industry. Founded fifteen years ago, the company offers a wide range of quality services in Shipbuilding Equipment, Newbuilding Contracting, Repairs and Conversions, Spare Parts, Stores and Provisions, Communications, Consultancy and Ship Management.

At Franman, we are committed to helping our customers improve their business and achieve operational excellence.

Combining an international network of expert manufacturers with great proficiency in foreign markets, we build long-lasting relationships with our customers, providing high-quality products and services, tailor-made to meet their unique needs.

Strategic partnerships established over the years, along with our commitment to continuous success, have made Franman a top Greek company in its field. To date Franman has served over 550 shipping companies and provided equipment and services to more than 4,500 vessels.

220 Syngrou Avenue, Athens 176 72, Greece tel.: +30 210 9532 350 fax: +30 210 9532 355 <http://www.franman.gr>



100 YEARS

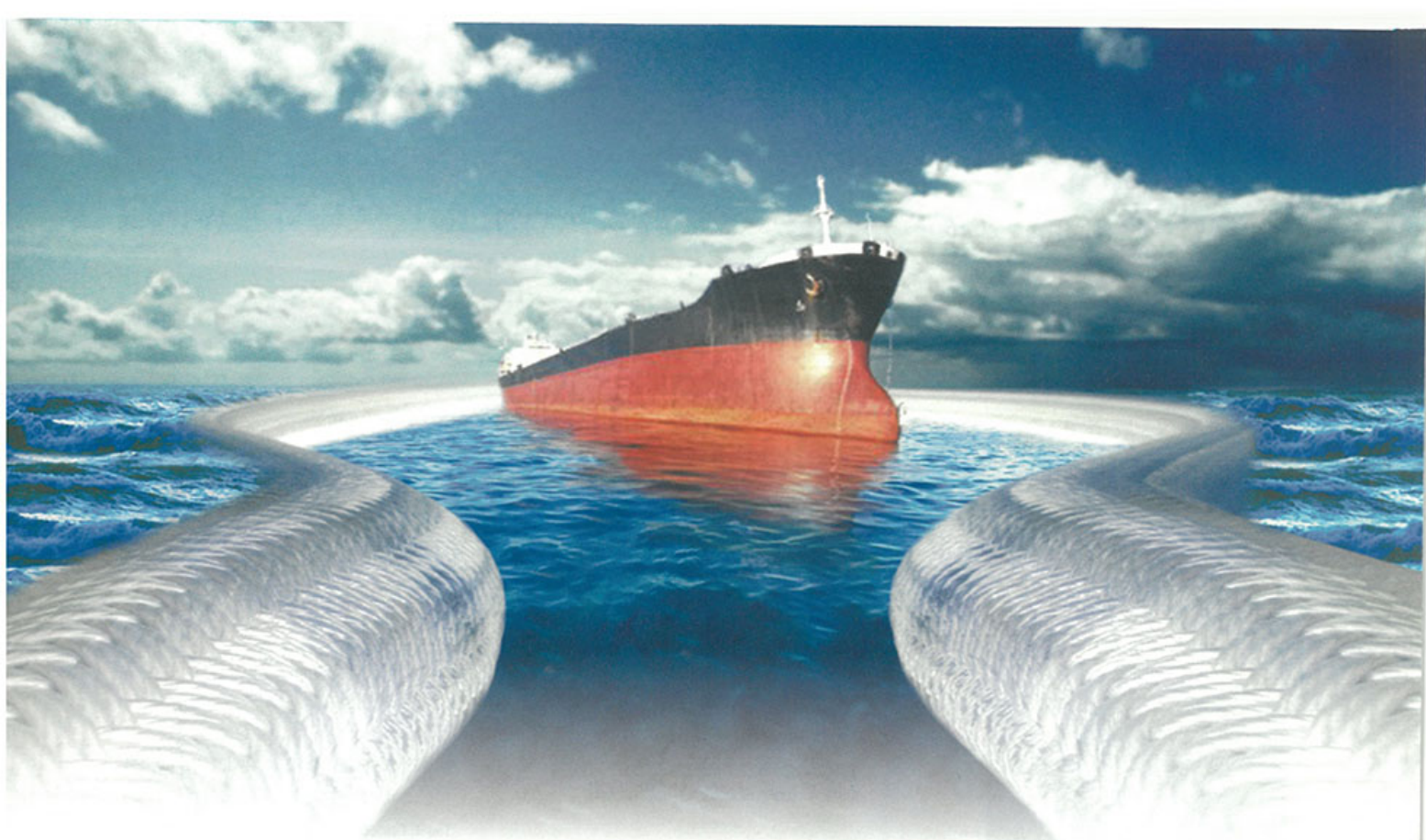
**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

45, VAS. SOFIAS AVE.

ATHENS 106 76, GREECE

TEL.: 210 7267000, FAX: 210 7267043

Email: pa@p-a-shipmanagers.gr



THE SAFEST WAY TO SECURE YOUR TANKER

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



MANUFACTURERS OF:

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

STOCKISTS OF:

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



Member of EUROCORD & EWRIS

www.koronakis.gr

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

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



D. KORONAKIS S.A.

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

Editorial
ΣΕΛ. [6]

**Υπάρχω... Παρατηρώ...
Σχολιάζω...**
ΣΕΛ. [12]

Νηογνώμονες

Αμοιβαία αναγνώριση πιστοποιητικών
εξοπλισμού: Γιατί δεν τη θέλει ο IACS;
Του Χαρίλαου Ψαραύτη ΣΕΛ. [16]



Αποψη

Σκέψεις για την πιθανή εξαγορά
Germanischer Lloyd από το Bureau Veritas
Του Πάνου Ζαχαριάδη ΣΕΛ. [18]

Αγοραπωλησίες

Το οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας
Του Γ. Γρηγοριάδη ΣΕΛ. [20]

Ναυλαγορά

Ναυλαγορά ξηρού φορτίου
Της Ν. Cotzias Shipping Group ΣΕΛ. [24]

Ναυτιλιακά Νέα ΣΕΛ. [32]



Συνέντευξη

P & I CLUBS: Η περίπτωση
του North of England

Συνέντευξη του Γ. Προκοπίου,
Director North of England ΣΕΛ. [44]

Συνέντευξη

Σφάλμα, οι πολιτικοί να δίνουν λύσεις
σε προβλήματα που δεν είναι ειδικοί

Συνέντευξη του Crt Θεόδωρου Κεφαλλονίτη,
Διευθυντή της Tomasos Brothers Inc.
ΣΕΛ. [48]

Έρευνα

Η Ναυτιλία βαθμολογεί τις βρυξέλλες
(αλλά και τον εαυτό της)

Έρευνα των «Ναυτικών Χρονικών» ΣΕΛ. [52]

Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική

Η Πράσινη Βίβλος σε εξέλιξη

Της ευρωβουλευτού Ρόδης Κράτσα ΣΕΛ. [54]

Η Πράσινη Βίβλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής:
Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς
και τις θάλασσες

Του ευρωβουλευτή Νίκου Σηφουνάκη
ΣΕΛ. [56]

Ποιος φοβάται τον Ενιαίο Ναυτιλιακό Χώρο;
Του Άλκη Κορρέ ΣΕΛ. [58]

Ευρωπαϊκή Πολιτική ΣΕΛ. [62]

Αερομεταφορές ΣΕΛ. [70]

Νηολόγια

Η κυπριακή ναυτιλία στην ανάδελφη πορεία
της... ακολουθεί και η... Μάλτα των Ιπποτών
Του Α. Γουλιέλμου ΣΕΛ. [72]

Λιμένες

Λιμάνια: Φουλ ιδιωτικοποίηση, αλλά τι είδους;
Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη
ΣΕΛ. [82]

Ημερίδα

Διατρησία στον Πειραιά:
Σκέψεις και προβληματισμοί
ΣΕΛ. [88]

Ναυτικό Δίκαιο

Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο
Του Μιχαήλ Μαλέρμπα ΣΕΛ. [94]



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: Λίτσα Μαρέλου

Creative Director: Γιώργος Παρασκευάς

Ειδικοί Συνεργάτες: Απ. Δόμβρος,

Άλκης Κορρές, Γιώργος Μπάνος,

Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης,

Χαρ. Ψαραύτης

Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρ. Καπάντας

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

παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή

φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράχθει,

αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς

την προηγούμενη έγγραφη άδεια

των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

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

» Ελληνική επιχειρηματικότητα: Γιατί φοβόμαστε την αποτυχία;

(ή γιατί οι νέοι χρειάζονται μερικά μαθήματα δράσης και έμπνευσης από την ελληνική ναυτιλία)

Η πρόσφατη τελετή βράβευσης των Επιχειρηματιών της Χρονιάς, που διοργάνωσε η Ernst & Young, συνέπεσε χρονικά (και τυχαία) με την ετήσια έρευνα του Ινστιτούτου Οικονομικής και Βιομηχανικής Έρευνας για την επιχειρηματικότητα στην Ελλάδα.

Στην τελετή της Ernst & Young επιβραβεύθηκαν οι επιχειρηματίες που σημείωσαν αξιοσημείωτη και πρωτοποριακή ανέλιξη.

Από την άλλη πλευρά, η ετήσια έκθεση κατέγραψε τους γενικότερους προβληματισμούς ως προς την επιχειρηματική δράση στη χώρα μας.

Τη βραδιά της τελετής απονομής των βραβείων, ο πρωτοποριακός επιχειρηματίας κ. Στέλιος Χατζηγιαννίου έθεσε στο παρευρισκόμενο κοινό ορισμένους ορθούς προβληματισμούς.

Εν πρώτοις, επικρότησε όσες προσπάθειες έχουν σκοπό την επιβράβευση, ακόμα και ηθική, οποιασδήποτε επιχειρηματικής πρωτοβουλίας στη χώρα μας. «Η ανέλιξη της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και της επιχειρηματικότητας πρέπει να γιορτάζεται και να μην κρύβεται», δήλωσε χαρακτηριστικά.

Εντούτοις, ο φόβος της αποτυχίας αλλά και η (πιθανώς σωστή) εκτίμηση πως σπανίζουν οι επιχειρηματικές - επαγγελματικές ευκαιρίες στη χώρα μας, συντελούν σε μian εξαιρετικά ρηχή επιχειρησιακή δράση, όπως προκύπτει από την ετήσια έρευνα του IOBE. Και είναι αξιοσημείωτο ότι πολλά από τα στοιχεία της έρευνας τυχαία, αλλά όχι άδικα, συμπίπτουν με τις απόψεις του κ. Χατζηγιαννίου, όπως αυθόρμητα εκφράστηκαν στην τελετή των βραβείων της επιχειρηματικότητας, μερικές εβδομάδες πριν από την έκδοση της μελέτης.

Αν και η μελέτη αναλύει το γενικότερο θεσμικό πλαίσιο της οικονομίας και βιομηχανίας μας, τα στοιχεία της έρευνας έχουν ενδιαφέρον και για τους μελετητές της ελληνικής ναυτιλιακής οικονο-

μίας αλλά και της ναυτικής σταδιοδρομίας.

Επιγραμματικά, η έρευνα στρέφεται στα ακόλουθα σημεία - αναπηρίες τόσο της κοινωνίας όσο και της γενικότερης οικονομίας μας: Εν πρώτοις, καταγράφεται μεταξύ των περισσότερων ερωτηθέντων η εκτίμηση πως σπανίζουν οι επιχειρηματικές ευκαιρίες: Την τελευταία τριετία το ποσοστό εκείνων που απαντούν ότι το επόμενο εξάμηνο θα υπάρξουν καλές επιχειρηματικές ευκαιρίες για την ίδρυση μιας επιχείρησης στην περιοχή τους είναι μειωμένο. Ως προς αυτό προτείνεται στους φορείς η μείωση των εμποδίων που αντιμετωπίζει η έναρξη επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Κατά δεύτερον, καταγράφεται μεγάλη αδυναμία ως προς τον ορθό προσανατολισμό των νέων εγ-



Από αριστερά οι κύριοι Νίκος Κουτσιανός, Στέφανος Τζιρίτης, Δημήτρης Δασκαλόπουλος (πρόεδρος ΣΕΒ), Λαυρέντιος Λαυρεντιάδης, Κώστας Ευριπίδης, Θέμης Λιανόπουλος (διευθύνων σύμβουλος Ernst & Young Ελλάδος), Στέλιος Χατζηγιαννίου (ιδρυτής της easyGroup), πρόεδρος Κριτικής Επιτροπής Διαγωνισμού.



Celebrate Christmas and New Year with Super Quiet Time.

This Christmas we're giving you twelve days of Super Quiet Time from 20:00 GMT Friday 22nd December 2006 to 06:00 GMT Tuesday 2nd January 2007. Celebrating with your family and friends has never been so affordable – you can make low cost calls over the entire twelve day period. To find out more about Super Quiet Time and pre-paid phone cards contact your Inmarsat Service Provider. Alternatively call Inmarsat Customer Care on +44 (0)20 7728 1777 or visit www.inmarsat.com/crewcalling



20:00 GMT Friday 22nd December 2006 until 06:00 GMT on Tuesday 2nd January 2007

οικογενειακή παράδοση φαίνεται να επηρεάζει έντονα τις διαθέσεις, σκέψεις και αντιδράσεις των νεότερων ηλικιακά μελών της. Και φαίνεται ότι (κατά την άποψή μας) η ελληνική οικογένεια ίσως αποτρέπει σε μερικές περιπτώσεις από μια σταδιοδρομία αξιωματικού στις ελληνικές θάλασσες.

Αξίζει πάντως να προσανατολιστούμε σε τρεις παράγοντες που εμφανίζουν εξαιρετική σημασία και υπήρξαν σημεία έμφασης και από τον κ. Στέλιο Χατζηγιάννου στις επισημάνσεις του.

Στην Ελλάδα, υπήρχε ανέκαθεν ένας μεγάλος φόβος ως προς την «αποτυχία». Ο κ. Χατζηγιάννου ανέφερε χαρακτηριστικά ότι στη χώρα μας τα λά-

θη δεν συγχωρούνται, ενώ, αντιθέτως, σε άλλες προηγμένες οικονομικά χώρες, έμφαση δίνεται στην προσπάθεια, στην πρωτοτυπία και στην εγρήγορση. Επισήμανε δε ότι εδώ δεν είμαστε ανεκτικοί στα λάθη και στις αποτυχίες, δεν μας απασχολεί η προσπάθεια αλλά το «στιγμά». Το IOBE, ως προς αυτό, προτείνει την ανάγκη αναμόρφωσης του πτωχευτικού δικαίου, με στόχο τη διευκόλυνση της δεύτερης ευκαιρίας και τη μείωση του κινδύνου της αποτυχίας. Επίσης, υπογραμμίζει ότι παράγοντας αποφασιστικής σημασίας είναι το ασφαλιστικό σύστημα, το οποίο σήμερα δεν διευκολύνει την επιχειρηματική δραστηριότητα.

Ο κ. Στέλιος Χατζηγιάννου μίλησε στο ίδιο πλαίσιο και για την παρούσα νοοτροπία - στάση ζωής των Νεοελλήνων. Έδωσε έμφαση στην ιδέα του επαγγελματικού «βολέματος» που υπάρχει και καλλιεργείται σήμερα από την οικογένεια και την κοινωνία, και υποστήριξε, με έμφαση, ότι η επιχειρηματικότητα (όπως και η εγρήγορση, η ανησυχία, η πρόοδος) πρέπει να διδάσκονται στα σχολεία. Το

IOBE φαίνεται να συμφωνεί με αυτήν τη διαπίστωση και καταλήγει ότι η αδυναμία του εκπαιδευτικού συστήματος προφανώς επηρεάζει αρνητικά τη σκέψη και τον επαγγελματικό προσανατολισμό των Νεοελλήνων.

Τέλος, η έρευνα κατέγραψε την αμφιθυμική στάση της ελληνικής κοινωνίας απέναντι στην επιχειρηματικότητα. Και σε αυτό ο κ. Χατζηγιάννου υπήρξε ιδιαίτερα καυστικός: Όταν ξεκίνησε τις επιχειρηματικές του δραστηριότητες, ο πατέρας του, Λουκάς, τον συμβούλευσε να προσανατολιστεί σε άλλα κράτη, που είναι υποστηρικτικά στις νέες επιχειρηματικές πρωτοβουλίες και προσπάθειες. Και έτσι ο νεαρός εφοπλιστής ίδρυσε την EasyJet στην Αγγλία... Η ελληνική ναυτιλία, ο ελληνικός εφοπλισμός, σε αυτήν τη νέα περίοδο εξωστρέφειας, εγρήγορσης και διαφάνειας που τη χαρακτηρίζει, οφείλει να στραφεί με σύνεση απέναντι σε αυτά τα σημεία των καιρών. Δεν πρέπει να μένει αμέτοχη από αυτές τις παρατηρήσεις.

Στην τελετή των βραβείων της Ernst & Young, αν και στο εξαιρετικό κοινό συμμετείχαν αρκετοί πλοιοκτήτες, εντούτοις κανείς επιφανής της ναυτιλίας δεν βραβεύθηκε. Οξύμωρο, αν σκεφτεί κάποιος το μέγεθος της ελληνικής ναυτιλίας. Ανατρεπτικό, αν σκεφτεί κανείς και τους παραπάνω προβληματισμούς.

Οι νέοι χρειάζονται μαθήματα δράσης, πρωτοτυπίας, εγρήγορσης και έμπνευσης από τους πρωτοπόρους της ελληνικής ναυτιλίας. Οι συντελεστές της έχουν πολλά να διδάξουν. Ως προς αυτό, η ναυτική οικογένεια χρειάζεται να δώσει έμφαση στην εξωστρέφειά της όσο και στην προβολή του μεγέθους της και κυρίως του ευρύτερου κοινωνικού έργου και ρόλου της. Ας απαλλαγούμε από τα φοβικά σύνδρομα του παρελθόντος και, κυρίως, «ας επιβραβεύουμε την επιτυχία» όπως δήλωσε ο κ. Στέλιος Χατζηγιάννου.

Ηλίας Μπίσιος




Οι κ. Λαυρέντιος Λαυρεντιάδης, Δημήτρης Δασκαλόπουλος (πρόεδρος ΣΕΒ), Στέλιος Χατζηγιάννου.

χειρημάτων για την τελική κατανάλωση. Προτείνεται, λοιπόν, η αναβάθμιση των σχέσεων ανάμεσα σε ΜΜΕ και μεγαλύτερων επιχειρήσεων. Ένας τομέας που χρειάζεται ιδιαίτερη μελέτη και κυρίως έμφαση και από την ελληνική ναυτική οικογένεια. Επιπροσθέτως, σύμφωνα με την έρευνα, οφείλουμε να στραφούμε στο ρόλο της οικογένειας τόσο στη χρηματοδότηση νέων εγχειρημάτων όσο και στην επαγγελματική αποκατάσταση, ή ως προς τον προσανατολισμό των νέων. Ειδικά στη ναυτιλία, η

THE
sky is
the limit!



Spend a Top Christmas... wherever you are!

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.

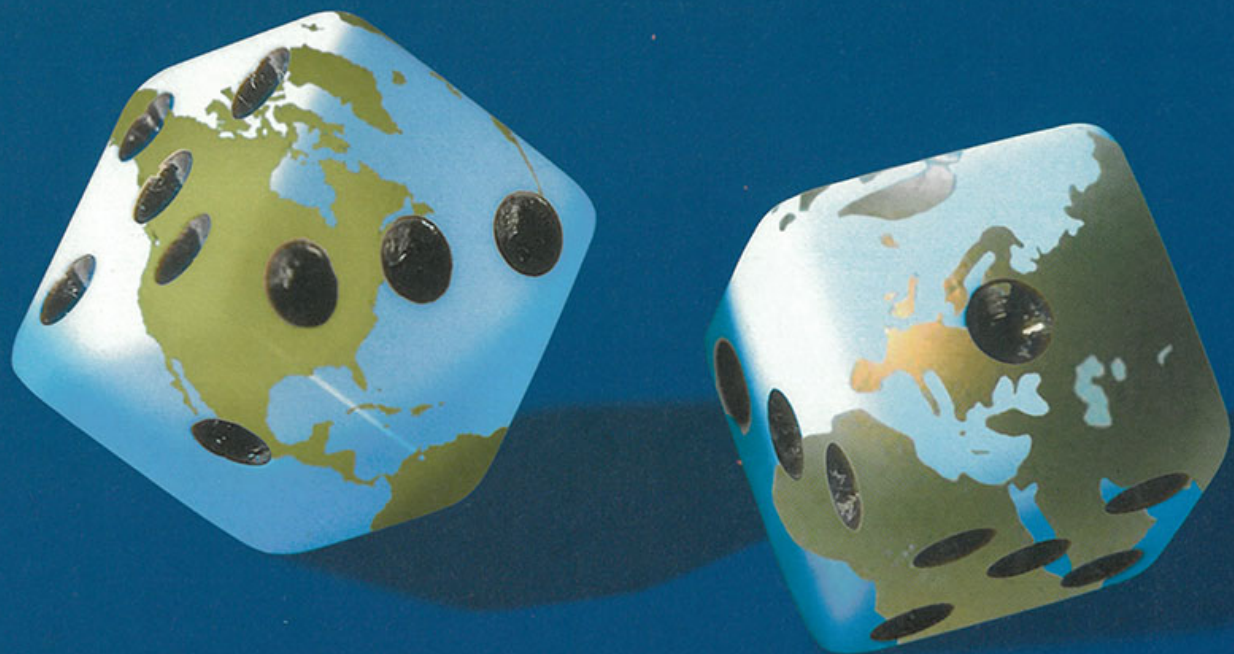
NASDAQ
LISTED

1, VASSILISSIS SOFIAS STR. & MEGALOU ALEXANDROU STR., 151 24 MAROUSSI, GREECE
TEL.: +30210-81.28.000, FAX: +30210-61.41.203, E-MAIL: ops@toptankers.com



TOP TANKERS INC.
www.toptankers.com

Leave nothing to chance...



*choose the maritime centre
you can trust!*



For further information please contact:

DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING, MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND WORKS

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

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

ELECTRICAL EQUIPMENTS

SHIP LIGHTING

EXPLOSION PROOF STUFF

MARINE CABLES

SEARCHLIGHTS

50 YEARS TSOUKATOS

Thank you for your trust



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

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



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



» Υπάρχω... Παρατηρώ... Σχολιάζω...



Εντύπωση μου προξένησε όταν είδα στην ιστοσελίδα του ΥΕΝ τρεις προκηρύξεις για προλήψεις καθηγητών σε ΑΕΝ.

Η ΑΕΝ Ύδρας τον Αύγουστο ζητούσε 8 ορισμένου χρόνου (1 έτους) και ωρομίσθιους καθηγητές (από μαθηματικό και κοινωνιολόγο μέχρι δικηγόρο για το Ναυτικό Δίκαιο) ενώ έχει μόνο 2 μόνιμους καθηγητές (1 πλοίαρχο και 1 Αγγλικών).

Η ΑΕΝ Ηλείου (Πρέβεζας) τον Οκτώβριο (18/10/06) ζητούσε 3 ορισμένου χρόνου ωρομίσθιους καθηγητές (πλοίαρχο, μαθηματικό, κοινωνιολόγο) ενώ έχει 13 μόνιμους καθηγητές για 400 σπουδαστές.

Η ΑΕΝ Ασπροπύργου πάλι τον Οκτώβριο (05/10/06) ζητούσε 14 ορισμένου χρόνου ωρομίσθιους καθηγητές (10 πλοιάρχους και 4 μηχανικούς) ενώ έχει στην ΑΕΝ Πλοίαρχων και στην ΑΕΝ Μηχανικών, αντίστοιχα, 17 και 30 μόνιμους καθηγητές για 1.700 σπουδαστές.

Σκέφτομαι, είναι δυνατόν να πάει κάποιος αξιόλογος καθηγητής στην Ύδρα με σύμβαση 1 έτους και ωρομίσθιος; Εκτός βέβαια και αν τύχει κάποιος να είναι επαγγελματικά αδέσμευτος ή κάτοικος της εγγύτερης περιοχής.

Γιατί, άραγε, δεν προσλαμβάνονται μόνιμοι καθηγητές όταν η αρχαιότερη Σχολή Εμπορικού Ναυτικού στον κόσμο (η σχολή της Ύδρας λειτουργούσε το 1749) έχει μόνο 2 μόνιμους καθηγητές.

Ομοίως, είναι δυνατόν οι ΑΕΝ Ασπροπύργου και Ηλείου να ζητούν 14 έκτακτους και ωρομίσθιους καθηγητές όταν έχει ήδη αρχίσει το ακαδημαϊκό έτος; Το ΥΕΝ βγάζει νόμους για ανωτατοποίηση των ΑΕΝ

και ακόμα μεγαλύτερη αναβάθμισή τους (...) και οι σπουδαστές διακαώς επιθυμούν το χαρακτηρισμό των ΑΕΝ ως σχολών ανώτατης στάθμης και την απαγόρευση λειτουργίας ιδιωτικών σχολών, γιατί έτσι θα εξασφαλισθούν καλύτερα (έτσι τουλάχιστον νομίζουν...).

Τι κρίμα που δεν διαμαρτύρονται βροντερά για τον ανεπαρκή αριθμό καθηγητών, για τα μη λειτουργούντα computers, για τη μη ύπαρξη συγγραμμάτων. Και όλα αυτά ενώ η ναυτική εκπαίδευσή μας βουλιάζει...



Στο τεύχος «Ναυτικά Χρονικά» του Οκτωβρίου 2006 επισημάναμε για τον κίνδυνο που διατρέχουν οι καβοδέτες κατά την εκτίναξη του βαριδιού των κάβων. Στην Ελευσίνα πρόσφατα τραυματίστηκε ένας καβοδέτης σε τέτοιο περιστατικό... Ακούει κανείς;;;

Πάγωσε η ναυτιλιακή κοινότητα με τα απογοητευτικά φετινά αποτελέσματα εισαγωγής σπουδαστών στις ΑΕΝ. Την επικείμενη αποτυχία την είχαν επισημάνει πολλοί φορείς της ναυτιλίας, αλλά και η στήλη μας στα «Ναυτικά Χρονικά» του Αυγούστου - Σεπτεμβρίου 2006.

Ο κοινός στόχος των 1.300 νέων σπουδαστών για το ακαδημαϊκό έτος 2006/2007 που είχε συμφωνηθεί από το ΥΕΝ και την ΕΕΕ, επετεύχθη μόνο στο 56%. Μόλις 93 εισήχθησαν με τις πανελλήνιες εξετάσεις, 103 από τα ΤΕΕ και οι υπόλοιποι, με αίτησή τους στο ΥΕΝ, με το απολυτήριο του λυκείου.

Η ναυτιλία μας, που τόση καταξίωση έχει στο εξωτερικό, απέχει πολύ από το να κατορθώσει να ενημερώσει την ελληνική κοινωνία για το σπουδαίο έργο της και τους Έλληνες νέους για τη λαμπρή επαγγελματική σταδιοδρομία που μπορεί να τους χαρίσει. Κρίμα...





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



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

N. LEVENTERIS S.A.

shipping ropes



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

» ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ: ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΤΗ ΘΕΛΕΙ Ο ΙΑCS;

Ένα από τα σημεία τριβής μεταξύ ΙΑCS και Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην πρόταση οδηγίας της τελευταίας για τους νηογνώμονες είναι το θέμα της αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών που εκδίδουν οι νηογνώμονες για τον εξοπλισμό του πλοίου. Η Επιτροπή επιθυμεί να συμφωνήσουν οι νηογνώμονες για τις προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες ένας νηογνώμονας θα αναγνωρίζει τα πιστοποιητικά που εκδίδει ένας άλλος νηογνώμονας για τον πάσης φύσεως εξοπλισμό του πλοίου. Μέχρι στιγμής τέτοια αμοιβαία αναγνώριση δεν υπάρχει, με αποτέλεσμα μια ναυτιλιακή εταιρεία να υποχρεώνεται να πιστοποιεί ξανά τον εξοπλισμό του πλοίου εάν αλλάξει νηογνώμονα, και όσες φορές και αν γίνει αυτό.

Ι Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη Ι Καθηγητή ΕΜΠ, πρώην διευθύνοντος συμβούλου ΟΛΠ Α.Ε.

Ο ΙΑCS αντιδρά στην προοπτική αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών, επικαλούμενος τη σύγχυση που αυτή θα προκαλέσει όσον αφορά την ευθύνη, η οποία, κατά τον ΙΑCS τουλάχιστον, θα κατακερματισθεί αν υπάρξει αμοιβαία αναγνώριση. Ο ΙΑCS φαίνεται να θέλει να απαλειφθεί εντελώς από το κείμενο της οδηγίας οποιαδήποτε μνεία περί αμοιβαίας αναγνώρισης, δηλαδή δεν θέλει να συζητήσει ούτε καν τις προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες θα μπορούσε να γίνει κάτι τέτοιο. Η υπόθεση βρίσκεται τώρα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, όπου ο εισηγητής για την οδηγία, ο Ισπανός ευρωβουλευτής Luis de Grandes Pascual, φέρεται να υποστηρίζει τη θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, δηλαδή να υπάρχει αμοιβαία αναγνώριση.

Τα οικονομικά του όλου θέματος ρίχνουν κάποιο φως στην υπόθεση. Ο ΙΑCS εκτιμά τον ετήσιο τζίρο

της πιστοποίησης εξοπλισμού πλοίων από τα μέλη του στα 250 εκατομμύρια ευρώ, ενώ η εκτίμηση του EMEC (European Marine Equipment Council) είναι σημαντικά υψηλότερη, κοντά στο ένα δισεκατομμύριο ευρώ. Το EMEC υποστηρίζει την αμοιβαιότητα στην πιστοποίηση. Αν αυτή περάσει, ο τζίρος αυτός θα μειωθεί δραστικά, μια και δεν θα χρειάζεται να γίνεται επαναπιστοποίηση κάθε φορά που το πλοίο αλλάζει νηογνώμονα. Κάτι τέτοιο θα αφαιρέσει σημαντικό αντικείμενο εργασίας από τους νηογνώμονες και μπορεί να εξηγήσει (ως ένα βαθμό) την αντίδραση του ΙΑCS.

Την ίδια εποχή που οι νηογνώμονες συμφώνησαν για κοινούς κανονισμούς κατασκευής δεξαμενόπλοιων και bulk carriers, η άρνησή τους να δεχθούν την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών εξοπλισμού φαίνεται να κινείται στην αντίθετη κατεύθυνση. Για ποιο λόγο άραγε να αρνείται το American





Bureau of Shipping να θεωρήσει έγκυρο ένα πιστοποιητικό ασφάλειας του Lloyds Register, εξ ίσου επιφανούς μέλους του IACS; Διότι οι Αμερικανοί δεν έχουν εμπιστοσύνη στους Βρετανούς ή, απλά, για να μη χάσουν το εισόδημα της πιστοποίησης;

Ανεξάρτητα από την πιθανή έκβασή του, είναι σίγουρο ότι το θέμα αυτό θα τροφοδοτήσει εκ νέου τις πάσης φύσεως αμφισβητήσεις για το ρόλο που παίζουν οι νηογνώμονες στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας. Οι αμφισβητήσεις αυτές, μεταξύ άλλων, επισημαίνουν το αξιοπερίεργο, πως αυτοί που νομοθετούν τους πάσης φύσεως κανονισμούς είναι βασικά εμπορικές επιχειρήσεις που ανταγωνίζονται έντονα η μία την άλλη για την προσέλκυση πελατείας, με τον ανταγωνισμό να είναι τόσο σκληρός που βλέπουμε μέχρι και προσπάθειες εχθρικής εξαγοράς του ενός νηογνώμονα από έναν άλλο (βλ. πρόσφατο παράδειγμα Germanischer Lloyd και

Bureau Veritas). Από την άλλη πλευρά, οι νηογνώμονες συλλογικά θεωρούνται οι βασικοί θεματοφύλακες της θαλάσσιας ασφάλειας σε παγκόσμια κλίμακα, και μάλιστα χωρίς να δίνουν αναγκαστικά λογαριασμό σε κάποια ανώτερη αρχή για τους κανονισμούς που παράγουν. Οι θεματοφύλακες, όμως, αυτοί εξαρτώνται άμεσα οικονομικά από εκείνους που υπόκεινται στους κανονισμούς αυτών, κατά πρώτο λόγο από τα ναυπηγεία για την κατασκευή των πλοίων και κατά δεύτερο λόγο από τους εφοπλιστές, για τη λειτουργία τους. Αυτή είναι μια ερμαφρόδιτη κατάσταση, που δεν συναντιέται σε κανέναν άλλο τομέα των μεταφορών, ούτε στις αεροπορικές ούτε στις σιδηροδρομικές ούτε στις οδικές. Μερικοί όπως ο Devanney (βλ. βιβλίο του «the Tankership Tragedy») πιστεύουν ότι υπό ένα τέτοιο καθεστώς, ο πελάτης έχει πάντα δίκιο.

Το θέμα της αμοιβαίας αναγνώρισης πιστοποιητικών

μέλλει λοιπόν να είναι ένα ακόμη κεφάλαιο στο βιβλίο της νέας (και πιθανώς περιπετειώδους) εποχής για τους νηογνώμονες τα επόμενα χρόνια. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι οι τελευταίοι εξακολουθούν να περιλαμβάνουν στους κόλπους τους εκτεταμένη και εξαιρετική τεχνογνωσία σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας. Όμως, μετά το «Erika» και το «Prestige», κανένας από αυτούς δεν είναι πλέον στο απυρόβλητο. Επί πλέον, κραυγές αγωνίας όπως εκείνη της ελληνικής πλοιοκτησίας για τις πιθανώς αρνητικές επιπτώσεις των νέων κανονισμών κατασκευής δεξαμενόπλοων και bulk carriers στην αντοχή των πλοίων, προστίθενται στο γενικό προβληματισμό για το πού πηγαίνει ο τομέας της θαλάσσιας ασφάλειας τα επόμενα χρόνια. Αν μη τι άλλο, ο προβληματισμός αυτός καθιστά επιτακτική τη λήψη σοβαρών αποφάσεων για το ποια μέτρα θα πρέπει να ληφθούν ώστε το επίπεδο της ασφάλειας να αναβαθμισθεί πραγματικά και αδιαμφισβήτητα. ☉



Τις τελευταίες εβδομάδες επιβεβαιώθηκαν οι φήμες ότι ο γαλλικός νηογνώμων, Bureau Veritas (BV), έκανε προσφορά 500 εκατομμυρίων ευρώ για την απόκτηση του γερμανικού νηογνώμονα, Germanischer Lloyd (GL).

Η πληροφορία είχε φέρει αρκετή αναστάτωση στους κόλπους των επενδυτών και στελεχών του GL αλλά και γενικότερα στη ναυτιλιακή κοινότητα, όπου πολλοί αναρωτιούνται αν η κίνηση αυτή θα ωφελήσει ή όχι την παγκόσμια ναυτιλία.

| Του Πάνου Ζαχαριάδη | Τεχνικού διευθυντή Atlantic Bulk Carriers Management Ltd

» Σκέψεις για την πιθανή εξαγορά Germanischer Lloyd από το Bureau Veritas

Προσπαθώντας να απαντήσουμε το ερώτημα αυτό, ίσως θα έπρεπε να εξετάσουμε τα διάφορα δεδομένα της κίνησης αυτής του BV. Είναι κανόνας της παγκόσμιας οικονομίας πως, αν μια εταιρεία θεωρείται «φθηνή», κάποιος θα προσπαθήσει να την αγοράσει.

Στην περίπτωση του GL, όπου ορισμένες μετοχές του είναι στο χρηματιστήριο αλλά και μεγάλα πακέτα μετοχών ανήκουν σε μερικούς ιδιώτες επενδυτές, φάνηκε ότι η τιμή διαπραγμάτευσης ήταν χαμηλή εν σχέση με την όλη αξία του οργανισμού. Μεταξύ άλλων, η αξία ενός οργανισμού καθορίζεται από την αξία των εγκαταστάσεών του, επενδύσεων, αποθεμάτων, συμβολαίων, μελλοντικών κερδών κ.λπ.

Έτσι, ήταν επόμενο ότι κάποιος θα δοκίμασε να την αγοράσει, δηλαδή να κάνει κάποια προσφορά στους επενδυτές πολύ μεγαλύτερη από την τρέχουσα τιμή των μετοχών τους, ώστε να δεχθούν να πουλήσουν. Όταν ο υποψήφιος αγοραστής συγκεντρώσει πλειοψηφικό ποσοστό μετοχών,

τότε αναλαμβάνει και τη διαχείριση.

Μεγάλος δάσκαλος στο είδος αυτό ήταν ο μεγαλοχρηματιστής Carl Icahn (No 53 στους πλουσιότερους ανθρώπους του κόσμου), ο οποίος έβρισκε εταιρείες των οποίων η αθροιστική αξία των τμημάτων τους ήταν συνολικά μεγαλύτερη της ονομαστικής αξίας της εταιρείας.

Τις αγόραζε και μετά πωλούσε το κάθε τμήμα ή κάθε εργοστάσιο ξεχωριστά, αποκομίζοντας τεράστια κέρδη. Πολλές φορές, ορισμένα ανεξάρτητα τμήματα μιας εταιρείας είναι ζημιογόνα και χρηματοδοτούνται από τα κερδοφόρα τμήματα. Ένας καινούργιος αγοραστής σαν τον Icahn δεν είχε κανένα πρόβλημα να κλείσει αμέσως τα μη κερδοφόρα τμήματα, πετώντας στο δρόμο όλους τους εκεί εργαζόμενους. Μετά μοσχοπουλούσε ή κρατούσε για τον εαυτόν του τα κερδοφόρα κομμάτια.

Εφόσον, λοιπόν, το GL θεωρήθηκε φθηνό, ίσως ήταν θέμα χρόνου κάποιος να θέλει να το αγοράσει. Αλλά γιατί το BV;

Οι κακές γλώσσες λένε ότι αυτή ήταν απλώς μία αμυντική κίνηση του BV για να αποφύγει εκείνο την εξαγορά του από τον ελβετικό κολοσσό επιθεωρήσεων SGS. Με άλλα λόγια, διαβλέποντας το ενδιαφέρον της SGS, το BV έ-



κανε την κίνηση πρώτο να αγοράσει κάποια άλλη εταιρεία ώστε να «παχύνει» και να μην είναι τόσο ελκυστικό για τη SGS.

Βέβαια, το BV λέει άλλα. Λέει, π.χ., ότι αν ενώσουν τις δυνάμεις τους οι δύο νηγογνώμονες σύντομα θα γίνουν το νούμερο ένα. Μαζί θα έχουν 13.000 πλοία. Το GL είναι δυνατό στα container πλοία ενώ το BV πρωτίστως στα επιβατηγά αλλά και tankers και φορτηγά.

Από τη μεριά του το GL διαρρέει ότι εδώ υπάρχει μια διαφορά ποιότητας. Η δήλωση μεγαλοστελέχους του GL (Dr Hermann Klein) πως συγχώνευση Porsche και Citroen δεν είναι δυνατόν να περπατήσει, σαφώς υποδηλώνει αυτή τη θεώρηση ποιοτικής ανωτερότητας από πλευράς GL.

Βεβαίως, η κίνηση αυτή του BV έχει αντίθετους όλα τα υψηλόβαθμα στελέχη του GL, που προβλέπουν (και σωστά) αντικατάστασή τους, αλλά και πολλούς Γερμανούς μεγαλοεπενδυτές, οι οποίοι δεν θέλουν Γάλλους για διαχειριστές.

Η πλειονότητα δε των Γερμανών εφοπλιστών που



τώρα έχουν τα containers πλοία τους στο GL είναι φυσικό να μη θέλουν Γάλλους αφεντικά.

Ποιος θα υποστηρίξει τα συμφέροντά τους τώρα στον IMO και αλλού;

Με το υπάρχον σύστημα καλείται να μιλήσει, π.χ., η Γερμανία στον IMO και στην πραγματικότητα μιλάει το GL (όταν καλείται η Νορβηγία μιλάει το DNV κοκ.). Τέλος, κανείς δεν είναι σίγουρος εάν το BV πραγματικά θέλει να ενωθούν οι δύο εταιρείες για μία μεγαλύτερη ή, απλώς, θέλει να βγάλει έναν ανταγωνι-

στή από τη μέση. Οι εργαζόμενοι του GL ανησυχούν για το αν το BV αποδειχθεί ένας άλλος Ισαήν και τους πετάξει στο δρόμο.

Το ερώτημα όμως παραμένει. Αν γίνει αυτή η εξαγορά συμφέρει την παγκόσμια ναυτιλία; Και ποια θα είναι η επίπτωση για την ελληνική ναυτιλία;

Δυστυχώς, δεν νομίζω ότι τα ερωτήματα αυτά μπορούν να απαντηθούν τώρα. Ο καιρός θα δείξει.

Ίσως μια μεγάλη εταιρεία εφάμιλλη των ABS, Lloyd's ή NKK, να ήταν καλό για τον ανταγωνισμό. Αν όμως ο απώτερος σκοπός του BV είναι να αφανίσει τον ανταγωνιστή του, τότε σίγουρα η ναυτιλία θα πληγεί.

Και οπωσδήποτε δεν θα ήθελα να δω το πολύ καλό ερευνητικό τμήμα του GL (πρωτοπόροι στα containers και με σοβαρές έρευνες τελευταία για φορτηγά) να χαθεί. ☹

(Μέχρι την έκδοση του περιοδικού οι διαπραγματεύσεις είναι σε εξέλιξη.)

ECDIS και S-VDR λύσεις από την TRANSAS

Η παγκοσμίως ικανότερη ηλεκτρονική αναπαράσταση χάρτογράφησης και σύστημα πληροφόρησης (ECDIS) κατασκευασμένο από την ηγέτιδα της αγοράς, πλήρως συμμορφούμενο με τους κανονισμούς IMO/IHO για ECDIS.

Προσφέρεται με:

- Ελαχιστοποιημένο μέγεθος εγκατάστασης Transas S-VDR 3100 σχεδιασμένο να ανταποκρίνεται και να υπερβαίνει τις IMO αποφάσεις 16163(78) καθώς και την A861(20).
- Τα δύο συστήματα ECDIS και S-VDR εγκαθίστανται και υποστηρίζονται από το παγκόσμιο δίκτυο υπηρεσιών και υποστήριξης της Transas.

Για περισσότερες πληροφορίες στα ανωτέρω και άλλα προηγμένα προϊόντα της αγοράς διατιθέμενα από την Transas, επισκεφθείτε www.transas.com

TRANSAS
SETS THE STANDARD

Transas Hellas: Phone: +30 210 899 5164, Fax: +30 210 899 5218, hellas@transas.com



Το οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας

Του Γ. Γρηγοριάδη,

Finance & Research George Moundreas Company S.A.

Η συνέχιση της δυναμικής πορείας της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου, παράλληλα με τη συνεχή αύξηση της προσφοράς τονάζ, δεν μπορεί να οφείλεται σε τίποτα άλλο παρά σε επιτάχυνση της αύξησης του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου.

Η αύξηση αυτή με τη σειρά της αποδεικνύει ότι η οπισθέλκουσα δύναμη στην παγκόσμια ανάπτυξη και τις μεταφορές, που προέρχεται από την αμερικανική, ιαπωνική, αλλά και την έστω μικρή ευρωπαϊκή επιβράδυνση, πράγματι υπερνικείται πλέον από τις επιδόσεις του αναπτυσσόμενου κόσμου.

Η αύξουσα βαρύτητα που αποκτά χρόνο με το χρόνο η οικονομία των αναπτυσσόμενων, όπως εξηγήθηκε και ποσοτικά σε προηγούμενες ανασκοπήσεις, αντανακλάται σε εκτιμήσεις όπως αυτή των οικονομολόγων της Goldman Sachs, ότι το ΑΕΠ της Κίνας, που η κυβέρνηση εκτιμά πως θα αυξηθεί εφέτος κατά 10,7%, θα συνεχίσει να αυξάνεται με ρυθμό 10% επί χρόνια, ώστε θα ξεπεράσει το 2008 τη Γερμανία ως τρίτη οικονομική δύναμη στον κόσμο με ΑΕΠ \$ 3 τρις.

Σημειωτέον ότι αυτό θα συμβεί 3-4 χρόνια μετά την εκτόπιση της Βρετανίας από την τέταρτη θέση, αντί της αρχικά υπολογιζόμενης πενταετίας, και χωρίς να έχουν γίνει από την κινεζική ηγεσία οι διαρθρωτικές μεταβολές που περιμένουν οι αναλυτές και η Παγκόσμια Τράπεζα, ώστε να αμβλυνθούν οι εισοδηματικές ανισότητες, να αυξηθεί η καταναλωτική δύναμη των εργαζομένων και να προσανατολισθεί η οικονομία προς την τεράστια εσωτερική αγορά εκτός από τις εξαγωγές.

Εκτιμάται ότι μετά τις ευνοϊκές επιπτώσεις που είχαν στην κινεζική ανάπτυξη η είσοδος στον ΠΟΕ και το

άνοιγμα στον ανταγωνισμό με αύξηση της παραγωγικότητας, καθώς και ο αυξημένος ρόλος και οι βελτιωμένες γνώσεις των στελεχών της οικονομίας και της κεντρικής τράπεζας, μία στροφή προς εσωτερικές αναδιαρθρώσεις και τόνωση της κατανάλωσης θα σταθεροποιήσει το κινεζικό θαύμα προς μόνιμη... τέρψη και των ναυλαγορών. Πολλοί αναλυτές θεωρούν το 2007 ως έτος αυτού του αναπροσανατολισμού προς τα έσω.

Τα μεγάλα σχετικά νέα όμως δεν έρχονται πλέον μόνο από την Κίνα, που έχουν... καταντήσει αυτόνοτα. Η συνεχής επέκταση της ινδικής οικονομίας σε όλους τους κλάδους δραστηριότητας έχει σταθεροποιήσει την ανάπτυξη σε ρυθμούς άνω του 8%, με κορύφωση στον εκπληκτικό ρυθμό 9,2% που ανακοινώθηκε προχθές για το περασμένο τρίμηνο. Μέχρι προ 2 ετών, η κατ' εξοχήν αγροτική οικονομία εξαρτιόταν από τους μουσώνες και έδινε ετήσια αναπτυξιακή διακύμανση 4-6% ανάλογα με το... βροχομετρικό δείκτη.

Παρ' όλα αυτά, με το ρυθμό εκείνο διπλασιάστηκε το ΑΕΠ σε 9 χρόνια στα \$775 δισ., και με το νέο ρυθμό θα φθάσει το πολύ σε 3-4 χρόνια το μέγεθος ΑΕΠ που είχε περίπου η Κίνα όταν άρχισε το 2003 να επηρεάζει καθοριστικά το παγκόσμιο εμπόριο και τις μεταφορές. Επειδή όμως το καταναλωτικό μοντέλο των Ινδών είναι διαφορετικό από των Κινέζων με σχεδόν διπλάσια οριακή ροπή προς κατανάλωση, η επίδραση μαζί με τις εξαγωγές στο εμπόριο, τις μεταφορές και τη ναυλαγορά πιθανόν να φθάσει να είναι μεγαλύτερη και από αυτήν της Κίνας.

Είναι γεγονός ότι πύκνωσαν τα άσχημα νέα από το μέτωπο των ανεπτυγμένων και κυρίως των ΗΠΑ, που βαραίνουν όλο και περισσότερο το οικονομικό κλίμα.

Είχαμε την πτώση του δείκτη PMI για τη βιομηχανική παραγωγή Νοεμβρίου κάτω του 50, που σημαίνει όχι απλώς επιβράδυνση αλλά απόλυτη μείωση της βιομηχανικής παραγωγής για πρώτη φορά από το 2003. Αυτό, μαζί με την πτώση της παραγωγικότητας, τους πτωτικούς δείκτες της αγοράς ακινήτων Οκτωβρίου και την αύξηση των αποθεμάτων που προμηνύει νέες πτώσεις παραγωγής και αύξηση της ανεργίας, αύξησαν τους φόβους ανώμαλης προ-ογείωσης της οικονομίας και έδωσαν το νέο χτύπημα στο δολάριο. Πρέπει όμως να μπει στην άλλη πλευρά της ζυγαριάς και το ενδεχόμενο απλής διόρθωσης του επιπέδου αποθεμάτων, καθώς αναθεωρήθηκε με δεύτερη μέτρηση ο ρυθμός ανάπτυξης γ' τριμήνου σε 2,2% από 1,6, επιταχύνθηκε ανέλπιστο ο τομέας υπηρεσιών το Νοέμβριο, και αισιοδοξεί ο πρόεδρος της Fed για βελτίωση της ανάπτυξης το 2007. Ανοδικά κινήθηκαν οι υπηρεσίες και στην Ε.Ε. το Νοέμβριο και η βιομηχανική παραγωγή στην Ιαπωνία σημείωσε ανέλπιστη αύξηση 1,6% τον Οκτώβριο, ώστε η κεντρική τράπεζα θεωρεί την αύξηση των αποθεμάτων προσωρινή, διορθωτική και όχι αυτοτροφοδοτούμενη.

Για τους παραπάνω λόγους, μεγαλύτερη σημασία από τους επιμέρους δείκτες του περασμένου επταμήνου έχει η πρόσφατη επιβεβαίωση και από τον ΟΟΣΑ της πολύ παλαιάς εκτίμησης αυτής της ανασκόπησης, ότι η όποια αναπτυξιακή επιβράδυνση των ανεπτυγμένων χωρών κατά το 2007, ακόμα και της Ε.Ε. ως πιθανό έμμεσο αποτέλεσμα της επιβράδυνσης των ΗΠΑ και της κρίσης του δολαρίου, μπορεί εύκολα να αντισταθμιστεί από την ανάπτυξη των αναπτυσσόμενων χωρών, χωρίς να θιγεί ο όγκος του εμπορίου και των μεταφορών.

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

Μηνιαία Ανασκόπηση Ναυπηγήσεων Πλοίων μηνός Νοεμβρίου

Ο απολογισμός του μηνός Νοεμβρίου πείθει και τον πλέον δύσπιστο παρατηρητή ότι ήδη πλησιάζουμε στο τέλος μιας χρονιάς που θα σημάνει ρεκόρ ναυπηγικών παραγγελιών εκ μέρους του ελληνικού εφοπλισμού. Και, για μία ακόμη φορά, διαψεύδει τους σχολιαστές - μηδέ ημών εξαιρουμένων - που διαπίστωναν πλήρωση των κλινών του 2009, αφού ένα μέρος αυτών (όχι ευκαταφρόνητο) παρέμενε (και, ίσως ακόμη παραμένει;) στο... μανίκι των ναυπηγών σαν δέλεαρ στους υποψήφιους αγοραστές!

Ι Από την **George Moundreas Company S.A.**



Και ενώ η αγορά ξηρού φορτίου βαίνει καλώς και στηρίζει ψυχολογικά τη ζήτηση νέων σκαφών, η κατά την αρνητική έννοια διακύμανση της αγοράς δεξαμενοπλοίων ουδόλως φαίνεται να πτοεί τον εφοπλισμό, που προφανώς προεξοφλεί την τρέχουσα φάση σαν ένα fluctuation παροδικής ισχύος. Τα σχετικά στοιχεία δεν είναι ακόμη διαθέσιμα, εικάζουμε όμως ότι κάτι πολύ σημαντικό ως προς την ανανέωση του ελληνικού στόλου και τη μέση ηλικία του σύντομα θα διαπιστωθεί.

Για χάρη της σαφήνειας, προχωρούμε ήδη στην παράθεση των παραγγελιών Νοεμβρίου με τη σημείωση ότι μερικές από τις αναφερόμενες πράξεις πιθανόν να ευρίσκονται στο στάδιο τελικής διαπραγμάτευσης και, ως εκ τούτου, είναι αβέβαιες.

Σημειώνουμε επίσης με κάθε επιφύλαξη τις φήμες περί διαβουλεύσεων της «Attica» με τη γνωστή Singapore Technologies για την κατασκευή επιβατηγών-οχηματαγωγών πλοίων.

Owner	Builder	Ship Type	DWT	No	Delivery	Price	Comments
Polyar	Tsuneishi	afamax	107.500	5	2010	\$61,5m	-
Liquimar	STX	afamax	115.000	2	2009	\$65,0m	-
Ionia	STX	MR	51.000	1	Late 2009	\$45,2m	-
Pioneer	GSI	MR	51.000	4	2010	\$44,0m	-
Barclay	STX	MR	51.000	2	2009	\$45,0m	-
Top Tankers	SPP	MR	50.000	4+2	2009	\$47,0m	-
Remi	Samho	Chem.	17.000	6+6	2009/10	\$30,0m	Reported
Transmed	Jinglu	B/C	93.000	10	2008/10	\$44,0m	-
N.J. Goulandris	Tsuneishi	B/C	82.100	2	2010	\$44,0m	-
Byzantine	IHI	B/C	56.300	2	2010	\$34,0m	-
Tsakos	Zhejiang	B/C	53.000	6	2008/09	\$33,0m	Uncfm'd
Brave	Sevenav	LPG	[3.300M3]	2	2008		Opt. Decl.

(Υπενθυμίζουμε ότι οι αναφερόμενες τιμές αποτελούν εκτίμηση αξιών και όχι τιμές των συγκεκριμένων συμβολαίων.)

**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



N. Cotzias Shipping Group
(Sale and Purchase dept. - Marietta V. Giannitsioti) σε συνεργασία με την εταιρεία **Trend Analysis Institute** (επιστημονικό αναλυτή της Εγνατίας Τράπεζας)

Συνολικά, ο Νοέμβριος θα μπορούσε να χαρακτηριστεί καλύτερος μήνας σε σχέση με τον προηγούμενο, για την αγορά ξηρού φορτίου. Ο μέσος όρος του δείκτη BDI αυξήθηκε συνολικά κατά 155 μονάδες, οι BCI και BPI επίσης αυξήθηκαν σημαντικά, ενώ μόνο ο BSI παρουσίασε μια ελαφρά κάμψη.

Μετά το συνέδριο του CoalTrans, το οποίο πραγματοποιήθηκε τον περασμένο μήνα, Οκτώβριο, παρουσιάστηκε το παραδοσιακό πλέον «Eisbein» στο Αμβούργο «να παίρνει την ευθύνη» για την επιβράδυνση της αγοράς προς το τέλος της πρώτης εβδομάδας, και από την Ημέρα των Ευχαριστιών προς το τέλος του μήνα στις ΗΠΑ.

► ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Εντούτοις, είδαμε τις βελτιώσεις στους μέσους όρους των δεικτών και τις τιμές των second hand dry cargo πλοίων να παραμένουν σταθερές, σε υψηλά επίπεδα. Ο **πίνακας 1** κατωτέρω απεικονίζει τη μέση μετακίνηση Baltic Dry, Cape, Panamax και Supramax δεικτών (Monthly Average).

ΑΓΟΡΑ HANDY

Η αγορά των πλοίων τύπου Handy ξεκίνησε το μήνα σε χαλαρούς ρυθμούς, το οποίο μπορεί να οφείλεται όπως προαναφέραμε στο «Eisbein» του Αμβούργου στο τέλος της πρώτης εβδομάδας Νοεμβρίου.

Οι ναύλοι ακολούθησαν καθοδική πορεία, σε μερικές περιπτώσεις κατά 1.000 USD, δίνοντας την αίσθηση πως η αγορά «ηρέμησε». Παρ' όλα αυτά, υπήρξαν αρκετές περιπτώσεις που ζητήθηκαν ναυλώσεις περιόδου, αφήνοντας το συναίσθημα για μια ανοδική αγορά και ότι οι τιμές μπορεί να αυξηθούν για άλλη μια φορά.

Καθ' όλη τη διάρκεια της δεύτερης εβδομάδας, εντούτοις, παρουσιάστηκε αύξηση τιμών. Το «Equinox Dawn» (52.015 dwt, built 2002) κλείστηκε στα \$29.000 USD/day για 4/6 μήνες με παράδοση Guangzhou και επαναπαράδοση worldwide, και το «Astra» (48.600 dwt, built 2004) κλείστηκε στα \$31.000 USD/day με παράδοση China και επαναπαράδοση East Coast India.

Στην τρίτη εβδομάδα είδαμε τις εμπορικές συναλλαγές να «πέφτουν» και μια μείωση στις τιμές για Atlantic region, ειδικά στη Μαύρη θάλασσα και Baltic area.

Παρ' όλα αυτά, στην πλευρά του Ειρηνικού υπήρξαν υψηλότερες τιμές, με τα Pacific voyages να «βγάζουν» περίπου \$32.000 USD/day. Το «Stove Transport» (46.223 dwt, built 1998) κλείστηκε για 10/12 μήνες στα \$25.050 USD ημερησίως με παράδοση N. China και επαναπαράδοση worldwide. Καθ' όλη τη διάρκεια του Νοεμβρίου ο Baltic Supramax Index δεν ακολούθησε την ικανοποιητική πορεία των άλλων δεικτών ξηρού φορτίου. Ο μέσος όρος του BSI μειώθηκε συνολικά κατά 120 μονάδες συγκριτικά με το μέσον όρο Οκτωβρίου. Ο BSI παρουσίασε μια καθημερινή πτώση από την αρχή του μήνα μέχρι τη μέση. Από τις 16 Νοεμβρίου άρχισε ελαφρά ανάκαμψη, η οποία βρήκε τον BSI στο τέλος του μήνα αυξημένο κατά 12 μονάδες. Κατά συνέπεια, αν και οι πλοιοκτήτες είναι κάπως απαισιόδοξοι, υπάρχουν σημάδια ανόδου. Ο **πίνακας 2** απεικονίζει μερικές πωλήσεις της handy market για το μήνα Νοέμβριο.

PANAMAX MARKET

Έπειτα από αρκετές εβδομάδες της χαμηλής κινητικότητας λόγω των διάφορων διακοπών, η αγορά Panamax ανεβαίνει και πάλι, με κύρια και κατευθυντήρια δύναμη την περιοχή του Ειρηνικού. Οι ναύλοι για Ειρηνικό «έπιασαν» υψηλότερα νούμερα σε σχέση με Ατλαντικό, λόγω περιορισμένου διαθέσιμου tonnage στην περιοχή.

Πιο συγκεκριμένα, το «Pos Glory» (76.508 dwt, built 2005) έκλεισε στα \$34.000 USD/day με παράδοση Nagoya και επαναπαράδοση Singapore-Japan range, και το «De Zhou Hai» (69.963 dwt, built 1995) στα \$32.000 USD/day με παράδοση



Fangcheng και επαναπαράδοση Med. Ο Ατλαντικός, από την άλλη πλευρά, είχε αρκετά ballast vessels λόγω ελλειπών και μη ικανοποιητικής ζήτησης. Τα ταξίδια από Ατλαντικό καθορίστηκαν περίπου στα 28/29.000 USD/day.

Είδαμε το «Samjohn Spirit» (71.700 dwt, built 1994) να κλείνει στα \$27.000 USD/day με παράδοση Dunkirk και επαναπαράδοση China και το «Montrose» (75.592 dwt, built 2002) να κλείνει στα \$28.750 USD/day με παράδοση Setubal και επαναπαράδοση China. Η ανοδική τάση της αγοράς συνεχίστηκε καθ' όλη τη διάρκεια της δεύτερης εβδομάδας του μήνα, ειδικά στην περιοχή Ειρηνικού και πάλι λόγω των περιορισμένων διαθέσιμων πλοίων αλλά και της σταθερότητας της αγοράς της Άπω Ανατολής. Ο Ειρηνικός παρέμεινε πολύ σταθερός και τα κλεισίματα ήταν στο επίπεδο \$40.000 USD/day.

Ειδικότερα, το «Newcastle Max» (73.786 dwt, built 1997) «έπιασε» τα \$40.000 USD/day για ένα ταξίδι με παράδοση Shekou και επαναπαράδοση Japan,

και το «Panstar» (76.629 dwt, built 2005) «έφτασε» τα \$41.500 USD/day για ένα ταξίδι με παράδοση Taichung και επαναπαράδοση Spain. Στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού, τα fronthaul ταξίδια πήραν περίπου \$27.500 USD/day και είδαμε περιορισμένα κλεισίματα περιόδου. Τα κλεισίματα περιέλαβαν το «Altair» (74.655 dwt, built 2001) που έκλεισε στα \$30.000 USD/day για 4/6 μήνες με παράδοση Rotterdam και επαναπαράδοση worldwide.

Είδαμε το δείκτη BPI να εκτοξεύεται από τις 3.822 μονάδες την 1η Νοεμβρίου στις 4.184 μονάδες στις 8 του ίδιου μήνα. Την τρίτη εβδομάδα του Νοεμβρίου παρουσίασε μια μικρή πτώση και παρέμεινε για το υπόλοιπο του μηνός σε επίπεδα μεταξύ 4.035 και 4.137 μονάδων. Ως εκ τούτου, η τρίτη εβδομάδα του μήνα βρήκε την αγορά Panamax να πέφτει, και για τον Ειρηνικό και για τον Ατλαντικό. Ο Ατλαντικός είχε τα διαθέσιμα πλοία, αλλά υπήρξαν επίσης νέες απαιτήσεις που έφεραν ισορροπία στις τιμές.

Στα κλεισίματα περιλαμβάνεται το «Crest Voyager» (76.300 dwt, built 2005) το οποίο κλείστηκε στα

\$26.250 USD/day με παράδοση Valencia και επαναπαράδοση Immingham. Κλεισίματα στην αγορά του Ειρηνικού περιλαμβάνουν το «Belisland» (76.602 dwt, built 2003), το οποίο κλείστηκε στα \$37.000 USD/day για ένα ταξίδι με παράδοση Hoping και επαναπαράδοση Porto Torres, και το «Aeolian Spirit» (76.000 dwt, built 2002) που έκλεισε στα \$34.500 USD/day με παράδοση Zhanjiang για 4/6 μήνες και επαναπαράδοση worldwide.

Τέλος, την τελευταία εβδομάδα Νοεμβρίου είδαμε την αγορά Panamax σε παρόμοια επίπεδα της προηγούμενης εβδομάδας, παρουσιάζοντας όμως μικρή αύξηση προς το τέλος αυτής.

Πλοία έκλεισαν περίπου στα \$27.500 USD/day για Atlantic rounds και \$36.000 USD/day για Pacific rounds. Το «Dione» (75.172 dwt, built 2001) κλείστηκε για 11/13 μήνες στα \$28.500 USD/day με παράδοση Gijon και επαναπαράδοση worldwide και το «Cymbeline» (73.060 dwt, built 2001) έκλεισε για 9/11 μήνες στα \$30.000 USD/day με παράδοση

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Πίνακας 1. Μέση μηνιαία διακύμανση δεικτών ναυλαγοράς

	BDI	BCI	BPI	BSI
Οκτώβριος Μέσος όρος	4028	5392	3824	2892
Νοέμβριος Μέσος όρος	4183	5719	4084	2772
Διαφορά	155	327	260	-121
	▲	▲	▲	▼

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΠΩΛΗΣΕΙΣ HANDY για μήνα ΝΟΕΜΒΡΙΟ 2006

ΟΝΟΜΑ	BLT	DWT	ΤΙΜΗ (USD)	ΑΓΟΡΑΣΤΕΣ
Sider Power	1995	17.409	11,7	Συμφέροντα Άπω Ανατολής
Pacoda	1995	23.726	20	Πελάτες της Vitranschart
Overseas Harriette	1978	25.951	8	Πελάτες της Sealift Inc.
Dia P.	1977	36.764		Ανώνυμοι
Golden Hope	1986	38.888	15	Ανώνυμοι
Aliki	1986	41.808	16	Πελάτες της TBS Shipping
Antoine	1990	42.469	22	Συμφέροντα Άπω Ανατολής
Rodanthi	1978	44.750	5,25	Κινέζοι αγοραστές
Atlantic Fortune	1994	44.820	28,5	Ανώνυμοι
Astromar	1985	45.270	12,75	Πελάτες της Five Stars
Delvina	2006	53.580	43	Ανώνυμοι

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΠΩΛΗΣΕΙΣ PANAMAX για μήνα ΝΟΕΜΒΡΙΟ 2006

ΟΝΟΜΑ	BLT	DWT	ΤΙΜΗ (USD)	ΑΓΟΡΑΣΤΕΣ
Stefania	1981	61.636	10,3	Ανώνυμοι
Navarino	1983	63.879	11,5	Ανώνυμοι
Sea Challenge	1987	68.407	15,5	Ανώνυμοι
Apj Suryavir	1990	71.037	26	Ανώνυμοι
Restless	2000	72.200		Πελάτες της Allseas
Miltiadis II	1999	72.493		Πελάτες της Allseas
Ariadne	1999	73.018	40,5	Πελάτες της Kairis Bros. Shpg.
Zella Oldendorff	2001	73.931	41	Πελάτες της Dryships
Alterego	1999	74.047	83	Πελάτες της Allseas
Siboelf	1993	74.868		Κορεάτες
Sibotura	1992	74.928		Κορεάτες
Sibotessa	1992	74.928		Κορεάτες
Red Tulip	2003	76.629	48	Ανώνυμοι
Feride	1982	77.016	12,5	Κινέζοι
Doric Challenge	2006	82.800	59,75	Πελάτες της Mercator
Doric Freedom	2007	82.800	59,75	Πελάτες της Mercator

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΠΩΛΗΣΕΙΣ CAPESIZE για μήνα ΝΟΕΜΒΡΙΟ 2006

ΟΝΟΜΑ	BLT	DWT	ΤΙΜΗ (USD)	ΑΓΟΡΑΣΤΕΣ
Cape Kennedy	2001	170.726	80	Γερμανοί
Mineral Poterne	1997	172.091	70	Πελάτες της Enterprise Shpg.

Nantong και επαναπαράδοση worldwide.

Σε γενικές γραμμές, ο μέσος όρος του BPI για το Νοέμβριο (4.084) ήταν κατά 260 μονάδες υψηλότερος από τον περασμένο μήνα (3.824).

Ο πίνακας 3 απεικονίζει μερικές πωλήσεις για την panamax αγορά για το μήνα Νοέμβριο.

CAPESIZE MARKET

Η αγορά συνέχισε να ανεβαίνει καθ' όλη τη διάρκεια της δεύτερης εβδομάδας ειδικά στα backhaul ταξίδια και οι τιμές συνέχισαν να αυξάνονται. Υπήρξε περίπου \$2.000 USD/day αύξηση στις διαδρομές και είδαμε τα κλεισίματα όπως το «China Venture» (174.123 dwt, built 2005) να κλείνει στα \$70.000 USD/day με παράδοση Hunterston και επαναπαράδοση worldwide.

Στην τρίτη εβδομάδα γίναμε μάρτυρες μιας ελαφριάς χαλάρωσης της αγοράς. Το BCI μειώθηκε για πρώτη φορά στο μήνα, και οι μέσες τιμές έπεσαν κατά \$3.000 USD/day περίπου.

Είδαμε το «Cape Century» (172.683 dwt, built 2001) να κλείνει στα \$62.500 USD με παράδοση Baygwan και επαναπαράδοση Japan. Παρατηρήθηκαν επίσης και κάποια περιορισμένα κλεισίματα περιόδου. Το «Daphne» (169.159 dwt, built 1999) κλείστηκε για 5 χρόνια στα \$40.500 USD/day με παράδοση Far East και επαναπαράδοση worldwide. Τέλος, όλο το τελευταίο διάστημα του μήνα, οι τιμές ενισχύθηκαν και οι μέσοι όροι των τιμών αυξήθηκαν κατά \$3.000 USD, ειδικά στην περιοχή του Ατλαντικού το «Cape Saturn» (175.882 dwt, built 2003) έκλεισε για 3/5 μήνες στα \$70.000 USD/day με παράδοση Rotterdam και επαναπαράδοση worldwide.

Ο πίνακας 4 απεικονίζει μερικές πωλήσεις για το μήνα Νοέμβριο.

Παρουσίαση του Trend Analysis Institute LLC

Το Trend Analysis Institute (www.trendanalysis.net), ο επιστημονικός αναλυτής της Egnatia Finance S.A., είναι ένα ινστιτούτο μελέτης των τεχνικών τάσεων των διεθνών χρηματαγορών.

Ο εν λόγω φορέας ειδικεύεται:

(i) Στην εξεύρεση των παραγόντων που επηρεάζουν



AROUND THE WORLD

MARSHALL ISLANDS REGISTRY

SERVICE AND QUALITY ARE WITHIN YOUR REACH



THE CHOICE IS YOURS

INTERNATIONAL REGISTRIES, INC.

Maritime and Corporate Services

GREECE

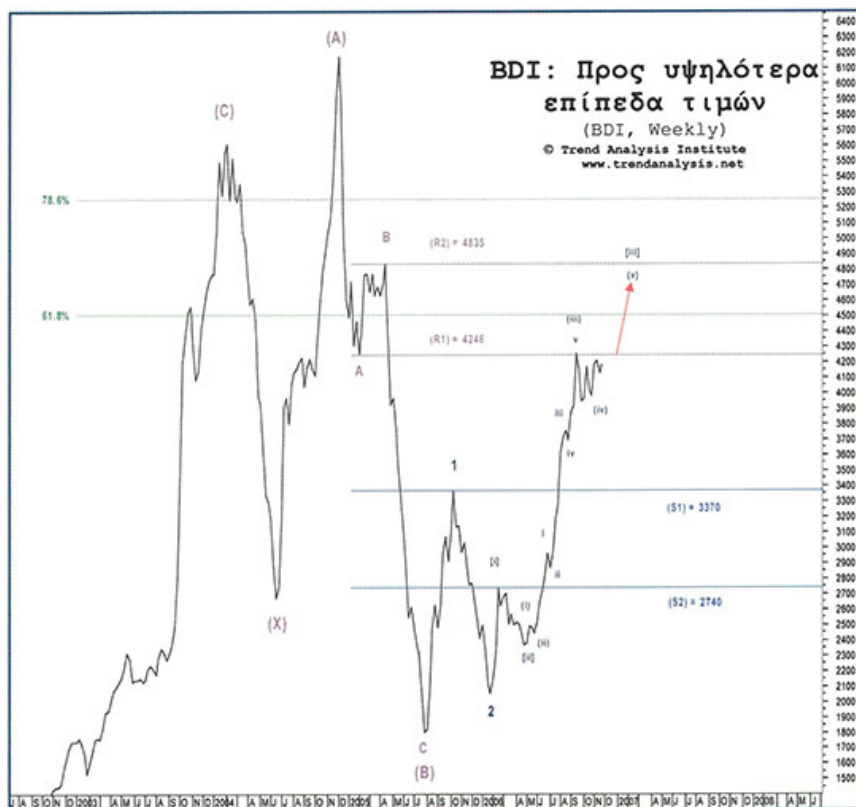
47-49 Akti Miaouli Street
Livanos Building, 8th Floor
185 36 Piraeus, Greece
Tel: +30-210-4293-223/227
Fax: +30-210-4293-228
E-mail: piraeus@register-iri.com

WORLDWIDE OFFICES

Dalian | Ft. Lauderdale | Hong Kong | London | New York | Piraeus
Shanghai | Singapore | Tokyo | Washington, DC/Reston | Zurich

www.register-iri.com

Μεσο-μακροπρόθεσμη πρόβλεψη αγοράς ξηρού φορτίου



[DISCLAIMER]: Η Κυματική Θεωρία του Elliott (Elliott Wave Theory - EWT) αποτελεί μια λεπτομερή περιγραφή του τρόπου συμπεριφοράς των χρηματιστηριακών αγορών. Αυτή αποκαλύπτει ότι η ψυχολογία της μάζας παλινδρομεί από την αισιοδοξία στην απαισιοδοξία και αντίστροφα, σύμφωνα πάντα με τους δικούς της φυσικούς νόμους που τη διέπουν. Με αυτό τον τρόπο δημιουργεί συγκεκριμένες μορφοδιατάξεις (patterns) που γίνονται αντιληπτές στο διάγραμμα απεικόνισης των τιμών. Κάθε μορφοδιάταξη ενέχει περιπλοκές σχετικές με την τρέχουσα θέση που έχει η εκάστοτε χρηματιστηριακή αγορά μέσα στη συνολική της εικόνα, που αποτελεί το τρίπτυχο παρελθόν, παρόν και πιθανό μέλλον. Σκοπός αυτού του report είναι να παρατηρήσει και να περιγράψει την κίνηση των χρηματιστηριακών αγορών σε όρους σύμφωνους με την Κυματική Θεωρία του Elliott, καθώς και να εκπαιδεύσει τους αναγνώστες που ενδιαφέρονται πάνω στην εφαρμογή της εν λόγω θεωρίας, μιας θεωρίας με πολύ σημαντικά αποτελέσματα- αλλά όχι εγγυημένα επιτυχημένη. Ο κάθε αναγνώστης θα πρέπει να γνωρίζει ότι η υπηρεσία που προσφέρει μόνον αλάνθαστες αναλύσεις δεν υφίσταται. Η μακροχρόνια επιβίωση στις χρηματιστηριακές αγορές απαιτεί αναγνώριση του γεγονότος ότι τόσο το σφάλμα όσο και η αβεβαιότητα αποτελούν αναπόσπαστα μέρη κάθε προσπάθειας εκτίμησης μελλοντικών ενδεχομένων. Τονίζεται κατηγορηματικά ότι αφενός η αγοραπωλησία (trading) μετοχών ή παραγώγων προϊόντων εμπεριέχει εξαιρετικά υψηλό βαθμό κινδύνου και αφετέρου προγενέστερα αποτελέσματα από αυτό δεν αποτελούν ενδείξεις για αντίστοιχα μελλοντικά. Τέλος, σε καμία περίπτωση τα όσα αναγράφονται στα reports αυτά δεν αποτελούν σύσταση για αγορά ή πώληση μετοχών ή παραγώγων προϊόντων, και συνεπώς κανείς αναγνώστης δεν θα πρέπει να υποθέσει ή να συμπεράνει ότι αυτό συμβαίνει καθ' οιονδήποτε άμεσο ή έμμεσο τρόπο.

ζουν και διαμορφώνουν τις τάσεις των διεθνών χρηματαγορών.

(ii) Στην πρόβλεψη των μελλοντικών διακυμάνσεων αυτών, τόσο σε βραχυχρόνιο όσο και σε μεσοπρόθεσμο αλλά και μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

(iii) Στην παροχή εξειδικευμένων και επιστημονικά τεκμηριωμένων απόψεων σχετικά με τη μελλοντική διακύμανση των τιμών των διεθνών χρηματαγορών. Σε αυτή την ευρεία κατηγορία συμπεριλαμβάνονται τόσο οι δείκτες (Γ.Δ., FTSE) και οι μετοχές από το Χ.Α. όσο και βασικοί δείκτες ξένων χρηματαγορών (DJIA, S&P500, Nasdaq, DAX, Nikkei κ.λπ.), όπως επίσης και άλλες αξίες που ενδιαφέρουν ένα σοβαρό και με διεθνή ορίζοντα επενδυτή (Euro/USD, Gold, Silver, Brent, T-Bonds κ.λπ.).

Το Trend Analysis Institute σε συνεργασία με την εταιρεία Ν. Κοτζιάς Ναυτιλιακή ΕΠΕ δημιούργησε πρόσφατα ένα εξειδικευμένο τμήμα που αφορά στη ναυτιλία, εξετάζοντας όλους τους δείκτες του Baltic Exchange και δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στη μακροχρόνια εξέλιξη της ναυλαγοράς. Ταυτόχρονα, οι αναλύσεις των κυριότερων ισοτιμιών νομισμάτων (Euro/USD, GBP/USD, GBP/Euro) καθώς και του Crude Oil προσφέρουν μια ολοκληρωμένη εικόνα των παραγόντων που επηρεάζουν τη ναυτιλιακή αγορά.

Ανάμεσα στα πολλά εργαλεία τεχνικής ανάλυσης που οι αναλυτές του Trend Analysis Institute χρησιμοποιούν, εκείνο που έχει τη μεγαλύτερη βαρύτητα στις αναλύσεις τους είναι η Κυματική Θεωρία του Elliott.

Θεμελιωτής της εν λόγω θεωρίας υπήρξε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1930 ο Ralph Nelson Elliott. Ο Elliott ανακάλυψε ότι η κοινωνική συμπεριφορά της μάζας κινείται με τάση σε αναγνωρίσιμους σχηματισμούς (patterns), οι οποίοι επαναλαμβάνονται στο διηνεκές του χρόνου. Χρησιμοποιώντας το χρηματιστήριο και τη συμπεριφορά των επενδυτών σε αυτό, κατέληξε στο ότι οι εν λόγω σχηματισμοί επαναλαμβάνονται στο πέρασμα του χρόνου όσον αφορά τη μορφή αλλά όχι όσον αφο-



transit worldwide agencies S.A.

EVERYTHING ABOUT SHIPPING

AGENCY & SHIPCHANDLING IN:

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

Transit Worldwide Agencies S.A.

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

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



ρά το χρόνο και το μέγεθος. Εν κατακλείδι, η βάση της θεωρίας αυτής είναι ότι οι χρηματαγορές αναπτύσσονται με fractals (επαναλαμβανόμενες μορφοδιατάξεις - patterns διαφορετικών βαθμίδων), ερχόμενες έτσι κάτω από την ομπρέλα της επιστήμης του χάους.

Πρωτεύον σενάριο: Ο BDI μετά την πτώση από τις 6.208 (6 Δεκεμβρίου 2004) μέχρι τις 1.749 μονάδες (2 Αυγούστου 2005) έχει εισέλθει σε ανοδική πορεία. Θα πρέπει να προσθέσουμε ότι η υφή της προαναφερθείσας πτώσης φανερώνει διορθωτική και μόνο κίνηση. Αυτό σημαίνει ότι η ανοδική πορεία που ακολούθησε και που ακόμα βρίσκεται σε εξέλιξη ήταν η φυσιολογική και αναμενόμενη συνέχεια. Το ανοδικό κύμα (σύμφωνα με την Elliott Wave Theory), που ξεκίνησε από τα χαμηλά του Αυγούστου του 2005 στις 1.749 μονάδες, διαθέτει Impulsive χαρακτηριστικά, πράγμα που υποστηρίζει ότι η άνοδος δεν έχει ακόμα τελειώσει. Στην παρούσα φάση ο BDI βρίσκεται σε μια φάση συσσώ-

ρευσης περίξ των 4.000 μονάδων και λίγο χαμηλότερα από την πρώτη περιοχή αντίστασης (R1) στις 4.246. Οι πιθανότητες ανοδικής της διάσπασης είναι σημαντικές, κάτι που εφόσον συμβεί θα δώσει νέα ανοδική ώθηση με στόχο τη ζώνη τιμών που εκτείνεται από τις 4.717 (Fibonacci target) μέχρι την αντίσταση (R2) των 4.835 μονάδων.

Εναλλακτικό σενάριο: Το κύμα (iv) συνεχίζεται, πράγμα που σημαίνει μεγαλύτερη ακόμα χρονική παραμονή στα περίξ των 4.000 μονάδων επίπεδα, προτού η συσσώρευση αυτή ολοκληρωθεί και έλθει το επόμενο ανοδικό κύμα με στόχο τη ζώνη 4.717-4.835. Σημαντικά σημεία:

- Η αντίσταση (R2) στις 4.246 μονάδες. Η ανοδική διάσπαση αυτής μεγιστοποιεί τις πιθανότητες για άμεση ανοδική κίνηση προς τη ζώνη τιμών 4.717-4.835.
- Ο πυθμένας της 26ης Οκτωβρίου στις 3.955 μονάδες. Η καθοδική διάσπαση αυτού θα αυξήσει, αντίθετα, τις πιθανότητες του να έχουμε μια πιο περίπλοκης μορφής φάση συσσώρευσης (com-

plex corrective pattern) και συνεπώς μεγαλύτερης χρονικής παραμονής στα κάτω των 4.000 μονάδων επίπεδα, προτού έρθει το ανοδικό κύμα προς υψηλότερους στόχους.

Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε ότι το χρονικό διάστημα των επόμενων μηνών είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την αποσαφήνιση της μεσοπρόθεσμης πορείας (3 έτη) του δείκτη. Τα σενάρια σχετικά με τον εν λόγω μεσοπρόθεσμο ορίζοντα είναι δυο, (α) το ανοδικό και (β) της ευρύτερης συσσώρευσης. Θεωρούμε ότι το ανοδικό σενάριο είναι εκείνο που σύμφωνα με τα υπάρχοντα στοιχεία είναι εκείνο που συγκεντρώνει και τις μεγαλύτερες πιθανότητες. Σε αυτό όμως θα αναφερθούμε διεξοδικά σε επόμενα Reports.

Τέλος, βραχυχρόνια, ο δείκτης συγκεντρώνει μεγάλες πιθανότητες να κινηθεί είτε άμεσα ανοδικά, εφόσον έχει ολοκληρωθεί η φάση της μικρής συσσώρευσης περίξ των 4.000 μονάδων, είτε λίγο αργότερα, αν αυτή η φάση συνεχισθεί για μερικές ακόμη εβδομάδες. ☉

- 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



Η Danaos παρέλαβε το εικοστό όγδοο containership



Ένα ακόμα νεότευκτο πλοίο παρέλαβε η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, εισηγμένη στο NYSE:DAC, Danaos Corporation.

Το νεότευκτο, που επρόκειτο να παραληφθεί από την εταιρεία τον Ιανουάριο του 2007, το «CSCL Le Havre», είναι μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, χωρητικότητας 9.580 TEU και κατασκευάστηκε στο ναυπηγείο Samsung Heavy Industries.

Μετά την τελευταία παραλαβή ο στόλος της Danaos ανέρχεται στα 28 containerships, συνολικής χωρητικότητας 125.735 TEU.

Επισημαίνεται ότι η ελληνική εταιρεία έχει σε εφαρμογή ένα επενδυτικό πρόγραμμα κατασκευής δεκαπέντε επιπλέον πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, συνολικής χωρητικότητας 75.124 TEU, τα οποία θα τα παραλάβει μέχρι το τέλος του 2009.

Το «CSCL Le Havre» έχει ναυλωθεί στην China Shipping για τα επόμενα 12 χρόνια, προς δώδεκα εκατομμύρια δολάρια το χρόνο.

Ο δρ Ιωάννης Κούστας, Chief Executive Officer της Danaos Corporation, δήλωσε μετά την παραλαβή του νεότευκτου ότι το «CSCL Le Havre» μαζί με το αδελφό πλοίο «CSCL Pusan», που παραλήφθηκε το

Σεπτέμβριο, είναι από τα μεγαλύτερα containership του κόσμου.

Επιπλέον η εταιρεία προχώρησε στην αγορά τριών πλοίων αντί 43,15 εκατ. δολ. Η εισηγμένη στο NYSE ναυτιλιακή εταιρεία αγόρασε από την A.P. Moller-Maersk τα πλοία «MC Kinney Maersk», «Mayview Maersk» και «Madison Maersk», χωρητικότητας 4.814 TEU το κάθε ένα, τα οποία κατασκευάστηκαν στα ναυπηγεία Odense Staalskibsverft το 1992. Με την ολοκλήρωση της αγοράς η Danaos θα διαθέτει ένα στόλο από 31 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ενώ έχει σε υλοποίηση ένα επενδυτικό πρόγραμμα κατασκευής επιπλέον 15 containerships.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι και τα τρία νέα αποκτήματα η εταιρεία τα έχει ναυλώσει για πέντε χρόνια στην A.P. Moller-Maersk Group με μέσο ναύλο ανά ημέρα και πλοίο ύψους 23.450 δολ. με δυνατότητα επέκτασης της συμφωνίας για άλλα τέσσερα χρόνια. Για τους επόμενους δώδεκα μήνες από την παραλαβή τους το κάθε ένα από τα προαναφερόμενα πλοία θα συνεισφέρουν επιπλέον έσοδα ύψους 8,4 εκατ. δολ. και 6 εκατ. δολ. στα EBITDA. ☉

Ένα νεότευκτο ανά μήνα θα παραλαμβάνει η TEN



φαιαία κέρδη ύψους 5 εκατ. δολ.

Με τις συμφωνίες απασχόλησης που έχει συνάψει η TEN για τα 37 πλοία του στόλου της έχει εξασφαλίσει ήδη ελάχιστα έσοδα ύψους 250 εκατ. δολ. για

το 2007 και 220 εκατ. δολ. για το 2008. Τα ποσά αυτά αντιπροσωπεύουν το 80% των διαθέσιμων ημερών εργασίας για το 2007 και το 70% για το 2008.

Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της TEN κ. Νίκος Τσάκος, σχολιάζοντας την πώληση του «Breggen» και τα νέα χρονοναυλοσύμφωνα, δήλωσε ότι η εταιρεία συνεχίζει να εκσυγχρονίζει το στόλο της, εξασφαλίζει υγιή ρευστότητα και αυξάνει την αξία των μετόχων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι για τους επόμενους 12 μήνες η εταιρεία αναμένεται να παραλάβει 11 νεότευκτα δεξαμενόπλοια, ενώ το συνολικό επενδυτικό της πρόγραμμα περιλαμβάνει 15 δεξαμενόπλοια. ☉

Τη χρονοναύλωση σε πετρελαϊκή εταιρεία δύο δεξαμενοπλοίων, των «Victory III» και «Hesnes», ανακοίνωσε πρόσφατα η ναυτιλιακή εταιρεία, εισηγμένη στο NYSE, Tsakos Energy Navigation (TEN) του Ομίλου Τσάκου.

Η συμφωνία αναμένεται να αποφέρει έσοδα ύψους 35 εκατ. δολαρίων, τους επόμενους 25 μήνες.

Παράλληλα, η TEN προχώρησε στην πώληση του δεξαμενόπλοιου «Breggen». Το πλοίο, ένα raphanax διπλού τοιχώματος που ναυπηγήθηκε το 1989, είναι το τελευταίο που παρέμενε στο στόλο της ναυτιλιακής εταιρείας μια και τα άλλα δύο, τα «Cruix» και «Libra», πουλήθηκαν στη διάρκεια του 2006. Η πώληση του «Breggen» θα αποφέρει στην TEN κε-

www.Dominica-Registry-Greece.com / www.InternationalShipRegistries.com / www.BulkCarriersInvestors.com
/ www.Global-Money.com / www.AircraftRegistrationsWorldwide.com

Στο στόλο της Quintana τα 11 από τα 17 πλοία της συμφωνίας



Ένα ακόμα πλοίο τύπου Kamsarmax παρέλαβε η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, εισηγμένη στο Nasdaq, Quintana Maritime.

Το φορτηγό πλοίο «Coal Gipsy», χωρητικότητας 82.300 dwt, είναι το ένατο από τα 14 πλοία τύπου Kamsarmax που αγόρασε η Quintana από την ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Metrobulk. Υπενθυμίζεται πως συμφωνία μεταξύ των δύο ναυτιλιακών εταιρειών περιλαμβάνει συνολικά 17 πλοία, από τα οποία τα 14 είναι Kamsarmax και τα 3 τύπου Panamax.

Όπως και τα υπόλοιπα πλοία της εταιρείας έτσι και το «Coal Gipsy» χρονοναυλώθηκε στην Bunge S.A. για το έτος 2007 με ημερήσιο ναύλο 23.000 δολάρια. Αναλυτικότερα, πέντε Kamsarmax έχουν ναυλωθεί με ημερήσιο ναύλο 20.000 δολ. και δύο Kamsarmax με 25.000 δολ. την ημέρα.

Σύμφωνα με τις δηλώσεις του προέδρου της

Quintana κ. Σταμάτη Μόλαρη, «μέχρι το τέλος του 2006 η εταιρεία αναμένεται να παραλάβει τρία νεότευκτα. Μέχρι σήμερα η εταιρεία ελέγχει και διαχειρίζεται 21 φορτηγά πλοία ενώ με την ολοκλήρωση της συμφωνίας με τη Metrobulk θα ελέγχει 27 πλοία συνολικής χωρητικότητας 2.296.881 dwt με μέσον όρο ηλικίας τα 4 έτη».

Επίσης, η Quintana Maritime ανακοίνωσε πρόσφατα την αγορά ενός ναυπηγούμενου πλοίου προς 92,5 εκατ. δολ. Το φορτηγό πλοίο που θα ονομαστεί «Iron Miner» κατασκευάζεται στα ναυπηγεία Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding και είναι χωρητικότητας 177.000 dwt. Το νεότευκτο αναμένεται να προστεθεί στο στόλο της εταιρείας το Μάρτιο του 2007. Για το συγκεκριμένο πλοίο η εταιρεία έχει εξασφαλίσει χρονοναυλοσύμφωνο διάρκειας πέντε ετών στην Transfield, με μέσο ημερήσιο ναύλο 40.000 δολ. ☉



Εκσυγχρονισμός και ανανέωση στόλου

Η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία, εισηγμένη στο δείκτη Nasdaq, Top Tankers ανακοίνωσε τη συμφωνία κατασκευής τεσσάρων Product / Chemical tankers, συνολικής χωρητικότητας 50.000 dwt. Η συμφωνία, που περιλαμβάνει οπτίον δύο επιπλέον πλοίων, κλείστηκε με τα ναυπηγεία SPP της Νοτίου Κορέας. Η συνολική επένδυση υπολογίζεται στα 190,9 εκατ. δολ. ενώ στην περίπτωση που ενεργοποιηθούν οι δύο

οπτίον θα ξεπεράσει τα 286,4 εκατ. δολ. Τα πλοία θα παραδοθούν στη διάρκεια του 2009.

Ο πρόεδρος και CEO της ναυτιλιακής εταιρείας Top Tankers, Ευάγγελος Πιστιόλης, δήλωσε ότι στη στρατηγική της εταιρείας περιλαμβάνεται ο εκσυγχρονισμός και η ανανέωση του στόλου. Γι' αυτόν το λόγο πρόσφατα πούλησαν τρία Handymaxes, το ένα κατασκευής το 1998 και τα δύο το 1999. ☉



Χρονοναύλωση για το «Happy Day»

Τη χρονοναύλωση του panamax «Happy Day» ανακοίνωσε η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, εισηγμένη στο NYSE, Excel Maritime. Συγκεκριμένα, το panamax ναυλώθηκε από τις 9 Δεκεμβρίου σε Ευρωπαϊό ναυλωτή, για μια περίοδο 23-25 μηνών με ημερήσιο ναύλο 25.500 δολ.

Το «Happy Day» έχει χωρητικότητα 71.694 dwt, ναυπηγήθηκε το 1997 στην Ιαπωνία και αποκτήθηκε από την Excel Maritime τον Απρίλιο του 2005. ☉

Zero pollution

Reputation

Political scrutiny

Asset management

Client relationships

Common rules

**Environmental
matters**

Arctic operations

Self assessment

Fleet renewal

Technical competence

Vessel integrity



Life is sustained by our environment. Tanker owners and operators looking to meet stringent environmental standards and to improve asset integrity can benefit from our services. When reputations are increasingly linked to environmental performance, you can rely on us to help you manage your environmental **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.

Τα οικονομικά αποτελέσματα των Μινωικών Γραμμών

Σύμφωνα με ανακοίνωση των Μινωικών Γραμμών, η ακτοπλοϊκή εταιρεία το εννέαμηνο του 2006 παρουσίασε αύξηση του κύκλου εργασιών 5,9%. Κατά το εννέαμηνο του 2006, η εταιρεία δραστηριοποιήθηκε με 5 πλοία στις γραμμές της Βόρειας Αδριατικής και 2 πλοία στη γραμμή Ηράκλειο - Πειραιάς.



Ειδικότερα, ο κύκλος εργασιών του εννέαμηνου στις συγκεκρι-

μένες γραμμές ανήλθε στα 165,0 εκατ. ευρώ, έναντι 155,8 εκατ. ευρώ που ήταν τα αντίστοιχα έσοδα του 2005, παρουσιάζοντας αύξηση 5,9%. Σημειώνεται ότι στα παραπάνω έσοδα του 2005 δεν περιλαμβάνονται τα έσοδα του πλοίου «Δαίδαλος», ποσού 8,3 εκατ. ευρώ, με το οποίο η εταιρεία είχε επιπλέον δραστηριότητα στη γραμμή Ηράκλειο - Θεσσαλονίκη.

Τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους διαμορφώθηκαν σε 11,5 εκατ. ευρώ, έναντι 21,5 εκατ. ευρώ το εννέαμηνο του 2005. Η παραπάνω διαφορά των



καθαρών κερδών 10,0 εκατ. ευρώ (-46,9%) οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι, το 2005, καταγράφηκαν κέρδη ύψους 7,8 εκατ. ευρώ από την πώληση της συμμετοχής στην εταιρεία FORTHnet αλλά και στην προαναφερόμενη δραματική αύξηση του κόστους των καυσίμων κατά τη διάρκεια του εννέαμηνου του 2006. Σε επίπεδο ομίλου, τα ενοποιημένα καθαρά κέρδη μετά από φόρους ανήλθαν στα 17,6 εκατ. ευρώ παρουσιάζοντας μείωση 8,4 εκατ. (-32,3%) σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα του 2005. Η διαφοροποίηση κατά 6,1 εκατ. ευρώ,

που παρατηρείται το εννέαμηνο του 2006 στα καθαρά κέρδη του ομίλου σε σχέση με αυτά της εταιρείας, οφείλεται αποκλειστικά στα αποτελέσματα της συγγενούς εταιρείας Χελένικ Σήγουεϊς ANE. Οι Μινωικές Γραμμές, το 2006, στις γραμμές της Βόρειας Αδριατικής μετέφεραν 491 χιλ. επιβάτες, 122 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα και 67 χιλ. φορτηγά, διατηρώντας ταυτόχρονα την πρώτη θέση σε μερίδια αγοράς, σε όλες τις κατηγορίες διακίνησης, ανάμεσα στις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη αγορά. ☉

Η Ελλάδα στην εποχή των μεταρρυθμίσεων

Με θέμα «Η Ελλάς στην εποχή των μεταρρυθμίσεων - Επιχειρηματικές και επενδυτικές ευκαιρίες στην Ελλάδα σήμερα» πραγματοποιήθηκε στη Νέα Υόρκη το ετήσιο επενδυτικό συνέδριο της Capital Link. Το συνέδριο, που απέβλεπε στην τακτική ενημέρωση των διεθνών επενδυτών για τις εξελίξεις, δυνατότητες και προοπτικές της ελληνικής οικονομίας, της κεφαλαιαγοράς και των επιχειρήσεων, διοργανώθηκε υπό την αιγίδα του υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών και με την υποστήριξη επενδυτικών τραπεζών, ελληνοαμερικανικών φορέων και ΜΜΕ.

Στο πλαίσιο του συνεδρίου, το Χρηματιστήριο της

Νέας Υόρκης τίμησε την Ελλάδα παραχωρώντας το «closing bell» στον υπουργό Οικονομικών κ. Γιώργο Αλογοσκούφη. Αξίζει να σημειωθεί ότι αυτή τη στιγμή στα αμερικανικά χρηματιστήρια είναι εισηγμένες 3 ελληνικές εταιρείες (OTE, Εθνική Τράπεζα, Coca-Cola HBC) και 14 ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν συμβάλει στην αύξηση του ενδιαφέροντος των διεθνών επενδυτών προς το ελληνικό επιχειρείν. Οι περισσότερες από τις ναυτιλιακές αυτές εταιρείες εισήχθησαν στα αμερικανικά χρηματιστήρια τα 2 τελευταία χρόνια (2005 και 2006) αντλώντας περίπου 2,5 δισ. δολάρια. ☉



TicketLink 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.

Τα κέρδη του ΟΛΠ



Αύξηση της τάξης του 9,45% σημείωσε ο κύκλος εργασιών του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και ανήλθε στα 116,9 εκατ. ευρώ έναντι 106,8 εκατ. ευρώ του αντιστοίχου εννεαμήνου του 2005. Η άνοδος αυτή οφείλεται στην αύξηση του όγκου των συναλλαγών στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, στη διακίνηση των αυτοκινήτων (car terminals) καθώς και στην αύξηση των τιμών των παρεχόμενων υπηρεσιών.



Επίκαιρη επερώτηση προς τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κατέθεσαν 19 βουλευτές του ΠΑΣΟΚ, με θέμα την εξέλιξη των διαδικασιών «παραχώρησης-ιδιωτικοποίησης λιμενικών εγκαταστάσεων των ΟΛΠ και ΟΛΘ Α.Ε». Αναλυτικότερα, οι βουλευτές επισημαίνουν στην επερώτηση ότι στις 20 Σεπτεμβρίου του 2006, στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής, ο κ. Κεφαλογιάννης, παρά τα επιτακτικά και πιεστικά ερωτήματα των βουλευτών σχετικά με το τι μέλλει γενέσθαι στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας, δεν

«άνοιξε τα χαρτιά του».

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας «περιορίστηκε στο να εκτοξεύσει κατηγορίες εναντίον των εργαζομένων, καθιστώντας τους τους κύριους υπαίτιους για το έλλειμμα ανταγωνιστικότητας των λιμανιών, αφήνοντας ανοικτό το ενδεχόμενο σύναψης διακρατικών συμφωνιών για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων». Αναφέρθηκε, δε, στην ανάγκη διερεύνησης από την κυβέρνηση, στο αμέσως προσεχές διάστημα, των αντικειμένων ενδιαφέροντος από την πλευρά των ξένων

Τα λοιπά λειτουργικά έσοδα της περιόδου εμφανίζουν οριακή μείωση και ανήλθαν στα 5,88 εκατ. ευρώ, έναντι 5,93 εκατ. ευρώ της αντίστοιχης περιόδου του 2005, ενώ τα οργανικά έξοδα της ίδιας περιόδου παρουσιάζουν αύξηση 4,51% και ανήλθαν σε 103,2 εκατ. ευρώ έναντι 98,7 εκατ. ευρώ της αντίστοιχης περιόδου του 2005.

Η αύξηση των αμοιβών του προσωπικού λόγω εφαρμογής της νέας συλλογικής σύμβασης, των αμοιβών τρίτων και του κόστους των αναλωσίμων υλικών, καθώς και η επανεκτίμηση των προβλέψεων για επισφαλείς απαιτήσεις (η οποία προσδιορίστηκε στα 2,03 εκατ. ευρώ έναντι 525 χιλ. ευρώ του εννεαμήνου του 2005) είναι οι κύριοι παράγοντες στους οποίους οφείλεται η αύξηση των οργανικών εξόδων.

Το καθαρό αποτέλεσμα προ φόρων ανέρχεται σε 17,27 εκατ. ευρώ έναντι 13,2 εκατ. ευρώ στο εννεάμηνο του 2005, σημειώνοντας αύξηση 30,70%. Τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους (τρέχοντες και αναβαλλόμενοι) παρουσιάζουν αύξηση 34,97% λόγω και του υψηλότερου κατά το 2005 φορολογικού συντελεστή (2006 - 29%, 2005 - 32%) και της διαφοράς στην αναβαλλόμενη φορολογία. ☉

Δεκαεννέα βουλευτές ζητούν απάντηση

επενδυτών.

Οι 19 βουλευτές της αξιωματικής αντιπολίτευσης θεωρούν ότι αιφνιδιαστικά και με συνοπτικές διαδικασίες η κυβέρνηση επιχείρησε και, τελικά, πέτυχε -χρησιμοποιώντας τους κατασταλτικούς μηχανισμούς-, σε διάστημα τριών ημερών από τη δημοσιοποίηση του σχεδίου διακήρυξης για την παραχώρηση-ιδιωτικοποίηση των πιο κερδοφόρων δραστηριοτήτων των ΟΛΠ και ΟΛΘ, να εξασφαλίσει την έγκριση από τα Δ.Σ. των μεγάλων λιμένων. ☉

Δημιουργούμε σχέσεις εμπιστοσύνης...

...κρίκο-κρίκο.

PHASMA CREATIVE®



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



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

> Συρματόσχοινα
Εξαρτήματα <
> Αλυσίδες
Ιμάντες <
Σχοινιά <

Κ&Α ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.



ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΤΕΧΝΙΚΗ

Οι πρωταθλητές της άρσης βαρών

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



εταίριες που αντιπροσωπεύουμε:



Ερευνητικές εξελίξεις στα ελληνικά πανεπιστήμια



Με θέμα «Ναυτιλιακή Οικονομική: Ερευνητικές εξελίξεις στα ελληνικά πανεπιστήμια και σύγχρονες προκλήσεις» πραγματοποιήθηκε στη Ναυτιλιακή Λέσχη η ημερίδα της Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδας (ΕΝΟΕ).

Ομιλητές της εκδήλωσης ήταν οι καθηγητές Νικήτας Νικητάκος, πρόεδρος τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών Πανεπιστημίου Αιγαίου, Χαρίλαος Ψαραύτης, Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών (ΕΘΜ)-Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ΕΜΠ, και Μανώλης Καβουσσάνος, τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών. Παρεμβάσεις στην εκδήλωση έκαναν και οι κ. Γιώργος Γαβριήλ, Golden Union, και Γιώργος Γράτσος, πρόεδρος ΝΕΕ.

Ο καθηγητής κ. Ν. Νικητάκος παρουσίασε την ερευνητική δραστηριότητα του τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στη διεπιστημονική έρευνα του τμήματος σε θέματα ναυτιλίας και ανταγωνιστικότητας.

Στη συνέχεια, ο καθηγητής Χαρίλαος Ψαραύτης παρουσίασε το Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών (ΕΘΜ), το οποίο λειτουργεί από το 1989 ως

ερευνητική και εκπαιδευτική μονάδα στην περιοχή των θαλασσίων μεταφορών. Το ΕΘΜ θεσμοθετήθηκε από τη Σύγκλητο του ΕΜΠ ως Εργαστήριο το Μάιο του 2006. Ο κ. Ψαραύτης τόνισε ότι το ΕΘΜ είναι ενεργό σχεδόν σε όλους τους τομείς της εφαρμοσμένης έρευνας θαλασσίων μεταφορών, έχοντας ολοκληρώσει ή συμμετέχοντας σε ερευνητικά προγράμματα σε περιοχές όπως η τεχνολογία, η διαχείριση, τα οικονομικά, τα logistics, η τηλεματική, ο ανθρώπινος παράγοντας, το περιβάλλον και η ασφάλεια.

Ο καθηγητής Μ. Καβουσσάνος παρουσίασε τη δραστηριότητα μελών του Οικονομικού Πανεπιστημίου σε θέματα ναυτιλιακής στρατηγικής και πολιτικής εφαρμογής ποσοτικών τεχνικών μεθόδων στη ναυτιλία καθώς και την ανάλυση χαρτοφυλακίου.

Τέλος, ο καθηγητής Γ. Βλάχος παρουσίασε τη δραστηριότητα του Ναυτιλιακού Τμήματος του Πανεπιστημίου Πειραιά στους τομείς των Ναυτιλιακών Οικονομικών και Πολιτικών, Διοίκησης Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Διεθνών Μεταφορών και Λιμένων, και σε θέματα ναυπηγικής και διαχείρισης θαλάσσιου περιβάλλοντος. ☉



Τα βραβεία AMVER

Σε 114 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες απονεμήθηκαν φέτος τα βραβεία AMVER, τα οποία διοργάνωσε το Propeller Club σε συνεργασία με την αμερικανική πρεσβεία και την Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών.

Παράλληλα με τη βράβευση των ναυτιλιακών εταιρειών ο πρόεδρος του Propeller Club, κ. Βλάσης Κατράντζος, τίμησε με εύφημο μνεία τον κυβερνήτη της φρεγάτας ΑΙΓΑΙΟΝ, αντιπλοίαρχο Γ. Λεβέντη, για τη διάσωση 14 Τούρκων ναυαγών, μελών του πληρώματος του τουρκικού φορτηγού Α. ΑΚΙΕ, ενώ ο αντιπρόεδρος του Propeller κ. Ν. Παπαδάκης βράβευσε τον εκπρόσωπο της εταιρείας Stealth Gas για τις προσπάθειες του κυβερνήτη και του πληρώματος κατά τη διάρκεια ναυτικού ατυχήματος ενός ιδιωτικού σκάφους το οποίο τυλίχτηκε στις φλόγες, και τη διάσωση του ζεύγους που επέβαινε σ' αυτό.

Στην τελετή παρέστησαν, εκτός του υπουργού Αιγαίου Αριστοτέλη Παυλίδη, του Αμερικανού πρεσβευτή Charles Parker-Ries και των γενικών γραμματέων του ΥΕΝ Ιωάννη Τζωάννου και Γεωργίου Βλάχου, ο οικονομικός ακόλουθος της αμερικανικής πρεσβείας Woodward Clark Price, ο πλοίαρχος της Αμερικανικής Ακτοφυλακής Michael Rand, και οι εκπρόσωποι των χορηγών, κ. και κα Νίκου Παπαδάκη, κ. Ugo Salerno της εταιρείας RINA, κ. Skev Theodorou της IFCHOR, ο κ. Κράσαρης της Olympic Maritime, καθώς επίσης και εκπρόσωποι ενενήντα ναυτιλιακών εταιρειών. ☉

**Ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου
σας εύχεται
Καλές Γιορτές
&**

Ευτυχισμένο το 2007

ΝΤΡΟΠΗ!

Του Αποστόλη Δόμβρου
Μέλους του Δ.Σ. της Ναυτιλιακής
Λέσχης Πειραιώς,
Επιτίμου Προέδρου ΕΛΙΝΤ

Στις 19/2/02 το Διοικητικό Συμβούλιο της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς, κατόπιν εισήγησης μου, πήρε την απόφαση να ανεγείρει Μνημείο για τους πεσόντες ναυτικούς του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

Οι νεκροί αυτοί σύμφωνα με το βιβλίο «Εις μνήμην» του επιτίμου αρχηγού του Λιμενικού Σώματος, ναυάρχου Λ.Σ. ε.α. κ. Χρήστου Ντούνη ανέρχονται σε 2.314 και τα πλοία τα οποία εβυθίστηκαν σε 1.125.

Η Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, ως φορέας ιδιωτικού δικαίου με μέλη από όλες τις επαγγελματικές κατηγορίες της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, εκρίθη ως ο πιο κατάλληλος οργανισμός για να πραγματοποιήσει το έργο αυτό, το οποίο με τη μεγαλοπρέπειά του θα τιμούσε τους νεκρούς του Εμπορικού μας Ναυτικού, θα ανεδείκνυε τη θυσία τους και θα αποτελούσε πηγή ευγνωμοσύνης και περηφάνιας για όλους όσοι σήμερα ζουν από τη θάλασσα.

Για το σκοπό αυτόν το Διοικητικό Συμβούλιο της Ναυτιλιακής Λέσχης αποφάσισε να σχηματίσει μια Συντονιστική Επιτροπή από σπουδαίους παράγοντες της Εμπορικής μας Ναυτιλίας, η οποία θα ανε-

λάμβανε να συγκεντρώσει το απαραίτητο ποσό, να εξεύρει τον κατάλληλο χώρο και να επιλέξει τους καλλιτέχνες, οι οποίοι θα έφερναν σε πέρας το έργο αυτό.

Τα πρόσωπα, τα οποία επελέγησαν αριστίνδην να αποτελέσουν αυτή τη Συντονιστική Επιτροπή, ήταν τέτοιου κύρους και τέτοιας οικονομικής επιφάνειας, ώστε και μόνο δύο - τρία από αυτά θα έφταναν να σηκώσουν τη δαπάνη του έργου αυτού.

Το Διοικητικό Συμβούλιο απηυθύνθη σε έναν έκαστο εξ αυτών με ένα εμπνευσμένο γράμμα, όπου εξηγούσε τους λόγους οι οποίοι επέβαλαν την ανέγερση του μνημείου αυτού και παρέθετε στοιχεία για τον αριθμό των νεκρών και των πλοίων που εχάθηκαν κατά τη διάρκεια του πολέμου. Επίσης ανέφερε ότι το μνημείο αυτό θα έπρεπε να είναι λαμπρό, ανάλογο με τη θυσία των ναυτικών μας, αλλά και του μεγέθους της ναυτιλίας μας σήμερα και ότι επελέγησαν αριστίνδην να επιτελέσουν το σπουδαίο αυτό έργο.

Στην εμπνευσμένη επιστολή αυτή από τους 16 συνολικά αποδέκτες απήντησαν μόνο τρεις. Οι άλλοι εισώπησαν. Επίσης και ο απερχόμενος δήμαρχος Πειραιώς, στον οποίο απηυθύνθη η Ναυτιλιακή Λέ-

σχη για την παραχώρηση καταλλήλου χώρου, δεν έλαβε τον κόπο να απαντήσει ούτε αρνητικώς.

Έτσι το όραμα αυτό της απόδοσης τιμών στους νεκρούς ναυτικούς μας, των οποίων η θυσία υπέρ της ελευθερίας, την οποία απολαμβάνουμε όλοι σήμερα, υπήρξε τόσο σπουδαία, όσο και το Έπος του '40, έμεινε απραγματοποίητο.

Σε μια εποχή που ένα πλοίο αποδίδει την ημέρα πάνω από 10.000 δολάρια και που οι προταθέντες να συντονίσουν την ανέγερση του μνημείου, διαθέτουν οι περισσότεροι δεκάδες τέτοια πλοία, είναι ντροπή αυτό το μνημείο να παραμείνει ανεκπλήρωτη ευχή και να λησμονηθεί η θυσία των ναυτικών από τη Χίο, τις Οινούσσες, την Άνδρο, την Κάσο, την Ιθάκη, την Κεφαλονιά, και τις άλλες ναυτομάνες της πατρίδας μας, που έδωσαν τη ζωή τους για την ελευθερία μας.

Κατόπιν αυτού αναρωτιέται κανείς τόσο αγνώμονες είμαστε εμείς οι Νεοέλληνες; Αιδώς Αργείοι!

ΥΓ.: Ο πατέρας του γράφοντος, Α' Μηχανικός Ε.Ν., ετορπιλλίσθη το 1940 στον Ατλαντικό και διεσώθη (Φ/Γ «Αδάμαστος»). Αντίθετα ο θείος του, Πλοίαρχος Ε.Ν. Αθανάσιος Ευγενίδης (Φ/Γ «ΜΑΡΙΩΝΙΚΑ»), ετορπιλλίσθη και εχάθη μαζί με πολλούς συγγενείς και συμπατριώτες από τα Μαρμαρονήσια της Προποντίδος.

ΑΓΓΕΛΙΑ

Ανώτατος αξιωματικός Λιμενικού Σώματος (ε.α.) με πολυετή προανακριτική εμπειρία επί ναυτικών υποθέσεων (ατυχήματα πλοίων και προσωπικού, ποινικοπειθαρχικά κ.λπ.) αναλαμβάνει συμβουλευτικό ρόλο στο χειρισμό των εν λόγω υποθέσεων.

Τηλέφωνο: 6973-919.481.

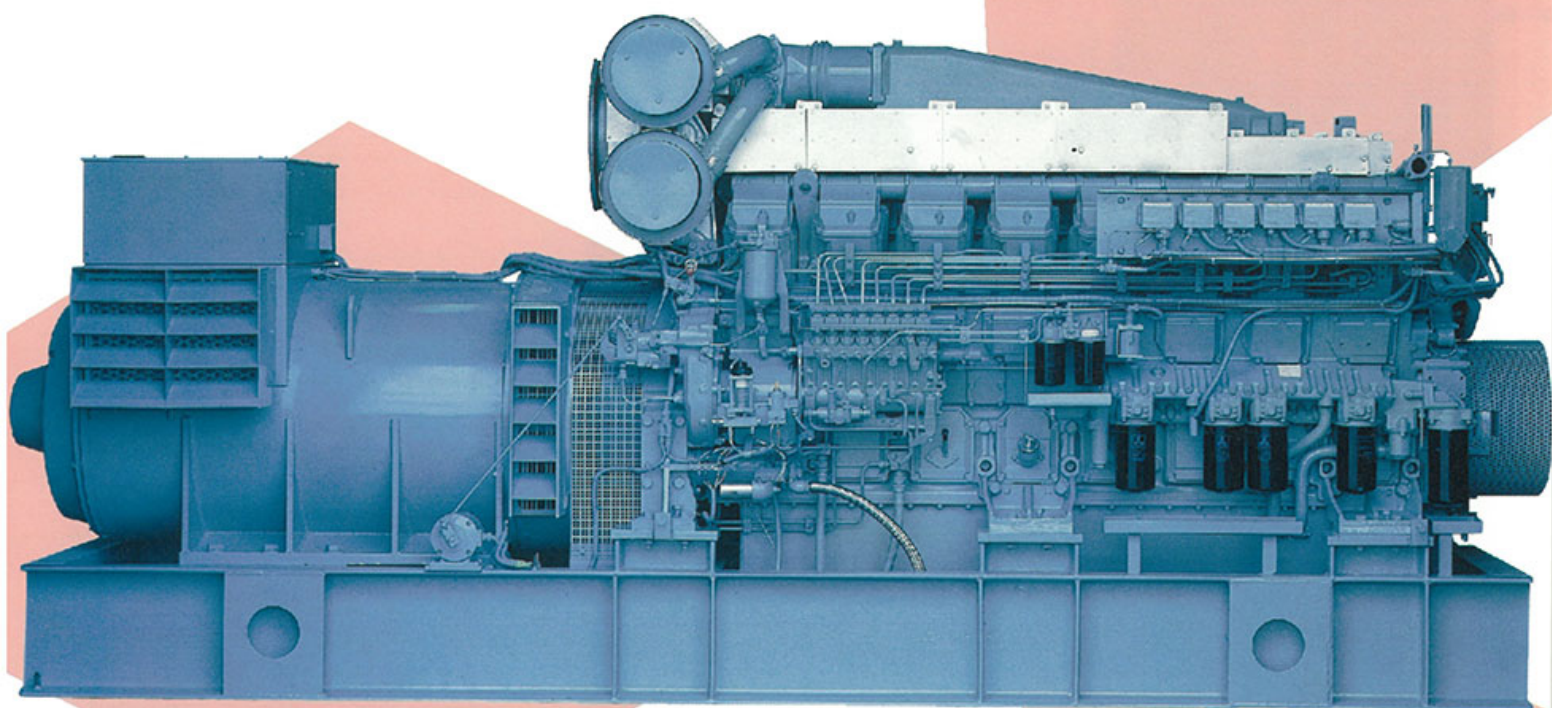
Mitsubishi auxiliary sets



Από 170kVA έως 2300kVA

50Hz - 380/450V (1500rpm)

60Hz - 460/480V (1200 & 1800rpm)



Χαμηλά επίπεδα θορύβου και κραδασμών

**Χαμηλή κατανάλωση και χαμηλές
εκπομπές ρύπων**

Με πιστοποίηση νηογνόμωνα

Αξιόπιστη ανταπόκριση λειτουργίας

Ελάχιστη συντήρηση

Παρακαταθήκη γνήσιων ανταλλακτικών

Εγγύηση τεχνικής υποστήριξης

ΑΕΙΜΑ

ΑΕΒΕ ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ

Ζακύνθου 8, 185 41 Καμίνια (Πειραιάς), Τηλ. 210 4824676, Fax. 210 4824614
email: info@aeima.gr, www.aeima.gr



P & I Clubs: Η περίπτωση του North of England

Ο Έλληνας πλοιοκτήτης κ. **Γιώργος Προκοπίου** στη συνέντευξη που μας παραχώρησε σχολιάζει, μεταξύ άλλων, την αύξηση των renewal calls, τις οικονομικές επιδόσεις και τις επικείμενες συγχωνεύσεις των Clubs.

Το U.K. Club αύξησε φέτος κατά 7,5% τα renewal calls, που είναι η μικρότερη αύξηση των τελευταίων 6 ετών. Το North of England ποια αύξηση θα έχει και ποιοι είναι οι κύριοι λόγοι γι' αυτή, έχοντας υπόψη μας πως οι Directors του North England δεν έχουν ακόμα εξετάσει τις φετινές αυξήσεις;

Όπως είναι ήδη φανερό από τις πρόσφατες αυξήσεις, είναι πιθανό να υπάρξουν διαφορές στις ανατιμήσεις των υπηρεσιών διάφορων IG, όπως συνέβη και σε προηγούμενες αντίστοιχες περιπτώσεις. Πράγματι, το Συμβούλιο του North England δεν έχει αποφασίσει ακόμα τις φετινές αυξήσεις.

Σε όλες τις IG, η πρωταρχική αιτία των αυξήσεων είναι τα διαρκώς αυξανόμενα liabilities των πλοιοκτητών, τα μεγαλύτερα claim values, και η διαρκής έκθεση σε κινδύνους που δύναται να οδηγήσουν σε μεγάλες αποζημιώσεις.

Γενικά είναι τεκμηριωμένο πως η ναυτιλία διανύει μια περίοδο με αυστηρότερα και μεγαλύτερα claims, σε συνδυασμό με επαχθείς νομοθετικές ρυθμίσεις και αυστηρότερους ελέγχους.



Ο κύριος Γ. Προκοπίου με το επιτελείο του North of England.

Πέρυσι τέθηκε σε εφαρμογή το τρίτο σκέλος (third tier) του oil pollution convention (συνθήκη πετρελαιοτικής μόλυνσης). Οι επιπτώσεις των αλλαγών όσον αφορά τις επικίνδυνες και βλαβερές ουσίες, τα καύσιμα, αλλά και τις συνθήκες πλεύσης των επιβατικών πλοίων, δεν έχουν φανερωθεί εξ ολοκλήρου μέχρι σήμερα. Αυτό το «convention creep» όπως το αποκαλούν κάποιοι, αναφέρεται στην αύξουσα επιρροή διεθνών νομοθετικών κύκλων, οι οποίοι επιδιώκουν να επιφορτίσουν περισσότερα liabilities στους πλοιοκτήτες. Πολύ συχνά, για να το επιτύχουν αυτό, βασίζονται σε αυστηρές νομικές διατάξεις, οι οποίες δεν αφήνουν κανένα περιθώριο αντίστασης στους πλοιοκτήτες.

Είναι στη φύση της αγοράς των P&I Clubs να υπάρχουν αυτές οι εξωτερικές επιρροές, οι οποίες αποτελούν το σημαντικότερο παράγοντα σε ό,τι έχει να κάνει με τον καθορισμό των P&I premiums. Το έτος 2006-2007, τα IG pool claims (αυτά που ξεπερνούν τα ατομικά club retentions των \$6 εκατ.) έφτασαν στο ιστορικά υψηλότερο σημείο

τους. Για το λόγο αυτόν, το North of England δίνει πολύ μεγάλη βαρύτητα στην εταιρική διακυβέρνηση, τη συνετή οικονομική διαχείριση και το μελετημένο claims management, τα οποία είναι όλα παράγοντες υπό τον απόλυτο έλεγχό του και τα οποία έχουν αντίκτυπο στον προσδιορισμό των τιμών των premiums.

Το GARD, που θεωρείται το πλέον αναπτυσσόμενο P&I Club, αυξάνει επίσης τα renewal calls κατά 5% ενώ το P&I Department ήταν ζημιόγνο. Παρ' όλα αυτά, τη ζημιά την κάλυψε με το Hull. Το North of England σκέφτεται να πράξει κάτι ανάλογο;

Το North of England συνεχίζει να στοχεύει σε συμφωνίες υπογραφής ασφαλιστηρίων P&I (underwriting), που σε συνδυασμό με την καλή οικονομική επίδοση του Club, το οδηγεί πιο κοντά στην οικονομική ισοσκελίση (break-even) από αυτές τις δραστηριότητες. Το Club, δηλαδή, αποδίδει μέγιστη σημασία στο να υπογράψει ασφαλιστήρια για P&I χωρίς όμως να πρέπει να χρησιμοποιεί άλλα

έσοδα για να καλύπτει τυχόν ζημιές. Πρέπει να σημειωθεί ότι εν πάση περιπτώσει το North of England δεν συμμετέχει στο Hull insurance market.

Σε πρόσφατη συνάντηση των διευθυντών του SKULD και Swedish Club συζητήθηκε το θέμα συγχώνευσης των δύο Clubs για περιορισμό εξόδων και για να μπορούν να αναλαμβάνουν μεγάλα claims.

Μήπως και το North of England σκέπτεται κάτι ανάλογο; Αν όχι, μήπως θα πρέπει να προβληματιστεί και να συζητήσει με τους πλοιοκτήτες κατά πόσο συμφέρει να είναι μόνο του ή να συγχωνευτεί με άλλο; Η κοινή γνώμη παραμένει διχασμένη όσον αφορά τις συνέργειες της προτεινόμενης συγχώνευσης του SKULD με το Swedish Club. Ανεξάρτητα από τον περιορισμό εξόδων, κάθε συγχώνευση περιπλέκει τα ζητήματα υπηρεσιών και σχέσεων των πλοιοκτητών με τα εν λόγω Clubs.

Παρ' όλα αυτά, το πρόσφατο παρελθόν του North of England αποδεικνύει ότι μια συγχώνευση μπορεί να είναι επιτυχής και ευεργετική εφόσον ο χαρα-



Ο κύριος Γ. Προκοπίου με τον διευθυντή του North of England, Paul Jennings.

κτήρας του Club, η οικονομική του σταθερότητα, αλλά και οι παρεχόμενες υπηρεσίες προς τους πελάτες δεν επηρεαστούν αρνητικά. Όπως κάθε αναπτυσσόμενη επιχείρηση, το North of England δεν θα αποκλείσει αλλά ούτε και θα δεσμευτεί για κανένα σενάριο συγχώνευσης προτού βεβαιωθεί πως η κίνηση αυτή θα είναι επικερδής για τα μέλη. Την απόφαση θα τη λάβει το διοικητικό συμβούλιο εφόσον προκύψει κάποιο τέτοιο θέμα.

Πρόσφατα, στην Ουκρανία, για spill 75 τόνων καυσίμων στο λιμάνι της Οδησσού το πλοίο κατασχέθηκε για ένα μήνα και το Club έβαλε guarantee \$24,5 εκατ. Όλοι γνωρίζουμε ότι η χώρα αυτή και πολλές άλλες δεν έχουν ξεκάθαρη ναυτική νομοθεσία και ότι η γραφειοκρατία τους είναι ανεπανόληπτη. Το δικό σας Club έχει προβεί σε κάποια ενέργεια για την προστασία των μελών του απέναντι σε τέτοιες περιπτώσεις αυθαιρεσίας ορισμένων κρατών του αναπτυσσόμενου κόσμου;

Όλοι αναγνωρίζουμε πως σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές δεν υπάρχουν στέρεες νομοθετικές ρυθμίσεις. Σε τέτοιες περιοχές υποχρεούται και το North of England να λειτουργεί, όπως και τα υπόλοιπα Clubs αλλωστε. Γι' αυτόν το λόγο, το Club, με την υποστήριξη του διοικητικού συμβουλίου, αναγνωρίζει τον αποφασιστικό ρόλο που πρέπει να παίζει το IG προστατεύοντας και προωθώντας τα συμφέροντα των πλοιοκτητών. Η ιδιαίτερη προσπάθεια που καταβάλλει το IG φάνηκε με τη δημιουργία του Claims Co-operation Committee, στου οποίου τη δημιουργία συνέβαλε πολύ και το North of England. Το Committee σχηματίστηκε με σκοπό να αντιμετωπίσει προβλήματα και αυθαιρεσίες που τυχόν θα προκύψουν στις προαναφερθείσες περιοχές.

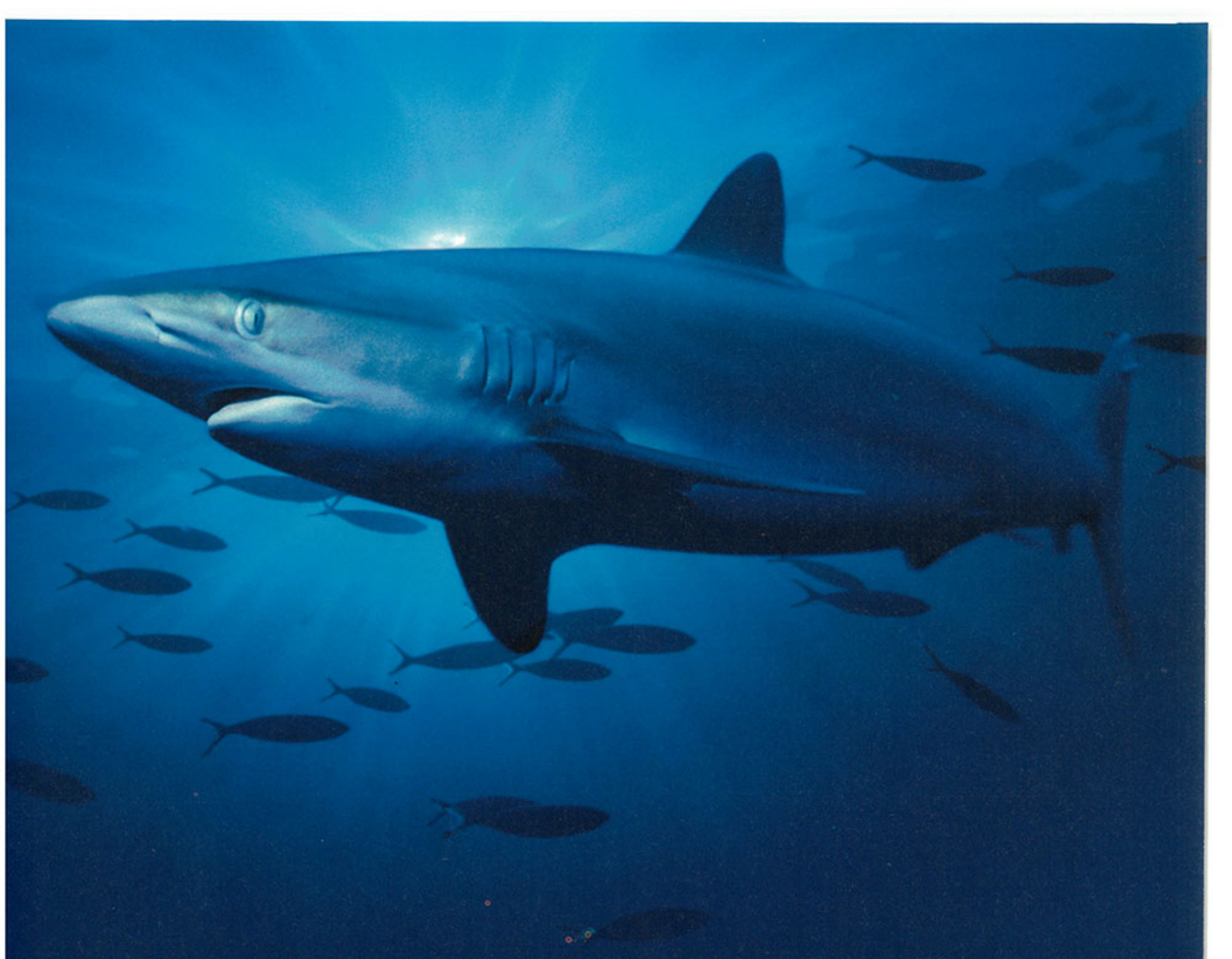
Το North of England συνεργάζεται στενά και με οργανισμούς όπως η BIMCO, η Intertanko, η Intercargo, και η USCG με σκοπό να επιλαμβάνονται προβλημάτων αυθαιρεσίας που θα προκύπτουν.

Το British Marine Mutual πέρα από το P&I Cover καλύπτει και land side risks των ναυτιλιακών εταιρειών, καθώς επίσης και εξω-ναυτιλιακές εργασίες (non vessel operating common carriers NVOCCS). Νομίζετε ότι κάτι ανάλογο θα μπορούσε να πράξει και το δικό σας Club; Αναπτύσσεται το Club σε άλλους τομείς;

Το North of England προς το παρόν δεν επιδιώκει να παρεκκλίνει από τις παραδοσιακές του δραστηριότητες, που γνωρίζει καλύτερα, δηλαδή το P&I και το FD&D insurance.

Πρόσφατα μεσίτης μεγάλης εταιρείας κατηγορήσε τα P&I Clubs για ευνοϊκή μεταχείριση των μεγάλων πλοιοκτητών και των διευθυντών των Clubs. Συγκεκριμένα, λέει ότι τα Clubs δεν χρεώνουν τους μεγαλοεφοπλιστές με το increased premium, παρά το γεγονός ότι έχουν ζημιογόνα records, και το τίμημα το πληρώνουν τα πλοία μεσαίου και μικρού μεγέθους. Ακόμα, υποστηρίζει πως οι μεγαλοεφοπλιστές καλύπτουν τα πλοία τους σε δύο ή περισσότερα Clubs και έτσι πιέζουν τα Clubs να μένουν χωρίς να πληρώνουν τα premium που κατά τις συνήθεις πρακτικές θα έπρεπε να πληρώνουν.

Πώς σχολιάζετε αυτές τις σκληρές κατηγορίες;
Η διαφάνεια και η σωστή εταιρική διακυβέρνηση είναι το «κλειδί» της επιτυχίας της North of England. Όλα τα μέλη αντιμετωπίζονται δίκαια και όλοι είναι υποχρεωμένοι να πληρώνουν την αύξηση του premium για τις ανάγκες του Club, εφόσον αυτό αποφασιστεί από το διοικητικό συμβούλιο. Σημαντικό ρόλο σε αυτό παίζουν και τα ατομικά claim records της κάθε συμβεβλημένης εταιρείας. Η εμπορική πραγματικότητα επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να μοιράζουν το στόλο τους σε διάφορα Clubs, όταν φυσικά οι οικονομίες κλίμακας τους το επιτρέπουν. Δεν πρέπει πάντως να παραβλέπεται το γεγονός ότι το να είναι ένας μεγαλοεφοπλιστής συμβεβλημένος με ένα Club συμφέρει και τα υπόλοιπα μέλη - μικρούς και μεσαίους πλοιοκτήτες -, γιατί φέρνει σταθερότητα και σιγουριά στους κύκλους του Club. ☉



Non stop

Intersmooth® SPC

Proven, patented TBT free copper acrylate antifouling technology. Constant self polishing and smoothing.
Proven 60 months capable - even in severe fouling environments. Control of fouling, fuel efficiency and speed.
Options for newbuilding and maintenance on a wide range of vessel types.
1600 vessel track record since 1997.

www.intersmoothSPC.com

✕ CONSTANT REVOLUTION

✕ International and Intersmooth 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



» Σφάλμα, οι πολιτικοί να δίνουν λύσεις σε προβλήματα που δεν είναι ειδικοί

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ | Του Cpt Θεόδωρου Κεφαλλονίτη | Διευθυντή της Tomasos Brothers Inc.

Οι ειδικοί εκτιμούν ότι θα υπάρξει ανέλιξη της θαλάσσιας μεταφοράς χύδην φορτίου της τάξεως του 3% μέχρι το 2010, ενώ η χωρητικότητα των πλοίων θα αυξηθεί κατά 20%. Συμφωνείτε με αυτή την πρόβλεψη; Ποιες αναταράξεις πιθανόν να παρατηρηθούν;

Η ερώτηση αυτή είναι ένα πολύ καλό θέμα για μια ολόκληρη διάλεξη. Συνοπτικά, αναταράξεις θα προκληθούν κατά κύριο λόγο εάν η παγκόσμια οικονομία και το θαλάσσιο εμπόριο πάσουν να αυξάνονται με τους παρόντες ρυθμούς. Μια ανατροπή του παρόντος ισοζυγίου θα προκαλέσει μεταβολές του φαινομένου ντόμινο.

Το μέγεθος των μεταβολών θα εξαρτηθεί από τη φύση και το βάθος τους. Εάν, παραδείγματος χάριν, υπάρχει μια δραστική μεταβολή στο πολιτικό σύστημα της Κίνας, της ατμομηχανής της παγκόσμιας οικονομίας αυτή τη στιγμή, ενδέχεται να επιφέρει αλλαγές διεθνώς στο χρηματοπιστωτικό σύστημα, στα χρηματιστήρια, τις συναλλαγματικές ισοτιμίες, στις τιμές των αγαθών, στη ναυλαγορά,

στις αξίες των πλοίων, στις νέες ναυπηγήσεις, στις τιμές του scrap, στις τιμές των πρώτων υλών αλλά και των εμπορευμάτων, στην προσφορά και ζήτηση εμπορευμάτων και πολλά άλλα που δεν μπορούν να απαριθμηθούν εδώ, αλλά και είναι δύσκολο να προβλεφθούν στο σύνολό τους. Αυτό βέβαια είναι το χειρότερο που θα μπορούσε να συμβεί, και το απευχόμαστε όλοι, παραγωγοί και καταναλωτές. Μεταβολές μείζονος σημασίας θα έχουν επιρροή στους ίδιους τομείς αλλά μικρότερου μεγέθους.

Οι ναύλοι διαφαίνεται ότι θα σημειώσουν μια μικρή καθίζηση κατά το 2006, ενώ με την παράλληλη κατακόρυφη αύξηση των τιμών στο πετρέλαιο (bunkers) τα περιθώρια κέρδους στενεύουν. Ποιες είναι οι σκέψεις σας ως προς τις παραπάνω συνιστώσες; Ο μέσος Έλληνας πλοιοκτήτης μπορεί να κάνει λίγα πράγματα σε μια τέτοια κατάσταση. Προς το παρόν, οι υψηλές τιμές του πετρελαίου απορροφούνται από τη ναυλαγορά. Τόσο η ναυλαγορά όσο και

οι τιμές του πετρελαίου είναι κατά κάποιον τρόπο «αλληλένδετες» και ίσως να παραμείνουν έτσι για κάποιο διάστημα ακόμα.

Για ποιο λόγο το Scraping κατά τα τρέχοντα έτη έχει εμφανίσει εξαιρετικά πεσμένη κινητικότητα; Ο κύριος λόγος που οι τιμές του scrap παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα φαίνεται ότι είναι η χαμηλή προσφορά πλοίων για διάλυση. Λόγω του επιπέδου της ναυλαγοράς, οι περισσότεροι πλοιοκτήτες διατηρούν τα πλοία τους εν ενεργεία, παρά το προχωρημένο της ηλικίας ορισμένων από αυτά, και δεν διστάζουν ακόμα και να περάσουν και το τέταρτο και το πέμπτο special survey εφόσον η εκμετάλλευσή τους είναι προσοδοφόρα.

Τα νεότευκτα κατασκευάζονται με σαφώς μεγαλύτερη χωρητικότητα σε σχέση με τα παλαιότερων ετών αδελφά τους πλοία. Μερικοί ειδικοί ισχυρίζονται, μάλιστα, ότι η πλειοψηφία των rapatax που θα παραδοθούν τα επόμενα έτη προσεγγίζουν τα

Για τη δυναμική ανάπτυξη του ελληνικού στόλου των bulk carriers, για τις αιτίες που το scrap παραμένει σε χαμηλά επίπεδα, αλλά και για τις πρωτοφανείς εξελίξεις που έχουν επιφέρει στην παγκόσμια οικονομία και το θαλάσσιο εμπόριο η γιγάντωση ορισμένων χωρών, αναφέρεται στη συνέντευξη που μας παραχώρησε ο διευθυντής της Tomasos Brothers κ. Θεόδωρος Κεφαλλονίτης.

Ο κ. Κεφαλλονίτης επισημαίνει για τη φρενήρη ζήτηση νεότευκτων πλοίων ότι υπάρχουν ορισμένοι αγοραστές έτοιμοι να πληρώσουν οποιαδήποτε τιμή για να τα αποκτήσουν, ενώ υπάρχουν πληροφορίες πως υπεγράφησαν συμβόλαια για κατασκευή νέων πλοίων με ναυπηγεία τα οποία δεν είχαν ακόμη χτιστεί! Παράλληλα, θεωρεί ότι η κατασκευή double side skins δεν έλυσε όλα τα υποτιθέμενα προβλήματα, τα οποία καλούνταν να θεραπεύσει. Αντίθετα, δημιούργησε νέα προβλήματα, που δεν μπορούσε να φανταστεί(;) κανείς από τους «ειδικούς».

80.000 dwt, ενώ τα capesize τα 200.000 dwt. Ποιες αλλαγές θα επιφέρει στο γενικότερο σκηνικό (τόσο στη μικροοικονομία μιας εταιρείας όσο και στη μακροοικονομία της αγοράς) η γιγάντωση της χωρητικότητας των συγκεκριμένων πλοίων;

Όσον αφορά τον πλοιοκτήτη, η «γιγάντωση» των πλοίων επιφέρει οικονομίες κλίμακος. Το ίδιο συμβαίνει και από την πλευρά των ναυλωτών, οι οποίοι δύνανται να μεταφέρουν μεγαλύτερο βάρος/όγκο φορτίου με λιγότερα έξοδα και φυσικά προς όφελος του τελικού καταναλωτή. Αυτά όμως ισχύουν σε μια καλή περίοδο ναυλαγοράς όπως η παρούσα. Γνωρίζουμε, πάντως, από το παρελθόν ότι, ιδιαίτερα μετά από θεαματικές πτώσεις της παγκόσμιας οικονομίας και συνεπώς της ναυλαγοράς, η ζήτηση για μεταφορά αγαθών μειώνεται και τα εμπορεύματα μεταφέρονται σε μικρότερες ποσότητες. Γι' αυτόν το λόγο λέγεται ότι τα afamax και τα handy-size, ιστορικά, είναι τα σταθερότερα μεγέθη πλοίων. Πρέπει εδώ να προστεθεί ότι και οι χωρητικότητες και των δύο ειδών πλοίων έχουν αυξηθεί ση-

μαντικά τα τελευταία χρόνια.

Πώς βλέπετε την πρόσφατη οικονομική και πολιτική στρατηγική πορεία ανάπτυξης της Κίνας και της Ινδίας και πώς πιστεύετε ότι θα επηρεάσει τη συγκεκριμένη αγορά των bulk carriers η οικονομική ανέλιξη ή και πιθανή αστάθεια των δύο χωρών;

Είναι γενικώς αποδεκτό ότι η ανάπτυξη της οικονομίας της Κίνας κατά πρώτο λόγο, αλλά και της Ινδίας (καθώς και Ρωσίας και Βραζιλίας), έχουν επιφέρει πρωτοφανείς εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία και στο θαλάσσιο εμπόριο και φυσικά στους επιμέρους τομείς που συνδέονται με αυτούς. Οι ανάγκες τους για πρώτες ύλες είναι ανάλογες της ανάπτυξής τους, προς όφελος της ναυλαγοράς των bulk carriers. Οι ρυθμοί αυτοί ανάπτυξης φαίνεται ότι θα κρατήσουν για πολύ καιρό ακόμα, διότι ωφελούνται τόσο η Κίνα και η Ινδία όσο και οι χώρες που συναλλάσσονται μαζί τους. Είναι και οι δύο ανερχόμενες βιομηχανίες σε όλους τους τομείς, ακόμα και υπηρεσιών, και έχουν ακόμα αρκετό



δρόμο να καλύψουν μέχρι την πλήρη χωρητικότητά. Αστάθεια στην Ινδία δεν φαίνεται να είναι πιθανή. Είναι παραδοσιακά μια δημοκρατική χώρα και ήδη δρέπει τους καρπούς της πολιτικής της σταθερότητας. Μια ανατροπή του πολιτικού καθεστώτος της Κίνας είναι ένα πιθανό σενάριο. Μια εξέλιξη αυτού του είδους δύναται να δημιουργήσει χάος τόσο στη χώρα αυτή όσο και σε όλες τις άλλες που συνδέονται οικονομικά μαζί της. Αναμφίβολα μια τέτοια μεταβολή δεν θα είναι θετική για τα bulk carriers. Πρέπει όμως να προστεθεί ότι όσο το υπάρχον καθεστώς ικανοποιεί τις ανάγκες των κοινοτικών στομάτων, και φαίνεται προς το παρόν να το πετυχαίνει, ένα τέτοιο «καταστροφικό σενάριο» είναι απομακρυσμένο.



Ποιες είναι οι επισημάνσεις σας για τη ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της Κίνας αλλά και των κρατών της Νοτιοανατολικής Ασίας γενικότερα; Υπάρχει ποιότητα πίσω από την ποσότητα; Είναι γνωστό ότι η ναυπηγική αλλά και η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της Κίνας κατά κύριο λόγο αλλά και των άλλων χωρών της περιοχής έχει αυξηθεί με απίστευτους ρυθμούς εξαιτίας της αυξημένης ζήτησης νέων κατασκευών αλλά και επισκευών των υπαρχόντων (και μάλιστα των παλαιότερων) πλοίων. Η ποιότητα όμως δεν είναι η προσδοκώμενη. Πριν καν αναπτυχθεί η Κίνα τόσο πολύ, ήδη τόσο η Ιαπωνία όσο και η Κορέα παράγαν πλοία χαμηλότερης ποιότητας για να διατηρήσουν συναγωνισμό κόστος. Η ζήτηση για νέες κατασκευές τα τελευταία χρόνια είναι φρενήρης και υπάρχουν μερικοί αγοραστές έτοιμοι να πληρώσουν οποιαδήποτε τιμή για να αποκτήσουν πλοία. Νέα «ναυπηγεία» ξεφύτρωσαν σαν μανιτάρια. Υπάρχουν πληροφορίες πως υπεγράφησαν συμβόλαια για κατασκευή νέων πλοίων με ναυπηγεία τα

οποία δεν είχαν ακόμα χτιστεί! Τα ναυπηγεία απλά επιβάλλουν τιμές, όρους και specification. Παρά ταύτα, υπάρχουν άνθρωποι που αγοράζουν αυτά τα καράβια, όχι γιατί είναι αφελείς αλλά διότι εξυπηρετούν τις ανάγκες της στιγμής. Όλοι οι παράγοντες συνηγορούν για κατασκευή πλοίων χαμηλότερης ποιότητας και αυτό είναι ακριβώς που συμβαίνει. Με το ίδιο σκεπτικό λειτουργούν και οι επισκευαστές, εφόσον έχουν μακρά σειρά προτεραιότητας, για πλοία που χρήζουν επισκευής.

Σας απασχολεί η έκρυθμη κατάσταση σε θέματα ασφάλειας στα λιμάνια της Αφρικής και της Λατινικής Αμερικής; Πόσο κοστίζει για μια ναυτιλιακή εταιρεία η ραθυμία των τοπικών Αρχών; Μπορεί να βελτιωθεί η συγκεκριμένη κατάσταση;

Η κατάσταση ασφαλείας στα λιμάνια της Δυτικής Αφρικής και της Λατινικής Αμερικής είναι περίπου ίδια κατά τα τελευταία 30 χρόνια. Πρέπει να προσθέσουμε εδώ και το πρόβλημα της Ανατολικής Αφρικής και του Malacca Strait. Υπάρχει μια σειρά από προληπτικά μέτρα που δύνανται να λάβει ο πλοίαρχος, αλλά τελικά τόσο τα πλοία αλλά και τα πληρώματα είναι, στην ουσία, στο έλεος των πειρατών/τρομοκρατών. Είναι λοιπόν αυτόνομο το ότι οι πλοιοκτήτες προβληματίζονται σοβαρά με αυτή την κατάσταση. Έχουν γίνει κατ' επανάληψη διάφορες κινήσεις από οργανισμούς που εκπροσωπούν πλοιοκτήτες, αλλά τα αποτελέσματα δεν είναι θεαματικά. Οι εμπλεκόμενες χώρες πάντως δεν φαίνεται να έχουν την πολιτική βούληση είτε τις δυνατότητες να βοηθήσουν να λυθεί το πρόβλημα αυτό. Ένα φαιδρό παράδειγμα της κατάστασης: Σε κάποιο λιμάνι της Βραζιλίας (άντρο ληστών) απα-

γορεύεται στο πλοίο να κρεμάσει ανεμόσκαλα στην πλευρά του, αντίθετα από το μόλο, προς τη θάλασσα δηλαδή. Επεβλήθη πρόστιμο στον πλοίαρχο από το λιμενάρχη, διότι κατέβασε ανεμόσκαλα για να διαβάσει το βύθισμα του πλοίου από την πλευρά εκείνη!

Η πολύκροτη μυθολογία σχετικά με την αναγκαιότητα στη ναυπήγηση των Double side skins προφανώς δεν έπεισε τους διεθνείς νομοθέτες. Ποιες είναι οι επισημάνσεις σας ως προς το θέμα αυτό; Θεωρείτε ότι είναι ένα θέμα που έκλεισε διά παντός; Είναι ευρέως αποδεκτό ότι η κατασκευή πλοίων δεν έλυσε όλα τα υποτιθέμενα προβλήματα τα οποία καλούνταν να θεραπεύσει. Και όχι μόνο. Δημιούργησε και νέα προβλήματα που δεν μπορούσε να φανταστεί κανείς από τους «ειδικούς». Ως συνήθως, σε κάποιο ναυτικό ατύχημα θα «ανακαλυφθούν νέες αδυναμίες» και τότε θα έχουμε νέο γύρο διαβουλεύσεων και ενδεχομένως μέτρων. Όσο οι πολιτικοί δίνουν λύσεις σε προβλήματα για τα οποία δεν είναι ειδικοί, θα έχουν συνεχή επανάληψη του φαινομένου.

Τι θα συμβουλευάτε ένα νέο Έλληνα σπουδαστή σε μια ΑΕΝ που θα επιθυμούσε να σταδιοδρομήσει σε ένα bulk carrier;

Να αλλάξει σταδιοδρομία το ταχύτερο δυνατόν, εκτός εάν είναι πραγματικά αποφασισμένος να ασχοληθεί σοβαρά με το επάγγελμα, να δουλέψει σκληρά σε αντίξοες συνθήκες, μακριά από την οικογένειά του, με απώτερο όμως σκοπό οφέλη δυνάμει σε άλλες εργασίες της ξηράς. ●



Read between the lines

In CROSSWORLD, we believe in the highest form of professionalism.
This is why our promises is what we deliver.

Manila : 7th Floor, Sage House, 110 V.A. Rufino Street
Legaspi Village, Makati City 1229, Philippines
tel : (+632) 750.52.68 / (+632) 892.78.39 - fax: (+632) 892.72.42
e-mail: optns@cwmsi.com


CROSSWORLD
MARINE SERVICES INC.
Crew Manning & Management Company
shaping future through people

Athens : 71, Possidonos Ave & AG Papandreou Str.
166 74 Glyfada, Athens, Greece
tel : (+30) 210 89.83.587, (+30) 210 89.83.474, (+30) 210 89.83.465
fax : (+30) 210 89.83.276
email : info@cwmsi.com



» Η Ναυτιλία βαθμολογεί την Ε.Ε. (αλλά και τον εαυτό της)

Επιδιώκοντας τη διερεύνηση της σχέσης μεταξύ ελληνικής εφοπλιστικής κοινότητας και κοινοτικών οργάνων, καθώς και το βαθμό που απασχολεί τους επικεφαλής των ναυτιλιακών εταιρειών η ευρωπαϊκή νομοθεσία, απευθύναμε ένα ερωτηματολόγιο σε περίπου 100 ναυτιλιακές εταιρείες.

Στη δίνη των πολιτικών και νομοθετικών εξελίξεων, εν αναμονή της εκπόνησης της Πράσινης Βίβλου, στις διαπραγματεύσεις με τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα συμμετέχει ο ελληνικός εφοπλισμός;

Ενδιαφέρεται για την επικοινωνία με τους Έλληνες ευρωβουλευτές που απασχολούνται με θέματα της ναυτιλίας;

Ενημερώνεται για την ευρωπαϊκή και πολιτική νομοθεσία από το ναυτιλιακό Τύπο;

Γενικότερα, υπάρχει διάθεση επικοινωνίας, αλληλοενημέρωσης, συνδιαλλαγής με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο;

Οι επτά ερωτήσεις που απευθύναμε ήταν οι εξής:

1. Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τη μέχρι σήμερα χάραξη της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής από τα κοινοτικά όργανα;

Στην πρώτη ερώτηση ο μέσος όρος βαθμολογίας των αναγνωστών μας ήταν εξαιρετικά χαμηλός: Με άριστα το 10, τα κοινοτικά όργανα λαμβάνουν 3,40 ως προς τη χάραξη της ναυτιλιακής πολιτικής τους. Το 70% των ερωτηθέντων έδωσε χαμηλή βαθμολογία (1-3/10) και κανείς δεν απάντησε με υψηλή βαθμολογία (8-10/10).

2. Πόσο καλά γνωρίζετε τα θέματα που αναπτύσσονται στην Πράσινη Βίβλο;

Στη συγκεκριμένη ερώτηση, που ουσιαστικά εξετάζει και βαθμολογεί την ίδια τη ναυτιλιακή οικογένεια ως προς τις γνώσεις της, οι απαντήσεις ήταν μάλλον αναμενόμενες. Οι ίδιοι οι ερωτηθέντες βαθμολόγησαν τον εαυτό τους με ένα 4,65/10 ως προς τις γνώσεις τους σχετικά με την Πράσινη βί-

βλο. Το 37% μάλιστα απάντησε ότι έχει λίγες γνώσεις (1-3/10), το 55% μέτριες έως ικανοποιητικές (4-7/10) και μόνο ένα 8% κατέχει το θέμα σε εξαιρετικό επίπεδο.

3. Πόσο κατηρτισμένοι θεωρείτε πως είναι οι ευρωβουλευτές σε θέματα της ναυτιλίας;

Στην ερώτησή μας σχετικά με τις γνώσεις των ευρωβουλευτών, η βαθμολογία της ναυτιλιακής οικογένειας ήταν και πάλι πολύ χαμηλή. Μέσος όρος ήταν το 3,4/10. Το 60% βαθμολόγησε με χαμηλή βαθμολογία (1-3/10) και κανείς δεν έδωσε υψηλούς βαθμούς.

4. Ενδιαφέρεστε για την επικοινωνία με τους Έλληνες ευρωβουλευτές που ασχολούνται με θέματα της ναυτιλίας;

Σχετικά με το ενδιαφέρον των ερωτηθέντων ως προς το δίκτυο επικοινωνίας με τους ευρωβουλευ-



τές, η βαθμολογία ήταν μάλλον υψηλή, στο 7,6/10. Το 75% μάλιστα των ερωτηθέντων απάντησαν με υψηλή βαθμολογία (από 8-10/10) και μόνο ένα 4% δεν επιθυμεί την επικοινωνία.

5. Ενημερώνεστε για την ευρωπαϊκή πολιτική και νομοθεσία από το ναυτιλιακό Τύπο;

Σε μια ακόμα ερώτηση που εξετάζει και βαθμολογεί την ίδια τη ναυτιλιακή οικογένεια ως προς τις γνώσεις της και την ενημέρωσή της από τον ειδικό

Τύπο, οι απαντήσεις ήταν επίσης ενθαρρυντικές. Οι ίδιοι οι ερωτηθέντες βαθμολόγησαν τον εαυτό τους με ένα 6,8/10 ως προς την ενημέρωσή τους σχετικά με την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική. Το 40% μάλιστα απάντησε ότι έχει μέτριες έως ικανοποιητικές γνώσεις (4-7/10) και ένα επίσης 40% κατέχει το θέμα σε εξαιρετικό επίπεδο.

6. Θεωρείτε ότι οι Βρυξέλλες σε θέματα ναυτιλιακής νομοθεσίας θα αποτελέσουν το επίκεντρο στις διεθνείς εξελίξεις, μειώνοντας τις εξουσίες και αρμο-

διότητες των εθνικών κέντρων αποφάσεων;

Σχετικά με τη βαθμολογία της ναυτιλιακής κοινότητας ως προς τις βλέψεις των Βρυξελλών και τη συγκέντρωση των εθνικών κέντρων ως προς τις αποφάσεις τους, η βαθμολογία (που αποτυπώνει και μια έντονη ανησυχία) είναι σχετικά υψηλή, στο 6,3/10. Και εδώ ένα 40% θεωρεί πως οι Βρυξέλλες θα αναπτύξουν πολλαπλές πρωτοβουλίες στο μέλλον.

7. Πόσο σας ικανοποιεί η περαιτέρω ανάπτυξη πρωτοβουλιών της Ε.Ε. σε θέματα ναυτιλίας;

Η απάντηση στη συγκεκριμένη ερώτηση εμφανίζει έντονα την ανησυχία των αναγνωστών για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων των Βρυξελλών. Η απάντηση κατά μέσον όρο ήταν εξαιρετικά χαμηλή, στο 3,4/10, ενώ ένα 50% έδωσε εξαιρετικά χαμηλή βαθμολογία όσον αφορά το θέμα αυτό, διατυπώνοντας την ανησυχία τους (1-3/10).



Στις 6 Ιουνίου 2006, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε την Πράσινη Βίβλο με στόχο να ξεκινήσει μια διαβούλευση με τα κράτη-μέλη, τους κοινωνικούς εταίρους και τους ναυτιλιακούς παράγοντες, για να διαμορφώσει μια ολοκληρωμένη και σφαιρική ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική.

Η Πράσινη Βίβλος σε εξέλιξη



Της Ρόδης Κράτσα
Ευρωβουλευτού της Ν.Δ

Αυτή η πρωτοβουλία αποτελεί μια νέα προσέγγιση και μέθοδο εργασίας, που αντικατοπτρίζει τη σημασία που αποδίδει η Ευρωπαϊκή Ένωση στη σφαιρική προσέγγιση και δίνει μια ιδιαίτερη ευκαιρία στην εμπειρία του ναυτικού κόσμου να ενταχθεί στη διαμόρφωση της μελλοντικής πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές και τις στρατηγικές επιλογές που πρέπει να χαραχθούν.

Σήμερα, σε διάφορες χώρες, στο μέσον αυτής της περιόδου διαβούλευσης, πολλές είναι οι πρωτοβουλίες που έχουν ληφθεί και ο διάλογος παρουσιάζεται εντατικός και ποικίλος. Η γερμανική προεδρία, που αρχίζει από τον Ιανουάριο του 2007, ήδη έχει εκφράσει έντονο ενδιαφέρον ως προς τη διαδικασία διαβούλευσης, με στόχο να καταλήξουμε σε επιτυχή και εποικοδομητικά αποτελέσματα. Στις 4 Δεκεμβρίου, στο Αμβούργο, διοργανώνεται Εθνική Ναυτική Συνδιάσκεψη με το θέμα αυτό και τον επόμενο Μάιο η προεδρία θα οργανώσει επίσης σχετική συνδιάσκεψη στη Βρέμη.

Παράλληλα, τα θέματα ναυτιλίας εντάσσονται στην ημερήσια διάταξη σημαντικών διασκέψεων της Ε.Ε. Τον περασμένο μήνα, στο Λάχι της Φινλανδίας, στο πλαίσιο των εργασιών του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου για την Ενέργεια, τα ζητήματα της ενεργειακής ασφάλειας στις ναυτιλιακές μεταφορές κυριάρχησαν, όπως και η ανάπτυξη της ναυτιλίας κοντινών αποστάσεων για τον ενεργειακό ανεφοδιασμό τέθηκε στο τραπέζι των συζητήσεων.

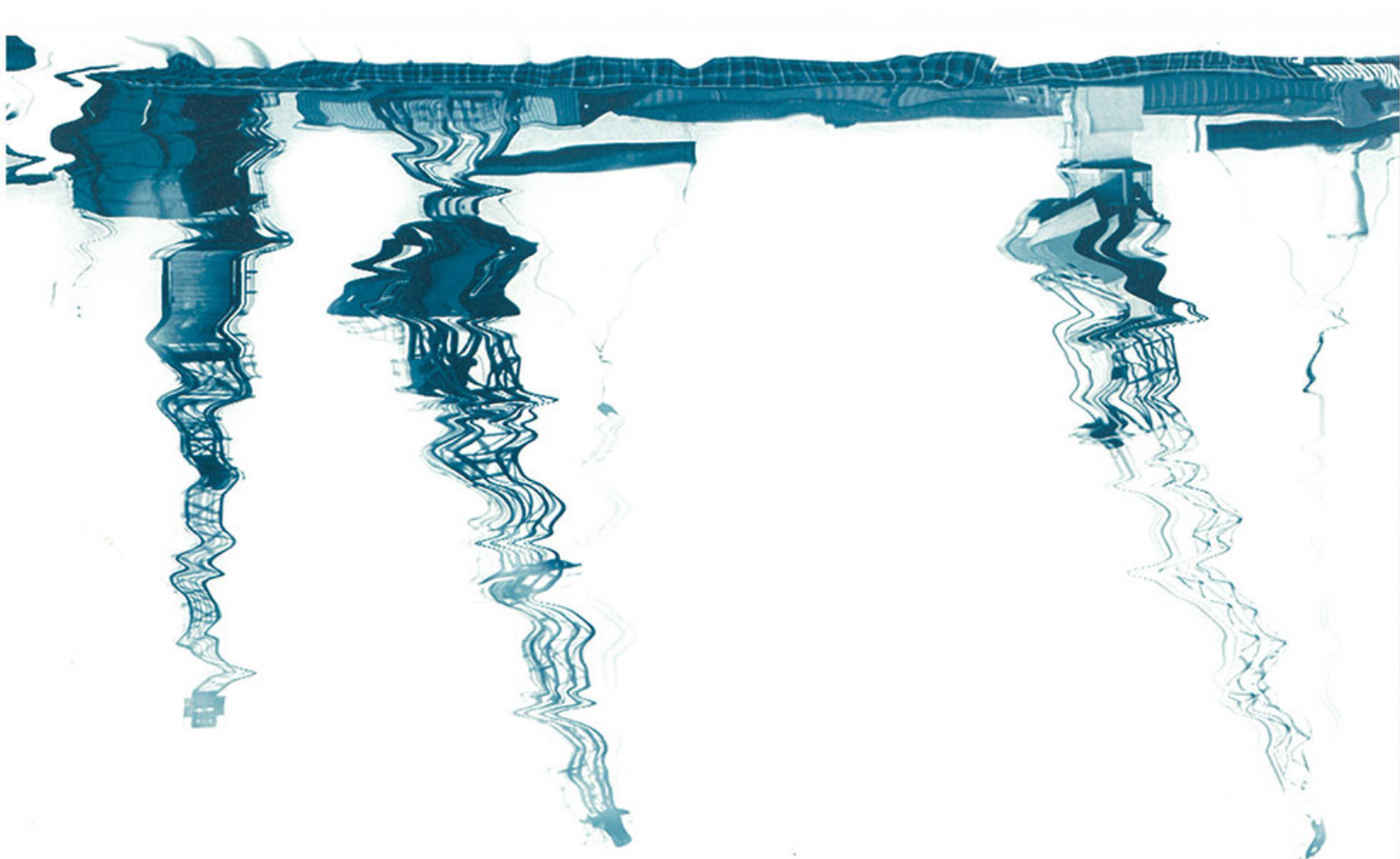
Θα ήθελα επίσης να τονίσω πως, ανεξάρτητα από

τη σημασία των τελικών αποτελεσμάτων της διαβούλευσης, η σε βάθος συζήτηση αυτών των θεμάτων, η δημοσιοποίησή τους, η ανταλλαγή απόψεων μεταξύ ποικίλων φορέων (ναυτιλιακών, περιβαλλοντικών, εργαζομένων κ.ά.) και η ενημέρωση της κοινής γνώμης για τις συνθήκες και τις προκλήσεις της ναυτιλίας θα έχει προστιθέμενη και σημαντική αξία. Η αρνητική εικόνα των τελευταίων χρόνων, που δυσφήμισε την ευρωπαϊκή ναυτιλία μετά τα ναυτικά ατυχήματα, οφείλεται εν πολλοίς σε αυτή την έλλειψη επικοινωνίας και γνώσης. Ο Επίτροπος για την αλιεία και τις θαλάσσιες υποθέσεις, Joe Borg, προωθώντας αυτήν την πολιτική, τόνισε στην πρόσφατη διάσκεψη του Παγκόσμιου Ινστιτούτου για τους Ωκεανούς, ότι οι θάλασσες και τα ναυτιλιακά μας θέματα απαιτούν περισσότερη προσοχή, διάλογο και ενημέρωση. Για το ζήτημα της περι-

βαλλοντικής μόλυνσης των θαλασσών τόνισε ότι είναι, π.χ., άγνωστο στην κοινή γνώμη ότι το 80% της ρύπανσής τους προέρχεται από τις «ανθρώπινες δραστηριότητες της ξηράς».

Πρέπει και στη χώρα μας να δραστηριοποιηθούν όλες οι σχετικές επιτροπές για την αξιοποίηση της Πράσινης Βίβλου, που έχουν δημιουργηθεί με πρωτοβουλία της κυβέρνησης, και να αξιοποιήσουμε έγκαιρα κάθε ευκαιρία για την άντληση και διάδοση πληροφοριών καθώς και για προετοιμασία των θέσεών μας εν όψει της διαμόρφωσης των τελικών θέσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Είναι η κατάλληλη συγκυρία για την κατάρτιση μιας στρατηγικής που θα συμβάλει στην ανάπτυξη, στην αειφορία, στην ενίσχυση της απασχόλησης με το συντονισμό όλων των πολιτικών εκείνων που συνθέτουν και επηρεάζουν το ναυτικό και θαλάσσιο περιβάλλον. ☉





ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB



Η δημοσίευση τον περασμένο Ιούνιο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή της Πράσινης Βίβλου με τίτλο «Προς μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα για τους ωκεανούς και τις θάλασσες» σηματοδοτεί μια νέα περίοδο στη θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.



| Του Νίκου Σηφουνάκη |
Ευρωβουλευτή του ΠΑΣΟΚ



» Η Πράσινη Βίβλος της Ευρωπαϊκής
Επιτροπής προς μια μελλοντική θαλάσσια
πολιτική για την Ένωση: Ένα ευρωπαϊκό όραμα
για τους ωκεανούς και τις θάλασσες



Η προσέγγιση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι συνολική. Υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός ανθρωπίνων δραστηριοτήτων οι οποίες συνδέονται με τη θάλασσα: Μεταφορές, ναυτιλία, εμπόριο, ναυπηγία, παραγωγή ενέργειας, αλιεία, υδατοκαλλιέργειες, τουρισμός, θαλάσσια έρευνα κ.λπ. Οι τομείς αυτοί συνδέονται μεταξύ τους και απαιτούν μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική προς όφελος της ευημερίας των Ευρωπαίων πολιτών και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Μεταξύ των πολλών προτάσεων που περιλαμβάνονται στην Πράσινη Βίβλο, ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τις νησιωτικές και τις παράκτιες περιοχές της Ελλάδας αποτελούν, μεταξύ των άλλων, η μεγιστοποίηση της ποιότητας ζωής στις θαλάσσιες περιοχές και η ανάπτυξη του παράκτιου τουρισμού.

Όσον αφορά την ποιότητα ζωής, το βασικό ερώτημα που τίθεται είναι: «Πώς μπορεί να διατηρηθεί η ποιότητα ζωής στις παραθαλάσσιες περιοχές της Ευρώπης, με παράλληλη ανάπτυξη βιώσιμου εισοδήματος και θέσεων εργασίας».

Εκτιμάται ότι το ήμισυ, περίπου, του πληθυσμού της Ευρώπης ζει κατά μήκος ή κοντά στις ακτές και η ανάπτυξη αυτή συνοδεύεται συχνά από πιέσεις στο χώρο και στο περιβάλλον. Παράλληλα, απαιτούνται βελτιώσεις στις μεταφορές κυρίως προς τα μικρά νησιά και βελτίωση της παροχής υπηρεσιών κοινής ωφελείας (υγεία, εκπαίδευση, υδροδότηση, τηλεπικοινωνίες, αποχέτευση και επεξεργασία αποβλήτων).

Τα παραπάνω θέματα τίγονται στην Πράσινη Βίβλο και θα πρέπει να αποτελέσουν ένα από τα κύρια



αντικείμενα της διαδικασίας διαβούλευσης και των μελλοντικών προτάσεων που θα διατυπωθούν.

Όσον αφορά τον παραθαλάσσιο τουρισμό, ο στόχος δεν είναι μόνο να παραμείνει η Ευρώπη ο πρώτος παγκόσμιος τουριστικός προορισμός, αλλά να υπάρξει ένας ποιοτικός εναλλακτικός τουρισμός στις παραθαλάσσιες περιοχές, ο οποίος θα συμβάλει μεταξύ άλλων στην παράταση της τουριστικής περιόδου.

Η Πράσινη Βίβλος βρίσκεται προς τη σωστή κατεύθυνση, καθώς αναγνωρίζει ότι ο βιώσιμος τουρισμός έχει σκοπό τη διαφοροποίηση των τουριστικών προϊόντων και υπηρεσιών με στόχο τη μείωση της συμ-

φόρησης στις παραλίες, εναλλακτικές πηγές εισοδήματος για πρώην αλιείς και δημιουργία νέων δραστηριοτήτων για τη στήριξη της διατήρησης και της ανάπτυξης της τοπικής πολιτιστικής κληρονομιάς.

Η Ελλάδα, χώρα κατεχοχόν παράκτια, νησιωτική, με πρωταγωνιστική παρουσία στο χώρο της παγκόσμιας ναυτιλίας, πρέπει να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο στη διαδικασία διαβούλευσης για την Πράσινη Βίβλο καθώς έχει πολλαπλά οφέλη να αποκομίσει από τις μελλοντικές νομοθετικές πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της θαλάσσιας πολιτικής. ●



» Ποιος φοβάται τον Ενιαίο Ναυτιλιακό Χώρο;

| Του Άλκη Κορρέ |

Ρίγη ανησυχίας, αν όχι φρίκης, διατρέχουν την Ακτή Μιαούλη τους τελευταίους μήνες μετά την κυκλοφορία της τελευταίας Πράσινης Βίβλου, που αναφέρεται στη μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. Συζητήσεις, αντιδράσεις, ενστάσεις, επιφυλάξεις και ό,τι βάλει ο νους του καθενός, εμφανίστηκαν ξαφνικά μετά τη δημοσίευση αυτού που ουσιαστικά δεν είναι τίποτα άλλο παρά μια έκθεση ιδεών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Όπως ξέρουμε, σε κοινοτική ορολογία, υπάρχουν δύο ειδών Βίβλοι: οι Πράσινες και οι Άσπρες. Οι πρώτες περιέχουν ιδέες προς ανταλλαγή απόψεων, οι δεύτερες περιέχουν προτάσεις. Στη συγκεκριμένη περίπτωση βρισκόμαστε στο στάδιο των ιδεών. Καμία πρόταση. Είναι όμως έτσι;





Ας δούμε πρώτα περί τίνος μιλάμε. Όποιος διαβάσει με κάποια προσοχή αυτές τις ιδέες, γρήγορα θα αντιληφθεί ότι η βασική πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι να αντιμετωπίζονται θέματα ναυτιλιακής πολιτικής της Κοινότητας κατά συνολικό τρόπο έτσι ώστε να αποφεύγονται οι αλληλοσυγκρουόμενοι στόχοι. Κατά συνέπεια, στο μέλλον δεν θα ασχολείται κανείς με θέματα θαλάσσιων μεταφορών αποκλειστικά, αλλά ταυτόχρονα θα κοιτάζει και άλλα ζητήματα, γενικότερα, από τον ευρύτερο χώρο της θάλασσας. Ποια είναι αυτά; Θέματα προστασίας του ωκεανίου περιβάλλοντος, παράκτιες περιοχές, θαλάσσιος τουρισμός, δημιουργία θέσεων εργασίας, ναυτική παράδοση, επίβλεψη της ναυσιπλοΐας και ούτω καθεξής. Γιατί λοιπόν τα ρίγν;

Οι ανησυχίες δημιουργήθηκαν όταν εκπρόσωποι της Ευρωπαϊκής Επιτροπής άρχισαν να αναλύουν κάποιες πιο συγκεκριμένες ιδέες για το πώς θα μπορούσε να υλοποιηθεί η πολιτική Ε.Ε. στον εγκεκριμένο χώρο της των ναυτιλιακών μεταφορών. Αυτές οι ιδέες συμπεριλαμβάνουν ορισμένα στοιχεία, τα οποία αν συνδυαστούν δημιουργούν προχωρημένες καταστάσεις, οι οποίες ενδεχομένως ανατρέπουν τις ευαίσθητες ισορροπίες που έχουν επιτευχθεί από την εποχή των τεσσάρων κανονισμών του 1986. Η πιο σημαντική από αυτές τις ιδέες είναι η δημιουργία ενός ενιαίου κοινοτικού ναυτιλιακού χώρου, δηλαδή μιας ενιαίας εσωτερικής ναυτιλιακής αγοράς. Όλα τα κράτη-μέλη ξέρουν ακριβώς τι σημαίνει αυτό, διότι το καθένα απ' αυτά λειτουργούσε και εξακολουθεί να λειτουργεί κατά

το συγκεκριμένο τρόπο στα εσωτερικά του ύδατα.

Με το συγκεκριμένο μέτρο το ταξίδι, π.χ., Πειραιάς - Μασσαλία θα παύσει να θεωρείται διεθνές, θα θεωρείται «εθνικό», δηλαδή εσωτερικό ταξίδι της Ε.Ε. Όπως γίνεται αντιληπτό, τελωνεία δεν έχουν θέση σε εσωτερικούς πλόες και με αυτό τον τρόπο καταργούνται οριστικά οι τελωνειακές διατυπώσεις, οι οποίες τόσο έχουν ταλαιπωρήσει τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων. Με μια τέτοια ρύθμιση αναμένεται ότι θα υπάρξει ωφέλεια σε κόστος αλλά και σε χρόνο που δαπανάται στα λιμάνια στα πλοία τα οποία εξυπηρετούν το εσωτερικό κοινοτικό εμπόριο. Από μια πλευρά, είναι ίσως απορίας άξιον γιατί το μέτρο αυτό δεν ισχύει ήδη στο πλαίσιο της ενιαίας αγοράς. Η Ε.Ε. διαθέτει σήμερα μια ενιαία αγορά στις χερσαίες και στις αεροπορικές μεταφορές, αλλά όχι στις θαλάσσιες. Από την άλλη, το ζήτημα αυτό αναπόφευκτα συνδέεται με γενικότερα ζητήματα διεθνούς ναυτικού δικαίου και ενδεχομένως με θέματα ναυτιλιακής και εμπορικής πολιτικής της Ε.Ε.

Εάν υπάρξει ενιαίος ναυτιλιακός χώρος στην Ε.Ε., το πρώτο πράγμα που θα εξαφανιστεί είναι τα διεθνή ύδατα στη ναυσιπλοΐα γύρω από τα κράτη-μέλη στην ακτογραμμή της. Στη συνέχεια, όπως πολύ καλά γνωρίζουν όλα τα κράτη-μέλη, θα τεθεί το ερώτημα: Πλοία κάτω από ποιες σημαίες θα έχουν το δικαίωμα να εκτελούν εσωτερικούς πλόες μέσα στον ενιαίο κοινοτικό χώρο. Τρία είναι τα ενδεχόμενα: Είτε όλες, όπως σήμερα, είτε μόνο οι κοινοτικές είτε μια ενιαία κοινοτική σημαία. Στο παρελθόν

κάποιες κοινοτικές χώρες του Βορρά είχαν ανοίξει τις εθνικές μεταφορές τους σε όλες τις σημαίες. Αντίθετα, οι περισσότερες χώρες του Νότου δεν άνοιξαν τις μεταφορές τους παρά μόνον όταν αυτό επεβλήθη από τον κοινοτικό κανονισμό περί καμποτάζ, το 1992. Κατά συνέπεια, το θέμα του ευρω-καμποτάζ ξανάρχεται στο τραπέζι μετά μια δεκαπενταετία.

Η ιδέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Πράσινη Βίβλο περί ενιαίου ευρωπαϊκού ναυτιλιακού χώρου συνοδεύεται και από άλλες δύο ιδέες, οι οποίες μαζί με αυτή συνθέτουν ένα ιδιαίτερο πλέγμα, οι προεκτάσεις του οποίου είναι αρκετά δύσκολο να εκτιμηθούν. Η μία από αυτές είναι η δημιουργία ενός ενιαίου κοινοτικού νηολογίου και η άλλη είναι η αναβίωση της ευρωπαϊκής ναυτικής παράδοσης με παρουσία κοινοτικών στα κοινοτικά πλοία. Είναι γεγονός πως η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει στο παθητικό της μια αποτυχία άμεσα σχετιζόμενη με κοινό ευρωπαϊκό νηολόγιο. Η πρόταση αυτή αποτελεί έκπληξη πρώτου μεγέθους, διότι δεν είναι ορατές οι αλλαγές που έχουν συντελεστεί και οι οποίες θα επέτρεπαν τώρα τη δημιουργία αυτού, ενώ στο παρελθόν την είχαν καταστήσει ανεφάρμοστη. Ως προς το ζήτημα της παρουσίας κοινοτικών ναυτικών πάνω σε πλοία που φέρουν κοινοτική σημαία, τα κράτη-μέλη έχουν ακολουθήσει διαφορετικές πολιτικές. Κάποια απ' αυτά επιμένουν στην παρουσία σημαντικού αριθμού κοινοτικών πάνω σε αυτά, ενώ άλλα έχουν προσανατολιστεί σε μια συμβολική μικρή παρουσία κοινοτικών αξιωματικών στο πλοίο. Η εθνικότητα της σύνθεσης πληρώματος αποτελεί



σημαντικό στοιχείο του ημερήσιου κόστους του πλοίου και ιστορικά έχει αποτελέσει πάγιο αντικείμενο σχολίων των εφοπλιστικών ενώσεων.

Στη θεωρητική περίπτωση που προωθούνταν και οι τρεις ιδέες, δεν υπάρχει η παραμικρή αμφιβολία ότι θα προέκυπτε μια κοινοτική ναυτιλία με κόστος υψηλότερο από το σημερινό, εκτός εάν λαμβάνονταν συγκεκριμένα μέτρα για περιορισμό του κόστους επάνδρωσης. Ποιος όμως επιθυμεί μια μη ανταγωνιστική κοινοτική ναυτιλία; Μάλλον κανείς, περιλαμβανομένης και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Συνεπώς, πριν από οποιαδήποτε συζήτηση περί αυξημένης παρουσίας κοινοτικών ναυτικών σε κοινοτικά πλοία, με μία ή με περισσότερες κοινοτικές σημαίες, προηγείται η συζήτηση περί του τρόπου με τον οποίο αυτό δεν θα αποβεί εις βάρος της ανταγωνιστικότητας των πλοίων αυτών. Μια τέτοια διαδικασία είναι πλήρως συμβατή με τις αποφάσεις που ελήφθησαν στη Λισαβόνα προ πενταετίας.

Ας δούμε τώρα σε γενικές γραμμές ποιοι θα είναι οι ευνοούμενοι και ποιοι οι μη ευνοούμενοι από έναν ενδεχόμενο κοινό ναυτιλιακό χώρο στην Ε.Ε.

Ας πάρουμε πρώτα την ακτοπλοΐα, η οποία σήμερα λειτουργεί υπό το καθεστώς του κανονισμού 35/77, ή περίπου στην Ελλάδα, με δικαίωμα συμμετοχής κοινοτικών πλοίων στις εθνικές επιβατικές μεταφορές όλων των άλλων κοινοτικών κρατών. Από πλευράς θεσμικής, οι επιπτώσεις σ' αυτόν τον χώρο θα είναι οι λιγότερες μια και ήδη λειτουργεί κατ' αυτόν τον τρόπο. Ως γνωστόν, δεν υπάρχουν τελωνειακές

διατυπώσεις μέσα σε έναν εθνικό χώρο. Αν όμως ισχύσει ο ενιαίος ναυτιλιακός χώρος, το πιθανότερο είναι ότι ο κανονισμός 35/77 θα καταργηθεί μαζί με τις δυσλειτουργικές του προβλέψεις αναφορικά με τις επιτρεπόμενες συνθέσεις πλοίων άλλων κοινοτικών σημαίων οσάκις προσεγγίζουν σε νησιά. Κάτι τέτοιο λογικά θα έκανε ευκολότερη την επικοινωνία των τοπικών αγορών μεταξύ των κρατών-μελών δημιουργώντας με τον τρόπο αυτό ευκαιρίες, αλλά και ενδεχομένως ανατροπές ολιγοπωλιακών καταστάσεων στις τοπικές αγορές.

Η φορτηγός ναυτιλία μικρών αποστάσεων, η οποία μεταφέρει το 40% των ενδοκοινοτικών μεταφορών, θα ευνοηθεί από ένα τέτοιο καθεστώς, το οποίο θα την απαλλάξει, όχι μόνο από τις τελωνειακές διατυπώσεις, αλλά και από τις παραπάνω αναφερθείσες δυσκολίες που επιβάλλει ο κανονισμός 35/77 οσάκις τίθεται θέμα απασχόλησης πλοίου με σημαία ενός κράτους-μέλους, στα ύδατα ενός άλλου κράτους-μέλους. Στη Μεσόγειο, και γενικότερα στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, το ζήτημα της επάνδρωσης έχει κεφαλαιώδη σημασία λόγω του μικρότερου μεγέθους πλοίων. Εάν υπάρξει κοινοτική ρύθμιση η οποία θα επιβάλει ακριβείς συνθέσεις πληρώματος στα κοινοτικά πλοία, αυτά τα πλοία δεν θα μπορούν να ανταγωνιστούν πλοία κάτω από ξένες σημαίες τα οποία θα έχουν δικαίωμα λειτουργίας μέσα στον ενιαίο κοινοτικό χώρο χωρίς κάποιας μορφής επιδότηση στο κόστος εργασίας. Συνεπώς, ο ενιαίος ναυτιλιακός χώρος γι' αυτά θα γίνει προβληματικός, εφόσον αυτά θα πρέπει να ανταγωνίζονται πλοία με χαμηλότερο κόστος εργασίας. Αντί αυτών των μειονεκτημάτων, η διείσδυση στις γειτονικές αγορές θα είναι σημαντικά ευκολότερη με την προσδοκώμενη κατάργηση 35/77.

Η ποντοπόρος ναυτιλία, η οποία μεταφέρει το 90% των εισαγωγών και εξαγωγών Ε.Ε., δεν θα θιγεί από τις διατάξεις του ενιαίου ναυτιλιακού χώρου παρά μόνον ως προς το εξής. Σήμερα, πλοία κάτω από σημαία Παναμά, ας πούμε, ή Λιβερίας μπορούν άνετα και διεξάγουν κοινοτικούς πλόες μεταξύ κρατών-μελών. Για να συνεχίσουν να έχουν πρό-

σβαση σε αυτούς τους πλόες μετά την υιοθέτηση του ενιαίου ναυτιλιακού χώρου, θα πρέπει ενδεχομένως να υψώσουν κοινοτική σημαία. Από την άλλη πλευρά, παραμένοντας κάτω από μια τρίτη σημαία, δεν θίγονται από οποιαδήποτε πρωτοβουλία της Επιτροπής σχετιζόμενη με τη σύνθεση πληρώματος και με τον τρόπο αυτό δεν τίθεται θέμα μείωσης της δικής τους ανταγωνιστικότητας. Το δίλημμα που θα αντιμετωπίσουν συνεπώς θα είναι: Είτε κοινοτική σημαία, με ό,τι αυτό συνεπάγεται και πρόσβαση σε εσωτερικές διαδρομές της Ε.Ε., είτε άλλη σημαία και απώλεια αυτής της πρόσβασης εάν και εφόσον τεθεί ζήτημα μη πρόσβασης τρίτων σημαίων στο intra-Community.

Τα προβλήματα όμως δεν τελειώνουν εδώ. Η Ε.Ε. έχει δείξει σαφείς τάσεις υιοθέτησης περιφερειακών λύσεων σε θέματα αρμοδιοτήτων του IMO. Ένα εύλογο ερώτημα είναι αν η υιοθέτηση του ενιαίου ναυτιλιακού χώρου θα οδηγήσει σε μίαν επαύξηση παρεμβάσεων αυτού του είδους, οι οποίες αντιμετωπίζονται αρνητικά από πολλά κράτη-μέλη συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας. Ένα άλλο ερώτημα, πολύ ευρύ για να αναλυθεί εδώ, είναι οι αλλαγές που αυτή η υιοθέτηση συνεπάγεται στο πλαίσιο της UNCLOS. Ένα τρίτο ερώτημα είναι υπό ποιες προϋποθέσεις η λειτουργία του ενιαίου ναυτιλιακού χώρου θα ήταν συμβατή στο πλαίσιο των σημερινών δεσμεύσεων της Ε.Ε. στο Διεθνή Οργανισμό Εμπορίου.

Η απάντηση στο ερώτημα του τίτλου συνεπώς δεν μπορεί να είναι παρά: «Όλοι». Το βάρος πέφτει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία μέσα στους έξι μήνες που απομένουν για την έκφραση απόψεων από τους χρήστες θα πρέπει να εξηγήσει, και σε πολλές περιπτώσεις να καθησυχάσει, ότι αυτά που σκέπτεται θα έχουν συνολικά περισσότερες θετικές επιπτώσεις από αρνητικές. Από την άλλη πλευρά, και αφού ακουστούν όλες οι απόψεις, η Επιτροπή θα πρέπει να αποφασίσει ποια από τα θέματα που αναφέρονται στην Πράσινη Βίβλο θα συμπεριληφθούν στη Λευκή. Από εκεί και πέρα, αργά ή γρήγορα, το θέμα συνολικά θα περάσει προς συζήτηση στα θεσμικά όργανα της Κοινότητας. Μέχρι τότε, φοβάμαι ότι τα ρίγη θα συνεχιστούν. ●

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

Ψίθυροι και αντιθέσεις στους διαδρόμους της Επιτροπής

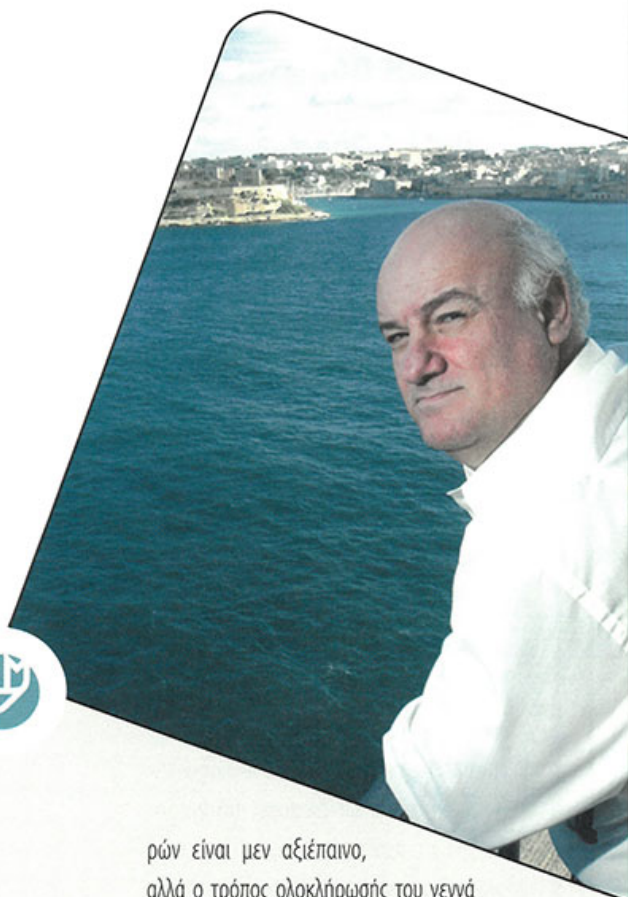
Οι πρωταγωνιστές των ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ



Η εκπόνηση της Πράσινης Βίβλου δεν είναι ένα εύκολο πολιτικό εγχείρημα. Η δυσκολία του έγκειται, όχι μόνο στην ουσία του πολυσύνθετου νομοθετικού κειμένου, αλλά και στους πρωταγωνιστές της δημιουργίας του: Ο αντιπρόεδρος Barrot και ο επίτροπος Borg νομοθετούν στις Βρυξέλλες και «πλημμυρίζουν» τους διαδρόμους της Επιτροπής με (ευχάριστα) σχόλια αναφορικά με τις ιδιότροπες επαγγελματικές και διπλωματικές σχέσεις τους! Συνεργάζονται, αλλά δεν συμπλέουν...

Οι δύο πολιτικοί προέρχονται από διαφορετικό κοινωνικό, πολιτιστικό και επαγγελματικό υπόβαθρο. Ο αντιπρόεδρος Barrot είναι ένας τυπικός Γάλλος πολιτικός: Ενθουσιώδης, ρητορικός, ίσως και λίγο υπερόπτης, γνωρίζει καλά τη «στρατηγική» για την πολιτική ανέλιξη. Μιλάει ελάχιστα αγγλικά, είναι εξαιρετικά πολύπλευρος, ενδιαφέρεται για την «ετικέτα» και τις δημόσιες σχέσεις και επιθυμεί μια λαμπρή καριέρα στην πατρίδα του. Πολιτικά, προέρχεται από το χώρο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και έχει ανεληχθεί με γρήγορα βήματα μέχρι το εθνικό Κοινοβούλιο και τα υπουργικά συμβούλια. Οι Βρυξέλλες είναι ένας απλός σταθμός στην πολιτική του καριέρα και η παραμονή του στην Επιτροπή μια αφετηρία. Αρκετοί, μάλιστα, θεωρούν ότι δεν θα παραμείνει μέχρι το τέλος της πενταετούς θητείας του.

Ο **επίτροπος Borg** προέρχεται από ένα εντελώς διαφορετικό κοινωνικό και μορφωτικό υπόβαθρο. Συγκρατημένος, πειθαρχημένος, αναλυτικός, θυμίζει έντονα έναν καθηγητή Νομικής. Γεννημένος στη Μάλτα, έχει αγγλοσαξονική εκπαίδευση, καλλιούρα αλλά και νοοτροπία. Ως νομικός γνωρίζει καλά τα θέματα των Βρυξελλών και ως πρώην υπουργός



Εξωτερικών της νησιωτικής χώρας έχει ήδη γευθεί την κορυφή της πολιτικής εξουσίας.

Γνωρίζει καλά την κοινοτική πολιτική και νομοθεσία, αφού είναι ένας ολοκληρωμένος, ώριμος τεχνοκράτης και έμπειρος γνώστης της διπλωματίας και των διεθνών σχέσεων. Επιθυμεί πολιτική ουσίας και όχι υποσχέσεων. Προέρχεται, όμως, από μια πολύ μικρή χώρα, με ελάχιστη δύναμη στους κοινοτικούς κόλπους.

Οι δύο επίτροποι έρχονται συχνά σε επαφή με σκοπό την ολοκλήρωση των εργασιών της Πράσινης Βίβλου. Ο Μαλτέζος επίτροπος γνωρίζει επαρκώς τα θέματα και προέρχεται από μια νησιωτική χώρα με παράδοση και σημαντική παρουσία στη ναυτιλιακή οικονομία. Ο Γάλλος αντιπρόεδρος ενδιαφέ-

ρεται για τις μεταφορές σε γενικότερο πλαίσιο και δεν έχει ενδιαφέρον ως προς την εμβάθυνση σε θέματα ναυτιλίας: Είναι εξάλλου μάλλον «περαστικός», τόσο από το συγκεκριμένο χαρτοφυλάκιο όσο και από τη θέση. Η Γαλλία είναι όμως παντοδύναμη στις Βρυξέλλες και ο αντιπρόεδρος της θα έχει τον τελευταίο λόγο σε όποια πολιτική κίνηση τελικά αποφασισθεί.

Ο πρόεδρος της Επιτροπής, J.M. Barroso, ήταν σαφής ως προς τις επιθυμίες του για το μέλλον της ναυτιλιακής πολιτικής στην Ε.Ε. Το ενδιαφέρον του για το νομοθετικό μέλλον των θαλάσσιων μεταφο-

ρών είναι μεν αξιόπαινο, αλλά ο τρόπος ολοκλήρωσής του γεννά ερωτήματα για τον τρόπο εφαρμογής του. Οι δύο πρωταγωνιστές καλούνται να συνδιαλλαγούν σε μια δύσκολη περίοδο και σε ένα εξαιρετικά πολύπλοκο χαρτοφυλάκιο. Οι κουλτούρες τους, οι επιθυμίες και προκαταλήψεις τους, πιθανώς, να σταθούν εμπόδιο στην επιτυχημένη ολοκλήρωση των αρχικών σχεδίων τους. Ένας πύργος της Βαβέλ στήθηκε στο κέντρο των Βρυξελλών: Πορτογάλος εντολέας, Γάλλος μηχανικός, Μαλτέζος αρχιτέκτονας. Μια δύσκολη «κατασκευή», ζητείται να ολοκληρωθεί. ☉





» Παρασκευή και 13

Πόσο προληπτικοί είναι οι αιρετοί της Ευρώπης;

Σε ένα ενδιαφέρον γκάλοπ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που δημοσιεύθηκε στην επίσημη ιστοσελίδα, ρωτήθηκαν αρκετοί ευρωβουλευτές από διαφορετικές εθνικότητες και από διάφορες πολιτικές ομάδες για τις προλήψεις τους και για μικρά πράγματα που τους βοηθούν πριν από εκλογές, σημαντικές ψηφοφορίες ή ομιλίες.

Ο Βρετανός Neil Parish, μέλος της Ομάδας του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος, προτιμά να «πιάνει ξύλο» από το να αποφεύγει μερικά πράγματα.

Στο γραφείο του βρήκαν μερικές αγελαδίτσες, παιχνίδια που του θυμίζουν το αγροτικό του υπόβαθρο και του φέρνουν καλή τύχη.

Ο Βρετανός ευρωβουλευτής δεν ταξιδεύει παραπάνω από όσο χρειάζεται την Παρασκευή και 13 και δεν μπαίνει ποτέ μέσα σε κτίριο με ανοιχτή την ομπρέλα του. Οι Βρετανοί βουλευτές τρίζουν το πόδι τους στο άγαλμα του Winston Churchill στην είσοδο του βρετανικού Κοινοβουλίου, γιατί πιστεύουν ότι έτσι θα έχουν καλύτερη ρητορική ικανότητα.

Από την άλλη πλευρά, η Δανή ευρωβουλευτής Karin Riis-Jorgensen, μέλος της Συμμαχίας Φιλελευθέρων και Δημοκρατών για την Ευρώπη, τονίζει ότι δεν είναι προληπτική, αλλά «φοράω πάντα ένα περιδέραιο με πέτρες, το οποίο μου προσφέρει άνεση, τύχη και επιτυχία!».

Φέρνει το κομπολόι τύχη;

Ο κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης, μέλος της Ομά-

Αρκετοί Ευρωπαίοι είναι προληπτικοί, ανεξαρτήτως κουλτούρας, φυλής, θρησκείας, κοινωνικής τάξης ή επαγγέλματος... Σε πολλές χώρες, μάλιστα, η «Παρασκευή και 13» θεωρείται άτυχη μέρα. Μερικοί ιστορικοί υποστηρίζουν ότι η λεγόμενη «Μαύρη Παρασκευή» οφείλεται στο ότι εκατοντάδες ιππότες συνελήφθησαν στις 13 Οκτωβρίου του 1307, που ήταν Παρασκευή. Και οι ευρωβουλευτές μας; Είναι προληπτικοί;

δας του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος, είπε ότι δεν μπορεί να φορέσει ακριβά ρολόγια, γιατί κατά τη γνώμη του φέρουν κακοτυχία. «Προφανώς, ως Έλληνας, μου αρέσει να παίζω με το κομπολόι, ένα είδος εργαλείου κατά του άγχους, που έχουν οι περισσότεροι από εμάς... Και αν δεν το έχω μαζί μου, δανείζομαι ένα από το προσωπικό μου ή συναδέλφους... Αλλά και πάλι, το κάνω περισσότερο από συνήθεια, κατά του άγχους, παρά επειδή είμαι προληπτικός», σημειώνει ο Έλληνας ευρωβουλευτής. Ο κ. Χατζηδάκης εκμυστηρεύτηκε επίσης ότι,

όταν παρακολουθεί ένα συγκεκριμένο κανάλι, αποφεύγει να κλείσει την τηλεόραση κατευθείαν -την κλείνει αφού αλλάξει κανάλι-, γιατί μια φορά που την έκλεισε έχοντας παρακολουθήσει το ίδιο κανάλι «η κυβέρνηση του κόμματος που ήταν στην εξουσία και στο οποίο ανήκα κατέρρευσε».

Για το σταύρωμα των δαχτύλων...

Ο Λεττονός ευρωβουλευτής Roberts Zile, από την Ένωση για την Ευρώπη των Εθνών, δηλώνει χαρά-



It's the people who make a good classification society.



creato&make

The B.V. Piraeus team. Always available and close to you.



**BUREAU
VERITAS**

For the benefit of business and people

Hellenic Central Office: 23, Etolikou str, 18545 Piraeus. Tel.: +30 (210) 4063000, Fax: +30 (210) 4063063. E-mail: grc_lpr@gr.bureauveritas.com
www.bureauveritas.com

www.bureauveritas.gr



κτηριστικά: «Δεν είμαι προληπτικός. Απ' όσο ξέρω, η λεττονική πολιτική επηρεάζεται μόνο από ένα φαινόμενο -την πανσέληνο-, το οποίο είναι αναπόφευκτο. Θα ήταν παράλογο να προσπαθήσει κανείς να το καταπολεμήσει». Κατά τη γνώμη του, το καλύτερο που μπορεί να κάνει κάποιος πριν από κάποια ομιλία είναι να έχει καλή διάθεση και να είναι σε καλή φυσική κατάσταση. Η ψηφοφορία είναι γι' αυτόν αποτέλεσμα δουλειάς και όχι του σταυρώματος των δαχτύλων.

Για τον αριθμό 666...

Ο Βρετανός Sajjad Karim, από τη Συμμαχία Φιλελευθέρων και Δημοκρατών για την Ευρώπη, είπε: «Δεν είχα καταλάβει ότι καθόμουν στη θέση 666 (στο Κοινοβούλιο)! Ο αριθμός αυτός δεν έχει καμία σημασία για μένα! Δεν είμαι καθόλου προληπτικός. Έχω μεγάλη πίστη στο Θεό και προσεύχομαι χωρίς κάποιο συγκεκριμένο εργαλείο. Αυτό είναι όλο! Οπότε, δεν με πειράζει να κάθομαι στη θέση 666 ούτε στη θέση 13 ούτε σε όποια άλλη θέση με βάλουν!»

Για τον αριθμό 13...

Ο Ιταλός Giovanni Pittella, μέλος της Σοσιαλιστικής Ομάδας, φοβάται τον αριθμό 13 και μάλιστα, όταν βρίσκεται στον ανελκυστήρα του Κοινοβουλίου πηγαίνοντας προς το 15ο όροφο -όπου βρίσκεται το γραφείο του- και κάποιος πατήσει το 13, βγαίνει από τον ανελκυστήρα πριν φτάσουν στο 13ο! Ο Ιταλός ευρωβουλευτής πάντα κουβαλάει ένα μικρό κόκκινο κέρατο μαζί του «...για καλό και για κακό». Νιώθει λίγο άβολα με τις περισ-

σότερες προλήψεις, ιδίως όσον αφορά τις μαύρες γάτες, αλλά, όπως σημειώνει, «εν τέλει, το καλύτερο φυσικό αντίσωμα είναι η θετική σκέψη!»

Ο Γερμανός Hans-Gert Pottering, μέλος της Ομάδας του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος, είπε χαρακτηριστικά: «Εδώ και πολλά χρόνια έχω τη θέση 13 στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και δεν είναι καλύτερη ή χειρότερη από οποιαδήποτε άλλη. Από την άλλη, η θέση αυτή ανήκει στον πρόεδρο της Ομάδας του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος, οπότε είναι καλή». Και προσθέτει: «Για έναν πολιτικό είναι πιο σημαντικό το να προσπαθεί να εντοπίσει τις αληθινές αιτίες κάποιων πραγμάτων και την επίδραση συγκεκριμένων γεγονότων. Γι' αυτό καμία πρόληψη δεν με αφορά. Ούτε ο αριθμός 13 ούτε οι μαύρες γάτες ούτε παρόμοια φαινόμενα είναι ικανά να καθορίζουν τη ζωή μας, μόνον ε-

μείς είμαστε υπεύθυνοι για τα αποτελέσματα των πράξεών μας».

Η Γερμανίδα Helga Trupel, ευρωβουλευτής από την Ομάδα των Πρασίνων, δεν έχει κάποιο συγκεκριμένο αντικείμενο που της φέρνει τύχη, όμως μερικές φορές κατά τη διάρκεια ομιλίας της κρατά στο χέρι ένα στυλό και πιστεύει ότι αυτό τη βοηθά. «Είχα τον αριθμό 13 στη λίστα του γερμανικού κόμματος των Πρασίνων στις ευρωπαϊκές εκλογές, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν στις 13 Ιουνίου του 2004. Παρά το γεγονός ότι ο αριθμός 13 θεωρείται άτυχος στη Γερμανία, σε αυτή την περίπτωση ήταν τυχερός για μένα. Το πιο σημαντικό είναι να κοιμάμαι καλά πριν από σημαντικές ομιλίες και να έχω αρκετό χρόνο για να συγκεντρώσω τις σκέψεις μου». ☺





Aalesund • Aarhus • Aberdeen • Abu Dhabi • Adelaide • Alexandria • Algeciras • Antwerp • Asuncion • Auckland
 Augsburg • Azores • Baie Comeau • Baku • Balboa • Baltimore • Bangkok • Barcelona • Bari • Barranquilla • Batam
 Bath • Beaumont • Belem • Bergamo • Bergen • Berlin • Bilbao • Birmingham • Bordeaux • Boston • Bremen • Brindisi
 Brisbane • Brownsville • Brunswick • Bucharest • Buenaventura • Buenos Aires • Busan • Cadiz • Cairns • Cairo • Calgary
 Callao • Canary Islands • Cape Town • Caracas • Cartagena • Cebu • Charleston • Chennai • Chepstow • Chicago
 Chittagong • Citavecchia • Ciudad del Carmen • Cleveland • Coatzacoalcas • Cochin • Colombo • Constantza
 Copenhagen • Cork • Corpus Christi • Crete • Curacao • Dalian • Damman • Darwin • Detroit • Doha • Douala • Dover
 Dubai • Duluth • Dunedin • Dunkerque • Durban • Edmonton • El Ferrol • Ensenada • Erie • Essen • Falmouth • Felixstowe
 Fiumicino • Fort Lauderdale • Fortaleza • Fredericia • Fremantle • Galatz • Galveston • Gdynia • Genoa • Gijón
 Gioia Tauro • Glasgow • Gliwice • Gothenburg • Greenville • Guangzhou • Guayaquil • Guaymas • Hakodate
 Halifax • Hamburg • Helsinki • Hiroshima • Hong Kong • Honolulu • Houma • Houston • Huelva • Humberside
 Innoshima • Istanbul • Jacksonville • Jakarta • Jeddah • Jeffersonville • Johor • Kaohsiung • Karachi • Kavala • Kiev
 Kobe • Koje • Kolkata • Kuala Lumpur • Kure • La Coruna • La Spezia • Lagos • Lake Charles • Las Palmas • Le Havre
 Lisbon • Livorno • London • Los Angeles • Luanda • Lyon • Macae • Madrid • Manama • Manaus • Mangalore • Manila
 Mannheim • Maracaibo • Marinette • Mariupol • Marseille • Mazatlan • Melbourne • Merseyside • Messina • Mexico City
 Miami • Mihara • Milan • Milford Haven • Milwaukee • Miri • Mobile • Mokpo • Montevideo • Morehead City • Morgan City
 Mormugao • Newcastle • New York

Setting the Standard for Service.

www.eagle.org



FOUNDED 1862

ABS

Setting Standards of Excellence

► Ποιες αεροπορικές εταιρείες πρέπει να αποφεύγουμε;

Ο μαύρος πίνακας των απαγορευμένων αεροπορικών εταιρειών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στιγματίζει τον αεροπορικό χώρο



Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε τον Οκτώβριο το δεύτερο κοινοτικό κατάλογο αερομεταφορέων που υπόκεινται σε απαγόρευση λειτουργίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο κατάλογος αναθεωρείται σε τακτά διαστήματα, αφού καταρτίστηκε το Μάρτιο του 2006 και τροποποιήθηκε ήδη τον παρελθόντα Ιούνιο.

«Πέραν των αλλαγών που επήλθαν στο μαύρο πίνακα, θα εντείνουμε τις εργασίες παρακολούθησης ορισμένων αερομεταφορέων που εκτελούν συχνές επιβατικές πτήσεις στην Ευρώπη», υπογράμμισε ο κ. Barrot, αντιπρόεδρος της Επιτροπής, αρμόδιος για τις μεταφορές.

Η Επιτροπή προέβη σε ακρόαση όλων των αερομεταφορέων και των εθνικών υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας, οι οποίες ενδέχεται να εμπλέκονται και το είχαν ζητήσει.

Οι ακρόασεις αυτές πραγματοποιήθηκαν στους κόλπους της επιτροπής εμπειρογνομόνων ασφαλείας πτήσεων των κρατών-μελών, η οποία είναι επιφορτισμένη να υποβοηθά την Επιτροπή στα θέματα αυτά.

Πέραν των άμεσων τροποποιήσεων που επήλθαν στον πίνακα, η Επιτροπή και οι εμπειρογνώμονες ασφαλείας πτήσεων των κρατών-μελών εξέτασαν έξι επιπλέον μεμονωμένες περιπτώσεις.

Εξετάστηκε η κατάσταση, από πλευράς αεροπορικής ασφαλείας, της **Pulkovo Aviation**, που έχει πιστοποιηθεί στη Ρωσία, της **Pakistan International Airways** του Πακιστάν, της **Johnsons Air** της Γκάνας και, τέλος, της **Ajet**

(πρώην **Helios Airways**) που έχει πιστοποιηθεί στην Κύπρο. Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις, η Επιτροπή θεώρησε ότι δεν επιβαλλόταν μέτρο άμεσης απαγόρευσης με βάση τα εφαρμοστέα κριτήρια ασφαλείας πτήσεων. Αντίθετα, η Επιτροπή θα επαγρυπνεί για την εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων που εξήγγειλαν οι ανωτέρω επιχειρήσεις και οι αρχές ελέγχου τους, πιθανώς δε να εξετάσει εκ νέου τη σκοπιμότητα επιβολής ασφαλιστικών μέτρων σε ευρωπαϊκή κλίμακα στο διάστημα των επόμενων εβδομάδων.

Οι αλλαγές που επήλθαν σε σχέση με τον προηγούμενο κοινοτικό κατάλογο, που εκδόθηκε στις 20 Ιουνίου του τρέχοντος έτους (μέσω του κανονισμού 910/2006 της Επιτροπής), είναι οι κάτωθι:

Δύο μεμονωμένες εταιρείες προστέθηκαν στον κατάλογο κατόπιν προτάσεως της Επιτροπής: η **DAS Air Cargo** της Κένυας και η **Dairo Air Services** της Ουγκάντας υπόκεινται στο εξής σε πλήρη απαγόρευση (στο Παράρτημα Α) λόγω σοβαρών ελλείψεων σε θέματα ασφαλείας πτήσεων που διαπιστώθηκαν κατά τους τελευταίους μήνες στις εν λόγω δίδυμες εταιρείες.

Το σύνολο των 27 εταιρειών που πιστοποιήθηκαν

στη Δημοκρατία του Κιργιζιστάν υπόκεινται σε πλήρη απαγόρευση (στο Παράρτημα Α), λόγω της αδυναμίας της εθνικής αρχής ελέγχου να εξασφαλίσει αποτελεσματική επίβλεψη.

Η **Air Services Comores** της Δημοκρατίας της Κομορών, η οποία προηγουμένως ήταν πλήρως απαγορευμένη, στο εξής υπόκειται σε επιχειρησιακό περιορισμό και θα μπορεί να εκτελεί πτήσεις προς την Κοινότητα με αεροσκάφος το οποίο έχει πρόσφατα εφοδιαστεί με το ενδεδειγμένο υλικό ασφαλείας.

Τέλος, ελήφθησαν υπό σημείωση οι πρόοδοι που πραγματοποιήθηκαν από την **Phuket Air** που είναι πιστοποιημένη στην Ταϊλάνδη, από τότε που απαγορεύθηκε, τον παρελθόντα Μάρτιο, καθώς και για την **Air Koryo** της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κορέας, η Επιτροπή έκρινε ότι θα ήταν πρόωρο να διαγράψει τον εν λόγω αερομεταφορέα από τον κατάλογο.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη μαύρη λίστα των αερομεταφορέων μπορείτε να επισκεφθείτε την ιστοσελίδα της Ε.Ε.

(<http://air-ban.europa.eu>). ©

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





» Δικαιώματα και προστασία του επιβάτη-καταναλωτή ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Ι Του Εμμανουήλ Κεραμιανάκη Ι
Προέδρου της Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης

Η Κοινότητα, λαμβάνοντας υπόψη τις προτεραιότητες που έθεσε η συνθήκη του Άμστερνταμ και ειδικότερα το άρθρο 153 αυτής, υπέρ της προστασίας των καταναλωτών, τα τελευταία χρόνια έχει ξεκινήσει μια προσπάθεια ενίσχυσης των δικαιωμάτων των επιβατών με την υιοθέτηση σχετικών κανονισμών, που αφορούν την αποζημίωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών λόγω άρνησης επιβίβασης, ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης, τα δικαιώματα των επιβατών με αναπηρίες και μειωμένη κινητικότητα, σύσταση κοινοτικού καταλόγου αερομεταφορέων των οποίων απαγορεύεται η λειτουργία στην Κοινότητα και την ενημέρωση των επιβατών σχετικά με την ταυτότητα του πραγματικού αερομεταφορέα.



Ειδικότερα, εφαρμόζεται από τη 17η Φεβρουαρίου 2005 ο κανονισμός 261/2004 που αφορά την αποζημίωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και τη βοήθεια που τους παρέχεται σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης, ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης. Συνοπτικά ο κανονισμός εφαρμόζεται:

- Στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος κράτους-μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη.
- Στους επιβάτες που αναχωρούν από αερολιμένα στο έδαφος τρίτης χώρας με προορισμό αερολιμένα στο έδαφος κράτους-μέλους στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη και εφόσον ο πραγματικός αερομεταφορέας της συγκεκριμένης πτήσης είναι κοινοτικός αερομεταφορέας.

Τρεις είναι οι περιπτώσεις που καλύπτει ο υπόψη κανονισμός:

- Άρνηση επιβίβασης.
- Ματαίωση της πτήσης.
- Καθυστέρηση της πτήσης.

Αν δεν παρασχεθούν τα προαναφερόμενα δικαιώματα, ο επιβάτης θα πρέπει να απευθυνθεί προς την α-

εροπορική εταιρεία. Αν δεν υπάρξει η σχετική ανταπόκριση από πλευράς της αεροπορικής εταιρείας, ο επιβάτης θα πρέπει να απευθυνθεί στον εθνικό φορέα κάθε κράτους-μέλους, ο οποίος είναι αρμόδιος για την εφαρμογή του κανονισμού 261/2004, όσον αφορά τις πτήσεις που αναχωρούν από αερολιμένες που βρίσκονται στο έδαφός του και για πτήσεις από τρίτες χώρες προς αερολιμένες σε αυτό το έδαφος. Αρμόδιος φορέας για την Ελλάδα είναι η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και ειδικότερα η Διεύθυνση Αεροπορικής Εκμετάλλευσης.

Καθώς η ασφάλεια των αερομεταφορών αποτελεί προτεραιότητα για την Ευρωπαϊκή Ένωση, ο κανονισμός 2111/2005 της 14ης Δεκεμβρίου 2005 έθεσε κοινούς κανόνες σχετικά με τη σύσταση και τη δημοσίευση κοινοτικού καταλόγου, βασισμένου σε κοινά κριτήρια, των αερομεταφορέων των οποίων η λειτουργία, για λόγους ασφαλείας, απαγορεύεται στην Κοινότητα και σχετικά με την ενημέρωση των επιβατών αεροπορικών μεταφορών για την ταυτότητα του αερομεταφορέα, ο οποίος εκτελεί την πτήση στην οποία επιβαίνουν.

Μετά τα δυσάρεστα γεγονότα που συνέβησαν το περασμένο καλοκαίρι στη Μεγάλη Βρετανία, η Ευ-

ρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε από τις 6/11/2006 το νέο κανονισμό ασφαλείας 1546/06, ο οποίος προβλέπει τον περιορισμό των μεταφερόμενων υγρών στις χειραποσκευές των επιβατών.

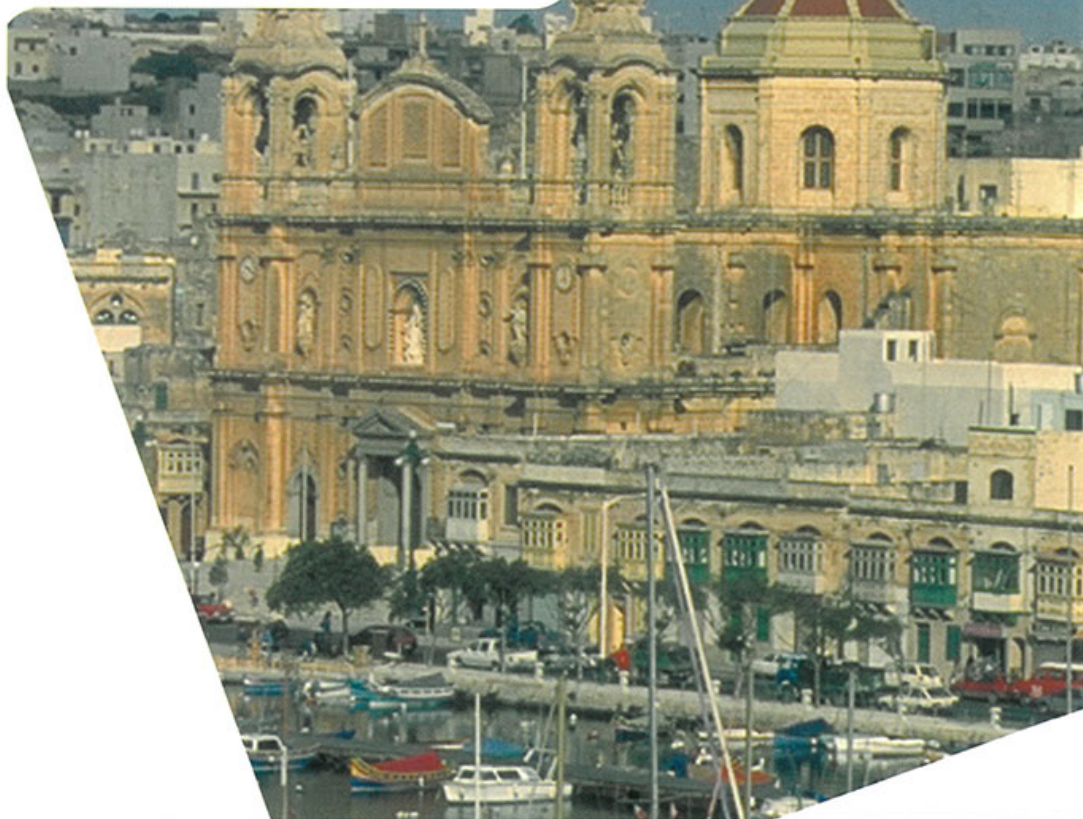
Με βάση τις τελευταίες ρυθμίσεις που επέβαλε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με γνώμονα την προστασία του επιβάτη-καταναλωτή, η Ελληνική Αεροπορική Ένωση πραγματοποίησε την 1η Νοεμβρίου εσπερίδα με εισηγητές εκπροσώπους φορέων των αερομεταφορών και των καταναλωτών. Τα τελικά συμπεράσματα που προέκυψαν από τις εισηγήσεις και την ανταλλαγή απόψεων συνοψίζονται στις ακόλουθες ενέργειες, που επιβάλλεται να γίνουν από τους καθ' ύλην αρμόδιους φορείς:

- Λειτουργία γραφείου προστασίας καταναλωτή σε εμφανές και εύκολα προσβάσιμο σημείο των αερολιμένων.
- Διανομή ενημερωτικών φυλλαδίων στους επιβάτες κατά την είσοδό τους στον αερολιμένα, στα οποία θα αναγράφονται σε απλή γλώσσα τα δικαιώματά τους.
- Δημιουργία ιστοσελίδας παραπόνων επιβατών από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. ☉



| Του Α. Μ. Γουλιέλμου | Καθηγητή Πανεπιστημίου Πειραιώς
και τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών, πρώην Γ.Γ. ΥΕΝ

» Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΑΝΑΔΕΛΦΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ... ΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΚΑΙ Η... ΜΑΛΤΑ ΤΩΝ ΙΠΠΟΤΩΝ



Παράδοξα, όμως, η πορεία προς την επιτυχία -όπως φαίνεται στο διάγραμμα 1- ανακόπηκε, και το 2006 (Μάρτιος) το κυπριακό νηολόγιο «έχασε» μεταξύ άλλων και 54 πλοία ελληνικών συμφερόντων 2.603.578 τνβ. Τελικά το μερίδιο των Ελλήνων περιορίστηκε στο 10%, το 2006, στην κυπριακή σημαία.

Λέγαμε τους Ευρωπαίους... ανάδελφους, αλλά τώρα προκύπτει να είναι και οι Ελλαδίτες. Τις πταίει; Όπως δείχνει το διάγραμμα 1, το κυπριακό νηολόγιο παρουσίασε μια απότομη άνοδο το 1982-1983 (147%, σύνολο ετησίων αυξήσεων της περιόδου) που συνεχίστηκε με μικρότερους ρυθμούς μέχρι και το 1987 (136%). Ακόμη μικρότεροι ρυθμοί παρουσιάστηκαν και στην περίοδο 1990-1995

του Μάρσαλ (*) (2006) με 13 εκατ. τνβ «κέρδη» στα 2 αυτά νηολόγια, παραδοσιακά και νεοφανή. Γιατί;

Σε αυτούς που «έχασαν» τα πλοία δυστυχώς δεν είναι μόνο η Κύπρος αλλά και η Μάλτα, που έχασε 45 ελληνόκτητα πλοία -1.174.242 τνβ-, που χρίζει ιππότες Ελληνίδες εφοπλιστριες, καθώς και η Ελλάδα (-59 πλοία, -7.528.304 τνβ), που σφυρίζει αδιάφορα στους Έλληνες εφοπλιστές και στις φοβερές τους οικονομικές δυνατότητες καθώς και στη γενικότερη τεχνονομία τους. Ο Έλληνας υπουργός Οικονομικών ενσωμάτωσε στο ελληνικό ΑΕΠ την Τρούμπα, αλλά... δεν μπόρεσε ακόμη να ενσωματώσει την Ακτή Μιαούλη!

Θα φανεί παράδοξο γιατί δίνουμε μεγάλη σημασία

Το κυπριακό νηολόγιο επέτυχε όντως μια θεαματική συμμετοχή στον παγκόσμιο στόλο των εμπορικών караβιών από το 1963, που ιδρύθηκε. Μάλιστα, αποτέλεσε σταδιακά από το 1965 και μετά μια από τις κυριότερες προτιμήσεις των Ελλήνων εφοπλιστών, ειδικότερα το 1982 (με μερίδιο 3,3% του ελληνόκτητου, σε κοχ.), καθώς και στην περίοδο 1984-1999 με ποσοστά 5,3% (1984), 29% (1989) και 18% (1999). Οι Έλληνες, δηλαδή, είχαν παραδοσιακά το 1/5 με 1/3 των караβιών τους στην κυπριακή σημαία (Γουλιέλμος, 2001).

(40%). Οι μικρότεροι ρυθμοί συνεχίστηκαν και το 1997-1998 (3%).

Η σημαντική προσπάθεια ανάκαμψης που έγινε το 2000 όμως (περίπου +6% αύξηση) ακολουθήθηκε από μεγάλες απώλειες το 2001 (-14%) και στην περίοδο 2003-2005 (-6%). Το 2000 το νηολόγιο έφτασε στους 28,37 εκατ. κοχ - τελευταίο μέγιστο όλων των εποχών. Η πτώση αρχίζει από το 2001 με ανερχόμενους ρυθμούς.

Η πορεία του κυπριακού νηολογίου από ό,τι φαίνεται από το διάγραμμα έχει μπει σε φάση πτωτική, που ίσως όμως να είναι αντιστρεψίμη. Δυστυχώς, η μεγάλη δεξαμενή των ανοικτών νηολογίων, δηλαδή η ελληνόκτητη ναυτιλία, το 2006, αναπαύεται κυρίως στις αγκάλες της Λιβερίας και των Νήσων

στην ελληνόκτητη ναυτιλία ενώ... μιλάμε για την Κύπρο και τη Μάλτα. Αυτό, διότι η εξάρτηση αυτών των 2 σημαιών από την ελληνόκτητη, και άλλων βέβαια σημαιών, είναι ισχυρή λόγω των ποσοστών που έχουμε σε αυτές. Η τυχόν νέα προσπάθεια προσέλκυσης πλοίων της Κύπρου και της Μάλτας επομένως πρέπει να αρχίσει και πάλι από τους Ελλαδίτες. Εκτός και αν οι Κύπριοι αυτό δεν το γνωρίζουν.

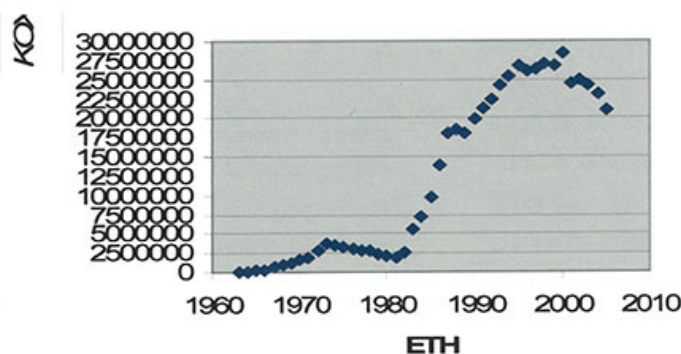
Ο Παναμάς το 2006 έχει 26,38 εκατ. τνβ δικά μας караβία, η Μάλτα 24,82 (κατ' εκτίμηση συνολικά 37,5 εκατ. τνβ, δηλαδή 66%), η Λιβερία 19,44, η Κύπρος 18,40 (κατ' εκτίμηση 31,5 εκατ. τνβ, δηλαδή 60%), οι Μπαχάμες 14,17, τα Νησιά του Μάρσαλ -που δεν τα ξέρει* ούτε ο θυρωρός τους-

(*) Νήσοι, από κοραλλιογενείς ατόλες του κεντρικού Ειρηνικού με 38.000 (1985) μικρονησιακής καταγωγής κατοίκους, που αποτελούν την προεδρική αυτοδιοικούμενη (1979) δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ, με 33 άτομα Βουλή, έκταση 181 τ.χ. και μήκος 1.290 χιλιομέτρων. Πρωτεύουσα Ντάριτ-Ουλίγκα-Ντάλαπ. Από το 1982 έχει σύμβαση ελεύθερης σύνδεσης με τις ΗΠΑ (1983 έγκριση). Ανακαλύφθηκαν το 1529 από Ισπανούς.

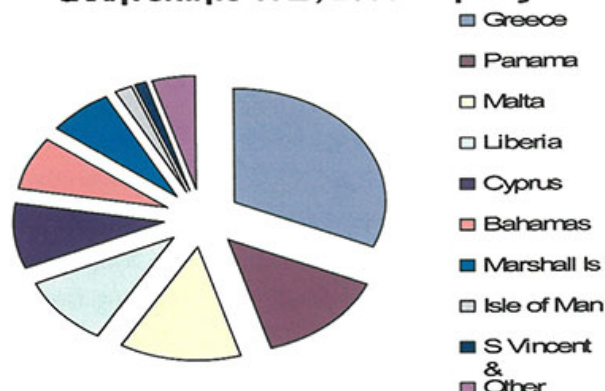


13,2, το Νησί του Ανθρώπου... από τη Βρετανία 3,62 και ο Άγιος Βικέντιος & Γρεναδίνες 2,31 και φυσικά η Ελλάς με 59,56 εκατ. τνβ. Σύνολο 182 εκατ. τνβ από τους συνολικούς 190 εκατ. Επομένως, η Ελλάς στηρίζει και την Κύπρο με 60% περίπου και τη Μάλτα με μεγαλύτερο ποσοστό, δηλαδή 66%. Όλα αυτά τα δείχνει και το διάγραμμα 2. Με τα στοιχεία του Committee («Ναυτικά Χρονικά», α.α.), έλαβον: 32% Ελλάδα, 14% πάει στον Παναμά, 13% στη Μάλτα, 10% στη Λιβερία, 10% στην Κύπρο, 7,5% στις Μπαχάμες, 7% στα Νησιά του Μάρσαλ, 2% στο Νησί του Ανθρώπου, 1,2% στον Άγιο Βικέντιο & Γρεναδίνες και 5%, περίπου, σε διάφορες συνολικά 43 σημαίες! Και στα νηολόγια πλέον υπάρχει ανταγωνισμός.

Κυπριακό νηολόγιο 1963-2005



Μερίδια σημαίων στον ελληνόκτητο ΤΝΒ, 2006 Μάρτιος



Στην ανάδελφη ναυτιλιακή Ευρώπη (245 εκατ. τόνων νεκρού βάρους) η Ελλάς (με 127 εκατ. τνβ - το ορθό βέβαια τονάζ ήταν 139 το Μάρτιο του 1999) κρατούσε την πρώτη θέση το 1999 (1/1) με 52 και πλέον τοις εκατό, με δεύτερη τη Γερμανία με 11%, τρίτη τη Σουηδία με 9%, τέταρτη τη Μ. Βρετανία με 8% και τελευταία με 5% τη Δανία (σύνολο 85%, 207 εκατ. τνβ). Η εξέλιξη μετά το 1999 δίνεται στο τέλος της εργασίας αυτής. Το υπόλοιπο κατείχαν οι υπόλοιπες 10 χώρες της Ε.Ε. των «15» (38 εκατ. τνβ). Στην οικογένεια αυτή προστέθηκε η Κύπρος με 35-36 περίπου, κατ' εκτίμηση, εκατ. τνβ και η Μάλτα με 40 εκατ. τνβ (τέλος 1998). Η Ε.Ε. κατάφερε επομένως να συγκεντρώσει το μισό στόλο του Κόσμου, ήτοι 346 εκατ. τνβ της Ε.Ε. με τις 25 χώρες στα 735 εκατ. τνβ του κόσμου στο τέλος του 1998 (1.000 κοχ και άνω). Η φωνή όμως στην Ευρώπη δεν ακούγεται από τη δύναμη του στόλου, αλλά από τη δύναμη της φωνής, όχι στη σκηνή, αλλά στα παρασκήνια... Φυσικά, η Ελλάς με 2 ισχυρά alter ego (αφού η μεγάλη πλειοψηφία του τονάζ όπως αναφέραμε είναι ελληνόκτητη) στην Ευρώπη (Μάλτα και Κύπρο)... είναι καλύτερα... Έχουν οι τρεις χώρες 259 εκατ. τνβ.

1.2 Μια εκ βαθέων ανάλυση

(α) Οι ευρωπαϊκές απαιτήσεις

Η ένταξη της Κύπρου (και της Μάλτας) στην Ε.Ε. από την 01/05/2004 είχε βεβαίως τρεις βασικές

προϋποθέσεις. Έπρεπε οι χώρες αυτές: 1) Να εμπεδώσουν τη ναυτική ασφάλεια, 2) να απομακρύνουν τη σημαία από τη μαύρη λίστα του Μνημονίου των Παρισίων και 3) να αποφύγουν περιστατικά με θαλάσσια ρύπανση. Η Κύπρος και η Μάλτα έπρεπε δηλαδή πιο συγκεκριμένα να επιτύχουν: α) Εξασφάλιση της ασφάλειας, β) εξασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος, γ) εξασφάλιση της security και δ) ικανοποίηση των κοινωνικών ζητημάτων (ειδικότερα στο χώρο της ναυτικής εργασίας και γενικά της αύξησης της απασχόλησης). Αν αυτά τα έχουν επιτύχει, φαίνεται αυτό έγινε με αρχικά μεγάλες απώλειες στο νηολόγιο. Η Κύπρος και η Μάλτα όφειλαν επίσης να τηρήσουν το άρθρο 94 παρ. 3 του Δικαίου της Θάλασσας.

Αυτές οι προϋποθέσεις ειδικότερα θα υλοποιούνταν μέσα από την εναρμόνιση του ναυτιλιακού acquis στις περιοχές της ναυτικής ασφάλειας και του Μνημονίου των Παρισίων. Από την Κύπρο ζητήθηκε βέβαια να ενισχύσει (όπου ακόμη υστερεί) τη στελέχωση και την αποτελεσματικότητα του κρατικού μηχανισμού για τη συμμόρφωση των πλοίων της σημαίας με τις απαιτήσεις του Μνημονίου των Παρισίων, όπου η Ε.Ε. «αμφισβήτησε» την Κύπρο και απαιτήσε ένα καλύτερο σύστημα αναφορών / επιθεωρήσεων.

Η Μάλτα έμεινε μέσα στη μαύρη λίστα στην περίοδο 2001-2003 με μέτριο κίνδυνο, καθώς και η Κύπρος. Βέβαια η συμπεριφορά της Κύπρου ήταν

εξαιρετική στο σημείο αυτό, αφού το ποσοστό κρατήσεων των πλοίων της σημαίας έπεφτε συνέχεια από το 1995 (22%) στο 9% (2000-2001) και στο 8% (2001-2003). Στο θέμα αυτό επανερχόμαστε στο τέλος αυτής της εργασίας.

Η τήρηση των διεθνών συμβάσεων και η υιοθέτηση των υπολοίπων είναι μέσα στην ευρωπαϊκή υποχρέωση. Η Κύπρος είχε επικυρώσει στο τέλος του 2002 30 συμβάσεις και απέμειναν 20. Η Μάλτα 26, έναντι 44 της Νορβηγίας και 37 της Ελλάδος. Επομένως, υπήρξε και υπάρχει πολύς δρόμος για να καλυφθεί από τις χώρες αυτές από το 2004 (1/5). Στο τέλος επανεξετάζουμε το θέμα αυτό, αφού οι συμβάσεις έγιναν πια 55 συνολικά.

(β) Το κυπριακό νηολόγιο σώζεται από τα προσωρινά και παράλληλα πλοία με μια μόνη ελαφριά βελτίωση στη μόνιμη δύναμη;

Είναι απορίας άξιο να ερωτήσει κανείς ποια πλοία τρώμαξε η ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. και πιθανόν «έβαλαν τη σημαία στην προπέλα», όπως λέγεται. Ας δούμε την κατάσταση στον πίνακα 1.

Όπως δείχνει ο πιο πάνω πίνακας, μεταξύ 2004 και 2005 υπήρξαν απώλειες στις βασικές κατηγορίες των ποντοπόρων πλοίων στο κυπριακό νηολόγιο και ειδικότερα στα μπαλκ κάριερ. Αυτές οι κατηγορίες είναι βασικές, διότι σε κοχ καλύπτουν το 93%-95% του συνόλου.

Φαίνεται όμως μια ελαφρά ανάκαμψη του νηολογίου



TSAVLIRIS

SALVAGE

Salvage Masters of the World

- Marine salvage
- Deep-sea towage
- Contingency planning
- Wreck removal
- Pollution control
- Ocean rescue
- Cargo & ship recovery
- Sub-sea works
- Offshore support
- Fire fighting



Piraeus Greece 10 Akti Poseidonos 185 31 Tel.: +30 210 422 1000
A.O.H: +30 6976 444 100/103 • Telefax: +30 210 422 1008/417 4885
Telex: 212677/21 1729 TSAV GR • E-mail: salvage@tsavliris.com

London United Kingdom 38 Bruton Place, Mayfair W1J 6NX
Tel.: +44(0) 207 629 7373 • Telefax: +44(0) 207 629 7379
Telex: 884291 TSAVUK G. • E-mail: tsav@globalnet.co.uk

Website: www.tsavliris.com

Πίνακας 1: Δύναμη κυπριακού νηολογίου με πλοία μόνιμα, προσωρινά και παράλληλα σε κοχ, 2004-2006 (Ιούνιος)

Κατηγορία	2004 Δεκ.	2005 Δεκ.	2006 Ιουν.	Παρατηρήσεις
Γενικού φορτίου	2.282.617 9,9%	2.017.345 9,6	2.035.625 9,3	Απώλειες (*)
Δεξαμενόπλοια	3.990.385 17,3%	3.399.890 16,1	3.445.052 15,7	Απώλειες (*)
Μεταφ. Ε/Κ	3.543.673 15,4%	3.366.624 16	3.591.187 16,4	Σταθερά (*)
Φορτηγά χύμα	11.329.625 49,1%	10.475.930 50	10.686.980 49	Απώλειες (*)
Δ/Ε χημικά	277.417	167.624	193.743	Απώλειες (*) κέρδη 2006
Δ/Ε υγραερίου	14.231	8.427	13.032	Ανάκαμψη
Δ/Ε συνδυασμένου φορτίου	183.701	136.073	136.073	Σταθερά, απώλειες από 2004
Ψυγεία	221.102	202.796	195.162	Απώλειες
Σύνολο	21.842.751 95%	19.774.709 94%	20.296.854 93%	(*) έναντι 2004

Επεξεργασία δική μας. Στοιχεία από το τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας της Κύπρου.

Πίνακας 2: Η κατανομή ηλικιών στο κυπριακό νηολόγιο έχει ως εξής 11/2 έτος μετά την ένταξη (31/12/2005)

0-4	5-9	10-14	15-29	30 & άνω
6.007.873	3.150.481	2.299.643	9.046.508	589.910
28,5%	14,9%	10,9%	43%	2,8%

Δική μας επεξεργασία. Πηγή: Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας της Κύπρου.

Πίνακας 3: Η ναυτιλιακή Ευρώπη ήταν ως εξής το 2003 (31/12)-1/1/2004

ΧΩΡΕΣ	Αριθμός πλοίων	Ολικόι κόροι	Κρατήσεις 2003
Αυστρία	7	- 0 %	0/0
Βέλγιο	83	- 0%	1/10
Κύπρος	1.357	23.937.070 17,4	89/202
Τσεχία	-	-	-
Δανία	840	9.023.128 6,5	16/460
Εσθονία	58	267.572 0.19	11/87
Φινλανδία	408	1.475.063 1,07	2/106
Γαλλία	207	4.556.000 3,31	0/81
Γερμανία	475	5.722.594 4.15	7/346
Ελλάς	1.558	32.203.117 23,4	25/545

> σελ. 7

ου το α' εξάμηνο του 2006, που χωρίς να φτάσει τη δύναμη του 2004 ήταν καλύτερο του 2005, αν ληφθεί υπόψη και το γεγονός ότι το 2006 έχουμε στοιχεία μόνο για το πρώτο εξάμηνο του.

Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι τα πλοία φοβήθηκαν, έφυγαν, ήλθαν, είδαν και επανήλθαν(.). Η άποψή μας αυτή ενισχύεται από την κατανομή του νηολογίου σε 3 κατηγορίες πλοίων, ως εξής:

- Μόνιμα 31/12/2004 20.893.305 κοχ - μόνιμα 31/12/2005 17.919.589 κοχ και - μόνιμα 30/06/2006 18.142.671 κοχ. Τα προσωρινά το 2006 ήταν 1.486.175 κοχ έναντι 643.500 το 2004. Και 2.257.968 παράλληλα (ειδικά στα Ε/Κ) το 2006 έναντι 1.523.114 το 2005.

Πάντως, ελαφρά βελτίωση υπάρχει και στη διαχρονική σύγκριση στα μόνιμα πλοία.

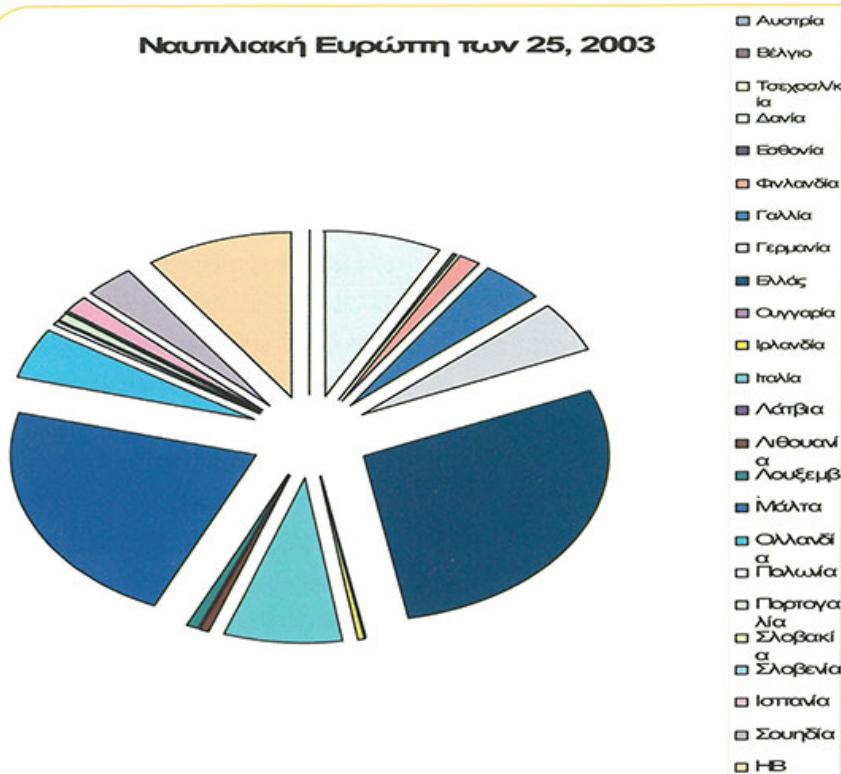
(γ) Από ηλικία πώς πάμε;

Όπως δείχνει ο πίνακας 2, πάνω από τους μισούς κοχ είναι μέχρι 14 ετών (54,3%). Βέβαια υπάρχει και ένα 45,8% για κοχ πάνω από 15 έτη. Η μέση ηλικία βελτιώθηκε το 2003 (16,35 από 16,74) αλλά χειροτέρευσε το 2004 (16,55) καθώς τα πλοία μειώθηκαν από 1.407 σε 1.443 και 1.357 (1/1). Ο στόλος πάντως σε GT δείχνει εδώ βελτίωση από 22.761.778 (2002) σε 22.996.024 (2003) και 23.937.070 (2004).

1.3 Πιο σκληρή η ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. μετά το 2004;

Το θέμα δεν είναι ότι εντάσσεται στην Ε.Ε. και πρέπει να επιτύχει κάποιες προϋποθέσεις, είναι ακόμη και τι σου βγαίνει στη συνέχεια. Το 2005 θεσπίστηκαν κυρώσεις, και μάλιστα ποινικές, για ζητήματα ρύπανσης από τα πλοία. Υπάρχει σχετική ντιρεκτίβα για το θέμα αυτό, που βασίζεται στους ορισμούς της Marpol -με τις τροποποιήσεις της- για το τι είναι παράνομη λειτουργική και ατυχηματική ρύπανση (Urrutia, 2006). Το σύστημα των κυρώσεων βασίζεται σε δύο διαφορετικές δέσμες μέτρων: α) Μέτρα που προέρχονται από τη σκοπιμότητα της Συνθήκης της ΕΟΚ [άρθρο 80(2)] για τις θαλάσσιες μεταφορές] και β) μέτρα που προέρχονται από τη σκοπιμότητα του βου τίτλου της Συνθήκης της Ε.Ε.

Ναυτιλιακή Ευρώπη των 25, 2003



(διατάξεις για την αστυνομική και δικαστική συνεργασία σε ποινικά ζητήματα). Η ντιρεκτίβα υιοθετήθηκε από το Ευ. Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο και μια συμπληρωματική απόφαση-πλαίσιο υιοθετήθηκε μόνο από το Συμβούλιο.

Σημαντική είναι η πρόταση για το 3ο πακέτο νομικών μέτρων για τη θαλάσσια ασφάλεια για την περίοδο 2009-2010. Στο τέλος του περασμένου έτους, η Επιτροπή παρουσίασε στο Ευ. Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ένα σύνολο 6 νέων ντιρεκτιβών (http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/safety/2005_package_3_en.htm) και ένα νέο κανονισμό για τη σημαντική βελτίωση της υπάρχουσας κοινοτικής νομοθεσίας στην ευαίσθητη περιοχή της ναυτικής ασφάλειας. Ητοι: 1) τα κράτη-μέλη οφείλουν να εφαρμόσουν τα πρότυπα του συστήματος ελέγχων του IMO και στα κράτη της σημαίας (ντιρεκτίβα). 2) Αναθεώρηση της ντιρεκτιβας του 1994 για τους νηογνώμονες. 3) Αναθεώρηση της ντιρεκτιβας του 1995 για το καθεστώς του ελέγχου από τα παραλιμένα κράτη στην Ε.Ε. (PSC). 4) Αναθεώρηση της ντιρεκτιβας του 2002 για παρακολούθηση της κυκλοφορίας / κινή-

σης, ειδικότερα για τα πλοία σε κίνδυνο που έχουν ανάγκη λιμένες καταφυγής. 5) Εξασφάλιση (με ντιρεκτίβα) των αρχών για τη διεξαγωγή έρευνας σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων. 6) Νέο κανονισμό που θα ενσωματώνει στο κοινοτικό δίκαιο τη Σύμβαση των Αθηνών του 2002 για την ευθύνη των μεταφορών απέναντι στους επιβάτες των πλοίων στην Ε.Ε. 7) Για την αστική ευθύνη και την οικονομική ασφάλεια των πλοιοκτητών. Αυτά είναι φυσικά τα επακόλουθα από τα ατυχήματα «Πρεστίτζ» και «Ερικά».

Επίσης αποφασίστηκε από την Επιτροπή, με τη μορφή πρότασης, η κατάργηση του κανονισμού 4056/1986 για τις ναυτιλιακές διασκέψεις, που είχαν πια πέσει σε ασημαντότητα. Όντως, από το 1986 -έτος έκδοσης του κανονισμού- τα πράγματα έχουν μεταβληθεί και η κιβωτιοποίηση (Ε/Κ) των μεταφορών έχει γενικευθεί και αναπτυχθεί σημαντικά μέχρι του σημείου να υποστηρίζεται ότι η παγκοσμιοποίηση δεν γίνεται χωρίς τα κοντέινερ. Τώρα πια τα κονσόρτσια και οι συμμαχίες είναι στην ημερήσια διάταξη με την επιδίωξη κάτι θετικού, δηλαδή τη διαμοίραση των δαπανών. Το θέμα τώ-

ρα είναι ότι και η Ελεύθερη Φορτηγός Ναυτιλία (TRAMP) θα υπαχθεί στους κανόνες ανταγωνισμού. Αυτό είναι σε όφελος της ελληνόκτητης ναυτιλίας, που είναι κάπως ανταγωνιστικότερη των λοιπών, αν και έχει χαθεί το παλιό μας μεγαλείο. Η κυβέρνηση θα μπορούσε με φαντασία κατάλληλη να επαναφέρει το παλιό μας μεγαλείο στη μεγάλη των Ελλήνων ναυτιλία, κάνοντάς την πιο ανταγωνιστική από τους ξένους. Και το σπουδαιότερο είναι ότι δεν χρειάζονται χρήματα, αλλά φαντασία, η οποία όμως είναι πιο πολύτιμη φαίνεται... Ο Αϊνστάιν είχε πει: «Η φαντασία είναι πιο δυνατή από τη λογική»... Γιατί άραγε;

Ευχάριστο είναι πως σε μεγάλο βαθμό η Ε.Ε. αφήνει τα κράτη-μέλη ελεύθερα ν' ακολουθήσουν τις εθνικές τους ναυτιλιακές πολιτικές... Αρκεί να υπάρχουν. Το οικονομικό και φορολογικό καθεστώς μπορεί να αποφασιστεί... Τα όποια εμπόδια στον ανταγωνισμό, στην καινοτομία και στην ανάπτυξη πρέπει να απομακρυνθούν... και οι νόμοι να ελαφρύνουν, να μην επιφέρουν έξτρα κόστος.

Αλλά το πάθος της Ε.Ε. είναι η ασφάλεια. Από το 1993 πασχίζει για ασφαλέστερες θάλασσες... αλλά ο δαίμων της ναυτιλίας όλο και φέρνει ατυχήματα μέσα στην πόρτα της Ευρώπης - και με τους «25» τα πράγματα είναι πιο περίπλοκα. Η Τουρκία είχε το 2002 να επικυρώσει 32 διεθνείς συμβάσεις, η Σλοβακία 27, η Ρουμανία 27 κ.ο.κ. Ελπίδα της Ε.Ε. το 3ο πακέτο μέτρων... που θα προλαβαίνει τα ναυτικά ατυχήματα. Ίδωμεν, αλλά αμφιβάλλω, ότι τα ναυτικά ατυχήματα θα περιοριστούν. Εδώ μας διαφεύγει το διατί και το διότι. Τ' ατυχήματα δεν οφείλονται στην τύχη αλλά είναι προσδιορίσιμα (Goulielmos, 2004).

1.4 Συμπερασματικές παρατηρήσεις

(α) Για την Κύπρο. Γενικές

Η Κύπρος κατά τη γνώμη μου πρέπει πρώτα να μεταβάλει το οργανόγραμμα του τμήματος της Εμπορικής Ναυτιλίας, που έχει την κύρια ευθύνη του νηολογίου μέσα στο υπουργείο Επικοινωνιών και Έργων. Το οργανόγραμμα πρέπει να γίνει πιο περιεκτικό και απλούστερο. Οι 9 τομείς είναι αρκετοί για να είναι αποτελεσματικό συν 4 γραφεία του προϊ-

ΝΗΟΛΟΓΙΑ

Ουγγαρία	2	7.568 -	0/7
Ιρλανδία	245	434.220 0,32	1/52
Ιταλία	829	9.011.330 6,5	14/333
Λάτβια/ Λεττονία	114	95.393 0,07	0/11
Λιθουανία	64	348.118 0,25	9/123
Λουξεμβούργο	138	973.433 0,71	1/66
Μάλτα	1421	25.524,199 18,5	91/1.456
Ολλανδία	1165	5.860,070 4,25	22/1.007
Πολωνία	98	189.975 0,14	3/59
Πορτογαλία	117	927.222 0,67	2/184
	16	Παράλληλο 137,012 -	
Σλοβακία	12	73.713 0,05	4/7
Σλοβενία	2	1.824 -	0/0
Ισπανία	228	1.797,928 1,3	8/1.045
	68	Παράλληλο 258,790 -	
Σουηδία	953	3.782,549 2,75	5/323
HB	8.156	11.117,283 8	11/483
Σύνολο	32.205	137.725,171 99,53 Λοιπές 0,47	

Πηγή: EMSA project 2004.

σταμένου του τμήματος.

Υπάρχει και το Flag State & το Port Control με 13 άτομα και 43 μη αποκλειστικούς επιθεωρητές σε 17 χώρες. Επίσης υπάρχουν επί πλέον 27 προσοντούχοι επιθεωρητές (Marine surveyors) και 5 στο εξωτερικό. Οι 10 νηογνώμονες που συνεργάζεται η σημαία ελέγχουν τις υποχρεώσεις των πλοίων κάτω από τις εξής συμβάσεις: Solas 74, Marpol 73/78 annex I & II & το VI επικυρώθηκε πρόσφατα, tonnage 69 & LL 66. Ο ελληνικός νηογνώμονας δεν «έπαιζε» στην κυπριακή σημαία το 2004!

Υπάρχει και η Επιτροπή Αξιολόγησης Ασφάλειας Πλοίων από 3 αρχαιότερους επιθεωρητές, από τους 27, που βάζουν τα πλοία σε 2 κατηγορίες: α) Για επιθεώρηση και β) για στενή παρακολούθηση. Τα πλοία άνω των 25 ετών δεν γίνονται δεκτά στο κυπριακό νηολόγιο, ενώ τα πλοία άνω των 15 και <20 επιθεωρούνται μέσα σε ένα μήνα από την προσωρινή νηολόγηση. Πλοία άνω των 20 ετών και <25 επιθεωρούνται πριν από την προσωρινή νηολόγηση.

(β) Κρατήσεις των κυπριακών πλοίων

Στον ευρωπαϊκό χώρο οι ετήσιες κρατήσεις κυπριακών πλοίων βελτιώθηκαν από 12,32% το 1996 σε 7,4 το 2003, αν και σε μικρότερο αριθμό επιθεωρήσεων (1.202 έναντι 1.429). Το 2003 το ποσοστό έπεσε μόνο 0,03, από 7,43 σε 7,40. Βελτίωση παρουσιάστηκε και στους ελέγχους της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ. Από 10,29% ετήσια κράτηση το 1996 το ποσοστό έπεσε στο 2,32 το 2003, αν και μειώθηκαν οι επιθεωρήσεις από 622 σε 431. Στην περιοχή της Ιαπωνίας τα πράγματα δεν πήγαν το ίδιο καλά. Το ποσοστό κρατήσεων από το Μνημόνιο των Παρισιών του Τόκιο από 8,78 το 1996 μόλις έπεσε στο 7,05 αλλά με αύξηση των επιθεωρήσεων κατά 47%. Το ποσοστό του 2002 ήταν μικρότερο (6,35). Εδώ υπάρχει πρόβλημα.

(γ) Για τη Μάλτα. Γενικές παρατηρήσεις

Η Μάλτα το 1991 ίδρυσε ένα χωριστό και αυτόνομο σώμα για την επίβλεψη της εμπορικής ναυτιλίας, λιτό και απλό με 4 Διευθύνσεις και έναν επικεφαλής. Έχουμε εδώ 113 μη αποκλειστικούς επιθεωρητές σε 61 χώρες. Η δύναμη του στόλου σε ολικούς κόρους το 2004 (1/1) ήταν 25.524.199 από



Maritime Consortium of
Thessaloniki INC.

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



42, 26th Octovriou str. Thessaloniki - Greece - 54627
Tel.: +30 2310 555500 Fax: +30 2310 555506
website: www.zouros.gr email: info@zouros.gr



1.421 πλοία με απώλειες από το 2001:

- 1.1.2001 1.668 πλοία, 28.348.321 ο.κ. με μέση ηλικία 19,15 έτη.
- 1.1.2002 1.584 πλοία, 27.039.452 ο.κ. με 18,82 μέση ηλικία.
- 1.1.2003 1.524 πλοία, 27.705.136 ο.κ. με 18,311 μέση ηλικία.
- 1.1.2004 1.495 πλοία, 25.910.542 ο.κ. με 18,1 μέση ηλικία.
- 2006(ε), 1.302 πλοία, 25.501.928 ο.κ. με 15,81 μέση ηλικία.

Οι απώλειες του νηολογίου είναι φανερές και στη Μάλτα, αλλά λόγω του ότι η Μάλτα προσείλκυσε 304 νεο-κατασκευές τα 2 τελευταία χρόνια - 2.783.562 ο.κ. - μπόρεσε και έριξε τη μέση ηλικία θεαματικά το 2006. Παράδειγμα προς μίμηση; Τα πλοία της σημαίας είναι: Γενικού φορτίου 9,94%, μπαλκ κάριερ 44,4% και 37,3% δεξαμενόπλοια, ήτοι σύνολο 92% (πλέον 3,86% Ε/Κ). Ζημία στη

μέση ηλικία κάνουν τα επιβατικά (21,6 έτη), τα ψυγεία (20,41), τα Ρο-Ρο (20,69) και τα λοιπά (20,83).

Στη διοίκηση της σημαίας υπάρχει και το τεχνικό τμήμα με διευθυντή με 8 μικρότερες μονάδες, που επιμελείται την ασφάλεια των πλοίων και την έρευνα των ατυχημάτων, το δίκτυο των επιθεωρητών καθώς και τον παραλιμένιο έλεγχο του κράτους. Εμπιστεύεται 14 νηογνώμονες και... τον ελληνικό, που ελέγχουν τις εξής συμβάσεις: Solas 74, Marpol 73/78 I & II, COLREG 72, tonnage 69 & LL 66.

Από το 1993 η σημαία επιχειρεί τυχαίους πρόσθετους ελέγχους στα πλοία: Ετήσια σε όλα τα επιβατικά, >15 ετών και >10 ετών Δ/Ε. Κάθε 2 χρόνια στα Δ/Ε <10 ετών και τα λοιπά <15 ετών. Πλοία άνω των 25 ετών δεν γίνονται αποδεκτά, ενώ πλοία >15 και <20 επιθεωρούνται εντός μηνός από την προσωρινή νηολόγηση και πλοία >20 αλλά <25 επιθεωρούνται από πριν.

(δ) Κρατήσεις των πλοίων της Μάλτας

Στην περιοχή της Ευρώπης η Μάλτα πήγε καλά. Από 14,03% ποσοστό κρατήσεων το 1996, αυτό μειώθηκε στο 6,25% το 2003, αν και οι επιθεωρήσεις αυξήθηκαν από 1.019 σε 1.456 (43%). Στην Ιαπωνία το ποσοστό από 9,65 το 1996 έπεσε στο 6,71, παρόλο που ο αριθμός των επιθεωρήσεων από 228 ανήλθε στις 492 (116%) το 2003. Στις ΗΠΑ το ποσοστό από 10,51 το 1996 έπεσε στο 3,33 με αύξηση των επιθεωρήσεων από 314 σε 390 (24%).

1.5 Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή οικογένεια των «25». Ποια είναι αυτή;

Από τον πιο πάνω πίνακα 2 προκύπτει ότι οι κύριες ναυτιλιακές χώρες, κατά σειρά σπουδαιότητας σε μερίδια στον κοινοτικό στόλο σε ολικούς κόρους και κατέχοντας το 1/3 των παγκοσμίων πλοίων, είναι όπως πιο κάτω. Η τελευταία στήλη στον πίνακα 2 δίνει το μέτρο των κρατήσεων από το ευρωπαϊκό

μόνο Μνημόνιο των Παρισίων σε αριθμό κρατήσεων ανά σύνολο επιθεωρήσεων.

1. Ελλάς 23,4%, 2. Μάλτα 18,5%, 3. Κύπρος 17,4%, 4. Η.Β. 8%, 5. Ιταλία 6,5%, Δανία 6,5%, 6. Ολλανδία 4,25%, 7. Γερμανία 4,15%, 8. Γαλλία 3,31%, 9. Σουηδία 2,75%, 10. Ισπανία 1,3%. Σύνολο 10 χωρών: 96%. Το σχετικό διάγραμμα ολοκληρώνει αυτή την εικόνα.

1.6 Η τήρηση των διεθνών συμβάσεων

Οι διεθνείς συμβάσεις που πρέπει να τηρηθούν είναι πια 55. Η Κύπρος έχει επικυρώσει 31 από τις 55, όπως και η Μάλτα. Η Ελλάδα επικύρωσε 39 συμβάσεις. Η Σουηδία 46, το Η.Β. 43. Η Κύπρος δεν έχει επικυρώσει τη Συμφωνία της Στοκχόλμης του 1996. Παράλειψη είναι η μη κύρωση των: STCW-F/1995, Marpol Annex III, IV, VI. Στο ίδιο μήκος κύματος και η Μάλτα. Στη Marpol δεν έχει επικυρώσει μόνο τα IV, VI παραρτήματα.

1.7 Τα ναυτικά ατυχήματα

Από τη βάση δεδομένων ναυτικών ατυχημάτων που έχω από τις αρχές του Σεπτεμβρίου 2006, η Μάλτα και η Κύπρος χρεώθηκαν εκάστη από 2 ατυχήματα: Το πλοίο Velos 36.438 grt (1991) και το πλοίο Athos. Τα πλοία ECE & Golden Bay με σημαία Μάλτας. Σημειώσατε X.

1.8 Οι προοπτικές της Κύπρου και της Μάλτας

Την προοπτική των χωρών αυτών εγώ βλέπω στην περιοχή της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Τα θαλάσσια δίκτυα θα συνδέσουν και θα ενοποιήσουν το χώρο των 25 χωρών. Με τι προσόντα; Η Μάλτα έχει 52 πλοία επιβατικά με 87.481 ο.κ., Ρο-Ρο 51 από 641.791 ο.κ. Η Κύπρος κατέχει 73 επιβατικά 321.258 κοχ, 21 Ρο-Ρο φορτίου 423.198, και Ρο-Ρο επιβατών 28 με 460.449. Άρα η Κύπρος έχει καλύτερη υποδομή για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων αλλά αυτή δεν αρκεί. Χρειά-

ζεται σχεδιασμός και πρωτοβουλία... Αυτό το θέμα όμως απαιτεί μια ιδιαίτερη μελέτη.

Βιβλιογραφία

1. Στοιχεία του τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας της Κύπρου, καθώς και από τη Μάλτα (04/09/2006).
2. EMSA project, 2004.
3. Urrutia B., 2006, The EU Regulatory action in the shipping sector: a historical perspective, Int. J. of Maritime economics & Logistics, Vol. 8, NO 2 (June).
4. Goulielmos A. M., 2005, First assessment of the impact of the new Countries' accession- especially Cyprus & Malta- to EU, Journal Spoudai.
5. «Ναυτικά Χρονικά», 91, 06-07/2006.
6. Goulielmos A.M., 2004, A treatise of randomness tested also in marine accidents, Disaster Prevention and management int. j, Vol. 13 NO 3.



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



» ΛΙΜΑΝΙΑ: ΦΟΥΛ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ, ΑΛΛΑ ΤΙ ΕΙΔΟΥΣ;

Η απόφαση της κυβέρνησης για την παραχώρηση του συνόλου των Σταθμών Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) των δυο μεγάλων λιμανιών της χώρας σε ιδιώτες αποτελεί σίγουρα την πιο κοσμοϊστορική αλλαγή στη λιμενική πολιτική της χώρας τα τελευταία 70 τουλάχιστον χρόνια. Αυτή προκάλεσε τις βίαιες αντιδράσεις των συνδικαλιστών στα δύο λιμάνια και ανοίγει ένα νέο κεφάλαιο στα ελληνικά λιμενικά δρώμενα.

Ι Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη Ι Καθηγητή ΕΜΠ, πρώην διευθύνοντος συμβούλου ΟΛΠ Α.Ε.

Είναι ακόμη νωρίς για σοβαρή ανάλυση και προβλέψεις, αλλά κατωτέρω θα επιχειρήσω έναν πρόχειρο σχολιασμό, κυρίως σε ό,τι αφορά τον ΟΛΠ - η θεώρηση για τον ΟΛΘ είναι παρόμοια. Υπάρχουν δύο διαστάσεις του θέματος, ο τύπος και η ουσία.

Ο τύπος

Η πρόσφατη έγκριση από το Δ.Σ. ΟΛΠ της προκήρυξης διεθνούς διαγωνισμού για την παραχώρηση του συνόλου του ΣΕΜΠΟ στο Νέο Ικόνιο σε έναν και μόνο ιδιώτη πάροχο σίγουρα θα αμφισβητηθεί από νομικής πλευράς. Ήδη ένα από τα μέλη του Δ.Σ. ΟΛΠ υπέβαλε την παραίτησή του, αμφισβητώντας τη νομιμότητα της διαδικασίας, κάτι που συμμερίζονται και οι συνδικαλιστές του ΟΛΠ. Είναι όμως έτσι;

Κατ' αρχάς, η έγκριση της διακήρυξης από το Δ.Σ. ΟΛΠ και όχι από κάποιο ανώτερο όργανο (όπως η γενική συνέλευση των μετόχων) ενδέχεται να δη-

μιουργήσει κάποιο νομικό πρόβλημα. Αλλά το πρόβλημα αυτό είναι ήσσονος σημασίας, μια και είναι προφανές ποια θα είναι η γνώμη της γενικής συνέλευσης των μετόχων του ΟΛΠ εάν ή όταν το θέμα αυτό τεθεί στην κρίση της. Σίγουρα δεν θα είναι διαφορετική από εκείνη του Δ.Σ. ΟΛΠ.

Κατόπιν υπάρχει η από 13/2/2002 «σύμβαση παραχώρησης» μεταξύ ΟΛΠ Α.Ε. και Ελληνικού Δημοσίου, της οποίας έτυχε να είμαι ένας από τους υπογράφοντες. Η σύμβαση αυτή ρητά παρέχει στον ΟΛΠ το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης των εγκαταστάσεων που παραχωρήθηκαν σ' αυτόν από το Ελληνικό Δημόσιο, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και το ΣΕΜΠΟ. Βέβαια, η εκμετάλλευση αυτή θα μπορούσε να γίνει διά της είσπραξης ενοικίου ή άλλου τιμήματος από κάποιον ιδιώτη στον οποίο ο ΟΛΠ θα παραχωρήσει το terminal. Αν και η μεταβίβαση από τον ΟΛΠ σε τρίτους του δικαιώματος διενέργειας φορτοεκφορτωτικών εργασιών δεν προβλέπεται ρητά στη σύμβαση παραχώρησης, ούτε ρητή απαγόρευση

μιας τέτοιας δυνατότητας υπάρχει. Προβλέπεται η προσωρινή παραχώρηση επ' ανταλλάγματι της χρήσης χώρων και η πραγματοποίηση επενδύσεων κεφαλαίου του ΟΛΠ ή τρίτων, «με σκοπό την υποστήριξη νέων δραστηριοτήτων ή την επέκταση υφισταμένων». Ακόμη, προβλέπεται η υποχρέωση του ΟΛΠ να παραχωρήσει μέρος των εγκαταστάσεων του σε περίπτωση απελευθέρωσης της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών στην Ευρώπη. Το τελευταίο βέβαια ποτέ δεν έγινε, μια και το περιβόητο «λιμενικό πακέτο», που ήταν τότε υπό συζήτηση, ποτέ δεν εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η σύμβαση παραχώρησης του 2002 επίσης προδιαγράφει ισότητα στη μεταχείριση των χρηστών του λιμένα, δημιουργώντας το ερώτημα εάν αυτό θα είναι το καθεστώς λειτουργίας όταν ένας από αυτούς κληθεί να διαχειριστεί το ΣΕΜΠΟ. Προβλέπει επίσης ότι ο ΟΛΠ «έχει το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του Προβλήτα III που θα κατασκευάσει στο Νέο Ικόνιο», και μάλιστα «με τους



ίδιους όρους που ισχύουν για τις ήδη υπάρχουσες εγκαταστάσεις». Αν και η χρήση του Προβλήτα III δεν προβλέπεται να είναι αποκλειστική από τον ΟΛΠ, είναι σαφές ποιος θα τον κατασκευάσει (ο ΟΛΠ) και ότι ο τελευταίος θα τον εκμεταλλευτεί με τους ίδιους όρους που ισχύουν για τις υπόλοιπες εγκαταστάσεις (όποιοι και να είναι αυτοί).

Τέλος, η σύμβαση παραχώρησης παραπέμπει σαφώς στην περί ΟΛΠ νομοθεσία, η οποία προφανώς υπερισχύει τόσο έναντι της σύμβασης αυτής, όσο και έναντι άλλων συμβάσεων που ο ΟΛΠ ήθελε υπογράψει με τρίτους.

Τι όμως λέει η περί ΟΛΠ νομοθεσία; Στο συγκεκριμένο θέμα, η νομοθεσία περιγράφεται από τον παλιό νόμο 1559/1950, οι σχετικές διατάξεις του οποίου δεν καταργήθηκαν με το νέο νόμο 2688/1999, που μετέτρεψε τον ΟΛΠ σε Α.Ε. Μια από αυτές προβλέπει ότι «άπασαι αι εργασίαι φορτοεκφορτώσεως και μεταφοράς εν τη περιοχή του λιμένος συμπεριλαμβανομένων και εκείνων αίτινες διενεργούνται υπό των μη πλευρισμένων εις τα κρηπιδώματα του λιμένος πλοίων εκτελούνται απ' ευθείας υπό του Οργανισμού διά του ιδίου αυτού προσωπικού». Επίσης ο ισχύων «Κανονισμός και τιμολόγια εργασιών φορτοεκφορτώσεων και μεταφορών» του ΟΛΠ, πλέον γνωστός και ως ΚΤΕΦΜ, προβλέπει ότι «πάσαι αι εργασίαι φορτοεκφορτώσεων και μεταφορών εις την περιοχήν του λιμένος ως αυτή ορίζεται εκάστοτε υπό της κειμένης νομοθεσίας, εκτελούνται αποκλειστικώς υπό του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς δι' ιδίων αυτού προσωπικού και μέσων».



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



Επομένως, τουλάχιστον εκ πρώτης όψεως, η από τον ΟΛΠ παραχώρηση σε τρίτους του δικαιώματος να κάνουν τέτοιες εργασίες στο ΣΕΜΠΟ, και μάλιστα κατόπιν επενδύσεων και έργων που θα κληθούν να κάνουν, φαίνεται να απαιτεί τροποποιήσεις σε τουλάχιστον τρία θεσμικά επίπεδα: α) Στον ΚΤΕΦΜ, β) στη σύμβαση παραχώρησης μεταξύ ΟΛΠ Α.Ε. και Ελληνικού Δημοσίου και γ) στην κείμενη ελληνική νομοθεσία! Άρα η παραχώρηση αυτή δεν μπορεί να γίνει απλά με τη σύναψη σύμβασης μεταξύ ΟΛΠ και κάποιου ιδιώτη, έστω και αν αυτή προκύψει με τις διαδικασίες του διεθνούς διαγωνισμού. Δεδομένης της βούλησης της κυβέρνησης να προχωρήσει το όλο θέμα, οι τροποποιήσεις αυτές θα πρέπει να αναμένονται να γίνουν, και μάλιστα πριν από το διαγωνισμό, ώστε αυτός να μην προσκρούσει σε νομικά προβλήματα πάσης φύσεως. Αυτά όσον αφορά τον τύπο του θέματος. Ας έρθουμε τώρα στην ουσία.

Η ουσία

Οι συνδικαλιστές του ΟΛΠ ωρύονται για το υποτιθέμενο ξεπούλημα που συνεπάγεται η παραχώρηση του «φιλέτου» του ΟΛΠ σε ιδιώτες. Στην πραγματικότητα, ο ΟΛΠ (όπως και ο ΟΛΘ) είναι από τα λίγα δημόσια λιμάνια

για την Ευρώπη που δεν είναι «landlord ports», δηλαδή δεν έχουν αναθέσει τις δραστηριότητες φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης σε ιδιώτες, όπως το έχουν κάνει το Ρότερνταμ, το Αμβούργο, η Αμβέρσα, η Βαρκελώνη, η Γένοβα και άλλα δημόσια λιμάνια. Ακόμα και στις ΗΠΑ, το Port of New York & New Jersey ανήκει στην κατηγορία αυτή (όπως και άλλα). Η μετατροπή του ΟΛΠ σε landlord port θα τον βάλει στο κλαμπ που ανήκουν πολλά από τα πιο γνωστά και αξιολογα λιμάνια του κόσμου.

Γιατί όμως οι συνδικαλιστές του ΟΛΠ βλέπουν με κακό μάτι μια τέτοια προοπτική; Μα είναι προφανές: Όταν αναλάβει ο ιδιώτης την εκμετάλλευση του ΣΕΜΠΟ, θα θέλει να το κάνει με τους δικούς του κανονισμούς και το δικό του προσωπικό. Οι αναχρονιστικοί κανονισμοί για τις συνθέσεις των εργατικών ομάδων και άλλες συναφείς εργασιακές ρυθμίσεις θα πεταχτούν στο χρονοντούλαπο της ιστορίας, και μαζί θα πάνε και οι εξωφρενικές αμοιβές έως 140.000 ευρώ/έτος που συνεπάγονται οι κανονισμοί αυτοί (η πρόσφατη μείωση της «πόστας» δεν άλλαξε και πολύ το οικονομικό της όλης ιστορίας). Όσο και αν ο κ. Κεφαλογιάννης πασχίζει να διαβεβαιώσει τους συνδικαλιστές ότι δεν θα υπάρξουν απολύσεις (κάτι που μέχρι στιγμής δεν έχει κάνει γραπτώς), είναι προφα-

νές πως ένα μεγάλο τμήμα του προσωπικού του ΟΛΠ θα χάσει σημαντικό αντικείμενο απασχόλησης, και μαζί με αυτό ένα σεβαστό τμήμα των αποδοχών του, ιδίως από υπερωριακή απασχόληση και από απασχόληση τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες. Εκτός βέβαια και αν το προσωπικό αυτό φύγει από τον ΟΛΠ (π.χ. με εθελουσία έξοδο) και προσληφθεί από τον ιδιώτη πάροχο του ΣΕΜΠΟ, που προφανώς θα ψάχνει για ανθρώπους. Αλλά ακόμη και τότε (δηλαδή αν η COSCO δεν φέρει Κινέζους να δουλέψουν στο terminal) οι κανονισμοί και οι αμοιβές θα καθορίζονται από τον ιδιώτη, και μονιμότητα δεν θα υπάρχει ούτε για δείγμα.

Άρα είναι σαφές για ποιο λόγο αντιδρούν τα συνδικάτα. Σημειώνω ότι δεν είχαν ποτέ εγείρει θέμα ιδιωτών όταν εδώ και πολλά χρόνια τα ιδιωτικά ναυτικά πρακτορεία αλώνιζαν στο ΣΕΜΠΟ, έχοντας αναλάβει άτυπα πολλές από τις υπηρεσίες που έπρεπε να παρέχει ο ΟΛΠ, όπως οργάνωση της πλατείας, προγραμματισμός της φόρτωσης, μηχανογραφική υποστήριξη, παροχή επαρκούς αριθμού νταλικών κ.λπ. Είχα κάποτε ονομάσει την ερμαφρόδιτη αυτή κατάσταση «de facto ιδιωτικοποίηση», μια παγκόσμια πρωτοτυπία που άλλαξε προς τη σωστή κατεύθυνση με την έναρξη της μηχανογραφικής λειτουργίας του ΣΕΜΠΟ το 2001. Όμως,



Είναι στο χέρι μας...

**να διατηρήσουμε
καθαρές τις θάλασσες μας**

**Παραλάβες πετρ/δων καταλοίπων από πλοία
σε όλα τα λιμάνια της Ελλάδας*
από Αλεξανδρούπολη έως την Κρήτη**

Διαθέτουμε:

Τον Πλωτό Διαχωριστήρα ECOMASTER χωρητικότητας 100.000 τόννων τον μεγαλύτερο στην Ευρώπη με τον πλέον σύγχρονο ηλεκτρονικό εξοπλισμό, με Σταθμό πρόληψης & καταπολέμησης ρυπάνσεων, που περιλαμβάνει:

- Αντλητικά συγκροτήματα
- Πλωτά φράγματα εγκεκριμένου τύπου
- Απορροφητικά και προσκολλητικά υλικά σε διάφορες μορφές
- Συστήματα skimming (εξαφρισμού)
- Χ.Δ.Ο. και συστήματα ψεκασμού εγκεκριμένα από το W.S.L. και Υ.Ε.Ν.
- Παράλληλα προσφέρονται υπηρεσίες καθαρισμού δεξαμενών πλοίων κάθε τύπου με παροχή ζεστού νερού ή και ατμού

*Πειραιάς, Πάτρα, Ελευσίνα, Ραφήνα, Λαύριο, Κέρκυρα, Ηγουμενίτσα, Λευκάδα, Πρέβεζα, Ρίο, Αίγιο, Κόρινθος, Κατάκωλο, Κυλλίνη, Καλαμάτα, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Θάσος, Σούδα, Δωδεκάνησα, Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, Ναυπηγεία, Ελευσίνας, Ναύσταθμος Σαλαμίνας, Ναύσταθμος Κρήτης, Νεώρειο Σύρου



Λεωφ. Χατζηκυριακού 42
185 38, Πειραιάς
Τηλ: +30 210 429 0280 - 5
Fax: +30 210 429 0286
Email: info@hec.gr

www.hec.gr



HELLENIC ENVIRONMENTAL CENTER S.A.

ΣΕ ΚΑΘΕ ΠΑΡΑΛΑΒΗ
ΧΟΡΗΓΕΙΤΑΙ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ
ΝΟΜΙΜΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ



η εικόνα αυτή δεν έχει ακόμη πλήρως εκλείψει, καθόσον εργασίες όπως το lashing εμπορευματοκιβωτίων, ή ακόμη και η καβόδεση των πλοίων, γίνονται από ιδιώτες, τα δε πρακτορεία εξακολουθούν να έχουν σημαντικό ρόλο μέσα στο ΣΕΜΠΟ, χρεώνοντας και αυτά τις ναυτιλιακές εταιρείες για τις υπηρεσίες που παρέχουν, κάτι που δεν βλέπει κανένας στα ξένα terminals. Πολλά από τα τελευταία είναι πλήρως αυτοματοποιημένα, ενώ σε άλλα το προσωπικό που χρησιμοποιείται είναι περίπου το μισό από αυτό που χρησιμοποιεί ο ΟΛΠ, ανά γερανόγεφυρο και βάρδια. Η χρόνια διατήρηση του καθεστώτος αυτού είναι κάτι που έχει μειώσει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα του ΟΛΠ σε σχέση με άλλα terminals στη Μεσόγειο, και σε τελευταία ανάλυση δεν αποκλείεται να ήταν και ο γόρδιος δεσμός που προκάλεσε τη δραστική απόφαση της κυβέρνησης να ιδιωτικοποιήσει όλο το ΣΕΜΠΟ. Υπάρχει όμως και ένα άλλο θέμα ουσίας, πολύ πιο βασικό. Με μια τέτοια ιδιωτικοποίηση, η κυβέρνηση ξεχνά οριστικά την απελευθέρωση της αγοράς λιμενικών υπηρεσιών, την οποία τόσες φορές είχε υποστηρίξει ενώπιον της Ευρωπαϊκής Ένωσης και είχε

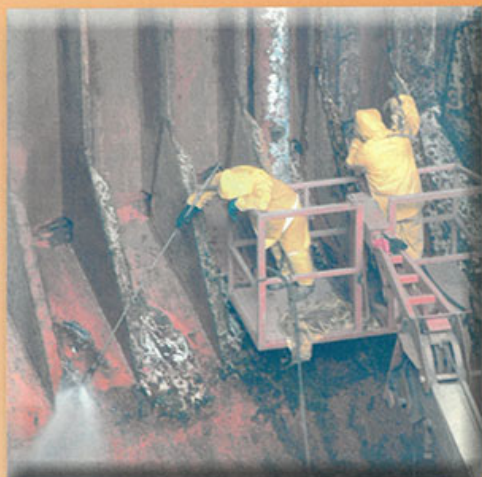
εξαγγείλει και για την Ελλάδα. Απλά, σε κάθε ένα από τα δυο λιμάνια θα αντικαταστήσει το δημόσιο μονοπώλιο με ένα ιδιωτικό. Αλλά, όσο μη αρεστό μπορεί να είναι το δημόσιο μονοπώλιο, πολύ χειρότερο μπορεί να είναι το ιδιωτικό, ιδίως μάλιστα αν έχει υπό τον έλεγχό του έναν τόσο σημαντικό τομέα των μεταφορών της χώρας. Τι ρήτρες θα υπάρχουν για τα τιμολόγια που θα μπορεί να χρεώσει; Διότι, αν τα τιμολόγια του ΟΛΠ θεωρούνται από πολλούς χρήστες κακά, τουλάχιστο τα καρπώνεται μια εταιρεία του Δημοσίου που μέχρι στιγμής συνεισφέρει στο δημόσιο κορβανά με τα κέρδη της. Από εδώ και πέρα, όμως, τα έσοδα του ΣΕΜΠΟ θα τα καρπώνεται ο ιδιώτης, με πλήρη ασάφεια τι τίμημα θα αποδίδει στον ΟΛΠ και ποιο θα είναι το τελικό όφελος του Δημοσίου. Η προκήρυξη του διαγωνισμού φαίνεται ασαφής σε πολλά τέτοια βασικά θέματα ουσίας, με κυριότερο κίνδυνο τη μη εκδήλωση ενδιαφέροντος από πιθανούς επενδυτές λόγω ασαφούς προσδιορισμού των κανόνων του παιχνιδιού. Εάν η κυβέρνηση έχει ξεκαθαρίσει τους κανόνες αυτούς (και δεν μπορώ να υποθέσω ότι δεν έχει), γιατί δεν τους ανακοινώνει και προς τα έξω;

Ιδιαίτερο προβληματισμό προκαλεί επίσης το ενδεχόμενο να αναλάβει την εκμετάλλευση του ΣΕΜΠΟ όχι κάποια κλασική εταιρεία παροχής λιμενικών υπηρεσιών (όπως π.χ. η Hutchison, η PSA, η Dubai Ports κ.λπ.), αλλά μια ναυτιλιακή εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (όπως η Maersk, η MSC, η COSCO κ.ά.). Αν το terminal καθιερωθεί έτσι, τι ίση μεταχείριση μπορούν να προσδοκούν οι υπόλοιποι χρήστες; Εδώ ο ΟΛΠ έχει παραπεμφθεί στην Επιτροπή Ανταγωνισμού για διακριτική μεταχείριση υπέρ της MSC (υπόθεση Σαρλή), και δεν θα υπάρξει θέμα αν δώσει την εκμετάλλευση όλου του ΣΕΜΠΟ στην COSCO;

Ήμουν ανέκαθεν υπέρ μιας καλά μελετημένης εισόδου ιδιωτικών κεφαλαίων ως απαραίτητης τონωτικής ένεσης στην περαιτέρω ανάπτυξη του ΟΛΠ, και ιδιαίτερα του ΣΕΜΠΟ. Η θέση του τελευταίου έχει πέσει από το Νο 41 στην παγκόσμια λίστα container ports το 1998, στο Νο 50 το 2003, στο Νο 56 το 2004 και στο Νο 60 το 2005. Η κατάταξη στη λίστα αυτή προφανώς δεν είναι αυτοσκοπός, αλλά δείχνει ότι οι άλλοι τρέχουν πιο γρήγορα από εμάς. Πιστεύω ότι η περαιτέρω ανάπτυξη του ΣΕΜΠΟ μπορεί να επιταχυνθεί με κατάλληλες διαρθρωτικές αλλαγές και με πραγματική απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών στον Πειραιά, ώστε να δημιουργηθεί ανταγωνισμός μεταξύ παρόχων, να γίνουν επενδύσεις, να πέσει το κόστος, να αναβαθμιστεί η ποιότητα των λιμενικών υπηρεσιών σε όλους τους χρήστες και να λειτουργήσει το λιμάνι για το δημόσιο συμφέρον. Αυτό είναι όμως ένα μοντέλο διαφορετικό από εκείνο που φαίνεται να προωθεί η κυβέρνηση.

Ο κ. Κεφαλογιάννης μιλάει για προοπτική κίνησης 4.500.000 TEU, κάτι που θα τριπλασιάσει τη σημερινή κίνηση και θα κάνει τον Πειραιά να ξεπεράσει το Γιοία Ταυρο στη Μεσόγειο.

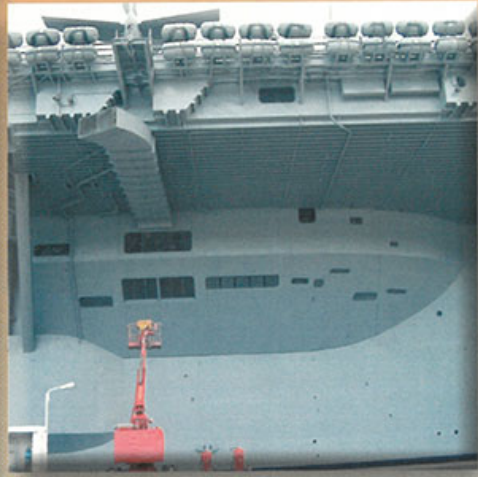
Μια και το εγχώριο φορτίο του Πειραιά ουδέποτε ξεπέρασε τα 500.000 TEU (άντε με τα κενά 750.000 TEU) και μια και ο δρόμος προς την ιδιωτικοποίηση προβλέπεται μακρύς, ας κρατάμε καλύτερα μικρά καλάθια. ●



We offer
**COST-EFFECTIVE
SOLUTIONS**

for...

YOUR CORROSION PROBLEMS



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

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



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



» Διαιτησία στον Πειραιά Σκέψεις και προβληματισμοί

Το πάντα επίκαιρο θέμα της διαιτησίας στην Ελλάδα, αλλά και της ανάπτυξης του Πειραιά ως διαιτητικού κέντρου, απασχόλησε το διοικητικό συμβούλιο της WISTA Hellas με αποτέλεσμα τη διοργάνωση μιας συνάντησης - ημερίδας με το θέμα αυτό.

Κατά το χαιρετισμό της, η πρόεδρος της WISTA, Μαρία Χριστίνα Κτησατάκη, δήλωσε ότι «ένας στόχος του σωματείου μας είναι η ενίσχυση της θέσης της γυναίκας στο χώρο της ναυτιλίας, κάτι το οποίο πιστεύουμε ότι μπορεί να υλοποιηθεί κυρίως μέσα από την ουσιαστική ενημέρωση σχετικά με τα τρέχοντα ναυτιλιακά θέματα αλλά και τη συνεχή, υψηλού επιπέδου, επιμόρφωσή τους. Πιστεύουμε ότι η WISTA Hellas, της οποίας τα μέλη αποτελούν αξιόλογες γυναίκες, επαγγελματίες του κλάδου, με υψηλό επίπεδο γνώσεων και μακρόχρονη εμπειρία στο χώρο της ναυτιλίας, μπορεί να κερδίσει μια θέση ισότιμη ανάμεσα στις διάφορες οργανώσεις και τα σωματεία του χώρου μας, ώστε να μπορέσει να συμβάλει δημιουργικά και αποτελεσματικά, τόσο στις εθνικές όσο και στις διεθνείς εξελίξεις της ναυτιλίας».

Στο πλαίσιο των παραπάνω στόχων της WISTA

εντάσσεται και η συζήτηση, το θέμα της οποίας παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς σχετίζεται με τη διαιτησία και τις εναλλακτικές επιλύσεις διαφορών στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας.

Όπως είναι ήδη γνωστό, οι προσπάθειες για την ανάπτυξη του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου με στόχο την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών στη ναυτιλία οδήγησε, με αποκλειστικά ιδιωτική πρωτοβουλία, στην πρόσφατη ίδρυση της Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία (Piraeus Association for Maritime Arbitration). Η Ένωση αποτελείται από ανώτατους δικαστικούς, πανεπιστημιακούς, πλοιοκτήτες, ναυτιλιακούς δικηγόρους, ναυπηγούς, τραπεζίτες και άλλες προσωπικότητες του ευρύτερου ναυτιλιακού χώρου.

Οι ομιλητές της συνάντησης ήταν:

Ο κ. **Εμμανουήλ Βορδώνης**, διευθύνων σύμβουλος της Thenamaris και μέλος της Intertanko, ο

ο οποίος ήταν ο πρόεδρος και συντονιστής της συζήτησης.

Ο κ. **Παύλος Αβραμέας**, πρόεδρος της Ένωσης Ναυτιλιακών Δικηγόρων και γενικός γραμματέας της Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία.

Η κ. **Ελένη Βόγκλη**, ναυλομεσίτης της Action Shipbroking Inc. και γενική γραμματέας του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, μέλος της WISTA Hellas.

Ο κ. **Δημήτριος Καπαϊτζής**, ναυπηγός-μηχανολόγος, μέλος του ΕΛΙΝΤ (Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας), των RINA και IMaREST.

Η κ. **Τζένη Πουρνάρα-Βαρδαβίλια**, mediator και μέλος του διοικητικού συμβουλίου της WISTA Hellas.

Η άκρως ενδιαφέρουσα εισήγηση του κ. Παύλου Αβραμέα φιλοξενείται ακολούθως.

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



» Η ναυτική διαιτησία στην Ελλάδα

- Νέες προοπτικές

Ι Αποσπάσματα από την εισήγηση του Παύλου Αβραμέα Ι

Η σύγχρονη τάση σε όλους τους τομείς της εμπορικής δραστηριότητας προς τις εναλλακτικές μορφές λύσης των διαφορών συνεχώς αυξάνεται, αλλά οι ασχολούμενοι με τη ναυτιλία έλυναν πάντοτε τις διαφορές τους με διαιτησία πολύ συχνότερα από ό,τι οι συναλλασσόμενοι σε άλλους επιχειρηματικούς κλάδους και διατηρούν πάντοτε την πρωτοκαθεδρία. Αυτό οφείλεται κυρίως στο ότι η ναυτιλία, από τη φύση της, έχει διεθνή χαρακτήρα και ως εκ τούτου δημιουργεί τις αντικειμενικές προϋποθέσεις απομάκρυνσης από τα εθνικά δίκαια και τα αντίστοιχα κρατικά δικαστήρια.

Όλοι όμως ξέρουμε ότι στη συντριπτική τους πλειοψηφία (περίπου 60-70%) οι ναυτικές διαιτησίες διεξάγονται στο Λονδίνο και μεταξύ αυτών εκείνες που αφορούν σε ελληνικά εφοπλιστικά συμφέροντα καταλήγουν σχεδόν αποκλειστικά εκεί. Οι λόγοι για τους οποίους το Λονδίνο συγκεντρώνει τόσο μεγάλο αριθμό διαιτησιών είναι ασφαλώς πολλοί, ανάμεσα τους όμως μπορούμε εύκολα να ξεχωρίσουμε τη μακροχρόνια δικαιοδοτική παράδοση που αποκτήθηκε τόσο χάρη στη σταθερότητα του δικαίου όσο και στο υψηλό επίπεδο των νομικών υπηρεσιών που προσέφερε ανέκαθεν η Αγγλία, και φυσικά στην εντυπωσιακή διάδοση της αγγλικής γλώσσας ως κοινού μέσου συνεννόησης μεταξύ των συναλλασσομένων.

Ειδικότερα, όμως, στις υποθέσεις που αφορούν στα ελληνικά εφοπλιστικά συμφέροντα, οι πρόσθετοι λόγοι για τους οποίους το Λονδίνο έχει, όπως είπαμε, σχεδόν την αποκλειστικότητα, είναι κατά τη γνώμη μου οι ακόλουθοι:

- 1) Οι Άγγλοι, από μακρά παράδοση, παρέχουν σημαντικές υπηρεσίες στην ελληνική ναυτιλία, τόσο στο χρηματοδοτικό τομέα όσο και στις ναυλώσεις, στις ασφαλίσεις και στην παροχή νομικών υπηρεσιών. Υποβάλλουν, συνεπώς, και ουσιαστικά επιβάλλουν στους Έλληνες εφοπλιστές να αποδέχονται τους αγγλικούς θεσμούς απονομής δικαιοσύνης (δικαστήρια και διαιτησία) για κάθε διαφορά που θα προκύψει από τις συμβάσεις που καταρτίζουν μαζί τους ή για λογαριασμό τους ή όποτε ενεργούν ως νομικοί ή τεχνικοί σύμβουλοί τους.
- 2) Στις περισσότερες από τις παραπάνω περιπτώσεις και οι αντισυμβαλλόμενοι των Ελλήνων εφοπλιστών προτιμούν τη διαιτησία Λονδίνου και από τη θέση ισχύος που ένας μεγάλος ναυλωτής έχει συχνά απέναντι στον εφοπλιστή του την επιβάλλει ακόμη και στις περιπτώσεις που δεν του είναι αρεστή.
- 3) Οι Έλληνες εφοπλιστές, ακόμη και στις περιπτώσεις που θα μπορούσαν να μην ενδώσουν στις παραπάνω πιέσεις αλλά έχουν τη δυνατό-

τητα να επιλέξουν τη διεξαγωγή της διαιτησίας στην Ελλάδα, από παραδοσιακή επιφυλακτικότητα απέναντι στους ελληνικούς θεσμούς διστάζουν να το αποφασίσουν.

Εδώ και 3-4 χρόνια έχει αναληφθεί μια σοβαρή προσπάθεια, που αποβλέπει στο να γίνει ο Πειραιάς ένα εναλλακτικό κέντρο διεξαγωγής ναυτικών διαιτησιών. Πριν όμως σας μιλήσω γι' αυτό, θα ήθελα να απαντήσω σε δύο ερωτήματα που ασφαλώς θα μου θέσετε αν δεν το κάνω εγώ. Το πρώτο είναι «Ποια ωφέλεια θα προκύψει αν επιτευχθεί ο σκοπός;» και το δεύτερο «Τι έχει σήμερα αλλάξει από τα παραπάνω δεδομένα ώστε να δικαιολογείται η προσπάθεια;».

Το κέρδος που θα προκύψει συνίσταται στο γενικότερο όφελος που θα προκύψει για τη χώρα από την αναβάθμιση του νομικού της πολιτισμού και την αύξηση του κύρους της διεθνώς, σε έναν τομέα στον οποίο ήδη κατέχει τα οικονομικά σκήπτρα. Όσον αφορά τώρα στο δεύτερο ερώτημα, οι αλλαγές που έχουν γίνει στο χώρο που μας ενδιαφέρει μπορούν να συνοψιστούν ως εξής: **Πρώτον:** Οι γεωπολιτικές εξελίξεις έδωσαν τη δυνατότητα στον ελληνικό εφοπλισμό να επεκτείνει τις δραστηριότητές του στις ανατολικές και ασιατικές χώρες. Αυτή η επέκταση, σε συνδυασμό με μια σταθερά ευνοϊκή ναυλαγορά, έχουν διαμορφώσει τέτοιες συνθήκες

που σε πολλές περιπτώσεις θέτουν τον Έλληνα εφοπλιστή σε θέση ισχύος απέναντι στον υποψήφιο ναυλωτή, ώστε να μπορεί να του επιβάλλει ορισμένους όρους που άλλοτε δεν ήταν σε θέση να το επιτύχει. Η ρήτρα διαιτησίας στον Πειραιά έχει σήμερα πολύ περισσότερες πιθανότητες να γίνει δεκτή από τους αντισυμβαλλομένους των Ελλήνων εφοπλιστών, από ό,τι είχε στο παρελθόν. **Δεύτερον:** Είναι κοινώς παραδεκτό πως στην Ελλάδα υπάρχουν σήμερα καταξιωμένοι, έντιμοι και πεπειραμένοι άνθρωποι που μπορούν να πλαισιώσουν τις ναυτικές διαιτησίες στον Πειραιά, τόσο ως διαιτητές όσο και ως τεχνικοί και νομικοί σύμβουλοι των διαδίκων. Ανάμεσα σε αυτούς ασφαλώς περιλαμβάνονται, χωρίς περιορισμούς, και οι αλλοδαποί, όχι μόνον όσοι με την ελεύθερη διακίνηση προσώπων και υπηρεσιών στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν εγκατασταθεί και προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στον Πειραιά, αλλά και όσοι άλλοι συνδέονται παραδοσιακά ή επαγγελματικά με τον ελληνικό εφοπλισμό.

Τρίτον: Ο εκσυγχρονισμός της ελληνικής νομοθεσίας που αφορά στα θέματα της διαιτησίας, και κυρίως η κατάργηση της προσβολής των διαιτητικών αποφάσεων με ένδικα μέσα, που παρέχει στο δικό μας νομοθετικό σύστημα συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι άλλων αντιστοίχων νομοθεσιών, σε συνδυασμό με την υιοθέτηση ως εσωτερικής νομοθεσίας με το νόμο 2735/1999 του προτύπου νόμου της UNCITRAL για τη Διεθνή Εμπορική Διαιτησία, κατέστησαν ασφαλές και οικείο το νομοθετικό πλαίσιο μέσα στο οποίο θα κινηθεί ο αλλοδαπός που θα δεχθεί να υπαχθεί σε διαιτησία στον Πειραιά, και

Τέταρτον: Η διεξαγωγή διαιτησίας στα παραδοσιακά κέντρα έχει, κατά γενική πλέον ομολογία, καταστεί ιδιαίζοντως χρονοβόρα και το κόστος της από πολύ ακριβό μέχρι απαγορευτικό.

Ενόψει αυτού του κλίματος που έχει διαμορφωθεί, ένας κύκλος ενδιαφερομένων προσώπων με τη βοήθεια της Ελληνικής Ένωσης Ναυτικών Δικηγόρων (ΕΕΝΔ) προχώρησε στη σύνταξη κανόνων ναυτικής διαιτησίας, οι οποίοι αφού έτυχαν μακράς επεξεργασίας από δικαστικούς, ακαδημαϊκούς και επιχειρηματικούς κύκλους, έγιναν ευρύτερα αποδεκτοί και παρουσιάστηκαν ως Κανόνες Ναυτικής

Διαιτησίας (2003) της ΕΕΝΔ. Στη συνέχεια, με τη στήριξη του διευρυμένου πλέον κύκλου των ενδιαφερομένων, η ΕΕΝΔ πρωτοστάτησε στη σύσταση, το 2005, του σωματείου που εδρεύει στον Πειραιά, με την επωνυμία Ένωση για τη Ναυτική Διαιτησία (η Ένωση), της οποίας ιδρυτικά μέλη είναι πρώην ανώτατοι δικαστικοί, πανεπιστημιακοί, τραπεζίτες, επιχειρηματίες και δικηγόροι, που καθένας στον τομέα του έχει ασχοληθεί με τα θέματα της ναυτιλίας. Η Ένωση υιοθέτησε τους παραπάνω κανόνες οι οποίοι ονομάζονται πλέον Κανόνες Ναυτικής Διαιτησίας της Ένωσης για τη Ναυτική Διαιτησία (οι Κανόνες) και οι οποίοι, με μικρές πρόσφατες τροποποιήσεις, αποτελούν ήδη τους κανόνες βάσει των οποίων θα διεξάγονται οι ναυτικές διαιτησίες στον Πειραιά, όσων συναλλασσομένων θέλουν να προσφύγουν σε διαιτησία υπό την αιγίδα της Ένωσης. Οι Κανόνες ακολουθούν τις πιο σύγχρονες αντιλήψεις στα θέματα της *ad hoc* διαιτησίας, έχοντας λάβει υπόψη τους αντίστοιχους κανόνες άλλων ενώσεων που με επιτυχία ασκούν ναυτικές διαιτησίες.

Εκείνο όμως που πρέπει ιδιαίτερα να τονιστεί είναι ότι οι Κανόνες συμπληρώνονται από τον πρότυπο νόμο της UNCITRAL για τη Διεθνή Εμπορική Διαιτησία, όπως έχει υιοθετηθεί ως εσωτερικό μας δίκαιο με το νόμο 2735/1999. Όπως ήδη έκανα μνεία, αυτό σημαίνει ότι στην ουσία οι Κανόνες αποδεσμεύονται από τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, δηλαδή του τμήματος εκείνου του εγχωρίου δικαίου που απωθεί τους ξένους συναλλασσόμενους από το να δεχτούν διαιτησία στην Ελλάδα και τους μεταφέρει στο διεθνές νομοθετικό πλαίσιο, που αποτελεί ασφαλές και οικείο περιβάλλον για όλους τους συναλλασσόμενους. Η διαιτησία των Κανόνων έχει μεν έδρα τον Πειραιά, αλλά δεν είναι «ελληνική διαιτησία» με τη στενή έννοια του όρου. Συνεπώς, τα κύρια χαρακτηριστικά των Κανόνων είναι ότι οι διάδικοι μπορούν ελεύθερα να ορίζουν το διαιτητή ή τους διαιτητές τους, ημεδαπούς ή αλλοδαπούς, να εκπροσωπούνται από δικηγόρους της επιλογής τους, ημεδαπούς ή αλλοδαπούς, να επιλέγουν τη γλώσσα στην οποία θα διεξαχθεί η διαιτη-





σία καθώς και το εφαρμοστέο ουσιαστικό δίκαιο που θα διέπει τη διαφορά τους, ακόμη και να επιλέξουν τόπο διεξαγωγής της διαδικασίας διαφορετικό από τον Πειραιά. Αν το επιθυμούν ή διαφωνούν μεταξύ τους για την επιλογή του μοναδικού ή του τρίτου διαιτητού, τότε ο πρόεδρος της Ένωσης τον επιλέγει από τον κατάλογο των τακτικών μελών της. Εκείνο όμως που καθιστά τη διαιτησία των Κανόνων ιδιαίτερα ελκυστική είναι η ταχύτητα διεξαγωγής της διαδικασίας και το ανταγωνιστικό κόστος. Προβλέπονται προθεσμίες που εξασφαλίζουν γρήγορη διαδικασία αποκλείοντας αδικαιολόγητες παρεκκλίσεις, και με την πρόσφατη τροποποίηση που αφορά στον περιορισμό του κόστους και των δαπανών, όσοι προσφύγουν στη διαιτησία της Ένωσης θα γνωρίζουν εκ προοιμίου το ανώτατο ποσό που θα υποχρεωθούν να δαπανήσουν για να έχουν μια απόφαση σε σύντομο χρονικό διάστημα. Και φυσικά, το ποσό αυτό θα είναι σημαντικά κατώτερο από το αντίστοιχο το οποίο θα δαπανούσαν εάν επέλεγαν ένα από τα γνωστά κέντρα, όπως Λονδίνο, Παρίσι, Νέα Υόρκη κ.ά. Οι Κανόνες στην τελική τους μορφή σύντομα θα δημοσιευτούν στην ιστοσελίδα της Ένωσης, η οποία είναι www.mararbitraeus.eu. Αντιλαμβάνομαι ότι εύλογα μπορεί να διερωτηθεί κανείς: «Μα μπορεί ο Πειραιάς να ανταγωνιστεί το Λονδίνο σαν κέντρο διεθνών διαιτησιών;». Πριν απαντήσω στο ερώτημα αυτό, επιτρέψτε μου να σας πληροφορήσω ότι οι μέχρι σήμερα, ανεπίσημες, αλλά συγκεκριμένες επαφές μας και ανταλλαγές απόψεων με κύκλους και πρόσωπα που μπορούν να μεταφέρουν το κλίμα το οποίο θα συναντήσουμε, είναι ενθαρρυντικές. Η πρότασή μας αντιμε-

τωπίζεται, κατ' αρχήν, σαν μια εναλλακτική λύση στο αδιέξοδο που έχει δημιουργηθεί από την υπερβολική σώρευση διαιτησιών στο Λονδίνο, σώρευση η οποία καταλήγει σε δυσφορία, η οποία με τη σειρά της κλονίζει την εμπιστοσύνη των συναλλασσόμενων στη διαιτησία ως μέσο επίλυσης των διαφορών τους. Ήδη, σημειώνεται τάση στα P & I Clubs να προσφέρουν χαμηλότερες ασφαλιστικές εισφορές σε μέλη τους που αποδέχονται περιφερειακές διαιτησίες αντί διαιτησίας Λονδίνου, λόγω του υψηλού κόστους της τελευταίας.

Έτσι, η απάντηση στο παραπάνω ερώτημα είναι ότι κανείς δεν φαντάζεται ότι θα ανταγωνιστεί ούτε το Λονδίνο ούτε κανένα άλλο ναυτιλιακό κέντρο. Μπροστά στα αδιέξοδα που αντιμετωπίζουν τα κέντρα αυτά προτείνουμε μια εναλλακτική και συμπληρωματική λύση. Λύση ταχύτερη και ασφαλώς φθηνότερη, που τονώνει την πεποίθηση των συναλλασσόμενων πως η διαιτησία ήταν και παραμένει το προσφορότερο μέσο επίλυσης των ναυτιλιακών διαφορών.

Επιφυλακτικότητα ασφαλώς υπάρχει ακόμη, αλλά είναι βέβαιο ότι θα αντικατασταθεί με αποδοχή όταν γίνουν οι πρώτες διαιτησίες στον Πειραιά και οι ενδιαφερόμενοι αξιολογήσουν τόσο την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών όσο και το ανταγωνιστικό τους κόστος.

Χρειάζεται μεγαλύτερη προβολή της προσπάθειας που έχουμε αναλάβει, η οποία μπορεί να γίνει μέσα από συνέδρια, σεμινάρια, διαλέξεις κ.λπ., αλλά κυρίως χρειάζεται εμείς οι ίδιοι, ως Έλληνες, να αποβάλουμε την παραδοσιακή δυσπιστία που επιδεικνύουμε μεταξύ μας. ☺



Exclusive Travel

2007

The 3rd Luxury Travel & Tourism Event

26-28 Ιανουαρίου 2007
Helexpo Palace, Μαρούσι

Ώρες Λειτουργίας: 11.00 - 19.00

Υπό την αιγίδα των:
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

Χρυσός Χορηγός:



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ - ΕΟΤ

Συμμετέχουν:

• Πολυτελείς ξενοδοχειακές μονάδες και αυτόνομα καταλύματα • Τουριστικά γραφεία με ξεχωριστές προτάσεις ταξιδιού • Τουριστικοί οργανισμοί της Ελλάδας και του εξωτερικού • City Breaks • Ενοικιάσεις σκαφών • Κρουαζιέρες • Εταιρείες ενοικίασης ιδιωτικών αεροσκαφών & ελικοπτέρων • Αθλητικός τουρισμός • Ενοικιάσεις πολυτελών αυτοκινήτων • Αεροπορικές εταιρείες • Ακτοπλοϊκές εταιρείες με διακεκριμένη θέση • Real estate και παραθεριστική κατοικία πολυτελείας • Ιαματικός τουρισμός • SPAs • Πολυτελείς υπηρεσίες για συνέδρια, εκθέσεις & incentives • Προϊόντα και υπηρεσίες πολυτελούς lifestyle.

Μία μοναδική εκδήλωση αφιερωμένη στον τουρισμό υψηλού επιπέδου

Εάν σε κάθε ταξίδι βλέπετε την ευκαιρία για να ζήσετε αξέχαστες εμπειρίες, απολαμβάνοντας τις υψηλότερες υπηρεσίες και τα καλύτερα προϊόντα τουρισμού, τότε μην παραλείψετε να επισκεφθείτε την **Exclusive Travel** για να ταξιδέψετε σε έναν κόσμο πολυτελείας και άνεσης, μοναδικότητας και ποιότητας.

Είτε ενδιαφέρεστε για πρωτότυπο και ποιοτικό τουρισμό αναψυχής είτε είστε επαγγελματίας του τουρισμού και της οργάνωσης εκδηλώσεων που αναζητά συνεργασίες, στην **Exclusive Travel** θα βρείτε προτάσεις και ιδέες που θα ικανοποιήσουν και τις πιο υψηλές απαιτήσεις σας!

Χορηγοί Επικοινωνίας:

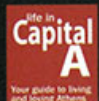
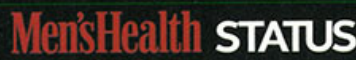
ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟ

"Δυνατότητες Ανάπτυξης στον Τομέα του Τουρισμού Πολυτελείας στην Ελλάδα"
26 Ιανουαρίου 2007

Για πληροφορίες:
www.europartners.gr/exclusivetravel



Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ



Οργάνωση:

EuroPartners
QUALITY BUSINESS EVENTS

Λεωφ. Συγγρού 101, 117 45 Αθήνα

Τηλ: 210 92 21 254 • Fax: 210 92 21 589 • e-mail: info@europartners.gr • www.europartners.gr/exclusivetravel

» Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο

Επανεξέταση και νομοθετικός επαναπροσδιορισμός εκδικάσεως προσφυγών κατά αποφάσεων επιβολής χρηματικών προστίμων επιβαλλομένων σύμφωνα με διατάξεις ΚΔΝΔ

Του **Μιχαήλ Μαλέρμπα** | Υποναύρχου Λ.Σ. (ε.α.), μέλους Δ.Σ. Ελληνικής Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου

Πρόλογος

Σε τεύχος, το 2005, του ανά χείρας έγκριτου και πανευρωπαϊκά αναγνωρισμένου ναυτιλιακού εντύπου είχε δημοσιευθεί άρθρο μου αναφορικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις, καθώς και τις διοικητικές διαδικασίες αναθεώρησης του Κώδικα ΔΝΔ, μετά 33 συναπτά χρόνια ισχύος και εφαρμογής αυτού.

Αφορμή λαβών της συγκροτήσεως προκαταρκτικής υπηρεσιακής επιτροπής για το εν λόγω θέμα, το γε νυν έχον δράττομαι της ευκαιρίας να επισημάνω κατωτέρω θέσεις και απόψεις μου ειδικά αναφερόμενες στην εκδίκαση των προσφυγών κατά αποφάσεων επιβολής χρηματικών προστίμων υπό των αρμοδίων καθ' ύλην υπηρεσιών του ΥΕΝ (ΚΕΕΠ, ΓΕΝΕ, Λιμ. Αρχές, θέμα αρκούντως σοβαρό προς επανεξέταση και νομοθετικό επαναπροσδιορισμό κυρίως

υπό της δευτέρας επιτροπής νομοδιδασκάλων κ.λπ. που θα ακολουθήσει προς μελέτη και σύνταξη του τελικού σχεδίου του προς αναθεώρηση ΚΔΝΔ.

Εισαγωγή

α. Η προσφυγή είναι σύνηθες και κανονικό ένδικο παρεχόμενο από τη νομοθεσία βοήθημα στον καθ' ου επεβλήθη η διοικητική κύρωση του χρηματικού προστίμου ως έχοντα έννομο συμφέρον, για την επίλυση των διοικητικών διαφορών ουσίας που έχει με την εκδόσασα, τη σχετική απόφαση, Αρχή (ΚΕΕΠ - Λιμενική Αρχή - ΓΕΝΕ) σε μια ευνομούμενη πολιτεία. Με το ένδικο αυτό βοήθημα η ιεραρχικώς προϊσταμένη Αρχή - Υπηρεσία ή το αρμόδιο διοικητικό δικαστήριο, ανάλογα με τη νομίμως προβλεπόμενη μορφή της προσφυγής, έχει τη νόμιμη αρμο-





διότητα όχι μόνο της ακύρωσης αλλά και της τροποποίησης της κρινόμενης πράξεως.

β. Η προσφυγή αποτελεί βασική προστασία έναντι των ενεργειών της διοικήσεως και χορηγείται στις διαφορές που κατά τη νομοθεσία συνδέονται με την τροποποίηση και την ακύρωση πράξεως ή παραλείψεως της διοικήσεως, ασκουμένη εντός προβλεπόμενης νομίμου, κατά περίπτωση, προθεσμίας από τη λήψη γνώσεως της σχετικής ενέργειας της διοικήσεως, δηλαδή της κοινοποιήσεως, κατά τα κεκανονισμένα, της σχετικής αποφάσεως.

γ. Περαιτέρω προσφυγή δύναται να ασκήσει εκείνος:

- i. Ο οποίος έχει άμεσο, προσωπικό και ενεστώδες έννομο συμφέρον ή
- ii. Στον οποίο αναγνωρίζεται τέτοιο δικαίωμα από ειδική διάταξη νόμου.

Το συμφέρον δε διά να είναι άξιον διοικητικής ή δικαστικής προστασίας, κατά περίπτωση, πρέπει να είναι έννομο, δηλαδή να αναγνωρίζεται και να προβλέπεται υπό του νόμου και να μην αντιτίθεται σε αυτόν. Επιπροσθέτως, πρέπει να είναι άμεσο, προσωπικό και ενεστώδες.

2. Τα είδη των προβλεπόμενων προσφυγών στην ισχύουσα νομοθεσία της Εμπορικής Ναυτιλίας

α. Όλοι οι νόμοι της Εμπορικής Ναυτιλίας και βασικά ο ΚΔΝΔ, στις διατάξεις των οποίων προβλέπεται η επιβολή διοικητικών κυρώσεων χρηματικού προστίμου κατά των υπαίτιων δραστών, οι οποίοι παραβαίνουν καθ' οιονδήποτε

τρόπο τους πρωταρχικούς κανόνες δικαίου που διέπουν το καθεστώς του Εμπορικού Ναυτικού, ορίζουν παράλληλα και το δικαίωμα ασκήσεως προσφυγής από τον καθ' ου η επιβληθείσα διοικητική κύρωση, ενώ προσδιορίζουν συγχρόνως το είδος αυτής.

β. Στις προκείμενες περιπτώσεις δύο είδη προσφυγών προβλέπονται.

- i. Διοικητική προσφυγή, ήτοι ιεραρχική και ενδικοφανής τοιαύτη διεπόμενη από τις διατάξεις των άρθρων 24 και 25 του Ν. 2690/99 «Κύρωση Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας» και
- ii. Δικαστική προσφυγή, διεπόμενη από τις διατάξεις του άρθρου 63 και επόμενα του Ν. 2717/99 «Κώδικας Διοικητικής Δικονομίας».

γ. Διά της διοικητικής προσφυγής αποβλέπεται η εξάντληση διά του προκαταρκτικού σταδίου της διοικητικής επιλύσεως της διαφοράς προτού αυτή αχθεί ενώπιον των αρμοδίων διοικητικών δικαστηρίων.

δ. Κατά μια δε άποψη και θεωρία, την οποία δεν αποδεχόμεθα σε απόλυτο βαθμό, είναι προφανή τα οφέλη και για τον διοικούμενο, δηλαδή τον παραβάτη, και για την Πολιτεία, συνιστάμενα σε αποφυγή χρονοβόρων διαδικασιών, οικονομικών επιβαρύνσεων του προσφεύγοντος όγκου και φόρτου εργασίας των διοικητικών δικαστηρίων κ.λπ.

3. Επανεξέταση και νομοθετικός επαναπροσδιορισμός εκδικάσεως των προσφυγών που αφορούν τη νομοθεσία της Εμπορικής Ναυτιλίας. Προτάσεις - εισηγήσεις

α. Με βάση τα ανωτέρω δεδομένα και ειδικότερα το γεγονός ότι στον ΚΔΝΔ, που είναι ο θεμελιώδης και κύριος «καταστατικός χάρτης» του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, προβλέπονται, κατά περίπτωση, κεφαλαίων και άρθρων αυτού και τα δύο ως άνω είδη προσφυγών, χωρίς τα κριτήρια αυτά να ανάγονται στο ύψος του επιβαλλόμενου προστίμου ή τη βαρύτητα και επικινδυνότητα της παραβάσεως, λαμβάνοντας δε επιπροσθέτως υπ' όψιν το γεγονός ότι οι λοιποί νόμοι Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου διαφώρως έκαστος προβλέπει διοικητική ή δικαστική προσφυγή κατά περίπτωση, θα πρέπει το θέμα της εκδικάσεως των προσφυγών να επανεξετασθεί και να επαναπροσδιορισθεί με *lege ferenda*. Την επισήμανση αυτή εστιάζουμε κυρίως καθότι μέρος αφορά τον ΚΔΝΔ, του οποίου ήρξαντο οι προκαταρκτικές εργασίες αναμορφώσεως και ανασυντάξεως των διατάξεων αυτού.

β. Η επανεξέταση και ο νομικός επαναπροσδιορισμός επιπροσθέτως θα αποβλέπει και σκοπό θα έχει ώστε σε όλες τις περιπτώσεις επιβολής χρηματικού προστίμου που προβλέπονται στην εν γένει νομοθεσία της Εμπορικής Ναυτιλίας και ιδίως στο ΚΔΝΔ, η προσφυγή ως ένδικο μέσο κατά των αποφάσεων των αρμοδίων Αρχών του ΥΕΝ να ασκείται μόνο στα κατά τόπους και καθ' ύλην αρμόδια διοικητικά δικαστήρια.

γ. Επί του προκειμένου συνηγορούν και τα γεγονότα ότι:

- i. Πας έχων έννομο συμφέρον, εφόσον το αίτημα της ιεραρχικής - ενδικοφανούς προσφυγής του στο ΥΕΝ δεν ικανοποιηθεί με εξαφάνιση ή

έστω μείωση του επιβληθέντος από την Αρχή πρόστιμου, νομιμοποιείται, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα Διοικητικής, Δικονομίας, να προσφύγει στη συνέχεια στη διοικητική δικαιοσύνη και κατά της αρνητικής αποφάσεως του ΥΕΝ προκειμένου κατά την κρίση του δικαιωθεί και

iii. Για χρηματικά πρόστιμα μικρού ύψους (157 ΚΔΝΔ) ο καθ' ου το πρόστιμο με τις ισχύουσες επί του προκειμένου διατάξεις (και όχι με την πρ. 2 του άρθρου αυτού που είναι νομικώς λάθος και δεν έχει εισέτι τροποποιηθεί), προσφεύγει στα αρμόδια διοικητικά δικαστήρια. Τουναντίον για χρηματικά πρόστιμα μεγάλου ύψους, «κατά περίπτωση» κ.λπ. (άρθρα 39 πρ. (γ) και 45 πρ. (ι) ΚΔΝΔ) σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο 45 οι καθ' ου το χρηματικό πρόστιμο «αλληλεγγύως και εις ολόκληρον» προσφεύγουν στον υπουργό Ε.Ν. με διοικητική προσφυγή.

δ. Πέραν των ανωτέρω εκτιμάται ότι ο υπουργός Ε.Ν., ως επισημαίνεται άλλωστε και σε εισηγητική έκθεση συναφούς νόμου, διάταξη του οποίου τροποποίησε και «έστρεψε» την προσφυγή προς τα διοικητικά πρωτοδικεία, δεν πρέπει να εμπλέκεται σε τέτοιου είδους διαφορές που ενεργούν σε βάρος του κύρους του και κατ' επέκταση του κύρους των υπ' αυτού υπηρετούντων υπηρεσιακών κλιμακίων και οργάνων που με Υπ. Απόφαση έχουν εξουσιοδοτηθεί να εξετάζουν και να εκδικάζουν προσφυγές κατά αποφάσεων επιβολής χρηματικών προστίμων που επέβαλον συνάδελφοί των υπηρετούντες στον ΚΕΕΠ και τις Λιμενικές Αρχές ή άλλες καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες.

Δεν εξετάζεται, επί του προκειμένου, το γεγονός ότι οι προσφυγές δεν θα κριθούν κατ' αντικειμενική και ορθή κρίση καθώς δε και αμερόληπτα, αλλά εκτιμάται πως οι δικαστές, άγνωστοι και ξένοι προς

το θεσμό της διοικητικής ιεραρχίας της εκτελεστικής εξουσίας (ΥΕΝ) και την υπηρεσιακή εξάρτηση των κλιμακίων της διοικήσεως και των οργάνων των Αρχών που επέβαλαν το πρόστιμο, ενδεχομένως δεν θα σχολιασθούν για την απόφασή τους, δεν θα θίγει το κύρος των και προσέτι ψυχολογικώς εμπνέουν μεγαλύτερη εμπιστοσύνη προς τον προσφεύγοντα και έχοντα έννομο συμφέρον.

ε. Επιπροσθέτως των ανωτέρω σημειούται ότι με την κατάργηση των ιεραρχικών και ενδοκοφανών προσφυγών και την καθιέρωση της προσφυγής μόνο στα αρμόδια κατά τόπους διοικητικά δικαστήρια, αποφεύγεται μια πρόσθετη διοικητική γραφειοκρατική ταλαιπωρία του προσφεύγοντος και καθυστέρηση να βρει το δικαίό του, ο οποίος άλλωστε εάν όντως έχει βάσιμα και ουσιώδη στοιχεία, θα προσφύγει τελικά στη Δικαιοσύνη.

στ. Ανεξαρτήτως όμως των ανωτέρω, εάν τελικά προταθεί αρμοδίως και εγκριθεί σχετικώς από την πολιτική ηγεσία του ΥΕΝ η ιεραρχική προσφυγή σε πρώτο στάδιο, αυτή θα πρέπει να καλύπτει όλες ανεξαρτήτως τις περιπτώσεις της επιβολής χρηματικού προστίμου που θα προβλέπονται στο νέο ΚΔΝΔ με την επισημάνσή μας ότι θα πρέπει να συσταθούν ειδικές επιτροπές εκδικάσεως προσφυγών, αποτελούμενες από υπηρεσιακούς παράγοντες του ΥΕΝ και αρμοδίους, κατά περίπτωση, φορείς της ναυτιλίας, που θα εξετάζουν κατ' αντικειμενική και ορθή κρίση τις προσφυγές των παραβατών κατά των οποίων επεβλήθη η διοικητική κύρωση του χρηματικού προστίμου από τις αρμόδιες καθ' ύλην υπηρεσίες (ΚΕΕΠ, ΓΕΝΕ, Λιμ. Αρχές).

ζ. Τέλος, επισημαίνουμε και τις, περίπου, 250 κανονιστικές πράξεις (Π.Δ. - Υ.Α.) που έχουν εκδοθεί από διάφορα άρθρα του ισχύοντος ΚΔΝΔ, των οποίων η παράβαση κολάζεται ομοίως με χρηματικό πρόστιμο σύμφωνα με τα οριζόμενα στο εξουσιοδοτούν την έκδοση αυτών κατά περίπτωση άρθρο (45, 157 κ.λπ.) και οι προσφυγές κατά των αποφάσεων αυτών διενεργούνται κατ' αντιστοιχία. ☉

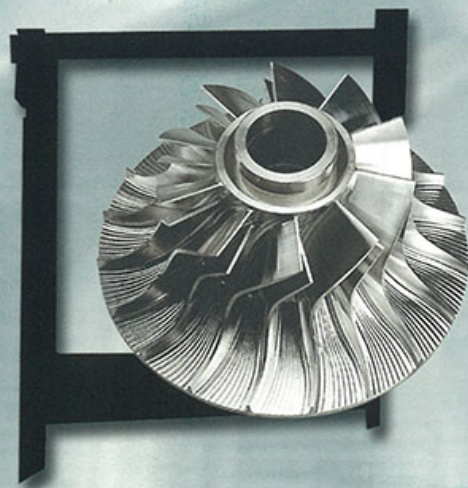
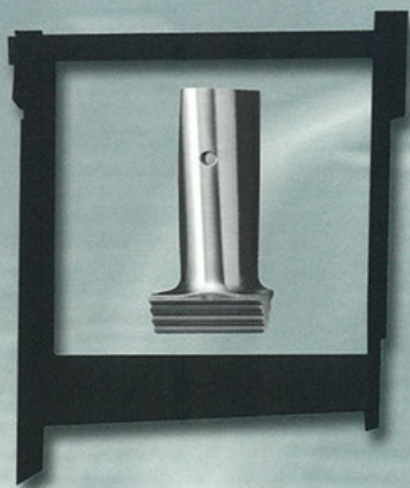
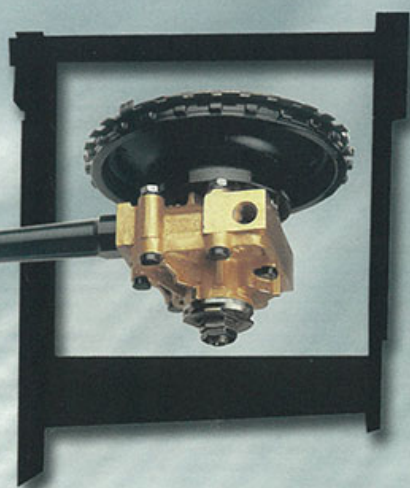


SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS

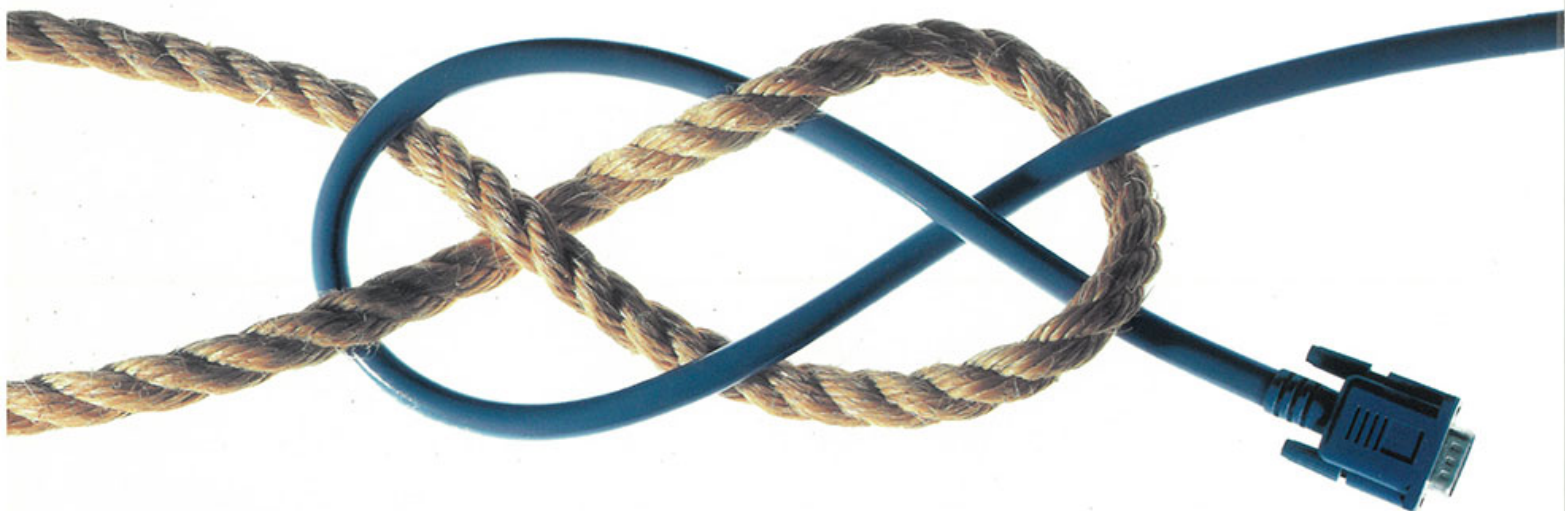
CERTIFICATE
ABS ISO 9001:2000

TURBOTEC-PISTOLIS L.T.D.

D. & TH. PISTOLIS
DIRECT LINE SERVICE: 6944 304863



123 DIMOKRATIAS Av. GR 18863 PERAMA-PIRAEUS
TEL: 0030 210 44 15 963, + 210 4022 794, 6944 596079 FAX + 210 44 14 104
www.turbotec-pistolis.com turbopis@hol.gr



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


STRATOS


via
inmarsat


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