

ΣΤΑΥΡΟΣ ΔΗΜΑΣ:

«Η προστασία
των ακτών αποτελεί
ύψιστη προτεραιότητα
της περιβαλλοντικής
πολιτικής της Ε.Ε.»

Posidonia Ποσειδώνια
Επισκεφθείτε μας στο Περίπτερο 500B

• Συνομιλούμε με τους:

DANIEL V. SPECKHARD | ANNA ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ | ΡΟΔΗ ΚΡΑΤΣΑ
ΣΠΥΡΟ ΠΟΛΕΜΗ | ΠΑΝΟ ΛΑΣΚΑΡΙΔΗ | ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΦΑΣΟΥΛΑ
ΜΙΛΤΙΑΔΗ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗ | ANNY ΠΟΔΗΜΑΤΑ | ΜΑΡΓΑΡΙΤΗ ΣΧΟΙΝΑ
ΦΩΤΗ ΚΑΡΑΜΗΤΣΟ | ΑΝΔΡΕΑ ΔΡΟΥΣΙΩΤΗ
ΣΠΥΡΟ ΡΑΝΗ | ΓΙΩΡΓΟ ΣΑΡΡΗ

TURBOMED

TURBO • TECHNOLOGY • WORLD CARE



Η TURBOMED

δουλεύει σε κάθε σημείο

του πλανήτη

και επεκτείνεται...

• SERVICE STATION - SPARE PARTS
FOR TURBOCHARGERS:

ABB MAN - B&W

• AUTHORIZED REPAIR SHOP:

MITSUBISHI **UE** **DIESEL** **ENGINE** **METurbo**
HEAVY INDUSTRIES LTD.

SIEMENS - NAPIER Turbochargers
Industrial Turbomachinery Limited

KBB  Kompressorenbau
Bannewitz GmbH

Yiannis Paraskevopoulos S.A.

Schisto Industrial Park (VIPAS), Block 2, Str. 1&2, 18863 Perama, Greece

tel: +30 210 4000111, mob.: + 30 6932 210060, +30 6947 008960-61-62-63

fax: +30 210 4000225, e-mail: turbomed@otenet.gr



www.turbomed.gr

Όνομα: Ελληνική
Μήκος: 79 μέτρα
Πλάτος: 11,7 μέτρα
Ιπποδύναμη: 1.500 ίπποι
Ταχύτητα: 12 κόμβοι
1.500 Τόννοι

Στο ξεκίνημα 1975



M.V. KRITON

Όνομα: Ελληνική
Μήκος: 157 μέτρα
Πλάτος: 25 μέτρα
Ιπποδύναμη: 12.000 ίπποι
Ταχύτητα: 18 κόμβοι
• 956 Εμπορευματοκιβώτια

Ένα από τα 6 αδελφά πλοία

1985



C.V. EXPRESS

2000



(Sealand New York)

C.V. CARMEN

Όνομα: Ελληνική
Μήκος: 304 μέτρα
Πλάτος: 40 μέτρα
Ιπποδύναμη: 78.000 ίπποι
Ταχύτητα: 25,6 κόμβοι
6.420 Εμπορευματοκιβώτια

Ένα από τα 8 αδελφά πλοία

Όνομα: Ελληνική
Μήκος: 351 μέτρα
Πλάτος: 43 μέτρα
Ιπποδύναμη: 102.000 ίπποι
Ταχύτητα: 25,5 κόμβοι
• 9.500 Εμπορευματοκιβώτια

Ένα από τα 5 αδελφά πλοία

Σήμερα



C.V. COSCO HELLAS



COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A.

Ξεκίνησε από ναυτικό, την εξέλιξη και την προκοπή της
την οφείλει στους συνεργάτες της έλληνες ναυτικούς,
στη θάλασσα και στη στεριά.

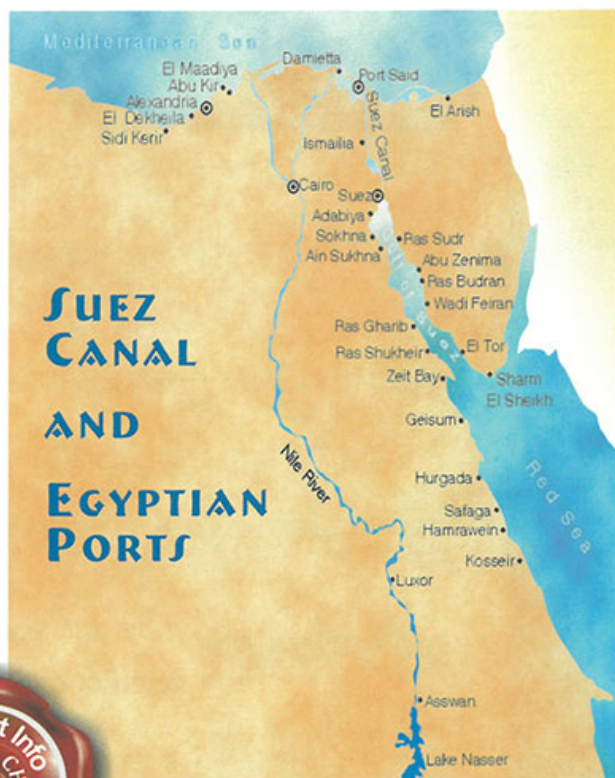
Είναι η εταιρεία που αυτό δεν το ξέχασε ποτέ και
το αποδεικνύει με τις ενέργειές της.
Πάντα χρειαζόμαστε ικανούς νέους συνεργάτες
για να συνεχίσουμε
μαζί το έργο των παλαιότερων.

Εάν ενδιαφέρεστε να είστε ένας από αυτούς,
επικοινωνήστε μαζί μας στο τηλέφωνο 210 94.90.180 ή
στείλτε το βιογραφικό σας στο Fax: 210 94.09.051-2,
στο e-mail: info@costamare.com,
στη διεύθυνση: Ζεφύρου 60 & Λ. Συγγρού, 175 64 Π. Φάληρο, Αθήνα.

World Marine



Ship Agency and Representation Services



China offices:

Shanghai Qingdao Guangzhou Xingang Dalian

Egypt offices:

Port Said Suez Alexandria Cairo

World Marine Corp.

Coordination Services Center

2 Artemidos Str. 166 74 Glyfada, Athens, Greece

Tel: (+30210) 8986334* Fax: (+30210) 8986338

Email: athens@worldmarine.gr

www.worldmarine.gr



Certificate No: 1495/97

We are always alongside



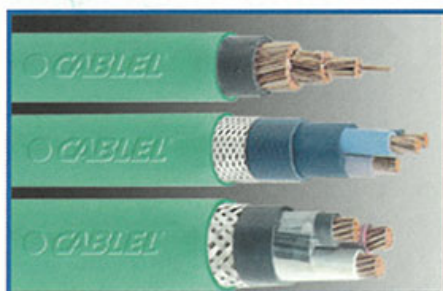
M/T MELTEMI, 163.759 DWT, ICE CLASS 1A, BUILT 2006



4 - 6 FILELLINON STR.,
185 36 PIRAEUS - GREECE
TEL: +30 210 45 57 000
FAX: +30 210 45 57 017
Internet: www.deltatankers.gr
e-mail: operation@deltatankers.gr,
crew@deltatankers.gr



Perfection and **reliability**
in the ship's **electrical equipment**



ΚΑΛΩΔΙΑ
CABLEL



ASP



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



Navios Maritime Holdings Inc.

A Vertically Integrated Global Shipping Company

www.navios.com





10 | Editorial

18 | Η προστασία των ακτών αποτελεί ύψιστη προτεραιότητα της περιβαλλοντικής πολιτικής της Ε.Ε.
Συνέντευξη του Σταύρου Δήμα, μέλους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, υπεύθυνου για το περιβάλλον

26 | Ποσειδώνια 2008: Μια ευκαιρία να αναλογιστούμε νέες πρωτοβουλίες και κοινά ναυτιλιακά ενδιαφέροντα
Του Αμερικανού Πρέσβη στην Ελλάδα, Daniel V. Speckhard

28 | Το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής: Οι θέσεις των αιρετών της Ευρώπης
Συνέντευξη της Ρόδη Κράτσα, Ευρωβουλευτού Ν.Δ.

34 | Η αναθεώρηση από τον IMO της MARPOL Annex VI
Του Σπύρου Πολέμη, Προέδρου Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS), προέδρου Διεθνούς Ναυτιλιακής Ομοσπονδίας (ISF), αντιπροέδρου Committee

36 | Η σχέση επιχειρήσεων και ελληνικού κράτους είναι σχέση εχθρότητας και εξάρτησης
Συνέντευξη της Άννας Διαμαντοπούλου, Κοινοβουλευτικής εκπροσώπου του ΠΑΣΟΚ

40 | Θα στραφούμε προς νέες αγορές...
Συνέντευξη του Πάνου Λασκαρίδη, Διευθύνοντος Συμβούλου Ομίλου Λασκαρίδη

50 | Βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων
Της Άννης Ποδημάτα, Ευρωβουλευτού ΠΑΣΟΚ

52 | Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη: Τα στρατηγικά, πολιτικά και οικονομικά οφέλη
Του Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη, Βουλευτή, Προέδρου της διαρκούς Επιτροπής Εξωτερικών και Άμυνας της Βουλής

54 | Υπάρχουν ακόμα εφοπλιστές που αγαπούν τον Πειραιά
Συνέντευξη του Παναγιώτη Φασούλα, Δημάρχου Πειραιά

64 | Ναυτιλία - Προσαρμογή στις κλιματικές αλλαγές - Ποιοτική διαχείριση
Του Βασίλη Στέλιου Τσελέντη

68 | Παραχωρήσεις ΣΕΜΠΟ: Τα πολλαπλά προβλήματα της ελληνικής εκδοχής
Του Θάνου Πάλλη

72 | Τα περιβαλλοντικά θέματα που απασχολούν τη ναυτιλιακή κοινότητα
Του Απόστολου Πουλοβασιλή

78 | Ναυλαγορά Δεξαμενόπλοιων & Ξηρού φορτίου

94 | Ναυτιλιακά Νέα

Ιδιοκτήτρια:
Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.


Εκδότρια & Διευθύντρια:
Ιωάννα Μπίσια
Σύμβουλος Έκδοσης:
Ηλίας Μπίσιος
Διευθύντρια Σύνταξης:
Λίτσα Μαρέλιν
Creative Director:
Γιώργος Παρσκαυάς

Ειδικό Συνεργάτες:
Απ. Δόμβρος
Άλκη Κορρές
Γιώργος Μπάνος
Γιώργος Μακρής
Β. Τσελέντης
Χαρ. Ψαραυτής
Διεύθυνση Διαφήμισης:
Χρ. Καπάντας
Υπεύθυνη Διαφήμισης:
Δήμητρα Τσάκου
Φωτογραφία:
Γιώργος Γιαννακής

Πρακτορείο
Διανομής Τύπου:
ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές
(10 τεύχη):
Ιδιώτες: 60 €
Ναυτικοί & φοιτητές: 50 €
Εταιρείες - Οργανισμοί: 70 €
Χώρες Ε.Ε.: 120 €
Χώρες εκτός Ε.Ε.: 140 €

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

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

inmarsat

STRATOS



Fleet Services by Navarino
Your connection is more secure than ever.

- Worldwide installation
- Award winning customer support
- Value Added applications
- Competitive airtime packages

 **navarino**

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

Visit us at Posidonia Exhibition Stand 201



Οι θάλασσες ενός ανώτερου θεού



Η πρόσφατη εκδήλωση που πραγματοποίησε το U.K. P & I Club στην Αθήνα, λίγες εβδομάδες πριν από την πανηγυρική έναρξη των φετινών «Ποσειδωνίων», άφησε ένα σαφές στίγμα στο πολυσυζητημένο θέμα που απασχολεί την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα: την εξεύρεση ικανών και άξιων αξιωματικών εμπορικού ναυτικού.

Παρά το κλίμα ευθυμίας και αισιοδοξίας που πάντα συναντάμε αυτή τη χρονική περίοδο στην Αθήνα, οι διεθνείς ομιλητές εξέφρασαν την κοινή άποψη πως έχουμε πλέον μπροστά μας ένα γιγαντιαίο πρόβλημα. Στο οποίο όμως δε δίδεται άμεση επίλυση.



Στην Ελλάδα, έχουμε ασχοληθεί πολλές φορές μάλλον με μεμψιμοιρία για τη δυσοίωνα προοπτική του ναυτικού επαγγέλματος, χωρίς όμως να σταθούμε τόσο στο διεθνή προβληματισμό πάνω στο πρόβλημα αυτό όσο και (κυρίως) στις διεθνείς μελέτες και στρατηγικές που επιχειρούν να αντιμετωπίσουν το φλέγον ζήτημα.

Είναι αλήθεια ότι παρά την παρουσία του γ.γ. ΥΕΝ στην εκδήλωση, οι πρόσφατες κυβερνήσεις δεν έχουν ορίσει ένα σαφές, μακροπρόθεσμο και εμπνευσμένο πλαίσιο δράσης στο θέμα της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Όπως επίσης δεν έχουν φροντίσει για την «εξυγίανση» και τον εκσυγχρονισμό της ναυτικής εκπαίδευσης. Για πολλούς το καράβι είναι ακυβέρνητο και εναπόκειται στην πρωτο-

βουλία ορισμένων, εμπνευσμένων και φιλοπάτριδων πλοιοκτητών που ασχολούνται συστηματικά με τη ναυτική εκπαίδευση ώστε να δράσουν προς το κοινό συμφέρον.

Η κίνηση του ΝΕΕ ως προς τη διαφήμιση του ναυτικού επαγγέλματος μπορεί να είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, αλλά απαιτείται και η ολοκληρωμένη κυβερνητική υποστήριξη για να φτάσει στα απομακρυσμένα λύκεια της χώρας αλλά και στη χαοτική μέση εκπαίδευση του λεκανοπεδίου Αττικής.



Οι ομιλητές του panel* ήταν σαφείς: Όλοι οι κλάδοι της οικονομίας, παγκοσμίως, συναντούν τεράστια προβλήματα στην εξεύρεση ικανών στελεχών. Η Γερμανία προσπαθεί να προσελκύσει μηχανικούς, η Αγγλία γιατρούς, ο Αραβικός Κόλπος αναζητεί εξειδικευμένους σε ξενοδοχειακές υπηρεσίες. Είναι ευρέως καταγεγραμμένο ότι η νέα τάξη πραγμάτων με τις υπερ-απαιτήσεις που γεννά ο σύγχρονος καπιταλισμός, οδηγεί τελικά (αρκετές φορές) σε αδιέξοδες επαγγελματικές επιλογές τη νέα γενιά.

Στη Δυτική Ευρώπη όλοι θέλουν να σπουδάσουν νο-



Ελέγξτε τον καιρό.
Μεταφορτώστε ναυτικούς χάρτες.
Μιλήστε με την ακτή. Ενώ το πλήρωμα
επικοινωνεί με το σπίτι του. Ταυτόχρονα.

**Όλα μέσα στην καθημερινότητα τη
δική σας και του FleetBroadband.**

VOLVO
OCEAN
RACE
2008-2009
RACE SPONSOR

Τα μέσα επικοινωνίας που θεωρείτε δεδομένα στην ξηρά — τηλέφωνο, διαδίκτυο, δεδομένα υψηλής ταχύτητας — μπορείτε πλέον να τα έχετε και στη θάλασσα, ταυτόχρονα. Και σε οποιονδήποτε ωκεανό του κόσμου. Ενημερώσεις σε πραγματικό χρόνο, απομακρυσμένη διαχείριση μηχανής, βίντεο μεταξύ πλοίου και ακτής και καλύτεροι τρόποι για την επικοινωνία του πληρώματος με τους δικούς του. Όλα αυτά διατίθενται σε οικονομικότερες τιμές και με ευέλικτα τιμολόγια. Μεταμορφώστε τον τρόπο που επικοινωνείτε, με το καλύτερο ευρυζωνικό μέσο, από τον καλύτερο παροχέα. Εδώ και χρόνια, η Inmarsat θέτει τα πρότυπα ποιότητας. Τώρα, με το FleetBroadband ανεβάζει τον πήχη.
inmarsat.com/fleetbroadband

The mobile satellite company™


inmarsat



μικά, πολιτικές επιστήμες, οικονομικά, μάρκετινγκ... Μπορούν όμως οι κοινωνίες να απορροφήσουν τόσο πολλούς νομικούς, οικονομολόγους, πολιτικούς επιστήμονες;

Εντούτοις, πάντως, αυτά τα επαγγέλματα εξακολουθούν να είναι γοητευτικά τόσο για τους νέους και για τους γονείς που τους υποστηρίζουν, όσο -ιδίως- για τις κοινωνίες της Δυτικής Ευρώπης που τα προωθούν μέσα από τα εκπαιδευτικά τους συστήματα.

Και η λύση δεν είναι (αποκλειστικά) η εισαγωγή της ιδιωτικής εκπαίδευσης στις ευρωπαϊκές ΑΕΝ. Διότι τα ανώτατα ιδρύματα οφείλουν να είναι κέντρα γνώσης, έρευνας και μάθησης και όχι... άδειες σπουδαστικές καρέκλες που πρέπει να γεμίσουν. Δε χρειαζόμαστε, εξάλλου, πολυάριθμους σπουδαστές ναυτικούς αλλά κυρίως συνειδητοποιημένους και δυναμικούς συνεχιστές μιας ναυτικής παράδοσης. Το παράδειγμα της Βρετανίας είναι προς αποφυγήν, αυτό δόλωσε ένας εκ των ομιλητών.



Οι πέντε διακεκριμένοι ομιλητές θεώρησαν επιβεβλημένη την αλλαγή της στρατηγικής σε θέματα επικοινωνίας του ναυτικού επαγγέλματος.

Παλαιότερα, δεν υφίσταντο καθόλου δημόσιες σχέσεις ή μάρκετινγκ για το ναυτικό επάγγελμα. Σήμερα γίνονται άσπαρα, μεμονωμένα και αποσπασματικά. Σε όλα τα ναυτιλιακά κράτη οι προσπάθειες των φορέων δεν είναι συντονισμένες αλλά τμηματικές. Δεν είναι μεθοδευμένες και στοχευμένες οι κινήσεις, αλλά περισσότερο πειραματικές, ίσως και άστοχες. Κυρίως δεν έχουν ως γνώμονα τη νέα γενιά που θέλουμε να προσελκύσουμε, αλλά τη «φαντασία» όσων επιθυμούν να την πλησιάσουν. Οι επιτροπές δημοσίων σχέσεων των περισσότερων ενώσεων φορέων (σε παγκόσμιο επίπεδο) είναι επίσης απούσες. Το ίδιο και τα ΜΜΕ. Πόσο λυπηρό είναι αυτό!



Οι ομιλητές μίλησαν για εξεύρεση δυναμικού σε νέες ίσως και απομακρυσμένες γωνίες του πλανήτη. Η Ινδία, η Κίνα και η Ανατολική Ευρώπη σε λίγο καιρό δε θα μπορούν να προσφέρουν τους ναυτικούς που θα χρειάζεται η Δύση. Θα πρέπει να καλύψουν τις αλματώδεις δικές τους ανάγκες. Θα ταξιδέψουμε στην άναυτη Αφρική; Επιμένουν, όμως, οι περισσότεροι, παρασυρμένοι από τη γενικότερη επιχειρηματολογία της εποχής, να λησμονούν το νέο ηλικιακό κάτοικο της Θράκης, της Ηπεί-

ρου καθώς και άλλων «δύσκολων» περιοχών της Ευρώπης. Όλοι αυτοί οι κάτοικοι της περιφέρειας επιθυμούν καλύτερη επαγγελματική διέξοδο από την οριστική αγκύλωσή τους σε μια σκληρή επαρχιακή κωμόπολη.

Οι ομιλητές θεώρησαν επιβεβλημένη τη σύμπραξη και τη δραστηριοποίηση της διεθνούς εφοπλιστικής κοινότητας μέσω των Clubs. Μια ομιλήτρια μίλησε μάλιστα για την ετήσια καταβολή ποσών από ένα ειδικό fund όλων των αλληλασφαλιστικών οργανισμών με σκοπό τη βελτίωση των δημοσίων σχέσεων όλου του κλάδου. Μια παράτολμη, ριζοσπαστική πρόταση που μπορεί όμως να αποτελέσει ένα έρεισμα, ένα έναυσμα για δράση.

Ο Ευρωπαίος οφείλει να συνειδητοποιήσει πως πλέον δεν είναι παγκόσμιος πολίτης ενός ανώτερου θεού. Η εγρήγορση νέων οικονομικών και οι απαιτήσεις των κοινωνιών της Ανατολής δεν επιτρέπουν νωχελικότητα, ακαμψία και εσωστρέφεια από τη ναυτιλία της Δύσης. Το θέ-
μα των πληρωμάτων είναι απλώς έκφραση μιας νέας τάξης πραγμάτων.



Φέτος γιορτάζουμε τα «Ποσειδώνια». Ως Έλληνες υπερέχουμε στη ναυτιλία και πρωτοστατούμε. Τα «Ποσειδώνια» είναι η γιορτή της επιτυχίας μας. Με αυτόν το γνώμονα, ας θελήσουμε να παραμείνουν εδώ, στην Αττική της πρωτιάς και της επιτυχίας. Για να γίνει όμως αυτό, θα πρέπει οι αιθούσες της έκθεσης να γεμίζουν ακό-
μα με Έλληνες (και Ευρωπαίους) ναυτικούς...

Υπερηφανευόμαστε για το παρόν μας, ας καμαρώνουμε και για το μέλλον μας...👁

Ηλίας Μπίσιος

* Ομιλητές του πάνελ ήταν οι ακόλουθοι:
κ. **Νίκος Ευθυμίου**, Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών
Mr. David Dearsley, Secretary General of IMEC
Mrs. Doris Magasaysay Ho, President & CEO, Magasaysay Inc.
Mr. John Millican, Director Warsash Marine Academy
Capt. Howard Snaith, Marine Director, INTERTANKO

 **LAVINIA corp.**

30 years...

Operators of the world's largest Ice Classed reefer fleet. The world's leaders in High Seas frozen cargo transshipments and bunkering operations.

Our dedication and commitment to quality, our team strength, ashore and onboard, is what makes the difference.

Also coming soon under our operation
7 Panamax Bulk Carriers - 75,200 DWT
4 Post Panamax Bulk Carriers - 92,500 DWT
3 Handy Bulk Carriers - 34,000 DWT
Delivery 2009-2011



M/V Frio Hellenic 500,000cbft



M/V Frio Atlantic 1270,000cbft



M/V Kapteinis Kulinics 453,000 cbft

...On time



LASKARIDIS SHIPPING Co. Ltd.

Head Office
Xenias 5 & Ch. Trikoupi
Athens 14 562
Greece

Tel: +30-210-6284200
Fax: +30-210-8089710/11/12
Email: athens@laskaridis.gr

Frigoship Chartering GmbH, Hamburg
Tel: +49 40 38 60 54 0
Email: reefers@frigoship.de
Web: www.frigoship.de

Offices: London, Las Palmas, Shanghai, Vigo, Pusan, Madrid, Seattle, Riga, Vladivostok and The Falkland Islands

Experience the rewards of an integrated TMSA IT Solution

Features:

- Role Based Access
- Remote Access/Web Based Technology
- Real Time Data/KPI Analysis
- Programmed Workflow
- Customizable and Expandable
- Document Management
- Integratable with Existing Software
- User Friendly



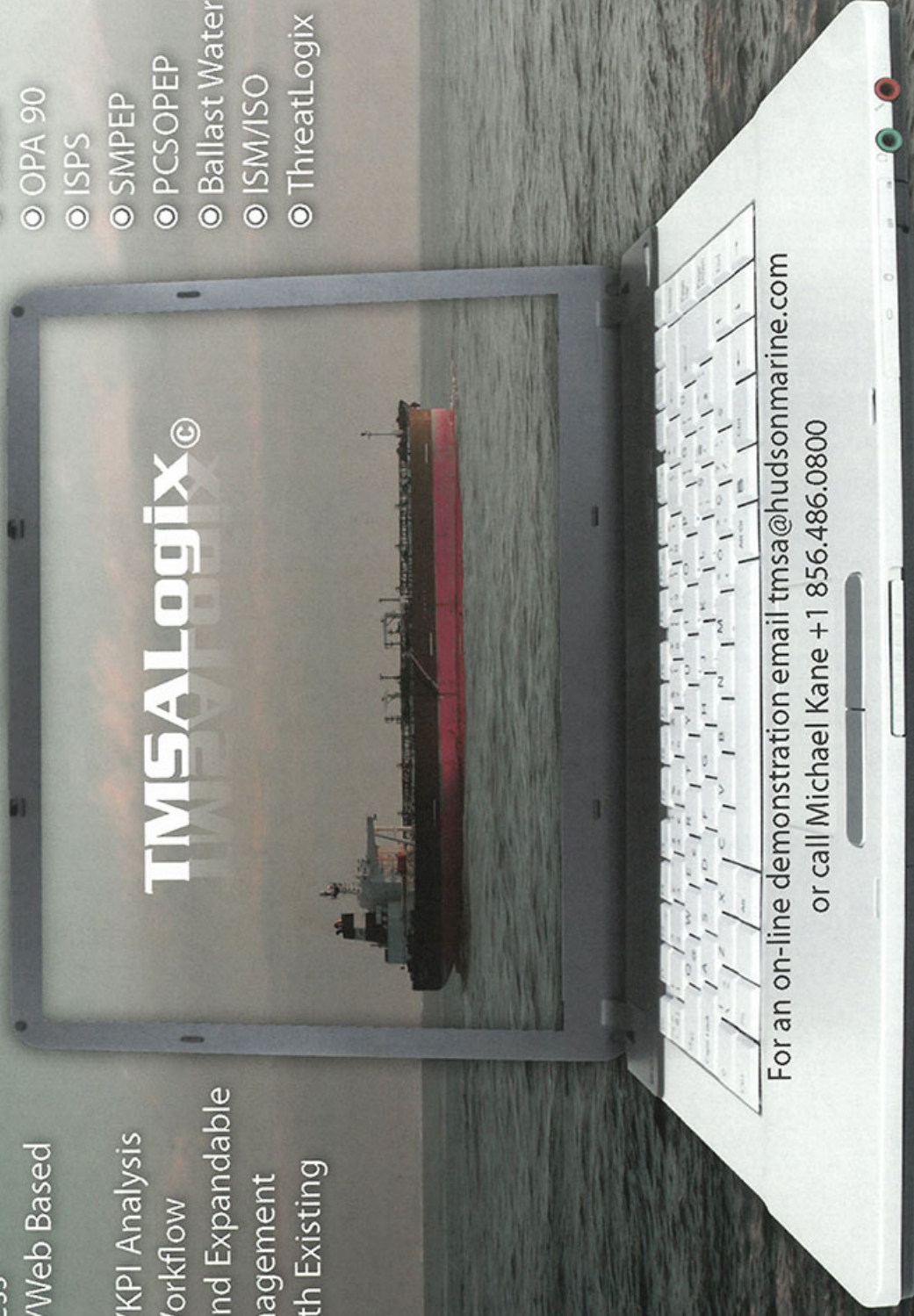
TMSA Logix®



Services Included:

- TMSA
- OPA 90
- ISPS
- SMPEP
- PCSOPEP
- Ballast Water Management
- ISM/ISO
- ThreatLogix

For an on-line demonstration email tmsa@hudsonmarine.com
or call Michael Kane +1 856.486.0800

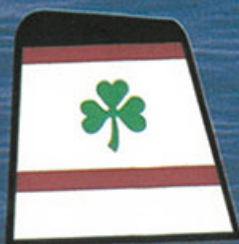


Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com



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.

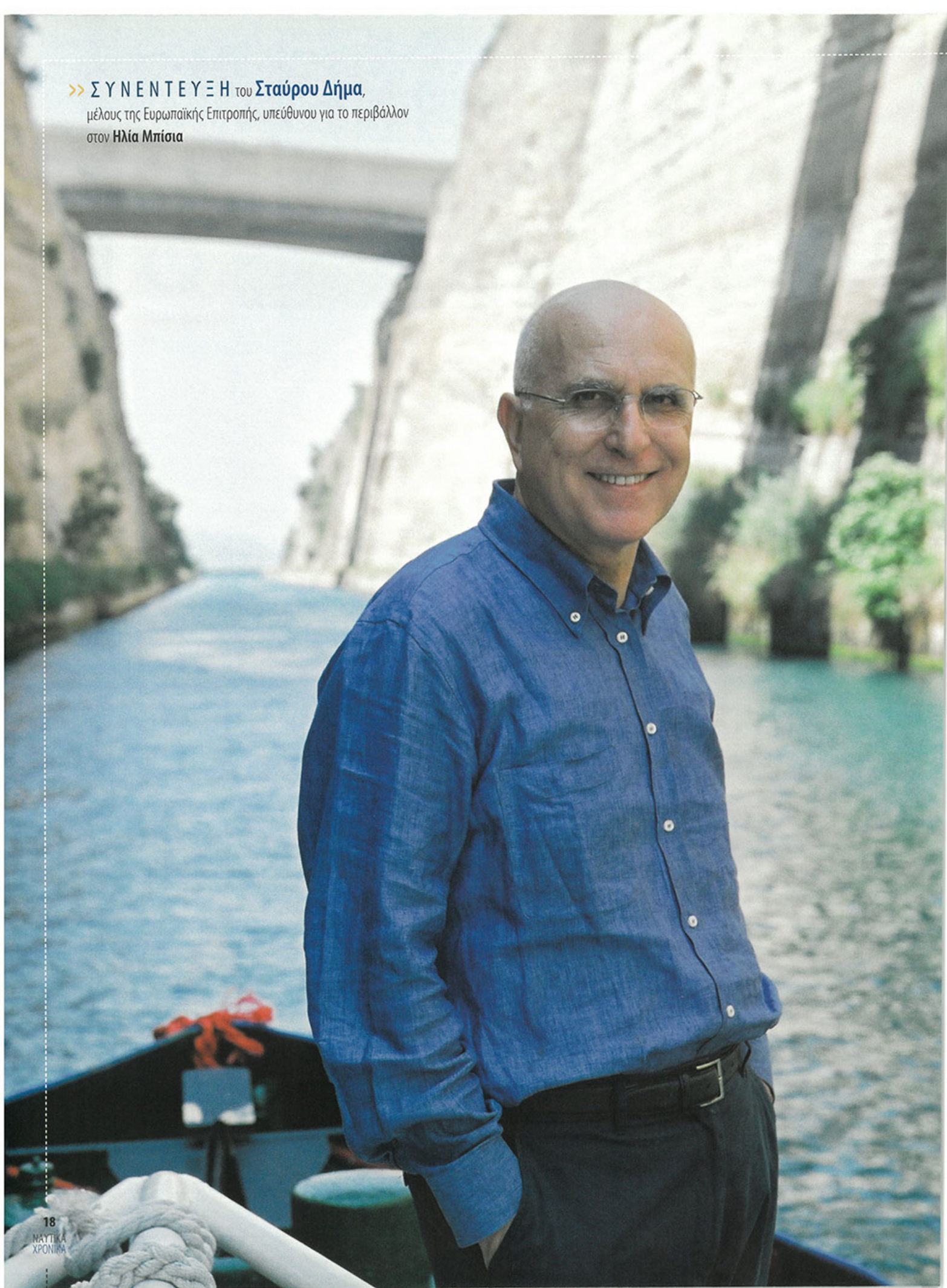
shipping ropes



*mooring ropes
and wire ropes for the*

21st
century

>> ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ του **Σταύρου Δήμα**,
μέλους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, υπεύθυνου για το περιβάλλον
στον **Ηλία Μπίσια**



“**Η προστασία των ακτών** αποτελεί ύψιστη προτεραιότητα της **περιβαλλοντικής πολιτικής** της Ε.Ε.”

Το πιο φλέγον θέμα που απασχολεί τη διεθνή κοινότητα είναι η προστασία του ασθμαίνοντος φυσικού περιβάλλοντος. Ο Επίτροπος Σταύρος Δήμας αρμόδιος για θέματα περιβάλλοντος στην Ε.Ε. σε μια αποκλειστική και αποκαλυπτική συνέντευξη προς τα «Ναυτικά Χρονικά» απαντά σε καίριες ερωτήσεις που αφορούν όλους μας.

■ Σε πρόσφατη επίσκεψη πολυμελούς αντιπροσωπείας της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών στις Βρυξέλες, το προεδρείο της ΕΕΕ επεσήμανε ότι στο πλαίσιο της μείωσης των ατμοσφαιρικών ρύπων από τα πλοία τα επιπλέον μέτρα που θα ληφθούν θα πρέπει να είναι σε διεθνές επίπεδο και όχι σε ευρωπαϊκό, ώστε να μην υπάρξουν αρνητικές συνέπειες για την ευρωπαϊκή εμπορική ναυτιλία έναντι των ανταγωνιστών της στην Άπω Ανατολή. Ποια είναι η θέση σας σε αυτή την άποψη;

Αναμφίβολα η Επιτροπή επιδιώκει να θεσπιστούν μέτρα, τα οποία θα είναι δεσμευτικά σε διεθνές επίπεδο, για παράδειγμα υπό την αιγίδα του ΙΜΟ, ο οποίος πράγματι αυτή τη στιγμή εξετάζει μέτρα προς αυτή την κατεύθυνση. Η θέσπιση μέτρων σε διεθνές επίπεδο θα καταστήσει περιττή τη λήψη παρόμοιων μέτρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

■ Είστε ικανοποιημένος από τις πολύ πρό-

σφατες προτάσεις του MEP Committee του ΙΜΟ σχετικά με την ατμοσφαιρική ρύπανση που προέρχεται από τα πλοία;

Η Επιτροπή είναι αρκετά ικανοποιημένη από τις προτάσεις οι οποίες βρίσκονται στη σωστή κατεύθυνση και είναι αρκετά φιλόδοξες, οφείλουμε να ομολογήσουμε. Αναμένεται να ολοκληρωθούν και να θεσπιστούν τον ερχόμενο Οκτώβριο. Η πετρελαϊκή βιομηχανία επίσης χρειάζεται να ανταποκριθεί στις τεχνικές προδιαγραφές που έθεσε η ναυτιλία όσον αφορά την χαμηλή περιεκτικότητα των καυσίμων της σε θείο.

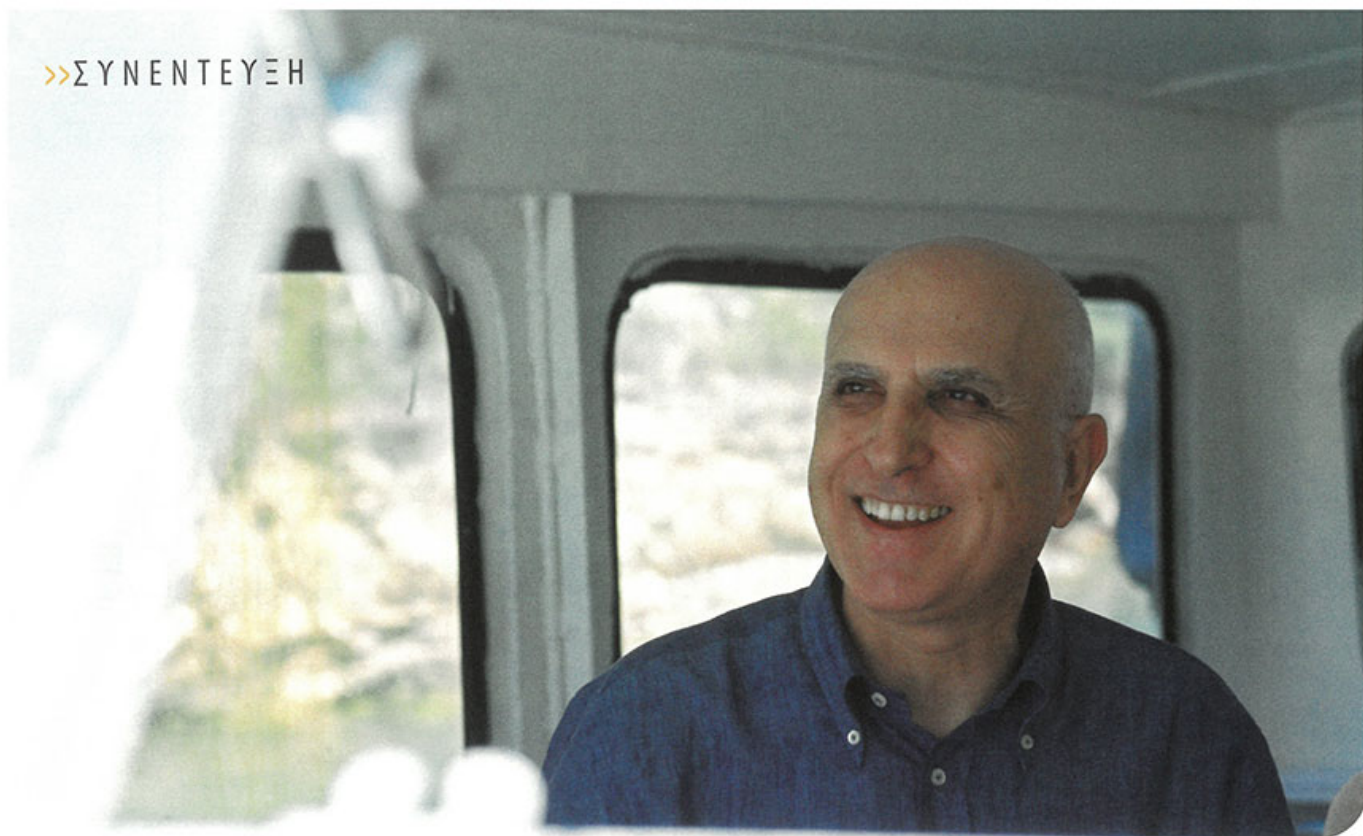
■ Πιστεύετε ότι γνωρίζει το Κολλέγιο των Επιτρόπων και τα αρμόδια όργανα των Βρυξελλών ότι η ναυτιλία έχει το μικρότερο μερίδιο ευθύνης στη μόλυνση της ατμόσφαιρας, αναλογικά με το τεράστιο μεταφορικό έργο που παράγει;

Γενικά, η ναυτιλία προηγείται από άποψη ενεργειακής αποτελεσματικότητας. Αλλά, πρόσφατες μελέτες δείχνουν ότι σε ό,τι αφορά την ατμοσφαι-

ρική ρύπανση ανά κοντείνερ και ανά χιλιόμετρο, τα φορτηγά αυτοκίνητα τελευταίας γενιάς είναι πιο «καθαρά» από τα πλοία. Η Επιτροπή μελετά τα επισημονικά αυτά πορίσματα.

■ Ποια ήταν η συμβολή της Γενικής Διεύθυνσης Περιβάλλοντος στην εκπόνηση της Πράσινης Βίβλου για το μέλλον της ναυτιλιακής πολιτικής της Ευρώπης που παρουσίασε τον περασμένο Οκτώβριο ο Επίτροπος Borg;

Η συμβολή ήταν και παραμένει ουσιαστική, καθότι ένα μεγάλο μέρος της νομοθεσίας αφορά το περιβάλλον. Στην εφαρμογή της στρατηγικής αυτής συμμετέχουν και άλλοι αρμόδιοι Επίτροποι δεδομένων των πολλαπλών πτυχών που περιέχει, όπως για παράδειγμα, χωροθέτηση και χαρτογράφηση των ακτών, προστασία των περιοχών Natura 2000, ανάπτυξη των λιμένων, ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών για τις πιθανές συνέπειες των κλιματικών αλλαγών, τη διάλυση και ανακύ-



κλωση των πλοίων, ακόμα και συγκεκριμένες στρατηγικές για περιοχές όπως η Βαλτική θάλασσα και η Αρκτική.

■ Επειδή αναφέρατε την διάλυση των πλοίων, ποιες είναι οι προθέσεις της Επιτροπής στον τομέα αυτό;

Η Επιτροπή θα προτείνει ευρωπαϊκή στρατηγική για τη διάλυση των πλοίων μέσα στους επόμενους μήνες, η οποία θα αποτελεί συνέχεια της Πράσινης Βίβλου του Μαΐου 2007 και της δημόσιας διαβούλευσης που ακολούθησε, ιδιαίτερα για τα πολεμικά πλοία και άλλα πλοία του δημοσίου τομέα. Απώτερος στόχος μας είναι η εφαρμογή ενιαίων κανόνων σε διεθνές επίπεδο, και σε αυτό είναι απαραίτητη η ενεργή συμμετοχή του IMO. Όπως και στα θέματα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, η συμβολή της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών είναι κρίσιμης σημασίας προκειμένου να κινητοποιηθεί ο IMO πιο γρήγορα και να θεσπίσει διεθνή μέτρα.

■ Πολλές από τις πρωτοβουλίες των επιτρόπων Barrot και Borg έχουν άμεση σχέση

με θέματα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ποιες είναι οι σχέσεις διαλόγου και συνεργασίας μεταξύ των τριών Επιτρόπων;

Με τους δύο επιτρόπους που αναφέρατε υπάρχει στενή και εποικοδομητική συνεργασία, καθότι οι συνέργειες μεταξύ των πολιτικών περιβάλλοντος και θαλασίων μεταφορών είναι πολύ ισχυρές. Η φιλοδοξία του κοινού μας στόχου και η χάραξη κοινής πολιτικής θα αποβούν επωφελείς τόσο για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος όσο και για τη ναυτιλία.

■ Οδεύει προς θέσπιση η νέα οδηγία σας για τα περιβαλλοντικά εγκλήματα, κάτι που θεωρείται μεγάλη επιτυχία της περιβαλλοντικής πολιτικής της ΕΕ. Υπάρχει πρόβλεψη για κακουρηγηματική δίωξη των πλοιάρχων σε περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης τύπου Prestige;

Η οδηγία για την ποινική δίωξη περιβαλλοντικών εγκλημάτων θα αποτελέσει πράγματι την αιχμή του δόρατος στην αποτελεσματική εφαρμογή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας στην ΕΕ. Οι περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης τύπου

Prestige, όπου δυστυχώς υπήρξε φυλάκιση του πλοιάρχου κ. Μαγγούρα από τις ισπανικές αρχές, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής, λόγω της ιδιαιτερότητας των θαλασσίων μεταφορών. Προβλέπονται σε άλλη οδηγία για τη θαλάσσια ρύπανση, αρμοδιότητας των Επιτρόπων Μεταφορών και Δικαιοσύνης κυρίων Tajani και Barrot, η οποία βρίσκεται ακόμη στο στάδιο προετοιμασίας.

■ Ως προς τα θέματα της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος ποιες νομοθετικές πρωτοβουλίες θα μπορούσε να περιμένει η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή οικογένεια στο πλαίσιο της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής και ιδιαίτερα ως προς το σχεδιασμό των θαλάσσιων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα έτη 2008 - 2018;

Οι πιο άμεσες πρωτοβουλίες θα αφορούν την ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, τα ερμητικά ύδατα, τη διάλυση των πλοίων, και τη θαλάσσια ασφάλεια.

■ Θεωρείτε ότι οι Ενώσεις και οι φορείς της

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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



Οι φωτογραφίες του κ. Δήμα προέρχονται από τον διαδικτυακό τόπο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής www.euroopa.eu



ναυτεργασίας και του εφοπλισμού, τόσο σε εθνικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο, ενημερώνουν τακτικά και με σαφήνεια για τους προβληματισμούς και τις θέσεις τους τα αρμόδια κοινοτικά Όργανα;

Η ενημέρωση που λαμβάνει η Επιτροπή από τις ενώσεις και τους φορείς είναι ικανοποιητική. Υπάρχει διάλογος, τόσο θεσμοθετημένος όσο και άτυπος, και είμαστε πάντοτε στη διάθεση των ενδιαφερομένων να συζητήσουμε θέματα που άπτονται της ναυτιλίας και του περιβάλλοντος.

■ Πόσο μπορεί να επηρεάσει η περιβαλλοντική πολιτική της Ευρώπης την περιβαλλοντική οκνηρία και αδιαφορία κρατών σε άλλες ηπείρους με τεράστια βιομηχανική δύναμη;

Τα τελευταία χρόνια, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αποκτήσει την πρωτοκαθεδρία στα θέματα προστασίας του περιβάλλοντος και ηγείται της

παγκόσμιας προσπάθειας αντιμετώπισης της απειλής των κλιματικών αλλαγών. Η επιρροή που ασκεί σε άλλες χώρες, είτε ανεπτυγμένες είτε αναπτυσσόμενες, αυξάνεται μέρα με τη μέρα. Το πιο πρόσφατο παράδειγμα είναι η Αυστραλία, η οποία επικύρωσε τελικά το Πρωτόκολλο του Κιότο τον περασμένο Δεκέμβριο στο Μπαλί, αλλά και άλλες χώρες ή ακόμη ορισμένες Πολιτείες των ΗΠΑ, οι οποίες βρίσκονται στη διαδικασία εισαγωγής του συστήματος εμπορίας αερίων του θερμοκηπίου, όπως αυτό ισχύει από το 2005 στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

■ Η Κίνα κατηγορεί την Ευρώπη για φαρisaϊσμό στα θέματα περιβαλλοντικής προστασίας αφού όταν τα κράτη μέλη της Ε.Ε. ήταν παντοδύναμα στο χώρο της βιομηχανίας, αδιαφορούσαν για το περιβάλλον ενώ τώρα σε περίοδο οικονομικής ύφεσης πιέζουν τις αναπτυσσόμενες

χώρες της Ανατολής ως προς την περιβαλλοντική τους ευαισθητοποίηση. Ποια είναι η θέση σας σε αυτές τις κατηγορίες;

Η κλιματική αλλαγή αποτελεί παγκόσμια απειλή και αφορά όλες τις χώρες του πλανήτη. Βέβαια τα μέτρα που πρέπει να λάβουν δεν είναι τα ίδια για τις ανεπτυγμένες οικονομίες ή για τις αναπτυσσόμενες. Ενώ οι πρώτες πρέπει να πετύχουν δραστικές μειώσεις των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου μέχρι το 2020, οι τελευταίες, και ειδικότερα οι ταχέως αναπτυσσόμενες οικονομίες, όπως η Κίνα, οφείλουν να μειώσουν τους ρυθμούς ανάπτυξης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Υπάρχει μια λεπτή αλλά σημαντική διαφορά, που αντανάκλα αυτό το ιστορικό επιχείρημα των αναπτυσσόμενων χωρών. Με την Κίνα έχουμε εξαιρετική συνεργασία σε θέματα περιβάλλοντος και μάλιστα κατά τελευταία επίσκεψη στην Κίνα μαζί με τον Πρόεδρο Μπαρόζο, τον περασμένο Απρίλιο, υπογράψαμε σύμφωνο συνεργασίας για την περιβαλλοντική διακυβέρνηση. Να μη το ξεχνούμε, η Κίνα τείνει να υπερκεράσει τις ΗΠΑ και να γίνει σε λίγο η χώρα με τις περισσότερες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου διεθνώς.

■ Ποιο ρόλο θα επιθυμούσατε να διαδραματίσει η Ευρωπαϊκή Ακτοφυλακή ως προς την προστασία του περιβάλλοντος των θαλασσών της Ευρώπης;

Πρόκειται για νομοθετική πρωτοβουλία του Επιτρόπου Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων. Βέβαια στο μέτρο που η προστασία των ακτών αποτελεί ύψιστη προτεραιότητα της περιβαλλοντικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα πρέπει η μελλοντική σχετική νομοθεσία να εξοπλιστεί με τις απαραίτητες περιβαλλοντικές αρμοδιότητες, πέραν από τις αρμοδιότητες φύλαξης των ακτών και ελέγχου της παράνομης μετανάστευσης. ☉



TOP SHIPS inc.

Reflections might differ.
The essence remains the same.

THE
sky is
the limit!

Top Tankers Inc., one of the leading shipping companies in crude and oil transportation, is changing to **TOP SHIPS Inc.**, reflecting progress and prominence. Carrying your valuable cargoes with the same care, **TOP SHIPS** guarantees ultimate protection and reliability. With sheer respect to the environment, **TOP SHIPS Inc.** continues providing superior services, meeting your every need. Your world is our world and our future reward is your future satisfaction.

Wherever you are, all points of the compass lead to **TOP SHIPS Inc.**

NASDAQ
LISTED



TOP SHIPS inc.

1, VASSILISSIS SOFIAS STR. & MEGALOU ALEXANDROU STR., 151 24 MAROUSSI, GREECE
TEL.: +30210-81.28.000, FAX: +30210-61.41.263, E-MAIL: ops@topships.org

www.topships.org



ATLANTIC BULK CARRIERS MANAGEMENT LTD

Έχοντας βαθιά πίστη στις δυνατότητες των ανθρώπων μας επενδύουμε στη συνεχή εκπαίδευση και επιμόρφωσή τους.



Προτεραιότητα μας η ασφάλεια, η προστασία περιβάλλοντος και η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών.



Εξελίσου μαζί μας,
ταξιδεύοντας την Ελληνική Σημαία.

Ακτή Μιαούλη 41, Πειραιάς, Τ.Κ. 18535
Τηλ.: 210 4292 070, Fax : 210 4292 118
Email : atlanticbulk@atlanticbulk.gr

After Theory

- Comes Practice



Posidonia  **Ποσειδώνια**
The International Shipping Exhibition
2-6 June 2008

- Inmarsat FleetBroadband's theory is now common knowledge
- Inmarsat FleetBroadband's services and capabilities are now in demand
- Sailor FleetBroadband 250 and 500 terminals are now available from SRH Marine Electronics S.A.
- Sailor FleetBroadband terminals are fully supported by SRH Marine Electronics S.A. as the only Certified On-Board Service Centre.

FleetBroadband installations, activations and value-added services are also readily available from SRH Marine Electronics S.A.

During Posidonia 2008 Exhibition, SRH Marine Electronics S.A. will have a working Sailor FleetBroadband 500 installation for customer and visitor demonstrations.

Come visit us during the Posidonia 2008 Exhibition on stand 598 in Hall 5.

From AIS to VDR, and nearly everything in between, SRH Marine Electronics is your safest bet.

SRH Marine Electronics S.A.
17-19 Grivas Street
185 45 Piraeus, Greece

Tel. 210 4110260
Fax. 210 4177784
E-mail. info@srhmar.gr
Web. www.srhmar.com





Ποσειδώνια 2008: Μια ευκαιρία να αναλογιστούμε νέες πρωτοβουλίες και κοινά ναυτιλιακά ενδιαφέροντα

Του Αμερικανού πρέσβη στην Ελλάδα, **Daniel V. Speckhard**

Αυτή τη χρονιά, η έκθεση «Ποσειδώνια 2008» σηματοδοτεί τη δωδέκατη φορά που το Εμπορικό Τμήμα του υπουργείου Εμπορίου των ΗΠΑ οργανώνει αμερικανικό περίπτερο, όπου θα συμμετέχουν περίπου 40 αμερικανικές εταιρείες με ηγετική θέση στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά. Η συμμετοχή τους αποδεικνύει την αναγνώριση της σημασίας της έκθεσης «Ποσειδώνια» ως διεθνές εμπορικό γεγονός, την προθυμία τους να προσφέρουν αμερικανικά προϊόντα και υπηρεσίες, υψηλής ποιότητας, σε ανταγωνιστικές τιμές στην ελληνική καθώς και στις γειτονικές ναυτιλιακές κοινότητες, και τέλος, τη δέσμευσή τους στη ζωτική ελληνική αγορά.

Επιπροσθέτως, ο Αμερικανός διευθυντής της Υπηρεσίας Εμπορικής Ναυτιλίας, Sean Connaughton, θα παρευρίσκεται μαζί με ομάδα εκπροσώπων υψηλού επιπέδου από την πολιτεία της Λουιζιάνα, με επικεφαλής τον υφυπουργό Οικονομικής Ανάπτυξης, Don Pierson. Στην έκθεση θα συμμετέχει επίσης το Αυτόματο Σύστημα Αλληλοβοήθειας Εμπορικών Πλοίων (AMVER). Η έκθεση «Ποσειδώνια 2008», λοιπόν, θα προβάλει μια μακρά ιστορία ελληνοαμερικανικής συνεργασίας στον τομέα της ναυτιλίας, σε εμπορικό και κυβερνητικό επίπεδο, το οποίο αποτελεί και φόρο τιμής στο μέγεθος και τη σημασία του ελληνικού εμπορικού στόλου.

Στις ΗΠΑ, η σπουδαιότητα της ναυτιλίας θεωρείται πολύ μεγάλη. Το υπουργείο Εσωτερικής Ασφάλειας (DHS) υπολογίζει πως το 40% των εισαγόμενων εμπορευμάτων στις ΗΠΑ γίνεται από τη θάλασσα με τη μορφή 32.000 εμπορευματοκιβωτίων τη μέρα. Στη διάσημη κομητεία του Λος Άντζελες στην Καλιφόρνια, μία στις δέκα θέσεις εργασίας προκύπτει άμεσα ή έμμεσα από λιμενικές δραστηριότητες και οι φορτοεκφορτωτές είναι οι πιο ακριβοπληρωμέ-

Η Ελλάδα ελέγχει το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο και έχει ηγετικό ρόλο στη διεθνή ναυτιλία. Οι άνθρωποι του χώρου μιλούν για το «ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα» εδώ και δύο δεκαετίες και, συνεπώς, η διεθνής έκθεση ναυτιλίας «Ποσειδώνια», η οποία πραγματοποιείται κά-

θε δύο χρόνια στην Αθήνα, αναγνωρίζεται ως ένα από τα σημαντικότερα βήματα προβολής του κλάδου.





Συνέντευξη της **Ρόδης Κράτσα**, Ευρωβουλευτού Ν.Δ., αντιπροέδρου Ε.Κ.

Το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής:

Οι θέσεις των αιρετών της Ευρώπης

Η ναυτιλία αποτελεί έναν τομέα που δεν είναι γνωστός στους πολιτικούς, γι' αυτό συχνά λαμβάνονται αποφάσεις που δεν ανταποκρίνονται στις πραγματικές προκλήσεις της.

Η Α' αντιπρόεδρος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κ. Ρόδη Κράτσα συνεχίζει ως μέλος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού τις προσπάθειές της για την ανάδειξη της ναυτιλίας ως κινητήριας δύναμης για το εμπόριο και την οικονομική ευρωστία των λαών της Ευρώπης.

Με γνώση των θεμάτων που απασχολούν την ελληνική αλλά και ευρωπαϊκή ναυτιλιακή οικογένεια, η κ. Κράτσα τοποθετείται σε κρίσιμες ερωτήσεις και ξεκαθαρίζει το τοπίο για τα οράματα και τις πρωτοβουλίες των αιρετών της Ευρώπης αναφορικά με τη ναυτιλία και τις θάλασσες της Ευρώπης.

■ **Η καθιέρωση της Ευρωπαϊκής Ημέρας της Θάλασσας, την 20ή Μαΐου, ήταν δική σας πρωτοβουλία. Πώς νιώθετε για την πρώτη φετινό εορτασμό της και πώς περιμένετε να εορτασθεί αυτή η ημέρα;**

Έπειτα από τρία χρόνια προσπαθειών, είναι αλήθεια ότι με ικανοποίηση βλέπω να υλοποιείται αυτή η πρωτοβουλία, που αναδεικνύει την πολύπλευρη σημασία της θάλασσας. Υπάρχουν ήδη συναφείς ημέρες αφιερωμένες στη ναυτιλία, αλλά το συγκριτικό πλεονέκτημα μιας τέτοιας πρωτοβουλίας αποτελεί η σφαιρικότητα του εγχειρήματος. Αφορά μηνύματα και εκδηλώσεις που ενδιαφέρουν όλον τον κόσμο της θάλασσας, τη ναυτιλιακή βιομηχανία, το ανθρώπινο δυναμικό, το θαλάσσιο περιβάλλον, τις παράκτιες περιοχές και όχι σε συγκεκριμένους τομείς και κλάδους, όπως συμβαίνει με άλλες σχετικές πρωτοβουλίες παγκοσμίως. Ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους συναδέλφους ευρωβουλευτές που υποστήριξαν αυτή την πρωτοβουλία, καθώς και τον πρόεδρο της Ευρωπαϊ-

κής Επιτροπής κ. J. M. Barroso και τους συναρμόδιους επιτρόπους για την υιοθέτηση της πρότασης και την ένταξή της στη γενικότερη στρατηγική της ευρωπαϊκής πολιτικής για τη ναυτιλία. Περιμένω ότι οι εκδηλώσεις, τόσο στις Βρυξέλλες όσο στην Ελλάδα και τις λοιπές χώρες, θα δώσουν πολλές ευκαιρίες συνεργασίας φορέων σε ευρωπαϊκό, εθνικό και τοπικό επίπεδο. Σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες προετοιμάζονται εκδηλώσεις με αυτό το περιεχόμενο. Ειδικά δε για τη χώρα μας, θα αποτελέσει μια σημαντική ευκαιρία ανάδειξης των δύο βασικών πυλώνων της οικονομίας μας, δηλαδή της ναυτιλίας και του θαλάσσιου τουρισμού, αλλά και του θαλάσσιου πολιτισμού μας. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Βουλγαράκης απέδωσε ιδιαίτερη σημασία σε αυτή την ευκαιρία. Θέλω επίσης να επισημάνω την πρωτοβουλία του προέδρου της Βουλής κ. Δ. Σιούφα και την απόφαση του Σώματος για τη διεξαγωγή ειδικής συνεδρίασης την 20ή Μαΐου με θέμα την Ευρωπαϊκή Ημέρα της Θάλασσας.



νοι εργάτες στις ΗΠΑ.

Το μέγεθος του συγκεκριμένου κλάδου απαιτεί έμμενες και συντονισμένες προσπάθειες για ασφάλεια και προστασία, και οι ΗΠΑ συνεργάζονται στενά με την Ελλάδα, την Ευρωπαϊκή Ένωση και όλους τους συμμάχους και εταίρους σε αυτό το θέμα. Το Πρόγραμμα Ασφάλειας Εμπορευματοκιβωτίων (CSI) αποτελεί ένα από τα νεότερα και πιο αποτελεσματικά προγράμματα πολυμερούς συνεργασίας στον τομέα της λιμενικής ασφάλειας. Το CSI επιτρέπει στις ΗΠΑ και στις συμβαλλόμενες χώρες να διασφαλίζουν την ασφάλεια των εμπορευμάτων που προορίζονται γι' αυτές.

Τον Ιούνιο του 2004, το λιμάνι του Πειραιά συνεβλήθη με το CSI και είμαστε ευγνώμονες για τη στενή συνεργασία των ελληνικών Αρχών στο πλαίσιο αυτής της πρωτοβουλίας. Ως μέρος του CSI, το υπουργείο Εσωτερικής Ασφάλειας παρέχει στην Ελλάδα εξειδικευμένη εκπαίδευση, εξοπλισμό και υψηλού επιπέδου ανταλλαγή πληροφορήσης, που επιτρέπουν στην Ελλάδα να βελτιστοποιεί τα δικά της συστήματα ασφαλείας. Κοινές ελληνοαμερικανικές προσπάθειες μέσω του CSI κάνουν τον Πειραιά ασφαλέστερο λιμάνι και πιο ελκυστικό σημείο εκκίνησης των μεταφορών προς τις ΗΠΑ. Μέχρι σήμερα, 58 λιμάνια παγκοσμίως είναι μέλη του CSI, 20 από τα οποία στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τελωνείων, η Ευρωπαϊκή Ένωση και το G-8 στηρίζουν την επέκταση του CSI και έχουν αποφασίσει να εφαρμόσουν τα μέτρα ασφαλείας του, τα οποία ήδη εφαρμόζονται σε λιμάνια σε ολόκληρο τον κόσμο. Το Μάρτιο του 2008, οι ΗΠΑ συμφώνησαν με την Ευρωπαϊκή Ένωση για να ακολουθήσουν έναν οδικό χάρτη με στόχο την αμοιβαία αναγνώριση των εκατέρωθεν εμποροναυτιλιακών συστημάτων ασφαλείας, και συνεχίζουμε να εργαζόμαστε για να είναι οι σύγχρονες τεχνολογίες ασφαλείας, όπως τα ηλεκτρονικά συστήματα σάρωσης, υποχρεωτικά για όλα τα λιμάνια. Η Ευρωπαϊκή Ένωση απο-

τελεί βασικό εταίρο για τη βελτίωση της αλυσίδας προμηθειών και της λιμενικής ασφάλειας, όχι μόνο στα δικά μας αντίστοιχα λιμάνια, αλλά σε ολόκληρο τον κόσμο.

Οι ΗΠΑ επίσης αναγνωρίζουν το σημαντικό ρόλο που παίζει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός στα θέματα ασφαλείας και περιβάλλοντος, και πιστεύουμε πως η ανάμειξή του με τα 167 κράτη-μέλη διασφαλίζει πως οι διεθνείς ναυτιλιακές διευθετήσεις είναι σύμφωνες με το διεθνές δίκαιο. Ένα πρόσφατο περιστατικό που αποδεικνύει τη σημασία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού συνέβη πέρυσι όταν ένα κρουαζιερόπλοιο άρχισε να βυθίζεται στις ακτές της Ανταρκτικής. Σκάφη που βρίσκονταν κοντά, ακολουθώντας τις διατάξεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, παρακολούθησαν τις συχνότερες κινδύνους και κατάφεραν να σώσουν όλους τους επιβάτες. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός αποτελεί επίσης μεγάλη δύναμη που καλύπτει το Διεθνή Κώδικα Εμπορικής Ναυτιλίας και τον Κώδικα Ασφαλείας Λιμενικών Εγκαταστάσεων, έναν ακόμη σημαντικό οδηγό για βελτιώσεις λιμενικής ασφάλειας, την καθιέρωση ελάχιστα διεθνών προδιαγραφών προστασίας του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου. Επικροτούμε τις προσπάθειες του ελληνικού υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας που συμμόρφωσε τα ελληνικά λιμάνια με τις προδιαγραφές αυτού του Κώδικα.

Αυτές οι διμερείς και πολυμερείς πρωτοβουλίες είναι ιδιαίτερα μεγάλης σημασίας με στόχο μια ασφαλή και δραστήρια διεθνή ναυτιλία, και οι ΗΠΑ θα συνεχίσουν να συμμετέχουν ενεργά σε αυτές. Η έκθεση «Ποσειδώνια 2008» αντιπροσωπεύει τη δύναμη και τη σημασία της συνεργασίας μας για να ενδυναμώσουμε τη λιμενική ασφάλεια στις ΗΠΑ, στην Ελλάδα και σε ολόκληρο τον κόσμο. ☉



■ **Είστε εισηγήτρια εκ μέρους της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού σχετικά με την οδηγία για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών. Πόσο σημαντική πλέον είναι η ανάγκη για ποιοτική και αξιόλογη εκπαίδευση των ναυτικών που επανδρώνουν τα πλοία μας;**

Σήμερα, η εκπαίδευση είναι η βάση τόσο για τον εκσυγχρονισμό όσο και για την πρόληψη αρνητικών καταστάσεων. Υπολογίζεται ότι σε ποσοστό 80%, περίπου, τα θαλάσσια ατυχήματα οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος (π.χ. λήψη λανθασμένων αποφάσεων υπό δύσκολες συνθήκες ναυσιπλοΐας ή καιρικών συνθηκών ή μηχανικών ή άλλων βλαβών κ.λπ.), κάτι που καθιστά απαραίτητο οι ναυτικοί να εκπαιδεύονται με τις υψηλότερες προδιαγραφές ανταποκρινόμενοι σε όλες τις προκλήσεις.

Η οδηγία αναφέρεται στην κωδικοποίηση όλων των προβλέψεων της Διεθνούς Σύμβασης για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW -

Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers). Έτσι συμβάλλει στην κατοχύρωση του απαραίτητου επιπέδου γνώσεων και δεξιοτήτων τους και κατά συνέπεια στην παροχή μεγαλύτερων εγγυήσεων για την ασφάλεια και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, όπως και για τη δική τους ασφάλεια, την ασφάλεια του πλοίου, των επιβατών ή του μεταφερόμενου φορτίου.

Οι στόχοι εκπαίδευσης και κατάρτισης και τα σχετικά πρότυπα δεξιοτήτας καθορίζονται σαφώς όπως αναλογούν σήμερα στις απαιτούμενες από τη διεθνή σύμβαση, εξετάσεις και αξιολογήσεις. Προβλέπεται τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. να διασφαλίζουν ότι όλες οι δραστηριότητες εκπαίδευσης, αξιολόγησης ικανότητας, πιστοποίησης, θεωρήσεων και επανεπικυρώσεων, που εκτελούνται από μη κυβερνητικούς οργανισμούς ή φορείς υπό την αιγίδα τους, παρακολουθούνται συνεχώς μέσω ενός συστήματος προτύπων ποιότητας και καταπολέμησης της απάτης.

Η εξασφάλιση αυτού του επιπέδου κατάρτισης

μέσω μιας διεθνούς σύμβασης έχει ιδιαίτερη σημασία, αφού περίπου το 75% των ναυτικών που επανδρώνουν πλοία νηολογημένα στην Ε.Ε. προέρχεται από χώρες (40 διαφορετικές εθνότητες) εκτός Ε.Ε. έχοντας λάβει εκπαίδευση σε σχολές εκτός Ε.Ε. (Φιλιππίνες, Ρωσία, Ουκρανία κ.ά.).

■ **Πιστεύετε ότι είναι αρκετά αυτά τα μέτρα για την αναβάθμιση της ναυτικής εργασίας;**

Είναι απαραίτητα αλλά όχι αρκετά βεβαίως. Χρειάζεται με πολλή προσοχή και με φιλόδοξους στόχους να ασχοληθούμε με το ναυτικό επάγγελμα πολύπλευρα. Να δούμε πώς θα θέλξει νέους, ταλαντούχους ανθρώπους από ολόκληρη την Ευρώπη, πώς θα γίνει μια σύγχρονη καριέρα, με κινητικότητα, με εναλλαγή μεταξύ στεριάς και θάλασσας, με δυνατότητες εναρμόνισης επαγγελματικής και οικογενειακής ζωής, ανοικτή όχι μόνο σε άνδρες αλλά και σε άξιες γυναίκες. Αναμένουμε με μεγάλο ενδιαφέρον την κατάληξη των διαπραγματεύσεων στον IMO για την αναθεώρηση της εν λόγω διεθνούς σύμβασης και την προσαρμογή της



στα νέα δεδομένα και απαιτήσεις. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα υποστηρίξει όλα τα μέτρα και τις πρωτοβουλίες προς αυτή την κατεύθυνση.

■ Είσατε από εκείνους που στήριξαν τις προσπάθειες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για «άνοιγμα» των λιμενικών υπηρεσιών στον ανταγωνισμό. Πώς βλέπετε τις προτάσεις ιδιωτικοποίησης των δύο μεγάλων λιμένων της χώρας (Πειραιώς και Θεσσαλονίκης);

Πιστεύω ότι αποτελεί από τις σημαντικότερες και επείγουσες μεταρρυθμίσεις για μια ανταγωνιστική λιμενική βιομηχανία. Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης, όπως του Αμβούργου, της Αμβέρσας, του Ρότερνταμ, της Βαρκελώνης, της Γένοβας αλλά και αυτά της «γειτονιάς» μας, της Κωνσταντινούπολης, της Σμύρνης, έχουν ήδη προχωρήσει στην κατάργηση κρατικών αναχρονιστικών μονοπωλιακών μοντέλων διαχείρισης και παροχής λιμενικών υπηρεσιών. Ανταποκρίνονται έτσι πολύ καλύτερα στις σημαντικές προκλήσεις της παγκοσμιοποίησης, στην εκρηκτική αύξηση του διακινούμενου φορτίου, στην εξειδίκευση των υπηρεσιών, στις νέες τεχνολογίες, στις νέες εφοδιαστικές αλυσίδες και στο σκληρό ανταγωνισμό με νέα υπερσύγχρονα λιμάνια όπως είναι η Σαγκάη, το Ντουμπάι, η Σιγκαπούρη. Αργήσαμε πολύ να ανταποκριθούμε σε αυτά τα νέα δεδομένα και στην αξιοποίηση της γεωστратηγικής μας θέσης στη νοτιοανατολική Μεσό-

γειο, κατάλληλη για το διαμετακομιστικό εμπόριο. Ως προς τις προτάσεις ανοίγματος σε ιδιώτες των δύο μεγάλων εθνικών μας λιμένων, Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, η κυβέρνηση έχει βάλει τις απαραίτητες ασφαλιστικές δικλίδες, όπως οι προδιαγραφές μεγίστου αριθμού υποψηφίων με αναγκαία χαρακτηριστικά εμπειρίας και χρηματοοικονομικής επάρκειας, η προστασία των εργασιακών δικαιωμάτων του προσωπικού, μάλιστα με επιπρόσθετες διασφαλίσεις από αυτές που αναφέρονται στην εφαρμοζόμενη νομοθεσία, η προστασία του περιβάλλοντος, η επίτευξη του μέγιστου δυνατού οικονομικού οφέλους για τους ΟΛΠ και ΟΛΘ τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα (καταβαλλόμενο ποσό ενοικίασης, δεσμευτικές επενδύσεις, ωφέλειες για την τοπική κοινωνία). Ελπίζω πως θα πρυτανεύσει το γενικό συμφέρον και ότι θα συνεργαστούν αρμονικά οι συναρμόδιοι φορείς (Πολιτεία, συνδικάτα, εργαζόμενοι και οικονομικοί φορείς).

■ Η αντιπροσωπεία της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, υπό τον πρόεδρο Νίκο Ευθυμίου, πραγματοποίησε στις 2 και 3 Απριλίου διήμερη επίσκεψη στις Βρυξέλλες, στο πλαίσιο τακτικών επαφών με εκπροσώπους των θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, μεταξύ των οποίων και εσείς. Ποια θέματα απασχολούν την ελληνική ναυτιλία και τι ανταπόκριση βρήκε;

Βασικός στόχος της επίσκεψης της αντιπροσωπείας της ΕΕΕ, όπως μας επισήμανε, ήταν να τονιστεί η σημασία της ελληνικής αλλά και της κοινοτικής ναυτιλίας για την Ε.Ε., ο ρόλος της στην παγκόσμια οικονομία, το εμπόριο και η ενεργειακή επάρκεια της Ε.Ε. Ιδιαίτερα, τονίστηκε η σημασία της ναυτιλίας για την Ελλάδα στο πλαίσιο ανάπτυξης της χώρας μας ως κομβικού σημείου για το εμπόριο και τη διακίνηση πετρελαίου και φυσικού αερίου της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Στις συζητήσεις μας επισημάνθηκε η προσπάθεια που πρέπει να καταβάλουμε όλοι μαζί, κυβέρνησης, ναυτιλιακοί φορείς, ευρωβουλευτές, για να προβάλουμε τις πραγματικές δυνατότητες αφενός και ανάγκες και στόχους, αφετέρου, της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Εξακολουθεί να αποτελεί έναν τομέα που δεν είναι γνωστός ούτε στην ευρύτερη κοινωνία ούτε στους πολιτικούς, γι' αυτό συχνά λαμβάνονται αποφάσεις που δεν ανταποκρίνονται στις πραγματικές προκλήσεις της ναυτιλίας.

Συζητήσαμε επίσης θέματα της κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής που απαιτούν έγκαιρη ενημέρωση και προγραμματισμό, όπως ο σχεδιασμός των θαλάσσιων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα έτη 2008 - 2018, οι κανόνες ανταγωνισμού για τις θαλάσσιες μεταφορές, η ναυτική εκπαίδευση, ο ρόλος των μικρομεσαίων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι εκπομπές των αερίων. Ήταν χρήσιμη εκατέρωθεν η συνάντηση αυτή και η ανταλλαγή απόψεων. ☉

TRANSAS SOLUTIONS FOR THE NEW BUILDING MARKET

ΛΥΣΕΙΣ ΤΗΣ TRANSAS ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΝΕΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



Navi-Sailor 4000 ECDIS Multifunction Display (MFD) / Πολλαπλής απεικόνισης οθόνη

- Κάθε θέση εργασίας διαθέτει ένα πρότυπο λογισμικό δραστηριοτήτων ECDIS, RADAR και CONNING.
- Διορθώσεις χαρτών, πορεία, αισθητήρες και βάσεις δεδομένων χρηστών είναι συγχρονισμένες μέσα από τις θέσεις εργασίας πολλαπλών δραστηριοτήτων.
- Ευέλικτη και εναλλακτική λύση, που παρέχει στον ναυτικό χρήστη ένα διευκολυντικό περιβάλλον δραστηριοτήτων.

INS/MFD Training / Εκπαίδευση INS/MFD

- Δίδει στον εκπαιδευόμενο θεωρητικές και πρακτικές γνώσεις για επιχειρησιακές περιπτώσεις ολοκληρωμένων συστημάτων ναυσιπλοίας.
- Η εκπαίδευση γίνεται σε πραγματιστικό και αποδοτικό περιβάλλον προσωπικού υπολογιστή, με λογισμικό INS ή πάνω σε ακριβή απομίμηση συστήματος INS πλοίου.
- Τα δεδομένα των αισθητήρων του INS μπορούν να διαδραματιστούν στον προσομοιωτή ναυσιπλοίας της Transas ή με προμαγνητοσκοπημένες αληθινές καταχωρήσεις του INS.



TRANSAS
SETS THE STANDARD

Transas International Office:
10 Eastgate Avenue, Eastgate Business Park, Little Island, Cork, Ireland
Tel: +353 (0) 21 4 710 400, Fax: +353 (0) 21 4 710 410
Transas Ltd. (Υποκατάστημα Αλλοδαπής Εταιρείας)
Λευκάδος 10, 16 673 Βούλα, Ελλάδα
Τηλ: 0030 210 89 95 164, Φαξ: 0030 210 89 95 218
information@transas.com, www.transas.com



f r a n m a n
LIMITED

The first Greek trading house

Franman Limited is a leading European trading house in the shipping industry.

Founded in 1991, 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 Limited, 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 Limited a top Greek company in its field. To date Franman Limited 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>



Σύγχρονα Δεξαμενόπλοια

Ελληνική Σημαία

Ευρωπαϊκή Εταιρεία

Ευκαιρίες Σταδιοδρομίας

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.

Ακτή Μισούλη 69, 18537 Πειραιάς

T 0030 210 455 8000 - Φ 0030 210 455 8010 - crew.gr@euronav.com

www.euronav.com



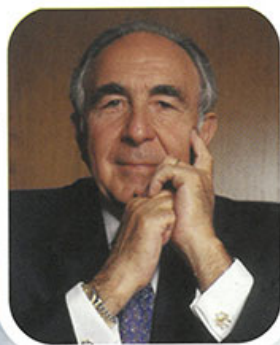
EURONAV

The ocean is our environment

Η αναθεώρηση από τον IMO της MARPOL Annex VI

Είναι γεγονός ότι η προστασία του περιβάλλοντος γενικώς είναι αυτή τη στιγμή το κυριότερο θέμα της εποχής, και καλώς βεβαίως είναι. Για τη ναυτιλία, η αναθεώρηση από τον IMO της MARPOL Annex VI, που ρυθμίζει τους κλασικούς ατμοσφαιρικούς ρύπους όπως τα οξείδια θείου και αζώτου, έχει φθάσει στο τελικό στάδιο μετά την πρόσφατη συμφωνία που επιτυχώς και με μεγάλη αποφασιστικότητα επετεύχθη από την Επιτροπή Προστασίας Περιβάλλοντος του IMO το Μάρτιο.

Του **Σπύρου Πολέμη**, Προέδρου Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS), προέδρου Διεθνούς Ναυτιλιακής Ομοσπονδίας (ISF), αντιπροέδρου Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου (Committee)



Αυτή η συμφωνία αντιπροσωπεύει μια ιδιαίτερη επιτυχία, όχι μόνο για τις κυβερνήσεις, που έτσι θα είναι σε θέση να εξασφαλίσουν την προστασία της υγείας των πολιτών τους σε ό,τι αφορά τη ρύπανση από τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς, αλλά και για τον IMO, και για το σύστημα καθορισμού διεθνών κανονισμών, το οποίο είναι τόσο σημαντικό για τη βιομηχανία μας. Η επιτυχία του IMO έχει βεβαίως αποσταθμώσει όσους ήταν σκεπτικοί και πίστευαν ότι ο IMO δε θα μπορούσε να αντεπεξέλθει στην πρόκληση, δηλαδή εις το να φτάσει σε μια συμφωνία για να εισαγάγει πιο αυστηρούς κανονισμούς για τις εκπομπές αερίων σε ένα αποδεκτό χρονοδιάγραμμα.

Η νέα συμφωνία σημαίνει το εξής:

- 1) Προς το παρόν, τα καύσιμα παραμένουν με 4,5% θείο σε όλες τις περιοχές εκτός από τις ECA, δηλαδή τις ευαίσθητες παράκτιες περιοχές, όπου τα πλοία πρέπει να καίουν καθαρό πετρέλαιο με 1,5% θείο μέχρι το Μάρτιο του 2010.
- 2) Η περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων στις περιοχές ECA μειώνεται σε 1% θείο, το 2010, ενώ τα υπόλοιπα καύσιμα παραμένουν όπως πριν.
- 3) Η περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων για τις υπόλοιπες περιοχές παραμένει η ίδια μέχρι τον Ιανουάριο του 2012, οπότε μειώνεται σε 3,5% θείο. Τα καύσιμα στις περιοχές ECA παραμένουν στο 1% θείο.
- 4) Τα καύσιμα στις ECA μειώνονται σε 0,1% από τον Ιανουάριο του 2015, ενώ τα καύσιμα στις υπόλοιπες περιοχές συνεχίζουν με 3,5% θείο.
- 5) Η περιεκτικότητα των καυσίμων σε θείο για τις υπόλοιπες (πλην ECA) περιοχές από τον Ιανουάριο του 2020 μειώνεται σε 0,5% ενώ στις ECA παραμένει στο 0,1% εκτός εάν η αναθεώρηση του 2018 αποδείξει ότι δεν υπάρχουν επαρκείς ποσότητες διαθέσιμες παγκοσμίως, οπότε η ημερομηνία γι' αυτή



τη συγκεκριμένη πλευρά του κανονισμού μεταφέρεται μέχρι τον Ιανουάριο του 2025.

Αυτό πρέπει να δώσει στα διυλιστήρια το χρόνο που χρειάζονται, ώστε να μπορέσουν να λάβουν αποφάσεις για να κάνουν τις απαραίτητες επενδύσεις προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι αναγκαίες ποσότητες καυσίμων χαμηλού θείου θα είναι διαθέσιμες και με λογικό κόστος.

Πρός τούτο (και αυτό είναι μια σημαντική πτυχή της νέας συμφωνίας), συμπεριελήφθη μια «πρόταση αναθεώρησης» στους νέους κανονισμούς, για το 2018, έτσι ώστε η πρόοδος όσον αφορά τη διαθεσιμότητα των νέων καυσίμων να αξιολογηθεί επισταμένως πριν από την ημερομηνία εφαρμογής του παγκόσμιου ορίου.

Το ICS (Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο) έχει αναλάβει να ελέγξει τη διαθεσιμότητα των καυσίμων διαχρονικά, δηλαδή ότι όντως υπάρχουν αρκετά καύσιμα παγκοσμίως.

Εάν υποθέσουμε, λοιπόν, ότι η συμφωνία αυτή θα επιβεβαιωθεί από όλα τα κράτη-μέλη του IMO τον Οκτώβριο, ελπίζουμε πως αυτό θα είναι αρκετό για να ικανοποιήσει τους πολιτικούς -ειδικά στη Βόρεια Αμερική και την Ευρώπη- ότι δεν υπάρχει δηλαδή καμία ανάγκη για μονομερή λήψη μέτρων σε αντίθεση με το κα-

θεστώ του IMO, γιατί αν αυτό συμβεί, είναι βέβαιο ότι θα οδηγούσε σε λειτουργικό χάος.

Λαμβάνοντας επίσης υπόψη το κόστος για τη ναυτική βιομηχανία, θεωρούμε ότι θα είναι σημαντικό για τις κυβερνήσεις να λάβουν μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι θαλάσσιες μεταφορές δε θα γίνουν λιγότερο ανταγωνιστικές σε σύγκριση με μεταφορές με άλλα μέσα τα οποία δεν είναι τόσο φιλικά προς το περιβάλλον, ιδιαίτερα για τις εκπομπές άνθρακα.

Είναι βεβαίως στη φύση των συμβιβασμών, ότι το κάθε ένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη δε θα μπορέσει να είναι ευχαριστημένο από την τελική έκβαση, αλλά η ναυτική βιομηχανία δεσμεύεται να σεβαστεί από την πλευρά της αυτή τη συμφωνία.

Η λύση για το νέο κανονισμό του IMO βασίστηκε σε μια σωστή επιστημονική ανάλυση για καθαρά περιβαλλοντικά οφέλη και για μια πλήρη εκτίμηση της δυνατότητας της βιομηχανίας πετρελαιοειδών να διαθέσει τα νέα καύσιμα που απαιτούνται. Αυτό επιτεύχθηκε από την Επιστημονική Ομάδα Εργασίας του IMO το 2007, και έτσι κατέστη δυνατή η πρόσφατη συμφωνία.

Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι ο νέος κανονισμός του IMO είναι σύμφωνος με τις αρχές που το ICS είχε υ-

ποστηρίζει σε όλες τις δύσκολες διαπραγματεύσεις κατά τη διάρκεια των τελευταίων 18 μηνών:

- Η ανάγκη για επιλογές συμμορφώσεως οι οποίες είναι βασισμένες σε ένα στόχο.
- Η ανάγκη να ληφθεί υπόψη ο αντίκτυπος σε άλλες εκπομπές άλλων ρύπων.
- Η ανάγκη να υποκινηθεί η τεχνική καινοτομία, και
- Συμφωνία και για τους βραχυπρόθεσμους και πιο μακροπρόθεσμους στόχους.

Κυρίως όμως αυτή η συμφωνία μάς οδηγεί πιο σωστά προς τον τελικό στόχο μας, δηλαδή να εξαλείψουμε όλες τις μορφές ρυπάνσεων που προκαλεί η ναυτική παγκοσμίως.

Εκ των ανωτέρω λοιπόν, φαίνεται καθαρά το ότι η ναυτική κινητοποιείται και παίρνει αποφάσεις, συνεχίζοντας έτσι να καλυτερεύει την απόδοσή της, μειώνοντας ακόμα περισσότερο τις εκπομπές των βλαβερών αερίων.

Ας ελπίσουμε ότι και στους άλλους τομείς της ανθρωπίνης δραστηριότητας θα επιδειχθεί το ανάλογο ενδιαφέρον ώστε να επιτευχθεί μείωση των ρύπων σε παγκόσμιο επίπεδο προς όφελος του περιβάλλοντος και όλων γενικώς των ανθρώπων ανά την υφήλιο. ☺



>> ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ της **Άννας Διαμαντοπούλου**
Κοινοβουλευτικής εκπροσώπου του ΠΑΣΟΚ, στον **Ηλία Μπίσια**

“Η σχέση επιχειρήσεων και ελληνικού κράτους είναι σχέση εχθρότητας και εξάρτησης”

Σε παλαιότερα τεύχη των «Ναυτικών Χρονικών» είχαμε φιλοξενήσει συνεντεύξεις της και άρθρα ως υφυπουργού Απασχόλησης και μετέπειτα ως επιτρόπου της Ε.Ε. Τη διέκρινε πάντα ένας ιδιαίτερος λόγος έξω από την ξύλινη, και συχνά επιφανειακή γλώσσα των πολιτικών, η γνώση και η αντίληψη των θεμάτων του χαρτοφυλακίου της, η ευθύτητα και η ακρίβεια των απαντήσεών της.

Έχει διανύσει ήδη 23 χρόνια στην ενεργό πολιτική, μια πορεία που ξεκινά από τη Νομαρχία Καστοριάς, περνάει από το ελληνικό Κοινοβούλιο και την κυβέρνηση ως υφυπουργός Ανάπτυξης και το 1999 την κατευθύνει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή όπου αναλαμβάνει το χαρτοφυλάκιο της Απασχόλησης και των Κοινωνικών Υποθέσεων, για να επιστρέψει πάλι στην ελληνική πολιτική σκηνή το 2004.

■ Σε πρόσφατη συνέντευξή σας δηλώσατε ότι στη χώρα μας χρειαζόμαστε ένα ισχυρό κράτος που να θέτει κανόνες και να εξασφαλίζει υψηλής ποιότητας δημόσια αγαθά, ενώ θέλουμε ιδιωτικό τομέα δημιουργικό και όχι παρασιτικό, με εξωστρέφεια και αίσθηση δημοσίου συμφέροντος. Κατά την άποψή σας πώς μπορεί να υπάρξει ένας δημιουργικός ιδιωτικός τομέας όταν οι περισσότεροι μικρομεσαίοι επιχειρηματίες συνέχεια αισθάνονται και εισπράττουν ότι είναι εχθροί του κράτους;

Η σχέση επιχειρήσεων και ελληνικού κράτους είναι μια σχέση εχθρότητας και εξάρτησης. Αυτό πρέπει να εξαλειφθεί.

Υπάρχει ανάγκη για μια νέα σχέση κράτους, αγοράς και πολίτη. Κράτος και ιδιωτικός τομέας με τα χαρακτηριστικά που αναφέρετε και πολίτης ενεργός και οργανωμένος να προωθεί και στηρίζει τις ανάγκες και επιλογές του. Όπως αναλυτικά αναφέρω στο βιβλίο μου «Η Έξυπνη Ελλάδα», η προώθηση αυτής της νέας σχέσης και τα ευεργετικά αποτελέσματά της προϋποθέτουν ένα περιβάλλον συμμετοχής, ποιότητας, αλληλεγγύης, ισότητας και εμπιστοσύνης. Η αποκατάσταση της εμπιστοσύνης στις σχέσεις κράτους - επιχειρηματία - πολίτη είναι κυρίαρχο θέμα για ένα δημιουργικό ιδιωτικό τομέα. Καμία μεταρρύθμιση δεν μπορεί να έχει αποτέλεσμα εάν βασίζεται σε αλληπάλληλα επίπεδα ελέγχου - σε λογικές αστυνόμευσης. Από μια χώρα χιλιάδων κανόνων και χιλιάδων ατιμώρητων παραβατών πρέπει να γίνουμε μια χώρα λίγων κανόνων και λίγων παραδειγματικά τιμωρούμενων παραβατών. Αυτό γίνεται με αποσαφήνιση και απλούστευση του θεσμικού πλαισίου, με δραστική απλοποίηση κάθε διαδικασίας στο επίπεδο υπεύθυνης δήλωσης και βέβαια με τη χωρίς έλεος τιμωρία κάθε παραβάτη.

■ Όλες οι κυβερνήσεις τα τελευταία χρόνια επιθυμούν να γίνουν επενδύσεις από τον ελληνικό εφοπλισμό στη στεριά. Οι περι-

σότεροι επιχειρηματίες της θάλασσας, όμως, τονίζουν ότι η γραφειοκρατία και το δαιδαλώδες ρυθμιστικό και νομοθετικό πλαίσιο τους παγώνει για να ολοκληρώσουν μεγάλα ανοίγματα. Πώς στέκεστε σε αυτή την τοποθέτηση;

Είναι σαφές ότι το επενδυτικό περιβάλλον δεν είναι εύκρατο. Υπάρχουν βεβαίως εφοπλιστές οι οποίοι έχουν επενδύσει προς όφελος δικό τους αλλά και της χώρας.

■ Ο ελληνικός εφοπλισμός έχει πετύχει γιατί έχει προσαρμοσθεί στο διεθνές περιβάλλον, γνωρίζει τους κανόνες του παιχνιδιού και αξιοποιεί το «ελληνικό δαιμόνιο».

Δυστυχώς, στη χώρα μας κάθε σοβαρός επενδυτής έρχεται αντιμέτωπος με δαιδαλώδεις και συχνά απροσδιόριστες προϋποθέσεις και με ένα ασαφές επιχειρηματικό περιβάλλον, που οδηγούν σε αδιαφανείς διαδικασίες, γεγονόσ που συχνά εκμηδενίζει ακόμη και τα οικονομικά κίνητρα που η χώρα προσφέρει ως δέλεαρ. Δε φαίνεται να συνειδητοποιούμε ότι ένας σοβαρός επενδυτής ενδιαφέρεται να κινείται σε υγιές και σταθερό περιβάλλον και προσβλέπει σε εύλογα κέρδη μέσα από ένα μακροπρόθεσμο σχεδιασμό, που ξεκινά από το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης της επένδυσης και έναρξης απόδοσής της. Η νέα σχέση κράτους - επιχειρηματία - πολίτη είναι από τις βασικές προϋποθέσεις αντιμετώπισης της κατάστασης.

■ Οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ προσπάθησαν αλλά μάλλον δεν κατάφεραν να πατάξουν το φαινόμενο της διαφθοράς στο δημόσιο τομέα. Ο πρώην υπουργός Οικονομίας κ. Χριστοδουλάκης είχε αναλάβει μάλιστα σημαντικότερες πρωτοβουλίες σε αυτό το πλαίσιο. Πού πιστεύετε ότι προσκρούουν συνέχεια η καλή πρόθεση και οι ορθές προσπάθειες κάποιων φιλότιμων πολιτικών;

Να σας θυμίσω ότι την τελευταία τετραετία στο

χώρο της οικονομίας είχαμε κατάργηση πολλών μέτρων που είχαν πάρει οι κυβερνήσεις Σημίτη, και στη συνέχεια ακολούθησε η επιστροφή σε αυτά από προφανή αδυναμία να θεσπίσουν κάτι άλλο εξίσου αποτελεσματικό. Αυτή είναι η πραγματικότητα που βλέπουμε, από το μείζον θέμα της περίφημης «απογραφής» και του τρόπου αποτύπωσης των αμυντικών δαπανών -που η κυβέρνηση επέστρεψε στη μέθοδο που κατήγγειλε- μέχρι την επιστροφή στην έκπτωση με τις αποδείξεις δαπανών στη φορολογική μας δήλωση. Η εποχή μας απαιτεί γνώση, σχεδιασμό και γρήγορες αποφάσεις. Απαιτεί σωστή ανάλυση των πραγματικών αναγκών της χώρας και της διεθνούς εμπειρίας. Απαιτεί απλές διαφανείς διαδικασίες, αξιους δημόσιους λειτουργούς και μέτρα που κλείνουν αντί να ανοίγουν παραθυράκια στο νόμο. Η υποταγή σε επικοινωνιακές ανάγκες που προκύπτουν από τις δημοσκοπήσεις, απλώς επιδεινώνει τα πράγματα.

■ Παρά την υψηλή ανεργία στην Ελλάδα, και ειδικά σε ορισμένες περιοχές της άγονης περφόρειας, εντούτοις δεν έχει γίνει μια συντονισμένη προσπάθεια από την Πολιτεία αλλά και τα κόμματα για την ενδυνάμωση του ναυτικού επαγγέλματος. Με γνώμονα την ενασχόλησή σας σε θέματα απασχόλησης στην Επιτροπή, ποιες κινήσεις θεωρείτε ενδεδειγμένες για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και την προώθηση μιας ναυτικής καριέρας που θα συμβάλει στη μείωση της ανεργίας με υψηλούς μισθούς για τους νέους;

Σίγουρα, η ελληνική ναυτιλία έχει ανάγκη από Έλληνες ναυτικούς. Αναγνωρίζεται όμως από παντού ότι σε ένα καθεστώς ανταγωνισμού προς τα κάτω, είναι πολύ δύσκολο να επιτύχουν οι Έλληνες ναυτικοί όταν οι απαιτήσεις άλλων εθνικοτήτων είναι αισθητά χαμηλότερες. Η αναβάθμιση του εκπαιδευτικού τους επιπέδου, η δημιουργία νέων



ειδικοτήτων, είναι ένας τρόπος δημιουργίας νέων συγκριτικών πλεονεκτημάτων. Η συνεργασία κράτους - εφοπλιστών για την αναγνώριση των αναγκών και το συντονισμό μιας παρεμβατικής προσπάθειας είναι επίσης απαραίτητη.

Σημαντικό στοιχείο για την ενίσχυση της ναυτικής απασχόλησης, όπως δείχνει η διεθνής εμπειρία, είναι η παροχή φορολογικών απαλλαγών για τους ναυτικούς, μέτρο που λειτουργεί τόσο ως κίνητρο για την προσέλκυση στο επάγγελμα, όσο και ως συμβολή στη μείωση του εργατικού κόστους, παράλληλα με την κάλυψη του κόστους επαναπατρισμού. Τα μέτρα για τη ναυτική απασχόληση μπορούν να συνδεθούν με το ειδικό φορολογικό καθεστώς των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η ενίσχυση της απασχόλησης απαιτεί βελτίωση και εκσυγχρονισμό της ναυτικής εκπαίδευσης, αλλά και ειδικά προγράμματα για την ευέλικτη κατάρτιση των υφιστάμενων κατώτερων πληρωμάτων, παράλληλα με την πολιτική και τα μέτρα για την προσέλκυση νέων στο ναυτιλιακό επάγγελμα, για τη διατήρηση της τεχνογνωσίας.

■ Πόσο καλά και τι ακριβώς γνωρίζουν οι βουλευτές της αντιπολίτευσης για τη δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας;

Όπως σε όλα τα θέματα οι βουλευτές -συμπολίτευσης και αντιπολίτευσης- γνωρίζουν τόσο όσα τους εξασφαλίζουν οι προσωπικές τους εμπειρίες και σε ένα βαθμό οι πολιτικές που προωθεί το κόμμα τους. Γενική, πάντως, θεωρώ ότι είναι η αναγνώριση της μεγάλης συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στη διεθνή παρουσία της χώρας και στη



στήριξη της εθνικής οικονομίας.

■ Έχετε ασχοληθεί ιδιαίτερα ως υφυπουργός Ανάπτυξης με τα περίπλοκα θέματα της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης Περάματος. Υπάρχει ελπίδα σε αυτόν τον κλάδο για περαιτέρω ανάπτυξη; Πού πιστεύετε ότι πρέπει όλοι (επιχειρήσεις, κρατικοί φορείς, πελατειακό κοινό) να κάνουν την αυτοκριτική τους;

Η παγκοσμιοποιημένη αγορά ασκεί τρομακτικές πιέσεις για μείωση των τιμών. Έχουν δημιουργηθεί νέα λιμάνια και ναυπηγοεπισκευαστικά κέντρα. Μας ανταγωνίζονται χώρες χαμηλού εργατικού κόστους, και η συνεχιζόμενη υποτίμηση του δολαρίου έναντι του ευρώ καθιστά την Ευρωζώνη μη ανταγωνιστική, από πλευράς κόστους. Όπως και σε άλλους κλάδους της ελληνικής βιομηχανίας και επιχειρηματικής δράσης, η επιτυχία βασίζεται στην αξιοποίηση του συγκριτικού πλεονεκτήματος. Για τη βελτίωση της ποιότητας και ταχύτητας του προσφερόμενου έργου, ζητούμενο είναι η αναδιάρθρωση του κλάδου μέσω ενός οργανωμένου επιχειρηματικού πλαισίου με συγκεκριμένους και αυστηρούς κανόνες λειτουργίας. Χρειάζεται η υιοθέτηση καινοτόμων μεθόδων παραγωγής και εξειδικευμένων υπηρεσιών υψηλής τεχνολογίας, παράλληλα με την προστασία των εργαζομένων και του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

■ Η Ολυμπιακή, έπειτα από πολλές δεκαετίες, διέκοψε τις πτήσεις της για το γενέθλιο τόπο σας, την Κοζάνη. Με γνώμονα την ενασχόλησή σας με τα ευρωπαϊκά θέματα, πώς βλέπετε την αναγκαστική συρρίκνωση και ιδιωτικοποίησή της; Πώς αντιδράτε στο κοινό αίσθημα, που πιστεύει ότι οι εργαζόμενοι της θεωρούν τον εαυτό τους «παιδιά ενός ανώτερου θεού» σε σχέση με τις άλλες ιδιωτικές εταιρείες;

Η Ολυμπιακή είναι μια πονεμένη ιστορία που ξεκινά από την εποχή που την κρατικοποίησε ο

Κωνσταντίνος Καραμανλής. Οι τελευταίες προσπάθειες της κυβέρνησης Σημίτη είχαν δημιουργήσει τις συνθήκες και ένα κλίμα συναίνεσης μεταξύ των εργαζομένων για τη μετάβασή της στον ιδιωτικό τομέα, με μια σειρά από ρυθμίσεις που απαντούσαν στα προβλήματα που αντιμετώπιζε με την Ε.Ε. σε θέματα χρεών και αθέμιτου ανταγωνισμού. Δυστυχώς, το 2004 η κυβέρνηση, αντί να συνεχίσει την προσπάθεια, επέλεξε και εδώ την καταγγελία των χειρισμών του ΠΑΣΟΚ, και με επαναλαμβανόμενες δηλώσεις για «κλείσιμο» της εταιρείας συνέβαλε στην περαιτέρω απαξίωσή της. Τέσσερα χρόνια μετά, επιχειρεί να διασώσει «το όνομα και τους κύκλους» και να «διασφαλίσει τους εργαζόμενους». Ίδωμεν...

■ Ως Μακεδόνισσα ποιες είναι οι απόψεις σας για το νέο αγωγό Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης; Σε ποια σημεία στέκεστε ανήσυχη και σε ποια αισιόδοξη;

Το ΠΑΣΟΚ ήταν ανέκαθεν υπέρ της κατασκευής του αγωγού και οι μεγάλες προσπάθειες των κυβερνήσεων του κατέληξαν στη μονογραφία της συμφωνίας το 2003, στο πλαίσιο του ενεργειακού σχεδιασμού που είχε καταρτίσει. Είναι θετικό ότι στον τομέα αυτό η κυβέρνηση συνέχισε την ίδια πολιτική. Ο αγωγός, πέραν της προφανούς οικονομικής του σημασίας, αλλάζει τη γεωστρατηγική της ευρύτερης περιοχής της νότιας Βαλκανικής και αναβαθμίζει το ρόλο και τη σημασία της χώρας μας στην ευρύτερη περιοχή. Οι ανησυχίες μου εστιάζονται στο ότι η ελληνική ενεργειακή πολιτική κινδυνεύει να εξευτελιστεί και να καταστούμε απλώς διαχειριστές αγωγών χωρίς να απολαμβάνουμε ούτε να αξιοποιούμε τα πολιτικά οφέλη.

■ Εάν αναλαμβάνετε υπουργός Ναυτιλίας ποιες ριζοσπαστικές κινήσεις θα επιθυμούσατε να ολοκληρώσετε; Θεωρείτε ότι οι Βρυξέλλες θα αφήνουν περιθώρια ουσιαστικών κινήσεων σε υπουργούς κρατών-μελών όπου υπάρχει εξειδικευμένη ευρωπαϊκή πολιτική;

Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι το πλαίσιο λειτουργίας της Ε.Ε. δίνει σε κάθε χώρα-μέλος τη δυνατότητα συνδιαμόρφωσης των ευρωπαϊκών πολιτικών. Αυτό βέβαια προϋποθέτει γνώση των ελληνικών και ευρωπαϊκών δεδομένων και διαπραγματευτική ικανότητα της χώρας. Επομένως, περιθώρια πάντα υπάρχουν. Σε έναν τομέα που η Ελλάδα είναι από τις κυρίαρχες δυνάμεις της Ευρώπης, πρέπει και μπορούμε να έχουμε και τον αντίστοιχο ρόλο.

Σε ό,τι αφορά το πρώτο σκέλος, νομίζω ότι ο καθένας από εμάς θα ήθελε μια ναυτιλία πρωτοπόρο και καινοτόμο. Μια ναυτιλία πρώτη σε περιβαλλοντική συνείδηση, πρώτη σε επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών και πρώτη σε ασφάλεια.

Για να επιτευχθεί, όμως, αυτό σε στερές βάσεις, δεν αρκεί η δράση σε μεμονωμένους τομείς. Απαιτείται συντονισμός και δημιουργία ενός συνολικού δικτύου με όλες τις δράσεις του κλάδου (επιχειρήσεις, λιμάνια, διοίκηση, τουρισμός, παιδεία, πολεμικό ναυτικό κ.λπ.) αλλά και συνέργειες με την οικονομία (προστιθέμενη αξία), με την κοινωνία (απασχόληση, ναυτοτόποι, ναυταθλητισμός, διάσωση κ.λπ.), αλλά και τον πολιτισμό (μουσεία, ναυτική τέχνη κ.λπ.).

■ Ως σημαντικό στέλεχος του ΠΑΣΟΚ ποια λάθη απέναντι στην επιχειρηματική κοινότητα θα θέλατε τα κόμμα σας να αποφύγει στο μέλλον; Ποιες θέσεις - ρίσκα θα θέλατε επίσης να παίρνατε απέναντι στους εργαζομένους κυρίως του δημοσίου τομέα;

Υπάρχει ανάγκη αποπαινοποίησης και υποστήριξης της επιχειρηματικότητας.

Αυτό απαιτεί καθαρούς και σταθερούς όρους από το κράτος και μακροπρόθεσμο επιχειρηματικό σχέδιο από τους επιχειρηματίες.

Όσον αφορά τα θέματα των εργαζομένων, χρειάζονται καλύτερες συνθήκες ασφάλειας στον ιδιωτικό τομέα και μεγαλύτερες δυνατότητες ευελιξίας στο Δημόσιο. ☉



CHARTWORLD SHIPPING CORPORATION



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

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

A portrait of Panos Laskaridis, a middle-aged man with grey hair and a mustache, wearing a white shirt and a dark striped tie. He is looking directly at the camera with a serious expression. The background is a dark, out-of-focus night scene with bokeh lights from a city or harbor.

ΠΑΝΟΣ ΛΑΣΚΑΡΙΔΗΣ
“Θα στραφούμε
προς ΝΕΕΣ
αγορές...”

Είναι από τα μεγαλύτερα ονόματα της ποντοπόρου ναυτιλίας ενώ οι παράλληλες, πολύπλευρες δραστηριότητές του έχουν στεφθεί με πλήρη επιτυχία. Ο κ. Πάνος Λασκαρίδης ίσως είναι ένας από τους λίγους εφοπλιστές - μπορεί και ο μοναδικός - που ασχολούνται ταυτόχρονα με τόσες και διαφορετικές επιχειρήσεις. Από το στόλο πλοίων - ψυγείων του ομίλου, ναυπηγεία, αερομεταφορές, ξενοδοχεία και τελευταία με την ακτοπλοΐα, από την οποία αποχώρησε, αφήνοντας ακόμα και σήμερα τον απόηχο της εντυπωσιακής κίνησής του.

>> ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ
του **Πάνου Λασκαρίδη**,
Διευθύνοντος συμβούλου
Ομίλου Λασκαρίδη
στη **Λίζα Μαρέλου**

■ Μετανιώσατε για την πώληση των μετοχών σας στην Hellenic Sea Ways και στις Μινωικές Γραμμές;

Στο σύντομο χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μπορώ να πω ότι δε μετανιώσαμε καθόλου. Νομίζω ότι ο κλάδος της ακτοπλοΐας εισήλθε σε μια δύσκολη περίοδο εξαιτίας των αυξήσεων του πετρελαίου και εκ του γεγονότος ότι στην Ελλάδα η ακτοπλοΐα δεν είναι ακόμα πλήρως απελευθερωμένη. Έτσι είμαστε μάλλον πολύ ευχαριστημένοι. Πολύ δε περισσότερο που βγήκαμε με μια καλή απόδοση, κυρίως όμως γιατί ήταν μια δουλειά που έδειχνε ότι θα περάσει δύσκολη περίοδο.

■ Δηλαδή το είχατε προβλέψει;

Δε θα έλεγα ότι το είχα προβλέψει, αλλά η κατάσταση φαινόταν πως θα δυσκολέψει. Γνωρίζετε ότι η τιμή του πετρελαίου είναι πράγματι απαγορευτική σήμερα, η αγορά είναι αυτή που είναι και οι προοπτικές δεν είναι τόσο ευνοϊκές για τα επόμενα 1-2 χρόνια. Μακροπρόθεσμα, βεβαίως, η ακτοπλοΐα θα εξακολουθήσει να έχει δυνατότητες, αλλά θα πρέπει να αλλάξουν ορισμένα δεδομένα.

■ Όπως;

Πρώτον, να επανέλθουμε σε τιμές καυσίμων πιο λογικές και, δεύτερον, να κατανοήσουμε ότι τα καλά πλοία και οι ποιοτικές υπηρεσίες πρέπει να πληρώνονται. Άλλωστε, βλέπετε αυτές τις ημέρες ότι υπάρχουν μεγάλες δυσχέρειες και λόγω των απεργιών, αλλά κυρίως διότι το κόστος του πετρελαίου έχει αυξηθεί τόσο που δεν μπορεί με κανέναν τρόπο να ισοφαριστεί με αυξήσεις τιμών στους ναύλους. Την άνοδο των τιμών στα εισιτήρια, η αγορά δεν την αντέχει πέρα από ένα σημείο.

■ Κατά την άποψή σας, στην ακτοπλοΐα λειτουργεί ο υγιής ανταγωνισμός ή μιλάμε για олиγοπώλια, όπως υποστηρίζει η αντιπολίτευση;

Στις περισσότερες γραμμές και δρομολόγια εμφανίζεται μεγάλος ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών και η άποψη της αντιπολίτευσης είναι απλούστατα λανθασμένη.

Μιλούμε βέβαια για τα εμπορικά δρομολόγια και όχι αυτά της δημόσιας υπηρεσίας.

Σας διαβεβαιώ, έχοντας ζήσει τέσσερα χρόνια στην ακτοπλοΐα, ότι ο ανταγωνισμός είναι πάρα πολύ σκληρός και δεν υπάρχει καμία περίπτωση καταστράτηγησης της νομοθεσίας που τον προστατεύει. Η άποψη επίσης ότι υπάρχουν λίγες εταιρείες που συμπεριφέρονται με τακτική που οδηγεί σε олиγοπώλια, δεν αληθεύει. Σε άλλες μεγάλες ευρωπαϊκές χώρες οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, αναλογικά με την αγορά τους και το μέγεθός τους, είναι πολύ λιγότερες από αυτές που διαθέτουμε εμείς στην Ελλάδα. Άρα αυτό το επιχείρημα δεν ευσταθεί και έχει μάλιστα τεκμηριωθεί από παρελθούσες μελέτες οι οποίες έχουν γίνει, με πρόσφατη αυτή της ΧRTC.

Υπάρχει απλώς μιζέρια. Η ελληνική αγορά είναι μικρή, εξυπηρετείται στην πλειοψηφία της από πολύ καλά πλοία. Οι δε κατηγορίες περί μικρών και παλαιών πλοίων αφορούν ένα πολύ μικρό ποσοστό. Περίπου το 70% της ακτοπλοΐας εξυπηρετείται από πλοία που είναι απείρως καλύτερα από αυτά που παρέχουν υπηρεσίες σε άλλες ευρωπαϊ-



κές χώρες.

Αυτά λοιπόν τα πλοία για να επιζήσουν προφανώς χρειάζονται καλύτερους ναύλους, οι οποίοι αυτή τη στιγμή δεν υπάρχουν. Το καθεστώς λειτουργίας και εκμετάλλευσης που ισχύει δεν είναι απελευθερωμένο, όσο και να υποστηρίζει το αντίθετο το ΥΕΝ, και επιπλέον η ελληνική αγορά δεν έχει το μέγεθος που χρειάζεται για να μπορέσει να υποστηρίξει σημαντικές επενδύσεις.

■ Τι προβλέπετε για τη διαμόρφωση των ναύλων στους επόμενους έξι μήνες;

Κατ' αρχάς, να πούμε ότι υπάρχουν δύο ειδών και δύο ταχυτήτων ναύλοι. Όπως υπάρχουν δύο ο ταχυτήτων υπηρεσίες και πλοία. Η μία κατηγορία είναι αυτή των άνετων, γρήγορων και νέων σε ηλικία πλοίων και η άλλη των παλαιών, αργών και γενικότερα των «ταλαιπωρημένων»

πλοίων.

Είναι, αρχικά, προφανές πως δεν μπορεί οι δύο αυτές κατηγορίες να έχουν τους ίδιους ναύλους. Δε γίνεται. Ήδη η αγορά από μόνη της έχει αρχίσει να ξεκαθαρίζει την κατάσταση και την προτίμηση του κοινού. Δεύτερον, η πραγματικότητα είναι ότι οι ναύλοι θα έπρεπε να είναι αισθητά υψηλότεροι και θα δείτε ότι φέτος τα οικονομικά αποτελέσματα των εταιρειών θα είναι πολύ χειρότερα από την περσινή χρονιά. Και αυτό λόγω του πετρελαίου. Η αγορά βέβαια ως εμπορική δραστηριότητα δε σηκώνει απεριόριστες αυξήσεις και γι' αυτό η συζήτηση τώρα έχει περιοριστεί - από ό,τι μαθαίνω - στο θέμα των υψηλών κρατήσεων υπέρ τρίτων. Αυτές οι κρατήσεις αποδίδονται από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες σε δημόσιες υπηρεσίες. Εάν αυτές καταργούνταν θα μπορούσαν αφενός οι ακτοπλοϊκές εταιρείες να έχουν πολύ καλύτερα οικονομικά αποτελέσματα και αφετέρου οι ναύλοι να παραμείνουν σε σταθερό επίπεδο. Θα δείτε ότι φέτος τα δρομολόγια θα περιοριστούν, οι ταχύτητες θα χαμηλώσουν και θα υπάρξει μεγάλη διαφορά στους ναύλους μεταξύ του Σαββατοκύριακου και των καθημερινών ημερών της εβδομάδας.

■ Πάντως, ταξιδεύεις αεροπορικά σε ευρωπαϊκές πρωτεύουσες με 90 και 98 ευρώ και για να πας στη Μύκονο, για παράδειγμα, πληρώνεις 102 ευρώ.

Να πούμε το εξής, ότι αν πηγαίνατε με αεροπλάνο στη Μύκονο θα πληρώνατε 200 ευρώ, ενώ για παράδειγμα στο Μιλάνο θα πληρώνατε 98 ευρώ. Γιατί; Διότι υπάρχει πολύ μεγαλύτερος ανταγωνισμός. Κατά συνέπεια, μόνον ο ανταγωνισμός θα μειώσει τις τιμές. Όπου υπάρχουν λιγοστές εταιρείες, ο ανταγωνισμός δε λειτουργεί τόσο έντονα. Άρα, βλέπετε ότι δεν είναι η διαφορά αεροπλάνου - πλοίου, όσο ο διεθνής και ο ελληνικός ανταγωνισμός που κάνουν τη διαφορά. Επίσης, στα αεροπορικά ταξίδια υπάρχουν φτηνοί ναύλοι γιατί είναι μια μεταφορική δραστηριότητα ανεπτυγμένη και κινείται σε μεγάλη

αγορά. Μην ξεχνάτε επίσης ότι οι αεροπορικές συνδέσεις λειτουργούν καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου ενώ τα ταχύπλοα που έχουμε στο Αιγαίο λειτουργούν εμπορικά 3 μήνες το χρόνο και 9 μήνες υποαπασχολούνται, από τους οποίους τους 5 είναι δεμένα. Άρα, πρέπει αυτό το τρίμηνο να εισπράξουν τα χρήματα όλου του χρόνου, κάτι που δεν ισχύει στις αερομεταφορές.

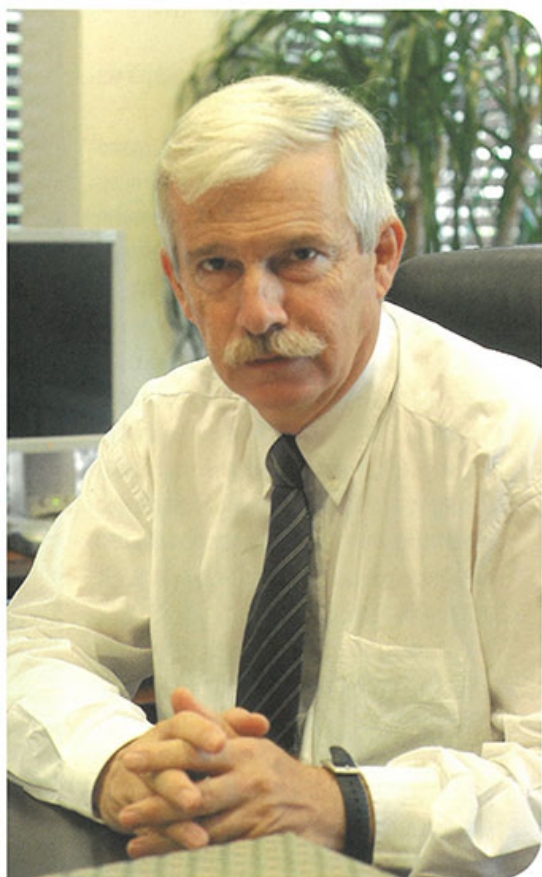
Γενικότερα πιστεύω ότι ο Έλληνας έχει ήδη κάνει τη στροφή προς το ακριβό, ποιοτικό προϊόν. Και ως παραπονιέται. Εδώ υπάρχει η αντίθεση: Να ζητούμε το ποιοτικό και το γρήγορο, αλλά να είμαστε και οικονομικοί...

■ Πώς σχολιάζετε την πρόσφατη παραίτηση του κ. Στρίντζη;

Το Μάκη Στρίντζη δεν τον γνώριζα πριν πάω στην Hellenic Sea Ways. Αυτά τα χρόνια σχημάτισα τις άριστες των εντυπώσεων, όχι μόνο για τις γνώσεις του αλλά και για το χαρακτήρα του. Αυτά τα τέσσερα χρόνια συνεργαστήκαμε με όλο το διοικητικό συμβούλιο πολύ στενά και με πολύ μεγάλη επιτυχία. Αυτός ήταν και ο λόγος της ριζικής αλλαγής της εταιρείας. Πράγματι είναι μεγάλη απώλεια - δεν ξέρω για το Μάκη προσωπικά, αλλά για την εταιρεία σίγουρα.

■ Και μια που αναφερθήκαμε ήδη σε αεροπορικές εταιρείες, να σας ρωτήσω για τις εξελίξεις στην Ολυμπιακή Αεροπορία;

Κατ' αρχήν δε βλέπω καμία τελευταία σπουδαία εξέλιξη, απλώς ακούω ότι η κατάσταση είναι υπό συζήτηση προκειμένου να βρεθούν λύσεις. Αυτό λέγεται τα τελευταία 13-14 χρόνια χωρίς να γίνει τίποτα. Η μόνη διαφορά είναι ότι όσο περνάει ο καιρός τόσο μεγαλώνει η πίεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, και συνεπώς θεωρητικά οι συζητήσεις και ο προβληματισμός είναι πιο έντονοι. Βεβαίως, να είστε σίγουροι ότι αν το γενικότερο πολιτικό κλίμα οδηγηθεί προς πρόωρες εκλογές, ας πούμε στο τέλος του χρόνου, είναι βέβαιο ότι δεν πρόκειται να γίνει τίποτα με την Ο.Α. Αν όμως η πολιτική κατάσταση συνεχιστεί ως έχει, η περίοδος που μπορεί κάτι να αλλάξει είναι ο επόμενος



Shipping transactions

When the time comes, choose a team that knows how to navigate the waters before and after the transaction.

We've been in these waters before.

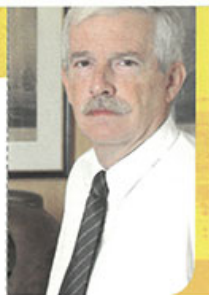
By drawing on our collective knowledge and experience, we provide an understanding of the issues every step of the way.
All hands on deck.

Contact

Dimitris Constantinou on +30 210 2886 212 or dimitris.constantinou@gr.ey.com
John Evangelou on +30 210 2886 172 or john.evangelou@gr.ey.com
Sofia Kalomenides on +30 210 2886 199 or sofia.kalomenides@gr.ey.com

ey.com/eyse

 **ERNST & YOUNG**
Quality In Everything We Do



χειμώνας. Αντιλαμβάνεστε τους ευνόητους λόγους για τους οποίους δεν μπορεί να επέλθει λύση για την Ο.Α. την άνοιξη ή το καλοκαίρι.

Άρα το επόμενο σημείο θα είναι το φθινόπωρο, ούτως ώστε αν αποφασιστεί οτιδήποτε, όπως για παράδειγμα ένας νέος διαγωνισμός ιδιωτικοποίησης, να υπάρχει ένα διάστημα μεγάλο για να επιτευχθεί η όποια αλλαγή.

Εγώ είμαι πλέον λίγο κυνικός και αμφιβάλλω αν θα υπάρξει κάποια αλλαγή. Αυτό που είναι πολύ περίεργο είναι ότι το πρόβλημα της Ο.Α. δημιουργεί στους Έλληνες μια δυσανάλογα μεγάλη συναισθηματική φόρτιση, η οποία δε δικαιολογείται από το μέγεθος του προβλήματος. Το πρόβλημα του ΟΤΕ ήταν πολύ μεγαλύτερο, το ασφαλιστικό πολύ σοβαρότερο και ουσιαστικότερο θέμα από την Ολυμπιακή και τελειώσανε σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Προσωπικά δεν είμαι αισιόδοξος πως θα υπάρξει κάτι το θετικό σύντομα, παρά το γεγονός των αυξημένων πιέσεων της Ε.Ε.

■ Η Aegean Airlines θα εκδηλώσει κάποιο ενδιαφέρον σε περίπτωση διαγωνισμού;

Όχι. Η θέση της εταιρείας είναι δεδομένη: Σαφέστατα δε θέλουμε να εμπλακούμε στο θέμα της Ολυμπιακής. Κυρίως διότι πιστεύουμε ότι η εταιρεία έτσι όπως είναι ή με τις όποιες μεταβολές που θα γίνουν, δε θα προκόψει. Επίσης, τίθενται και άλλα θέματα, όπως αυτό του ανταγωνισμού κ.ά.

■ Κι αν έρθουμε στην καρδιά του ομίλου. Ποια είναι τα σχέδιά σας για τη ναυτιλιακή εταιρεία και τι περιλαμβάνει το ναυπηγικό της πρόγραμμα;

Τριάντα χρόνια έχουμε ειδικευτεί στον τομέα των ψυγείων και διαφόρων άλλων υπηρεσιών πάντα γύρω από τα ψυγεία, όπως η παράδοση πετρελαίων στα αλιευτικά πεδία κ.α.

Αυτή είναι μια περιορισμένη και μικρή αγορά, στην οποία βέβαια εμείς είχαμε την τύχη να προκόψουμε και να δημιουργήσουμε μια επιτυχημένη, μεγάλη εταιρεία.

Αλλά το γεγονός παραμένει. Είναι μια μικρή αγορά, εξειδικευμένη, και μ' έναν τύπο πλοίου που δε θεωρείται τύπος του μέλλοντος αλλά σιγά σιγά θα αποσύρεται, για τον απλούστατο λόγο ότι ένας μεγάλος όγκος εμπορευμάτων μεταφέρεται από τα κλασικού τύπου ψυγεία προς τα contain-ers. Αυτό δε θα γίνει σύντομα, αλλά σε μια δεκαπενταετία το δικό μας μεταφορικό έργο θα έχει συρρικνωθεί κατά πολύ.

Είχαμε σκεφτεί εδώ και πολλά χρόνια να επεκτείνουμε και να διαφοροποιήσουμε τις δραστηριότητές μας. Να στραφούμε προς τις μεγάλες αγορές, που θα υπάρχουν «ζωντανές» για πολλές δεκαετίες. Βέβαια, με τη θαυμασία αυτή άνοδο της αγοράς περιμέναμε να δούμε πότε οι τιμές θα καμφθούν. Οι τιμές όμως δεν έπεσαν και αποφασίσαμε ή τώρα ή ποτέ.

Έτσι παραγγείλαμε μια σειρά από φορτηγά πλοία (7 panamax, 4 post και 3 handy) στην Κίνα και στην Κορέα και τέσσερα μικρά χημικά δεξαμενόπλοια (IMO II, 17.000 τόνων) σε τέσσερα διαφορετικά ναυπηγεία - 3 στην Κίνα και 1 στην Κορέα. Αυτά θα αρχίσουν να παραδίδονται στα μέσα του 2009 και θα ολοκληρωθούν τα μέσα του 2011.

■ Άρα θα βγείτε στην αγορά με καινούργιο πρόσωπο...

Εμείς σε αυτόν τον τομέα θα είμαστε καινούργιοι. Προφανώς θα είμαστε μαθητευόμενοι τα πρώτα χρόνια. Η γενική πρόβλεψη είναι πως η αγορά στη χρονική περίοδο που εμείς θα παραλαμβάνουμε τα πλοία θα είναι σε περίοδο κάμψης. Είναι προφανές πως είναι αδύνατον να πετύχεις το καλύτερο timing, και όντας καινούργιοι και έχοντας να μάθουμε νέα πράγματα, θα δυσκολευτούμε. Αλλά το κάνουμε για να υπάρξει και ένας δεύτερος κλάδος σε αγορές πιο μεγάλες, ευρύτερης εμβέλειας, που θα συνεχίσουν την πορεία τους για πολλά χρόνια.

■ Θεωρείτε ότι έχουν αρχίσει οι πρώτοι τριγμοί στις ναυλαγορές;

Αυτό είναι αναπόφευκτο. Ήδη αρχίζουν να εκ-

φράζονται οι πρώτοι φόβοι για τα έτη 2009/2010/2011, αλλά αυτό είναι φυσιολογικό. Το μη φυσιολογικό -για μας τους παλαιότερους τουλάχιστον- είναι ότι αυτή η άνοδος κράτησε για τόσο πολλά χρόνια. Βέβαια, αυτό είναι αποτέλεσμα σύνθετων αιτιών και συγκυριών, αλλά όπως και να 'χει ως γεγονός ήταν πολύ ευτυχές για τη ναυτιλία μας.

■ Σήμερα συζητείται όλο και πιο τακτικά το πρόβλημα της εξεύρεσης πληρωμάτων. Πιστεύετε ότι υπάρχουν λύσεις;

Κατ' αρχάς το πρόβλημα υπάρχει, είναι σοβαρό και γίνεται κάθε μέρα και σοβαρότερο. Ακόμα και οι πιο πεπειραμένοι διαχειριστές πλοίων και πλοιοκτήτες πράγματι δεν περίμεναν ότι τα πράγματα θα έσφιγγαν τόσο γρήγορα. Κατά συνέπεια, η πρώτη αντίδραση όταν υπάρχει έλλειψη εργατικού δυναμικού -και αυτό συμβαίνει σε όλα τα επαγγέλματα, όχι μόνο στη ναυτιλία- είναι να γιγαντωθεί ο ανταγωνισμός και οι απολαβές και να αυξηθούν οι προσφορές προς τους ναυτικούς.

Αυτή είναι η πρώτη «ενστικτώδης» αντίδραση. Μακροχρόνια και μακροπρόθεσμα το θέμα είναι πολύ πιο δύσκολο. Σίγουρα υπάρχουν λύσεις πιο τεχνοκρατικές. Όπως να βρεθούν νέες πηγές πληρωμάτων, διαφορετικά κράτη για να αντληθούν πληρώματα, όλα όσα χρειάζονται, δηλαδή, για να βελτιωθεί η κατάσταση.

Όμως το φαινόμενο της έλλειψης πληρωμάτων είναι βαθύτατα κοινωνικό. Και δεν μπορεί να λυθεί σε εβδομάδες, μήνες, λίγα χρόνια... Επιπλέον, πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν ότι η εκπαίδευση των πληρωμάτων, ιδίως των αξιωματικών, είναι μια μακροχρόνια ιστορία. Μέχρι να αντιδράσει και να προσπαθήσει το σύστημα να αναπαραγάγει επιπλέον αριθμό αξιωματικών και πάνω από όλα να τους προσελκύσει και να τους διατηρήσει, χρειάζεται αρκετός χρόνος. Επίσης, η συνεκδημοσίωση του προβλήματος έγινε τα τελευταία χρόνια, με αποτέλεσμα οι λύσεις να είναι δύσκολες γιατί αφενός αφορούν κοινωνικά θέματα και αφετέρου είναι χρονοβό-



WIRE ROPES

CE Approval for Wire Rope Slings

ISO 9001 LR & Germanischer Lloyd

Lloyd's Register
(Approved testing establishment
for anchoring and mooring equipment)

American Petroleum Institute (API)

Production Approval by
GL, LR, ABS, API

Beneficial Products

With more than 70-years experience in the ropes industry, Katradis VEP S.A. has become synonymous with excellent quality ropes, supported by an efficient network of worldwide agents and distributors. We offer a wide range of Rope Constructions & Custom Made Slings, covering the most common types of requirements to the most specialized ones, designed and destined for Shipping, Fishing and Industrial purposes. All ropes supplied by Katradis VEP S.A. are very well preformed during all the stages of production and free from internal stresses.

Due to the dedication of its personnel and competent technical staff, who are always eager to offer technical advice and support, it has an established clientele that includes the Public Power Cooperation, the Hellenic Navy, shipping companies, shipyards, major engineering and construction companies and offshore rigging corporations.

STOCKING POINTS : Rotterdam, New York, Houston, Singapore, Dubai

Visit us at International Shipping Exhibition Posidonia, 2 - 6 June 2008 - **Stand #574**

KATRADIS GROUP
K A T R A D I S V E P S . A .

HEAD OFFICE: 11 PSARON STR. 186 48 PIRAEUS - GREECE, TEL.: + 30 210 4060 300, FAX.: + 30 210 4626268
www.katradis.com, email: info@katradis.com

ρες. Άρα είναι δύσκολα τα πράγματα. Εξάλλου, μην ξεχνάτε ότι οι χώρες υπό ανάπτυξη, που σήμερα παράγουν ναυτικούς, υφίστανται αυτό που είχε συμβεί στις παραδοσιακές χώρες. Κάποτε οι περισσότεροι ναυτικοί ήταν Άγγλοι, μετά Σκανδιναβοί, Ιάπωνες και στη συνέχεια Κορεάτες. Όσο αυτές οι χώρες εξελίσσονται οι ναυτικοί εξέλθουν. Το ίδιο συμβαίνει σήμερα και στην Ελλάδα. Υπάρχει τεράστια δυσκολία ευρέσεως, εκπαίδευσης και διατηρήσεως πληρωμάτων.

Σχετικά με την προσέλκυση, πράγματι θα μπορούσε κάποιος να σχολιάσει ότι θα υπήρχαν και καλύτεροι τρόποι για να έλξει κανείς νέους στη ναυτιλία. Αυτό όμως δε σημαίνει πως δε γίνονται προσπάθειες, κυρίως από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος και το ΥΕΝ. Ίσως να μη γίνονται με τόσο εντυπωσιακό ή φανταχτερό τρόπο, ο οποίος θα ήταν πιθανόν πιο επιτυχημένος. Αλλά αναμφισβήτητα γίνονται.

Η αλήθεια είναι ότι δεν έχει περάσει στους νέους πως το ναυτικό επάγγελμα είναι μια πολύ καλή προοπτική. Είναι ακόμα «σκεπασμένο» με κάποιες αρνητικές αποχρώσεις, όπως η εργασία μακριά από το σπίτι, οι κίνδυνοι των ατυχημάτων κ.λπ. Υπερτονισμένες καταστάσεις δηλαδή, ενώ από την άλλη είναι υποτιμημένο το πόσο αποδοτικές και ελπιδοφόρες είναι οι προοπτικές των νέων σε αυτό το επάγγελμα.

■ Η εταιρεία σας αντιμετωπίζει πρόβλημα έλλειψης πληρωμάτων;

Η συντριπτική πλειοψηφία των πληρωμάτων μας είναι Ουκρανοί και Ρώσοι. Έχουμε δικά μας γραφεία σε 4 πόλεις της Ουκρανίας και της Ρωσίας - Σεβαστούπολη, Ρίγα, Καλίνινγκραντ και Βλαδιβοστόκ. Εμείς υφιστάμεθα μίαν άλλη τάλαιπωρία, που άπτεται του ίδιου θέματος που συζητάμε και η οποία είναι η εξής:

Ήμασταν οι πρώτοι που είχαμε αρχίσει τη συνεργασία με τις χώρες αυτές. Είχαμε πάρει πληρώματα από εταιρείες που αγοράσαμε και από εταιρείες που συνεργαζόμαστε, και για πάρα



πολλά χρόνια διανύσαμε μια εξαιρετική κατάσταση με τους ναυτικούς μας.

Σήμερα δεν είναι τόσο το γεγονός ότι δε βρίσκουμε πληρώματα αλλά το ότι άξιοι ναυτικοί μας φεύγουν και πηγαίνουν σε πλοία που προσφέρουν πολύ υψηλότερες αμοιβές από τις δικές μας. Συνεπώς, εμείς έχουμε πρόβλημα στη διατήρηση των καλών πληρωμάτων και όχι τόσο στην εύρεση. Και ίσως το ζήτημα αυτό επιτείνεται περισσότερο, διότι ο δικός μας τύπος πλοίου είναι πιο σφιχτός και λιγότερο προσοδοφόρος από ένα *carpe* ή από τα *bulk carriers* που σήμερα έχουν υψηλές αποδόσεις.

■ Στην τελευταία συνάντηση των προεδρείων της ΕΕΕ και του Committee με τους υπουργούς ΕΝΑΝΠ και Οικονομίας, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών δήλωσε ότι δεν έθεσε θέματα στους υπουργούς διότι «δεν υπάρχουν καινούργια θέματα ευτυχώς». Συμμερίζεστε αυτήν την άποψη;

Η δήλωση του προέδρου υποδηλώνει ότι η ποντοπόρος ναυτιλία δεν έχει να συζητήσει σοβαρά και θεμελιώδη θέματα που αφορούν τον κλάδο. Διότι αυτά παίζονται εκτός Ελλάδος σε παγκόσμιο επίπεδο. Βεβαίως, είχε κατά καιρούς και εξακολουθεί να έχει ορισμένα θέματα τα οποία εάν επιλυθούν ή ρυθμιστούν θα έχουν θετική επίδραση στην ποντοπόρο ναυτιλία μας, είτε στην ελληνόκτητη είτε στην υπό ελληνική

σημεία.

Κλασικό παράδειγμα, το θέμα των συνθέσεων όπως θα θυμάστε. Τελικώς ρυθμίστηκε με έναν ευνοϊκό τρόπο. Όμως αυτή η ρύθμιση δεν είχε τα αναμενόμενα αποτελέσματα για ένα διαφορετικό λόγο. Αυτόν που συζητήσαμε προηγουμένως: Την έλλειψη πληρωμάτων. Γεγονός δυσόωνο για τη ναυτιλία μας. Θα μπορούσε κανείς να επιχειρηματολογήσει ώστε να επιτραπεί η ναυτολόγηση και ορισμένων συνταξιούχων ναυτικών, που θα βοηθούσε κάπως το πρόβλημα. Παρεμφερείς λύσεις ίσως θα μπορούσε να συζητήσει η Ένωση με το κράτος. Δεν είναι όμως αιτήματα με την έννοια των αιτημάτων που έχουν άλλοι κλάδοι.

■ Κατά τη γνώμη σας, οι Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακοί παράγοντες του Λονδίνου θα το εγκαταλείψουν μετά τα νέα φορολογικά μέτρα της αγγλικής κυβέρνησης;

Δε γνωρίζω καλά τη ρύθμιση και δεν ξέρω πόσο πραγματικά σοβαρή και δύσκολη είναι. Έχει κάποιες πιθανές κρυφές πτυχές και προτάσεις, ιδίως σε θέματα φορολογικής κατοικίας, κληρονομιάς κ.λπ.

Κατά τη δική μου άποψη οι περισσότεροι εξ αυτών δε θα μετακινηθούν. Πιστεύω πως όσοι έρθουν στην Ελλάδα θα έρθουν όχι τόσο υπό το καθεστώς του τρόμου λόγω των ρυθμίσεων αλλά διότι αυτό θέλουν.

Η παλαιότερη γενιά μεγαλώνει, ο Πειραιάς προσφέρει σήμερα πολλά πλεονεκτήματα. Θα υπάρξει μια στροφή, όχι όμως κάτι το θεαματικό.

■ Είπατε ότι ο Πειραιάς προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα και αυτό ακούστηκε πολύ θετικό...

Ναι, το πιστεύω. Ξέρετε, το σημαντικό δεν είναι να μεταφερθούν ορισμένα ναυτιλιακά γραφεία, αλλά το να έχει τη δυνατότητα ο Πειραιάς να προσφέρει αυτού του είδους τις εξελιγμένες υποδομές. Και με την πάροδο του χρόνου έχει αρχίσει να τις παρέχει. Όπως για παράδειγμα στους

intersleek[®] 900

Fluoropolymer foul release coating



Want to improve your profits

... and reduce emissions at the same time?

6%

predicted fuel
and emission
savings*

* Depending on application and in service conditions

Intersleek[®] 900 is a new patented fluoropolymer foul release coating for all vessels above 10 knots. Exceptionally smooth with excellent foul release capabilities and good resistance to mechanical damage, Intersleek[®] 900 can improve your profits through a 6% reduction in your annual fuel bill and enhance your environmental profile.

To find out more visit:

[www.international-marine.com/
intersleek900](http://www.international-marine.com/intersleek900)

 **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



τομείς των ναυλώσεων, στα δικηγορικά γραφεία, στους μεσίτες. Μόνο ένας μεγάλος τομέας υστερεί. Αυτός της διαιτησίας και κυρίως των ναυτικών δικαστηρίων. Επιπλέον δεν υπάρχει εμπιστοσύνη, καθαρότητα και διαφάνεια, και νομίζω ότι θα περάσουν πολλά χρόνια για να καθιερωθεί και να αποκτήσει ο κόσμος της ναυτικής εμπιστοσύνη.

■ Σας έχει απασχολήσει η εισαγωγή της εταιρείας σε κάποιο διεθνές ή ακόμα και στο Ελληνικό Χρηματιστήριο;

Το είχαμε μελετήσει πριν από πολλά χρόνια για να δούμε αν μας συνέφερε η εισαγωγή μας σε ξένα χρηματιστήρια. Αποφασίσαμε ότι δε μας συνέφερε και σήμερα συνεχίζει να μη μας ενδιαφέρει.

κεντρώνεται στην εκπαίδευση. Κύρια ασχολία του είναι τα σχολεία όλων των βαθμίδων, οι μαθητές των οποίων επισκέπτονται το Ίδρυμα και παρακολουθούν διάφορα εκπαιδευτικά προγράμματα του κέντρου. Στη συνέχεια διοργανώνονται ομιλίες, διαλέξεις, σεμινάρια, ημερίδες, παρουσιάσεις, εκδηλώσεις, όλα αυτά δηλαδή που οργανώνει το κάθε πνευματικό κέντρο.

Από την εποχή που εγκαταστάθηκε το Ίδρυμα στον Πειραιά είχαμε θεματική άνοδο. Η τοποθεσία είναι καλή, το κτίριο θαυμάσιο και έγινε περισσότερο γνωστό. Το επίπεδο των ενασχολήσεων έχει αυξηθεί σημαντικά, όπως και οι δωρεές των βιβλίων και συλλογών. Οι προσφορές είναι τόσες που χρειαζόμαστε επειγόντως ένα δεύτερο κτίριο.

ντικά, αλλά γενικότερα σήμερα οι εκθέσεις έχουν στραφεί στις ειδικότερες θεματικές ενότητες όσον αφορά τα προσφερόμενα προϊόντα και υπηρεσίες.

Το βασικό γεγονός στη διάρκεια των «Ποσειδωνίων» είναι καθαυτή η διεθνής σύναξη όλων των παραγόντων της ναυτιλίας. Στη διάρκεια της έκθεσης δίδεται η ευκαιρία να συναντηθούν στην Ελλάδα οι σπουδαιότεροι άνθρωποι της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Είναι μια εκδήλωση η οποία βοηθάει να αναδειχτεί και την Ελλάδα και τη ναυτιλία μας.

■ Κλείνοντας τη συνέντευξή μας, τι θα θέλατε να προσθέσετε;

Λέγοντάς σας ότι για μας τους παλαιότερους υπάρχει μια μεγάλη και ειδοποιός διαφορά της ναυτιλίας σε σχέση με παλαιότερα. Πέραν της ανοδικής της πορείας, που διανύει τα τελευταία 5 χρόνια, θεωρώ ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικό το γεγονός του κύρους και της θέσης που κατέχει σήμερα η ελληνική ναυτιλία. Έχει βελτιωθεί και έχει επιτύχει σε τέτοιο μεγάλο βαθμό, ο οποίος κάποτε για μας τους Έλληνες ήταν άγνωστος και αδιανόητος.

Αυτό οφείλεται σε παράγοντες όπως η μεγέθυνση και η ποιοτική βελτίωση του στόλου, η εισαγωγή των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στα διεθνή χρηματιστήρια προσελκύοντας χιλιάδες επενδυτές, αλλά και εκ του γεγονότος πως ο ελληνικός εφοπλισμός, η ΕΕΕ, το ΝΕΕ και το ΥΕΝ, από κοινού έχουν μια δυνατή παρακολούθηση και επέμβαση στα διεθνή θέματα της ναυτιλίας. Σημαντικός παράγοντας είναι επίσης το γεγονός ότι ενώ παλαιότερα η συμμετοχή μας στους διεθνείς οργανισμούς ήταν πάρα πολύ περιορισμένη, σήμερα είναι έντονη, δυναμική και σε υψηλό επίπεδο.

Στους πέντε μεγαλύτερους ναυτικούς οργανισμούς στον κόσμο, κατά μια ευτυχέστατη συγκυρία, προεδρεύουν Έλληνες. Αύριο ίσως να μη συμβαίνει το ίδιο, αλλά αυτή την εποχή η φωνή μας είναι πλέον πιο δυνατή, τεκμηριωμένη και πιο σοβαρή απ' ό,τι ήταν παλαιότερα. Και αυτό είναι πολύ θετικό. ☺

■ Αν και άνθρωπος χαμηλού προφίλ, παρ' όλα αυτά έχετε αναπτύξει μια πλούσια δράση με το Ίδρυμα Λασκαρίδη, θα μας μιλήσετε γι' αυτήν;

Θα σας απαντήσω και μάλιστα με μεγάλη μου ευχαρίστηση. Το έργο αυτό ξεκίνησε πριν από πολλά χρόνια. Όχι με τη μορφή του Ιδρύματος αλλά ως απότοκο των φιλανθρωπικών προσπαθειών που είχε αρχίσει πριν από 50-60 χρόνια η μακαρίτισσα μητέρα μου.

Πριν από 15 χρόνια, περίπου, συγκεκριμενοποιήθηκε ως πνευματικό κέντρο και βιβλιοθήκη στο Νέο Φάληρο. Όταν αυξήθηκαν οι δραστηριότητες, το κτίριο δεν μπορούσε πλέον να μας φιλοξενήσει και μεταφέρθηκε στον Πειραιά, επί των οδών Μπουμπουλίνας και Πραξιτέλους. Τότε ενεδύθη το μανδύα του μη κερδοσκοπικού ιδρύματος.

Σήμερα, το Ίδρυμα Λασκαρίδη είναι ένα πνευματικό κέντρο που διαθέτει μια αξιόλογη βιβλιοθήκη που συνεχώς αυξάνεται, αλλά κυρίως επιτελεί ένα πνευματικό έργο το οποίο βασικά επι-

Επειδή όμως στους σκοπούς του Ιδρύματος συμπεριλαμβάνεται και η προώθηση της ναυτικής μας παράδοσης, έχουμε αρχίσει σήμερα να δημιουργούμε μια ναυτική βιβλιοθήκη και να υποστηρίζουμε διάφορες προσπάθειες που άπτονται της ναυτιλίας. Μια από αυτές είναι η διοργάνωση μιας μεγάλης έκθεσης, σε συνεργασία με το Ναυτικό Μουσείο, με έργα του Βολανάκη. Μια δεύτερη προσπάθεια που ξεκινά αυτή την εποχή είναι η αναπαλαίωση ορισμένων από τους ερειπωμένους ιστορικούς φάρους της Ελλάδας. Πολλοί από αυτούς είναι σε κατάσταση πλήρους κατάρρευσης. Ξεκινάμε λοιπόν μια προσπάθεια με τη συμβολή του Πολεμικού Ναυτικού και του Λιμενικού Σώματος για την ανασύσταση των φάρων Ταινάρου, Μαλέα και Παραπόλας.

■ Να μιλήσουμε και για τα «Ποσειδωνία», μιας και η συνέντευξή σας θα δημοσιευθεί τις ημέρες της διεθνούς έκθεσης;

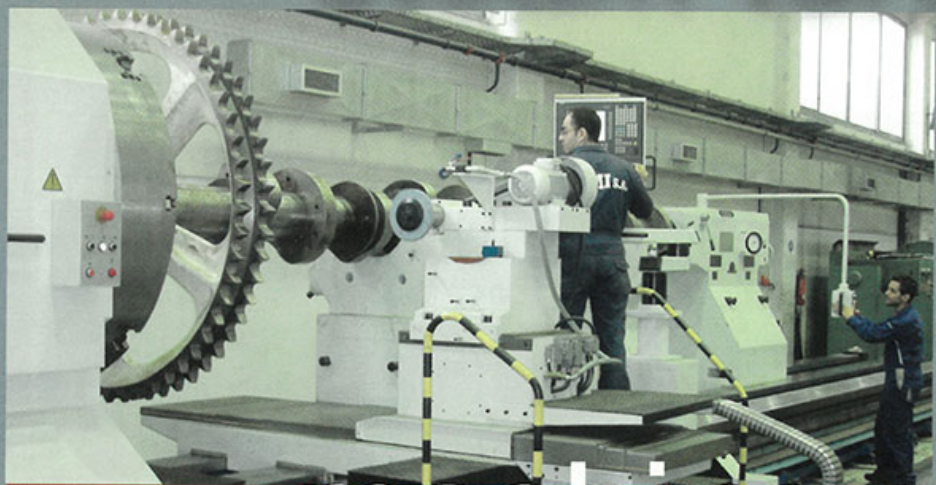
Θεωρώ ότι για την παγκόσμια και την ελληνική ναυτιλία είναι ένα σημαντικό γεγονός. Δε γνωρίζω αν τα εκθέματα της έκθεσης είναι τόσο σημα-



KIMI S.A.
ENERGETIC PARTNERSHIP

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

steam turbine



- Rotating & Stationary Blades
- Rotor shafts
- Nozzles
- Bearings
- Labyrinths
- Balancing
- Engine fuel pump overhauling
- Fuel pump plunger and barrel manufacture

machine shop



- Governor repairing and testing
- Fuel injector overhauling and testing
- Cylinder Heads
- Liners & Jackets
- Pistons
- Connecting Rods

welding

fuel injection

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

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

Βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων

Ι Της Άννης Ποδημάτα | Ευρωβουλευτού ΠΑΣΟΚ

Το Συμβούλιο της Ε.Ε., στα συμπεράσματά του στις 20 Νοεμβρίου 2006, είχε επισημάνει ότι η βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων αποτελεί προτεραιότητα για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Στα συμπεράσματά αναφέρει χαρακτηριστικά ότι τόσο η υφιστάμενη πρακτική διάλυσης, που δε λαμβάνει υπόψη της περιβαλλοντικά κριτήρια, όσο και οι προβλέψεις για τη σημαντική αύξηση των προς διάλυση πλοίων στο προσεχές μέλλον, με την απόσυρση περίπου 800 μονοπύθμενων δεξαμενόπλοιων, επιβάλλουν τη λήψη άμεσων και κατάλληλων μέτρων εκ μέρους της διεθνούς κοινότητας, συμπεριλαμβανομένης της Ε.Ε.



Σ τις 22 Μαΐου του 2007 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αναγνωρίζοντας το μέγεθος του προβλήματος, δημοσίευσε την Πράσινη Βίβλο για τη βελτίωση των πρακτικών διάλυσης των πλοίων (Green Paper on better ship dismantling). Με την Πράσινη Βίβλο επιχειρείται η προσαρμογή τόσο του περιβάλλοντος όσο και της υγείας του ανθρώπου. Σημειώνεται ότι το ζητούμενο της Πράσινης Βίβλου δεν είναι η διάλυση και η ανακύκλωση των πλοίων να διεξάγονται εντός της Ε.Ε., στερώντας κατ' επέκταση από τις χώρες της Νότιας Ασίας μια σημαντική πηγή εσόδων. Αντιθέτως, απώτερος στόχος, αναγνωρίζοντας το οικονομικό πλεονέκτημα των εν λόγω χωρών, είναι η ανά τον κόσμο διασφάλιση της τήρησης κάποιων,

ελάχιστων, περιβαλλοντικών προτύπων υγείας και ασφάλειας.

Σήμερα, τα δύο τρίτα και πλέον των προς διάλυση πλοίων κατευθύνονται για επεξεργασία και αποδόμηση σε παραλίες και ποτάμια όχθες της ινδικής χερσονήσου. Παρ' όλα αυτά, καμία από τις εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται για τη διάλυση πλοίων στην ινδική χερσονήσο δε διαθέτει μέσα περιορισμού της ρύπανσης του εδάφους και των υδάτων, ενώ ελάχιστες από αυτές διαθέτουν εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων και η επεξεργασία των αποβλήτων σπανίως είναι σύμφωνη ακόμη και με τα στοιχειώδη περιβαλλοντικά πρότυπα. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι από τα προς διά-

λυση πλοία, στο διάστημα 2006-2015, υπολογίζεται ότι περίπου 5,5 εκατομμύρια τόνοι εν δυνάμει επικίνδυνων από περιβαλλοντικής πλευράς υλικών θα καταλήξουν σε εγκαταστάσεις διάλυσης (έλαια, χρώματα, PVC, αμιάντος). Γίνεται έτσι αντιληπτό το μέγεθος της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης της παράκτιας ζώνης.

Πέρα από την περιβαλλοντική διάσταση του προβλήματος, υπάρχει και η κοινωνική. Υφίσταται ζήτημα ασφάλειας και συνθηκών υγείας στα διαλυτήρια, ιδιαίτερα της Νότιας Ασίας, καθώς λόγω της έλλειψης εκπαίδευσης και εξοπλισμού ασφαλείας για τους εργαζομένους είναι αυξημένος ο κίνδυνος πρόκλησης ατυχημάτων. Σύμφωνα με κυβερνητι-



κή έκθεση του 2004, στην Ινδία, κατεγράφησαν 434 περιστατικά στα διαλυτήρια του Alang στο διάστημα 1996-2003, με αποτέλεσμα το θάνατο 209 εργαζομένων. Σύμφωνα με εκθέσεις, την τελευταία εικοσαετία στο Μπανγκλαντές έχουν χάσει τη ζωή τους άνω των 400 εργαζομένων και τραυματίστηκαν σοβαρά 6.000 άτομα. Επιπλέον, εκτιμάται πως χιλιάδες άτομα προσβάλλονται από ανίατες ασθένειες λόγω του χειρισμού και της εισπνοής τοξικών ουσιών, αφού δεν υπάρχουν στοιχειώδεις προφυλάξεις και μέτρα προστασίας. Σύμφωνα με ιατρική έκθεση που υπεβλήθη στο Ανώτατο Δικαστήριο της Ινδίας το Σεπτέμβριο του 2006, το 16% του εργατικού δυναμικού, το οποίο χειρίζεται αμιάντο στο Alang, βρέθηκε να πάσχει από τη σοβαρή ασθένεια της αμιάντωσης.

Το πρόβλημα είναι υπαρκτό και ζητεί άμεση λύση. Μπορεί να θεωρούμε ότι οι επιπτώσεις δε μας αγγίζουν άμεσα, όμως αν αναλογιστούμε ότι ποσοστό άνω του 30% του παγκόσμιου δυναμικού των υπό διάλυση πλοίων το 2006 ανήκε σε εταιρείες εγκατεστημένες στην Ε.Ε. (στο διάστημα μεταξύ 2001-2003 14% των πλοίων που οδηγήθηκαν προς διάλυση έπλεαν με σημαίες κρατών-μελών της Ε.Ε. και 18% με σημαίες κρατών που προσχώρησαν σε αυτήν το 2004). Πρόκειται για μία ακόμα περίπτωση «εξαγωγής της ρύπανσης».

Η αρμόδια επιτροπή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου επί της Πράσινης Βίβλου είναι η Επιτροπή Περιβάλλοντος. Ωστόσο, επί του θέματος αυτού γνω-

μοδότησε και η Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας, της οποίας είμαι μόνιμο μέλος και είχα οριστεί από τη σοσιαλιστική ομάδα ως υπεύθυνη για να παρακολουθήσω τη διαδικασία και να προτείνω τις σχετικές τροπολογίες.

Στη εισήγησή μου, τόνισα ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να δώσει έμφαση στη διασφάλιση κάποιων ελάχιστων προδιαγραφών για την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά και της υγείας και της ασφάλειας των εργαζομένων στα διαλυτήρια πλοίων, που λειτουργούν όχι μόνον εντός των κρατών-μελών της Ένωσης αλλά και των υπό ένταξη χωρών. Κι αυτό, διότι υπάρχουν διαλυτήρια σε γειτονικές χώρες της Ε.Ε., οι οποίες δεν τηρούν τους περιβαλλοντικούς κανόνες. Έχει ιδιαίτερο ελληνικό ενδιαφέρον η λειτουργία ενός διαλυτηρίου πλοίων στην Τουρκία, που βρίσκεται στην ακτή Aliaga, κοντά στη Σμύρνη, το οποίο κινδυνεύει να μετατρέψει το Αιγαίο σε χλωματερή τοξικών. Σύμφωνα με Τούρκο ακτιβιστή της οργάνωσης Greenpeace, εκεί υπάρχει σήμερα μια ακτή, μήκους 1,5 χλμ., καλυμμένη από ένα μείγμα χημικών. Είναι, λοιπόν, απολύτως αναγκαίο να θεσπιστούν ελάχιστες ευρωπαϊκές προδιαγραφές για τα διαλυτήρια πλοίων και να υποχρεωθούν να τις εφαρμόσουν και οι υποψήφιοι για ένταξη χώρες. Πώς διασφαλίζει κανείς αυτή την υποχρέωση; Καταρτίζοντας, για παράδειγμα, έναν κατάλογο της Ένωσης με τα διαλυτήρια που θα τηρούν αυτές τις ελάχιστες προδιαγραφές και άρα θα προτείνονται επισήμως από την Ε.Ε.

Όπως προανέφερα, οι ρυθμίσεις που προωθεί η Επιτροπή, συνδέονται σε μεγάλο βαθμό με το μεγάλο όγκο των μονοπύθμενων πλοίων που θα αποσυρθούν στο άμεσο μέλλον, το αργότερο έως το 2010, αλλά συνδέονται επίσης και με τη νέα σύμβαση που βρίσκεται υπό διαπραγμάτευση στο πλαίσιο του IMO (Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού) για τη θέσπιση νομικά δεσμευτικών διεθνών κανόνων για την ανακύκλωση των πλοίων. Επιβάλλεται στενή συνεργασία μεταξύ κρατών-μελών και Ευρωπαϊκής Επιτροπής ώστε στις διαπραγματεύσεις που γίνονται στο πλαίσιο του IMO να εξασφαλιστεί μια κοινή - παγκόσμια προσπάθεια προς την κατεύθυνση της υιοθέτησης δεσμευτικών ελαχίστων προτύπων ανακύκλωσης και διάλυσης των πλοίων. Επίσης, στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων προασπίστηκε την υπό εξέταση πρόταση για τη δημιουργία ενός ταμείου που θα χρηματοδοτήσει τον εκσυγχρονισμό των διαλυτηρίων της Ασίας, που αντιμετωπίζουν τα πιο σοβαρά περιβαλλοντικά και κοινωνικά προβλήματα.

Πέραν, όμως, της κοινής προσπάθειας, θα ήθελα να υπογραμμίσω ότι θα μπορούσε η Ένωση, και ακόμα περισσότερο η Ελλάδα που έχει την ισχυρότερη ευρωπαϊκή ναυτιλία, να πρωτοστατήσει σε αυτή την προσπάθεια και να δώσει το παράδειγμα στους τρίτους. Θα μπορούσε η Ελλάδα, από ουραγός στην εφαρμογή της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας, να αναλάβει δράσεις για μια αποδοτικότερη, βιώσιμη διάλυση των πλοίων.



Άρθρο του Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη

Βουλευτή, Προέδρου της διαρκούς επιτροπής Εξωτερικών και Άμυνας της Βουλής Ι

Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης:

Τα στρατηγικά, πολιτικά και οικονομικά οφέλη

Ο αγωγός πετρελαίου Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης αποτελεί μια επένδυση, η οποία εύλογα δημιουργεί πολλές ανησυχίες για την προστασία του περιβάλλοντος και ειδικά του αρχιπελάγους. Τις ανησυχίες αυτές, που αφορούν πρωτίστως το ενδεχόμενο θαλάσσιας ρύπανσης από τη διαρροή πετρελαίου, συμμερίζομαι προσωπικά.

Αυτό δε σημαίνει, όμως, ότι θα πρέπει να αποτραπεί η λειτουργία του αγωγού και να θυσιάσουμε τα τεράστια στρατηγικά, πολιτικά και οικονομικά οφέλη που θα αποκομίσει η χώρα μας από την παράκαμψη των Στενών.

Όσοι υποστηρίζουν κάτι τέτοιο, είτε αγνοούν βασικές παραμέτρους της σημερινής πραγματικότητας στο Αιγαίο είτε είναι θιασώτες μιας πολιτικής που δεν πιστεύει σε καμία αλλαγή που να υπηρετεί το στόχο της ενεργειακής ασφάλειας και επάρκειας. Σήμερα, για παράδειγμα, διασχίζουν το Αιγαίο εκατοντάδες πετρελαιοφόρα (τύπου Aframax και Suez) που έχουν χωρητικότητα έως και 150.000 τόνους λόγω των περιορισμών που τίθενται στα Στενά των Δαρδανελίων. Η λειτουργία του αγωγού θα επιτρέψει να κινηθούν στο Αιγαίο πολύ μεγαλύτερα πλοία, τύπου VLCC, χωρητικότητας περίπου 300.000 τόνων. Αυτό σημαίνει ότι ο αριθμός των πλοίων που θα διασχίζουν το Αιγαίο



θα μειωθεί. Επίσης τα πλοία τύπου VLCC είναι κατά κανόνα πιο σύγχρονα και ασφαλώς δεν είναι τυχαίο ότι το μόνο ατύχημα που έχει καταγραφεί με τέτοιου τύπου πλοίο είναι αυτό του «Εκxon Valdez» το 1989 στην Αλάσκα.

Σε κάθε περίπτωση, πάντως, είναι επιτακτική ανάγκη από τώρα ο κρατικός μηχανισμός να οργανωθεί για να διαχειριστεί την κίνηση των εμπορικών πλοίων και πετρελαιοφόρων στο Αιγαίο, αλλά και να αντιμετωπίσει κάποιο μικρό ή μεγάλο θαλάσσιο ατύχημα.



Η οργάνωση αυτή θα πρέπει να αφορά τους εξής τομείς:

Πρώτον, να οριστούν λιμένες καταφυγής σε κάθε νησί (ports of refuge), με την κατάλληλη υποδομή για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών. Σε αυτήν την προσπάθεια θα πρέπει να συνδράμουν πρωτίστως οι τοπικές κοινωνίες. Η άρνηση παροχής βοήθειας σε ένα κινδυνεύον πλοίο δημιουργεί μια ψευδαίσθηση ασφάλειας καθώς, όπως απεδείχθη από την περίπτωση του «Prestige» και άλλων πλοίων, είναι συνήθως καταστροφική για τις παράκτιες περιοχές.

Δεύτερον, θα πρέπει να τεθεί σε πλήρη λειτουργία το Σύστημα Διαχείρισης Κυκλοφορίας Πλοίων (VTMIS).

Τρίτον, για τον έλεγχο της ναυσιπλοΐας θα πρέπει να αξιοποιηθούν και δορυφορικά συστήματα.

Τέταρτον, να συσταθεί ειδική ομάδα διαχείρισης περιβαλλοντικών κρίσεων από το Λιμενικό Σώμα, η οποία θα διαθέτει σύγχρονα αντιρρυπαντικά μέσα. Τα συγκεκριμένα μέτρα δεν είναι τίποτα παραπάνω από αυτά που προβάλει και υποστηρίζει η ελληνική ναυτιλία σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς που ασχολούνται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Θα είναι λοιπόν απογοητευτικό για τη χώρα μας, που διαθέτει το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο παγκοσμίως, να γυρίσει την πλάτη της στους κανόνες ασφαλείας, δίνοντας έτσι επιπλέον επιχειρήματα στους πολέμιους της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η πιστή εφαρμογή των κανόνων θα προσδώσει ακόμα μεγαλύτερο κύρος στην ελληνική ναυτιλία και θα προσφέρει ανεκτίμητη υπηρεσία στη διεθνή ναυτιλία, που εδώ και δεκαετίες αντιμετωπίζει τον κίνδυνο εφαρμογής καταχρηστικών πολιτικών από την πλευρά της Τουρκίας σε ό,τι αφορά τη διέλευση των Στενών. ☉

closed gauging



The HERMetric UTImeter Gtex is a portable electronic level gauge for closed gas tight operation.

The unit is used for custody transfer, inventory control

measurement and free water detection on marine vessels. Connected to a HERMetric vapour control valve, the UTImeter Gtex avoids any gas release during operation and enables 3, optionally 4 measurements in one single operation, Ullage, Temperature, Oil-water interface level and Innage. We help you to protect the operator and the environment.

Honeywell

For more information visit our website
www.tanksystem.com or call +41 26 919 15 00

© 2008 Honeywell International, Inc. All rights reserved



■ Η πλειονότητα των ναυτιλιακών εταιρειών έχει εγκαταλείψει το λιμάνι του Πειραιά και έχει μετεγκατασταθεί στα βόρεια ή νότια προάστια της Αττικής. Υπάρχουν ρεαλιστικά προγράμματα εκ μέρους του δήμου που θα κάνουν ελκυστική την επάνοδό τους και να συγκρατήσουν τις ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν ακόμα έδρα τον Πειραιά;

Η μετεγκατάσταση ικανού αριθμού και όχι της πλειονότητας των ναυτιλιακών εταιρειών σε άλλα προάστια της Αττικής προέκυψε εξαιτίας των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η πόλη του Πειραιά τις τελευταίες δεκαετίες. Θα ταξινομούσα αυτά τα προβλήματα σε δύο επίπεδα:

α) Ο πολεοδομικός ιστός της πόλης έχει κορεστεί ασφυκτικά. Ορισμένοι «φωστήρες» επέτρεψαν την άναρχη και άνευ χωροταξικού σχεδιασμού γignάντωση της πόλης χωρίς να διεκδικήσουν ή να προωθήσουν σημαντικά οδικά έργα για την αποσυμφόρρηση του κέντρου καθώς και για την επίλυση της σοβαρότατης έλλειψης χώρων στάθμευσης.

Ενώ το λιμάνι αποτελούσε πάντοτε τη φυσική πύλη εισαγωγής ή εξαγωγής προϊόντων, υπήρξαν ανεπαρκείς σύμβουλοι υπουργών, διοικήσεων του ΟΛΠ, αλλά και της Αυτοδιοίκησης, που προσπάθησαν να πλήξουν τις ναυτιλιακές δραστηριότητες υποβαθμίζοντας τις λιμενικές υπηρεσίες του Πειραιά, εκδιώκοντας εμμέσως τόσο τις εταιρείες όσο και τα φορτία.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα κακού προγραμματι-

“Υπάρχουν ακόμα εφοπλιστές που αγαπούν τον Πειραιά”

Διεκδίκησε επιτυχώς το υπέρτατο δημοτικό αξίωμα αποκτώντας ταυτόχρονα και τον τίτλο του πιο ψηλού δημάρχου διεθνώς! Πριν από λίγα χρόνια μεσουρανούσε ως αθλητής και ένας από τους κορυφαίους Ευρωπαίους σέντερ. Σήμερα ο κ. Παναγιώτης Φασούλας δηλώνει αποφασισμένος να εκπληρώσει όλα όσα υποσχέθηκε στο λαό του Πειραιά, παλεύοντας να καθορίσει νέους ρόλους και αρμοδιότητες στο δήμο βαδίζοντας σε συγκεκριμένη, ρεαλιστική πολιτική.

σμού και ανεπάρκειας είναι η έλλειψη σιδηροδρομικής σύνδεσης του λιμένα με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, κάτι το οποίο είχε προβλεφθεί πριν από 140 χρόνια! Το νέο εμπορικό λιμάνι άρχισε να λειτουργεί στο Νέο Ικόνιο πριν από δέκα χρόνια χωρίς πρόβλεψη για τη λειτουργία σιδηροδρόμου. Είναι τραγικό να λέμε ότι από την εποχή του Τρικούπη έως τη δεκαετία του 1990, τα εμπορεύματα διακινούνταν από/και προς τον Πειραιά με:

- Έξι γραμμές που βρίσκονταν εντός του παλαιού λιμένα από την ακτή Βασιλειάδου μέχρι τον Άγιο Διονύσιο της Δραπετσώνας και συνδέονταν με το δίκτυο της Θεσσαλίας, της Μακεδονίας και της Θράκης.
- Δύο γραμμές από το λιμάνι Αλών μέχρι τις αποθήκες των τένες Σιδηροδρόμων Πειραιώς - Αθηνών - Πατρών παράλληλα με την ακτή Καλλιμασιώτη.

Από το 1990 και μετά, ο Πειραιάς είναι το μόνο λιμάνι στην υφήλιο που δεν έχει επαφή με το σιδηρόδρομο. Έπειτα από καθυστέρηση αρκετών ετών και κατόπιν έντονων πιέσεων από Πειραιώτες εφοπλιστές, επαγγελματίες, μεταφορείς, διαμεταφορείς και logisticians, το υπουργείο Μεταφορών επισπεύδει τα έργα διασύνδεσης του εμπορικού λιμένα με το δίκτυο σταθερής τροχιάς. Είναι άμεση ανάγκη να συνδεθεί το εμπορικό λιμάνι με το σιδηρόδρομο στον άξονα Πατρών - Βόλου - Θεσσαλονίκης σε πρώτη φάση, με σύγχρονη υποδομή, ήγουν εκφορτωτικά, χώρους εναποθέσεως, ράμπες τρένων κ.λπ.

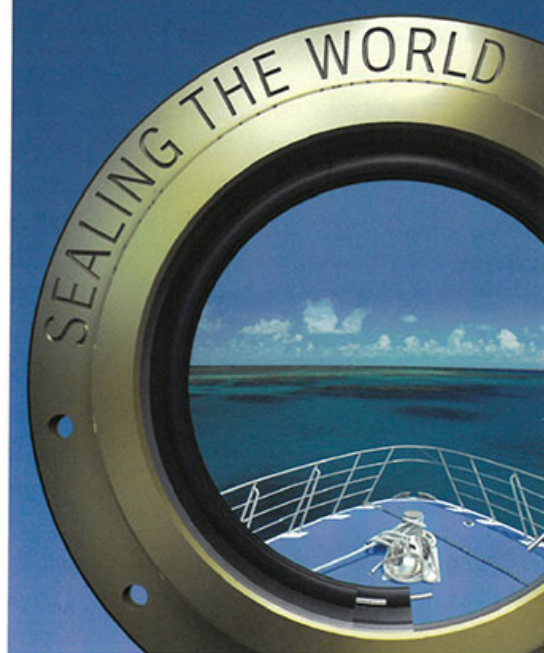
β) Δεν ελήφθησαν σοβαρά μέτρα για τη δημιουργία και την ανάπτυξη ενός σύγχρονου ναυτιλιακού κέντρου στον Πειραιά με δέσμη μέτρων -σε επίπεδο κεντρικής κυβέρνησης- που θα επέτρεπε στις ναυτιλιακές εταιρείες να παραμείνουν στην πόλη ή ακόμα και να μεταφέρουν την έδρα τους σε αυτή. Πώς μπορεί όμως να επιτευχθεί ένα τόσο μεγαλόπνοο σχέδιο όταν δεν υπάρχουν συγκεκριμένοι αντικειμενικοί σκοποί, για τους οποίους θα συνεργάζονται όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς;

Με βάση τα δεδομένα που παρουσίασα, θα θεωρούσα λάθος μου να μιλήσω με ευχολόγια ή περί ουτοπικών προγραμμάτων. Η σημερινή δημοτική αρχή έχει συγκεκριμένη και ρεαλιστική πολιτική. Έχουμε λάβει απόφαση να μην αυξήσουμε τα δημοτικά τέλη και τους δημοτικούς φόρους στα πέντε διαμερίσματα της πόλης μας. Στη ζώνη από την ακτή Ξαβερίου και την ακτή Μιαούλη μέχρι τον Άγιο Διονύσιο, εκεί όπου βρίσκονται οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες, κάνουμε τις απαραίτητες παρεμβάσεις ούτως ώστε επιχειρηματίες, εργαζόμενοι, συναλλασσόμενοι και κάθε πολίτης να μην αντιμετωπίζει προβλήματα καθαριότητας, αστυνόμευσης, φωτισμού και πρασίνου.

Υπάρχουν ακόμα εφοπλιστές που αγαπούν τον Πειραιά. Τα τελευταία χρόνια, μεγάλες εταιρείες του κλάδου, όπως είναι οι Danaos και Vamvaship, έχουν επενδύσει αρκετά εκατ. ευρώ για να κατασκευάσουν σύγχρονα κτίρια και διατηρούν την έδρα τους στην πόλη μας, στην ακτή Κονδύλη. Επίσης η HSW προέβη σε μια σημαντική επένδυση και ανακαίνισε το ιστορικό νεοκλασικό κτίριο μπροστά στην πλατεία Καρραϊσκάκη, όπου πλέον στεγάζεται. Οι μεγάλες οικονομικές εφημερίδες διατηρούν οργανωμένα γραφεία εξυπηρέτησης συνδρομητών ενώ εκπαιδευτικά ιδρύματα με προπτυχιακά και μεταπτυχιακά προγράμματα σχετικά με τις ναυτιλιακές επιστήμες κάνουν τις παρουσιάσεις τους στην πόλη μας.

Αυτή είναι η ορατή ελπίδα μας για να οικοδομήσουμε όλοι μαζί ένα σύγχρονο ναυτιλιακό κέντρο, ειδικά τώρα που οι εφοπλιστές του λονδρέζικου Σίτι φαίνεται πως περιμένουν κίνητρα και προτάσεις από την κεντρική κυβέρνηση και

Simplex-Compact®



Simplex-Compact®

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

Posidonia® - Ποσειδώνια
The International Shipping Exhibition
2-6 June 2008

See us in
Piraeus, Greece
Booth No. 356 - MIE Co.

Our Representative:
MIE Company (Greece) Limited
E-mail: commercial@mie.gr
www.miegroup.com.cy

Blohm + Voss Industries GmbH
Hermann-Blohm-Str. 5
20457 Hamburg, Germany
Phone: +49 40 3011 - 2639
Fax: +49 40 3011 - 1950
E-mail: sales.bvi@thyssenkruupp.com
www.simplex-turbulo.com

ThyssenKrupp Marine Systems



ThyssenKrupp



την Αυτοδιοίκηση προκειμένου να έρθουν στον Πειραιά.

■ Πώς θα επαναπροσδιορίσετε τη σχέση του δήμου με τη ναυτιλία;

Για να καθοριστεί ο νέος ρόλος του Δήμου Πειραιά με το ναυτιλιακό κόσμο πρέπει να υπάρξει κατ' αρχήν συνεννόηση, συνεργασία και καλή θέληση από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς. Απαιτούμε και διεκδικούμε τα αυτονόητα. Η δημοτική αρχή πρέπει να έχει συγκεκριμένο ρόλο και να διατυπώνει τις απόψεις της σε κάθε νέο σχεδιασμό σχετικών με τη λειτουργία του λιμανιού. Πρέπει να αντιληφθεί ο ΟΛΠ Α.Ε. πως ο Δήμος Πειραιά δεν αποτελεί εμπόδιο ή εχθρό αλλά α-

Επίσης, συμφωνούμε και υποστηρίζουμε σθεναρά να μετατραπεί η πόλη μας σε Κέντρο Ναυτικής Διαιτησίας, γεγονός το οποίο θα προσδώσει το απαιτούμενο κύρος στο μεγαλύτερο λιμάνι. Η σημερινή δημοτική αρχή διαθέτει ευήκοα ώτα και αναμένει προτάσεις από το ναυτιλιακό κόσμο για να βελτιώσει τις υπηρεσίες που προσφέρει, καθώς και να αναλάβει δράσεις για την επίλυση καθημερινών προβλημάτων λειτουργίας. Εφοπλιστές, ακτοπλοίοι, ναυτιλιακοί πράκτορες, εφοδιστές, διαμεταφορείς, αντιπρόσωποι, εργαζόμενοι συνδέονται έμμεσα ή άμεσα με το Δήμο Πειραιά. Ακόμα και η παραμικρή παρατήρησή τους είναι ευπρόσδεκτη.

Όσον αφορά ακόμα και στην ενημέρωση, στα δελτία ειδήσεων και στις εκπομπές του δημοτικού ραδιοφώνου «Κανάλι 1 90,4» δίδεται έμφαση στη ναυτιλιακή επικαιρότητα και οικονομία. Θεμέλιο για τη νέα εποχή στη σχέση συνεργασίας ανάμεσα στο Δήμο Πειραιά και τη ναυτιλία πρέπει να είναι η επιστροφή των «Ποσειδωνίων» στην πόλη, στο φυσικό τους χώρο, σε ένα σύγχρονο και μεγάλο εκθεσιακό κέντρο.

■ Πώς οραματίζετε να γίνει ο Πειραιάς ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο; Αυτό το όραμα μπορεί να γίνει πραγματικότητα και υπό ποιες προϋποθέσεις ή, απλά, είναι μια ουτοπία;

Ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο πρέπει να οργανωθεί και να λειτουργήσει με επιχειρηματικές και επιχειρησιακές μελέτες, οικονομικούς όρους, ανάλυση των τάσεων στις διεθνείς αγορές, προσαρμογή στα δεδομένα της ευρύτερης περιοχής στη νοτιοανατολική Ευρώπη και την ανατολική Μεσόγειο, καθώς και υλοποίηση στόχων βήμα προς βήμα. Μια τέτοια προοπτική υψηλής πολιτικής δεν μπορεί να υλοποιηθεί αποκλειστικά από το Δήμο Πειραιά, ο οποίος είναι επιφορτισμένος με την επίλυση των προβλημάτων καθημερινότητας.

Αν υπάρξει στρατηγικό πλαίσιο, που θα στηρίζεται σε ρεαλιστικούς αντικειμενικούς σκοπούς,

οι οποίοι θα πρέπει να υλοποιηθούν εντός συγκεκριμένων χρονοδιαγραμμάτων, τότε θα μπορούμε να ελπίζουμε στο... όραμα του διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου. Μετά τις εξελίξεις στη Βρετανία σχετικές με τη φορολόγηση των ναυτιλιακών εταιρειών στο Λονδίνο, αναμένω πρωτοβουλία από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Βουλγαράκη ούτως ώστε να συσχεφθούν τα εμπλεκόμενα μέρη (δηλαδή ΥΕΝ, εφοπλιστικές ενώσεις, επιμελητήρια, Νομαρχία και Δήμος Πειραιά) προκειμένου να σχεδιάσουν τις κινήσεις που πρέπει να γίνουν προς αυτήν την κατεύθυνση.

Πώς θα δημιουργήσουμε ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο στο σημερινό Πειραιά; Για να φθάσουμε στο επίπεδο ξένων ναυτιλιακών κέντρων (όπως το Ρότερνταμ, το Αμβούργο, η Σαγκάη, το Χονγκ Κονγκ αλλά και μερικά μικρότερα όπως το τουρκικό Χαϊντάρ Πασά) πρέπει να αρχίσουμε αμέσως επίμονη και επίπονη εργασία. Ένα σύγχρονο ναυτιλιακό κέντρο:

- Λειτουργεί ανταγωνιστικά προσφέροντας νέες θέσεις εργασίας σε κάθε εργασιακή κλίμακα.
- Φιλοξενεί την έδρα ή γραφεία των μεγαλύτερων ναυτιλιακών εταιρειών και των συναφών δραστηριοτήτων, παρέχει υπηρεσίες επίπιδου «hub port» και καλύπτει πλήρως όλες τις σύγχρονες ανάγκες ναυπηγοεπισκευαστικών εργασιών.
- Συνδέεται με συγκοινωνιακές (οδικές, θαλάσσιες, σιδηροδρομικές και αεροπορικές) υποδομές και δίκτυα.
- Αναπτύσσει ευέλικτους μηχανισμούς διαχείρισης και διαμετακόμισης φορτίων συνδυάζοντας μέσα, εμπορεύματα και τρόπους μεταφοράς (π.χ. χύδην, εμπορευματοκιβώτια, ψυχόμενα και επικίνδυνα).
- Υιοθετεί σύγχρονες τεχνολογίες αιχμής όπως είναι το RFID (Radio Frequency Identification).
- Παρέχει υψηλής ποιότητας τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες.
- Προσαρμόζεται στα διεθνή δεδομένα και



ξιόπιστο εταίρο, που μπορεί να συνεργαστεί μαζί του ούτως ώστε να επιτευχθεί το προσδοκώμενο. Θέλουμε να συνεργαστούμε με τον ΟΛΠ τόσο για την αναβάθμιση των υπηρεσιών όσο και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών του λιμένα. Με τον τρόπο αυτό μπορούμε να διεκδικήσουμε έργα ή ακόμα και να προχωρήσουμε σε συμπράξεις που θα κάνουν τον Πειραιά καλύτερο και αξιόπιστο προορισμό.

The world is small.



**The support of Emporiki Bank
helps your shipping group to grow.**

Emporiki Bank stands by your group providing a complete range of products, including financing for ship construction or second-hand purchases as well as other services, catering for all your needs. Take advantage of the competitive terms offered by the Shipping Division and broaden the horizons of your group.



**Emporiki
Bank**
2008

Year of Creation. Year of Renaissance.



διαμορφώνει κοινά χαρακτηριστικά με άλλους κόμβους της παγκόσμιας ναυτιλίας, με την εφαρμογή παρόμοιων δομών και δυνατοτήτων υποστήριξης, με την υλοποίηση ενιαίων κανόνων (standardisation).

- Διαθέτει σύγχρονα ξενοδοχεία όλων των κατηγοριών για τη φιλοξενία επισήμων και επιχειρηματιών.
- Διακρίνεται από το υψηλό επίπεδο ασφαλείας και αστυνόμευσης.

Δεν νομίζω πως θέλετε να εξετάσουμε τι από όσα ανέφερα προηγουμένως δεν υπάρχουν στον Πειραιά...

■ Όπως προείπατε διεκδικείτε ενεργό ρόλο από τον ΟΛΠ. Πώς θα τον χειριστείτε και ποιο θα είναι το όφελος στην καθημερινότητα του πολίτη;

Οι Πειραιώτες έχουν παγιδευτεί σε μια μακρά περίοδο παρακμής, διότι κάποιοι επέδειξαν επιπολαιότητα και αναληγσία. Κάτω από κομματικές και μικροκομματικές υποδείξεις υπήρξαν δημοτικές αρχές που ολοκλήρωσαν τη θητεία τους υλοποιώντας το δέον γίνεσθαι και όχι το δέον γενέσθαι... Τα προβλήματα που ταλανίζουν την πόλη θα μπορούσαν να παρομοιαστούν με τη Λερναία Ύδρα.

Για να αναστραφεί αυτό το αρνητικό κλίμα, ο Δήμος Πειραιά διεκδικεί από τον ΟΛΠ τα αυτονόητα δικαιώματά του. Πρόκειται για πόρους

που περιορίστηκαν επειδή κάποιοι έκαναν μονομερείς και χαριστικές συμβάσεις, όπως συνέβη και με τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς. Επιπροσθέτως, με την ενίσχυση του ρόλου που μπορεί να διαδραματίσει ο δήμος στη διοίκηση του οργανισμού είναι πολύ πιθανό πως θα υπάρξουν θετικές συνέργειες που θα λειτουργήσουν ευεργετικά προς τις δύο πλευρές. Όσο πιο θετικά θα είναι τα αποτελέσματα, τόσο καλύτερα για τους πολίτες, οι οποίοι αποτελούν τους τελικούς αποδέκτες των υπηρεσιών που παρέχει το ανθρώπινο δυναμικό του Δήμου Πειραιά. Επιζητούμε σχέση ισότητας και ισοτιμίας με τον ΟΛΠ. Είμαστε αποφασισμένοι να ανατρέψουμε το αποικιοκρατικό καθεστώς που επέβαλαν κάποιοι, οι οποίοι δε σεβάστηκαν τον πειραικό λαό, στερώντας του τα ανταποδοτικά και αντισταθμιστικά οφέλη από την επιβάρυνση που προκαλούν οι δραστηριότητες στο λιμάνι. Επειδή σεβόμαστε τους 176.000 κατοίκους αυτής της πόλης, διεκδικούμε ενεργό ρόλο στον ΟΛΠ.

■ Ποιες είναι οι προτάσεις σας για την εξομάλυνση του κυκλοφοριακού προβλήματος του Πειραιά;

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα στον Πειραιά, όπως και στην ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας, έγκειται κατ' αρχήν στην κακή αντίληψη του μέσου οδηγού.

Σύμφωνα με στατιστικές έρευνες συγκοινωνολόγων και του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών, κυκλοφοριακή συμφόρηση παρατηρείται στους οδικούς άξονες της πόλης όπου δεν αστυνομεύονται οι λεωφορειολωρίδες ή υπάρχουν διπλοσταθμευμένα και τριπλοσταθμευμένα αυτοκίνητα. Θλίβομαι όταν ακούω πολίτες που ανήκουν σε ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες, όπως τα άτομα με αναπηρίες ή οι ηλικιωμένοι, να γίνονται «θύματα» μιας λανθάνουσας νοστορπίας που «επιτρέπει» σε ορισμένους συμπολίτες μας να σταθμεύουν σε πεζοδρόμια ή να κλείνουν ράμπες μπροστά στις διαβάσεις πεζών.

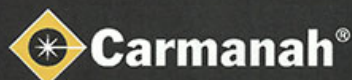
Κατ' αρχάς, ζητώ απ' όλους να περιορίσουν όσο μπορούν τις άσκοπες μετακινήσεις με αυτοκίνητο. Η ανάπτυξη των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και το νέο ενιαίο εισιτήριο για όλα τα μέσα επιτρέπει στους πολίτες να βοηθήσουν στο έργο μας. Ταυτόχρονα, έχουμε υποβάλει στο υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ τις προτάσεις μας για νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στις οδούς Ηρώων Πολυτεχνείου και Γρηγορίου Λαμπράκη.

Με την επικαιροποίηση του μνημονίου συνεργασίας ανάμεσα στο Δήμο Πειραιά και το υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών προχωρούν οι μελέτες και θα αρχίσει άμεσα η κατασκευή του τροχιοδρομικού δικτύου από το Νέο Φάληρο στο κέντρο της πόλης. Ύστερα από 32 χρόνια, το τραμ έρχεται και πάλι στον Πειραιά για να απλουστεύσει τις μετακινήσεις μαζί με το μετρό, το οποίο αναμένεται να συνδέσει το Χαϊδάρι, τη Νίκαια και τα Ταμπύρια με το λιμάνι και την πλατεία Κοραή. Αναμένεται η πύκνωση των δρομολογίων του προαστιακού προς το αεροδρόμιο μετά την ολοκλήρωση των έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη στο Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών, ενώ θα προχωρήσουν οι κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στα σημεία διέλευσης των οδών Ρετσίνα, Φαλήρου και Αργυροκάστρου. Επίσης, δημιουργούνται νέες τροφοδοτικές γραμμές προς τα μέσα σταθερής τροχιάς ενώ μελετάται η επέκταση των λεωφορειολωρίδων. Όσον αφορά στο ενδεχόμενο να δημιουργηθούν λεωφορειολωρίδες αντίθετης ροής στις οδούς Εθνικής Αντιστάσεως και Γούναρη στο πρότυπο της Πανεπιστημίου, ώστε να μην ανακόπτεται η κυκλοφορία λεωφορείων από σταθμευμένα οχήματα, θεωρώ πως είναι ένα ενθαρρυντικό στοιχείο.

■ Σε ποια φάση βρίσκεται η ρύθμιση που ζητήσατε από τον υπουργό Οικονομίας για την αποπληρωμή των προηγούμενων δανείων του δήμου;

Επιτρέψτε μου την έκφραση, αλλά μετά και την τελευταία συνάντηση που είχα με τον υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών κ. Γ. Αλογοσκούφη





Compact, rugged and reliable Carmanah's solar-powered LED marine lanterns are the world's most advanced solution for marine navigation and channel/hazard marking applications.

With quick installation and proven performance in any climate, our marine navigation and marking lanterns are meeting the world's navigation needs.

Our lights offer:

- Visibility up to 4 nautical miles and over 250 different flash codes
- Completely integrated, self-contained and waterproof
- Meets IALA specifications for chromaticity of color output

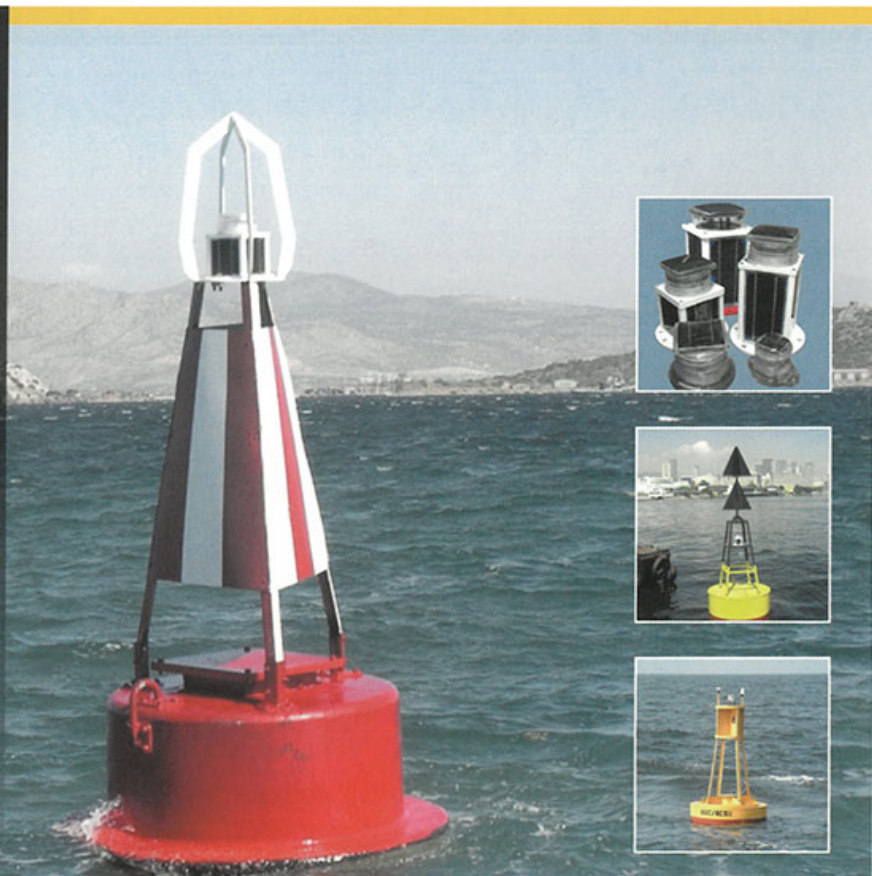
"Beluga" Minos Pagonis

8 Papachristou, 156 69 Papagou

Athens, Greece

Telephone/Fax: + (30210) 65 42 436

Email: beluga@otenet.gr



CHANGE THE WORLD WITH US™



The South of England Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited

Hamilton, Bermuda

For further information regarding this
alternative P&I club please contact:

The South of England Services GmbH

ExecuJet Aviation Centre
Bimenzältenstrasse 75, CH-8058
Zurich Airport, Switzerland

Tel +41 (0) 433 88 34 88

Fax +41 (0) 433 88 34 89

Email ships@soem-pandi.com

Website www.sepia-pandi.com





παραμένουμε σε... αφασία! Επισήμανα στον κ. υπουργό πως, αν δε ρυθμιστεί το δάνειο ύψους 114 εκατ. ευρώ που είχε συναφθεί επί δημαρχίας του κ. Χρήστου Αγραπίδη με το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, τότε ο Δήμος Πειραιά δε θα μπορέσει να καταβάλει ούτε τα χρήματα για τους μισθούς.

Ο κ. Αλογοσκούφης δεσμεύθηκε πως θα απαντήσει, κάτι το οποίο δεν έχει γίνει έως σήμερα που παραχωρείται αυτή η συνέντευξη, ενώ η Περιφέρεια Αττικής επέβαλε στο Δήμο Πειραιά την πρόσληψη 25 υπαλλήλων στη Δημοτική Αστυνομία χωρίς να υπάρχει 1 λεπτό για την πληρωμή τους. Καταλαβαίνετε πως υπ' αυτές τις συνθήκες υπάρχει μία λύση κι αυτή δεν είναι άλλη από την κάθοδο σε δυναμικές κινητοποιήσεις. Ενώ επί εποχής Αγραπίδη σημειώθηκαν διαδοχικές ρυθμίσεις, από την 1η Ιανουαρίου 2008 το Δημόσιο παρακρατεί χρήματα του δήμου από τους Κεντρικούς Αυτοτελείς Πόρους (ΚΑΠ) συμψηφιστικώς προς τα οφειλόμενα τοκοχρεολύσια, που φθάνουν τα δέκα εκατ. ευρώ το χρόνο. Δε ζητούμε παραγραφή του χρέους, αλλά καταβολή των πόρων μέσω ΚΑΠ. Αν δεν εισακουστεί το αίτημά μας, τότε δε θα φταίνε οι δημότες και οι εργαζόμενοι που διαμαρτύρονται λέγοντας πως «ο Πειραιάς τιμωρείται σεμνά και ταπεινά».

■ Γενικότερα, κύριε δήμαρχε, εδώ και πολλά χρόνια η κατάσταση στον Πειραιά μένει στάσιμη. Ακόμα και τα σπασμένα πεζοδρόμια παραμένουν ανέγγιχτα, κεντρικοί δρόμοι σφύζουν από σκουπίδια (όπως για παράδειγμα η Σκουζέ) και όλα μοιάζουν σαν να έχει σταματήσει ο χρόνος στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, την πύλη εισόδου χιλιάδων τουριστών. Ποιες είναι αυτές οι ανυπέρβλητες δυσκολίες που εμποδίζουν την ανακατασκευή έστω ενός πεζοδρομίου;

Υπάρχει σε εξέλιξη πρόγραμμα ανακατασκευής πεζοδρομίων και στρώσης νέου ασφαλτοτάπη-



τα σε όλα τα δημοτικά διαμερίσματα του Πειραιά. Σε πολλές περιπτώσεις τα έργα προχωρούν με αργούς ρυθμούς εξ αιτίας των εγγενών αγκυλώσεων που προκαλεί η οικονομική δυσπραγία του δήμου.

Σας διαβεβαιώ πως οι δημοτικοί και οι διαμερισματικοί σύμβουλοι λαμβάνουν τα μηνύματα των πολιτών και σε συνεργασία με τους εργαζομένους προσπαθούμε να αντιμετωπίσουμε τα σοβαρότερα προβλήματα που διαπιστώνονται. Οι πρόεδροι και τα μέλη των πέντε δημοτικών διαμερισμάτων έχουν αποκτήσει αυτόνομο, ενεργό και αποφασιστικό ρόλο για να δίνουν άμεσες λύσεις στα προβλήματα κάθε γειτονιάς. Όσον αφορά στα απορρίμματα, θα έλεγα ότι ορισμένοι κοιτάζουν το δέντρο και χάνουν το δάσος. Οι εργαζόμενοι στην υπηρεσία καθαριότητας υπερβάλλουν εαυτούς για να παράσχουν το έργο τους σε εικοσιτετράωρη βάση. Δεν είναι τυχαίο πως μετά τη λήξη της πρόσφατης απεργίας για το ασφαλιστικό, εκατοντάδες τόνοι σκουπιδιών που είχαν συγκεντρωθεί σε κάθε σημείο του Πειραιά μαζεύτηκαν μέσα σε τρεις ημέρες! Υπήρξαν άνθρωποι που εργάστηκαν 13 και 14 ώρες προσφέροντας υπηρεσίες στους κατοίκους της πόλης μας, παρά τις ελλείψεις προσωπικού.

Όσον αφορά στη συγκέντρωση όγκων απορριμμάτων σε συγκεκριμένα «καυτά σημεία» κάθε

διαμερίσματος, παραδέχομαι πως είναι πρόβλημα που προσπαθούμε να επιλύσουμε. Ο αρμόδιος αντιδήμαρχος, κ. Δημ. Αντωνάτος, βρίσκεται σε συνεργασία με τα διαμερισματικά συμβούλια ώστε να γίνουν νέα κατανομή μεταλλικών κάδων, χρεώσεις κάδων στις νεόδμητες πολυκατοικίες, διανομή πλαστικών κάδων ανά κτίριο όπου κρίνεται σκόπιμο και χωροθέτηση σημείων για εγκατάσταση ειδικών υπερκατασκευών για τη συγκέντρωση απορριμμάτων.

Με τις πρωτοβουλίες που έχουμε λάβει για τη συγκρότηση του ενιαίου συνδέσμου δήμων Πειραιά προωθούμε μια ριζοσπαστική μεταρρύθμιση στο σύστημα αποκομιδής και διαχείρισης απορριμμάτων υιοθετώντας σύγχρονες εφαρμογές και τεχνολογίες. Θέλουμε να γίνει ο Πειραιάς πόλη-πρότυπο στον τομέα της καθαριότητας. Χρειαζόμαστε αρωγή και κατανόηση από τους πολίτες.

■ Για ποιο λόγο παρατηρούμε στην Τοπική Αυτοδιοίκηση τη δυστοκία σύμπραξης της με τον ιδιωτικό τομέα;

Η φιλοσοφία των Συμπράξεων Δημοσίου - Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), καθώς και το σχετικό νομοθετικό πλαίσιο που εγκρίθηκε με την ψήφιση του νόμου 3389/05 πριν από δύο μισά χρόνια, συνιστούν μια νέα πραγματικότητα στην οποία προσαρμόζομαστε.

Μέσω των ΣΔΙΤ υλοποιούνται αναπτυξιακά έργα όπως το σύστημα διαχείρισης απορριμμάτων στη Δυτική Μακεδονία με τη συμμετοχή 60 Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης προς όφελος 300 χιλιάδων πολιτών. Υπάρχουν ανάλογα παραδείγματα στους Δήμους Θηβαίων, Βάρης και Σπάτων όπου προγραμματίζεται η κατασκευή κολυμβητηρίων μέσω ΣΔΙΤ. Στην Αίγινα, στο Ελληνικό, στο Παλαιό Φάληρο, στο Μαραθώνα και στο Μαρκόπουλο θα γίνουν κλειστά γυμναστήρια με την ίδια διαδικασία.

Επομένως, δε διαπιστώνω δυστοκία στην πρόθεση των ΟΤΑ να κάνουν συμπράξεις με τον

IN SHIPPING YOU NEED TO SEIZE YOUR OPPORTUNITIES



Instinctive Understanding

XRTC Limited is a leading financial advisory firm for shipping investors, for maritime finance providers and for national and international institutions. We have an excellent track record of helping companies enter or expand in the Greek and International shipping markets, offering creative solutions for all market conditions.

Our local experience and global know-how are combined with the support of our international partner, so that we are well-placed to guide and support you in successful business initiatives.

Let us help you take full advantage of your opportunities in the maritime world.



Consultants to
 **NATIXIS**

Piraeus Office, Chandris Building, 95 Akti Miaouli, 185 38 Piraeus, Greece T: +30 210 429 1226 F: +30 210 429 1230
Chios Office, 3, E. Chandris, 82100 Chios, T: +30 227 102 8347 F: +30 227 102 8347
E: mail@xrtc.gr W: www.xrtc.gr



ιδιωτικό τομέα. Ύστερα από τις τελευταίες ανακοινώσεις που έκανε ο υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών κ. Γ. Αλογοσκούφης για την ένταξη άλλων δέκα έργων στις διατάξεις περί ΣΔΙΤ, καταλήγω στο συμπέρασμα πως «το μεν πνεύμα είναι πρόθυμον (της κυβέρνησης), η δε σαρξ ασθενής (των χρηματοδοτικών μηχανισμών του οικονομικού επιτελείου)».

Η δυστοκία είναι χαρακτηριστικό της κυβέρνησης του κ. Καραμανλή. Κομπορρημονεί ότι μεταρρυθμίζει τη χώρα και ενισχύει τον κοινωνικό ρόλο του κράτους, αλλά παραμένει σταθερά προσηλωμένη στην πάγια τακτική των εξαγγελιών χωρίς αντίκρισμα. Από τον Αύγουστο του 2005 έως σήμερα έχουν εξαγγελθεί έργα συνολικού προϋπολογισμού 3.945 δισεκατομμυρίων ευρώ και δεν έχει ξεκινήσει τίποτε!

Πίσω από τα κροκοδείλια δάκρυα για την ανάγκη «νοικοκυρέματος» της οικονομίας, το οικονομικό επιτελείο της κυβέρνησης φρενάρει τις δημόσιες επενδύσεις με προκλητικό τρόπο, ενώ θα έπρεπε να χρησιμοποιεί τη συνεισφορά των ιδιωτικών πόρων για τον πολλαπλασιασμό τους. Πώς είναι δυνατό να γίνεται «μεταρρύθμιση» με έργα που καλύπτουν κλασικές δημόσιες υποδομές, δηλαδή σχολεία, διοικητικά κτίρια, φοιτητικές εστίες κ.ά., με μηδενική έως ελάχιστη οικονομική ανταποδοτικότητα; Μόνο ο κ. Αλογοσκούφης μπορεί να απαντήσει σ' αυτό το κατά τα άλλα ρητορικό ερώτημα...

Μπορεί να αστειευόμαστε με τους υπολογισμούς που κάνει η κυβέρνηση και να θυμόμαστε το Ζήκο από τη γνωστή ελληνική ταινία, αλλά υπογείως παράγεται δημόσιο χρέος αφού το Δημόσιο θα αναλάβει για τρεις δεκαετίες την καταβολή μισθωμάτων για υποδομές και υπηρεσίες που παρασχέθηκαν μέσω ΣΔΙΤ.

■ Πώς αντιδράτε στην αποχώρηση πολλών διεθνών εκθέσεων, μεταξύ των οποίων και των «Ποσειδωνίων», από τους εκθεσιακούς χώρους της πόλης σας;

Οι διοργανωτές διεθνών εκθέσεων, οι εκθέτες και οι επισκέπτες έφυγαν κακήν κακώς από τον Πειραιά εξαιτίας της αβάστακτης ελαφρότητας και επιπολαιότητας που επέδειξαν προηγούμενες διοικήσεις του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Υποβάθμισαν το ρόλο και τη σημασία του εκθεσιακού κέντρου για την πόλη, την οικονομία και τους πολίτες ενώ στέρησαν και από τον ΟΛΠ ένα σημαντικό οικονομικό πόρο που προερχόταν από τη φιλοξενία τέτοιων διοργανώσεων.

Πριν από μερικές εβδομάδες διάβασα ανακοίνωση του ΟΛΠ προς τους διοργανωτές εκθέσεων πως ύστερα από εργασίες συντήρησης που έγιναν στο εκθεσιακό κέντρο αναμένονται ενδιαφερόμενοι. Ύστερα από τόσο θόρυβο για τη στατικότητα του κτιρίου, τα λάθη που έγιναν κατά την κατασκευή των υπογείων χώρων στάθμευσης και εν γένει τις κακές υπηρεσίες προς τους εκθέτες, δεν έπρεπε να περιμένουν οι μαθητευόμενοι μάγοι του ΟΛΠ ότι εκθέσεις κύρους όπως τα «Ποσειδώνια» και η «Defendory» θα αναζητούσαν άλλον εκθεσιακό χώρο;

Το ζητούμενο είναι να κατασκευαστούν σύγχρονες εκθεσιακές και συνεδριακές εγκαταστάσεις στον Πειραιά μαζί με θέσεις στάθμευσης, ξενοδοχεία και προσβάσεις στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, όπως γίνεται σε ολόκληρη την Ευρώπη. Ήδη προχωρούν εντατικά οι εργασίες κατασκευής του Μητροπολιτικού Εκθεσιακού Κέντρου στον περιβάλλοντα χώρο του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, στα Σπάτα, όπου αναμένεται να στραφεί το ενδιαφέρον πολλών διοργανωτών εκθέσεων και να γίνει ακόμα πιο δυσσώβη η κατάσταση για την πόλη μας.

Καλώ τη διοίκηση του ΟΛΠ να αντιληφθεί τον αρνητικό αντίκτυπο που προκάλεσε η σπουδή εκείνων που άφησαν διεθνείς εκθέσεις κύρους να φύγουν από την πόλη μας. Είναι η ώρα να προχωρήσουν οι μελέτες και οι σχεδιασμοί για την κατασκευή ενός σύγχρονου και ανταγωνιστικού εκθεσιακού κέντρου το συντομότερο δυνατό.

■ Διαβάσαμε με μεγάλο ενδιαφέρον τη συγκρότηση συμβουλίων νέων. Υπήρξε ανταπόκριση σε αυτόν το νέο θεσμό και πού στοχεύετε με αυτή την κίνηση;

Η συμμετοχή της νεολαίας στα Τοπικά Συμβούλια Νέων είναι πραγματικά συγκινητική. Η νέα γενιά αγωνιά και αγωνίζεται γι' αυτήν την πόλη. Από την πρώτη στιγμή, ο Δήμος Πειραιά υποστήριξε και έσπευσε να υλοποιήσει αμέσως αυτόν το νέο θεσμό. Με τη σύμφωνη γνώμη του δημοτικού συμβουλίου η διαδικασία συγκρότησης των Τοπικών Συμβουλίων Νέων ανατέθηκε στο νεότερο δημοτικό σύμβουλο, τον κ. Γιάννη Βουτσινά, ο οποίος ανήκει στο συνδυασμό της μείζονος αντιπολιτεύσεως.

Τα Τοπικά Συμβούλια Νέων θεσπίστηκαν για όλους τους νέους της πόλης μας, χωρίς αποκλεισμούς, διακρίσεις και πολιτικές τοποθετήσεις. Εκτός από τον κ. Βουτσινά, στην προσπάθεια συμμετέχουν ο γενικός γραμματέας του δήμου κ. Γιώργος Οικονομόπουλος, ο εντεταλμένος δημοτικός σύμβουλος για θέματα παιδείας, πολιτισμού, βιβλιοθήκης, δημοσιών και διεθνών σχέσεων κ. Δημήτρης Βρόντος, καθώς και οι πρόεδροι των πέντε διαμερισματικών συμβουλίων του Πειραιά.

Τα Τοπικά Συμβούλια Νέων αποτελούν έναν πρωτοποριακό θεσμό, ο οποίος θα μετεξελιχθεί σε διάλογο συνεργασίας ανάμεσα στη νεολαία και την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Ήδη έχουν συσταθεί πέντε Τοπικά Συμβούλια Νέων ανά δημοτικό διαμέρισμα και είναι επταμελή. Οι πρόεδροι, οι αντιπρόεδροι και οι γραμματείς των συμβουλίων αποτελούν το Δημοτικό Συμβούλιο Νέων Πειραιά.

Η δραστηριότητα και οι πρωτοβουλίες των συμβουλίων συγχρηματοδοτούνται από τα υπουργεία Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, καθώς και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων. ☺



GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



TURBOCHARGERS - SPARE PARTS - INSPECTIONS - SERVICE - REPAIRS

MICHAEL CHRYSOPOULOS
GENERAL MANAGER

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

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



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



GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



TURBOCHARGERS - SPARE PARTS - INSPECTIONS - SERVICE - REPAIRS

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



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

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



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

Overhauling - servicing all types of turbochargers

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

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

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

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

TRUST THE SPECIALISTS - TRUST GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD.

Aegean's New Generation ALFA Marine Lubricants



AEGEAN
Physical Supplier

Greece, Netherlands
Belgium, Singapore
Malaysia, U.A.E., U.S. Gulf
Sri Lanka, Jamaica

*και πολύ σύντομα...
σε κάθε λιμάνι
του κόσμου*



- ΚΟΡΥΦΑΙΑΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ
- ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ
- ΕΛΑΧΙΣΤΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ
- ΠΛΗΡΗΣ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ
- ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ: ISO 9001 & ISO 14001

ANW
LISTED
NYSE

www.ampni.com



24 HOURS SERVICE



Του **Βασίλη Στέλιου Τσελέντη** | Αναπληρωτή καθηγητή Θαλασσίου Περιβάλλοντος,
διευθυντή Εργαστηρίου Θαλασσίου Επιστημών,
τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιά

Ναυτιλία - Προσαρμογή στις κλιματικές αλλαγές - Ποιοτική διαχείριση

Είναι γεγονός ότι ένα από τα πλέον σημαντικά θέματα που απασχολούν τη ναυτιλία το τελευταίο διάστημα είναι η προσαρμογή στις εξελίξεις όσον αφορά στην κλιματική αλλαγή και τις πολιτικές περιορισμού του φαινομένου του θερμοκηπίου. Είναι σημαντικό να επισημάνουμε ότι δε θα ασχοληθούμε με τα οξείδια του αζώτου και του θείου (NO_x και SO_x), ο περιορισμός των οποίων αποτελεί ακόμα και τώρα ζητούμενο για τη ναυτιλία.

Η πρόσφατη 57η συνεδρίαση της MEPC (Marine Environment Protection Committee) αποφάσισε τροποποιήσεις στο Παράρτημα VI της MARPOL, όσον αφορά αυτούς τους «κλασικούς» ρύπους [μείωση της περιεκτικότητας των καυσίμων σε θείο από το 4,5% στο 3,5% από 1/1/2012 και σταδιακή μείωση στο 0,5% από το 1/1/2020 και περιορισμό των εκπομπών NO_x με έμφαση στις μηχανές πλοίων που ναυπηγούνται μετά την 1/1/2016 («Tier III» engines) και δραστηριοποιούνται στις Ειδικές Περιοχές Ελεγχόμενων Εκπομπών (SECCAs)]. Η MEPC, όμως, μετέθεσε το πρόβλημα του περιορισμού των αερίων του θερμοκηπίου (Green House Gases - GHG) από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα για μια νέα συνεδρίαση της ομάδας εργασίας για τα GHG, στα τέλη του Ιουνίου.

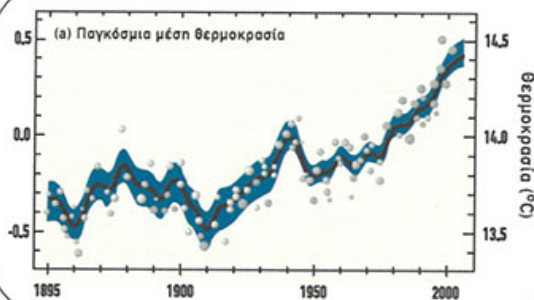
Το φαινόμενο

Οι σύγχρονες απόψεις αναδεικνύουν ότι, χωρίς καμία αμφιβολία, η θερμοκρασία του πλανήτη αυξάνεται.

Μάλιστα, με βάση τα σενάρια της Διακυβερνητικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Κλιματική Αλλαγή [United Nations Intergovernmental Panel for the Climate Change (IPCC)], οι παγκόσμιες εκπομπές CO₂ θα πρέπει να φτάσουν ένα μέγιστο μέχρι το 2010, αν είναι να διατηρήσουμε τη δεδομένη άνοδο της θερμοκρασίας του πλανήτη κατά 2°C μέχρι το 2050, πάνω από την οποία θα υπάρξουν επικίνδυνες κλιματικές αλλαγές.

Με βάση τα στοιχεία της IPCC, προβλέπονται αλλαγές στους ωκεανούς, μεταξύ των οποίων:

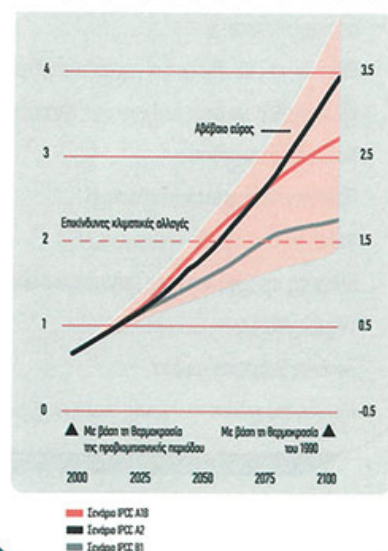
- Μέχρι το έτος 2100 η στάθμη της θάλασσας θα ανέλθει από 13 μέχρι 94 cm, πλημμυρίζο-



Ρύποι (Tg/έτος)	ΟΔΙΚΕΣ	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ	ΝΑΥΤΙΛΙΑ
CO ₂	1.122	178	222
NO _x	8,3	0,71	6,5
SO _x	2,2	0,075	6,0
PM ₁₀	2,1	0,001	1,7
Κατανάλωση καυσίμου (Mt)	1.320	207	280

Στοιχεία από: Veronika Eyring, (2007), Past, Present-day and Future Ship Emissions, DLR-Institute of Atmospheric Physics.

Μέση πρόβλεψη αυξανόμενης θερμοκρασίας στη επιφάνεια (°C)



ντας παράκτιες περιοχές και καταστρέφοντας πολλές παράκτιες κοινωνίες και δραστηριότητες.

- Θα επέλθουν αλλαγές στα θαλάσσια ρεύματα, με αποτέλεσμα την αλλαγή βιοτόπων και ενδιαιτημάτων.
- Η μέση θερμοκρασία στα επιφανειακά στρώματα της θάλασσας θα αυξηθεί κατά 1 έως 3,5°C, με αποτέλεσμα την εξαφάνιση οργανισμών ευαίσθητων στις αλλαγές της θερμοκρασίας, επηρεάζοντας επίσης και την αναπαραγωγή πολλών ειδών.
- Οι πάγοι των πόλων θα λιώσουν, με αποτέλεσμα μεγάλες ποσότητες γλυκού νερού να εισέλθουν στη θάλασσα, επηρεάζοντας τα επίπεδα αλατότητας.
- Η χημική σύσταση του θαλάσσιου ύδατος και του πυθμένα θα αλλάξει, με αποτέλεσμα την αλλαγή της οξειδοαναγωγικής ισορροπίας και την ενδεχόμενη απελευθέρωση τοξικών ουσιών στην υδάτινη στήλη.

Ο ρόλος της ναυτιλίας

Είναι γνωστό ότι η ναυτιλία μεταφέρει πάνω από το 90% του παγκόσμιου φορτίου με υψηλή απόδοση και χαμηλή κατανάλωση καυσίμου και παραγωγή εκπομπών σε σχέση με το μεταφορικό έργο. Η ναυτιλία εκπέμπει 600-900 εκ. t CO₂ ανά έτος, συνεισφέροντας το 2 - 2,7% των παγκόσμιων ανθρωπογενών εκπομπών CO₂ (στοιχεία για το έτος 2000), ενώ οι οδικές μεταφορές το 13,8% και οι αεροπορικές το 2,2%. Το περιβαλλοντικό προφίλ της ναυτιλίας (με στοιχεία του 2000) είναι πολύ καλύτερο από των οδικών μεταφορών σε ό,τι αφορά τους ατμοσφαιρικούς ρύπους (εκτός SO₂) ενώ οι αεροπορικές παρουσιάζουν καλύτερη εικόνα απ' ό,τι η ναυτιλία. Επίσης συνεισφέρει το 15% και 4 - 9% των παγκόσμιων ανθρωπογενών εκπομπών NO_x και SO₂ αντίστοιχα.

Η θετική για τη ναυτιλία περιβαλλοντική εικόνα που προαναφέρθηκε, φαίνεται ότι θα ανατραπεί, καθώς προβλέπεται ότι, αν η ναυτιλία δεν προχωρήσει σε περιορισμό των ρύπων που παράγει, με-

τά το 2020 οι οδικές θα αποκτήσουν σοβαρό περιβαλλοντικό προβάδισμα στις εκπομπές NO_x και SO₂ σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές.

Διεθνείς πιέσεις

Η συνεισφορά της ναυτιλίας στο φαινόμενο του θερμοκηπίου απασχολεί τη διεθνή κοινότητα και ήδη συζητούνται τρόποι αντιμετώπισης του προβλήματος. Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι πρόσφατα οι αεροπορικές μεταφορές εντάχθηκαν σε πλαίσιο ελέγχου και περιορισμού των ατμοσφαιρικών ρύπων, από το 2012, που βασίζεται στην εμπορία δικαιωμάτων εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου, γνωστή ως emissions trading scheme (ETS). Η Ε.Ε., διά στόματος Jacques Barrot, αντιπροέδρου της Commission, το Σεπτέμβριο του 2007, διεμήνυσε καθαρά ότι «όπως όλοι οι τομείς της οικονομίας, έτσι και ο τομέας των μεταφορών πρέπει να συνεισφέρει στη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου» δείχνοντας σαφώς τις θαλάσσιες μεταφορές. Χαρακτηριστική είναι και η δήλωση του Mark Major, α-



ΛΥΣΗ

Ποσοστό μείωσης εκπομπών GHG

Βελτίωση του σχεδιασμού της γάστρας	5 - 20%
Βελτιωμένες προπέλες	5 - 10%
Βελτίωση στις αποδόσεις των μηχανών συμπεριλαμβανομένων και παρεμβάσεων όπως fuel injection, ηλεκτρονική ανάφλεξη κ.ά.	10 - 12%
Νέα συστήματα πρόωσης	5%
Προστασία των υφάλων (antifouling)	3 - 5%
Χρήση MDO καυσίμου - κατάργηση HDO	4 - 5%
Βελτίωση της οργάνωσης και χρήσης του στόλου	5 - 40%
Weather routing	2 - 4%
Βέλτιστη διαχείριση έρματος	0 - 2%
Μείωση του χρόνου παραμονής στα λιμάνια, βέλτιστη διαχείριση φορτίου	1 - 7%

ξιοματούχου της Γενικής Διεύθυνσης Περιβάλλοντος (DG Environment) τον Οκτώβριο του 2007, πως «αν ο IMO δεν υιοθετήσει συγκεκριμένες και θαρραλές αποφάσεις για τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία μέσα στο 2008, τότε η Ε.Ε. θα προχωρήσει μονομερώς στη λήψη μέτρων για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από πλοία».

Τι μέλλει γενέσθαι;

Οι αποφάσεις της 57ης MEPC, όπως προαναφέρθηκε, δεν προχώρησαν σε μέτρα για τον περιορισμό των εκπομπών CO₂, καθώς ήταν φανερό ότι ο IMO δεν μπορούσε να εξασφαλίσει την απαιτούμενη συναίνεση προκειμένου να προχωρήσει σε προτάσεις.

Σήμερα υπάρχουν δύο σχολές σκέψης σε σχέση με τις πολιτικές για τη μείωση των εκπομπών CO₂. Η πρώτη προσεγγίζει το θέμα μέσα από τεχνικές και Operational παρεμβάσεις, ενώ η δεύτερη προτείνει την ενεργοποίηση των δυνάμεων της αγοράς, αναπτύσσοντας πολιτικές που βασίζονται στην αρχή του «ο ρυπαίνων πληρώνει».

Ο IMO ήδη από το 2000 έχει προτείνει τεχνικές και λειτουργικές λύσεις για τη μείωση των εκπομπών

GHG's, οι οποίες έχουν σημαντικές αποδόσεις. Μετρικές από τις πλέον χαρακτηριστικές αναφέρονται στον πίνακα 2.

Οι λύσεις που βασίζονται στις δυνάμεις της αγοράς περιλαμβάνουν:

- Διαφοροποιημένα λιμενικά τέλη βασισμένα στις εκπομπές GHG.
- Χρήση του δείκτη CO₂ του IMO (CO₂ Index) σε πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια.
- Πρόσθετη χρέωση με βάση τον παραπάνω δείκτη.
- Μείωση της ταχύτητας των πλοίων.
- Άλλες εθελοντικές πρωτοβουλίες με στόχο τη μείωση των εκπομπών.
- Υπαγωγή της ναυτιλίας στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπής Αερίων του Θερμοκηπίου (Emissions Trading Scheme - EU ETS).

Συμπερασματικά

Στα στρατηγικά επιτελεία της Ε.Ε., η λύση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπής Αερίων του Θερμοκηπίου - EU ETS φαίνεται να κερδίζει έδαφος. Αρκετές μελέτες έχουν εκπονηθεί με σκοπό τη μελέτη εφαρμογής του Συστήματος, καθώς είναι σαφές ότι υπάρχουν σημα-

ντικά προβλήματα που πηγάζουν από τις ιδιαιτερότητες της ναυτιλιακής εμπορικής δραστηριότητας. Τα θέματα περιπλέκονται ακόμα περισσότερο αν λάβει υπ' όψιν ότι:

- Το μέγεθος των εκπομπών CO₂ της ναυτιλίας δεν είναι ακόμα επακριβώς καταγεγραμμένο και χρειάζεται περαιτέρω μελέτη.
- Υπάρχουν σοβαρά προβλήματα και στον υπολογισμό της ποσότητας καυσίμου που καταναλώνει η ναυτιλία.
- Υπάρχουν πολύπλοκες διεργασίες στην ατμόσφαιρα, με αποτέλεσμα μερικοί ρύποι να έχουν θετικές και αρνητικές επιπτώσεις στο φαινόμενο του θερμοκηπίου.

Αν και αναφέρθηκε ότι η 57η MEPC απέφυγε να πάρει τελικές αποφάσεις για τις πολιτικές που θα επιτύχουν τον περιορισμό των αερίων του θερμοκηπίου, δεν πρέπει να παραγνωρίσουμε το γεγονός ότι ανέδειξε την ανάγκη για επιπλέον έρευνα με σκοπό την ανάπτυξη βιώσιμων πολιτικών για τον περιορισμό των GHG. Σημαντικές κατευθυντήριες γραμμές δόθηκαν για την περαιτέρω ανάπτυξη δεικτών CO₂ (CO₂ Emission Indexing Scheme) και ιδιαίτερα την καταγραφή των εκπομπών CO₂ από πλοία έτσι ώστε να δημιουργηθεί μια βάση δεδομένων με στοιχεία υποβάθρου (CO₂ Emission baseline).

Οι πρωτοβουλίες που έχουν πάρει εδώ και αρκετό καιρό ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, με την καταγραφή των εκπομπών CO₂ από τα πλοία τους και τα αποτελέσματα που ήδη έχουν προκύψει, φανερώνουν ότι, όχι μόνο η ναυτιλία μπορεί να αναπτύξει πιο αποτελεσματικές και οικονομικά βιώσιμες και αποδοτικές λύσεις (cost-effective) για τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, σε σχέση με αυτές που προσφέρονται σε χερσαίες πηγές, αλλά και ότι αναλαμβάνοντας πρωτοβουλίες θα αποδεικνύει έμπρακτα πως η ποιοτική διαχείριση και η ποιοτική ναυτιλία αποτελεί πρωταρχικό της στόχο, εξασφαλίζοντας έτσι την εμπορική της βιωσιμότητα. ●

DELIVERING ENERGY AROUND THE GLOBE



TEN LTD
TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD

YOUNG FLEET
LONG TRADITION



Fleet Manager:
Tsakos Shipping & Trading S.A.

TNP
LISTED
NYSE



Του **Θάνου Πάλλη** | Επίκουρου καθηγητή τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών,
Πανεπιστήμιο Αιγαίου & Fulbright Scholar, Centre for Energy Marine Transportation
and Public Policy (CEMTPP) Columbia University, U.S.

Παραχωρήσεις ΣΕΜΠΟ: Τα πολλαπλά προβλήματα της ελληνικής εκδοχής



Οι παραχωρήσεις τερματικών Σταθμών Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ) αποτελούν κοινή πρακτική των δημόσιων λιμένων σε όλη την Ευρώπη. Δεν πρόκειται όμως για τυποποιημένη επιλογή. Κάθε λιμάνι συνιστά διαφορετική περίπτωση, με μοναδικά μεγέθη και αγορές. Επιπλέον, στα περισσότερα ευρωπαϊκά λιμάνια η λιμενική αρχή είχε ανέκαθεν ρυθμιστικό και όχι παραγωγικό ρόλο, όπως συμβαίνει στην Ελλάδα.

Συνεπώς, οι διαδικασίες παραχωρήσεων στην περίπτωση της χώρας μας επέβαλαν τη διαμόρφωση ενός μοντέλου που συνυπολογίζει τις αρκετές τοπικές παραμέτρους. Σε ποιο βαθμό, όμως, η υπό εξέλιξη διαδικασία της αναγκαίας αντικατάστασης του υφιστάμενου μοντέλου οργάνωσης των ΟΛΠ και ΟΛΘ κινείται προς θετική κατεύθυνση;

Κριτήρια των παραχωρήσεων

Οι ΟΛΠ και ΟΛΘ αναφέρονται σε διαφορετικές αγορές. Ο Πειραιάς εξυπηρετεί εγχώριο φορτίο και μεταφόρτωση. Η Θεσσαλονίκη εξυπηρετεί εγχώριο και τράνζιτ, ενώ δεν προσφέρεται για μεταφορτώσεις, αφού υπάρχουν στην ευρύτερη περιοχή πολύ πιο προνομιακοί λιμένες. Η συγκεκριμένη

ιδιομορφία περιορίζει την προοπτική να δραστηριοποιηθεί στη Θεσσαλονίκη δεύτερος πάροχος, με κίνδυνο να αντικατασταθεί το δημόσιο μονοπώλιο από ένα ιδιωτικό. Στον Πειραιά, θεωρητικά, θα υπάρξουν δύο πάροχοι. Στην πράξη, όμως, δύσκολα η ΟΛΠ Α.Ε. θα μπορέσει, σε αυτή τη φάση τουλάχιστον, να εξυπηρετήσει φορτία, αφού ο Προβλήτας Ι απαιτεί χρόνο για να γίνει λειτουργικός, ενώ ο πλειοδότης θα έχει άμεση χρήση του Προβλήτα ΙΙ.

Αν θέλουμε ενδοлимενικό ανταγωνισμό γιατί δε σκεφτόμαστε συστημικά επιλέγοντας την ανάπτυξη πρόσθετων ΣΕΜΠΟ; Το πρόσφατο κείμενο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τους λιμένες μιλούσε για «εξειδίκευση» και «κοινές ενδοχώρες λιμένων».



Τι ισχύει όμως με τα κριτήρια των παραχωρήσεων; Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης, απαιτούνται εγγυήσεις φορτίου, αλλά γίνονται παράλληλα κομβικές στατιστικές αλλαγές: Η μεταφόρτωση ε/κ για το νέο παρόχο θα θεωρείται «δύο κινήσεις». Σήμερα καταμετρείται ως μία. Ενώ απαιτείται σχέδιο διάταξης (master plan), δεν προβλέπονται συγκεκριμένες δεσμεύσεις «απόδοσης» του παρόχου. Στην Τουρκία οι παραχωρήσεις συνοδεύτηκαν με απαίτηση για 3 φορές μεγαλύτερη παραγωγικότητα. Στην Ελλάδα η έμφαση δίνεται αποκλειστικά στην παρουσία «global operators», όταν οι παγκόσμιοι παίκτες δεν είναι απαραίτητα αποδοτικότεροι από τους τοπικούς παίκτες.

Παγκοσμίως δίνεται έμφαση στις αρνητικές επιπτώσεις της διαρκούς λειτουργικής επέκτασης των λιμένων. Πρόσφατες παραχωρήσεις (Βαρκελώνη, Ρότερνταμ) έδωσαν έμφαση στο μοντέλο ανάπτυξης που πρότειναν οι πιθανοί πάροχοι, με τα master plans (πού, πώς, πότε, θα αναπτυχθεί το λιμάνι, μορφή πρόωθησης φορτίων στην ενδοχώρα, περιβαλλοντικές επιπτώσεις, σχέση λιμένα - πόλης) να έχουν μεγαλύτερη σημασία του τιμήματος. Οι αυστηροί περιβαλλοντικοί και τιμολογιακοί όροι συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών συνυπάρχουν εξασφαλίζοντας το δημόσιο συμφέρον. Στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη -όπου βρίσκεται υπό συζήτηση η μορφή σύνδεσης λιμένα - σιδηροδρόμου ενώ το λιμάνι προβλέπεται να εξυπηρετήσει τριπλάσια κίνηση- δεν υπάρχουν συγκεκριμένες προβλέψεις κατά τη διαδικασία παραχώρησης αλλά αναφορά στις «καλύτερες δυνατές προσπάθειες για την κατανομή μεταξύ χρήσης οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών».

Παράλληλα, οι παραχωρήσεις έχουν υπερβολικά μεγάλη διάρκεια, εντείνοντας τις προοπτικές μονοπωλιακών καταστάσεων. Στον ΟΛΘ, προβλέπεται παραχώρηση για 35 χρόνια χωρίς ακριβή προσδιορισμό των δεσμεύσεων για επενδύσεις.



Στην Ε.Ε. συζητήθηκαν παραχωρήσεις με μέξιμ 8 έτη χωρίς επενδύσεις, 12 έτη σε περίπτωση επενδύσεων σε κινητές αξίες και 30 χρόνια σε περιπτώσεις επενδύσεων υποδομών. Στην Κωνσταντινούπολη παραχωρήθηκε στην D.P. World γη (όχι λιμένας) για να δημιουργήσει ΣΕΜΠΟ προς εκμετάλλευση 20 ετών. Στην περίπτωση του ΟΛΠ η προβλεπόμενη μακροχρόνια παραχώρηση είναι απαραίτητη για τον Προβλήτα III, όχι όμως και για τον Προβλήτα II.

Το ενδιαφέρον εστιάζεται στο τίμημα και τη συσχέτισή του με την εσωτερική απόδοση των κεφαλαίων. Όμως, οι υπερβολικές απαιτήσεις τιμήματος/TEU δημιουργούν την προοπτική, η επενδυτική και τιμολογιακή πολιτική του παρόχου να συνεπάγεται σημαντικό υπερβάλλον κόστος για αρκετούς χρήστες, εισαγωγείς και εξαγωγείς προϊόντων

που χρησιμοποιούν το ΣΕΜΠΟ και δε διαθέτουν άλλες επιλογές για να μετακινήσουν τα προϊόντα τους από/και προς την ενδοχώρα.

Όταν στον Πειραιά, χωρίς ιδιώτη πάροχο, η Επιτροπή Ανταγωνισμού εξετάζει αν η συμφωνία ΟΛΠ και MSC παραβιάζει την αρχή της ίσης εξυπηρέτησης, εμείς παραδίδουμε τα λιμάνια στους παρόχους χωρίς ουσιαστικές δεσμεύσεις για τις προτεραιότητες και τα σχέδιά τους, εκτός από την ελάχιστη κίνηση που θα εξυπηρετούν. Αγωνούμε τον προβληματισμό που αναπτύσσεται από το ότι η αγορά του χειρισμού φορτίων έχει συγκεντρωθεί σε λίγους πολυεθνικούς παίκτες και βλέπουμε τον ερχομό των τελευταίων σαν πανάκεια για τον εκσυγχρονισμό των ΣΕΜΠΟ.

Πώς εξασφαλίζεται η «ίση και δίκαιη μεταχείριση των χρηστών»; Δε θα έπρεπε να αποτελεί προϋπόθεση για σχεδόν όλους τους ενδιαφερόμενους για το διαγωνισμό, να γνωρίζουν εάν ο ΟΛΠ (ή όποιος πάροχος του Προβλήτα II) θα διατηρήσει ή όχι τη σύμβαση με τη MSC που λήγει το 2012; Τι θα γίνει αν ο ιδιώτης επιλέξει προνομιακές σχέσεις με ορισμένους χρήστες ή ένα «ναυτιλιακό γίγαντα»;

Τέλος, υπάρχει πρόβλεψη για το τι θα γίνει στο τέλος της παραχώρησης (έξοδος παρόχου, πρόνοια ανανέωσης); Σήμερα 30 χρόνια φαίνονται αρκετά, αλλά θα πρέπει να προβλέψουμε τι θα γίνει στα τελευταία χρόνια της παραχώρησης και πώς θα προφυλάξουμε το επενδυτικό κλίμα.

Εργασιακές σχέσεις και λιμενικές αρχές

Όσον αφορά στο επίμαχο θέμα των εργαζομένων, είναι γεγονός ότι η διαθέσιμη τεχνολογία έχει δημιουργήσει ήδη νέες συνθήκες. Η μοναδοποιημένη μεταφορά μειώνει την ανάγκη για προσωπικό και αυξάνει τις ανάγκες εξειδίκευσης και παραγωγικότητας. Η συνεχής εκπαίδευση των εργαζομένων ώστε να αναλαμβάνουν εξειδικευμένες εργασίες είναι προϋπόθεση για να επιτευχθεί εργασια-



κή ειρήνη και να κατοχυρωθεί η ανταγωνιστικότητα του λιμενικού συστήματος.

Οι εργαζόμενοι έχουν δίκιο να ανησυχούν όταν ο ΟΛΠ θα μεταβιβάσει για 12 μήνες το προσωπικό στο νέο πάροχο αλλά θα το πάρει πίσω για να εργαστεί στην Προβλήτα Ι. Ή όταν έμφαση δίνεται μόνο στο πελατειακό και κληρονομικό δικαίωμα στην εργασία - π.χ. να προσλαμβάνονται κατά προτεραιότητα τέκνα εργαζομένων ή να «μεταβιβάζεται» προσωπικό χωρίς σαφή κριτήρια.

Όμως, τα μεγάλα προβλήματα είναι η απουσία προετοιμασίας, όπως η πιστοποίηση και μετεκπαίδευση, καθώς και η απουσία προβλέψεων για περιορισμό της «αυτοεξυπηρέτησης» των ναυτιλιακών εταιρειών στο μέλλον. Το γεγονός ότι η αποχή από την υπερωριακή απασχόληση προκαλεί αντι-

παραθέσεις, πιστοποιεί το μέτρο του προβλήματος. Σε Βέλγιο, Γερμανία, Ολλανδία, υπάρχει ανταγωνισμός για την εργασία - όχι ανταγωνισμός μέσω εργασίας, ενώ υπάρχουν πιστοποιημένοι «λιμενεργάτες» με μισθό έως 25% μεγαλύτερο του μέσου εργαζόμενου. Ενδεικτικά, η European Container Terminals διέθεσε 10% των ετήσιων εσόδων για μετεκπαίδευση, ώστε κάθε εργαζόμενος να γνωρίζει τουλάχιστον 4 δουλειές. Σε 5 έτη μειώθηκε ο λόγος «κόστος εργασίας / συνολικό κόστος» από 60% στο 50%. Το 90% των εργαζομένων της Eurogate γνωρίζουν όλες τις εργασίες σε ένα ΣΕ-ΜΠΟ, ενώ υπάρχει αυτονομία των εργαζομένων να ορίζουν τις εργασίες τους. Στο Ρότερνταμ, η δημόσια λιμενική αρχή και οι εργαζόμενοι συμμετέχουν σε εταιρικά σχήματα παροχής υπηρε-

σιών, με τους εργαζομένους να εμφανίζονται ιδιαίτερος ικανοποιημένοι από τις αμοιβές και τις συνθήκες εργασίας. Τα αποτελέσματα των συλλογικών διαπραγματεύσεων συχνά είναι ικανοποιητικά για όλους.

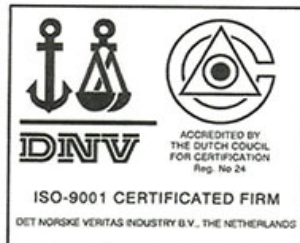
Αξιοσημείωτη είναι και η απουσία προβλέψεων για τον κρίσιμο ρόλο της λιμενικής αρχής. Η τελευταία θα κληθεί να δράσει ως πάροχος υπηρεσιών και ως ρυθμιστής για τη διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος και την προώθηση του κοινού συμφέροντος όλων των εμπλεκόμενων. Όμως στην Ελλάδα υπάρχει σφικτός κρατικός εναγκαλισμός: Οι αποφάσεις λαμβάνονται και ανακοινώνονται σε υπουργικό επίπεδο, ενώ οι εκάστοτε νέες πολιτικές ηγεσίες θεωρούν απαραίτητες τις καθολικές αλλαγές της ηγεσίας των λιμενικών Α.Ε. Στην Αμβέρσα υπήρξαν τα τελευταία 60 χρόνια 3 διευθύνοντες σύμβουλοι. Η ΟΛΠ Α.Ε. είχε πέντε από το 2000, η ΟΛΘ Α.Ε. είχε τρεις. Η περιπέτεια της ΕΛΙΜΕ και του ΕΚΑΛ είναι χαρακτηριστικά ατυχή παραδείγματα περιορισμού της απαραίτητης αυτονομίας. Όλα αυτά βεβαίως δε σημαίνουν πως δεν πρέπει προχωρήσουμε σε σχετικές αλλαγές για την είσοδο νέων παικτών στη λιμενική αγορά. Η αναζήτηση ενός λιμενικού συστήματος που εξυπηρετεί αποτελεσματικά, αποδοτικά, ποιοτικά, ισότιμα και με ασφάλεια τις οικονομικές και εμπορικές συναλλαγές των πολιτών που ζουν στην ενδοχώρα και συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη ενός ευρύτερου οικονομικού συνόλου, σχετίζεται άμεσα με την ύπαρξη πληθυντικού αριθμού παρόχων. Οι λεπτομέρειες όμως του σχεδιασμού των παραχωρήσεων έχουν τη σημασία τους, και στην ελληνική περίπτωση φαίνεται ότι, δυστυχώς, τις αγνοήσαμε. ●



ELKCO MARINE

GROUP OF COMPANIES

- NAVAL ARCHITECTS, CONSULTING ENGINEERS
- SHIP DESIGN, FEASIBILITY STUDIES, CONVERSIONS, DOUBLE HULL CONVERSIONS
- TRIM & STABILITY, GRAIN, LOADING MANUALS, EO, P&A MANUALS, DAMAGE STABILITY
- INCLINING EXPERIMENTS/FIELD ACTIVITIES
- SAFETY & EMERGENCY RESPONSE MANAGEMENT. OPA 90, COMPLIANCE WITH THE ISPS CODE REQUIREMENTS
- CARGO VAPOUR EMISSION CONTROL SYSTEMS
- COMMERCIAL REPRESENTATIONS



SHIPYARD REPRESENTATIONS

DRYDOCKS & REPAIRS - CHINA - SINGAPORE - JAPAN - MIDDLE EAST - NORTH & SOUTH / EAST EUROPE - U.S.A - CARIBBEAN - SOUTH AMERICA - SOUTH AFRICA

MARINE EQUIPMENT & SERVICES

- KOCKUM SONICS A.B. - Sweden
- VIKING ENGINEERING GROUP - Singapore
- IAN CONRAD BERGAN INC. - U.S.A
- UMC INTERNATIONAL PLC - U.K.
- R. ROUVARI OY (HULLMOS) - Finland

UNDERWATER ENGINEERING & MAINTENANCE SERVICES

- UMC INTERNATIONAL PLC - U.K. / ROTTERDAM / DUBAI
- SUBSEA SOLUTIONS ALLIANCE (SSA) GROUP - U.S.A. / CANADA / CARIBBEAN / N. EUROPE
- MARITIME UNDERWATER MAINTENANCE SERVICES (MUM) - SINGAPORE

Located in Piraeus at the heart of one of shipping's great centers, the ELKCO Marine Group works closely with an impressive list of principals serving clients based around the globe as it strives to enhance its reputation as a market leader.



Τα περιβαλλοντικά θέματα που απασχολούν τη ναυτιλιακή κοινότητα

Του Απόστολου Πουλοβασιλή

Διευθυντή του Lloyd's Register για την περιοχή της Ελλάδας, Ανατολικής Μεσογείου και Αδριατικής και Διευθύνων Σύμβουλος της Hellenic Lloyd's A.E.



Η ναυτιλία έχει πολλές φορές δεχτεί ισχυρή κριτική για τις πρακτικές της και τις μη αναστρέψιμες επιπτώσεις της στο ατμοσφαιρικό, θαλάσσιο και εδάφιο περιβάλλον μέσω των δραστηριοτήτων της. Από την άλλη πλευρά, ακόμα και σήμερα, οι υπερασπιστές της επιμένουν ότι παραμένει ο πιο αποτελεσματικός κλάδος από άποψης διαχείρισης ενέργειας, ενώ συστηματικά προσπαθεί να επιτύχει επίπεδα περιβαλλοντικής επίδοσης που θα μπορούσαν να αποτελέσουν πρότυπο για τους άλλους βιομηχανικούς κλάδους.

Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η διάλυση - ανακύκλωση των πλοίων και τα συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης αποτελούν σημαντικά ζητήματα που απασχολούν έντονα τη ναυτιλιακή κοινότητα.

Ατμοσφαιρικοί ρύποι

Σε διεθνές επίπεδο η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για την Κλιματική Αλλαγή (UNFCCC), που υπογράφηκε το 1992, το Πρωτόκολλο του Κιότο (1997) και το Παράρτημα VI που προστέθηκε στη Διεθνή Σύμβαση MARPOL 73/78 (1997) συστήνουν το νομοθετικό πλαίσιο για τον έλεγχο και τη

μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων.

Πρόσφατα, η Ναυτιλιακή Επιτροπή Προστασίας Περιβάλλοντος (MEPC) του IMO, κατά την 57η συνεδρίασή της, αποδέχτηκε μια σειρά προτεινόμενων αλλαγών στους κανονισμούς, που αφορούν την εκπομπή διοξειδίων του αζώτου, του θείου, των ψυκτικών και άλλων αερίων. Σχετικά με την

εκπομπή αερίων που σχετίζονται με την πρόωση του πλοίου, συμφωνήθηκε ένα χρονοδιάγραμμα που προβλέπει σταδιακή μείωση στα όρια εκπομπής του οξειδίου του αζώτου (NOx) και του θείου (SOx). Το εν λόγω χρονοδιάγραμμα εκτείνεται μέχρι το 2020 και απαιτεί συγκεκριμένες εξελίξεις στην ποιότητα των καυσίμων καθώς και τη βελτίωση θεμάτων που άπτονται του σχεδιασμού, της γάστρας και του μηχανοστασίου στο πλοίο. Επίσης, η πρακτική θέσπισης χαμηλών ορίων στις εκπομπές διοξειδίου του θείου σε Περιοχές Ελέγχου των Εκπομπών (Emission Control Areas - ECAs) διατηρήθηκε με προοπτικές επέκτασης αυτών σε αριθμό και γεωγραφική περιοχή στο μέλλον. Τέλος, συζητήθηκαν πιθανά μέτρα για τη μακροπρόθεσμη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου για ένα πιο βιώσιμο περιβάλλον.

Συνολικά, για την πλειονότητα των παραπάνω συμφωνήθηκαν αυστηρότερα ανώτατα όρια εκπομπών, ενώ θα πρέπει να τονιστεί η απουσία αναφοράς στον εξοπλισμό καθαρισμού αερίων με τη χρήση θαλασσινού νερού (seawater scrubber) από το κείμενο του τροποποιημένου Παραρτήματος VI της MARPOL 73/78.

ΦΑΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

ΔΙΝΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ
Ακτή Μιαούλη & Μπουμπουλίνης 2,
Μέγαρο Βάτη, 185-35 Πειραιάς
Τηλ.: (210) 4144125
Fax.: (210) 4144120

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
Ακτή Μιαούλη & Μπουμπουλίνης 2,
Μέγαρο Βάτη, 185-35 Πειραιάς
Τηλ.: (210) 4144000
Fax.: (210) 4144005

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ
75, King William street,
London EC4N 7BE, U.K.
Τηλ.: +44-207-0150600
Fax.: +44-207-9290989

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ



ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

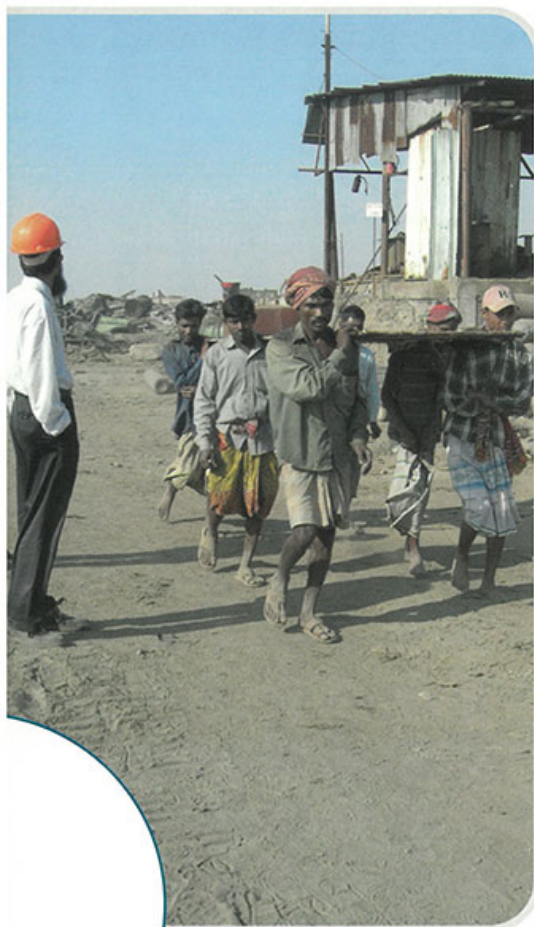
Υπάρχει μια δύναμη που λειτουργεί σαν φάρος ανάπτυξης για όλες τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις που ξεχωρίζουν για την ποιότητα, τους υψηλούς στόχους και τις φιλοδοξίες τους: Η Εθνική Τράπεζα. Με βαθιά γνώση της ναυτιλιακής αγοράς και μακρόχρονη παράδοση, η Εθνική Τράπεζα προσφέρει, σήμερα, τα πιο ευέλικτα και εξελιγμένα προγράμματα για την αναβάθμιση και την ανανέωση στόλου αλλά και για το σύνολο των παραδοσιακών και σύγχρονων αναγκών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Χάρη στη διεθνή της παρουσία, τόσο στο παραδοσιακό κέντρο της ελληνικής Ναυτιλίας, τον Πειραιά, με το Ναυτιλιακό Κατάστημα της, όσο και στο City του Λονδίνου, η Εθνική Τράπεζα αναδεικνύεται στην κορυφαία δύναμη στο πλευρό της ναυτιλίας μας, δείχνοντας τον πιο ασφαλή και σίγουρο δρόμο καταξίωσης και καθιέρωσης σε κάθε σημείο του ορίζοντα.



Η Dr Gill Reynolds, υπεύθυνη του τομέα Περιβάλλοντος στο τμήμα Έρευνας και Ανάπτυξης του Λονδίνου, δίνει μια σφαιρική εκτίμηση σχετικά με τη χρήση τέτοιου εξοπλισμού. «Η επιλογή μιας τεχνικής λύσης για τη μείωση των επιβαλών εκπομπών πρέπει να γίνεται λαμβάνοντας υπόψη τα θετικά αποτελέσματα και επίσης όλες τις επιπτώσεις από μια τέτοια εφαρμογή. Για παράδειγμα, η υιοθέτηση εξοπλισμού καθαρισμού αερίων με τη χρήση θαλασσινού νερού (seawater scrubbers) ως μέσου για τη βελτίωση της ποιότητας των εκπομπών του θείου στην ατμόσφαιρα θα μπορούσε να έχει αρνητικές συνέπειες. Αυτό αποδεικνύεται με την απουσία αναφοράς από το κείμενο του τροποποιημένου Παραρτήματος VI όπως είπαμε παραπάνω, παρόλο που η ομάδα εργασίας του IMO συμφώνησε ότι εναλλακτικές τεχνολογίες ή καύσιμα θα συνεχιζόταν να επιτρέπονται μέσω του

κανονισμού 4 που αφορά ισοδύναμες λύσεις». Ένα αξίωμα για την περιβαλλοντική προστασία είναι να επικεντρωνόμαστε σε πρωταρχικές λύσεις, το οποίο σημαίνει να προλαμβάνουμε το σχηματισμό ενός ρύπου αντί να προσπαθούμε να τον αντιμετωπίσουμε αφού έχει δημιουργηθεί. Λύσεις όπως οι εξοπλισμοί καθαρισμού αερίων στο τέλος της αλυσίδας παραγωγής των εκπομπών θεωρούνται ξεπερασμένες τεχνολογίες. Είναι γνωστό πως τέτοιου είδους μηχανήματα έχουν χρησιμοποιηθεί επιτυχώς για τον καθαρισμό εκπομπών από ενεργειακούς σταθμούς, όπου τα μεγέθη λειτουργίας, η σταθερότητα της εγκατάστασης και οι λιγότερες ανησυχίες σχετικά με το χώρο που καταλαμβάνουν, τα κάνουν ιδανικά για χρήση σε χερσαίες μονάδες με συνέπεια την ανάπτυξη και της αντίστοιχης βασικής τεχνολογίας.

Σχετικά με την παραγόμενη σύνθεση, τα λασπώδη καύσιμα που θα έχουν παραχθεί θα χρειαστεί να διατεθούν στη στεριά σε κατάλληλες μονάδες των λιμενικών εγκαταστάσεων, ώστε να γίνει η διαχείριση με έναν περιβαλλοντικά ορθό τρόπο. Σε αυτή τη διαδικασία εμπλέκονται κόστος και πτυχές μεταφοράς και διαθεσιμότητας. Το οξύ που σχηματίζεται από τη διάλυση του οξειδίου του θείου στο θαλασσινό νερό πρωταρχικά θα γίνεται ουδέτερο από εστέρες των ωκεανών και των παράκτιων υδάτων. Οι χημικές διεργασίες που σχετίζονται με τη διάλυση του οξειδίου του θείου στο θαλασσινό νερό θα προκαλέσουν επιπρόσθετως τη δημιουργία διοξειδίου του άνθρακα (CO_2). Με αυτόν τον τρόπο, παρόλο που ο εξοπλισμός καθαρισμού εκπομπών αερίων συνεπάγεται μειωμένες εκπομπές, προκαλεί ανησυχία σχετικά με την εναπόθεση και διάθεση του όξινου νερού καθαρι-



Στο ερώτημα ποιες είναι οι συνέπειες μιας τέτοιας επιλογής, κάποιος πρέπει να λάβει υπόψη του τα ακόλουθα. Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις που συνδέονται με την παραγωγή αποβλήτων από τη λειτουργία εξοπλισμού καθαρισμού αερίων με τη χρήση θαλασσινού νερού, απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή. Λίγη είναι η άμεση πληροφόρηση που υπάρχει σχετικά με τη σύνθεση των αποβλήτων που σχετίζονται με τη λειτουργία του εν λόγω εξοπλισμού. Ωστόσο, στη βάση εδραιωμένης πληροφόρησης σχετικά με τη σύνθεση των εκπομπών αερίων και το βαθμό διαλυτότητας του διοξειδίου του θείου στο θαλασσινό νερό, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι τα βαριά μέταλλα και το αραιωμένο θειικό οξύ θα είναι παρόντα στο νερό καθαρισμού. Αφού τα απόβλητα αυτά δεν μπορούν να απορριφθούν στη θάλασσα απευθείας, συστήματα διαχωρισμού θα χρησιμοποιούνται για τον καθαρισμό του νερού. Τα βαριά μέταλλα και τα ΡΑΗ είναι πιθανόν να είναι συγκεντρωμένα μέσα σε ρευστά υπολείμματα. Το υγρό μέρος θα περιέχει διαλυμένο οξύδιο του θείου και θα είναι επίσης ελαφρώς όξινο.

μού και την παραγωγή μολυσμένων καταλοίπων με λασπώδη μορφή.

Στη θετική του πλευρά, υπάρχει συνεχής ικανότητα για καύση αργού πετρελαίου υψηλής περιεκτικότητας θείου μέσα σε Περιοχές Ελέγχου των Οξειδίων του Θείου (SOx Emission Control Areas), αλλά δεδομένης της επικείμενης μείωσης του ανώτατου ορίου περιεκτικότητας σε θείο σε μόλις 0,5% m/m από τον Ιανουάριο του 2020, μπορεί και τα υψηλής περιεκτικότητας πετρελαιο να μην είναι ευρέως διαθέσιμα για τη ναυτιλία μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Το παραπάνω αποτελεί ένα ξεκάθαρο παράδειγμα, το οποίο πιστοποιεί την ανάγκη για εκτίμηση του συνόλου των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που έχει μια λύση ελέγχου των εκπομπών. Είναι σοφή η ισορροπία μεταξύ των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων σε ένα κοινό πλαίσιο, πριν από τη δέσμευση σε οποιαδήποτε τεχνολογία.

Μένοντας στο φλέγον θέμα των καυσίμων, το Lloyd's Register οδηγεί τις εξελίξεις και συμμετέχει στο διάλογο για την ανάπτυξη άλλων νέων τε-



CASTROL ENVIRONMENTALLY FRIENDLY LUBRICANTS

PROTECTING YOUR VESSEL AND THE ENVIRONMENT.

With ever-increasing industry pressure to reduce environmental impact, Castrol have launched a world-leading range of environmentally friendly stern tube oils, hydraulic oils, gear oils and greases. As well as delivering outstanding environmental performance, Castrol BioStat, BioBar, BioTrans and BioTac also provide far greater operational advantages, such as superior gear oil performance, excellent wear, corrosion protection and resistance to oxidation. Each one meets relevant performance specifications and all are supported by major OEMs. To be ahead of environmental legislation and maximise your operating efficiency, the solution is Castrol Marine's environmentally friendly lubricants range.

IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.



Marine

89, Akti Miaouli, 18538 PIRAEUS, GREECE Tel: +30 210 4582533
Fax: +30 210 4291113 www.castrolmarine.com

χνολογιών όπως είναι τα βιοκαύσιμα. Η συγκεκριμένη βιομηχανία βρίσκεται σε αρχικά στάδια ανάπτυξης. Όπως σχολιάζει ο Richard Sadler, εκτελεστικός διευθυντής (CEO) στον Οργανισμό: «Οι εταιρείες που επενδύουν κεφάλαια και χρόνο στη συγκεκριμένη νέα μορφή ενέργειας, διατηρούν παράλληλα σιγήν ιχθύος σχετικά με το τελικό προϊόν. Μεταφερόμενα ως φορτίο ή με τη μορφή καυσίμου αυτές οι νέες λύσεις, για να είναι αποτελεσματικές, θα πρέπει να γίνουν μέρος των υπάρχοντων ναυτιλιακών συστημάτων. Κατά συνέπεια αναμένεται να γίνει ακόμα πιο έντονη η ανάγκη προσεκτικής μελέτης και δημιουργίας νέων προτύπων τα οποία θα καλύπτουν σημαντικές πτυχές για την ασφαλή ναυσιπλοΐα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το Lloyd's Register ενθαρρύνει το διάλογο μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων μερών και είμαστε έτοιμοι να βοηθήσουμε».

Θαλάσσιο περιβάλλον

Η διαρροή πετρελαίου λόγω ατυχήματος ή από λειτουργικά αίτια εν πλω δεν είναι οι μόνες πηγές ρύπανσης της θάλασσας. Άλλες λειτουργίες και διαδικασίες του πλοίου όπως η μεταφορά μικροοργανισμών κατά τη διάρκεια της αλλαγής θαλάσσιου έρματος (Ballast Water Exchange) και τη διαχείριση συστημάτων Anti-Fouling είναι επίσης ικανές να απειλήσουν το θαλάσσιο πλούτο.

Από νομοθετικής απόψεως, όλα τα παραπάνω ζητήματα ρυθμίζονται από τα Παραρτήματα I, IV, V της MARPOL 73/78 και το Διεθνές Κώδικα Διαχείρισης Ασφαλούς Ναυσιπλοΐας ISM Code (International Safety Management), που θέτει μεγάλο βάρος στις διαδικασίες διαχείρισης της ασφάλειας πάνω στο πλοίο και τον ανθρώπινο παράγοντα. Παράλληλα, οι συμβάσεις Ballast Water Management και Anti-Fouling του IMO διασφαλίζουν τη βιοποικιλία μέσω της απομάκρυνσης ανεπιθύμητων μικροοργανισμών που προσκολλώνται συνήθως στη γάστρα του πλοίου και μέσω της διαχείρισης των βλαβερών φυκιών και άλλων θαλάσσιων φυτών κατά τη διάρκεια της αλλαγής θαλάσσιου έρματος.

Διάλυση - ανακύκλωση πλοίων και διαχείριση επικίνδυνων υλικών

Τις τελευταίες δεκαετίες, το κέντρο της βιομηχα-



νίας αποδόμησης/ανακύκλωσης πλοίων έχει μεταφερθεί στην Ασία, συγκεκριμένα στην Ινδία, το Μπανγκλαντές, το Πακιστάν και πιο πρόσφατα την Κίνα. Οι χώρες αυτές δεν έχουν πάντα τις υποδομές για το σωστό χειρισμό και διάθεση επικίνδυνων υλικών όπως ο αμιάντος και άλλα τοξικά υπολείμματα, με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι κίνδυνοι για τους εργάτες και το περιβάλλον. Αντιμέτωπη με αυτό το πρόβλημα, η ναυτιλιακή κοινότητα πήρε την πρωτοβουλία να δημιουργήσει τον Κώδικα Πρακτικών για την Ανακύκλωση Πλοίων (Industry Code of Practice on Ship Recycling). Αυτός ο κώδικας εξελίχθηκε περαιτέρω σε Κατευθυντήριες Οδηγίες για την Ανακύκλωση Πλοίων (Guidelines for Ship Recycling) από τον IMO. Οι κατευθυντήριες οδηγίες του IMO περιλαμβάνουν ένα πλαίσιο εργασίας για την καταγραφή των επικίνδυνων υλικών που βρίσκονται στον κατασκευαστικό ιστό ή στον εξοπλισμό των πλοίων. Το πλαίσιο αυτό είναι γνωστό και ως «Green Passport» και καλύπτει όλα τα πιθανώς επικίνδυνα υλικά όπως αμιάντος, μπογιές, πλαστικά, αέρια που χρησιμοποιούνται στην πυρόσβεση και άλλα χημικά.

Το ομώνυμο προϊόν του Lloyd's Register, «Green Passport», έχει σχεδιαστεί για να διασφαλίζει τη συμμόρφωση των πλοίων της κλάσης του με τις κατευθυντήριες του IMO για την ανακύκλωση των πλοίων, υποστηρίζοντας τη μηδενική ανοχή ολόκληρης της ναυτιλιακής κοινότητας στην απώλεια ανθρώπινων ζωών και τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Το Lloyd's Register υπήρξε μέρος των συζητήσεων για τη σειρά προτύπων ISO 30000, τα οποία

δημοσιεύθηκαν τον Ιανουάριο 2008. Τα νέα πρότυπα θέτουν τις προδιαγραφές για τα συστήματα διαχείρισης διάλυσης πλοίων και προσφέρουν ένα κοινό πλαίσιο σχεδιασμού και δράσης στα ναυπηγεία των αναπτυσσόμενων χωρών και τους πλοιοκτήτες για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση.

Συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης για ναυτιλιακές εταιρείες

Σε ένα περιβάλλον παγκοσμιοποίησης και διαρκώς εντεινόμενης οικολογικής ευαισθησίας, ένας αυξανόμενος αριθμός ναυτιλιακών εταιρειών εφαρμόζει ένα σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης. Το ISO 14001 είναι το διεθνώς αναγνωρισμένο πρότυπο Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης (EMS), το οποίο απαιτεί από έναν οργανισμό να διαχειρίζεται αποτελεσματικά τον αντίκτυπο του στο περιβάλλον μέσα από δεσμεύσεις για την πρόληψη και την αποφυγή της ρύπανσης, τη συμμόρφωση με τις νομοθεσίες και τη διαρκή βελτίωση και εξέλιξη. Το Lloyd's Register είναι διαπιστευμένο για την πιστοποίηση εταιρειών σύμφωνα με το ISO 14001.

Μέσα στο ίδιο πλαίσιο, ένα εργαλείο διαχείρισης περιβαλλοντικών κινδύνων που προσφέρει το Lloyd's Register είναι η υπηρεσία Environmental Protection. Η υπηρεσία αυτή συνοψίζει όλη την υπάρχουσα νομοθεσία για το περιβάλλον και προσφέρει την αυτοπεποίθηση πως κάθε περιβαλλοντικός κίνδυνος αντιμετωπίζεται αποτελεσματικά, θέτοντας πολύ υψηλά standards. ●



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

Ακτή Μισούλη 10, 185 38 Πειραιάς - Ελλάδα / Τηλ. Κέντρο: 210 4550100, 210 4550000 / Fax: 210 4550310 / www.olp.gr / prol@olp.gr

ΑΝΑΒΑΘΜΙΖΟΥΜΕ... ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ!

με επέκταση υποδομών...
με νέας τεχνολογίας εξοπλισμό...
με βελτίωση ποιότητας υπηρεσιών...
με εταιρική κοινωνική ευθύνη...



ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ & ΑΦΙΞΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ **ΖΩΝΤΑΝΑ ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ 14541**

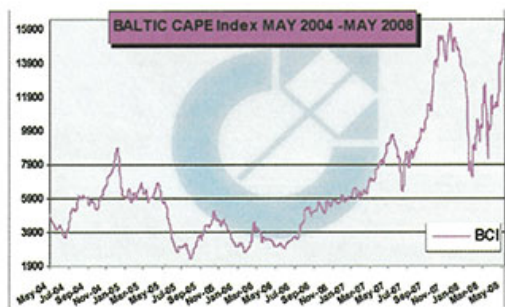
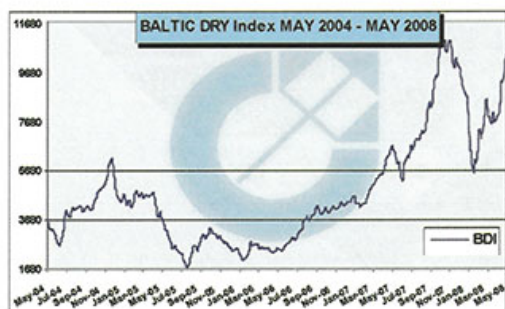
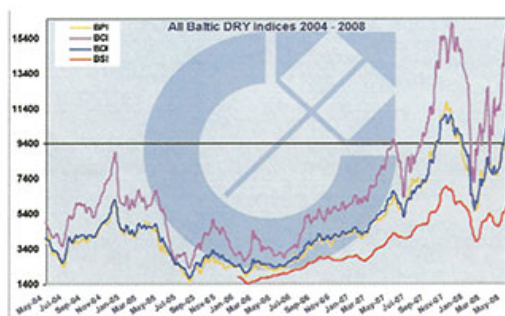
ΔΩΡΕΑΝ ΑΣΥΡΜΑΤΗ ΓΡΗΓΟΡΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΣΤΟ INTERNET ΑΠΟ ΚΑΘΕ ΣΗΜΕΙΟ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ





Ναυλαγορά Ξηρού φορτίου & Δεξαμενόπλοιων

Του Γιώργου Μπιτσάκη
N. Cotzias Shipping Group (Sales and Purchase dept.)



A. Αγορά ξηρού φορτίου

Οι «ταύροι» επέστρεψαν εντυπωσιακά στην αγορά του ξηρού φορτίου. Με πρωταγωνιστές τα Capesize, η αγορά των ναύλων ξηρού φορτίου κατέγραψε ιστορικά υψηλά.

BDI

Ξεπερνώντας κάθε προσδοκία, ο Baltic Dry Index εκτοξεύθηκε στις 11.709 (19/05/08) μονάδες δείκτη, σημειώνοντας ιστορικό υψηλό τουλάχιστον πενταετίας. Η ανοδική πορεία του τις τελευταίες εβδομάδες δεν έχει προηγούμενο αντίστοιχο, καταγράφοντας συνολικά κέρδη πάνω από +24% σε διάστημα μόλις 20 ημερών.

BCI - Αγορά Capesize

Τα Capesize, τα «ηγετικά μεγέθη» της αγοράς του ξηρού φορτίου, ανέδειξαν τη δυναμική τους συμπαρασύροντας στο σύνολο της όλη την αγορά σε όλα τα μεγέθη. Ο δείκτης BCI αναρριχήθηκε στις 18.045 μ.δ. (19/05/08) σημειώνοντας και αυτός ιστορικό υψηλό πενταετίας. Ο BCI κατέγραψε συνολικά άνοδο 3.653 μ.δ. με κέρδη περίπου +25,4% τις τελευταίες 20 ημέρες, καταρρίπτοντας το ένα ρεκόρ μετά το άλλο. Το αυξημένο ενδιαφέρον για χρονοναυλώσεις ιδιαίτερα στον Ατλαντικό, μια ιδιαίτερα σταθερά ισχυρή αγορά το τελευταίο διάστημα σε όλα τα μεγέθη, και λιγότερο στον Ειρηνικό διαμόρφωσε και διατήρησε υψηλά τους ναύλους των Capesize το μήνα Μάιο.

Μάιος 2008

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) στην αγορά Capesize το Μάιο του 2008 κυμάνθηκε περίπου:

M/T ALIAKMON, Passing Panama Canal



100% των πλοίων με Ελληνική Σημαία
Όλα τα πλοία μέλη της Ένωσης Προστασίας
θαλασσιού Περιβάλλοντος (HELMERPA)
Προτεραιότητα μας η συνεχής εκπαίδευση,
ασφάλεια, υγεία των εργαζομένων και η
προστασία του περιβάλλοντος.

We believe in the potential of people,
in the training and education.
We maintain the highest standards
for health, safety and environmental issues.

S. LIVANOS HELLAS S.A.

Galaxias Building,
6 Skouze Str, 185 36 Piraeus
Tel: +30 210 4292730-4
Fax: +30 210 4292523
Tlx: 212428 LVNS GR



SUN ENTERPRISES LTD.

Livanos Building,
47-49 Akti Miaouli, 185 36 Piraeus
Tel: +30 210 4292910-14
Fax: +30 210 4292523
Tlx: 212491 SUN GR



Ατλαντικός → Άπω Ανατολή: στα \$ 256.500/την ημέρα.
 Άπω Ανατολή → Ατλαντικός: στα \$ 122.800/την ημέρα.
 Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό: στα \$ 215.600/την ημέρα.
 Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό: στα \$ 174.100/την ημέρα.

◆ BPI - Αγορά Panamax

Χωρίς ιστορικά υψηλά με την ίδια όμως ισχυρά ανοδική τάση και η αγορά των Panamax το Μάιο. Ο BPI με ανοδικές τάσεις από τις 8.972 μονάδες δείκτη (30/04/08) βρέθηκε στις 11.345 μ.δ. (19/5/08), ενισχυμένος κατά 2.323 μονάδες, καταγράφοντας κέρδη πάνω από +25,7% για το μήνα Μάιο. Η ήρεμη γενικότερα αγορά των Panamax ενισχύθηκε σημαντικά με την αναθέρμανση του ενδιαφέροντος κυρίως στον Ατλαντικό και στην ευρύτερη περιοχή της Αργεντινής. Σε συνδυασμό με την αντίδραση των ναυλωτών για «διάσπαση» Capesize φορτίων σε ναυλώσεις με Panamax, κυρίως λόγω των υψηλών ναύλων στα πρώτα, η αγορά κινήθηκε ακόμη υψηλότερα.

Μάιος 2008

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) στην αγορά Panamax το Μάιο του 2008 κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή: στα \$ 104.100/την ημέρα.
 Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό: στα \$ 98.600/την ημέρα.
 Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό: στα \$ 65.150/την ημέρα.
 Άπω Ανατολή → Ατλαντικός: στα \$ 52.600/την ημέρα.

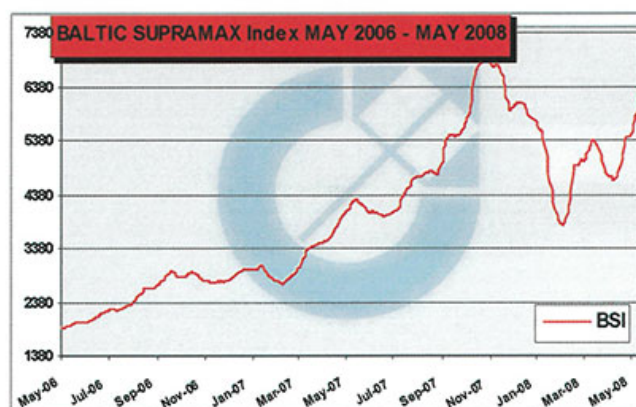
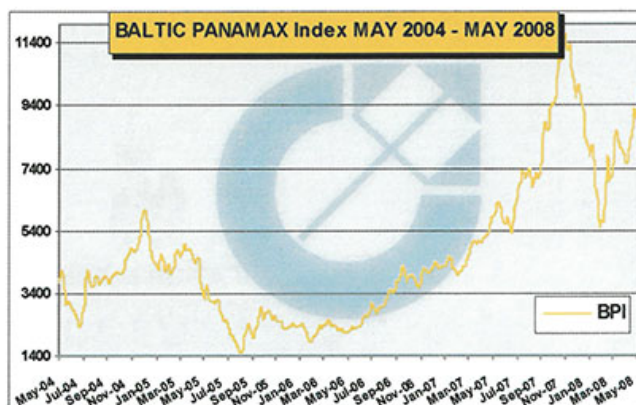
◆ Αγορά Handies / Supramax - BSI

Εξίσου σημαντική και η ανάκαμψη για τα Handies, με την αγορά τους ιδιαίτερα στα Supramax να παρουσιάζει σταθερή ανάπτυξη. Έτσι ο BSI από τις 5.444 μονάδες δείκτη (30/04/08) βρέθηκε στις 6.524 μονάδες δείκτη (19/05/08) σημειώνοντας άνοδο 1.081 μ.δ. και κέρδη +20% για τον τελευταίο μήνα.

Μάιος 2008

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) στην αγορά Handymax το Μάιο του 2008 κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή: στα \$ 78.500/την ημέρα.
 Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό: στα \$ 116.160/την ημέρα.



Μαύρη Θάλασσα → Άπω Ανατολή: στα \$ 77.500/την ημέρα.
 Άπω Ανατολή → Ατλαντικός: στα \$ 39.340/την ημέρα.
 Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό: στα \$ 50.160/την ημέρα.

◆ Αγορά των Bankers 2nd Hand

Η ισχυρή ναυλαγορά βάζει σίγουρα σε δεύτερες σκέψεις τους πλοιοκτήτες και δημιουργεί επιφυλακτικότητα στις αγοραπωλησίες. Η αγορά των Bankers 2nd Hand το μήνα Μάιο δεν παρουσιάζεται ιδιαίτερα διαφοροποιημένη σε σχέση με τον Απρίλιο. Όσον αφορά τις τιμές, διατηρούνται στα επίπεδα που δημιουργούν οι προσδοκίες της ναυλαγοράς και μάλλον η τάση είναι να κινηθούν υψηλότερα το επόμενο διάστημα.



IMO II CHEMICAL TANKERS "MOJITO" BUILT OCT 2005, "TRIPLE A" BUILT APRIL 2006, "MINI ME" BUILT JAN 2006, "EL ZORRO" BUILT MAY 2007, "TEQUILA" BUILT SEPT 2007 AND "CHERRY" BUILT DEC 2007 ALSO ANOTHER FOUR SISTER VESSELS WILL BE DELIVERED TILL MAY 2009.

FOUR IMO II CHEMICAL TANKERS 25,000 DWT BY DAE SUN SHIPBUILDING OF KOREA WILL BE DELIVERED TILL MARCH 2010.

NGM ENERGY S.A.



47 - 49, BOUBOULINAS STR., GR 185 35 PIRAEUS

Phone: +30 210 41 19 046-49, Fax: +30 210 42 21 613, +30 210 42 21 614

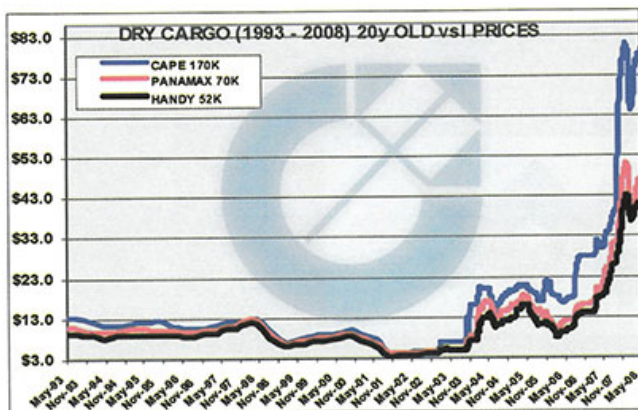
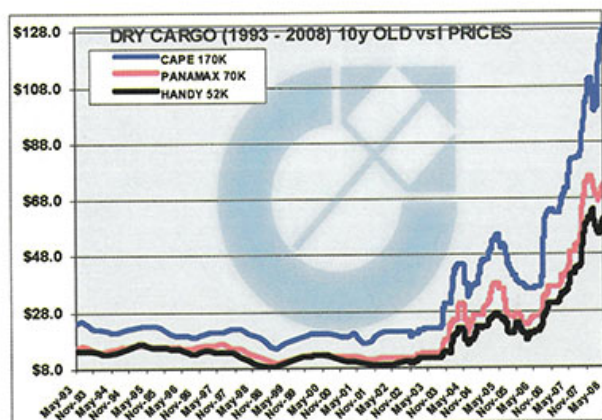
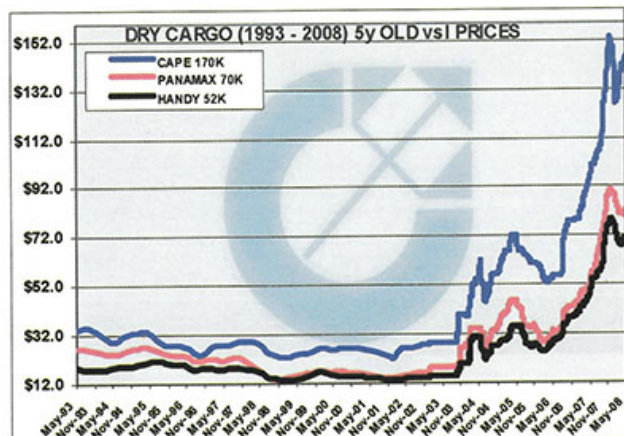
E-mail: ngmenenergy@ngmoundreas.gr

5Y BULKERS PRICE COMPARISON

10Y BULKERS PRICE COMPARISON

20Y BULKERS PRICE COMPARISON

TYPE	01/01/93	04/01/08	20/05/08	CHANGE	01/01/93	04/01/08	20/05/08	CHANGE	01/01/93	04/01/08	20/05/08	CHANGE
				FROM 4/1/08				FROM 4/1/08				FROM 4/1/08
5y CAPE	\$30,5	\$146,0	\$148,0	1%	\$23,0	\$109,0	\$130,0	19%	\$12,5	\$76,0	\$78,0	3%
5y PMX	\$24,3	\$89,0	\$82,0	-8%	\$14,0	\$75,0	\$72,0	-4%	\$10,0	\$46,0	\$48,0	4%
5y HANDY	\$18,0	\$76,5	\$71,0	-7%	\$14,2	\$62,0	\$60,0	-3%	\$9,0	\$41,0	\$40,0	-2%



♦ Αγορά των Bulkers New Buildings

Αμετάβλητη παρουσιάζεται η αγορά των Bulkers New Buildings το μήνα Μάιο, τόσο όσον αφορά τις παραγγελίες όσο και τις τιμές.

NB BALKERS PRICE COMPARISON

TYPE	01/01/93	04/01/08	20/05/08	CHANGE FROM 4/1/08
NB CAPE	\$43,0	\$97,0	\$96,0	-1%
NB PMX	\$27,0	\$53,0	\$54,5	3%
NB HANDY	\$24,0	\$45,0	\$47,0	4%

♦ Οικονομία - Εμπορεύματα

Ορισμένοι υποστηρίζουν ότι υπάρχει φούσκα στις αγορές εμπορευμάτων, επειδή οι τιμές παραμένουν υψηλές μολονότι οι οικονομικές συνθήκες στις ΗΠΑ επιδεινώνονται και οι πιστωτικές αγορές στενεύουν.

Οι υψηλές τιμές δεν αποτελούν από μόνες τους ένδειξη φούσκας. Οι τιμές αλουμινίου, χαλκού και σιδηρομεταλλεύματος, προϊόντων κρίσιμων για τις κατασκευές και τη βιομηχανική ανάπτυξη των αναδυόμενων οικονομιών, εξηγούνται καθαρά από τα θεμελιώδη δεδομένα και όχι από κάποιον «τεχνητό πληθωρισμό» σε παγκόσμια κλίμακα.

Η τιμή του αλουμινίου έχει διπλασιαστεί από τα μέσα του 2003 (ξεκινάει ο κύκλος ανόδου των εμπορευμάτων). Οι αιτίες είναι καθαρά θεμελιώδεις. Η δραματική ζήτηση της Κίνας για αλουμίνιο και η ανάπτυξη που την ακολούθησε για να ανταποκριθεί στην προσφορά του συγκεκριμένου μετάλλου οδήγησαν, σε συνδυασμό με το υψηλό κόστος της ενέργειας, των πρώτων υλών και την ανατίμηση του κινεζικού γουάν, στην αύξηση του λειτουργικού κόστους σε δολάρια σε σχέση με τον παγκόσμιο μέσον όρο του κλάδου. Αν συνυπολογίσουμε τις ελλείψεις ηλεκτρικού ρεύματος στη Νότια Αφρική και τις χιονοθύελλες στην Κίνα που μείωσαν τη διάθεση ενέργειας στα χυτήρια, με αποτέλεσμα να μειωθεί περαιτέρω η προβλεπόμενη προσφορά μετάλλου σε μια αγορά ήδη σφιχτή, οδηγούμαστε στο συμπέρασμα, με βάση τις θεμελιώδεις αρχές, ότι τα υψηλά περιθώρια κόστους του κλάδου και οι αναστατώσεις στην προσφορά σημαίνουν κατά ανάγκη υψηλότερες τιμές.

Οι αυξήσεις στις προθεσμιακές τιμές του αλουμινίου δείχνουν ότι οι επενδυτές διαβλέπουν περαιτέρω άνοδο, εξαιτίας μιας σειράς από θεμελιώδη δεδομένα. Αυτά είναι το υψηλό κόστος ενέργειας, η πιθανότητα περαιτέρω ανα-

The University of Greenwich

BA (Hons) in Shipping Business Administration

*only for those who seek a successful career
in a challenging and dynamic industry*

MSc Marine Engineering Management

*only for those who wish to place themselves
among the world leaders in shipping*



the
UNIVERSITY
of
GREENWICH

The University of Greenwich
Maritime Greenwich Campus
Old Royal Naval College
Park Row, London SE10 9LS
Tel: + 44 20 8331 8590
Fax: + 44 20 8331 8145
E-mail: courseinfo@gre.ac.uk
Website: www.gre.ac.uk



NEW YORK COLLEGE

New York College
Amalias 38, 105 58
Athens, Greece

Tel: + 30 210 3225961
Fax: + 30 210 3233337
E-mail: nycath@nyc.gr
Website: www.nyc.gr



ταραχών στην παροχή ενέργειας, η προσφορά της οποίας περιορίζεται στις αναπτυσσόμενες οικονομίες, και η περαιτέρω ανατίμηση του κινεζικού γουάν. Οι τιμές του χαλκού τελευταίως κινούνται σε ονομαστικές τιμές ρεκόρ. Και εδώ οι αιτίες είναι θεμελιώδεις. Τα αποθέματα στη φυσική αγορά είναι χαμηλά και το υλικό που υπάρχει στο London Metals Exchange δεν καλύπτει ούτε μία εβδομάδα ζήτησης από το Δυτικό κόσμο. Έτσι δημιουργείται στενότητα στην αγορά καθώς μπαίνει η άνοιξη στο βόρειο ημισφαίριο, περίοδος παραδοσιακά υψηλής ζήτησης.

Παράλληλα, υπάρχει διαρκώς αυξανόμενη μεγάλη ζήτηση από την Κίνα, που είναι ο βασικός παράγοντας για τις τιμές στην εποχή μας, η οποία και αναμένεται να παραμείνει υψηλή στο πλαίσιο οικονομικής ανάπτυξης 10%, παρά την επιβράδυνση της αμερικανικής οικονομίας. Από την πλευρά της προσφοράς, τα προβλήματα και οι καθυστερήσεις στην παραγωγή εξαιτίας της διάγκωσης των εμποδίων ανάπτυξης νέων ορυχείων παραμένουν.

Όσον αφορά το σιδηρομετάλλευμα η ζήτηση από την Κίνα, από άλλες ασιατικές οικονομίες και από τη Μέση Ανατολή αυξάνεται ταχέως, λόγω των υψηλών ρυθμών βιομηχανικής ανάπτυξης και της μεγάλης αστικοποίησης του πληθυσμού.

Όμως, για να καλυφθεί η ζήτηση και στο πλαίσιο της σταδιακής υποκατάσταση των εισαγωγών (ιδίως της Κίνας) σε σιδηρομετάλλευμα από την Αυστραλία χρειάστηκε να γίνουν εισαγωγές από υψηλού κόστους προμηθευτές όπως η Ινδία και η Βραζιλία ακόμη, αλλά και από χαμηλής ποιότητας ορυχεία στα πιο απομονωμένα μέρη της Κίνας. Το κρίσιμο κόστος της πρώτης ύλης για τις χαλυβουργίες έχει εκτιναχθεί, με τις τιμές του σιδηρομεταλλεύματος να είναι αυξημένες 71% και του λιθάνθρακα 240%. Επιπλέον η αύξηση του κόστους μεταφοράς και το περιορισμένο διαθέσιμο τσόντζι για αντίστοιχα φορτία με τις όποιες καθυστερήσεις παρουσιάζονται διεθνώς, έχουν ανεβάσει αισθητά τους ναύλους μεταφοράς του σιδηρομεταλλεύματος. Ως εκ τούτου, τα περιθώρια κόστους του κλάδου έχουν αυξηθεί δραματικά. Εξαιτίας του συνδυασμού αυτών των παραγόντων η «spot» τιμή του σιδηρομεταλλεύματος που παραδίδεται στην Κίνα έχει υπερδιπλασιαστεί τον τελευταίο χρόνο.

Με τη σειρά τους οι τιμές του χάλυβα σχεδόν διπλασιάστηκαν σε σχέση με πέρυσι, καθώς οι χαλυβουργίες «περνάνε» σε μεγάλο βαθμό αυτές τις μεγάλες αυξήσεις του κόστους σιδηρομεταλλεύματος και λιθάνθρακα στους καταναλωτές. Οι τιμές για τις βέργες χάλυβα, που χρησιμοποιείται στο οπλισμένο σκυρόδεμα και θεωρείται το προϊόν αναφοράς του κλάδου, εκτινάχθηκαν αυτόν το μήνα στα 900 δολάρια ανά τόνο, μέγεθος διπλάσιο σε σχέση με πέρυσι.

Θετική παράμετρος ότι το London Metal Exchange άρχισε τις συναλλαγές προθεσμιακών συμβολαίων χάλυβα στην κύρια αγορά. Με την εισαγωγή της νέας πλατφόρμας, εκτιμάται πως οι όγκοι συναλλαγών θα αυξηθούν περαιτέρω. Η αγορά για βέργες χάλυβα αποτιμάται στα 450 δισ. δολάρια ετησίως και το LME ευελπιστεί ότι με τις προθεσμιακές συναλλαγές χάλυβα, οι όγκοι συναλλαγών θα διπλασιαστούν έως το 2011 και τα προθεσμιακά συμβόλαια χάλυβα του LME θα προσφέρουν ένα σημείο αναφοράς τιμών για τους καταναλωτές και παραγωγούς, όπως έχουν κάνει και τα συμβόλαια για τα μη σιδηρούχα μέταλλα.

Η ζήτηση για χάλυβα είναι ισχυρή σε όλες τις αναδυόμενες αγορές, εξαιτίας της ζήτησης για υποδομές. Υπάρχει μια έλλειψη στην παραγωγική δυνατότητα των χαλυβουργιών που, σε συνδυασμό με το ακριβό κόστος πρώτων υλών, διασφαλίζει ότι η ζήτηση και οι τιμές θα παραμείνουν υψηλές για αρκετά χρόνια. Δηλαδή η μεγάλη αυτή αύξηση στη ζήτηση απειλεί να τροφοδοτήσει τις πληθωριστικές πιέσεις στις αναδυόμενες αγορές αλλά παγκόσμια.

Η ζήτηση για μεταφορά αγροτικών προϊόντων επίσης παραμένει εύρωστη καθώς πλησιάζει η αρχή της εποχής του θερισμού στο βόρειο ημισφαίριο. Οι αυξημένοι ναύλοι αποτελούν επιπλέον βάρος για τις χώρες εισαγωγής τροφίμων, που βασανίζονται ήδη να πληρώσουν τις τιμές ρεκόρ για τα αγροτικά εμπορεύματα.

Η άνθηση της ζήτησης για σιδηρομετάλλευμα και σιτηρά και οι καθυστερήσεις σε κρίσιμα λιμάνια της υψηλίου ώθησαν το ναυτιλιακό κόστος μεταφοράς ξηρού φορτίου σε υψηλό πέντε μηνών.

Οι ναύλοι ξηρού φορτίου εκτινάσσονται εξαιτίας και των καθυστερήσεων. Έτσι στο Ponta da Madeira, το μεγαλύτερο λιμάνι εξαγωγών σιδηρομεταλλεύματος και αγροτικών προϊόντων της Βραζιλίας, ο αριθμός των πλοίων που είναι υποχρεωμένα να περιμένουν στα ανοιχτά του Ponta da Madeira για να φορτώσουν έχει αυξηθεί από τα 4 στα 19 από τα τέλη Φεβρουαρίου. Ομοίως οι καθυστερήσεις έχουν αυξηθεί και στο Newcastle της Αυστραλίας, το μεγαλύτερο λιμάνι άνθρακα στον κόσμο. Ο συνωστισμός σε αυτά τα λιμάνια να αυξάνει το χρόνο αναμονής των πλοίων, με αποτέλεσμα να μειώνεται η μεταγωγική δυνατότητα στο σύστημα.

Η ανάκαμψη στο κόστος των ναύλων ακολουθεί την κατάρρευση του Ιανουαρίου, όταν ο δείκτης Baltic υπέστη τις μεγαλύτερες ημερήσιες απώλειες από το 1985. Τα έργα συντήρησης σε ορυχεία και λιμάνια είχαν μειώσει τη διάθεση φορτίων και τη ζήτηση πλοίων. Η πτώση του Ιανουαρίου είχε εκληφθεί αρχικά ως προειδοποίηση για πιθανή αποδυνάμωση της οικονομικής δραστηριότητας και μείωση στις τιμές των εμπορευμάτων που δεν επαληθεύτηκε. Οι τιμές τόσο των εμπορευμάτων όσο και των ναύλων μεταφοράς ανέκαμψαν στο β' τρίμηνο του έτους.

Για να επαληθευτεί, ωστόσο, έστω και αναδρομικά η θεωρία για υποτιθέμενη φούσκα στην αγορά εμπορευμάτων, θα πρέπει οι τιμές να υποχωρήσουν δραματικά στο εγγύς μέλλον. Δεν υπάρχουν ωστόσο πολλές ενδείξεις πως θα αλλάξει σύντομα η θεμελιώδης εικόνα της αγοράς. Αντιθέτως, η διογκούμενη ζήτηση της Κίνας και άλλων αναδυόμενων αγορών, η στενότητα προσφοράς και από το υψηλό περιθώριο κόστους του κλάδου θεμελιώνουν ισχυρά την εκτίμηση πως θα συνεχιστεί η άνοδος στις βασικές αγορές εμπορευμάτων. Υπάρχουν μάλιστα αρκετές πιθανότητες ορισμένες τιμές εμπορευμάτων να μην έχουν ακόμη φτάσει στο κυκλικό ζενίθ τους. ☉

84
ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ



ARCADIA SHIPMANAGEMENT "Tanker Company of the Year" Μια Μεγάλη Διάκριση. Ένα Μεγάλο Ευχαριστώ.

Με αίσθημα υπερηφάνειας για τη διάκριση και ευθύνης για το μέλλον, ευχαριστούμε τους ναυτικούς μας, τα στελέχη μας, τους συνεργάτες μας και όλους όσους συνέβαλαν στην ανάπτυξη και επιτυχία της Arcadia.



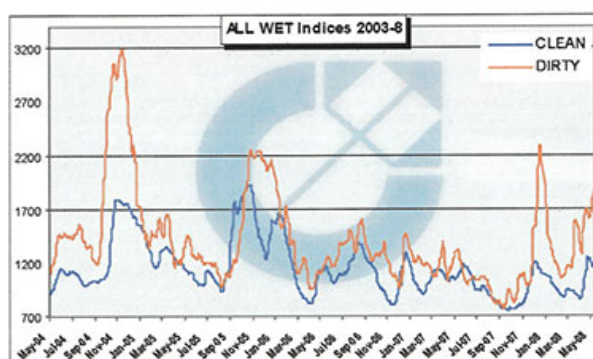
Η Arcadia τιμήθηκε με το βραβείο της Καλύτερης Εταιρίας Δεξαμενοπλοίων της χρονιάς - "Tanker Company of the Year" - στα "Lloyd's List Greek Shipping Awards 2007", για την υλοποίηση του μεγαλύτερου ναυπηγικού προγράμματος δεξαμενοπλοίων στον κόσμο. Το βραβείο έχει θεσμοθετήσει η έγκριτη εφημερίδα Lloyd's List. Η Arcadia, η νεότερη εταιρία που βραβεύεται στην ιστορία του θεσμού, διαχειρίζεται έναν από τους πλέον σύγχρονους στόλους παγκοσμίως που αποτελείται 15 δεξαμενόπλοια διηλίου κελύφους με μέση ηλικία μικρότερη των 3 ετών. Αποστολή της είναι η ελληνική σημαία να ταξιδεύει παντού, σε όλο τον κόσμο με ασφάλεια για το περιβάλλον και τους ανθρώπους. Μια μεγάλη διάκριση. Ένα μεγάλο ευχαριστώ.



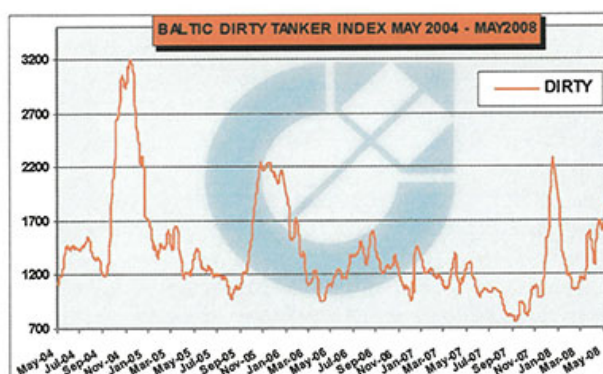


Β. Ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων

Συνολικά βελτιωμένη και ανοδική παρουσιάζεται η εικόνα στην αγορά των δεξαμενόπλοιων το μήνα Μάιο παρά τις μεικτές τάσεις που παρατηρήθηκαν στα επιμέρους μεγέθη, τόσο στην αγορά του αργού όσο και στην αγορά των προϊόντων.



Αγορά αργού - Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)



Ο δείκτης BDTI από τις 1.678 μ.δ. (1/5/08) αναρριχήθηκε στις 1.701 μ.δ. (2/5/08) για να διορθωθεί στη συνέχεια στις 1.672 μ.δ. (6/5/2008) και να επιστρέψει σε συνεχή ανοδική τροχιά φτάνοντας τις 2.027 μ.δ. (19/5/08), ξεπερνώντας

ντας το ψυχολογικό φράγμα των 2.000 μονάδων δείκτη, βελτιωμένος κατά 349 μ.δ. από την αρχή του μήνα με κέρδη περίπου +20,8%.

Το Μάιο του '08, οι ναύλοι για τη μεταφορά αργού, με εξαίρεση την κατηγορία των VLCC τόσο στα Suezmax όσο και στα Aframax μεγέθη, παρουσίασαν μεικτή εικόνα στο σύνολό τους, σε όλες τις διαδρομές.

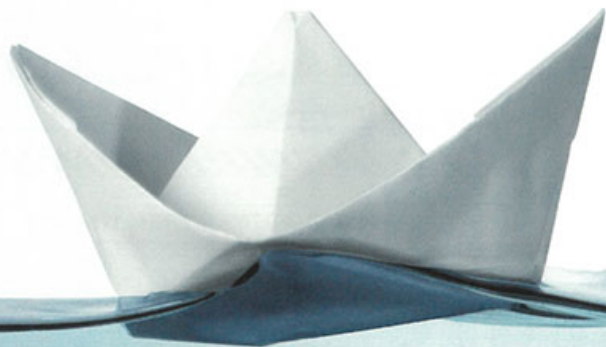
Για το Μάιο του 2008 οι μέσοι όροι των «routes» που συνθέτουν τον BDTI σε World Scale, έχουν ως εξής:

World Scale Average Rates			
Crude			
Route	Route Description	Apr 2008	May 2008
TD1	280.000mt ME Gulf to US Gulf	91	129
TD2	260.000mt ME Gulf to Singapore	131	196
TD3	250.000mt ME Gulf to Japan	128	187
TD4	260.000mt W Africa to US Gulf	140	163
TD5	130.000mt W Africa to USAC	193	207
TD6	135.000mt Black Sea / Med	236	253
TD7	80.000mt North Sea to Cont	222	237
TD8	80.000mt Kuwait - Singapore	179	235
TD9	70.000mt Caribs to US Gulf	228	225
TD11	80.000mt Cross Med	274	265
TD12	55.000mt ARA to US Gulf	227	245

VLCC

Για τέταρτη συνεχή εβδομάδα η αγορά των VLCC's κινείται σταθερά ανοδικά. Στα ταξίδια με προορισμό Άπω Ανατολή και με διαθεσιμότητα maximum 45 μονάδες στην περιοχή, τα επίπεδα έχουν «εκτιναχθεί» πάνω από τα W/S 200 με αποδόσεις 160.000 δολάρια την ημέρα TCE για μοντέρνα πλοία. Κινητικότητα παρατηρείται και στα μονού τοιχώματος VLCC's με ναυλώσεις προορισμού Άπω Ανατολή στα W/S 160. Η ισχυρή αγορά στον Περσικό κόλπο έχει επηρεάσει και την αγορά τους στα ταξίδια προορισμού τη Δύση, με ναυλώσεις σε επίπεδα του W/S 150 και αποδόσεις

Το μόνο πλοίο που ταξιδεύει χωρίς εμάς...



... είναι αυτό το χάρτινο καραβάκι. Για περισσότερα από 39 χρόνια, η JET OIL σας ταξιδεύει στις ελληνικές θάλασσες, με σημεία ανεφοδιασμού στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας. Πάντα με άμεση και γρήγορη εξυπηρέτηση, με την καλύτερη ποιότητα καυσίμων, με συνέπεια, ασφάλεια και υψηλή περιβαλλοντολογική συνείδηση. Για κάθε πλοίο, μικρό ή μεγάλο, το ταξίδι αρχίζει με τη JET OIL...



PHYSICAL SUPPLIER AT PIRAEUS

MAMIDOIL - JETOIL S.A.
PIRAEUS: tel. +30210 4283368, +30210 4284122
e-mail: bunkering@jetoil.gr

120.000 δολάρια την ημέρα. Ανοδικά κινούνται και οι ναυλώσεις των φορτίων τους από Δυτ. Αφρική, με ταξίδια τους με προορισμό Κόλπο Αμερικής να διαπραγματεύονται στα W/S 200 - W/S 210 με αποδόσεις 160.000 δολάρια την ημέρα.

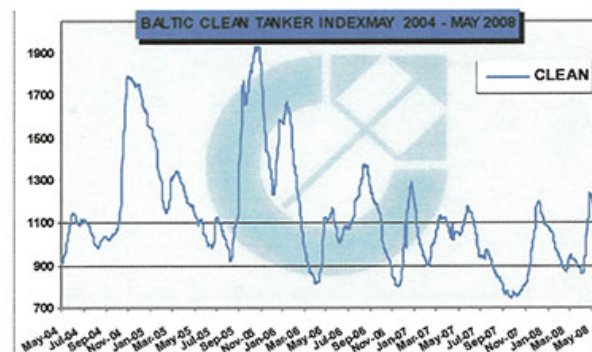
Suezmax

Μεικτές τάσεις αλλά με έντονες διακυμάνσεις παρουσίασε και η αγορά των Suezmax αυτόν το μήνα. Την ηρεμία των πρώτων ημερών του μήνα στο σύνολο σχεδόν των αγορών διαδέχτηκε μια σημαντική άνοδο των Suezmax στη Μεσόγειο με ναυλώσεις σε επίπεδα του W/S 260 και αποδόσεις 115.000 δολάρια την ημέρα. Παρόμοια η εικόνα και στη Δυτ. Αφρική με προορισμό Κόλπο Αμερικής/Αν. Ακτή Β. Αμερικής. Οι τελευταίες ναυλώσεις κινούνται στα επίπεδα του W/S 255 με αποδόσεις περίπου 95.000 δολάρια την ημέρα. Προς τα επίπεδα του W/S 190 αναμένεται να κινηθεί και η αγορά των φορτίων από Β. Ευρώπη με προορισμό Κόλπο Αμερικής.

Aframax

Ο τομέας των Aframax παρουσίασε μεικτές τάσεις ενώ οι διακυμάνσεις υπήρξαν λιγότερο έντονες. Σε Μεσόγειο/Μαύρη Θάλασσα οι ναύλοι βελτιώθηκαν περαιτέρω τόσο λόγω της αυξημένης ζήτησης όσο και των φόβων για απεργία στα γαλλικά λιμάνια. Παρόμοιες τάσεις επικράτησαν τόσο στις αγορές της Β. Ευρώπης για τα κυκλικά φορτία όσο και στην αγορά της Καραϊβικής, λόγω της αυξημένης ζήτησης επίσης. Η ανατολική του Σουέζ αγορά, από Μέση Ανατολή για Άπω Ανατολή, παρουσιάζεται ισχυρή.

Αγορά προϊόντων - Baltic Clean Tanker Index (BCTI)



Ο δείκτης BCTI συνεχίζοντας την πτωτική πορεία του από τις 25 Απριλίου υποχώρησε από την περιοχή των 1.210 μ.δ. (30/04/08) στις 1.156 μ.δ. (12/05/08) για να ανακάμψει ελαφρά στις 1.195 μ.δ. (19/05/08). Συνολικά η μεταβολή του τον τελευταίο μήνα ήταν περίπου -0,17%.

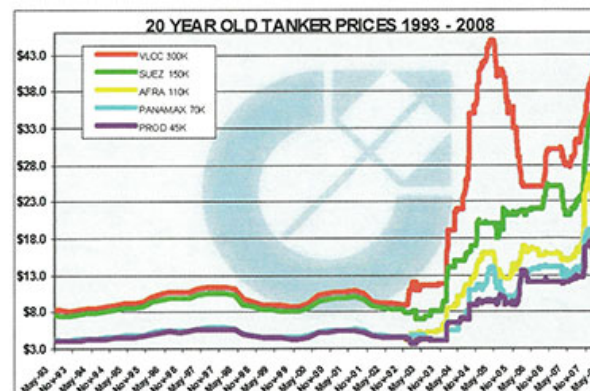
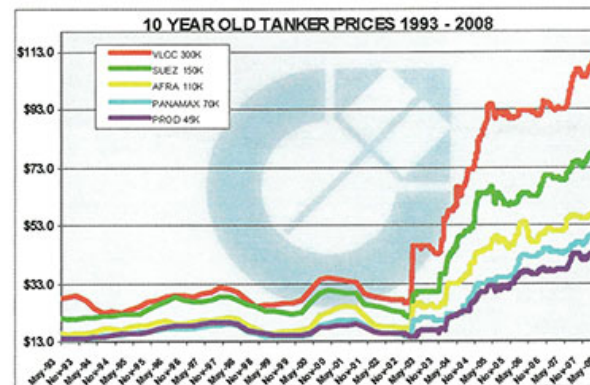
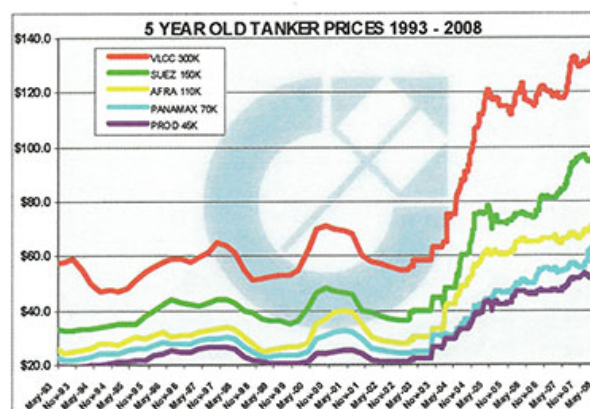
Τα επίπεδα των ναύλων για το μήνα Μάιο παρέμειναν στα υψηλά επίπεδα πάνω από W/S 280 δυτικά του Σουέζ ενώ στις «ρότες» ανατολικά του Σουέζ διαμορφώθηκαν ελαφρά υψηλότερα από τον προηγούμενο μήνα.

Για το Μάιο του 2008 οι μέσοι όροι των «routes» που συνθέτουν τον BCTI σε World Scale, έχουν ως εξής:

World Scale Average Rates			
Products			
Route	Route Description	Apr 2008	May 2008
TC1	75.000mt Middle East Gulf - Japan	140	149
TC2 37	37.000mt Continent to USAC	284	319
TC3 38	38.000mt Caribbean - USAC	235	300
TC4	30.000mt Singapore to Japan	178	170
TC5	55.000mt Middle East to Japan	163	169

Αγορά των Tanker 2nd Hand

Με σχετικά αξιόλογη δραστηριότητα κυρίως στα Suezmax/Aframax παρουσιάζεται η αγορά των Tanker 2nd Hand το μήνα Μάιο, με την τάση στις τιμές να δείχνει σταθεροποίηση.





37 ΧΡΟΝΙΑ ΔΥΝΑΜΙΚΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΣΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ

Η παγκόσμια ναυτιλία έχει ανάγκη από έμπειρα και εξειδικευμένα στελέχη, στελέχη που μόνο το BCA Shipping Studies, ένα από τα μεγαλύτερα ιδρύματα ναυτιλιακών σπουδών στην Ευρώπη, μπορεί να εξασφαλίσει. Με 37 χρόνια εμπειρίας στις διεθνείς σπουδές, το BCA Shipping Studies συνεργάζεται με τα μεγαλύτερα Βρετανικά Πανεπιστήμια, προσφέροντας διεθνώς αναγνωρισμένα πτυχία Bachelor και Master στους τομείς Shipping & Transport, Logistics. Με πρόγραμμα ναυτιλιακών σπουδών του London Metropolitan University, ενός από τα μεγαλύτερα και εγκυρότερα Πανεπιστήμια της Μεγάλης Βρετανίας. Με το καλύτερο επίπεδο σπουδών και υλικοτεχνικής υποδομής που υπάρχει στην Ελλάδα και δύο πρότυπα κέντρα ναυτιλιακών σπουδών στη Γλυφάδα και τη Ναυτιλιακή Λέσχη του Πειραιά. Κάθε χρόνο από το BCA Shipping Studies δεν αποφοιτούν μόνο τα κορυφαία στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αποφοιτούν οι αυριανοί κυρίαρχοι των θαλασσών.

Bachelor's & Master's degrees in Shipping & Transport, Logistics
DMS in Shipping
LLM in Maritime Law



University Degrees

Θα μας βρείτε στο STAND 640, στα:



2-6 ΙΟΥΝΙΟΥ • ΠΡΩΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

ΓΛΥΦΑΔΑ: Λ. Ποσειδώνος 95 & Φοίβης 1 • Τ.Κ. 166 74 • Τηλ.: 210 8986086

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά • Ακτή Μιαούλη 51 • Τ.Κ. 185 36 • Τηλ.: 210 8986689

www.bca.gr • email: info@bca.gr

5Y TANKERS PRICE COMPARISON					10Y TANKERS PRICE COMPARISON					20Y TANKERS PRICE COMPARISON				
TYPE	01/01/93	04/01/08	20/05/08	CHANGE FROM 4/1/08	01/01/93	04/01/08	20/05/08	CHANGE FROM 4/1/08	01/01/93	04/01/08	20/05/08	CHANGE FROM 4/1/08	01/01/93	04/01/08
VLCC	\$30,0	\$130,8	\$140,0	7%	\$28,5	\$107,5	\$118,0	10%	\$8,6	\$40,0	\$35,9	-10%	\$8,6	\$40,0
SUEZMAX	\$43,0	\$95,0	\$96,0	1%	\$22,2	\$77,0	\$80,0	4%	\$7,9	\$35,0	\$30,0	-14%	\$7,9	\$35,0
AFRAMAX	\$27,0	\$69,0	\$71,0	3%	\$16,3	\$56,3	\$59,0	5%	\$4,3	\$24,0	\$16,0	-33%	\$4,3	\$24,0
PANAMAX	\$24,0	\$58,0	\$61,5	6%	\$14,4	\$49,1	\$49,7	1%	\$4,4	\$18,0	\$14,0	-22%	\$4,4	\$18,0
MR PROD	\$0,0	\$53,0	\$50,0	-6%	\$14,8	\$42,7	\$43,0	1%	\$4,3	\$16,5	\$10,2	-38%	\$4,3	\$16,5

Αγορά των Tanker New Buildings

Με σχετικά αξιολόγη δραστικότητα για νέες παραγγελίες κυρίως στα VLCC'S παρουσιάζεται η αγορά των Tanker New Buildings το μήνα Μάιο. Χωρίς ιδιαίτερη μεταβολή οι τιμές, ενώ ιδιαίτερος προβληματισμός επικρατεί για τη βιωσιμότητα αρκετών ναυπηγείων κυρίως στην Άπω Ανατολή λόγω της ανόδου των τιμών στις πρώτες ύλες.

NB TANKERS PRICE COMPARISON				
TYPE	01/01/93	04/01/08	20/05/08	CHANGE FROM 4/1/08
VLCC	\$98,0	\$141,0	\$150,5	7%
SUEZMAX	\$60,5	\$88,0	\$92,0	5%
AFRAMAX	\$44,0	\$71,0	\$75,7	7%
PANAMAX	\$37,0	\$62,5	\$64,5	3%
MR PROD	\$30,0	\$51,3	\$51,8	1%

Οικονομία - Πετρέλαιο

Νέο ιστορικό υψηλό σημείωσε το αργό πετρέλαιο στις ηλεκτρονικές συναλλαγές του Χρηματιστηρίου Εμπορευμάτων της Ν. Υόρκης (Nymex), με τα συμβόλαια άμεσης παράδοσης να ξεπερνούν τα 130 δολάρια το βαρέλι. Την ίδια ώρα, οι επενδυτές άρχισαν να προεξοφλούν τα 140 δολάρια σε πιο μακροπρόθεσμα συμβόλαια, καθώς πληθαίνουν οι εκτιμήσεις για ακόμα μεγαλύτερη αύξηση. Η πρόσφατη έκθεση της Goldman Sachs, που προέβλεπε τιμή 141 δολάρια στο β' εξάμηνο του 2008 και 148 δολάρια το 2009 λόγω της αδυναμίας της παραγωγής να ανταποκριθεί στην υψηλή ζήτηση μαύρου χρυσού, τείνει να επαληθευτεί. Νωρίτερα αυτόν το μήνα, έκθεση της UBS έκανε λόγο για τιμή πετρελαίου στα 200 δολάρια το βαρέλι, μέχρι το 2015.

Σύμφωνα επίσης με τον πρώην πρόεδρο της Fed, Άλαν Γκρίνσπαν, οι τιμές του πετρελαίου θα συνεχίσουν να αυξάνονται καθώς οι εταιρείες ενέργειας δεν έχουν επενδύσει, σε αναλογία με τα υπερκέρδη τους τα τελευταία χρόνια, στην ανάπτυξη της παραγωγής και στις υποδομές ώστε να μπορέσουν να ανταποκριθούν στην ολοένα αυξανόμενη ζήτηση.

Οι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες, όπως οι Exxon Mobil Corp., Royal Dutch Shell Plc, BP Plc, Chevron Corp., Total S.A. και ConocoPhillips, τώρα ανακοίνωσαν ότι θα δαπανήσουν το ποσό ρεκόρ των 98,7 δισ. δολαρίων φέτος σε εξερεύνηση και παραγωγή, δηλαδή το υπερτετραπλάσιο ποσό σε σχέση με οκτώ χρόνια νωρίτερα. Στην έκθεσή της η International Energy Agency επιρρίπτει την ευθύνη για τις

υψηλές τιμές στην έλλειψη πλεονάζουσας παραγωγικής δυνατότητας. Η πλεονάζουσα παραγωγική δυνατότητα του OPEC διαμορφώνεται στα 2,3 εκατ. βαρέλια ημερησίως, σύμφωνα με την IEA, η οποία εκτιμά πως η προσφορά πετρελαίου στις αγορές είναι επαρκής, μειώνοντας τις πιέσεις προς το καρτέλ του OPEC για περαιτέρω άντληση πετρελαίου. «Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία και τις εκτιμήσεις, η αγορά πρέπει να έχει πλεόνασμα τους δύο τελευταίους μήνες και θα παραμείνει έτσι όλο το 2008, εφόσον ο OPEC διατηρήσει τα τρέχοντα επίπεδα παραγωγής», αναφέρει στην τελευταία έκθεση η IEA.

Στελέχη του κλάδου, ωστόσο, έχουν προειδοποιήσει ότι οι γεωπολιτικές πιέσεις στην παραγωγή σημαίνουν ότι η προσφορά δε θα καλύπτει τη ζήτηση το 2012 - 2015.

Παρ' όλα αυτά, οι τιμές του πετρελαίου ξεπέρασαν κάθε προηγούμενο επίπεδο ρεκόρ, πάνω από τα 130 δολάρια ανά βαρέλι, τιμή διπλάσια από πέρυσι.

Ο Οργανισμός προειδοποιεί όμως ότι «η παλαιότητα των διυλιστηρίων σε συνδυασμό με την ποιότητα του αργού πετρελαίου και τις υψηλές τιμές έχουν συνεπεία ότι το μεγαλύτερο τμήμα αυτού του πλεονάσματος είναι δύσκολο να βγει στην αγορά υπό τις τρέχουσες συνθήκες».

Τα αποθέματα πετρελαίου στις χώρες του ΟΟΣΑ έχουν διολισθηθεί κάτω από το μέσον όρο 5ετίας, αλλά τα αποθέματα αναπτυσσόμενων χωρών είναι πιο δύσκολο να υπολογιστούν.

Από την πλευρά της κατανάλωσης, οι υψηλές τιμές του πετρελαίου έχουν ήδη αρνητικό αποτέλεσμα στη ζήτηση, ειδικά στις ΗΠΑ και στις υπόλοιπες χώρες του ΟΟΣΑ, κατά την IEA.

Το πρόβλημα της παραγωγής και της προμήθειας, όμως, αυξάνεται παρά τις όποιες εκτιμήσεις της IEA πως «η προσπάθεια ανεύρεσης πετρελαίου παράλληλα με την αύξηση της ζήτησης από μέρη όπως η Κίνα και η Μ. Ανατολή, όπου θα φτάσει το 4,9% φέτος, θα ισορροπήσει τη μείωση της ζήτησης απ' τη Β. Αμερική και την Ευρώπη».

Παράλληλα, οι αναλυτές εκτιμούν ότι οι παραγωγοί χώρες που δεν είναι μέλη του OPEC θα μπορέσουν να καλύψουν μόλις το 20% της αύξησης της παγκόσμιας ζήτησης τα επόμενα τέσσερα χρόνια.

Θα μείνουμε στην εκτίμηση του T. Boone Pickens, εκ των σημαντικότερων επενδυτών της αγοράς πετρελαίου, που πιστεύει ότι σύντομα η παραγωγή του μαύρου χρυσού θα φτάσει στο ζενίθ, προειδοποιώντας ότι οι τιμές του θα χτυπήσουν τα 150 δολάρια ανά βαρέλι στα τέλη του έτους. Όπως υποστήριξε ο ίδιος πρόσφατα σε συνέντευξή του: «Όλος ο κόσμος μαζί μπορεί να παράγει 85 εκατ. βαρέλια πετρέλαιο την ημέρα και η ζήτηση είναι 87 εκατομμύρια. Τόσο απλό είναι».

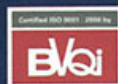


ENTERPRISES
SHIPPING & TRADING S.A.

***The shipping partner
you can trust !***

*Celebrating
32 years
of unparalleled
performance in
delivering
round-the-clock
safe, reliable,
efficient
and personal
client-service
solutions
through our
state-of-the-art
vessels and
equipment
managed by
our dedicated,
responsive and
dynamic team
of professionals.*

11, POSEIDONOS AVENUE ,
ELLINIKO GR - 167 77 ATHENS
TEL +30 210 8910111 (switchboard)
FAX +30 210 8980351 - 8983612
E-MAIL: mail@ensh.com



**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





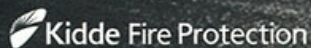
YOUR PARTNER IN AUTOMATION

MAS SA offers cutting edge technology systems and integrated solutions for main engine and gensets automation & control, maneuvering systems and sophisticated alarm & monitoring systems.

We boast a unique experience in handling and execution of local and international marine projects and provide lifetime quality service.

We know Better

BAK advertising



MAS SA

29 Malakassi Str. Keratsini 187 57 Pireaus Greece

Tel.: +30 210 4001657, Fax: +30 210 4001652

Email: info@mas.gr, www.mas.gr

■ Omega Navigation: Αγορά δεξαμενόπλοιων

Η ναυτιλιακή εταιρεία Omega Navigation Enterprises Inc. ανακοίνωσε την αγορά πέντε νέων δεξαμενόπλοιων τύπου Handymax, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 37.000 dwt. Με την υπογραφή των νέων ναυπηγικών συμβάσεων, ο στόλος της Omega Navigation από το Μάρτιο του 2010 θα αποτελείται από 13 δεξαμενόπλοια, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 697.358 dwt. Η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία είναι εισηγμένη στο δείκτη Nasdaq, διαθέτει σήμερα στόλο αποτελούμενο από οκτώ δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 512.358 dwt, για τα οποία έχει εξασφαλίσει 3ετή ναυλοσύμφωνα. ☉



■ Το «Astrale» προστέθηκε στο στόλο της Top Ships



Το τελευταίο πλοίο τύπου Panamax, συνολικής χωρητικότητας 75.933 dwt, παρέλαβε η ναυτιλιακή εταιρεία Top Ships Inc. Το πλοίο που είναι το τελευταίο που παραδίδεται στην εταιρεία στο πλαίσιο της συμφωνίας με ιαπωνική κατασκευάστρια εταιρεία ονομάζεται «Astrale» και είναι ναυλωμένο για ένα χρόνο, προς 72.000 δολ. την ημέρα.

Η Top Ships Inc. είναι ναυτιλιακή εταιρεία που στο παρελθόν είχε την επωνυμία Top Tankers Inc. Η ελληνικών συμφερόντων εταιρεία είναι εισηγμένη στο δείκτη Nasdaq με στόλο αποτελούμενο από 17 πλοία. Τα 9 από αυτά είναι τύπου Suezmax και τα 8 Handymax, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 1,7 εκατ. dwt. Τα 12 εξ αυτών είναι ναυλωμένα με μέση αρχική περίοδο άνω των δύο ετών, ενώ η επιχείρηση ναυπηγεί άλλα 6 του ίδιου τύπου, τα οποία αναμένεται να παραδοθούν το πρώτο εξάμηνο του 2009. ☉

■ Νέα εισαγωγή στο NYSE

Στο NYSE (New York Stock Exchange) πρόκειται να εισαχθεί η ναυτιλιακή εταιρεία Safe Bulkers των Ελληνοκύπριων εφοπλιστών Πόλυ και Νίκου Χατζηγιάννου.

Η εταιρεία, που δραστηριοποιείται στην αγορά ξηρού φορτίου, ελέγχει ένα στόλο από 11 πλοία ενώ έχει υπό παραγγελία άλλα οκτώ.

Αρχικά πρόκειται να διατεθούν 10.000.000 μετοχές στην τιμή των 20-22 δολαρίων ανά μετοχή ενώ θα υπάρξει η δυνατότητα επιπλέον διάθεσης 1.500.000 μετοχών εάν οι ανάδοχοι ασκήσουν όλα τα δικαιώματά τους.

Σύμφωνα με ανακοίνωση της εταιρείας, το 80% της Safe Bulkers θα παραμείνει στον έλεγχο της Vorini Holdings Inc. - εταιρεία που ελέγχεται από τους κ. Πόλυ και Νίκο Χατζηγιάννου. Ανάδοχοι της έκδοσης είναι οι τράπεζες Merrill Lynch Pierce, Fenner & Smith Incorporated και Credit Suisse Securities. Σύμβουλοι οι Jefferies & Company, Inc., Dahlgren Rose & Company, LLC, Poten Capital Services LLC and DnB NOR Markets, Inc. ☉



S. HILIOU LTD

LEADER IN MARINE INDUSTRY SINCE 1980



Ice Blasting ■
(dry ice cleaning solution)

Hydro Blasting ■

Grid Blasting ■

Moulding / Gas free ■

Scraping ■

Painting ■

Cleaning ■

Abstraction of old coats ■

18, DIMOKRATIAS AVE., 188 63 PERAMA
T. +30 210 44 10 431, 210 40 22 652, 210 40 22 640
F. +30 210 44 16 887, 210 44 11 573
e-mail: info@hiliou.com
www.hiliou.com
www.s-hiliou.com



■ Πρωτοποριακή διακίνηση υγρών καυσίμων στα ελληνικά νησιά



Το RoRo tanker «Μαϊστρος» της AEGEAN είναι μια σύγχρονη και ασφαλής πλωτή εγκατάσταση αποθήκευσης καυσίμων, πλήρως εξοπλισμένη με σύστημα φόρτωσης και γκαράζ για τα βυτιοφόρα που μεταφέρει.

Βασικό του πλεονέκτημα είναι η διακίνηση κάτω από σχεδόν όλες τις καιρικές συνθήκες της απαραίτητης ποσότητας υγρών καυσίμων, οικιακής ή βιομηχανικής χρήσης, σε μεμονωμένους πελάτες στα νησιά και οποιοδήποτε λιμάνι στην ηπειρωτική Ελλάδα.

Ειδικότερα, το tanker «Μαϊστρος» μεταφέρει έξι τύπους υγρών καυσίμων σε έξι απολύτως διαχωρισμένες διπλές δεξαμενές. Έχει δικό του, απόλυτα στεγασμένο, προστατευμένο από τις καιρικές αλλαγές και ασφαλές γκαράζ, που μπορεί να φιλοξενήσει μέχρι και έξι πλήρως φορτωμένα βυτιοφόρα οχήματα.

Τα προϊόντα καυσίμου φορτώνονται από το διυλιστήριο στις δεξαμενές φορτίου του «Μαϊστρος» και με ασφάλεια μεταφέρονται σε επιλεγμένα λιμάνια από όπου, μέσω των βυτιοφόρων οχημάτων του πλοίου, παραδίδονται στον πελάτη (πρατήρια καυσίμων, βιομηχανικές μονάδες, νοσοκομεία, σχολεία κ.λπ.) ικανοποιώντας έτσι την τοπική ζήτηση.

Το «Μαϊστρος» είναι κατασκευασμένο σύμφωνα με τις πιο αυστηρές, απαιτητικές και φιλικές προς το περιβάλλον αξιώσεις, που δεν επιτρέπουν την εκπομπή ατμών καυσίμου προς το περιβάλλον κατά τη διάρκεια της φόρτωσης από το διυλιστήριο (το πλοίο είναι εξοπλισμένο με σύστημα επιστροφής των ατμών στο διυλιστήριο - Vapour Emissions Control System / VECS) αλλά ούτε και κατά τη διάρκεια της φόρτωσης των βυτιοφόρων (είναι εξοπλισμένο με το πιο σύγχρονο «κλειστού τύπου - cross over- για φόρτωση βυτιοφόρων από κάτω» σύστημα).

Τα συστήματα διαχείρισης εκπομπής ατμών (VECS), προστασίας των δεξαμενών των βυτιοφόρων από υπερχείλιση, φόρτωσης των βυτιοφόρων (cross over truck bottom loading) και αδρανικοποίησης (inerting) προσφέρουν ένα ολοκληρωμένο σύστημα προστασίας του περιβάλλοντος τόσο κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση του πλοίου όσο και κατά τη διάρκεια φόρτωσης των βυτιοφόρων οχημάτων.

Με τη χρήση του εξειδικευμένου λογισμικού πακέτου φόρτωσης βυτιοφόρων οχημάτων «MeterWin 4», που διαχειρίζεται εξ ολοκλήρου τη διακίνηση καυσίμου, το «Μαϊστρος» έχει τη δυνατότητα προγραμματισμού φορτώσεων των βυτιοφόρων οχημάτων, εκτύπωσης παραστατικών φόρτωσης (Bill of Lading), καταγραφής των διακινούμενων ποσοτήτων με λεπτομέρεια (αριθμό αυτοκινήτου, όνομα οδηγού, προϊόν και ποσότητα ανά διαμέρισμα, πρόσθετο, ώρα φόρτωσης κ.λπ.), δημιουργίας χρήσιμων αναφορών κ.ά.

Πλοία σαν το RoRo Tanker «Μαϊστρος» θα βελτιώσουν σημαντικά τις συνθήκες διαβίωσης στα ελληνικά νησιά, κυρίως εκεί όπου δεν υπάρχουν σταθμοί αποθήκευσης καυσίμων και η διανομή καυσίμου με φεριμπότ (κυρίως κατά τη διάρκεια του χειμώνα) είναι επικίνδυνη και δύσκολη. ☉

■ Συνεργασία οικογενειών Κουτσογιούτσου και Ρέστη

Σε συμφωνία για την αγορά έξι πλοίων ξηρού φορτίου ήρθε η ναυτιλιακή εταιρεία Seenergy Maritime Corp. μέσω της θυγατρικής της Seenergy Merger Corp. Η τιμή αγοράς ανέρχεται στα 395.280.750 € - κατ. δολάρια, από τα οποία τα 367.030.750 θα δοθούν σε μετρητά και τα 28.250.000 σε μετοχές.



Στη συμφωνία περιλαμβάνονται και δύο υπό ναυπήγηση από εταιρείες που συνδέονται με μέλη της οικογένειας Ρέστη.

Η νέα αυτή συνεργασία φέρνει κοντά δύο επιτυχημένες οικογένειες.

Την οικογένεια Κουτσογιούτσου στο λιανικό εμπόριο (Folie-Follie) και την οικογένεια Ρέστη στη ναυτιλία.

Μετά την παράδοση των πλοίων, ο στόλος της Seenergy θα αποτελείται από δύο Panamax, δύο Supramax και δύο Handysize πλοία ξηρού φορτίου χύδην. Και τα έξι πλοία θα απασχοληθούν με χρονοναύλωση από τη θυγατρική της οικογένειας Ρέστη, τη Marine Corporation.

Μετά την ολοκλήρωση της συναλλαγής, ο Όμιλος Ρέστη θα ελέγχει το 13,9% της εταιρείας, άλλοι μέτοχοι το 13,19% και το 73,79% θα ανήκει στο επενδυτικό κοινό. Στο νέο διοικητικό συμβούλιο πρόεδρος παραμένει ο κ. Γεώργιος Κουτσογιούτσος, με διευθύνοντα σύμβουλο τον κ. Dale Ploughman. Μέλος του διοικητικού συμβουλίου ορίστηκε ο κ. Κώστας Κουτσουμπέλης, οικονομικός διευθυντής του Ομίλου Ρέστη, και επίσης συμμετέχουν οι κ. Αλέξιος Κομνηνός, Ιωάννης Ταιγκουνάκης και Ηλίας Κουλουκουντής. ☉

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 **Algossystems**, 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:



■ Οι Κύπριοι ζητούν την επαναλειτουργία της γραμμής Λεμεσού - Πειραιά



Την προσφυγή στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή με αίτημα την επιχορήγηση της επιβατικής γραμμής Λεμεσού - Πειραιά ζητεί με επίσημη ανακοίνωσή της η Κυπριακή Ένωση Πλοιοκτητών. Ειδικότερα, σε πρόσφατη συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε στη Βουλή των Αντιπροσώπων η κοινοβουλευτική επιτροπή Συγκοινωνιών και Έργων της Κύπρου, ο πρόεδρος της επιτροπής, Ζαχαρίας Κουλιός, και ο εισηγητής βουλευτής Αρίστος Αριστοτέλους τόνισαν την ανάγκη επαναλειτουργίας της γραμμής τόσο για εθνικούς όσο και για οικονομικούς λόγους.

Στη συζήτηση που επακολούθησε τονίστηκε ότι μόνο με πολιτική απόφαση και κρατική επιχορήγηση μπορεί να επαναλειτουργήσει η συγκεκριμένη γραμμή και αυτό λόγω του υψηλού κόστους. Αν και βουλευτές και εμπλεκόμενοι φορείς τάσσονται υπέρ της θαλάσσιας επιβατικής συγκοινωνίας μεταξύ Λεμεσού και Πειραιά, στη διάρκεια της συζήτησης καταφάνηκε ότι το κόστος είναι ένας σοβαρός, αποτρεπτικός παράγοντας για αυτό το εγχείρημα. Αναφερόμενος στο κόστος, ο εκπρόσωπος της Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών, Μιχάλης Φιλίππου, ανέφερε ότι «από εμπειρία εμπορικού σκάφους φαίνεται πως το κόστος αυτών των δρομολογίων για ένα χρόνο ανέρχεται στα 5 εκατ. ευρώ περίπου».

Αποψη την οποία αντίκρουσε ο γενικός διευθυντής του Ναυτικού Επιμελητηρίου, Θωμάς Καζάκος, υποστηρίζοντας ότι με τα σημερινά μέσα το κόστος θα είναι πιο υψηλό.

«Η συγκεκριμένη διασύνδεση είναι πολυέξοδη και

έχει καταστεί ακόμη πιο ακριβή τα τελευταία χρόνια λόγω των γενικών εξόδων σκαφών. Η μόνη λύση επαναλειτουργίας της γραμμής είναι η χρησιμοποίηση νομότυπων μέτρων, τα οποία προσφέρονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση ειδικά για αυτό το σκοπό μέσω των κατευθυντήριων γραμμών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις κρατικές ενισχύσεις για τις θαλάσσιες μεταφορές» δήλωσε ο κ. Καζάκος.

Στη συνέχεια, ο βουλευτής Αρίστος Αριστοτέλους ανέφερε ότι το θέμα θα συζητηθεί στην επικείμενη συνάντηση του υπουργού Συγκοινωνιών Κύπρου Νίκου Νικολαΐδη με τον Έλληνα ομόλογό του.

Τέλος, στην ανακοίνωση της Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι «στη διάρκεια των τελευταίων χρόνων μια σειρά από αστάθμητους παράγοντες κατέστησε τη γραμμή αυτή οικονομικά ασύμφορη με αποτέλεσμα οι εταιρείες που την εκτελούσαν να αποσύρουν τα πλοία τους». Επίσης, προστίθεται ότι η πλειοψηφία του κυπριακού λαού κρίνει πως η γραμμή είναι στρατηγικής σημασίας για την Κύπρο, που δεν έχει εναλλακτικό τρόπο συγκοινωνίας με την υπόλοιπη Ευρώπη πέραν της αεροπορικής σύνδεσης. Και η ανακοίνωση καταλήγει, υπογραμμίζοντας την αναγκαιότητα μιας σαφούς πολιτικής απόφασης εκ μέρους της κυπριακής κυβέρνησης για την επαναλειτουργία της επιβατικής γραμμής Λεμεσού - Πειραιά, συμπληρώνοντας ότι ενδεχόμενο πρόβλημα στην επιχορήγηση της γραμμής ίσως να είναι η αποκόμιση της σχετικής έγκρισης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. ☉

■ Δημιουργήθηκε το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο



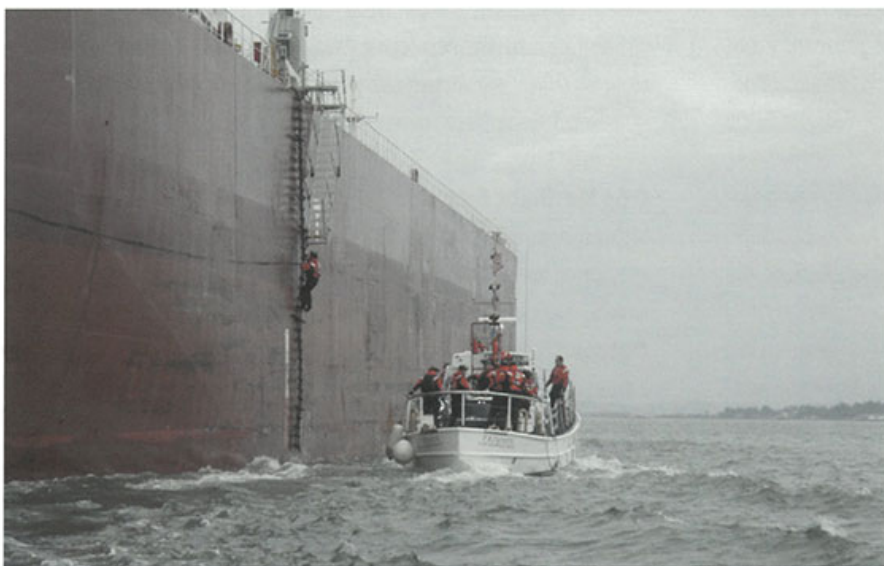
Στη μετονομασία του προχώρησε το Κυπριακό Ναυτιλιακό Συμβούλιο, που με καταστατική απόφαση του διοικητικού συμβουλίου μετονομάστηκε σε Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο.

Με τη νέα ονομασία εκτιμάται πως θα επιτευχθεί καλύτερη προβολή και, κατ' επέκταση, καλύτερη αντίληψη, της δομής, των πολύπλευρων δραστηριοτήτων και του σημαντικού οικονομικού εύρους της ναυτιλιακής βιομηχανίας, τόσο από κρατικές αρχές στην Κύπρο και στο εξωτερικό, όσο και από το ευρύτερο κοινό και τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης.

Η μετονομασία σε Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο θα βελτιώσει ακόμη περισσότερο την εικόνα και το γόητρο του Συνδέσμου, αφού έτσι θα αντικατοπτρίζεται και στο όνομά του το γεγονός ότι σχεδόν για είκοσι χρόνια τώρα αποτελεί τον επίσημο εκπρόσωπο και επαγγελματικό εκφραστικό σώμα ολόκληρης της ναυτιλιακής βιομηχανίας, τόσο στην Κύπρο όσο και διεθνώς.

Το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο αριθμεί σήμερα 130 πλοιοκτήτριες, πλοιοδιαχειρίστριες και ναυτιλιακές συναφείς εταιρείες, που συλλογικά ελέγχουν ένα στόλο 2.170 ποταπόρων πλοίων, με 43 εκατομμύρια τόνους ολικής χωρητικότητας. Απώτερος στόχος αυτής της πρωτοβουλίας είναι η προσέλκυση περισσότερων ναυτιλιακών εταιρειών στην Κύπρο και η εγγραφή νέων πλοίων στο κυπριακό νηολόγιο. ☉

■ Οι περιβαλλοντικές παραβάσεις των πλοίων και η Ακτοφυλακή των ΗΠΑ



Σειρά μέτρων ανακοίνωσε η Αμερικανική Ακτοφυλακή για την αντιμετώπιση «εγκλημάτων κατά του περιβάλλοντος». Η νέα αυτή πολιτική που έχει κοινά στοιχεία με οδηγίες διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών για περιβαλλοντική συμμόρφωση, επιτρέπει στην Ακτοφυλακή να μην ασκεί δίωξη στις περιπτώσεις που η συγκεκριμένη ναυτιλιακή εταιρεία έχει γραπτό

συστηματικό πρόγραμμα πρόληψης, εντόπισης και αποκατάστασης παραβάσεων. Για το ίδιο θέμα, το Ναυτικό Επιμελητήριο των Ηνωμένων Πολιτειών ανακοίνωσε πως οι εταιρείες που εφαρμόζουν τις οδηγίες ναυτιλιακών οργανισμών εξασφαλίζουν με αυτόν τον τρόπο την προστασία τους κατά των διώξεων για παραβάσεις, οι οποίες εντοπίζονται και ενδεχομένως να τις αφορούν. ☉

■ Μέτρα ασφαλείας των πλοίων που προσεγγίζουν την Κούβα και την Κένυα

Από τον περασμένο μήνα, με απόφαση της USCG Port Security Advisory, η Κούβα ενσωματώθηκε στον κατάλογο των κρατών σύμφωνα με τον οποίο τα πλοία που καταπλέουν στα λιμάνια επικρατείας τους πρέπει να λαμβάνουν ιδιαίτερα μέτρα ασφαλείας.

Εξ άλλου, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής με ανακοίνωσή του σύστησε τη λήψη προληπτικών μέτρων που επιβάλλεται να λαμβάνουν τα πλοία κατά την προσέγγιση και παραμονή τους στα λιμάνια της Κένυας.

Ειδικότερα, οι πλοίαρχοι οφείλουν να εφαρμόζουν μέτρα ασφαλείας επιπέδου «Δύο» και παράλληλα να ενημερώνουν τις υπηρεσίες του υπουργείου για τις πραγματικές συνθήκες που επικρατούν στους λιμένες της περιοχής. Αυτό θα γίνεται με σκοπό την αξιολόγηση της σκοπιμότητας για περαιτέρω αύξηση του επιπέδου ασφαλείας. ☉

Φ FINITSI INDUSTRIAL & MARITIME SERVICES

ISO, OHSAS, ISM, ISPS, TMSA

CE Marking

In House Training, Internal Audits

Certified by DNV/RVA

403, Gr. Lampraki Ave. 187 57 Keratsini - Greece Tel./Fax: +30 210 40.15.901
e-mail: info@finitesi.com web:www.finitesi.com

■ Ναυτικά επαγγέλματα: Ευκαιρίες απασχόλησης και προοπτικές σταδιοδρομίας

«Τα ναυτικά και ναυτιλιακά επαγγέλματα - Εκπαίδευση και προοπτικές απασχόλησης» ήταν το θέμα των ημερίδων που διοργανώθηκαν σε πόλεις της χώρας από το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο σε συνεργασία με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία.

Βασικός στόχος των ημερίδων ήταν η ενημέρωση των μαθητών, των εκπαιδευτικών, των γονέων και φορέων για τα Ναυτικά Λύκεια και τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού αλλά και για τις ευκαιρίες επαγγελματικής σταδιοδρομίας που προσφέρουν.

«Μέσα από τα Ναυτικά Λύκεια ανοίγει μια νέα πορεία πλεύσης» τόνισε στις ανά τόπους ομιλίες του ο κ. Παύλος Μάραντος, σύμβουλος του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου, επισημαίνοντας πως «σήμερα, στην Ελλάδα του φαίνεται, της μετριοτήτας και των διακρίσεων, ένα πλήθος Ελλήνων, δημιουργεί και διακρίνεται στον παγκόσμιο στίβο από το χώρο της ναυτιλίας». Ο κ. Μάραντος, αναφερόμενος σε ζητήματα εκπαίδευσης και επιμόρφωσης για τα ναυτικά επαγγέλματα, έκανε ιδιαίτερη αναφορά στο ναυτικό-ναυτιλιακό τομέα των Επαγγελματικών Λυκείων και τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Για τη ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα μίλησε εκπρόσωπος του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής υπεύθυνος θεμάτων

ναυτικής εκπαίδευσης, ο οποίος αφού χαρακτήρισε την ελληνική ναυτιλία «εθνική βιομηχανία, τη μόνη παγκοσμίως γνωστή ποιοτικά και ποσοτικά» κάλεσε τους νέους να έλθουν στο ναυτικό επάγγελμα, στηρίζοντας μια «παράδοση και μια κληρονομιά που πρέπει να συνεχιστεί».

Ο δρ Ματθαίος Λως

Μεταφέροντας σκέψεις και προβληματισμούς του ελληνικού εφοπλισμού για την επάνδρωση των ποντοπόρων πλοίων, ο δρ Ματθαίος Λως, γραμματέας του διοικητικού συμβουλίου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, επισήμανε ότι βασική στρατηγική πρέπει να είναι η επάνδρωση των πλοίων με Έλληνες αξιωματικούς. Στόχος, ο οποίος απαιτεί σωστή ενημέρωση και επαγγελματικό προσανατολισμό πάνω στα ναυτικά επαγγέλματα.

«Άλλες ήταν οι συνθήκες στο ναυτικό παλαιότερα και άλλες σήμερα. Ο στόλος ανανεώνεται και ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων είναι τα 12 έτη, χρόνος που είναι ο χαμηλότερος με βάση τα διεθνή στάνταρντ», τόνισε ο δρ Λως, για να καταλήξει ότι «τα μεγάλα πλεονεκτήματα της σταδιοδρομίας στο Εμπορικό Ναυτικό, τόσο από πλευράς απολαβών όσο και από πλευράς ανέλιξης, αποτελούν πρόκληση για στρόφη των νέων προς τη θάλασσα, δεδομένης της υψηλής ανεργίας στα επαγγέλματα ξηράς».

Σύμφωνα με το γραμματέα της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, σήμερα βρίσκονται υπό ναυπήγηση 1.000 νέα ελληνικά πλοία, τα οποία θα προσφέρουν στο άμεσο μέλλον 5.000 νέες θέσεις εργασίας σε αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού.

Ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ

Ο πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ), Γεώργιος Βλάχος, μίλησε για τη ναυτοσύνη των Ελλήνων αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού. Ένα χαρακτηριστικό που τους κάνει περιζήτητους τόσο στη στελέχωση των πλοίων όσο και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. «Το επάγγελμα του αξιωματικού Εμπορικού Ναυτικού», είπε χαρακτηριστικά ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ, «είναι από τα ελάχιστα επαγγέλματα που έχουν προοπτικές για άμεση επαγγελματική αποκατάσταση και εξέλιξη σε ένα ζωτικό χώρο για την εθνική μας οικονομία, εξασφαλίζοντας υψηλές απολαβές από πολύ μικρή ηλικία».

Στη διάρκεια των ημερίδων παρουσιάστηκε πληροφοριακό ηλεκτρονικό υλικό για τα επαγγέλματα της θάλασσας τον 21ο αιώνα, το οποίο παρακολούθησαν με ιδιαίτερο ενδιαφέρον τόσο οι εκπαιδευτικοί όσο και οι μαθητές των γυμνασίων και λυκείων, υποβάλλοντας σχετικές διευκρινιστικές ερωτήσεις.

Τις ημερίδες παρακολούθησαν οι τοπικές αρχές (νομαρχιακές, δημοτικές), οι κατά τόπους περιφερειακοί διευθυντές δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, καθώς και οι διευθυντές δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης του νομού και όμορων νομών. Στις ημερίδες που έγιναν σε πόλεις όπου λειτουργούν πλησίον Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, όπως Βόλος, Πάτρα, Καλαμάτα, Ηγουμενίτσα, Αλεξανδρούπολη, και της Θεσσαλονίκης, παρευρέθηκαν εκπρόσωποι των διοικήσεων των σχολών και σπουδαστές. ☉



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

MARINE MANAGEMENT SERVICES M.C.



Μαζί με τον Έλληνα ναυτικό



Ships Managers - Operators

2 Skouze Str. & Akti Miaouli and 61-65, Filonos Str., 185 36 PIRAEUS, GREECE

Phone: +30 210 4586900, Fax: +30 210 4294150

E-mail: mms@mms.gr

UK AGENTS:

TRADE AND TRANSPORT (UK) LIMITED.
16 OLD BOND STR. LONDON W1S 4PS
Phone: +44 (207) 4917014
Fax: +44 (207) 6296914
E-mail: tatuk@tatuk.com

UNITED STATES AGENTS:

Brokerage and Management Corp.
90 Broad Str., New York N.Y. 10.004
Phone: +1 (212) 4253730
Fax: +1 (212) 3634843
E-mail: mail@bamny.com

■ Η επίσκεψη του κ. Βουλγαράκη στο Λονδίνο



Στο Λονδίνο ταξίδεψε πρόσφατα ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Γιώργος Βουλγαράκης, για να παρευρεθεί στη συνάντηση εργασίας με το Συμβούλιο της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας Committee).

Στη διάρκεια της συνάντησης, ο Έλληνας υπουργός εξέφρασε την ελπίδα οι εφοπλιστές να ανταποκριθούν θετικά και να υποστηρίξουν έμπρακτα την πολιτική της κυβέρνησης εγγράφοντας στο ελληνικό νηολόγιο τα περισσότερα από τα 1.000 πλοία που ναυπηγούν σήμερα στην Άπω Ανατολή.

Στο γενικότερο κλίμα ο κ. Βουλγαράκης συζήτησε τις προϋποθέσεις που χρειάζονται προκειμένου να επιστρέψουν οι Έλληνες εφοπλιστές στη χώρα τους με στόχο να γίνει ο Πειραιάς παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο.

Συγκεκριμένα, στην ομιλία του προς τους εκατό και πλέον καλεσμένους ο ΥΕΝΑΝΠ υπογράμμισε την ισχυρή δέσμευση της κυβέρνησης για λήψη οποιουδήποτε κατάλληλου μέτρου, που

θα ενισχύσει την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον. «Έχουμε ενισχύσει το νηολόγιο και την απασχόληση των Ελλήνων αξιωματικών. Αναμένουμε ότι η πλειοψηφία των νέων πλοίων που βρίσκονται υπό ναυπήγηση θα υψώσουν ελληνική σημαία. Αυτή είναι μια αδιάλειπτη προσπάθεια, η οποία θα στεφθεί από επιτυχία μόνο με τη συνεργασία σας» τόνισε ο Έλληνας υπουργός.

Ελληνικό νηολόγιο

Αναφερόμενος στο ελληνικό νηολόγιο, ο ΥΕΝΑΝΠ υπογράμμισε τα μέτρα της ελληνικής κυβέρνησης για την ενίσχυσή του και την απασχόληση των Ελλήνων αξιωματικών, ενώ αναφερόμενος στο πρόβλημα της έλλειψης πληρωμάτων, το χαρακτήρισε ως τη μεγαλύτερη πρόκληση για τη ναυτιλία και σημείωσε ότι «το βασικό σημείο προσέλκυσης των νέων βασίζεται στη βελτίωση της εικόνας της ναυτιλίας και στη συνεχή λήψη μέτρων σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο».

Στη συνέχεια ο κ. Βουλγαράκης ενημέρωσε τους παρευρισκόμενους για τις εργασίες του άτυπου Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Υπουργών στη Σλοβενία, στη διάρκεια του οποίου ο επίτροπος για τις Μεταφορές αναγνώρισε τη σπουδαιότητα της ναυτιλίας για την ευμάρεια της Ευρώπης και κατέ-

ληξε λέγοντας: «Καλωσορίζουμε πρωτοβουλίες χάραξης πολιτικής που σχετίζονται με το περιεχόμενο της Μπλε Βίβλου, η οποία θα συνεισφέρει στην ανάπτυξη μακρόπνοων αρχών ναυτιλιακής πολιτικής, όπως η ανάπτυξη ναυτιλιακής πολιτικής σε διεθνές επίπεδο, η σχέση με τη στρατηγική της Λισαβόνας, η εφαρμογή μέτρων βελτίωσης ανταγωνιστικότητας του στόλου των κρατών-μελών καθώς και οι πρωτοβουλίες για την αύξηση της ναυτικής εργασίας».

Αναφερόμενος στα περιβαλλοντικά θέματα, ο Έλληνας υπουργός υπογράμμισε πως για τη χώρα μας η «παροχή ασφαλών και αξιόπιστων θαλάσσιων μεταφορών με τρόπο υπεύθυνο προς το περιβάλλον για την ενίσχυση της ευημερίας και της ευμάρειας της κοινωνίας αναμφισβήτητα είναι θέμα υψηλής προτεραιότητας» και ξεκαθάρισε ότι η Ελλάδα, ως παραδοσιακό ναυτικό έθνος, αναζητεί λύσεις για όλα τα περιβαλλοντικά θέματα, στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Οι δηλώσεις του κ. Εμπειρικού

Στην ομιλία του ο πρόεδρος του Creek Shipping Co-operation Committee, Επαμεινώνδας Εμπειρικός, δήλωσε εντυπωσιασμένος από την αποφασιστικότητα και την αποτελεσματικότητα των χειρισμών του υπουργείου, τονίζοντας τα θέματα που απασχολούν το Committee και είναι οι σχέσεις της ναυτιλίας με την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα θέματα περιβάλλοντος, μη διστάζοντας μάλιστα να μιλήσει για εχθρική προς τη ναυτιλία στάση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής λέγοντας ότι «άλλο ευρωπαϊκή πολιτική και άλλο τοπικά συμφέροντα». «Η ευρωπαϊκή ναυτιλία» συνέχισε ο κ. Εμπειρικός «έχει υποστεί το βαρύ φορτίο του ανταγωνισμού από τους συναδέλφους της Ανατολής, τα κόστη των οποίων είναι πολύ χαμηλότερα αυτά των Ευρωπαίων και Ελλήνων, και ελέγχουν όχι μόνον ένα μεγάλο αριθμό των φορτίων που διακινούνται αλλά και τα περισσότερα από τα ναυπηγεία του κόσμου».

» Η Ευρώπη εξαρτάται πολύ από το εμπόριο και επομένως από τον ευρωπαϊκό στόλο. Σκέφτομαι, ότι πρέπει όλοι να συμφωνήσουμε πως θα ήταν παράλογο για την Ευρώπη, να αναγκαστεί στο μέλλον να στηριχθεί σε ξένο στόλο. Έχει σημασία, η Ε.Ε. να ακολουθεί μια ενθαρρυντική πολιτική για τον ευρωπαϊκό εμπορικό στόλο. Γι' αυτό ο Neil Kinnock, όταν ήταν επίτροπος Μεταφορών, εισήγαγε κάποια θετικά μέτρα για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας».

Οι ενέργειες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Ο πρόεδρος του Committee δεν παρέλειψε να υπογραμμίσει την αντίσταση που πρέπει να δείξει το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Υπουργών στις προσπάθειες της Ευ-

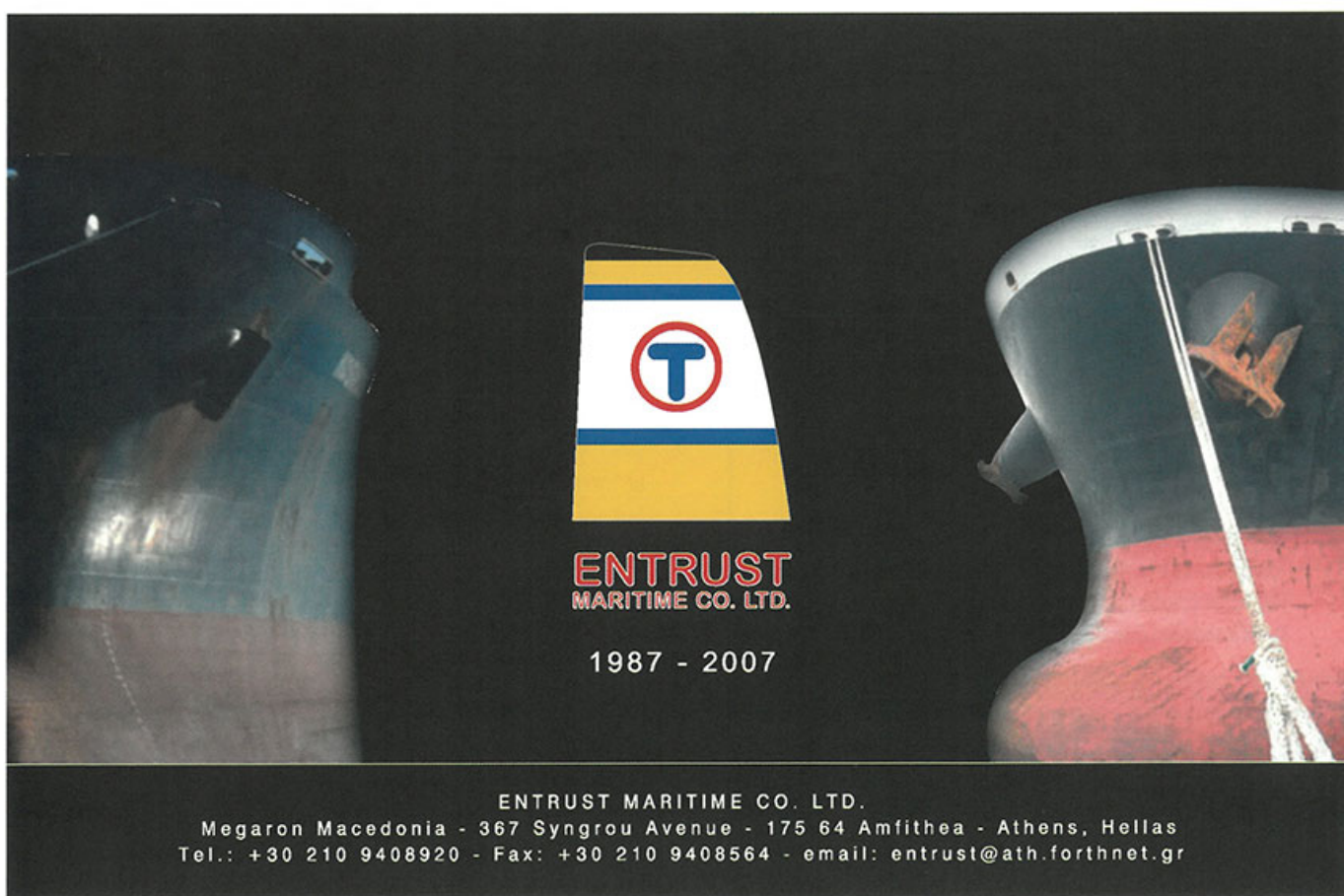
ρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία με τις ενέργειές της θέλει να περιθωριοποιήσει τα κράτη-μέλη σε θέματα ναυτιλίας. «Με την πράξη αυτή επιδιώκει να αποκτήσει αρμοδιότητα στους περισσότερους τομείς της ναυτιλιακής πολιτικής και ιδίως στον IMO» συμπλήρωσε ο κ. Εμπειρικός, ζητώντας από τον Έλληνα υπουργό τη συμβολή του στην αποκατάσταση της ισορροπίας για τη στήριξη του ευρωπαϊκού στόλου.

Ο κ. Εμπειρικός στη συνέχεια αναφέρθηκε στην αποτελεσματική συμβολή της ελληνικής αντιπροσωπείας στην πρόσφατη συνεδρίαση του IMO, στη διάρκεια της οποίας επιτεύχθηκε η τροποποίηση της MARPOL στο παράρτημα VI υπογραμμίζοντας: «Αυτή η συμφωνία είναι όχι μόνο μεγάλης σημασίας για την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά και καταδεικνύει πόσο αποτελεσματικός είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ως μοναδικός νόμιμος ρυθμιστής της ναυπηγικής βιομηχανίας».

Οι αποκαλύψεις...

Ο πρόεδρος του Committee διευκρίνισε ότι η ναυτιλία είναι κατά του φόρου στον άνθρακα στα πλοία, καθώς, όπως τόνισε, «οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τα πλοία δεν οφείλονται στις επιλογές των πλοιοκτητών. Τα σκάφη καταναλώνουν τα καύσιμα και εκπέμπουν το διοξείδιο του άνθρακα, απλά και μόνο για να εξυπηρετηθεί το παγκόσμιο εμπόριο. Τα "πράσινα" καύσιμα είναι μια λύση αλλά δεν αποτελεί μια πρακτική δυνατότητα για το εγγύς μέλλον».

Τέλος, ο κ. Εμπειρικός εξέφρασε τη αντίθεση του στην πολιτική της Ε.Ε. κατά των νηογνώμωνων και δήλωσε για ακόμα μια φορά την άποψη πως η ποινικοποίηση



ENTRUST
MARITIME CO. LTD.

1987 - 2007

ENTRUST MARITIME CO. LTD.
Megaron Macedonia - 367 Syngrou Avenue - 175 64 Amfiteia - Athens, Hellas
Tel.: +30 210 9408920 - Fax: +30 210 9408564 - email: entrust@ath.forthnet.gr

της ατυχηματικής ρύπανσης λειτουργεί ως αντικίνητρο για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Ο πρόεδρος του Committee υπογράμμισε ότι η ναυτιλία εξακολουθεί να παραμένει ο πιο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς, εάν εξετασθεί η κατανάλωση καυσίμων ανά τονομμία μεταφερόμενου φορτίου.

Σημαντική ήταν η αποκάλυψη που έκανε ο κ. Εμπειρικός πως τα ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα δημιούργησαν έναν οργανισμό, με την ονομασία Greenwave. Σκοπός του νέου οργανισμού είναι η διευρύνση και προώθηση λύσεων πρακτικά εφαρμόσιμων και αποτελεσματικών για τη μείωση των εκπομπών αερίων από τα πλοία. Οι προσπάθειες αυτές θα γίνουν σε συνεργασία με το Lloyd's Register.

Η συνάντηση με το γενικό γραμματέα IMO

Στη διάρκεια της επίσκεψής του στην αγγλική πρωτεύουσα, ο κ. Βουλγαράκης συναντήθηκε και με το γενικό γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), Ευθύμιο Μητρόπουλο.

Στην ομιλία του, που έγινε στην ανακαινισμένη αίθουσα του IMO, ο YENANΠ αναφέρθηκε στις προκλήσεις που θα αντιμετωπίσει η ναυτιλία τα επόμενα 10 χρόνια. Σύμφωνα με τον κ. Βουλγαράκη, οι προκλήσεις είναι: Η δυναμική του διά θαλάσσης εμπορίου και της δομής του, η προστασία και συντήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, το έλλειμμα του ανθρώπινου δυναμικού και η ανάγκη εκσυγχρονισμού της υποδομής των λιμένων και των βοηθητικών εγκαταστάσεών τους.

Στη συνέχεια ο υπουργός δήλωσε την πλήρη υποστήριξή του στο ρόλο του IMO εκτιμώντας πως πρέπει όλοι να συνεχίσουμε να εργαζόμαστε μαζί για να παράσχουμε τις κατάλληλες λύσεις και να υποστηρίξουμε τα διεθνή, αποδοτικά και ρεαλιστικά μέτρα στο πλαίσιο του IMO, ο οποίος είναι το μόνο αρμόδιο ρυθμιστικό όργανο για τη διεθνή ναυτιλία. «Η Ελλάδα υιοθετεί πλήρως τους στόχους του IMO με τη λεπτομερή αναθεώρηση της διεθνούς συνθήκης του 1978 σχετικά με τα πρότυπα της κατάρτισης, της πιστοποίησης, και της επιτήρησης για τους ναυτικούς. Υποστηρίζουμε την καθιέρωση του άσπρου καταλόγου και της αυξημένης σπουδαιότητας που τοποθετείται στην προστασία του περιβάλλοντος μέσω της κατάρτισης» δήλωσε ο υπουργός.

Ο ρόλος της τεχνολογίας στη ναυτιλία και οι λιμένες

Αναφερόμενος στο ρόλο που διαδραματίζει η τεχνολογία στην ανάπτυξη της ναυτιλίας, σημείωσε ότι η τεχνολογική καινοτομία και η σχετική έρευνα πρέπει να στραφούν:

- Στη βελτίωση της ναυτιλιακής ανταγωνιστικότητας.
- Στην εξασφάλιση της ενεργής συμμετοχής και συνεργασίας μεταξύ όλων των συμμετεχόντων (συγκεκριμένα, πανεπιστήμια, ερευνητικά κέντρα, επιχειρήσεις ναυπηγικής, πλοιοκτήτες, ληξιαρχεία, ενώσεις ναυτικού κ.λπ.) και
- Στη συνεχή προσπάθεια να μειωθεί η γραφειοκρατία, ένας τομέας στον οποίο ο IMO έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο μέσω της επιτροπής του για τη διευκόλυνση της διεθνούς θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Τέλος, ο κ. Βουλγαράκης αναφερόμενος στη βιομηχανία των λιμένων υποστήριξε ότι η παραδοσιακή έννοια των λιμένων ως πυλών στην ενδοχώρα έχει αντικατασταθεί πρόσφατα από αυτή των σημαντικών στοιχείων στην αλυσίδα μεταφοράς αγαθών (Logistics):

«Η ανάγκη για τη σύγχρονη υποδομή και τις εγκαταστάσεις λιμένων, καθώς επίσης και οι προσπάθειες να εισαχθούν οι καινοτομίες που θα παρέχουν αποδοτική υπηρεσία για όλους τους τύπους πλοίων και για τους χειριστές αυτών, είναι εξαιρετικά σημαντικές για τη συνεχή ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου».

Συνεργασία Δημοσίου με ιδιώτες

Το δημόσιο/ιδιωτικό πρότυπο συνεργασίας γίνεται αποδεκτό ευρέως ως το πιο κατάλληλο πλαίσιο για να εγγυηθεί την ισορροπημένη, μακροπρόθεσμη και εκτεταμένη ανάπτυξη των λιμένων. Παρέχει τους απαραίτητους οικονομικούς πόρους, εξασφαλίζοντας την καινοτομία και τις ορθές πρακτικές, που συνδυάζονται με την απαραίτητη ευελιξία. Γι' αυτόν το λόγο και προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις που προκύπτουν από την παγκοσμιοποίηση, η ελληνική κυβέρνηση έχει πάρει σημαντικές πρωτοβουλίες για να εκσυγχρονίσει και να απλοποιήσει το εθνικό νομικό καθεστώς για τις επενδύσεις στα λιμάνια.

Κλείνοντας την ομιλία του, ο YENANΠ αναφέρθηκε στη διεθνή προκήρυξη αναδοχής έργου που έχει προκηρυχτεί σχετικά με τα τερματικά εμπορευματοκιβώτια στους λιμένες του Πειραιά και Θεσσαλονίκης, για να προσελκύσει, μεταξύ των υψηλότερων πλειοδοτών, τους πιο κατάλληλους σφαιρικούς επενδυτές. «Όλες οι συνεργασίες θα βασιστούν στις αρχές ίσης μεταχείρισης, διαφάνειας, αναλογικότητας, αμοιβαίας αναγνώρισης, προστασίας μεμονωμένων και δημόσιων συμφερόντων και θα εξασφαλίσουν τον ελεύθερο και θεμιτό ανταγωνισμό» κατέληξε ο υπουργός. ☺



Franchise

Δίκτυο καταστημάτων Ναυτιλιακών ειδών

10 λόγοι για να γίνετε μέλος της **πρώτης αλυσίδας** καταστημάτων **ναυτιλιακών ειδών** στην Ελλάδα

- ▶ Χαμηλό κόστος επένδυσης, από μόνο **78.000 €**
- ▶ Ασφαλής επένδυση με Υψηλή κερδοφορία.
- ▶ Υποστήριξη από έναν καθιερωμένο Όμιλο με υψηλή αναγνωρισιμότητα σε Ελλάδα και Εξωτερικά.
- ▶ Ταχεία ανταπόκριση στις ανάγκες της αγοράς με νέα προϊόντα.
- ▶ Επιλεγμένες εμπορικές συνεργασίες με κορυφαίους προμηθευτές.
- ▶ Δυναμικό και συνεχές πρόγραμμα επικοινωνίας και διοφήμισης.
- ▶ Ετήσιος ανοδικός κατάλογος 13.000 προϊόντων για το κοινό, με τιμές λιανικής.
- ▶ Πρόγραμμα συνεχούς εκπαίδευσης και ενημέρωσης για ότι αφορά την επιχείρησή σας.
- ▶ Σύγχρονα συστήματα διαχείρισης αποθεμάτων για μεγιστοποίηση της απόδοσής σας.
- ▶ Χαμηλό επαγγελματικό ρίσκο, όπου η επένδυσή σας είναι το εμπόρευσό σας.

Δίκτυο καταστημάτων

• Πειραιάς	• Γέρακος	• Πάτρα	• Σύρος	• Σαντορίνη
• Τήνος	• Χίος	• Άνδρος	• Κύπρος ΝΕΟ	

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ Α Ο.Ε.Α

Υπεύθυνος Franchising : Γιάννης Τσιμερίδης
Τηλέφωνο επικοινωνίας 210 4178009, e-mail: info@marinastores.gr, www.marinastores.gr

SOUTHERN SHIPPING & FINANCE CO. LTD

SOUTHERN SHIPPING (CHARTERING) LTD



HALKIDON SHIPPING CORPORATION



ILION LINES S.A.

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

85 Akti Miaouli & 2 Flessa Str.
185 38 Piraeus

■ Η πορεία του Ελληνικού Νηογνώμονα

Σημαντική, ανοδική πορεία διανύει ο Ελληνικός Νηογνώμονας, ο οποίος γιορτάζει το ενενηκοστό έτος συνεχούς λειτουργίας του.

Μεταξύ των βελτιωμένων υπηρεσιών που προσφέρει ο Ελληνικός Νηογνώμονας είναι:

- Ο ευρύτερος εκσυγχρονισμός της μηχανοργάνωσης, ο οποίος εκτός από την άμεση, ουσιαστική και αξιόπιστη πληροφόρηση της διοίκησης, διευκολύνει το έργο του προσωπικού και εξασφαλίζει γρήγορη και αξιόπιστη ανταπόκριση στις απαιτήσεις των πελατών και των Αρχών που τον εποπτεύουν.
- Η άνοδος του επιπέδου των υπηρεσιών στον τομέα των Mega Yachts, η οποία επιτεύχθηκε με την αξιοποίηση της σημαντικής τεχνογνωσίας των στελεχών του στις επιθεωρήσεις και πιστοποιήσεις κότερων. Ειδικότερα, σε αυτόν τον τομέα αναβάθμισε το συγκεκριμένο φορέα σε ξεχωριστή διεύθυνση, παρέχοντας νέα γραφεία και πλήρη επάνδρωση.

Επίσης, με το ανεπτυγμένο δίκτυο επιθεωρητών ανά την Ελλάδα που διαθέτει, καθώς και την εξοικείωση του προσωπικού του με την πολυδαίδαλη ελληνική νομοθεσία, προσφέρει γρήγορη και αξιόπιστη εξυπηρέτηση των πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού, μια υπηρεσία η οποία επιβραβεύτηκε με την κατακόρυφη αύξηση του πελατολογίου.

Επιπλέον ο Ελληνικός Νηογνώμονας συμμετέχει σε αξιολογικά ερευνητικά προγράμματα, δημιουργεί τεχνογνωσία, εξελίσσεται συνεχώς ποιοτικά και καταξιώνεται ως



έναν από τους βασικούς παράγοντες της ναυτιλιακής υποδομής της χώρας μας.

Η πιστοποίηση προϊόντων και μηχανημάτων, το εξειδικευμένο προσωπικό που διαθέτει παρακολουθεί τις απαιτήσεις της αγοράς, που συναρτώνται με τις συνεχώς διευρυνόμενες απαιτήσεις για υποχρεωτική πιστοποίηση που επιβάλλει η Ευρωπαϊκή Ένωση και οργανώνεται η λειτουργία του, για να ανταποκρίνεται αποτελεσματικά.

Ο τομέας της Πιστοποίησης Συστημάτων Διαχείρισης, που πραγματοποιεί πιστοποιήσεις με βάση τα πρότυπα ISO 9001, περιβαλλοντικής διαχείρισης, υγιεινής και ασφάλειας, HACCP κ.λπ. διευρύνει τις διαπιστεύσεις του και τις δραστηριότητές του και παρέχει ουσιαστικές υπηρεσίες στις εταιρείες που πιστοποιούνται, προσφέροντάς τους σημαντική προστιθέμενη αξία.

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης διαμορφώνεται μια νέα πραγματικότητα σε ό,τι αφορά την αναγνώριση και τη λειτουργία των νηογνώμωνων. Οι απαιτήσεις αυξάνονται και γίνονται αυστηρότερες.

Παράλληλα όμως υιοθετείται μια ισότιμη και δίκαιη μεταχείριση των νηογνώμωνων, άσχετα με το μέγεθός τους, που δημιουργεί μια μεγάλη πρόσκληση για τους «μικρότερους» που εφόσον αποδείξουν ότι η ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουν είναι ισότιμη εκείνης των μεγάλων νηογνώμωνων, θα μπορούν να αναμένουν γρήγορη αποδοχή τους από τη ναυτιλιακή κοινότητα και μεγάλη ανάπτυξη. ☉



Ship & Yacht Registration Under the Malta Flag





In 30 years GM International Services Limited has registered over 45 million tons operating all over the world. Years of experience have taught us that efficiency, speed, confidentiality and the ability to cater for individual needs are the only criteria for success. Our very comprehensive services include Registration, Brokerage, Financial Administration, Agency, Legal Services, Offshore Company Formation and Maintenance. The many satisfied clients we have are the confirmation of our ability to accommodate all the needs of the shipowner.

30 years of professional service

GM International Services Ltd
14711, St. Lucia Street, Valletta VLT 1185, Malta
Tel: (+356) 21-235-341 Ext. 156
Fax: (+356) 21-244-821

Fax General: (+356) 21-220-101
Telex: 1462 ECOCRD MW
e-mail: maritimeservices@gmint.com
Website: www.gmint.com

MEMBER OF THE ECONOMICARD GROUP OF COMPANIES

CELEBRATING OVER
20 YEARS
OF EDUCATIONAL EXCELLENCE
SINCE 1986

NEW CHALLENGES in a competitive world



PROGRAMMES OF STUDIES BACHELOR & MASTER DEGREES

FULL-TIME, PART-TIME, DISTANCE LEARNING

- BSc in Shipping & Transport Management
- BSc in Tourism & Leisure Management
- BSc in Management & Economics
- BSc in Banking Systems & Finance
- BSc in Logistics & Distribution Management
- BSc in Modern Law & Marine Insurance

- MSc in Maritime Operations Management
- MSc in International Shipping & Logistics
- MSc in International Shipping & Finance
- MSc in International Law & Insurance
- MA in Tourism & Leisure Management Development
- MA in International Business



SBE COLLEGE SHIPPING & BUSINESS EDUCATION

47, LEOFOROS POSEIDONOS - 183 44 MOSCHATO - TEL: 0030-210 9480694/5, 0030-210 9484177 FAX: 0030-210 9422 618
web: www.sbe.gr, e-mail: sbe@otenet.gr

■ GALILEO: Το ευρωπαϊκό δορυφορικό πρόγραμμα ραδιοπλοήγησης

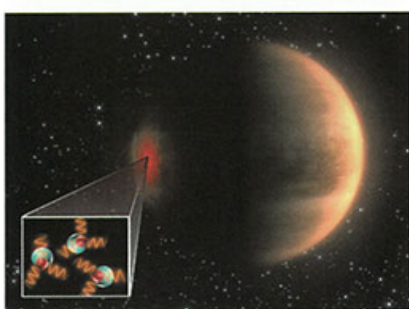
Λίγες ημέρες μετά την οριστική του έγκριση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το δορυφορικό σύστημα εντοπισμού θέσης Galileo παρουσιάστηκε στην Αθήνα. Στην παρουσίαση, που οργανώθηκε από το ελληνικό γραφείο της Ευρωβουλής, ομιλητές ήταν ο υπουργός Μεταφορών Κωστής Χατζηδάκης, ο ευρωβουλευτής της Ν.Δ. Μαργαρίτης Σχοινάς, εισηγητής της Επιτροπής Προϋπολογισμών για το πρόγραμμα, και η ευρωβουλευτής του ΠΑΣΟΚ Άννη Ποδημάτα, μέλος της επιτροπής Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας.

Με την ονομασία Galileo ονομάζεται το ευρωπαϊκό σύστημα δορυφορικής πλοήγησης που αναπτύσσεται από το 2002 από την Ευρωπαϊκή Ένωση και από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Διαστήματος (ΕΥΔ). Αναμένεται ότι θα τεθεί σε λειτουργία από το 2008. Στόχος του Galileo είναι να εξασφαλίσει τη ρευστότητα, την αποτελεσματικότητα και την ασφάλεια των μεταφορών στην Ευρώπη. Θα μπορέσει επίσης να εξυπηρετήσει άλλους τομείς της δραστηριότητας χάρη στις πολλαπλές εφαρμογές του.

Το Galileo αναμένεται να ξεπεράσει το αμερικανικό σύστημα GPS ενώ ειδικότερα θα επιτρέψει την ενίσχυση της ευρωπαϊκής επιστημονικής ταυτότητας και την ανάπτυξη της ανεξαρτησίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο του στρατηγικού τομέα προσδιορισμού της θέσης μέσω δορυφόρων.

Το σύστημα Galileo αποτελεί μια εναλλακτική λύση στην καθιέρωση του μονοπωλίου του αμερικανικού GPS. Πάντως θα είναι συμβατό με αυτό, όπως και με το ρωσικό σύστημα ραδιοπλοήγησης Glonass.

Το Galileo θα επιτρέψει στους χρήστες που διαθέτουν δέκτη να γνωρίζουν με μεγάλη ακρίβεια τη θέση τους σε πραγματικό χρόνο. Το πρόγραμμα



αποτελείται από 30 δορυφόρους και από δύο επίγειους σταθμούς, που βρίσκονται σε Ιταλία και Γερμανία, οι οποίοι θα αναμεταδίδουν τα σήματα στους χρήστες, επιτρέποντας τον προσδιορισμό του στίγματος με μεγαλύτερη ακρίβεια σε σχέση με το αμερικανικό σύστημα.

«Η ληξιαρχική πράξη γέννησής του είναι τον Απρίλιο του 2008 και αναμένεται στα 5 επόμενα χρόνια η ολοκλήρωση της υποδομής του» τόνισε στην ομιλία του στη διάρκεια της συνέντευξης Τύπου ο κ. Σχοινάς, συμπληρώνοντας ότι «το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο άντλησε τους πόρους κυρίως από αδιάθετα κονδύλια του τομέα της Γεωργίας και όχι συμπράττοντας με τον ιδιωτικό φορέα όπως προέβλεπε το αρχικό σχέδιο». Το ποσό χρηματοδότη-

σης ανέρχεται στα 3,4 δισεκατομμύρια ευρώ. «Το κόστος μπορεί να ακούγεται υψηλό αλλά δεν είναι αν σκεφθεί κάποιος ότι τα ίδια ποσόν δαπανάται για 150 χιλιόμετρα αυτοκινητόδρομου» είπε χαρακτηριστικά ο ευρωβουλευτής της Ν.Δ.

Ο κ. Σχοινάς διευκρίνισε ότι το Galileo είναι το πρώτο σύστημα που σχεδιάζεται κυρίως για πολιτική χρήση, σε αντίθεση με το GPS που ανήκει στο αμερικανικό υπουργείο Άμυνας. Το συγκεκριμένο σύστημα έχει γεωπολιτική σημασία για την Ευρώπη, δεδομένου ότι οι ΗΠΑ μπορούν να διακόψουν την παροχή υπηρεσιών στο GPS σε περιόδους κρίσεων, όπως συνέβη στον πόλεμο του Κόλπου. «Σε αντίθεση, το σήμα του Galileo θα προσφέρεται αδιάλειπτα ακόμα και σε ενδεχόμενη περίπτωση τρομοκρατικής ενέργειας στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης» υπογράμμισε ο κ. Σχοινάς.

Οι υπηρεσίες πλοήγησης που θα είναι διαθέσιμες στο Galileo είναι τέσσερις:

- Η Ανοιχτή Υπηρεσία, ελεύθερη και δωρεάν για όλους τους χρήστες. Προσφέρει ακρίβεια από 15 έως 4 μέτρα, ανάλογα με το δέκτη και μπορεί να συνδυαστεί με το GPS για μεγιστοποίηση της κάλυψης.
- Η Εμπορική Υπηρεσία θα χρησιμοποιεί κρυπτογραφημένο σήμα και θα διατίθεται έναντι αμοιβής. Ο προσδιορισμός θέσης γίνεται με ακρίβεια κάτω του ενός μέτρου έως και λιγότερο από 10 εκατοστά.
- Η Δημόσια Ελεγχόμενη Υπηρεσία και Υπηρεσία Ασφάλειας Ζωής, επίσης κρυπτογραφημένη, θα προσφέρει ακρίβεια συγκρίσιμη με της Ανοιχτής Υπηρεσίας, με επιπλέον ασφάλεια από τις παρεμβολές και δυνατότητα ταχείας αναγνώρισης προβλημάτων. Προορίζεται για κρίσιμες υπηρεσίες όπως η αστυνομία, ο στρατός και η αεροπορία.
- Η υπηρεσία για τη ναυσιπλοΐα, η οποία θα συνδέεται με το παγκόσμιο σύστημα μέσω του οποίου τα πλοία εκπέμπουν σήμα κινδύνου.

Ειδικότερα, όπως χαρακτηριστικά σημειώθηκε, με το GALILEO θα είναι δυνατός ο εντοπισμός όσων ρυπαίνουν, η παρακολούθηση των μετακινήσεων

άγριων ζώων και κοπαδιών ψαριών, η διαχείριση της αγροτικής παραγωγής. Θα βοηθά τους τυφλούς στις μετακινήσεις τους και θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων διάσωσης, καθώς θα είναι δυνατός ο ακριβής εντοπισμός (μέσω του κινητού τηλεφώνου).

Στην ομιλία του ο υπουργός Μεταφορών κ. Χατζηδάκης δήλωσε μεταξύ άλλων: «Το Galileo είναι ένα πολυσυζητημένο τεχνολογικό αλλά και πολιτικό εγχείρημα. Είναι ένα σημαντικό ευρωπαϊκό βήμα. Ένα βήμα για να γίνει η Ευρώπη πρωτοπόρος στις νέες τεχνολογίες. Χρειάστηκε ισχυρή πολιτική βούληση. Ο δρόμος δεν ήταν καθόλου εύκολος. Η Ελλάδα από την αρχή υποστήριξε τις προσπάθειες και με εποικοδομητικό πνεύμα προσπαθήσαμε να συμβάλουμε στην τελική συμφωνία. Στο συμβούλιο των Υπουργών Μεταφορών της Ε.Ε., που έγινε στις αρχές Απριλίου, καταλήξαμε σε μια πολύ σημαντική πολιτική συμφωνία σχετικά με τον τρόπο

υλοποίησης του Galileo, που άνοιξε το δρόμο για την ανάπτυξη του δορυφορικού συστήματος ραδιοπλοήγησης. Ένα σημαντικό για τη χώρα μας στοιχείο είναι ότι η τελική συμφωνία, μετά και από αίτημα δικό μας, εξασφαλίζει τη δυνατότητα σε μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις να εμπλακούν σε θέματα εφαρμογών και παρεχόμενων υπηρεσιών. Δίνονται έτσι ευκαιρίες και σε ελληνικές επιχειρήσεις που, ως επί το πλείστον, είναι μικρές ή μεσαίες, να συμμετέχουν στην υλοποίηση του προγράμματος αποκομίζοντας σημαντικά οφέλη για τις ίδιες αλλά και για τη χώρα».

Ένα από τα θέματα που θα εξετασθούν στο άμεσο μέλλον είναι το ζήτημα της προστασίας των προσωπικών δεδομένων. Συγχρόνως, έχουν ήδη αρχίσει συζητήσεις με την Κίνα προκειμένου, όπως είπε ο κ. Σχοινάς, «να απογαλακτιστεί από το GPS». Σημειώνεται ότι οποιαδήποτε τρίτη χώρα μπορεί να συμβληθεί με το GALILEO. ☉

■ Μετονομασία ναυτιλιακού πρακτορείου



Στη μετονομασία της προχώρησε η Hellastir Maritime S.A. που εκπροσωπεί τη ναυτιλιακή εταιρεία διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων ZIM. Η ιδρυθείσα από το 1962 εταιρεία θα φέρει την ονομασία ZIM Integrated Shipping Services Hellas S.A. ενώ εμπορικός διευθυντής ανέλαβε ο κ. Νίκος Αρβανίτης. Η διοικητική δομή του ναυτιλιακού πρακτορείου παραμένει η ίδια. ☉



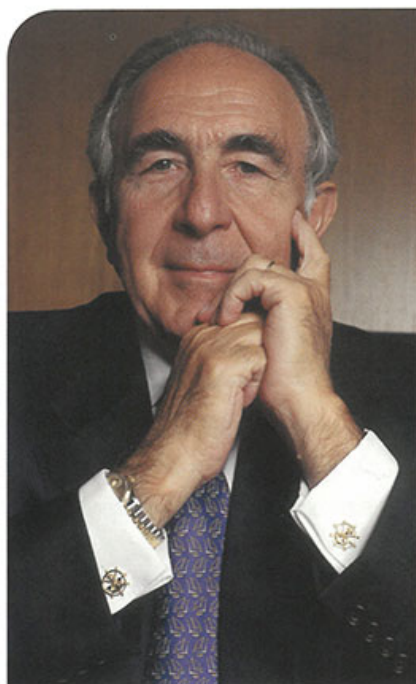
“Entrust your Business on Experience”

Specializing in:

New Buildings
24 Hour Emergency Response Services
Marine Designs/Conversions
Field Surveys
Plans & Manuals
Project Consultations
Safety & Quality Management
Research & Development

Visit our site www.csassociates.gr

6, Skouze Str.
185 36 Piraeus, Greece
Tel. +30 210 4293363-4
Fax. +30 210 4293365
E-mail: csassoc@otenet.gr



Published by
Gratia Publications Ltd.



Editor:
Ioanna Bissias
Editorial Advisor:
Ilias Bissias
Editor in Chief:
Liza Marelou
Creative Director:
George Paraskevas
Contributors:
Ap. Domvros
Dr. Alkis Korres
George Banos
Ass. Professor B. Tselentis
Professor Ch. Psarftis
Advertising Managers:
Chris Kapadakis
Demetra Tsakos
Photographs
George Giannakis

Gratia Publications Ltd.
132 Syngrou Avenue
176 71 Athens
Tel: (+30) 210 - 92.22.501,
(+30) 210-92.48.006
Fax: (+30) 210 - 92.22.640
e-mail: editors@naftikachronika.gr
www.naftikachronika.gr
Web strategy development by IT

While every effort has been taken to ensure the accuracy of the information contained in this magazine, no responsibility can be accepted for errors, omissions or inaccuracies. Opinions expressed herein are those of the authors and are not necessarily those of Gratia Publications Ltd.
Reproduction in whole or in part is prohibited without the prior written permission of the publisher.

112 | **Posidonia 2008: An opportunity to reflect on joint shipping interests and initiatives**
By Daniel V. Speckhard,
Ambassador of the United States of America

116 | **The revision by IMO of MARPOL Annex VI**
By Spyros Polemis, President of the International Chamber of Shipping, president of the International Shipping Federation, vice president of the Greek Shipping Co-Operation Committee

118 | **FYROM: What's in a name?**
By Margaritis Schinas, Member of the European Parliament, Nea Demokratia/EPP-ED

120 | **In an effort to enhance the European maritime transport, what are the necessary measures to attract people to the maritime professions?**
by Fotis Karamitsos (Director for Maritime Transport, Galileo & Intelligent Transport, Directorate-General for Energy and Transport (DG TREN) European Commission.

122 | **First Annual Celebration of the European Maritime Day**

124 | **As If ...**
By Spiros Ranis, Managing Director
Ranger Marine S.A.

130 | **The increasingly urgent problem of manpower shortage - how it developed, what can we do about it**
By Andreas J. Drousiotis, Chief Executive Officer
Bernhard Schulte Shipmanagement

136 | **Impact of today's shipbuilding market in tomorrow's safety shipping Boom or Boomerang?**
By George Sarris,
President Enterprises Shipping
& Trading S.A.

142 | **Environmental risk evaluation criteria: The discussion at the IMO**
By Harilaos N. Psarftis, Professor,
Laboratory for Maritime Transport
School of Naval Architecture and Marine
Engineering National Technical University of Athens

150 | **Are, after all, Shortsea Shipowners the best bet for Athens Stock Exchange?**
By Alkis Korres

154 | **Greek Shipping and the economy: The annual report by the Union of Greek Shipowners**

168 | **Coating Standards, EU Maritime Policy & Welding Technology**

172 | **Octamar™ F35 - A new product from INNOSPEC**

174 | **8th Maritime Conference "NAVIGATOR 2008" in Athens Golf Club in Glyfada**

Safety Means the World to Us.



As Guardians of the things that pass through our hands and shape the future, our guiding principle must always be to put safety first. For as we do this we ensure the safe passage of our people, our cargoes and our environments. Our principles guide our vision.



CERES



Posidonia 2008: An Opportunity to Reflect on Joint Shipping Interests and Initiatives

By **Daniel V. Speckhard**, US Ambassador to Greece

This year, Posidonia 2008 marks the 12th time the U.S. Commercial Service has organized a U.S. Pavilion, and nearly 40 top American firms, leaders in the world marine market, will be participating. Their presence demonstrates their recognition of Posidonia's importance as an international trade event, their eagerness to offer American products and services of the highest quality at competitive prices to the Greek and neighboring maritime communities, and their commitment to the critical Greek market.

In addition, U.S. Maritime Administrator Sean Connaughton will be attending along with a VIP delegation from the State of Louisiana, led by the Assistant Secretary for Economic Development, Don Pierson. The U.S. Coast Guard's Automated Mutual Assistance Vessel Rescue System (AMVER) will be participating as well. Posidonia 2008 will, therefore, also be showcasing the long history of U.S.-Greece cooperation in shipping in both commercial and government sectors, which is a tribute to the magnitude and importance of the Greek merchant marine fleet.

In the U.S., the importance of the shipping industry cannot be overestimated. Our Department of Homeland Security (DHS) estimates that 40% of all incoming U.S. trade arrives by ship in nearly 32,000 containers per day. One in ten jobs in California's populous Los Angeles County is derived directly or indirectly from port activities, and longshoremen are currently the highest-paid blue collar workers in the U.S.

Greece operates the largest merchant marine fleet in the world and is a clear leader in international shipping. People in industry have been talking about the "Greek shipping miracle" for over two decades and, consequently, the biannual Posidonia international maritime exhibition in

Athens is recognized as one of the world's most important industry showcases.





The magnitude of this industry demands coordinated and sustained efforts for its security and protection, and the U.S. works closely with Greece, the European Union, and all its partners and allies on this issue. Our flagship Container Security Initiative, or CSI, is one of the newest and most effective multilateral port security programs to date. CSI allows both the U.S. and a host nation to ensure the security of cargo destined for the U.S.



In June 2004, the Port of Piraeus joined CSI, and we are grateful for the close cooperation of Greek authorities in this initiative. As part of CSI, DHS provides Greece with specialized training, equipment, and high-level information sharing that, in turn, allow Greece to improve its own security systems. Joint U.S.-Greece efforts through CSI are making Piraeus a safer port and a more attractive point of origin for shippers to the U.S. To date, 58 ports worldwide are part of CSI, and 20 of those are within the European Union. The World Customs Organization, the European Union, and the G-8 support CSI expansion and have adopted resolutions implementing CSI security measures introduced at ports throughout the world. Separately, the U.S. reached an agreement in March 2008 with the European Union to pursue a road map for mutual recognition of our respective shipping trade security systems, and we are continuing to work on ways to make the most modern security technologies, like electronic scanning equipment, standard at all ports. The European Union is a key partner in improving supply chain and port security, not just in our respective ports, but all over the world.



The U.S. also recognizes the important role that the International Maritime Organization plays in security and environmental matters, and we believe that its involvement with all 167 member states ensures that international maritime arrangements are consistent with international law. One recent example of the importance of the International Maritime Organization occurred late last year when a tour boat began to sink off the coast of Antarctica. Nearby vessels, following International Maritime Organization conventions, were monitoring emergency radio frequencies and were able to rescue all the passengers. The International Maritime Organization is also a major force behind the International Ship and Port Facility Security Code, another important driver for port security improvements, setting minimum international standards for protecting international maritime trade. We applaud the efforts of the Greek Ministry of Merchant Marine for making Greek ports compliant with this Code.



These bilateral and multilateral initiatives are critical to ensure a safe, vibrant international shipping industry, and the U.S. will continue to participate actively in them. Posidonia 2008 represents the strength and importance of our cooperation in enhancing port security in the U.S., in Greece, and worldwide. ●



LINKING QUALITY SHIPPING WITH PUBLIC BENEFIT PROJECTS AND CULTURE



VLCC OLYMPIC LOYALTY, 303.184 DTW, built 1993

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

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



VLCC OLYMPIC LEGEND, 309.270 DTW, built 2003

ALEXANDER S. ONASSIS



PUBLIC BENEFIT FOUNDATION

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

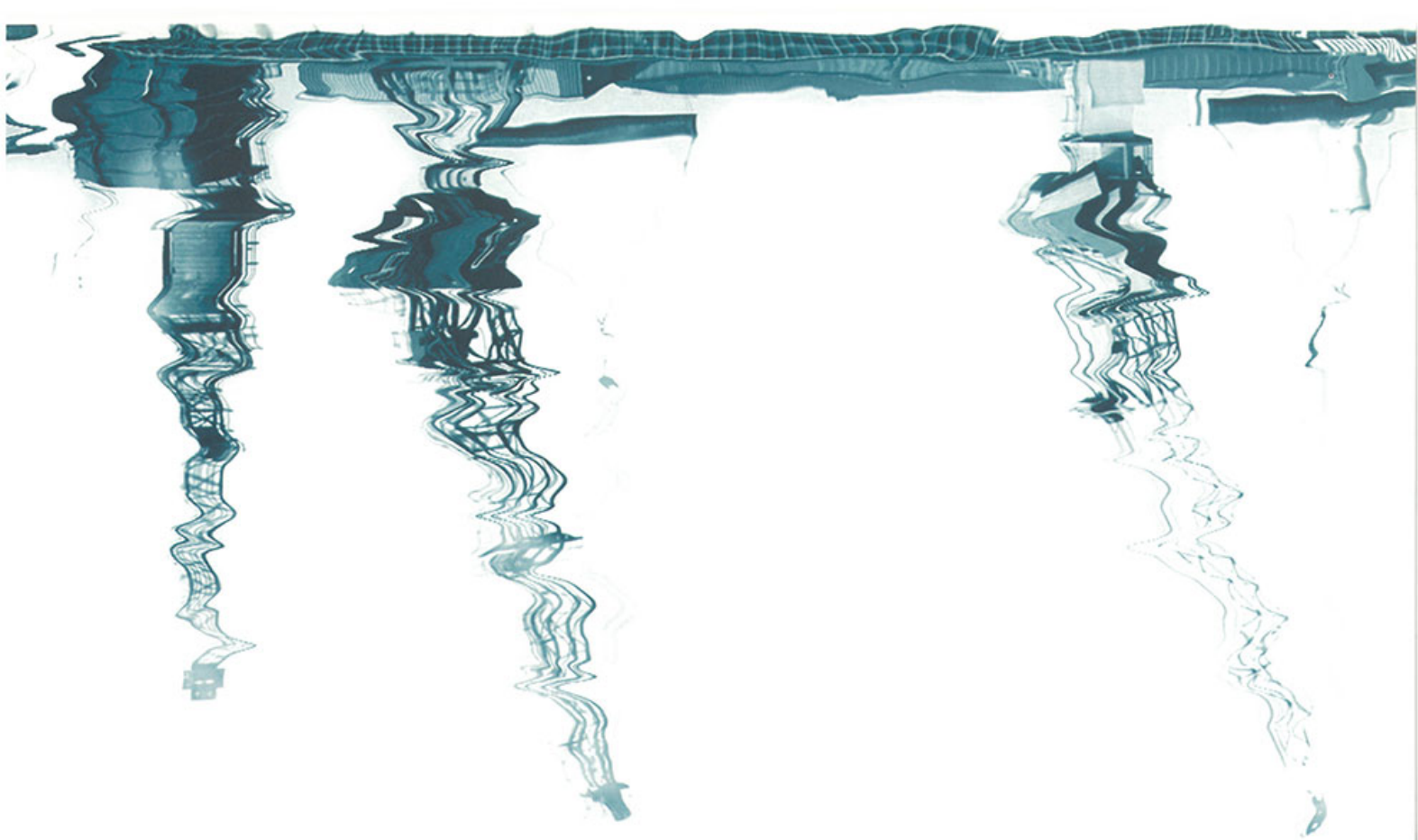


Nineteen vessels, tankers and bulk carriers, hoisting the Greek flag, manned by Greek officers, totalling 2.700.000 tons deadweight, owned by the ALEXANDER S. ONASSIS FOUNDATION, sail daily generating profits, 50% of which are allocated to the continuous support of public benefit activities, within the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

www.onassis.gr

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

December 2004



ALONGSIDE SINCE 1998

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

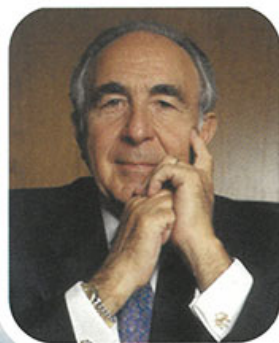


UK P&I CLUB

The revision by IMO of MARPOL Annex VI

It is a fact that the protection of the environment is currently the most important issue of our era, and this is actually a good thing. For shipping, the revision by IMO of MARPOL Annex VI, that regulates the standard air pollutants, such as sulphur oxide and nitrogen, has reached the final stages after the recent agreement that successfully and with a great resolve was achieved by the Environmental Protection Committee of IMO in March.

By **Spyros Polemis**, Chairman of the International Chamber of Shipping, President of the International Shipping Federation, Vice President of the Greek Shipping Cooperation Committee.



This Agreement represents a significant success, not only for the governments, which will thus be in a position to ensure the protection of the health of their citizens, as far as pollution from marine transportation is concerned, but also for IMO, and for the system of discussing and reaching agreement on international regulations, which is so important for our Industry. The success of IMO has obviously dumbfounded all those that were sceptical, and who believed that IMO would not be able to respond to the challenge, which was to achieve agreement in introducing stricter rules for gas emissions, within an acceptable timetable.

The new agreement stipulates the following:

1. For the time being, the fuel continues with 4.5% sulphur in all areas except ECA's, which are the sensitive coastal regions, where ships will have to burn distillate with 1.5% sulphur, until March 2010.
2. The sulphur content of the fuel in the ECA regions is reduced to 1% sulphur in 2010, whereas the other fuels remain, the same as before.
3. The sulphur content of the fuel for the other regions remains the same until January 2012, when it will be reduced to 3.5% sulphur. The fuels in the ECA regions remain at 1% sulphur.
4. The ECA fuels are reduced to 0.1% from January 2015, whereas the fuels in the remaining areas counting at 3.5% sulphur.
5. The sulphur content of the fuel in the other regions (except ECA's) is reduced to 0.5% from January 2020, whilst in ECA's it remains at 0.1%, unless the review in 2018 proves that there are not enough quantities

The worlds leading shipbuilding fair

available globally, in which case the date, for this particular part of the regulation, changes to January 2025.

This shall allow the refineries sufficient time to take the necessary decisions so as to make the essential investments, in order to ensure that the required quantities of fuels of low sulphur will be available globally at a reasonable price.

For this reason (and this is an important aspect of the new agreement) a proposed review has been included in the new regulations, for 2018, so that the progress, as far as the availability of the new fuels is concerned, can be properly ascertained before the date on which the new international limit will apply. ICS (the International Chamber of Shipping) has undertaken to investigate the availability of the fuels over the next few years, so that it can be established that there are indeed enough fuels globally.

If we therefore assume that this agreement will be confirmed by all the member states of IMO in October, we hope that this will be enough to satisfy the politicians -especially in North America and Europe- that there is no need to enact any regional regulations in contradiction to the regime of IMO, because if this happens, it is certain that it would lead to an operational chaos.

Taking also into consideration the high cost for the shipping industry, we believe that it is important for the governments to be prepared to take measures that ensure that sea transportation will not become less competitive compared to transportation by other means, which are not as friendly to the environment, especially with carbon emissions.

It is in the spirit of compromises, that not all parties involved will be pleased from the final outcome, but the shipping industry is committed to honour its side of the agreement.

The solution for the new regulation of IMO was based on accurate scientist's analysis of clean environmental benefits and of a thorough evaluation of the oil industry's capabilities in order to provide the new fuels that are required. This was achieved by IMO's Scientific work team in 2007, and so the recent agreement became feasible.

It is remarkable that the IMO's new regulation is compatible with the convictions that the ICS has supported in all the difficult negotiations during the past 18 months.

- The need for conforming choices which are based on a unique goal.
- The need to take into account the effect on other fuel emissions.
- The need to incite the technical innovation and
- Agreement for both short-term and long-term goals.

Most of all, this agreement leads us towards our final goal, which is to eradicate all the types of pollution that shipping causes globally.

From the above it is clear that the Shipping industry is motivated and eager to take the necessary measures to improve its performance and decrease even more the harmful gas emissions.

Let's hope that other sectors will take the same interest and similar initiatives to reduce emissions globally for the benefit of our environment and all human kind. ☉

23 - 26 sept. 2008



shipbuilding · machinery &
marine technology

international trade fair · hamburg

www.smm2008.com



Hamburg Messe

Dimitra Tsatsani
Phone: +30 2310 3277-33 · d.tsatsani@mail.ahk-germany.de

FYROM:

What's in a name?

As the region's oldest member of NATO and the European Union, Greece feels a strong sense of responsibility towards its neighbours and has always supported their Euro-Atlantic aspirations.

By Margaritis Schinas | Member of the European Parliament, Nea Demokratia/EPP-ED



During the last NATO Summit in Bucharest, Greece strongly supported Albanian and Croatian membership of NATO. Unfortunately, this was not possible for the Former Yugoslav Republic of Macedonia (FYROM). The Greek position was made clear from the outset: the name issue constitutes a serious political problem, and as long as it remains unresolved, it hampers the consolidation of alliances and partnerships. The Greek position was not only understood, but it also became that of the Alliance, confirming the credibility of the

Greek arguments.

But what's in a name? Let me put it as simply as possible. The term Macedonia has always been used to characterize a wider geographical region, parts of which today belong to Greece (51%), FYROM (38%) and Bulgaria (9%).

Unfortunately, the leaders of FYROM have not only unilaterally styled their country Macedonia, which is a name that has been part of Greek history and culture for 3,500 years, but they also insist on being the sole

legitimate claimant to the name of an entire region, the largest part of which lies outside FYROM's borders.

Unquestionably, the appropriation of the term Macedonia by a single country is in no way conducive to good neighbourly relations and regional stability.

The young governing elites of FYROM declare that they have no designs on Greek territory, culture and history. However, they refuse to remove such claims from textbooks, maps and national documents. Recent acts of provoca-



tion include renaming Skopje's airport "Alexander the Great", superimposing the swastika on giant posters of the Greek flag in the streets of Skopje, and tolerating the publication of a picture depicting the Greek Prime Minister as a Nazi officer. These actions clearly do not contribute to the development of good neighbourly relations, which as we all know are a prerequisite for NATO and EU accession. In this framework and as far as NATO is concerned, the Alliance supports full normalisation of relations not only between its members but also with third, neighbouring countries. FYROM's counterproductive policy comes in spite of Greece's efforts to support this country's quest for economic development and political stability. Greece has already invested over 1 billion Euros in FYROM, becoming its largest foreign investor, and has created more than 20,000 jobs there in the last decade.

For the last 17 years, Greece has tried to resolve the name issue under UN auspices. Its negotiating



position is clear: it supports a composite name for FYROM that includes the geographical designation of the term but attaches an adjective to it, in order to distinguish it from the Greek province with the same name. Greece has unilaterally moved more than halfway on the issue. It is high time for FYROM to start shifting from its hard line. Greece is strongly committed to finding a definitive solution. It is also part of its strategic vision of the region to build strong relations and sound cooperation with all countries in Southeastern Europe. The Greek government, with the support of all the other political families in the country, is eager to find a mutually acceptable solution to the



name issue. It is our firm desire to leave that problem behind. It is in Greece's direct interest for FYROM to develop and prosper in a peaceful and democratic environment.

Following the outcome of the NATO Summit in April, Athens declared repeatedly its willingness to resume negotiations on the name issue as soon as possible, in the quest for a "win-win" outcome. As long as this problem remains unresolved, FYROM's candidature for the EU and NATO will be problematic. After all, if you cannot agree with your neighbour you cannot have friendship, and without friendship, alliances and partnerships become impossible.

In an effort to enhance the European maritime transport, what are the necessary measures to attract people to the maritime professions?

By **Fotis Karamitsos** | Director for Maritime Transport, Galileo & Intelligent Transport, Directorate-General for Energy and Transport (DG TREN) European Commission.

The shipping industry in Europe is facing an unprecedented paradox: a booming demand for shipping, driven by the growth in world trade, and a rising shortage of European seafarers, affecting mostly officers. The downward trend in the numbers of seafarers in most European countries since the early 1980s and the ensuing decline in maritime know-how present a real threat not only for the shipping industry in Europe, but also for the whole range of land based associated industries that depend on seafaring skills.



This manning crisis coincides as well with a growing awareness of the importance of seafarers for the overall maritime industry. The human element is indeed one of the pillars of this industry and the centre of any action aimed at safeguarding safety and security at sea, the protection of the environment, as well as a prosperous shipping industry. Seafaring skills are also essential for related occupations within the maritime clusters.

The Commission is indeed convinced that seafarers are one of the main driving forces for a prosperous maritime industry. Deeply concerned about the impact of dwindling maritime skills for the future of the sector, the Commission has been deploying for many years now specific action to promote the maritime professions, attract people to them and ensure a proficient and sustainable maritime labour force for Europe:

The primary objective in this direction is to employ quality crews. The European Community adopted thorough legislation transposing into Community law the international standards on education, training and certification of seafarers prescribed by the STCW Convention. On the basis of this legislation, the Commission ensures in its role of the guardian of the Treaties, that seafarers employed onboard both Member States' and third Parties' ships, calling at Community ports, are adequately competent. Notwithstanding the need to ensure appropriate performance of seafarers, proper education and training improves also the overall standard of the maritime professions and may ultimately allow a post-sea career in the shore-based related industries.

Moreover, it is essential to further promote the maritime professions and enhance their attractiveness. The Commission launched a widespread



awareness campaign by means of a dedicated website, containing extensive information on the maritime professions, as well as the post sea employment possibilities for officers ashore. Besides, it carried out specific research projects on the development of a post-sea career ashore. Seafaring is a very arduous profession and given the numerous job alternatives on land, people are reluctant to stay long at sea. It is thus essential to prepare former seafarers for a potential associated employment in the maritime clusters.

neous application of these standards throughout the Union. It therefore invited the Social Partners in 2006 to consider concluding an Agreement concerning this Convention, in line with the provisions of the Treaty. Following this call and painstaking discussions, the Social Partners reached an Agreement in November 2007 that is expected to be signed by the end of May 2008. As soon as this Agreement is signed, the Commission will submit a proposal to the Council transposing it into Community law, in line with the Treaty. At

prestige once found in the seafaring professions for the sake of a prosperous shipping industry of quality. If the Greeks have been dominating the world markets, it is precisely due also to the knowledge, skills and spirit of seafarers. ●

Above and beyond, let's not forget that seafaring is a profession of tough conditions, whilst the ship is both the place of work and partly home for seafarers. Therefore, any attempt to attract people to the maritime professions would be in vain without adequate living and working conditions on board. Decent social conditions are absolutely crucial for job satisfaction, as well as the performance of seafarers.

The European Community adopted specific legislation transposing into Community law numerous international maritime labour standards for seafarers laid down by the International Labour Organisation (ILO). Following the consolidation of all these standards in 2006 into a single Convention, the Maritime Labour Convention, which aims a level playing field between operators, the Commission prompted its implementation into Community law to ensure an homoge-

the same time, the Commission requested the Member States to ratify the Maritime labour Convention, thus making it applicable globally. These achievements are surely remarkable. The Commission will continue its efforts to prevent the growing shortfall of European seafarers and ensure a rewarding profession attracting an adequate and proficient workforce. Nevertheless, this is a common problem involving common goals. It calls therefore for shared responsibilities and concerted action of all involved players. Flag States, Port States, the industry, operators, maritime academies, the Press... they all have a role to play to revive the maritime professions and retain a competent workforce.

Even so, it is essential that these concerted actions tone with a radical change of attitude towards social matters in the sector or else they would be ephemeral. There is a need to restore the social





First Annual Celebration of the European Maritime Day

With a Joint Tripartite Declaration, the European Institutions proposed on December 2007 that a «European Maritime Day» be celebrated annually throughout the European Union on 20 May. This decision has been the result of an initiative undertaken by the AV Vice-President of the EP and Member of the Committee on Transport and Tourism, Mrs. Rodi Kratsa, initiative supported by a great number of Euro-deputies of different political Groups and countries.



This celebration is linked to the new Integrated Maritime Policy for the EU, proposed by the European Commission in October 2007. Mrs. Rodi Kratsa has underlined that celebrating Europe's maritime heritage and future as well as highlighting its maritime activities would help raise citizens' awareness not only to the importance of the maritime sectors, but also to the key role of the marine environment and Europe's coastal regions, islands and outermost regions.



It aims at fostering better understanding of the interactions between all policy players dealing with the seas (EU institutions, Member States, coastal regions, private sector, civil society and other stakeholders). It also aims at developing new tools that can support a more integrated approach in, for example, maritime surveillance, data collection, spatial planning and other such

policy areas. The Greek Euro-deputy Mrs. Rodi Kratsa highlights that similar initiatives already exist, but with a distinct sectoral focus. The objective of the European Maritime Day, on the contrary, will be to highlight the whole web of relationships that bind together all maritime and marine-related issues and activities in Europe, in line with the joined-up and cross-cutting approach of the new policy, as well as the significance and the role of the maritime sector for all the EU countries, coastal or not.



This year's celebration and events will include a stakeholder conference in Brussels 19-20 May, which will focus on the regional approach to the implementation of Maritime Policy, and dialogue with stakeholders. In the European Parliament, in Strasbourg, the 20th of May, the Joint Tripartite Declaration will be co-signed by the Presidents of the European Parliament, Council and Commission. In the

European Union different regions of Europe, Member States and local authorities, organizations of civil society and social partners, NGOs, Ports, Universities and any other organizations working in relation to the sea and the maritime affairs are invited to participate in the celebrations with their own activities. This can range from open ports and harbour days, to environmental actions, to networking among museums and aquaria, to highlighting maritime projects; anything that the stakeholders in the regions feel they want to highlight in connection with the European Maritime Day.

«This celebration is an excellent occasion for all of us, in order to increase awareness and visibility of the crucial role played by the Oceans and Seas and will contribute to a better visibility of the maritime sectors and maritime environment and more recognition of the importance they play in everyday life» concluded Mrs. Kratsa. ●



VERNICOS-ARGONAFITIS

SALVAGE & TOWAGE

FROM CONSTANTINOPLE SINCE 1851

POLLUTION CONTROL

FIRE FIGHTING

CONSULTING

35-39 AKTI MIAOULI STR.

185 35 PIRAEUS, GREECE

Tel.: +30 -210 429 2201 Fax: +30 -210 429 2200

E-mail: tugs@vernicos-argonaftis.gr

www.vernicostugs.gr
www.argonaftistugs.gr

FOR ANY TROUBLE AT SEA 24/7





As If...

By **Spiros Ranis** | Managing Director Ranger Marine S.A.

We live in the "As If" country, which seems to be a key grievance of the middle citizen, who ends up living in a virtual reality haze. However, we keep alive at sea a splendid very old tradition. The Greek-owned fleet firmly keeps the top notch in a great international industry, bringing wealth, glory, and might for the nation. We are the steady world champion in the Trade, but given the fact, that, it's an "invisible" trade, hardly if any, save the direct contestants, notice anything about.

This splendid artistic event goes on for 12 years in this town, and 19 men plus one woman, from 17 countries competed in the finals on September 7 of the year - 2007. Needless to say that, Air Guitar is a far more demanding art, as no actual instruments are involved, it's not necessary to know anything about, and you must have the talent to make hearers and viewers to «hear» the music in the absence of any sound.

Stathatos' real talent lies in the - very old and very Hellenic - Art of pantomime, viz., the dramatic, fine technique of pretending, mimicking, or simulating, etc, etc.

And this certainly is our national art, where we generally excel? in our political happenings in particular. We very well all know about, pantomime socialism, pantomime shipping policy, pantomime reforms, etc, etc... Always far from reality, and as we have gotten used to it, we like it, and we, mostly, adopt the tactic.

► A dearth of national sea officers

The success of our shipping business is, to a considerable extent, due to the Greek seafarer who, with talent, devotion to duty, loves the sea and knows how to exploit it, bringing the Golden Fleece for our old country. The officer's career, in particular, remains a wide open horizon for the young aspirant, who may reach the top, as it traditionally rears high rank staff, for the shore side maritime industry, up to owners.

Needless to say that it's imperative for a maritime nation to draw up an attractive, brisk and constantly updated training system, given the fact that, maritime technology and sea-trade

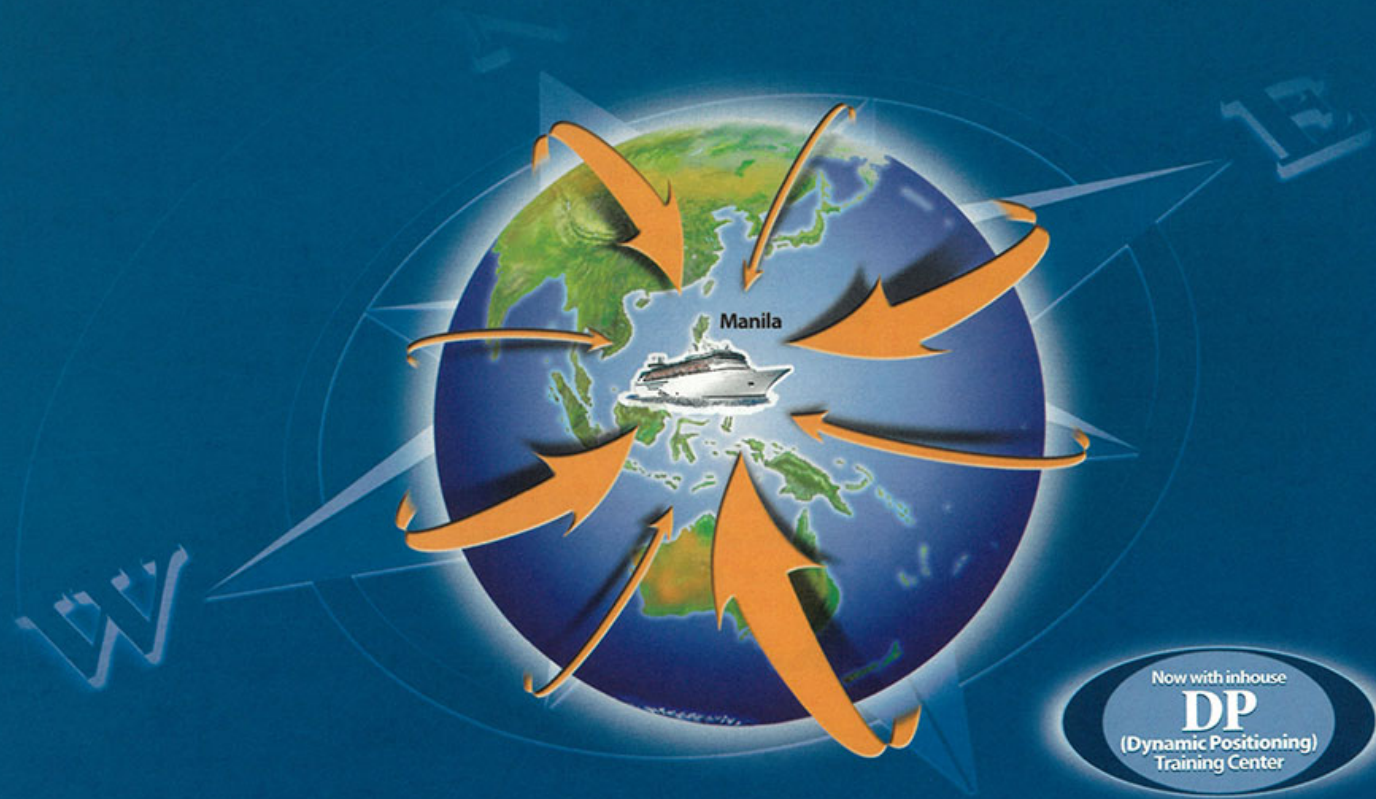


Whilst other ephemeral champions and heroes gain the attention of the Media and the hearts of the general public. They may be football or basketball heroes, spectacular artists, sons and daughters of the wind - or of the air -, etc, etc. And I'll promptly offer the reader a typical sample of such a world air champion, who brought laurels of fame to this nation.

Mr. Petros Stathatos, distinguished himself acting as if he was playing guitar, but actually with no guitar in his hands or feet and you never consider it as a laughing matter.

Oulu is an easy seashore town idly perched near the north - east corner of the Gulf of Bothnia - Finland, and there our good patriot, crushed his competitors in the Air Guitar World Competition.

Seafarers across the world



Our **aim** your **targets**.

Our **mission** your **effectiveness**.

Our **orientation** the meeting point of **your needs**.

CROSSWORLD is not only «crewing agents».

Providing «Full Crew Management» we actually act as an extension of our clients crewing department. With a versatile and cost effect service, we are able to satisfy the need for highly trained and motivated officers and crew. Working with established training instructors and centres and using the latest computer based software we provide our crew with constant training. In coordination with our clients we can also design specific training requirements.

Experienced with different reputable shipping companies around the world, with a diverse fleet, we are able to supply highly trained and qualified crew to all types of vessels such as LPG, TANKERS, BULKERS, PCC, CONTAINERS and PASSENGER FERRIES just to name a few.



CROSSWORLD
MARINE SERVICES INC.

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

Athens 71, Possidonos Ave & A.G. 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, e-mail: info@cwmsi.com





patterns constantly change. And rules / regulations – the international maritime law (IMO Conventions) –, keep changing to adopt to modern commercial and safety requirements. And that, any seafarer – and any vessel – have to obey the same rules and regulations, if we are to keep our peace of mind and that of the trade.

The IMO – STCW/95 Convention, to be said, makes the rule of thumb in training, for any shipping nation, still ours remains ... all thumbs.

instigating and mobilizing students. But by adopting the STCW/95 he will render best service to the industry and to the young looking for a career, as this Convention opens several pathways to the excellent sea-career, far more attractive compared to the existing obsolete, solely public and hide-bound "Academies". He would need guts.

► Recruitment

A large number of Greek owned ships are built, the regulatory net is tightening, and, an alarming rise in maritime – insurance claims is being linked

trend is to cram students in study halls, as many as possible, for as long as possible. And that's why many teachers / professors hate the Distance Learning System which thrives only in the developed nations.

And that's why to study the carpenter's or dress-maker's arts – or others of the same scientific status, one needs 3 years, in a public college – or more, in a university college.

► A Shipping Hub

This country makes a potentially ideal junction bridge connecting the European Union countries,

Shipping faces a long crewing crisis, in an international scale, as the number of young people attracted into seafaring is very low and getting lower. National officers in particular, being properly trained, keep way down with demand, the employment of exotic strangers keeps way up, and remains a very convenient "solution". Yet our Shipping Minister remains totally cool and fully imperturbable, as if he has never heard anything about what makes a distinct Topic A, in any shipping nation's Maritime Cluster Concept. As if he has never heard of our front loaded public education arrangements where, the cadets spend four years in the Academies where, 30% is the students' wastage before graduation, plus a further 40% on graduates, before they spend five years at sea. The single sensible thing our Shipping Minister should do, hic et nunc, is to comply with, and put the I.M.O. – STCW/95 Convention into practice, as well as the detailed and insistent instructions of the E.U. on the issue.

The strong special interests in the field are well organized and always ready to react to change,

to manpower shortcomings and shortages. This means that owners need quality operation to stay afloat and ahead, and something must be done, as quickly as possible. Still what actually is done are campaigns to draw young people to our Maritime Academies. The results are very poor, as a post in the vast public sector remains, in this country, the blissful dream of any unemployed, young or old. The Media does not help a lot and a lump of our political establishment (the "progressive" – habitual despises of market economy), revile private enterprise as selfish profiteers. And – as if – this was not enough, seafarers are reviled – as if they were – disorderly, uncivil and crime prone.

Two interests run in harmony through any education regimen, anywhere in the civilized world. Students need the best education, within a reasonable span of time, without intentional temporizing and procrastination. Teachers, after all, need to secure their jobs and trend to consider schools simply exist for their satisfaction and profit. In our state the interest of students is hostage to that of teachers' trade guild, whose

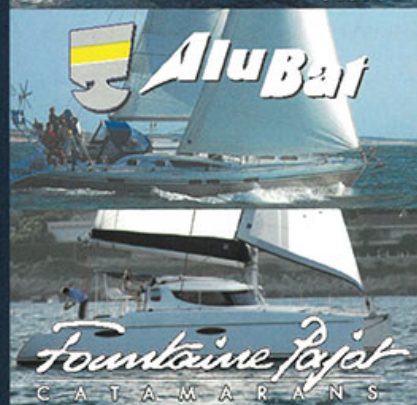
with the Arab world and Turkey, and you too consider our global stature in the maritime trade? these combined look as if Geography and the circumstance concurred to make Piraeus as destined to develop into a first class shipping and financial world center, about to challenge N. York and London. Still some simple problems have to be addressed first... Our mayor is very tall, handsome and a world class basket-ball player.

Mr. Fassoulas refuses to live in the city, his hometown is Salonica and he looks to be only thinly connected with the Piraeus city, with the waterfront much less. In a general sense Mr. Fassoulas refuses to be have as if he were an active Mayor of a big harbour, endowed to be an international shipping hub.

The story that Piraeus is about to compete London is rather old, with a touch of exaggeration in it. London strongly attract money and business from around the world and a feeling of self-confidence fills the hearts of residents, who, when not officially domiciled in Britain are taxed only on their British income, but not on their eventual off-shore earnings. The old Greek shipping com-



1^η ΘΕΣΗ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ 3^η ΘΕΣΗ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ σε αριθμό ναυλώσεων και υπηρεσιών γιώτινγκ ...γι' αυτό είμαστε υπερήφανοι!!!



Ένας στόλος 460 γιωτ όλων των κατηγοριών – 27 βάσεις σε Ελλάδα, Τουρκία, Καραϊβική, Κροατία, Ιταλία, Γαλλία, Μάλτα – 4 μαρίνες με δυνατότητα ελλιμενισμού 2500 σκαφών. – Πρώτη θέση στην Μεσόγειο και την τρίτη στον κόσμο σε αριθμό ναυλώσεων και υπηρεσιών γιώτινγκ.

Με την τεράστια πείρα της, η Kiriacoulis Mediterranean θα σας βοηθήσει να αποκτήσετε το δικό σας σκάφος. Bavaria Yachts, Dufour, Alubat (Οvni), Fountaine Pajot: ανάμεσα σε σκάφη κατασκευασμένα στα πιο αξιόπιστα ναυπηγεία της Ευρώπης, είναι βέβαιο ότι θα βρούμε εκείνο που ανταποκρίνεται στις επιθυμίες σας.

Ελάτε να μας συναντήσετε. Η δική μας υποδομή και πείρα μπορεί να εξασφαλίσει την δική σας απόλαυση.





munity there prospers to their benefit and that of the City, and this is something, the British very well know and much appreciate.

The much embellished Mansion House, is the scene of political and social activities, even banquets and is the official residence of the Lord Mayor of the City, - Ken Livingstone, for... the time being.

were a mere performer made of marketing professionals, consultants and pollsters, as it, very often, is the case. The burghers, naive as we are, we patiently inhale the noxious emissions of garbage, we profligately scatter around, regularly heap up on the street, and which are slovenly removed, in the event municipal collectors do not strike. Not to mention a dire parking problem, often traffic jams, poor civil services, or power break downs. But our Shipping Minister, the mayor, or any political grandee thought to know

may conveniently blame the military junta that, it then ruled the

country. As if the fact that this country has become an established... virtual democracy, and a E.U. member were enough to lure shipping potentates, capital, and business.

The middle citizen of the "As If" country, - the active author of it, - votes with his tender heart and then he blames the political menagerie with his bitter mind. As if politicians were extra-terrestrials. He considers it sensible and applauds to play guitar



anything about, they unanimously - for several decades - proclaim, Piraeus' future as brilliant, to say the least. As if they stay as far as possible from the real issues. As if the city with the malodorous neighborhoods, on the grips of state and regional bureaucracy isn't anything but doomed to support its rivals, London - New York - Singapore etc...

with no guitar, and get the award, or, play politics with thin air and get the votes.

Shipping minister Mr. Voulgarakis visited London and brought home the exciting news that the London Greeks are packing up to flee London, chased by a tax ax, as if the British are a silly people. I can't resist the temptation to quote a great Greek philosopher. He wrote poetry, eventually.

► A window of Opportunity

Once upon a time Beirut was a peaceful, splendid city, an excellent place to live and work in, and a first class shipping and finance center. That was before the sorry plight that befell Lebanon in the 1970s - the civil war that still plagues this country. Piraeus was supposed to be well positioned, well prepared and persistently exhorted as ready in every respect to capitalize on Beirut's evil lot. This window of opportunity remained closed, a lot of business people fled to London, New York, even Cyprus, together with their business. We

.....
«As for the cares of state and government - he had no idea what went on around him.»

"OROPHERNIS" - C.P. Cavafy

Translated by E. Sachperoglou

Oxford University Press

«Όσο για μέριμνα του τόπου, για διοίκηση - ουτ' ήξερε τι γένονταν γύρω του.»

"ΟΡΟΦΕΡΝΗΣ"

See you at Posidonia

Actually the City is riding the booming global economy, and a flexible regulatory approach makes it easy to do business, regardless nationality, currency or ...religion. London is a reliable and respected shipping hub, and Piraeus could compete London, to the extent Mr. Fassoulas could ever compete Ken Livingstone...

Mr. Fassoulas is nevertheless merrily voted to govern the city as if people vote with their hearts and very rarely with their minds? and as if he

GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

**...your shipping partner from Northern Greece
to the whole world**

LESCON



● **Headquarters:**

13, Kountouriotou str., 546 25 Thessaloniki - Greece

Tel.: +30 2310 530017, Fax: +30 2310 540646, A.O.H.: +30 6944 694562, e-mail: info@gigilinis.gr

● **Branch Office:**

2, Filellinon str., 653 02 Kavala - Greece,

Tel.: +30 2510 831130, Fax: +30 2510 835287, A.O.H.: +30 6944 588815, e-mail: gigikav@otenet.gr



ISO 9001:2000
Certificate Number: 37928



MGMT. SYS.
RvA C 046



By **Andreas J. Droussiotis***
Chief Executive Officer Bernhard Schulte
Shipmanagement

The shipping environment as everyone realizes has changed dramatically. In the last decade or so, we have experienced changes that no one has ever dreamt about. If we go back in time, some twenty to twenty five years ago, and on account of the market development in those times, owners worldwide were initially exchanging western or national junior officers. Later, the officers in more senior position with officers from the Far East, or after the fall of the Soviet Union from the ex eastern block countries. This in an effort to increase profits or reduce losses by cutting down on the operation costs of their vessels. Obviously, everyone is in business for more than just the fun of it.

The increasingly urgent problem of manpower shortage

- HOW IT DEVELOPED, WHAT CAN WE DO ABOUT IT

As the other costs could not be reduced substantially, otherwise they would have directly affected the operational or maintenance standard of a vessel, the only point remaining was the crew part. Also, the cost of the crewing formed about 60% plus of the operation costs, so any saving on that was material. The decision was taken therefore to move from European or Scandinavian junior officers at the beginning and later on more senior positions to far easterners or personnel from eastern block countries. This resulted to a lot of savings, and owners were beautifully happy about this.

Obviously, very few realized the forthcoming problems and they kept a number of the European juniors. They wanted still to continue to recruit European senior officers for the future. What was the direct result of this?

A. Once, the newcomers in Europe or elsewhere realized this change their interest to study the seaman's profession be it deck or engine diminished to the extent that no newcomers were any more or very few were willing to follow the seaman's profession. Why do we actually talk about the western officers? A similar situation actually followed a bit later in Japan as well. The more expensive Japanese officers were also exchanged.

B. Other matters need to be considered in this respect and the most important I am sure you agree is that the education systems in the various countries and the exposure to diverse traditions that the different nationals have, had an impact on the results of the operations from the quality side.

C. The socioeconomic development in the more progressed countries was such that the structure in the social system changed. The result was that also people were not interested to be away from their families, take so much on their shoulders with all the requirements that developed over the last years and without the necessary incentive for it. The difference between the shore and sea based salaries were not any more as they used to be.

D. The approach of the younger generation was developed to be different also in these so called progressed countries.

The shipping industry managed to save on the costs until we reached the point that only the master and /or the chief engineer were Europeans or nationals. The matter has been seriously seen and considered only when owners realized that the commands of their vessels were not there anymore. The new ones did not exist and the average age of the ones in command was getting higher and higher. Basically, the problem is mainly for officers. I will not expand on ratings in this context, although the problem there is increasing rapidly too.

The other factor that negatively contributed largely to this has been the image of shipping. The reputation of shipping throughout the media is not the best. When you read about the shipping



industry - except the specialised shipping magazines and papers - is only when an incident happens and when you have the photos of birds dying of pollution. This definitely sells much more than anything else. This has helped over the years to have fewer people deciding to join the industry. Additionally, the extra load and responsibilities, as well as the high turnover rates, do not encourage

people to stay on board or to induce newcomers other than from countries that the attraction is strictly financial.

But what have we done to change this? What have we done to delete or substitute from the minds of the people the Exxon Valdez, the Erika and the Prestige? How did we succeed to influence the governments of the various countries to

stop unilaterally taking political decisions which influence our lives in shipping?

And what about criminalization? For what? The result... fewer people from developed countries in the academies. Fewer people interested in taking up the seafarer's profession.

So, we basically remain with the countries where people, due to financial consideration, take up the profession. People who in their own country are offered extremely low wages. Often, people talk about the loyalty of their people and the attachment to their employers. I always say this comes, surely, with the salary incentive of the package offered. We have remained with several countries from which we recruit good people from, but not enough to cater to the industry to the extent that it has built up to in recent years.

Promoting Career and Educational Development in the Maritime Industries

A Unique Masters Programme for Professionals Master's Degree in Maritime Operations and Management

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

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

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

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

Please quote ref: NAFCHRMAY08.



The countries basically providing the seamen for the shipping industry have been exhausted, if I dare even say, exploited to the full extent. We started with the Far East for cost saving reasons, and when we realized we could save even more money, we shifted to the ex soviet, eastern block countries for top senior officers, thus exchanging the more expensive north European / Scandinavian / Japanese.

Any new areas for recruitment? The only area that perhaps remains still unexplored is the continent of Africa. China was basically the area each one of us some years ago thought is the solution to this problem in its entirety. But is it really so? Who and to what extent has succeeded in real numbers in china? It may be still possible in the future but at present we have not seen many to help resolving the issue of recruiting. Simply the numbers are not yet there. Or at least the way we want them to be. The numbers of vessels still under construction, as I will explore below, create an everlasting problem that no one I am sure can resolve within the forthcoming years. The requirements are really hanging over the heads of all of us to simply rest on the qualifications and experience the officers we have. But what is the reason of feeling in this way?

The education system and the experience gained in real practical terms over the time makes the professional officer a real officer. What do we face now? People are so quickly promoted to their higher ranks on account of the lack of the numbers required that the experience and reactions to situations faced cannot be the right ones in the

majority of cases. If such promotions are not given the officers in question will leave and some other owner/manager will offer the position next door due to the problem faced by all. The numbers are not there. How can then we safeguard our operations and possible liabilities and responsibilities resulting out of these people actions?

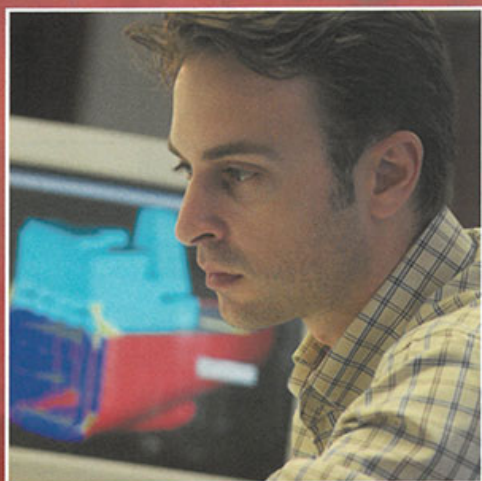
Training and upgrading is the issue and has to be the short term solution. Only in this manner can we help reduce the risks and provide the people with additional experience to handle the tonnage and cope with the existing laws and regulations. It is an expensive issue which in the majority of cases a number of owners and managers did not consider necessary for them to provide. Not to invest in training upgrading and even allow people to earn their experience on board the ships as supernumeraries. Never mind the cost; we need to do it to give the people what they need to carry out their duties.

As a group ourselves, in the ex Hanseatic and Eurasia regimes, we concentrated on training from the very beginning. We established our training centers and marine schools simply to cope with the increasing demands. We took into consideration the most efficient ways in which to deal with this problem, and this was to train ourselves the seafarers we placed on our ships. It proved successful, as it helped us tremendously. We feel that the problems the difficulties we face are the same issues faced by others, but day I say, to a lower degree. Training efforts paid us dividends over the years. The investment was worth while, and we

now expand even this under the new concept of our Bernhard Schulte Shipmanagement Group. Joining all power and specialization under the new brand name, we feel that we can better cope and provide our clients with more services at a higher quality than ever before.

The increase of the international tonnage is tremendous in number and tonnage in the last few years. The environmental change here is that shipping no longer belongs to the traditional owners, but largely to investors. People who build or invest in ships because they have the money, not the knowledge, expect a quick profit. We have had bad luck in the sense that the stock exchange has not existed for some years now with the collapses world wide. The bank interest is not adequate, even though the money is there, and investors expect to get a return. Shipping has been seen as a solution for them to the detriment of the real owners. This obviously pushed up the number of ships built and as a result they greatly contributed to the problem we face now.

I am not going to feed you all the available statistics, as the same info will be provided. Only in the year 2006, the world merchant fleet comprising of ships of 300GT and over, stood at 41,110 ships with a tonnage of 944.5 mill dwt and a 10.4 mill TEU. Compared to last year's figures, the tonnage increased by 6.4% cent and the teu capacity by 10.7%. This reflects the highest growth rates since many years. During the period of 2002-2006, the average growth rate for the total world merchant fleet was 4.2%, representing in absolute terms



Technical knowledge and
practical experience are
the pillars that support
maritime safety.

Setting the Standard for Service.

www.eagle.org



FOUNDED 1862

ABS

Setting Standards of Excellence



144.7 mill dwt. The figures alone give us the size of the problem we need to deal with. During the year 2005, additions to the world merchant fleet reached the volume of 70.1 mill dwt or in units 1,627 compared with the 62.4 mill dwt in 2004 and 1,341 units. Just considering the years of 2004 and 2005, we have the need of about 44,000-45,000 seamen, of which are about 4,500 masters and 4,500 c/officers and chief engineers. In 2007 and 2008, the situation worsened. In the upcoming years, up to about 2012, things look as if they might get worse, not better. The drastic escalation of the wages is for sure the result of the increasing shortage, and this will not stabilize either. The same people for higher salaries and the spiral go on and on. Surely seafarers do not grow on trees. It takes approximately 9 months to 1 year to construct a vessel, and it takes minimum 7-8 years to build up a master from a junior officer, if not more. How does one expect to cope with this extra demand?

We have come to a situation that we have the need of 5 masters and we have one to choose from and not as few years ago the need of 1 and 5 candidates were available to choose from. How quickly do we go for promotions? As mentioned already, if a C/O is not given a promotion in 2-3 contracts to master's position - which means maximum 15 to 18 months- he disappears as another manager or owner will offer him the job. The escalation of the wages is the other issue which is again of great concern but it does follow simply the supply and demand principle. Which level the wages will reach is the guess of anyone. The way it goes ... you have the need you offer more and get the people from others. And the others will do simply the same to you. Do we improve by the higher cost the quality offered? Surely not. We simply circulate the same people among ourselves but we do not get value for the

extra pay. Let aside the fact that you are at the mercy of the people on board, never mind what happens on board, and how they behave and whatever action you take against them they will find the position next door and perhaps even with more money.

What shall we do then as an industry? How can we protect ourselves?

There is not much that we can do, and it will take a number of years to see the real results; at least where the senior officers are concerned.

It is a fact that the vessels have become more sophisticated with more demanding trades more inspections - Port State Control, USCG, Oil Majors etc., so we need to allow more people on the ships to cope with the situation. We need to embark on cadet training and not on one or two persons for the fleet we do need a number. I know the cost is there and the guarantee to have the people remaining with you is not there. If, however, the majority complies, then at least they will circulate among all owners who paid for some training. Building up one's own officers is the best. You expect loyalty, but you also need to offer loyalty to them. It is a give and take situation.

Additionally, the investment in training needs to be more structured and intense. The regulations change, the requirements are increasing, the deficiencies due to early promotions are there and the only real weapon existing is the training and upgrading. This needs to be done by all. It is a fact no vessel was laid up because of lack of people to sail her. Why? The standards were lowered and if we have a mirror we will accept it at least to ourselves. The time will come that we will even come to that point. How many can afford to create another incident in the USA or in Europe or anywhere on the planet?

To conclude, the problem of shortage can be resolved by:

1. Changing the image of shipping in the open world. To make a real effort for the graduates to

have this as an option for their careers. No officers on the vessels will result to no people in the office with the experience we need them to have. No engineer no superintendent, no captain no crew personnel manager or marine superintendent. The academic experiences are good, but do they really compensate for the sea experience? There is a flat no as an answer. The shortage here is also seen to a large extent.

The ICS/ISF has taken the decision that this issue alone will take years to improve on and has to be a concerted effort of national and international organizations. We do need to have influence on the maritime academies curriculums in the countries from where we recruit seafarers. We can surely attain a higher level of success if we appear in international or strong national associations, or even through IMO.

2. The most important issue however, for us, is nothing else but the continuous training and upgrading of our own people. Few companies do it, or have their own facilities even. They spend money, but feel the problem to a lesser extent. Many more need to do it. Whatever you spend on training and upgrading is never enough. Many also ask, "Who will bear this cost?" All involved in the industry need to appreciate that the contribution needs to come from all those involved.

Even how the oil major requirements on matrices can be met is another issue. How can we have so many ships additionally entering the market, when we still comply with the time required for the rank and operator? I am sure here the answer, eventually, will be structured training to demonstrate what you do as operator /owner/ manager to train and upgrade your people to familiarize them with the new tonnage taken in.

In the beginning, I stated that I am not going to tell you anything more than what you know. Simply, my efforts are to paint this picture for you with real colors. The problem is there and we need to resolve it. ☺

* An edited summary of Andreas J. Drausiotis's speech at the Sea Japan Conference, held in Tokyo - Japan between 8 and 11 April 2008

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



IMPACT OF TODAY'S SHIPBUILDING MARKET IN TOMORROW'S SAFETY 2020-30 SHIPPING **Boom? or... Boomerang?**

By **GEORGE SARRIS*** President ENTERPRISES SHIPPING & TRADING S.A.



The construction of a safe and robust ship is one of the primary concerns and the basic theme of discussion in today's maritime community. Building a safe and seaworthy vessel involves a complex interaction between Shipowners, Shipyards, Management companies, Classification societies, Design offices, Suppliers and Subcontractors. However, the need to apply the highest standards and practices in the Global Maritime Shipbuilding community is shaken by straightforward economic reasons.

■ Shipbuilding In The Past

The Good Old Days... Standard Process

- Shipowners constantly monitor and assess the market trends and demands in the shipping market in order to identify potential future opportunities prior to ordering a vessel, always having as prime objective to meet and fulfill Charterers' requests.
- Selection of qualified shipyards that satisfy paramount prerequisites, such as capacity, high quality and safety standards, reliability to meet delivery dates, a reputable name to safeguard integrity and their finance, etc.
- Shipowners appoint a specialist to visit the Shipyard in order to verify that their construction techniques and facilities are appropriate as well as to identify any possible weaknesses associated to their shipbuilding processes.
- Check with the various Classification Societies that have knowledge of this specific yard about the Shipyard's records and performance.

THEN

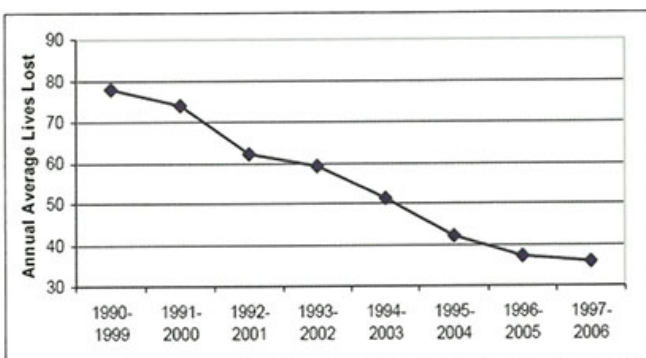
- Shipowners commence preliminary discussions with all selected Shipyards investigating Yards interest to build the particular series of vessels as well as inquiring and reviewing an outline specification that would enable them to evaluate the suitability of the vessel
- Once the interest is there, a full specification is provided and carefully perused by Ship owners technical teams. Further discussions with Shipyard then follow in order to agree on the final version of the specification as well as on the Makers List.
- The contract is then being negotiated, concluded and signed.

- The ship's construction begins and Ship owners establish a site office in order to supervise the whole shipbuilding process safeguarding the highest possible quality standards.
- The corresponding Classification Society verifies that the shipbuilding process adheres to the international rules and regulations.
- Sea trials
- Vessel's delivery

■ THE OUTCOME The Good Old Days

First class vessels furthermore

Over the last 10 years the number of casualties has significantly decreased as a result of stricter rules and regulations, higher technological achievements and improved quality systems.

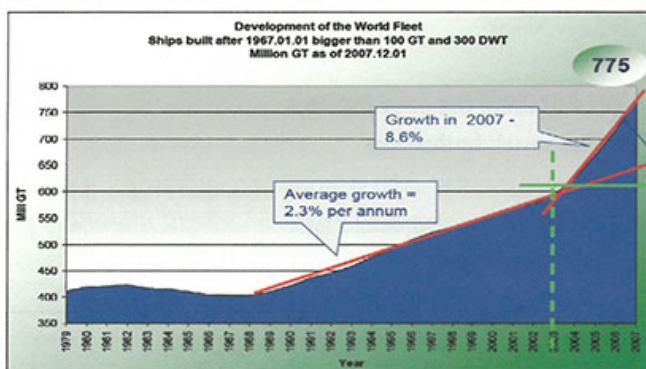


Shipbuilding In The Present

The Present... Newly developed Shipyards & Greenfields!

- There is no effective interaction between Stakeholders
- Shipbuilding contracts are signed based on "wishful thinking" instead of on a proper design and specification
- The specifications which are eventually offered by these Shipyards are very poor and inconsistent "copy-paste" amalgamations from other existing designs which when put together they make no sense
- Safety and quality standards are non-existent and if by any chance they exist





they are being compromised all the way

- Many new shipyards usually do not use International Standards but their national standards or even their own "builders practices" obviously copied from an existing yard in the vicinity but it is clear that this alone is affecting directly the quality of the construction especially in the critical areas that include welding and other shipbuilding processes.

■ The Present... Newly developed Shipyards & Greenfields!

- Due to the current market frenzy, Shipowners are led to sign contracts with newly developed Shipyards and Greenfields
- Booming market demand has boosted a rapid growth of small-medium sized shipyards with poor facilities and management.
- 30% of orderbook in China are in Greenfields
- More than half will be built in new facilities (i.e. greenfields, newly established shipyards and expanded shipyards)

■ Problems related to this "Newbuilding frenzy"

- Skilled labor in shipbuilding today is a rare commodity. Workmanship does not meet the appropriate standards.
- Material supply constraints: difficult to timely obtain quality materials and equipment from reliable suppliers / subcontractors
- Local lack of technology and production systems
- Currency implications: US\$ depreciation versus local currencies affect shipyard's profits therefore it encourages compromises
- Cash flow: slippage in delivery has a significant effect in the shipyard's cash flow
- Refundment guarantees are hard to get

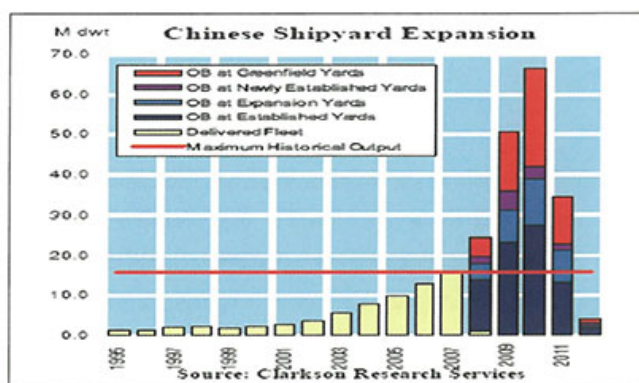
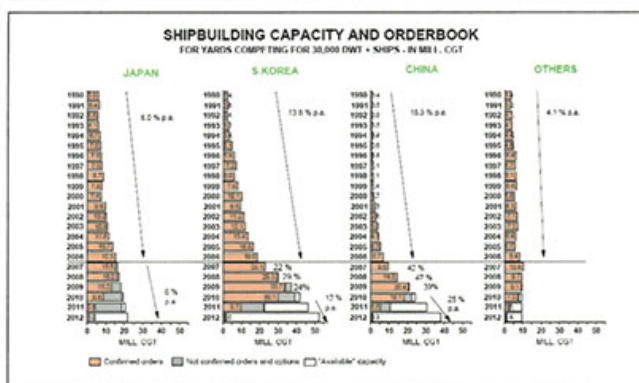


Table 1: China Shipbuilding Orderbook November 2007 For Existing & New Yards

Orderbook Size	Orderbook M Dwt *				Number Yards		
	Existing	New Yards	Total	%	Existing	New	Total
Over 3 m Dwt	96.8	32.2	129.0	74%	12	6	18
1-2.99 M dwt	14.9	9.4	24.2	14%	10	7	17
0.1-0.99 M Dwt	10.4	6.7	17.1	10%	26	26	52
Under 0.1 M Dwt	3.1	0.1	3.3	2%	70	11	81
No Orderbook	-	-	-	-	40	40	40
Total	125.2	48.4	173.6	100%	118	90	208
%	72%	28%	100%				

* Orderbook includes 2007 deliveries



■ Future Consequences

- Major casualties/incidents involving severe structural damages/ ship loss/ loss of human life etc.
- Huge compensations paid by Insurance companies and P&I Clubs
- Increased insurance premium
- Increased maintenance and operating expenses to keep these vessels of sub-standard quality running "smoothly"
- Loss of future income for Ship-owners
- Damage to commercial relationships with Charterers
- Loss of reputation
- Strong impact on the image of global shipping
- Significant loss of reputation of a Ship owner after a major casualty
- Pressures from governmental and non-governmental organizations (i.e. IMO, ILO, ITF, Greenpeace etc.) will become increasingly tough
- Shipping will become less attractive as a profession => difficulties in manning vessels with competent crew

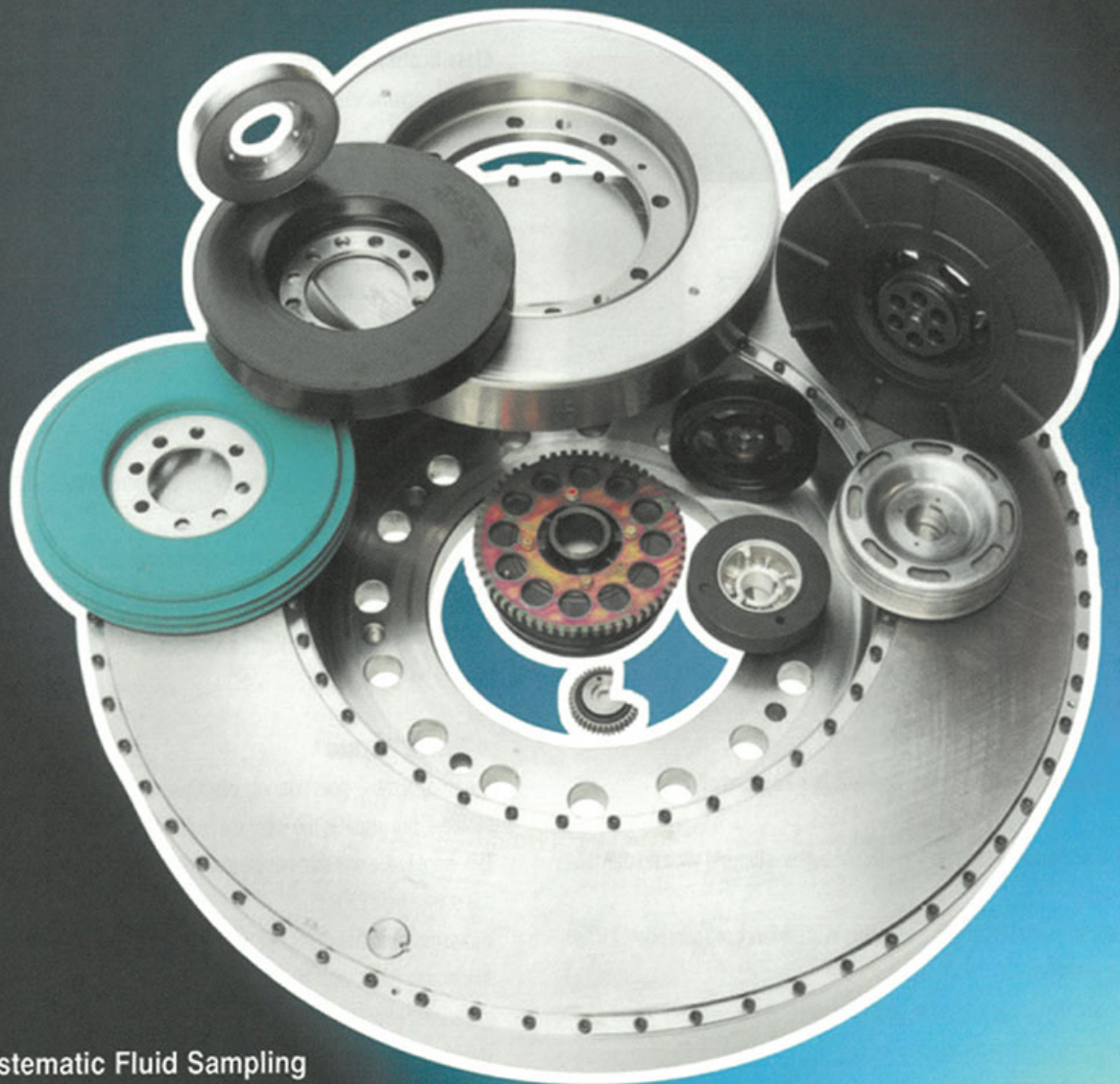
metaldyne

METALDYNE INTERNATIONAL (UK) LTD

Is your damper providing engine protection?

Torsional Vibration Dampers

Maintenance and Repair of Crankshaft Torsional Viscous Vibration Dampers



- Systematic Fluid Sampling provides early warning of damper failure
- Service minimises long-term running costs
- Maintenance saves cost of replacement and down time

FORMERLY **SIMPSON INDUSTRIES**

HOLSET

(SIMPSON INT UK LTD/HOLSTEN ENGINEERING VISCOUS DAMPERS)

Tel : +44 (0) 1422 395106

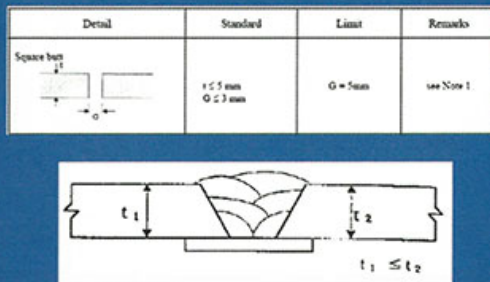
Fax : +44 (0) 1422 354432

davidwhitaker@metaldyne.com

www.metaldyne.co.uk

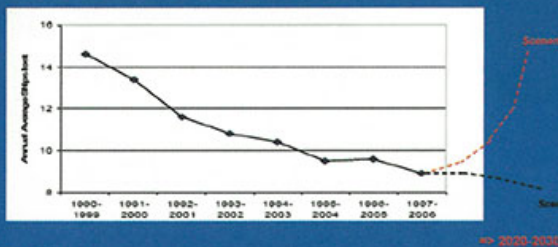
The Present... Newly Developed Shipyards & Greenfields!

Typical welding procedure in theory...



Future Consequences

Casualties



What would your forecast be: Scenario 1 or Scenario 2?

- Wages for seafarers will unavoidably increase=> no one will want to work on unsafe vessels
- Business Ethics: Environmental and Social impact
- A fragile model of business development=> will unavoidably collapse

What Can Be Done Today Before It's Too Late?

Owners

- Think twice before assigning a project to a new shipyard with no previous experience
- Evaluate shipyard's reliability and rank it in accordance to appropriate for the industry criteria
- Make sure that you witness the quality of work at the shipyard
- Request references from reliable sources
- Be thorough with the plan approval process as sometimes trying to save a penny you lose a pound
- Use experienced brokers
- Make contracts with more protective terms for Owners i.e. refundment guarantees/site team supervision etc.

- Use flexible terms in shipbuilding contracts such as option agreements and arbitration/jurisdiction clauses

Shipyards

- Use better training for workers and employees
- Use experienced /qualified workers and contractors and if not available educated them
- Employ quality management systems as well as strict quality control
- Adopt a model of sustainable, long-term business development based on technical competency, expertise and quality assurance
- Benchmark against first-class shipyards

Classification Societies

- Use expatriates instead of local surveyors that tend to depend a lot on the shipyard
- Create local supporting design offices for shipyards lacking the necessary facilities and experience
- Take a more active and pro-active role

In conclusion to this presentation, I would like to speak my mind in all sincerity posing the following question to all of us who play a decisive role in today's shipping establishing at the same time the cornerstones of tomorrow:

IS THIS FAIR?

Is it fair for our children to shoulder OUR responsibilities and let them bare the consequences for our actions of today?

What kind of future have WE arranged for them?

Shouldn't we have any conscientious scruples about the monster we have created? Can't we see that this situation necessitates immediate action before it becomes beyond reclaim?

"ΗΘΟΣ" "Ethos"

The word "Ethos" does not only constitute a driving force for me in conducting business, but also it is the word that rules my entire life.

This word is the one that has pierced through me and made me want to adopt this stance here TODAY.

This same word has made me want to confront my responsibilities here TODAY sharing my views with all of you, facing your criticism, using it as a starting line of our joint effort to ensure avoidance of disaster happening.

This same word has made me want to sensitize your feelings of conscientiousness for What can be done TODAY before it's too late...

Let us not forget that... "the difference between an error and a mistake depends on how long it takes you to correct the error"

It is true that the present is colored by the past...

it is also true we can choose the colors of the future.

*An edited summary of George Sarris's speech at the Lloyd's List Shipbuilding Conference 2008



MUEHLHAN HELLAS S.A.

**DOORNBOS ACCESS AND UHP EQUIPMENT
THE LARGEST STOCK OF MODERN, EFFICIENT
AND OF HIGH SAFETY STANDARDS EQUIPMENT
AVAILABLE ALSO IN GREECE, THROUGH MUEHLHAN HELLAS**



FOR RENT, SALE OR SERVICE AVAILABLE WORLDWIDE

CONTACT: MUEHLHAN HELLAS S.A.

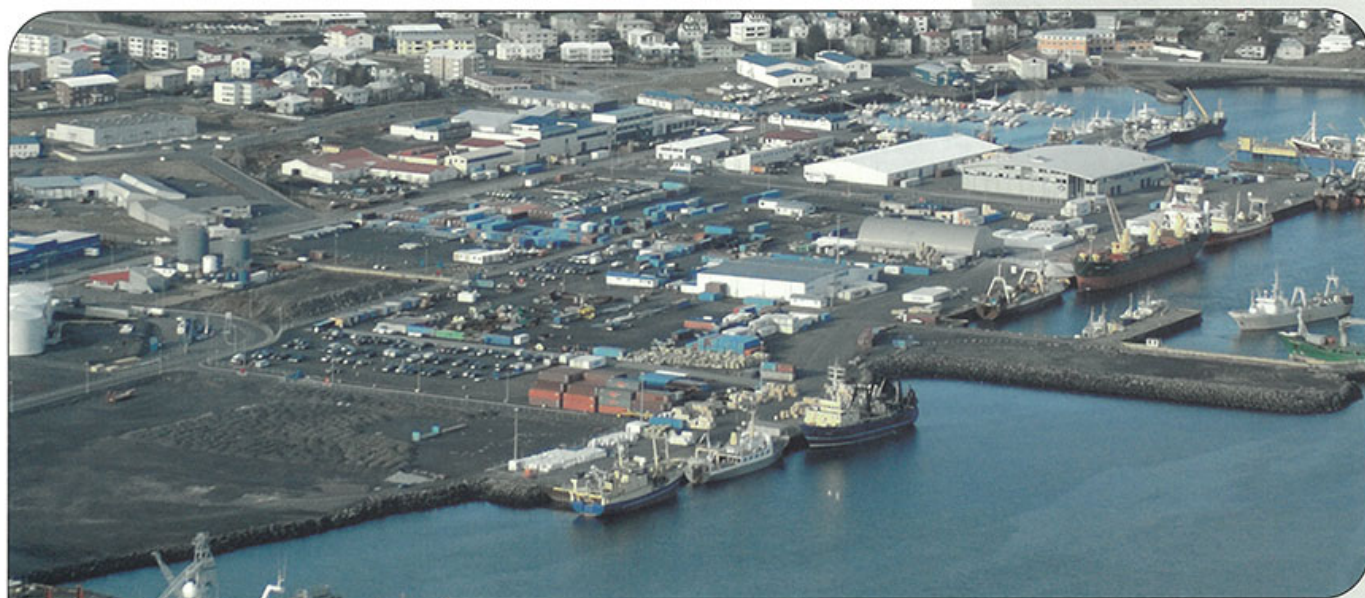
Address: 12 Palaska Str., Skaramanga, 124 62, Haidari, Athens - Greece

Telephone: +30 210 55 76 994, Fax No.: +30 210 55 78 443

Mr. A. Skellas

By Harilaos N. Psaraftis | Professor, Laboratory for Maritime Transport School of Naval Architecture and Marine Engineering National Technical University of Athens

ENVIRONMENTAL RISK EVALUATION CRITERIA: The discussion at the IMO¹



1. Introduction

It is clear that an analysis of environmental risk in maritime transport should be looked at on a broad basis. As such it should not be confined to oil pollution, let alone pollution from oil tankers. In fact, the spectrum of the potential environmental consequences of a maritime accident is very broad, encompassing not only spills of cargo carried by oil tankers, but, among others, bunker spills from any ship, shipbuilding and ship recycling residues, ballast water, coatings, garbage, sewage, gas emissions, noise, radioactive and other hazardous materials, bio-fouling, chemicals,

other dangerous cargoes, and others.

Thus far, work on Formal Safety Assessment (FSA) at the IMO has limited the quantification of accident consequences only to possible fatalities (and indirectly also to injuries). No explicit environmental criteria are yet included in the IMO FSA Guidelines. At the 56th session of the Marine Environment Protection Committee (MEPC 56, London, July 2007), it was noted that the one matter that needed consideration within the context of the FSA Guidelines relevant to the work of the MEPC was the draft "Environmental Risk Evaluation Criteria." In fact, already MEPC 55 had

¹. An expanded version of this paper is available from the author.

considered the draft criteria set out in IMO document MEPC 55/18 (Annex 3) and agreed that said criteria still needed in-depth consideration from the marine environment protection perspective. Subsequently, members were invited to give their views on the draft Environmental Risk Evaluation Criteria for consideration by MEPC 56.

The purpose of this article is to describe an approach to incorporating environmental risk evaluation criteria within IMO's guidelines for Formal Safety Assessment (FSA). The proposed approach may be useful in extending FSA to cover environmental risk evaluation criteria and combines such criteria with criteria already in use in FSA. It can also readily be extended to environmental consequences other than oil pollution.

2. Background

A major topic in Annex 3 of IMO document MEPC

55/18 and also in a report by EU research project SAFEDOR (Skjong et al, 2005) was the definition and analysis of risk evaluation criteria for accidental releases to the environment, and specifically for releases of oil. To that effect, the criterion of CATS (for "Cost to Avert one Tonne of Spilled oil") was defined as an environmental criterion equivalent to CAF, "Cost to Avert a Fatality". The latter criterion is widely used in FSA studies in which risk to human life is assessed and RCOs to reduce such risk are contemplated. According to the CATS criterion, a specific RCO for reducing environmental risk should be recommended for adoption if the value of CATS associated with it is below a specified threshold, otherwise that particular RCO should not be recommended. The equivalent threshold for the CAF analysis is \$3 million (IMO document MSC 78/19/2).

In the SAFEDOR report, a threshold value in the

neighborhood of \$60,000 per tonne of spilled oil was postulated for CATS, based on a series of modelling and other assumptions. The question whether the above value or another value is an appropriate one for use in IMO rule making or for other purposes is perhaps the most basic to be asked. But in our opinion it sidesteps a more general question, whether the CATS criterion in and of itself, that is, formulating an environmental index of costs averted on a per tonne of spill basis, is appropriate.

In fact, there is ample reference in the literature (see for instance Etkin (1999), among others, and even in Annex 3 of document MEPC 55/18 itself) that the cost of oil spills on a dollar per tonne basis depends on a variety of parameters and has a broad variance. According to the International Tanker Owners Pollution Federation- ITOFF (White and Molloy, 2003), factors that determine


TURBOTECHNIKI LTD


AUTHORIZED REPAIR SHOP - SUPPLY SPARE PARTS TURBOCHARGERS
 2 ILLIAS & TRIPOLEOS STR. 18863 - PERAMA PIRAEUS - GREECE - TEL.: 210 4002585 - FAX: 210 4009290 - 210 4014213-4
 E-MAIL: info@turbotechniki.gr WEB SITE: www.turbotechniki.com



Your World-wide Turbocharger partner



A u t h o r i z e d f o r



Authorized Repair Shop Turbochargers



Authorized Repair Shop Turbochargers



Authorized Repair Shop Turbochargers

the clean-up cost of spills include (a) type of oil, (b) amount of oil spilled and rate of spillage, (c) physical, biological and economic characteristics of spill location, (d) weather and sea conditions, (e) time of the year and (f) effectiveness of clean-up. And in general, costs involved in oil spill incidents include (i) clean-up costs, (ii) indemnification of the owner and (iii) compensation costs to third-parties.

Therefore the point of primary importance that triggered the debate at the IMO was the adequacy or inadequacy of using any single dollar per tonne figure as an environmental criterion. Various spill cost data over the years suggested the following average cleanup costs worldwide (\$/tonne, 1999 dollars): 6.09 (Mozambique), 438.68 (Spain), 3,082.80 (UK), 25,614 (USA) and even the extreme value of 76,589 for the region of Malaysia (Etkin, 2000). The Exxon Valdez 37,000-tonne oil spill had a cleanup cost of \$107,000/tonne (2007 dollars), whereas the cleanup cost of the Braer 85,000-tonne oil spill was as low as \$6/tonne. At least all of the above testify to the broad variation of values on a per tonne basis, which makes the use of any single dollar per tonne figure questionable (see also Kontovas and Psaraftis (2006)).

Anyway, MEPC 56 considered Greece's submission (IMO document MEPC 56/18/1) which drew attention to these and other related issues, and noting that further work, including more research, was needed on the subject, agreed to establish a Correspondence Group (CG), under the co-ordination of Greece, in order to review the draft Environmental Risk Acceptance Criteria in FSA, and submit a written report to MEPC 57. The author of this article was assigned the task to coordinate the CG.

After several months of deliberations, this report was submitted in December 2007 (IMO document MEPC 57/17) and presented at MEPC 57 in April 2008. The report went at length on recording the positions and work of the CG members on this subject and recommending what to do next. Below is a very brief summary.



For starters, the terms of reference of the CG did not explicitly rule out a broad interpretation of the term "environmental risk acceptance criteria", or even of the term "oil pollution". However, the reference to annex 3 of MEPC 55/18 and to MEPC 56/18/1, which essentially dealt only with oil pollution, implicitly limited the scope of the analysis of the CG. It is important to point out however, that the analysis was not confined to cargo spills from oil tankers, but included oil pollution from any ship (bunker spills definitely included).

Next, looking at Step 1 of FSA (Hazid), the exchange within the CG focused on what might be a proper environmental risk index or environmental risk matrix. In the FSA guidelines, the Risk Index (RI) is defined as the sum of the Frequency Index (FI), expressed in number of accidents over ship-years, and the Severity Index (SI), expressed in terms of equivalent fatalities.

In order to extend this concept to environmental analysis, few or no changes in the definition of the Frequency Index (FI) are necessary, and in fact none of the CG members presented this as an issue. By contrast, much exchange took place

regarding an appropriate definition of the Severity Index (SI). Some CG members pointed out that there may not be a single variable that can capture all environmental consequences. Some CG members debated whether recovery time, or (alternatively) oil spill volume is more appropriate as a consequence criterion, and there was a split of opinion on that. One member argued that no right or wrong risk matrix exists. Another member defined a severity index based on the economic consequences of environmental damages.

Perhaps the most lengthy exchange of views took place on the criterion to be used in Step 4 of the FSA (Cost-Benefit Assessment). The main thrust of Greece's position, pointing out the deficiencies of basing cost calculations on spill volume, was by and large supported by various arguments by the United States, Intertanko, the United Kingdom, and to some extent ITOPE. Intertanko presented an elaborate analysis on the components of the cost of oil pollution, and so did the United Kingdom. The United States stated that it had tried using a generic cost equivalent value for a barrel of oil or substance spilled, not spilled, or recovered, but no

LEADERSHIP – FOR US IT'S NATURAL

OUR ENVIRONMENTAL SOLUTIONS
HELP YOU LEAD THE WAY TO
CLEANER, SAFER SHIPS.

www.lr.org/marine

Lloyd's
Register

LIFE MATTERS

Horse-eye jacks following leading fish. One suggested benefit of shoaling is increased hydrodynamic efficiency.

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

longer uses it due to regional differences and dependence on other attributes of casualty events. At the other side of the argument, Germany and Norway supported the CATS concept, as proposed by project SAFEDOR, and already alluded to in document MEPC 55/18. ITOF argued on the deficiencies of CATS, but also indicated that an index similar to CATS in terms of simplicity should be devised, and an appropriate value should be decided.

CG members not in favor of CATS did not propose an immediate alternative for it, noting that this could be the subject for further research, discussion and debate. Some members presented various ideas on the general approach (see document MEPC 57/17 for details), but no detailed proposal for an alternative criterion was put on the table. The divergence of views on some important facets of the problem confirmed that the topic is of non-trivial complexity and perhaps even cannot be viewed as a simple extension of FSA. In view of the issues still left open after the correspondence group's deliberations, MEPC 57 renewed the terms of reference of the CG until MEPC 58, to be held in London in October 2008.

3. RCOs for Reducing the Risk of Oil Spill Pollution

It should be first mentioned that any RCO that reduces pollution risk may also, in general, reduce the risk of fatalities, of injuries, and maybe also the risk of damage or of loss of the ship and/or cargo. Incidents that lead to fatalities will not necessarily also lead to oil pollution, or vice versa. However, a specific methodology already exists in FSA for looking at a subset of these attributes (fatalities and injuries only). But attention should be made when combining the economic benefits of fatality risk reduction to those due to environmental risk reduction (more of this in Section 5). Quantification of risk reduction as regards damage or loss to ship and/or cargo has not been dealt with thus far in Step 4 of the FSA, and will not be dealt with here either.

Before we speak about possible RCOs, let us

assume two scenarios: (a) the status quo, and (b) a scenario in which a specific RCO is applied to waterborne transport on a global basis. The purpose of this RCO is to reduce the risk of oil pollution, and this can be done by either reducing the probability of oil pollution or mitigating its consequences, or both. We need a way to decide whether or not this RCO is cost-effective and hence should be recommended for adoption.

Focusing only on oil spill pollution risk, it comes as no surprise to see that there are a significant number of uncertainties in trying to estimate that risk, existing and future. Parameters such as time of spill, location of spill, volume of spill, type of oil spilled and others are not known in advance, but still may have significant implications on the anticipated total cost of oil pollution. In addition, significant difficulties may arise in terms of quantifying the economic consequences of oil pollution.

Starting with the status quo, let us define $E(TOT)$ as the expected annual total cost of all spills worldwide. This cost basically consists of two components:

- (a) The expected annual total damage cost of these spills, damage taking into account economic consequences to the shipowner, the cargo owner, fisheries, tourism, other industries that may be impacted negatively by the spill, and quantifiable damages to the environment, and
- (b) The expected annual total cleanup cost of these spills, either at sea or when they hit the shoreline. This cost depends on the response level and response tactics, which here we assume to be a constant. Addressing oil spill response alternatives is outside the scope of this work.

Details on a proposed analytical method for calculating $E(TOT)$ are presented in the full version of this article. For the moment, let us assume that this cost is known and that we would like it to be as low as possible. To do so, we contemplate ways to reduce it.

To reduce this cost, we introduce a specific risk



control option (RCO), to be applied either globally (to all ships) or locally (to all ships of a certain category, or to a certain geographical area). The total cost of applying this RCO is ΔK , assumed to be known. ΔK is a function of what is the RCO and how the RCO is applied: to all ships? to all geographical areas? Etc.

Typical examples of RCOs include:

- Tanker double sides
- Tanker double bottoms
- Smaller tanks
- Twin screws (for tankers)
- Inert gas in ballast tanks
- More steel
- Fuel tanks not close to ship hull
- ECDIS
- VTMS
- Coulombi egg/ passive vacuum
- A specific design that limits discharge once it happens
- (perhaps theoretically?) rescinding double bottoms!
- Etc

Note that some of the RCOs may not be ship-related, eg, a more advanced VTMS system that reduces the risk of collision. Some other RCOs are ship-related.

Effects of an RCO may generally include the following:

- 1) The spill frequency may change because of it (presumably it will be reduced).
- 2) The probability distribution of the spill vol-

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



ume may change (presumably less oil is likely to be spilled because of the RCO, and the expected spill volume will be reduced).

So the new situation, with the specific RCO under consideration implemented, and for the specific way that this is carried out, will achieve a different (presumably lower) expected annual total cost of all spills worldwide, ERCO(TOT). As before, this cost basically consists of two components:

- (a) The expected annual total damage cost of these spills, and
- (b) The expected annual total cleanup cost of these spills, either at sea or when they hit the shoreline.

As before, the analytical method for calculating ERCO(TOT) is presented in the full version of this article (it is very similar to the method for calculating E(TOT)). For the moment, let us assume that this cost can be computed.

4. Cost benefit assessment

With the above in mind, once we know E(TOT) and ERCO (TOT), we can calculate the expected cost differential between the status quo and the situation in which the RCO under consideration is applied.

$\Delta E(TOT) = E(TOT) - ERCO(TOT)$, total expected cost averted due to the global application of the RCO.

For Step 4 of the FSA we can then say that

- The specific RCO under consideration is cost-effective globally if its total cost $\Delta K < \Delta E(TOT)$, otherwise it is not.
- Among alternative RCOs that pass this criterion, the one that achieves the highest positive difference $\{\Delta E(TOT) - \Delta K\}$ is preferable.

A question that might arise is, since RCOs that reduce pollution risk may also reduce the risk of fatalities, how can this be incorporated into the analysis?

5. Combining environmental risk and fatality risk

In FSA, the criterion for quantifying the impact of



fatality reduction due to a certain RCO uses the concept of CAF (Cost to Avert a Fatality) and is roughly expressed as follows:

- If $CAF = \Delta C / \Delta R < VHL$, then RCO is cost-effective, otherwise not.
- Among alternatives that pass this test, choose the one with the minimum CAF.

In the above formula, ΔC is the expected cost of the RCO, ΔR is the expected reduction of fatalities due to the RCO, and VHL is an estimate of the value of human life (the value currently used in FSA studies is 3 million US dollars per person). Both ΔC and ΔR are assumed to be expressed on an annual basis.

It is possible to combine fatality and environmental criteria as follows:

- The specific RCO under consideration is cost-effective globally if its cost $\Delta K < \Delta E(TOT) + VHL * \Delta R$, otherwise it is not.
- Among alternative RCOs that pass this test, choose the one that achieves the highest positive difference $\{\Delta E(TOT) + VHL * \Delta R - \Delta K\}$.

The above is a general yet simple framework, which can be implemented as long as the data necessary for conducting the necessary calculations to compute the above variables is available.

Such data is available, and it is speculated that even preliminary estimates may be developed before the full analysis is implemented.

6. Extensions to other environmental consequences

The approach above can be readily extended if environmental consequences other than oil pollution are also examined. This is not currently under the terms of reference of this CG, but one can predict that eventually it will be the subject of analysis in FSA, and probably sooner rather than later. These other environmental consequences may include shipbuilding and ship recycling residues, ballast water, coatings, garbage, sewage, gas emissions, noise, radioactive and other hazardous materials, bio-fouling, chemicals, other dangerous cargoes, and others.

Then, for a specific case above, E(TOT) and ERCO(TOT) can be redefined as the expected annual total costs associated with its environmental consequences, before and after the application of a specific RCO for reducing the risk of such consequences (respectively). For instance, one may contemplate a measure to mitigate SOx emissions, a measure to reduce recycling residues, and so on.

7. References

- Etkin, D.S., 1999, "Estimating Cleanup Costs for Oil Spills", Proceedings, International Oil Spill Conference, American Petroleum Institute, Washington, DC.
- Etkin, D.S., 2000, "Worldwide Analysis of Marine Oil Spill Cleanup Cost Factors", Arctic and Marine Oil Spill Program Technical Seminar, June.
- Kontovas C.A., H. N. Psaraftis, 2006, "Assessing Environmental Risk: Is a single figure realistic as an estimate for the cost of averting one tonne of spilled oil?", National Technical University of Athens, Working paper NTUA-MT-06-01, February. Available at www.martrans.org.
- Skjong, R., E. Vanem, O. Endresen, 2005, "Risk Evaluation Criteria", SAFEDOR-D-4.5.2-2005-10-21-DNV, October. Available at www.safedor.org.
- White, I.C., F. Molloy, 2003, "Factors that Determine the Cost of Oil Spills", International Oil Spill Conference 2003, Vancouver, Canada, April.

See you at Posidonia
hall 2, stand no. 213

BULKERS

First Class bulk carriers: a new perspective



At Germanischer Lloyd we focus on detailed structural solutions for bulk carriers. Our smart solutions ensure our customers can operate fit-for-purpose vessels. That's what we call a new perspective on bulk carriers. Why not contact us to find out how you can benefit?

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





Are, after all, Shortsea Shipowners the **best bet** for Athens Stock Exchange?



After eight years, or more, of continuous efforts to catch the attention of the deep sea sector, the management of the Athens Stock Exchange (ASE) has made its latest move. It has removed all kinds of special provisions which previously applied to shipping companies, thereby creating a level playing field for all companies, marine and otherwise. The move has also opened the game to all kinds of shipping companies, some of which were previously prevented from accessing the Greek capital markets.

In view of the large size of deep sea companies, of which no less than 26 are already entered in other capital markets, it is an open question whether this type of company can be immediately accommodated. Even at its best of times, observers have said, ASE would have difficulty in providing very large sums, say to the tune of 0.5 billion euros upwards. There is no doubt that smaller deep sea companies could find it useful, just as useful one might say as the

shipping companies of all kind, including port operators such as tug-owners, will be welcome to apply. It is understood that all applications will first be reviewed by the ASE board of directors who will be authorized to set covenants and special terms. The difference from the previous regime lies in that these terms, if any, will be custom-made for each new entrant rather than being mandatory for all.

largest companies from the Shortsea sector, which are now also expected to play ball, although the depth of ASE should not be underestimated.

The changes in the rules of ASE will have first to be approved by the Commission for the Capital Market, the Greek equivalent of the SEC, but this will not take a long time as it is believed that it has been kept posted of all intended changes. As soon as this last obstacle is cleared, merchant

We are aware that unofficial discussions have already taken place between ASE and a number of major Shortsea operators. Although still early to tell, it is evident there is interest for all three markets, ie the Alternative (the equivalent of AIM in London), the one called Small Capitalization Market (with a minimum entry size of 3million euros) and the Big Capitalization Market which calls for a minimum entry size of 100 million euros. Shortsea, which by its nature is more of an industrial distribution type of shipping, rather than of the speculative type, is less subject to demand spikes and therefore it is characterized by steadier income flows. On the other hand, it is common knowledge that profit margins are comparatively modest when compared with deep sea vessels.

The timing of the ASE to introduce these changes could not be better. Despite the general slowness of the financial markets as a result of



By Alkis Korres I

SERVICE & QUALITY ARE WITHIN YOUR REACH

THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

Dalian

Ft. Lauderdale

Hamburg

Hong Kong

London

Mumbai

New York

Piraeus

Roosendaal

Seoul

Shanghai

Singapore

Tokyo

Washington, DC/Reston

Zurich



WE LOOK FORWARD TO SEEING YOU AT POSIDONIA 2008

VISIT US AT BOOTH #513

A SIGNIFICANT AND GROWING NUMBER OF MARSHALL ISLANDS COMPANIES ARE PUBLICLY TRADING ON EXCHANGES IN LONDON, NEW YORK AND SINGAPORE



INTERNATIONAL REGISTRIES, INC.
THE MARSHALL ISLANDS MARITIME AND CORPORATE ADMINISTRATOR

PIRAEUS

TEL: +30 210 4293 223 | FAX: +30 210 4293 228
PIRAEUS@REGISTER-IRI.COM

WWW.REGISTER-IRI.COM



Regrettably, the EU will not be able to benefit from the construction of the new shortsea ships for a number of reasons. The first one is that there is very little left from the previously illustrious European shipbuilding industry. Its demise owes as much to its higher labour cost, as to the relentless persecution of any form of state assistance, including export credit and building loan guarantees, to shipyards by the EU through a series of Shipbuilding Directives (seven in number).



If we attempt a glimpse into the cost of replacement, we are talking of 12 billion euros for the "over 35s" alone at 2,000 euros per dwt. The overall bill will probably be close to twice the above amount. It will be interesting to see who will benefit from this windfall, especially if the EU panics, as it has occasionally done in the past, and calls for a withdrawal plan for old short sea vessels. It is no secret that the largest shipbuilding

the subprime effects, the shipping sector is presently at its best after six years of continuous super profits which have resulted from changes in the terms of trade by WTO. The lowering of trade barriers not only has propelled the growth of Asian economies to double figures, but has also significantly extended the demand for shipping services, measured in terms of ton miles, through changes in the origin/destination of cargoes. While most of this benefit has ended up in the bank accounts of the deep sea operators, Shortsea freight rates in Europe and elsewhere have improved in concert giving for the first time the opportunity to address the huge problem of shortsea fleet replacement.

Considering the size of the EU shortsea fleet, which constitutes two thirds of the European shortsea fleet calculated by Wijnolst & Waal (2005) to just over 10,000 units (500-10,000 GT), and its average size of 4,000 dwt, one realizes that this is a mammoth task. As to the urgency of the matter, the EU states' share of "over 35 years old" vessels nears 1,500 ships which are getting older every day.



nation close to the EU today is Turkey with an annual production around 100 vessels annually. Though Turkey is not alone on this side of the world, there are other shipbuilding industries albeit of smaller size, it is certain that most of the business will eventually have to go to Far Eastern yards. What a pity at a time when boosting the EU economy is an absolute must.

Coming back to the ASE news, the next step will be to make sure the Greek banks will sing along in their capacity as IPO underwriters. To this end, after Poseidonia Exhibition there will be a tripartite meeting between ASE management, the Shortsea Shipowners' Association and the Hellenic Banks' Association to discuss ways of facilitating progress. If operators respond promptly, we could see the first candidate in even before Christmas. ☺



NEW DIRECT FLIGHTS FROM KIEV TO:
DUBAI, SHANGHAI, DELHI, BEIJING, BANGKOK,
NAPLES, HAMBURG, CAIRO

SPECIAL YOUTH, STUDENT
AND SEAMEN FARES

Aerobit  **AeroSvit**
УКРАЇНСЬКІ АВІАЛІНІЇ UKRAINIAN AIRLINES

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



GREEK SHIPPING AND THE ECONOMY

The annual report by the Union of Greek Shipowners

During 2007 the global economy continued to grow at a fast pace despite the historical increase in oil prices and basic dry bulk commodities. Global GDP increased by 4.7% in 2007 compared to 4.9% in 2006, while China and India remained in the first places among the countries with the higher GDP annual growth rate. Regarding the Eurozone, the average GDP growth rate was 2.6% in 2007 (compared to 2.7% in 2006), whereas the Greek GDP increased by 4% (compared to 4.3% in 2006). Predictions for 2008 are not as favourable since it is expected that the annual growth rate of the global GDP will decline. Especially for Greece, the estimate of the Bank of Greece is that GDP will show a growth rate of 3.7%.

This was an exceptional year for shipping worldwide: where all past records were superseded in bulk carrier earnings, in bulk carrier trade growth, in second hand prices, in ship costs, in shipyard deliveries and ship investments. Bulk carriers and offshore vessels dominated the freight market with an outstanding performance, followed by tankers and con-

tainerships.

Greek shipping is an export industry playing a critical role in the development of the Greek economy not only through the systematic bridging of the deficit of the balance of trade but also through the creation of added value for all productive sectors as well as the generation of employment on ocean-going vessels, in shipping offices and the

maritime cluster of activities ashore.

During 2007, the foreign exchange earnings of the Greek economy from ocean-going shipping services increased further by €2,615mn reaching €16,939mn. This is an increase of 18% compared to the particularly high earnings of 2006, amounting to 7.6% of the country's GDP. The cause of this increase was the rise of the freight rates of dry bulk vessels, along with the increased tonnage of the Greek-owned fleet, and despite the downward trend of freight rates of tanker vessels. The increase in dry bulk rates is related not only to the increase of demand for maritime transport services (mainly from China and secondly from India) but also to the "congestion" observed in Australian ports, resulting in a shortage of vessel availability.

Continuing an old tradition, tonnage under Greek ownership consolidated its position as the world's largest fleet - 3,153 vessels (ships greater than



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

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

Posidonia - Stand 128
Greek Central Office:
23, Etolikon Str.
185 45 PIRAEUS
Tel: +30(210)40 63 000
Fax: +30(210)40 63 063
Email: office@gr.bureauveritas.com

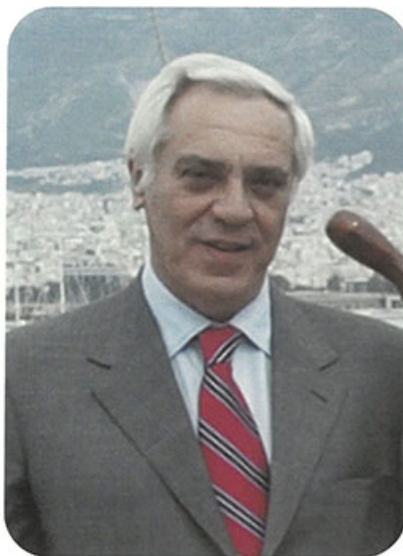


**BUREAU
VERITAS**

Move Forward with Confidence

1,000 gt) of 167.2 million dwt, representing 15.5% of total world deadweight tonnage¹. The Greek flag fleet ranks third internationally and first in the EU in terms of dwt. Moreover, the Greek-owned fleet under EU flags accounts for 44.1% of the EU dw tonnage. Greek owners control 21.7% of the world tanker fleet (crude/oil product tankers) and 20.4% of the world bulk carrier fleet in terms of dwt (excluding ships currently on order). This power, generated by a small country without indigenous cargoes to sustain its fleet, is testimony to the Greek shipping community's expertise, policies and principles.

The unprecedented freight market – for its level and duration – has left great liquidity and a shipbuilding spree by Greek owners. Indeed, in the shipbuilding sector, Greek-owned shipping achieved impressive rates. By the end of December 2007 newbuilding orders by Greek interests amounted to 918 vessels, representing 71.8 million dwt, an increase of 49.8% compared to the newbuilding tonnage at the beginning of the same year on order. Out of these vessels, 314 are tankers corresponding to 16.4% of world tonnage (dwt) – i.e. 111 crude/oil product tankers amounting to 17.6% of world tonnage (dwt), 134 chemical / product tankers amounting to 15.5% of world tonnage (dwt) and 69 product tankers amounting to 12.9% of world tonnage (dwt) – and 392 bulkers corresponding to 20.3% of world tonnage (dwt) on order in this category. The impressive order book of newbuildings on behalf of Greek shipowners resulted in enhancing the age and quality profile of the Greek-owned fleet. More particularly, there has been a further reduction of the average age of the Greek-owned fleet to 12.5 years compared with 14.3 in 2007, whereas the average age of the Greek-registered fleet is 9 years compared to 11.1 years in 2007 (including vessels on order). Whilst leading in new building orders, Greek shipowners continue to be leaders in second hand acquisitions. It is also noteworthy that Greece



is in the Paris MOU "White List" and in the US Coast Guard list of quality flags "Qualship 21".

Shipping is Greece's primary economic sector employing 50,000 seafarers and 11,500 highly trained personnel. The maritime cluster employs 160,000 people, representing about 4 – 4.5% of the country's workforce.

The measures adopted by the government (early in 2007) in support of competitiveness of the Greek flag fleet are expected to continue attracting newbuildings and vessels under other flags. This will further boost the Greek register, providing more employment for Greek seafarers and enhance the role of Piraeus as a maritime cluster maximizing the benefits to the Greek economy from shipping activities.

■ COMMERCIAL SHIPPING POLICY

Communication on an Integrated Maritime Policy

The UGS appreciates the unique consultation process that has taken place on the Green Paper on a Future Maritime Policy for the EU. Regarding the recent Communication and Action Plan, the rationale of replacing fragmentation (leading sometimes to unintended adverse consequences) by a broad holistic vision deserves support.

• Environmental aspects

The UGS attaches great importance in maintaining the integrity of the total marine environment and ensuring that the whole range of human activities and intervention that affect it do not result in its progressive degradation and destruction.

Future EU measures on air emissions from ships should be placed in the context of the ongoing international discussions on air emissions, global warming and climate change. A holistic international approach to arrive at an overall environmental benefit is the preferred solution. Air pollution is a complex issue and a global vision is necessary to avoid the contradictions of fragmented policies. Air emissions from ships require careful examination. The UGS believes that the EU should play a leading role internationally regarding the tackling of environmental issues.

The Communication / Action Plan continue to ignore the important share of pollution of the seas due to land based and pleasure craft activities, especially given the sensitivity of the coastal states where these craft most commonly operate².

• Economic aspects

The UGS welcomes the Commission's recognition of the necessity of global rules for a global industry, the importance of international maritime regulation and the support for finding solutions to regulatory challenges at international bodies (such as IMO). Indeed, the global character of shipping, the global labour market in which shipping operates and the competitive position of European shipping in the global market are realities that should not be overlooked.

There is scope for re-enforced co-operation / co-ordination of EU Member States positions in the context of international organizations without jeopardizing their individual participation. The expert input of EU Member States in international organizations is of high repute and this should not be undermined but rather enhanced.

Concerning the concept of the "European Space

1. Source: Lloyd's Register – Fairplay, January 2008

2. IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/IAEA/JUN/UNEP Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection – GESAMP



MAVICO LTD

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

30 χρόνια εμπειρία

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





for Maritime Transport without barriers", the UGS acknowledges that it has been affirmed as a virtual maritime area and that the Communication stresses that this concept is concerned only with simplification of administrative and customs formalities and trade facilitation in the context of the single EU market.

• Social aspects

The UGS is pleased with the agreement reached between the social partners (ECSA/ETF) to incorporate certain provisions of the ILO Maritime Labour Convention (MLC) 2006 into Community law. It reiterates the wish to see the worldwide implementation of maritime labour standards ensuring a level playing field for all seafarers in accordance with the Convention as soon as possible.

The global increasing scarcity of skilled seafarers presents alarming consequences for the EU's marine safety infrastructure and will deteriorate without concerted efforts by the EU and governments to address it. Without such a supply, Europe will increasingly lack the knowledge and experience required for key safety-critical maritime activities (ship inspection, surveying, law, insurance, vessel traffic services, salvage, coastguards and pilotage). Moreover, entire maritime clusters may fragment or relocate to other regions.

The UGS is alarmed at the high drop rates from nautical colleges in some Member States and the abandonment of a seafaring career by those already in the profession. The maritime vocation of the EU could be seriously jeopardised unless

immediate attention is given to the present crisis; solutions in the context of a holistic strategy should be devised in order to make the seafaring profession more attractive. To this effect, the career mapping opportunities exercise already conducted by the social partners (ECSA/ETF) should be further developed. Hence, "attraction" to the seafarers' profession should be coupled with measures for their "retention". The UGS requests the Commission to examine existing best practices in Member States at secondary education level concerning the attraction of future careers at sea.

The floating University provides a seaborne experience for participating students. The idea of an ocean-going floating campus fits into wider trends and merits further exploration by the European Commission in the context of attracting quality students to pursue a maritime career. Issues concerning the lifestyle of seafarers on board ships should be urgently addressed and further investigated by the EU social partners.

The UGS is closely following the ongoing review of exclusions affecting seafarers from EU labour legislation in close co-operation with the social partners. In this exercise, it still considers it necessary to reflect the unique characteristics of the shipping industry, the global context in which it operates and the need not to undermine its competitiveness. Therefore, the UGS maintains that the existing legislation remains suitable for the practical operation of the European shipping sector, enabling Member States to take due account of the particular characteristics of their national situation. The UGS also requires clarifications regarding the feasibility of introducing the proposed Certificate of Maritime Excellence.

Liability and Compensation Regimes

Maritime transport is international and as such should be regulated by virtue of international law. The UGS supports the speedy and reasonable compensation of claimants in cases of maritime accidents, based on the successful and harmonious operation of the relevant international

Conventions. In line with the international shipping industry's campaign, the UGS proposes the prompt ratification of the relevant international Conventions, i.e., the 1996 Protocol of the International Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC 96), the 2001 Convention on Bunker Oil Spills and the 1996 Convention on Hazardous and Noxious Substances (HNS). Greece has already ratified the Bunkers Convention and the draft Law concerning ratification of the LLMC 96 Protocol has been submitted to Parliament for approval.

It is positive that the IMO Bunkers Convention has received sufficient ratifications to enter into force in November 2008. However, the shipping industry is keen to encourage further ratifications to provide a uniform liability regime and guaranteed compensation for bunker pollution incidents all over the world.

Regarding the Hazardous and Noxious Substances (HNS) Convention, the UGS has encouraged Member States for its speedy ratification which has been delayed due to practical bureaucratic problems. Its ongoing revision in the context of the HNS Focus Group (under the auspices of the IOPC Fund 92) is a positive development. The political agreement reached to preserve the fundamental principle of shared liability between ship and cargo is of the utmost importance. The adoption of a new Protocol to the HNS Convention is expected to lead to its ratification and entry into force in the near future.

Ratification by EU Member States of these Conventions would provide for adequate civil liability, compulsory insurance evidenced by state-issued certificates and direct action against the insurers for specifically defined claims. Therefore, it will satisfy the goals of the draft Directive on the civil liability and financial guarantees of shipowners, as included in the Maritime Safety Package (Erika III), and avoid its controversial elements. The UGS continues to have serious concerns over its substance and expediency. It will be recalled that the vast majority of Member



PROTECT
your vessel
SAVE
on costs

octavision.gr

GLOBIC NCT

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



HEMPASIL

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

HEMPASIL can give up to 10,6% fuel savings.

HEMPEL

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

States has also expressed serious doubts about the added value of the proposal. All efforts of stakeholders, policymakers and legislators should concentrate towards ratification of relevant key international Conventions in order to ensure a global maritime regime, instead of pursuing controversial piece-meal legislation which in practice undermines the future of the international Conventions.

Carriage of Goods by Sea

The UGS closely followed the protracted negotiations in the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) for the adoption of a new international instrument on the car-

riage of goods wholly or partly by sea. Rules limits, proposed without any justifiable need but only for political reasons, remain a critical point for the wider approval of the proposed Convention. It is noteworthy that the greater liability exposure of the carrier under the new Convention will lead to an increase in his indemnity cover, i.e. in practice a general increase of the transportation cost finally transferred to the consumer. Therefore, although the agreed draft text is the result of a diplomatic compromise on a number of sensitive issues, no side (i.e., carriers or shippers) seems to be satisfied and significant groups of delegations remain opposed to the purported consensus and its future as an international regime is doubtful.



riage of goods wholly or partly by sea.

The primary purpose of international carriage Conventions should be not only to promote international legal uniformity but also to ensure an acceptable and fair balance of rights and liabilities and, thus, allocation of risk between the parties to the carriage contract.

Unfortunately, the combined effect of two major changes, i.e. the abolition of the traditional "navigational error" from the list of the carrier's defences and the extended carrier's obligation of exercising due diligence to make the vessel seaworthy, is likely to significantly shift the balance of risk from cargo to carrier. Moreover, the new limits of liability, even higher than the Hamburg

Competition Rules for Maritime Transport

Following the abolition of Regulation 4056/86, the UGS appreciates the response of the European Commission to the need for legal certainty expressed by maritime operators regarding the compatibility of their agreements under EC competition rules. The draft Guidelines on competition rules for maritime transport (13/9/07) were precisely drafted with this need in mind. The UGS hopes that the European Commission will keep the Guidelines under constant review in the light of experience and, if necessary, bring out supplementary or clarification guidance as and when it is

available without waiting for the five-year period to expire. The UGS believes that the structure and the current wording of the draft Guidelines can for the most part be endorsed.

• Liner shipping

The section of the draft Guidelines on information exchanges in the liner shipping chapter is fairly detailed and helpful in interpreting relevant case law and decision-making practice. Overall, the draft Guidelines for liner services seem clear and are based on existing case law and discussions with the industry. However, the UGS notes that from October 2008 (when liner conferences will disappear in the EU) container shipping will be entering uncharted waters.

The UGS reiterates its earlier calls for the EU to enter into meaningful consultations with other jurisdictions with a view to determining the compatibility between existing regimes governing liner trades worldwide following the abolition of the liner conference system. Repeal of Regulation 954/79 and denunciation of the UNCTAD Liner Code will seriously curtail EU cross trading activities in countries which are signatories of the Liner Code. In particular, it will undermine the position of EU carriers-members of liner conferences or outsiders. The UGS believes that deregulation in the EU will precipitate the merger and acquisition trend and will favour just a handful of large liner carriers and large ports. The need for internationally compatible systems in liner shipping becomes all the more important for developing countries (signatories of the UNCTAD Liner Code) who trade with the EU.

Regarding the ongoing review of the scope of the liner consortia block exemption, the Commission should examine the need to cover other relevant segments of the global shipping market, particularly those bulk or specialised trades that operate on a regular basis on regular routes, a feature of several specialised trades (e.g. conventional reefer vessels, timber trades and specialized car carriers and ro-ros).



Control your impact.

It's about leadership.

Control your impact. Global environmental concerns are increasingly becoming an issue which will impact on shipping as well. Long experience of ship legislation and international rule frameworks has clearly demonstrated that the shipping industry must actively engage in short- and long-term solutions to minimize emissions to air and discharges to sea. Our purpose is to safeguard life, property, and the environment. DNV provides a number of services that address shipping's environmental impact – so that you can go ahead with confidence.

Classification • Certification • Statutory Services • Maritime Consulting

Visit DNV at Posidonia
Stand No. 105

DNV serving the Maritime Industry
www.dnv.com

MANAGING RISK





• Tramp shipping

The section of the draft Guidelines on tramp shipping is less detailed probably due to an absence of case law and experience of the relevant competition authorities regarding tramp shipping and tramp shipping pools.

The UGS stresses that shipping pools represent a small portion of the total tramp sector. Indeed, the vast majority of tramp vessel services are operated by many small or medium sized companies that compete with each other for cargo. For this reason, the UGS maintains that specific clarification in the Guidelines acknowledging this point is required. It is noteworthy that the overwhelming majority of the Greek flag fleet is involved in tramp shipping under conditions of free and fair competition. Very few Greek operators are involved in bulk pools. Nevertheless, they wish to be able to if they so decide.

The UGS agrees with the perception inferred from the draft Guidelines that tramp shipping pools are per se not in conflict with EC competition law. However, it urges the European Commission to give more specific guidance in the Guidelines regarding application of Article 81(3) to tramp shipping pools to provide the necessary tools to carry out self assessments as well as on the application of the de minimis rule to pools.

It is necessary for the draft Guidelines to define the term "tramp shipping" as it is not clear what shipping services it excludes. It is also noteworthy that tramp shipping markets are bidding markets, i.e.

prices are determined between price-negotiating parties and are based on supply and demand. Therefore, the mere fact that a pool manager agrees a price with a charterer for use of a pool vessel does not constitute "price fixing" as a hard-core restriction.

With regard to the "relevant market", the UGS maintains that the Guidelines should take into better account the fact that there is a substantial element of substitutability or interchangeability in tramp shipping on both the demand as well as the supply side, (e.g. with regard to vessel type, vessel size, types of transportation contracts and geographical market). Moreover, if a pool has to do a self-assessment, market shares cannot be defined for each and every contract but they have to be assessed over a given time period.

Entrepreneurship in maritime transport

According to the revised Lisbon Strategy 2006 "freeing up small/medium sized undertakings" is identified as a priority area for future action. Despite this proclaimed priority of small and medium sized enterprises (SMEs), in practice there is a paradox that certain sectoral policies of the EU seem to be devised without taking into account the particularities of SMEs. Yet, such enterprises constitute the backbone of the European economy. SMEs employ the majority of the labour force in the EU and provide the majority of its GDP.

Similarly, the vitality of the shipping sector rests upon the existence of the small and medium sized shipping enterprises. Such companies are the backbone of the maritime clusters which according to the Green Paper on a Future Maritime Policy and the relevant Communication / Action Plan should be supported. However, such companies do not appear to fit into the current definition of SMEs since they cannot comply with their criteria, while their decisive characteristic is that they are overwhelmingly private and not corporate companies that adhere to the "classic" proprietary entrepreneurial model of business entity.

In terms of competition policy, deregulation (as a result of abolition of Regulation 4056/86) will precipitate trends of consolidation (through mergers and acquisitions) leading to fewer large corporate entities that will dominate particular sectors (liner / tramp) to the detriment of SMEs. Thus, market access and potential competition are restricted to a few actors who thereafter may determine prices to the detriment of consumers, of their small / medium sized competitors and of small / medium sized ports. The EU promotes mega mergers and giant faceless global corporations. Yet, dominant size is not beneficial in itself and competitiveness is not enhanced when the market is dominated by a handful of giant entities who can squeeze out or absorb SMEs. They are also prone to disastrous management miscalculations as can be seen from the recent international banking crisis.

From superyachts... to supertankers...
A quality flag for the discerning owner or manager

- Quality Flag**
 Certified to the ISO 9001: 2000 Quality Standard and the Investor in People Standard.
- Highly-rated Port State Control Performance**
 The Isle of Man places great emphasis on Port State Control Performance. It is highly rated on all MOU White Lists.
- No annual tonnage dues**
 With no annual dues and low registry fees -The Isle of Man remains an extremely cost-effective register.
- Offshore AAA - rated jurisdiction**
 The Isle of Man has a highly -rated economy, fully supported by a pro-active and stable government.
- Favourable tax regime**
 The Isle of Man operates a zero rate company tax and fully supports its thriving shipping community. Incentives and grants are available for new business.
- Customer Focused**
 Its registry, survey and support staff provide out of hours cover 24/7 to serve a global industry. They remain focused on customers' needs and sensitive to the commercial realities of the industry.
- Pragmatic approach**
 Its dedicated survey team provide survey, audit and technical support to the fleet. They are on hand for advice and support 24/7 with a pragmatic and practical approach to regulation.
- Centre of Excellence**
 The Isle of Man is more than a Ship Registry. It is home to a thriving shipping industry with the support industries required to register and manage ships and commercial yachts. This centre of excellence provides a proven package for existing and potential clients.

Interested? To find out more, please contact:
 Isle of Man Ship Registry, Peregrine House, Peel Road, Douglas, Isle of Man, IM1 5EH, BRITISH ISLES
 Tel: +44 (0)1624 688500 Fax: +44 (0)1624 688501 www.iomshipregistry.com
 or call to see us at Posidonia, stand number 735



TSVILIRIS

SALVAGE

Salvage Masters of the World



24 Hours
Emergency
Response

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

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
 E-mail: salvage@tsviliris.com

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

www.tsavliris.com



Shipping SMEs effectively have less access to financing under the Basel II financial mechanism. Moreover, they face increasing bureaucratic burdens in their everyday operations, whilst administrative flexibility is required. Social policies also need to take account of the viability of SMEs since they are the main employers of the EU workforce. Last but not least, they may not be able to sustain protracted litigation in disputes with large corporate entities who are very often their clients due to the absence of the necessary financial resources. The UGS welcomes the thinking behind the recent Communication on a Future Maritime Policy regarding a holistic maritime policy avoiding fragmentation of policies and their unintended consequences. EU policymakers are invited to revise their future policies in this light. Hopefully, the motto "think small first" will be applied in the future policy making. The global scarcity of seafarers has sent a warning to policymakers about the need for sustained campaigns of attraction to the seafarers profession and, thereafter, to the maritime cluster of activities. Setting up or working in

a maritime SME should be possible outlets to be contemplated by European policymakers.

The Greek fleet consists of a variety of small, medium sized and big private shipping companies. Shipping and Greek shipping in particular demonstrate the virtues, benefits and dynamism of the entrepreneurial spirit and the proprietary / entrepreneurial model of business. From an economic, social, political and cultural perspective this model should be actively supported by the European institutions.

■ MARITIME SAFETY AND PROTECTION OF THE ENVIRONMENT

Air emissions from ships

Debate on air emissions from ships should be seen in the context of the international alarm about the consequences of climate change and green house gas emissions. Today 90% of world trade is carried by ships, the most energy efficient and environmentally friendly mode of transport. Nevertheless, there is still an increasing expectation that shipping should operate with minimum environmental impact. The UGS has consistently supported the view that a holistic approach is needed for addressing air emissions from ships in order to avoid the negative effects of CO₂ emissions increase when reducing other pollutants such as SOx and NOx.

The on-going IMO work to revise Annex VI of the MARPOL International Convention with a view to introducing lower emission limits worldwide should strive to strike the right balance between environmental expectations, net environmental benefit and cost effectiveness of the measures, for both shipping and the society at large. The UGS believes that the most energy efficient and cost effective way of minimizing SOx emissions from ships would be to burn low sulphur fuel which is produced by refineries by removing sulphur appropriately. In the long term, no more than two types of fuel should be used on board ships, as

soon as worldwide availability is guaranteed (i.e. a low sulphur fuel at sea, a lower or sulphur free fuel in SECAs³). In light of this and of the serious safety, operational and environmental concerns for their use, scrubbers should not be an alternative option in the future. Ships cannot be converted into floating refineries. The only realistic alternative option is speed reduction that would offer double environmental benefit, namely SOx and CO₂ reduction.

The UGS supports in principle the envisaged measures to reduce NOx emissions from new ship engines, but it shares the view that existing engines should not be addressed. There are too many technical uncertainties about the possibility of achieving significant reductions in NOx emissions and concern for the consequent increase of CO₂ emissions.

The emissions from shipping that affect climate change are minimal compared to other modes of transport in terms of transport service performed (2-4% of total global CO₂ emissions). Ships consume fuel of necessity and unavoidably emit CO₂ for the purpose of transporting world trade. A tax on CO₂ emissions from ships, directly or in the form of emission trading, would in effect be a tax on trade and on the cost of living.

Ship Recycling

Ship recycling remains the only economically and environmentally viable mechanism for the disposal of ships. The UGS supports the IMO draft Convention on Ship Recycling, expected to be adopted by 2009, which provides a realistic and well-balanced solution to ship recycling. The balancing act takes into account social and environmental conditions prevailing in the recycling facilities, the problems of ships to be dismantled, as well as the interests of world trade. The draft Convention does not impose excessive conditions that would reduce the capacity of the global recycling industry, nor unrealistic requirements for the



3. Sulphur Emission Control Areas

Shipping/Yachting/Industrial Quality Certification Services



think SAFETY, act SAFELY

choose H.R.S.

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

23, Akti Miaouli
Piraeus 185 35, Greece
Tel. + 210 4196900, Fax + 210 4221913
e-mail hrs@hrs.gr www.hrs.gr



ship's last voyage to the recycling facility, such as prior removal of materials essential for the ship's safety. The conditions of entry into force of the Convention should facilitate its early implementation. There should be a transitional period that would provide a verifiable mechanism allowing the flexibility of recycling ships at proper facilities, even though their flag States or the States of the facilities have not yet ratified the Convention.

The UGS notes that the European Commission will develop an interim EU strategy, with particular emphasis on State owned ships. There is no indication that Europe would be either willing or able to develop the recycling capacity needed if the export of old ships were restricted, especially given the accelerated phase-out of single hull tankers now in progress. The EU action should concentrate on promoting the early ratification of the IMO Convention by Member States, once it is adopted.

Ballast Water Management

It is still uncertain whether the IMO Ballast Water Management Convention (2004) will enter into force soon. As expected, the timely installation of type-approved ballast water management systems on ships contracted to be built in 2009 proved not to be feasible. The IMO agreement to

defer compliance of these ships by two years was a prudent action that may have to be repeated for more ships in view of the expected inadequate availability of approved systems. The Port State authorities control by indicative testing with only a single sample of ballast water may result in unwarranted pre-emptive action by them when determining whether the ship is in compliance with the Convention. The relevant IMO guidelines should prescribe standard and uniform procedures and testing protocols that would provide clarity for the industry.

IMO Goal-based Standards

The UGS welcomes the agreement in IMO in 2007 that the Goal-Based Standards (GBS) for the construction of bulk carriers and oil tankers (once finalized) should become mandatory. Divergence of views regarding the evaluation criteria and procedures for verification that the rules of classification societies meet the IMO GBS should not delay the process. The safety level based approach for the development of IMO rules for all types of ships has not gained significant momentum. The approach, when fully developed, will need to be widely accepted as a clear and verifiable alternative to the traditional prescriptive rule making.

Until then, its proponents should not impede the introduction of the GBS, as presently developed, recognizing the need for an appropriate system for meeting the IMO objective of influencing the development of sound and uniform classification rules for the construction of ships.

EU/Third Maritime Safety Package (Erika III)

The process leading to the adoption of the third Maritime Safety Package consisting of seven proposals is taking longer than expected. Apparently this is due to divergent views between EU Member States on the proposed Directives on Flag State Implementation and Civil Liability of Shipowners. It is likely that the remaining five proposals will be taken forward as a separate legislative Package. The weakening of the ambitious drive behind the original Package should not delay further the adoption of the much needed and long overdue reinforcement and harmonization of the requirements on "places of refuge" and the new port State targeting system focusing on the control of high-risk ships.

Maritime Security

National customs authorities around the world are concerned about the new US 100% container scanning law to be implemented by the 2012 target date, due to the impracticalities of compliance. Such measures to enhance maritime security fail to acknowledge the role of risk based analysis of security in the supply chain and their possible negative impact on the smooth flow of world trade. More worrying are the unannounced inspections of ships in US ports by squads comprising officials from various departments and agencies during which cargo operations are postponed and the crew is isolated under armed guard in a single area on board. It should have been realized by now that ships implementing the IMO ISPS Code do not present a security threat. It is maybe time for policymakers to shift attention to small craft the threat from which is more probable. ☉

MARICHEM

WORLDWIDE



MARIGASES

SERVICES

®

We offer you ...the future

www.marichem-marigases.com



ISO 9001
BUREAUVERITAS
Certification



ISO 14001
BUREAUVERITAS
Certification



TEL: +30 210 4148800 (30 lines)/ +30 210 4632546/ +30 210 4630808

FAX: +30 210 4133056/ +30 210 4133406/ +30 210 4133985

www.marichem-marigases.com, e-mail: mail@marichem-marigases.com

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

► Coating Standards, EU Maritime Policy and Welding Technology of High Tensile Steel



THE ANNUAL MEETING OF THE **HELLENIC TECHNICAL COMMITTEE OF GERMANISCHER LLOYD** IN EARLY APRIL ADDRESSED A NUMBER OF MARITIME ISSUES CLOSELY RELATED TO CURRENT OPERATIONAL OBJECTIVES OF SHIP OWNERS. THE COMMITTEE WAS STRENGTHENED BY 11 MEMBERS, REFLECTING THE GROWTH OF GL'S GREEK MANAGED FLEET.

► Business Development Manager Dimitris Sariklis highlighted the implication of the new IMO standard on the coating requirements of ballast water tanks. The IMO standard will come into force in July 2008. Maintenance and inspection continue to be the key to a ship's longevity, and the condition of ballast water tank coatings is no exception. Protective coating systems applied to ballast water tanks need to be type-approved by way of a revised testing procedure as described in IMO's PSPC. Germanischer Lloyd has established a testing laboratory for pre-qualification testing of coating systems prior to GL type approval. GL offers a tool to generate the coating technical file. The software GL Pegasus, the programme developed for creating thickness measurement reports, has been adapted to file coating inspection reports in electronic format at the newbuilding stage and to document maintenance activities. It will capture the coating conditions as found and any corrosion detected, indicating the respective location on the ship. This will enable shipowner to

monitor the critical spots during the entire lifetime of a ship. The programme is based on a 3D structural model that represents all parts of a ship, providing interconnected tabular and graphical views.

The International Maritime Organization (IMO) new "Performance Standard for Protective Coatings" (PSPC) in ballast water tanks of new-buildings concern dedicated seawater ballast tanks in all types of new ships above 500 GT, as well as double-side skin spaces in bulk carriers 150 m in length and above that are contracted on or after that date. Regulation II-1/3.2 of the International Convention of the Safety of Life at Sea (SOLAS) was amended accordingly. The IMO standard intends to provide for coatings with a useful life of 15 years. The PSPC requirements are mandatory within the scope of the Common Structural Rules of the International Association of Classification Societies.

In her presentation on EU policy Responses to Maritime Sector Challenges, Dr Mary Papaschinopoulou M.L.E., consultant in Brussels, explained how EU policies and changes in national and international regulations strongly influence the shipping industry. She reaffirmed the necessity to represent Greek's maritime experience in Brussels, since the Greek fleet has grown considerably: Greeks are carrying more capacity, fleet renewal is greater than ever and the gap between Greek operators and any other national group is increasing. The debate about a new set of draft regulations and directives is in progress at the EU. At least seven proposals are passing through various phases of the decision making process. Topics such as compliance with flag state requirements, investigation of maritime transport accidents, ship inspection and surveying organizations, liability of passenger carriers, a maritime traffic monitoring system, port state control, and civil liability of shipowners are on the agenda.

In addition, the EU Commission is heavily involved



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, Κατάκωφο, Κυλλήνη, Καλαμάτα, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Θάσος, Σούδα, Δωδεκάνησα, Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, Ναυπηγεία, Ελευσίνας, Ναύσταθμος Σαλαμίνας, Ναύσταθμος Κρήτης, Νεώριο Σύρου

Λεωφ. Χατζηκυριάκου 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



in implementing a stricter emission control regime within the framework of EU Maritime Policy as defined in the Blue Paper. With an initiative to extend EU passenger protection to all modes of transport by 2008, the EU Commission demonstrates its willingness to build a new environment for the maritime industry.

Given the broad range of political and legislative activities and their projected costs to the shipping sector, Dr Papaschinopoulou urged the industry to make its voice be heard in the halls of EU decision-making.

The requirements of welding of high tensile steel were presented by Mr. Athanasios Reisopoulos. High tensile steel is used in shipbuilding, pipelines, bridges, buildings and towers, offshore constructions and machinery, LPG storage tanks, etc. Welding is a form of heat treatment on a joint and as a general rule the more easily hardened and higher tensile the steel, the more difficult they are to weld. High tensile steels have the same welding characteristics as medium carbon steels, although many can achieve higher strengths and ductility but with better weldability than the equivalent plain carbon alternative. When carbon is partially replaced by alternative alloying elements such as chromium, nickel, molybdenum, vanadium etc., the toughness, impact resistance and general mechanical properties are improved. In shipbuilding, high tensile steels are used to construct even larger vessels. This requires new designing techniques and improved assessing techniques. Concepts are developed linking weight reduction and improved fatigue life. Separation of areas with high stress and welds improves the integrity to a large extent. From a classification point of view, the fatigue life of HTS structures is known to be critical. By careful design, the proportionality between increase in yield strength and increase in fatigue life can be

obtained. New structural concepts and the demand of high quality welds, require the development of innovative fabrication technologies. The application of new bonding and welding techniques will largely improve the ship's structural integrity.

GL Area Manager for Mediterranean /Southern Africa, Mr. Athanasios Reisopoulos, explained to the 40 participants of the committee meeting the

In addition the technical competence for fleet in service includes now the evaluation of modifications and hull conversions, ballast water management as well as single to double hull conversions, the evaluation of Emergency Response Services and TMSA Consultancy Services.

The newly structured Operation Service Team

The new Committee members are (in alphabetical order):

- ▶ Mr. Babilis Lambros of STEALTH MARITIME CORPORATION S.A. ,
- ▶ Mr. Chorianopoulos Michael of DIORYX MARITIME CORP.
- ▶ Mr. Kalogiannis Anastasios of OCEANFLEET SHIPPING LTD.,
- ▶ Mr. Konstantopulos Michalis of BENELUX OVERSEAS INC.,
- ▶ Mr. Kotsifis George of DIANA SHIPPING SERVICES S.A.,
- ▶ Mr. Migadis Manos of DYNACOM TANKERS MANAGEMENT LTD.,
- ▶ Mr. Perakis Pavlos of FAIRSKY SHIPPING & TRAINING S.A. ,
- ▶ Mr. Skiadarexis Nicholas of SKIADAREXIS MARINE CONSULTANCY,
- ▶ Mr. Touloumis Constantine of ALLSEAS MARINE S.A.,
- ▶ Mr. Vlachos Kostas of CONSOLIDATED MARINE MANAGEMENT INC., and last but not least Mr.
- ▶ Vitzileos Dimitrios of PRIMERA MARITIME (HELLAS) LTD.

new classifications services provided by the recently installed Technical Services Hellas (TSH) of GL. Given the high number of newbuilding orders – Greek ship owners have tasked GL with the newbuilding classification of 106 vessels – the technical support for newbuilding projects has been extended to pre plan approval and specification review. Furthermore, TSH acts as liaison between owner, GL Head Office in Hamburg and the Project Manager on site.

(OST) will provide client advisory service and support. It will provide liaising with TSH in Greece and GL Head Office. It will deal with class extensions and liaising with Flag State Administrations. Furthermore it will deal with arranging for inspections and surveys and will handle admission to class. One important task is to advise owners on forthcoming IMO legislations, IACS requirements and current GL rules. ☉



The Port of Volos



Ο.Λ.Β. Α.Ε.

Ταχ. Δ/ση: Κεντρική Προβλήτα

Ταχ. Κώδικας: 382 21 ΒΟΛΟΣ

Τηλέφωνο: 24210 23434

Fax: 24210 31115

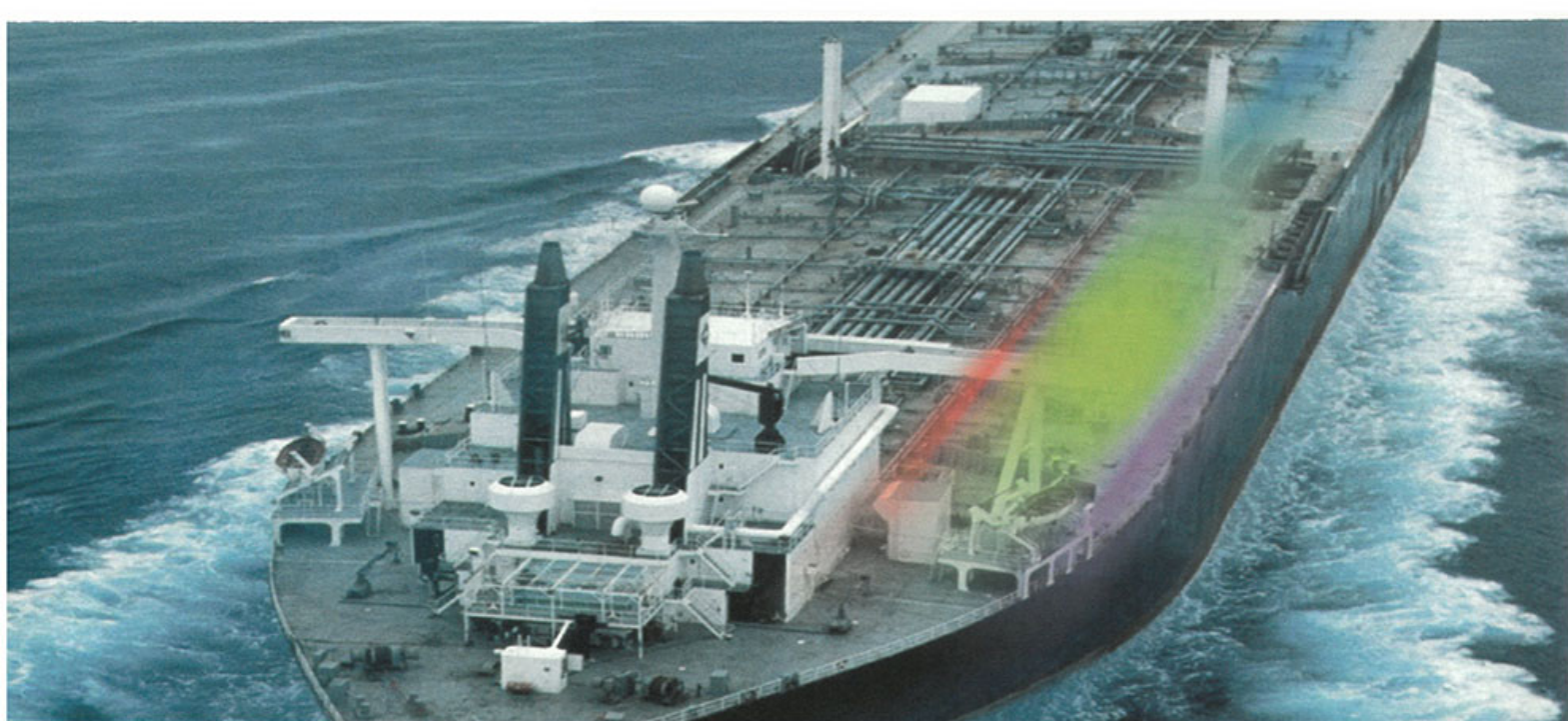
E - mail: admin@port-volos.gr

Web site: www.port-volos.gr

*Αφετηρία
των Αργοναυτών*



*The starting point
of the Argonaut
expedition*

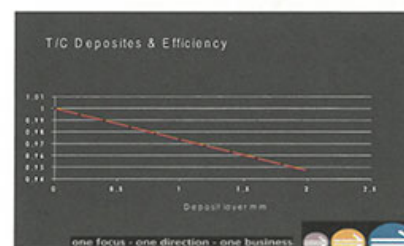


Octamar™ F35 - A NEW PRODUCT FROM INNOSPEC

With Today's Heavy Fuel Oil prices steadily increasing and for tomorrow's new demands on emission controls Innospec present the product Octamar F35.

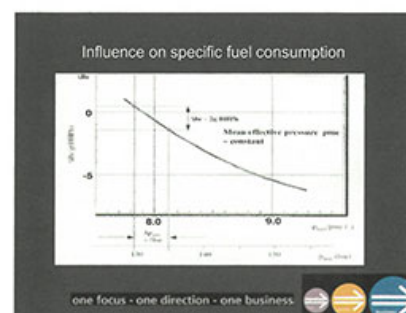
Solutions:

Heavy fuel oils in contrary to their steady increasing prices indicate simultaneously a constant deterioration in quality. This quality discount further more increases vessel running costs through increased maintenance demands and by direct increased specific fuel consumption of the vessel. The whole issue is even harder when we add to the above future emission controlling. Octamar F-35 mainly concentrates in optimizing the efficiency of one of the most important and delicate engine parts which is the Turbocharger. T/C efficiency is directly linked to engine Pmax which intern effects the specific fuel consumption. All engines are designed to for full specific parameters when newly built which are considered optimum. The problem is that no engine can preserve its T/C totally deposit free for the whole of the operating hour's interval before next manual cleaning. The deposit accumulation is further accelerated by today's poor fuel quality. As a result we have a gradual Specific Fuel Consumption increase starting right after T/C maintenance peaking before the next T/C maintenance. On an average basis we finally observe that the S.F.C is higher than what the engine is designed for.

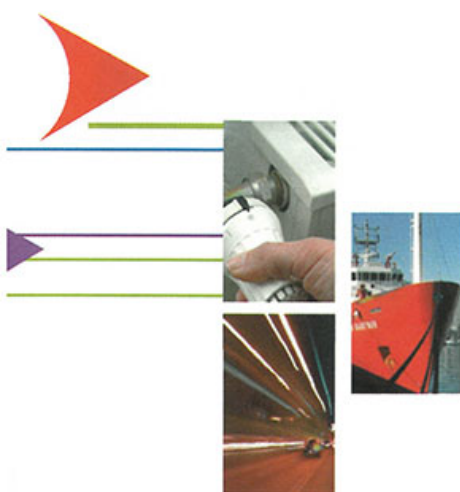


T/C efficiency drop in correlation too deposit accumulation

The impact of efficiency dramatically alters the engine Pmax which intern effects S.F.C.



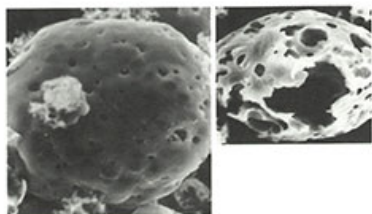
From the above we conclude that if a T/C operates to its optimum it will intern promote better combustion (higher Pmax) + cleaner engine (less unburned deposits)= reduced S.F.C + maintenance costs + increased reliability.



Effects:

Various analysis have reached to the conclusion that to maintain the T/C and entire engine deposit free a complete burn out of H.F.O is required. Complete burn out means all carbon of the fuel droplet must be consumed. Innospec's approach to this is by using a highly effective Fe catalyst with a unique structure so to be very thermal steady delivering best fuel burn out with the least required amounts.

Droplet size is also critical since time exposure to compressed hot air is limited thus ignition is greatly influenced by a smaller mass of every droplet.



Octamar F35 effects on every individual fuel droplet!

The combined effect of an efficient T/C in combination with complete fuel burn out will maintain all engine components in a cleaner condition for a longer time. This means pistons; piston ring packs, cylinders, scavenging spaces, exhaust valves, exhaust ports and exhaust gas economizer will be free of unburned fuel depositing increasing these components performance further more contributing to reliable - economical operation.

Summarizing:

Features of Octamar F35

- Adequate dispersancy
- Surfactancy / detergency
- Ability to flake off deposits in the combustion areas
- Lubricates upper reaches of combustion chamber
- Reduces unburned carbon deposits in exhaust system
- Promotes complete burning
- Lowers combustion temperature of carbon in the post combustion phase for cleaner economiser and reduced SPM

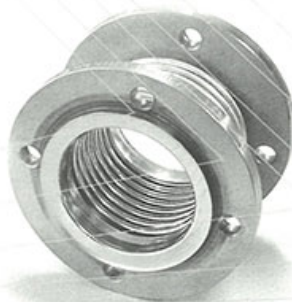
Benefits of Octamar F35

- Less sludge formation
- Gives a better fuel atomization/ better spray pattern
- Improves thermal efficiency of the engine
- Better sealing of exhaust valve and piston rings
- Reduces the risk of T/C breakdown and boiler fires significantly
- Cleaner engines, scavenge spaces, turbochargers, economizers, piston rings and combustion spaces
- Reduces pollution of the environment
- Extends maintenance schedule
- Improves overall engine performance
- Improves fuel economy



innospec
fuel specialties

www.innospecinc.com



- Εύκαμπτοι ανοξείδωτοι σωλήνες
- Διαστολικοί σύνδεσμοι
- Θερμομονωτικά Υλικά
- Ανοξείδωτα Φίλτρα
- Περμανίτες
- Σαλαμάστρες
- Ενώσεις
- Ροδέλες

ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ Α.Β.Ε.Ε.

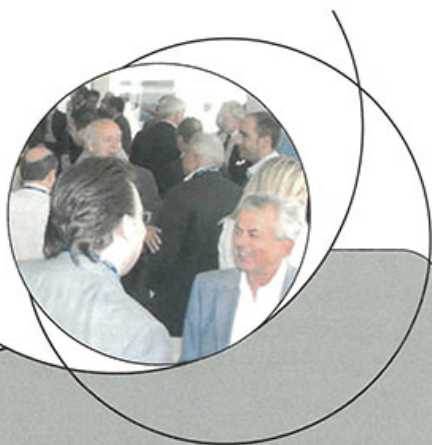
Βιομηχανικά και Ναυτιλιακά Ανταλλακτικά



Montero



onlineGALLERY www.metalloviotechniki.gr - Πολυδεύκου 60-62, 185 45 Πειραιάς - Τηλ: 210 4116026 Fax: 210 4174645



8th MARITIME CONFERENCE «NAVIGATOR 2008» IN ATHENS GOLF CLUB IN GLYFADA



By **Danae Bezantakou**
Managing director NAVIGATOR S.A.

The annual Maritime Conference NAVIGATOR 2008 will be organised for the eighth consequent year on Wednesday 12th November 2008 in Athens Golf Club, Glyfada. During the Conference, critical and important issues for the Maritime Industry will be presented and analyzed with the participation of about 300 distinguished Greek Decision Makers (Ship Owners, CEO, Executive Directors, General Managers, Operations/Technical/Supply/Crew Managers).

The Maritime Conference NAVIGATOR is once again organised under the Aegis of the Hellenic Ministry of Mercantile Marine, The Aegean and Island Policy and in collaboration with Prof. Alexandros Goulielmos, University of Piraeus (Department of Maritime Studies). The presence of Prof. Ioannis Joannos, General Secretary of Ministry of Mercantile Marine, The Aegean and Island Policy the Commandants of the Hellenic Coast Guard Mr. Andreas Sirigos, Mr. Christos Delimichalis, Mr. Theodoros Glezakos and Mr. Ilias Sionidis is decisive factor for the Conference's success. Moreover Mr. Emmanuel Vordonis (Executive Director of Thenamaris Inc), Capt. Gabriel Haldezos (Operations Manager & Quality Representative of EASTERN MEDITERRANEAN MARITIME LTD.), Mr. Nikolaos Vernicos (President of N.E. VERNICOS SALVAGE & TOWAGE), Capt. Nikos Pentheroudakis and Mr. Giannis Pachoulis (former and current Presidents of Shipbrokers' Association respectively), Capt. Evangelos Kouzilos (former President of Masters and Mates' Union of Greek Merchant Marine) as main Speakers, has undoubtedly contributed to the tremendous success and the establishment of the Conference as one of the most important Shipping Events every year.

Besides, many of NAVIGATOR Members from around the world participate as Speakers in each year's Conference by presenting the developments of the Shipping Industry in their Countries as well as the problems arising. MORAN TOWING

CORPORATION (the biggest Towing Company in US East Coast and Gulf Ports), FOSS MARITIME (the biggest Towing Company in US West Coast), AGENCIA MARITIMA NABSA S.A. (one of the biggest Agencies in Argentina), ATLANTIC SHIPPING PVT LTD (one of the biggest Agencies in India), WILLIAMS SERVICOS MARITIMOS LTDA (one of the biggest Agencies in Brazil), KING & SONS (PTY) LTD. (one of the biggest Agencies in S.Africa, Namibia), AARUS MARITIMA S.A. (one of the biggest agencies in Spain, Gibraltar, Algeria) are some of NAVIGATOR Members that have honored the Conference with their attendance.

In addition, important elements in the success of NAVIGATOR Conferences are the massive attendance and support of the Greek Shipping Press (NAFS, NAFTIKA CHRONICA, ELNAVI, SHIPPING, NAVLAGORA, ECONOMIC OUTLOOK Magazines and CITY PRESS Newspaper) with extended articles, presentations and interviews before and after the Conference, as well as the contribution of important and distinguished Sponsors. For the Conference NAVIGATOR 2008 the following Companies have confirmed their participation and Sponsorship: INTERNATIONAL REGISTER OF SHIPPING (Golden Sponsor), INTERNATIONAL REGISTRIES INC., AIGAION INSURANCE COMPANY, OW BUNKER MALTA LTD, TRANSAS S.A., TURBOMED S.A., TSAVLIRIS SALVAGE (INTERNATIONAL) LTD, SRH MARINE ELECTRONIC S.A., METRICA S.A., NEW YORK COLLEGE and many others will follow.

At this point it is important to be mentioned that in NAVIGATOR Conferences there is no Participation Fee for the Decision Makers of the Greek Shipping Companies since the main objective is the success of such an important event and not always the «profit».

For more information please do not hesitate to visit the Website

www.hellenic-navigator.gr

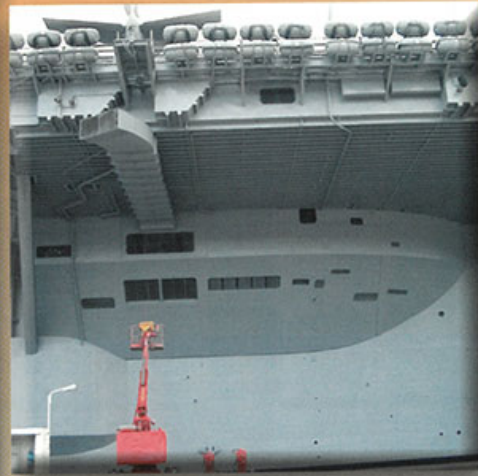
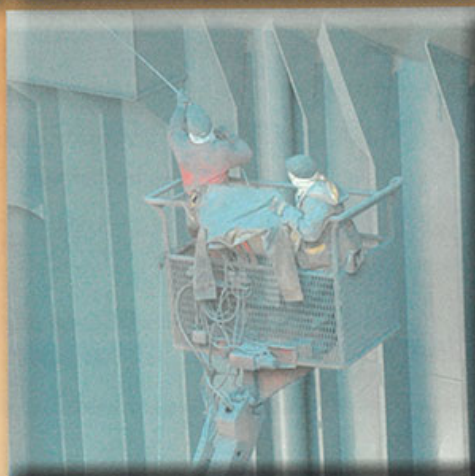




We offer
**COST-EFFECTIVE
SOLUTIONS**

for...

YOUR CORROSION PROBLEMS



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

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

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



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

Castrol Marine: presentation to the Greek marine industry

On Thursday 8th of May Castrol Marine Greece organized a customer event, where the new comprehensive range of Castrol biodegradable marine lubricants was presented to a wide audience of people involved in the Greek marine industry (technical people from many Greek shipping companies, port authorities, press etc.). The presenter, Mr. Dimitris Katsieris, Castrol Technical Manager, outlined the most essential aspects of this new product range and also answered a number of questions raised by the audience. The response to this initiative of Castrol Marine Greece was very encouraging and the whole presentation had a great success.

As well as recognising Castrol Marine's new 'Greendeck' range, the award also acknowledged the role Castrol Marine played in the Greenship Campaign, a partnership between Castrol Marine, non-governmental organisations (NGOs) and industry bodies that aims to raise awareness of the problem of environmental damage from oil leaks from ships. Castrol Marine launched the world's first comprehensive range of biodegradable oil for marine applications in November 2007 and has attracted strong industry interest ever since.

The 'Greendeck' products are 100 times less toxic and 100 per cent more biodegradable than conventional mineral oils while not compromising on performance," says David Gunaseelan, Product Manager Castrol Marine.

Other award winners in Rotterdam included Rolls-Royce and Alfa Laval. The panel of judges comprised representatives from Lloyds List and shipping companies: Q-Shipping, Stolt-Nielsen, Wagenborg Shipping and Anthony Reder.



Two Transas simulators installed in Poland



The official opening of a brand new ECDIS classroom simulator at the Szczecin Maritime Academy took place on March 28th 2008. The school has enriched their training environment with a new Transas NTPro 4000 Virtual Bridge Simulator. The host of the opening ceremony was Institute of Marine Navigation represented by PhD Janusz Uriasz. The dedication was attended by the Rector of the Maritime Academy, Prof.

Boleslaw Kuzniewski PhD, and by Transas representative Mr. Dirk Halfpap, Vice Rectors Prof. Janusz Grabian PhD and Zbigniew Szozda PhD, and Master Mariner Wojciech Slaczka PhD.

The new simulator was started by Prof. Boleslaw Kuzniewski PhD. Although the existing simulator was extended to provide 8 user stations, the final version of the NTPro 4000 Virtual Bridge Simulator now consists of 16 user and 2 instructor stations. Each user station is equipped with full 3D view (360° visualisation), one of four selectable radar (Nucleus 4000, Furuno, BridgeMaster, BridgeMaster Pro), and a steering console designed individually for every vessel. The ECDIS console with Navi Sailor 3000i is equipped with ENC, ARCS and Transas charts.

The exercise areas cover the most frequently visited ports and waterways, and the simulator itself allows

the user to select from dozens of ship models.

One of the main functionalities of a simulator is the ECDIS training. "ECDIS is an electronic navigation system working in real time, which integrates different position systems and other navigational equipment with electronic charts. These types of simulator are able to provide a wide range of educational courses. The main aim of such courses is to increase the safety at sea through a proper educational process covering ECDIS usage," says Andrzej Bak Ph.D. Chief Mate and Head of the Marine Navigation Institute (part of Szczecin Maritime Academy).

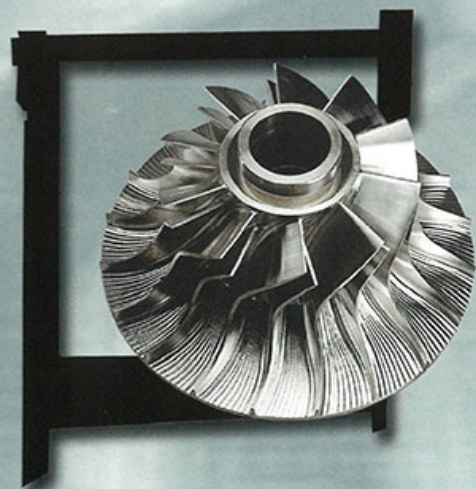
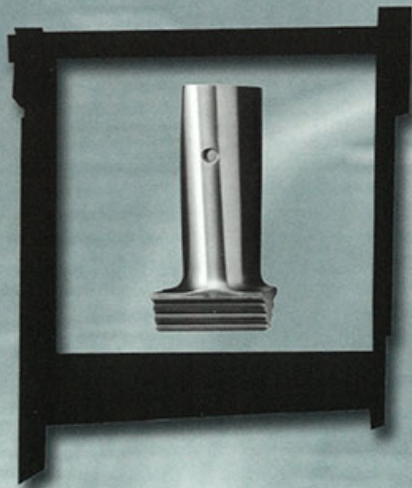
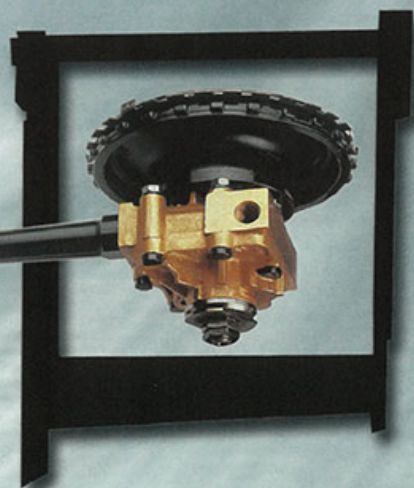
The Academy has been using Transas simulators for ten years. In 2007, Szczecin Academy and Transas Europe signed a co-operation agreement to further research in training techniques. The present Navi Trainer Pro 4000 is one of the world's most advanced simulators.

SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS

CERTIFICATE
ABS ISO 9001:2000

TURBOTEC-PISTOLIS L.T.D.

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



123 DIMOKRATIAS Av. GR 18863 PERAMA-PIRAEUS
TEL: 0030 2 10 44 15 963, + 2 10 4022 794, 6944 596079 FAX + 2 10 44 14 104
www.turbotec-pistolis.com turbopis@hol.gr



Aiming at ★ Safety ★ Security ★ Quality ★ Environmental Protection

METROSTAR MANAGEMENT CORP.

"Blueland Centre" 6-8 Agisilaou str., 151 23 Marousi, Athens Greece
 Tel.: +30 210 32 10 210, Fax: +30 210 32 12 687
 E-mail: star@metrostar.gr, Tlx: 21 41 24 Mema GR

