



Επίσκεψη σε LNG

του Ομίλου Αγγελικούση

Ατμοσφαιρικοί ρύποι:
Ένα πρόβλημα
αναζητά λύσεις

ΕΡΕΥΝΑ
Ναυτικά Λύκεια:
Ο ξεχασμένος
πρωταγωνιστής

Συνομιλούμε με τον ΓΙΩΡΓΟ ΒΛΑΧΟ

Τα συσσωρευμένα προβλήματά μας προς την Πολιτεία

- Οι πολιτισμικές δραστηριότητες της οικογένειας **Τσάκου**
- Το χρονικό μιας υπουργικής παραίτησης

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



Σύγχρονα Δεξαμενόπλοια

Ελληνική Σημαία

Ευρωπαϊκή Εταιρεία

Ευκαιρίες Σταδιοδρομίας

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.

Ακτή Μιαούλη 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

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

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



 **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 Kulinica 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



GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



TURBOCHARGERS - SPARE PARTS - INSPECTIONS - SERVICE - REPAIRS



Overhauling - servicing all types of turbochargers

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

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

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

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

TRUST THE SPECIALISTS - TRUST GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



CERTIFICATE OF APPROVAL

This is to certify that the Quality Management System of
GENERAL TURBOS LTD-MACHINERY AND SPARES
Piraeus, Greece

has been approved by Lloyd's Register Quality Assurance
to the following Quality Management System Standards:
EN ISO 9001:2000

The Quality Management System is applicable to:
Installation, Service and Repair of Marine Turbochargers,
Sales of Turbocharger Spare Parts.

Approval
Certificate No. 262114

Original Approval: 19 October 2004

Current Certificate: 20 October 2007

Certificate Validity: 14 October 2010

Issued by: Michael Chrysopoulos, A. for and on behalf of
General Turbos Ltd-Machinery and Spares



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



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



08 | Editorial

12 | 60 χρόνια ο IMO στην υπηρεσία της ναυτιλίας

20 | Από τον κερδώο στο λόγο Ερμή

24 | Η καθημερινότητα σε ένα LNG

32 | Ζητούμε την αναβάθμιση των ΑΕΝ και την ένταξή τους στην τριτοβάθμια εκπαίδευση
Συνέντευξη του Γ. Βλάχου, Προέδρου ΠΕΠΕΝ

Φάκελος Εκπαίδευση
40 | Ας φτιάξουμε σχολεία (και παιδικές χαρές)
Του Ηλία Μπίσια

42 | Δευτεροβάθμια εκπαίδευση:
Ο ρόλος του ξεχασμένου πρωταγωνιστή

52 | Αφιέρωμα νηογνώμονες

54 | IACS: Κοινοί κατασκευαστικοί κανονισμοί (CSR) - Αρχίζουν τα «I told you so...»
Του Πάνου Ζαχαριάδη

56 | Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από τον παγκόσμιο εμπορικό στόλο: Ένα πρόβλημα αναζητεί λύσεις
Των Χαρ. Ψαραύτη & Χρ. Κοντόβα

60 | Οι προκλήσεις για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και τους νηογνώμονες

62 | Χρειάζονται φιλόδοξοι στόχοι

64 | Άγονος γραμμή
Του Σπύρου Ράνη

70 | Ποιους έπληξαν τελικά οι αυξήσεις στα εισιτήρια της ακτοπλοΐας;
Του Άλκη Κορρέ

72 | Ακτοπλοΐα: Διορθώνοντας τις ατέλειες μιας ολιγοπωλιακής αγοράς
Της Μαρίας Λεκάκου

78 | Το χρονικό της παραίτησης του κ. Γιώργου Βουλγαράκη

82 | Ναυτιλιακά Νέα

100 | 8ο Ναυτιλιακό Συνέδριο «Navigator 2008»

102 | Μια μόνιμη και βιώσιμη λύση για την Ολυμπιακή:
Η συνοπτική παρουσίαση του υπουργού Μεταφορών Κωστή Χατζηδάκη

104 | Παραναυτιλιακά

Ιδιοκτησία:
Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
 GRATIA
Publications

Εκδότρια & Διευθύντρια:
Ιωάννα Μπίσια
Σύμβουλος Έκδοσης:
Ηλίας Μπίσιας
Διευθύντρια Σύνταξης:
Λίζα Μαρέλου
Creative Director:
Γιώργος Παρασκευάς

Ειδικό Συνεργάτες:
Απ. Δόμβρος
Άλκη Κορρέ
Γιώργος Μπάνος
Γιώργος Μακρής
Β. Τσελέντης
Χαρ. Ψαραύτης
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 παρεισαφύσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράγεται, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

**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 - ΚΑΛΙΘΕΑ - 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



Από το Μαρακαϊμπο στο Αίγιο...

Όταν τα δικαστήρια αδικούν τους ναυτικούς
(και εμείς μένουμε καρτερικά αδιάφοροι)



Στους κόλπους της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας, πριν από λίγες εβδομάδες, επικράτησε ένα κλίμα συγκρατημένης αισιοδοξίας μετά την ανακοίνωση του αριθμού των εισακτέων στις ΑΕΝ της χώρας. Οι προωθητικές κινήσεις της ΕΕΕ (με την προβολή διαφημιστικών σποτ στην τηλεόραση) αλλά και του ΝΕΕ (με την αποστολή χιλιάδων ενημερωτικών φυλλαδίων και αφισών στα λύκεια της χώρας) σίγουρα είχαν θετικό αποτέλεσμα. Όλοι επικροτούμε τις συγκεκριμένες προσπάθειες και ευελπιστούμε στη συνέχισή τους, σε ένα κλίμα συνεργασίας και αποφασιστικότητας.

Εντούτοις, λίγο παραξέω από τα σύνορά μας, το παρόν και η υπόληψη του ναυτικού επαγγέλματος στη διεθνή κοινωνία και πάλι αμφισβητείται. Στο Μαρακαϊμπο της Βενεζουέλας, δύο Ουκρανοί αξιωματικοί κρατούνται από τις δικαστικές αρχές της χώρας με τη μάλλον άδικη κατηγορία της διακίνησης ναρκωτικών.



Συγκεκριμένα, τον Αύγουστο του 2007 βρέθηκαν στα αμπάρια του πλοίου «B Atlantic» 129 κιλά

κοκαΐνης. Οι δύο αξιωματικοί, πλοίαρχος και υποπλοίαρχος, δηλώνουν ότι όχι μόνο δε γνώριζαν, αλλά και ότι ήταν αδύνατον να ανακαλύψουν το παράνομο φορτίο εξαιτίας του βάθους όπου βρισκόταν. Σύμφωνα με τη διεθνή δικηγορική εταιρεία Clyde and Co., που έχει αναλάβει την υπεράσπιση των δύο αξιωματικών, η συγκεκριμένη υπόθεση έχει προκαλέσει και θα προκαλέσει και στο μέλλον εξαιρετικά αρνητικό προηγούμενο για τη δίκαιη και αμερόληπτη αντιμετώπιση των ναυτικών σε παρόμοιες υποθέσεις.

Στο παρελθόν, κατά τους δικηγόρους, οι αξιωματικοί αφήνονταν ελεύθεροι εάν και εφόσον δεν

Kapa Neema - Kapa Neema Plus The Ultimate Wire Rope alternative by D. KORONAKIS S.A.

Featherlight can be stronger than any heavy weight



Kapa Neema



12 - strand dyneema
construction

Kapa Neema Plus



12 - strand dyneema core
+ protection jacket

D. Koronakis S.A. Invests in Safety & Easy-handling Mooring

Kapa Neema & Kapa Neema Plus: The latest high-performance winchlines developed by D. Koronakis S.A.

Made of Dyneema®, the strongest fiber in the world™, they ensure the safest moorings for: LNG's and LPG's Oil Tankers, Tug Boats, Container Ships, Bulk Cargo Vessels, Ro - Ro, Navy Ships.

Kapa Neema & Kapa Neema Plus Mooring lines reduce operational costs, increase worker safety and are easy to handle.

Kapa Neema & Kapa Neema Plus is the construction you should remember when replacing wire ropes with synthetic floating ropes. They have the one-seventh of the weight of steel wire ropes yet the same MBL. Kapa Neema (Plus) ropes offer incomparable durability and abrasion resistance against any other known fiber construction in the world!



D. KORONAKIS S.A.

Head Offices: 56, Grivas Str., 185 45 Piraeus, Greece
Plant - Factory: Eleonas, 322 00 Thiva, Greece
Tel.: +30 210 4060600 • www.koronakis.gr

As big your vessel is...

As heavy your vessel is...

As bad /extreme conditions your vessel is facing...

Kapa Neema & Kapa Neema Plus is your best choice!



υπήρχαν ικανά και αδιάσειστα στοιχεία για την ενοχή τους. Οι δύο αξιωματικοί παρέμειναν τους πρώτους 8 μήνες περιορισμένοι στο πλοίο «B Atlantic», ένα bulk carrier της ιταλικής εταιρείας B Navios Navegacao, ενώ μετέπειτα βρίσκονταν υπό κράτηση σε ένα διαμέρισμα στην πόλη του Μαρακαϊμπο, χωρίς να έχουν βρεθεί αποδείξεις για την ενοχή τους.

«Κανένας λογικός πλοιοκτήτης με υπόληψη και εμπειρία στη διαχείριση άνω των 50 πλοίων δε θα ήταν συμμετέχων ή θα μπορούσε να γνωρίζει ότι 10 μέτρα κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας το πλοίο μεταφέρει ναρκωτικά», δήλωσε ο δικηγόρος Aurello Fernandez στο διεθνή Τύπο και στις ανθρωπιστικές οργανώσεις που παρακολουθούν την εκδίκαση της υπόθεσης.

Ο ίδιος δικηγόρος υποστηρίζει ότι υπάρχουν σημαντικές ενδείξεις πως τοπικά συμφέροντα επιθυμούν την εκπλειστηρίαση του πλοίου, που ακόμα και σήμερα κρατείται στο λιμάνι της Βενεζουέλας, κοστίζοντας πολλά εκατομμύρια ευρώ στη διαχειρίστρια εταιρεία από διαφυγόντα κέρδη.



Αλλά ας μην πηγαίνουμε τόσο μακριά. Στο ίδιο πλαίσιο με την παραπάνω υπόθεση, οι δικαστικοί λειτουργοί στο Αίγιο της Αχαΐας έκριναν πως ο Κροάτης πλοίαρχος του reefer «Coral Sea» μπορεί να μη γνώριζε (ή, πιο συγκεκριμένα, δε βρέθηκαν αδιάσειστες αποδείξεις πως γνώριζε) ότι το πλοίο μετέφερε σε κιβώτια με μπανάνες πάνω από 51 κιλά κοκαΐνης, αλλά αφού ήταν πλοίαρχος... όφειλε να το γνωρίζει! Και γι' αυτό καταδικάστηκε!



Οι δύο παραπάνω υποθέσεις έχουν θορυβήσει τόσο τις διεθνείς ανθρωπιστικές οργανώσεις Amnesty International και Human Rights Watch όσο και την



International Transport Workers Federation. Οι σκέψεις όλων μας είναι τόσο στην άδικη αντιμετώπιση των πληρωμάτων διεθνώς, που βάζονται από τη διεθνή πλέον αρνητική κοινή γνώμη και κατ' επέκταση ή κατ' αντικατοπτρισμό και από το δικαστικό σύστημα. Το επάγγελμα του αξιωματικού κάποτε, πριν από λίγες δεκαετίες, ενέπνεε σεβασμό, υπερηφάνεια, μεγαλοπρέπεια. Σήμερα, διατηρείται και υποστηρίζεται αυτό το κύρος του συγκριμένου επαγγέλματος; Κάποιοι βλέπουμε ότι φροντίζουν να το αμαυρώνουν, είτε εκουσίως είτε ακουσίως.



Εάν θέλουμε να αναπτύξουμε ή μάλλον να ενεργοποιήσουμε το ενδιαφέρον της νέας γενιάς προς το ναυτικό επάγγελμα, οφείλουμε ως κοινότητα να αφυπνίσουμε τη διεθνή κοινή γνώμη για τη σοβαρότητα και την υπευθυνότητα του συγκεκριμένου επαγγέλματος. Και σε αυτό

οφείλουμε πολύ περισσότερο και εμείς ως Τύπος να είμαστε πιο δραστήριοι, πιο ενεργοί και κυρίως αμερόληπτοι και αντικειμενικοί.

Είναι πλέον σκόπιμο, όσοι ενδιαφέρονται για τη ναυτιλία, να μη μένουμε αμέτοχοι ή αδιάφοροι σε τέτοιες άδικες(;) και εξαιρετικά σοβαρές υποθέσεις. Η αδιαφορία του παρελθόντος, της δικής μας ναυτικής οικογένειας -διότι εμάς απασχολεί και διαταράσσει το θέμα αυτό- προκάλεσε τη συρρίκνωση των σχέσεων εμπιστοσύνης με τον απλό πολίτη, το δημοσιογράφο, τον εκπαιδευτικό, τον πολιτικό. Και αυτή ακριβώς η έλλειψη εμπιστοσύνης πληρώνεται πλέον από όλους μας (ηθικά τουλάχιστον) ακριβά. ☹

Ηλίας Μπίσιος



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

60 χρόνια ο ΙΜΟ στην υπηρεσία της ναυτιλίας

Ημερίδα με αφορμή τα 60 χρόνια από την ίδρυση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) παράλληλα με την Παγκόσμια Ημέρα Ναυτιλίας δόθηκε στο Ίδρυμα Ευγενίδου.



Την έναρξη των εργασιών του παράλληλου εορτασμού κήρυξε ο πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο οποίος στην ομιλία του χαρακτήρισε τον ΙΜΟ παράδειγμα πολυπλευρής και θεσμικής συνεργασίας.

Ο γενικός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού κ. Ευθύμιος Μητρόπουλος έκανε ιδιαίτερη μνεία στην ισχυρή περιβαλλοντική συνείδηση της σύγχρονης ναυτιλίας, τονίζοντας πως από τις βασικές προτεραιότητες του Οργανισμού θα είναι η μείωση εκπομπών αερίων από τα πλοία, ενώ δεν παρέλειψε να επισημάνει τις σημαντικές πρωτοβουλίες του ΙΜΟ για την πάταξη των περιστατικών της σύγχρονης πειρατείας.

Οι εκδηλώσεις του εορτασμού ολοκληρώθηκαν την επομένη στο Γαλαξίδι, ιδιαίτερα πατρίδα του Γ.Γ. του ΙΜΟ, με τα αποκαλυπτήρια μνημείου αφιερωμένου στη Γυναίκα του Ναυτικού.

Ανάμεσα στις ομιλίες ενδιαφέρον προκάλεσε αυτή της διευθύντριας της Εθνική Πινακοθήκης κ. Μαρίας Πλάκα - Λαμπράκη, η οποία επικεντρώθηκε στην καλλιτεχνική άποψη του αγάλματος θυμίζοντας σε όλους τους παρευρισκόμενους ότι «στην εποχή μας τα μνημειακά έργα είναι εξαιρετικής χαμηλής ποιότητας. Και αυτό το γεγονός συμβαίνει στη χώρα που στην αρχαία ιστορία της άνθησε η γλυπτική σε ένα πλαίσιο αρμονίας και ομορφιάς». Η κ. Λαμπράκη, εστιάζοντας στο μνημείο, που φιλοτέχνησε ο γλύπτης Κώστας Ανανίδας, σημείωσε ότι αυτό το έργο προσπάθησε να ξεπεράσει τη μετριότητα της εποχής και να προβάλει τη γυναίκα του ναυτικού όχι ως φιγούρα αξιολύπητη και άμοιρη αλλά ως σύγχρονο



πρόσωπο. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αναστάσης Παπαληγούρας, σημείωσε ότι πρόκειται για «ένα μνημείο που εμπνέεται από τον καθημερινό αγώνα για την επιβίωση και απεικονίζει, ως στιγμή κορύφωσης της συναισθηματικής φόρτισης, τη στιγμή του αποχαιρετισμού. Αφιερώνεται στις πολυάριθμες ανώνυμες γυναίκες που ζουν σε όλα τα μήκη και τα πλάτη της γης και έχουν ένα κοινό χαρακτηριστικό: τον πόνο από την έλλειψη του απόντος συντρόφου».

1. Ο πρωθυπουργός Κων. Καραμανλής, ο υπουργός ΕΝΑΝΠ Αναστάσης Παπαληγούρας και ο γενικός γραμματέας του ΙΜΟ Ευθύμιος Μητρόπουλος.

2. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αναστάσης Παπαληγούρας.

3. Ο κ. Μητρόπουλος, πλαισιωμένος από την πολιτική ηγεσία του ΥΕΝΑΝΠ, αναμένουν την άφιξη του πρωθυπουργού.

4. Ο πρωθυπουργός αποχωρεί από το Ίδρυμα Ευγενίδου.



5



6



7



8



9



10



11



12

Στιγμιότυπα από τη δεξίωση για τα 60 χρόνια του ΙΜΟ, που δόθηκε στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδας.



13



14



15



16



17



18



19

13. Παρά το βροχερό καιρό η προσέλευση του κόσμου στο Γαλαξίδι για να τιμήσουν τα 60 χρόνια του ΙΜΟ και προσωπικά το γενικό γραμματέα κ. Μητρόπουλο, ήταν μεγάλη. **14.** Αγημα του Λ.Σ. αποδίδει τιμές στην πολιτική ηγεσία του ΥΕΝΑΝΠ. **15.** Η στιγμή των αποκαλυπτηρίων. **16.** Ο κ. Περικλής Παναγόπουλος με τη σύζυγό του. **17.** Το μνημείο που φιλοτέχνησε ο γλύπτης Κώστας Ανανίδας. **18.** Οι κ. Σπ. Πολέμης, Βασ. Κωνσταντακόπουλος, Π. Ιωαννίδης, Ν. Παπαδάκης. **19.** Οι κ. Θ. Βενιάμης, Λ. Δημητριάδης-Ευγενίδης και Π. Λασκαρίδης.

Why gamble?

(When you can have guaranteed success)



- With a World-Wide Service, offering 24/7 service & support, through 500 strategically located Service Agents averaging more than 5000 calls per year ...
- With a Suppliers List containing over 30 internationally-recognised companies and products...
- With over 400 VDR systems sold & installed since 2002; and over 250 S-VDR since 2006...
- With more than 110 Flag Authorizations for PSA Activities, and over 1200 active terminals under ISP...
- With company values including "Increase Operational Efficiency", "Improve Quality of Services Rendered to Customers" and a strong company background...

... At SRH Marine Electronics, we prefer the safer side of the industry; especially for our customers' vessels and crew.

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

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

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





20



21



22



23



24



25



26

20. Σε πρώτο πλάνο, η ευρωβουλευτής Ρόδη Κράτσα χαιρετά τον καπετάν Βασ. Κωνσταντακόπουλο. **21,22,23.** Πλάνα από την εκδήλωση. **24.** Ο υφυπουργός Π. Καμμένος μετά την ανθρώπινη, ζεστή και φορτισμένη συναισθηματικά ομιλία του βραβεύει τη μητέρα πέντε ναυτικών. **25.** Ο γ.γ. της ΠΝΟ Γ. Χαλάς, ο πρόεδρος της Intertanko Ν. Φιστές και ο επίτιμος αντιπρόεδρος του Ωνασείου Ιδρύματος, Παύλος Ιωαννίδης. **26.** Η διευθύντρια της Εθνικής Πινακοθήκης κ. Μαρίνα Πλάκα-Λαμπράκη.

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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



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*



Από τον κερδωό στο λόγιο Ερμή

Είναι εξαιρετικά ευοίωνο όταν κάποιος παρατηρεί συγκεκριμένα μέλη της πλοιοκτησίας, σε καιρούς ευμάρειας και αισιοδοξίας, να υποστηρίζουν τα ναυτιλιακά γράμματα και τη γνώση εντός και εκτός των συνόρων μας. Ανάμεσα σε αυτά, ξεχωρίζουμε το Ίδρυμα Τσάκου, που συμπληρώνει φέτος 30 χρόνια ζωής και επεκτείνει την εμβέλεια των πολύτιμων δραστηριοτήτων του τόσο στη χώρα μας όσο και στην Αμερική, στην Αφρική και την Άπω Ανατολή.

Με αρχική παρουσία στη μακρινή Ουρουγουάη, όπου εδρεύει με σκοπό τη διάδοση της νεοελληνικής γλώσσας αλλά και της ιστορίας του τόπου μας, το Ίδρυμα συνεχίζει την προσφορά του στην παγκόσμια γνώση. Ο ιδρυτής, καπετάν Παναγιώτης Τσάκος, δημιούργησε εξάλλου το κέντρο εκμάθησης της ελληνικής γλώσσας στο Μοντεβιδέο με αφορμή τόσο τις επιχειρηματικές του δραστηριότητες εκεί όσο κυρίως χάριν της αγάπης του ουρουγουανού λαού για τον πολιτισμό μας. «Ως ναυτικοί ταξιδέψαμε σε πολλά μέρη. Λίγοι γνώριζαν την Ελλάδα και τον πολιτισμό της. Στην Ουρουγουάη όμως με κατέπληξε η βαθιά γνώση που έχει ο λαός για την ιστορία μας» μας είπε χαρακτηριστικά.

Με τη συμπλήρωση των 30 ετών το Ίδρυμα, με πρόεδρο την κόρη του ιδρυτή, Μαρία Τσάκου, αγόρασε το Λιβανούδειο Μέγαρο στην πόλη της Χίου με σκοπό τη λειτουργία ενός διεθνούς κέντρου με στόχο τη διάδοση του ναυτιλιακού πολιτισμού και τη μελέτη της θάλασσας και του εμπορίου της. «Όλες οι δραστηριό-

τητές μας από τη θάλασσα ξεκίνησαν, από αυτή έγιναν δυνατές και εκεί θέλουμε να καταλήξουν» είπε ο καπεταν Παναγιώτης χαρακτηριστικά.

Το νέο μέγαρο, που ανακαινίζεται με σεβασμό και εξαιρετική προσοχή στη λεπτομέρεια, κτίστηκε το 1888 από το μεγαλέμπορο και τραπεζίτη Θεοδόσιο Ζυγομαλά. Αρχιτεκτονικά είναι ένα σπάνιο αριστούργημα στην πολύβουη και άναρχη πλέον πόλη της Χίου. Ως μέγαρο παρουσιάζει επιρροές από την Ευρώπη, ενώ εξαιρετικής καλαισθησίας είναι η είσοδος καθώς και η μαρμάρινη σκάλα, την οποία φιλοτέχνησε ένας σημαντικός τεχνίτης, ο οποίος ήταν φυγόδικος από την ελεύθερη Ελλάδα και βρέθηκε στην τουρκοκρατούμενη τότε Χίο.

Το αρχοντικό το αγόρασε το 1916 ο Μιχάλης Λιβανός. Το 1947 παραχωρήθηκε ως προίκα στην Ευγενία Λιβανού ενώ μετέπειτα η κυριότητα μεταβιβάστηκε στην οικογένεια Παπαστράτου, για να καταλήξει σήμερα στο Ίδρυμα. «Ήταν κρίμα να αφήσουμε να καταρρεύσει ένα τέτοιο κτίριο» δήλωσε ο καπετάνιος, υπενθυμίζοντας τη φθορά που υπέστη στο πέρασμα του χρόνου.

Ο σκοπός του νέου κέντρου στη Χίο θα είναι πολύπλευρος. Η οικογένεια, όμως, πριν από την έναρξη της λειτουργίας του μας προσέφερε μια μοναδική ευκαιρία - πρόκληση: «Συζητήστε μαζί μας, ελάτε να μιλήσουμε για το μέλλον, μοιραστείτε τις ιδέες και σκέψεις σας για τους στόχους του κέντρου στο άμεσο μέλλον» μας προέτρεψε τόσο ο ιδρυτής όσο και η πρόεδρος.

Στις συνομιλίες με προσκεκλημένους του στη Χίο, ο καπετάνιος και η πρόεδρος εξέφρασαν την πεποίθησή τους πως το Ίδρυμα θα αποτελέσει την αιχμή του δόρατος των πολιτισμικών δραστηριοτήτων της οικογένειας και θα επικουρείται πάντα από εξασφαλισμένους οικονομικούς πόρους. Τα πρώτα λεφτά του Ιδρύματος προέρχονται, εξάλλου, από το υστέρημα της μητέρας του καπετάνιου, αείμνηστης Μαρίας Τσάκου. «Από τα λεφτά που μάζευε για τα εγγόνια της, σαν κάθε ναυτομάννα, προήλθαν τα πρώτα λεφτά του Ιδρύματος. Ευτυχώς τα εγγόνια της δε χρειάστηκαν ποτέ αυτά τα λεφτά ως τώρα!» όπως μας είπαν.



Το Ίδρυμα παρουσιάζει μια αειθαλή προσφορά στο κοινωνικό σύνολο τα τελευταία χρόνια. Εκτός του Κέντρου Γνώσης στην Ουρουγουάη, προσφέρει υποτροφίες σε διεθνή πανεπιστήμια για άξιους φοιτητές.

Πρόσφατα προσέφερε 300.000 ευρώ στην Εθνική μας Πινακοθήκη προκειμένου να πληρωθούν οι εδώ και χρόνια απλήρωτοι μελετητές - μηχανικοί που εκπόνησαν το σχέδιο για την επέκταση του προβληματικού πλέον κτιρίου στην οδό Μιχαλακοπούλου.

Το Ίδρυμα δίνει, επίσης, εξαιρετική έμφαση σε πολιτισμικές δραστηριότητες και ενέργειες στην Απω Ανατολή, ενώ σε διεθνές επίπεδο υποστηρίζει την έκδοση βιβλίων, ακόμη και την ανακαίνιση σημαντικών μνημείων όπως της εκκλησίας της Αγίας Παρασκευής της Πικριδούς στην Πόλη, αλλά και τη συντήρηση ή ανέγερση ορθόδοξων εκκλησιών στις Φιλιππίνες, στην Γκάνα και στην Ελλάδα. «Τι είναι η Ελλάδα; Ένα καράβι που ταξιδεύει» μας είπε με σύνεση και συγκαταβατικότητα ο καπετάν Παναγιώτης, χρησιμοποιώντας τους αθάνατους στίχους του Ελύτη ως ένα έναυσμα, μιαν αφορμή για τις μελλοντικές δραστηριότητες του Ιδρύματος. ☉



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.

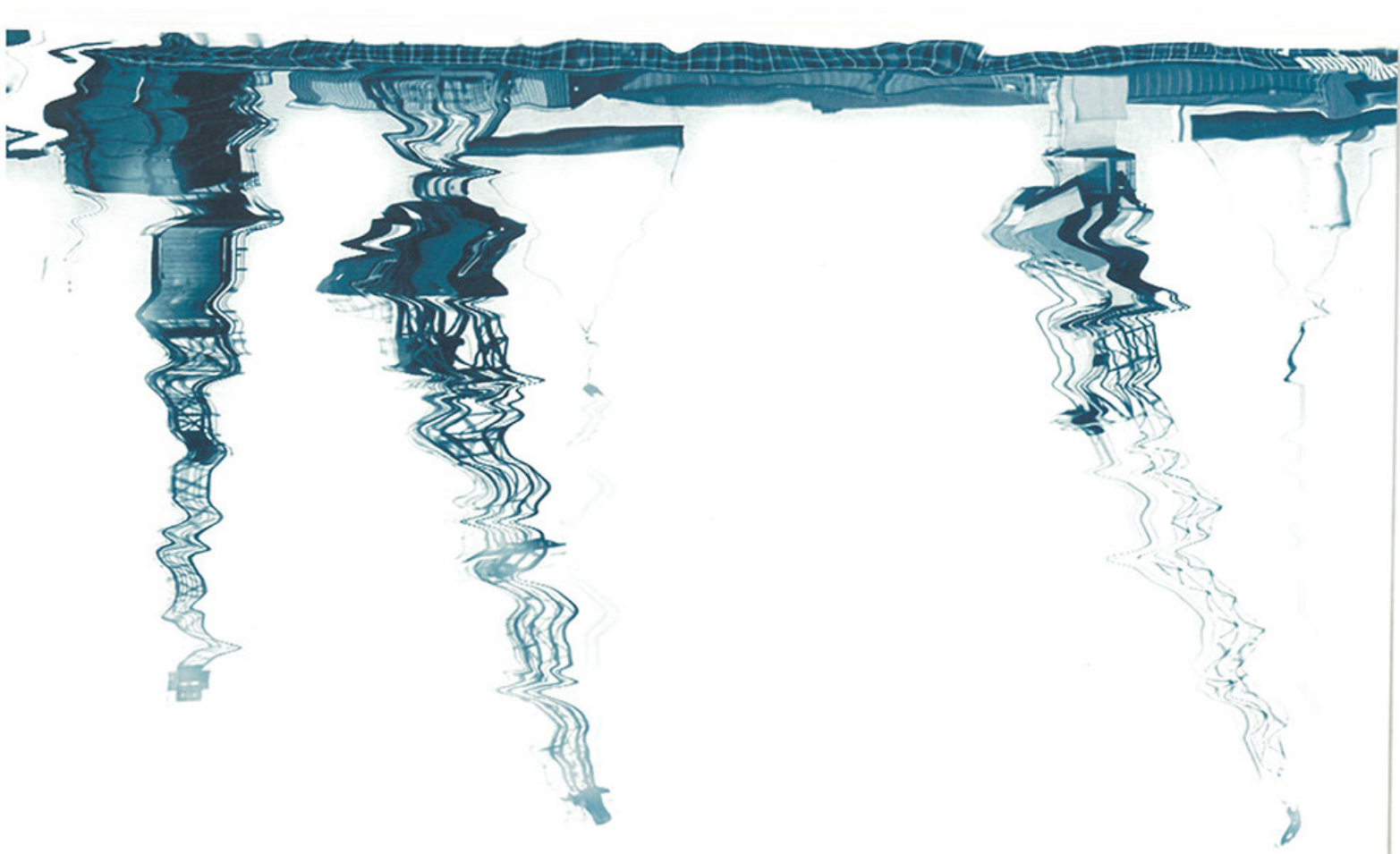


Nineteen vessels, tankers and bulk carriers, hoisting the Greek flag, manned by Greek officers, totalling 2.700.000 tons deadweight, owned by the ALEXANDER S. ONASSIS FOUNDATION, sail daily generating profits, 50% of which are allocated to the continuous support of public benefit activities, within the 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

Η καθημερινότητα σε ένα LNG

Αξιωματικοί γέφυρας και μηχανές συνομιλούν για τη μοναδικότητα ενός πλοίου υψηλότερης τεχνολογίας

Οι αρθρογράφοι και ανταποκριτές της ναυτιλίας συνήθως έχουν μικρή γνώση σχετικά με την καθημερινότητα και τις συνθήκες εργασίας ή διαβίωσης σε ένα πλοίο της ποντοπόρου ναυτιλίας. Αν και οι ναυτιλιακές εταιρείες αρχίζουν δειλά δειλά να παροτρύνουν την επίσκεψη και ξενάγηση μελών της δημοσιογραφικής οικογένειας σε νεότευκτα πλοία των στόλων τους, εντούτοις εμείς, οι σχολιαστές της ναυτικής επικαιρότητας, έχουμε μικρή γνώση της πραγματικής ζωής στο πλοίο.



Η άφιξη του LNG «Umm Bab», της διαχειρίστριας εταιρείας Maran Gas Maritime Inc. του Ομίλου Αγγελικούση, τον περασμένο Αύγουστο στον Αργοσαρωνικό, υπήρξε μια ιδανική αφορμή για την ξενάγηση των «Ναυτικών Χρονικών» σε ένα υπερσύγχρονο πλοίο αξίας 230 εκατομμυρίων δολαρίων με εξαιρετικά υψηλές προδιαγραφές ως προς τη ναυπηγική και τεχνολογική του καινοτομία. Η τεχνολογία των LNG δεν είναι γνωστή τόσο στο ευρύ κοινό όσο και στην ευρωπαϊκή πολιτική οικογένεια με αποτέλεσμα να αντιμετωπίζονται ως πλοία με ένα αδικαιολόγητο κύμα φόβου και καχυποψίας από τα ΜΜΕ αλλά και από τον Ευρωπαϊκό πολιτικό.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες και ναυτικοί, ως γνωστόν, είχαν ελάχιστη εμπειρία στα

πλοία LNG. Οι οικογένειες Τσάκου, Προκοπίου και Αγγελικούση είναι μερικές από τις λιγοστές ναυτικές οικογένειες που διαχειρίζονται τον για πολλούς άγνωστο και παρεξηγημένο τύπο πλοίου. Πολλοί μη γνώστες μάλιστα, εκτός ναυτιλίας κυρίως, συγχέουν τα LNG με τα LPG χωρίς να γνωρίζουν τις μεγάλες διαφορές τόσο στην τεχνολογία όσο και στο ίδιο το φορτίο που μεταφέρουν. Εδώ μεταφέρεται φυσικό αέριο και όχι παράγωγα πετρελαίου. Στη ναυτική οικογένεια των νέων και δόκιμων αξιωματικών είναι επίσης οξύμωρο ότι λίγοι γνωρίζουν το υψηλότερο safety record που συνοδεύει ένα πλοίο της συγκεκριμένης κατηγορίας.

Στις συνομιλίες μας με τους αξιωματικούς γέφυρας και μηχανής του «Umm



Βαβ» αντιληφθήκαμε ότι υπάρχει σε όλους μια σύμφωνη γνώμη: «Απαιτείται υψηλή κατάρτιση και προσοχή», μας είπε χαρακτηριστικά ο ανθυποπλοίαρχος Στέφανος Γαζής, που κατάγεται από τη Λευκάδα και αποφοίτησε πρόσφατα από την ΑΕΝ Ηλείου. «Για τα πάντα μπορείς να επέμβεις και να χειριστείς από τη γέφυρα», μας συμπλήρωσε με υπερηφάνεια για την εξαιρετικά υψηλή τεχνολογία που διαθέτει το πλοίο, ειδικά στα πληροφορικά συστήματα.

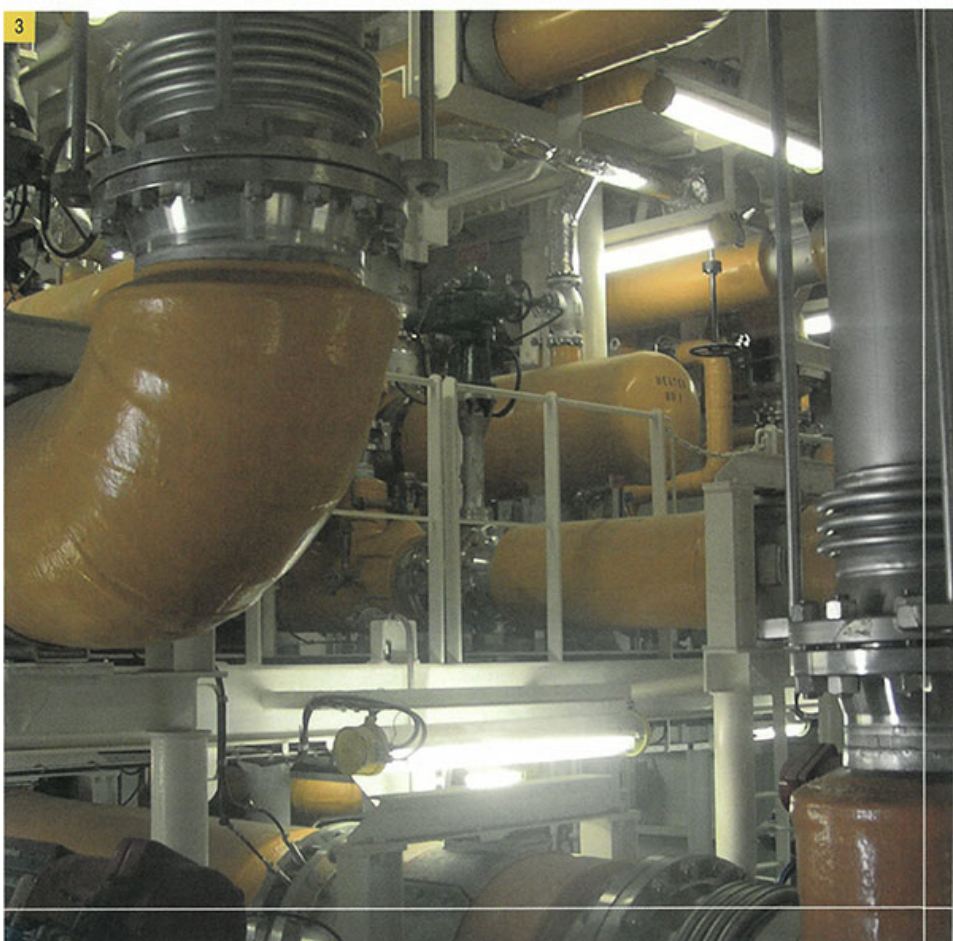
Για το νέο ενθουσιώδη αξιωματικό οι γνώσεις από τη Σχολή -μας εξομολογείται- δεν αρκούν καθότι η θεωρία από την πράξη, ως γνωστόν, απέχει. «Να δώσουν έμφαση οι σπουδαστές στα δυο τους μάρκα, ειδικά εάν ταξιδεύουν με δεξαμενόπλοια» μας επισήμανε και συμπλήρωσε ότι για το συγκεκριμένο πλοίο απαιτείται τεράστια όρεξη για δουλειά, για μάθηση, αλλά κυρίως για διάβασμα σε σχέση με την τεχνολογία και τη λειτουργία του πλοίου. Τα αγγλικά μάλιστα ως γλώσσα είναι απολύτως απαραίτητα διότι όλα τα συστή-

> ΕΠΙΣΚΕΨΗ

ματα διαθέτουν εκτενές πληροφοριακό υλικό αποκλειστικά στην αγγλική γλώσσα. Παράλληλα, οι σπουδαστές θα πρέπει να δώσουν έμφαση, κατά τον ανθυποπλοίαρχο, στα μαθήματα της ναυτιλίας, στην ευστάθεια και τους κανονισμούς του ISM που διδάσκονται στις ΑΕΝ.

Ο υποπλοίαρχος Γιάννης Λιβάνιος είναι πάντως ιδιαίτερα αισιόδοξος όσον αφορά τη νέα γενιά. Έρχεται σε άμεση επαφή με τους σπουδαστές κάθε έτος και παρατηρεί ότι μπορεί να είναι πιο «καλομαθημένα σε σχέση με το παρελθόν, είναι όμως πιο έξυπνα ως σκεπτόμενα άτομα». «Οφείλουμε να τους βάλουμε σε ένα αυλάκι, να γίνουν έξυπνοι και όχι πονηροί» μας τονίζει χαρακτηριστικά και επισημαίνει πως η γνώση ως προς τις σύγχρονες τεχνολογίες τους υποβοηθά σε ένα τόσο σύγχρονο και αυτοματοποιημένο πλοίο. Τα νέα παιδιά ανέβασαν το ναυτικό επάγγελμα, μας είπε, «μπορεί να μην είναι ψημένα, είναι όμως πιο μορφωμένα και πιο κοντά στις σύγχρονες τεχνολογίες» υποστηρίζει, σε πείσμα των απαισιοδοξιών του χώρου.

1. Βοηθητικά ψυγεία γλυκού νερού για τα μηχανήματα φορτίου.
2. Ο Α' μηχανικός Γιώργος Λαφιωτάκης στο μηχανοστάσιο.
3. Χώρος συμπίεστών φορτίου.
4. Ο πλοίαρχος Νίκος Φριτζάλας.
- 5-6-7. Ο ανθυποπλοίαρχος Στέφανος Γαζής μας ξεναγεί στη γέφυρα.
8. Ο κ. Richard Gilmore της MARAN GAS, ο κ. Στ. Χατζηγηργόρης της KRISTEN και ο Ηλίας Μπίσιας.





> ΕΠΙΣΚΕΨΗ

Όσον αφορά τα LNG, ο υποπλοίαρχος μας επισημαίνει ότι το συγκεκριμένο πλοίο ταιριάζει στην ιδιοσυγκρασία του Έλληνα, αφού αν και απόλυτα αυτοματοποιημένο, έχει τεράστιες επιλογές και δυνατότητες ως προς τη λειτουργία του ενώ απαιτεί εγρήγορση και ευελιξία.

Κατά τον α' μηχανικό Γιώργο Λαφιωτάκη, τα LNG είναι μια πρωτόγνωρη εμπειρία για οποιονδήποτε αξιωματικό. Ο ίδιος μεταπήδησε στη συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων το 2005 ύστερα από μακροχρόνια πορεία στα δεξαμενόπλοια, που ξεκινά το 1985. «Είναι άλλος τύπος πλοίου, πιο εξελιγμένο από το δεξαμενόπλοιο» επισημαίνει και μας υπενθυμίζει ότι η εταιρεία υποστήριξε τη μετεκπαίδευσή του στο συγκεκριμένου τύπου πλοίο με πολυάριθμα σεμινάρια και σχολεία στην Αγγλία αλλά και στην Ελλάδα. «Για ένα νέο αξιωματικό έχει τεράστιο ενδιαφέρον σαν πλοίο, φτάνει να είσαι φιλομαθής. Είναι τόσες οι ιδιαιτερότητές του που σε κεντρίζουν από την αρχή. Η τεχνολογία ενός πυρηνοκίνητου πλοίου είναι εδώ! Ο κόσμος παραέξω μπορεί να φοβάται αλλά αυτό γίνεται από άγνοια» μας επισημαίνει.

Σχετικά με τις γνώσεις που απαιτούνται από τις ΑΕΝ, ο έμπειρος αξιωματικός μηχανής τονίζει τη σπουδαιότητα των μαθημάτων σε θέματα ατμού, αλλά υπογραμμίζει παράλληλα τη σημασία της πρόσβασης των νέων στο Διαδίκτυο προκειμένου να συλλέγουν περισσότερες και πιο ακριβείς ή εξειδικευμένες γνώσεις και πληροφορίες. Είναι ένα πλοίο που απαιτεί σύνθετες γνώσεις και προ πάντων απαιτεί να είσαι σε εγρήγορση 24 ώρες την ημέρα. «Ποτέ δεν μπο-

10. Ο υποπλοίαρχος Γιάννης Λιβάνιος μας παρουσιάζει παραστατικά τις λειτουργίες του πλοίου.



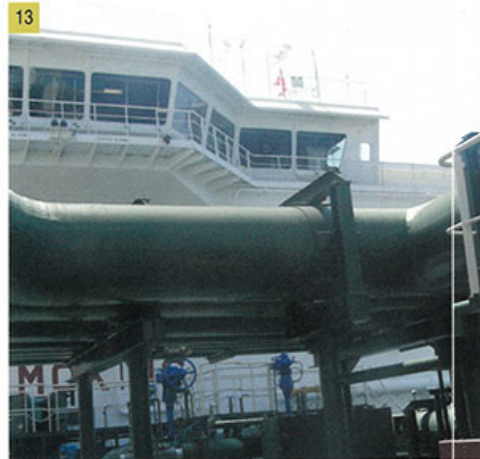
11



12



13



14



intersleek® 900

Fluoropolymer foul release coating



Want to improve your profits

... and reduce emissions at the same time?

6%

predicted fuel
and emission
savings*

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:

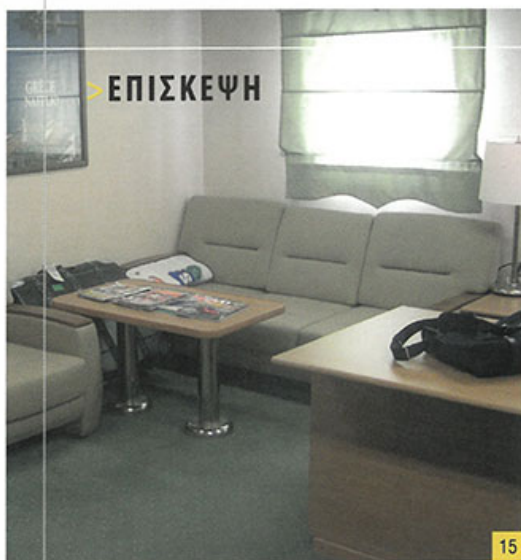
[www.international-marine.com/
intersleek900](http://www.international-marine.com/intersleek900)

* Depending on application and in service conditions

 **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



15

Εικόνες από τους χώρους διαμονής
(15,18,19), σίτισης (16), άθλησης (17)
και ψυχαγωγίας (20, 21).



16



17



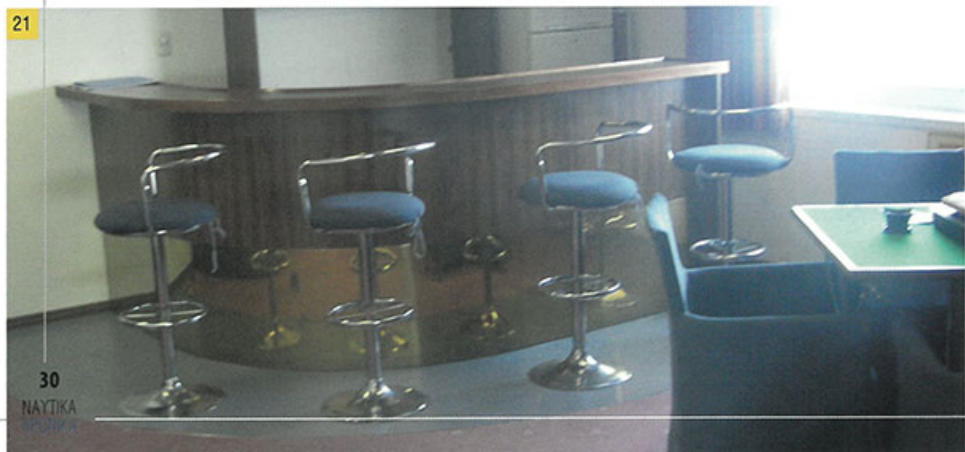
18



19



20



21

ρούμε να βρεθούμε σε μια κατάσταση από την οποία δε θα μπορούμε να αντεπεξέλθουμε» και συνεχίζει: «Σε αυτό το πλοίο η αλυσίδα των εργασιών είναι ένα δίχτυ. Υπάρχει απόλυτη διαφάνεια και αμεσότητα μεταξύ των πράξεων όλων των αξιωματικών. Το πρόβλημα των αξιωματικών της μηχανής επηρεάζει τη γέφυρα, και αντίστοιχα». Μας μιλάει επίσης για το θέμα του σεβασμού. «Σε καμιά σχολή δε διδάσκεται ο σεβασμός. Καλό είναι να ξέρουν τα όρια».

Ο πλοίαρχος Νίκος Φριτζάλας μάς υπογραμμίζει την υψηλή ποιότητα διαβίωσης στα συγκεκριμένα πλοία. «Είναι ένα ασφαλές πλοίο υψηλών προδιαγραφών, ακόμα και ένας άπειρος το αντιλαμβάνεται αμέσως» τονίζει. «Αν και απαιτείται διάβασμα και εγρήγορση, δεν είναι ένα βαρετό πλοίο. Είναι ένα εξαιρετικά γρήγορο, καθαρό πλοίο, φιλικό προς το περιβάλλον με ειδικές συνθήκες λειτουργίας» μας λέει. Και οι συνθήκες διαβίωσης υπερέχουν κατά πολύ σε σχέση με τα άλλα πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας. Αίθουσες ψυχαγωγίας, υπερ-άνετες και σύγχρονες καμπίνες για όλους τους ναυτικούς, αίθουσα γυμναστικής, πισίνα, αίθουσες ψυχαγωγίας... Οι ανέσεις είναι αρκετές.

Πλέον οι αξιωματικοί ξεπερνούν την αρχική υποψία και αρχίζουν και ενημερώνονται, με αποτέλεσμα να εκφράζουν το ενδιαφέρον τους για την ενασχόλησή τους στα LNG πολύ περισσότερο απ' ό,τι πριν από αρκετά χρόνια. Ένα LNG συνήθως δεν ξεπερνά τις 18 ώρες παραμονής σε κάθε λιμάνι, ενώ οι αξιωματικοί μπαρκαρώνουν για 4 ή 5 μήνες και είναι κοντά στους δικούς τους για 2 ή 3 μήνες αντίστοιχα. ☉



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



Πριν από λίγους μήνες εξελέγη πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ) και από την πρώτη «επίσημη» ομιλία του έδωσε το στίγμα των προθέσεων της νέας διοίκησης, που είναι η ποιοτική εκπαίδευση στις ΑΕΝ και στα ΚΕΣΕΝ.

«Οι θέσεις και οι προτάσεις της ΠΕΠΕΝ δεν είναι αιτήματα προς συζήτηση και διαπραγμάτευση», μας αναφέρει, «αλλά η απαίτηση των καιρών» και ζητεί την αναβάθμιση των Σχολών και την ένταξή τους στην τριτοβάθμια εκπαίδευση.

Ο κ. Βλάχος με ευθύτητα καυτηριάζει το υπάρχον σύστημα, υποστηρίζοντας ότι η Πολιτεία έχει την υποχρέωση να σκύψει κάποια στιγμή στα συσσωρευμένα αιτήματα και να αναλάβει τις ευθύνες της.

Ζητούμε την **αναβάθμιση** των **ΑΕΝ** και την ένταξή τους στην τριτοβάθμια εκπαίδευση

>> ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ
του Γεωργίου Βλάχου,
Προέδρου ΠΕΠΕΝ





■ Στην πράξη, σε ποιες κινήσεις έχει προχωρήσει η Ένωση Πλοιάρχων σχετικά με την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα;

Η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Ε.Ν. ιστορικά ήταν πάντα κοντά στους νέους. Μέσα από την επίσημη ιστοσελίδα της Ένωσης μας (www.peren.gr), από το διμηνιαίο περιοδικό μας «ΠΛΟΙΑΡΧΙΚΗ ΗΧΩ», αλλά και μέσα από διάφορες εκδηλώσεις πάντα, είμαστε κοντά στους νέους τόσο πριν από την είσοδό τους στις ΑΕΝ όσο και μετά, κατά τη διάρκεια της φοίτησής τους, συμπαραστεκόμενοι στα διάφορα προβλήματά τους, για την εύρεση εργασίας ενδιάμεσα των εκπαιδευτικών ετών αλλά και μετά την αποφοίτησή τους. Οι νέοι συνάδελφοι ξέρουν ότι η ΠΕΠΕΝ είναι πάντα δίπλα τους. Πρόσφατα ως εκπρόσωποι της ΠΝΟ συμμετείχαμε σε μια σειρά από ημερίδες οι οποίες έγιναν σε διάφορες πόλεις της Ελλάδας, που σκοπό είχαν την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

■ Ποιες νέες, βελτιωτικές κινήσεις θα προτείνετε για τη ναυτική εκπαίδευση.

Η πρόταση, η οποία απευθύνεται προς την Πολιτεία, είναι να αναβαθμιστεί επιτέλους η ναυτική εκπαίδευση. Όλοι καμαρώνουμε και μιλάμε για το θαύμα της ελληνικής ναυτιλίας, χωρίς στην ουσία να γίνεται κάποια δραστηριότητα για την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης αφήνοντας την ξεχασμένη κάποιες δεκαετίες πίσω. Βέβαια, οφείλουμε να αναγνωρίσουμε ότι κάποια βήματα έχουν αρχίσει να γίνονται, αλλά οι εξελίξεις και η τεχνολογία τρέχουν με απίστευτα γρήγορους ρυθμούς. Είναι αντικίνητρο για ένα νέο που σκέφτεται να ακολουθήσει το ναυτικό επάγγελμα, να ξέρει πως πρό-

πει να φοιτήσει για τέσσερα χρόνια σε μια «αδιαβάθμητη» σχολή / ακαδημία και μετά, ακολουθώντας το επάγγελμα του αξιωματικού Ε.Ν., να αποκτήσει δύο επίσης αδιαβάθμητα διπλώματα Γ' και Β' τάξεως αντίστοιχα φτάνοντας κάποια στιγμή στο διπλώμα πλοιάρχου ή μηχανικού Α' τάξεως, για να κατέχει επιτέλους έναν τίτλο επιπέδου ΤΕΙ.

Παρ' όλες τις διακηρύξεις, τις υποσχέσεις και την αρχική συμφωνία πως οι Σχολές πρέπει να αναβαθμιστούν και να ενταχθούν στην τριτοβάθμια εκπαίδευση (ΑΕΙ), στο τέλος δημιουργήσαμε ένα «ενδιάμεσο» σύστημα, του δώσαμε και την ονομασία ΑΕΝ (Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού) και νόμισαν κάποιοι ότι έπραξαν το καθήκον τους.

Όχι όμως, δηλώνουμε ότι είμαστε κάθετα αντίθετοι με την κατάσταση που δημιουργήθηκε και αγωνιζόμαστε και ζητούμε την άμεση αναβάθμιση των Σχολών, την ένταξή τους στην τριτοβάθμια εκπαίδευση. Είναι απαράδεκτο και έξω από κάθε λογική να αφήνεται η εκπαίδευση των αυριανών πλοιάρχων και μηχανικών, του μεγαλύτερου και πλέον σύγχρονου στόλου παγκοσμίως, σ' αυτήν την κατάσταση που καλά και οι ίδιοι που τη δημιούργησαν να μην την αναγνωρίζουν.

Με διάρκεια φοίτησης σχολή - πλοίο 4 έτη, με συνεχή εκπαίδευση τόσο κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας στα πλοία όσο και στην πολύμηνη φοίτηση στο ΚΕΣΕΝ για την απόκτηση των διπλωμάτων αλλά και των Ειδικών Σχολείων, είναι εντελώς απαράδεκτο να μην αναγνωρίζονται και να κατατάσσονται στην ανώτατη βαθμίδα.

Η θέση μας αυτή δεν είναι αίτημα προς συζήτηση και διαπραγμάτευση. Είναι απαίτηση των καιρών, των υποχρεώσεων της Πολιτείας σε αυτά που η ίδια

επικαλείται και πρέπει, επιτέλους, να αναλάβει τις ευθύνες της.

Τα σημεία στα οποία θα πρέπει να επικεντρωθεί η προσπάθεια βελτίωσης για να υπάρξει προοπτική, είναι:

- 1) Σύγχρονες και μοντέρνες εγκαταστάσεις, με υλικοτεχνικό εξοπλισμό που να συμβαδίζει με την εποχή μας αλλά και να προβλέπει τις μελλοντικές τάσεις και εξελίξεις.
- 2) Διατήρηση του ναυτικού χαρακτήρα των Σχολών.
- 3) Σωστούς (μόνιμους και όχι ωρομίσθιους) ναυτοδιδασκάλους, αξιοπρεπώς αμειβόμενους.
- 4) Εκσυγχρονισμός διδακτέας ύλης.
- 5) Αναβάθμιση των τίτλων όλων των βαθμίδων των αξιωματικών.
- 6) Πρόβλεψη για διατήρηση ισορροπίας με αυστηρούς ποιοτικούς ελέγχους και όχι βιομηχανία παραγωγής διπλωμάτων.
- 7) ΚΕΣΕΝ. Να δοθεί μόνιμη λύση στο κτιριακό πρόβλημα, είτε επισκευάζοντας σωστά το υπάρχον κτίριο ή με μεταφορά σε άλλο κρατικό κτίριο - άλλωστε, υπάρχουν πολλά που αχρηστεύονται ενώ θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν σωστά.
- 8) Βέβαια, ανεξάρτητα από τις οποιοσδήποτε προτάσεις για αναβάθμιση και βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι το βασικότερο είναι να διατηρηθεί ο ναυτικός χαρακτήρας, με καθαρή νοοτροπία, σύγχρονες ιδέες, μοντέρνα αντίληψη, σύμφωνα με τις αυξημένες απαιτήσεις του σήμερα και του αύριο. Η εποχή του αυταρχισμού πέρασε ανεπιστρεπτί, δε χωράει στην κουλ-



τούρα του σημερινού νέου.

Φυσικά, η πειθαρχία, ο σεβασμός, το ήθος και η επιμέλεια στα υψηλά καθήκοντα του αξιωματικού και ιδιαίτερα του πλοίαρχου είναι τα βασικά συστατικά που απαιτούνται για να επιτύχουν στην άσκηση των καθηκόντων τους οι σημερινοί νέοι.

■ Στην ερώτηση ενός μαθητή λυκείου για το αν υπάρχει ανεργία στο επάγγελμα του πλοίαρχου, τι θα απαντούσατε;

Ας μην ξεχνάμε ότι σε όλες τις φάσεις που κατά καιρούς έχει περάσει η ναυτιλία, στις καλές και στις κακές εποχές, ο Έλληνας αξιωματικός σε ελάχιστες περιπτώσεις γενικευμένων κρίσεων μόνο αντιμετώπισε εργασιακό πρόβλημα. Το πλοίο δεν ταξιδεύει μόνο του, χρειάζεται τους ναυτικούς, τον πλοίαρχο, τους αξιωματικούς γέφυρας και μηχανής και το πλήρωμά του, για να το ταξιδεύουν και να φέρει σε πέρας επι-

ποιότητα και τις ξεχωριστές επαγγελματικές αρετές και ευαισθησίες, όχι μόνο δε θα έχουν ανεργία αλλά και περιζήτητοι θα είναι για τη στελέχωση των πλοίων αλλά και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Και απαντώντας στερεότυπα στην ερώτησή σας, πρέπει να σας πω ότι πραγματικά πιστεύω πως η πιο έξυπνη και καλύτερη λύση για κάθε νέο που δεν έχει κατασταλάξει τι επάγγελμα θα ακολουθήσει μέσα στα τεράστια οικονομικά προβλήματα της καθημερινότητας που συνεχώς οξύνονται, σίγουρα το ναυτικό επάγγελμα θα είναι η καλύτερη λύση και γι' αυτόν και για την οικογένειά του.

■ Για ποιους λόγους η πλειοψηφία των παιδιών των ναυτικών δε θέλουν, και συχνά δεν έχουν την οικογενειακή παρότρυνση, για να κάνουν καριέρα στο ναυτικό επάγγελμα.

Αναμφισβήτητο, μια ναυτική οικογένεια στην

πάροδο του χρόνου έχει βιώσει καταστάσεις διάφορες, καλές και κακές. Σίγουρα, όταν από ένα σπίτι λείπει για μεγάλα χρονικά διαστήματα ο σύζυγος και πατέρας, η ζυγαριά γέρνει αρνητικά στην απόφαση αυτής της οικογένειας να παροτρύνει το παιδί της ν' ακολουθήσει το θαλασσινό επάγγελμα ανεξάρτητα από τα οφέλη που τυχόν αποκόμισε από την εργασία αυτή. Κανείς δεν είπε ποτέ ότι το θαλασσινό επάγγελμα είναι το ευκολότερο του κόσμου. Απεναντίας είναι ένα επάγγελμα με μεγάλες απαιτήσεις, ξεχωριστό, ιδιόμορφο, με ιδιαιτερότητες και γι' αυτούς τους λόγους αγωνιζόμαστε και απαιτούμε καλύτερες συνθήκες, οικονομικές, κοινωνικές, επαγγελματικές.

Παρ' όλες τις δυσκολίες που υπάρχουν, το ναυτικό επάγγελμα εξακολουθεί να είναι ενδιαφέρον και επίκαιρο για εμάς τους Έλληνες, δίνοντας λύσεις στο επαγγελματικό αδιέξοδο της νεολαίας μας.

Ας μην ξεχνάμε πως, σύμφωνα με τις στατιστικές που διενεργούνται κατά καιρούς, περίπου οι 25 από τους 100 νέους ηλικίας 25 ετών βιώνουν το πρόβλημα της ανεργίας.

Δεν υπάρχει, σίγουρα, χειρότερο συναίσθημα για ένα νέο που ξεκινά τη ζωή του, από την ανεργία.

Έπειτα από πολυετείς σπουδές, κόπο και έξοδα, να φτάνει κάποιος να δηλώνει άνεργος. Έχουμε πολλά παραδείγματα νέων οι οποίοι σπούδασαν Ελλάδα και εξωτερικό, ξόδεψαν οι γονείς τους περιουσίες για τις σπουδές τους και τελικά, βγαίνοντας στην αγορά εργασίας, να αντιμετωπίζουν την απόρριψη ή, στην καλύτερη περίπτωση, να κατορθώνουν να βρουν μια εργασία πολλές φορές κατώτερη των προσόντων τους με μισθούς πενιχρούς, βασικούς όπως λέγονται. Δυστυχώς, σήμερα μιλάμε για τη γενιά των 700 ευρώ. Αυτή η γενιά αξίζει κάτι καλύτερο, μια καλύτερη αντιμετώπιση, μια καλύτερη προοπτική, ένα καλύτερο μέλλον.



“Οι θέσεις και οι προτάσεις της ΠΕΠΕΝ δεν είναι αιτήματα προς συζήτηση και διαπραγμάτευση αλλά η απαίτηση των καιρών”

τυχώς τις αποστολές του.

Τα διάφορα πειράματα που κατά καιρούς έγιναν, απέτυχαν τελικά. Ο Έλληνας είναι αναντικατάστατος. Έχει αγάπη, φιλότιμο, λεβεντιά και μεράκι για το επάγγελμά του, για το βαπόρι του, για τους προϊσταμένους και υφισταμένους του, για την εταιρεία του, και πάνω από όλους και από όλα, για τη γαλανόλευκη σημαία του.

Όσο οι Έλληνες αξιωματικοί διατηρούν αυτή την

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

ARGO ADVERTISING

ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com





Επιπλέον, το μέλλον δε φαντάζει φωτεινότερο, με το κόστος εργασίας να σπρώχνει ένα μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων να μεταφέρουν τις δραστηριότητές τους εκτός Ελλάδος.

Είναι μεγάλο λάθος να θεωρούμε ότι η ανεργία δεν πλήττει και εμάς, αλλά μόνο τους άλλους. Δεν υπάρχουν άλλοι και εμείς. Το πρόβλημα πλήττει τη νεολαία μας, τα παιδιά όλων μας, την Ελλάδα μας.

στάσεων που σε καμία περίπτωση δεν ανταποκρίνονται στην αλήθεια;

Έτσι βλέπουμε μερικά, ευτυχώς, ΜΜΕ, όταν έχει συμβεί το οποιοδήποτε ατυχές περιστατικό όπου εμπλέκεται ένα πλοίο, να χρεώνουν τα πάντα στον πλοίαρχο.

Η ισχύουσα νομοθεσία, άλλωστε, είναι τέτοια που για οτιδήποτε συμβεί, οι εμπλεκόμενοι και ειδικά ο πλοίαρχος πρέπει να συρθούν με χειρο-

έχει προβεί η ΠΕΠΕΝ για να δηλώσει έμπρακτα την αντίθεσή της στην ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος;

Η πάγια θέση της Ένωσής μας είναι αντίθετη με οποιασδήποτε μορφής ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος. Έχουμε κατ' επανάληψιν εκφράσει την αντίθεσή μας στη απαράδεκτη και απάνθρωπη κράτηση μελών πληρώματος και την παραπομπή τους στα ποινικά δικαστήρια



Στη ναυτιλία, προσφέρεται η ευκαιρία μιας υγιούς και γρήγορα εξελισσόμενης καριέρας και σταδιοδρομίας.

■ **Θεωρείτε ότι το επάγγελμα του αξιωματικού Ε.Ν. δεν έχει το κύρος που είχε παλαιότερα;**

Υπάρχει βασική έλλειψη ενημέρωσης σχετικά με το ναυτιλιακό κλάδο και αυτό λειτουργεί σαν τροχοπέδη στην απόφαση των νέων να ακολουθήσουν μια θαλασσινή καριέρα που είναι ιδιαίτερη, ξεχωριστή, με προοπτική και σίγουρα ανάλογες απολαβές.

Πώς όμως να μη φθαρεί το κύρος του επαγγέλματος και πώς να έλθει ο νέος στη θάλασσα όταν, εκτός των άλλων, γίνεται μάρτυρας κατα-

πέδες καθ' όλη την ανακριτική και όχι μόνο διαδικασία.

Με αυτές τις ανεπίτρεπτες ενέργειες κάποιοι δεν καταλαβαίνουν ότι κάνουν κακό σε όλους, στη ναυτιλία, στον τουρισμό, στην Ελλάδα.

Παρ' όλα αυτά, το επάγγελμα του Έλληνα αξιωματικού εξακολουθεί να είναι επίκαιρο και προσφέρει στους νέους μας την ευκαιρία μιας υγιούς και γρήγορα εξελισσόμενης σταδιοδρομίας.

Είναι ένα από τα ελάχιστα επαγγέλματα που 'χει προοπτικές για άμεση επαγγελματική εξέλιξη σε ένα χώρο ζωτικό για την εθνική μας οικονομία, τη ναυτιλία.

■ **Σε ποιες κινήσεις και κινητοποιήσεις - πανελλαδικά αλλά και στο εξωτερικό-**

ύστερα από κάποιο ναυτικό ατύχημα.

Έχοντας την ίδια άποψη με την ΠΝΟ, που είναι και το ανώτερο συνδικαλιστικό μας όργανο, απαιτούμε να απαγορεύεται η ποινικοποίηση ενεργειών των ναυτικών σε περιπτώσεις ατυχηματικής θαλάσσιας ρύπανσης, ώστε να μην αντιμετωπίζονται οι ναυτικοί σαν κοινοί εγκληματίες. Πιστεύουμε ότι η ενδεχόμενη ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος μόνο ζημιά θα προκαλέσει τόσο στην Ελλάδα όσο και στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, αποτρέποντας την προσέλκυση και παραμονή των νέων στο ναυτικό επάγγελμα οδεύοντας προς την πρόωγη συρρίκνωση της ναυτιλίας μας ελλείψει ναυτικών.

Ας μην παραβλέπουμε ότι η ποινικοποίηση θίγει τα ανθρώπινα δικαιώματα των ναυτικών και αφή-



ΣΤΑΘΕΡΗ ΑΣΙΑ!

EUROPEAN DEGREES in SHIPPING



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

BA (Hons) in SHIPPING BUSINESS ADMINISTRATION

- Σπουδές στη Διοίκηση Επιχειρήσεων, με έμφαση στο ναυτιλιακό χώρο
- Μαθήματα εξειδικευμένα στον οικονομικό, εμπορικό και νομικό τομέα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων
- Διδασκαλία των μαθημάτων αποκλειστικά στην Αγγλική γλώσσα
- Διάρκεια σπουδών 3 χρόνια

M.Sc. in MARINE ENGINEERING MANAGEMENT

- Μαθήματα που ανταποκρίνονται στις οικονομικές, τεχνικές και νομικές δραστηριότητες του χώρου
- Πρόγραμμα ευέλικτο, που ανταποκρίνεται και στις ανάγκες των εργαζόμενων, με διδασκαλία μόνο τα Σαββατοκύριακα
- Διδασκαλία των μαθημάτων στην Αγγλική γλώσσα
- Δυνατότητα εγγραφής πλήρους ή μερικής φοίτησης

**ΤΑ ΠΤΥΧΙΑ ΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ ΑΠΟ
ΤΑ ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΑ ΞΕΝΑ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑ**

ΔΙΠΛΗ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ

Κοινωνική Οδηγία (36/2005)
Τα πτυχία Bachelor's και Master's που προσφέρει το New York College είναι οι γνήσιοι τίτλοι σπουδών των ξένων συνεργαζόμενων πανεπιστημίων και ανταποκρίνονται στις προϋποθέσεις της Κοινωνικής Οδηγίας (36/2005) που αφορά στην αναγνώριση των πτυχίων σπουδών των κολεγίων της Ελλάδας σε συνεργασία με Ευρωπαϊκά πανεπιστήμια και η οποία αναγνωρίζει τα επαγγελματικά τους δικαιώματα ως ισότιμα των ελληνικών κρατικών πανεπιστημίων. Τα πτυχία του State University of New York / ESC που συνεργάζεται με το New York College, είναι ισότιμα με αυτά της Μ. Βρετανίας, βάσει της απόφασης του ΝΑΡΙΚ* στις 17/07/2008. Στην Ελλάδα το NYC λειτουργεί ως Εργαστήριο Ελευθέρων Σπουδών, και είναι έτοιμο να ανταποκριθεί στις διατάξεις του νέου νόμου περί κολεγίων, αμέσως μετά την εφαρμογή του.

*ο βρετανικός αντίστοιχος του ΔΟΑΤΑΠ (ΔΙΚΑΤΑ) οργανισμός



NEW YORK COLLEGE



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

Υποβολή Αιτήσεων - Πληροφορίες:

Αθήνα: Αμαλίας 38, 105 58 Σύνταγμα, Τηλ.: 210 32 25 961, Fax: 210 32 33 337, e-mail: nycath@nyc.gr

Κασσρί: Εκπαιδευτικό και Συνεδριακό Κέντρο Ομίλου ΑΤΕΒΑΝΚ, ΑΤΕExcelixi A.E.

Θεσσαλονίκη: Κασιμίδη 6 & Παπαναστασίου 546 39, Τηλ.: 2310 889 879, Fax: 2310 835 211, e-mail: nycth@nyc.gr

www.nyc.gr

νει απροσπάτετο το ναυτικό επάγγελμα όπως το κύρος και την αξιοπρέπεια των ναυτικών, οι οποίοι εκ της φύσεως του επαγγέλματός τους έχουν ιδιαίτερη ευαισθησία σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος και ειδικά του θαλασσιού.

Εμείς, όπως πράξαμε στο παρελθόν όπου χρειάστηκε, έτσι και στο μέλλον σε κάθε περίπτωση ξεχωριστά θα είμαστε δίπλα στους συναδέλφους μας, εμμένοντας στις δίκαιες θέσεις μας.

■ Τον περασμένο Αύγουστο, ένας αλλοδαπός συνάδελφός σας καταδικάστηκε επειδή βρέθηκε στο πλοίο, που μετέφερε μπανάνες, μεγάλη ποσότητα ναρκωτικών ουσιών.

Αν και ο ίδιος δήλωσε ότι δε γνώριζε τίποτα, το θέμα αποσιωπήθηκε τόσο από τις Ενώσεις όσο και από τον Τύπο.

Για ποιο λόγο υπήρξε αυτή η έλλειψη κινητοποίησης; Η καταδίκη έχει να κάνει με την αιτιολογία που επιβάλλεται; Δηλαδή, οι Ενώσεις διαφοροποιούνται σε περιπτώσεις ρύπανσης περιβάλλοντος από αυτές της μεταφοράς ναρκωτικών;

Σχετική με την ερώτησή σας, η βασική αρχή μας είναι να σεβόμαστε τις δικαστικές αποφάσεις.

Θεωρούμε ότι, για να παρθεί κάποια απόφαση, έχει βγει μέσα από ακροαματικές διαδικασίες και τα ανάλογα στοιχεία της συγκεκριμένης δικογραφίας, αφού έχουν μελετηθεί και αναλυθεί, έχουν οδηγήσει στην τελική απόφαση.



Εμείς δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε τέτοια στοιχεία αλλά πιστεύουμε πως η ελληνική Δικαιοσύνη είναι αμερόληπτη και οι αποφάσεις της δίκαιες.

Επίσης, πιστεύουμε ότι κανείς πλοίαρχος δε θα δεχόταν ποτέ εις γνώσιν του να μεταφέρει το θάνατο που ακούει στο όνομα ναρκωτικά, διότι οι πλοίαρχοι έχουν ηθικές αξίες και ευαισθησίες και είναι αυτοί που παγκοσμίως προστρέχουν και προσφέρουν πάντα τη βοήθειά τους σε κιν-

δυνεύοντες συνανθρώπους μας, αλλά όπως κάθε κανόνας έχει τις εξαιρέσεις του, έτσι δεν μπορούμε να αποκλείσουμε το ενδεχόμενο της εξαιρέσης για κάποιο συνάδελφό μας ανεξαρτήτως εθνικότητας.

■ Θεωρείτε απαραίτητη τη μείωση των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού;

Εμείς έχουμε εκφράσει τις θέσεις μας, που έχουν να κάνουν γενικότερα με τη ναυτική εκπαίδευση. Στις ΑΕΝ, όπως και στο ΚΕΣΕΝ, υπάρχει δυστυχώς μεγάλος χώρος για βελτίωση. Απαιτούμε αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης έτσι που η ποιότητα εκπαίδευσης να είναι από μόνη της ένα κίνητρο για την προσέλκυση των νέων. Με μεγάλη μας χαρά μάθαμε ότι εφέτος ο αριθμός των εισακτέων στις ΑΕΝ θα διπλασιαστεί σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά.

Οι ΑΕΝ χρειάζονται και μην ξεχνάμε ότι από αυτές εξαρτάται κατά ένα μεγάλο βαθμό το μέλλον της εμπορικής μας ναυτιλίας.

Το επιχειρηματικό δαιμόνιο των Ελλήνων πλοιοκτητών από μόνο του δεν έκανε τη ναυτιλία μας πρωτοπόρο στον παγκόσμιο χώρο. Οι Έλληνες ναυτικοί, δίνοντας και την ίδια τη ζωή τους, πολλές φορές συντέιναν σ' αυτή τη μοναδική και αξιοζήλευτη πορεία.

Για να μπορέσουν όμως οι Έλληνες αξιωματικοί να συνεχίσουν την παράδοση αυτή, πρέπει να προέρχονται και από σωστές ακαδημίες και επιμορφωτικά κέντρα.

Ο ανταγωνισμός είναι μεγάλος, οι απαιτήσεις τεράστιες αλλά ο Έλληνας πλοίαρχος, ο Έλληνας αξιωματικός θα επιτύχει και πάλι, όσο και αν οι νοοτροπίες και οι απαιτήσεις των καιρών έχουν αλλάξει, οι ΑΕΝ με την απαραίτητη δραστηκή βοήθεια της Πολιτείας και όλων των εμπλεκόμενων φορέων, θα συνεχίζουν να προσφέρουν τους αξιωματικούς που θα τιμωρούν τη μεγαλύτερη εμπορική ναυτιλία του κόσμου. ☉

“Υπάρχει βασική έλλειψη ενημέρωσης σχετικά με το ναυτιλιακό κλάδο και αυτό λειτουργεί σαν τροχοπέδη στην απόφαση των νέων να ακολουθήσουν μια θαλασσινή καριέρα”





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.



Εξελίξου 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

Ας φτιάξουμε **σχολεία** (και παιδικές χαρές)...

Οι θεμελιωμένες και πολλάκις διατυπωμένες σκέψεις και διαπιστώσεις της συντακτικής ομάδας των «Ναυτικών Χρονικών» για την πορεία της προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, σε συνάρτηση με τη ναυτική εκπαίδευση στον τόπο μας, επιβεβαιώθηκαν μετά το πρόσφατο ταξίδι του υπογράφοντος στη Χίο. Με αφορμή την πρόσκληση του Ιδρύματος Τσάκου και προσωπικά του ιδρυτή, καπετάν Παναγιώτη, και της προέδρου Μαρίας Τσάκου, είχαμε την ευκαιρία να συνομιλήσουμε με πολυάριθμους παράγοντες στο χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης και να επανεκτιμήσουμε ορισμένες χιλιοειπωμένες αντιλήψεις και αγκυλώσεις.

Του **Ηλία Μπίσια**

Ως γνωστόν, η ελληνική κοινωνία δε γνωρίζει τη δύναμη της ελληνικής ναυτιλίας, αλλά πολύ περισσότερο δε γνωρίζει για τις σύγχρονες συνθήκες σταδιοδρομίας και διαβίωσης ενός αξιωματικού Ε.Ν. Αυτό συμβαίνει ακόμα και στη Χίο! Σύμφωνα με τον κ. Δανιήλ, διευθυντή σπουδών στην ΑΕΝ Χίου, τα νέα παιδιά, οι μαθητές στα λύκεια της Χίου βρίσκονται στο σκοτάδι ως προς την πληροφόρηση για την καριέρα στη θάλασσα, ενώ έχουν ανάγκη να μάθουν περισσότερα για τις προοπτικές σταδιοδρομίας τους σε αυτήν. Ο κ. Δανιήλ επισκέφθηκε ο ίδιος τα λύκεια του νησιού και συνομιλήσε για θέματα που άπτονται των γνώσεων και αρμοδιοτήτων του. Η έλλειψη γνώσεως -μας είπε- ήταν πρωτοφανής αλλά και πρωτόγνωρη. Ακόμα και στην πατρίδα του ναυτικού επαγγέλ-

ματος χρειάζεται αλλαγή στρατηγικής ως προς την ενημέρωση. (Μήπως θα έπρεπε παρόμοιες κινήσεις με αυτές της ΑΕΝ Χίου να γίνουν και από όλες τις υπόλοιπες ΑΕΝ με συντονισμό αλλά και υποστήριξη από το ΥΕΝΑΝΠ;) Οι φετινές επισκέψεις μελών της ΕΕΕ σε συνεργασία με το υπουργείο Παιδείας στα λύκεια της χώρας, αν και με σοβαρές ελλείψεις οργάνωσης (όπως μαθαίνουμε), οφείλουμε να ομολογήσουμε πως είναι στη σωστή αφετηρία.

Εντούτοις, παρατηρούμε ότι οι ενώσεις αλλά κυρίως η πολιτική ηγεσία δεν έχουν αποσαφηνίσει ένα σχέδιο δράσης σχετικά με το θέμα της προσέλκυσης. Παρατηρούμε, επίσης, ότι προφανώς αδυνατούν να ξεκαθαρίσουν μια μακροχρόνια πορεία δράσης. Γίνονται κάποιες σημαντικές και πολύτιμες κινήσεις marketing και διαφήμισης (που κοστίζουν και ακριβά) αλλά δεν υπάρχει μια ομπρέλα, ένα πλαίσιο δράσης για όλες αυτές τις δραστηριότητες. Δε χαράσσει κανείς μια σίγουρη, σαφή μακρόπνοη στρατηγική. Πολλοί πλοιοκτήτες, μάλιστα, δρουν αποσπασματικά και αυθόρμητα προκειμένου να καλύψουν τα πολυάριθμα κενά.

Οι σκέψεις μας είναι γνωστές. Η έμφαση ίσως είναι σκόπιμο να δοθεί στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Στις μικρές τάξεις, όχι στο λύκειο που είναι μάλλον αργά! Οι νέοι από μικρή ηλικία θα πρέπει να έρθουν κοντά στον ονειρικό



κόσμο του πλοίου, στην περιπέτεια της θάλασσας. Ακόμα και να μην επιλέξουν το επάγγελμα του αξιωματικού, πρέπει να γνωρίζουν τη δύναμη της θάλασσας, τον πλούτο της, τη σημασία της. Οφείλουμε να τους ενημερώσουμε, να αφυπνίσουμε τον ανύπαρκτο σεβασμό τους προς τα ναυτικά επαγγέλματα. Οφείλουμε να πλησιάσουμε την ξεχασμένη παιδική ηλικία με μια νέα αντίληψη και προσδοκία. Με κύρια βάση την ενημέρωση και την πληροφόρηση.

Οι κινήσεις του Ιδρύματος Τσάκου για τη δημιουργία μιας παιδικής χαράς στα Καρδάμυλα, με τη συναρμολόγηση και τοποθέτηση ενός υπέροχου - ονειρικού πλοίου, είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Υποστηρίζει την εξοικείωση των παιδιών με το πλοίο και οξύνει τη φαντασία τους. Είναι επιπλέον ένα περίτρανο μνημείο - σύμβολο για τις τοπικές κοινωνίες, όπου επιτρέπεται η παράλληλη πλευση της ναυτικής μας παράδοσης με τη σύγχρονη παιδεία και την ψυχαγωγία. Το πλοίο γίνεται αφορμή για παιδικές ανακαλύψεις, για φανταστικά ταξίδια, για ανακάλυψη και συνδιαλλαγή. Θα θέλαμε να δούμε και άλλα παρόμοια πλοία σε πλατείες και παιδικές χαρές της χώρας. Είναι ένα έναυσμα για την επιμόρφωση της κοινωνίας και την ήπια επαφή της ελληνικής ναυτοσύνης με την παιδική ηλικία.

Τις ίδιες μέρες, ο καπετάν Νίκος Φράγκος εγκαινίασε στη μνήμη της συζύγου του και εκπαιδευτικού Στέλλας Φράγκου ένα νέο δημοτικό σχολείο στα Καρδάμυλα. «Πήρα πολλά σε αυτή τη ζωή και έδωσα λίγα» είπε χαρακτηριστικά. Αφήνει όμως στον τόπο του ένα εξαιρετικό σχολείο, όπου επιτρέπεται στα νέα παιδιά να μάθουν τα πρώτα τους γράμματα, με σύγχρονες ανέσεις και υψηλές κτιριακές προδιαγραφές. Και εδώ ο εφοπλισμός υποστηρίζει περίτρανα την πρωτοβάθμια εκπαίδευση και φέρνει κοντά την ελληνική ναυτιλία ως πρωταγωνιστή όχι μόνο στο σύγχρονο κοινωνικό ιστό αλλά και στο ταλαιπωρημένο εκπαιδευτικό σύστημα.

Λίγο πιο κάτω όμως, στο Βροντάδο, στο ναυτικό λύκειο, τα πράγματα δεν είναι

τόσο αισιόδοξα. Συναντάμε την εγκατάλειψη της Πολιτείας, αλλά και την αποχή του ναυτικού κόσμου. Λιγότερα από 10 παιδιά φοιτούν φέτος, μια δραματική μείωση του αριθμού

σε σχέση με παλαιότερα. Πριν από 10 χρόνια ήταν σχεδόν 50... Οι κτιριακές εγκαταστάσεις σήμερα είναι μίζερες, ο τεχνολογικός εξοπλισμός μέτριος. Το συγκεκριμένο φυτώριο της ναυτοσύνης προσπαθεί να συνεχίσει τη λειτουργία του εντελώς ξεχασμένο από όλους. Σαν να περιφρονείται η σημασία του.

Ο ρόλος του εφοπλισμού, καθώς και της ναυτικής οικογένειας γενικότερα, σαφώς δεν είναι να αντικαθιστά το ρόλο του κράτους. Ούτε οικονομικά ούτε ηθικά. Οφείλει όμως να συνεπικουρεί, να ενημερώνεται και κυρίως να καυτηριάζει τα κακώς κείμενα. Πιο σημαντικό πάντως η ναυτική οικογένεια, στο σύνολό της, οφείλει να είναι παρούσα σε όλα εκείνα τα εκπαιδευτικά ιδρύματα όπου το γνωστικό αντικείμενο και κυρίως το ανθρώπινο δυναμικό την αφορά άμεσα.

«Χτίστε σχολεία και παιδικές χαρές» είναι το σύνθημα που μας ενδιαφέρει να επικοινωνήσουμε. Ένα σύνθημα ή, μάλλον, μια πρόταση παρόμοια με αυτή που επεσήμαινε ο τότε ανατρεπτικός, Κοσμάς ο Αιτωλός, πριν από δύο αιώνες και είναι ακόμα επίκαιρος.

Όπου το κράτος αδυνατεί ή μουδιάζει, εκεί ο εφοπλισμός πρέπει να αναδεικνύει το κοινωνικό του πρόσωπο. Δεν είναι θέμα φιλανθρωπίας ή συναισθηματισμού. Ας μη γελιομάστε. Είναι θέμα επιβίωσης της ναυτικής παράδοσης. Οι μεμψιμοίροι, οι φιλύποπτοι και οι απαισιόδοχοι (παρατηρούμε ότι υπάρχουν μερικοί αλλά σημαντικοί ανάμεσά μας) ας σιωπήσουν. Το καράβι το έστρεψαν ως τώρα σε λάθος πορεία.

Σε αυτό το τεύχος εξερευνούμε το χώρο της δευτεροβάθμιας ναυτικής εκπαίδευσης. Οι διαπιστώσεις και αποκαλύψεις θεωρούμε ότι αξίζουν ιδιαίτερη μελέτη και προσοχή. ●

Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση:

Ο ρόλος του ξεχασμένου πρωταγωνιστή

1ο ΕΠΑ.Λ. Βροντάδου Χίου

Είναι μάλλον οξύμωρο ένα λύκειο ναυτικής κατεύθυνσης να αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα λειτουργίας αλλά και ταυτότητας στην πατρίδα της ναυτοσύνης. Η λειτουργία του Επαγγελματικού Λυκείου στο Βροντάδο της Χίου αντιμετωπίζει πολλαπλές δυσκολίες σήμερα, ειδικά για όσους επιλέγουν να ακολουθήσουν το ναυτιλιακό τομέα.

Λόγοι της κατακόρυφης μείωσης για τον κ. Νίκο Ψάλτη, καθηγητή με πολυετή εμπειρία και τ. αξιωματικό Ε.Ν., στο ΕΠΑ.Λ. του Βροντάδου είναι δύο: Αφενός το ίδιο το σχολείο δεν αφήνει την καλύτερη αίσθηση στην τοπική κοινωνία και αφετέρου υπάρχει σημαντικότερη μείωση του ενδιαφέροντος για το ναυτικό επάγγελμα. Ένας επιπλέον λόγος είναι ότι με το υπάρχον εκπαιδευτικό σύστημα ένας μαθητής δεν μπορεί να μετεγγραφεί στη Β' λυκείου της συγκεκριμένης ναυτικής κατεύθυνσης από ένα άλλο λύκειο ή μια άλλη κατεύθυνση. Οι όποιες «διαρροές» των μαθητών, δηλαδή, δε συμπληρώνονται! Ο καθηγητής επισήμανε ότι σε γενικό πλαίσιο οι νυν μαθητές έχουν σημαντικά προβλήματα ως προς τις απαραίτητες γνώσεις και μόνο ένα 10%

είναι επιμελείς, ενώ η πολύ μεγάλη πλειοψηφία δεν ξεπερνά το βαθμό 15/20. Τα προβλήματα εστιάζονται στα μαθήματα γενικής παιδείας, ενώ υπάρχει μεγαλύτερο ενδιαφέρον προς τα ειδικά μαθήματα της συγκεκριμένης τεχνικής κατεύθυνσης. Με αυτό το σκεπτικό, πολλές φορές οι καθηγητές αναγκάζονται να απλουστεύσουν και να διαφοροποιήσουν την παραδοτέα ύλη. Το πιο ανησυχητικό είναι επίσης πως σπάνια ένας επιμελής μαθητής θα επιλέξει τελικά να φοιτήσει σε μια Ακαδημία Ε.Ν. και θα προτιμήσει μια άλλη σχολή ή κατεύθυνση.

Το Επαγγελματικό Λύκειο Βροντάδου, σε αντίθεση με το αντίστοιχο στα Καρδάμυλα, έχει τεράστιες ελλείψεις σε εργαστηριακό και τεχνολογικό εξοπλισμό. Τα περισσότερα εργαστήρια συντηρούνται και εξοπλίζονται με χρήματα που προέρχονται είτε από το Σύλλογο Γονέων είτε από κοινοτικούς πόρους, με πολλές όμως καθυστερήσεις. Η ναυτιλιακή κοινότητα δυστυχώς δεν είναι εξίσου ευεργετική προς το συγκεκριμένο λύκειο αν και οι ανάγκες είναι μεγάλες. Η έλλειψη εργαστηριακής υποδομής κατ' αυτόν τον τρόπο είναι μάλλον ανησυχητική και κατακριτέα. Πρόσφατα οι υπεύθυνοι επιδίωξαν την εξασφάλιση ενός προσομοιωτή μηχανοστασίου αξίας 8.000 της εταιρείας Transas και δεν κατάφεραν να βρουν ανταπόκριση ή υποστήριξη με αποτέλεσμα ο προσομοιωτής που αρχικά χρησιμεύει, να επιστραφεί.

Ο υπουργός Παιδείας Ευριπίδης Στυλιανίδης, στη μονοήμερη επίσκεψή του στη Χίο πρόσφατα, υποσχέθηκε αρκετά κονδύλια για την παιδεία στο νησί. Δεν αναφέρθηκε όμως συγκεκριμένα στα επαγγελματικά λύκεια, που έχουν μεγάλες ανάγκες! Ευελπιστούμε ότι η μελέτη μας θα αφυπνίσει όσους πραγματικά ενδιαφέρονται. ☺



Ο αριθμός των μαθητών έχει κατακόρυφα μειωθεί. Φέτος φοιτούν 4 μαθητές στη Γ' λυκείου, 4 στη Β' λυκείου και 2 μόνο μαθητές στην Α' λυκείου, όλοι σχεδόν από ναυτικές οικογένειες. Πριν από δέκα χρόνια και συγκεκριμένα από το '95 μέχρι το '98 φοιτούσαν 25 μαθητές σε κάθε τάξη, σε σύνολο δηλαδή 75 μαθητές!

Η μεγάλη και ανησυχητική μείωση του ενδιαφέροντος παρατηρείται από το 2000 και μετά. Οι





LOUIS HELLENIC CRUISES

κρουαζιέρες 3, 4, 6, 7, 8, 10 & 16 ημερών
από μάρτιο έως δεκέμβριο 2008



aquamarine - coral - cristal - orient queen - the aegean pearl

αίγυπτος • γαλλία • γιβραλτάρ • ελλάδα • ισπανία • ιταλία
κανάριοι νήσοι • μάλτα • μαρόκο • πορτογαλία • τυνησία • τουρκία



9ο ΕΠΑ.Λ. Πειραιά

Της **Λίζας Μαρέλου**

Η συνάντησή μας είχε οριστεί στα γραφεία του κτιρίου όπου στεγάζεται το 9ο ΕΠΑ.Λ. Πειραιά. Η αναγνώριση του οικήματος δύσκολη, μιας και δεν επρόκειτο για σχολικό κτίριο αλλά για μια πολυκατοικία - αποθήκη, από αυτές που έχουν στοιβαχθεί σε ολόκληρο τον Πειραιά και το λεκανοπέδιο Αττικής. Άοσμη και άχρωμη. Στο χώρο του ισόγειου στοιβαγμένα σε ντάνες τα σχολικά βιβλία της νέας χρονιάς, που μετά από λίγες ημέρες θα άρχιζε.

Ο διευθυντής του λυκείου, κ. **Σταύρος Μπέλεσης**, με περίμενε στο μικρό γραφείο του μαζί με τους καθηγητές των τμημάτων Μηχανικών και Πλοιάρχων, κ. **Βασίλη Κατσικάρη** και **Αθανάσιο Ζαφείρη**.

Το 9ο ΕΠΑ.Λ. Πειραιά είναι το παλαιότερο Ναυτικό Επαγγελματικό Λύκειο από τα σχολεία που

την πόρτα του σχολείου (ή της πολυκατοικίας-αποθήκης για να ακριβολογούμε) είναι συνειδητοποιημένα. Είναι τα παιδιά των 15 ετών που φιλοδοξούν να γίνουν οι αυριανοί μας ναυτικοί. Απόδειξη της πεποίθησής του είναι ο αριθμός των μαθητών που μετά την αποφοίτησή τους ακολουθούν στη συνέχεια το ναυτικό επάγγελμα.

«Υπάρχει μια ειδοποιός διαφορά με τα παιδιά που τελειώνουν ένα γενικό λύκειο και βρίσκουν σαν λύση να δώσουν στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού», υποστηρίζουν οι επικεφαλής των τμημάτων Πλοιάρχων και Μηχανικών του σχολείου. «Πολλά παιδιά από τα γενικά λύκεια εισάγονται στις ΑΕΝ για να πετύχουν μια αναβολή στο στρατιωτικό τους, με σκοπό να επαναλάβουν τις πανελ-



Σταύρος Μπέλεσης



Αθανάσιος Ζαφείρης

λήνιες εξετάσεις την επόμενη χρονιά. Σε αντιδιαστολή με δικούς μας αποφοίτους, οι οποίοι συχνά δε θέλουν να δώσουν εξετάσεις γιατί βιάζονται να μπαρκάρουν αμέσως μόλις τελειώσουν το σχολείο. Αλλά τα περισσότερα παιδιά εισάγονται στις Ακαδημίες και μάλιστα έχουμε και μεγάλο ποσοστό επιτυχίας. Φέτος είχαμε ένα ποσοστό 68,7% των μηχανικών που περάσανε σε σχολές πρώτης επιλογής τους, ενώ σύμφωνα με τα στοιχεία μας το 30% εισάγονται σε στρατιωτικές - αστυνομικές σχολές αλλά και σε σχετικά τμήματα των ΤΕΙ». Από φέτος, στο σχολικό έτος 2008-2009, οι απόφοιτοι του ΕΠΑ.Λ. που έχουν επιλέξει έξι μαθήματα έχουν τη δυνατότητα να εισαχθούν σε ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα (πανεπιστήμια, πολυτεχνεία) ενώ οι μαθητές που έχουν επιλέξει τέσσερα μαθήματα εισάγονται σε ΑΤΕΙ, ΑΕΝ, ανώτερες στρατιωτικές σχολές και αστυνομία».

► Τα σχολεία επιβιώνουν μόνον από μεράκι

Πώς όμως και από ποιον συντονισμένο φορέα τα παιδιά και οι οικογένειές τους μαθαίνουν για την ύπαρξη των Ναυτικών Σχολείων; Υπάρχει κάποια καμπάνια που εμείς δε γνωρίζουμε ακόμα; Κάποια κονδύλια από το υπουργείο Παιδείας τα οποία επενδύονται σε εκτύπωση ενημερωτικών φυλλαδίων και μοιράζονται στα σχολεία; Υπάρχει κάποια συγκροτημένη ομάδα που επισκέπτεται τα σχολεία και ενημερώνει μαθητές και συλλόγους γονέων;

Οι καθηγητές χαμογελούν και απαντούν ομόφωνα: «Όχι, μόνοι μας οργανώνουμε τα πάντα. Πέραν του ωραρίου μας βρισκόμαστε και συζητάμε όλοι μαζί για να καθορίσουμε τις επόμενες κινήσεις μας. Με προσωπικό κόστος καυσίμων, "εκ-



λειτουργούν στην ελληνική επικράτεια. Ιδρύθηκε το 1982 και σήμερα φοιτούν 250 μαθητές, που φτάνουν εδώ από Χαλκίδα, Ανάβυσσο, Κορωπί, Αίγινα, Μέγαρο, Πόρο, Αττική και φυσικά και από την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά.

Ο κ. Μπέλεσης θεωρεί ότι τα παιδιά που περνούν



Βασίλης Κατσικάρης

δράμουμε" σε γυμνάσια ανά την Αττική, μοιράζουμε φυλλάδια, τα οποία έχουμε συντάξει και τυπώσει μόνοι μας, ενώ παράλληλα έχουμε οργανώσει και δύο ημερίδες για να ενημερώσουμε γονείς και παιδιά για την ύπαρξη των Ναυτικών Λυκείων και το επάγγελμα του ναυτικού γενικότερα. »Αυτές τις μέρες συγκροτούμε τη βιβλιοθήκη του σχολείου με βιβλία που ως επί το πλείστον φέρνει ο καθένας από το σπίτι του. Το ίδιο συμβαίνει και με τα εργαστήρια. Τα σχεδιάσαμε και τα θέσαμε

σε λειτουργία μόνοι μας, χωρίς καμία βοήθεια. Το σχολείο δουλεύει περισσότερο από μεράκι - από το βάψιμο μέχρι το κρέμασμα κουρτινών που συναδέλφισες έφεραν από το σπίτι τους. Φέτος, ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων μας βοήθησε οικονομικά και κατορθώσαμε να δημιουργήσουμε ένα εργαστήριο για τους μηχανικούς».

► Μια αυλή σαν... τηγάνι!

Και όλα αυτά είναι μεράκι, είναι αγάπη για το αντι-

κείμενό τους.

Η κούραση, ο βραχνάς είναι το κτίριο. Αυτή η πολυκατοικία που έχει χαρακτηριστεί αποθήκη είναι σαφώς ακατάλληλη για τη στέγαση σχολείου. Οι λόγοι, πολλοί και τόσο κατανοητοί που δε χρειάζονται επεξηγήσεις. Αξίζουν όμως να αναφερθούν δύο:

Στην αρχή της λειτουργίας του οικήματος-πολυκατοικίας-αποθήκης στεγαζόταν στο ισόγειο ένα κυλικείο, το οποίο εξυπηρετούσε τους 250 μαθη-



► ΕΠΑ.Λ. και υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων

Κανέλλος Αλεξανδρόπουλος Προϊστάμενος γραφείου της Επαγγελματικής Εκπαίδευσης Γ' Αθήνας

Στη σύντομη συνομιλία μας ο κ. Αλεξανδρόπουλος μας σκιαγραφεί τη σημερινή εικόνα των ΕΠΑ.Λ. όπως αυτή διαμορφώνεται από πλευράς του υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων. Με τη σημαντική προσωπική του εμπειρία αλλά και από τη θέση του προϊσταμένου της τριτοβάθμιας(;) Επαγγελματικής Εκπαίδευσης οι απόψεις του είναι ενδιαφέρουσες για την ολοκλήρωση της έρευνας των «Ν.Χ.».

Οι προσπάθειες γίνονται και όλοι ελπίζουμε

Δεν έχω κάποια επίσημη έρευνα με αριθμούς που να στοιχειοθετούν κάποια απάντηση σε αυτό το ερώτημα. Προσωπικά πιστεύω ότι επειδή είμαστε μια χώρα με σημαντική ναυτική παράδοση, με τη ναυτοσύνη να είναι στο αίμα του Έλληνα και την ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία να κρατάει την παγκόσμια πρωτιά, θα πρέπει όχι μόνο να κρατήσουμε αλλά και να αυξήσουμε τον αριθμό των ελληνικών πληρωμάτων. Αυτό πρέπει να κάνουμε γνωστό στο ευρύ κοινό.

Όσον αφορά τον τομέα της επαγγελματικής εκπαίδευσης, το υπουργείο γενικά έχει προβεί σε συγκεκριμένες προσπάθειες αλλά τα αποτελέσματα είναι ακόμα μηδαμινά. Και δεν αναφέρομαι μόνο για τη ναυτική εκπαίδευση, αλλά γενικά για την επαγγελματική. Οι δείκτες του μαθητικού δυναμικού της χώρας μας που φοιτούν στη δευτεροβάθμια επαγγελματική εκπαίδευση είναι χαμηλοί σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη, με το ποσοστό μας να φτάνει το 25% και σε σπάνιες περιπτώσεις να αγγίζει το 30%.

Υπάρχει και μια τάση στην επαγγελματική εκπαίδευση, η οποία τείνει περισσότερο προς τη γενική παιδεία παρά προς την ευαισθητοποίηση του μαθητή για να ασκήσει το επάγγελμα για το οποίο εκπαιδεύεται. Είναι κάποιες αδυναμίες που προέρχονται κυρίως από τη δομή του εκπαιδευτικού μας συστήματος.

Οι προσπάθειες γίνονται και όλοι ελπίζουμε.

Τελευταία υπάρχει και μια σημαντική τάση ίδρυσης Ναυτικών Λυκείων. Στην αρχή αντιμετωπίστηκε με κάποια επιφυλακτικότητα από τις αρμόδιες υπηρεσίες, αλλά σύντομα διαπιστώθηκε η θετική πορεία τους, και για τη φετινή σχολική χρονιά θα λειτουργήσουν δύο επιπλέον, το Εσπερινό του Αγιάλω και της Αγίας Βαρβάρας το οποίο θα εξυπηρετήσει τους όμορους δήμους.

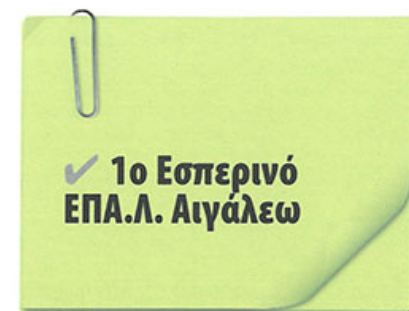
τές. Καλώς μέχρι εδώ. Από κάποια, όμως, νομότυπη καταγγελία το κυλικείο, με εντολή της Νομαρχίας Πειραιά, έκλεισε διότι τα κυλικεία απαγορεύεται να λειτουργούν σε αποθηκευτικούς χώρους!

Το επόμενο είναι η αύλωση των μαθητών. Δηλαδή, πιο σωστά, η ανύπαρκτη αύλωση των μαθητών. Ο ακάλυπτος χώρος που υπάρχει στο οίκημα είναι αστείος σε τετραγωνικά μέτρα και σωστά χαρακτηρίστηκε από καθηγητή του ΕΠΑ.Λ. ότι «τα παιδιά αυλίζονται μέσα σε ένα τηγάνι».

Ο κ. Μπέλεσης αναφέρει χαρακτηριστικά: «Ξέρετε τι σημαίνει να έχεις 250 παιδιά, να μην υπάρχει κυλικείο, να μην υπάρχει μια αυλή, να συνωστίζονται για να κατέβουν από τις επικίνδυνες, μαρμάρινες, σκάλες; Κάθε μέρα κάνουμε την προσευχή μας 100 φορές να μη συμβεί κάποιο ατύχημα. Έχουμε στείλει έγγραφα προς όλες τις αρμόδιες υπηρεσίες με αίτημα να αλλάξουμε κτίριο. Υπάρχει ένα οικόπεδο στο Νέο Φάληρο που θα μπορούσε να κτιστεί εκ νέου το σχολείο μας "με προδιαγραφές σχολείου".

Σήμερα υπέγραψα μισθώματα αξίας 10.000 ευρώ. Αυτά τα χρήματα εάν, αντί να τα καταβάλουμε, τα εξοικονομούσαμε για το σχολείο μας, καταλαβαίνετε τι θα είχαμε κτίσει.

Το σχολείο μας, γνωρίζοντας οι γονείς την εξαιρετική δουλειά των ναυτοδασκάλων αλλά και των καθηγητών γενικών μαθημάτων, έχει μεγάλη προσέλευση μαθητών με αποτέλεσμα να μην έχουμε πού να τουςβάλουμε τη στιγμή που τα ΕΠΑ.Λ. άλλων ειδικοτήτων ψάχνουν για μαθητές!».



Το Εσπερινό ΕΠΑ.Λ Αιγάλεω ιδρύθηκε το Σεπτέμβριο του 2004. Η πλειονότητα των μαθητών εργάζονται την ημέρα και παρακολουθούν τα μαθήματα του λυκείου τις απογευματινές ώρες. Φέτος οι μαθητές ξεπερνούν τους 215.



Για πρώτη φορά φέτος στο ΕΠΑ.Λ. Αιγάλεω θα λειτουργήσει ναυτικός και ναυτιλιακός τομέας της ειδικότητας Πλοιάρχων και

Μηχανικών του εμπορικού ναυτικού.

Η προσπάθεια ξεκίνησε από τη διευθύντρια του εσπερινού σχολείου, κ. Ελπίδα Τσουκιά, η οποία παρά τη μικρή προσέλευση μαθητών στο ναυτικό τομέα δηλώνει πρόθυμη να στηρίξει την πρωτοβουλία της με κάθε προσπάθεια:

► Το επάγγελμα καθορίζει τη ζωή σου

Τα Χριστούγεννα του 2007 κάναμε στο υπουργείο Εθνικής Παιδείας & Θρησκευμάτων αίτηση έγκρισης αυτής της ειδικότητας.

Η πρότασή μου έγινε από τους προβληματισμούς μου γύρω από την επαγγελματική αποκατάσταση των νέων. Αυτό που ανασασάμε όλοι αυτή την εποχή σαν καραμελίτσα για τη γενιά των 700 ευρώ πιστεύω ότι ξεκινά από τους ίδιους. Είναι επιλογή τους να αμείβονται με αυτά τα χρήματα. Αυτοί οι μισθοί δεν αντιπροσωπεύουν την πραγματικότητα. Όλοι γνωρίζουμε ότι υπάρχουν επαγγέλματα στα οποία δεν ευσταθούν αυτές οι αμοιβές. Επομένως, μιλάμε για λάθος επιλογές, για επαγγέλματα που δε σου δίνουν τη δυνατότητα οικονομικής αποκατάστασης. Η βιοποριστική απασχόληση καθορίζει τη ζωή σου.

Οι Έλληνες ζούσαν πάντα καλά γιατί είχαν ως οι-



SERVICE & QUALITY ARE WITHIN YOUR REACH

THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

Baltimore

Dalian

Ft. Lauderdale

Geneva

Hamburg

Hong Kong

London

Mumbai

New York

Piraeus

Roosendaal

Seoul

Shanghai

Singapore

Tokyo

Washington, DC/Reston

Zurich



A SIGNIFICANT AND GROWING NUMBER OF MARSHALL ISLANDS COMPANIES ARE PUBLICLY TRADED 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



κονομική διέξοδο τη θάλασσα. Τα τελευταία χρόνια η εικόνα άλλαξε και στρέψανε την πλάτη στα ναυτικά επαγγέλματα.

Πιστεύω πως υπάρχει μια κοινωνική απαξίωση για το ναυτικό επάγγελμα. Είναι καιρός να αντιστρέψουμε αυτή την εικόνα και να της ξαναδώσουμε την παλιά της αίγλη. Οι άνθρωποι που ασχολούνται με τη θάλασσα πρέπει να γνωστοποιήσουν στην ελληνική κοινωνία τις δυνατότητες αυτού του επαγγέλματος. Και αυτό δεν μπορεί να το κάνει ένας λυκειάρχης ή ένας καθηγητής, αλλά όλοι μαζί με πρωτοστάτη την Πολιτεία.

Για τη φετινή χρονιά η χαμηλή προσέλευση των παιδιών στο ναυτικό τομέα πιστεύω ότι οφείλεται στην άρνηση του γονέα. Επιπλέον δεν έχει γίνει γνωστό στο ευρύ κοινό η λειτουργία του ναυτικού τομέα στο λύκειο του Αιγάλεω.

► Γιατί ένας νέος να προτιμήσει το επαγγελματικό λύκειο;

Θα έλεγα ότι ο νέος πρέπει να προτιμήσει το επαγγελματικό λύκειο και όχι το γενικό, που πιστεύω ότι δεν έχει μέλλον. Και σας εξηγώ το γιατί. Μετά το λύκειο η εκπαίδευση δεν είναι υποχρεωτική, είναι προαιρετική. Ο μαθητής λοιπόν που αποφοιτά από το γενικό, τι κάνει από κει και πέρα;

Πρέπει να δώσει πανελλαδικές για να περάσει στο πανεπιστήμιο. Κι αν δε θέλει; Πώς θα αποκατασταθεί επαγγελματικά;

Από τη στιγμή όμως που θα αποφοιτήσει από ένα επαγγελματικό λύκειο έχει στα χέρια του ένα πτυχίο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και επιπέδου Γ'. Σαν πρώτη διέξοδο μπορεί να ακολουθήσει την τριτοβάθμια εκπαίδευση δίνοντας εξετάσεις σε οποιαδήποτε σχολή των ΑΕΙ ή ΤΕΙ θελήσει. Έχει δε το μοναδικό προνόμιο να δώσει εξετάσεις σε δύο μαθήματα της ειδικότητάς του. Για παράδειγμα, συναφής τομέας ενός μηχανικού είναι οποιαδήποτε μηχανολογική σχολή. Και στην περίπτωση που δε θελήσει να ακολουθήσει ΑΕΙ ή ΤΕΙ, ήδη με το απολυτήριό του είναι ένας επαγγελματίας. Ειδικά για το ναυτικό τομέα, οι απόφοιτοί του με μόνο το απολυτήριο του ΕΠΑ.Λ. και με θαλάσσια προϋπηρεσία μπορούν να φτάσουν μέχρι το δίπλωμα Β' Τάξεως πλοιάρχου ή μηχανικού Ε.Ν. Γενικότερα η προσβασιμότητα από το επαγγελματικό λύκειο είναι πιο εύκολη για ένα μέτριο μαθητή διότι, έχει να αντιμετωπίσει 4 μαθήματα εισαγωγής για την τριτοβάθμια εκπαίδευση και όχι 6 όπως ισχύει για τα πρωινά σχολεία. Ένα βασικό πλεονέκτημα που έχουμε επίσης είναι η πρόσθετη διδακτική στήριξη -δηλαδή φροντι-

στήριο- που παρέχουμε δωρεάν, σε όλα τα τμήματα. Και επειδή είμαστε νυκτερινό σχολείο δικαιούμαστε να έχουμε περισσότερα τμήματα, όπως δικαιούμεθα να έχουμε τμήματα μέσα στο ωράριο των μαθημάτων.

Εγώ προσωπικά έχω διδάξει σε πολλά τμήματα πρόσθετης διδακτικής στήριξης με πολύ μεγάλη συμμετοχή μαθητών.

► Αυτό που θα πετάξει κάποια εταιρεία θα το πάρουμε εμείς για να διδάξουμε τα παιδιά

Στον τομέα των Πλοιάρχων και Μηχανικών Ε.Ν. διδάσκουν καθηγητές ναυτικών μαθημάτων όπως ασυρματιστές, πλοίαρχοι και μηχανικοί Ε.Ν. Ήδη το υπουργείο μάς στέλνει έναν προσομοιωτή για να οργανώσουμε τα εργαστήριά μας. Τα υπόλοιπα ευελπιστούμε σε δωρεές και προσφορές εφοπλιστικών εταιρειών. Άλλωστε, όλα τα εργαστήριά μας έτσι τα οργανώσαμε... Από εδώ ζητάμε μια μηχανή, από εκεί κάτι άλλο...

Τι να κάνουμε, το υπουργείο δεν μπορεί να μας δώσει τόσα χρήματα, αυτό που θα πετάξει ο άλλος θα το πάρουμε εμείς για να μάθουμε στα παιδιά δυο πράγματα(!). ☺

BERNHARD SCHULTE SHIPMANAGEMENT



Global Shipmanagement Services



www.bs-shipmanagement.com



DORCHESTER ATLANTIC

Eurasia
EURASIA GROUP



HANSEATIC SHIPPING



BSM Germany

BSM Isle of Man
Dorchester House
Belmont Hill, Douglas
Isle of Man, IM1 4RE British Isle
Tel: +44 (0) 1624 631800
Fax: +44 (0) 1624 626020
E-Mail: im-sdc-man@bs-shipmanagement.com

BSM Hong Kong
2602, K Wah Centre,
191 Java Road, North Point, Hong Kong
Tel: +852 2561 8838
Fax: +852 2561 8803
E-Mail: hk-sdc-man@bs-shipmanagement.com

BSM Cyprus
Hanseatic House
P.O. Box 50127
CY 3601 Limassol Cyprus
Tel: +357 25846400
Fax: +357 25846400
E-Mail: cy-sdc-man@bs-shipmanagement.com

P.O. Box 11 34 36, 20434
Hamburg
Phone: +49 (0) 40-82 22 65-0
Fax: +49 (0) 40-82 22 65-650
E-Mail: de-sdc-man@bs-shipmanagement.com

Οι εισαχθέντες στις ΑΕΝ

Ως επίλογο της έρευνας αναφέρουμε τα συγκριτικά αποτελέσματα του διδακτικού έτους 2007-2008 και του 2008-2009, που αφορούν τους εισακτέους στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Τα αποτελέσματα της φετινής χρονιάς κρίθηκαν ικανοποιητικά από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Σύμφωνα με τους αριθμούς που έδωσε στη δημοσιότητα το ΥΕΝΑΝΠ για το διδακτικό έτος 2008-2009 εισήχθησαν στις ΑΕΝ συνολικά 1.321 άτομα, συμπεριλαμβανομένων και των 138 επιλαχόντων πλοιάρχων, ενώ το προηγούμενο έτος είχαν εισαχθεί 1.080 άτομα. Από τους 1.321 εισαχθέντες, οι 254 είναι γυναίκες έναντι 147 της περσινής χρονιάς.

✓ Έτος 2007-2008

Σύνολο αιτήσεων ανά κατηγορία :

Α' κατηγορία Ενιαίων Λυκείων: 360 αιτήσεις

Β' κατηγορίας ΤΕΕ : 225 αιτήσεις

Γ' κατηγορία : 1.023

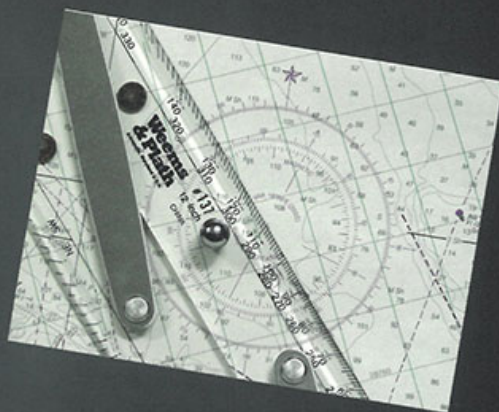
Γενικό σύνολο αιτήσεων: 1.068 αιτήσεις

Από το ΥΠΕΠΘ εστάλησαν οι κάτωθι αριθμοί επιτυχόντων:

Α' κατηγορία Ενιαίων Λυκείων: 173 άτομα (150 πλοίαρχοι - 23 μηχανικοί)

Β' κατηγορίας ΤΕΕ: 79 άτομα (66 πλοίαρχοι - 13 μηχανικοί)

Από την τρίτη γενική κατηγορία εισήχθησαν στις ΑΕΝ : 836 άτομα (503 πλοίαρχοι - 333 μηχανικοί)



Γενικό σύνολο εισαγομένων το έτος 2007-08: 1.088 σπουδαστές

Επιλαχόντες 16 άτομα, τα οποία εισήχθησαν και αυτά ανεβάζοντας τον αριθμό των εισαγομένων: $1.088 + 16 \text{ επιλαχόντες} = 1.104 \text{ άτομα}$.

✓ Έτος 2008-2009

Σύνολο αιτήσεων ανά κατηγορία:

Α' κατηγορία Ενιαίων Λυκείων: 294 αιτήσεις

Β' κατηγορίας ΤΕΕ : 153 αιτήσεις

Γ' κατηγορία : 1.255

Γενικό σύνολο αιτήσεων : 1.702 αιτήσεις

Από το ΥΠΕΠΘ εστάλησαν οι κάτωθι αριθμοί επιτυχόντων:

Α' κατηγορία Ενιαίων Λυκείων: 147 άτομα (124 πλοίαρχοι - 23 μηχανικοί)

Β' κατηγορίας ΤΕΕ : 79 άτομα (41 πλοίαρχοι - 10 μηχανικοί)

Από την τρίτη γενική κατηγορία εισήχθησαν στις ΑΕΝ : 9.856 άτομα (574 πλοίαρχοι - 411 μηχανικοί)

Γενικό σύνολο εισαγομένων το έτος 2008-09: 1.183 σπουδαστές

Επιλαχόντες 138 άτομα ειδικότητας πλοιάρχων, τα οποία εισήχθησαν και αυτά ανεβάζοντας τον αριθμό των εισαγομένων: $1.183 + 138 \text{ επιλαχόντες} = 1.321 \text{ άτομα}$.

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

ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ



TABLE 7 : CLASS ANALYSIS OF GREEK PARENT COMPANIES
(SHIPS GREATER THAN 1,000 GT. IN SERVICE AND CURRENTLY ON ORDER,
ANALYSIS 02/08)

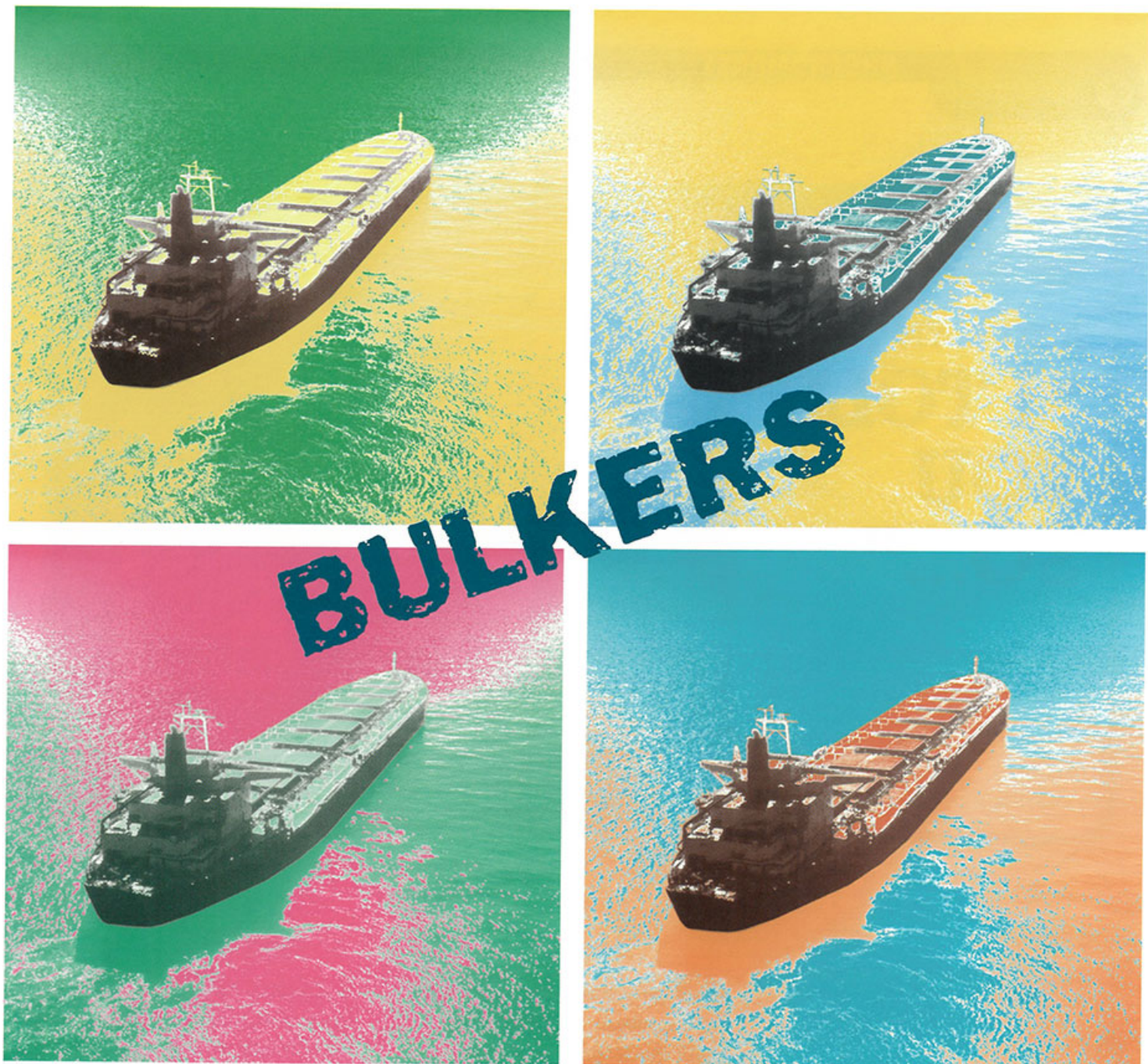
Ποια προβλήματα παρουσιάζουν οι κοινοί κατασκευαστικοί κανονισμοί (CSR) των νηογνώμωνων; Ποιοι προβληματισμοί υπάρχουν και ποιοι είναι οι τρόποι που θα οδηγήσουν στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα; Ειδικότερα, πώς θα επιτευχθεί η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων, η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος; Ευσταθεί η απλή λύση στο πρόβλημα της ρύπανσης με τη μείωση της ταχύτητας των πλοίων ή οδηγεί σε άλλες παρενέργειες;

Στα ερωτήματα και στις πιθανές λύσεις απαντούν ειδικευμένοι παράγοντες της ελληνικής ναυτιλίας, πανεπιστημιακοί, αλλά και οι νηογνώμονες.

Για την πληρέστερη εικόνα δημοσιεύουμε τον πίνακα, όπως αυτός δημοσιεύτηκε από το Greek Shipping Co-operation Committee, που παρουσιάζει τους νηογνώμονες και τις πιστοποιήσεις τους στον ελληνόκτητο στόλο (πλοία μεγαλύτερα από 1.000 GT και τις πρόσφατες παραγγελίες, ανάλυση 02/08).

CLASS	SHIPS	DEADWEIGHT	GROSS
AB	766	58,784,087	32,789,329
BR	5	18,310	13,957
BV	462	22,789,340	13,172,719
CC	45	1,374,988	828,241
CR	10	416,338	332,639
CS	3	82,049	50,167
DS	1	12,685	10,520
GL	216	8,738,497	6,911,307
HR	126	372,917	1,018,616
KC	2	28,483	17,815
KI	2	41,437	26,658
KR	53	2,690,140	1,808,840
LR	878	63,499,339	36,464,209
NK	492	25,130,946	14,482,040
NN	17	888,490	488,354
NV	598	45,969,326	28,236,241
PR	32	570,267	346,528
RI	93	2,968,000	2,162,929
RP	1	6,260	3,757
RR	1	2,412	1,788
RS	91	2,155,957	1,442,336
TL	1	524	4,326
UU	278	24,388,429	13,985,958
Grand Total	4,173	260,929,221	154,599,274

NOTE : SHIPS CLASSED BY MORE THAN ONE SOCIETY ARE INCLUDED IN THE FIGURES FOR EACH SOCIETY CONCERNED BUT ARE NOT ACCREDITED TO TOTAL FIGURES.



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



IACS ΚΟΙΝΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ (CSR)

ΑΡΧΙΖΟΥΝ ΤΑ
**“I TOLD
 YOU
 SO...”**



Του Πάνου Ζαχαριάδη | Τεχνικού διευθυντή Atlantic Bulk Carriers Management Ltd

Μια φορά κι έναν καιρό, οι νηογνώμονες αποφάσισαν να φτιάξουν από το μηδέν καινούργιους κανονισμούς κατασκευής των πλοίων. Όταν ρωτήθηκαν «γιατί, βρε παιδιά, από το μηδέν» εκείνοι απαντούσαν «γιατί εσείς (το Industry) το ζητήσατε».

Βέβαια, η απάντηση αυτή ήταν η μισή αλήθεια. Δεν ζήτησε ποτέ το Industry (δηλαδή εφοπλιστικές ενώσεις, οργανώσεις όπως Bimco, Intertanko κ.λπ.) καινούργιους κανονισμούς. Ζήτησε κοινούς κανονισμούς. Για την ακρίβεια, ζήτησε οι νηογνώμονες να εναρμονίσουν τους κανονισμούς τους, ώστε να μην καταλήγουν σε διαφορές στα πάχη των ελασμάτων (scantlings) των πλοίων από τον

ένα νηογνώμονα στον άλλον. Αυτές οι διαφορές δημιουργούσαν ανταγωνισμό των νηογνώμόνων για το ποιος θα εγκρίνει το πιο ελαφρύ πλοίο, ώστε να γίνει ο αγαπημένος νηογνώμονας των ναυπηγείων.

Έτσι, π.χ., όταν το ABS καθιέρωσε το πολύ καλό πρόγραμμα «Safehull», σύντομα ανακάλυψε ότι τα ναυπηγεία αντιδρούσαν διότι το Safehull έβγαζε 15% παραπάνω απαιτήσεις από τους άλλους νηογνώμονες για τα κυρίως υποστηρικτικά τμήματα του πλοίου (primary structural members). Και φυσικά, προκειμένου να μη βρεθεί εκτός ανταγωνισμού, το ABS γρήγορα ανακοίνωσε ότι επιτρέπει τη μείωση των κυρίως υποστηρικτικών τμημάτων κατά 15%, ώστε να εξομοιωθεί το πρόγραμμά του με αυτά των άλλων νηογνώμόνων. Την εποχή εκείνη,



λοιπόν, ο κάθε νηογνώμονας προσπαθούσε να κόψει και να ράψει τους κανονισμούς του σε τέτοια όρια ώστε να καταλήγουν στη λιγότερη δυνατή ποσότητα ατσάλιου. Και μόλις ένας νηογνώμονας κατέβαζε τις απαιτήσεις του, οι άλλοι ακολουθούσαν.

Το Industry, λοιπόν, ζήτησε αυτός ο κατήφορος να σταματήσει. Πλησίασε τότε τον IACS και του είπε να φτιάξει κοινούς κανονισμούς, ώστε όλοι οι νηογνώμονες να καταλήγουν στις ίδιες ακριβώς απαιτήσεις και συνεπώς να μην υπάρχουν διαφορές στα ελάσματα για τον ίδιο τύπο πλοίων.

«Και πώς προτείνετε να το κάνουμε αυτό;» ρώτησε ο IACS.

«Απλούστατο», απάντησε χαρωπά το Industry, «θα πάρετε τα καλύτερα κομμάτια από τους κανονισμούς του κάθε νηογνώμονα και θα τα ενσωματώσετε σε έναν κοινό κανονισμό».

«Δηλαδή;» απόρησε ο IACS.

«Ποιος έχει την καλύτερη μέθοδο για κοπώσεις (fatigue); Ποιος για παρα-μορφώσεις (buckling); Αυτά θα βάλετε. Και στην πορεία, φτιάξετε και δύο - τρία πραγματάκια που έχετε κάνει ρόιδο τα τελευταία χρόνια με τον ανταγωνισμό σας».

Ίδρωσε - ξείδρωσε ο IACS και μας έφτιαξε τα CSR. Μόνο που, αντί να πάρει τα καλύτερα κομμάτια από τον κάθε νηογνώμονα, πήρε... ξέρετε τώρα... τον ελάχιστο κοινό παρονομαστή. Και για κερασάκι στην τούρτα, επέτρεψε και τη 15% μείωση που είχε ο ABS για το Safehull. Μόνο που τώρα δεν εφαρμόζεται στο κατά 15% σηκωμένο παλαιό Safehull αλλά στα τωρινά CSR (που ήταν ήδη 15% κάτω του Safehull). Δηλαδή, καινούργια μείωση των απαιτήσεων κατά 15% ακόμα (ή αν προτιμάτε κατά 30% από το Safehull). Και μην ξεχνάμε ότι μιλάμε για τα κυρίως υποστηρικτικά τμήματα του πλοίου. Κοπώσεις; Αστείο - ελέγχουμε το πλοίο για κοπώσεις σε μια υποθετική ηλικία 6 - 7 ετών (δηλαδή με 75% ανέπαφες φθορές - corrosion margin) και θεωρούμε ότι αυτό είναι αρκετά ασφαλές και για την ηλικία των 25 ετών. Αυτά και πολλά (μα πάρα πολλά) άλλα συμβαίνουν στη

χώρα των CSR.

«Τέλος πάντων», είπε κατσουφιασμένο το Industry, «μειωμένα μειωμένα, τουλάχιστον, τώρα θα έχουμε ίδια πάχη και ίδια scantlings από όλους τους νηογνώμονες. Έτσι δεν είναι;» «Βεβαίως» είπε ο IACS. «Μόνο που ο κάθε νηογνώμονας θα χρησιμοποιεί το δικό του διαφορετικό λογισμικό για τον έλεγχο της κατασκευής, αλλά don't worry - be happy».

Industry: «Και πώς, με διαφορετικό πρόγραμμα ο καθένας, θα βγάξετε τα ίδια αποτελέσματα; Εδώ δύο διαφορετικοί χειριστές "τρέχουν" το ίδιο πρόγραμμα (π.χ. Safehull) και πολλές φορές βγάζουν διαφορετικά αποτελέσματα. Τουλάχιστον, υπάρχουν οι εξισώσεις ώστε τυχόν διαφορές στα λογισμικά να μπορούν να αντισταθμιστούν με τις εξισώσεις για να βρεθεί το λάθος;»

IACS: «Εσείς στο Industry έχετε μείνει πολύ πίσω. Οι εξισώσεις είναι ντεμοντέ. Δεν υπάρχουν εξισώσεις. Οι καινούργιοι κανονισμοί CSR είναι η κορυφή της τεχνολογίας - το μέλλον - και μπορούν να εφαρμοστούν μόνο με λογισμικό».

Industry: «Το λογισμικό, που θα είναι διαφορετικό για κάθε νηογνώμονα; Κοινοί κανόνες θα είναι αυτοί;»

IACS: «Είπαμε, don't worry - be happy».

Και φυσικά το Industry (για την ακρίβεια το ελληνικό κομμάτι του Industry) τότε είπε ότι είναι αδύνατον να προκύψουν ίδια ελάσματα από διαφορετικά λογισμικά. Και ο βασικός στόχος των CSR (που ήταν ίδια ελάσματα για όλους τους νηογνώμονες) δε δύναται να επιτευχθεί. Όχι μόνον αυτό. Το ελληνικό κομμάτι του Industry είπε επίσης ότι καινούργιοι κανονισμοί από το μηδέν, χρησιμοποιώντας μόνο θεωρίες και ξεχνώντας τα πρακτικά μαθήματα του παρελθόντος, είναι αδόκιμοι. Και ακόμα προειδοποίησε τους τότε «καλούς» νηογνώμονες, ότι με τα διαφορετικά λογισμικά, ό,τι εγκρίνει ο οποιοσδήποτε νηογνώμονας-μέλος του IACS, θα είναι αναγκασμένοι και οι άλλοι να το εγκρίνουν.

Και όντως σήμερα, που τα πρώτα CSR πλοία ρίχνονται στο νερό, ακούμε ότι σειρές πλοίων που

ένας νηογνώμονας ενέκρινε, «κάποιος άλλος» δεν μπορεί να εγκρίνει διότι με το δικό του λογισμικό βρίσκει μεγάλες διαφορές πάχους στα ελάσματα και υποστηρικτικά μέρη (I told you so, No 1).

Φυσικά, αν αυτός ο «κάποιος άλλος» νηογνώμονας δε βάλει νερό στο κρασί του, θα μείνει εκτός ανταγωνισμού, διότι τα ναυπηγεία θα προτιμούν πάντα αυτόν που έβγαζε τα λεπτότερα ελάσματα.

Deja vous! / Επιστροφή στο μέλλον / Back to the future, ξαναφθάσαμε στην προ CSR εποχή. Μόνο που στην πορεία χάσαμε μερικούς καλούς δυτικούς κανονισμούς νηογνώμονων, ενώ τώρα οι κανονισμοί είναι κοινοί. Δηλαδή, δεν έχει και τόση σημασία αν ο νηογνώμονας κατασκευής είναι ABS, LR, DNV ή CR (Chinese Registry).



Και επειδή, ευτυχώς, το ελληνικό (μόνο) κομμάτι του Industry δεν τρώει κουτόχορτο, όλα τα (σοβαρά για την ασφάλεια των πλοίων) καμώματα αυτά του CSR έχουν καταγραφεί και δημοσιοποιηθεί από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών από το 2004. Και μία μία από τις προβλέψεις αυτές έρχονται να επαληθευτούν.

ΥΓ.: Μόλις πληροφορήθηκα ότι τελικά ο «κάποιος άλλος» νηογνώμονας έβαλε νερό στο κρασί του και ενέκρινε κι αυτός τα πλοία - λες και δεν το ξέραμε (I told you so, No 2).

ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΔΙΟΞΕΙΔΙΟΥ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ

ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΣΤΟΛΟ:

ΕΝΑ
ΠΡΟΒΛΗΜΑ
ΑΝΑΖΗΤΕΙ
ΛΥΣΕΙΣ

Των Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη | Καθηγητή ΕΜΠ
& Χρήστου Α. Κοντόβα | Υποψήφιου διδάκτορα ΕΜΠ

Οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) από την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία είναι μέχρι στιγμής ελεύθερες και χωρίς κανονιστικό πλαίσιο που να τις περιορίζει. Όμως, όπως είναι φυσικό, οι εκπομπές αυτές τα τελευταία χρόνια είναι αντικείμενο ενδελεχούς εξέτασης από την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα και όχι μόνο.

Σύμφωνα με το Πρωτόκολλο του Κιότο, συγκεκριμένα μέτρα περιορισμού των εκπομπών CO₂ από βιομηχανικές και άλλες δραστηριότητες είναι αναγκαία για τον περιορισμό της προβλεπόμενης αύξησης των λεγόμενων «αερίων θερμοκηπίου», από τα οποία το CO₂ είναι το πιο σημαντικό. Αν και

η ναυτιλία έχει μέχρι στιγμής εξαιρεθεί από το πλαίσιο του Κιότο για τα αέρια θερμοκηπίου, είναι σαφές ότι η εποχή αυτή πλησιάζει γρήγορα στο τέλος της, και μέτρα για τον περιορισμό του CO₂ αναζητούνται επείγοντως. Παράλληλα, η ευρύτερη ανάλυση μέτρων για άλλα αέρια θερμοκηπίου (όπως CH₄ και N₂O), καθώς και για αέρια που δεν είναι αέρια του θερμοκηπίου (όπως SO₂, NO_x και άλλα) είναι πολύ ψηλά στην ατζέντα όχι μόνο του IMO, αλλά και άλλων φορέων με κανονιστική αρμοδιότητα (Ευρωπαϊκή Ένωση, μεμονωμένα κράτη κ.λπ.).

Το Εργαστήριο Θαλάσσιων Μεταφορών του ΕΜΠ περάτωσε πρόσφατα για λογαριασμό του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος μια εμπεριστατωμένη



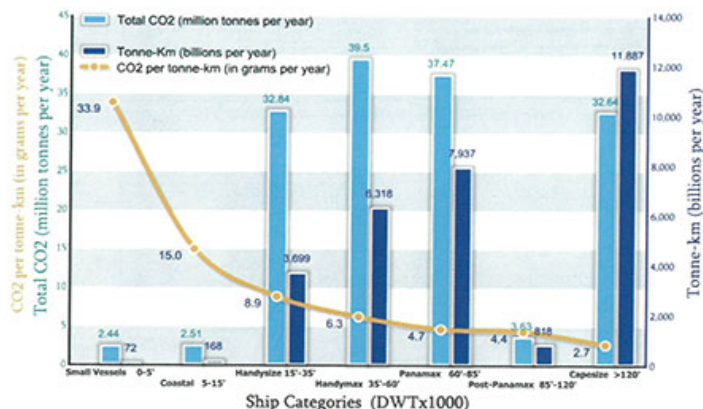
ανάλυση των εκπομπών CO₂ του παγκόσμιου στόλου, με την παράλληλη δημιουργία ενός web tool για τον υπολογισμό των καυσαερίων (CO₂, SO₂ και NO₂) συγκεκριμένων τύπων πλοίων για διάφορα σενάρια λειτουργίας. Η πλήρης τεχνική έκθεση και το ηλεκτρονικό εργαλείο είναι ελεύθερα προσβάσιμα στη διεύθυνση www.martrans.org/emis. Εδώ κάνουμε μόνο μια περιήληψη των αποτελεσμάτων της ανάλυσης εκπομπών CO₂ του παγκόσμιου στόλου.

Ένα απλό ερώτημα του οποίου η απάντηση μπορεί να ξαφνιάσει πολλούς είναι: πόσο CO₂ άραγε παράγει ένας τόνος πετρελαίου; Η απάντηση είναι λίγο πάνω από τρεις τόνους. Συγκεκριμένα, ο συντελεστής που μέχρι πρόσφατα χρησιμοποιούσαν μελέτες του IMO είναι 3,17 και είναι ανεξάρτητος από το είδος του καυσίμου και της μηχανής. Πιο πρόσφατες μελέτες χρησιμοποιούν ελαφρά χαμηλότερους συντελεστές, όχι όμως πιο κάτω από 3. Παρενθετικά εδώ αναφέρουμε ότι ο αντίστοιχος συντελεστής για το διοξείδιο του θείου SO₂ είναι πολύ μικρότερος και εξαρτάται άμεσα από το ποσοστό θείου στο καύσιμο (0,02 ανά ποσοστιαία μονάδα περιεκτικότητας σε θείο), ενώ ο συντελεστής για τα οξείδια του αζώτου NO_x είναι και αυτός αρκετά μικρότερος (από 0,057 σε 0,087) και εξαρτάται από το είδος της μηχανής (χαμηλόστρωφη ή με-όστρωφη).

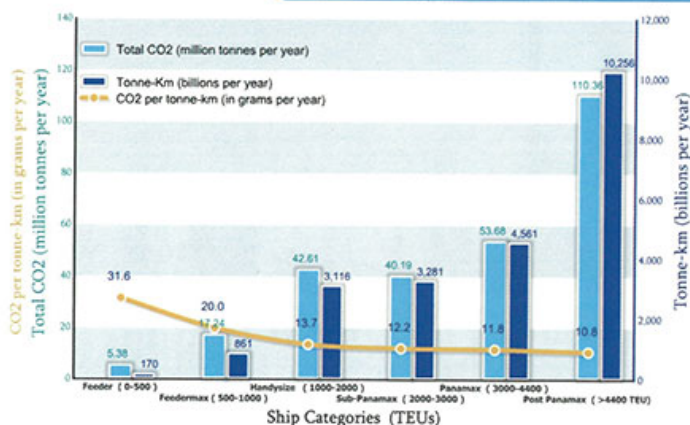
Όλες οι μελέτες που είδαμε χρησιμοποιούν αναλυτικά μοντέλα για την εκτίμηση της κατανάλωσης καυσίμου ενός πλοίου, και κυρίως για τη μετατροπή της ιπποδύναμης σε εκτιμώμενη κατανάλωση. Εμείς μαζέψαμε και πραγματικά στοιχεία κατανάλωσης μέσω του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, όπως τα εξής:

- Τύπος πλοίου
- Έτος ναυπήγησης
- DWT
- Μέσο ωφέλιμο φορτίο
- Είδος μηχανής

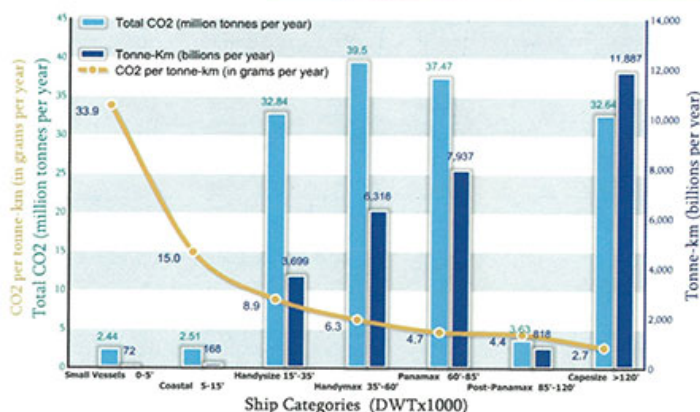
Σχ. 1: Εκπομπές dry bulk carriers



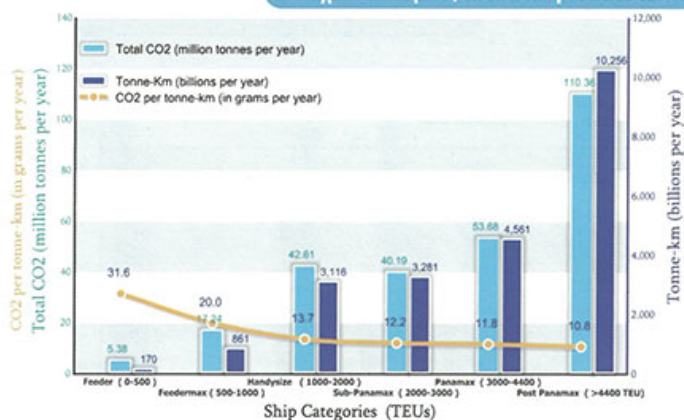
Σχ. 2: Εκπομπές πλοίων containers



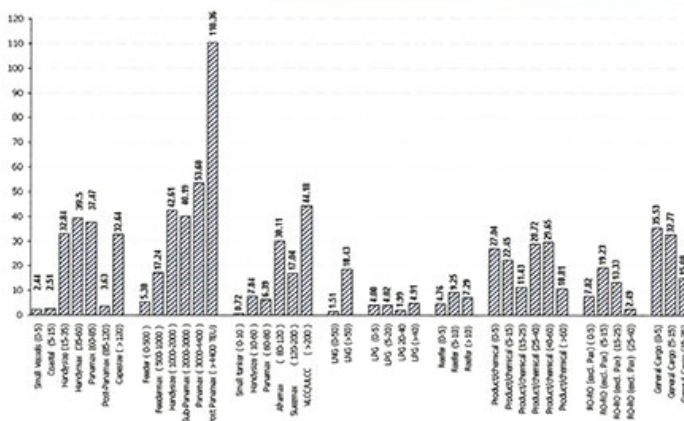
Σχ. 3: Εκπομπές δεξαμενοπλοίων



Σχ. 4: Εκπομπές chemical/product carriers



Σχ. 5: Εκπομπές όλων των πλοίων



- Ιπποδύναμη
- Ταχύτητα σε κατάσταση φόρτωσης και έρματος
- Χρόνος στο λιμάνι
- Είδος καυσίμου (εν πλω, στο λιμάνι)
- Καταναλώσεις καυσίμου (εν πλω, στο λιμάνι)

Περί τις 30 εταιρείες ανταποκρίθηκαν και έστειλαν στοιχεία για κάπου 375 πλοία διαφόρων τύπων και μεγέθους. Τα στοιχεία αυτά χρησιμοποιήθηκαν μαζί με στοιχεία από τη διεθνή βιβλιογραφία για τον υπολογισμό των καταναλώσεων του παγκόσμιου στόλου. Η αναλυτική μεθοδολογία περιγράφεται στην τελική έκθεση, αλλά όχι εδώ για λόγους χώρου.

Η ανάλυση της βάσης δεδομένων του παγκόσμιου στόλου (πηγή: Lloyds Fairplay) ήταν εκτενής και υπολόγισε στατιστικά στοιχεία για τους εξής τύπους πλοίων: Bulk carriers, δεξαμενόπλοια, πλοία container, product/chemical carriers, LNG, LPG, πλοία ψυγεία, Ro-Ro και πλοία γενικού φορτίου. Ειδικές αναλύσεις έγιναν για μικρά πλοία (κάτω από 400 κοχ) και επιβατηγά πλοία. Ο συνολικός αριθμός πλοίων της βάσης ήταν 100.923 πλοία άνω των 100 κοχ (για το 2007), αλλά τελικά 49.748 ήταν μη εμπορικά πλοία (φορτηγίδες, βυθοκόροι, αλιευτικά, ερευνητικά, πλοία άντλησης πετρελαίου, πολεμικά, και άλλα) και 4.925 πλοία δεν είχαν επαρκή στοιχεία. Η ανάλυση έγινε για τα υπόλοιπα 45.620 πλοία.

Επιλεγμένα γραφήματα από την ανάλυση φαίνονται κατωτέρω. Τα γραφήματα μετρούν διάφορα μεγέθη, όπως γραμμάρια εκπομπών CO₂ ανά τονοχιλιόμετρο, συνολικές εκπομπές CO₂, και άλλα.

Ίσως το πιο αποκαλυπτικό είναι το Σχ. 5, που δείχνει συγκεντρωτικά στοιχεία ανά τύπο πλοίου και κατηγορία μεγέθους, για αρκετές κατηγορίες πλοίων. Από το σχήμα προκύπτει ότι οι συνολικές εκπομπές CO₂ μόνο του top tier των πλοίων container (πάνω από 4.400 TEU) είναι συγκρίσιμες με εκεί-



νες όλου του στόλου δεξαμενοπλοίων, παρά το γεγονός ότι τα δεξαμενόπλοια είναι πολύ περισσότερα και πολύ μεγαλύτερου μεγέθους. Αυτό μπορεί να αποδοθεί στη μεγάλη ταχύτητα των πλοίων container και στο γεγονός ότι η κατανάλωση καυσίμου, άρα και η παραγωγή CO₂, είναι συνάρτηση του κύβου της ταχύτητας.

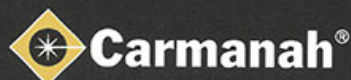
Αυτό σημαίνει ότι μια φαινομενικά απλή λύση στο πρόβλημα είναι η μείωση της ταχύτητας, λύση η οποία έχει μάλιστα προταθεί από μερικούς κύκλους. Αυτή η λύση όντως θα προκαλέσει μείωση (ίσως σημαντική) των εκπομπών καυσαερίων, όχι μόνο του CO₂, αλλά και των άλλων. Αλλά η λύση αυτή θα έχει άλλες παρενέργειες, όπως ανάγκη χρήσης περισσότερων πλοίων, τεχνητή συρρίκνωση της προσφοράς μεταφορικής ικανότητας, παράλληλη αύξηση των ναύλων, αύξηση του κόστους λόγω καθυστέρησης παράδοσης του φορτίου και άλλες. Άρα μια τέτοια λύση δεν είναι καθόλου απλή

υπόθεση.

Άλλες λύσεις υπάρχουν; Το ερώτημα είναι δύσκολο. Η πρόκληση για την αποτελεσματική μείωση των εκπομπών καυσαερίων και ειδικά του CO₂ είναι μεγάλη. Η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα καλείται να λάβει μέτρα που από τη μια πλευρά θα προστατέψουν το περιβάλλον, και από την άλλη δε θα επιφέρουν σοβαρές επιπτώσεις στο εμπόριο και την παγκόσμια οικονομία. Στην 57η σύνοδο της MEPC του IMO, την άνοιξη, ο εκπρόσωπος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είπε σαφέστατα πως εάν ο IMO δε λάβει μέτρα, θα το πράξει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αυξάνοντας έτσι την πίεση στο σύστημα. Εικάζεται ότι τα μέτρα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής θα προσανατολίζονται σε σύστημα εμπορίας ρύπων, όπως εφαρμόζεται σε άλλες βιομηχανίες. Εφοπλιστικοί κύκλοι (μεταξύ των οποίων και οι Έλληνες εφοπλιστές) έχουν εκφράσει την αντίθεσή τους σε τέτοια μέτρα, αλλά δεν είναι καθόλου σαφές ότι οι αντιρρήσεις τους θα εισα-

κουστούν. Ούτε άλλωστε είναι ακόμη σαφές με ποιον τρόπο τέτοια μέτρα «αγοράς» μπορούν να εφαρμοστούν στη ναυτιλία, εάν είναι να έχουν κάποια πιθανότητα επιτυχίας. Αν δε βρεθούν αξιόπιστες εναλλακτικές λύσεις, γνώμη μας είναι ότι κάποια εκεί τελικά θα καταλήξουμε (όπως άλλωστε έχει γίνει με τις επίγειες βιομηχανίες και έχει ξεκινήσει να γίνεται με τις αεροπορικές μεταφορές).

Με αυτή την προϊστορία, η 58η σύνοδος της MEPC του IMO τον Οκτώβριο προαλείφεται ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα. Η σύνοδος έχει βαριά ατζέντα για τα θέματα αυτά, και η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα καλείται να πάρει σημαντικές αποφάσεις για το πώς θα προχωρήσουν. Όσοι παίκτες έχουν θέσεις βασισμένες σε καλά επεξεργασμένες αναλύσεις έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες να βγουν κερδισμένοι, σε ένα παιχνίδι του οποίου το αποτέλεσμα τη στιγμή αυτή δεν είναι γνωστό. ☉



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™

Οι προκλήσεις για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και τους νηογνώμονες



Η ποιότητα κατασκευής και λειτουργίας των πλοίων, το περιβάλλον και ο ανθρώπινος παράγοντας κατέχουν τις πρώτες θέσεις στη λίστα των προτεραιοτήτων του Lloyd's Register.

Αναφορικά με την ποιότητα των πλοίων που απαρτίζουν το στόλο του, αυτή επιτυγχάνεται μέσα από ορθούς κανόνες σχεδίασης, διαδικασίες παρακολούθησης κατασκευής, καθώς και σωστή εκπαίδευση και υποστήριξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας με τις εξειδικευμένες υπηρεσίες και επιθεωρήσεις του Lloyd's Register, σύμφωνα με στάνταρ τα οποία το Lloyd's Register δεσμεύεται να θέσει ακόμα πιο ψηλά στο μέλλον.

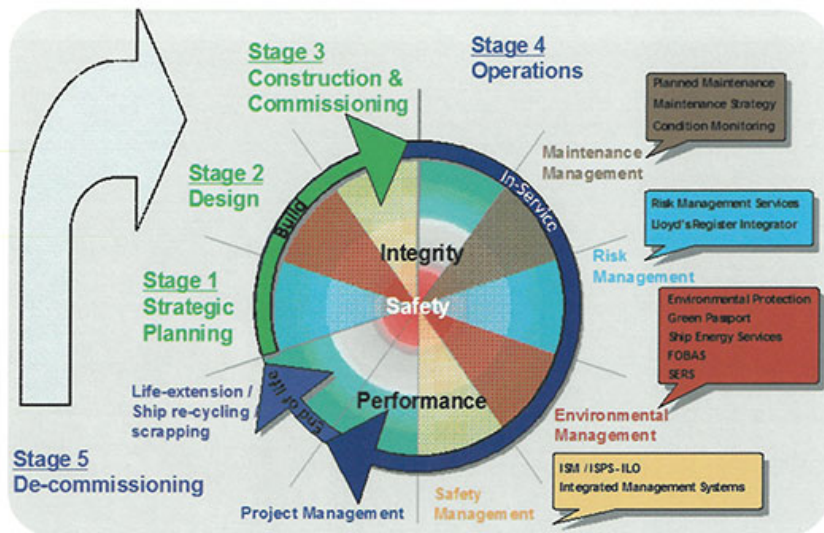
Μεγάλης επίσης σημασίας είναι για το Lloyd's Register η σωστή διαχείριση του ανθρώπινου παράγοντα. Ο Οργανισμός θα συνεχίσει να βοη-

θά τους διαχειριστές να αξιοποιούν στο μέγιστο τις ικανότητες των ανθρώπων τους, παρέχοντας υπηρεσίες όπως το Human Element Gap Analysis (HEGA) καθώς επίσης και πρωτοποριακά εκπαιδευτικά προγράμματα, προσαρμοσμένα στις ιδιαίτερες ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας σήμερα. Επιπλέον, το Lloyd's Register έχει ήδη ξεκινήσει μια δυναμική συμμετοχή στην εφαρμογή της Σύμβασης του Διεθνούς Οργανισμού για την Εργασία (ILO Maritime Labour Convention 2006), που θα μας απασχολήσει τα επόμενα χρόνια. Εφαρμόζεται ένα πρόγραμμα εκπαιδευτικών σεμιναρίων και προκαταρκτικών επιθεωρήσεων που σκοπό έχει να ενημερώσει τις ναυτιλιακές εταιρείες για τις εξελίξεις σχετικά με τη σύμβαση, να αξιολογήσει το βαθμό ετοιμότητάς τους καθώς και να απαντήσει στα ερωτήματά τους.

Σύμφωνα με το Lloyd's Register, οι προκλήσεις που θα αντιμετωπίσουν η ναυτιλιακή βιομηχανία και οι νηογνώμονες ως μέλη της στο μέλλον, συνοψίζονται στα παρακάτω:

- Σχέση προσφοράς - ζήτησης πλοίων με βάση τις νέες παραγγελίες που έχουν καταγραφεί - Η αξιοπιστία των orderbooks ως δείκτη της ποσότητας των πλοίων (grt) που θα παραδοθούν πέραν του 2009/2010 (π.χ. ακυρώσεις, καθυστερήσεις κ.τ.λ.).
- Κάλυψη των τεράστιων ελλείψεων σε ανθρώπινο δυναμικό, εξειδίκευση, υλικά, μηχανήματα και εξαρτήματα.
- Ο πληθωρισμός ως γενικευμένος κίνδυνος.
- Το ρίσκο της τιμής του συναλλάγματος (π.χ. KRW vs. USD).
- Γενικά γεωπολιτικά και περιβαλλοντικά ζητήματα.

Στο Γράφημα 1 διαφαίνονται τα στάδια του κύκλου ζωής ενός πλοίου στα οποία συμμετέχει το Lloyd's Register μέσω των υπηρεσιών του, με στόχο την προαγωγή της ασφάλειας της ζωής, της περιουσίας στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος. Σε μια εποχή με βαθιά συνείδηση των περιβαλλοντικών ζητημάτων, η πίεση που ασκείται στους πλοιοκτήτες για ελαχιστοποίηση των βλαβερών επιπτώσεων της λειτουργίας των πλοίων τους στο περιβάλλον είναι όλο και πιο έντονη. Κατ' επέκταση, η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων, η προ-



Γράφημα 1: Ο κύκλος ζωής ενός πλοίου και ένα δείγμα των υπηρεσιών του Lloyd's Register

στασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η διάλυση - ανακύκλιση των πλοίων και τα συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης αποτελούν σημαντικά ζητήματα που απασχολούν έντονα τη ναυτιλιακή κοινότητα. Η κατανόηση και αφομοίωση των περιβαλλοντικών τεχνολογιών και η γνώση των τρόπων με τους οποίους η

ναυτιλία μπορεί να συμβάλει στον περιορισμό των ατμοσφαιρικών ρύπων και της θαλάσσιας μόλυνσης, αποτελούν μέριμνα στην οποία το Lloyd's Register θα συνεχίσει να συντείνει παρέχοντας οδηγίες για τον έλεγχο των σημαντικότερων αιτιών μόλυνσης κατά τη λειτουργία των πλοίων. ☉

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



Χρειάζονται φιλόδοξοι στόχοι



«Η μεταστροφή από τα παραδοσιακού τύπου καύσιμα στο φυσικό αέριο κρίνεται αναγκαία στον κλάδο της ναυτιλίας, εάν επιδιώκουμε να υπάρξει πράγματι μια ουσιαστική μείωση των εκπομπών CO₂», λέει ο Tor Svensen, ανώτατο εκτελεστικό στέλεχος (COO), κατά την παρουσίαση από τον DNV των κατευθυντηρίων οδηγιών που θα επιτρέψουν στο ναυτιλιακό κλάδο να μειώσει τις εκπομπές CO₂. «Μόνο η κοινή προσπάθεια των φορέων του κλάδου θα αποτρέψει τους νομοθέτες από το να επιβάλουν νέες αλλά και πιθανόν επιζήμιες για το χώρο της ναυτιλίας απαιτήσεις, που θα αποσκοπούν σε περιβαλλοντικές βελτιώσεις» είπε.

«Ο κλάδος της ναυτιλίας χρειάζεται να θέσει φιλόδοξους στόχους αναφορικά με τις εκπομπές CO₂», τόνισε ο Tor Svensen, κατά τη διάρκεια συνέντευξης του στην έκθεση «Ποσειδώνια». «Ο κλάδος της ναυτιλίας -όπως και πολλοί άλλοι κλάδοι- θα βρεθούν απέναντι σε δύσκολες προκλήσεις σχετικά με τη μείωση των εκπομπών του CO₂. Εμείς, στο DNV, πιστεύουμε ότι έπειτα από μια σειρά διορθωτικών ενεργειών, οι εκπομπές του CO₂ μπορούν να μειωθούν έως και 30 - 50% τόσο στα υπάρχοντα πλοία όσο και στα νεότευκτα πριν από το 2030».

Οι μειώσεις εκπομπών τέτοιου μεγέθους θα επιτευχθούν μέσω λειτουργικών βελτιώσεων, όπως καθορισμός βέλτιστης πορείας βάσει των υφιστάμενων

καιρικών συνθηκών, βελτιστοποίηση της κατανάλωσης ενέργειας και στενή συνεργασία μεταξύ ναυλωτών και πλοιοκτητών. Η βελτίωση των λογιστικών δεδομένων που αφορούν πλοία και λιμένες αλλά και η βελτιστοποίηση της ταχύτητας κάλλιστα μπορούν να συνδράμουν στη μείωση των εκπομπών. Φυσικά, το ανάλογο μπορεί να ειπωθεί σχετικά με βελτιωτικές αλλαγές που θα πραγματοποιηθούν στις μηχανές, στα κύττα και τις επιστρώσεις των πλοίων. Οδεύοντας προς το 2050, οι εκπομπές θα πρέπει να μειωθούν κατά 50 - 70% - με την προϋπόθεση, όμως, ότι θα υπάρξει μια δεσμευτική συναίνεση μεταξύ των βασικών συντελεστών και φορέων του κλάδου. «Η εισαγωγή μιας μη βασισμένης στον άνθρακα καύσιμης ύλης θα αποτελέσει το ουσιαστικό κρι-

τήριο, που θα καθορίσει εάν ο κλάδος της ναυτιλίας θα επιδιώξει να μειώσει δραστικά τις εκπομπές CO₂», σύμφωνα με τον κ. Svensen.

Η αντικατάσταση των βασισμένων στον άνθρακα καυσίμων υλών με άλλες πηγές ενέργειας απαιτεί άμεση επένδυση στους τομείς της έρευνας και της ανάπτυξης, συμπεριλαμβανομένων ως πηγών ενέργειας του ανέμου και των κυμάτων, των ηλιακών στοιχείων, των βιοκαυσίμων, των κυττάρων καυσίμου, αλλά και της πυρηνικής ενέργειας. Ριζοσπαστικές νέες τεχνολογίες, άγνωστες έως σήμερα, θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην επίτευξη του στόχου που δεν είναι άλλος από τη μείωση των εκπομπών κατά 50 - 70% έως το 2050.

Κατά τον κ. Svensen, η ναυτιλία θεωρείται το πλέον αποτελεσματικό μέσο μεταφοράς. «Η ναυτιλία αποτελεί μέρος της λύσης του προβλήματος. Με το να μεταφέρουμε φορτία από τα εναέρια, οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα στα δίκτυα μεταφορών μέσω θαλάσσης συνεισφέ-

ρουμε στην ολική μείωση εκπομπών», επισημαίνει.

Σας παραθέτουμε, λοιπόν, τα στοιχεία ενός «χάρτη» και προσκαλούμε όλους τους φορείς που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ναυτιλίας να συμμετάσχουν ενεργά στη διαμόρφωσή του. Ιδού κάποια ενδεικτικά στοιχεία αυτής της προσπάθειας του DNV.

- Συνειδητή προσπάθεια από όλους τους φορείς που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ναυτιλίας.
- Πίστη στην εφαρμογή της ανάληψης των απαιτούμενων ενεργειών τόσο στα ήδη υπάρχοντα πλοία όσο και στα νεότευκτα με τη συνδρομή της τεχνολογίας, των κατάλληλων χειρισμών και των νέων καυσίμων.
- Στήριξη μέσω του IMO ενός παγκόσμιου ρυθμιστικού καθεστώτος.
- Εντατικοποίηση των ερευνών που επικεντρώνονται σε πηγές εναλλακτικών μορφών καυσίμων.

- Συναποδοχή ενός φιλόδοξου χρονοδιαγράμματος.

Κατά τον Tor Svensen, «στη ναυτιλία δε δύναται να επιτευχθούν οι προβλεπόμενες μειώσεις των εκπομπών CO₂ εάν δεν καταστεί δυνατή μια από κοινού δέσμευση συνεργασίας μεταξύ των φορέων των πλοιοκτητών, των ναυλωτών και των λιμενικών λειτουργιών». Σε σύγκριση με το σχέδιο εμπορίας εκπομπών CO₂ (CO₂ trading) ή της επιβολής φόρου CO₂ επί των καυσίμων, η επιλογή ορίων ταχύτητας πλεύσης προσφέρεται ως ικανή εναλλακτική λύση για την επίτευξη μιας πραγματικής μείωσης των εκπομπών CO₂ στα υπάρχοντα πλοία.

Σχετικά με τα νέα σχέδια, ο DNV συνηγορεί για την εισαγωγή ενός δείκτη CO₂ που θα αφορά τον τεχνικό σχεδιασμό, θα εφαρμόζεται σε βασικούς τύπους πλοίων και θα περιορίζει βαθμιαία τα όρια εκπομπών, καθώς και τη σταδιακή εφαρμογή ειδικών ορίων εκπομπών των συστημάτων πρόωσης πλοίων. ☉

**CS & Associates Ltd.**
Naval Architects & Marine Consultants

“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**



Αγονος Γραμμή

Του **Σπύρου Πίνη** | Managing Director Ranger Marine S.A.

Το φθινόπωρο διαδέχεται -όπως πάντα έτσι και τώρα- το καλοκαίρι, προηγείται του χειμώνα και αποτελεί μεταβατικού χαρακτήρος για τους εργαζόμενους γενικώς εποχή, καθ' ην, από την περίοδο της θερινής ραθυμίας, περνάμε σ' αυτήν της χειμερίας ραστώνης. Θα ήτο δε κακεντρέχεια να ισχυριστεί τις ότι, ειδικώς οι εργαζόμενοι στον ευρύτερο δημόσιο τομέα (Δ.Τ.), μεταπίπτουν δήθεν σε χειμερία νάρκη, διότι εξ ιδίας γνωρίζω πείρας ότι ένα 10% εξ αυτών είναι «παντός καιρού», χάρις δε στην επιμέλειά των το σκάφος του Δ.Τ. παραμένει ασταθές μεν, αλλά σταθερά περί την επιφάνεια.

Κι αυτόν το χειμώνα οι εθνικοί ονοματοθέτες θα επινοήσουν ηχηρούς επικοινωνιακούς τίτλους νέων νόμων, με κεντρική μέριμνα περί την ονοματοθεσία μάλλον παρά περί αυτή καθαυτήν τη νομοθεσία, που βέβαια λίγοι θα διαβάσουν και ελάχιστοι θα σεβαστούν, δεδομένου ότι στη χώρα μας η εφαρμογή των νόμων είναι εντελώς προαιρετική.

Οι κανόνες δικαίου που διέπουν τις θαλάσσιες μεταφορές είναι παρ' όλ' αυτά παλαιοί, επαρκώς δοκιμασμένοι και φυσικά διεθνείς, αφού το πλοίο δεν μπορεί να ταξιδέψει αν υπόκειται σε ποικιλία κανόνων και κανονισμών ανάλογα με τη θάλασσα που διαπλέει και τα λιμάνια που επισκέπτεται.⁽¹⁾

Οι αρχαίοι και μεσαιωνικοί ναύτες και ναυτέμποροι άριστα γνώριζαν την αδήριτη ανάγκη ενός καθεστώτος παγκόσμιας «ναυτικής ισονομίας», την οποία πράγματι εξασφάλιζαν αυτοθεσπιζόμενοι και αυθορμήτως εφαρμοζόμενοι διεθνείς κανόνες δικαίου, του Εθιμικού. Είναι δε τούτο σαφώς υπέρτερον και υγιέστερον του «ονοματοθετικού» που νοσεί σοβαρά, από έκτακτες τροπολογίες, ψηφοθηρικές παρεμβολές, επικοινωνιακές φανφαρολογίες και άλλες δημοκρατικές(;) αδυναμίες και... «δυνάμεις». Αιγύπτιοι, Φοίνικες, Κρήτες, Ρόδιοι κ.ο.κ., κ.ο.κ. όργαναν ελεύθερα τις θάλασσες, κέρδιζαν και σκόρπιζαν πλούτο, δόξα και πολιτισμό, ένωναν τους λαούς, και το Ε.Δ. ήταν η πολύτιμη βοήθεια στις συναλλαγές αυτών, ενώ ήσαν άγνωστα αυτά που σήμερα λέμε κρατικές παρεμβάσεις, περιφερειακές ρυθμίσεις και εθνικά συμφέροντα, βλέψεις και στόχοι.

► Lex Rhodia

Από την αρχαιότητα και επί πολλούς αιώνες, τους κανόνες του Ε.Δ. συμπλήρωναν οι διατάξεις του





περίφημου Νόμου των Ροδίων (Ν.τ.Ρ.), προδίδει δε τούτο τη ναυτιλιακή ακμή της νήσου. Όταν, π.χ., προς αντιμετώπιση θαλάσσιου κινδύνου, εγένετο ρίψη φορτίου στη θάλασσα ώστε να μη βυθισθεί το πλοίο και να διασωθούν το υπόλοιπο φορτίο και οι επιβαίνοντες, ο Ν.τ.Ρ. όριζε πως οι ωφεληθέντες απ' την τοιαύτη απόρριψη θ' αποζημιώνονταν τον ιδιοκτήτη του θυσιασθέντος φορτίου.

Πέραν όμως των ως άνω κινδύνων τα πλοία αντιμετώπιζαν τον κίνδυνο πειρατών, κι εδώ επίσης ο Ν.τ.Ρ.

όριζε πως το κόστος πειρατικής προσβολής θα καταμεριζόνταν μεταξύ πλοίου - φορτίου - επιβαινόντων που σώθηκαν.

Το έμπειρο ναυτικό και η εμπορική ισχύς των Ροδίων εξασφάλισαν εξέχοντα πολιτικό ρόλο και οικονομική επιρροή στις χώρες της Μεσογείου και πέραν αυτής. Οι πιο τολμηροί επιχειρούσαν στα παράλια του Ατλαντικού, ονόμαζαν δε εξωκεανισμό τον πέραν των στηλών του Ηρακλέους πλου. Τα ροδιακά πολεμικά πλοία είχαν αναλάβει τη φρούρηση των θαλάσσιων οδών, ζωτικής σημασίας γεγονός για πολλά κράτη που είχαν ανάγκη ελεύθερων επικοινωνιών. Ακριβώς δε η ελευθερία, η ασφάλεια και η «ναυτική ισονομία» στήριζαν και συντηρούσαν τη δύναμη των Ροδίων, που αν και μικρός σχετικά -αλλά πράγματι ναυτικός- λαός, αντιμετώπιζαν κραταιούς ανταγωνιστές όπως

των λαών» και χάριν, τέλος, της μάστιγας του αλτρωτισμού. Βεβαίως, η «ευημερία» αποκλειστικά αφορά το ανυπόφορο πλήθος των πρωθυπουργών, υπουργών, «πολιτικών», εθνικών κουμπάρων κ.ο.κ. κ.ο.κ., 192 είναι σήμερα τα κράτη-μέλη του ΟΗΕ, πλέον άγνωστος αριθμός κρατιδίων, αυτόνομων περιοχών κ.λπ.

Και σκεφτείτε τι, π.χ., θα ήταν ο κ. Γκρούεφσκι αν δεν ήταν πρωθυπουργός!..

Καθώς η Οθωμανική Αυτοκρατορία βάδιζε με ραχάτι στο λυκόφως της ισχύος της, ξεσηκώθηκαν οι Έλληνες, αρματολοί, πρόκριτοι, ιεράρχες, κλέφτες κ.ά., που κέρδιζαν και παραμένουν έκτοτε οι δια-

Στους Πανδέκτες του Ιουστινιανού, μάλιστα, αναφέρεται περίπτωση εκ της οποίας συνάγεται ότι ο Ν.τ.Ρ. ίσχυε κατά τους Βυζαντινούς, όπως και κατά τους χρόνους της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας. Το σχετικό χωρίο των Πανδεκτών αναφέρεται στον εφοπλιστή(;) Ευδαίμονα από τη Νικομήδεια, που υπέβαλε την ακόλουθη αναφορά στο Ρωμαίο αυτοκράτορα Αντωνίνο (86 - 161 μ.Χ.):

«Ευδαίμων Νικομηδεύς προς Αντωνίνον Βασιλέα - Κύριε Βασιλεύ Αντωνίνε, ναυφράγιον ποιήσαντες εν τη Ιταλία διηρπάγημεν υπό των δημοσίων των τας κυκλάδας νήσους οικούτων».

Αντωνίνος είπεν Ευδαίμονι:

«Εγώ μεν του κόσμου κύριος, ο δε νόμος της θαλάσσης τω νόμω των Ροδίων κρινέσθω τω ναυτικώ».

Ο Ν.τ.Ρ. άσκησε σοβαρή επίδραση στο ναυτικό δίκαιο των μεσαιωνικών ιταλικών πόλεων, και στο διεθνές -μετέπειτα- ναυτικό δίκαιο.

Ρώμη - Βυζάντιο - Αίγυπτο και άλλους. Τα πληρώματα, από κυβερνήτη μέχρι τζόβενο, ήταν Ρόδιοι πολίτες, η ναυτική σταδιοδρομία ήταν τρόπος ζωής, οι δε ικανοί ανέβαιναν απρόσκοπτα την κλίμακα της ιεραρχίας - τριήραρχος, κυβερνήτης, πρωτεύς, κελευστής, πεντηκόνταρχος.

► Τα πάντα ρει

Η ουσία του κόσμου συνίσταται -κατά τον Ηράκλειτο- στο γίνεσθαι, στην αέναη και ακατάπαυστη μεταβολή των πάντων. (Υπάρχουν παρ' όλ' αυτά και σταθερές...) Οι μεγάλες πολυεθνικές αυτοκρατορίες, των Αψβούργων, των Ρομανόφ, των Οθωμανών σουλτάνων, έδυσαν αφού συμπλήρωσαν τη διαδρομή τους, αφού δε η Ιστορία δεν αφήνει κενά, ανέτειλαν στη θέση τους οι υπερδυνάμεις, που επιμελούνται με πατρική φορτικότητα την ευημερία των σύγχρονων κρατών και φροντίζουν ώστε αυτά ν' αβγαταίνουν απεριορίστως. Κάθε έθνος και κράτος, κάθε κράτος και έθνος.

Αυτή είναι η τρέχουσα πολιτική των υπερδυνάμεων και η πολυδιάσπαση συνεχίζεται, χάριν των «ανθρωπίνων δικαιωμάτων», της «αυτοδιάθεσης

χρονικοί εντεταλμένοι φύλακες της ευημερίας του έθνους και των λαϊκών ελευθεριών. Κυρίως οι τελευταίοι. Η σύγχρονη Ελλάδα περνάει κρίση γενικής απαισιοδοξίας με συμπτώματα διαλυτικής, αντικοινωνικής συμπεριφοράς, κρίση εμπιστοσύνης στο πολιτικό σύστημα και στους θεσμούς, με κρούσματα ανοχής έως και ενθάρρυνσης της παρανομίας, αν τούτο επιβάλλει το κομματικό συμφέρον. Βιώνουμε σήμερα ένα «ιδιότυπο καθεστώς ανεξέλεγκτης ελευθερίας, ατιμώρητης αυθαιρεσίας και επιφανειακής δημοκρατίας που στα εκατόν εβδομήντα χρόνια ανεξάρτητου βίου οι Έλληνες διαμορφώσαμε» (Θ. Βερέμη & Γ. Κολιόπουλου «Ελλάς η σύγχρονη συνέχεια»).

Παρ' όλ' αυτά «έξω πάμε καλά», άριστα δε πάει η ναυτιλία, που μαρτυρεί τις ξεχωριστές ικανότητες του Έλληνα όταν επιχειρεί και εργάζεται σε καθεστώς πραγματικής ελευθερίας, δικαιοσύνης και ισονομίας. Αλλά το πολιτικό σύστημα δείχνει αδιαφορία, αμηχανία και διάθεση μικροπολιτικής προς τη μέγιστη βιομηχανία μας, έχει δε ιδιαίτερα τούτο δημιουργήσει μείζον πρόβλημα στο θέμα



εξασφάλισης ικανού αριθμού εθνικών ναυτικών, κυρίως αξιωματικών. Των τελευταίων μάλιστα η στοιχειώδης επάρκεια εξασφαλίζει την ελληνικότητα του στόλου μας και εγγυάται την ανταγωνιστικότητα αυτού, αλλά ακριβώς εδώ έχει ο κρατισμός δείξει το αποκρουστικό πρόσωπό του. «Θα καλωσόριζα μια ριζοσπαστική αναθεώρηση του ναυτεκπαιδευτικού μας συστήματος» είπε ο μέχρι πρότινος υπουργός ΕΝΑΝΠ κ. Γ. Βουλγαράκης, μιλώντας στην προ έτους 25η γενική συνέλευση του IMO. Και ποιον, κ. Βουλγαράκη, περιμένετε να μας φέρει τη

νωνική, εθνική, οικονομική κ.ο.κ., κ.ο.κ. Ντοπέ σοσιαλισμός («ο λαός στην εξουσία»), ντοπέ εξωτερική πολιτική («ΕΟΚ και NATO το ίδιο συνδικάτο»), ντοπέ «πανεπιστημιακό άσυλο», ντοπέ διαφάνεια («κάνε ένα δωράκι στον εαυτό σου, αλλά όχι και...») κ.ο.κ., κ.ο.κ. Και δεν αρκεί ο χώρος του περιοδικού για ν' απαριθμήσω τις μισές έστω ντοπέ ή απλώς οικέ συνήθειες, πολιτικές και πρακτικές μας.

Η κυρία Φανή Χαλκιά έκανε αδέξια χρήση ουσιών κι όταν πιάστηκε, επίσης αδέξια, δήλωσε «έκπλη-

διατηρούμε τη ναυτιλία μας στην κορυφή, χωρίς ίχνος υποψίας για χρήση... ουσιών». Οφείλεται τούτο στους εξής παράγοντες: i) Στο έμφυτο ταλέντο μας στο επιχειρείν, ii) στον Έλληνα ναυτικό και στο μεράκι του και iii) στο ανοιχτό εμπόριο και την ελευθερία των θαλασσών που ανέχονταν (ή και στήριζαν) οι αυτοκρατορίες και με δεξιοτεχνία εκμεταλλεύονταν οι Έλληνες θαλασσεμποροι και θαλασσομάχοι.

Δεδομένου δε ότι το νεοελληνικό κράτος βλάπτει σοβαρά την υγεία τόσο της δημόσιας όσο και της

ριζοσπαστική αναθεώρηση; Και ο προκάτοχός σας κ. Γ. Ανωμερίτης είχε δηλώσει ότι η ναυτική εκπαίδευση «χρειάζεται αναθεώρηση από μηδενική βάση». Τα μεγάλα κόμματα συμφωνούν, όχι όμως και τα συνδικάτα.

► Οι «ουσίες»

Μέχρι πρότινος, το ντόπινγκ δεν ήταν παρά μια «τεχνική λεπτομέρεια», ένα tonic γενικής - παγκοσμίου λήψης, αδιανόητο θα ήτο δε να μέναμε εκτός χρήσεως έως καταχρήσεως. Κι αφού «οι Έλληνες είμαστε γεννημένοι πρώτοι», οφείλαμε να διακριθούμε, πράγμα που επιτύχαμε αβιάστως(!). Αλλά, ο φθονερός ολυμπιακός αργηγέτης Ζακ Ρογκ (ανθέλλην φυσικά), ερειδόμενος σ' ένα λάθος της κ. Φανής Χαλκιά, απένειμε στη... γενέτειρα του Αθλητικού Ιδρυάδους «το χρυσό μετάλλιο στο ντόπινγκ!» - (Ολυμπιακοί 2008).⁽²⁾

Ακολουθώντας οι «εκπληκτικοί» (παράγοντες, αθλητές, ελλανοδίκες, αρμόδιοι και αναρμόδιοι) έμειναν «έκπληκτοι!» Αλλά οι «ουσίες» είχαν από ετών, φευ, εκτοπίσει την ουσία στη ζωή μας - κοι-

κτη... Ενώ θα μπορούσε να καθαρίσει μ' ένα «mea culpa», οπότε μέχρι θέση στο εν Λονδίνο μουσείο κέρινων ομοιωμάτων της μαντάμ Τισό, πιθανόν τούτο να της εξασφάλιζε...

Κι ενώ συγκλονίζεται το πανελλήνιο με τις νίκες ή τις... γκάφες των εθνικών μας «στιβικών» ή «γυπεδικών» ηρώων, ομάδων κ.λπ., η μεγάλη εθνική μας ναυτιλιακή εποποιία περνά απαρατήρητη - που μάλιστα ουδέποτε καν σκέφτηκε να κάνει χρήση «ουσιών». Αναφέρομαι, ειρήσθω, στην ωκεανοπόρο, για την παράκτιο θα σας γελάσω, δεδομένου ότι αυτή τελεί υπό κρατική μέριμνα και εποπτεία οπότε δεν αποκλείεται περιστασιακή χρήση «ουσιών».

► Η ουσία

Η λαμπρή ναυτιλιακή μας δραστηριότητα είναι θέμα ουσίας για το έθνος μας, θα σας υπενθυμίσω δε τα λόγια του Θεμιστοκλή προς το δήμο της Αθήνας: «Έχουμε γη και πατρίδα όταν έχουμε πλοία στη θάλασσα. Έχουμε τιμήσει τη μεγάλη ναυτική μας παράδοση οι Νεοέλληνες, φέραμε και

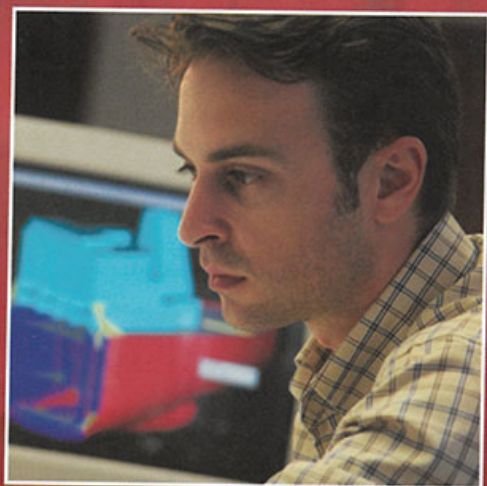
ιδιωτικής οικονομίας, την ποθούμενη ελευθερία τη βρήκαν τα πλοία μας στα ξένα νηολόγια. Πολιτικές ουσίας, ως γνωστόν, σπανίζουν στον τόπο μας και ναυτιλιακή πολιτική «με σημαίες και ταμπούρα» δε γίνεται.

Πρόσεξε τώρα, αναγνώστη, προσωπικούς άθλους ουσίας: Στις οικουμενικές δομές της ναυτιλίας ηγούνται Έλληνες:

i) Ευθ. Μητρόπουλος, Γ.Γ. του IMO, ii) Φίλιππος Εμπειρικός, πρόεδρος BIMCO, iii) Σπ. Πολέμης, πρόεδρος ICS/ISF, iv) Νικ. Παπαδάκης, πρόεδρος Intercargo, v) Νικ. Φιστές, πρόεδρος Intertanko!..

Η ελληνική ναυτιλία κρατά ρόλο ουσίας στην παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη κι έχει στο ενεργητικό της συλλογικούς και ατομικούς άθλους που μας κάνουν υπερήφανους.

Λαός 6,7 δισ. σήμερα συνωθείται στον πλανήτη Γη, μέχρι δε το 2050 θα 'χουμε, κατά τις προβλέψεις του ΟΗΕ, ξεπεράσει τα 9 δισ., και το παγκόσμιο οικονομικό προϊόν θα 'χει τετραπλασιαστεί.



Technical knowledge and
practical experience are
the pillars that support
maritime safety.

Setting the Standard for Service.

www.eagle.org



ABS

Setting Standards of Excellence



Σημειώσεις

(1) «Ο αχαλίνωτος όχλος και η ναυτική αναρχία είναι δύο κακά χειρότερα και από τη φωτιά». Ευριπίδης - «Εκάβη»

(2) Εκ νέων προκύπτει πληροφοριών ότι το περί ου ο λόγος «χρυσό» δε μας το απένειμε ο κύριος Ζακ Ρογκ αλλά ο κ. Μ.Κ. (πρόεδρος της εγχώριας Ολυμπιακής Επιτροπής), εξ όσων δε γνωρίζουμε, τα «εξ οικείων βέλη» είναι πιο εύστοχα και πιο επώδυνα.

(3) Η ναυτιλία είναι ένα πολύπλοκο τεχνοοικονομικό οικοδόμημα, ήδη διεπράχθη νέα αλλαγή υπουργού. Αν όμως ο κ. ΥΕΝΑΝΠ(!...) δε μείνει αρκετά στη θέση ώστε να εξοικειωθεί με τα θέματα και το ρόλο του, θα επηρεάζεται αποφασιστικά από τη γραφειοκρατία και τις συντεχνίες που είναι σταθερά εκεί και «ξέρουν καλύτερα». Και -εν παράδω- αυτό το «ΥΕΝΑΝΠ» κάπως... βαρβαρίζει. Το «Υ.Θ.» (Υπουργείο Θαλάσσης) ίσως ήτο πολλαπλώς εκφραστικότερο...

Όσο για τον «τέως» κ. Γ. Βουλγαράκη, διέπραξε δύο λάθη:

α) Εφρόνη ότι στη χώρα μας ισχύει καθεστώς ελεύθερης οικονομίας και β) όταν «απεκαλύφθη», δεν είπε «mea culpa».

Το πλέον οικονομικό και περισσότερο αναγκαίο μέσο μεταφοράς -το πλοίο- θα είναι εκεί να μεταφέρει πολλαπλάσιες ποσότητες φορτίων (8 δισ. τόνοι αγαθών το 2007), μεγαλύτερης ποικιλίας. Έως και νερό. Αλλά ο Έλληνας αξιωματικός είναι ήδη είδος απειλούμενο με εξαφάνιση, ενώ το μόνο που ματαίως η ναυτιλία περιμένει από το

κράτος είναι Έλληνες εκπαιδευμένοι σύμφωνα με τα διεθνή στάνταρ και μεθόδους.

► Ενιαίο Δίκαιο

Την εμφάνιση των σύγχρονων εθνικών κρατών ακολούθησαν τοπικές εθνικές πολιτικές και μικροπολιτικές προς υπεράσπιση περιορισμένων συμφερόντων και μικροσυμφερόντων. Τον 18ο και 19ο αιώνα, φλύαρες εθνικές νομοθεσίες και αδέξιες τοπικές εξουσίες εξετόπισαν το δίκαιο που με ευλάβεια και ευφορία επί αιώνες εφήρμοζαν έμποροι και ναυτικοί. Το ενιαίο δίκαιο της θαλάσσης. Ήγειρε τούτο σοβαρά εμπόδια και μεγάλη σύγχυση στη διακίνηση των αγαθών, σ' εποχή μάλιστα που η τεχνολογία και η βιομηχανική επανάσταση άνοιγαν φτερά ν' αγκαλιάσουν τον κόσμο... διά θαλάσσης. Επειδή όμως στο διεθνές εμπόριο «δεν υπάρχουν αδιέξοδα», τη λύση έδωσαν οι διεθνείς συμβάσεις που έχουν ενστερνισθεί και τις εφαρμόζουν όλες οι ναυτικές χώρες, κι αυτές που νομίζουν ότι είναι ναυτικές.

Δεν τις εφαρμόζουν χώρες -σαν τη δική μας π.χ.- όπου την εξουσία ασκούν χέρσες συντεχνίες, και όπου, αφού ενσωματώσουν τις δ.σ. στο εθνικό αυτών δίκαιο, τις καλύπτουν ακολούθως με στρώμα τέφρας περιπτών νόμων, ευθύς δε θα σας δώσω ένα παράδειγμα: Έχει έκπαλαι η χώρα μας ανεπιφύλακτα υιοθετήσει τη Διεθνή Σύμβαση για την Εκπαίδευση των Ναυτικών (STCW) την οποία έχει ακολούθως ενταφιάσει η τέφρα εκ της ηφαι-

στεϊώδους ροπής προς παρουσίαση «νομοθετικού έργου» και ιδού δειγματοληπτικώς: Π.Δ. 538/89, ν. 2638/98, Π.Δ. 243/98, ν. 3153/03, ν. 3450/06, ν. 3490/06(!) Έξι περιττοί έως βλαπτικοί νόμοι για -δήθεν- «βελτίωση», «αναβάθμιση», «εκουγχρονισμό» κ.ο.κ. κ.ο.κ. της ναυτικής εκπαίδευσης, εντός δύο δεκαετιών, και η «ροπή» συνεχίζεται. Θα συνιστούσα στον κύριο ΥΕΝΑΝΠ, να μας απαλλάξει από την τέφρα και να σεβαστεί το Ενιαίο Δίκαιο της Θαλάσσης, του οποίου η πιστή γενική εφαρμογή αποτελεί όρο επιβίωσης για την υπερμεγέθη ναυτιλία μιας μικρής χώρας. Μακάρι στα χέρια μας να είχαμε το Νόμο των Ροδίων, άλλη τότε τροπή θα έπαιρναν τα πράγματα, αλλ' ατυχώς τα κείμενα των διατάξεων του έτι δεν έχουν ανακαλυφθεί.

Αν ο κ. Βουλγαράκης⁽³⁾ προσπαθήσει αναμφιβόλως θα τον ανακαλύψει. Γιατί, δηλαδή, ο προκατόχος του κ. Ευστάθιος Αλεξανδρής καλύτερος ήταν που ανακάλυψε τον Κολοσσό της Ρόδου;(!) ●



Global technical excellence
closer to shipowners - closer to shipyards
wherever you are

● www.bureauveritas.com ● www.veristar.com



**BUREAU
VERITAS**

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

Move Forward with Confidence

Ποιους έπληξαν τελικά

οι αυξήσεις
στα εισιτήρια
της ακτοπλοΐας;



Του Άλκη Κορρέ

» Τα δημοσιευμένα στοιχεία για το τρίμηνο Ιουνίου - Αυγούστου 2008 μάς επιτρέπουν να κάνουμε κάποιες σκέψεις.

Το πρώτο σημείο που προσέχει κανείς είναι η μείωση των δρομολογίων, της προσφοράς δηλαδή ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, κατά ένα σημαντικό (6,7%) ποσοστό, που συνοδεύτηκε από μείωση 3,89% στην κίνηση επιβατών. Αν το πρώτο νούμερο ήταν μικρότερο του δεύτερου θα ανησυχούσαμε για την υγεία των ακτοπλοϊκών μας εταιρειών, αλλά κατ' αρχάς δεν υπάρχει λόγος ανησυχίας, τουλάχιστον για εκείνες που διοικούνται από επαγγελματίες. Η μείωση επιβατών σ' αυτό το τρίμηνο ήταν της τάξης των 193.934 επιβατών. Μια και δεν μπορούμε να βγάλουμε ένα αντιπροσωπευτικό αντίτιμο εισιτηρίου, βάζουμε τρία υποθετικά νούμερα για το μέσο ύψος αυτού, με σκοπό να προσδιορίσουμε τα διαφυγόντα έσοδα των ναυτιλια-

κών εταιρειών. Οπότε έχουμε και λέμε:

- Αν το μέσο εισιτήριο ήταν 30 ευρώ, 5.818.020
- Αν το μέσο εισιτήριο ήταν 40 ευρώ, 7.757.360
- Αν το μέσο εισιτήριο ήταν 50 ευρώ, 9.696.700

Τα μεταφερθέντα Ι.Χ. ήσαν επίσης μειωμένα κατά 27.780 σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, προς περίπου 60 ευρώ έκαστο, 1.666.800 ευρώ. Τα δίκυκλα σημείωσαν ακόμη μεγαλύτερη πώση, 5,76%, έναντι 4,03% μείωσης των Ι.Χ., και μεταφέρθηκαν 9.292 λιγότερα, προς 20 ευρώ, 185.840.

Αν πάρουμε το μεσαίο σενάριο στους επιβάτες, η συνολική μείωση από ιδιώτες-χρήστες της ακτοπλοΐας, εξαιρουμένου του Αργοσαρωνικού, ήταν της τάξεως των 9.610.000 ευρώ από εισιτήρια, εξαιρουμένων των άλλων ξενοδοχειακής φύσε-



ως υπηρεσιών, ποσό που θα πρέπει να μειωθεί κατά 2.431.600 ευρώ από την αύξηση κατά 6.079 φορτηγά αυτοκίνητα (προς 400 ευρώ έκαστο). Σούμα σου-μάρομ 7.178.400 ευρώ μειωμένα έσοδα για το σύνολο της ακτοπλοϊκής πίτας σε σύγκριση με το 2007.

Δυστυχώς, δεν έχουμε τρόπο να συγκρίνουμε τις επιπτώσεις του αυξημένου κόστους του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου κατά εισοδηματική κατηγορία επιβάτη, όμως υπάρχει μια ανησυχητική ένδειξη. Η μείωση σε μεταφορές Ι.Χ. -στο βαθμό που οι μεταφορές αυτές αντιστοιχούν σε υψηλότερα εισοδηματικά κλίμακα- συγκρινόμενη με τη μείωση σε μεταφορές δικύκλων -στο βαθμό που αυτές αντιστοιχούν σε χαμηλότερες εισοδηματικές κατηγορίες- είναι κατά 42,9% μεγαλύτερη. Η διαφορά είναι τεράστια.

Αν τώρα μεταφέρουμε αυτή την εικόνα στον αριθμό των επιβατών και θέσουμε: Φ για τους φτωχότερους και Π για τους πλουσιότερους χρήστες της ακτοπλοΐας (που τελικά δεν ταξίδεψαν φέτος):

$$\Phi + \Pi = 193.934$$

$$\Phi = 1,42 \Pi, \text{ οπότε, } 1,42 \Pi + \Pi = 193.934$$

$$\Pi (1 + 1,42) = 193.934$$

$$\Pi = 193.934 / 2,42 = 80.138$$

$$\Phi = 193.934 - 80.138 = 113.796$$

Βλέπουμε ότι η αύξηση του κόστους των εισιτηρίων της ακτοπλοΐας, ενώ βλάπτει όλες τις εισοδηματικές κατηγορίες, καταλήγει θίγοντας κυρίως τις φτωχότερες τάξεις.

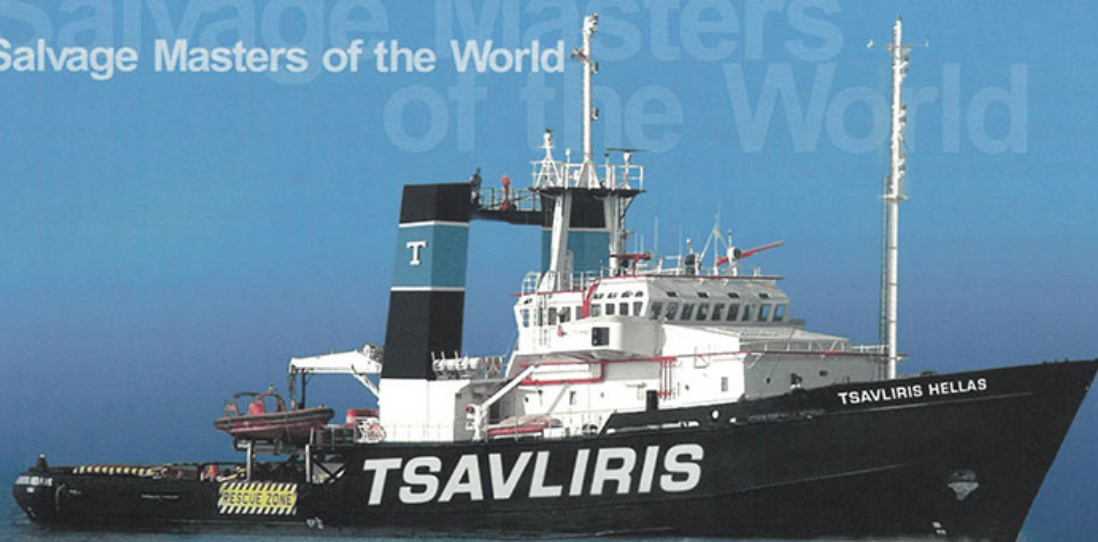
Αυτό ίσως εξηγεί ένα παράδοξο του φετινού καλοκαιριού, που έγινε ιδιαίτερα αισθητό στα νησιά του Αιγαίου. Κατά περίεργο τρόπο, τα φθηνότερα δωμάτια και ξενοδοχεία έμειναν σημαντικά περισσότερες ημέρες άδεια από τα ακριβότερα καταλύματα, τα οποία είχαν καλύτερη πληρότητα. Δεν είναι λίγοι οι 113.000 ταξιδιώτες με μικρότερο βαλάντιο που οι φετινοί ναύλοι απέκλεισαν από τα νησιά.

Ουδέν κακόν αμιγές καλού, θα έλεγε ένας κυνικά σκεπτόμενος, θυμίζοντάς μας ότι οι περισσότεροι από αυτούς πήγαν διακοπές σε προορισμούς της στεριάς, οπότε το κράτος δεν έχασε. Θα τον συμβούλευα, για το δικό του καλό, να αποφύγει την έκθεση αυτών των ιδεών προς νησιώτες μικροεπαγγελματίες στο χώρο του τουρισμού που ήδη, αρχές Σεπτεμβρίου, αναζητούν τρόπους να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους, μια και με 40 ευρώ δαπάνη την ημέρα κατ' άτομο, για ένα δεκάημερο, οι φτωχότεροι παραθεριστές που δεν ήρθαν θα άφηναν πάνω από 4,5 εκατομμύρια ευρώ στους νησιώτες. Όσο για τη συνολική ζημιά, την υπολογίζω να ξεπερνά τα 11 εκατομμύρια ευρώ. ●

TSAVLIRIS

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@tsavliris.com

London United Kingdom, 38 Bruton Place, Mayfair W1J 6NX

Tel.: +44(0) 207629 7373 Telefax: +44(0) 207 629 7379

E-mail: tsav@globalnet.co.uk

www.tsavliris.com





Ακτοπλοΐα: Διορθώνοντας τις ατέλειες μιας ολιγοπωλιακής αγοράς

Στο πλαίσιο των προσφάτων αντιπαραθέσεων για τη φύση της αγοράς ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι πρόκειται για μια ατελώς ανταγωνιστική αγορά, για μια ολιγοπωλιακή αγορά, τόσο σε τοπικό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Ο αριθμός των εταιρειών που κινούνται ανά γραμμή είναι μικρός, σε βαθμό που θεωρητικά(;) επιτρέπει τον επηρεασμό των τιμών. Αυτό είναι το βασικό κριτήριο για το χαρακτηρισμό μιας αγοράς ως ατελώς ανταγωνιστικής. Άλλωστε, ολιγοπωλιακές ή ακόμη και μονοπωλιακές είναι οι αγορές τακτικών γραμμών σε όλο τον κόσμο.



Της **Μαρίας Λεκάκου** |
Επικουρης καθηγήτριας του τμήματος
Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών
Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου

Τα τελευταία χρόνια, μετά και την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου, πέραν του αναμενόμενου μικρού αριθμού των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων και της ελάχιστης παρουσίας νέων παικτών, δεν καταγράφηκαν σημαντικές αλλαγές στα επίπεδα εξυπηρέτησης, ούτε πτώση των τιμών, όπως συνέβη σε άλλες βιομηχανίες (π.χ. τηλεπικοινωνίες). Οι συχνόι χρήστες, δηλαδή οι νησιώτες, βίωσαν την πτώση στο επίπεδο της παρεχόμενης υπηρεσίας σε πολλές περιπτώσεις και σημαντική άνοδο των τιμών των ναύλων. Παράλληλα, σημαντική ήταν η αύξηση των κρατικών επιδοτήσεων (τριπλασιασμός των διατιθέμενων πόρων από 10 εκατ. ευρώ το 2001 σε 50 εκατ. το 2007). Παρατηρούνται, επίσης, σημαντικές εξελίξεις και στα υφιστάμενα εταιρικά

σχήματα (πτωχεύσεις, ζημιωμένες χρήσεις, κύμα συγχωνεύσεων αναδιαπραγματεύσεις χρεών σε τράπεζες, «αναγκαστικές πωλήσεις» πολύ νέων πλοίων, παύση οποιασδήποτε διαδικασίας ανανέωσης του στόλου).

Είναι δεδομένο ότι οι νησιωτικές μεταφορές αποτελούν υπηρεσία κοινής ωφέλειας, μεγάλου δημοσίου ενδιαφέροντος. Αυτό δεν αποτελεί ελληνική ιδιαιτερότητα ούτε σύγχρονη ανακάλυψη, έτσι άλλωστε ερμηνεύεται το παρελθόν του εντονότατου κρατικού παρεμβατισμού παγκοσμίως. Ο βαθμός παρέμβασης του ελληνικού κράτους στον τομέα των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών υπήρξε μικρότερης έκτασης, αλλά και περιορισμένης αποτελεσματικότητας, συγκρινόμενος με άλλες χώρες όπου συνήθως υπήρχε κρατικό μονοπώλιο και μακρά παράδοση κρατικών εταιρειών (π.χ. Ιταλία, Ισπανία, Γαλλία, ΗΠΑ).

Από το τέλος της δεκαετίας του '80 έως σήμερα, υπήρξε ένα «κύμα» απελευθέρωσης αγορών (αεροπορικές μεταφορές, παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, τηλεπικοινωνίες ταχυδρομικές υπηρεσίες). Στις περισσότερες των περιπτώσεων επρόκειτο για «άνοιγμα» κρατικών μονοπωλίων σε βιομηχανίες-δίκτυα, με στόχο την παρακίνηση εισόδου νέων παικτών ή την αλλαγή ιδιοκτησιακού καθεστώτος των υφιστάμενων κρατικών ή δημόσιων εταιρειών. Όπως μας διδάσκει η εκτεταμένη επιστημονική βιβλιογραφία, πρόκειται για «ενέσεις» ανταγωνισμού σε μονοπωλιακές ή ολιγοπωλιακές αγορές. Αυτό επιτυγχάνεται με το «χαμήλωμα» των εμποδίων εισόδου και την «απειλή» για τους υφιστάμενους εισόδου νέων εταιρειών, αλλά και με την εφαρμογή των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού (αποφυγή πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού, κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, μονοπωλιακή εκμετάλλευση, συμφωνίες τιμών κ.λπ.).

» Η εισαγωγή του ανταγωνισμού σε κλάδους που παρέχουν υπηρεσίες γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος όπως είναι οι ακτοπλοϊκές μεταφορές, μπορεί να έχει θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις, τα δε αποτελέσματα συσχετίζονται πολύ με δύο βασικά στοιχεία: Τις βιομηχανικές στρατηγικές που αναπτύσσονται από τις εταιρείες και το ρυθμιστικό περιβάλλον μέσα στο οποίο λειτουργούν. Οι ρυθμιστικοί κανόνες και οι εταιρικές στρατηγικές επηρεάζουν καθοριστικά και την παροχή των υποχρεώσεων δημοσίου συμφέροντος.

» Στο σύγχρονο πλαίσιο απελευθέρωσης των αγορών, ο κρατικός παρεμβατισμός αντικαθίσταται από τη ρύθμιση και αυτό αποτελεί σαφή διαρθρωτική αλλαγή. Πρόκειται για πρακτική που έχει προηγούμενο τόσο στη διαδικασία απελευθέρωσης βιομηχανιών-δικτύων (π.χ. ενέργεια, τηλεπικοινωνίες) όσο και διαδικασία παρακολούθησης αγορών υπηρεσιών δημοσίου ενδιαφέροντος (ΗΠΑ, Μεγάλη Βρετανία, Καναδάς, σκανδιναβικές χώρες κ.ά.). Ο ρόλος του χρήστη αναβαθμίζεται και ο θεσμικός ρόλος του κατοχυρώνεται. Όπως τονίζει με μεγάλη έμφαση ο πρώην Επίτροπος Ανταγωνισμού Mario Monti, το συμφέρον του καταναλωτή είναι ο κεντρικός στόχος της πολιτικής ανταγωνισμού.

Η ελληνική πραγματικότητα

Στην περίπτωση της ελληνικής ακτοπλοΐας, της μεγαλύτερης εθνικής αγοράς, ακολουθούμενης από την Ιταλία και τη Μεγάλη Βρετανία, μέχρι το 2001 κεντρικός και καθοριστικός παράγοντας ήταν ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και επίκεντρο της λειτουργίας της ακτοπλοϊκής αγοράς το πλοίο (όχι η εταιρεία) και σίγουρα όχι το νησί. Η παρέμβαση του κράτους στο προηγούμενο καθεστώς άφηνε πολύ μικρά περιθώρια ανταγωνισμού μεταξύ των Ελλήνων ακτοπλόων, αντίθετα δημιουργούσε ένα ιδιαίτερα προστατευμένο περιβάλλον για τους ευρισκόμενους εντός της αγοράς, γεγονός που δρούσε αρνητικά στην πρόοδο του εκσυγχρονισμού του ακτοπλοϊκού συστήματος στο σύνολό του και, εν τέλει, τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, προκάλεσε δε πολλές φορές στο παρελθόν πολιτικές αντιδράσεις που αφορούσαν θέματα προτιμησιακών σχέσεων και διαφθοράς (βλ. σχετική έκθεση του ΟΟΣΑ, το 2002).

Καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση νέων συνθηκών λειτουργίας των θαλάσσιων μεταφορών έπαιξε η απόφαση της Ε.Ε. για απελευθέρωση του θαλάσσιου καμποτάζ. Ο κανονισμός 3577/92 επιβάλλει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός κράτους-μέλους για οποιοδήποτε πλοίο φέρει τη σημαία ενός κράτους-μέλους της Ε.Ε., και εφόσον δύναται να εκτελεί ενδομεταφορές στο κράτος σημαίας αλλά και αναφέρεται στο βασικό σκοπό να παρέχονται



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

στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών, ιδιαίτερα εκεί όπου δεν εκδηλώνεται το επιχειρηματικό ενδιαφέρον.

» Το εθνικό πλαίσιο της απελευθέρωσης των ελληνικών ακτοπλοϊκών μεταφορών (Ν. 2932/2001) δηλώνει ότι αποσκοπεί στην ανάπτυξη και την εξασφάλιση του υγιούς ανταγωνισμού και στην προστασία του δημοσίου συμφέροντος. Βασικό στοιχείο για την ελεύθερη δρομολόγηση πλοίων είναι η ανάληψη συγκοινωνιακής υπηρεσίας σε γραμμές της επιλογής των ενδιαφερομένων με τη δρομολόγηση των κατάλληλων πλοίων υπό προϋποθέσεις (δεκάμηνη λειτουργία, συμβατότητα με λιμενικές υποδομές, «ικανότητα» του μεταφορέα).

» Στα πρώτα χρόνια της απελευθέρωσης δεν υπήρξαν σοβαροί κραδασμοί, καθώς κινήθηκε με βάση την αδράνεια του παρελθόντος με πρωταγωνιστή και πάλι το ΥΕΝ, όπου ουσιαστικά στα βασικά στοιχεία διαγνώστηκαν «παρεμβατικές» πρακτικές, δηλαδή υποχρεωτικό δίκτυο, λογικές αδειοδότησης και «κρατικό ναυολόγιο», χωρίς παράλληλα να γίνει προετοιμασία για προσδιορισμό των ουσιαστικών στοιχείων της εύρυθμης

λειτουργίας μιας απελευθερωμένης αγοράς υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος.

Ήταν και είναι απολύτως απαραίτητος ο σαφής προσδιορισμός δεικτών όσον αφορά την κοινωνική και οικονομική συνοχή, αλλά και ο οικονομικά ανεκτός ναύλος, ώστε να είναι δυνατόν να προσδιοριστούν και να παρακολουθούνται τα δρομολόγια και οι τιμές, να είναι σαφείς και γνωστές οι προδιαγραφές των υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος, όπως άλλωστε προβλέπεται και από τον ευρωπαϊκό κανονισμό αλλά και από τη διεθνή πρακτική και εμπειρία στην απελευθέρωση υπηρεσιών μεγάλου οικονομικού ενδιαφέροντος (π.χ. απελευθέρωση ταχυδρομικών υπηρεσιών, φυσικού αερίου, ηλεκτρικής ενέργειας όπου έχει ήδη καθοριστεί η καθολική υπηρεσία, ανάλογη εμπειρία υπάρχει και στις επικοινωνίες αλλά και στις αερομεταφορές στις ΗΠΑ).

» Το σημείο στο οποίο εντοπίζεται το μεγαλύτερο πρόβλημα, το οποίο φαλκιδεύει σοβαρότατα την επιτυχή μετάβαση στο καθεστώς της απελευθέρωσης, είναι η ρύθμιση των αντιτιθέμενων συμφερόντων, δηλαδή του εμπορικού και του δημόσιου. Αυτή η ρύθμιση δυσχεραίνεται από το διαπιστωμένο χαμηλό επίπεδο γνώσης των

ιδιαιτεροτήτων της αγοράς αλλά και τη «μυωπική» αντιμετώπιση του «ακτοπλοϊκού ζητήματος» ως προβλήματος διαχείρισης πλοίων και όχι ως λειτουργίας ολοκληρωμένου συστήματος νησιωτικών μεταφορών. Η έλλειψη εντοπίζεται ιδιαίτερα σε θέματα προσδιορισμού του απαραίτητου επιπέδου εξυπηρέτησης των νησιών (ποιότητας, ναύλου) αλλά και στη συναρτώμενη αδράνεια των πρωταγωνιστών της αγοράς και κυρίως του κράτους, που χαρακτηρίζεται από την προσκόλληση σε παλαιές πρακτικές και την αναζήτηση λύσεων «παρελθούσης χρήσης» με την ανάληψη της μικρότερης δυνατής ευθύνης.

Η ατελής γνώση της αγοράς εκ μέρους των εμπλεκόμενων μερών (παραγωγοί, χρήστες, λιμενικές επιχειρήσεις, τοπική αυτοδιοίκηση, δημόσια διοίκηση) πρωτίστως αποδίδεται στην έλλειψη συστηματικού και ολοκληρωμένου συστήματος παρακολούθησης των θαλάσσιων ενδομεταφορών.

Η μεταρρύθμιση του θεσμικού πλαισίου διαφοροποίησε την κατάσταση, ιδιαίτερα ως προς τις εταιρείες, συγκεκριμένα, ισχυροί παίκτες της αγοράς έχουν προβεί σε σημαντική αναδιοργάνωση, έχοντας βελτιώσει σημαντικά τα επίπεδα γνώσης και αυτό προκύπτει από το σημαντικό εκσυγχρονισμό τόσο των μεθόδων διοίκησης όσο και των εμπορικών πρακτικών (τιμολόγηση, προσφορά πακέτων κ.λπ.).

Το κράτος συγκεντρώνει όγκο στοιχείων (παραλείποντας όμως ουσιαστικά στοιχεία όπως οι τιμές), αλλά δεν τα αξιοποιεί με οργανωμένο τρόπο ώστε να δύναται να υποστηρίξει ή να αιτιολογήσει τις αποφάσεις που παίρνει ή, το κυριότερο, να προσδιορίσει βασικές παραμέτρους της έννοιας του δημοσίου συμφέροντος.

Στη δυσμενέστερη θέση όλων βρίσκονται οι χρήστες, οι οποίοι έχουν πηγές αποσπασματικής πληροφορίας που βασίζονται στα άλλα μέρη της αγοράς (κράτος, παραγωγούς), επικεντρώνονται δε σε θέματα δρομολογίων ή τιμών, δεν κατέχουν δηλαδή ανεξάρτητη γνώση για να μπορούν να αξιολογήσουν την παρεχόμενη υπηρεσία. Αυτό το έλ-





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



λειμμα περιορίζει και την αποτελεσματικότητα της παρέμβασής τους και στα θεσμικά όργανα (όπως το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών) και αδυνατίζει τη θεσμική τους παρέμβαση, ενώ αντίθετα ενισχύει τη θέση των επιχειρήσεων.

Μετά την απελευθέρωση, τι;

Για να επιτευχθούν συνθήκες εύρυθμης και οικονομικά και κοινωνικά αποδεκτής λειτουργίας του συστήματος θαλασσιών μεταφορών απαιτείται, με βάση τη διεθνή εμπειρία και πρακτική, να οργανωθούν:

- Παρακολούθηση αγοράς
- Προβλέψεις
- Αξιολογήσεις επιπτώσεων

Παράλληλα με την οργάνωση της παρακολούθησης της αγοράς απαιτείται η αποτύπωση των εμπλεκόμενων φορέων, ανάλογα με το πεδίο αρμοδιοτήτων και το ρόλο τους στην αγορά των θαλασσιών ενδομεταφορών, ώστε το τελικό προϊόν να είναι ένα σύνολο από αντιπροσωπευτικούς δείκτες που προκύπτουν από την αξιοποίηση των πρωτογενών δεδομένων αλλά και την αξιολόγηση και ιεράρχηση εκ μέρους αντιπροσωπευτικών ομάτων ανά νησί.

Με βάση αυτούς τους δείκτες αξιολογείται η παρεχόμενη θαλάσσια υπηρεσία, ειδικά δε στην περίπτωση των συμβάσεων υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος, αυτή συναρτάται με την καταβολή των κρατικών ενισχύσεων. Αυτή η μεθοδολογία αποτελεί και βάση για διαφορετικά μοντέλα λειτουργίας της ακτοπλοϊκής αγοράς, τα οποία βασίζονται σε κίνητρα παραγωγής σαφώς προσδιορισμένων υπηρεσιών και όχι σε αποζημιώσεις άγονων γραμμών. Ανάλογη εμπειρία υπάρχει από τις υπεραστικές οδικές μεταφορές τόσο σε ευρωπαϊκό επίπεδο (στη Νορβηγία, όπου εμπεριέχονται και πορθμειακές συνδέσεις) όσο και σε παγκόσμιο (Αυστραλία κ.α.).

» Στο σκηνικό της πρώτης περιόδου της απελευθέρωσης δεν υπάρχουν κερδοσώμνοι παρά μόνον πολλοί χαμένοι. Υπάρχουν βέβαια και



«επιτυχημένες ιστορίες», αλλά και κερδοσκόποι που επωφελήθηκαν από τις αδυναμίες του συστήματος, κυρίως σε θέματα που αφορούν τις γραμμές δημοσίου συμφέροντος. Σε αυτές τις συνθήκες απαιτείται αλλαγή των συνθηκών λειτουργίας του συστήματος των νησιωτικών μεταφορών ώστε να ανταποκρίνεται στη θεμελιώδη αρχή των ευρωπαϊκών πολιτικών ανταγωνισμού, δηλαδή αυτή της βελτίωσης της θέσης του καταναλωτή-χρήστη.

Σήμερα, χρειάζεται μια κεντρική δράση, που να περιλαμβάνει τη θεσμοθέτηση ειδικών νησιωτικών πολιτικών και διαδικασίες εμπέδωσης των εννοιών του ανταγωνισμού αλλά και του δημοσίου συμφέροντος, με αποδέκτες-συμμέτοχους όλα τα μέρη του συστήματος. Προϋπόθεση, η οργανωμένη διαβούλευση, η ανεξάρτητη έρευνα και η αξιοποίηση της διεθνούς εμπειρίας για την αφομοίωση των κανόνων που διέπουν τις ανταγωνιστικές αγορές, διότι στην προηγούμενη περίοδο εντοπίστηκαν σημαντικά κενά και λάθη στις πρακτικές που αναπτύχθηκαν.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες πρέπει να προβούν σε αναδιάρθρωση, μετατοπίζοντας το κέντρο βάρους από το πλοίο και τη λειτουργία του, στην προώθηση του «προϊόντος», στον επιβάτη, και την αύξηση του κύκλου των εργασιών. Ιδιαίτερη βαρύτητα πρέπει να δοθεί και στα μικρά εταιρικά σχήματα που εμπλέκονται στην ακτοπλοΐα, εδρεύουν σε νησιά και αποτελούν θυλάκους απασχόλησης, όμως είναι ανέτοιμες να δράσουν στο νέο περιβάλλον. Χρειάζεται να υποστηριχθούν για να αντεπεξέλθουν.

Στα νησιά, η Τοπική Αυτοδιοίκηση μπορεί, αξιοποιώντας τη διεθνή εμπειρία (Σκωτία, Καναρίους

Νήσους, Νορβηγία), να αποτυπώσει τις προδιαγραφές της μεταφορικής υπηρεσίας που απαιτείται για την ανάπτυξη του τόπου τους, δεδομένης και της ευρωπαϊκής πολιτικής για τα δικαιώματα των χρηστών υπηρεσιών γενικού ενδιαφέροντος όπως είναι οι ακτοπλοϊκές μεταφορές για τις νησιωτικές περιοχές.

Συστατικό στοιχείο του υγιούς ανταγωνισμού είναι η διαφάνεια και η πληροφόρηση. Προαπαιτούμενο συντονισμένης δράσης είναι η σαφής βελτίωση και η καθολική διάχυση του επιπέδου γνώσης. Στη συγκεκριμένη φάση απαιτείται η μόνιμη και συνεχής παρακολούθηση των στοιχείων της ζήτησης. Όπως επίσης και η εγκατάσταση και λειτουργία συστήματος παρακολούθησης της ποιότητας και των ναύλων, το οποίο θα παρέχει τα αναγκαία δεδομένα για την εξέταση των πολιτικών.

Με αυτές τις προδιαγραφές έχει ξεκινήσει και η υλοποίηση μελέτης έργου του Ινστιτούτου Τοπικής Αυτοδιοίκησης από τα τμήματα Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου και Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς με αντικείμενο τον προσδιορισμό και τη διαπραγμάτευση των ουσιαστικών όρων παροχής θαλασσιών μεταφορικών υπηρεσιών σε νησιωτικές περιοχές.

» Η επιτυχής έκβαση αυτής της κοινής προσπάθειας της ακαδημαϊκής κοινότητας και των νησιωτικών κοινωνιών μπορεί να δημιουργήσει νέους όρους στο ακτοπλοϊκό σκηνικό, προσφέροντας τη δυνατότητα ουσιαστικής διαπραγμάτευσης, άρα δύναμης, στον πλέον αδύνατο κρίκο της «ακτοπλοϊκής αλυσίδας». Η αναβάθμιση της θέσης του καταναλωτή αποτελεί κεντρικό στόχο της πολιτικής ανταγωνισμού. Ενώ η διαφάνεια και η πληροφόρηση είναι συστατικά στοιχεία του υγιούς ανταγωνισμού.

Αυτή η δυναμική αυξάνει την ένταση του ανταγωνισμού αλλά δημιουργεί και ουσιαστικές συνθήκες για την αύξηση της ελκυστικότητας των νησιών. ☉



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, Καθαμάτα, 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



Το χρονικό της παραίτησης του κ. Γιώργου Βουλγαράκη

«Παιχνίδι με το χρόνο και για γερά νεύρα» χαρακτηρίστηκε από τον ημερήσιο Τύπο η εξέλιξη που υπήρξε γύρω από την παραίτηση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Γιώργου Βουλγαράκη.



Όλα ξεκίνησαν στα τέλη Αυγούστου, όταν 25 βουλευτές του ΠΑΣΟΚ με επικεφαλής τον κ. Μιχάλη Καρχιμάκη κατέθεσαν ερώτηση στη Βουλή με την οποία κατήγγειλαν ότι ο κ. Βουλγαράκης μαζί με τη σύζυγό του προχώρησαν το 2005 -κι ενώ ήταν σε ισχύ το επαγγελματικό ασυμβίβαστο των βουλευτών- στη σύσταση εταιρείας διαχείρισης ακινήτων, την οποία μεταβίβασαν δύο χρόνια αργότερα σε offshore εταιρεία, θέτοντας θέμα φοροαποφυγής.

Το μεσημέρι της ίδιας ημέρας, σε γραπτή δήλωσή του ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας έκανε λόγο για συκοφαντική επίθεση εναντίον του, διευκρινίζοντας ότι δεν έχει σχέση πλέον με την εταιρεία και ότι η συμμετοχή του ως εταίρου στην ΕΠΕ δε δημιούργησε κανένα ασυμβίβαστο, καθώς δεν το απαγορεύει το Σύνταγμα. Το απόγευμα, ο κ. Καρχιμάκης ζητάει την υπεύθυνη διερεύνηση όλων των σοβαρών ζητημάτων που τίθενται, από τις αρμόδιες αρχές.

Δύο ημέρες αργότερα, ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων προς τους υπουργούς Επικρατείας, Οικονομικών και Δικαιοσύνης καταθέτουν 26 βουλευτές του ΠΑΣΟΚ σχετικά με την αποκάλυψη πως ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Γιώργος Βουλγαράκης, ήταν ιδιοκτήτης και άλλης εταιρείας ακινήτων κατά την περίοδο που ίσχυε το απόλυτο επαγγελματικό ασυμβίβαστο. Ο κ. Βουλγαράκης απαντά για «νέο έπος συκοφα-



ντίας και ψεύδους» σε επιστολή που απέστειλε στον πρόεδρο της Βουλής, Δημήτρη Σιούφα.

Στις 5 Σεπτεμβρίου, ο κ. Σιούφας δηλώνει γραπτώς ότι οι αρμοδιότητες του προέδρου της Βουλής, και στο πλαίσιο άσκησης του κοινοβουλευτικού ελέγχου, οριοθετούνται σαφώς από τον κανονισμό της Βουλής και δεν επιτρέπουν παρέμβαση ως προς τον τρόπο άσκησης τους. Παράλληλα, νέα στοιχεία έρχονται στο φως της δημοσιότητας. Ένα από αυτά είναι ο διορισμός του προέδρου του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (NAT), τον οποίον διόρισε ο κ. Βουλγαράκης. Ο κ. Παναγιώτης Παπαγιαννόπουλος, που κατέλαβε τη θέση του παραιτηθέντος (στις 15 Μαΐου

2008) προέδρου του NAT Αντώνη Γρηγοράκη, φέρεται να κατέχει και τη θέση του διαχειριστή σε μια από τις εταιρείες του τέως υπουργού. Ο μέχρι πρότινος πρόεδρος του NAT εμφανίζεται ως διαχειριστής των εταιρικών υποθέσεων του κ. Βουλγαράκη στην εταιρεία «Αστική Επέκταση - Εκμετάλλευση Ακινήτων ΕΠΕ». Συνεργάτες του υπουργού διευκρίνιζαν, πάντως, ότι είχε παραιτηθεί από την εταιρεία αλλά δεν έχει γνωστοποιηθεί επειδή απαιτείται τροποποίηση του καταστατικού και δημοσίευση στο ΦΕΚ.

Υπό το βάρος των αποκαλύψεων ο κ. Παπαγιαννόπουλος παραιτείται δηλώνοντας λόγους ευθιξίας. Στις 7 Σεπτεμβρίου και στη συνέντευξη Τύπου στο πλαίσιο της ΔΕΘ, ο πρωθυπουργός παρείχε

ΦΑΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Δ/ΝΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Ακτή Μισούλη & Μπουμπουλίνας 2,
Μέγαρο Βάτη, 185-35 Πειραιάς
Τηλ.: (210) 4144125
Fax.: (210) 4144120

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

Ακτή Μισούλη & Μπουμπουλίνας 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

πάρχει 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 σφαλή και σίγουρο δρόμο καταξίωσης και καθιέρωσης σε κάθε σημείο του ορίζοντα.



πλήρη κάλυψη στον κ. Βουλγαράκη λέγοντας χαρακτηριστικά ότι «όλες οι πράξεις του είναι διαφανείς», αλλά και ότι «δεν υπάρχουν φαινόμενα απρεπούς συμπεριφοράς».

Λίγες ημέρες αργότερα σε ομιλία του στο ελληνικό Κοινοβούλιο, ο πρόεδρος του ΛΑΟΣ κ. Γ. Καρατσαφέρης εξασπύει σφοδρή επίθεση με βαριές κατηγορίες, στηλιτεύοντας παράλληλα την κάλυψη που παρέσχε ο πρωθυπουργός στη ΔΕΘ στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο κ. Βουλγαράκης μιλάει για ενορχηστρωμένη επιχείρηση συκοφαντήσης και πολιτικής του εξόντωσης μέσα από τερατώδη ψέματα, σημειώνοντας ότι ο κ. Καρατσαφέρης έφτασε στο έσχατο σημείο ψεύδους και αμοραλισμού.

Και ενώ την Τετάρτη 10 Σεπτεμβρίου γνωστοί πολιτικοί αναλυτές σε εκπομπές τους στα ερτζιανά κόπτονται ότι στη διάρκεια του Υπουργικού Συμβουλίου ο πρωθυπουργός θα ανακοινώσει την αποπομπή του κ. Βουλγαράκη, διαψεύστηκαν τουλάχιστον για τη συγκεκριμένη ημέρα.

Η παραίτηση του υπουργού θα έρθει δύο ημέρες αργότερα.

Την Παρασκευή 12 Σεπτεμβρίου -και μετά από ιδιωτική συνάντηση που είχε με τους υπουργούς

ΠΕΧΩΔΕ και Επικρατείας, κ. Σουφλιά και Ρουσόπουλο- ο κ. Βουλγαράκης υποβάλλει την παραίτησή του. Στην πολυσέλιδη επιστολή του προς τον πρωθυπουργό, ο βουλευτής αναφέρει μεταξύ άλλων ότι οδηγήθηκε στην παραίτηση προκειμένου να διευκολύνει το έργο της κυβέρνησης, τονίζοντας ότι έχει δεχθεί πολλές επιθέσεις χωρίς να έχει πράξει τίποτα το μεμπτό.

Λίγο αργότερα, ο υπουργός Επικρατείας, Θεόδωρος Ρουσόπουλος, γνωστοποίησε ότι η παραίτηση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας έγινε δεκτή από τον πρωθυπουργό και ανακοινώνει την ανάθεση καθηκόντων υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής στο βουλευτή Κορινθίας, Αναστάση Παπαληγούρα.

Τη Δευτέρα 15 Σεπτεμβρίου πραγματοποιείται η τελετή παράδοσης - παραλαβής του ΥΕΝΑΝΠ σε φορτισμένο συναισθηματικά κλίμα. Στην αποχαι-

ρετιστήρια ομιλία του, ο απερχόμενος υπουργός δεν παρέλειψε να αναφερθεί στους ψηφοφόρους της παράταξής του, υπογραμμίζοντας πως γνωρίζει και συναισθάνεται ότι τα τελευταία γεγονότα τους πλήγωσαν βαθύτατα, ενώ κατονόμασε ως βασικούς μοχλούς της επίθεσης εναντίον του τα ΜΜΕ. Η τελετή παράδοσης - παραλαβής του ΥΕΝΑΝΠ χαρακτηρίστηκε από τη σημαντική αποχή του εφοπλιστικού κόσμου, τη μη εμφάνιση βουλευτών Α' και Β' Πειραιά και τη λακωνικότητα του λόγου του Κορίνθιου πολιτικού Αναστάση Παπαληγούρα, ο οποίος αρκέστηκε να πει ελάχιστα, γενικά και αόριστα λόγια περί ναυτιλίας(;).

Ο κ. Βουλγαράκης περνάει στο πάνελ των υπουργών που υπηρέτησαν στο ΥΕΝΑΝΠ, φέροντας μάλιστα τον τίτλο ως ο πρώτος παραιτηθείς υπουργός από την εποχή της αντιπολίτευσης και όχι μόνον.

Από πολιτικής άποψης το έργο του στην ολιγόμηνη παραμονή του στο υπουργείο χαρακτηρίστηκε από τη σχεδόν «αναίμακτη» ιδιωτικοποίηση των Λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης, από την έλλειψη διάθεσης συνεργασίας με βουλευτές της αξιωματικής αντιπολίτευσης και από την -επί της ουσίας- ανυπαρξία επαφής με τα ΜΜΕ. ●



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



Μηνιαία Ανασκόπηση ναυπηγήσεων πλοίων

Από την George Moundreas Company S.A.

Δίκτυο M Report

Παρά μια κάποια δραστηριότητα, ιδίως στον τομέα των δεξαμενοπλοίων, οι προβλέψεις για ένα μήνα διακοπών μάλλον επαληθεύτηκαν. Άλλωστε, από τις παρακάτω αναφερόμενες πράξεις, η μεν Perosea αναφέρεται σε δήλωση opt'ion, ενώ εκείνη της Kristen επαναλαμβάνει την αναφορά του προηγούμενου μήνα με όνομα αγοραστή αντί του «αγνώστου». Οι παραγγελίες δεξαμενοπλοίων, όμως, παρά το σχετικά μικρό αριθμό τους, υποδηλούν σαφή τάση επικέντρωσης στον εν λόγω τύπο και επικυρώνουν δική μας παλαιότερη παρατήρηση. Οι ναυπηγικές τιμές ήδη έχουν σταθεροποιηθεί σε μάλλον υψηλά επίπεδα, που δε φαίνεται να έχουν τάσεις υποχώρησης. Αντιθέτως, πολλοί ναυπηγοί παραπονιούνται για «χαμηλές» τιμές που δεν αντιμετωπίζουν το αενάως αυξανόμενο κόστος του χάλυβα, μηχανημάτων, εξαρτισμού και εργατικών.

Χαρακτηριστική η ολοκληρωτική απουσία containers και εξειδικευμένων μονάδων - και των «chemicals» περιλαμβανομένων.

Με κάποια ευρύτητα θεώρησης των δεδομένων, η σχετική δραστηριότητα του Αυγούστου τελικά δε φαίνεται να διαφοροποιείται σημαντικά από εκείνη των αμέσως προηγούμενων μηνών. Καθίσταται όμως σχεδόν βέβαιο, ότι οδηγούμεθα προς το τέλος ενός έτους σαφώς πιο υποτονικού από τα δύο προηγούμενα.

Η παρατεταμένη περίοδος των διακοπών πιθανόν να συνεπάγεται και ελλιπή πληροφόρηση. Γι' αυτό και παρουσιάζουμε τον πίνακα παραγγελιών όχι χωρίς κάποια επιφύλαξη:

Owner	Builder	Type	DWT	No	Delivery	Price	Invest.	Remarks
Perosea	Daesun	Handymax	34.000	1	2011	\$34 m	\$38 m	Opt.decl.
Goldenport	Qingshan	supramax	57.000	2	End 2010	\$46 m	\$92 m	
Kristen Mar.	SPP	Supra-mx	59.000	2	2011/12	\$50 m	100 m	Buyers cfm
Total B/C's				5			\$230 m	
Meandros	Sungdong	Suezmax	158.000	1	2011	\$98 m	\$98 m	
Grand Union	Sungdong	Suezmax	158.000	4	2011/12	\$98 m	\$392 m	
Grand Union	Sungdong	Px- Prod.	75.000	2	2010/11	\$60 m	\$120 m	
Tomasos	GSI/PRC	MR	52.000	6	2012	\$51 m	\$306 m	
Total Tankers				13			\$ 916 m	
Grand Total				18			\$1,146 m	

(Οι αναφερόμενες τιμές αποτελούν εκτίμηση αξιών και όχι τιμές των συγκεκριμένων πράξεων.)

THE COMMONWEALTH OF DOMINICA INTERNATIONAL SHIP REGISTRY



«Sailing ahead in a new era»

Now, under the Grey List of the Paris MoU,
the Registry of the Commonwealth of Dominica strives
for an evolving performance in the maritime world.

GREECE REGIONAL OFFICES:

2a, Perikleous Street, Vouliagmeni 16671, Greece

Tel.: +30-210-8962118 - 8963432

Fax: +30-210-8962152 - 8961308

info@Dominica-Registry-Greece.com

www.Dominica-Registry-Greece.com

■ TEN: Παραλαβή δύο νεοτεύκτων



Τα «Maria Princess» και «Nikkon Princess» είναι τα δύο νεότευκτα δεξαμενόπλοια που πρόκειται να παραλάβει Οκτώβριο και Νοέμβριο η Tsakos Energy Navigation Ltd (TEN).

Τα δεξαμενόπλοια έχουν ήδη ναυλωθεί σε διεθνή πετρελαϊκή εταιρεία και το συμφωνηθέν ποσό του ναύλου είναι υπερδιπλάσιο του breakeven των πλοίων. Αμέσως μετά την ολοκλήρωση της ναύλωσης τα πλοία θα επιστρέψουν στη spot αγορά στην περιοχή Ατλαντικού και της Μεσογείου. Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της TEN κ. Νίκος Τσάκος δήλωσε,

μεταξύ άλλων, ότι «οι δύο ναυλώσεις, που υπογράφηκαν πριν από την παράδοση των πλοίων, επιβεβαιώνουν την εκτίμησή μας πως η αγορά είναι στη σωστή κατεύθυνση. Η παραλαβή των δυο state-of-the-art δεξαμενοπλοίων θα ενισχύσει την παρουσία της TEN στην αγορά των afraamax και της spot αγοράς, η οποία θα επιδράσει θετικά στα αποτελέσματά μας». Ο κ. Τσάκος πρόσθεσε ότι μαζί με τα δύο afraamax η TEN αναμένει την παραλαβή τεσσάρων ακόμη νεότευκτων δεξαμενοπλοίων afraamax, εκ των οποίων τα τρία θα παραλάβει στο τρίτο και τέταρτο τρίμηνο του 2009 και το τελευταίο το 2010. ☉

■ Navios Maritime: Οικονομικά αποτελέσματα

Τα οικονομικά αποτελέσματα του β' τριμήνου του 2008 παρουσίασε η ναυτιλιακή εταιρεία, εισηγμένη στο NYSE, Navios Maritime Partners L.P. της κ. Αγγελικής Φράγκου.

Τα έσοδα για το α' εξάμηνο έφθασαν τα 32,3 εκατ. δολάρια, ενώ η εταιρεία θα δώσει μέρισμα στους μετόχους 0,35 δολ. ανά μετοχή.

Η πρόεδρος και διευθύνουσα σύμβουλος, Αγγελική Φράγκου, δήλωσε ότι τα πολύ καλά αποτελέσματα του τριμήνου επιβεβαίωσαν τις προσδοκίες της διοίκησης. Συνεχίζοντας η κ. Φράγκου επισή-

μανε πως «η επέκταση του στόλου αλλά και η πολιτική των μακροχρόνιων ναυλώσεων μας επιτρέπουν να προσβλέπουμε μια αύξηση του μερίσματος για το τέταρτο τρίμηνο



του 2008 αυξημένη κατά 14% που θα φθάσει τα 0,40 δολ. ανά μετοχή. Είμαστε ικανοποιημένοι που πετύχαμε αυτά τα αποτελέσματα μόλις λίγους μήνες μετά την είσοδο της εταιρείας στο χρηματιστήριο, το Νοέμβριο του 2007». ☉

■ Genco Shipping: Τετραπλασιασμός εσόδων



Η άνοδος των ναύλων αλλά και η επέκταση του στόλου συντέλεσαν στον τετραπλασιασμό των εσόδων για το πρώτο τρίμηνο του 2008 της εταιρείας Genco Shipping & Trading του Έλληνα εφοπλιστή Πήτερ Γεωργιόπουλου. Αναλυτικότερα, τα καθαρά κέρδη της Genco Shipping έφθασαν τα 60,9 εκατ. δολάρια από 13,7 εκατ. δολάρια που ήταν ένα χρόνο νωρίτερα. Σημαντική άνοδο επίσης εμφάνισαν και τα έσοδα της ναυτιλιακής εταιρείας, τα οποία δια-

μορφώθηκαν στα 104,5 εκατ. δολάρια, σε τριπλάσια επίπεδα συγκριτικά με πέρυσι.

Ακόμη, τα λειτουργικά κέρδη της Genco σχεδόν τετραπλασιάστηκαν, φτάνοντας τα 70,8 εκατ. δολάρια.

Τέλος, ο μέσος ημερήσιος ναύλος για τα πλοία της ναυτιλιακής εταιρείας αυξήθηκε κατά 95% σε σχέση με ένα χρόνο νωρίτερα, αγγίζοντας τα 40.945 δολάρια. ☉

- 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.

■ DryShips: Συνέχιση στρατηγικής πορείας



έναντι 178,56 εκατ. δολαρίων το αντίστοιχο περυσινό διάστημα.

Τα έσοδα της Dryships για το α' εξάμηνο του 2008 ήταν 462,9 εκατ. δολάρια ενώ το εξάμηνο του 2007 186,9 εκατ. δολάρια. Το μέσο ημερήσιο έσοδο ανά πλοίο ανήλθε στο δεύτερο τρίμηνο του 2008 στα 66.921 δολάρια έναντι 32.580 δολαρίων το δεύτερο τρίμηνο του 2007.

Για το δεύτερο τρίμηνο του 2008 η εταιρεία ανακοίνωσε

Τη συνέχιση της ανάπτυξης στον τομέα του ξηρού φορτίου καθώς επίσης και την εξακολούθηση απασχόλησης των πλοίων γεωτρήσεων αποφάσισε το διοικητικό συμβούλιο της Dryships.

Όσον αφορά τα οικονομικά αποτελέσματα της ναυτιλιακής εταιρείας για το α' εξάμηνο της τρέχουσας χρονιάς, υπερδιπλασιάστηκαν σε σύγκριση με το περυσινό αντίστοιχο διάστημα. Ειδικότερα, η εταιρεία του κ. Γιώργου Οικονόμου ανακοίνωσε κέρδη 476,1 εκατ. δολάρια

έσοδα ύψους 245 εκατ. δολαρίων και καθαρά κέρδη 299,8 εκατ. δολάρια έναντι εσόδων 105,5 εκατ. δολάρια το δεύτερο τρίμηνο του 2007 και κερδών 110,8 εκατ. δολάρια.

Τα έσοδα από τα συμβόλαια γεωτρήσεων ανήλθαν στα 43,8 εκατ. δολάρια κατά το πρώτο εξάμηνο του 2008. Υπενθυμίζεται πως η εταιρεία εξαγόρασε τον Απρίλιο του 2008 δύο Ultra Deep Water (UDW) πλοία γεωτρήσεων, καθώς και την εταιρεία Ocean Rig που δραστηριοποιείται στον τομέα των θαλάσσιων γεωτρήσεων. ☉

■ Danaos Corporation:

Αυξητικά τα αποτελέσματα του α' εξαμήνου

Αύξηση των κερδών για το α' εξάμηνο του 2008 ανακοίνωσε η ναυτιλιακή εταιρεία Danaos Corporation του δρος Γιάνη Κούστα παρά την πτώση της μεταφορικής κίνησης που σημειώθηκε στις γραμμές της Άπω Ανατολής προς Ευρώπη και Ειρηνικό Ωκεανό.

Η αύξηση στα κέρδη της εταιρείας οφείλεται, αφε-



νός, στην επέκταση του στόλου της και, αφετέρου, στην επιλογή διαφορετικών γραμμών όπως αυτές των Μέσης Ανατολής, Νοτίου Αμερικής, Ινδίας και Κίνας.

Ειδικότερα και σύμφωνα με ανακοίνωση της διοίκησης, για το πρώτο εξάμηνο του 2008 τα καθαρά κέρδη είναι 65,3 εκατ. δολάρια έναντι 53 εκατ. δολαρίων το αντίστοιχο περυσινό διάστημα ενώ τα έσοδα έφτασαν το ποσόν των 143,8 εκατ. δολαρίων έναντι 124,9 εκατ. δολαρίων το αντίστοιχο εξάμηνο του 2007.

Για το δεύτερο τρίμηνο του 2008 τα κέρδη ανήλθαν στα 33,7 εκατ. δολάρια έναντι 29 εκατ. δολαρίων το δεύτερο τρίμηνο του 2007 και τα έσοδα στα 73,9 εκατ. δολάρια έναντι 62,8 εκατ. δολαρίων το αντίστοιχο περυσινό τρίμηνο. ☉

■ Capital Product Partners: Παραλαβή πλοίου



Το 18ο πλοίο της παρέλαβε πρόσφατα η Capital Product Partners από τα ναυπηγεία STX της Κορέας. Πρόκειται για το δεξαμενόπλοιο «Aris II», χωρητικότητας 51.218 dwt., το οποίο ναυλώθηκε bareboat στην εταιρεία Overseas Shipholding Group για δέκα χρόνια με μέσο ημερήσιο ναύλο 13.000 δολάρια.

Το πλοίο, που είναι το τρίτο μιας σειράς τριών MR chemical/product tankers, αγοράστηκε έναντι 48 εκατ. δολαρίων. Η εισηγμένη στο Nasdaq εταιρεία του κ. Ευάγγελου Μαρινάκη ελέγχει ένα στόλο από 18 δεξαμενόπλοια. ☉

Οδημιουργούμε σχέσεις εμπιστοσύνης...

...κρίκο-κρίκο.

PHASMA CREATIVE®



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



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

> Συρματόσχοινα
Εξαρτήματα <
> Αλυσίδες
Ιμάντες <
Σχοινιά <

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



εταιρίες που αντιπροσωπεύουμε:



■ Navios Maritime: Απόκτηση πλοίων σε ελκυστικές τιμές



Σε συμφωνία για την αγορά δύο πλοίων τύπου Capesize προχώρησε η εισηγμένη στην αμερικανική χρηματαγορά ναυτιλιακή εταιρεία Navios Maritime.

Τα πλοία έχουν συνολική χωρητικότητα 181.000 dwt το καθένα, θα ναυπηγηθούν από τη STX Shipbuilding Co. Ltd στη Νότια Κορέα, ενώ το συνολικό κόστος αγοράς ανέρχεται στα 217,5 εκατ. δολάρια, και συγκεκριμένα 108,5 και 109 εκατ. δολάρια αντίστοιχα.

Το πρώτο πλοίο έχει προγραμματιστεί να παραδοθεί στην εταιρεία το β' τρίμηνο του 2009, με εξασφαλισμένη δεκαετή ναύλωση, προς 42.250 δολάρια την ημέρα, ενώ το δεύτερο έχει προγραμματιστεί να παραδοθεί το γ' τρίμηνο του 2009 και έχει ήδη εξασφαλίσει επταετές ναυλοσύμφωνο, με επιπλέον τριετή προοπτική, προς 44.850 την ημέρα.

Η πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Navios Maritime κ. Φράγκου επισήμανε ότι «η ισχυρή χρηματοοικονομική κατάσταση της Navios ήταν εκείνη που μας επέτρεψε να εκμεταλλευτούμε αυτή την ευκαιρία. Είμαστε σε θέση να αποκτήσουμε μέχρι το 2009 υψηλής κατασκευαστικής ποιότητας πλοία, σε ελκυστικές τιμές, που συνδυάζουν επίσης την ασφάλεια και μακράς διάρκειας ναυλώσεις».

■ Ναυτιλιακό συνάλλαγμα



Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Τραπεζής Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας κατά το εξάμηνο Ιανουαρίου - Ιουνίου 2008 ανήλθε σε 9.406,2 εκατομμύρια ευρώ έναντι 7.690,9 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου εξαμήνου 2007, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 22,3% (1.715,3 εκατομμύρια ευρώ).

■ StealthGas:

Οι σταθεροί ναύλοι αύξησαν τα έσοδα

Αύξηση κερδών κατά 65% για το β' τρίμηνο του 2008 παρουσίασαν τα οικονομικά αποτελέσματα της ναυτιλιακής εταιρείας StealthGas. Συγκεκριμένα, η εισηγμένη στο Nasdaq εταιρεία του κ. Χάρη Βαφειά κατέγραψε κέρδη 9,4 εκατ. δολάρια το β' τρίμηνο έναντι 5,7 εκατ. του περσινού αντίστοιχου διαστήματος, ενώ τα έσοδα ανά μετοχή έφτασαν τα 0,42 δολ. έναντι 0,35 της περσινής χρονιάς. Παράλληλα, τα έσοδα έφτασαν τα 28,5 εκατ. δολάρια παρουσιάζοντας αύξηση κατά 43,2%.

Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της StealthGas, κ. Χάρης Βαφειάς, επισήμανε ότι η διαμόρφωση των αποτελεσμάτων ήταν συνέπεια της σταθερής αύξησης των ναύλων στην αγορά των LPG αλλά και στη μεγαλύτερη χρησιμοποίηση των πλοίων.

Ο στόλος της εταιρείας, που αποτελείται από 38 πλοία, έχει έσοδα κατά μέσον όρο ανά πλοίο 7.909 δολάρια στη διάρκεια του β' τριμήνου έναντι 7.075 δολαρίων του αντίστοιχου περσινού διαστήματος.

■ Hellenic Carriers: Βελτιωμένα ναυλοσύμφωνα και ανανέωση στόλου



Έσοδα ρεκόρ για το α' εξάμηνο του 2008 παρουσίασε η εισηγμένη στο δείκτη AIM του Λονδίνου ναυτιλιακή εταιρεία Hellenic Carriers. Αιτία της ανόδου των εσόδων είναι τα βελτιωμένα ναυλοσύμφωνα και η εξαγορά πλοίων.

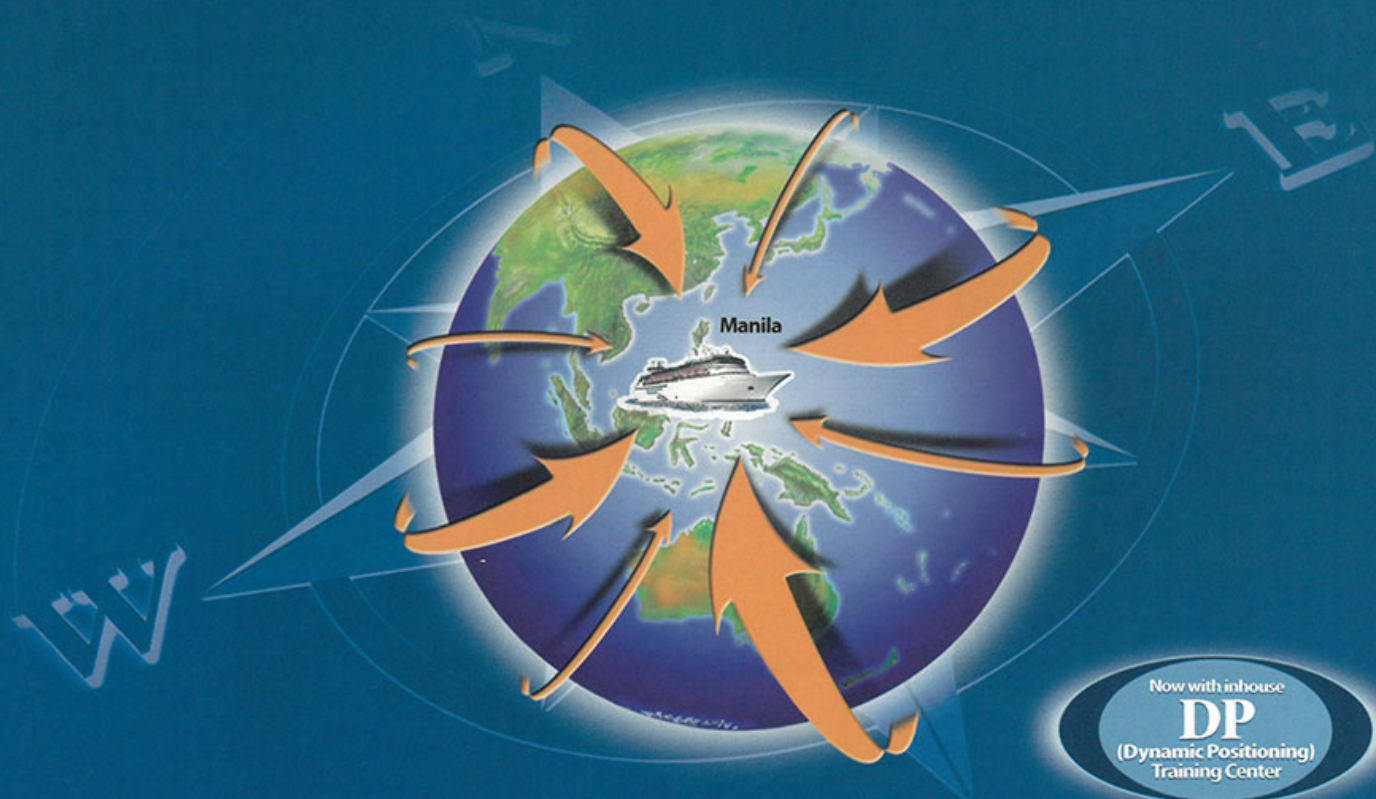
Η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία, της κ. Φωτεινής Καραμανλή, κατάφερε να κρατήσει το κόστος λειτουργίας του στόλου της κάτω από το επίπεδο εσόδων της παρά το γεγονός ότι απέκτησε δύο ακόμη πλοία.

Τα έσοδα για το α' εξάμηνο του 2008 ανήλθαν στα

34,09 εκατ. δολάρια έναντι 12,79 το αντίστοιχο περσινό διάστημα ενώ τα καθαρά κέρδη ακολούθησαν την ίδια ανοδική πορεία, φτάνοντας τα 20,18 εκατ. δολάρια έναντι 6,95 εκατ. δολαρίων της περσινής χρονιάς.

«Πιστεύουμε στο συνεχές δυνάμωμα της αγοράς της φορτηγού ναυτιλίας λόγω της σταθερής ζήτησης που υπάρχει από τις αναπτυσσόμενες οικονομίες ως αποτέλεσμα της αστικοποίησης και της ανάπτυξης των υποδομών τους» δήλωσε η διευθύνουσα σύμβουλος της εταιρείας, Φωτεινή Καραμανλή.

Seafarers **across** the world



Now with inhouse
DP
(Dynamic Positioning)
Training Center

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.



• HELMEPA •

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

■ Ακόμα δύο νεότευκτα



Δυο νέα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παρέλαβε η εισηγμένη στο NYSE ναυτιλιακή εταιρεία Danaos Corporation. Πρόκειται για τα πλοία «Zim Sao Paolo» και «Zim Rio Grande», χωρητικότητας 4.253 TEU το κάθε ένα.

Τα νεότευκτα ναυπηγήθηκαν στο ναυπηγείο της Samsung Heavy Industries και έχουν ήδη ναυλωθεί για 12 χρόνια στη Zim Line.

Η εταιρεία του δρος Γιάννη Κούστα ελέγχει ένα στόλο από 39 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνολικής χωρητικότητας 155.123 TEU, ενώ έχει υπό παραγγελία άλλα 32 containerships συνολικής χωρητικότητας 234.962 TEU τα οποία θα παραλάβει μέχρι το 2011. ☉

■ Επέκταση δραστηριοτήτων Ομίλου Βαφειά



Σε νέους τομείς επεκτείνεται η εισηγμένη στην αγορά του Nasdaq ναυτιλιακή εταιρεία StealthGas του Ομίλου Βαφειά.

Η επέκταση αφορά τη

μεταφορά προϊόντων πετρελαίου με την απόκτηση αρχικά τριών πλοίων τύπου product carrier και τη μεταφορά αργού πετρελαίου με την υπογραφή ναυπηγικής δυο δεξαμενοπλοίων με οψιόν για άλλα δύο. Επίσης, η StealthGas συμφώνησε με ναυπηγείο στην Κίνα την κατασκευή δύο τύπου suezmax δεξαμενοπλοίων μεταφοράς αργού, χωρητικότητας 156.000 dwt το κάθε ένα. Το πρώτο αναμένεται να παραληφθεί από την εταιρεία το διάστημα Μαΐου - Ιουλίου 2011 και το δεύτερο μεταξύ Ιουλίου - Σεπτεμβρίου του 2011. ☉

■ Globus Maritime: Πώληση πλοίου



Κέρδη ύψους 30 εκατομμυρίων δολαρίων αναμένει η ναυτιλιακή εταιρεία Globus Maritime από την πώληση ενός πλοίου τύπου Handymax.

Συγκεκριμένα, το πλοίο «Ocean Globe», κατασκευής 1995, χωρητικότητας 43.200 dwt, το οποίο η εταιρεία αγόρασε από τον Όμιλο Ρέστη το 2006 αντί του ποσού των 25 εκατ. δολαρίων, επωλήθη στη Nikator Navigation έναντι τιμήματος 52,25 εκατ. δολαρίων.

Η παράδοση του πλοίου στους νέους ιδιοκτήτες του πρόκειται να πραγματοποιηθεί από 30 Σεπτεμβρίου μέχρι 30 Νοεμβρίου 2008. ☉

■ 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.

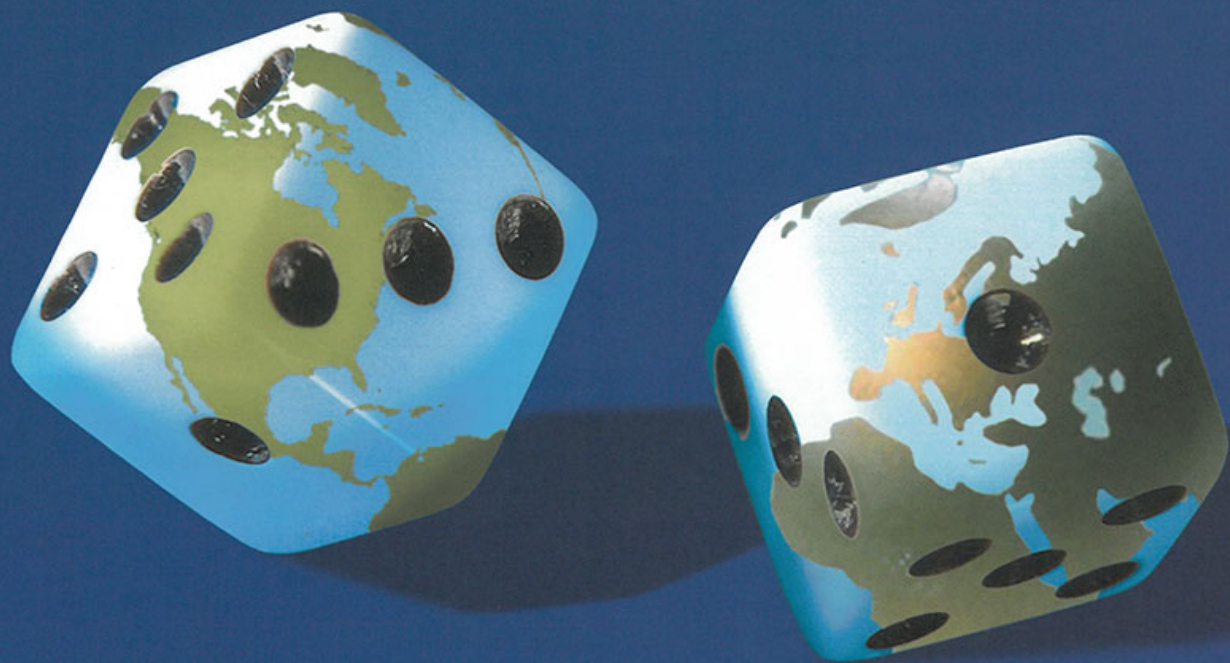
Σύμφωνα με ανακοίνωση της εταιρείας, το 80% της Safe Bulkers θα παραμείνει στον έλεγχο της Vorini Holdings Inc. - εταιρεία που ελέγχεται από τους κ. Πόλυ και Νίκο Χατζηγιάννου. Ανάδοχοι της έκδοσης είναι οι τράπεζες Merrill Lynch Pierce, Fenner & Smith Incorporated και Credit Suisse Securities. Σύμβουλοι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

■ Omega Navigation: Διπλασιασμός κερδών

Η εισηγμένη στο δείκτη Nasdaq ναυτιλιακή εταιρεία Omega Navigation Enterprises ανακοίνωσε για το β' τρίμηνο του 2008 διπλασιασμό των κερδών της. Ειδικότερα τα έσοδα έφτασαν το ποσό των 19,3 εκατ. δολαρίων ενώ παράλληλα αυξήθηκαν και τα έσοδα από τη διαχείριση των πλοίων, που ανήλθαν στα 8,6 εκατ. δολάρια.

Ο στόλος της Omega Navigation αποτελείται από οκτώ δεξαμενόπλοια ενώ βρίσκονται υπό κατασκευήν άλλα επτά, από τα οποία τα πέντε έχουν χωρητικότητα 37.000 dwt και τα δύο 47.000 dwt. Τα πλοία θα έχουν παραδοθεί μέχρι τις αρχές του 2011. ☉

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

■ «Ναι» στις κρατικές επενδύσεις για τα λιμάνια των νησιών



Ναι στην πρόταση της αντιπροέδρου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, Ρόδης Κράτσα, αποφάσισε η Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ώστε οι πιθανές επενδύσεις από δημόσιες αρχές για την ανάπτυξη των λιμένων να μη θεωρούνται κρατική ενίσχυση όταν προορίζονται άμεσα για περιβαλλοντικές βελτιώσεις ή αποσυμφόρηση παραδοσιακών οδών εμπορευματικών μεταφορών, ειδικά μάλιστα όταν κρίνονται απαραίτητες για τη διασφάλιση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής π.χ. της σύνδεσης με τα νησιά. ☉

■ Τελετή ορκωμοσίας δοκίμων λιμενοφυλάκων



Στη Σχολή Λιμενοφυλάκων πραγματοποιήθηκε η τελετή ορκωμοσίας διακοσίων εβδομήντα δοκίμων λιμενοφυλάκων της ΜΔ' εκπαιδευτικής σειράς, από τους οποίους οι 177 είναι άνδρες και οι 93 γυναίκες. ☉

■ Πανελλήνιος διαγωνισμός

Οπως κάθε χρόνο, με την ευκαιρία της Ημέρας του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού (5η Απριλίου) το διοικητικό συμβούλιο του ελληνικού τμήματος του International Propeller Club of the United States, Port of Piraeus, προκηρύσσει πανελλήνιο διαγωνισμό στον οποίο μετέχουν οι μαθητές της Γ' Γυμνασίου. Αυτή τη χρονιά το θέμα της έκθεσης είναι: «Γιατί θα επέλεγα το επάγγελμα του ναυτικού». Ο πρώτος θα λάβει χρηματικό βραβείο 1.500 ευρώ εις μνήμην Αντώνη Χανδρή, ο δεύτερος 1.000 ευρώ και ο τρίτος 500 ευρώ. Ο διαγωνισμός διενεργείται από το υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων και τα κείμενα αξιολογούνται από ομάδα καθηγητών του υπουργείου. Τα χρηματικά έπαθλα θα επιδοθούν στους μαθητές σε ειδική εκδήλωση που θα οργανώσει το Propeller Club. ☉

■ Εγκαίνια της εκκλησίας του Αγίου Νικολάου στην Τέμα της Γκάνας



Στο μεγαλύτερο λιμάνι της Γκάνας, την Τέμα, έγιναν τα εγκαίνια της εκκλησίας του Αγίου Νικολάου πρωτοστατούντος του Πατριάρχη Αλεξανδρείας και πάσης Αφρικής κ.κ. Θεόδωρου Β'.

Η εκκλησία του Αγίου Νικολάου κτίστηκε με δωρεές του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος», της οικογένειας του καπετάν Παναγιώτη Ν. Τσάκου. Στο κτίσιμο της εκκλησίας συνέδραμαν επίσης με δωρεές οι αξιωματικοί και τα πληρώματα των πλοίων, αλλά και τα στελέχη των ανά τον κόσμο γραφείων της εταιρείας.

Την επιμέλεια και τη φροντίδα του έργου την είχε η κ. Deborah Eleazar, της οικογένειας του καπετάν Αλκιβιάδη Κάππα, η οποία είναι διευθύντρια του γραφείου του Λονδίνου.

Στην ομιλία του ο μακαριώτατος Πατριάρχης ευχαρίστησε όλους τους παρευρισκόμενους για το ενδιαφέρον και την προσφορά τους, κάνοντας ιδιαίτερη μνεία για την κυβέρνηση και το λαό της Γκάνας.

Στη συνέχεια, ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος ανακοίνωσε την απόφαση του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος» όπως αμέσως μετά το κτίσιμο του ιερού ναού να προχωρήσει στην ίδρυση ενός κέντρου υγείας, στόχος του οποίου θα είναι η υγειονομική και κοινωνική στήριξη των κατοίκων της περιοχής. Το κέντρο θα ονομαστεί «Saint Nicholas Social & Medical Centre».

Στη διάρκεια της δεξίωσης ο μακαριώτατος Πατριάρχης τίμησε τον καπετάν Παναγιώτη με το Μεγαλοσταυρό και το Παράσημο του Τάγματος του Φοίνικος του Αγίου Μάρκου, τιμή που είναι η ύψιστη που δίνεται από Πατριαρχείο σε λαϊκό.

Στην τελετή παρευρέθησαν επίσκοποι και ιερείς της Αφρικής, αντιπρόσωποι της κυβέρνησης της Γκάνας, ο πρέσβης της Ελλάδας στη Γκάνα, ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος και η σύζυγός του, ιατρός Ειρήνη Σαρόγλου - Τσάκος, στελέχη των γραφείων Αθηνών, Λονδίνου, καλεσμένοι από την Ελλάδα και πλήθος κόσμου. ☉



■ Στατιστικά στοιχεία λαθρομετανάστευσης και διακίνησης ναρκωτικών ουσιών



Από τη Διεύθυνση Ασφάλειας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, δόθηκαν στη δημοσιότητα τα στοιχεία που αφορούν τη λαθρομετανάστευση και τη διακίνηση ναρκωτικών.

Σύμφωνα με αυτά, το οκτάμηνο Ιανουαρίου - Αυγούστου 2008, σε 536 περιστατικά παράνομης διακίνησης αλλοδαπών υπηκόων, συνελήφθησαν από το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος σε όλη τη χώρα συνολικά 8.880 λαθρομετανάστες και 153 διακινητές, ενώ κατασχέθηκαν 128 πλοία-λέμβοι και 11 οχήματα μεταφοράς αυτών.

Επίσης, κατά το ίδιο χρονικό διάστημα, σε 209 υποθέσεις διακίνησης ναρκωτικών ουσιών, συνελήφθησαν 270 άτομα, ενώ κατασχέθηκαν

113 κιλά και 109 γραμμάρια ακατέργαστης κάνναβης, 39 αυτοσχέδια τοιγάρα με ακατέργαστη κάνναβη, 42 κιλά και 016 γραμμάρια κατεργασμένης κάνναβης, 63 κιλά και 338 γραμμάρια χασισέλαιου, 283 σπόροι κάνναβης, 17 δενδρύλλια κάνναβης, 24 κιλά και 345 γραμμάρια ηρωίνης, 10 δισκία κωδεΐνης, 299 γραμμάρια, 43 δισκία και 55 ml μεθαδόνης, 1 κιλό και 304 γραμμάρια κοκαΐνης, 2 δισκία έκστασι, 496 δισκία ηρεμιστικά και 1 χαρτάκι LSD.

Τέλος, η Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του ΥΕΝΑΝΠ ανακοίνωσε ότι κατά τον Αύγουστο 2008, με μέριμνα του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης, παρασχέθηκε βοήθεια σε 457 άτομα, σε συνολικά 191 περιστατικά. ☉



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

■ Το ανοικτό μέτωπο της Ακτοπλοΐας

Πόλεμος ανακοινώσεων και αντιπαράθεσης στην ακτοπλοΐα μεταξύ της Ένωσης Επιχειρηματιών Ακτοπλοΐας και ΥΕΝΑΝΠ. Στην τελευταία ανακοίνωση που εξέδωσε ο πρόεδρος της ΕΕΑ, Απόστολος Βεντούρης, αναφέρεται μεταξύ άλλων ότι από τον περασμένο Ιούνιο η Ένωση έχει ζητήσει την αλλαγή του υφιστάμενου καθεστώτος το οποίο διέπει τις άγονες γραμμές, ενώ παράλληλα είχε ζητηθεί από το ΥΕΝΑΝΠ να προχωρήσει σε νέους διαγωνισμούς που να είναι αξιοκρατικοί και αδιάβλητοι, εφαρμόζοντας τη νομοθεσία και τις οδηγίες της Ε.Ε.

Στην ανακοίνωση σημειώνεται, επίσης, ότι αμέσως μετά την ανάληψη των καθηκόντων του νέου υπουργού, Αναστάση Παπαληγούρα, το προεδρείο της ΕΕΑ ζήτησε επείγουσα συνάντηση προκειμένου να του εκθέσει το προβληματικό καθεστώς των άγονων γραμμών καθώς και τα προβλήματα του κλάδου της ακτοπλοΐας. «Μέσα από τη δημοσίευση του διαγωνισμού για τις άγονες γραμμές διαπιστώνουμε, δυστυχώς, ότι το προηγούμενο καθεστώς, το "καθεστώς ΣΑΟΣ", παραμένει ισχυρό στη ναυτιλία και στο Αιγαίο. Φαίνεται τελικά ότι οι αρμόδιες υπηρεσίες του υπουργείου και η πολιτική τους ηγεσία πιστεύουν ότι αυτού του είδους οι αντιλήψεις και πρακτικές για την ακτοπλοΐα εξυπηρετούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τους νησιώτες πολίτες της πατρίδας μας» συνεχίζει η ανακοίνωση, για να καταλήξει: «Διαπιστώνουμε, όμως, ότι απέναντι στα επιχειρήματά μας το μόνο που υπάρχει είναι συνέχιση των προηγούμενων πρακτικών και πολιτικών, από πλευράς υπουργείου. Συνέχιση ενός καθεστώτος που καθημερινά υποβαθμίζει την ελληνική ακτοπλοΐα και την οδηγεί στον αφανισμό. Συνέχιση ενός καθεστώτος που καταδικάζει τους ίδιους τους νησιώτες πολίτες σε επιλογές πλοίων τύπου "ΣΑΟΣ" και τύπου "Δημητρούλας"».

Ποιους ή ποια εταιρεία φωτογραφίζουν

οι... φωτογραφικοί διαγωνισμοί;

Οι αιχμές και οι βολές για φωτογραφικούς διαγωνισμούς στις άγονες γραμμές είχαν ειπωθεί και στην πρόσφατη συνέντευξη Τύπου που δόθηκε από το προεδρείο της Ένωσης, στη διάρκεια της οποίας ο κ. Βεντούρης μίλησε για φαινόμενα διαφθοράς και για την κατάρρευση ενός συστήματος μη αξιοκρατικού.

Ο πρόεδρος της ΕΕΑ δήλωσε ότι «πρέπει να μπει τέλος σε ένα καθεστώς που τρέφει τη διαφθορά και ωθεί τον κλάδο σε απαξίωση, τα δρομολόγια χαράσσονται αποσπασματικά, οι προδιαγραφές των πλοίων τίθενται αυθαίρετα, ενώ το μίσθωμα, οι όροι συμμετοχής, οι όροι σύμβασης αλλάζουν χωρίς ειδοποίηση και κυρίως χωρίς αιτιολογία».

Παράλληλα, πρότείνει την εκπόνηση συγκεκριμένων μελετών βιωσιμότητας και ανάπτυξης, καθώς και την επιλογή ενός συστήματος χρηματοδότησης που θα εξασφαλίζει την επιβίωση των εμπλεκόμενων ακτοπλοϊκών εταιρειών, αλλά κυρίως θα δίνει τη δυνατότητα ανανέωσης του στόλου. Συγκεκριμένα, δήλωσε ότι «για την περίπτωση που μέχρι την 1η Νοεμβρίου, ημέρα έναρξης του δρομολογιακού έτους, δεν έχουν αναδειχθεί οι νέοι



μειοδότες, το θεσμικό πλαίσιο δίνει δύο δυνατότητες: Είτε την επιμήκυνση της ισχύουσας σύμβασης με τη σύμφωνη γνώμη του πλοιοκτήτη ή την άμεση προκήρυξη διαγωνισμού για ένα μικρό χρονικό διάστημα και με συγκεκριμένο μίσθωμα. Σε κάθε περίπτωση ο κίνδυνος για ένα χρονικό διάστημα, έστω και μικρό, νησιά να μείνουν δίχως ακτοπλοϊκή κάλυψη είναι υπαρκτός».

Σταυρόλεξο για δυνατούς λύτες

Χαρτολογώντας ο κ. Βεντούρης αποτύπωσε την πραγματικότητα των προδιαγραφών των πλοίων που συμμετέχουν, οι οποίες είναι «σταυρόλεξο για δυνατούς λύτες». «Το ένα πλοίο πρέπει να έχει τουλάχιστον εκατό κρεβάτια, το άλλο μέχρι εκατό, το ένα να είναι μήκους τουλάχιστον εβδομήντα πέντε μέτρων, ενώ το άλλο έως ογδόντα, η μεταφορική του ικανότητα να είναι μέχρι τσόντες επιβάτες το χειμώνα και μέχρι τσόντες το καλοκαίρι, ενώ του άλλου από τσόντες και πάνω, και πάει λέγοντας. Την επόμενη φορά που θα προκηρυχθεί διαγωνισμός, θα είχε ενδιαφέρον να ζητήσουμε από αυτούς που συντάσσουν την προκήρυξη και θέτουν τις προδιαγραφές να μας πουν με ποια κριτήρια αποφάσισαν αυτό το λαβύρινθο προδιαγραφών και, κυρίως, ποια και πόσα από τα διαθέσιμα πλοία της ακτοπλοΐας έχουν τις προδιαγραφές αυτές. Εχουμε την υποψία ότι θα αποφύγουν να απαντήσουν. Το θέμα των άγονων γραμμών είναι πρωτίστως θέμα κοινωνικής συνοχής, και η Πολιτεία θα πρέπει να το αντιμετωπίσει αναλόγως» δήλωσε χαρακτηριστικά.

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

Ποιες σκοπιμότητες κρύβονται πίσω από τους διαγωνισμούς;

Για τις συνδέσεις και τις σκοπιμότητες που εξυπηρετούν, ο πρόεδρος της ΕΕΑ υπογράμμισε: «Τα δρομολόγια χαράσσονται αποσπασματικά, οι προδιαγραφές των πλοίων τίθενται αυθαίρετα, το μίσθωμα, οι όροι συμμετοχής και οι όροι της σύμβασης αλλάζουν χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση και, κυρίως, χωρίς αιτιολογία. Ενώ πράγματι υπάρχει ανάγκη να συνδεθεί η Νότια Ελλάδα με τη Βόρεια, δικαίως δεν υπάρχει κανένα δρομολόγιο ΚΤΕΛ που να ξεκινάει από την Πελοπόννησο και να καταλήγει στην Ξάνθη μέσω Ιωαννίνων. Τα Ψαρά όμως συνδέονταν με το Λαύριο. Τη λογική πίσω από αυτό κανείς δεν την ήξερε. Μετά έπαψαν να συνδέονται με το Λαύριο. Τη λογική πίσω από αυτό κανείς δεν την έμαθε. Και αν υποθέσουμε ότι ήταν σωστό να επιδοτείται αυτή η σύνδεση, τότε γιατί δεν είχαν επιδοτηθεί και άλλες παρόμοιες; Και γιατί σταμάτησε να επιδοτείται αυτή η γραμμή και δε σταμάτησαν κάποιες άλλες».

Ή θα πάμε στο εξωτερικό ή θα πτωχεύσουμε

«Αν η Πολιτεία δε σπύσει να εναρμονίσει την ελληνική νομοθεσία με την κοινοτική, τότε οι μισές εταιρείες θα πάνε στο εξωτερικό και οι υπόλοιπες θα πτωχεύσουν» δήλωσε ο πρόεδρος της ΕΕΑ και πρόσθεσε: «Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας λειτουργεί με αντιλήψεις της δεκαετίας του '50 και οι ακτοπλοίοι δεν μπορούν να χρηματοδοτούν τις επιθυμίες του υπουργείου».

Ο κ. Βεντούρης στη συνέχεια ξεκαθάρισε ότι το κράτος δεν επιδοτεί τις άγονες γραμμές, αλλά αυτοί που τις χρηματοδοτούν είναι οι επιβάτες των πλοίων: «Ο όρος κρατική επιχορήγηση δεν υφίσταται, διότι το 2007 οι κρατήσεις υπέρ τρίτων στους ναύλους απέφεραν έσοδα στο Δημόσιο ύψους 175 εκατ. ευρώ και από αυτά μόνο τα 35 εκατ. ευρώ επιστρέφουν στους ακτοπλοϊκούς ως επιδοτήσεις».

Μεταφορές επιβατών και συνεισφορά στο ΑΕΠ

Ο πρόεδρος της Ένωσης ανέφερε, επίσης, ενδεικτικά πως τα ελληνικά πλοία μεταφέρουν ετησίως πλέον των 14,7 εκατ. επιβατών, μεταξύ των οποίων και αρκετά εκατομμύρια τουριστών από το εξωτερικό (από το σύνολο των 14 - 15 εκατ. τουριστών που επισκέπτονται κάθε χρόνο τη χώρα μας - χωρίς να υπολογίζονται οι διακινούμενοι επιβάτες στις γραμμές του Αργοσαρωνικού, 3,2 εκατ. επιβάτες, και των γραμμών που εξυπηρετούνται από πορθμεία, 24,5 εκατ.). Παράλληλα, τα πλοία της ελληνικής ακτοπλοΐας μεταφέρουν 39,337 εκατ. τόνους φορτίων και συμμετέχουν με ποσοστό 3,5% στο ΑΕΠ της χώρας. Απασχολούν πάνω από 11.000 ναυτικούς, ενώ εκτιμάται ότι, αντίστοιχα με τη συνεισφορά τους στο ΑΕΠ, δημιουργούν επιπλέον 120.000 θέσεις εργασίας.

Οι τελευταίες εξελίξεις

Ο ευρωβουλευτής του ΣΥΝ Δημήτρης Παπαδημιούλης υπέβαλε ερώτηση-παρέμβαση προς την Κομισιόν και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο σχετικά με το θέμα των καταγγελιών για στημένους διαγωνισμούς που αφορούν την κάλυψη των συγκοινωνιών της άγονης γραμμής.

Ο Έλληνας ευρωβουλευτής ρωτά την Κομισιόν εάν προτίθεται να εξετάσει το ενδεχόμενο παραβίασης της κοινοτικής νομοθεσίας για τις ενδομεταφορές και ζητάει αναλυτικές πληροφορίες για τον αριθμό των ακτοπλοϊκών γραμμών δημόσιας υπηρεσίας, το ύψος των επιδοτήσεων που δόθηκαν για τις εν λόγω γραμμές, καθώς και την τήρηση των προϋποθέσεων διαφάνειας στις σχετικές διαδικασίες.

Λίγες ημέρες αργότερα, το Δ.Σ. της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας και η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λεσβου ανακοίνωσαν ότι προσέφυγαν στο Συμβούλιο της Επικρατείας καταθέτοντας αίτηση ακυρώσεως κατά δύο προκηρύξεων του ΥΕΝΑΝΠ (ΔΜ/Φ 231.01/8902 και 3327.1/43/08) με θέμα την «επανάληψη διαγωνισμών για την εξυπηρέτηση δρομολογια-



κών γραμμών» που αφορούν, μεταξύ άλλων, και το γνωστό ζήτημα των άγονων γραμμών.

Ειδικότερα, στην αίτηση ακυρώσεως επισημαίνονται οι ακόλουθες αντικοινοτικές εθνικές ρυθμίσεις:

α) Το κοινοτικό καθεστώς της ελεύθερης προηγούμενης δηλώσεως του πλοιοκτήτη για τα δρο-

μολόγια που επιθυμεί να πραγματοποιήσει έχει, κατά την ενσωμάτωσή του στο εθνικό δίκαιο, μετατραπεί σε καθεστώς προηγούμενης κρατικής εγκρίσεως.

β) Μέσω των επιβαλλόμενων κρατικών τροποποιήσεων των δηλώσεων των πλοιοκτητών, το καθεστώς της ελεύθερης επιλογής δρομολογίου καθίσταται καθεστώς κρατικά επιβαλλόμενης δρομολογήσεως, δίχως ουσιαστική δυνατότητα διαπραγματεύσεως εκ μέρους των πλοιοκτητών.

γ) Οι τρεις ρυθμιζόμενες από τον ειδικό νόμο -και όχι από το κοινοτικό δίκαιο- διαδικασίες, ήτοι η διαδικασία της τακτικής ανοθέσεως (πρώτο στάδιο), η διαδικασία συνάψεως συμβάσεως δημόσιας υπηρεσίας διά προσκλήσεως ενδιαφέροντος (δεύτερο στάδιο) και η προκήρυξη μειοδοτικού διαγωνισμού (τρίτο στάδιο), προβλέπονται, κατά τρόπο αόριστο, ως παράλληλες δυνατότητες για το κράτος. Τούτο μπορεί κάλλιστα να οδηγήσει σε «φωτογραφικές» προκηρύξεις μειοδοτικών διαγωνισμών, χωρίς να έχουν προηγούμενες εξαντηθεί οι νομικές και πραγματικές δυνατότητες που προσφέρουν τα δύο προηγούμενα στάδια. Τούτο παραβιάζει τις αρχές της ελευθερίας των θαλάσσιων συγκοινωνιών, της μη διακρίσεως, της ισότητας, του ελεύθερου ανταγωνισμού και της αναλογικότητας.

«Κατανοούμε ότι η ενέργειά μας αυτή είναι ασυνήθιστη, θεωρούμε όμως (και πιστεύουμε ότι θα συμφωνήσετε μαζί μας) ότι δε μας είχε μείνει άλλη επιλογή.

Ο κλάδος μας είναι αρκετά επιβαρυνμένος στα μάτια της κοινής γνώμης και το να δοθεί μεγάλος αριθμός άγονων γραμμών σε πλοία τύπου "ΣΑΟΣ" και τύπου "Δημητρούλας" θα ήταν ένα ακόμη βαρύ πλήγμα».

Στα όσα υποστήριξε ο κ. Βεντούρης απάντησαν οι δύο γενικοί γραμματείς του υπουργείου ΕΝΑΝΠ, κ. Τζωάννος και Κουρούσης.

Ο καθηγητής Ιω. Τζωάννος σημείωσε, μεταξύ άλλων, ότι «τα πάντα έγιναν με διαφανείς διαδικασίες και υπό το φως της δημοσιότητας, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, στο Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ) βάσει των προτάσεων τοπικών φορέων από διάφορες περιοχές της χώρας και χρηστών».

Στο ΣΑΣ συμμετέχουν, όπως είναι γνωστό, με δικαίωμα ψήφου εκτός από τους γενικούς γραμματείς του υπουργείου και άλλους υπηρεσιακούς παράγοντες, εκπρόσωποι της Νομαρχιακής και Δημοτικής Αυτοδιοίκησης (ΕΝΑΕ, ΚΕΔΚΕ), των ναυτεργατών (ΠΝΟ), του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, των ναυτικών πρακτόρων, του συνδικάτου χερσαίων εμπορευματοκιβωτίων μεταφορών αλλά και εκπρόσωπος της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας.

Μάλιστα, για τους διαγωνισμούς που επαναπροκηρύχθηκαν, υπήρξε από την 1η Ιουλίου 2008 ομόφωνη απόφαση του ΣΑΣ, στο οποίο όπως είναι φυσικό συμμετείχε και ψήφισε θετικά εκπρόσωπος της ΕΕΑ.

Υπενθυμίζω, επίσης, πως οι διαγωνισμοί για τις άγονες γραμμές, οι οποίοι είναι μειοδοτικοί, αποστέλλονται πρώτα στην Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προς γνώση όλων των εταιρειών σε ευρωπαϊκό επίπεδο και ακολούθως δημοσιεύονται στον ελληνικό Τύπο». ☉

ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ



ΑΠΟ ΤΟ 1972

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ 2008

Τεχνολογικό Συνέδριο - Εκθεσιακή Παρουσίαση

Μία κορυφαία επιστημονική Συνάντηση με όλες τις εξελίξεις στην ελληνική και τη διεθνή Ναυτική Τεχνολογία.

Το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛ.Ι.Ν.Τ.) αποτελεί γέφυρα συνεργασίας μεταξύ του Επιστημονικού, Επαγγελματικού και Επιχειρηματικού Κόσμου για μία ανταγωνιστική Ναυτιλία.

Ο.Λ.Π.
ΜΕΓΑΡΟ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

27-28 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2008

ΘΕΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ & ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ
ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ - ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑ & ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ
ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΕΣ & ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΕΝ ΠΛΩ
ΝΑΥΤ. ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ & ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ
ΝΑΥΤΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ
ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ
MANAGEMENT ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ
& ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧ/ΣΕΩΝ
ΜΕΘΟΔΟΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ & ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΣΤΟΛΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

Γ. Αθανασούλης, Ε.Μ.Π. - Δ. Βασσάλος, Πανεπιστήμιο Strathclyde Μεγάλης Βρετανίας - Π. Γιαννούλης, OceanKing Ltd.
Γ. Γρηγορόπουλος, Ε.Μ.Π. - Ι. Κοκαράκης, Bureau Veritas - Α. Κορρές, Ένωση Ναυτιλιακών Οικονομολόγων
Γ. Κουνναμάς, Σύλλογος Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών - Σ. Μαυράκος, Ε.Μ.Π. - Κ. Μπελιμπασάκης, Τ.Ε.Ι. Αθήνας
Ν. Νικητάκος, Πανεπιστήμιο Αιγαίου - Β. Παπάζογλου, Ε.Μ.Π. & Αρχή Διασφάλισης Ποιότητας στην Ανώτατη Εκπαίδευση
Α. Παπανικολάου, Ε.Μ.Π. - Α. Ρεντούμης, Υπουργείο Εμπ. Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής
Κ. Σπύρου, ΕΛ.Ι.Ν.Τ. & Ε.Μ.Π. - Γ. Τζαμπίρας, Ε.Μ.Π. - Η. Υφαντής, Σχολή Ναυτικών Δοκίμων - Χ. Ψαραύτης, Ε.Μ.Π. & SNAME

ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

Π. Γιαννούλης, OceanKing Ltd. - Χ. Ευσταθίου, ΕΛ.Ι.Ν.Τ. & Ι.Ν.Σ.Β. - Γ. Ζαραφονίτης, Ε.Μ.Π.
Π. Κλαυδιανός, ΕΛ.Ι.Ν.Τ. & Ι.Ν.Σ.Β. - Κ. Σπύρου, ΕΛ.Ι.Ν.Τ. & Ε.Μ.Π.

ΧΟΡΗΓΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ
naftemporiki.gr

Υπό την Αιγίδα

- Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής
- Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος
- Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΘΕΣΗ

Πληροφορίες / Συμμετοχές για το Συνέδριο:

ΕΛ.Ι.Ν.Τ. Σκουζέ 14, 185 36 Πειραιάς, τηλ.: 210-4186062, 210-4181758, fax: 210-4181758, e-mail: elint@otenet.gr, web site: www.elint.org.gr

Χορηγίες / Εκθεσιακή Παρουσίαση:

DNA Dynamic New Advertising - Εκδόσεις - Συνέδρια: τηλ.: 210-8827541, 210-8253603, fax: 210-8253603, e-mail: dna_adv@otenet.gr

■ Μαριλένα Κοππά: Όχι στην επανάληψη ναυτικών ατυχημάτων στις ευρωπαϊκές θάλασσες



Στην ολομέλεια του Ε.Κ. ολοκληρώθηκε η συζήτηση για την τρίτη δέση μέτρων που αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα, στη διάρκεια της οποίας η ευρωβουλευτής του ΠΑΣΟΚ κ. Μαριλένα Κοππά με παρέμβασή της επισήμανε: «Τα σοβαρά ναυτικά ατυχήματα που ζήσαμε στις ευρωπαϊκές θάλασσες είναι σίγουρο ότι δεν πρέπει να επαναληφθούν. Στη χώρα μου την Ελλάδα έχουμε την εμπειρία με το περσινό ναυάγιο στη Σαντορίνη, που ακόμα τα αίτια του δεν έχουν διερευνηθεί. Οι ανθρώπινες ζωές που χάθηκαν, η τεράστια ζημιά στον τουρισμό αλλά και το εγκλωβισμένο στις δεξαμενές πετρέλαιο, που απο-

τελεί περιβαλλοντική βόμβα, μας δείχνουν ότι δεν πρέπει να ολιγωρούμε.

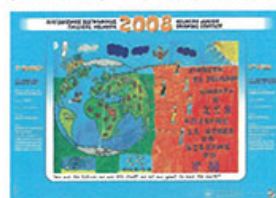
Το ζήτημα της ασφάλειας στη θάλασσα είναι ζωτικής σημασίας. Η Ένωση οφείλει όχι μόνο να εξασφαλίζει τη βιωσιμότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας αλλά να την αναβαθμίζει διαρκώς, ώστε να είναι ανταγωνιστική στο διεθνές περιβάλλον, λαμβάνοντας όμως πάντα υπόψη την προστασία των φυσικών πόρων αλλά και γενικότερα του περιβάλλοντος.

Αν δε δράσουμε άμεσα θα έχουμε χάσει πολύτιμο χρόνο για την ουσιαστική αντιμετώπιση των συνεπειών των θαλάσσιων ατυχημάτων».

Η κ. Κοππά κατέκρινε επίσης το Συμβούλιο ότι με τη στάση του και τις προτάσεις του επιχειρεί να αποδυναμώσει τα μέτρα σε ένα ζήτημα που έγκειται στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής αλλά και στο δημόσιο συμφέρον. ☉

■ Τα παιδιά ζωγραφίζουν για το περιβάλλον

Ο Πανελλήνιος Διαγωνισμός Ζωγραφικής της Παιδικής HELMEPA για το 2008 ολοκληρώθηκε με επιτυχία με τη συμμετοχή παιδιών-μελών του Προγράμματος, ηλικίας 5 έως 12 ετών. Το θέμα του διαγωνισμού, εμπνευσμένο όπως πάντα από μηνύματα των ίδιων των παιδιών, ήταν:



«Είμαστε το μέλλον, είμαστε η ζωή,

βάζουμε σαν στόχο: Να σώσουμε τη Γη!»

Το Α' βραβείο έλαβε η Ομάδα 1073(Γ), 10 ετών, από το 11ο Δημοτικό Σχολείο Χίου και το έργο εκτυπώθηκε σε αφίσσα με τα ονόματα των μελών της ομάδας και του εκπαιδευτικού τους στα ελληνικά και αγγλικά. ☉

Ανανεώνει και αναβαθμίζει το στόλο της η Louis Cruise Lines

Στην αγορά του υπερσύγχρονου κρουαζιερόπλοιου «Norwegian Majesty» προχώρησε η Louis Cruise Lines.

Το 41.000 τόνων και 207 μήκους μέτρων «Norwegian Majesty» ναυπηγήθηκε το 1992 στη Φινλανδία ενώ το 1999 έτυχε ανακατασκευής, επέκτασης και αναβάθμισης αξίας 53,3 εκατ. δολ. ΗΠΑ.

Το κρουαζιερόπλοιο μπορεί να φιλοξενήσει στις 731 πολυτελείς καμπίνες και σουίτες του -από τις οποίες οι 481 είναι εσωτερικές- 1.937 επιβάτες. Το πλοίο διαθέτει εν-

νέα καταστρώματα, πέντε χώρους εστίασης, έξι ανελκυστήρες, τρεις πισίνες, κέντρο spa υγείας & ομορφιάς, αμφιθεατρικό show lounge, καζίνο και βιβλιοθήκη. Το «Norwegian Majesty», που αγοράστηκε αντί του ποσού των 162 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ (103 εκατομμύρια ευρώ), έχει ναυλωθεί από τη Louis Cruise στη Star Cruises μέχρι την 1η Δεκεμβρίου του 2009.

Το «Norwegian Majesty» εντάσσεται στο στόλο της Louis Cruise Lines μετά την πώληση δύο παλαιότερων κρουαζιερόπλοιων της εταιρείας και συγκεκριμένα του «Princessa Marissa» και του «Serenade». Το νέο πλοίο σηματοδοτεί την έναρξη μιας νέας περιόδου και την εδραίωση της εταιρείας στην 5η θέση της παγκόσμιας αγοράς κρουαζιέρας.



Καλωσορίζοντας το «Norwegian Majesty» στο στόλο της Louis Cruise Lines, ο εκτελεστικός πρόεδρος του ομίλου κ. Κωστάκης Λοΐζου υπογράμμισε τη σημαντικότητα και το μέγεθος της αναπτυξιακής αυτής κίνησης, όχι μόνο για την εταιρεία αλλά και την αγορά κρουαζιέρας της Μεσογείου γενικότερα, σημειώνοντας: «Παραμένουμε αδιάλειπτα προσηλωμένοι στη στρατηγική για ανανέωση του στόλου και προχωρούμε στην υλοποίηση των εξαγγελιών μας με γνώμονα την περαιτέρω αναβάθμιση των

υπηρεσιών που προσφέρουμε στους 350.000 επιβάτες από την Ευρώπη, τη Βόρειο Αμερική και μια πλειάδα άλλων χωρών που φιλοξενούμε κάθε χρόνο στα κρουαζιερόπλοιά μας.

Η Louis Cruise Lines προσφέρει σήμερα ένα μοναδικό προϊόν στη διεθνή αγορά, που συνδυάζει την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών σε προσιτές τιμές, με ιδιαίτερη έμφαση στους εκλεκτούς προορισμούς που συμπεριλαμβάνει στα προγράμματά της. Πολλοί από αυτούς δεν προσεγγίζονται από τις άλλες μεγάλες εταιρείες του κλάδου, γεγονός που διαφοροποιεί το δικό μας προϊόν διεθνώς». ☉

■ ΥΕΝΑΝΠ: Οι πρώτες συναντήσεις



Εθιμοτυπικές συναντήσεις με εκπροσώπους εφοπλιστικών ενώσεων και ναυτεργατικών σωματείων είχε ο υπουργός Εμπορικής ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Αναστάσης Παπαληγούρας.

Ανάμεσά τους ήταν η επίσκεψη του προέδρου της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου Επαμεινώνδα Εμπεϊρίκου, του προέδρου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Νίκου Ευθυμίου και του γενικού γραμματέα της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας Γιάννη Χαλά, ο οποίος συνοδευόταν από εκπροσώπους της συντονιστικής επιτροπής του ΚΕΣΕΝ.

Μετά το πέρας των συναντήσεων με τους προέδρους των εφοπλιστικών ενώσεων, ο υπουργός ανέφερε τις συναντήσεις ως γόνιμες, με ανταλλαγές απόψεων και χάραξη κοινών στόχων. Από τη μεριά του, ο πρόεδρος της ΕΕΕ Νίκος Ευθυμίου δήλωσε ότι τα θέματα που απασχολούν την ποντοπόρο ναυτιλία είναι «λίγα», με προεξέχοντα τις αλληλεπλήξεις, το τελευταίο διάστημα, πειρατείες στη Σομαλία, τις κλιματικές αλλαγές και την προσέλκυση και εκπαίδευση νέων ανθρώπων που θα στελεχώσουν την ελληνική εμπορική ναυτιλία.

Στο ίδιο μήκος κύματος ήταν και η συνάντηση με τη διοίκηση της ΠΝΟ και τη συντονιστική επιτροπή του ΚΕΣΕΝ, για την οποία ο κ. Χαλάς επισήμανε ότι συζητήθηκαν τα προβλήματα που απασχολούν τον κλάδο των Ελλήνων ναυτεργατών μετά τις άμεσες δυσκολίες που έχουν προκύψει με την κατάσταση που έχει διαμορφωθεί στην ακτοπλοΐα και τις άγονες γραμμές, που είχαν αποτέλεσμα τις απολύσεις ναυτικών. ☉



■ Κωδικός «Ποσειδώνας»



Με δύο αποφάσεις που υπέγραψε ο υφυπουργός Οικονομικών Αντώνης Μπέζας, τέθηκε σε εφαρμογή το σύστημα ελέγχου διακίνησης πετρελαίου ναυτιλίας με την κωδική ονομασία «Ποσειδώνας».

Αναλυτικότερα, με την πρώτη απόφαση, όλα τα πλωτά μεταφορικά μέσα, προκειμένου να τους επιτραπεί να μεταφέρουν πετρέλαιο ναυτιλίας και άλλα αφορολόγητα καύσιμα, θα πρέπει ανεξαρτήτως χωρητικότητας και διαστάσεων:

- Να εφοδιαστούν έως 30/9/2008 με

το αυτόματο σύστημα προσδιορισμού ταυτότητας πλοίων (Automatic Identification System - AIS). Την υποχρέωση αυτή έχουν μέχρι σήμε-

ρα όλα τα πλοία άνω των 45 μέτρων και τα δεξαμενόπλοια άνω των 300 κόρων.

- Να φέρουν εμφανώς το σήμα και την επωνυμία της ιδιοκτήτριας εταιρείας ή της εταιρείας στην οποία είναι χρονοναυλωμένα.
- Να φέρουν εμφανώς και στις δύο πλευρές τους ένα ειδικό σήμα, που να δείχνει ότι μεταφέρουν αφορολόγητο καύσιμο.

Με τη δεύτερη απόφαση όλα τα χερσαία μεταφορικά μέσα, για να επιτρέπεται να μεταφέρουν πετρέλαιο ναυτιλίας και άλλα αφορολόγητα καύσιμα, θα πρέπει να έχει ανανεωθεί έως 30/9/2008 το πιστοποιητικό καταλληλότητάς τους για τελωνειακή σφράγιση, με στόχο τον επανέλεγχο της αξιοπιστίας των ράβδων ογκομετρικής καταμέτρησης του φορτίου και την εκ νέου σφράγισή τους με νέες τελωνειακές σφραγίδες υψηλής ασφάλειας.

Με τις αποφάσεις αυτές δημιουργείται μητρώο διακινητών πετρελαίου ναυτιλίας και αφορολόγητων καυσίμων (ΔΙΠΕΝΑΚ) και καταγράφονται τα πλωτά και χερσαία μέσα μεταφοράς. ☉



Της **Δανάης Μπεζαντάκου**
Managing director NAVIGATOR S.A.

Για όγδοη συνεχή χρονιά διοργανώνεται το ετήσιο ναυτιλιακό συνέδριο «Navigator 2008», που θα πραγματοποιηθεί την Τετάρτη 12 Νοεμβρίου 2008 στο Athens Golf Club Γλυφάδας, με τη συμμετοχή περίπου 300 αξιόλογων στελεχών ναυτιλιακών εταιρειών σε επίπεδο owners, CEO, executive directors, general managers και operations/technical/supply/crew managers.

Στο «Navigator 2008», όπως άλλωστε και στα προηγούμενα συνέδρια, θα συζητηθούν ενδελεχώς ενδιαφέροντα όσο και καίρια θέματα που απασχολούν τους ανθρώπους της ναυτιλίας.



8ο Ναυτιλιακό Συνέδριο «NAVIGATOR 2008»

Το συνέδριο για ακόμη μία φορά τελεί υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής ενώ το συντονισμό επιμελείται ο καθηγητής του Πανεπιστημίου Πειραιά Αλέξανδρος Γουλιέλμος.

Στο συνέδριο έχουν προσκληθεί οι κ. Αναστάσης Παπαληγόρας (υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής), Πάνος Καμμένος (υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής), Ιωάννης Τζωάννος (γενικός γραμματέας ΥΕΝΑΝΠ), Θεόδωρος Ρεντζεπέρης (αρχηγός Λιμενικού Σώματος), Νίκος Ευθυμίου (πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών), Γιώργος Γράτσος (πρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος), Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης (βουλευτής Ν.Δ.), Άννα-Μαρία Μονογιούδη (πρόεδρος της WISTA HELLAS), Ιωάννης Παχούλης (πρόεδρος της Ένωσης Ναυλομεσιτών) καθώς και πολλές άλλες σημαντικές προσωπικότητες της ναυτιλίας, από τους οποίους έχει ζητηθεί να αναλυθούν επίκαιρα και κρίσιμα θέματα ναυτιλιακού ενδιαφέροντος.

Ως ομιλητές επίσης μετέχουν μέλη της «Navigator» από όλο τον κόσμο. Στο συνέδριο συμμετέχουν οι: α) NORTON LILLY (μία από τις τρεις μεγαλύτερες εταιρείες πρακτόρων σε Αμερική, Καναδά

και Καραϊβική), β) BOLUDA (η δεύτερη μεγαλύτερη εταιρεία ρυμουλκών στον κόσμο), γ) EMS SHIP MANAGEMENT (εταιρεία management με έδρα τη Δανία) και δ) VISWALAB (η δεύτερη μεγαλύτερη εταιρεία ανάλυσης ναυτιλιακών καυσίμων και λιπαντικών στον κόσμο με εργαστήρια στο Χιούστον και στη Σιγκαπούρη).

Θα ήταν παράλειψη να μην αναφερθεί η στήριξη καθώς η αθρόα συμμετοχή του ναυτιλιακού Τύπου (NAYS, NAYTIKA ΧΡΟΝΙΚΑ, EΛΛΑΒΙ, SHIPPING, ECONOMIC OUTLOOK, CITY PRESS), ο οποίος με συνεχή αφιερώματα πριν και μετά το συνέδριο δίνει το στίγμα της επιτυχίας. Αναμφισβήτητη βεβαίως είναι η συνεισφορά των σημαντικών χορηγών που στηρίζουν ουσιαστικά όλη αυτή τη διοργάνωση. Στο συνέδριο «Navigator 2008» έχουν επιβεβαιώσει τη συμμετοχή τους οι κάτωθι χορηγοί: INTERNATIONAL REGISTER OF SHIPPING (Χρυσός Χορηγός), INTERNATIONAL REGISTRIES INC., AIGAION INSURANCE COMPANY, OW BUNKER MALTA LTD, TRANSAS LTD (Ασημένιος Χορηγός), TURBOMED S.A., TSAVLIRIS SALVAGE (INTERNATIONAL) LTD, SRH MARINE, METRICA S.A., NEW YORK COLLEGE, C.C. JENSEN, BPCO LTD (Επίσημοι Χορηγοί) και θα ακολουθήσουν πολλοί άλλοι.

Στα συνέδρια NAVIGATOR δεν υπάρχει οικονομική επιβάρυνση για τα στελέχη των πλοιοκτητριών ναυτιλιακών εταιρειών που συμμετέχουν, καθώς το «κέρδος» δεν είναι πάντα ο οικονομικός στόχος, αφού ήδη κερδισμένοι είμαστε όλοι που συμμετέχουμε στη δημιουργία και την επιτυχία μιας τέτοιας συνάντησης.

Για περισσότερες πληροφορίες επισκεφθείτε την ιστοσελίδα www.hellenic-navigator.gr



8^ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ NAVIGATOR 2008

Η NAVIGATOR S.A. διοργανώνει το 8^ο Ναυτιλιακό Συνέδριο "NAVIGATOR 2008"
υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής
και με την συνεργασία του καθηγητού
κύριου Αλέξανδρου Γουλιέλμου του Πανεπιστημίου Πειραιά (Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών)

την Τετάρτη 12 Νοεμβρίου 2008
στο ATHENS GOLF CLUB στην Γλυφάδα.

Ώρα έναρξης: 10:00. Ώρα λήξης: 17:00.

Υπεύθυνη Συνεδρίου: κυρία Δανάη Μπεζαντάκου (τηλέφωνο: 210 62 32 106)

Χρυσός Χορηγός:

INTERNATIONAL
REGISTER OF SHIPPING



Ασημένιοι Χορηγοί:



International Registries, Inc.
The Marshall Islands Maritime and Corporate Administrator

O.W. BUNKER MALTA Ltd.



TRANSAS
SETS THE STANDARD

AIGAION
ΑΞΙΑΙΣΤΙΚΗ Α.Ε.

Επίσημοι Χορηγοί:

NEW YORK COLLEGE
EDUCATIONAL GROUP

BPCO LTD



C.C. Jensen

METRICA

TURBOMED
TURBO • TECHNOLOGY • WORLD CARE

SRH Marine
SAIT Greece

TSAVLIRIS
SALVAGE

Με τη συνεργασία
των μελών της NAVIGATOR:

BOLUDA
(France)

EMS SHIP MANAGEMENT
(Denmark)

NORTON LILLY INTERNATIONAL
(USA, Canada, Caribbean)

VISWA LAB
(Houston and Singapore)

Επιμέλεια διοργάνωσης: KEFI TOURS (CONFERENCE)

Για περισσότερες πληροφορίες Email: navi@navikefi.gr ή Web Site: www.hellenic-navigator.gr



Μια μόνιμη και βιώσιμη λύση για την Ολυμπιακή

[Η συνοπτική παρουσίαση του υπουργού Μεταφορών **Κωστή Χατζιδάκη**]

Κατά τον υπουργό, από το 1994 μέχρι σήμερα, η Ε.Ε. έχει εκδώσει τέσσερις αρνητικές αποφάσεις εναντίον της Ολυμπιακής για τις παράνομες κρατικές ενισχύσεις που έχει λάβει, υποχρεώνοντάς τη να επιστρέψει ποσά πολλών εκατομμυρίων ευρώ. Το 1994 οι φορολογούμενοι επωμίστηκαν πάνω από 2 δισ. ευρώ για να εξυγιανθεί η εταιρεία. Το 2002 η Ο.Α. καλείται να επιστρέψει παράνομες κρατικές ενισχύσεις ύψους 160 εκατ. ευρώ για το διάστημα 1994 - 2002.

Το 2005 η Ε.Ε. θεωρεί «διάδοχο» το νέο σχήμα του 2003 και επιβαρύνεται η νέα εταιρεία με 360 εκατ. ευρώ χρέη της παλιάς Ολυμπιακής. Καλείται επίσης να επιστρέψει νέες ενισχύσεις ύψους 540 εκατ. ευρώ για την περίοδο 2002 - 2004. Το 2008 η Ε.Ε. ζητεί την επιστροφή παράνομων κρατικών ενισχύσεων ύψους 850 εκατ. ευρώ τουλάχιστον. Εάν αυτά τα χρήματα επιστραφούν, είναι σαφές ότι οι εταιρείες - διάδοχοι της Ολυμπιακής (Ολυμπιακές Αερογραμμές, Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες και Ολυμπιακή Αεροπλοΐα) θα κλείσουν.

Ο υπουργός υπενθύμισε πως η Ο.Α. είναι η μόνη αεροπορική εταιρεία που είναι τόσο ζημιογόνος σε σχέση με το μέγεθός της. Η Ολυμπιακή παράγει έλλειμμα 1 εκατ. ευρώ την ημέρα και παρουσιάζει συσσωρευμένες ζημιές πάνω από 2,6 δισ. ευρώ, την ίδια στιγμή που εταιρείες όπως η Lufthansa και η British Airways (100% ιδιωτικές) και η Iberia (95% ιδιωτική) πολλαπλασιάζουν κάθε χρόνο τα κέρδη τους.

Εάν δεν υπήρχαν τα χρέη της Ολυμπιακής, θα μπορούσαμε με τα χρήματα αυτά

να έχουμε φτιάξει 2.000 εξαθέσια σχολεία σε όλη την Ελλάδα ή 50 μεγάλα νομαρχιακά νοσοκομεία, ή να τριπλασιαστούσαν σχεδόν τα κονδύλια που δόθηκαν το 2008 (950 εκατ. ευρώ) για να καλυφθεί η αύξηση των συντάξεων του ΟΓΑ, του ΕΚΑΣ, του Επιδόματος Ανεργίας, και η χρηματοδότηση του Ταμείου Κοινωνικής Συνοχής!

► Το σχέδιο για το αύριο της Ολυμπιακής

Το σχέδιο της κυβέρνησης, που εγκρίθηκε από την Ε.Ε., προβλέπει τη μεταβίβαση διαφόρων στοιχείων του ενεργητικού των Ο.Α. και ΟΑ-Υ σε τρεις διαφορετικές εταιρείες, που είτε έχουν ήδη ιδρυθεί ή πρόκειται να ιδρυθούν ειδικά για το σκοπό αυτό. Συγκεκριμένα:

Η εταιρεία Πάνθεον θα αποκτήσει περιουσιακά στοιχεία της Ο.Α. (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων χρήσης της ονομασίας «Ολυμπιακή» και του σήματος με τους έξι κύκλους, καθώς και σημαντικών χρονοθυρίδων - slots) και θα δραστηριοποιηθεί στο πτητικό έργο.

Παράλληλα, μια άλλη νέα εταιρεία (Νέα Εταιρεία Επίγειας Εξυπηρέτησης) θα αποκτήσει περιουσιακά στοιχεία των κλάδων επίγειας εξυπηρέτησης και εμπορευματικών μεταφορών της ΟΑ-Υ και θα δραστηριοποιηθεί στον εν λόγω τομέα.

Ενώ επίσης μια άλλη νέα εταιρεία (Νέα Εταιρεία Τεχνικής Βάσης) θα αποκτήσει περιουσιακά στοιχεία του κλάδου συντήρησης και επισκευής αεροσκαφών της ΟΑ-Υ και θα δραστηριοποιηθεί στον τομέα αυτό.



► Μύθοι και αλήθειες για την Ολυμπιακή

Στη συνέντευξη Τύπου παρουσιάστηκαν επίσης τα ακόλουθα ανησυχητικά στοιχεία:

• **Είναι μύθος ότι το Δημόσιο χρωστάει στην Ολυμπιακή.** Στην πραγματικότητα ισχύει το αντίθετο. Οι ληξιπρόθεσμες οφειλές των Ολυμπιακών Αερογραμμών προς το Δημόσιο είναι περίπου 358 εκατ. ευρώ και των ΟΑ-Υ και Ολυμπιακής Αεροπορίας φθάνουν το 1 δισ. ευρώ. Οι ληξιπρόθεσμες απαιτήσεις από το Δημόσιο φθάνουν μόλις τα 10 εκατ. για την Ο.Α. και τα 35 εκατ. για τις άλλες δύο εταιρείες. Επομένως είναι σαφές ότι αν η εταιρεία σήμερα λειτουργεί, αυτό οφείλεται στην ανοχή του κράτους και τη στήριξη των φορολογουμένων.

• **Είναι επίσης μύθος ότι μπορεί το κράτος να επενδύσει στην Ολυμπιακή.** Το ελληνικό κράτος δεν μπορεί να επενδύσει ούτε ένα ευρώ στην Ολυμπιακή, γιατί κάτι τέτοιο έρχεται σε πλήρη αντίθεση με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και η Ελλάδα ήδη κινδυνεύει να πληρώσει πρόστιμα ύψους αρκετών εκατομμυρίων ευρώ.

• **Και οι μυθοπλασίες συνεχίζονται: Είναι μύθος ότι η Ο.Α. χάνει χρυσοφόρα δρομολόγια και slots.** 36 από τα 40 δρομολόγια εξωτερικού των Ολυμπιακών Αερογραμμών είναι ζημιόγωνα, όπως επίσης ζημιόγωνα είναι τα περισσότερα μη επιδοτούμενα δρομολόγια του εσωτερικού.

• **Είναι μύθος ότι η Ο.Α. στηρίζει τον ελληνικό τουρισμό.** Η αλήθεια είναι ότι σήμερα το 90% των επιβατών μετακινούνται προς και από την Ελλάδα με άλλες εταιρείες.

• **Είναι μύθος ότι η Ο.Α., με τη σημερινή της μορφή, μπορεί να γίνει κερδοφόρα.** Τα σταθερά λειτουργικά της έξοδα, για μισθοδοσία, συντήρηση αεροσκαφών, υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης κ.λπ. είναι τόσο υψηλά, ώστε ξεπερνούν κατά πολύ τα όποια έσοδα, ενώ δεν έχει τη δυνατότητα να αναζητήσει επιπλέον πόρους για νέες επενδύσεις. Αύξηση στην τιμή των εισιτηρίων - προκειμένου να αυξηθούν τα έσοδα - είναι αδύνατη, λόγω της ανταγωνιστικής αγοράς των αεροπορικών μεταφορών. Περαιτέρω επιδοτήσεις είναι εξίσου αδύνατες, γιατί θα ήταν παράνομες με βάση την κοινοτική και ελληνική νομοθεσία. Δανειοδότηση από τον τραπεζικό τομέα είναι αδύνατη χωρίς τη εγγύηση του ελληνικού Δημοσίου. Το οποίο όμως δεν μπορεί να τη δώσει γιατί θα θεωρηθεί παράνομη κρατική ενίσχυση.

• **Είναι μύθος ότι η σημερινή κυβέρνηση περιορίζει το πτητικό έργο της Ο.Α.** Η αλήθεια είναι ότι από το 1998 ως το 2003 η επιβατική κίνηση της Ολυμπιακής μειώθηκε κατά 1,4 εκατ. πολίτες. Ενώ από το 2003 ως το 2007 αυξήθηκε κατά 700 χιλιάδες πολίτες. Παρ' όλα αυτά, όμως, η εταιρεία συνέχισε να βγάζει ζημιές.

• **Είναι μύθος ότι η κυβέρνηση απαξιώνει την Ολυμπιακή προς όφελος των ανταγωνιστών της.** Αυτό που απαξιώνει την Ολυμπιακή είναι η ανοχή στο αναχρονιστικό και φαύλο καθεστώς λειτουργίας της εταιρείας. Και οι ανταγωνιστές είναι οι πρώτοι που ωφελούνται από τις αδυναμίες της. Απόδειξη ότι ο ανταγωνισμός από 0% μερίδιο αγοράς το 1998 έφθασε στο 41% το 2003 και στο 51% το 2007. Αν ο ανταγωνισμός φοβάται κάτι είναι να βρεθεί ένας σοβαρός επενδυτής, ο οποίος θα οδηγήσει ξανά την εταιρεία στην ανάπτυξη.

• **Είναι μύθος αυτό που λένε κάποιοι, πως αν ιδιωτικοποιηθεί η Ο.Α. θα μείνουν τα νησιά χωρίς αεροπορική σύνδεση.** Η επιδότηση και η κάλυψη των άγονων γραμμών είναι κοινοτική υποχρέωση του κράτους. Κι αυτή η υποχρέωση δεν επηρεάζεται από το αν η εταιρεία που τα εκτελεί είναι δημόσια ή ιδιωτική.

• **Είναι μύθος ότι αν ιδιωτικοποιηθεί η Ολυμπιακή θα χάσουμε τον εθνικό μας αερομεταφορέα.** Γιατί η νέα εταιρεία θα κρατήσει και το όνομα και το σήμα της Ολυμπιακής. Κυρίως όμως, θα λειτουργεί για την εξυπηρέτηση του Έλληνα πολίτη. Όχι βάζοντας το χέρι στην τσέπη του.

Η διαδικασία απόκτησης αυτών των στοιχείων του ενεργητικού της Ο.Α. (από την Πάνθεον) και της ΟΑ-Υ (από τη Νέα Εταιρεία Επίγειας Εξυπηρέτησης και τη Νέα Εταιρεία Τεχνικής Βάσης) θα εκκινήσει μετά την επιλογή του ιδιώτη επενδυτή και ταυτόχρονα με την προετοιμασία της πλήρους λειτουργίας των εταιρειών. Τα πέντε στάδια του σχεδίου αποκρτικοποίησης επιγραμματικά θα περιλαμβάνουν:

- Αρχική προετοιμασία.
- Επιλογή των ιδιωτών επενδυτών.
- Από κοινού απόκτηση μετοχών, αρχικά, της μεν Πάνθεον από την Ο.Α. (με ποσοστό 51%) και τον ιδιώτη επενδυτή (49%), των δε Νέων Εταιρειών Επίγειας Εξυπηρέτησης και Τεχνικής Βάσης (με ποσοστό 51%) από την ΟΑ-Υ και τους ιδιώτες επενδυτές (49%) αντίστοιχα.
- Μεταβατική περίοδο προετοιμασίας πλήρους λειτουργίας των νέων εταιρειών.
- Απόκτηση του συνόλου του μετοχικού κεφαλαίου των εταιρειών από τους ιδιώτες και θέση σε εκκαθάριση των Ο.Α. και ΟΑ-Υ.

Ο νέος επενδυτής αναμένεται να έχει επιλεγεί μέχρι το τέλος του 2008 και η ολοκλήρωση της αποκρτικοποίησης να έχει πραγματοποιηθεί μέχρι την άνοιξη του 2009.



► Το μέλλον των εργαζομένων της Ολυμπιακής

Το Σχέδιο Κοινωνικής Ενίσχυσης των Εργαζομένων για τους τακτικούς υπαλλήλους της Ολυμπιακής, δηλαδή για 4.593 άτομα, λαμβάνει μέριμνα σε βασικούς άξονες:

Ο πρώτος περιλαμβάνει την ενίσχυση του συνταξιοδοτικού, με εφαρμογή της παραγράφου 4 του άρθρου 5 του νόμου 1759/88 για όσους εργαζομένους έχουν προσληφθεί πριν από την 1.1.1993. Ο δεύτερος άξονας περιλαμβάνει τη συνέχιση της απασχόλησης. Δίνεται στους εργαζομένους η δυνατότητα μεταφοράς στο Δημόσιο και στις ΔΕΚΟ. Κάθε εργαζόμενος θα έχει τη δυνατότητα να επιδιώξει τη μεταφορά του σε υπηρεσίες του Δημοσίου και σε ΔΕΚΟ. Για το σκοπό αυτό έχουν μέχρι στιγμής εντοπιστεί 14.317 θέσεις, από τις οποίες οι 3.862 ανήκουν σε φορείς που εμποτεύονται από το υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών (ΥΠΙΑ, ΔΕΚΟ υπουργείου, φορείς).

Παράλληλα, ανακοινώθηκε η στήριξη εισοδήματος για μεταβατικό διάστημα έως ένα έτος, μέχρι την εργασιακή αποκατάσταση. Επίσης, θα δοθεί ένα εφάπαξ ποσό κοινωνικής ενίσχυσης για όλους τους εργαζόμενους, αντίστοιχο με τα χρήματα που θα έπαιρναν από τον εργοδότη τους τη στιγμή που λύεται η σύμβασή τους. Δίνεται επιπλέον η δυνατότητα πρόσληψης στις νέες εταιρείες. Όλοι οι εργαζόμενοι έχουν τη δυνατότητα λόγω ειδικών γνώσεων και εμπειρίας να προσληφθούν εφόσον συμφωνήσουν με τους επενδυτές στις νέες εταιρείες. Ειδικά οι πιλότοι, οι τεχνικοί και οι εποχικοί υπάλληλοι έχουν τις περισσότερες δυνατότητες - οι πιλότοι και οι τεχνικοί εξαιτίας των ειδικών γνώσεών τους και οι εποχικοί λόγω της εμπειρίας και των ανταγωνιστικότερων αποδοχών τους. ☉

Νέες τεχνολογίες στις επισκευές πλοίων

Η εταιρεία S. Hiliou Ltd ανέλαβε την αποκλειστική διεκπεραίωση των επισκευών, εργασιών και συντήρησης των μηχανημάτων του συνόλου των πελατών της εταιρείας PSB & CO. S.A TECHNOLOGIES, η οποία αντιπροσωπεύει στην Ελλάδα την αμερικανική κατασκευαστική εταιρεία Spongjet.

Η εταιρεία Spongjet κατασκευάζει σύγχρονα μηχανήματα τελευταίας τεχνολογίας που υποκαθιστούν την αμμοβολή στον καθαρισμό μεταλλικών κατασκευών, πλοίων, κτιρίων κ.λπ. Η νέα αυτή τεχνολογία έχει μεταξὺ άλλων τα παρακάτω πλεονεκτήματα:

- Είναι φιλική προς το περιβάλλον.
- Με τη χρήση της μεθόδου αυτής δεν αλλοιώνεται η επιφάνεια του μετάλλου, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν επικίνδυνα για το περιβάλλον και τον άνθρωπο κατάλοιπα.
- Περιορίζει κατά 99% τη σκόνη που δημιουργείται με τη μέθοδο της αμμοβολής και, τέλος, χρησιμοποιεί σαν υλικό κόκκους διαφόρων ειδών από σφουγγάρι και όχι άμμο, δίνοντας τη δυνατότητα αποκομιδής του υλικού αυτού μετά τον καθαρισμό και την εκ νέου χρησιμοποίησή του.

Με δεδομένη σε σύντομο διάστημα την εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας και στη χώρα μας, η νέα αυτή τεχνολογία, που η εταιρεία S. Hiliou Ltd εξασφάλισε για τη Ζώνη Περάματος, θα δώσει τη λύση αφενός στο οικολογικό πρόβλημα που υφίσταται αυτή τη στιγμή στην περιοχή και αφετέρου θα αυξήσει τις θέσεις εργασίας. Και αυτό διότι νομίμως θα μπορούν να εκτελούνται εργασίες χωρίς να επηρεάζουν αρνητικά την υγεία των κατοίκων του Περάματος και των εργατών αλλά και χωρίς να επιβαρύνουν το περιβάλλον. ☉

Η συνεργασία του New York College με το University of Greenwich



Από το Σεπτέμβριο του 2006 το τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του ιδιωτικού εκπαιδευτικού οργανισμού New York College Educational Group έχει ξεκινήσει τη συνεργασία του με το University of Greenwich (London-UK), παρέχοντας δύο προγράμματα σπουδών, σε προπτυχιακό αλλά και σε μεταπτυχιακό επίπεδο.

Συγκεκριμένα, το προπτυχιακό πρόγραμμα BA (Hons) in Shipping Business Administration απευθύνεται κυρίως σε αποφοίτους λυκείου και διαθέτει μεταξύ άλλων τα εξής χαρακτηριστικά:

Αποτελεί το αυθεντικό πρόγραμμα του University of Greenwich, χωρίς την παραμικρή αλλαγή. Τον πλήρη ακαδημαϊκό έλεγχο έχει αποκλειστικά το

University of Greenwich. Το πρόγραμμα είναι τριετές και παρέχεται σε ποσοστό 100% στην αγγλική γλώσσα. Καλύπτει όλο το φάσμα των διοικητικών λειτουργιών της ναυτιλιακής επιχείρησης και του πλοίου. Το πτυχίο απονέμεται απευθείας από το University of Greenwich. Επίσης, το μεταπτυχιακό πρόγραμμα MSc Marine Engineering Management απευθύνεται σε στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων αλλά και νέους πτυχιούχους που επιθυμούν, με την ολοκλήρωση ενός μεταπτυχιακού προγράμματος επιπέδου Master of Science, να αποκτήσουν την απαραίτητη εξειδικευμένη γνώση.

Τα δύο προγράμματα παρουσιάστηκαν στη διάρκεια των Ποσειδωνίων 2008, όπου το New York College συμμετείχε με περίπτερο που προσείλκυσε εκατοντάδες επισκεπτών.

Στη διάρκεια της διεθνούς έκθεσης το New York College οργάνωσε ημερίδα, υπό μορφή σεμιναρίου, η οποία είχε θέμα: «Rising Demand for Multi-Skilled Maritime Security Expertise at Sea».

Στην ημερίδα βασικός εισηγητής ήταν ο ειδικός σε θέματα maritime security και μέλος του IMO Dr George Gollan και δεύτερος ο Dr Alec Coutroubis. ☉

Επέκταση δραστηριοτήτων



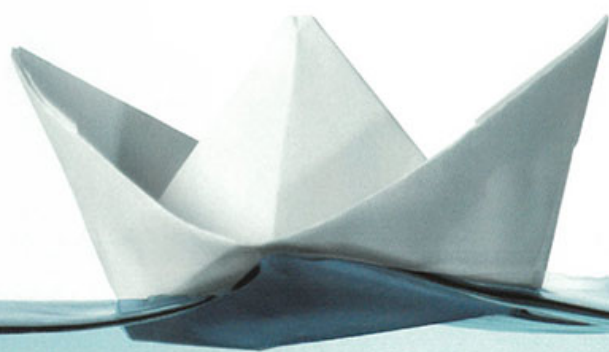
Στην ενίσχυση της παρουσίας του στο σύγχρονο brokerage πολυτελών μηχανοκίνητων σκαφών με ποσοστό 51%, στοχεύει ο Όμιλος Κυριακούλη μέσω της συμμετοχής της μητρικής εταιρείας Κυριακούλη Μεσογειακή Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή

Α.Ε. στο μετοχικό κεφάλαιο της νεοϊδρυθείσας εταιρείας KIRIACOULIS motor yachts.

Η νεοϊδρυθείσα εταιρεία, η οποία εδρεύει στον Πειραιά και έχει μετοχικό κεφάλαιο 200.000 ευρώ, ανέλαβε την αποκλειστική αντιπροσώπευση στην Ελλάδα του ιταλικού ναυπηγείου Aicon Yachts.

Αντικείμενο δραστηριότητας της KIRIACOULIS motor yachts a.e. είναι οι αγοραπωλησίες νέων και μεταχειρισμένων μοντέλων Aicon και η τεχνική υποστήριξή τους, προσφέροντας επιπρόσθετες παροχές στους υπάρχοντες και νέους πλοιοκτήτες των σκαφών του ιταλικού ναυπηγείου. ☉

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...

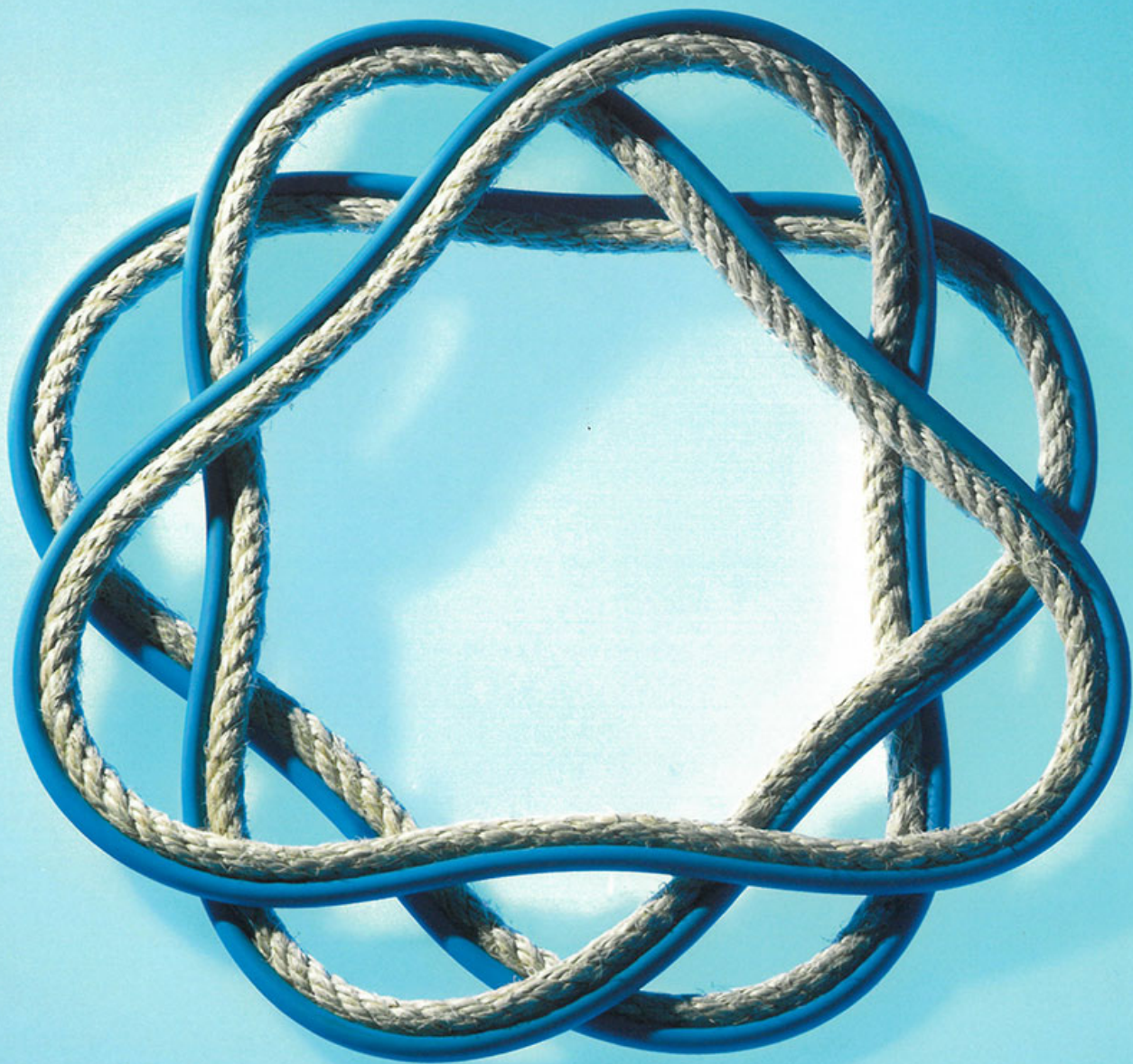


PHYSICAL SUPPLIER AT PIRAEUS

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

inmarsat

STRATOS[®]



FleetBroadband by Navarino
The possibilities are endless.

- 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