

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 61 • 6-7/2003 • ΤΙΜΗ 5,90

www.naftikachronika.gr

Ναυτική ασφάλεια:
Προτεραιότητες και
δεσμεύσεις

Εκπαίδευση ετοιμότητας
με τη Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών

Οι Λιμένες Εθνικής Σημασίας
στο σταυροδρόμι των εξελίξεων





A R C A D I A
SHIPMANAGEMENT Co. LTD



DNV

certified to ISO 9001 : 2000
by DNV

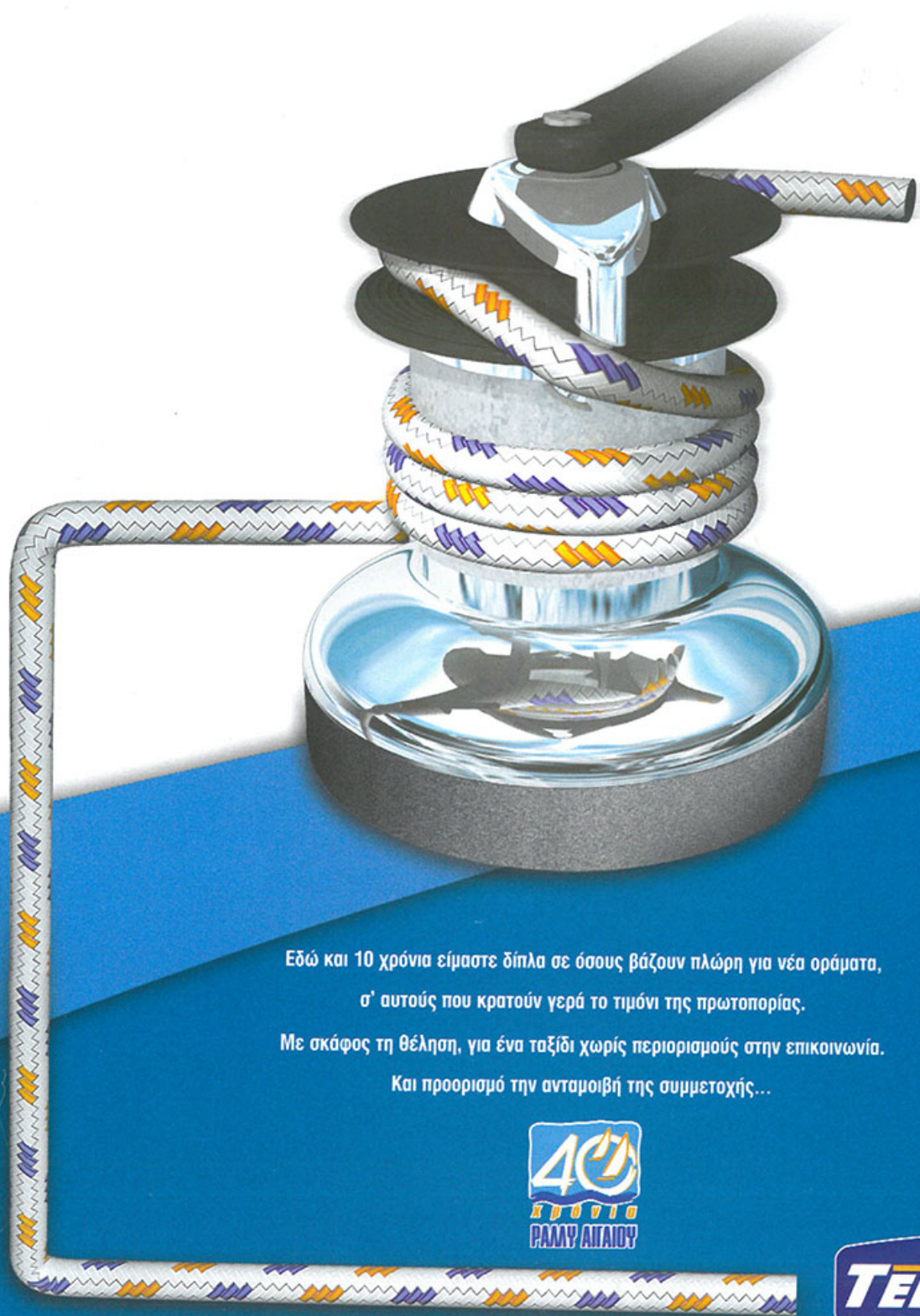


INTERTANKO

MEMBER

8, Dragatsaniou str., 105 59 Athens, Hellas
Tel: (210) 3238 290, 3315 980/1/2, 3234 951 - Fax: (210) 3254 677, 3252 500
Telex: 218657, e-mail: info@arcadiasm.gr

Η ιστιοπλοΐα μιλάει με Telestet

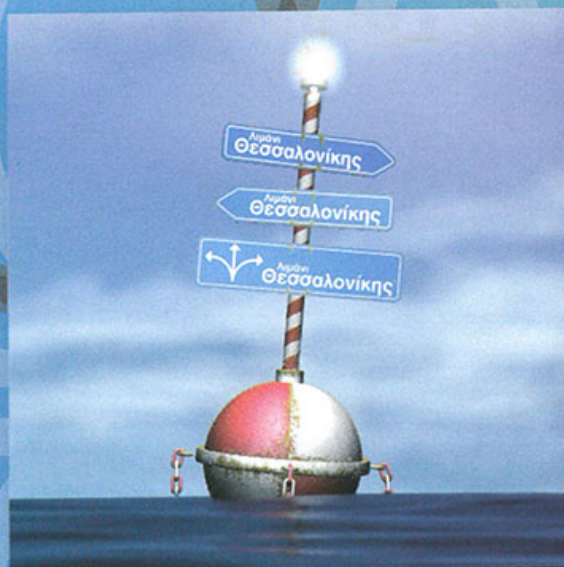


Εδώ και 10 χρόνια είμαστε δίπλα σε όσους βάζουν πλώρη για νέα οράματα,
σ' αυτούς που κρατούν γερά το τιμόνι της πρωτοπορίας.

Με σκάφος τη θέληση, για ένα ταξίδι χωρίς περιορισμούς στην επικοινωνία.
Και προορισμό την ανταμοιβή της συμμετοχής...



Μιλάτε, σας Ακούμε



ΣΤΑΒΑΛΚΑΝΙΑ ΟΛΟΙ ΟΙ ΔΡΟΜΟΙ ΟΔΗΓΟΥΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ



**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΕ**
αξιοπιστία στη συνεργασία

ΤΘ 10467, GR 541 10 Θεσσαλονίκη Τηλ: 2310.593 911 Fax: 2310.510 500
Internet site: www.thpa.gr e-mail: secretariat@thpa.gr



SECURITY

One ISPS Code. One Deadline. One Perspective.

Quality Maritime Services announces the successful launch of a new dimension of services in order to assist all shipping companies to comply and meet the demands of the IMO's International Maritime Security Requirements by July 2004.

QMS provides

- Five day Security Training Courses
- On board Ship Security Assessment
- Development of Ship Security Plans
 - On board Security Training

Let QMS be your choice



Περιεχόμενα

8. Περισκόπιο
10. Άτυπο Συμβούλιο υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Θα τηρήσουμε κοινή στάση
14. Ναυτιλιακά Νέα
18. Ναι στο διάλογο, όχι στα συνθήματα
Άρθρο του Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη
20. Για την Ύδρα, τις Σπέτσες και ένα Αιγαίο πιο κοντά... και για τον Πειραιά που θα ανανέει καλύτερα
Άρθρο του Εμμανουήλ Βορδώνη
24. Διεθνή ύδατα
26. Η επόμενη μέρα για τον IMO
28. Η αντιπαλότητα θεσμικών οργάνων Ε.Ε. - IMO
Του Μανώλη Μαστοράκη
30. Οι ευρωπαϊκοί λιμένες βρίσκονται σε κατάσταση εγρήγορης και ανασυγκρότησης
Συνέντευξη του Paul Verhoven
33. ΑΦΙΕΡΩΜΑ: Ναυτική ασφάλεια.
Στο στόχαστρο των διεθνών εξελίξεων
34. Ασφάλεια στα λιμάνια:
Ανάγκη πολυμερών συμφωνιών με τις ΗΠΑ
Του Κώστα Χατζηδάκη
36. Βελτίωση της ασφάλειας
σε θαλάσσιες μεταφορές - λιμένες
Του Ν. Θωμόπουλου
40. Ένας διεθνής κώδικας που χρήζει διευκρινίσεων
Του Σωτήρη Θεοφάνη
42. Τα θέματα ασφαλείας είναι ευθύνη της Πολιτείας
Του Απ. Γενίσαρη
44. Η ασφάλεια των πλοίων απαιτεί ριζική αλλαγή κουλτούρας
Του William Gallagher
46. ISPS Απομακρύνοντας ενεργητικά το νέφος
Του Εμ. Βορδώνη
48. Ο νέος κώδικας ISPS προκαλεί απρόβλεπτες πιέσεις στις ναυτιλιακές εταιρείες
Του Δ. Κορκόδειλου
50. Η 1η Ιουλίου 2004 είναι πλέον κοντά μας
Του Δ. Σταμούδη
52. Maritime Safety and Security:
Ένας νέος «Γόρδιος Δεσμός»;
Του Σ. Κεχρή
54. Τα ειδικά μέτρα για την αύξηση της ναυτικής ασφάλειας
Του Απ. Πουλοβασίλη
60. Πειρατεία: Ανησυχιακές πλέον οι εξάρσεις του παγκοσμίου φαινομένου
62. Η αντιμετώπιση της πειρατείας απαιτεί έντονες προσπάθειες
Συνέντευξη του Bindu Marbun
64. Το Πολεμικό Ναυτικό στην υπηρεσία της προστασίας των θαλασσιών ειδών του πλανήτη
Του Αλ. Διακόπουλου
66. Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών:
Καθημερινές ασκήσεις και ενδεχόμενες προκλήσεις
70. Ακτοπλοΐα: Μερικά πεζά προβλήματα
Του Χαρ. Ψαραύτη
72. Το «νέο πρόσωπο» της Tarom
Συνέντευξη του Roger Gall
75. ΑΦΙΕΡΩΜΑ: Οι προκλήσεις των Εθνικών Λιμένων
Με την ευγενή χορηγία της International Consultants on Targeted Security-Greece (ICTS)
90. Πρωτοποριακές λύσεις και σύγχρονες εφαρμογές για λιμένες και μαρίνες
92. Παραναυτιλιακά Νέα
94. Αγοραπωλησίες Πλοίων από την Overseas Agency Ltd

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

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

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com



Το Committee προειδοποιεί

Έντονη ανησυχία για το αβέβαιο μέλλον του 57,8% του συνόλου των δεξαμενόπλοιων

Η στάση της Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου στο θέμα της πρότασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την απόσυρση δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος αντανάκλα το νέο αποφασιστικό και μαχητικό ρόλο, που οφείλουν επιτέλους οι εφοπλιστικές ενώσεις να αναλάβουν για την υπεράσπιση των θέσεών τους. Με αυτόν το γνώμονα, το Committee δικαίως θεωρεί ότι τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα (κι όχι μόνο η Επιτροπή) ασκούν ναυτιλιακή πολιτική χωρίς να λαμβάνουν υπ' όψιν τις θέσεις και προτάσεις όλων των εμπλεκόμενων φορέων και βάσει αυτού εξέδωσε πρόσφατα ένα εμπειρισιασμένο και αντικειμενικό Μνημόνιο προς τον IMO, που θέτει ισχυρές αμφιβολίες για τις προθέσεις των Βρυξελλών.

Σύμφωνα με το πρόσφατο Μνημόνιο, οι προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς το διεθνή οργανισμό περί εοπευσμένης απόσυρσης δεξαμενόπλοιων δεν βασίζονται σε επιστημονικές και τεκμηριωμένες μελέτες. Επιπροσθέτως, διαφαίνεται ότι οι Ευρωπαίοι νομοθέτες πιθανώς να αγνοούν τις πραγματικές συνέπειες μιας τέτοιας ενέργειας για το διεθνές εμπόριο.

Σύμφωνα λοιπόν με τις ριψοκίνδυνες προτάσεις της Ε.Ε. στη χρονική περίοδο 2005- 2010 θα αποσυρθούν 2.148 δεξαμενόπλοια. Βάσει της έρευνας του Dr. Martin Stopford της Clarkson Research, που διεξήχθη ύστερα από παρέμβαση του Committee, το 74% των πλοίων θα αποσυρθούν σε δύο συγκεκριμένες χρονιές: το 2005 και το 2010.

Ειδικότερα το 2005 θα αποσυρθούν 498 δεξαμενόπλοια, ενώ για το 2010 προβλέπεται ότι θα αποσυρθούν επί πλέον 744 «ανεπιθύμητα» πλοία.

Αξιοσημείωτο αλλά και απογοητευτικό είναι το γεγονός ότι το 2010 θα αποσυρθούν 247 δεξαμενόπλοια με ηλικία λιγότερη των 20 ετών. Όσο για τα VLCC, 156

πλοία θα πρέπει να αποσυρθούν το 2010, λαμβάνοντας όμως υπ' όψιν πως κατά μέσον όρο ναυπηγούνται μόλις 41 πλοία ίδιου τύπου ανά έτος!

Οι προθέσεις της Ε.Ε. σίγουρα δεν έχουν στηριχθεί στη γνώση που κατέχουν οι γενικές διευθύνσεις της Επιτροπής στις Βρυξέλλες. Σε αυτό το πλαίσιο είναι κωμικοτραγικό το γεγονός ότι οι Ευρωπαίοι θεωρούν επιβεβλημένη την απόσυρση 2.148 δεξαμενόπλοιων όταν τα διεθνή ναυπηγεία σήμερα έχουν δεχθεί παραγγελίες μόλις για 538 νέες ναυπηγήσεις. Γνωρίζοντας επίσης ότι τα ναυπηγεία δεν μπορούν να ναυπηγήσουν 744 δεξαμενόπλοια ανά έτος, οι προτάσεις των Βρυξελλών, εφόσον υιοθετηθούν από τον IMO, δεν θα πλήξουν μόνο τη ναυτιλία και το διεθνές εμπόριο, αλλά επί πλέον θα προκαλέσουν σοβαρές αναταραχές στην παγκόσμια οικονομία.

Το Committee, στο πρόσφατο Μνημόνιό του προς τον IMO, επαναλαμβάνει τη θέση του, ότι δεν υπάρχει δηλαδή καμία επιστημονική βάση για την υποστήριξη των εναντιώσεων της Ε.Ε. προς τα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος και την επικινδυνότητά τους σε σχέση με τα αντίστοιχα διπλού τοιχώματος.

Είναι γεγονός ότι οι βεβιασμένες λύσεις δεν πρόκειται να αποβούν σε καλό. Είναι επίσης δυσόιωνο ότι οι προτάσεις των Ευρωπαίων -αλλά τελικά και των Ελλήνων- πολιτικών και νομοθετών πιθανώς να μην υπολογίζουν την τρικυμώδη φύση της ναυτιλίας. Οι Ευρωπαίοι εταίροι ξεχνούν επίσης το ναυάγιο του «Ievoli Sun» που απέδειξε ότι η θάλασσα δεν ξεχωρίζει ούτε διακρίνει τα δεξαμενόπλοια που καθημερινά αγκαλιάζει. Απαιτείται νηφαλιότητα των διεθνών οργάνων και εγρήγορση των εμπλεκόμενων φορέων.

ON TIME ...ANY TIME!



MV Canarian Reefer, 270,000 cbft, built 1996



MV Frio London, 200,000 cbft, built 1996

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

Operating more than 100 Reefers worldwide, Lavinia undertake simple and highly sophisticated C.O.A.'s, frequently involving operations in ice bound ports. We have been serving our clients with innovative transportation solutions, including extensive freight financing arrangements, for over 26 years.



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft, built 1999

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

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



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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



Αντιπαράθεση Παπουτσή - Ανωμερίτη για τα ανασφάλιστα πλοία

Εξαιρετικό ενδιαφέρον παρουσίασαν οι απόψεις του τ. υπουργού Ε.Ν. Χρ. Παπουτσή στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου σχετικά με τη ναυτική εκπαίδευση. Ο τ. υπουργός διατύπωσε ανοικτά την αντίθεσή του στις διατάξεις που αφορούν αφενός την ασφάλιση πλοίων και αφετέρου τα λιμενικά ταμεία. Ο κ. Παπουτσή ήταν, μάλιστα, ο μοναδικός βουλευτής του ΠΑΣΟΚ που δεν συμφώνησε στην παράταση κατά ένα έτος για τα ανασφάλιστα πλοία, αφού ως υπουργός είχε προβλέψει σαν καταλυτική ημερομηνία την 1.11.2002 για τη θέσπιση της συγκεκριμένης αστικής κάλυψης, κάτι που αδικαιολόγητα δεν επιτεύχθηκε. Στο ίδιο πλαίσιο, ο βουλευτής του Συνασπισμού κ. Π. Λαφαζάνης δήλωσε ότι η παραπάνω παράταση εξυπηρετεί συγκεκριμένα συμφέροντα και χαρακτήρισε μάλιστα τη διάταξη «φωτογραφική».

Το δεύτερο ζήτημα της αντιπαράθεσης αφορούσε τη συμμετοχή εκπροσώπων λιμεναρχείων στους 10 νέους Οργανισμούς Λιμένων που έχουν πρόσφατα μετατραπεί σε ανώνυμες εταιρείες. Κατά τον κ. Παπουτσή, τίθεται θέμα παραβίασης δημοσίου δικαίου, αφού οι αξιωματικοί του Λ.Σ. δεν επιτρέπεται να συμμετέχουν σε ανώνυμες εταιρείες. Αν και βουλευτής Αθηνών, ο κ. Παπουτσή φαίνεται πως δεν έχει ξεχάσει τις «τρικυμίες» της Γρηγορίου Λαμπράκη.



Άνιση μεταχείριση δέχονται οι ακτοπλόοι

Την έντονη απογοήτευσή τους εξέφρασαν οι Έλληνες ακτοπλόοι για τη συνεχόμενη κυβερνητική αδιαφορία ως προς την επίλυση των χρόνιων πλέον προβλημάτων τους. Η δικαιολογημένη αγανάκτηση του συνόλου του κλάδου αφορά την καθίζηση των τιμών που τους επιβάλλει το ΥΕΝ, όταν μάλιστα η Ολυμπιακή λαμβάνει υπέρογκες επιχορηγήσεις για δρομολόγια που ο κ. Βερελής θεωρεί, εντελώς αυθαίρετα, ως... άγωνα! Οι ακτοπλόοι δυσανασχετούν για την επιδότηση αρκετών πτήσεων της Ο.Α. προς τις Κυκλάδες και τις Σποράδες, την ίδια στιγμή που ο κλάδος τους οδηγείται στην οριστική συρρίκνωση εξαιτίας της κυβερνητικής αδράνειας. Ο αγώνας χαρακτηρίζεται τελικά άνισος, καθώς είναι πλέον εμφανές ότι στη χώρα μας η ιδιωτική πρωτοβουλία θεωρείται «ύποπτη» δραστηριότητα.



Ευρω-γραφειοκράτες νομοθετούν...

Η προσέγγιση της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών της Ε.Ε. σχετικά με την προώθηση της ναυτιλίας κοντινών αποστάσεων είναι δικαίως ευπρόσδεκτη από πολλούς παράγοντες διεθνών μεταφορών. Διερωτώμαστε, όμως, ως προς το υπόβαθρο στο οποίο θα βασιστεί και λειτουργήσει ένα τόσο πολύπλοκο σύστημα. Η απορία μας σχετίζεται πιο συγκεκριμένα με τις αντικρουόμενες πολιτικές των Βρυξελλών, που επιθυμούν μεν την προώθηση του short sea shipping, επεξεργάζονται δε και τη μετατροπή των ευρωπαϊκών λιμένων σε... φρουρία! Θεωρούμε δυσνόητη την προσέγγιση των «ευρω-γραφειοκρατών», οι οποίοι ενώ σκοπεύουν να απομακρύνουν την εμπορευματική κίνηση από τις εθνικές οδούς, εντούτοις κινούν πρωτόγνωρες διαδικασίες ασφαλείας σε όλους τους λιμένες. Διαδικασίες που πιθανώς θα καταστήσουν σύντομα τους ευρωπαϊκούς λιμένες δυσλειτουργικούς, αργοκίνητους και πανάκριβους. Λίγος συντονισμός στη χάραξη μιας μακροπρόθεσμης ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών δεν θα έβλαπτε, αναρωτώμαστε όμως μήπως τα κτίρια της Ε.Ε. μετατρέπονται τελικά σε πύργους της Βαβέλ.



Πειραιάς, ώρα μηδέν

Ενδιαφέρον παρουσίασε η ημερίδα που διοργάνωσε το Ίδρυμα Καραμανλή σε συνεργασία με το Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά σχετικά με την προώθηση του Πειραιά σε διεθνές ναυτιλιακό και επιχειρηματικό κέντρο. Η ουσία της εκδήλωσης, όμως, μάλλον μας διέφυγε, αφού παρά τις εξαιρετικές προθέσεις του κ. Κασσιμάτη οι περισσότεροι ομιλητές αναφέρθηκαν σε... άσχετα θέματα. Η αλήθεια είναι ότι ο Πειραιάς έχει πλέον εγκαταλειφθεί τόσο από την Τοπική Αυτοδιοίκηση όσο και από τον κυβερνητικό πολιτικό σχεδιασμό. Είναι μάλιστα απογοητευτικό το γεγονός ότι ο ίδιος ο πρωθυπουργός αδιαφορεί επιδεικτικά για το νομό στον οποίο πολιτεύεται και εκλέγεται. Η άποψή μας είναι πως, σε λίγα χρόνια, το κέντρο των ναυτιλιακών εξελίξεων θα μετατοπισθεί στο Δέλτα Φαλήρου αλλά και στους γύρω παραθαλάσσιους δήμους, αφού η απαράδεκτη κατάσταση του λιμανιού αναγκάζει όλες τις σημαντικές ναυτιλιακές εταιρείες να αποχωρήσουν.

Θ. Σιαούνης



WE HAVE THE ABILITY. YOU HAVE THE CAPABILITY.

COMM GROUP

As a leader in satellite communications and part of the OTE Group, we provide high quality, reliable, technologically developed services all over the world. By using OTESAT-Maritel's proven services you will develop your business capabilities by:

Communicating all over the world, from any location on the globe, on land and at sea using our digital satellite voice and data communications services // Improving your company's competitiveness with our integrated telecommunications solutions // Controlling costs easily and effectively through single billing with the same provider for all services.

Expand your business capabilities through the reliability of the high quality services provided by OTESAT-Maritel, (which have been certified by the DNV in accordance with ISO 9002), knowing that you can:
Utilise directly and efficiently our personal sales account manager for all your business requirements // Benefit from our 24 hour customer care support // Reduce the cost of long distance and international calls through the Voice over IP services // Avail yourselves of Internet services, specially designed for shipping.



otesat maritel

MEMBER OF OTE GROUP



Keeping you in touch, globally.



Satellite and Maritime Telecommunications S.A.

8, Aegaleo str., GR-185 45, Piraeus // Tel: +30 210 459 9500 // Fax: +30 210 459 9600

www.otesat-maritel.com // e-mail: info@otesat-maritel.com



> > >

Από τη Λίζα Μαρέλου

Θα τηρήσουμε κοινή στάση

Η βελτίωση της εικόνας της ναυτιλίας και η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα ήταν το δίπτυχο των συζητήσεων στη διάρκεια του άτυπου Συμβουλίου υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το άτυπο συμβούλιο είχε τη μοναδικότητα να διεξαχθεί εν πλω, στο πλοίο της ANEK «Ελευθέριος Βενιζέλος», το οποίο απέπλευσε στις 15/5 από την Κόρινθο για Μεσολόγγι - Ολυμπία - Θήρα - Νάξο - Πάτμο και επέστρεψε στον Πειραιά τις πρωινές ώρες της Δευτέρας, 19/5/2003.

Κύριο θέμα της άτυπης συνάντησης των υπουργών Θαλασσίων Μεταφορών ήταν η βελτίωση της εικόνας της κοινοτικής ναυτιλίας, με απώτερο στόχο την υιοθέτηση πρωτοβουλιών και δράσεων, οι οποίες θα αποβλέπουν στην προβολή της ποιοτικής ναυτιλίας και στην αναβάθμιση της εικόνας του ναυτικού επαγγέλματος με στόχο την προσέλκυση πλοίων υψηλών προδιαγραφών στα κοινοτικά νηολόγια καθώς και νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Τόσο η επίτροπος Μεταφορών Loyola de Palacio όσο και ο Έλληνας υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Ανωμερίτης εστίασαν τις ομιλίες τους στην εικόνα που παρουσιάζει σήμερα η ναυτιλία, αλλά και στη δημοσιότητα που λαμβάνουν στις μέρες μας τα ναυτικά ατυχήματα. Η επίτροπος Μεταφορών στην ομιλία της προς τις Ξένες αντιπροσωπείες, μεταξύ άλλων, τόνισε:

«Το Συμβούλιο Μεταφορών και Ναυτιλίας, έτσι όπως το ζήσαμε εν πλω από το Μεσολόγγι μέχρι την Πάτμο, μας απέδειξε ότι οι μεταφορές σε μια πολυνησιακή χώρα, όπως η Ελλάδα, αποκτούν ιδιαίτερη σημασία.

Η ανάγκη διασύνδεσης 3.000 νησιών, από τα οποία τα 250 είναι κατοικημένα, αποδεικνύει γιατί οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν τον κορμό των διευρωπαϊκών δικτύων και έχουν ιδιαίτερη σημασία για τη χώρα αυτή. Οι Έλληνες το ήξεραν, εμείς το καταλάβαμε».

Για το θέμα της ποιοτικής ναυτιλίας, ο υπουργός Ε.Ν. επισήμανε προς τις 25 αντιπροσωπείες των υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας ότι θα πρέπει να καταγραφούν άμεσα και αναλυτικά οι δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στις ευρωπαϊκές θάλασσες και να χωροθετηθούν όσες γίνονται ανεξέλεγκτα.

Να αποτυπώσουν ρητά τις υφιστάμενες συγκρούσεις των χρήσεων της θάλασσας, καθώς και τα ανακύπτοντα προβλήματα, όπως ρύπανση, λειτουργικά αδιέξοδα ή υποβάθμιση περιβαλλοντικά ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών κ.ά.

Να συνθέσουν το μωσαϊκό των λύσεων και να αποτυπώσουν τα χωροταξικά σχέδια χρήσεων θαλασσίου περιβάλλοντος, να ελέγχουν δε αυστηρά τις επιχειρήσεις που ρυπαίνουν τη θάλασσα στο όνομα της μεγιστοποίησης των κερδών τους.

Ενώ, στο επίπεδο της εφαρμογής, ο Έλληνας υπουργός πρότεινε να συμφωνηθούν, μεταξύ άλλων, ένα Πανερωπαϊκό Σύστημα Θαλάσσιας Επισκόπησης με τη χρήση επίγειων και δορυφορικών σταθμών εντοπισμού, η άμεση παροχή της απαραίτητης υλικοτεχνικής υποδομής αντιμετώπισης και ο καθορισμός ασφαλών λιμένων για τα σκάφη που απειλούν με έκτακτα περιστατικά, καθώς και η



αντιμετώπιση της χρόνιας ρύπανσης, ιδιαίτερα από τις «απορρίψεις ρουτίνας» αποβλήτων και πετρελαιοειδών. Εξάλλου, στο πλαίσιο των θεμάτων για την προστασία του περιβάλλοντος συζητήθηκε και το ζήτημα της απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, για το οποίο ο κ. Ανωμερίτης, στη συνέντευξη Τύπου προς τα ΜΜΕ, σημείωσε ότι σε μίαν ανοικτή αγορά δεν ενδιαφέρουν μόνο τα κίνητρα αλλά και η εφαρμογή των διεθνών κανόνων. Όλοι πρέπει να σέβονται τους κανόνες και αυτός είναι ο βασικός στόχος της ποιοτικής ναυτιλίας. Δεν είναι δυνατόν, τόνισε ο υπουργός Ε.Ν., μόνο με κίνητρα να συντηρηθεί η

Και η Διακήρυξη καταλήγει

«Επιθυμώντας να διακηρύξουμε την προσήλωσή μας στο στόχο της αειφόρου ανάπτυξης στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών.

Συμφωνούμε ότι θα πρέπει να επιδιώκουμε διαρκώς την υιοθέτηση δράσεων / πρωτοβουλιών που προωθούν την ποιοτική ναυτιλία, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της ρύπανσης που προκαλείται από πλοία και πηγές Ξηράς, και αποσκοπούν στην προσέγκυση ποιοτικών πλοίων στα κοινοτικά νηολόγια μέσω της υλοποίησης πολιτικών παροχής κινήτρων σύμφωνα με το κοινοτικό



υπόθεση της ανταγωνιστικότητας, υπενθυμίζοντας πως οι Έλληνες πρωτοστατούν στην ανανέωση του στόλου.

Παράλληλα, στο άτυπο συνέδριο έγινε ομοφώνως δεκτή από το Συμβούλιο Υπουργών της Ε.Ε. η πρόταση της ελληνικής αντιπροσωπείας για την ίδρυση, στην Ελλάδα, Ευρωπαϊκού Κέντρου Στρατηγικών Μελετών για θέματα ναυτιλίας με στόχο τη χάραξη της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, χωρίς ωστόσο να γίνουν γνωστά περισσότερα στοιχεία, κυρίως για το χρονικό διάστημα που θα περάσει σε εφαρμογή.

Την τελευταία ημέρα του συμβουλίου, στο νησί της Αποκάλυψης, εγκρίθηκε ομοφώνως από το Συμβούλιο Υπουργών η Διακήρυξη της Πάτμου, η οποία αναφέρεται στην προστασία του υγρού στοιχείου, που έχει υποβαθμιστεί από την ανθρώπινη παρέμβαση.

Αναλυτικότερα η Διακήρυξη αναφέρει:

«Συνειδητοποιώντας την ανάγκη να διασφαλίσουμε το ανθρώπινο περιβάλλον και ειδικότερα το θαλάσσιο περιβάλλον.

Αναγνωρίζοντας ότι τα θέματα της περιβαλλοντολογικής προστασίας που σχετίζονται με τη ναυτιλία αποτελούν για την Ευρωπαϊκή Ένωση σταθερή υψηλή προτεραιότητα και, παρόλο που η ναυτιλία είναι ο πλέον περιβαλλοντικά φιλικός τρόπος μεταφοράς, περαιτέρω ενέργειες για τη βελτίωση της περιβαλλοντολογικής επίδοσης είναι πάντοτε ευπρόσδεκτες».

πλαίσιο που διέπει τις πολιτικές αυτές.

Τονίζουμε την ανάγκη πιστής και συνεχούς εφαρμογής της σχετικής νομοθεσίας, καθώς επίσης και δημιουργίας αξιόπιστων συστημάτων ετοιμότητας και απόκρισης για την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης, που θα πρέπει να περιλαμβάνουν κοινοτική δράση και συνεργασία μεταξύ των κρατών-μελών και των κρατών-μελών και γειτονικών χωρών, συμπεριλαμβανομένης και της κοινοτικής δράσης στο πλαίσιο του ΙΜΟ, με στόχο την επίτευξη του υψηλότερου επιπέδου προστασίας και ελέγχου του θαλασσιού περιβάλλοντος».

Η Διακήρυξη αντανάκλα την ευαισθησία των Ευρωπαίων υπουργών σε θέματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας και περιβαλλοντικής προστασίας, αλλά επίσης και την αποφασιστικότητά τους για τη θέσπιση κοινής περιφερειακής πολιτικής και νομοθεσιών ως προς τα θέματα αυτά.

Επί πλέον, ενδιαφέρον παρουσιάζει η διάθεση των κρατών-μελών για χάραξη κοινής στρατηγικής τόσο σε θέματα που άπτονται του ενδιαφέροντος των γειτονικών τους κρατών όσο και για τη θέσπιση ενιαίας κοινοτικής δράσης στον ΙΜΟ.

Η Διακήρυξη αντικατοπτρίζει τη νέα στάση που τείνουν να λάβουν οι Ευρωπαίοι σε θέματα περιφερειακής ναυτιλιακής πολιτικής, παρά την απηχανία ακόμα και τον εκνευρισμό τόσο του ΙΜΟ όσο και των διεθνών φορέων και ναυτιλιακών ενώσεων.



ΟΛΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΑΕ

*Με νέο εξοπλισμό & υποδομή
ορίζουμε τη νέα εποχή στο κέντρο της Μεσογείου*



Ιστορία



Ενεργός Λιμένας



Επιβατικό Λιμάνι



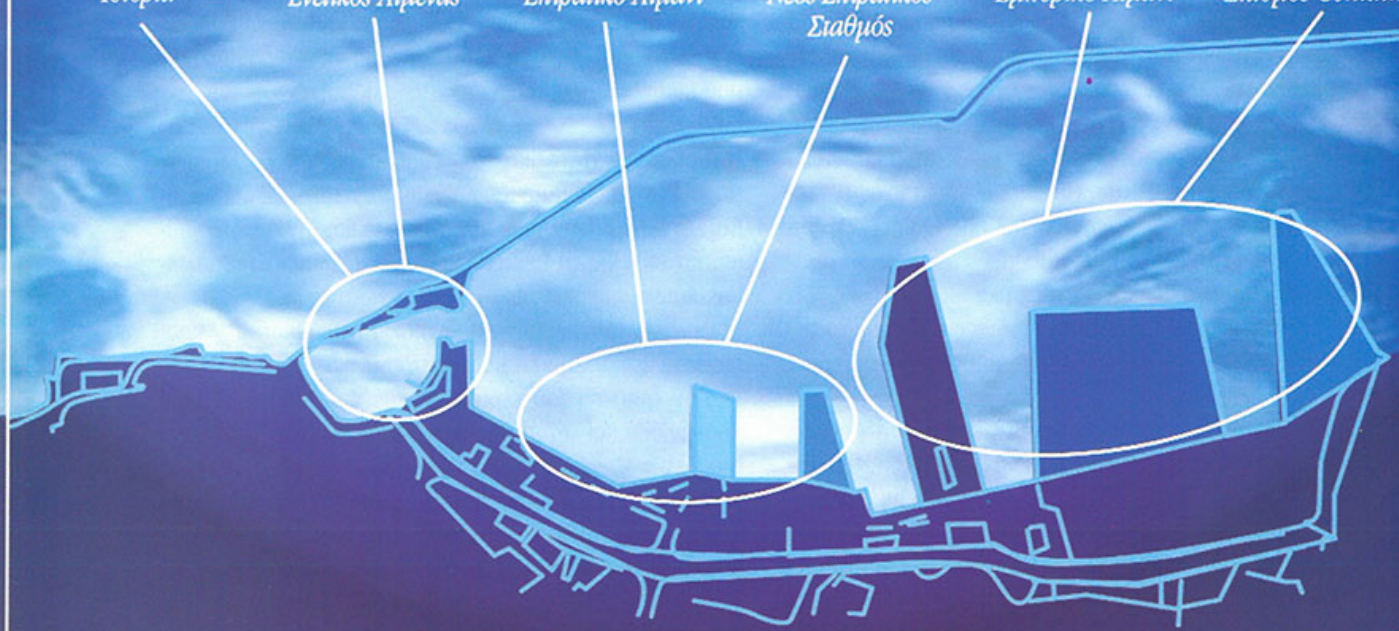
Νέος Επιβατικός
Σταθμός



Εμπορικό Λιμάνι



Σταθμός Container



ΛΙΜΑΝΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ - Τ.Θ. 1068 - 711 10 ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ

• ΤΗΛ.: +30 2810-338114-6 • FAX: +30 2810-226110 • www.portheraklion.gr • e-mail: portir@otenet.gr



100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

45, VAS. SOFIAS AVE.
ATHENS 106 76, GREECE
TEL.: 210 7267000, FAX: 210 7267043
E-Mail: pacatl@p-a-corp.gr



Επιμέλεια:

Λίζα Μαρέλου



Ύψωσαν την ελληνική σημαία

Την ελληνική σημαία ύψωσαν, τα κάτωθι πλοία:

Τα υπό σημαία Παναμά φορτηγά πλοία ΧΙΟΥΝΤΑΪ ΚΟΜΟΝΤΟΡ, 51.841 κοχ, και ΧΙΟΥΝΤΑΪ ΝΤΙΟΥΚ, 51.836 κοχ, των λιβεριανών πλοιοκτητριών εταιρειών Hyundai Commadore και Duke Marine Inc., αντιστοίχως, με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα και για τα δύο πλοία την Danaos Shipping Company.

Το υπό σημαία Χονγκ Κονγκ φορτηγό πλοίο ΓΟΥΝΤΙ, 16.985 κοχ, της λιβεριανής πλοιοκτητρίας εταιρείας Emerald Chartering Inc. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Seastar Chartering Ltd.

Τα ναυπηγούμενα φορτηγά πλοία ΧΡΙΣΤΙΝΑ Α., 30.450 κοχ, και ΜΑΡΙΑ Α., 30.450 κοχ, των λιβεριανών πλοιοκτητριών εταιρειών Seawave Marine S.A. και Seabreeze Marine S.A., αντιστοίχως, με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα και για τα δύο πλοία τη Vrontados S.A.

Το υπό σημαία Παναμά φορτηγό πλοίο ΓΑΛΗΝΗ Σ., 17.429 κοχ, της λιβεριανής πλοιοκτητρίας εταιρείας Instinct Shipping S.A. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Order Shipping Company Limited.

Το υπό σημαία Νορβηγίας φορτηγό πλοίο ΝΟΥΕΒΑ Ε-ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ, 28.718 κοχ, της πλοιοκτητρίας εταιρείας Basin Maritime S.A. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Fafalios Shipping S.A.

Το ναυπηγούμενο Δ/Ξ ΠΡΟΣΤΑΡ, 23.250 κοχ, της λιβεριανής πλοιοκτητρίας εταιρείας Kiowa Enterprises S.A. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη

Metrostar Management Corp.

Το ναυπηγούμενο δεξαμενόπλοιο ΑΖΤΕΚ, 39.085 κοχ, της πλοιοκτητρίας εταιρείας Sea Mayfair S.A. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Tsakos Energy Navigation.

Το υπό σημαία Μπαχαμών φορτηγό πλοίο ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ, 10.765 κοχ, της πλοιοκτητρίας εταιρείας Tiffany Shipping S.A. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Embros Lines Shipping Company SP. S.A.

Το υπό σημαία Marshall Islands φορτηγό πλοίο ΝΑΒΙΟΣ ΕΤΖΙΑΝ, 29.499 κοχ, της πλοιοκτητρίας εταιρείας Aegean Shipping Corporation με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα τη Levant Maritime International S.A. Το ναυπηγούμενο φορτηγό πλοίο ΕΥΝΟΙΑ, 31.167 κοχ, της πλοιοκτητρίας εταιρείας Tranquil Navigation Ltd με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Blue Planet Shipping Limited.

Το υπό σημαία Marshall Islands φορτηγό πλοίο ΔΑΝΑΗ, 40.622 κοχ, της πλοιοκτητρίας εταιρείας Eaton Marine S.A. με διαχειρίστρια εταιρεία στην Ελλάδα την Diana Shipping Agencies S.A.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ευχαρίστησε, αντιστοίχως τους κ. Ιωάννη και Δημήτριο Κούστα, Αλέξανδρο Μαρίνο και Ματθαίο Δ. Λω, Γεώργιο Σκιαθίτη, Θεόδωρο Αγγελόπουλο, Λουκά Σ. Φαφαλιό, Νικόλαο Τσάκο, Άννα Δρακοπούλου, Δαμιανό Λω, Αντώνιο Μερούση και τον Συμεών Παληό.

Αύξηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος

Το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα κατά τη διάρκεια του τριμήνου από Ιανουάριο μέχρι Μάρτιο του 2003 ανήλθε σε 2.218,9 εκατομμύρια ευρώ έναντι 2.114,1 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου τριμήνου 2002.

Ειδικότερα, κατά το μήνα Μάρτιο 2003 το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε στα 791,8 εκατομμύρια ευρώ έναντι 716,6 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου μηνός Μαρτίου 2002.

Επισημαίνεται ότι από το 1999 διαφοροποιήθηκε από την Τράπεζα της Ελλάδος η μεθοδολογία υπολογισμού του ναυτιλιακού συναλλάγματος σύμφωνα με τις απαιτήσεις των διεθνών οργανισμών (ΔΝΤ, Ευρωπαϊκή Τράπεζα κ.λπ.).



Δύο νέα πλοία για την Danaos Shipmanagement

Την κατασκευή δύο νέων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με μεταφορική ικανότητα 8.100 εμπορευματοκιβωτίων των είκοσι ποδών (ten's), για λογαριασμό της εταιρείας Danaos Shipmanagement, πρόκειται να χρηματοδοτήσει η Τράπεζα Εξαγωγών - Εισαγωγών της Κορέας (KEXIM).

Η υπογραφή της συμφωνίας ανάμεσα στις δύο πλευρές έγινε στις 22 Μαΐου 2003, μεταξύ του διευθύνοντος συμβούλου της KEXIM κ. Dong - Kwan Kim και του προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου της Danaos Shipmanagement, δρος Γιάννη Κούστα.

Τα δύο νέα πλοία, που θεωρούνται από τα μεγαλύτερα του κόσμου, θα κατασκευαστούν στη Νότια Κορέα και στη συνέχεια θα χρονοναυλωθούν από τη ναυτιλιακή εταιρεία τακτικών διά θαλάσσης μεταφορών China Shipping Container Line (CSCL) για τα επόμενα δώδεκα χρόνια, για να εκτελούν δρομολόγια στη γραμμή που συνδέει την Κίνα με την Αμερική. Το συνολικό κόστος των πλοίων υπολογίζεται να ανέλθει στο ποσόν των 160 εκατομμυρίων δολαρίων, θα φέρουν την κυπριακή σημαία και θα επανδρωθούν από Έλληνες αξιωματικούς και Ουκρανούς ως κατώτερο πλήρωμα.

Ο ναυτιλιακός τομέας, στον οποίο η τράπεζα KEXIM εισέρχεται για πρώτη φορά, δεν θα μπορούσε παρά να αποτελεί έναν από τους βασικούς άξονες εφαρμογής της απόφασης αυτής, ενώ οι Έλληνες διαχειριστές πλοίων βρίσκονται πολύ ψηλά στη λίστα των υποψηφίων συνεργατών της κορεατικής τράπεζας.

Αξίζει να σημειωθεί πως οι Κορεάτες τραπεζίτες έχουν επεξεργασθεί, ειδικά για τους Έλληνες διαχειριστές πλοίων, χρηματοδοτικά εργαλεία τα οποία, μεταξύ άλλων, προβλέπουν και σταθερά μακροπρόθεσμα επιτόκια, επιθυμώντας με τον τρόπο αυτό να καταδείξουν ότι αναγνωρίζουν τον κυρίαρχο ρόλο που διαδραματίζουν οι Έλληνες στις εξαγωγές πλοίων της Κορέας.

Απέπλευσε το AEGEAN EAGLE



Μετά την επιτυχή παράδοση / ονοματοδοσία του Δ/Ε «Aegean Eagle», στις 23/01/2003, στην πλοιοκτήτρια εταιρεία του από τα ναυπηγεία της Hyundai Samho Heavy Industries Co. Ltd, το πλοίο απέπλευσε για το παρθενικό του ταξίδι με καπετάνιο τον κ. Αθανάσιο Γεωργούντζο και α' μηχανικό τον κ. Παντελή Κατσαρέα, με προορισμό το Νοβοροσίσκ της Ρωσίας για φόρτωση μέσω Δαρδανελίων και των Στενών του Βοσπόρου. Την 6η Απριλίου πέρασε από την Πάχη Μεγάρων όπου και παρέμεινε αγκυροβολημένο για μία ημέρα για λήψη εφοδίων. Με την ευκαιρία αυτή, το πλοίο επισκέφθηκαν αντιπρόσωποι των πλοιοκτητών, ο γενικός διευθυντής της διαχειρίστριας εταιρείας Arcadia Shipmanagement Co. Ltd, κ. Νικόλαος Μανιάς, στελέχη της χρηματοδοτούσας τράπεζας, The Royal Bank of Scotland Plc, καθώς και συγγενείς των μελών του πληρώματος του πλοίου.

Το «Aegean Eagle» είναι ένα δεξαμενόπλοιο suezmax, χωρητικότητας 165.000 dwt, το οποίο έχει ναυπηγηθεί με τις αυστηρότερες προδιαγραφές και σύμφωνα με τις προβλέψεις των διεθνών κανονισμών (IMO) για την ασφαλή ναυσιπλοΐα και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος (double bottom, double hull) ως και σύστημα προστασίας των υφάλων με χρήση οικολογικών χρωμάτων. Το πλοίο είναι τελευταίου τύπου τεχνολογίας και πλήρως αυτοματοποιημένο. Είναι ταξινομημένο στο νορβηγικό νηογνώμονα Det Norske Veritas και πλήρως εξοπλισμένο για τη μεταφορά όλων των ειδών υγρών φορτίων.

Ελληνικό νηολόγιο

Συνεχίσθηκε και κατά το μήνα Απρίλιο η τάση ανανέωσης του εμπορικού στόλου. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία εγγραφών - διαγραφών του ελληνικού νηολογίου:

- Ενεγράφησαν 20 πλοία, 1.325.824 κοχ, μέσης ηλικίας 4 ετών για τα εμπορικά του άρθρου 13 Ν.Δ. 2687/53 και 6 για τα πάγιων διατάξεων.
- Διεγράφησαν 16 πλοία, 776.562 κοχ, μέσης ηλικίας 25 ετών και για τις δύο κατηγορίες.





Στη "λευκή λίστα" η ελληνική σημαία

"Η ένταξη της ελληνικής σημαίας και η διατήρησή της στη λευκή ζώνη αποδεικνύει την κοινή προσπάθεια κυβέρνησης και φορέων της ναυτιλίας για την υπηρεσία της στρατηγικής της ποιοτικής ναυτιλίας, όρο τον οποίο καθιερώσαμε πλέον και σε κοινοτικό επίπεδο", δήλωσε ο υπουργός Ε.Ν. Γιώργος Ανωμερίτης με αφορμή την ένταξη της ελληνικής σημαίας στη λευκή λίστα της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Αναλυτικότερα, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν στην 36η σύνοδο της επιτροπής του Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU), στο Ντουμπρόβνικ της Κροατίας, η Ελλάδα κατατάσσεται στη λευκή λίστα της παγκόσμιας ναυτιλίας, γεγονός το οποίο πιστοποιεί το Ελληνικό Εθνικό Νοολόγιο ως νοολόγιο ποιό-

τητας, που σημαίνει ότι πλοία υπό ελληνική σημαία θα θεωρούνται ποιοτικά και ως εκ τούτου θα υπόκεινται σε λιγότερες επιθεωρήσεις στα διεθνή λιμάνια. Όπως είναι γνωστό, το Paris MOU με συγκεκριμένα κριτήρια μετράει την απόδοση των κρατών σημαίων, κατατάσσοντάς τα σε μαύρη, γκρίζα και λευκή ζώνη.

Η Ελλάδα έως το 1996 βρισκόταν στη μαύρη ζώνη, ενώ μέχρι το 2000 βρισκόταν στην γκρίζα ζώνη. Το 2001 για πρώτη φορά βρέθηκε στη λευκή ζώνη, θέση που διατήρησε και το 2002.

Από τον πλήρη πίνακα της κατάταξης όλων των χωρών, στη μαύρη λίστα βρίσκονται οι χώρες Μάλτα, Κύπρος, Βουλγαρία, Τουρκία, Ουκρανία, Αλβανία και Ρουμανία.



Ο κ. Δελμηχάλης συζητά για μέτρα ασφαλείας

Με τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχο Χρ. Δελμηχάλη συναντήθηκε αντιπροσωπεία της Γαλλίας με επικεφαλής τον κ. Edouard Laundrain, πρόεδρο της επιτροπής της γαλλικής Βουλής, για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων ασφαλείας και τη μεταφορά επικινδύνων και ρυπογόνων φορτίων με πλοία. Στη διάρκεια της συνάντησης συζητήθηκαν οι πρόσφατες αποφάσεις του Συμβουλίου Υπουργών Ναυτιλίας σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού 417/2002 για την επιτάχυνση της απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος.

Αναλυτικότερα, οι δύο αντιπροσωπείες συζήτησαν τα μέτρα που μπορούν να ληφθούν για την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος (προσδιορισμός τόπων καταφυγής, θέσπιση ιδιαίτερα ευαίσθητων θαλασσίων περιοχών κ.λπ.) κυρίως στην περιοχή της Μεσογείου Θάλασσας, για τη συνεργασία των μεσογειακών κρατών προς το σκοπό αυτόν, για το καθεστώς επιθεωρήσεων των πλοίων, καθώς και για την εκπαίδευση των ναυτικών και τον εφοδιασμό τους με τα απαραίτητα πιστοποιητικά, επισημαίνοντας παράλληλα τη σταθερή προσήλωση των χωρών τους για εφαρμογή των αρχών της ποιοτικής ναυτιλίας σε κοινοτικό και παγκόσμιο επίπεδο.

12 δισ. θα δώσει το υπουργείο Αιγαίου για τις άγονες γραμμές



Σε 12 δισ. δραχμές θα ανέλθει το χρηματικό ποσό που θα δοθεί από το υπουργείο Αιγαίου για την κάλυψη των άγονων γραμμών. Το ποσό που θα δοθεί αφορά τον επόμενο χρόνο και είναι διπλάσιο του περυσινού. Παράλληλα, το υπουργείο Αιγαίου προχωρεί στην υλοποίηση της μελέτης για την κατασκευή και δρομολόγηση οκτώ επιβατηγών/οχηματαγωγών πλοίων που θα δρομολογηθούν στο Αιγαίο.

Τα πλοία που θα κατασκευαστούν, σύμφωνα με το πρόγραμμα του υπουργείου, δεν θα είναι ταχύπλοα, αλλά θα συνδυάζουν την ασφαλή ναυσιπλοΐα με το οικονομικό κόστος.

Το παραλειπόμενο της ειδήσεως είναι πως ο κ. Σηφουνάκης δεν έχει συναντηθεί ακόμη με τον υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών κ. Χριστοδουλάκη για την οριστικοποίηση του προγράμματος! Σε αναμονή λοιπόν...

**ΤΑΞΙΔΕΨΕ ΜΑΖΙ ΜΑΣ
ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ
ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ**

**ως σπουδαστής
και αξιωματικός
γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα
δεξαμενόπλοια**



KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

ΤΗΛ: 010 94 84 500 FAX: 010 94 08 508 TLX: 21 43 41 - 21 43 42 KRIS GR e-mail: kristen@internet.gr

Ναι στο διάλογο

Όχι στα συνθήματα



Του βουλευτή Β' Αθηνών Μιλτιάδη Ιω. Βαρβιτσιώτη

Είναι γνωστή η πρόσφατη αντιπαράθεση μεταξύ κυβέρνησης και Νέας Δημοκρατίας κατά τη διάρκεια της συζήτησης, στη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίας της Βουλής, για το σχέδιο νόμου «Ναυτική επαγγελματική εκπαίδευση, κατάρτιση και επιμόρφωση και ρύθμιση άλλων θεμάτων αρμοδιότητας ΥΕΝ».

Η συζήτηση κινήθηκε σε έντονο ύψος μεταξύ του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ανωμερίτη και του τομεάρχη Ναυτιλίας της Ν.Δ. κ. Μ. Βαρβιτσιώτη, του οποίου και απόψεις για το θέμα της απόσυρσης των τάνκερ μονού τοιχώματος δημοσιεύουμε στο παρόν τεύχος.

Το τελευταίο διάστημα, με πρωτοβουλία της Νέας Δημοκρατίας, μείζονα θέματα που απασχολούν τη ναυτιλιακή κοινότητα ετέθησαν επί τάπητος στο ελληνικό Κοινοβούλιο. Οι διαπιστωμένες αδυναμίες της ελληνικής οικονομίας, η υποχώρηση της ανταγωνιστικότητας, η έξαρση των πτωχεύσεων και της ανεργίας, σε συνδυασμό με τη ρευστότητα που δημιουργήθηκε στον κλάδο της ναυτιλίας μετά το ναυάγιο του «Prestige», επέβαλαν την κινητοποίησή μας προκειμένου να συζητηθούν σε βάθος τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος της ναυτιλίας, ο οποίος προσφέρει ετησίως 8,5 δισ. ευρώ στην ελληνική οικονομία, καλύπτοντας το 20% του εμπορικού ελλείμματος.

Με αποκλειστική ευθύνη της κυβέρνησης στη συζήτηση για το «πακέτο Prestige» επιστρατεύθηκαν οι χαρακτηρισμοί, οι ταμπέλες και οι ύβρεις, προκειμένου να τρωθεί η παράταξή μας. Η στάση αυτή δεν μας εξέπληξε. Άλλωστε, είναι πάγια πρακτική του ΠΑΣΟΚ και των μηχανισμών του να επιλέγουν την πόλωση, τις διαχωριστικές γραμμές και το δικασμό, για να συσκοτίσουν τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί.

Όσο και αν λασπολογούν, η Ν.Δ. θα επιμένει να θέτει τα θέματα ουσίας. Οι αποφάσεις για την επίσπευση απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων έχουν ήδη ληφθεί. Το πρώτο ερώτημα που τίθεται είναι γιατί η χώρα μας συναίνεσε στην αλλαγή του κανονισμού 417/2002 πριν καν αυτός τεθεί σε εφαρμογή; Γιατί δεν επέμεινε στη διεξαγωγή μιας ουσιαστικής συζήτησης στους κόλπους της Ε.Ε και συντάχθηκε πίσω από τις προτάσεις της Γαλλίας και της Ισπανίας, οι οποίες είχαν ως μοναδικό στόχο να εξευμενίσουν την κοινή τους γνώμη για το λανθασμένο τρόπο με τον οποίο αντιμετώπισαν το περιστατικό;

Πέρα από την πλήρη ανακολουθία λόγων και έργων της κυβέρνησης στο συγκεκριμένο θέμα, από την εξέλιξη στο θέμα του «Prestige» προκύπτουν μερικά ακόμη μείζονα ζητήματα. Όπως η παράκαμψη του IMO από την Ε.Ε. στη λήψη των σχετικών αποφάσεων. Αυτήν τη στρατηγική υποστήριζαν ευλαβικά όλες οι προηγούμενες κυβερνήσεις και, δυστυχώς, με ευθύνη της κυβέρνησης ανατρέπεται. Δημιουργούνται επίσης σοβαρά ερωτήματα για τη ναυτιλιακή πολιτική της χώρας.

Δεν μπορεί από τη μία πλευρά η ηγεσία του ΥΕΝ να θέτει ως πρώτο στόχο την προσέλκυση νέων πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο και από την άλλη να ξεορκίζονται οι Έλληνες επιχειρηματίες επειδή διαφώνησαν με τις αποφάσεις που ελήφθησαν. Ούτε επίσης μπορεί η ελληνική κυβέρνηση να συνυπογράφει νέα μέτρα χωρίς να λαμβάνει υπ' όψιν την οικονομική επιβάρυνση που θα προκαλέσει στις επιχειρήσεις και στις εκατοντάδες θέσεις εργασίας Ελλήνων ναυτικών, που θα καταργηθούν πέντε χρόνια νωρίτερα.

Ο πολιτικός διάλογος ειδικά για τα θέματα της ναυτιλίας θα πρέπει να γίνεται με θέσεις ουσίας. Όχι με αστήρικτες και αυθαίρετες καταγγελίες και επιθέσεις λάσπης. Ορισμένοι έφτασαν στο σημείο να συνδέσουν το ενδιαφέρον μας για τις ανησυχιακές αποφάσεις της Ε.Ε με την υπόθεση της ΜΑΥΟ, ποντάροντας στη λήθη της κοινής γνώμης. Άλλοι ανακαλύπτουν στις προθέσεις της Νέας Δημοκρατίας τις πλέον αντεργατικές επιδιώξεις και ότι όλα θα θυσιάστούν -ακόμα και η επιβίωση της νησιωτικής Ελλάδας- προς όφελος των εφοπλιστών.

Έφτασαν, μάλιστα, στο πλαίσιο μιας συντονισμένης επίθεσης, να κατηγορούν αποκλειστικά και μόνον την παράταξή μας για την κοινοτική οδηγία που αφορά την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών.

Ματαιοπονούν, όμως, αν νομίζουν ότι ο κόσμος ξέχασε το «κάζο» της Χαριλάου Τρικούπη για τους τόνους λάσπης που έριξε και ότι θα τους σώσει η παραπληροφόρηση από το επικείμενο εκλογικό ναυάγιο. Η Νέα Δημοκρατία δεν έρχεται για να υψώσει νέες διαχωριστικές γραμμές. Ούτε όμως θα επιτρέψει να τις ορθώσει η κυβέρνηση.

Επειδή τα παιχνίδια της προπαγάνδας αυτήν τη φορά δεν θα μείνουν αναπάντητα, τους προκαλώ να ανατρέξουν στα αρχεία τους. Εκεί θα βρουν, μεταξύ άλλων, και την ομιλία του πρώτου τη τάξει υπουργού της κυβέρνησης στο Ναυτικό Όμιλο, όπου ο Ν. Χριστοδουλάκης παραδέχθηκε ότι το ραντεβού του ΠΑΣΟΚ με τη ναυτιλία άργησε 20 χρόνια!!!

Επειδή λοιπόν και μνήμη υπάρχει και κρίση από τον κόσμο που μας παρακολουθεί, ας σταματήσουν κάποιοι να προκαλούν τη νοημοσύνη του.

GENERAL SHIPS' REPAIRS

PANAGIOTIS P. LIAKOS

ΕΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΑΠΟ ΤΟ 1970

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





>>> Άποψη του Εμμανουήλ Βορδώνη, Executive Director της Thenamaris (Ships management) Inc.

Για την Ύδρα, τις Σπέτσες και ένα Αιγαίο πιο κοντά... ...και για τον Πειραιά που θα αναπνέει καλύτερα

Το αφιέρωμά σας για τον Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων και Λιμένων μάς άνοιξε το δρόμο και έδωσε την ευκαιρία για τη συζήτησή μας αυτή.

Ευχαριστώ για τη δυνατότητα που δημιουργείτε για την ταυτόχρονη επικοινωνία με τα σημαντικά, φορτωμένα και, μοιραία, δυσεύρετα στελέχη του δημόσιου και του ιδιωτικού χώρου, τους κατοίκους του Πειραιά και τους χρήστες του λιμανιού, που όλοι μαζί χρειάζεται να δεχθούν τα ερεθίσματα, να ανταλλάξουν απόψεις και, αν συμφωνήσουν, να κινηθούν με συνέργεια και ταχύτητα. Καταλαβαίνετε πόσο χρόνο και κόπο θα χρειαζόταν η εξεύρεση της κατάλληλης στιγμής για να διαβάσουν ο υπουργός και ο γενικός γραμματέας, ή να δεχθούν τη σχετική προφορική παρουσίαση που παράλληλα και άμεσα αφορά τον γενικό γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής/YEN κ. Νικ. Θωμόπουλο, τον πρόεδρο και

διευθύνοντα σύμβουλο του ΟΛΠ κ. Σωτ. Θεοφάνη, αλλά και τον ΟΡΣΑ, το ΥΠΕΧΩΔΕ, όπως ταυτόχρονα αγγίζει και σε μεγάλο βαθμό τον κ. Αγραπίδη και το Δημοτικό Συμβούλιο του κεντρικού Πειραιά και των παρακείμενων δήμων.

Οι εταιρείες των γρήγορων πλοίων νέας τεχνολογίας και με μικρό βύθισμα, σαν την HELLAS FLYING DOLPHINS, τον ΣΤΡΙΝΤΖΗ, τον ΣΑΡΩΝΙΚΟ, αλλά και οι άλλες με τα συμβατικά βαπόρια της βαθιάς γάστρας και τα κρουαζιερόπλοια, άμεσα και έμμεσα, μπορεί να ωφεληθούν και είναι σημαντικό να συμβάλουν με τη δικιά τους άποψη. Άλλωστε, η ενημέρωση αφορά τους δημότες του Πειραιά και όλους εμάς, από τη Γλυφάδα, το Παγκράτι, την Ερυθραία, το Λονδίνο, το Βερολίνο και τη Νέα Υόρκη, που από το αεροδρόμιο στα Σπάτα στριμωχνόμαστε μπλοκαρισμένοι στις προσβάσεις του λιμανιού, για να



φτάσουμε, οι εργαζόμενοι, στη δουλειά μας κάπου στο Πέραμα και οι ταξιδιώτες για να προλάβουμε το βαπόρι που φεύγει στις οκτώ για το Σαρωνικό και τις Κυκλάδες. Έτσι, για όλους εμάς, ένα σοβαρό περιοδικό της Ναυτιλίας και των λιμανιών μοιάζει το κατάλληλο όχημα της πρώτης αυτής επικοινωνίας που χρειάζεται τη συνολικότητα και τον ταυτοχρονισμό.

Είναι μια σκέψη απλή, που δεν ξεκινάει από ακαδημαϊκές θεωρίες για ολοκληρωμένα συστήματα μεταφορών Intermodal Transportations, βελτιστοποιήσεις στα Upstream & Downstream logistics και door to door services. Ούτε που εδράζεται σε υψηλού επιπέδου χωροταξικές, πολεοδομικές και κυκλοφοριακές ανησυχίες κι επιστημονικότητα.

Είναι προϊόν της επαναλαμβανόμενης υψηλής αδρεναλίνης και αγωνίας, για το αν, κολημένοι στους άξονες που οδηγούν στο βαπόρι, θα φθάσουμε έγκαιρα! Για το πώς θα αφήσουμε την οικογένεια και τις βαλίτσες για να προλάβουν εκείνοι πια το εισιτήριο στην ουρά του γκιόσε και να διαπραγματευτούν παρακλητικά τα λίγα δευτερόλεπτα στην καθυστέρηση της αναχώρησης, που θα επιτρέψει στον ασθμαίνοντα σύζυγο να μπει στο καράβι μετά τη φρενήρη του κούρσα, όπου περνώντας από το πλήρες πάρκινγκ του ΟΛΠ θα καταλήξει σε κάποια παράνομη στάθμευση και αφαίρεση των πινακίδων από τα πεζοδρόμια στους παραδρόμους του λιμανιού.

Και όταν το βαπόρι έχει πια φύγει και το επόμενο πλοίο δεν έχει θέση, είναι να απορεί κανείς πώς μόνο τόσο λίγοι μέχρι τώρα τόλμησαν να βουτήξουν στα ύποπτα νερά του λιμανιού με την ελπίδα πως ο συναγερμός «άνθρωπος στη θάλασσα» θα βάλει τις προπέλες στο «κράτει» για το περιμάζεμα του ναυαγού συζύγου από το ποτάμι που μόλις αμολήσε κάβο.

Είναι σημαντικό ότι στην εποχή μας η μονάδα μέτρησης της θαλάσσιας απόστασης δεν είναι το ναυτικό μίλι. Είναι ο χρόνος, οι ώρες, τα λεπτά και τα δευτερόλεπτα που θα επιτρέψουν την άφιξη στους μοναδικούς προορισμούς του Αιγαίου. Και η μέτρηση του χρόνου δεν ξεκινάει μόνο από το «πρόσω-αργά», από το «πράγματι πολύ-αργά», όσο το συμβατικό της ΔΑΝΕ και μια «παντόφλα» για τη Σαλαμίνα κλείνουν το δρόμο προς την μπούκα. Το χρονόμετρο ξεκινά από τη στιγμή που αφήνουμε πίσω μας την πόρτα στη Βούλα, στο Μαρούσι, στο κέντρο και τον αερολιμένα των Αθηνών. Στη συνολική διάρκεια για την άφιξη θα μπορούσε να προστεθεί η έννοια και ο χρόνος για το κλείσιμο της θέσης, της παραλαβής του εισιτηρίου, η ουρά προς το κιόσκι, η διαδικασία ακύρωσης

κ.λπ..., πράγματα που όμως δεν αφορούν τη διαχείριση του λιμανιού και των δρόμων, αλλά αναφέρονται στην οργάνωση των εταιρειών και τις πρακτικές λύσεις σαν αυτές που διαλέγει ο Στέλιος Χατζηνιώannου και η Easy Jet. Όλα βασίζονται στην απλή παρατήρηση πως κάπου εκεί, λίγα μέτρα πριν από την Ανατολική Πύλη του Πειραιά, κρυμμένη από τον όγκο του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας, υπάρχει μια θάλασσα προστατευμένη από το Μελέμι, το Μαϊτρο, τον Πουνέντε, με μικρό πρόβλημα στο Λεβάντε, το Σιρόκο και την Όστρια. Υπάρχει και ένα κρηπίδωμα με σίγουρα επαρκή για τα ταχύπλοα του Σαρωνικού, αλλά μάλλον και των Κυκλάδων, βαθιά! Υπάρχει και η πρόθεση και τα χρήματα για να κατασκευασθεί εκεί μια καινούργια μαρίνα, αν το έργο δεν έχει ήδη αρχίσει, που προορίζεται για τις αποβιβάσεις και τη διακίνηση των Ολυμπιακών επισκεπτών μας του χρόνου το καλοκαίρι. Και μπροστά από αυτήν την προστατευμένη θάλασσα, τυχαίνει να απολήγει ο κόμβος της οδού Κηφισού που φέρνει το Αεροδρόμιο μισή μόνο ώρα κοντά, η αφετηρία του Τραμ, ο σταθμός του ΗΣΑΠ στο Νέο Φάληρο, οι δρόμοι από το κέντρο της Αθήνας, αλλά και τόσο τα ανατολικά όσο και τα δυτικά προάστια μαζί με τις απολήξεις των Εθνικών και της Αττικής Οδού. Και κάτω από τις γέφυρες και το «Spaghetti Junction», της Κηφισού, υπάρχουν μεγάλοι χώροι στάθμευσης δίπλα στα δημόσια πάρκα του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας και των αναπλάσεων του παραλιακού μετώπου, που περιμένουν τους ανθρώπους και τη ζωή για να ενισχύσουν το σκοπό της υπάρξεώς τους. Δίπλα σε αυτά, η προγραμματισμένη και προϋπολογισμένη γέφυρα, μόνιμη ή στα overlays των Ολυμπιακών έργων, που μαζί με το Μπουλεβάρτο που γρήγορα ολοκληρώνεται στον ιππόδρομο, θα υλοποιήσει το όραμα με τη λύση της Βαρκελώνης, η οποία συνέδεσε ενεργά το παραλιακό της μέτωπο με τον πολεοδομικό της ιστό.

Έτσι, με τη μοναδική αυτή, σε διεθνή κλίμακα, σύγκλιση του πλήρους φάσματος των δημόσιων μέσων μεταφοράς και των χώρων στάθμευσης για ιδιωτικά αυτοκίνητα, που αποτελεσματικά μπορούν να διαχειριστούν και διοχετεύσουν πολλές χιλιάδες επιβατών την ημέρα, χρειάζεται μόνο μία απλή, ταυτόχρονη και συλλογική απόφαση.

Μια απόφαση, που θα αποφορτίσει τον Πειραιά από μερικά εκατομμύρια το χρόνο περαστικούς που δεν ψωνίζουν, δεν κάθονται, δεν χρησιμοποιούν, παρά μόνο διασχίζουν την πόλη σαν να ήταν διάδρομος, για να πλησιάσουν τον προορισμό τους μέσα από τη σκάλα ενός πλοίου, κάπου στη θάλασσα του Αιγαίου. Που θα αφαιρέσει



από τους δρόμους, τα πεζοδρόμια και τα πάρκινγκ του Πειραιά τα εκατοντάδες χιλιάδων αυτοκίνητα, τα οποία κλέβουν τις θέσεις των κατοίκων του Πειραιά και όσων εργάζονται στο επίνειο που οραματίζεται να μετατραπεί σε Διεθνές Ναυτιλιακό και Οικονομικό Κέντρο.

Να μεταφέρουμε λοιπόν την αφετηρία τόσο των ταχύπλων του Σαρωνικού όσο και των Κυκλάδων, αν τα νερά το επιτρέπουν, στο προικισμένο αυτό σημείο, που ταυτόχρονα είναι και σε άμεση επαφή, αλλά και έξω από την είσοδο, του πολεοδομικού συγκροτήματος του Πειραιά.

Είναι λίγες οι περιπτώσεις σε μια ζωή που κάποια απόφαση τόσο απλή, κάποιες ρυθμίσεις με τόσο μικρό κόστος, μπορεί παράλληλα και κυριολεκτικά να δημιουργήσουν σε όλους, σε τόσο πολλούς και χωρίς εξαίρεση, τόσο σημαντική βελτίωση και άμεσα οφέλη.

ΕΥΚΟΛΟ - ΑΜΕΣΑ ΕΦΑΡΜΟΣΙΜΟ - ΚΑΙ ΤΟΣΟ WIN-WIN!!!

Ο Σαρωνικός και το Αιγαίο πλησίασαν κόλως μισή, ίσως και μία ολόκληρη ώρα, κοντύτερα στο δικό μας σπίτι.

Ο Πειραιάς αποφορτίστηκε και έγινε πιο βιώσιμος, πιο ανθρώπινος και πιο αποτελεσματικός.

Αν η πρώτη αντίδραση είναι θετική, τότε μένει ο Σημαφόρος. Εκείνος που θα πάρει τη Σημαία μπροστά, θα καλέσει τους υπόλοιπους και θα τους συντονίζει.

Κε Θωμόπουλε, Κε Αγραπίδη, Κε Θεοφάνη, Ιδιωτική Πρωτοβουλία, ή όλοι μαζί, μήπως είναι καλό και αξίζει να το κάνετε πράξη;

Το 2004 θα φέρει τους επισκέπτες του πιο γρήγορα κοντά του.

Η πύλη του Πειραιά, σημαντικά αποφορτισμένη, γρήγορα θα αναβαθμίζεται.

Οι Πειραιώτες με λιγότερο νέφος, άγχος και καθυστέρηση, εύκολα στο σπίτι τους.

Οι εργαζόμενοι στο κέντρο και πιο πέρα, με λιγότερη ένταση και αγωνία, έγκαιρα στη δουλειά τους με περισσότερο προσωπικό χρόνο για τη δικιά τους ζωή.

Όλα τα πλοία, ταχύπλοα και συμβατικά, με μεγαλύτερη ασφάλεια, ξεφεύγοντας από το συνωσιισμό.

Πετρέλαιο και ρύπανση κατά πολύ μειωμένη, με πλοία που ταχύτερα βγαίνουν στην ανοιχτή θάλασσα.

Οι νησιώτες μας μια ώρα αρχύτερα στο γιατρό, στα μαγαζιά και τους συγγενείς τους.

Οι επισκέπτες του Αιγαίου ταχύτερα στους προορισμούς

και πίσω στο σπίτι τους κάπου στον τόπο μας, ή μέσα από το «ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» στον κόσμο ολόκληρο.

Ο Δήμος του Πειραιά μεγαλύτερος και με καινούργια ανάσα.

Ο ΟΛΠ πλαιότερος, ασφαλέστερος και με Ξεκάθαρους δρόμους για τα βαπόρια που εξυπηρετεί.

Όλοι θα είμαστε μαζί σας.

Και βέβαια, ακόμα και αν οι περισσότεροι συμφωνούμε, δεν υπάρχει κανένας λόγος για βιαστικές κινήσεις. Ένα ερωτηματολόγιο στους χρήστες των πλοίων, μια δημοσκόπηση στους κατοίκους του Πειραιά, κάποια πειραματική πρώτη εφαρμογή και η γνώμη των ειδικών μας επισημώνων, μπορούν να επιβεβαιώσουν και πολύ να βελτιώσουν τις πρωτογενείς αυτές ιδέες που με λίγη σκέψη, ανταλλαγή απόψεων και συνέργεια μπορούν άμεσα να υλοποιηθούν φέρνοντας τα νησιά κοντά μας, διευκολύνοντας και ωφελώντας όλους μας.

Και στην περίπτωση που όλα αυτά φανούν λανθασμένα, άσκοπα και ανεφάρμοστα, τότε εμείς πια, οι απλοί χρήστες, θα είμαστε έτοιμοι να ενθαρρύνουμε τόσο μετοχικά, όσο και σαν πελάτες και να ενισχύσουμε κάποιον πιο μικρό, νεότερο που με κέφι και φρεσκάδα θα πάρει την άδεια, θα πεταχτεί ως τη Ρωσία για να ξεκινήσει με τρία - πέντε - οκτώ μετασκευασμένα Δελφίνια, που θα τα κάνει κουκλιά και ταχύτερα θα μας φέρνει στον τελικό μας προορισμό.

Επειδή θα μας σκέπτεται και θα μας φροντίζει, εμείς οι επιβάτες με τη σταθερή στήριξή μας θα τον βοηθήσουμε οικονομικά, ώστε γρήγορα να ξεπεράσει την πρώτη επιχειρηματική του περίοδο με τα φτηνά μετασκευασμένα ρωσικά Δελφίνια του Βόλγα, για να μας φροντίσει ακόμα περισσότερο με ταχύπλοα ακριβότερης και πιο νέας τεχνολογίας.

Βέβαια με το σκεπτικό αυτό, γιατί να μην ξεκινήσει Δελφίνι και από το Τροκαντερό, και από τη Γλυφάδα, διαχωρίζοντας την αγορά των επιβατών με βάση τη γεγονικότητα στο σπίτι. Κάτι τέτοιο μπορεί και να το σκεφτεί κανείς.

Αν και τίποτε δεν μπορεί να υποκαταστήσει αυτή τη μοναδική και απρόσμενη συγκέντρωση υποδομών, τον τεράστιο αυτό κόμβο σύγκλισης γύρω από το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας και την έδρα του Ολυμπιακού που επαναπατρίζεται στον τόπο του.

e-mail: gratia@ath.forthnet.gr



καλό ταξίδι!



Λιμάνι του Πειραιά
μαζί σας όσο μακριά κι' αν πάτε



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ αε
Το Μεγάλο Λιμάνι



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ αε
Ακτή Μισούλη 10, 185 38 Πειραιάς
τηλ: 210.4520911 - 17 • fax: 210.4286843
internet site: www.olp.gr • e-mail: olpdsxwotenet.gr



Επιμέλεια:

Ηλίας Μνισίας



Αρνητική εικόνα εμφανίζουν τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία

Η φθίνουσα πορεία της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας απασχολεί ιδιαίτερα τόσο τους αρμόδιους κρατικούς φορείς αρκετών ευρωπαϊκών κρατών όσο και τους Ευρωπαίους επιτρόπους Έρευνας και Επιχειρήσεων. Σύμφωνα με την πρόσφατη έκθεση της Επιτροπής, το 2002 υπήρξε μείωση ναυπηγικών παραγγελιών κατά 50% σε σχέση με το 2001 και 70% μείωση σε σχέση με το 2000. Κατά τους αρμόδιους φορείς η απογοητευτική μείωση των παραγγελιών αντικατοπτρίζει την παγκόσμια οικονομική συρρίκνωση αλλά και τη σταδιακή επικράτηση της ναυπηγικής βιομηχανίας της Άπω Ανατολής. Από στοιχεία που εμφανίζονται στην ετήσια έκθεση της γενικής διεύθυνσης βιομηχανίας της Ε.Ε., η παγκόσμια ναυπηγική αγορά παρουσιάζει μείωση των δραστηριοτήτων έως και 12%. Τα πιο ανησυχητικά αποτελέσματα, όμως, διακρίνονται στην Ευρώπη και πολύ λιγότερο στην Άπω Ανατολή. Σύμφωνα με τους επιτρόπους Έρευνας κ. Busquin και Liikanen, η Ε.Ε. θα υποστηρίξει μέσα από σημαντικά και μακροπρόθεσμα προγράμματα την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης σε τομείς έρευνας και ναυπήγησης με σκοπό τη βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων του κλάδου έως το 2015. Σε αυτό το πλαίσιο η Ε.Ε. υποστηρίζει ήδη εκτενώς την πρωτοβουλία των φορέων ως προς την ευδοκίμηση του προγράμματος EuroSHIP 2015.

Η αρχή του τέλους της τρομοκρατίας στις ευρωπαϊκές θάλασσες

Εξαιρετικά σκληρή στάση για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και την προστασία των ναυτικών ανακοίνωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, επικυρώνοντας τις πρόσφατες αποφάσεις του IMO. Κατά την Επιτροπή ο νέος κώδικας ISPS και οι πρόσφατες τροπολογίες της συνθήκης SOLAS θεωρούνται προς τη σωστή κατεύθυνση, αλλά χρήζουν περαιτέρω τροποποιήσεων εντός των κοινοτικών χωρικών υδάτων. Σε αυτό το πλαίσιο η Επιτροπή θα προτείνει ένα νέο κανονισμό που θα συστηματοποιεί τους εθνικούς και κοινοτικούς ελέγχους σε πλοία, θα ισχυροποιήσει το ρόλο της EMSA σε θέματα ασφαλείας ναυσιπλοΐας, θα καθορίσει ως υποχρεωτικές ορισμένες από τις συστάσεις του κώδικα ISPS. Επίσης η Επιτροπή θα προτείνει την εφαρμογή του κεφαλαίου XI-2 της SOLAS και του Α' Μέρους του Κώδικα ISPS σε πλοία της ακτοπλοΐας που εκτελούν κοινοτικούς πλόες πέρα των 20 ναυτικών μιλίων από τις ευρωπαϊκές ακτές, ενώ ορισμένες διατάξεις του κώδικα ISPS θα ισχύουν και για πλοία που εκτελούν πλόες πολύ μικρών αποστάσεων. Σύμφωνα με την Επιτροπή, η γενική διεύθυνση μεταφορών θα επεξεργαστεί επίσης κατά το προσεχές διάστημα μία οδηγία που θα συστήνει μέτρα τα οποία θα πρέπει να λάβουν άμεσα οι κοινοτικοί λιμένες στους χώρους αρμοδιότητάς τους.

Κοινές θέσεις ISF και ICS

Στην πρόσφατη ετήσια συνδιάσκεψη του International Chamber of Shipping και του International Shipping Federation, που έλαβε χώρα στο νησί Awaji της Ιαπωνίας, οι διεθνείς φορείς εξέφρασαν την ανησυχία τους για αρκετά γεγονότα που πλήττουν σήμερα ανεπανόρθωτα τη διεθνή ναυτιλία. Κατά τη συνάντηση διαπιστώθηκε ο «εκνευρισμός» αρκετών ναυπλιακών εθνών και οργανισμών ως προς την προώθηση από την Ε.Ε. περιφερειακών ναυπλιακών πολιτικών, που ουσιαστικά πλήττουν το κύρος του IMO. Ιδιαίτερα μετά το αιχμές συμβάν στο «Prestige» οι σύνεδροι παρατήρησαν ότι η Ε.Ε. φαίνεται ιδιαίτερα δραστήρια σε θέματα προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος και ναυτικής ασφαλείας χωρίς όμως να δείχνει την απαραίτητη υπομονή για χάραξη μιας παγκόσμιας κοινής ναυπλιακής πολιτικής και νομοθεσίας. Επιπροσθέτως, σε διεθνές επίπεδο, οι σύνεδροι διαπίστωσαν την εγγρήγορη του IMO σε θέματα security και την επιβεβλημένη, όμως, και βιαστική εφαρμογή του νέου κώδικα ISPS. Ο κώδικας αυτός θα αποτελέσει αφετηρία έντονων ανησυχιών και βεβιασμένων κινήσεων τόσο στα κράτη-μέλη του IMO όσο και σε ναυπλιακές εταιρείες. Οι σύνεδροι εξέφρασαν επίσης την παγκόσμια πλέον επιθυμία και απόλυτη ανάγκη για παράλληλη και άμεση καταπολέμηση του φαινομένου της πειρατείας από τους διεθνείς νομοθέτες.

Επικουρική ασφάλιση για τα θύματα θαλασσιών ρυπάνσεων υιοθετεί ο IMO

Η διεθνής συνδιάσκεψη για τη δημιουργία επικουρικού ταμείου αρωγής θυμάτων πετρελαϊκής ρύπανσης πραγματοποιήθηκε από τις 12 έως τις 16 Μαΐου στο Λονδίνο με σκοπό τη μεγιστοποίηση των ποσών αποζημίωσης που προσφέρει η υπάρχουσα διεθνής νομοθεσία. Κατά το γ.γ. του IMO κ. O' Neil, η δημιουργία ενός πρωτοκόλλου στο υπάρχον Fund Convention του 1992 αντικατοπτρίζει τη διάθεση της διεθνούς κοινότητας ως προς την ολοκληρωμένη προστασία όλων των θυμάτων μιας οικολογικής καταστροφής. Το νέο πρωτόκολλο θα συστήνει ένα επικουρικό ταμείο αρωγής μη δεσμευτικού χαρακτήρα για τα κράτη-μέλη του IMO που έχουν επικυρώσει το 1992 το Fund Convention. Ο πρόσθετος μη δεσμευτικός και προαιρετικός χαρακτήρας του πρωτοκόλλου δεν πρέπει να θεωρείται παράγοντας αποκλεισμού, από το συγκεκριμένο ταμείο, των θυμάτων που ανήκουν σε χώρες που δεν θα έχουν επικυρώσει το νέο πρωτόκολλο. Ο επικουρικός χαρακτήρας του ταμείου αρωγής θα πρέπει, κατά το γ.γ. του IMO, να είναι άμεσος και προπόντων παγκόσμιος ενώ τα έσοδα για το νέο ταμείο δεν θα επιβαρύνουν τα κράτη-μέλη αλλά τις πετρελαϊκές εταιρείες.



Fly from Athens or Larnaca
on Aerosvit's direct flights to Kiev & Odessa



Convenient connections to

Dubai, Bangkok, Stockholm, Moscow,
New York, Toronto, Minsk, Riga
and to all major cities in Ukraine

Aerosvit Airlines 36 - 38 Syngrou Avenue - Athens, tel.: 210 9210 710

El Venizelos airport office tel.: 210 3534020



Η επόμενη μέρα για τον IMO

Διπλωματικές πιέσεις και εθνικές συμμαχίες
θα αναδείξουν το νέο γ.γ. του IMO

>>>



Στο διάστημα μεταξύ 16 και 20 Ιουνίου η γενική συνέλευση του IMO στο Λονδίνο θα εκλέξει το νέο της γενικό γραμματέα. Τα 40 κράτη-μέλη του οργανισμού θα αναδείξουν με πλειοψηφία το διάδοχο του κ. Ο' Neil, ενώ λίγο αργότερα η γενική συνέλευση του ΟΗΕ, που αποτελείται από διπλωματικές αντιπροσωπείες 162 κρατών-μελών, θα επικυρώσει την απόφαση.

Λίγες ημέρες πριν από την εκλογή του νέου γενικού γραμματέα του IMO, η ελληνική ναυτιλία προσμένει την ανάδειξη του πρώτου Έλληνα επικεφαλής του σημαντικού διεθνούς οργανισμού. Ο κ. Ευθύμιος Μπτρόπουλος -η υποψηφιότητά του οποίου στηρίζεται ήδη από αρκετά ευρωπαϊκά κράτη- θεωρείται από πολλούς κύκλους ως ο πλέον ικανός γνώστης των θεμάτων που απασχολούν τόσο τον οργανισμό όσο και τη διεθνή ναυτική κοινότητα. Ο κ. Μπτρόπουλος θα «συναγωνιστεί» για τη θέση του γ.γ. τη Νιγηριανή δικηγόρο Monica Mbanefo και τον Ισλανδό Magnus Johannesson.

Οι τρεις υποψήφιοι έχουν εξαιρετική εμπειρία σε θέματα ναυτιλιακής πολιτικής και δημόσιας διοίκησης, αλλά κατά την άποψή μας ο Έλληνας υποψήφιος έχει την πλέον αξιόλογη, μακρόχρονη και πολύπλευρη εμπειρία στον IMO.

Ο κ. Μπτρόπουλος γεννήθηκε στον Πειραιά το 1939 και αποφοίτησε από την Ελληνογαλλική Σχολή St Paul. Ως φοιτητής άριστευσε στην ΑΕΝ Ασπροπύργου ενώ απέκτησε επί πλέον γνώσεις και μεταπτυχιακές εξειδικεύσεις σε ναυτιλιακά και οικονομικά θέματα τόσο σε σχολές της Ελλάδας όσο και της Ευρώπης. Κατά τη διάρκεια της θητείας του υπηρέτησε σε διάφορες νευραλγικές θέσεις και αποστρατεύτηκε με το βαθμό του αντιναυάρχου. Στον IMO εργάζεται από το 1979, αν και η εμπειρία του σε διάφορες επιτροπές του διεθνούς οργανισμού

Ξεκινά από το 1966. Από το 1992 αναλαμβάνει τα καθήκοντα του διευθυντή Θαλάσσιας Ασφάλειας και το 2000 ορίζεται αναπληρωτής γ.γ. του οργανισμού.

Ο κ. Μπτρόπουλος διδάσκει σε τακτικά διαστήματα στο World Maritime University, ενώ η συγγραφική του δραστηριότητα είναι αξιοσημείωτη με 7 σημαντικές ναυτιλιακές εκδόσεις στο βιογραφικό του.

Η υποψηφιότητά της κας Monica Mbanefo υποστηρίζεται κυρίως από τα αφρικανικά κράτη. Η Νιγηριανή δικηγόρος εργάστηκε στο υπουργείο Δικαιοσύνης της χώρας της μέχρι το 1991.

Την ίδια χρονιά διορίστηκε στον IMO ως επικεφαλής του νομικού γραφείου του οργανισμού. Κατά τη θητεία της τη συγκεκριμένη περίοδο, η κα Mbanefo ανασυγκρότησε την υπηρεσία με αποτέλεσμα την ορθότερη και πιο δημιουργική λειτουργία της.

Το 1999 διορίστηκε διευθύντρια του Conference Division στον ίδιο οργανισμό. Εάν εκλεγεί, η κα Mbanefo θα είναι η πρώτη γυναίκα επικεφαλής του διεθνούς αυτού οργανισμού.

Ο Ισλανδός Magnus Johannesson θεωρείται από πολλούς ένας αξιόλογος διάδοχος του νυν γ.γ. αφού γνωρίζει σε εξαιρετικό βαθμό θέματα δημοσίας διοίκησης και διεθνών σχέσεων.

Ως γενικός γραμματέας του ισλανδικού υπουργείου Περιβάλλοντος ο κ. Johannesson άσκησε τα πολύπλευρα καθήκοντά του με διεθνή καταξίωση. Ο Ισλανδός υποψήφιος δεν προέρχεται από τους κόλπους του IMO και αυτό το γεγονός θεωρείται από αρκετούς αναλυτές προτέρημα της υποψηφιότητάς του.

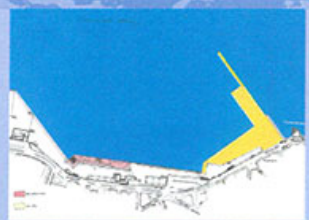
Η ψηφοφορία για την ανάδειξη του νέου γενικού γραμματέα θα είναι μυστική, οπότε η ελληνική διπλωματική εκστρατεία θα κριθεί εκ του τελικού αποτελέσματος της κάλπης.

ΛΙΜΑΝΙ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

ΕΝΑ ΜΕΓΑΛΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

PORT OF CORFU

A NEW TOURIST PORT IN THE MEDITERRANEAN



ΥΠΟΔΟΜΕΣ 2003

Προβλήτα Κρουαζιερόπλοιων Μήκους 340,00μ.
πλάτους 40,00μ. μέσου βάθους 10,00μ.
Μέσο βάθος Λιμενολεκάνης : 8,00μ.
Νέος Επιβατικός Σταθμός εμβαδού: 3.762,50μ.

ΥΠΟΔΟΜΕΣ 2004

Κατασκευάζεται η επέκταση του Προβλήτα Κρουαζιερό-
πλοιων Μήκους 430,00μ. πλάτους 12,00μ. με προοπτική
αποπεράτωση την 31η/12/2006.
Μέσο βάθος Λιμενολεκάνης: 10,00μ.

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ, οι χρήστες (πλοία
και επιβάτες), θα έχουν στη διάθεσή τους ένα πλήρες
πακέτο υπηρεσιών υψηλής ποιότητας.

ΠΛΟΙΑ

1. Ελεύθερο μήκος προβλητών: 1.940,00μ.
2. Ολοκληρωμένες υπηρεσίες υποδοχής καταλοίπων
3. Μέσο βάθος: 10,00μ.

ΕΠΙΒΑΤΕΣ

1. Επιβατικά αυτοκίνητα του Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. για τη διακίνηση
τους εντός του Λιμένα.
2. Νέο Επιβατικό Σταθμό στον οποίο θα υπάρχουν
χώροι αναψυχής, (μπαρ, εστιατόριο, κλπ),
Καταστήματα Αφορολογητών Ειδών, γραφεία
παροχής τουριστικών υπηρεσιών (τουριστικά
γραφεία, ενοικίασεως αυτοκινήτων, κλπ) και
εμπορικά καταστήματα.
3. Σταθμό ΤΑΞΙ που θα βρίσκεται πλησίον του Νέου
Επιβατικού Σταθμού.

Τέλος η πλήρως εξωραϊσμένη Ζώνη και η συγκοινωνια-
κή λειτουργία του Λιμένα που θα διαμορφωθεί, θα διευ-
κολύνει την κίνηση των επιβατικών αυτοκινήτων.

INFRASTRUCTURE 2003

Construction of a jetty to be used by cruise ships,
340.00 m long, 40.00 m wide, 10.00 m deep.
Average port seabed depth: 8.00 m
New passenger terminal area: 3.762,50 m

INFRASTRUCTURE 2004

Cruise ships jetty extension, 430.00 m long, 12.00 m
wide, date of works completion 31/12/2006.
Average port seabed depth: 10.00μ.

AFTER COMPLETION OF WORKS, users (ships and passen-
gers) will be provided with a comprehensive services
package.

SHIPS

1. Free Jetty Length: 1.940,00μ.
2. Integrated waste reception service
3. Average depth: 10.00 m

PASSENGERS

1. Passenger vehicles owned by Corfu Port Authority
S.A. to be used for passenger transport within the
Port.
 2. New Passenger Terminal offering recreation areas
(bars, restaurants, etc), Duty Free Shops, Tourist
Service Offices (tour operators, car rental services,
etc) and commercial shops.
 3. TAXI station next to the Passenger Terminal.
- Finally, a completely embellished Zone along with
functional Port traffic operation will assist movement
of passenger vehicles.

ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ & ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ 4ετία

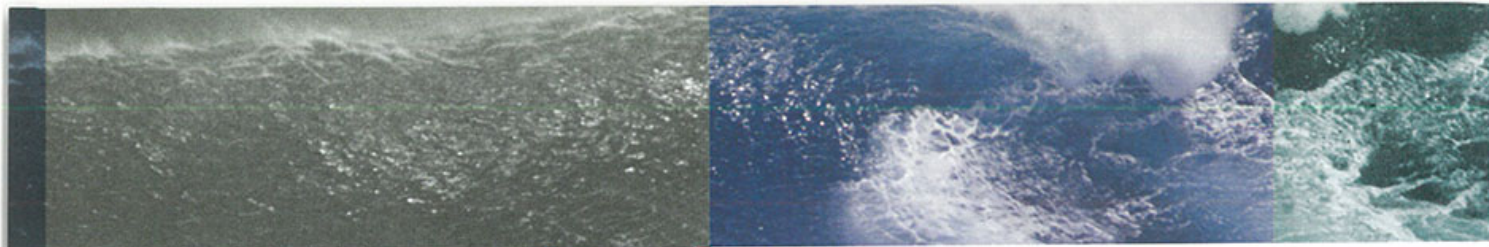
έτος	1999	2000	2001	2002
ΠΛΟΙΑ	89	117	184	255
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	30.637	54.452	109.095	227.429

CRUISE SHIPS AND PASSENGER ARRIVALS DURING THE PAST 4 YEARS

year	1999	2000	2001	2002
SHIPS	89	117	184	255
PASSENGERS	30.637	54.452	109.095	227.429



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ Α.Ε. - ΚΤΙΡΙΟ ΝΕΟΥ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ, ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΕΡΚΥΡΑΣ Τ.Κ. 491 00 ΚΕΡΚΥΡΑ
Τηλ.: 26610-39824, 45551, 36183, Fax: 26610-37173, E-Mail: Itker@hol.gr
PORT CORFU AUTHORITY - NEW PASSENGER TERMINAL BUILDING, NEW PORT OF CORFU
Tel.: 26610-39824, 45551, 36183, Fax: 26610-37173, E-Mail: Itker@hol.gr



>>> Του ευρωβουλευτή Μανώλη Μαστοράκη



Είναι αυτονόητο ότι οι θαλάσσιες μεταφορές, όντας μια κατεξοχήν διεθνής οικονομική δραστηριότητα, πρέπει να διέπεται από κανόνες που έχουν διεθνή αποδοχή και εφαρμογή.

Στο πλαίσιο αυτό, ο IMO είναι ο κυρίως αρμόδιος οργανισμός που, παρ' όλες τις αδυναμίες, εξακολουθεί να θεσπίζει κανόνες - προϊόν της μακροχρόνιας και πολύτιμης εμπειρίας των κρατών-μελών που τον απαρτίζουν.

Η αντιπαλότητα θεσμικών οργάνων Ε.Ε. - IMO

Για την Ευρωπαϊκή Ένωση, το νομικό πλαίσιο του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούσε για αρκετό καιρό μια προέκταση των διεθνών κανόνων του IMO, όμως, σχετικά πρόσφατα περιστατικά οδήγησαν στον επαναπροσδιορισμό του ρόλου της Ε.Ε., με συνέπεια την εκ μέρους της θέσπιση ορισμένων αυστηρότερων διατάξεων. Βραχυπρόθεσμα αυτό μπορεί να συνεπάγεται καταστάσεις «διαφορετικών ταχυτήτων» και ενδεχομένως τη διαγραφή από τα κοινοτικά νηολόγια ορισμένων μονάδων του κοινοτικού στόλου. Έχω, όμως, την πεποίθηση ότι αυτό που επιδιώκεται στην Ευ. Ένωση, ίσως μερικές φορές με υπερβολές, είναι η ποιοτική ναυτιλία. Είναι μια έννοια που όλοι γνωρίζουμε τι σημαίνει, αλλά δεν την έχουμε δει στην πράξη. Νομίζω λοιπόν ότι αυτό που μεσο-μακροπρόθεσμα θα επιτευχθεί στην Ευ. Ένωση, είναι η ταύτιση των νηολογίων της και των σημαίων της με την έννοια της ποιοτικής ναυτιλίας, δηλαδή της παροχής υψηλής ποιότητας υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών, από μονάδες που δραστηριοποιούνται σε ένα επιχειρηματικό περιβάλλον με άρτιο κανονιστικό πλαίσιο και ελέγχονται από διοικητικούς μηχανισμούς οργανωμένους και αποτελεσματικούς. Θεωρώ λοιπόν ότι αυτό είναι το μήνυμα που πρέπει να συγκρατήσουμε.

Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσα στον IMO θα πρέπει να είναι δημιουργικός και να αποτελεί μοχλό προώθησης των στόχων που επιδιώκει ο διεθνής οργα-

νισμός. Δεν ξέρω, βεβαίως, κατά πόσον ο ρόλος αυτός θα διευκολυνθεί από την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στον IMO, είμαι όμως της γνώμης ότι ο IMO θα πρέπει να προσδοκά μόνον οφέλη από τη συμμετοχή της Ε.Ε. στις δραστηριότητές του.

Οι κανόνες ασφαλείας στα αμερικανικά λιμάνια

Τα τραγικά συμβάντα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 κατέστησαν σαφές ότι κανένα κράτος στον κόσμο δεν μπορεί να αισθάνεται απόλυτη ασφάλεια απέναντι στην απειλή της τρομοκρατίας και αυτό το δεδομένο θα πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψιν σε κάθε ανθρώπινη δραστηριότητα, πρόσφορη σε τρομοκρατικές ενέργειες.

Οι θαλάσσιες μεταφορές, που ως γνωστόν είναι μία από τις ζωτικότερες δραστηριότητες της παγκόσμιας οικονομίας, δεν έμειναν, βέβαια, έξω από τους στόχους της τρομοκρατίας. Έτσι, θεωρήθηκε επιτακτική η ανάγκη λήψης κατάλληλων μέτρων και το σύνολο της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας ανέλαβε σειρά πρωτοβουλιών, ώστε να ενισχυθεί ακόμη περισσότερο η προστασία των θαλασσιών μεταφορών και των λιμένων απέναντι σ' αυτήν την πρόδηλη απειλή.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες, όπως συνηθίζουν εξάλλου, προχώρησαν στη λήψη μονομερών μέτρων, και στις 14.11.2002 το Κογκρέσο υιοθέτησε σχετικό νόμο. Μεταξύ άλλων, ίδρυσε αρμόδιο υπουργείο Εσωτερικής

Ασφάλειας. Ακόμα, οι αμερικανικές αρχές εγκαίνισαν το λεγόμενο Container Security Initiative (CSI), σκοπός του οποίου είναι η βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας που επικρατούν στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου με τα οποία έχουν απ' ευθείας συναλλαγές (με εμπορευματοκιβώτια) με τις ΗΠΑ, ενώ η Υπηρεσία Τελωνείων επέβαλε σε όλους τους μεταφορείς, που εισάγουν εμπορεύματα στη χώρα, να υποβάλλουν «δηλωτικό φορτίου» 24 ώρες πριν από τη φόρτωσή του στο πλοίο. Το μέτρο αυτό έχει πλήρη εφαρμογή από τις 2.2.2003. Επίσης, ένα τελευταίο μέτρο που εντάσσεται στην προσπάθεια αντιμετώπισης της τρομοκρατίας είναι και αυτό του αμερικανικού υπουργείου Εξωτερικών, με το οποίο καταργείται η ομαδική προξενική θεώρηση (visa), που δινόταν σε όλους τους ναυτικούς βάσει κατάστασης πληρώματος, και αντικαθίσταται από χορήγηση προξενικών θεωρήσεων για κάθε ναυτικό ξεχωριστά.

Όπως είναι φυσικό, τα μονομερή μέτρα των ΗΠΑ έχουν προκαλέσει κάποια δυσάρεστα, αφού τείνουν να προκαλέσουν προβλήματα στον ελεύθερο και θεμιτό ανταγωνισμό.

Η προστασία θαλασσιών μεταφορών και λιμανιών στην Ε.Ε.

Ο ΙΜΟ υιοθέτησε το Δεκέμβριο του 2002 το Διεθνές Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code) καθώς και μια σειρά τροποποιήσεων της Δ.Σ. SOLAS, θέτοντας, με αυτόν τον τρόπο, τη βάση για ενιαία και ομοιόμορφη αντιμετώπιση του προβλήματος και καθορίζοντας ως καταληκτική ημερομηνία εφαρμογής των μέτρων την 1η Ιουλίου 2004. Εξάλλου, ο International Labour Organisation (ILO) έχει αναλάβει πρωτοβουλία που αφορά στη βελτίωση των αποδεικτικών ταυτότητας των ναυτικών, έτσι ώστε η διαδικασία αναγνώρισής τους να είναι αποτελεσματική. Ο World Customs Organisation (WCO), από τη δική του πλευρά, έχει αναλάβει ανάλογες πρωτοβουλίες με στόχο να αποτρέψει τη χρησιμοποίηση των διεθνών μεταφορών από τα τρομοκρατικά δίκτυα και ειδικότερα την παράνομη μεταφορά όπλων μαζικής καταστροφής.

Το θέμα της τρομοκρατίας, όπως ήταν φυσικό, απασχόλησε και το G8, το οποίο αποφάσισε να εξετάζει ανά εξαήμερο την πρόοδο που σημειώνεται στα αρμόδια διεθνή όργανα και να προσαρμόζει ανάλογα τις ενέργειες των μελών του. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το πρόβλημα της τρομοκρατίας αντιμετωπίζεται συνολικά στο πλαίσιο νομοθετικής πρότασης που έχουν ετοιμάσει οι υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με την οποία ενσωματώ-

νονται, στην ουσία, οι συναφείς ρυθμίσεις του ΙΜΟ. Άλλωστε, τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. συμμετείχαν ενεργά στις διεργασίες του διεθνούς οργανισμού, που οδήγησαν στη λήψη των μέτρων αυτών.

Αναμφίβολα, η αποτελεσματική θωράκιση των θαλασσιών μεταφορών και των λιμανιών μας απαιτεί την κινητοποίηση ευρείας ομάδας φορέων, τόσο σε διεθνές όσο και σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο. Αυτό που δεν πρέπει να μας διαφεύγει είναι ότι η τρομοκρατία είναι μια σκληρή και αδυσώπητη πραγματικότητα και ότι η αντιμετώπιση της απαιτεί διαρκείς, επίμονες και επίπονες προσπάθειες και, βεβαίως, τη διάθεση σημαντικών πόρων σε μόνιμη βάση.

Ευρωκοινοβούλιο: Εξωτερικές σχέσεις με Αφρική και Ασία

Οι εξωτερικές σχέσεις της Ευ. Ένωσης είναι ένας τομέας στον οποίο όλα τα θεσμικά όργανα του ευρωπαϊκού οικοδομήματος αποδίδουν ιδιαίτερη σημασία. Εξυπακούεται ότι η σημασία τους ενισχύεται ακόμη περισσότερο, όταν αναφέρονται σε μια τέτοια υπερ-εθνική δραστηριότητα όπως είναι οι θαλάσσιες μεταφορές. Υλοποιώντας αυτό το ενδιαφέρον της, η Ευ. Ένωση έχει συνάψει μια σειρά από εμπορικές συμφωνίες με τρίτα κράτη, οι διατάξεις των οποίων ρυθμίζουν και τις θαλάσσιες μεταφορές. Μόλις πρόσφατα υπογράφηκε η πρώτη αμιγώς ναυτιλιακή συμφωνία της Ε.Ε. με την Κίνα, γεγονός που θεωρείται ως επίτευγμα της εξωτερικής πολιτικής της Ε.Ε., δεδομένου του μεγέθους και του ρόλου που παίζει αυτή η χώρα στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. Ανάλογες προσπάθειες καταβάλλονται και για τη σύνταξη διμερούς ναυτιλιακής συμφωνίας Ε.Ε. - Ινδίας. Νομίζω ότι ανάλογης αξίας είναι και πρόταση-προσφορά που έχει καταθέσει η Ευ. Ένωση στον ΠΟΕ, στο πλαίσιο του Γύρου Ντόχας για την απελευθέρωση των υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών, στέλλοντας ένα θετικό μήνυμα προς όλες τις κατευθύνσεις έτσι ώστε αυτός ο γύρος των διαπραγματεύσεων να αξιοποιηθεί και να εξαλειφθεί σταδιακά ό,τι αναχρονιστικό εμποδίζει την ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορίου. Προσωπική μου γνώμη, πάντως, είναι ότι εμείς θα πρέπει να είμαστε προσεκτικοί στην «απελευθέρωση», ώστε αυτές να λειτουργούν υπέρ των μεταφορών αλλά και του κοινωνικού συνόλου.

Πιστεύω ακόμα ότι οι τριβές, που κατά καιρούς εκδηλώνονται με ορισμένα κράτη, μειώνονται προοδευτικά και πως προσπάθειες, όπως αυτές που περιγράφω, στις οποίες πρωτοστατεί το Ευρωκοινοβούλιο, πρέπει να συνεχιστούν.



Οι ευρωπαϊκοί λιμένες βρίσκονται σε κατάσταση εγρήγορης και ανασυγκρότησης



Οι θέσεις της ESPO σε θέματα λιμενικής πολιτικής πάντα γνώριζαν ιδιαίτερη απήχηση από τους νομοθέτες της Ευρώπης. Σήμερα, οι ευρωπαϊκοί λιμένες, εξαιτίας κυρίως των διεθνών πολιτικών συγκυριών, αντιμετωπίζουν πρωτόγνωρες προκλήσεις και ισχυρό διεθνή ανταγωνισμό.

Ο γ.γ. της ESPO, Paul Verhoeven, σε αποκλειστική συνέντευξη στα «Ναυτικά Χρονικά», αναλύει τις νέες διεθνείς πολιτικές που προβληματίζουν τους αρμόδιους φορείς και προτείνει εγρήγορη και... αισιοδοξία.

>>> Συνέντευξη του Paul Verhoeven

Γ.γ. της European Sea Ports Organization

Πόσο ασφαλή είναι, κατά τη γνώμη σας, τα ευρωπαϊκά λιμάνια (έπειτα από την τρομοκρατική επίθεση της 11ης Σεπτεμβρίου);

Σύμφωνα με τις πληροφορίες μας, το επίπεδο ασφαλείας των ευρωπαϊκών λιμανιών είναι σε γενικές γραμμές επαρκές. Ωστόσο, δεν ικανοποιούν όλα τα λιμάνια τις προδιαγραφές που θα απαιτούνται σύντομα από τον IMO και τις νέες νομοθετικές ρυθμίσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η κατάσταση είναι διαφορετική μεταξύ των διαφόρων λιμανιών αλλά και εντός των ίδιων των λιμανιών. Σε γενικές γραμμές, οι τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων (container terminals) είναι από τους πιο ασφαλείς. Αυτό όμως δεν ισχύει πάντα και για

τους υπόλοιπους τερματικούς σταθμούς. Πάντως, τα πιο πολλά λιμάνια προετοιμάζουν πλάνα για την επίσπευση εφαρμογής των νέων μέτρων ασφαλείας.

Ποιο είναι το επίπεδο συνεργασίας μεταξύ της Ε.Ε. και των αμερικανικών τελωνείων (U.S. Customs) για την αποφυγή/αντιμετώπιση τρομοκρατικών ενεργειών κατά λιμανιών; Υπάρχει πρόθεση να ενισχυθεί περισσότερο μια τέτοια συνεργασία ή πιστεύετε ότι η Ε.Ε. έχει τη δυνατότητα να χειρισθεί το θέμα ανεξάρτητα;

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει πάρει εντολή να διαπραγματευτεί μια ολοκληρωμένη συμφωνία με τις ΗΠΑ σε



θέματα ασφαλείας, η οποία θα αντικαταστήσει τις ισχύουσες συμφωνίες CSI. Οι γνώμες για το κατά πόσον η Επιτροπή θα επιτύχει διίστανται - μερικοί είναι αισιόδοξοι, ενώ άλλοι πιστεύουν ότι οι ΗΠΑ θα προτιμούσαν να προχωρήσουν με τα δικά τους σχέδια. Για λόγους ανταγωνισμού, είναι σημαντικό για μας να μη μείνει εκτός των σχεδίων αυτών κανένα λιμάνι, οπότε είτε εφαρμοσθεί ένα πρόγραμμα CSI είτε μια αμερικανο-ευρωπαϊκή συμφωνία, και στις δύο περιπτώσεις πρέπει να καλύπτονται όλα τα ευρωπαϊκά λιμάνια.

Υπάρχουν βλέψεις για την ενίσχυση των μέτρων πρόληψης τρομοκρατικών επιθέσεων κατά τερματικών σταθμών που χρησιμοποιούνται από κρουαζιερόπλοια;

Τα λιμάνια και οι τερματικοί σταθμοί που χρησιμοποιούνται από κρουαζιερόπλοια απαιτούν ειδική προσοχή, γιατί διατρέχουν διαφορετικούς και πιθανότατα μεγαλύτερους κινδύνους από τα cargo terminals. Τα λιμάνια όπου δρομολογούνται κρουαζιερόπλοια ήδη βρίσκονται σε μια διαδικασία εφαρμογής ειδικών μέτρων ασφαλείας πολύ πριν από την 11η Σεπτεμβρίου, εξαιτίας της πειρατείας στο «Achille Lauro», οπότε είναι πιο εξοικειωμένα με το πρόβλημα.

Οι ενώσεις λιμένων, Cruise Ports, MedCruise και Cruise Europe, έχουν διαδραματίσει ένα σημαντικό ρόλο σ' αυτό το ζήτημα.

Πρόσφατα, κάποια κράτη-μέλη προχώρησαν μεμονωμένα στη σύναψη συνεργασίας με τα U.S. Customs για την καλύτερη προστασία των λιμένων τους από τρομοκρατικά χτυπήματα. Θα θέλαμε να μας σχολιάσετε αυτήν τη στάση. Πιστεύετε ότι υπάρχουν ακόμη περιθώρια για μια ενιαία αντιμε-

τώπιση του ζητήματος της προστασίας των ευρωπαϊκών λιμένων από τα ίδια τα κράτη-μέλη;

Σας παραπέμπω στην απάντησή μου στη δεύτερη ερώτηση. Είναι σημαντικό η ασφάλεια να μην εξελιχθεί σε ένα στοιχείο ανταγωνισμού.

Οι πρόσφατες αποφάσεις περί απελευθέρωσης των λιμενικών υπηρεσιών, πόσο εκτιμάτε ότι θα επηρεάσουν (και προς ποια κατεύθυνση) την ανταγωνιστικότητα των κοινοτικών λιμένων;

Πάντα υποστηρίζαμε την οδηγία προώθησης για την παροχή πρόσβασης της αγοράς στις λιμενικές υπηρεσίες, με την προϋπόθεση ότι θα υπάρχει πλήρης αναγνωρισιμότητα των ιδιοπεριοτήτων των ευρωπαϊκών λιμανιών. Η αρχική πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δεν πληρούσε αυτόν το σκοπό, ωστόσο βελτιώθηκε πολύ, έπειτα από την κοινή θέση του Συμβουλίου των Υπουργών Μεταφορών που πραγματοποιήθηκε στις 5 Νοεμβρίου 2002.

Η ESPO υποδέχθηκε την κοινή θέση με ικανοποίηση σαν μια βελτίωση προς τη σωστή κατεύθυνση. Παρόλο που το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εισήγαγε σε δεύτερη φάση έναν αριθμό πρόσθετων βελτιώσεων, δυστυχώς η υιοθεσία μερικών αλλαγών (self handling, pilotage κτλ.) σε μεγάλο ποσοστό υπονομεύει την αξία της οδηγίας. Επίσης, πιθανό είναι σε κάποιες περιπτώσεις να επιφέρουν τα αντίθετα αποτελέσματα και συγκεκριμένα την αποθάρρυνση της πρόσβασης της αγοράς παροχής υπηρεσιών στα λιμάνια αντί για την ενθάρρυνση της πρόσβασης σε αυτά.

Επομένως, θα ζητήσουμε από το Συμβούλιο, και πιο συγκεκριμένα από την ελληνική προεδρία, να προχωρήσουν προς την αποκατάσταση της κοινής θέσης σε σχέση με αυτά τα σημεία.

CHOICE OF FLAG MATTERS



The Marshall Islands Registry

Qualities to Consider:

Flag State Administrators with over 54 Years of Experience

Politically Stable Jurisdiction

Modern Maritime & Corporate Law

Excellent Port State Control and Safety Record

Worldwide Vessel Registration and Mortgage Recordation Services

THE CHOICE IS YOURS...



INTERNATIONAL REGISTRIES (Greece) Ltd.

1-3 FILELLINON STR., 4TH FLOOR, 185 36 PIRAEUS GREECE

TEL: +30-210-4293 223/227 ~ FAX: +30-210-4293-228 ~ E-MAIL: piraeus@register-iri.com

WORLDWIDE OFFICES

WASHINGTON, D.C./RESTON NEW YORK FT. LAUDERDALE/MIAMI LONDON HONG KONG ZURICH

website: www.register-iri.com



ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ >>>

Στο στόχαστρο των διεθνών εξελιξεων

Η 11η Σεπτεμβρίου αποτέλεσε την αρχή του τέλους για την «ηρεμία» των θαλασσιών μεταφορών κι όχι μόνο. Οι κυβερνήσεις των περισσότερων κρατών, στη δινη του νομοθετικού κυκλώνα, θέλησαν να ισχυροποιήσουν τα μέτρα ασφαλείας τους κρίνοντας ως πιθανό «συνεργό» σε τρομοκρατικές ενέργειες... τη διεθνή ναυτιλία.

Ο νέος κώδικας ISPS υιοθετήθηκε πρόσφατα με σκοπό την ελαχιστοποίηση ατυχών συμβάντων που κλόνισαν τις διεθνείς θάλασσες, όπως συνέβη στο "Limburg" και στο USS "Cole". Οι νέες ευθύνες των κυβερνήσεων αλλά και οι υποχρεώσεις των ναυτιλιακών εταιρειών αναλύονται από στελέχη και φορείς της ναυτιλίας. Οι αρθρογράφοι και αναλυτές του παρόντος αφιερώματος παραθέτουν τις προοπτικές αλλά και τις προκλήσεις που διαφαίνονται μέσα από το θολό τοπίο της νέας νομοθεσίας που σύντομα θα ισχύσει.

Οι φωτογραφίες του εξωφύλλου και του αφιερώματος ελήφθησαν κατά τη διάρκεια ασκήσεων της ΜΥΑ.



Ασφάλεια στα λιμάνια:

Ανάγκη πολυμερών συμφωνιών με τις Ηνωμένες Πολιτείες

>>> Του Κώστα Χατζηδάκη, ευρωβουλευτή της Ν.Δ.

Η πρακτική της υιοθέτησης μονομερών μέτρων προστασίας, παράλληλα ή ανεξάρτητα από τις διαδικασίες και αποφάσεις των διεθνών οργανισμών, υπήρξε πάντοτε προσφιλής στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής.

Μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, το φαινόμενο αυτό πήρε ακόμη μεγαλύτερες διαστάσεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ασφάλεια στη θάλασσα, που αντιμετωπίστηκε στις ΗΠΑ ως ένα κατεξοχήν «εσωτερικό θέμα».

Η ανάληψη κοινοβουλευτικών πρωτοβουλιών όπως το Maritime Security Act of 2002, που επιβάλλει απαιτήσεις ασφαλείας στη ναυτιλιακή βιομηχανία, ήρθε να επιβεβαιώσει τις προθέσεις της Αμερικής να προχωρήσει μόνη της στις ενέργειες που εκείνη κρίνει σκόπιμες στον τομέα αυτόν.

Σε αυτό ακριβώς το πλαίσιο αναπτύχθηκε, μετά τα μέσα του 2002, και η πρωτοβουλία για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων, η λεγόμενη Container Security Initiative (CSI).

Η σχετική πρωτοβουλία πρόκειται να εφαρμοστεί σε πρώτη φάση σε είκοσι ευρωπαϊκούς και ασιατικούς λιμένες, ανάμεσά τους η Αμβέρσα, η Γένοβα, το Αμβούργο και το Ρότερνταμ, από τους οποίους διεξάγεται σε μεγάλο βαθμό το εμπόριο με εμπορευματοκιβώτια προς τις Ηνωμένες Πολιτείες. Προβλέπεται η θέσπιση ειδικών κριτηρίων ασφαλείας και ο ενδελεχής έλεγχος των εμπορευματοκιβωτίων πριν από την άφιξή τους στους λιμένες των ΗΠΑ.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η πρόβλεψη ομάδας τελωνειακών παρατηρητών, οι οποίοι θα εγκαθίστανται σε όλα τα λιμάνια εφαρμογής του μέτρου και θα εξασφαλίζουν την ορθή διενέργεια του ελέγχου. Δεν χρειάζεται να έχει κανείς μεγάλη φαντασία, για να δει ότι η παρουσία Αμερικανών ελεγκτών σε ευρωπαϊκά και ασιατικά λιμάνια δεν θα περιοριστεί στην εκτέλεση αυτού και μόνον του έργου. Φοβούμαι συγκεκριμένα

πως στην περίπτωση που καθιερωθεί μία τέτοια παρουσία, αυτή είναι ζήτημα χρόνου και μόνο να αναλάβει καινούργιες αρμοδιότητες, με την πρόφαση πάντα της προάσπισης της ασφάλειας των ΗΠΑ. Περισσότερο αξίζει να εξετάσει κάποιος το λόγο που οι διάφορες χώρες αποφάσισαν να μετέχουν στη συνεργασία αυτή. Μάλλον επικρατεί η αίσθηση της απόκτησης ενός ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος στον τομέα της ασφάλειας έναντι των χωρών που δεν έχουν συνάψει ανάλογη συμφωνία με τις ΗΠΑ.

Πλέον όμως ανησυχητικό φαινόμενο στην υπόθεση αυτή αποτελεί το γεγονός ότι κράτη-μέλη της Ε.Ε. προέβησαν σε διμερείς συμφωνίες με τις ΗΠΑ αγνοώντας το κοινοτικό κεκτημένο, χωρίς καμία διαβούλευση με την Επιτροπή και με μοναδικό γνώμονα το συμφέρον, που παραμένει κατά τη γνώμη μου αμφίβολο κατά πόσο μπορεί να εξασφαλιστεί με τον τρόπο αυτόν.

Η Επιτροπή πήρε το Μάρτιο διαπραγματευτική εντολή στα θέματα που υπάγονται στην κοινοτική δικαιοδοσία με στόχο τη συμφωνία με τις ΗΠΑ για την ανάπτυξη ενός γενικότερου συστήματος ελέγχου των εξαγωγών, ώστε να προστατευτεί το διεθνές εμπόριο που πραγμα-

τοποιείται με τη χρήση εμπορευματοκιβωτίων.

Φυσικά, μία τέτοια συμφωνία, που θα βασίζεται στις αρχές της αμοιβαιότητας και της εξάλειψης των διακρίσεων, θα αντικαταστήσει τις υπάρχουσες διμερείς.

Πρέπει να γίνει επιτέλους αντιληπτό ότι και η Ε.Ε. εκφράζεται με μία φωνή σε θέματα ασφαλείας, όπως ακριβώς και οι ΗΠΑ. Είναι λυπηρό να υπονομεύεται αυτή η ενότητα και μάλιστα με τους όρους και τον τρόπο που υπαγορεύει η Αμερική. Όπως είναι εξίσου δυσάρεστο να δημιουργείται ένα καθεστώς αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων της Ε.Ε.

Δίδεται η εντύπωση ότι αγωνιζόμαστε να διαφυλάξουμε πρώτα και κύρια τα συμφέροντα των ΗΠΑ, παραγνωρίζοντας αυτά των Ευρωπαίων εταίρων μας!

Όσο λοιπόν κι αν οι τελωνειακές αρχές των ΗΠΑ θα επιθυμούσαν να διατηρήσουν το προηγούμενο καθεστώς, που οι ίδιες δημιούργησαν, θα πρέπει τώρα να προβούν σε μια νέα και συνολική συμφωνία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Όχι γιατί θα εξυπηρετηθούν αναγκαστικά καλύτερα τα συμφέροντά τους, αλλά γιατί πολύ απλά αυτός είναι ο τρόπος λειτουργίας της Ε.Ε.



The first dedicated manning services agent in Piraeus
to achieve ISO 9002 certification



UNITED SHIPPING & TRADING COMPANY OF GREECE, S.A.



6 IASONOS STREET • 185 37 PIRAEUS, GREECE

TEL: +30 210 4283660 • FAX: +30 210 4283630 • TLX: 213014 UTRD GR • CABLES: UTRADE GR



>>> Του Νικολάου Ε. Θωμόπουλου

Γενικού γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής/YEN

Η ασφάλεια είναι ένα ακριβό αγαθό...

Το νέο θεσμικό πλαίσιο

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σήμερα δραστηριότητα ζωτικής σημασίας για τη διεξαγωγή των επιβατικών και εμπορευματικών ροών. Το μερίδιο και η βαρύτητά τους αυξάνεται ολοένα και περισσότερο στην εμπορική και γενικότερα την οικονομική ανάπτυξη, δεδομένου ότι προσφέρουν μια σειρά συγκριτικών πλεονεκτημάτων έναντι των υπόλοιπων τρόπων μεταφοράς, που συνίστανται σε ανταγωνιστικές και ασφαλείς λύσεις με χαμηλό περιβαλλοντικό κόστος.

Προκειμένου να διαφυλαχθούν και να αναπτυχθούν περαιτέρω τα πλεονεκτήματα αυτά, όπως επίσης και να διατηρηθεί η εμπιστοσύνη των φορέων που δραστηριοποιούνται στο χώρο αυτόν, εμφανίζεται επιβεβλημένη η βελτίωση των όρων ασφαλείας των θαλάσσιων μεταφορών. Το ζητούμενο για το σύστημα των θαλάσσιων μεταφορών, που περιλαμβάνει όχι μόνο τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών, αλλά επίσης τους λιμένες και τους φορείς διαχείρισης των λιμένων, είναι η βελτίωση της ασφάλειας ολόκληρης της διαχειριστικής αλυσίδας, από τον προμηθευτή έως τον καταναλωτή. Παράλληλα το σύστημα καλείται να διατηρήσει την ανταγωνιστικότητά του, όπως επίσης και να προωθήσει τη διευκόλυνση των συναλλαγών.

Ειδικά μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 απαιτείται η αντιμετώπιση των κινδύνων, αλλά και της γενικότερης ανασφάλειας που δημιουργεί η απειλή της

τρομοκρατίας. Ένα από τα τραγικά συμπεράσματα του τρομοκρατικού πλήγματος κατά των ΗΠΑ είναι ότι τρομοκρατικές ενέργειες μπορούν να πραγματοποιηθούν οπουδήποτε και οποτεδήποτε, ανεξάρτητα από τα κίνητρα. Κατά συνέπεια, επιβάλλεται η ενίσχυση των μέτρων που αφορούν στην ασφάλεια του συστήματος των θαλάσσιων μεταφορών.

Το νέο θεσμικό πλαίσιο

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) ξεκίνησε τις εργασίες του αναφορικά με την ασφάλεια στη θάλασσα στις αρχές του 2002. Οι εργασίες αυτές ολοκληρώθηκαν στις 12 Δεκεμβρίου 2002 στο πλαίσιο της διπλωματικής διάσκεψης του Οργανισμού, με την έγκριση της τροποποίησης της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS - Safety of Life at Sea) και ενός Διεθνούς Κώδικα για

την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS - International Ship and Port Facility Security). Οι δεσμευτικές διατάξεις των δύο κειμένων, δηλαδή η τροποποιημένη σύμβαση SOLAS και το πρώτο μέρος του κώδικα ISPS, απαρτίζουν το νέο θεσμικό πλαίσιο για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα. Πέρα από τον εφοδιασμό των πλοίων με αποτρεπτικά κυρίως συστήματα, μειαξύ των ρυθμίσεων που προβλέπονται αναφέρονται διάφορα μέτρα ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας, τα οποία αρθρώνονται σε τρία επίπεδα ασφαλείας (κανονικό, ενισχυμένο και υψηλό), ενώ η εφαρμογή τους συναρτάται με την ανάλυση κινδύνων. Με τα μέτρα αυτά συνδέονται η υποχρέωση καθορισμού των αρμοδίων για την εφαρμογή τους (προσωπικό ασφαλείας του πλοίου, της εταιρείας και της λιμενικής εγκατάστασης), η εκπόνηση σχεδίων ασφαλείας για το πλοίο και τη λιμενική εγκατάσταση βάσει της ανάλυσης κινδύνων, καθώς και η έκδοση διεθνούς πιστοποιητικού ασφαλείας για το πλοίο. Αναφέρονται ακόμη εδώ μέτρα για την κατάρτιση του προσωπικού που τα εφαρμόζει και για τη διενέργεια ασκήσεων ετοιμότητας. Ανάλογα με τους ενδεχόμενους κινδύνους προβλέπεται επίσης η δυνατότητα συμπλήρωσης, από το πλοίο και τη λιμενική εγκατάσταση υποδοχής, δήλωσης ασφαλείας, η οποία καθορίζει σχετικές ευθύνες των δύο πλευρών. Καθίσταται, εξάλλου, μέσω των νέων ρυθμίσεων δυνατός ο έλεγχος, για λόγους ασφαλείας, ενός πλοίου εντός του λιμένος ή πριν από την είσοδό του σε αυτόν από τις Αρχές του κράτους του λιμένα. Επί πλέον καθορίζονται με σαφήνεια οι αρμοδιότητες και οι υποχρεώσεις των διαφόρων συμμετεχόντων (κυβερνήσεων, εταιρειών, πλοιάρχων, λιμενικών εγκαταστάσεων κ.λπ.). Σημειώνεται ότι οι δεσμευτικές διατάξεις συμπληρώνονται από το δεύτερο μέρος του κώδικα ISPS, αποτελούμενο από συστάσεις που στοχεύουν στην παροχή κατευθύνσεων στους εμπλεκόμενους φορείς σχετικά με την εφαρμογή των δεσμευτικών διατάξεων.

Η φιλοσοφία των νέων ρυθμίσεων

Οι νέες ρυθμίσεις εδράζονται στη λογική ότι η ενίσχυση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να διαπνέεται από την αρχή της αναλογικότητας των μέτρων, την αποτελεσματικότητα, τη σαφήνεια και τη διαφάνεια, την ενσωμάτωση της διάστασης της ασφάλειας σε όλα τα στάδια των συναφών διαδικασιών. Η μέριμνα για την ασφάλεια στη θάλασσα θα πρέπει να βασίζεται σε ρεαλιστική εκτίμηση κινδύνων, η οποία

να επαναξιολογείται σε τακτά χρονικά διαστήματα, ώστε να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα και να αποφεύγονται δυσανάλογες και αδικαιολόγητα δαπανηρές αντιδράσεις.

Ο παράγοντας «κόστος» είναι εδώ ιδιαίτερα σημαντικός. Η ασφάλεια είναι ένα ακριβό αγαθό. Ωστόσο, επισημαίνεται ότι τα μέτρα που θα εφαρμοστούν, στη βάση των νέων ρυθμίσεων, θα έχουν πολλαπλές θετικές επιδράσεις. Ενδεικτικά αναφέρονται, πέραν της προστασίας εργαζομένων και επιβατών σε λιμένες και στη θάλασσα, όπως άλλωστε πλοίων και φορτίων, παράπλευρες συνέπειες στην καταπολέμηση κάθε είδους παράνομης εμπορίας και διακίνησης, συμπεριλαμβανομένης της λαθρομετανάστευσης, θετικά αποτελέσματα στη φορολογία, καλύτερη οργάνωση και χρονοπρογραμματισμός των ροών κ.ά.

Οι υποχρεώσεις που απορρέουν από το νέο θεσμικό πλαίσιο

Η τροποποιημένη σύμβαση SOLAS και ο κώδικας ISPS προβλέπεται να τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2004. Απομένει συνεπώς λίγος χρόνος για την ολοκλήρωση των προπαρασκευαστικών εργασιών και έτσι απαιτείται η εντατικοποίηση των προσπάθειών όλων των ενδιαφερομένων (κυβερνήσεις, λιμενικές αρχές και ναυτιλιακές εταιρείες), που καλούνται να φέρουν εις πέρας πολυάριθμες και δύσκολες δράσεις.

Ως ορισμένες μόνον από αυτές, στο επίπεδο των δύο πρώτων, αναφέρονται η θέσπιση των κανόνων που θα καθορίζουν τα επίπεδα ασφαλείας και τους όρους εφαρμογής τους, η έγκριση των αξιολογήσεων ασφαλείας των λιμενικών εγκαταστάσεων που θα πρέπει να έχουν πραγματοποιηθεί, η κατάρτιση καταλόγου των λιμενικών εγκαταστάσεων που θα κληθούν να ορίσουν υπεύθυνο ασφαλείας και στη συνέχεια ο ορισμός υπευθύνων, η προετοιμασία και κύρωση σχεδίου ασφαλείας, η έκδοση πιστοποιητικών ασφαλείας για τα πλοία, ο προσδιορισμός των απαιτούμενων μέτρων ελέγχου.

Σε κάθε περίπτωση απαιτείται η ομοιογενής εφαρμογή των μέτρων, ώστε να διασφαλισθούν ποιότητα και αποτελεσματικότητα και να αποφευχθούν κρούσματα αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων.

Αντίστοιχα, οι ναυτιλιακές εταιρείες οφείλουν να ορίσουν τους υπευθύνους ασφαλείας τους, καθώς και τους υπευθύνους ασφαλείας των πλοίων τους, να πραγματοποιήσουν τις αξιολογήσεις ασφαλείας των πλοίων και να εκπονήσουν τα σχέδια ασφαλείας τους, όπως



άλλωστε να εξοπλίσουν τα πλοία με τα τεχνικά μέσα και συστήματα (AIS, συστήματα συναγερμού, σήμανση κ.λπ.) που προβλέπουν οι νέες ρυθμίσεις.

Προκλήσεις για την Ελλάδα

Η λήψη και η εφαρμογή μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα, ως ικανοποίηση των συμβατικών υποχρεώσεων που απορρέουν από τα παραπάνω κείμενα για τη χώρα μας, προσλαμβάνουν έναν εξαιρετικά επείγοντα και πιεστικό χαρακτήρα, δεδομένου ότι η θέση σε ισχύ των νέων ρυθμίσεων συμπίπτει χρονικά σχεδόν με τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων. Είναι συνεπώς προφανές ότι απαιτείται η ανάληψη των απαραίτητων ενεργειών το συντομότερο δυνατόν και σαφώς νωρίτερα από την προβλεπόμενη ημερομηνία, ώστε να υπάρξει περιθώριο αντιμετώπισης ενδεχόμενων δυσχερειών και εξοικείωση με τα νέα μέτρα.

Εξάλλου, τα ελληνικά συμφέροντα, ναυτιλία, τουρισμός κ.λπ. επιτάσσουν μια δυναμική στάση στο εν λόγω πεδίο, ενώ παράλληλα προσδοκούνται σημαντικά οφέλη από τις νέες ρυθμίσεις. Για το σκοπό αυτόν απαιτείται η συστράτευση όλων των εμπλεκόμενων, οι οποίοι, στη μερίδα που τους αντιστοιχεί, φέρουν επίσης την ευθύνη για τη γρήγορη και ομαλή προσαρμογή στο νέο καθεστώς.

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής έχουν ήδη αποδυθεί σε μια σημαντική προσπάθεια για την άρτια εκπλήρωση των υποχρεώσεών μας στα δεδομένα στενά περιθώρια και εκτιμάται ότι θα ανταποκριθούν πλήρως στο πεδίο των αρμοδιοτήτων τους, αλλά και στο συντονιστικό ρόλο που καλούνται να αναλάβουν. Σημειώνεται στο σημείο αυτό η συγκρότηση, το Μάρτιο του 2003, ειδικής επιτροπής στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για την υλοποίηση μέτρων ασφαλείας σε πλοία και λιμένες στο πλαίσιο των νέων ρυθμίσεων.

Ειδικότερα, για τους ελληνικούς λιμένες οι προκλήσεις από την εφαρμογή των νέων ρυθμίσεων εντοπίζονται, πέραν της ικανοποίησης των γενικών υποχρεώσεων

που αναφέρονται στο προηγούμενο κεφάλαιο, στη λήψη και εφαρμογή μιας σειράς μέτρων, όπως ενδεικτικά την περιφράξη της χερσαίας ζώνης των λιμένων, καθώς και την οριοθέτηση των χώρων εργασίας των λιμενεργατών και των πληρωμάτων των πλοίων, όταν εξέρχονται σε χερσαίο χώρο του λιμένος, τη χρήση τεχνικών μέσων ασφαλείας κατά τα πρότυπα των αερολιμένων (π.χ. χρήση μηχανημάτων ανίχνευσης ύποπτων αντικειμένων, μέσα ελέγχου και παρακολούθησης της διακίνησης φορτίων, επιβατών και εργαζομένων εντός του λιμένος κ.λπ.), όπως και την ύπαρξη εξειδικευμένου προσωπικού που θα χειρίζεται αυτά τα τεχνικά μέσα και θα επιμορφώνεται συνεχώς στη χρήση τους. Σημαντική είναι επίσης η υιοθέτηση των βέλτιστων πρακτικών με αξιοποίηση της διεθνούς εμπειρίας και τεχνογνωσίας.

Το ζήτημα της ενίσχυσης της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές σαφώς έχει απασχολήσει την Ευρωπαϊκή Ένωση με διάφορες ευκαιρίες. Η Επιτροπή, παραχωρώντας προτεραιότητα στον καθ' ύλην αρμόδιο διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό, ανέμενε τις σχετικές ρυθμίσεις στο πλαίσιο του.

Αναγνωρίζοντας τη σημασία του θέματος και την αναγκαιότητα για μια συνεκτική και καθολική δράση σε κοινοτικό επίπεδο, η Επιτροπή ανέλαβε πρόσφατα σχετικές πρωτοβουλίες. Στις αρχές Μαΐου εξέδωσε ανακοίνωση σχετικά με τη βελτίωση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές και υπέβαλε πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Η πρόταση ενσωματώνει στην κοινοτική νομοθεσία το κεφάλαιο XI-2 της σύμβασης SOLAS και τον κώδικα ISPS, παρέχει μια εναρμονισμένη ερμηνεία και εφαρμογή, όπως και για σχετικό κοινοτικό έλεγχο, ενώ τέλος επεκτείνει ορισμένες διατάξεις των δύο κειμένων στην εθνική θαλάσσια κυκλοφορία.

Ακόμη η Επιτροπή ενδέχεται να υποβάλει κατά τη διάρκεια του 2003 πρόταση οδηγίας, η οποία θα καθορίζει τα προς εφαρμογήν εντός των λιμένων της Κοινότητας συμπληρωματικά μέτρα ασφαλείας.

Οι επικείμενες κοινοτικές ρυθμίσεις μαζί με την τροποποιημένη σύμβαση SOLAS και τον κώδικα ISPS αναμένεται να στοιχειοθετήσουν ένα ολοκληρωμένο σύστημα στο συγκεκριμένο πεδίο. Το θεσμικό σύστημα είναι όμως το ένα σκέλος. Τα αποτελέσματα θα εξαρτηθούν από την εφαρμογή των ρυθμίσεων και τον τρόπο που οι εμπλεκόμενοι θα προωθήσουν τα νέα μέτρα.



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY GREECE S.A.



Με κέντρο του κόσμου τον Πειραιά
Είναι στην Ελλάδα:
Η πρώτη Ναυτιλιακή εταιρεία
σε κίνηση containers
Η πρώτη σε αριθμό προσεγγίσεων
πλοίων και σε συχνότητα
αφίξεων αναχωρήσεων
Η πρώτη σε κατευθείαν και χωρίς
μεταφορτώσεις συνδέσεις με όλα
τα λιμάνια του κόσμου
..... και φυσικά η πρώτη στην
προτίμηση των Ελλήνων
εισαγωγέων - εξαγωγέων και
διαμεταφορέων.



12, Akti Poseidonos str., Piraeus 185 31, Greece - Tel.: 210.4145.500, Fax: 210.4119.454

43, 26th October & Kefalinias str., Thessaloniki 546 27, Greece - Tel.: 2310.507.600, Fax: 2310.507.680

15, Argonafton str., Volos 383 33 Greece - Tel.: 24210.22.875, Fax: 24210.37.907

12, Lohagou Marineli str., Iraklion 712 02, Greece - Tel.: 2810.223.050, Fax: 2810.246.190

E-mail: contact@mscgr.mscgva.ch, <http://www.mscgreece.gr>



Ένας διεθνής κώδικας που χρήζει διευκρινίσεων

>>>

Του Σωτήρη Θεοφάνη

Προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου
Οργανισμού Λιμένος Πειραιά

Για τα νέα δεδομένα και τις παραμέτρους που θα δημιουργηθούν με την καθιέρωση του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές και τις λιμενικές εγκαταστάσεις (ISPS code του IMO) στο λιμάνι του Πειραιά, ισχύουν δύο πραγματικότητες. Η πρώτη αφορά τη λήψη ουσιαστικών μέτρων έτσι ώστε η ναυτιλιακή μεταφορά και η διακίνηση μέσα στα λιμάνια να είναι ασφαλέστερη και η δεύτερη έχει να κάνει με τη συμμόρφωση στα θεσμικά εργαλεία που έχουν υιοθετηθεί ή πρόκειται να υιοθετηθούν. Είναι γνωστό σε όλους ότι έχει υιοθετηθεί ο κώδικας ISPS από τον IMO με ημερομηνία εφαρμογής του την 1η Ιουλίου του 2004. Είναι επίσης γνωστό ότι υπάρχουν κάποιες αντίστοιχες πρωτοβουλίες στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρόσφατα, μάλιστα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε ένα κείμενο εργασίας που περιλαμβάνει ένα σχέδιο κανονισμού, το οποίο μετά την υιοθέτησή του σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι άμεσα εκτελεστό στον ελληνικό χώρο.

Εκτίμησή μου είναι πως ο κανονισμός είναι μία «ισχυρότερη» εκδοχή του κώδικα ISPS και βεβαίως είναι σαφές, κάτι που προκύπτει άλλωστε και από το κείμενο εργασίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ότι θα επακολουθήσει ένα σχέδιο οδηγίας το οποίο θα αναφέρεται συνολικά στη λιμενική ζωή. Αυτό και μόνον θέτει το πρώτο ερώτημα: Ποια είναι τα περιθώρια εφαρμογής του κώδικα ISPS;

Βέβαια μιλάει για ship-port interface, θα έλεγε όμως κανείς ότι ο ορισμός κάθε άλλο παρά διαφωτιστικός είναι. Φυσικά, αυτό δεν είναι το μοναδικό σημείο του κώδικα το οποίο χρήζει διευκρινίσεων. Η φιλοσοφία του δίνει την ευθύνη αποκλειστικά στις κυβερνήσεις, στα contracting states, όμως αν διαβάσει κάποιος το κείμενο θα συναντήσει πολλά παράθυρα σε αυτήν την ερμηνεία. Το βέβαιο είναι ότι υπάρχουν τρεις βασικές ενότητες στην εφαρμογή του κώδικα:

Η πρώτη είναι η εκτίμηση του κινδύνου και η μελέτη τρωτότητας. Εδώ φαίνεται ότι τον πρώτο λόγο έχουν οι κυβερ-

νήσεις. Η δεύτερη είναι η εκπόνηση των σχεδίων ασφαλείας των εγκαταστάσεων, τα port facility security plans, και η τρίτη είναι η εφαρμογή του πλέγματος των μέτρων που αυτά τα σχέδια προτείνουν.

Πιστεύω ότι δεν είναι ξεκάθαρο σε παγκόσμιο επίπεδο το θέμα της κατανομής των αρμοδιοτήτων. Με δεδομένο ότι ασφάλεια είναι μια διαδικασία που για να είναι επιτυχής θα πρέπει να εμπλέκει όλους τους φορείς που έχουν αρμοδιότητες, σημαίνει ότι θα πρέπει να βρεθούν και νέοι τρόποι επικοινωνίας, οι οποίοι να είναι ουσιαστικοί και όχι γραφειοκρατικοί, καθώς και νέοι τρόποι συντονισμού. Αυτό νομίζω διεθνώς δεν έχει ακόμη επιτευχθεί. Μπορεί να είναι αποτέλεσμα δύο πραγμάτων: Πρώτον, παιδικής ασθένειας σε σχέση με την εφαρμογή, δηλαδή πρώιμο επίπεδο εφαρμογής, και δεύτερον, λόγω ασαφειών αυτού καθ' εαυτού του κώδικα.

Γνωρίζω ότι ακόμη και στις Ηνωμένες Πολιτείες η διαδικασία αυτή βρίσκεται σε μικρό βαθμό εφαρμογής - από τα 55 μεγάλα λιμάνια των ΗΠΑ μόνον τα πέντε μέχρι τώρα έχουν κάνει ανάλυση κινδύνου.

Σε ό,τι αφορά τον ελληνικό χώρο τώρα, έχω πληροφορηθεί ότι το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει συστήσει μία επιτροπή για να εξετάσει τα βήματα που πρέπει να γίνουν. Ο ΟΛΠ δεν μετέχει σε αυτήν την επιτροπή και αναμένω με ενδιαφέρον τα αποτελέσματά της.

Από την άλλη μεριά προκύπτουν μερικά πρακτικά ζητήματα που αφορούν το δικό μας λιμάνι. Ο Πειραιάς είναι ένα μεγάλο λιμάνι που λειτουργεί τις εγκαταστάσεις του - όπως είναι γνωστό, ανάλογο στον ευρωπαϊκό χώρο υπάρχει μόνο στη Μεγάλη Βρετανία. Κατά συνέπεια, έχει και την ευθύνη της ασφαλείας στις εγκαταστάσεις του, ενώ το Λιμενικό Σώμα παίζει το ρόλο της αστυνομικής αρχής μέσα στο χώρο αυτόν.

Σε αυτό το πλαίσιο και ανεξάρτητα από το ποια θα είναι η θεσμική δομή για την εφαρμογή του κώδικα ή της αντίστοι-

της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είμαστε υποχρεωμένοι να πάρουμε κάποια μέτρα.

Διακρίνουμε το λιμάνι σε τέσσερις μεγάλες ενότητες. Στην ενότητα του σταθμού των εμπορευματοκιβωτίων, στην ενότητα του car terminal, στην ενότητα του επιβατικού λιμανιού και στην ενότητα του λιμανιού των κρουαζιερόπλοιων.

Στην τελευταία ενότητα, μέχρι το 2004 την ευθύνη θα έχει

Η θέση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά ταυτίζεται πλήρως με την ελληνική θέση, που συμπίπτει και με αυτή της Ε.Ε., σύμφωνα με την οποία οποιαδήποτε τέτοια διαδικασία οφείλει να αποτελέσει αντικείμενο διμερούς συμφωνίας μεταξύ της ομοσπονδιακής κυβέρνησης των ΗΠΑ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και βέβαια, οποιαδήποτε πρόβλεψη αυτής της συμφωνίας θα πρέπει να στηρίζεται στην αρχή

το σχήμα διοργάνωσης Ολυμπιακών Αγώνων. Εμείς απλώς κατασκευάζουμε την υποδομή για τη φιλοξενία. Βεβαίως μετά την ολοκλήρωση των Ολυμπιακών Αγώνων αναμένουμε η υποδομή και ο εξοπλισμός ασφαλείας να δοθούν στον οργανισμό, έτσι ώστε σε συνεργασία με τη λιμενική αρχή να γίνει ουσιαστικό το σύστημα ασφαλείας στην περίοδο λειτουργίας, στο σταθμό κρουαζιεροπλοίων.

Όσον αφορά το επιβατικό λιμάνι, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας έχει εξασφαλίσει ότι εφέτος θα είναι ελεγχόμενο. Βεβαίως, υπάρχουν σημαντικές λειτουργικές δυσκολίες που συνδέονται με αυτό και είμαστε σε συνεχή συνεργασία με το ΥΕΝ και το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά για την επίλυση αυτών των προβλημάτων.

Εφέτος θα υπάρξει φυσικός έλεγχος και πιστοποίηση της εισόδου όσων εισέρχονται στο λιμάνι, που είναι ταξιδιώτες με εισιτήριο και βέβαια, με βάση τα πιλοτικά αποτελέσματα της χρονιάς, θα σχεδιάσουμε το σύστημα ασφαλείας για τον επόμενο χρόνο.

Οφείλει όμως να αντιληφθεί κανείς ότι ένα επιβατικό λιμάνι δεν είναι αεροδρόμιο. Οι σχέσεις, οι διαδικασίες και οι κινήσεις είναι πολύ πιο σύνθετες, κατά συνέπεια και τα μέτρα ασφαλείας. Θέλω να σταθώ ιδιαίτερα στο γεγονός ότι ο οποιοσδήποτε σχεδιασμός συστήματος ασφαλείας στο κεντρικό λιμάνι χωρίς την ουσιαστική αστυνόμευση από την πλευρά του Λιμενικού Σώματος δεν μπορεί να έχει επιτυχία. Κατά συνέπεια θα πρέπει να ληφθεί μία γενναία απόφαση ενίσχυσης του προσωπικού του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά.

Τα μέτρα, λοιπόν, παίρνονται εφέτος, θα αποτιμηθεί η αξία τους στη διάρκεια του χρόνου και στην επόμενη περίοδο, που συμπίπτει με αυτή των Ολυμπιακών Αγώνων, θα υπάρξουν σημαντικές αναδιαρθρώσεις με βάση τις εμπειρίες της πρώτης χρονιάς.

Όσον αφορά το container terminal, εκεί υφίστανται δύο ζητήματα.

Το ένα ζήτημα έχει να κάνει με τις διμερείς συμφωνίες που έχουν υπογραφεί από την τελωνειακή αρχή των Ηνωμένων Πολιτειών και μεμονωμένες τελωνειακές αρχές ευρωπαϊκών χωρών, η γνωστή «container safety initiative».

της αμοιβαιότητας. Από κει και πέρα οι διμερείς συμφωνίες με χώρες οι οποίες έρχονται σαφώς σε αντίθεση με τη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης δημιουργούν εξ αντικείμενου σοβαρά προβλήματα στη στρέβλωση του ανταγωνισμού.

Η θέση μας αυτή είναι σαφής χωρίς να σημαίνει, όμως, ότι «εμείς» δεν παίρνουμε μέτρα. Ήδη υφίστανται τα λειτουργικά μέτρα, ενώ παράλληλα εξετάζουμε την πιθανότητα πρότασης προς το υπουργείο Οικονομικών για την προμήθεια ενός σκάνερ για τον έλεγχο των εμπορευματοκιβωτίων. Θα έλεγε κανείς ότι η ίδια η οργάνωση του σταθμού των εμπορευματοκιβωτίων γενικά διευκολύνει τη λήψη μέτρων ασφαλείας.

Όσον αφορά τις άλλες διαδικασίες, αυτές του γενικού φορτίου και του car terminal, πρόκειται για πολυσχιδείς δραστηριότητες που η κάθε μία έχει τα δικά της χαρακτηριστικά. Η δραστηριότητα του car terminal μπορεί να ελεγχθεί καλά και η πρότασή μας είναι να εφαρμοστεί και εκεί ένα πλάνο. Όμως, οι δραστηριότητες του γενικού φορτίου από τη φύση τους διεθνώς έχουν μια μεγάλη δυσκολία στην προτυποποίηση των διαδικασιών, άρα και στα μέτρα ασφαλείας.

Ένα τελευταίο στοιχείο που θέλω να θέσω είναι το ζήτημα του κόστους όλων αυτών των δράσεων και των ενεργειών καθώς και της προμήθειας του εξοπλισμού αλλά και της λειτουργίας. Πρόκειται για ένα θέμα που δεν έχει λυθεί σε παγκόσμιο αλλά ούτε σε κοινοτικό επίπεδο, και βεβαίως μέχρι στιγμής δεν έχει απασχολήσει και τη χώρα μας.

Πρόκειται, λοιπόν, για το θέμα του κόστους και ποιος το αναλαμβάνει. Είναι κοινή εκτίμηση, τόσο στο επίπεδο της Ένωσης Ευρωπαϊκών Λιμένων όσο και στις επαφές που διμερώς έχει πραγματοποιήσει η διοίκηση του ΟΛΠ με διοικήσεις άλλων ευρωπαϊκών λιμένων, ότι το κόστος αυτό δεν μπορεί να αναληφθεί από τις λιμενικές αρχές. Τουλάχιστον, δεν μπορεί να αναληφθεί στο μεγαλύτερό του μέρος. Κατά συνέπεια, οι λιμενικές αρχές, οι οποίες έχουν και την ευθύνη της εξασφάλισης όρων ασφαλείας για τους πολίτες των χωρών τους, οφείλουν να πάρουν δραστικά μέτρα προς αυτήν την κατεύθυνση.



Τα θέματα ασφαλείας είναι ευθύνη της Πολιτείας



>>> Του Απόστολου Γενίτσαρη

Διευθύνοντας συμβούλου
Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης Α.Ε.

Ο λιμένας Θεσσαλονίκης, πλησιέστερος λιμένας χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην περιοχή των Βαλκανίων, με επιτυχία, που αναγνωρίζεται από τους χρήστες των υπηρεσιών του, εξασφαλίζει την ομαλή διακίνηση εμπορευμάτων και προσωπικού, συμπεριλαμβανομένου και στρατιωτικού, στην ευαίσθητη αυτή περιοχή.

Διαθέτει υπηρεσία φύλαξης σε 24ωρη βάση και στους χώρους του λιμένα βρίσκονται το Κεντρικό Λιμεναρχείο και το Τελωνείο.

Τα θέματα της ασφάλειας (security) αποτελούν προτεραιότητα στον Οργανισμό Λιμένα Θεσσαλονίκης, γι' αυτό και λαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας.

Η καθιέρωση του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια των πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS code) του IMO, που αποκτά υποχρεωτικό χαρακτήρα από την 1η Ιουλίου 2004, θα δημιουργήσει νέα δεδομένα στις θαλάσσιες μεταφορές και στις λιμενικές λειτουργίες.

Παρακολουθούμε τη συζήτηση στις αρμόδιες υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τα μέτρα αντιμετώπισης της τρομοκρατίας καθώς και την πρόθεσή της να δημοσιεύσει, πολύ σύντομα, ένα σχέδιο κανονισμού για την

ασφάλεια των πλοίων και των λιμένων, που θα ενσωματώνει όλες τις προβλέψεις του κώδικα ISPS για τους λιμένες και θα επεκτείνει τους ελέγχους για την ασφάλεια μέχρι την πύλη των λιμένων.

Εκτιμούμε πως σημαντικό ρόλο θα παίξουν επίσης οι διαπραγματεύσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις ΗΠΑ καθώς και η εφαρμογή των σχετικών πρωτοβουλιών της κυβέρνησης των ΗΠΑ (C-TPAT, CSI).

Συμμετέχουμε σ' αυτόν τον προβληματισμό μέσω της ΕΛΙΜΕ (Ένωση Λιμένων Ελλάδας) της ESPO (European Sea Ports Organization) και βρισκόμαστε σε επικοινωνία με τις αρμόδιες αρχές.

Είναι φανερό ότι το θεσμικό πλαίσιο, η υιοθέτηση πολιτικών, μέτρων και διαδικασιών ελέγχου για την προστασία προσώπων και εμπορευμάτων από τρομοκρατικές και άλλες εγκληματικές ενέργειες αποτελεί ευθύνη της Πολιτείας.

Εκτιμούμε ότι η μελέτη αξιολόγησης του κινδύνου (risk assessment) και των επιπτώσεων στους λιμένες (impact assessment) πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν το χαρακτήρα των λιμενικών λειτουργιών.

Σημαντικό στοιχείο για τον καθορισμό του αποδεκτού επι-

πέδου ασφαλείας αποτελεί η ομαλή και εντός των προβλεπόμενων χρόνων ολοκλήρωση των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών σε πλοία και χερσαία μεταφορικά μέσα, καθώς και η διερεύνηση των οικονομικών επιπτώσεων από την εφαρμογή μέτρων ασφαλείας σε μεσαίου και μικρού μεγέθους λιμένες.

Γίνεται φανερό λοιπόν μια «απειλή» για το λιμένα, που προκύπτει από το ότι η προμήθεια, η λειτουργία νέου εξοπλισμού ασφαλείας, η ηλεκτρονική πληροφορία για το εμπόρευμα και η εκπαίδευση προσωπικού στα νέα συστήματα θα προκαλέσουν ένα σημαντικό κόστος, μέρος του οποίου θα επιβαρύνει το κόστος μεταφοράς του εμπορεύματος.

Η υποχρεωτική όμως προσαρμογή στο νέο κανονισμό ασφαλείας του IMO και της Ευρωπαϊκής Ένωσης όλων των λιμένων αποτελεί «ευκαιρία» για το λιμένα εκείνον που θα τηρεί τις αποδεκτές διεθνώς προδιαγραφές ασφαλείας σε αντίθεση με το λιμένα που υστερεί στο επίπεδο ασφαλείας, γιατί το κόστος μεταφοράς και ασφάλι-

σης των πλοίων, εμπορευμάτων και επιβατών στη δεύτερη περίπτωση θα είναι υψηλότερο.

Ο ΟΛΘ Α.Ε. επιδιώκει να εξελιχθεί σε λιμένα-πρότυπο στα θέματα ασφαλείας (model secure port), που να στηρίζεται στις διεθνείς προδιαγραφές, σε τεκμηριωμένη ανάλυση κινδύνων και στην πραγματικότητα της περιοχής και της ενδοχώρας που εξυπηρετεί.

Η εφαρμογή προγραμμάτων ασφαλείας σύμφωνα με τα νέα πρότυπα θα αναδείξει το λιμένα Θεσσαλονίκης ως σημαντικό κόμβο ασφαλούς μεταφοράς εμπορευμάτων από την περιοχή της ΝΑΕ.

Πιστεύουμε ότι χρειάζεται ουσιαστική συνεργασία των λιμένων, των ναυτιλιακών εταιρειών, όλων των εμπλεκόμενων στις μεταφορές με την Πολιτεία, ώστε το κόστος της μετάβασης στο νέο καθεστώς ασφαλείας να αντιμετωπιστεί με τρόπο που να προσφέρει ευκαιρίες στα λιμάνια να ανταποκριθούν στον έντονο ανταγωνισμό προς όφελος των χρηστών τους.



HARBOUR TOWAGE TERMINALS ► SALVAGE TRANSPORT & HEAVY LIFT

WWW.SMIT.COM

OUR EXPERIENCE. YOUR ADVANTAGE



Η ασφάλεια των πλοίων απαιτεί ριζική αλλαγή κουλτούρας

Η εφαρμογή του κώδικα ISPS θα οδηγήσει τους πλοιοκτήτες προς την αναζήτηση των παλιών καλών ημερών της εφαρμογής των κωδικών STCW και ISM. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι υπάρχει ανάγκη δραστηριοποίησης στο συγκεκριμένο τομέα, ωστόσο το μέγεθος του εγχειρήματος σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας μόλις τώρα αρχίζει να γίνεται αντιληπτό. Είναι σίγουρο ότι θα απαιτήσει σημαντικά κεφάλαια εκ μέρους όλων των μετόχων, συμπεριλαμβανομένων των ιδιοκτητών, οργανισμών κατηγοριοποίησης και των κρατών σημαίας (flag states). Έχουμε ήδη αφιερώσει σημαντικούς πόρους προς αυτό το εγχείρημα και αναμένονται ακόμα περισσότεροι στη διάρκεια των επόμενων μηνών.

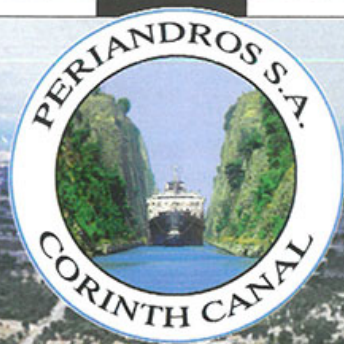
>>> Του William R. Gallagher
Προέδρου International Registries Inc



Η χώρα μας, ως flag state, άρχισε να εργάζεται για την εφαρμογή του κώδικα πριν ακόμα συμφωνηθεί οριστικά η εφαρμογή του. Γνωρίζαμε ότι εσωτερικές μας διαδικασίες, μέθοδοι και τακτικές θα έπρεπε να βρουν μια ισορροπία μεταξύ του υπερβολικά εντεταλμένου αλλά με επαρκή λεπτομέρεια για την εξασφάλιση της απόλυτης συμμόρφωσης. Οι πλοιοκτήτες και οι ναυτιλιακοί πράκτορες εργάζονται, όπως ελπίζουμε και ο υπόλοιπος κόσμος, για την εφαρμογή των πιο επείγοντων άρθρων του κώδικα. Ο καθορισμός των υπευθύνων για τις εταιρείες και την ασφάλεια των πλοίων, με την ταυτόχρονη απαίτηση για την ύπαρξη αξιολογήσεων της ασφάλειας των πλοίων και την ανάπτυξη και έγκριση των σχεδίων για την ασφάλεια των πλοίων, θα πρέπει να αρχίσει άμεσα. Η ασφάλεια των πλοίων απαιτεί μια ριζική αλλαγή κουλτούρας. Κατά τη δική σας εμπειρία θυμηθείτε πότε ήταν η τελευταία φορά που μπορέσατε να κατεβείτε σε ένα πλοίο, να ανεβείτε στο κατάστρωμα και να περπατήσετε στη γέφυρα. Έχουμε δουλέψει πολύ σκληρά για να αναπτύξουμε μια κουλτούρα ασφάλειας, περιβαλλοντικής προστασίας και εμείς, ως βιομηχανία, θα πρέπει να καλλιεργήσουμε, σε πιο σύντομη βάση, μια κουλτούρα ναυτικής ασφάλειας. Εάν δεν το καταφέρουμε, τότε ο κώδικας θα έχει αποτύχει.

Έχουμε αρχίσει τον πρώτο γύρο αναθεώρησης των εφαρμογών για Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφάλειας (AOA), εγχείρημα το οποίο δεν είναι μικρό για κανένα οργανισμό. Οι οργανισμοί αυτοί θα

αποτελέσουν παίκτες-κλειδιά για την εφαρμογή του κώδικα ISPS και θα πρέπει εμείς να επιτύχουμε για να πετύχουν και αυτοί. Σε αυτό το στάδιο της αναθεώρησής μας νομίζουμε πως θα πρέπει να είμαστε πολύ συγκεκριμένοι για τους Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφάλειας που θα εγκρίνουμε. Παραθέσαμε τη θέση μας στην 77η συνεδρίαση της Επιτροπής Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του IMO, η οποία τονίζει τις προϋποθέσεις ύπαρξης ενός Αναγνωρισμένου Οργανισμού Ασφάλειας. Ελπίζουμε ότι η συνεδρίαση αυτή θα παρέχει οδηγίες και κατεύθυνση γι' αυτό το πολύ σημαντικό εγχείρημα. Θα διατυπώσω εδώ την άποψη, ότι απαιτείται σημαντικός επαναπροσδιορισμός της προσπάθειας και πόρων για να επιτευχθεί η αλλαγή φιλοσοφίας και στρατηγικής. Ωστόσο, στο μυαλό μας, οι πλοιοκτήτες μας και οι ναυτιλιακοί πράκτορες διαθέτουν την ικανότητα να επιτύχουν, γι' αυτό και εμείς θα τους υποστηρίξουμε πλήρως. Αυτό όμως δεν πρόκειται να συμβεί με όλους τους πλοιοκτήτες και όλα τα κράτη σημαίας. Τα κράτη σημαίας τα οποία δεν μπορούν ή δεν θέλουν να εφαρμόσουν τις διεθνείς συμφωνίες για τη ναυτική ασφάλεια και περιβαλλοντική προστασία, οι οποίες είναι πολύ πιο προδιαγεγραμμένες και διαθέτουν μια σημαντική βάση εφαρμογής, είναι σίγουρο ότι δεν θα μπορέσουν να αντεπεξέλθουν στο εγχείρημα. Παρ' όλα αυτά παραμένω αισιόδοξος. Το ζήτημα είναι σοβαρό και απαιτεί επίπονη προσπάθεια και αφοσίωση. Οι πλοιοκτήτες μας μαζί με τους πράκτορες δουλεύουν σκληρά για την εφαρμογή του κώδικα.



CORINTH CANAL

The Shortest Route, The Safest Waterway

The Corinth Canal is a junction of international sea transport and serves ships coming from the Western Mediterranean and Adriatic en route to Eastern Mediterranean and Black Sea ports and vice versa.

The Corinth Canal intersects the Isthmus of Corinth and has a length of 6.343m. The minimum width of the canal at sea level is 24.6m and bottom width of 21m at 8m depth.

Periandros S.A. a wholly owned subsidiary of Sea Containers Ltd., has recently undertaken the operation of the Corinth Canal from the Greek government through a 30 year Concession Agreement.

Committed to develop an enhanced waterway with international standards, **Periandros S.A.** has as its ultimate goal to make the Corinth Canal a model facility catering to the needs of the worldwide maritime industry.

- 24 hrs/day, 365 days/year
- minimum waiting time for vessels
- saving up to 135 nautical miles
- preferable weather conditions

www.corinthcanal.com

Isthmia Corinthias, 200 10 Corinth, Greece,
Tel +30 27410 30880, Fax: +30 27410 30884, e-mail: corinth_canal@periandros.gr
24 Hour Customers Service Department, Tel: +030 27410 30886, Fax: +30 27410 30887





ISPS...

Απομακρύνοντας ενεργητικά το νέφος

>>> Του Εμμανουήλ Βορδώνη

Executive Director ins Thenamaris
(Ships management) Inc.

Όταν όλοι μας, οι πολλοί άνθρωποι της Ναυτιλίας διαβάσουμε αυτόν τον περίεργο, αμερικανικής νοοτροπίας, μαθηματικό τύπο:

RISK = THREAT x VULNERABILITY x CONSEQUENCES

όπου ο τελικός κίνδυνος ορίζεται σαν το εσωτερικό γινόμενο των πιθανοτήτων που αφορούν:

- Τη γέννηση και το μέγεθος μιας απειλής σε συγκεκριμένη περιοχή ή λιμάνια (THREAT),
- το εύλωτο, την «παρεισφρησιμότητα» και τη δυνατότητα να κρυφτεί κάτι στο βαπόρι (VULNERABILITY), μαθηματικά εκφρασμένα σαν πιθανότητα,
- το μέγεθος των συνεπειών που έχουν σχέση τόσο με τη μορφή του πλοίου, το είδος του φορτίου, αλλά και το σημείο στο οποίο αυτό βρίσκεται (CONSEQUENCES), και όταν ακούμε ότι ο κώδικας που αφορά τη διαχείριση του κινδύνου γίνεται υποχρεωτικός και τμήμα της SOLAS, που έως τώρα συνειρμικά τη συνδέουμε με το hardware, τότε, είναι λογικό να δημιουργούνται παρανοήσεις, ανησυχίες, και να χρειάζεται αρκετή κουβέντα και διαλεύκανση, για να καταλήξουμε στο ζητούμενο. Τα πρακτικά, δηλαδή, μέτρα που αυξάνουν το επίπεδο της ασφάλειας και απομειώνουν τον όποιο πραγματικά αντιμετωπίσιμο κίνδυνο.

Αν ο στόχος του ISPS είναι να μετατρέψουμε ένα εμπορικό βαπόρι ή ένα δεξαμενόπλοιο σε πολεμικό, που θα αντισταθεί σε μια κατά μέτωπο οργανωμένη επίθεση, και τους παραδοσιακούς ναυτικούς σε ειδικούς κομάντος και

μέλη της ομάδας «Z», τότε ίσως καλά ανησυχούμε, μιας και στοχεύουμε ή, μάλλον, οδηγούμαστε σε κάτι που από τη φύση του πλησιάζει το όριο του ανέφικτου και του ανεδαφικού.

Αν όμως ο στόχος μας είναι να μειώσουμε το «vulnerability», δηλαδή το βαθμό εκθέσεως του πλοίου και της ανοικτότητάς του στο να παρεισφρήσει ανεξέλεγκτα κάποιος κακόβουλος επισκέπτης ή επιβάτης, τότε τα πράγματα είναι όχι μόνο πολύ πιο απλά, αλλά και σίγουρα σκόπιμα και γνωστά στην καλή ναυτιλία, που ποτέ δεν άφηνε το βαπόρι ελεύθερο σαν «Ξέφραγο αμπέλι»!

Στο πλαίσιο αυτού του κειμένου, με τη λέξη «κακόβουλος επισκέπτης ή υποψήφιος τρομοκράτης», γίνεται αναφορά σ' εκείνον ο οποίος πθελγημένα στοχεύει στο να κάνει κακό στα αθώα μέλη του πληρώματος και σε ένα αμέτοχο, άσχετο προς τις δικές του σκοπιμότητες πλοίο ή χώρα (Innocent Ship - Country), με σκοπό να επιτύχει ζημία, ανθρώπινο πόνο και ένταση, για την προσέλευση της Διεθνούς Κοινής Γνώμης. Στόχος του να υπηρετήσει τους δικούς του, δίκαιους ή άδικους, σκοπούς που συνήθως είναι άσχετοι και απόμακροι με τα άμεσα θύματα της ενέργειάς του.

Ανέκαθεν, ήταν μέτρο βασικό της ασφάλειας κάθε πλοίου ο έλεγχος των επισκεπτών, η επιβεβαίωση ότι απαγορεύεται η είσοδος «εις τους μη έχοντας εντεταλμένη εργασία», η εξασφάλιση ότι ελέγχονται οι κλειστοί και αθέατοι

χώροι πριν από την αποχώρηση του πλοίου για την πιθανότητα λαθρεπιβατών ή εγκαταλελειμμένων αντικειμένων. Άλλωστε, πολλά χρόνια τώρα, έχουμε οι περισσότεροι προσχωρήσει στη Διεθνή Πρωτοβουλία για τους ελέγχους που αποτρέπουν την αθέλητη μετατροπή του αθώου πλοίου σε μέσο μεταφοράς ναρκωτικών, όπλων ή παράνομων φορτίων και βιώνουμε καθημερινά τους τυπικούς ελέγχους στα αεροδρόμια και στα μεγάλα καταστήματα για ασυνόδευτες αποσκευές με πιθανόν απειλητικό περιεχόμενο.

Έτσι, οι κατευθύνσεις του κώδικα για ACCESS CONTROL και ORGANIC SECURITY απλώς νοικοκυρεύουν και εντείνουν κάτι που πάντα κάναμε και που έτσι και αλλιώς το οφείλουμε τόσο στους ανθρώπους μας μέσα στο καράβι, όσο και στα λιμάνια που το βαπόρι επισκέπτεται.

Αν και σε διαφορετικό τομέα, δεν απέχουν τα προληπτικά αυτά μέτρα από εκείνα που παλιότερα ήταν σε ένταση για την αποτροπή της εισόδου στο ανθρώπινο σώμα των ιών του AIDS ή εκείνων που τελευταία έχουν κλιμακωθεί για την αναχαίτιση των κακόβουλων και πολύ μικρών αυτών επισκοπετών της άτυπης πνευμονίας.

Έτσι, για την αναχαίτιση του SARS και την αποτροπή της διόγκωσής του σε παγκόσμια απειλή, απλά έλεγχοι για τον πιθανά προσβεβλημένο επισκέπτη, μείωση των συναναστροφών, καθαρισμοί και ασηψία στο πλοίο και η χειρουργική μάσκα που φιλτράρει τις εισόδους προς τον έσω οργανισμό. Ανάλογο ACCESS CONTROL και ORGANIC SECURITY, που αυτήν τη φορά δεν πηγάζει από τις Αμερικανικές Αρχές Ασφαλείας και τον IMO, αλλά το Διεθνή Οργανισμό Υγείας (WHO).

Όσον αφορά τα περί Hardness του Hull, όσο δεν θωρακίζουμε το πλοίο για να αντέξει στη διατρητικότητα ενός Exorset και παραμένουμε στα ήδη αποφασισμένα για το διπλό κύτος και steel redundancies, και πάλι δεν θα πρέπει κάτι να μας ανησυχεί.

Στα θέματα του Security, βέβαια, δεν είναι εύκολο να βρει κανείς το μέτρο. Χαρακτηριστική είναι η συζήτηση για το γιατί μεγάλωσε τόσο πολύ ο προϋπολογισμός για την ασφάλεια των Ολυμπιακών Αγώνων. Θα ελέγχουμε τις αποσκευές των φιλάθλων του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας για όπλα και εκρηκτικά, ή θα στήσουμε μια ολόκληρη αντιπυραυλική ασπίδα για να προστατευθούμε από κάποια «star wars like» επίθεση του πάμπλουτου και over-sophisticated τρομοκράτη;

Είναι νομίζω τυπικό το παράδειγμα για τις δυσεύρετες ισορροπίες και «τη με μέτρο» αποτίμηση του πραγματικά πιθανού κινδύνου. Είναι σημαντικό να πιθανευθεί η ακαλίωτη φαντασία της κινδυνολογίας για να στοχεύσουμε στην αποτροπή των κινδύνων, που όχι μόνον είναι πράγματι πι-

θανοί, αλλά και ρεαλιστικά αντιμετωπίσιμοι, στα μέτρα της λογικής και του εφικτού.

Έτσι, η εύστοχη αξιολόγηση του εσωτερικού αυτού γινομένου των πιθανοτήτων, που με μαθηματικό τρόπο ορίζει ο Κώδικας Risk = Threat x Vulnerability x Consequences, γίνεται ιδιαίτερα σημαντική.

Δύο ακόμα πλευρές αξίζει να αγγίξει ακόμα κανείς, συζητώντας το θέμα:

Η πρώτη είναι το πώς ενεργητικά και με κριτική σκέψη θα καταστειλούμε την υπερβολή και την κάποια σύγχυση που αναμενόμενο είναι να υποδαυλίζουν οι ανά τον κόσμο ομάδες συμβούλων, experts, εκπαιδευτών, πολεμοχαρών, κινδυνολόγων, και επαϊόντων, πραγματικά αναγνωρισμένων (Recognized Security Organizations), ή όχι. Είναι λογικό, αναμενόμενο και όχι πέραν της επαγγελματικής πραγματικότητας, το να μεγεθύνουν το θέμα για να αυξάνουν τη δικιά τους χρησιμότητα και αντικείμενο των εργασιών τους. Είναι όμως σκόπιμο και συνετό από όλους μας, να μην τους αφήσουμε να μας παρασύρουν στην υπερβολή, στα άσκοπα έξοδα και μέτρα, που δύσκολα θα εφαρμόζονται και δεν θα εξυπηρετούν τον πραγματικό και υλοποιήσιμο στόχο.

Η δεύτερη πλευρά αφορά το κοινώς λεγόμενο... «ποιος θα πληρώσει την ταμπακιάρα;»

Όλοι έχουμε ήδη δει μπροστά μας λογαριασμούς των 30.000 και των 50.000 δολαρίων που αφορούν 24ωρες βάρδιες οπλισμένων φρουρών, που κατά βάση στοχεύουν στην προστασία του λιμανιού. Και άραγε είναι το πλοίο; οι ναυλωτές; είναι η χώρα και το λιμάνι; που θα έπρεπε να απορροφήσουν το κόστος για την αποτροπή μιας απειλής που άλλωστε σχέση συνήθως έχει, όχι τόσο με το συγκεκριμένο βαπόρι, αλλά το κλίμα και την εικόνα, το «Threat Probability» της υπό-προστασίαν χώρας, από τους κύκλους των εν δυνάμει τρομοκρατών.

Είναι πολλά τα θέματα του Security και πολλαπλά μας επηρεάζουν. Ξεκινούν από την ελεύθερη διακίνηση και τις αλλαγές των πληρωμάτων, περνούν μέσα από την οργάνωση και τις καθημερινές ρουτίνες του πλοίου, για να φτάσουν σε σημαντικές επενδύσεις ειδικού εξοπλισμού και τις προδιαγραφές των new buildings.

Είναι σημαντικό να ηρυτανεύσει το μέτρο. Τότε, με λογική και σύνεση και ο ISPS θα ενισχύσει το νοικοκυρέμα και θα εντείνει αυτά που πάντα έκανε η καλή ναυτιλία. Και έτσι, σιγά-σιγά, τα βαπόρια και όλοι μας θα αφομοιώσουμε εμποικοδομητικά και αυτό το καινούργιο. Όπως άλλωστε παλιότερα έχουμε κάνει, παρά την τόση ανησυχία και αντιστάσεις μας για τον ISM, και μάλλον πάλι θα κάνουμε για τα «Key Performance Indicators», που μοιάζει πως γρήγορα θα τα βρούμε μπροστά μας.



>> Σχόλιο του Δ. Κορκόδειλου, Andriaki Shipping Co. Ltd

Ο νέος κώδικας ISPS

προκαλεί

απρόβλεπτες πιέσεις στις ναυτιλιακές εταιρείες



Το να αναρωτηθεί κανείς για το εάν η διεθνής εμπορική ναυτιλία έχει ανάγκη τον κώδικα ISPS είναι πλέον ακαδημαϊκό.

Ο κώδικας είναι πραγματικότητα και η ημερομηνία εφαρμογής δεδομένη και, πιστεύω, αμετάθετη.

Η ταχύτητα με την οποία υιοθετήθηκε ο κώδικας από τον IMO -υπό ισχυρές πολιτικές πιέσεις- και ο βραχύτατος χρόνος που μεσολάβησε μέχρι την ημερομηνία εφαρμογής, την 1η Ιουλίου 2004, έχουν ως αποτέλεσμα οι αρμόδιες υπηρεσίες των σημάτων να είναι εντελώς απροετοίμαστες.

Είναι χαρακτηριστικό ότι έως σήμερα το YEN δεν έχει εκδώσει ούτε μία εγκύκλιο με κατευθυντήριες γραμμές, ούτε βεβαίως έχει εξουσιοδοτήσει τους οργανισμούς που θα διενεργήσουν τους ελέγχους πιστοποίησης.

Οι λεπτομερείς απαιτήσεις και η δομή του training του Ship Security Officer δεν έχουν ορισθεί ακόμη από τον IMO με αποτέλεσμα, να μην διάφορες εταιρείες και οργανισμοί να προσφέρουν σχετικά σεμινάρια βασισμένα στις γενικές προδιαγραφές που υπάρχουν στον κώδικα, αλλά κανένας να μην μπορεί να εγγυηθεί ότι θα αναγνωριστούν.

Τα Security Assessments των πλοίων, τα οποία αποτελούν προϋπόθεση για τη σύνταξη του Security Manual, γίνονται από εταιρείες ειδικών σε θέματα ασφαλείας αλλά όχι απαραίτητα σχετικών με το πλοίο.

Έτσι, ενώ ο μόνος εξοπλισμός-ο οποίος ρητά απαιτείται από τον κώδικα είναι το Ship Security Alert System, αρχίζουν να γίνονται αναφορές σε κλειστά κυκλώματα τηλεοπτικής παρακολούθησης, ηλεκτρονικές κλειδαριές κ.λπ.

Η πίεση του χρόνου θα συμβάλει στην αύξηση του ήδη προβλεπόμενου σημαντικού κόστους για το πλοίο. Και είναι σίγουρο ότι το πλοίο δεν θα επωμισθεί μόνο το κόστος της εφαρμογής των διατάξεων που το αφορούν αυτό καθ'εαυτό (εξοπλισμός, επί πλέον πλήρωμα, πιστοποιήσεις, έλεγχοι κ.λπ.), αλλά, μέσω της αύξησης των σχετικών τελών, και αυτό της εφαρμογής των διατάξεων που αφορούν τα λιμάνια.

Ο πλοίαρχος πιστεύω ότι τελικά θα είναι εκείνος ο οποίος θα επιφορπισθεί και με το ρόλο του Ship Security Officer, καθώς οι αρμοδιότητες που προβλέπει ο κώδικας για τον SSO -ιδιαίτερα η επαφή με τις Αρχές και η απόφαση για το βαθμό ετοιμότητας του πλοίου- αφήνουν λίγα περιθώρια για άλλες λύσεις.

Οι αντοχές των πλοιαρχών σίγουρα αρχίζουν και φτάνουν στα όριά τους.

Το εάν ο κώδικας αποφέρει οφέλη θα εξαρτηθεί κατά κύριο λόγο από το πόσο ευσυνείδητα θα εφαρμοσθεί στα λιμάνια -σε όλα τα λιμάνια- και από τα λιμενικά σώματα (ακτοφυλακές).

Στο πλοίο θα υπάρξει βεβαίως αυξημένη επαγρύπνηση και αυστηρότερος έλεγχος ατόμων και πραγμάτων, αλλά οι λιμενικές αρχές και οι ακτοφυλακές είναι εκείνες που διαθέτουν και το εξειδικευμένο προσωπικό και τα μέσα που θα συμβάλουν, εφαρμόζοντας αυστηρά τον κώδικα, όχι μόνο στην πρόληψη πιθανών τρομοκρατικών ενεργειών (βλέπε «Limbourg») αλλά και στον έλεγχο της πειρατείας, στη μείωση των κλοπών και λαθρεπιβατών και στον περιορισμό της διακίνησης ναρκωτικών.



Inje Gov L.T.D.

GENERAL AND SPECIALIZED SHIP REPAIRS



HATLAPA
MARINE EQUIPMENT



463, Dimokratias Ave., 188 63 Perama, Piraeus - Greece
Phones: (++30 210) 43.23.600/1-2, Fax: (++30 210) 43.12.770
e-mail: injegov@ath.forthnet.gr, web-site: www.injegov.gr



>>> Του Δημήτρη Σταμούδη

Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd,
SQEMS Verification Manager, Safety - Security and Compliance Division

d.stamoudis@ceres.gr



Η 1η Ιουλίου 2004 είναι πλέον κοντά μας

Τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου στην καρδιά του εμπορίου της Νέας Υόρκης και η μετέπειτα επίθεση κατά του γαλλικού δεξαμενόπλοιου «Limburg» ήταν αναμενόμενο πως θα άνοιγαν τον ασκό του Αιόλου, όσον αφορά την υφέρπουσα για πολλά χρόνια ανησυχία για την εξάπλωση της διεθνούς τρομοκρατίας.

Η κοινή γνώμη, έχοντας υπόψη τα γεγονότα αυτά, και ο φόβος μιας μελλοντικής επανάληψης πίεσαν τη διεθνή κοινότητα να αντιδράσει άμεσα. Έτσι, σε χρόνο ρεκόρ για τα διεθνή πρότυπα της ναυτιλιακής νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας, διαμορφώθηκε ένα εντελώς καινούργιο καθεστώς για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμανιών.

Υπάρχει η εκτίμηση ότι η ναυτιλία για ακόμη μία φορά καλείται να αλλάξει άρδην τον τρόπο λειτουργίας της, την κουλτούρα της, και να αυξήσει την εγρήγορση και την προσπάθεια των ανθρώπων πάνω στα πλοία. Όμως, δυστυχώς, το νέο νομικό καθεστώς είναι εδώ και καλεί για την άμεση εφαρμογή του.

Το κλειδί γι' αυτό είναι η άμεση, συστηματική και μη περίπλοκη ενσωμάτωση του ISPS στα συστήματα ασφαλούς διαχείρισης των ναυτιλιακών εταιρειών.

Με την εφαρμογή του ISM, οι εταιρείες είχαν ήδη ενσωματώσει στα συστήματα ασφαλούς διαχείρισης διαδικασίες που αφορούν στην ασφάλεια. Με την εφαρμογή του κώδικα ISPS, όμως, οι απαιτήσεις αυξάνονται και συστηματοποιούνται.

Η άποψή μας είναι πως η εφαρμογή του ISPS κώδικα είναι κάτι θετικό, δυστυχώς όμως υπάρχουν πολλά σημεία που πρέπει να διευκρινιστούν, αλλιώς η εφαρμο-

γή των συστημάτων ασφαλείας θα είναι πολύ σύντομα μια γραφειοκρατική διεκπεραίωση.

Ενδεικτικά θα αναφέρω μερικά σημεία που πρέπει να διευκρινισθούν αρκετά πριν από την έλευση της 1ης Ιουλίου 2004.

Σύμφωνα με τον κώδικα, τα συμβαλλόμενα κράτη πρέπει να δημιουργήσουν τις κατάλληλες υποδομές ούτως ώστε να παρέχουν τις ζητούμενες από τον κώδικα πληροφορίες ασφαλείας προς τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, προτού αυτά καταπλεύσουν σε κάποιο λιμάνι. Εμείς πιστεύουμε πως αυτή η απαίτηση είναι πρακτικά ανεφάρμοστη. Άλλο ένα σημείο που πρέπει να διευκρινισθεί άμεσα είναι η απαίτηση για την εκπαίδευση των αξιωματικών ασφαλείας πλοίου και εταιρείας. Δυστυχώς, η αγορά έχει ήδη κατακλυστεί από εταιρείες πρόθυμες να εκπαιδεύσουν τους αξιωματικούς ασφαλείας πλοίου και εταιρείας.

Στη Ceres πιστεύουμε πως ο αξιωματικός ασφαλείας του πλοίου και το πλήρωμα πρέπει να εκπαιδεύονται από το προσωπικό της εταιρείας και η εκπαίδευση πρέπει να γίνεται βάσει του συγκεκριμένου πλάνου του πλοίου, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι το προσωπικό της εταιρείας δεν θα έχει εκπαιδευτεί καταλλήλως σε προγενέστερο στάδιο. Απλώς η εκπαίδευση του πληρώματος πρέπει να είναι προσαρμοσμένη στις απαιτήσεις, στα συστήματα και τις ιδιαιτερότητες της εταιρείας, στοιχεία τα οποία είναι γνωστά στους ανθρώπους της.

Η ναυτιλία, σε σχέση με τους άλλους κλάδους, δαπανά ένα πολύ σοβαρό ποσό για την εκπαίδευση και επιμόρφωση των πληρωμάτων. Το κόστος, όμως, έχει φτάσει σε οριακό σημείο και η ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών από την πλειονότητα των υπαρχόντων συμβουλευτικών οργανισμών είναι πολλές φορές χαμηλή.

Δυστυχώς, όμως, ο χρόνος που απομένει μέχρι την εφαρμογή του κώδικα είναι πολύ περιορισμένος εάν αναλογισθεί κανείς πως μέχρι την 1η Ιουλίου 2004 θα πρέπει να έχουν πιστοποιηθεί περίπου 50.000 ποντοπόρα πλοία.

Επίσης ένα άλλο σημείο που είναι σχετικά νέο στη ναυτιλί-

α, είναι η εισαγωγή της εκτίμησης του κινδύνου στις δραστηριότητες του πλοίου και της εταιρείας. Έως τώρα το risk assessment ήταν έννοια που μπορεί να εφαρμοζόταν εμπειρικά, τώρα όμως ο κώδικας απαιτεί τη συστηματική ανάλυση των κινδύνων που μπορεί να αντιμετωπίσει το πλοίο και τις συνέπειές τους σε όρους σοβαρότητας και τρωτότητας.

Είναι αναμφισβήτητο ότι η ανάλυση του κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμανιών δεν μπορεί να περιοριστεί στο πλαίσιο ενός άρθρου ή μιας ομιλίας. Άλλωστε, όλοι μπορούν να αντιληφθούν ότι το θέμα δεν τείνει να κλείσει, επειδή πλησιάζει η ώρα εφαρμογής του, αλλά αντιθέτως τώρα άρχισε.

Πολλά είναι τα θέματα που πρέπει να διευκρινιστούν, κυρίως μεταξύ ναυτιλίας και κρατών σημαίας, και πολλά από αυτά ελπίζουμε πως θα διευκρινιστούν στο επόμενο MEPC. Το σίγουρο είναι πως η 1η Ιουλίου 2004 είναι πάρα πολύ κοντά.

Όσο πιο γρήγορα αυτό γίνει αντιληπτό, τόσο πιο ανώδυνα θα προχωρήσει η ενσωμάτωσή του στις εταιρείες και στα πλοία.

**Παρακολουθήστε τις εξελίξεις από
τη νέα ιστοσελίδα του βραβευμένου περιοδικού.**

Αποκτήστε άμεσα
όλες τις απαραίτητες
πληροφορίες σε θέματα:

- ποντοπόρου ναυτιλίας
- ακτοπλοΐας
- αγοραπωλησιών
- αερομεταφορών

naftikachronika.gr

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Ναυτική ασφάλεια:
Προτεραιότητες και
δεσμεύσεις

Εκπαίδευση ετοιμότητας
με τη Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών
της Εθνικής Σημασίας
κυκλοφορία των εξελίξεων



> > > Άρθρο του αντιναυάρχου (ε.α.) Σ. Κεχρή Π.Ν.

Διευθυντή εκπαίδευσης QMS-Quality
Maritime Services S.A.

Maritime Safety and Security Ένας νέος «Γόρδιος Δεσμός»;

Η ασφάλεια στη θάλασσα αποτελούσε πάντοτε πρωταρχικό μέλημα όλων των εμπλεκομένων φορέων. Η ασφάλεια δηλαδή του προσωπικού, του πλοίου, του υλικού και του φορτίου. Μέσα στη μακραίωνη ιστορία της ναυτιλίας, τραγικά ατυχήματα που συνέβησαν και εμπειρίες που αποκτήθηκαν, ανέπτυξαν τις πρακτικές αλλά και δημιούργησαν τις κατάλληλες διεθνείς νομοθεσίες για την εξασφάλιση καλύτερων συνθηκών ασφαλείας. Τις τελευταίες δεκαετίες η μέριμνα αυτή συμπεριέλαβε και τα συναφή προς την ασφάλεια θέματα προστασίας του περιβάλλοντος.

Δυστυχώς, πολλές φορές οι νομοθετικές ρυθμίσεις έρχονται σαν αντανάκλαστικές αντιδράσεις έπειτα από καταστροφικά ατυχήματα. Ενδεικτικός είναι ο παρακάτω πίνακας 1:

Ναυτικά ατυχήματα	Αντίστοιχη νομοθεσία
Τιτανικός - 1912	SOLAS
Torrey Canyon - 1967	MARPOL 1973 / STCW 1978
Herald of Free Enterprise - 1987	SOLAS amendments / ISM code / STCW '95
Exxon Valdez - 1989	OPA 90 / SOPEP / STCW '95
Scandinavian Star - 1990	ISM code / STCW '95
Estonia - 1994	SOLAS amendments

Πίνακας 1

Νέες κατά περίπτωση νομοθετικές ρυθμίσεις, αυξημένες υποχρεώσεις και γραφειοκρατικές καμιά φορά απαιτήσεις «φόρτωσαν» τις εταιρείες, τα πλοία, τα πληρώματα. Εν πάση περιπτώσει, όμως, το πλέγμα των υ-

ποχρεώσεων που δημιουργήθηκε αφορούσε έναν τομέα γνωστό στις εταιρείες και στους ναυτικούς μας: τη λειτουργική ασφάλεια (safety) προσωπικού και υλικού και την προστασία του περιβάλλοντος.

Πρόσφατα, όμως, παρουσιάστηκαν καινούργιοι κίνδυνοι. Πρωτόγνωροι για τη ναυτιλία μας και τους ναυτικούς μας. Έξω από την παραδοσιακή γνώση και πρακτική της επιχειρησιακής και επιχειρηματικής λειτουργίας της εταιρείας και του πλοίου. Κίνδυνοι από τρομοκρατικές και άλλες παράνομες ενέργειες. Κίνδυνοι που εκδηλώνονται στη θάλασσα, στα αγκυροβόλια και μέσα στα λιμάνια. Καταστάσεις που αφορούν την ασφάλεια (security) και θέτουν σε κίνδυνο το πλήρωμα, το πλοίο, το φορτίο, αλλά και το ίδιο το λιμάνι και τις εγκαταστάσεις του, με τρομακτικές πολλές φορές διαστάσεις. Και σ' αυτή την περίπτωση δούλεψε ο νόμος της «αντίδρασης», όπως φαίνεται στον πίνακα 2, και δημιουργήθηκε η κατάλληλη νομοθεσία.

Τι πρέπει να ξέρουμε λοιπόν για τις νέες απαιτήσεις του security; Ποιες είναι οι συγκεκριμένες τεχνικές διαδικασίες και οι υποχρεώσεις των κυβερνήσεων και των



Τρομοκρατικές ενέργειες κατά πλοίων	Αντίστοιχη νομοθεσία
1985: Achille Lauro - 1 νεκρός	SOLAS amendments
1988: City of Poros - 9 νεκροί, 98 τραυματίες	
2000: Our Lady of Mediatrix - 40 νεκροί, 50 τραυματίες	Νέος κώδικας ISPS (International Ship and Port facility Security) code
2000: USS Cole - 19 νεκροί, 37 τραυματίες	
2002: Limburg - 1 νεκρός	

Πίνακας 2

εταιρειών; Τι προβλέπουν η SOLAS και ο ISPS code; Για να μη μακρηγορήσουμε, όλα αυτά φαίνονται επιγραμματικά στον παρακάτω πίνακα 3:

Νέες νομοθεσίες λοιπόν, νέες απαιτήσεις, ένα καινούργιο πλέγμα υποχρεώσεων και διαδικασιών επάνω στο παλιό πλέγμα του safety, επάνω στο πλέγμα των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και όλα αυτά βαρύνουν την εταιρεία και κυρίως το πλοίο. Δημιουργούν ένα φόρτο εργασίας που χωρίς την κατάλληλη υποστήριξη και τη διάθεση μέσωσ μπορεί να περιέχει κινδύνους.

Τι δημιουργήσαμε, λοιπόν, με όλα αυτά; Έναν καινούργιο «Γόρδιο Δεσμό»; Και πώς θα το λύσουμε; Ξέρουμε, βέβαια, την παλιά καλή συνταγή του Μεγάλου Αλεξάν-

δρου, αλλά σήμερα δεν υπάρχουν σπαθιά, σήμερα ο σύγχρονος «καπετάν Αλέξανδρος», τόσο στο γραφείο όσο και στο πλοίο, πρέπει να χρησιμοποιήσει άλλα μέσα. Θέλει αφοσίωση, κοινή προσπάθεια και υποστήριξη. Θέλει γνώσεις, επιμόρφωση και ικανότητες. Θέλει αλλαγή νοοτροπίας. Χρειάζεται να παίρνει αποφάσεις βασισμένες στην αξιολόγηση και τη διαχείριση του ρίσκου και του κόστους. Μια σύγχρονη τεχνική που διαγραμματικά φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα:

Διαδικασία λήψης απόφασης βάσει του ρίσκου και του κόστους-ωφέλειας



Αυτά είναι λοιπόν τα σύγχρονα «σπαθιά», με τα οποία θα λύσουμε τους γόρδιους δεσμούς με όποια μορφή ή απαίτηση παρουσιάζονται. Η δε απόκτηση της δεξιότητας αυτής θα γίνει με σωστή και ποιοτική εκπαίδευση και συνεχή επιμόρφωση όλων των στελεχών γραφείου και πλοίων, ώστε να κατανοήσουμε τα προβλήματα και τις προκλήσεις και να προσαρμοστούμε στο σύγχρονο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Ευθύνες κυβερνήσεων	Υποχρεώσεις εταιρειών
Να ορίζουν τα επίπεδα ασφαλείας που θα τηρούνται από τα πλοία και τα λιμάνια ανάλογα με την απειλή (level 1, 2 ή 3).	Να ενημερώσουν τα στελέχη.
Να ορίσουν ποιες λιμενικές εγκαταστάσεις θα έχουν αξιωματικό ασφαλείας (PFSO), σχέδιο ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων (PFSP) και θα πιστοποιηθούν ανάλογα.	Να ορίσουν τον αξιωματικό ασφαλείας της εταιρείας (CSO).
Να ορίσουν κέντρα επαφής (contact points) για αναφορές, πληροφορίες και κατευθύνσεις ασφαλείας.	Να ορίσουν σε κάθε πλοίο αξιωματικό ασφαλείας πλοίου (SSO).
Να καθορίσουν τις διαδικασίες που θα εφαρμόσουν τα πλοία τους για την εφαρμογή του κώδικα και τη συνεργασία λιμένων-πλοίων και να εκδώσουν για κάθε πλοίο έναν πίνακα με όλα τα στοιχεία του (Continuous Synopsis Record).	Να εκπαιδεύσουν τους CSO, Master και SSO σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κώδικα ISPS.
Να εγκρίνουν τα σχέδια ασφαλείας των πλοίων και λιμένων, να διαπιστώνουν την εφαρμογή τους και να εκδίδουν το πιστοποιητικό ασφαλείας πλοίου (ISSC) και λιμένος (IPFSC).	Να εγκαταστήσουν στα πλοία τους τα προβλεπόμενα από τη SOLAS Automatic Identification System (AIS), το ID number και το Security Alert System.
Να εξουσιοδοτήσουν αναγνωρισμένους οργανισμούς ασφαλείας (RSOs) για να ενεργούν εκ μέρους τους επί των διαδικασιών πιστοποίησης πλοίων.	Να εκτελέσουν για κάθε πλοίο αξιολόγηση ασφαλείας πλοίου (SSA) για διαπίστωση αδυναμιών ασφαλείας και διαμόρφωση προτάσεων και να συντάξουν την αντίστοιχη αναφορά.
Να ενεργούν ελέγχους εφαρμογής.	Να τοποθετήσουν στα πλοία τυχόν επί πλέον της SOLAS συσκευές και μέσα ασφαλείας όπως θα έχει διαπιστωθεί από τη SSA.
	Να συντάξουν για κάθε πλοίο το σχέδιο ασφαλείας πλοίου (SSP) βάσει της SSA και να εξασφαλίσουν την έγκρισή του από τη σημαία.
	Να εξασφαλίσουν την εφαρμογή του (SSP) επί του πλοίου.
	Να αποκτήσουν το διεθνές πιστοποιητικό ασφαλείας πλοίου (ISSC).

Πίνακας 3



Τα ειδικά μέτρα για την αύξηση της ναυτικής ασφάλειας

Ανάλυση της εφαρμογής τους



Όπως είναι γνωστό, ο Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code) υιοθετήθηκε από το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) το Δεκέμβριο 2002, υπό έντονες πιέσεις κυρίως των ΗΠΑ αλλά και της Ε.Ε., ως έμμεσο αποτέλεσμα των τραγικών γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 και της ολοένα αυξανόμενης εγκληματικότητας στη ναυτιλία (πρόσφατες τρομοκρατικές ενέργειες «Limburg», USS «Cole», πειρατικές πράξεις, λαθρεμπόριο κ.ά.).

> > > Απόψη του Απόστολου Πουλοβασιλη

Management Systems Business Manager,
Lloyd's Register Piraeus

Πιο συγκεκριμένα, η Διπλωματική Διάσκεψη του IMO υιοθέτησε νέους κανονισμούς για την ενίσχυση της ασφάλειας στη ναυτιλία (Maritime Security) μέσω τροποποιήσεων στο κεφάλαιο XI της SOLAS. Έτσι, το νέο κεφάλαιο XI-2 αναφέρεται σε «ειδικά μέτρα για την αύξηση της ναυτικής ασφάλειας» και η καταληκτική ημερομηνία συμμόρφωσης είναι η 1η Ιουλίου 2004. Το κεφάλαιο αυτό απαιτεί τη συμμόρφωση πλοίων, εταιρειών και λιμενικών εγκαταστάσεων με τις διατάξεις του κώδικα ISPS, ο οποίος έχει ως βασικό σκοπό την παροχή ενός διεθνούς πλαισίου συνεργασίας για τον εντοπισμό και την αποτροπή πράξεων που απειλούν τα πλοία και τους λιμένες. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, ενώ ο κώδικας χωρίζεται σε δύο μέρη -Μέρος Α' που περιλαμβάνει τις υποχρεωτικές απαιτήσεις και Μέρος Β' που περιλαμβάνει συστάσεις-, η Ακτοφυλακή των ΗΠΑ έχει επιβάλει την υποχρεωτική εφαρμογή και των συστάσεων του Μέρους Β' για πλοία που φέρουν τη σημαία των ΗΠΑ καθώς και για τα πλοία υπό Ξένη σημαία που επισκέπτονται τις ΗΠΑ. Το κεφάλαιο XI-2 και

ο κώδικας εφαρμόζονται σε όλα τα υπόχρεα πλοία της SOLAS καθώς και σε λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες εξυπηρετούν πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες. Η μεγάλη διαφορά με τις απαιτήσεις των υπάρχουσών διεθνών συμβάσεων έγκειται στην επέκταση των απαιτήσεων για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, αναγνωρίζοντας έτσι, ίσως για πρώτη φορά, τις σημαντικές παραμέτρους που διέπουν τις διασυνδέσεις πλοίων/λιμένων. Απαιτήση του κώδικα είναι η υποχρεωτική πιστοποίηση του τομέα ασφαλείας των πλοίων, έχοντας ως κύριους στόχους:

- Τον εντοπισμό απειλών για τη ναυτική ασφάλεια.
- Τη λήψη προληπτικών μέτρων που συμβάλλουν στην αποφυγή συμβάντων τα οποία θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια πλοίων ή λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Την εφαρμογή σχεδίων και διαδικασιών ασφαλείας.
- Τη διασφάλιση της εμπιστοσύνης ως προς το ότι εφαρμόζονται επαρκή και αποτελεσματικά μέτρα ναυτικής ασφάλειας.

Τονίζεται ότι η 1η απόφαση της Διάσκεψης του Δεκεμ-



βρίου 2002 αναφέρεται στην επιτακτική ανάγκη για τη «βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας έτσι ώστε να μειωθεί ο κίνδυνος προς επιβάτες, πληρώματα, προσωπικό λιμένων καθώς και προς τα πλοία και τα φορτία τους». Γίνονται αντιληπτές οι ομοιότητες του κώδικα με τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης, όπου υπάρχουν παρόμοιοι στόχοι, λειτουργικές απαιτήσεις και έτσι είναι δυνατόν τα μαθήματα που έχουν προκύψει από τις εμπειρίες εφαρμογής των συστημάτων αυτών να βοηθήσουν στην αποτελεσματική ανάπτυξη και υλοποίηση σχεδίων και διαδικασιών ναυτικής ασφάλειας (Maritime Security). Η έννοια της ασφάλειας όσον αφορά στη ναυτιλία ενσωματώνει την εφαρμογή συστημάτων διαχείρισης για την αξιολόγηση κινδύνων, καθώς και την πολύτιμη εμπειρία των ναυπλιακών εταιρειών όσον αφορά στη διαχείριση και τη λειτουργία των πλοίων. Στις εμπειρίες και στις γνώσεις που προέκυψαν από αυτές θα πρέπει τώρα να προστεθεί, και η εξειδικευμένη γνώση των υφιστάμενων απειλών καθώς και των τεχνικών καθοδήγησης όσον αφορά στην εκπαίδευση και στην κατάρτιση σε θέματα ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων διαδικασιών και μέτρων ασφαλείας. Οι αλληλεπιδράσεις αυτές αποτυπώνονται στο παρακάτω διάγραμμα. Η προσέγγιση στη ναυτική ασφάλεια γίνεται μέσα από τις γνώσεις διαχείρισης και λειτουργίας πλοίων, χρησιμοποιώντας τεχνικές διαχείρισης κινδύνων και ενσωματώνοντας τις εξειδικευμένες γνώσεις για την ασφάλεια



(security).

Στις βασικές απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 περιλαμβάνονται:

- Απαιτήσεις για εταιρείες και για πλοία με τις οποίες καθίσταται υποχρεωτική η εφαρμογή του κώδικα.
 - Καθορισμός υποχρεώσεων των συμβαλλόμενων κρατών όσον αφορά στην ασφάλεια, που καθιστούν σαφές ότι οι Αρχές ορίζουν τα επίπεδα ασφαλείας των πλοίων, δηλαδή το βαθμό επικινδυνότητας να λάβει χώρα απόπειρα ή συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.
 - Την υποχρέωση για τον εφοδιασμό των πλοίων με Σύστημα Προειδοποίησης Ασφαλείας Πλοίων (Ship Security Alert System), που σημειωτέον είναι ο μοναδικός εξοπλισμός που είναι υποχρεωτικός για τα πλοία από την εφαρμογή των κανονισμών του κεφαλαίου XI-2.
 - Ο καθορισμός της υπερισχύουσας αρμοδιότητας πλοίαρχου σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου που συγκρίνεται με τη δικαιοδοσία του πλοίαρχου στο κεφάλαιο 5.2 του ISM.
 - Εισαγωγή καθεστώτος για τον έλεγχο και τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου XI-2 και του Μέρους Α' του κώδικα, που είναι παρεμφερεις με τους ελέγχους των κρατών λιμένων (Port State Control Inspections) που διέπονται από τον κανονισμό I/19 της SOLAS.
 - Απαιτήσεις για λιμενικές εγκαταστάσεις.
 - Εναλλακτικές και ισοδύναμες ρυθμίσεις ασφαλείας κατά την κρίση των Αρχών.
 - Κοινοποίηση πληροφοριών για λιμενικές εγκαταστάσεις από συμβαλλόμενα κράτη προς ενδιαφερόμενα μέρη.
- Ο κώδικας, μέσω των υποχρεωτικών διατάξεων του Μέρους Α', ουσιαστικά επιβάλλει στις εταιρείες και στα πλοία την απαίτηση για τη διενέργεια, την τεκμηρίωση και την έγκριση αξιολογήσεων της ασφαλείας των πλοίων (Ship Security Assessments, SSA), που θα πρέπει να περιλαμβάνουν την αναγνώριση και τον προσδιορισμό των ακόλουθων στοιχείων:
- Υφιστάμενα μέτρα, διαδικασίες και λειτουργίες ασφαλείας του πλοίου.
 - Βασικές λειτουργίες του πλοίου, η προστασία των οποίων είναι κρίσιμη.
 - Πιθανές απειλές για τις βασικές λειτουργίες του πλοίου και των πιθανοτήτων να λάβουν χώρα - ο κώδικας



αναφέρει στο Μέρος Β/8.9 τις πιθανές απειλές που θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν (ζημιές ή καταστροφές από εκρήξεις, εμπρησμούς, δολιοφθορά, κατάληψη του πλοίου, επιθέσεις, χρήση του ίδιου του πλοίου ως όπλου, λαθρεμπόριο, παραβίαση φορτίου ή εξοπλισμού ή εφοδίων του πλοίου κ.ά.).

- Αδυναμίες, συμπεριλαμβανομένου του ανθρώπινου παράγοντα, στην υποδομή, στις πολιτικές και στις διαδικασίες.

Η αξιολόγηση της ασφάλειας των πλοίων αποτελεί βασικό εισερχόμενο στη διαδικασία εκπόνησης και ενημέ-



ρως του Σχεδίου Ασφάλειας Πλοίου (Ship Security Plan, SSP), όπως φαίνεται στο διάγραμμα.

Το σχέδιο αυτό θα πρέπει να υπάρχει σε κάθε πλοίο και θα πρέπει να είναι εγκεκριμένο από την Αρχή. Το σχέδιο θα καλύπτει τα εξής θέματα και για τα τρία επίπεδα ασφαλείας που καθορίζονται στο Μέρος Α':

- Μέτρα για την πρόληψη της εισαγωγής όπλων, επικινδυνών ουσιών και μηχανισμών.
- Προσδιορισμό των περιοχών περιορισμένης πρόσβασης καθώς και των μέτρων για την πρόληψη μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης σε αυτές.
- Μέτρα για τον έλεγχο της πρόσβασης στο πλοίο.
- Διαδικασίες αντιμετώπισης απειλών για την ασφάλεια ή παραβιάσεων της ασφάλειας.
- Διαδικασίες ανταπόκρισης σε οδηγίες των συμβαλλόμενων κρατών στο επίπεδο 3.
- Διαδικασίες εκκένωσης σε περιπτώσεις όπου απειλείται ή παραβιάζεται η ασφάλεια.
- Καθήκοντα του προσωπικού του πλοίου όσον αφορά στην ασφάλεια.
- Διαδικασίες εσωτερικών επιθεωρήσεων και περιόδων ανασκοπήσεων του σχεδίου.
- Διαδικασίες εκπαίδευσης, γυμνασίων και ασκήσεων.
- Διαδικασίες διασύνδεσης πλοίου με τις δραστηριότη-

τες λιμενικών εγκαταστάσεων.

- Διαδικασίες αναφοράς συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια.
- Διορισμό αξιωματικού ασφαλείας του πλοίου.
- Διορισμό υπευθύνου ασφαλείας της εταιρείας.
- Διαδικασίες για επιθεώρηση, δοκιμές, βαθμονόμηση και συντήρηση τυχόν εξοπλισμού ασφαλείας επί του πλοίου.
- Διαδικασίες σχετικά με τη χρήση του Συστήματος Προειδοποίησης Ασφάλειας του πλοίου που περιλαμβάνουν τα σημεία ενεργοποίησής του, των δοκιμών, της ενεργοποίησης και της απενεργοποίησης του συστήματος.

Όπως προαναφέραμε, τα μέτρα που περιλαμβάνονται στο Σχέδιο Ασφάλειας Πλοίου θα πρέπει να καθορίζονται και για τα τρία επίπεδα ασφαλείας, δηλαδή:

Επίπεδο 1: Το κανονικό επίπεδο λειτουργίας στο οποίο εφαρμόζονται τα ελάχιστα ενδεδειγμένα προστατευτικά μέτρα ασφαλείας.

Επίπεδο 2: Εφαρμόζονται πρόσθετα ενδεδειγμένα μέτρα ασφαλείας για μια χρονική περίοδο ως απόρροια αυξημένου κινδύνου να λάβει χώρα συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

Επίπεδο 3: Εφαρμόζονται περαιτέρω ειδικά μέτρα ασφαλείας για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο, όταν είναι πιθανό να λάβει χώρα ή όταν επίκειται συμβάν που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια.

Στο κεφάλαιο XI-2 και στον κώδικα καθορίζονται επίσης οι διατάξεις επιθεωρήσεων και πιστοποιήσεων των πλοίων από την Αρχή, όπου κάθε πλοίο θα υπόκειται σε αρχικές επιθεωρήσεις για την έκδοση πενταετούς Διεθνούς Πιστοποιητικού Ασφάλειας Πλοίων (ISSC).

Σημειώνεται ότι είναι δυνατόν, ορισμένες από τις αρμοδιότητες των Αρχών να παραχωρηθούν σε Αναγνωρισμένους Οργανισμούς Ασφάλειας που θα έχουν την εξουσιοδότηση από τις Αρχές για τη διενέργεια των δραστηριοτήτων αξιολόγησης/διαπίστωσης/έγκρισης/πιστοποίησης, οι οποίες απαιτούνται από το κεφάλαιο

XI-2 ή από το Μέρος Α' του κώδικα.

Τα βήματα προς την πιστοποίηση των πλοίων είναι τα ακόλουθα:

- Διενέργεια και αποδοχή της Αξιολόγησης Ασφάλειας Πλοίου.
- Εκπόνηση και έγκριση του Σχεδίου Ασφάλειας Πλοίου.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ Α.Ε.



Το ανταγωνιστικό σας
πλεονέκτημα στην Αδριατική



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ Α.Ε.

Τηλ: +30 6650 33 070, Φαξ: +30 6650 33350, e-mail: olhg@olhg.gr



- Εφαρμογή των διατάξεων του σχεδίου επί του πλοίου.
 - Επιθεώρηση και πιστοποίηση ISSC.
- Το Lloyd's Register προετοιμάζεται για την εξουσιοδότηση ως Αναγνωρισμένος Οργανισμός Ασφάλειας και για το σκοπό αυτόν έχει συνάψει συνεργασία με την IDS International που εξειδικεύεται στην παροχή υπηρεσιών ασφαλείας. Επίσης έχει προχωρήσει στην ανάπτυξη, μέσω της Διεθνούς Ενώσεως Ναυπηγών (IACS), των διαδικασιών για τη μεθοδολογία των επιθεωρήσεων και για τον καθορισμό των απαιτούμενων προσόντων των επιθεωρητών ISPS.
- Γίνεται αντιληπτό ότι εμφανίζεται μια σειρά από σοβαρές προκλήσεις για τις ναυτιλιακές εταιρείες όπως:
- Στενά χρονικά περιθώρια για τη συμμόρφωση όλων

των πλοίων, που γίνονται πιο πιεστικά από το γεγονός ότι οι θέσεις των Αρχών είναι ακόμα ασαφείς.

- Αρχικό κόστος που συνεπάγεται η εφαρμογή του κώδικα, όπου θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή για την αποφυγή άσκοπων εξόδων εξοπλισμού.
- Επιλογή και διορισμός των κατάλληλων υπευθύνων και αξιωματικών ασφαλείας.
- Διασφάλιση της παροχής της απαραίτητης βοήθειας από την εταιρεία στον υπεύθυνο ασφαλείας, στον πλοίαρχο και στον αξιωματικό ασφαλείας (απαίτηση του κώδικα, Μέρος A/6.2).
- Διενέργεια αξιολογήσεων ασφαλείας πλοίων και εκπόνηση Σχεδίων Ασφαλείας Πλοίων.
- Αποφυγή συγκρούσεων μεταξύ των μέτρων ασφαλείας (security) που επιβάλλονται από τον κώδικα και των υφιστάμενων διατάξεων ασφαλείας (safety) που προβλέπονται από τις διεθνείς συμβάσεις.
- Διασυνδέσεις πλοίων/λιμένων και τα σχετιζόμενα προβλήματα.
- Αποφυγή γραφειοκρατίας και ενθάρρυνση ουσιαστικών μέτρων ασφαλείας.
- Έλεγχοι Port State Control.

Συμπερασματικά και λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι δεν είναι δυνατή η πρόληψη ή η εξάλειψη όλων των πιθανών απειλών, θα μπορούσαμε να πούμε ότι ανεξάρτητα από τους πολιτικούς, κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς και οικονομικούς λόγους, που επέβαλαν την εσπευσμένη υιοθέτηση των εν λόγω κανονισμών, είναι δυνατό, μέσα από την εφαρμογή των αρχών συστημάτων διαχείρισης και διαχείρισης κινδύνων, να αποκομισθεί μια σειρά από οφέλη από την αποτελεσματική εφαρμογή του κώδικα, όπως:

- Η ενιαία αντιμετώπιση των απειλών και η αποφυγή εφαρμογής μονομερών μέτρων.
- Η βελτίωση της κουλτούρας ασφαλείας.
- Ο εντοπισμός των απειλών για την ασφάλεια.
- Η υιοθέτηση προληπτικών μέτρων ασφαλείας.
- Η μείωση της επικινδυνότητας πραγματοποίησης συμβάντων που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της ζωής, της περιουσίας ή του περιβάλλοντος.
- Τέλος, η εφαρμογή του κώδικα είναι δυνατόν να αποτελέσει αποτρεπτικό μέσο για εγκληματικές πράξεις, καθώς και μέσο εξασφάλισης εμπιστοσύνης όλων των ενδιαφερόμενων μερών ότι υλοποιούνται αποτελεσματικά μέτρα ασφαλείας.

No 1 in World wide trading in new and second-hand maritime /offshore equipment

- Lifeboats—totally enclosed/partially enclosed/open
- Tenders
- Mob.Boats
- Work Boats
- Rescue Boats
- Fast Rescue Boats
- Davits - ships and rig davits/single arm/liferaft davits
- Liferails
- Immersion Suits
- Deck Cranes
- Rig Cranes
- Helicopter Decks
- Winches -diesel/hydr./electric/air
- Capstans
- Hydraulic Power Packs
- Anchors • Chains
- Reverse Osmosis Plants
- Sewage Treatment Plants
- Generator Sets
- Air compressors
- Azimuthing and tunnel thrusters
- Accommodation Modules
- Firefighting systems
- Pumps • Purifiers
- Grabs • Fenders
- Various Maritime /Offshore Equipment

Upon request we will send you an offer with technical specifications and prices

Norwegian Maritime Equipment AS sells, buys and negotiates new and second-hand maritime / offshore equipment. Delivered with documentation, certificates ISO 9002

NORWEGIAN

MARITIME EQUIPMENT

Agent in Greece:

MARINE CONSULT INTERNATIONAL LTD.

Tel.: 01 42 85960/61
Fax.: 01 42 85962

Hatzikyriakou Av. 15-17, Piraeus 185 35
E-mail: maricons@complink.gr

PHOTO: FOTIENIS - WESTLIGHTING, ANTWERP, JAN. 2001



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ Α.Ε.

Μια νέα Πύλη συνεργασίας!



ΚΑΝΝΕΛΟΠΟΥΛΟΥ 6, 19 200 ΕΛΕΥΣΙΝΑ, Τηλ.: 210 55 43 755, Fax: 210 55 45 965
e-mail: info@olesa.gr



Πειρατεία: Ανησυχητικές πλέον οι εξάρσεις του παγκοσμίου φαινομένου

Αγωνία και αναταραχή εξακολουθούν να προκαλούν τόσο στη διεθνή κοινή γνώμη όσο και στη ναυτική οικογένεια η αυξητική τάση πειρατικών αλλά και ληστρικών επιδρομών, που παρουσιάζονται τόσο στη νοτιοανατολική Ασία όσο και στη λατινική Αμερική και λιγότερο στην Αφρική. Σύμφωνα με τα επίσημα ανησυχητικά πλέον στοιχεία που ανακοίνωσαν τόσο ο IMO όσο και το International Maritime Bureau, οι ειδικοί θεωρούν ότι η έκρυθμη πολιτική αλλά και οικονομική κατάσταση αρκετών ασιατικών, αφρικανικών και νοτιοαμερικανικών κρατών δεν επιτρέπουν την υιοθέτηση αυστηρών μέτρων για τη ριζική αντιμετώπιση των εγκληματιών, που κλονίζουν την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών.

Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι το International Maritime Bureau γνωστοποίησε ότι το πρώτο τρίμηνο του 2003 παρουσιάστηκαν 103 κρούσματα πειρατείας, που αντιπροσωπεύουν 18% αύξηση του διεθνούς εγκλήματος σε σχέση με την αντίστοιχη περσινή περίοδο.

Η μεγαλύτερη αύξηση παρουσιάζεται στην Ινδονησία και στη Νιγηρία με 28 και 9 επιθέσεις αντιστοίχως. Σε χώρες όπως η Ινδία και η Κίνα οι πειρατικές επιδρομές έχουν κατά κύριο λόγο μειωθεί ύστερα από την έντονη πίεση που ασκήθηκε από τη διεθνή κοινότητα για συστηματικοποίηση των περιπολιών στις επικίνδυνες περιοχές αλλά και για την ορθότερη εφαρμογή των διεθνών και τοπικών νόμων από τις Αρχές των χωρών αυτών. Αξιοσημείωτη ήταν η υπόθεση του χημικού τάνκερ «Global Mars» κατά το Φεβρουάριο του 2000. Το πλοίο δέχτηκε πειρατική επίθεση στη Μαλαισία και βρέθηκε, ύστερα από έρευνες που διήρκεσαν 4 μήνες, από την κινεζική ακτοφυλακή με νέα ονομασία κοντά στην



κινεζική πόλη Zuhai. Οι δέκα πειρατές με την αρωγή των τοπικών αρχών -όπως συνήθως γίνεται- είχαν εγκαταλείψει τη χώρα.

Κατά την Ιαπωνία, η έκρυθμη κατάσταση οφείλεται στην παραδοσιακή πλέον αμφισβήτηση από την Κίνα των χωρικών υδάτων του Μπουνέι, της Μαλαισίας, της Ταϊβάν, του Βιετνάμ και της Ινδονησίας.

Η Ιαπωνία, με την υποστήριξη και πίεση των ΗΠΑ, θα ήθελε να διαδραματίσει έναν πιο καθοριστικό ρόλο στις θαλάσσιες οδούς της περιοχής. Οι κυβερνήσεις όμως των παράκτιων χωρών της νοτιοανατολικής Ασίας έχουν νωπές ακόμα τις μνήμες του κάποτε εισβολέα και δυσκολεύονται να υποστηρίξουν τις «φιλικές σήμερα» προτάσεις και επιθυμίες του Τόκιο. Η Ιαπωνία, πάντως, δεν είναι αποφασισμένη να διαδραματίσει στη συγκεκριμένη περιοχή έναν πιο ουσιαστικό ή και επιθετικό ρόλο απέναντι στην πειρατεία χωρίς τη συμβολή των παραπάνω κρατών. Έως σήμερα, βέβαια, η Ιαπωνία έχει ολοκληρώσει κοινές ασκήσεις με την Ινδία και τη Μαλαισία, ενώ οι ΗΠΑ συμμαχούν στο θέμα αυτό με τη Σιγκαπούρη.

Η μέχρι πρόσφατα συμμαχία της Μαλαισίας με την Ταϊλάνδη ναυάγησε άδοξα, για πολιτικούς λόγους, αλλά ενδέχεται να επανεξεταστεί ο κοινός ρόλος που οφείλουν τα δύο κράτη να διαδραματίσουν για την αντιμετώπιση του φαινομένου.

Όσο για τον IMO, οι υπηρεσίες του κατά το Μάρτιο 2003 κατέγραψαν 40 πειρατικές ή/ και ληστρικές επιθέσεις εναντίον πλοίων, όπως επίσης κατέγραψαν 27 κατά το Φεβρουάριο και 31 κατά τον Ιανουάριο. Ο ρόλος αλλά και η στάση του IMO στο θέμα αυτό πρέπει, σύμφωνα με πολλούς ειδικούς, να γίνουν πιο ουσιαστικοί και να αναζητηθούν πραγματικά ριζοσπαστικές στρατηγικές για την εξάλειψη των εγκληματικών αυτών ενεργειών.



International Business Solutions S.A.

• Consulting
• Engineering
• Training
• Software

Successful ship management in these days requires, among other things, the effective result of a regulatory compliant strategy. With an increasing regulatory workload a ship manager has to continually strive for information and updates. IBS provides a successful mix of vast experience, enthusiasm, client focus and unlimited expert backup.

Our strong vision is to provide practical solutions that can be implemented in a cost effective way. Our key focus is not limited only to the short-term applicability of a specific solution but to the proper integration with current and future operating practices and systems as well. Above all, we will be there after the buzz to fully support what we build for you.

Our solutions fall under the following categories:

◆ **ISM/ISO CONSULTING**

- ◆ ISM/ISO System Implementation Support
- ◆ ISM Code systems Development, Implementation and Monitoring
- ◆ ISO 9001:2000 Documentation Review and Upgrade
- ◆ ISO 9000/14000 series systems Development, Implementation and Monitoring
- ◆ Shipboard and Office Auditing to QMS / SMS Standards

◆ **SHIPBOARD SAFETY STUDIES AND MANUALS**

- ◆ Fire and Safety Training and Maintenance Manuals
- ◆ Fire Control and Safety Plans
- ◆ Ballast Water Management Plans
- ◆ Ship Security Plans
- ◆ SOPEP / SMPEP Plans Development and Upgrade

◆ **TRAINING**

- ◆ Development of Training Material
- ◆ Shipboard Training Execution
- ◆ Development of Fleet Training Programs
- ◆ Identification of Training Needs
- ◆ Training Programs Evaluation

◆ **SOFTWARE**

- ◆ Interactive Shipboard Familiarisation Application
- ◆ Company ISM / SMS Familiarisation Application
- ◆ Shipboard Fire Fighting Training Application
- ◆ Multimedia Presentations
- ◆ Tailor Made Software Applications

Our standing promise to all our clients is full reliability and after sale support to what promised, time, cost and quality wise. For more details please call us or visit our web site.

CREATIVE THINKING ◆ PROVEN RESULTS



2 Afentouli Street & Iroon Polytechniou, 185 36 Piraeus, Greece
Phone: (30) 210 4520416 (4 lines), **Fax:** (30) 210 452018
Internet Web Site: www.ibsnet.gr **E-mail:** info@ibsnet.gr



Η αντιμετώπιση της πειρατείας απαιτεί έντονες προσπάθειες

>>> Συνέντευξη του κ. Bindu Marbun

Μορφωτικού ακόλουθου Πρεσβείας της Ινδονησίας στην Αθήνα

Οι θέσεις και προτάσεις της Ινδονησίας για την εξάλειψη του προβλήματος

Το νησιωτικό σύμπλεγμα της Ινδονησίας αποτελεί για πολλούς ναυτικούς ένα μόνιμο εφιάλτη. Τα τελευταία χρόνια οι θαλάσσιες οδοί της περιοχής κλονίζονται από διαρκείς επιθέσεις εναντίον πλοίων, με τραγικά συνήθως αποτελέσματα τόσο για τους ναυτικούς όσο και για το ίδιο το πλοίο. Τα «Ναυτικά Χρονικά», επιδιώκοντας να εξερευνήσουν τα «αίτια του κακού», επικοινωνήσαν με την πρεσβεία της Ινδονησίας στην Αθήνα και έλαβαν ενδιαφέρουσες απαντήσεις. Κατά τους Ινδονησικούς διπλωμάτες, η νησιωτική χώρα έχει λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη και καταστολή της πειρατείας και των εγκλημάτων κατά πλοίων, ενώ προσπαθεί σε συνεργασία με τη Σιγκαπούρη και τη Μαλαισία να ελαχιστοποιήσει τον αριθμό των επικίνδυνων συμβάντων.

Κύριε ακόλουθε, ποια μέτρα έχει λάβει η χώρα σας για την αντιμετώπιση του φαινομένου της πειρατείας;

Η κυβέρνηση της Ινδονησίας αναγνωρίζει ότι απαιτούνται έντονες προσπάθειες για την αντιμετώπιση της πειρατείας και των ένοπλων ληστειών κατά πλοίων.

Επί πολλά έτη, αυτό αποτελούσε ένα ζήτημα μεγίστης σημασίας για το κράτος της Ινδονησίας και τη ναυτιλία γενικότερα. Λόγω του γεγονότος ότι ο βαθμός των συμβάντων έχει αυξηθεί σημαντικά, η κυβέρνηση της Ινδονησίας έχει εντείνει τις προσπάθειες για την εξάλειψη του προβλήματος. Για το λόγο αυτόν έχουμε καθιερώσει τη Διεθνή Επιτροπή Συντονισμού για την Αντιμετώπιση της Πειρατείας (BAKOR-KALMA). Η επιτροπή αυτή έχει λάβει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη και καταστολή της πειρατείας και των ένοπλων ενεργειών κατά πλοίων και την ελαχιστοποίηση του αριθμού αντίστοιχων συμβάντων. Επίσης, η κυβέρνηση μας συνεργάζεται με τη Σιγκαπούρη και τη Μαλαισία για τον έλεγχο των Στενών της Μάλακα. Η Τριμερής Ομάδα Εξειδικευμένων Τεχνικών φέρει την ευθύνη λήψης μέτρων, όπως από κοινού περιπολίες, συνεχείς αναφορές, εφαρμογή του νομοθετικού πλαισίου, έρευνες και υποστήριξη με στόχο την εκπαίδευση, την τεχνολογία και ανταλλαγή εμπειριών εκ μέρους των τριών χωρών που συμμετέχουν.

Ποια ήταν τα αποτελέσματα των παραπάνω μέτρων στη μείωση των πειρατικών επιθέσεων κατά εμπορικών πλοίων;

Είναι γεγονός ότι δεν είναι εύκολο να γίνουν προβλέψεις για την εξέλιξη αυτών των μέτρων στο μέλλον εφόσον είναι δύσκολη ακόμα και η δημιουργία μιας στατιστικής εικόνας του φαινομένου.

Αυτό γίνεται επειδή τις πιο πολλές φορές τα πλοία που έχουν δεχθεί επίθεση δεν αναφέρουν το γεγονός στις ινδονησιακές αρχές αλλά απευθύνονται απευθείας στις κυβερνήσεις τους.

Επομένως, ο αριθμός των συμβάντων που πραγματοποιούνται σε επίσημη βάση μεταβάλλεται σημαντικά.

Ποιο είναι το επίπεδο συνεργασίας με πλοία τα οποία διέρχονται από τα χωρικά σας ύδατα και τους αξιωματικούς εμπορικών πλοίων, όποτε απαιτείται η βοήθειά σας;

Βρισκόμαστε σε απευθείας επαφή με πλοία τα οποία χρειάζονται τη βοήθειά μας με την έντονη παρουσία των αστυνομικών αρχών στην περιοχή.

Ειδικά στα Στενά της Μάλακα, υπάρχουν σημεία ελέγχου, τα οποία βρίσκονται σε επαγρύπνηση σε 24ωρη βάση ελέγχοντας την περιοχή και σε συνεχή επικοινωνία μεταξύ τους.

Ποιες ενέργειες έχουν ληφθεί σε συνεργασία με τον IMO για την καταπολέμηση του φαινομένου της πειρατείας; Ποιο είναι το επίπεδο συνεργασίας με τον IMO πάνω στο συγκεκριμένο ζήτημα;

Η Ινδονησία αποτελεί μόνιμο μέλος του IMO. Έχουμε μια πολύ στενή συνεργασία και πραγματοποιούμε σε σταθερή βάση επίσημες συσκέψεις και σεμινάρια.

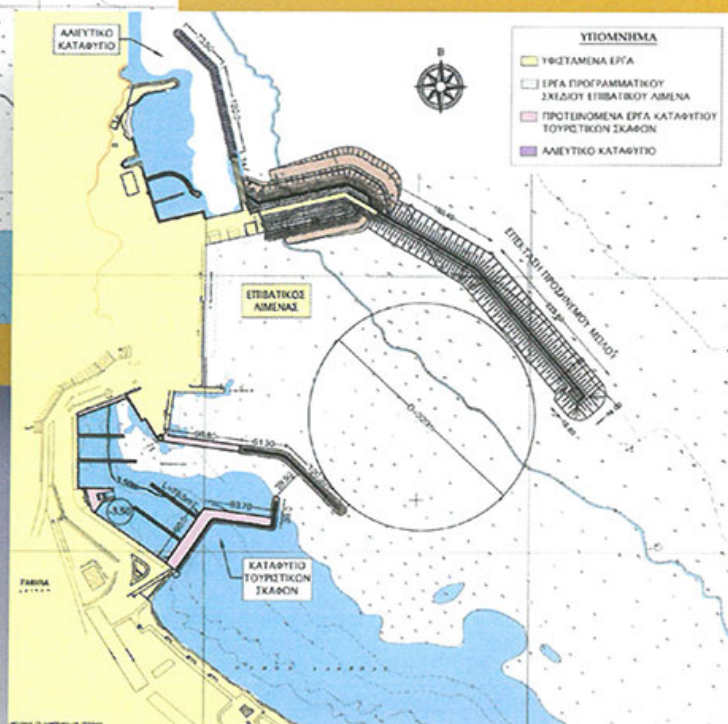
Επίσης, έχουμε λάβει και συνεχίζουμε να λαμβάνουμε τεχνική βοήθεια και υποστήριξη σε τεχνολογικό και εκπαιδευτικό επίπεδο.





ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ Α.Ε.

Γυρίζουμε σελίδα στο παρόν...



...και σχεδιάζουμε το μέλλον!



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ Α.Ε.

Λεωφόρος Α.Ε. Παλαιού Ραφίνου - Αμφιθέατρο - Τηλ: 22040 22605 - 22400 - Fax: 22040 26076 - e-mail: portraf@internet.gr



ΤΟ ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΕΙΔΩΝ ΤΟΥ ΠΛΑΝΗΤΗ

>>> Του αντιπλοίαρχου Διακόπουλου Αλεξάνδρου Π.Ν.

Η συνδρομή του Πολεμικού Ναυτικού στα νέα γεωπολιτικά δεδομένα



Ο ορισμός της θαλάσσιας ισχύος είναι μια έννοια διευρυμένου χαρακτήρα που ξεπερνά, αυτή καθ' εαυτή, τα στενά όρια της ταύτισής της με τον όρο Πολεμικό Ναυτικό.

Η έννοια της θαλάσσιας ισχύος για μια χώρα περιλαμβάνει μέσα της το σύνολο των ναυτικών δυνατοτήτων της χώρας, δηλαδή τη ναυτική της παράδοση, τα λιμάνια της, το εύρος των ακτών της, την εμπορική της ναυτιλία και βέβαια το Πολεμικό της Ναυτικό.

Από κει πηγάζει η διασύνδεση του Πολεμικού Ναυτικού με την εμπορική μας ναυτιλία. Ιστορικά το Πολεμικό Ναυτικό αποτέλεσε το «παιδί» της εμπορικής μας ναυτιλίας. Κατά τη διάρκεια της Επανάστασης, τα εμπορικά μας πλοία και οι καπετάνιοι τους αποτέλεσαν τους ηρωικούς ναυμάχους που σήκωσαν το βάρος του Αγώνα, ενώ οι μεγάλες ναυτικές οικογένειες των νησιών τροφοδότησαν σε μεγάλο ποσοστό με χρήμα και με αίμα αυτόν τον αγώνα. Στη συνέχεια, ήταν πάλι το εμπορικό μας ναυτικό ο δίαυλος μέσω του οποίου δημιουργήθηκε ο στόλος μας και μετεξελιχθηκε στον ισχυρό στόλο της Μεγάλης Ιδέας και των ναυμαχιών του 1911-12. Περί τα τέλη του 19ου αι., ο Μάρκος Ρενιέρης μέσω της Εθνικής Τράπεζας απεργάστηκε και χρηματοδότησε τη δημιουργία ενός μικρού στόλου ακτοπλοϊκών μονάδων, οι ο-

ποιες εξοπλίστηκαν με κάποιον υποτυπώδη οπλισμό. Αυτός ο μικρός στολίσκος αποτέλεσε τη μαγιά για τη δημιουργία του πολεμικού μας στόλου των Βαλκανικών Πολέμων. Είναι, δε, δεδομένο ότι η ναυτική ικανότητα που επέδειξαν τα πληρώματά μας στις ναυμαχίες της «Έλλης» και της «Λήμνου» οφείλεται στην τριβή που είχαν με το θαλασσινό στοιχείο, μιας και το μεγαλύτερο μέρος των πληρωμάτων είχε προϋπηρεσία με τον έναν ή τον άλλον τρόπο σε εμπορικά και αλιευτικά πλοία.

Αυτή η οργανική διασύνδεση μεταξύ του Εμπορικού και του Πολεμικού μας Ναυτικού εξακολουθεί να ισχύει και σήμερα, παρότι περνάει εν πολλοίς, δυστυχώς, απαρατήρητη ακόμη και στους ίδιους τους πρωταγωνιστές της.

Εν τούτοις, τα νέα γεωπολιτικά δεδομένα αναδεικνύουν μια νέα πτυχή αυτής της σχέσης και πιο συγκεκριμένα το ζωτικό ρόλο που έχει το Πολεμικό Ναυτικό στη διατήρηση της ασφάλειας των θαλασσιών γραμμών επικοινωνιών (Sea Lines Of Communication).

Π.Ν.: Ο «πρεσβευτής» των εθνικών μας συμφερόντων
Το γεγονός ότι το Πολεμικό μας Ναυτικό απέδειξε ότι μπορεί να βρίσκεται και να επιχειρεί στις τέσσερις γωνιές του

πλανήτη χωρίς να έχει τους φυσικούς περιορισμούς του χώρου και του χρόνου, η ευελιξία του, καθώς και το υψηλό επαγγελματικό επίπεδο των στελεχών του, καθιστούν το Π.Ν. ως τον κατ' εξοχήν μακρύ βραχίονα της στρατιωτικής μας διπλωματίας. Η συμμετοχή αυτήν τη στιγμή δύο φρεγάτων, ενός ναρκαλιευτικού, μιας πυραυλακάτου, καθώς και άλλων πλοίων στις πολυεθνικές - ΝΑΤΟϊκές επιχειρήσεις «Active Endeavor» και «Enduring Freedom», ενδυναμώνει τη θέση της χώρας μας μέσα στο πλαίσιο των συμμαχιών και των θεσμών συλλογικής ασφάλειας στους οποίους συμμετέχει.

Οι δύο αυτές επιχειρήσεις καλύπτουν το θαλάσσιο χώρο α-

διαμετακομιστικού διά της θαλάσσης εμπορίου επανήλθε πολύ γρήγορα στα μεγέθη που είχε προ του τρομοκρατικού χτυπήματος της 11ης Σεπτεμβρίου, καταδεικνύει την επιτυχία των αποστολών αυτών. Σε ό,τι αφορά δε το φαινόμενο της λαθρομετανάστευσης, αυτό έχει μειωθεί κατά 50%, γεγονός που οφείλεται τόσο στις προσπάθειες του Λιμενικού Σώματος όσο και στη δράση των πλοίων που συμμετέχουν στην επιχείρηση «Active Endeavor», στην οποία το Π.Ν. έχει δώσει σύμφωνα με τα στοιχεία του ΝΑΤΟ το 25% των πλοίων και των πληρωμάτων.

Αυτή η επιτυχής συμμετοχή του Πολεμικού Ναυτικού σε αποστολές εκτός συνόρων δεν πρέπει να θεωρείται δεδομέ-



πό τα Στενά του Γιβραλτάρ μέχρι τον Ινδικό Ωκεανό και η βασική τους αποστολή είναι η καταπολέμηση της τρομοκρατίας, καθώς και η διατήρηση ανοικτών των θαλασσίων οδών. Το δεύτερο αυτό σκέλος έχει αποκτήσει ιδιαίτερη σημασία μετά την τρομοκρατική επίθεση εναντίον του USS «Cole» στο λιμάνι του Άντεν, καθώς και εναντίον του γαλλικών συμφερόντων τάνκερ «Limbourg» ανοικτά της Υεμένης.

Είναι δεδομένο ότι, αν το φαινόμενο αυτό αφηνόταν ανεξέλεγκτο και σε συνδυασμό με το πρόβλημα της πειρατείας, θα επηρέαζε δυσμενώς το διά θαλάσσης διαμετακομιστικό εμπόριο και κατ' επέκτασιν την παγκόσμια οικονομία. Υπ' αυτό το πρίσμα, οι παραπάνω αποστολές των πολεμικών μας πλοίων συνάδουν με τα εθνικά συμφέροντα, λαμβανομένου υπ' όψιν ότι η ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία αποτελεί την πρώτη δύναμη σε παγκόσμια κλίμακα. Είναι χαρακτηριστικό ότι, έως σήμερα, οι ελληνικές φρεγάτες στο πλαίσιο της αποστολής τους έχουν συνοδεύσει πάνω από 1.000 εμπορικά πλοία, εκ των οποίων ένα μεγάλο ποσοστό ήταν ελληνικών συμφερόντων. Είναι δε συγκινητικό να βλέπει κανείς τις εκδηλώσεις χαράς στα πληρώματα των εμπορικών αλλά και των πολεμικών μας πλοίων, όταν αυτά συναντιούνται καταμεσής του πελάγους, μακριά από την πατρίδα. Το αίσθημα ασφαλείας που δίνουμε στα εμπορικά μας πλοία, όταν τα συνοδεύουμε, αποτελεί την καλύτερη ανταμοιβή μας για όλους τους κόπους που συνεπάγονται αυτές οι αποστολές.

Η σταδιακή μετεξέλιξη του Π.Ν. σε «Blue Water Navy»
Το γεγονός ότι, σύμφωνα με όλα τα στοιχεία, ο όγκος του

νι, αλλά υπήρξε αποτέλεσμα μιας σοβαρής προσπάθειας τόσο στην οργάνωση όσο και στον εξοπλισμό, τις υποδομές και τη διοικητική μέριμνα. Το Πολεμικό μας Ναυτικό, που πριν από μερικά χρόνια περιοριζόταν μέσα στα γεωγραφικά όρια του Αιγαίου, απέδειξε ότι μπορεί να γίνει ωκεάνιο και να λειτουργήσει σε ρόλο «Blue Water Navy».

Η συμμετοχή στις αποστολές αυτές υπήρξε μια πρόκληση στην οποία το Πολεμικό μας Ναυτικό ανταποκρίθηκε, χωρίς να αποδυναμωθεί καθόλου ο ρόλος του και η παρουσία του στο Αιγαίο.

Παράλληλα, οι αποστολές αυτές έχουν μian ανταποδοτικότητα, καθώς οι πληρώματα των πλοίων μας, ύστερα από κάθε συμμετοχή τους σε τέτοιου είδους αποστολές, επιστρέφουν με αυξημένη επιχειρησιακή ετοιμότητα και γεμάτα εμπειρίες.

Υπό αυτό το πρίσμα, δεν θα ήταν παράλογο ή ανεδαφικό το να φανταστούμε πλοία του Πολεμικού μας Ναυτικού να συμμετέχουν σε αποστολές καταπολέμησης της μάστιγας της πειρατείας σε περιοχές, όπως είναι το Malacca Strait, όπου θα μπορούσαμε ακόμα και να επιδιώξουμε την ανάληψη της διοίκησης μιας τέτοιας μόνιμης πολυεθνικής δύναμης από Έλληνα διοικητή.

Εν κατακλείδι, τόσο η παρούσα συγκυρία όσο και η ιστορική εμπειρία μάς διδάσκουν ότι τα εθνικά μας συμφέροντα είναι σε τέτοιο βαθμό συνυφασμένα με τη θάλασσα και την εμπορική μας ναυτιλία, που η προάσπιση τους συναρτάται άμεσα από την ύπαρξη ενός ισχυρού Πολεμικού Ναυτικού ικανού να δράσει τόσο στις ελληνικές θάλασσες, αν απαιτηθεί, όσο και σε μακρινούς ωκεανούς.



Καθημερινές ασκήσεις και ενδεχόμενες προκλήσεις για τη

Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών



του Ηλία Μπισία



Οι πρόσφατες διεθνείς συγκυρίες επανέφεραν στο προσκήνιο την ανάγκη βελτίωσης όλων των μονάδων ασφαλείας που εμπλέκονται άμεσα στην προστασία και διάσωση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Επανέφεραν, επίσης, την απόλυτη ανάγκη για συστηματική εκπαίδευση των φορέων που εμπλέκονται καθημερινά με την προστασία της ασφαλούς ναυσιπλοΐας. Σε αυτό το πλαίσιο, η Μονάδα Υποβρυχίων Αποστολών αποτελεί ένα νευραλγικό τμήμα του Λ.Σ., που καλείται να φέρει εις πέρας ιδιόμορφες και εξαιρετικά επικίνδυνες αποστολές.

Η σημερινή ηγεσία του ΥΕΝ, αναγνωρίζοντας επιτέλους τον ουσιαστικό ρόλο που οφείλει να διαδραματίσει η μονάδα, αποφάσισε σχετικά πρόσφατα την ουσιαστική ανανέωσή της. Η στρατιωτική και πολιτική ηγεσία, ύστερα από μακροχρόνια κωλυσιεργία προηγούμενων ηγεσιών του Λ.Σ., προχώρησε στην αναβάθμιση της ΜΥΑ σε ανθρώπινο αλλά και υλικοτεχνικό δυναμικό.

Ο νέος διοικητής των «βατραχανθρώπων», υποπλοίαρχος Ιωάννης Παπαδάκης, κλήθηκε δικαιωματικά λόγω γνώσεων και πολυετούς εμπειρίας να αναλάβει τα νήια της ΜΥΑ. Ο νέος διοικητής έπρεπε άμεσα να δώσει, αφενός, μια σύγχρονη νιοή και, αφετέρου, να μετατρέψει το στρατόπεδο του Ελληνικού σε νευραλγικό κέντρο εκπαίδευσης και οργάνωσης ειδικών επιχειρήσεων. Κλήθηκε επίσης να αναπτύξει τις σχέσεις της μο-

νάδας με τις υπόλοιπες λιμενικές υπηρεσίες και τα λιμεναρχεία, με σκοπό την αμοιβαία αρωγή σε πιθανές ειδικές αποστολές και ιδιόμορφες περιπτώσεις εξαιρετικής επικινδυνότητας.

Στην επίσκεψή μας στην έως πρόσφατα απομονωμένη μονάδα της ΜΥΑ στο Ελληνικό, οι σκέψεις μας στράφηκαν στο πολύπλευρο έργο αυτής και στην απαιτητική εκπαίδευση που καλείται το προσωπικό να διεκπεραιώσει σε καθημερινή βάση. Είναι σαφές ότι το στρατιωτικό προσωπικό της μονάδας δεν έχει τοποθετηθεί στις θέσεις αυτές μόνο από τύχη. Η τοποθέτηση ενός νέου αξιωματικού, υπαξιωματικού ή και λιμενοφύλακα στη ΜΥΑ προϋποθέτει την εξάμηνη -πλήρη- φοίτησή του στη Σχολή Υποβρυχίων Καταστροφών του Πολεμικού Ναυτικού αλλά και την απόκτηση πτυχίου υποβρυχίου



καταστροφέα. Οι δοκιμασίες στις οποίες καλούνται να ανταπεξέλθουν κατά την παραμονή τους στα ΟΥΚ είναι ευρέως γνωστές. Ο κύριος λόγος είναι ότι μόνο το 10% των εισαχθέντων στη Σχολή Υποβρυχίων Καταστροφών καταφέρνουν τελικά να αποφοιτήσουν.

Μετεκπαίδευση και εμπειρία: απαραίτητα εφόδια στις σημερινές προκλήσεις

Η εκπαίδευση, όμως, των ανδρών της ΜΥΑ δεν τελειώνει στη Σχολή Υποβρυχίων Καταστροφών. Απεναντίας συνεχίζεται και συμπεριλαμβάνει συστηματική, εξειδικευμένη και συνεχή εκπαίδευση τόσο εντός του Λ.Σ. όσο και σε σχολεία του Ελληνικού Στρατού, της Ελληνικής Αστυνομίας και άλλων εξειδικευμένων ειδικών μονάδων εντός και εκτός Ελλάδας. Επιπροσθέτως, όλοι οι νεοεισαχθέντες στη ΜΥΑ λαμβάνουν μια 15νθήμερη εκπαίδευση εντός της μονάδας με σκοπό την επιχειρησιακή προσαρμογή τους. Με αυτόν το γνώμονα, ιδιαίτερα ικανοποιητική και συνάμα απαραίτητη κρίνεται από τους αξιωματικούς της μονάδας η διαρκής συνεκπαίδευσή τους με άλλες εξειδικευμένες μονάδες της ημεδαπής ή αλλοδαπής.

Κατά την άποψή μας, η εκπαίδευση των βατραχανθρώπων δεν είναι μια απλή θεωρητική υπόθεση. Επιβάλλε-

ται για να εξασφαλίσει σε όλους τους εμπλεκόμενους βαθμοφόρους τις απαραίτητες γνώσεις και εμπειρίες ούτως ώστε να ανταπεξέλθουν επιτυχώς στις πολύπλευρες αρμοδιότητές τους. Είναι μάλιστα αξιοσημείωτο ότι οι περισσότεροι άνδρες της ΜΥΑ έχουν ήδη αποφοιτήσει από τις σχολές των ΟΥΚ πριν καν ενταχθούν στις παραγωγικές σχολές του Λ.Σ. Η εγρήγορση των λιμενικών της μονάδας είναι πασιφανώς μια προσωπική υπόθεση, που έχει τις ρίζες της στα νεανικά χρόνια της θητείας τους στις Ένοπλες Δυνάμεις. Οι περισσότεροι μάλιστα εξ αυτών έχουν ήδη φοιτήσει σε ειδικά προγράμματα στη Σχολή των Αλεξιπτωτιστών (βασική - αρχηγών - ελεύθερας), στο Κέντρο Εκπαίδευσης Ανορθόδοξου Πολέμου (αιχμαλώτων, περιπόλων), στη Σχολή Αναρριχήσεων κτλ. Αξιοσημείωτη είναι επίσης η εκπαίδευση της μονάδας στις σχολές της ΕΛ.ΑΣ. με γνωστικό αντικείμενο τη διαπραγμάτευση ομήρων, την αυτοπροστασία, τη συνοδεία υψηλών προσώπων κ.ά.

Η πρόσφατη σύσταση των Ειδικών Ομάδων

Η εκπαίδευση των αξιωματικών, υπαξιωματικών και λιμενοφυλάκων δεν αποτέλεσε το μόνο σημείο αιχμής για την ηγεσία του Λ.Σ. Αναγνωρίζοντας την επικινδυνότητα των αποστολών, αλλά και την αναγκαιότητα εξέλιξης της



μονάδας, κρίθηκε επιβεβλημένος ο εκσυγχρονισμός του στρατοπέδου με σκοπό τον ορθό και υγιή στρατωνισμό των ανδρών της. Σε αυτό το πλαίσιο το στρατόπεδο θα έχει εντός του προσεχούς μήνα μια νέα πτέρυγα υψηλών προδιαγραφών, που προορίζεται για τη γυμναστική, την εστίαση και τη διαμονή του έμπυχου δυναμικού της ΜΥΑ, που σήμερα αγγίζει τα 120 άτομα.

Ο εκσυγχρονισμός της μονάδας όμως δεν περιορίζεται μόνο στις εγκαταστάσεις του στρατοπέδου. Σε αυτό το σημείο ιδιαίτερη μνεία αξίζει να αποδώσουμε στο διοικητή της μονάδας, ο οποίος επισήμανε την αναγκαιότητα για επιχειρησιακή εξειδίκευση των βαθμοφόρων της ΜΥΑ και τη σύσταση ομάδων με ουσιαστική και ειδική γνώση σε τομείς νευραλγικής σημασίας. Με αυτόν το σκοπό συστάθηκε η Ομάδα Ειδικών Επεμβάσεων Λ.Σ., που απαρτίζεται σήμερα από 19 αξιωματικούς και υπαξιωματικούς της μονάδας με περίσσιο ψυχικό και σωματικό σθένος και ιδιαίτερα αυξημένες πνευματικές ικανότητες. Ύστερα από επιτυχή προσωπική συνέντευξη, τα 19 δόκιμα μέλη της νέας ομάδας εκπαιδεύτηκαν κατά το περασμένο έτος σε ειδικό σχολείο διάρκειας 2 μηνών, ενώ μετέπειτα ολοκλήρωσαν περαιτέρω 10μηνη επιχειρησιακή εκπαίδευση για την πλήρη στοιχειοθέτηση και ετοιμότητά τους.

Η Ομάδα Ειδικών Επεμβάσεων Λ.Σ. είναι σήμερα έτοιμη να αντιμετωπίσει οποιαδήποτε πρόκληση, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις πειρατείας και ομηρείας, αλλά και να επιτύχει ουσιαστικά και γρήγορα αποτελέσματα σε καταστάσεις που απαιτούν εμπειρία και συστηματικότητα. Σκοπός της εμβάθυνσης των γνώσεων των μελών της ομάδας ήταν, εξάλλου, και η μείωση του χρόνου αντίδρασης σε κάποιο αιχμές συμβάν σε λίγα μόνον λεπτά της ώρας, αλλά και η δυνατότητα παροχής πρώτων βοηθειών σε άτομα που χρήζουν άμεσης βοήθειας. Για την πλήρη εκπαίδευσή της η ομάδα συνεργάζεται με τα ΕΚΑΜ της ΕΛ.ΑΣ., το προσωπικό των Super Puma, ενώ έχει ολοκληρώσει γυμνάσια με τη RAID της γαλλικής αστυνομίας. Στην ίδια ομάδα θα ενταχθούν 11 άτομα μέχρι τον Ιούνιο και επί πλέον 10 άτομα μέχρι τον Αύγουστο.

Η δεύτερη ομάδα της ΜΥΑ που βρίσκεται σήμερα στο

στάδιο προετοιμασίας προς εκπαίδευση είναι η Ομάδα Βαθέων Καταδύσεων Λ.Σ., η οποία απαρτίζεται από επιλεγμένους βατραχανθρώπους με ιδιαίτερες ικανότητες κολύμβησης και κατάδυσης.

Η συγκεκριμένη ομάδα θα καλείται να διεκπεραιώνει αποστολές σε βάθη έως 120 μέτρων σε δύσκολες ως επί το πλείστον συνθήκες.

Η τρίτη ομάδα, που έχει ήδη συσταθεί, σχετίζεται με τις ειδικές γνώσεις που καλούνται να έχουν σήμερα οι πυροτεχνουργοί και απαρτίζεται από 10 επιλεγμένους βατραχανθρώπους με ιδιαίτερες ικανότητες στο χώρο αυτόν.

Η συγκεκριμένη ομάδα πυροτεχνουργών Λ.Σ. συμμετέχει σε συνεχή εξειδικευμένα σεμινάρια και ασκήσεις τόσο στην Ελλάδα όσο και στις ΗΠΑ.

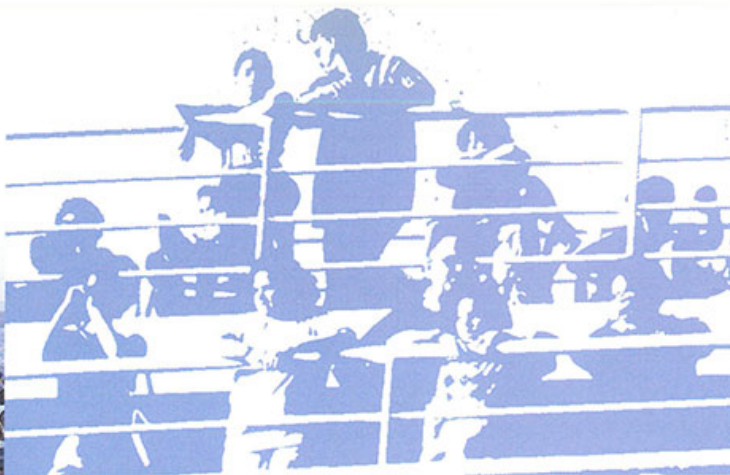
Σύμφωνα με το διοικητή κ. Παπαδάκη, είναι απαραίτητη η σταδιακή εκπαίδευση όλου του ανθρώπινου δυναμικού της μονάδας στις παραπάνω ομάδες με σκοπό την εξοικείωση των ανδρών με νέες τακτικές.

Είναι μάλιστα αξιοσημείωτο ότι όσοι άνδρες δεν συγκαταλέγονται στις παραπάνω ομάδες, κατατάσσονται ήδη σε Ομάδες Υποστήριξης και φέρουν βαρύ φορτίο εργασιών (συμπεριλαμβανομένης 24ωρης φύλαξης στρατοπέδου, επάνδρωσης γραφείων, συντήρησης σκαφών-οχημάτων κτλ.) ενώ προετοιμάζονται παράλληλα για τη σταδιακή τους απορρόφηση από τις προαναφερθείσες ομάδες, έτσι ώστε να ανελιχθεί η δύναμη και η ισχύς της μονάδας στην αντιμετώπιση οποιουδήποτε συμβάντος.

Αξίζει επί πλέον να αναφέρουμε το κοινωνικό έργο της ΜΥΑ.

Στο πλαίσιο του προγράμματος «Προστατεύω τον εαυτό μου και τους άλλους», οι άνδρες της μονάδας διοργανώνουν τακτικά σεμινάρια σε όλη την Ελλάδα με σκοπό την εκπαίδευση των ενδιαφερομένων σε πρακτικές ναυαγοσωστικές.

Είναι ιδιαίτερα θετική η συμβολή της ηγεσίας του ΥΕΝ στην ανασυγκρότηση της Μονάδας Ειδικών Αποστολών και, επίσης, επιβεβλημένη η ηθική υποστήριξη όλων των ναυτιλιακών φορέων προς τους αξιωματικούς αυτής.



ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ: Μερικά πεζά προβλήματα

>>> Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη, καθηγητή ΕΜΠ

Θυμάμαι μια φορά στις αρχές της δεκαετίας του '90, όταν επέστρεφα στο λιμάνι του Πειραιά από τις καλοκαιρινές μου διακοπές, μου πήρε περίπου μια ώρα να μπορέσω να βγω από το γκαράζ του πλοίου στην αποβάθρα και περίπου άλλη μια ώρα για να φύγω από εκεί για την Αθήνα. Ο λόγος της πρώτης καθυστέρησης ήταν ότι τα Ι.Χ. είχαν παρκάρει στο γκαράζ με τέτοιο τρόπο, ώστε θα μπορούσαν να βγουν μόνο αν οι μανούβρες γίνονταν με κάποια συγκεκριμένη (αλλά άγνωστη) αλληλουχία, αλλιώς δεν έβγαιναν με τίποτε! Όμως, κανένας από το πλήρωμα του πλοίου δεν ήταν εκεί για να δώσει οδηγίες στους αγανακτισμένους οδηγούς να λύσουν το παζλ. Οι τελευταίοι είχαν ανάψει τις μηχανές τους και φυσικά ο καθένας είχε την απαίτηση να βγει έξω πρώτος. Τελικά έκανα εγώ τον τροχονόμο και βγήκαμε κακόν κακώς.

Όταν βγήκαμε όμως, αντιμετωπίσαμε το δεύτερο εμπόδιο: Τα εξερχόμενα οχήματα έπρεπε να βρουν μόνα τους τη διέξοδο διαφυγής από την αποβάθρα (θυμάμαι ήταν η ακτή Τζελέπη) για το δρόμο που οδηγούσε στην Αθήνα. Όμως, καμία τέτοια διέξοδος δεν υπήρχε, γιατί όλες φαίνονταν μπλοκαρισμένες από το πλήθος και τα οχήματα που περίμεναν να μπουν στο ίδιο πλοίο και σε πολλά άλλα πλοία δίπλα. Οι άνθρωποι του Λιμενικού έμοιαζαν να τα είχαν χάσει. Τελικά, ύστερα από πολλή καθυστέρηση, κάποιος οδηγός ανακάλυψε εντελώς τυχαία μια τρύπα διαφυγής και έγινε δυνατό να πάνε ό-

λα αυτά τα αυτοκίνητα στον προορισμό τους.

Η σημερινή κατάσταση είναι σίγουρα καλύτερη. Όμως, εξακολουθεί να είναι συχνό φαινόμενο, οι επιβάτες που φτάνουν σε κάποιο μεγάλο τερματικό λιμάνι (π.χ. Πειραιάς) να εγκαταλείπονται στην τύχη τους σχετικά με το πώς θα βγουν από το πλοίο. Το πλήρωμα σε τέτοιες περιπτώσεις κυρίως ασχολείται με την προετοιμασία του πλοίου για το επόμενο ταξίδι και δεν τους απασχολεί να δώσουν οδηγίες για την ομαλή έξοδο των επιβατών. Έτσι, πολλοί πεζοί εξέρχονται μέσω του γκαράζ του πλοίου, είτε αναγκαστικά είτε επειδή κανένας αρμόδιος δεν τους είπε το αντίθετο. Εκεί απολαμβάνουν επί αρκετή ώρα το αγνό καυσάριό των πάσης φύσεως οχημάτων, που έβαλαν μπροστά τις μηχανές τους προτού ακόμη ανοίξουν οι καταπέλτες. Και όντας εκεί, δυσκολεύουν με την παρουσία τους την ομαλή έξοδο των οχημάτων. Πολλά δίκυκλα είναι παρκαρισμένα σε ράμπες, με κίνδυνο να πέσουν στο βάραθρο αν γίνει κάποια στραβοτιμονιά. Και όταν ολοι αυτοί οι άμοιροι τελικά κατορθώσουν να βγουν από το πλοίο, έρχονται συχνά αντιμέτωποι με την «αγωνιστική συμπάραταξη» εκείνων που έχουν έρθει να τους προϋπαντήσουν και εκείνων που περιμένουν να μπουν στο πλοίο.

Αναρωτήθηκε άραγε κανείς τι θα γίνει αν εκδηλωθεί πυρκαγιά στο γκαράζ του πλοίου τη στιγμή που γίνεται ένα τέτοιο γιουρούσι; Από πού άραγε θα διαφύγει όλος αυτός ο κόσμος, και ποιος θα είναι τότε υπεύθυνος; Το



Η συνεχιζόμενη συζήτηση για το νέο θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας και τις επιπτώσεις του διατρέχει τον κίνδυνο να αποπροσανατολίσει τους αρμοδίους από την επίλυση χρόνιων προβλημάτων του κλάδου, που ακούγονται μεν πεζά, αλλά είναι απαραίτητο να αντιμετωπισθούν κάποτε με τη δέουσα σοβαρότητα.

ότι δεν έχει γίνει ακόμη τέτοιο ατύχημα, σίγουρα δεν επιτρέπει εφησυχασμό ή επανάπαυση.

Κακά τα ψέματα, τα περισσότερα από τα ακτοπλοϊκά πλοία που κυκλοφορούν σήμερα και τα περισσότερα από τα λιμάνια που εξυπηρετούν την ακτοπλοΐα δεν έχουν σχεδιασθεί ή δεν λειτουργούν με προδιαγραφές που θα επέτρεπαν μια ορθολογική διαδικασία εκκένωσης του πλοίου υπό συνθήκες μεγάλης κίνησης. Σε πολλά νησιά, οι δίοδοι προσπέλασης στο λιμάνι περνάνε μέσα από ταβέρνες, ζαχαροπλαστεία και μπαρ, και οι απαραίτητοι χερσαίοι χώροι στάθμευσης είναι είδος πολυτελείας. Όταν η ροή των επιβατών και των οχημάτων που βγαίνουν από το πλοίο διασταυρώνεται μετωπικά με τη ροή αυτών που μπαίνουν, εγκάρσια δε με τη ροή γκαρσονιών που σερβίρουν καλαμαράκια και λουκουμάδες σε πεινασμένους θαμώνες, τότε είναι επόμενο το όλο «intermodal interface» να μη λειτουργεί σωστά.

Σε ορισμένα λιμάνια του εξωτερικού που έχουν κίνηση μεγαλύτερη από τα δικά μας (π.χ. Dover ή άλλα στη Βόρεια Ευρώπη) οι ροές από και προς το πλοίο είναι σαφώς διαχωρισμένες και η διαμόρφωση των πλοίων είναι τέτοια που καθιστά εφικτό έναν τέτοιο διαχωρισμό (φυσούνες, ειδικές ράμπες κ.λπ.). Οι χερσαίοι χώροι και οι επιβατικοί σταθμοί αυτών των λιμανιών είναι επίσης ειδικά διαμορφωμένοι για μια τέτοια λειτουργία.

Στο επιβατικό λιμάνι του Πειραιά, ίσως η μόνη περιοχή που προσφέρεται για μια τέτοιου είδους λειτουργία είναι η νέα ακτή Βασιλειάδη. Οι υπόλοιπες περιοχές πάσχουν από τον ασφυκτικό εναγκαλισμό του αστικού

ιστού, κάτι που κάνει εξαιρετικά δύσκολη την υλοποίηση ενός τέτοιου στόχου. Ιδιαίτερο πρόβλημα παρουσιάζει η περιοχή μπροστά στον ΗΣΑΠ (Λεμονάδικα) λόγω στενότητας του χερσαίου χώρου. Είναι δε ενδιαφέρον με ποιον τρόπο θα γίνει η διαχείριση της πεπερασμένης χωρητικότητας του λιμανιού τον Αύγουστο του 2004: Ακριβώς την εποχή που η ακτοπλοϊκή κίνηση θα είναι στην αιχμή της και το μισό λιμάνι θα είναι κλεισμένο για τις ανάγκες της Ολυμπιακής φιλοξενίας. Επί πλέον, οι VIPs που θα μένουν στα κρουαζιερόπλοια-Ξενοδοχεία, λογικά θα έχουν προτεραιότητα και στις οδικές προσβάσεις του λιμανιού.

Στο Λαύριο η κατάσταση φαίνεται γενικά καλή από πλευράς χερσαίων χώρων, αλλά το μέγεθος του λιμανιού αυτού είναι ακόμη πολύ μικρό για να μπορέσει να σηκώνει σημαντικό βάρος ακτοπλοϊκής κίνησης. Η περαιτέρω ανάπτυξη του λιμανιού και των οδικών και σιδηροδρομικών προσβάσεών του είναι επιτακτική για την αποσυμφόρμηση του Πειραιά. Στα υπόλοιπα λιμάνια η κατάσταση είναι ανάμικτη. Είναι σαφές ότι σημαντικά έργα υποδομής πρέπει να γίνουν για να λυθούν τέτοιου είδους προβλήματα.

Ανεξάρτητα λοιπόν από τις επιπτώσεις της απελευθέρωσης, μία από τις μεγάλες προκλήσεις για την ελληνική ακτοπλοΐα στη δεκαετία που τρέχει, είναι να μπορέσει να πετύχει ένα λειτουργικό εκσυγχρονισμό τέτοιου που να την προικίσει πραγματικά με προδιαγραφές 21ου αιώνα. Όσο και αν τα σχετικά προβλήματα ακούγονται πεζά, η πρόκληση αυτή είναι μεγάλη και οι αρμόδιοι δεν έχουν την πολυτέλεια να την αγνοήσουν.



Το «νέο πρόσωπο» της Tarom



Όσοι συνδυάζουν ακόμα τις αεροπορικές εταιρείες της ανατολικής Ευρώπης με αφιλόξενα πληρώματα και παλιές τεχνολογίας Turbolen, τότε μάλλον δεν ταξιδεύουν συχνά. Η διεθνοποίηση και ο σκληρός ανταγωνισμός στις αερομεταφορές οδήγησαν, την τελευταία δεκαετία, όλες σχεδόν τις εταιρείες να... ανασυγκροτηθούν.

Συνέντευξη του Roger Gatt, γεν. διευθυντή της TAROM στην Ελλάδα

Η Tarom, ο εθνικός αερομεταφορέας της Ρουμανίας, μία από τις αρχαιότερες αεροπορικές εταιρείες που διαθέτει ιστορικούς πλέον δεσμούς με την ελληνική τουριστική αγορά, αποτελεί ένα παράδειγμα εταιρείας που δεν αρκέστηκε στις δόξες του παρελθόντος. Με νέα οργάνωση και σύγχρονο στόλο, η Tarom προσαρμόστηκε επιτυχώς στις ανάγκες του διεθνούς αλλά και ελληνικού επιβατικού κοινού και προσφέρει σήμερα ιδιαίτερα ελκυστικές υπηρεσίες.

Η νέα της πτήση που συνδέει την Αθήνα με την Κωνσταντζα αποτελεί, εξάλλου, περίτρανη απόδειξη της πίστης της εταιρείας προς την ελληνική ναυτική και επιχειρηματική κοινότητα. Η πτήση αυτή αποτελεί τη μοναδική εύκολη πρόσβαση της ελληνικής αγοράς προς το φημισμένο λιμάνι της Ρουμανίας.

Ο κύριος Roger Gatt, γενικός διευθυντής της ρουμανικής αεροπορικής εταιρείας στην Ελλάδα, μιλάει για τον «άλλο αέρα» και το «νέο πρόσωπο» της Tarom:

Η Tarom είναι η μόνη αεροπορική εταιρεία που συνδέει την Αθήνα με το λιμάνι της Κωνσταντζας. Ποιες κινήσεις έχετε επιλέξει με σκοπό την προσέλκυση του ενδιαφέροντος της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας;

Πρώτα από όλα, θέλω να επισημάνω ότι εκτός από το νέο δρομολόγιο Αθήνα-Κωνσταντζα, η Tarom ήδη εξυπηρετεί με επιτυχία τα δρομολόγια Αθήνα-Βουκουρέστι και Θεσσαλονίκη-Βουκουρέστι. Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα έχει επιδείξει ολοένα και αυξανόμενη προτίμηση προς την Tarom, προτίμηση που επιβεβαιώνει και επιβραβεύει τις προσπάθειές μας. Στο πλαίσιο αυτών των προσπαθειών επεκτείνουμε το δίκτυό μας προσθέτοντας καινούργια δρομολόγια, σύμφωνα πάντα με τις ανάγκες της ναυτιλιακής κοινότητας, όπως το Αθήνα-Κωνσταντζα.

Επίσης, έχουμε ανανεώσει τη φιλοσοφία μας όσον αφορά την εξυπηρέτηση, τόσο την επίγεια όσο και την εναέρια, την οποία και προσαρμόζουμε συνέχεια στις απαιτήσεις του ελληνικού επιβατικού κοινού. Στόχος μας είναι να γίνουν τα δρομολόγια ακόμη πιο ελκυστικά. Στα πλάνα της Tarom είναι να εμπλουτίσουμε το γενναιόδωρο πρόγραμμα μιλίων, «Smart Miles», με ελληνικά δώρα καθώς και να ενδυναμώσουμε την παρουσία μας στο «Ελ. Βενιζέλος». Η προσέλκυση του Έλληνα επιβάτη είναι μια διαρκής προσπάθεια, που καλλιεργείται μέσα από το ενδιαφέρον μας για την αναβάθμιση των υπηρεσιών μας προς το ελληνικό επιβατικό κοινό.



Ποιο θεωρείτε ότι είναι το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που διαθέτει η Tarom έναντι των υπόλοιπων ανταγωνιστών της και πόσο ελκυστικό είναι το προϊόν της στους Έλληνες επιχειρηματίες;

Η Tarom είναι η μοναδική εταιρεία η οποία εξυπηρετεί τα δρομολόγια Θεσσαλονίκη-Βουκουρέστι και Αθήνα-Κωνσταντία. Παρ' όλα αυτά, η εξυπηρέτηση που παρέχουμε είναι διαρκής και επιβεβαιώνεται σε κάθε συναλλαγή μας με τον επιβάτη. Ο Έλληνας επιχειρηματίας μπορεί να εκμεταλλευτεί την πληθώρα επιλογών στα δρομολόγια που του παρέχονται. Για παράδειγμα, ο επιχειρηματίας μπορεί να ταξιδέψει αυθημερόν στο Βουκουρέστι, αναχωρώντας το πρωί από Αθήνα στις 07.30 και επιστρέφοντας από Βουκουρέστι στις 19.00. Το προσωποποιημένο και προσεγμένο service, σε συνδυασμό με το μοναδικό πρόγραμμα «In-flight Entertainment», δίνουν έναν «άλλο αέρα» στα δρομολόγια μας.

Ο Έλληνας ταξιδιώτης ήταν κάποτε επιφυλακτικός σε θέματα ασφαλείας πτήσεων απέναντι στους αερομεταφορείς της ανατολικής Ευρώπης. Θεωρείτε ότι η Tarom είναι μια σύγχρονη και ασφαλής αεροπορική εταιρεία;

Κάθε αεροπορική εταιρεία πρέπει πάνω από όλα να είναι ασφαλής, συνεπής και να διαθέτει καλό service. Αν όλα αυτά προσφέρονται και σε ανταγωνιστική τιμή, τότε μπορούμε να μιλάμε για μια αεροπορική εταιρεία με προοπτικές. Εμείς στην Tarom πάνω από όλα σεβόμαστε τον επιβάτη. Έχουμε επενδύσει σε καινούργια αεροσκάφη, είμαστε συνεπείς στα δρομολόγια μας και προσφέρουμε υψηλό service σε προσιτή τιμή, γι' αυτό και το ελληνικό επιβατικό κοινό μάς επιβεβαιώνει δείχνοντας διαρκώς την προτίμησή του.

Πόσο σημαντική είναι για την εταιρεία σας η ναυτική κίνηση παγκοσμίως και ποιες ενέργειες εισάγετε για να την ανεξίτηλε;

Η ναυτική κίνηση παγκοσμίως είναι αναμφίβολα μία από τις μεγαλύτερες αγορές για τον αεροπορικό κλάδο. Στην Ελλάδα η ναυτική κίνηση αντιπροσωπεύει το 35% με 40% της αεροπορικής αγοράς. Η Tarom, αναγνωρίζοντας τη σημαντικότητα αυτής της αγοράς, διεκδικεί μέσω στρατηγικών επενδύσεων ένα σημαντικό μερίδιο. Η προσθήκη του δρομολογίου της Κωνσταντίας επιβε-

βαιώνει όχι μόνο το σεβασμό μας προς τη ναυτιλιακή και ευρύτερη ελληνική επιχειρηματική κοινότητα, αλλά και τη θέλησή μας για την αναβάθμιση και την επέκταση του δικτύου μας σύμφωνα με τις ανάγκες αυτής της ναυτιλιακής κοινότητας.

Οι πρόσφατες διεθνείς και εθνικές συγκυρίες (πόλεμος στο Ιράκ, προβληματική ελληνική οικονομική πορεία κτλ.) έχουν κλονίσει την πορεία της εταιρείας σας;

Αναμφίβολα οι πρόσφατες εξελίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο δεν θα μπορούσαν να αφήσουν ανεπηρέαστη την εταιρεία μας. Παρ' όλα αυτά, σε σχέση με τον υπόλοιπο αεροπορικό κλάδο, η Tarom είχε ελάχιστες «απώλειες» και δεν επηρεάστηκε τόσο πολύ. Ένας από τους κυριότερους λόγους είναι φυσικά και η αναδιάρθρωση της Tarom πριν από μερικά χρόνια, που σκοπό είχε να θέσει γερές βάσεις για ένα ανταγωνιστικό μέλλον. Αδιαμφισβήτητη αυτή η εσωτερική ανοικοδόμηση έχει δώσει άλλη πνοή στην εταιρεία. Αυτό φαίνεται, εξάλλου, από την εμπιστοσύνη που μας δείχνουν οι επιβάτες μας. Χαρακτηριστικό είναι ότι η κίνηση επιβατών από Ελλάδα για Ρουμανία αυξήθηκε το πρώτο τρίμηνο του 2003 κατά 23% σε σχέση με το πρώτο τρίμηνο του 2002.

Υπάρχει σημαντική τουριστική κίνηση από την Ελλάδα προς τη Ρουμανία; Ποιες προτάσεις έχετε υιοθετήσει με σκοπό τη βελτίωση του τουριστικού ρεύματος;

Η Ρουμανία είναι μια πολύ φιλόξενη χώρα με πολλά αξιοθέατα και πολλές ομορφιές και συγκαταλέγεται στις χώρες εκείνες με ολοένα αυξανόμενη κίνηση των Ελλήνων τουριστών. Εδώ και αρκετό καιρό προσφέρουμε πακέτα διαμονής σε πολλές πόλεις της Ρουμανίας και ειδικότερα για την Κωνσταντία και το Βουκουρέστι. Στα πακέτα αυτά περιλαμβάνονται ψυχαγωγικές δραστηριότητες όπως σκι, κινήγι, spa, αλλά και επισκέψεις σε φημισμένα τουριστικά θέρετρα. Για τους καλοκαιρινούς μήνες αναμένουμε μεγάλη αύξηση της επιβατικής κίνησης προς το γνωστό παραθαλάσσιο θέρετρο της Κωνσταντίας. Το ανταγωνιστικό πρόγραμμα μιλίων, «Smart Miles», σε συνδυασμό με την άψογη εξυπηρέτηση που προσφέρουμε, δρα καταλυτικά στη βελτίωση του τουριστικού ρεύματος.



Ταξιδέψτε...

ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ-ΜΥΤΙΛΗΝΗ-ΛΗΜΝΟΣ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ



ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΩΣ-ΡΟΔΟΣ

...με NEL LINES και TELESTET!

ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΣΥΡΟΣ-ΤΗΝΟΣ-ΜΥΚΟΝΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΠΑΡΟΣ-ΝΑΞΟΣ-ΙΚΑΡΙΑ-ΣΑΜΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 210 4123185-4115015 - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2310 522716 - ΛΗΜΝΟΣ 22540 22460 - ΣΥΡΟΣ 22810 83400
 ΜΥΤΙΛΗΝΗ 22510 28480-22220 - ΕΥΔΗΛΟΣ 22750 31990 - ΑΜΟΡΓΟΣ 22850 71201 - ΣΑΜΟΣ 22730 25133 - ΜΥΚΟΝΟΣ 22890 28240
 ΚΩΣ 22420 49930 - ΤΗΝΟΣ 22830 22517 - ΑΠΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ 22750 22397-8 - ΝΑΞΟΣ 22850 23830 - ΠΑΡΟΣ 22840 21582
 ΡΟΔΟΣ 22410 37052 - ΧΙΟΣ 22710 23971-25848 - ΚΑΛΥΜΝΟΣ 22430 28777



NEL LINES



Μιλάτε, σας Ακούμε



Οι προκλήσεις των εθνικών λιμένων

>>>

Η μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες αποτέλεσε την απαρχή μιας νέας εθνικής πολιτικής στον τομέα του εκσυγχρονισμού και της τεχνολογικής ανάπτυξης των σημαντικότερων ελληνικών λιμένων. Οι πρόσφατες διεθνείς εξελίξεις, αλλά και οι ρυθμίσεις που επιβλήθηκαν από την Ε.Ε., δημιούργησαν μια νέα τάξη πραγμάτων στη μέχρι σήμερα σχετικά ήρεμη καθημερινότητα των περισσότερων λιμένων. Αντιμέτωποι με τις νέες απαιτήσεις, λίγους μόνο μήνες μετά τη σύστασή τους σε Α.Ε. αλλά και ένα μόνο χρόνο πριν από τους προσεχείς Ολυμπιακούς Αγώνες, οι επικεφαλής των εθνικών μας λιμένων παραθέτουν τις θέσεις και προτάσεις τους για την ανταγωνιστικότητα και το διεθνή ανταγωνισμό που έχουν κληθεί να αντιμετωπίσουν.



Το αφιέρωμα υποστηρίχθηκε από
την International Consultants on
Targeted Security-Greece (ICTS)
Τηλ: 210 9616363 - 642
e-mail: info@icts.gr



Λειτουργούμε στα πρότυπα των ευρωπαϊκών λιμένων

Θέτοντας ως στόχο την αξιοποίηση της πλεονεκτικής γεωγραφικής θέσης του λιμένα της Αλεξανδρούπολης θα διευρύνουν τις δυνατότητες δημιουργίας εμπορευματικού κέντρου επισημαίνει στη συνέντευξή του ο πρόεδρος του ΟΛΑ Α.Ε. κ. Π. Παρασκευόπουλος.



>>> Του Παναγιώτη Παρασκευόπουλου

Προέδρου Οργανισμού Λιμένος Αλεξανδρούπολης Α.Ε.

Θεωρείτε το νέο θεσμικό πλαίσιο επαρκές; Αν όχι, ποιες βελτιώσεις θα προτείνατε στην κυβέρνηση; Από τη μέχρι σήμερα λειτουργία του οργανισμού μας, φαίνεται ότι το θεσμικό πλαίσιο είναι επαρκές. Θεωρούμε ότι εντός της επόμενης διετίας θα φανούν οι όποιες βελτιώσεις απαιτηθούν.

Είστε διατεθειμένοι να παραχωρήσετε τμήμα των δραστηριοτήτων φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης σε ιδιώτες, κατά τα πρότυπα των ευρωπαϊκών Landlord Ports, ώστε να υπάρξει ανταγωνισμός στο λιμάνι;

Πιστεύουμε ότι ο λιμένας μας, ως λιμένας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα πρέπει να λειτουργήσει με τα πρότυπα των άλλων ευρωπαϊκών λιμένων και, ως εκ τούτου, δεν αποκλείουμε την περίπτωση να παραχωρήσουμε τμήμα των δραστηριοτήτων φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης σε ιδιώτες, κατά τα πρότυπα των ευρωπαϊκών landlord ports. Αυτό, βεβαίως, θα γίνει αφού διερευνήσουμε όλες τις δυνατές περιπτώσεις και αφού διασφαλισθούν τόσο ο υγιής ανταγωνισμός, όσο και τα συμφέροντα των χρηστών και των άλλων εμπλεκόμενων στις διάφορες λιμενικές δραστηριότητες.

Πώς σκοπεύετε να χρηματοδοτήσετε την ανάπτυξή σας; Θα μεταβάλετε το χαρτοφυλάκιο προϊόντων και υπηρεσιών σας με μη λιμενικές υπηρεσίες, που θα προσφέρουν πόρους για τη χρηματοδότηση της λιμενικής ανάπτυξης;

Συγκεκριμένα, ποιες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας προβλέπεται να αναπτύξετε άμεσα ή, έστω, σε

μεσοπρόθεσμο ορίζοντα;

Ευρισκόμενοι στη φάση εκτέλεσης των έργων του Γ ΚΠΣ, σκοπεύουμε στη δημιουργία ενός λιμένος ικανού να εξυπηρετήσει όλες τις μορφές της λιμενικής δραστηριότητας. Αξιοποιώντας την πλεονεκτική γεωγραφική θέση του λιμένος μας (στρατηγική θέση τομής δύο κύριων συγκοινωνιακών ευρωπαϊκών αξόνων, οδικών και σιδηροδρομικών: της Εγνατίας Οδού και του κάθετου άξονα Ι.Χ. σύνδεσης Ελσίνκι - Αλεξ/πολης), διερευνούμε τη δυνατότητα δημιουργίας εμπορευματικού κέντρου. Στις προθέσεις μας, επίσης, είναι η αξιοποίηση των γηπέδων και κτιρίων μας, για παροχή μη λιμενικών υπηρεσιών, οι οποίες θα προσφέρουν πόρους για τη χρηματοδότηση της λιμενικής ανάπτυξης, που είναι και ο βασικός μας στόχος. Στα πλαίσια αυτό, εκπονείται ο στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός μας, μετά την ολοκλήρωση των οποίων θα καθορισθούν οι βραχυπρόθεσμοι, μεσοπρόθεσμοι και μακροπρόθεσμοι στόχοι μας.

Πώς θα διαμορφώσετε την τιμολογιακή πολιτική; Ποια τιμολόγια θα αναμορφώσετε;

Είναι σαφές ότι θα χρησιμοποιήσουμε την τιμολογιακή πολιτική ως μέσο ανάπτυξης του οργανισμού μας. Σύμφωνα όμως με την κείμενη νομοθεσία, τα τιμολόγια που έχουμε τη δυνατότητα να αναμορφώσουμε, καλύπτουν μικρό μέρος των δραστηριοτήτων μας.

Ως μέλη της Ένωσης Λιμένων Ελλάδας (ΕΛΙΜΕ), βρισκόμαστε στη διαδικασία αναμόρφωσης του θεσμικού πλαισίου, έτσι ώστε να μπορούμε να διαμορφώνουμε εξ ολοκλήρου την τιμολογιακή μας πολιτική.



International
Consultants
on Targeted
Security-
Greece



The fast way to Denmark and the rest of Scandinavia

Maersk Air provides daily direct flights to Copenhagen with transfer connections to Scandinavia, Baltic, London and Birmingham.

Call your local agency or our general sales agent for Maersk Air:

APG Hellas SA. Tel. 210 3603 120, 210 3607 741

Hotel accommodation in Copenhagen may also be booked through Maersk Air.

Flight	From	To	Dep.	Arrival
DM 141	Copenhagen	Athens	11.00	15.15
DM 145*	Copenhagen	Athens	13.50	18.05
DM 145**	Copenhagen	Athens	15.55	20.10
DM 142	Athens	Copenhagen	16.05	18.25
DM 146*	Athens	Copenhagen	18.45	21.10
DM 146**	Athens	Copenhagen	20.55	23.20

*except Saturdays

**Saturdays



MAERSK AIR



Η σύγχρονη λιμενική αντίληψη επιβάλλει την αξιοποίηση προϊόντων και υπηρεσιών

Για τη συμμετοχή του ΟΛΗΓ Α.Ε. σε παράλληλες ή συμπληρωματικές λειτουργίες, όπως αυτή της λειτουργίας ενός εμπορευματοκέντρου το οποίο ήδη προγραμματίζεται στη Θεσπρωτία, αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ο διευθύνων σύμβουλος κ. Π. Ζώτος.



>>> Του Παύλου Ζώτου

Διευθύνωντος συμβούλου
Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίστας Α.Ε.

Θεωρείτε το νέο θεσμικό πλαίσιο επαρκές; Αν όχι, ποιες βελτιώσεις θα προτείνατε στην κυβέρνηση; Το νέο θεσμικό πλαίσιο για τους λιμένες της χώρας είναι σαφώς σε θετική κατεύθυνση, αφού εκσυγχρονίζει το πλαίσιο λειτουργίας των λιμένων και ευνοεί την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας και τελικά εξυπηρετεί την άσκηση μια εθνικής λιμενικής πολιτικής. Τα λιμάνια της χώρας και ειδικά το λιμάνι της Ηγουμενίστας αποτελούν βασικές πύλες εισόδου, όχι μόνον της Ελλάδας, αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο πλαίσιο της οποίας πρέπει να κινούνται. Είναι υποχρέωσή μας να είμαστε όσο γίνεται πιο ανταγωνιστικοί σε σχέση τόσο με τα γειτονικά λιμάνια των χωρών-μελών της Ε.Ε. όσο και με τα λιμάνια χωρών εκτός Ε.Ε. Το νέο θεσμικό πλαίσιο εξασφαλίζει την ευελιξία που απαιτείται ώστε να επιτευχθεί αυτός ακριβώς ο στόχος.

Είστε διατεθειμένοι να παραχωρήσετε τμήμα των δραστηριοτήτων φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης σε ιδιώτες, κατά τα πρότυπα των ευρωπαϊκών Landlord Ports, ώστε να υπάρξει ανταγωνισμός στο λιμάνι; Η λειτουργία των λιμένων στη σημερινή εποχή επιβάλλει την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα σε όλα τα επίπεδα υπηρεσιών. Το υψηλό επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών αποτελεί προϋπόθεση για την ανταγωνιστικότητα και την αποτελεσματική λειτουργία ενός λιμανιού.

Ως εκ τούτου, δεν μπορεί εκ των προτέρων να αποκλείεται κάποια κίνηση που μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη του στόχου αυτού.

Πώς σκοπεύετε να χρηματοδοτήσετε την ανάπτυξή σας; Θα μεταβάλλετε το χαρτοφυλάκιο προϊόντων και υπηρεσιών σας με μη λιμενικές υπηρεσίες, που θα προσφέρουν πόρους για τη χρηματοδότηση της λιμενικής ανάπτυξης;

Η σύγχρονη λιμενική αντίληψη επιβάλλει την αξιοποίηση όλων των δυνατών προϊόντων και υπηρεσιών που μπορεί να παράσχει ένας Οργανισμός Λιμένος. Η διοίκηση ενός μεγάλου λιμένος, όπως είναι το λιμάνι της Ηγουμενίστας, δεν μπορεί να δει στατικά το ρόλο της και το πεδίο δραστηριοποίησής της.

Στο πλαίσιο αυτό θα εξετάσουμε κάθε δυνατότητα χρηματοδότησης των επενδυτικών μας σχεδίων με στόχο τη βελτιστοποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών καθώς και την προσφορά νέων.

Συγκεκριμένα, ποιες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας προβλέπεται να αναπτύξετε άμεσα ή, έστω, σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα;

Η συμμετοχή μας σε παράλληλες ή συμπληρωματικές λειτουργίες, όπως για παράδειγμα η λειτουργία ενός εμπορευματοκέντρου το οποίο ήδη προγραμματίζεται για τη Θεσπρωτία, εξετάζεται σοβαρά από τον Οργανισμό.

Enions η αξιοποίηση υπηρεσιών real estate, που αποτελεί ένα εργαλείο αναπτυξιακής πολιτικής στα μεγάλα λιμάνια όλου του κόσμου, δεν μπορεί να αποκλειστεί για την ΟΛΗΓ Α.Ε. εφόσον μπορεί να παράσχει τους απαιτούμενους εκείνους πόρους που θα εξασφαλίσουν την υγιή οικονομική πορεία της εταιρείας.

Πώς θα διαμορφώσετε την τιμολογιακή πολιτική; Ποια τιμολόγια θα αναμορφώσετε;

Η βελτίωση της παραγωγικότητας αποτελεί προϋπόθεση για την εξασφάλιση ανταγωνιστικής τιμολογιακής πολιτικής. Έτσι, πριν αρχίσουμε να συζητούμε για την αναθεώρηση της τιμολογιακής μας πολιτικής, πρέπει να επιτύχουμε τη βελτίωση ποιοτικά και ποσοτικά των παρεχόμενων υπηρεσιών μας. Σε συνεργασία με το προσωπικό, με σύγχρονη αντίληψη μάντζμεντ και τη χρησιμοποίηση όλων των δυνατών εργαλείων, ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί καθιστώντας την ΟΛΗΓ Α.Ε. ένα σύγχρονο και ανταγωνιστικό λιμάνι.

Ποιοι είναι οι κύριοι επιχειρηματικοί κίνδυνοι για τη

βιωσιμότητα του λιμανιού ως Α.Ε. και πώς θα τους αντιμετωπίσετε;

Σε ένα διεθνές ανταγωνιστικό πλαίσιο με διαρκώς αυξανόμενες απαιτήσεις, οι κίνδυνοι είναι πάντα υπαρκτοί. Αλλαγές στο διαμορφωμένο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, απώλειες μεγάλων πελατών, μια κρίση στον τουριστικό τομέα είναι πιθανοί κίνδυνοι. Υπάρχουν όμως και εσωτερικοί κίνδυνοι. Η στατική αντίληψη λειτουργίας που βλέπει το λιμάνι σαν έναν απλό υποδοχέα πλοίων, καθώς και οι γραφειοκρατικές δεσμεύσεις και οι πολύπλοκες σχέσεις με τις διάφορες υπηρεσίες μπορούν να αποτελέσουν σοβαρούς ανασταλτικούς παράγοντες στην αποτελεσματική λειτουργία του λιμανιού. Πιστεύουμε όμως ότι με προγραμματισμό, συστηματική δουλειά, «ανοιχτούς ορίζοντες» στην αντίληψή μας και αποκλειστικά ξεπερασμένες λογικές του παρελθόντος, ελαχιστοποιούνται οι όποιοι επιχειρηματικοί κίνδυνοι για τη βιωσιμότητα του ΟΛΗΓ. Το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο που ήδη καταρτίζουμε κινείται σε αυτή την κατεύθυνση.

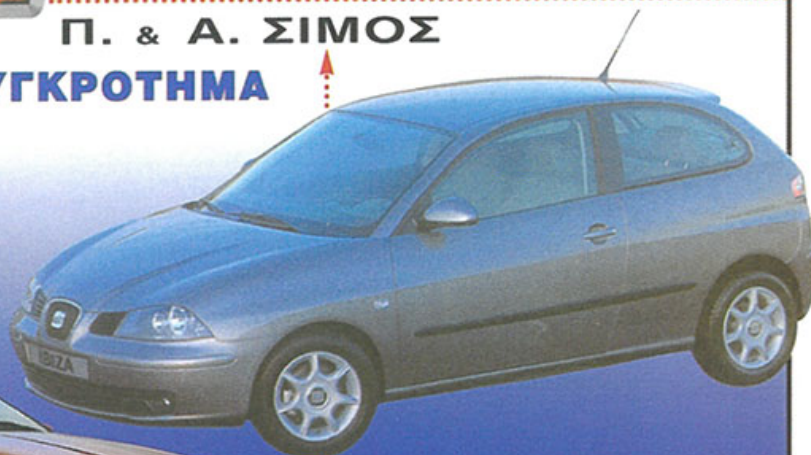


Impocar A.E.

Π. & Α. ΣΙΜΟΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ

**48 Μηνιαίες
Άτοκες Δόσεις**



**ΠΩΛΗΣΕΙΣ
SERVICE
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ**

ΠΕΙΡΑΙΩΣ 93, 18541 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, Τηλ.: 210 48 33 877, Fax: 210 48 25 931



>>> Του Γιώργου Εμμ. Αλεξάκη, Διευθύνοντος συμβούλου Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου Α.Ε.

Ελπίζουμε στην προσέλκυση νέων χρηστών

Τη σειρά έργων που δημιουργούν άμεσα τις συνθήκες αυτές που θα οδηγήσουν το λιμένα Ηρακλείου σε σταθερή και βιώσιμη ανάπτυξη, αναλύει ο διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού κ. Αλεξάκης.

Θεωρείτε το νέο θεσμικό πλαίσιο επαρκές; Αν όχι, ποιες βελτιώσεις θα προτείνατε στην κυβέρνηση; Το νέο πλαίσιο λειτουργίας (ν. 2932/01) αποτελεί θετική εξέλιξη για τη λιμενική βιομηχανία, δίνει ώθηση στην ανάπτυξη των 10 Λιμανιών Εθνικής Σημασίας της χώρας (πέραν των ΟΛΠ και ΟΛΘ) και ωθεί τις νέες διοικήσεις τους για αναπτυξιακή πολιτική και επιχειρηματική δράση.

Οι προτάσεις μας για βελτιώσεις αφορούν την απλούστευση των διαδικασιών για την υλοποίηση έργων και την απελευθέρωση των τιμολογίων στις λιμενικές υπηρεσίες.

Είστε διατεθειμένοι να παραχωρήσετε τμήμα των δραστηριοτήτων φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης σε ιδιώτες, κατά τα πρότυπα των ευρωπαϊκών Landlord Ports, ώστε να υπάρξει ανταγωνισμός στο λιμάνι;

Είναι σε εξέλιξη -σε επίπεδο Ε.Ε.- οι νέες οδηγίες για την απελευθέρωση της αγοράς των λιμενικών υπηρεσιών και, όταν ολοκληρωθούν οι διεργασίες στο πλαίσιο του μεγέθους του ΟΛΗ, θα εκτιμήσουμε την κατάσταση.

Ταυτόχρονα, αυτή την περίοδο στον ΟΛΗ είναι σε εξέλιξη μια σειρά έργων που θα αλλάξουν τη μορφή του λιμανιού μας και την ποιότητα των υπηρεσιών, και ελπίζουμε με την πολιτική μας να έχουμε προσέλκυση νέων χρηστών και αύξηση στη διακίνηση επιβατών και φορτίων. Αξιολογώντας τα παραπάνω και στο πλαίσιο του μεγέθους του ΟΛΗ, θα εκτιμήσουμε την κατάσταση σε σχέση με την πολιτική παραχωρήσεων.

Πώς σκοπεύετε να χρηματοδοτήσετε την ανάπτυξή σας; Θα μεταβάλετε το χαρτοφυλάκιο προϊόντων και υπηρεσιών σας με μη λιμενικές υπηρεσίες, που θα προσφέρουν πόρους για τη χρηματοδότηση της λιμε-

νικής ανάπτυξης;

Η χρηματοδότηση της ανάπτυξης σε μη λιμενικά έργα και υποδομές θα χρηματοδοτηθεί από: α) Ίδιους πόρους, β) τραπεζικό δάνειο, γ) ιδιωτική επένδυση, ανάλογα με το κάθε έργο. Ένας μεγάλος κατάλογος έργων στοχεύει στην αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του ΟΛΗ. Ο εμπλουτισμός του χαρτοφυλακίου υπηρεσιών του ΟΛΗ με μη λιμενικές υπηρεσίες είναι σχεδόν υποχρεωτικός, ώστε αυτές να υποβοηθούν οικονομικά τις μη κερδοφόρες λιμενικές υπηρεσίες.

Συγκεκριμένα, ποιες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας προβλέπεται να αναπτύξετε άμεσα ή, έστω, σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα;

Η Διοίκηση του οργανισμού έχει προγραμματίσει μια σει-

Οι βασικότεροι κίνδυνοι είναι:

Η διατήρηση των χαμηλών τιμολογίων των λιμενικών υπηρεσιών, η αύξηση του εργοδοτικού κόστους, η υποστήριξη από το ανθρώπινο δυναμικό του ΟΛΗ στα έργα ανάπτυξης, η διατήρηση της υφιστάμενης νομοθεσίας, όπου σε πολλές περιπτώσεις παρότι Α.Ε. λειτουργούμε υπό τους νόμους ΝΠΔΔ, και η μη απλούστευση των διαδικασιών για την υλοποίηση έργων.



ρά έργων που μπορούν άμεσα να δημιουργήσουν τις απαιτούμενες συνθήκες για τη μελλοντική σταθερή και βιώσιμη ανάπτυξη του λιμένος Ηρακλείου.

Πιο συγκεκριμένα, βρίσκεται σε εξέλιξη μια σειρά από έργα με πιο άμεσα τα παρακάτω: α) Μετατροπή του υφιστάμενου εμπορικού προβλήτα σε προβλήτα κρουαζιερόπλοιων και ταυτόχρονη λειτουργία του 3ου επιβατικού σταθμού (σταθμός κρουαζιερόπλοιων), β) επέκταση και εκσυγχρονισμός του 1ου επιβατικού σταθμού, γ) δημιουργία Business Center (κτίριο ψυγείου), δ) δημιουργία Ναυταθλητικού Κέντρου (κτίριο Λιμεναρχείου σήμερα), ε) εξοπλισμός ενετικού λιμένα για τη λειτουργία του

ως τουριστικής μαρίνας, στ) οργάνωση πάρκινγκ αυτοκινήτων, ζ) ανάπτυξη επισκευής - συντήρηση σκαφών αναψυχής (ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη).

Πώς θα διαμορφώσετε την τιμολογιακή πολιτική; Ποια τιμολόγια θα αναμορφώσετε;

Είναι σε εξέλιξη μελέτη έρευνας κόστους για τα τιμολόγια λιμενικών υπηρεσιών του ΟΛΗ, τα οποία σύντομα θα αναμορφωθούν με βάση το κόστος, αλλά και σε σχέση με τις τιμές στα ανταγωνιστικά λιμάνια.

Ποιοι είναι οι κύριοι επιχειρηματικοί κίνδυνοι για τη βιωσιμότητα του λιμανιού ως Α.Ε. και πώς θα τους αντιμετωπίσετε;



**ΒΙΒΛΙΟΧΑΡΤΟΠΩΛΕΙΟ
ΤΥΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΝΤΥΠΑ**

- Είδη Οργάνωσης Γραφείου
- Ναυτικά Έντυπα
- Τυπογραφικές Εργασίες
- Γραφική Ύλη
- Αναθώσιμα Fax, Telex, Computers
- Είδη σχεδίου
- Σχορικά
- Σφραγίδες

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 23, 185 34 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ.: 010.41.71.754, 010.41.34.722

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

Άμεση Αποστολή Τηλεφωνικών Παραγγελιών





>>> Του Δημητρίου Ψιστάκη

Διευθύνοντας συμβούλου
Οργανισμού Λιμένος Καβάλας Α.Ε.

Οι Διοικήσεις Λιμένων χρειάζονται την αυτοδυναμία τους

Το νέο θεσμικό πλαίσιο είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, παραμένει όμως έντονη η εξάρτηση των Οργανισμών τόσο από την κεντρική εξουσία όσο και από εξωτερικούς παράγοντες (λιμενεργάτες κ.ά.), με αποτέλεσμα την έλλειψη ευελιξίας της διοίκησης.

Με αυτές τις συνθήκες, η λειτουργία του λιμανιού δεν μπορεί να διέπεται από το πνεύμα της αγοράς και σε ένα σημαντικό βαθμό δεν ανταποκρίνεται στις συνθήκες που απαιτούνται σήμερα. Θα πρέπει, λοιπόν, να γίνουν και άλλα βήματα προς την κατεύθυνση της αυτονομίας των Οργανισμών.

Βεβαίως και υπάρχει η πρόθεση να παραχωρηθούν δραστηριότητες στους τομείς των φορτοεκφορτώσεων και της αποθήκευσης σε ιδιώτες με προσοχή, όμως, όσον αφορά τον αριθμό των δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων, ώστε να εξασφαλίζεται η βιωσιμότητά τους, και με θέσπιση κανόνων που θα εξασφαλίζουν την ισοτιμία και δεν θα επιτρέπουν τις διακρίσεις μεταξύ των επιχειρήσεων.

Σήμερα έως ένα βαθμό λειτουργεί η χρηματοδότηση της λιμενικής ανάπτυξης από κονδύλια προερχόμενα από την παροχή μη λιμενικών υπηρεσιών. Οι επενδύσεις όμως για λιμενικές υποδομές λόγω των τεχνολογικών μεταβολών (εξειδίκευση πλοίων - συνδυασμένες μεταφορές κ.λπ.) απαιτούν υπέρογκα ποσά, γι' αυτό κρίνεται απαραίτητη η στροφή στις ιδιωτικές επενδύσεις.

Οι υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας προς τις οποίες θα στραφεί ο ΟΛΚ θα καταδειχθούν βεβαίως με μεγαλύ-

τερη σαφήνεια από το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο που εκπονείται, οι τάσεις όμως που υπάρχουν καταδεικνύουν ως πιο πιθανό τον τουριστικό τομέα.

Ήδη και σήμερα μεγάλο μέρος των εσόδων του ΟΛΚ προέρχεται από την εκμετάλλευση της περιουσίας του και των χώρων που διαχειρίζεται.

Όσον αφορά τη διαμόρφωση της τιμολογιακής πολιτικής, αυτή με τις σημερινές συνθήκες είναι αδύνατη λόγω της εξάρτησής της από πολλούς φορείς (λιμενεργάτες, υπουργείο κ.λπ.), με σημαντικότερο κόστος αυτό των λιμενεργατών που κυμαίνεται μεταξύ 85% και 90% του συνολικού κόστους του λιμενικού προϊόντος.

Ο κυριότερος επιχειρηματικός κίνδυνος για τη βιωσιμότητα του λιμανιού ως Α.Ε. είναι η πιθανή αδυναμία παρακολούθησης των εξελίξεων στη ναυτιλία και η μη προσαρμογή στο νέο περιβάλλον που διαμορφώνεται διεθνώς στις μεταφορές.

Η προσπάθειά μας θα είναι προς την κατεύθυνση του να καταστήσουμε το λιμενικό σύστημα Καβάλας ελκυστικό, επεκτείνοντας τις παρεχόμενες υπηρεσίες και αναβαθμίζοντας την ποιότητά τους, συγχρόνως δε δημιουργώντας σύγχρονες υποδομές υποδοχής πλοίων και διαχείρισης φορτίου έτσι ώστε να είναι δυνατή η ένταξη του λιμένος στα δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών.

Παράλληλα, θα επιδιωχθεί η εκμετάλλευση των χερσαίων χώρων με την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων τουριστικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος.

The largest part of earth,
is covered by sea...



GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

Mediterranean, Black Sea, Red Sea
and European waters

6.000 H.P., 75 Tons B.P. Tugs

Operating 24 hours

GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

Headquarters:

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

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

<http://www.gigilinis.gr> • <http://www.gigilinis.com> • e-mail: gigilinis.shpn@axiom.gr

Branch office:

2, Filellinon str. • 643 02 Kavala • Greece

Tel.: (+30 2510) 83 11 30 • Fax: (+30 2510) 83 52 87 • Telex: 452146 MIGI GR

Ocean Going Salvage Tug
HELLAS



Ocean Going S&T Tug
MACEDON II



Ocean Going Salvage Tug
EVEREST



Harbour and Open Sea Tug
MINOTAUROS



Harbour and Open Sea Tug
ALEXANDROS



Harbour Tug
DIMITRIOS



Harbour Tug
THEODOROS



ISO 9002





>>> Του Νίκου Καλοδίκη

Διευθύνωντος συμβούλου
Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας Α.Ε.



Οι Οργανισμοί μπροστά στο σταυροδρόμι επιλογών στρατηγικής



Είναι αλήθεια ότι ο νόμος 2932/2001 αποτέλεσε βα-
θιά τομή στον τρόπο διαχείρισης των λιμένων. Λίγοι ό-
μως τον απεδέχθησαν και λίγοι κατάλαβαν τι επιδιωκό-
ταν από την κυβέρνηση με την εφαρμογή του.

Οι περισσότεροι δεν πίστεψαν στην αναγκαιότητα της
αλλαγής, γι' αυτό και μετά 16 μήνες λειτουργίας των
νεόδμητων Α.Ε. τις μεταχειρίζονται σαν τα παλαιά Λιμε-
νικά Ταμεία.

Το νέο θεσμικό πλαίσιο πιστεύω ότι κινείται σε σωστή
κατεύθυνση. Περιέχει ασφαλιστικές δικλίδες που αφο-
ρούν τη συνεργασία με τον κατ' αρχήν μοναδικό μέτο-
χο, που είναι το κράτος, με την προϋπόθεση πως θα
λειτουργούν σωστά και όχι σαν μέσον χειραγώγησης
των Α.Ε. Σε αντίθετη περίπτωση, η εγγραφή των νέων
οργανισμών στα μητρώα των Α.Ε. κινδυνεύει να καταλή-
ξει σε γράμμα κενό περιεχομένου.

Υπάρχουν πόλοι εξουσίας που ακόμη δεν έχουν απο-
δεχθεί την αλλαγή, εκμεταλλευόμενοι δε το δαιδαλώ-
δες σύστημα που υπάρχει στην αλληλοεπικάλυψη των
αρμοδιοτήτων, έχουν τη δυνατότητα ακύρωσης του εγ-
χειρήματος εκσυγχρονισμού της διαχείρισης των λιμέ-
νων. Θέματα όπως οι προσλήψεις προσωπικού, η τιμο-
λογιακή πολιτική και ο προγραμματισμός μελέτης και υ-
λοποίησης των έργων που αφορούν τη Λιμενική Ζώνη,
πρέπει να είναι αποκλειστικής ευθύνης των Δ.Σ. των
Οργανισμών και προς αυτήν την κατεύθυνση πιστεύου-
με ότι κινείται και η ΓΓΑ και Λιμενικής Πολιτικής στην
προσπάθεια ορθής υλοποίησης του ν. 2932/2001.

Η Πολιτεία με το ν. 2932/2001 ξεχώρισε 10 λιμάνια
της χώρας με κριτήρια τη θέση, τη δυνατότητα ανάπτυ-
ξης σε συγκεκριμένες λειτουργίες, τα προϋπάρχοντα
οικονομικά στοιχεία και την προβλεπόμενη στο μέλλον
δυναμική τους, και τα όπλισε με ένα εργαλείο ελεγχό-
μενης αυτονομίας, ώστε να προστατεύεται η διαφάνεια
και η νομιμότητα, χωρίς τα Δ.Σ. να χάσουν την ευελιξί-
α που ο νόμος θέλει να τους δώσει.

Είναι απαραίτητο λοιπόν τα Δ.Σ. των Οργανισμών σε συ-

νεργασία με τη Γ.Γ. Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής να
αντισταθούν και να προσπαθήσουν να κατακτήσουν την
απαραίτητη αυτονομία τους αν θέλουν να επιτύχουν.

Στην προσπάθεια αυτή ο βασικός μοχλός πίεσης θα
πρέπει να είναι η ΕΛΙΜΕ, που στα επόμενα χρόνια θα
πρέπει να παίξει βασικό ρόλο στη διαμόρφωση της λι-
μενικής πολιτικής της χώρας.

Εμείς στην Κέρκυρα έχουμε κάνει προσπάθειες απε-
γκλωβισμού και στο πρόβλημα της προσαρμογής των
λιμενικών τελών και στο θέμα προγραμματισμού και
υλοποίησης των έργων χωρίς αντιπαραθέσεις που θα
εμπόδιζαν την ανάπτυξη του λιμένος.

Παράδειγμα της συναινετικής πολιτικής που ακολούθη-
σε ο ΟΛΚΕ Α.Ε. είναι ότι για τα δύο μεγάλα έργα του
προγραμματικού σχεδίου, που δημοπρατούνται εντός
του Ιουνίου του 2004, προϋπολογισμού 33.000.000
ευρώ, τα οποία μελετήσαμε και συντελέσαμε αποκλει-
στικά στην ωρίμασή τους με κόστος μελετών της τάξε-
ως του 1.000.000 ευρώ, που δαπανήθηκε εξ ολοκλή-
ρου από πόρους του ΟΛΚΕ Α.Ε., αποδεχθήκαμε την εκ-
χώρηση του ρόλου του «φορέα υλοποίησης» στην Πε-
ριφέρεια Ιονίων Νήσων, γιατί το υπάρχον νομοθετικό
πλαίσιο μας αγνοεί.

Αυτό δεν σημαίνει ότι θα σταματήσουμε να πιστεύουμε
ότι όλα τα έργα εντός της Λιμενικής Ζώνης θα πρέπει
να εκτελούνται με προϊστάμενη αρχή το Δ.Σ. του Οργα-
νισμού και δ/νους το έργο υπηρεσία την Τεχνική Υπη-
ρεσία. Είναι φανερό από τα παραπάνω ότι οι Οργανι-
σμοί ευρίσκονται σε σταυροδρόμι επιλογών στρατηγι-
κής. Γι' αυτό θεωρώ ότι είναι πρόωρο να μιλάμε για
«χρηματοδότηση ανάπτυξης», για «μεταβολή του χαρτο-
φυλακίου προϊόντων υπηρεσιών σε μη λιμενικές υπη-
ρεσίες» και, τέλος, για «διαμόρφωση ανταγωνιστικής λι-
μενικής πολιτικής».

Κοντολογίς, ας αποδείξουμε ότι θέλουμε οι Α.Ε. να
σταθούν στα πόδια τους και μετά ας μιλήσουμε για το
μέλλον τους.



MINOAN LINES

ΕΛΛΑΔΑ - ΙΤΑΛΙΑ



Στο δρόμο
για το χρυσό



30%

Έκπτωση στο
εισιτήριο επιστροφής

ΠΙΟ ΓΡΗΓΟΡΑ ΠΙΟ ΑΝΕΤΑ

✦ Πάτρα - Κέρκυρα - Ηγουμενίτσα - Βενετία

✦ Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Αγκώνα

NEO Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα - Μπάρι



Αποσκοπούμε στην ευδοκίμηση του ελεύθερου ανταγωνισμού

Για τη διαμόρφωση της τιμολογιακής πολιτικής σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής μιλάει ο κ. Ν. Ιωαννίδης, διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΠΑ, επισημαίνοντας ότι αυτή η διαμόρφωση πρέπει να γίνει σύμφωνα με τους κανόνες της ανοικτής αγοράς με ελεύθερο ανταγωνισμό, λαμβανομένων υπ' όψιν των αντίστοιχων τιμολογίων άλλων λιμένων, καθώς και των κοινωνικών κριτηρίων.

>>> Του Νικ. Ιωαννίδη

Διευθύνοντος συμβούλου Οργανισμού Λιμένος Πατρών Α.Ε.

Θεωρείτε το νέο θεσμικό πλαίσιο επαρκές; Αν όχι, ποιες βελτιώσεις θα προτείνετε στην κυβέρνηση;

Το νέο θεσμικό πλαίσιο που ορίστηκε με το ν. 2932/01, με τον οποίο μετετράπησαν δέκα Λιμενικά Ταμεία, μεταξύ των οποίων και της Πάτρας, από ΝΠΔΔ σε Α.Ε. κοινής ωφελείας με σκοπό την εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, ήταν μια αναγκαιότητα ετών και αφορούσε κυρίως στον τρόπο διαχείρισης των Λιμένων Εθνικής Σημασίας. Αυτό αποδείχθηκε περλίτρα στην πράξη κατά τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του λιμανιού με το νέο θεσμικό πλαίσιο. Όμως, η βελτίωση του θεσμικού πλαισίου ώστε να έχει καλύτερη ευελιξία στην επίτευξη των στόχων των Α.Ε. θεωρείται αναγκαία. Π.χ. η εξαίρεση από το νόμο προσλήψεων μέσω ΑΣΕΠ για την επάνδρωση με εξειδικευμένο προσωπικό και η αυξημένη απαίτηση του διεθνούς ανταγωνισμού των λιμένων, η εξαίρεση των προμηθειών από το ΕΠΠ, η ένταξη σε αναπτυξιακό νόμο των επενδύσεων των Οργανισμών Λιμένων για την υποβοήθηση του επενδυτικού προγράμματος, η πλήρης ένταξη στο ΦΠΑ όλων των λιμενικών τελών, προκειμένου να εκπιπεται το δυνατό μεγαλύτερο μέρος του ΦΠΑ των εισροών, το

θεσμικό πλαίσιο για τα έργα συντήρησης και βελτιώσεις των λιμενικών υποδομών είναι μερικές βελτιώσεις που κρίνονται επιβεβλημένες.

Είστε διατεθειμένοι να παραχωρήσετε τμήμα των δραστηριοτήτων φορτοεκφόρτωσης και αποθήκευσης σε ιδιώτες, κατά τα πρότυπα των ευρωπαϊκών Landlord Ports, ώστε να υπάρχει ανταγωνισμός στο λιμάνι;

Ο ΟΛΠΑ Α.Ε. ως κύριος διαχειριστικός φορέας του λιμανιού, στο πλαίσιο εφαρμογής της κοινοτικής οδηγίας για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών, αποσκοπεί στη λειτουργία των αρχών του ελεύθερου ανταγωνισμού ώστε οι παρεχόμενες υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης στους χρήστες του λιμανιού να είναι δίκαιες και ανταγωνιστικές, στοχεύοντας στην αύξηση της εμπορευματικής κίνησης αυτού.

Πώς σκοπεύετε να χρηματοδοτήσετε την ανάπτυξή σας; Θα μεταβάλετε το χαρτοφυλάκιο προϊόντων και υπηρεσιών με μη λιμενικές υπηρεσίες, που θα προσφέρουν τους όρους για τη χρηματοδότηση λι-



μενικής ανάπτυξης;

Ο ΟΛΠΑ Α.Ε. προσπαθεί να αναβαθμίσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες του, στις οποίες θα προσθέσει και νέες τιμολογήσεις υπηρεσιών. Επίσης, στοχεύει στην ανά-

Ήδη, πρόσφατα τα τιμολόγια του ΟΛΠΑ Α.Ε., που ίσχυαν από το έτος 1998, αναμορφώθηκαν σε ποσοστό περίπου 10%, ενώ σε ορισμένα δεν έγινε καμία αύξηση με σκοπό την προσέλκυση φορτίων στο λιμάνι.



πτυξή του με την ανάληψη κάθε άλλης εμπορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας πέραν των παραδοσιακών λιμενικών υπηρεσιών ως και με τη συμμετοχή του σε εταιρείες επιχειρηματικού κεφαλαίου.

Για το αναπτυξιακό του πρόγραμμα, καθώς και για τις συντηρήσεις και τις βελτιώσεις των λιμενικών υποδομών του, δεν απαιτείται χρηματοδότηση άλλη πλν των ιδίων πόρων του ΟΛΠΑ Α.Ε.

Συγκεκριμένα, ποιες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας προβλέπεται να αναπτύξετε άμεσα ή, έστω, σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα;

Τέτοιες υπηρεσίες είναι η στάθμευση αυτοκινήτων, δικαιώματα πετρελαιούσεων πλοίων, δικαιώματα χρήσης λιμενικών εγκαταστάσεων, πρακτόρευση, εκμετάλλευση καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος κ.λπ.

Πώς θα διαμορφώσετε ανταγωνιστική τιμολογιακή πολιτική; Ποια τιμολόγια θα αναμορφώσετε;

Ο ΟΛΠΑ Α.Ε. θα διαμορφώσει την τιμολογιακή πολιτική σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, την Εθνική Λιμενική Πολιτική και σύμφωνα με τους κανόνες της ανοικτής αγοράς με ελεύθερο ανταγωνισμό, λαμβανομένων υπ' όψιν των αντίστοιχων τιμολογίων άλλων λιμένων, καθώς και των κοινωνικών κριτηρίων.

Σύντομα επίκειται η αναπροσαρμογή των λιμενικών τελών διέλευσης των οχημάτων και πρόσδεσης πλοίων, που παραμένουν τα ίδια από το 1995 και το 1998 αντιστοίχως.

Ποιοι είναι οι κυριότεροι επιχειρηματικοί κίνδυνοι για τη βιωσιμότητα του λιμανιού ως Α.Ε. και πώς θα τους αντιμετωπίσετε;

Η αποβιομηχανοποίηση της πόλης της Πάτρας που έχει συνέπεια τη μη προσέλκυση φορτίων (πρώτες ύλες) και τη μείωση της εμπορευματικής κίνησης, η εξέλιξη βελτίωσης των υποδομών και της πρόσβασης στα ανταγωνιστικά λιμάνια Ηγουμενίστας και Ασφακού (Εγνατία οδός, Ιόνια οδός) και η ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου. Η ανάπτυξη γειτονικών λιμένων όπως το Αίγιο, η Κόρινθος, το Κατάκωλο, η Κυλλήνη, που αποτελούν ανταγωνιστικά λιμάνια για διάφορες κατηγορίες πλοίων και φορτίων.

Η αντιμετώπιση θα γίνει με την προσέλκυση νέων φορτίων σε συνδυασμό με ανταγωνιστική τιμολογιακή πολιτική, την εκμετάλλευση της λιμενικής ζώνης Ρίου, τη βελτίωση της λιμενικής υποδομής για καλύτερες λιμενικές υπηρεσίες, την αύξηση των χύδην φορτίων, των εμπορευματοκιβωτίων και την ολοκλήρωση του νέου λιμανιού, που θα είναι ευρωπαϊκού επιπέδου, και προοπτική κάλυψη των αναγκών για τα επόμενα 50 χρόνια.

Κύριος στόχος της Ραφήνας είναι η ενίσχυση της λιμενικής υποδομής



>>> Της Κατερίνας Χατζηπαράσχου



Προέδρου του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας Α.Ε.

Ένα νέο θεσμικό πλαίσιο, που επιφέρει σημαντικές αλλαγές στη λειτουργία, είναι σύνθημα να παρουσιάσει κενά, παρ' ότι προϋπήρχε το προηγούμενο του ΟΛΠ και του ΟΛΘ. Αυτά τα κενά φάνηκαν μετά τη μετατροπή των δέκα ΝΠΔΔ σε Α.Ε. Κατά την άποψή μου η βασική αιτία είναι ότι αυτά τα λιμάνια ξεκινούσαν από άλλη αφετηρία σε σχέση με τον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ. Η ήδη υπάρχουσα οργάνωση στα δύο λιμάνια, όσον αφορά προσωπικό, τεχνική υποστήριξη, οικονομική αυτοδυναμία κτλ., δεν μπορεί να συγκριθεί με την υπάρχουσα στα άλλα δέκα λιμάνια. Ακόμα και μεταξύ των δέκα λιμανιών υπάρχει διαφορά σ' αυτούς τους τομείς. Και η αλλαγή του νομικού καθεστώτος συνέπεσε σε μία φάση που γίνονται θεαματικές ανακατατάξεις στις θαλάσσιες συγκοινωνίες και τη ναυτιλία γενικότερα. Έτσι, η πίεση του χρόνου είναι μεγαλύτερη.

Είναι γεγονός ότι η Πολιτεία, και συγκεκριμένα το ΥΕΝ, με όσο το δυνατόν πιο γρήγορους ρυθμούς προσπαθεί και καλύπτει με νομοθετικές ρυθμίσεις, όπου χρειάζεται, τα κενά που προκύπτουν. Στην ομαλή λειτουργία των εταιρειών βοηθάει και η νεοδημιουργηθείσα Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, όπως και η συνεργασία που υπάρχει μεταξύ των Α.Ε. και η ίδρυση της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος. Υπό αυτές τις συνθήκες, λοιπόν, πιστεύω ότι στο άμεσο μέλλον η λειτουργία των εταιρειών θα είναι χωρίς ουσιαστικά οργανωτικά και λειτουργικά προβλήματα.

Ο Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας, τουλάχιστον για τα επόμενα χρόνια, είναι σίγουρο ότι έχει να διαχειριστεί ένα επιβατικό λιμάνι με παράλληλες χρήσεις μόνο αλιευτικού και τουριστικού χαρακτήρα. Δεν είναι εμπορικό λιμάνι το λιμάνι της πόλης μας, οπότε δεν προκύπτουν για εμάς τα θέματα που αφορούν τις αλλαγές

στις εμπορικές δραστηριότητες. Μέσα από το επιχειρησιακό σχέδιο που έχουμε ήδη καταρτίσει και είναι προς έγκριση, θα προσπαθήσουμε να αξιοποιήσουμε όλες τις ευκαιρίες που μας παρουσιάζονται, είτε αφορούν λιμενικές υπηρεσίες είτε όχι, ώστε να μπορέσουμε να ενισχύσουμε τη λιμενική υποδομή που παρουσιάζει ελλείψεις και που είναι ο κύριος στόχος μας. Για παράδειγμα, μη λιμενικές υπηρεσίες που πιστεύουμε ότι μπορούμε να εκμεταλλευτούμε είναι η αναβάθμιση των παραλίων, η καλύτερη αξιοποίηση των στεγασμένων και μη χώρων, που η εκμετάλλευσή τους ανήκει στην εταιρεία μετά τη σύμβαση παραχώρησης που υπογράψαμε με το ελληνικό Δημόσιο, όπως και η δημιουργία καταφυγίου τουριστικών σκαφών.

Σε σχέση με τα τιμολόγια μας είναι μονόδρομος, ότι πρέπει να είναι ανταγωνιστικά. Βέβαια αυτό δεν αναιρεί το ότι ο χρήστης πρέπει να πληρώνει. Άρα, ο στόχος μας είναι να πληρώνει ο χρήστης αλλά να «απολαμβάνει» και τις αντίστοιχες υπηρεσίες. Και αυτή η χρέωση να γίνεται με τον πιο αντικειμενικά δίκαιο τρόπο. Βασικός κίνδυνος για εμάς, όπως και για όλες τις εταιρείες που κινούμεθα ως Α.Ε. μέσα στο πλαίσιο της ελεύθερης αγοράς, ανεξάρτητα αν είμαστε εταιρείες του Δημοσίου, αφού ο μοναδικός μέτοχος είναι το ελληνικό Δημόσιο, είναι «να πέσεις έξω» με μεγάλη απόκλιση στις προβλέψεις που κάνεις μέσα από το στρατηγικό και επιχειρησιακό σου σχέδιο για την ανάπτυξη και την ταυτόχρονη ισορροπία μεταξύ των εξόδων και των εσόδων, ώστε να έχεις την ανάπτυξη που απαιτείται χωρίς υπερχρέωση. Άρα, θέλει συνεχή παρακολούθηση ώστε να μπορείς άμεσα να αντιδράσεις σ' ό,τι «κενό» προκύψει και, ανάλογα με την περίπτωση, να επανασχεδιάσεις άμεσα και να το αντιμετωπίσεις.



TOGETHER TO A SAFER WORLD!

Meeting all your Maritime Security needs

- Risk Assessments and Audits
- ISPS Port Facility and Ship Security Assessments
- Security Plans
- General Consultancy Advice
- Procedures
- Training
- Implementation/Provision of Security Services
- Operations

ICTS is a major provider of transport security services throughout the region, employing around 7000 staff and with over 20 years of experience. In Greece, we are since 1988 present in Aviation but also in the Maritime Security. The Company is unique in providing the whole range of clients' requirements, from initial assessments, through planning of new security plans, implementation of those measures, and if the client so wishes, the provision of actual security services, i.e. operations.

For more information, please contact:
ICTS Hellas
Panagiotis Kambouroglou
General Manager

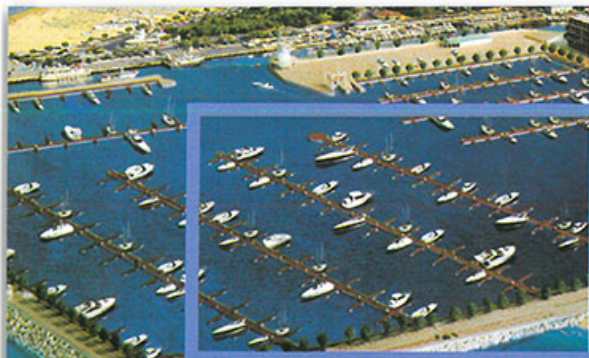
For more information:

e-mail: info@icts.gr, <http://www.icts.gr>

ICTS Greece: Tel. (0030) 210 96 16 642 or 210 96 16 363, Fax (0030) 210 96 15 238

©2002 ICTS Europe B.V. Limited. All rights reserved.

Terms of Use Privacy Statement



Πρωτοποριακές λύσεις και σύγχρονες εφαρμογές για λιμένες και μαρίνες



Τι κοινό παρουσιάζουν οι λιμένες και οι μαρίνες των Καννών, της Μασσαλίας, της Βαλέτας, της Αβάνας, του Κιέλου, του Ντουμπάι, του Ρίμινι, του Σίδνεϊ και της Ραβένας;

Από το 1979 έως σήμερα άνω των 300.000 χλμ. πλωτών προβλητών και εξέδρων έχουν κατασκευαστεί από την εταιρεία Poralu Marine. Με γνώμονα τη διαρκή ανανέωση της τεχνογνωσίας της εταιρείας σε συνδυασμό με την κατασκευή εξοπλισμών υψηλής ποιότητας και ανθεκτικότητας, η Poralu Marine έχει κατακτήσει την παγκόσμια αγορά και φιλοδοξεί δικαίως να διεκδικήσει με επιτυχία και στην ελληνική.

Ο κύκλος εργασιών της Poralu Marine ξεπερνά τα 47 εκατ. ευρώ ετησίως ενώ κατασκευάζονται άνω των 10 χλμ. πλωτών εξέδρων και προβλητών. Η τοποθέτηση των εξοπλισμών αυτών συναντάται κατά 40% στη Γαλλία, όπου είναι και η έδρα της εταιρείας, και κατά 60% στα υπόλοιπα κράτη. Ο τομέας δραστηριοποίησης της εταιρείας συνιστάται κυρίως στην κατασκευή και διάθεση παντός τύπου πλωτού εξοπλισμού για τοποθέτηση σε μαρίνες, ιχθυοκαλλιέργειες, παραθαλάσσιες ξενοδοχειακές και ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις κτλ. Στην Ελλάδα ήδη συναντάμε την ποιότητα των προσφερόμενων κατασκευών της Poralu σε λιμένες, μαρίνες και παραθαλάσσιες ψυχαγωγικές κι όχι μόνο εγκαταστάσεις του Πειραιά, της Ελευσίνας, του Ηρακλείου, της Ερέτριας, της Ύδρας, του Νυδρίου, της Κορίνθου και του Πόρτο Χέλι.

Η υψηλή τεχνογνωσία και εμπειρία στο συγκεκριμένο χώρο αντανακλάται άμεσα σε όλα τα προϊόντα που προσφέρει η εταιρεία. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι σκελετοί και τα πλαίσια των προβλητών συμπεριλαμβάνουν αντικραδασμικά και ανοξείδωτα ελάσματα, συμπληρωματικές δοκούς ενίσχυσης με αποτέλεσμα την ισχυρότητα ανθεκτικότητα τόσο από τις καιρικές εναλλαγές όσο και τους κραδασμούς από τα ανθρώπινα χτυπήματα.

Ειδικά για τους πλωτήρες, η τοποθέτηση δεν απαιτεί τρύπημα του σκελετού αφού δεν χρησιμοποιούνται βίδες,

ενώ το χείλος στήριξης πάχους 28 mm εξασφαλίζει πλήρη ακινησία σε οποιαδήποτε καιρική αναταραχή. Επί πλέον, η τοποθέτηση του πλωτήρα είναι τύπου catamaran με αποτέλεσμα την αποτελεσματική ευστάθεια της προβλήτας. Η μεγάλη ποσότητα των πλωτήρων που τοποθετούνται σε κάθε προβλήτα εξασφαλίζουν τη μείωση στο ελάχιστο των ανθρώπινων τραυματισμών, ενώ τα διαφορετικά ύψη κατασκευής τους δίνουν εξαιρετικά μεγάλες δυνατότητες προσαρμογής τους σε οποιαδήποτε απαίτηση.

Οι σχάρες επιστροφής που χρησιμοποιούνται δεν απαιτούν καμία διαδικασία συντήρησης και αντέχουν ιδιαίτερα στο χρόνο. Το υλικό κατασκευής τους εξασφαλίζει την αντιστοίχισή της, όπως και ελαχιστοποιεί τον κίνδυνο από τραυματισμό που συναντάμε σε άλλες σχάρες όπου χρησιμοποιείται ξύλο ή και βίδες, καρφιά κτλ.

Η Poralu Marine έχει επίσης κατασκευάσει πασαρέλες και γέφυρες για οποιαδήποτε χρήση, εξασφαλίζοντας άριστη εμφάνιση σε συνδυασμό με υψηλή ανθεκτικότητα στις δύσκολες καιρικές συνθήκες του Αιγαίου. Ενδιαφέρον, επίσης, παρουσιάζουν οι καινοτόμες λύσεις που προτείνονται για τα σπρίγγματα και τα αγκυροβόλια των προβλητών, αφού έχουν ήδη διαμορφωθεί λύσεις που εξασφαλίζουν την ακινησία της πλωτής προβλήτας ακόμα και σε σφοδρή κακοκαιρία.

Παράλληλες προτάσεις υπάρχουν και ως προς τη στήριξη των προβλητών σε δοκούς.

Εκτός από το χώρο της θαλάσσιας αναψυχής η Poralu Marine εξειδικεύεται επίσης στις προβλήτες τροφοδοσιών καυσίμων και στις πλωτές εγκαταστάσεις που απαιτούνται στις ιχθυοκαλλιέργειες.

Η πλήρης γκάμα των προσφερόμενων προϊόντων, με πιστοποίηση ISO 9002 από το B.V., και υπηρεσιών συναντάται στην ιστοσελίδα της εταιρείας (www.poralu.fr).

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΩΝ



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΩΝ Α.Ε.

Κτίριο Υπηρεσιών Λιμένα: Όθωνος Αμαλίας & Γούναρη, 26 110 Πάτρα
Τηλ.: +30 2610 329137, Fax: +30 2616 341450, e-mail: olpa@otenet.gr



Νέα PLC από την UTECO

Η νέα οικογένεια των PLC, FX1S, FX1N και FX2N, της Mitsubishi συνδυάζει μικρό μέγεθος και μεγάλες δυνατότητες. Τα μοντέλα FX1S και FX1N ενσωματώνουν επάνω την Base Unit, οθόνη στην οποία μπορούν να εμφανίζονται οι αυξομειώσεις αναλογικών μεγεθών, από Registers, Timers, Counters, όπως επίσης και η κατάσταση εισόδων-εξόδων και Flags. Μέσω πλήκτρων στην οθόνη μπορούμε να παρακολουθούμε τα μεγέθη αυτά. Υπάρχει και η δυνατότητα ενσωμάτωσης ειδικής κάρτας (Option) με 8 ποτενοσιόμετρα στην Base Unit για αλλαγή των Set Points αναλογικών μεγεθών. Ικανότητα επεξεργασίας από 10 μέχρι και 256 I/O με μέγιστο αριθμό 32 αναλογικών εισόδων με κάρτες επέκτασης. Χρόνος κύκλου από 0,55 έως 0,07 μ s και ικανότητα ενσωμάτωσης μεγάλου αριθμού ειδικών Moduls επέκτασης για ειδικές εφαρμογές.

Διαθέτουν, ενσωματωμένες στην Base Unit, 6 εισόδους ως High Fast Input με μέγιστη συχνότητα εισόδου τα 60 KHz, ενώ δύο έξοδοι -οι Y0 και Y1- μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως οδήγηση για Servomotors ή και γενικότερα για εφαρμογές Positioning Control. Μπορούν να επεξεργαστούν προγράμματα μέχρι και 16.000 εντολών, ενώ το μενού των εντολών είναι ενισχυμένο με νέες εντολές επεξεργασίας όπως: PID Control με δυνατότητα Auto-tunning, ικανότητα επεξεργασίας μαθηματικών-λογικών και τριγωνομετρικών πράξεων και πράξεις με δεκαδικούς αριθμούς, ικανότητα επικοινωνίας μέσω κινητού τηλεφώνου (SMS), ενσωματωμένο Real Time Clock, ικανότητα λειτουργίας Ramp Function, ικανότητα δικτύωσης σε Profibus, CC-Link, Device Net, AS Interface, Melsec I/O Link, Melsec FX Peer to Peer.

Τα FX1S, FX1N και FX2N μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε πληθώρα εφαρμογών όπως: Μηχανές συσκευασίας/κοπής και κατεργασίας διαφόρων υλικών, παραγωγής οχημάτων, μηχανές και φούρνους παραγωγής τροφίμων, μηχανές βαφής και κλωστοϋφαντουργίας, αυτοματισμούς βιολογικών καθαρισμών και επεξεργασίας υδάτων, αυτοματισμούς πλοίων.

Νέο Δ.Σ. για τη Φιλαθλητική Ναυτιλιακή Ένωση

Η δευτεραθλήτρια ομάδα του ABS της πρώτης διοργάνωσης



Ύστερα από ψηφοφορία που πραγματοποιήθηκε στη Φιλαθλητική Ναυτιλιακή Ένωση, η οποία διοργανώνει το shipsoccer, αναδείχθηκε το νέο διοικητικό συμβούλιο, το οποίο συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος ο κ. Λεκατοός (Kristen Navigation Inc.), αντιπρόεδρος Κ. Φραγκούλης (Franman Ltd), γεν. γραμματέας Τζ. Γαβριήλ (Golden Union Shipping Co. S.A.), αναπληρωτής γραμματέας Γ. Κλεόπας (Kristen Navigation Inc.), ταμίας Κ. Ποντικός (European Navigation Inc.), γεν. αρχηγός Γ. Πατέρας (Eurobulk Ltd), γεν. έφορος Σ. Κορωνάιος (Tsakos Shipping & Trading S.A.). Μέλη: Ν. Κάρνιακ (Kristen Navigation Inc.), Ν. Τσουκαράκης (Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd), Μ. Πανταζόπουλος (Oceanbulk Maritime S.A.), Α. Πίπας (Oceanbulk Maritime S.A.).

«Offshore» δραστηριότητες του Παναγιώτη Δουβή

Στην προσπάθεια διερεύνησης του τι είναι οι υπεράκτιες (offshore) εταιρείες, πώς δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, ποια είναι τα οφέλη που προσφέρουν, ποιες οι δυνατότητες που παρέχουν, ποια είναι η επίδρασή τους στο εθνικό μας φορολογικό σύστημα αλλά και την παγκόσμια οικονομία, οδηγήθηκε ο συγγραφέας στην απόφαση να αποτυπώσει σ' αυτό το εγχειρίδιο τις γνώσεις, τις διαπιστώσεις, αλλά και τις σκέψεις που προέκυψαν από την ενασχόλησή του με αυτό το αντικείμενο. Για παραγγελίες Κον Π. Δουβή, τηλ. 210-45.11.031, 210-89.62.980.

Λεξικό αγγλοελληνικό & ελληνοαγγλικό εμπορικών - τραπεζικών και χρηματοοικονομικών όρων

Των Ι. Χρυσοβισσιώτη - Ι. Σταυρακόπουλου, Εκδόσεις Παπαζήση

Η νέα έκδοση καλύπτει περίπου 40.000 όρους, έναντι 32.000 του προηγούμενου, την δε ποιοτική πλευρά αφηνύουμε στην κρίση και την κριτική του κοινού, με την ελπίδα ότι και αυτήν τη φορά θα δικαιώσουμε την εμπιστοσύνη του, προσφέροντας ένα αξιόπιστο, επικαιροποιημένο εργαλείο πολλαπλής εξυπηρέτησης.



D. KORONAKIS S.A.

Manufacturers of:

- Wire Ropes
Galvanized - Bright
Preformed
Post pressed (compacted)
Normal - Non Rotating
R or L Hand Lay

*No matter where you are
we stretch out to reach you..*

- Kapa Ropes Multi-Strand (in the ISSA Catalogue)
 - Mooring Tails
 - B&W 40-60
 - Kapa Flex 40-60
- Complying with OCIMF guidelines.
Recommended for TSH and GC'S
- Double braded Ropes for ships and offshore platforms

Stockists of:

- Anchors
- Anchor Chains (stud link)
- Chains
- Accessories
- Cargo Gear
- Rigging Gear
- Slings of:
Woven wire rope
Chain
Polyester (fiber)
Wire

- Pneumatic Fenders

Stocks Around the World:

- Houston • New Orleans • Singapore
- Alexandria • Istanbul • Port Said • Algeciras
- Trieste • Rotterdam • Antwerp • Hamburg
- Immingham • Oporto • Barcelona
- Marseille • Dubai • Durban

D. KORONAKIS S.A.

Head Office: 56, Grivas Str., 185 45 PIRAEUS - GREECE • TEL: +30 210 4060600 (40 Lines)
FAX: +30 210 4615211 • e-mail: koronaki@otenet.gr • website: www.koronakis.gr



Associated member
INTERTANKO

Member of EUROCORD & EWRIS



Εξάμηνο «έκπληξη» για τη ναυτιλία

Βρισκόμαστε σχεδόν στα μέσα της χρονιάς και κοιτάζοντας πίσω στο τελευταίο εξάμηνο, θα μπορούσαμε να πούμε πως ήταν μία περίοδος αρκετά προσοδοφόρα για τη ναυτιλία. Η ανοδική πορεία της ναυλαγοράς Ξηρού φορτίου, η οποία ξεκίνησε τον Αύγουστο του 2002, συνεχίστηκε με όλους τους δείκτες να ενισχύονται σημαντικά.

> > > Από την Overseas Agency Ltd

Ο Baltic Dry κέρδισε την περίοδο που εξετάζουμε 568 μονάδες, σημειώνοντας αύξηση κατά 34,95%, και βρέθηκε στις 2.193 μονάδες. Αντίστοιχη ήταν η πορεία του Baltic Panamax Index, ο οποίος σημείωσε βελτίωση 612 μονάδων, σε ποσοστό 37,77%, φτάνοντας τις 2.232 μονάδες. Επί πλέον, ο δείκτης των Capes παρουσίασε άνοδο κατά 748 μονάδες, ή 35,41%, καθώς διαμορφώθηκε στις 2.860 μονάδες, ενώ τέλος ο δείκτης των Handymaxes σημείωσε αύξηση 3.100 μονάδων, σε ποσοστό 30,17%, και έκλεισε γύρω στις 13.372 μονάδες.

Όσον αφορά τα δεξαμενόπλοια, η ναυλαγορά παρουσίασε στις αρχές του χρόνου έντονες ανοδικές τάσεις. Χαρακτηριστικό είναι ότι οι ναύλοι στα VLCC και τα Suezmaxes έφτασαν τις 100.000 και 75.000 δολάρια την ημέρα αντίστοιχα, γεγονός που αποδόθηκε κυρίως στην αναστάτωση και τη διακοπή της φυσιολογικής ροής του πετρελαίου που δημιουργήθηκε πριν, αλλά και

κατά τη διάρκεια του πολέμου στο Ιράκ. Το τέλος του πολέμου όμως σηματοδότησε και την απότομη πτωτική διόρθωση της ναυλαγοράς, με τα προαναφερθέντα επίπεδα των ναύλων να υποτετραπλασιάζονται.

Στις αγοραπωλησίες, και όσον αφορά τα μεταχειρισμένα φορτηγά, τα επίπεδα των τιμών ακολούθησαν ανοδική τροχιά, κάτι που ήταν αναμενόμενο αν λάβει κανείς υπόψη την πορεία της ναυλαγοράς. Συγκεκριμένα, ένα Capesize περίπου 150.000 τόνων deadweight ναυπηγήσεως 1995, το οποίο σύμφωνα με τις αναφερθείσες πωλήσεις κόστιζε περί τα 23,8 εκατ. δολάρια στα τέλη του 2002, έφτασε τα περίπου 25 εκατ. δολάρια 4 μήνες μετά. Αντίστοιχες μεταβολές παρατηρήθηκαν και στα υπόλοιπα μεγέθη, καθώς ένα Panamax εικοσαετίας κοστολογείτο στα 4,7 εκατ δολάρια πριν από περίπου 6 μήνες, ενώ σήμερα ένα αντίστοιχο πλοίο, γηραιότερο μάλιστα κατά ένα χρόνο (ναυπηγήσεως 1982) φαίνεται να αξίζει γύρω στα 5,25 εκατ. δολάρια.

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΥ ΕΞΑΜΗΝΟΥ

	NAME	SIZE (TS DWT)	BUILT	PRICE (USD)	DATE OF SALE
CAPESIZE	WORLD NORD	150,903	1995-KOREA	25,000,000	21-03-2003
	BULK HELLAS	151,053	1995-JAPAN	23,800,000	20-12-2002
	MINERAL COLUMBIA	150,393	1997-JAPAN	25,000,000	05-12-2002
	FANARI	64,135	1982-JAPAN	5,250,000	22-04-2003
PANAMAX	PANAGIOTIS L.	64,166	1983-JAPAN	4,700,000	06-12-2002
	WIL RIDER	74,044	1995-JAPAN	15,750,000	23-04-2002
	CORONA BRAVE	69,043	1994-JAPAN	13,200,000	16-12-2002
	STELLAR LIGHT	46,747	1998-JAPAN	16,000,000	15-04-2003
HANDYMAX	UNITED CAROLINE	45,000	1998-JAPAN	15,000,000	07-01-2003
	CATHERINE V	37,612	1983-JAPAN	5,200,000	15-04-2003
	ELENA HEART	41,427	1983-JAPAN	4,500,000	11-02-2003

ρια. Τέλος, η ίδια εικόνα επικράτησε και στα Handymaxes, με τις μονάδες 5ετίας να κοστολογούνται στα 15 εκατ. δολάρια στις αρχές της χρονιάς, και μία αύξηση περίπου 1 εκατ. δολαρίων να παρατηρείται σε πρόσφατη πώληση (βλ. αντίστ. πίνακα).

Άνοδος παρατηρήθηκε και στις τιμές των δεξαμενοπλοίων, η οποία υποκινήθηκε από την απότομη βελτίωση της ναυλαγοράς κατά τα τέλη του 2002. Χαρακτηριστικά, ακόμη και υπερήλικες μονάδες που δεν πληρούσαν τις αυστηρότατες πλέον προδιαγραφές διπλού τοιχώματος, βρέθηκαν στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος για κάποιο χρονικό διάστημα. Η πτωτική διόρθωση όμως που έλαβε χώρα, επανέφερε κάποια τάξη καθώς πλέον όλο και περισσότερα δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος πέραν της εικοσαετίας οδεύουν προς τα διαλυτήρια.

Στις ναυπηγήσεις, το τελευταίο εξάμηνο επεφύλασσε ευχάριστες εκπλήξεις για τα ναυπηγεία. Η αυξημένη δραστηριότητα που παρατηρήθηκε κατά τα τέλη του 2002 συνεχίστηκε με ακόμη εντονότερους ρυθμούς. Ως αποτέλεσμα, Ιαπωνία, Κορέα και Κίνα παρουσιάζουν αυτή τη στιγμή πληρότητα ως και το 2005, ενώ οι πλοιοκτήτες που επιθυμούν παράδοση νωρίτερα είναι αναγκασμένοι να διαπραγματεύονται επαναπωλήσεις με τους προνοπτικότερους προνομιούχους που έχουν ήδη θέσει κάποια παραγγελία, σε αρκετά υψηλότερες

τιμές όμως είτε από αυτές της αρχικής παραγγελίας είτε από αυτές που προσφέρουν αυτή τη στιγμή τα ναυπηγεία.

Στις διαλύσεις, η έλλειψη διαθέσιμου τονάζ λόγω της καλής ναυλαγοράς ήταν το κύριο χαρακτηριστικό της περιόδου που εξετάζουμε. Το γεγονός αυτό ώθησε τις τιμές σε αρκετά υψηλά επίπεδα που έφτασαν κατά τον Απρίλιο τα 220-225 δολάρια ανά τόνο light για φορτηγά, γύρω στα 225 δολάρια για πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και περίπου 230 δολάρια για δεξαμενόπλοια, για να καταλήξουν σε αρκετά χαμηλότερα αλλά διόλου ευκαταφρόνητα επίπεδα, σήμερα. Επικεφαλής της αγοράς τέθηκαν τόσο η Ινδία όσο και η Κίνα το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, με την πρώτη να πλήττεται από την απεργία των οδηγών φορτηγών οχημάτων που είχε ως αποτέλεσμα τη συσσώρευση μετάλλου στα διαλυτήρια, και τη δεύτερη να προσπαθεί να αντιμετωπίσει το θανατηφόρο ιό SARS. Την προαναφερθείσα έλλειψη τονάζ ήρθε να διορθώσει η πτώση της ναυλαγοράς των δεξαμενοπλοίων, με αποτέλεσμα 8 VLCC και ULCC να καταλήγουν στις ακτές της Κίνας και, τελευταία, του Μπανγκλαντές. Αξιοσημείωτο γεγονός αποτελεί η πώληση του ULCC "Arctic Blue" στην τιμή-ρεκόρ των 205 δολαρίων ανά τόνο light ή περίπου 13,8 εκατ. δολαρίων, αντίστοιχα.

Ενδεικτικά αναφέρθηκαν, μεταξύ άλλων, και οι ακόλουθες πωλήσεις από τα μέσα Απριλίου έως και σήμερα:

BULKCARRIERS					
NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
SASEBO H.I. HULL NO. 491	170,000	2004-JAPAN	GEARLESS	UNDISCLOSED	OCEAN LONGEVITY
WIL RIDER	74,044	1995-JAPAN	GEARLESS	15,750,000	TURKISH
K.FORTUNE	70,135	1995-KOREA	GEARLESS	14,500,000	MARITIME ENTERPRISES
FANARI	64,135	1982-JAPAN	GEARLESS	5,250,000	GREEK
PUNTA	61,345	1978-JAPAN	GEARLESS	3,200,000	UNDISCLOSED
ICL PARTHIBHAN	55,822	1979-JAPAN	CRANES 3 X 22 1 X 25	2,500,000	INDIAN
ICL RAJA RAJAN	53,507	1978-JAPAN	CRANES 3 X 22 DERRICKS 14 X 5	2,500,000	INDIAN
AGIOS KONSTANTINOS	52,064	2001-JAPAN	CRANES 5 X 30	SOLD ENBLOC FOR 19,000,000 EACH	THENAMARIS
ARTEMIS	52,055	2001-JAPAN	CRANES 5 X 30	>>	>>
DORIC FLAME	52,000	2003-JAPAN	CRANES 4 X 30	21,500,000	UNDISCLOSED
BATEEN	51,000	2002-JAPAN	GEARLESS	REGION 20,500,000 -21,000,000	FAFALIOS SHIPPING
STELLAR LIGHT	46,747	1998-JAPAN	CRANES 4 X 30	16,000,000	UNION COMMERCIAL
SIGANA	42,842	1985-JAPAN	CRANES 4 X 25	6,500,000	EUROPEAN
EASTERN VICTORY	38,888	1986-JAPAN	CRANES 4 X 25	6,800,000	CHANG MYUNG, KOREA
COSTIS	38,411	1985-JAPAN	CRANES 4 X 25	6,400,000	UNDISCLOSED
CATHERINE V	37,612	1983-JAPAN	CRANES 4 X 25	5,200,000	GREEK
YELLOW ROSE	33,347	1985-JAPAN	CRANES 4 X 25	5,750,000	GREEK
CARAVOS EXPLORER	32,490	1977-JAPAN	CRANES 4 X 16	2,150,000	GREEK
HOEGH MISTRAL	30,402	1986-JAPAN	TEU 1204 OPENHATCH GANTRY CRANES 2 X 40	6,500,000	NORWEGIAN
NEA FILIA	28,493	1990-JAPAN	CRANES 4 X 30	7,500,000	GREEK
OCEAN QUEEN	28,460	1995-JAPAN	CRANES 5 X 30	10,750,000	CHINESE
DESERT FALCON	27,490	1980-JAPAN	TEU 224		
CRANES 4 X 25	2,870,000	GREEK			
HELENA PRIDE	24,232	1985-GERMANY	TEU 802 CRANES 4 X 25	3,625,000	THORSEN THAI AGENCIES
MAGNA POWER	23,878	1980-JAPAN	CRANES 5 X 25	2,100,000	GREEK
SEA AMELITA	23,407	1997-JAPAN	CRANES 4 X 30	SOLD ENBLOC FOR 9,500,000 EACH	CLIPPER
JOINT BRIGHT	23,407	1997-JAPAN	>>	>>	>>
JOINT SPIRIT	23,398	1998-JAPAN	>>	>>	>>
LIA	12,296	1983-JAPAN	CRANES 2 X 15	UNDISCLOSED	UNDISCLOSED
KINSALE	8,150	1976-JAPAN	TEU 170 DERRICKS 2 X 20 DERRICKS 3 X 15	SOLD ENBLOC FOR 1,800,000	UNDISCLOSED
KENMARE	8,110	1975-JAPAN	>>	>>	>>

Maritime Cyprus 2003

CONFERENCE

Limassol, 21-24 September 2003



"Widening Shipping Horizons"

- Maritime Security
- Flag State Responsibilities
- Maritime Industrial Relations



For further information please contact:
DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING, MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND WORKS
P.O. Box 56193, 3305 Limassol, Cyprus, Tel: +357 25848100, Fax: +357 25848249
e-mail: maritimecyprus@dms.mcw.gov.cy web site: www.shipping.gov.cy

TANKERS

NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
ARCADIAN 1	259,725	1976-JAPAN	TANKER	9,500,000	OCEAN TANKERS
NAVIX ADVENTURE	258,096	1993-JAPAN	TANKER	REGION 25,000,000 INCL 6 YRS BAREBOAT AT 19,000 PER DAY	FRED CHENG
BESIKTAS	164,626	2001-KOREA	TANKER	47,000,000	UNDISCLOSED
SHANNON SPIRIT	99,335	1987-POLAND	TANKER	SOLD ENBLOC FOR 15,000,000	GROTON PACIFIC CARRIERS
CLARE SPIRIT	99,257	1986-POLAND	>>	>>	>>
MINERVA CONCERT	96,828	1992-JAPAN	TANKER	REGION 25,000,000- 26,000,000	DRYTANK
TEAM JUPITER	48,330	2000-JAPAN	TANKER	SOLD ENBLOC FOR REGION 30,000,000 EACH INCL T/C BACK FOR 7 YEARS	LLOYD FUNDHAUS
TEAM NEPTUN	48,330	2000-JAPAN	>>	>>	>>
HAMBISA	44,549	1997-POLAND	TANKER	25,000,000 INCL T/C BACK FOR 2 YEARS AT 13,000 PER DAY	GERMAN
STAVANGER OAK	37,350	1981-JAPAN	TANKER	3,000,000	UNDISCLOSED
BALTIC CHIEF	37,000	2000-KOREA	PRODUCT CARRIER	SOLD ENBLOC FOR 29,000,000 EACH	BRITISH PETROLEUM
BALTIC COMMANDER I	37,000	2000-KOREA	>>	>>	>>
BALTIC CAPTAIN I	37,000	2000-KOREA	>>	>>	>>
ICE POINT	37,000	2003-KOREA	PRODUCT CARRIER	REGION 30,000,000	METROSTAR MANAGEMENT CORP.
HYUNDAI MIPO 0146	37,000	2003-KOREA	PRODUCT CARRIER	REGION 30,000,000	METROSTAR MANAGEMENT CORP.
PROMAR	36,000	1988-KOREA	TANKER	REGION 8,500,000	STYGA MARITIME
LADY NIL	24,083	1983-FRANCE	CHEMICAL TANKER	7,000,000	UNDISCLOSED
STOLT NTABA	13,946	1991-JAPAN	CHEMICAL TANKER	SOLD ENBLOC FOR 12,500,000 EACH WITH 10 YEARS BAREBOAT AT 9,700 PER DAY	NORWEGIAN
STOLT NTOMBI	13,600	1991-JAPAN	>>	>>	>>

TWENDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
HILLE OLDENDORF	TWEEN	21,060	1969-DENMARK CRANES 5 X 25	TEU 606	1,600,000	UNDISCLOSED
MONTAN	TWEEN	17,330	1984-GERMANY	TEU 642 DERRICKS 1 X 125 DERRICKS 4 X 10 DERRICKS 4 X 35	2,200,000	UNDISCLOSED
HALIM	FREEDOM	17,179	1979-JAPAN	TEU 367 CRANES 2 X 25 CRANES 2 X 22 CRANES 1 X 10	1,200,000	UNDISCLOSED



Towage & Marine Assistance



MARINE SERVICES

SHIP ASSISTANCE IN THE PORT OF KLAIPEDA
COASTAL TOWAGE
TOWING OF FLOATING CRANES AND BARGES
SHIP ESCORT FOR SAFE PASSAGE
STAND BY AT DISABLED VESSELS
SHIFTING OF IMMOBILIZED SHIPS AT ANCHORAGE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
SINGLE BUOY MOORING ASSISTANCE
TOW OUT OF OFFSHORE STRUCTURES
CREW CHANGE ON ANCHORAGE
SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE
FRESHWATER SUPPLY
UNDERWATER REPAIRS

KLAIPEDA LITHUANIA



Towage & Marine Assistance

S.Neries 12, LT-5800 Klaipėda, Lithuania
Tel.: +370 6 310644, Fax: +370 6 311155
E-mail: towage_marine@klaipeda.omnitel.net
www.towage.lt



TWEEDECKERS/MPPs/CONTAINERS

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
AMIGA	SELF DISCHARGE DRY CARGO	16,211	1986-SPAIN	TEU 519 CRANES 4 X 13	5,200,000	SEYANG
ANNIKA L	TWEEN	8,250	1997-RUMANIA	TEU 346 CRANES 2 X 35 CRANES 2 X 16	2,380,000	SYRIAN
HYUNDAI COMMODORE	CONTAINER	61,152	1992-KOREA	TEU 4469 GEARLESS	SOLD ENBLOC FOR UNDISCLOSED PRICE	DANAOS SHIPPING
HYUNDAI DUKE	CONTAINER	61,152	1992-KOREA	>>	>>	>>
HAKUBA MARU	CONTAINER	29,701	1979-JAPAN	TEU 1,584 GEARLESS	P+C TERMS	UNDISCLOSED
JUSTICE CONTAINER	CONTAINER	24,116	1998-JAPAN	TEU 1500 GEARLESS	SOLD ENBLOC FOR 15,500,000 EACH INCL T/C FOR 3YEARS AT 8,500 PER DAY AND ESCALATION OF 500 PER YEAR	GERMAN
ACE CONTAINER	CONTAINER	23,650	1998-JAPAN	>>	>>	>>
AVEIRO	CONTAINER	21,370	1983-GERMANY	TEU 1438 GEARLESS	2,670,000 AT AUCTION	FORTIS BANK
DELPHIC SPIRIT	CONTAINER	21,370	1985-GERMANY	TEU 1438 GEARLESS	3,100,000 AT AUCTION	UNDISCLOSED
HANSA SONDERBURG	CONTAINER	17,600	2003-CHINA	TEU 1400 GEARLESS	20,500,000	MARFLEET
SHELLY BAY	CONTAINER	12,067	1983-JAPAN	TEU 540 GANTRY CRANE 1 X 30	SOLD ENBLOC FOR 2,600,000 (EXERCISE OF PURCHASE OPTION)	CHINA SHIPPING CONTAINER LINES
SEA FLORIDA	CONTAINER	12,066	1983-JAPAN	>>	>>	>>
LUNAR RIVER	CONTAINER	9,636	1982-KOREA	TEU 494 GEARLESS	1,600,000	RUSSIAN
ACACIA	CONTAINER	8,853	1993-JAPAN	TEU 500 CRANES 2 X 35	5,000,000	KIATA-KYUSHU
DOLPHIN ISLAND	CONTAINER	8,016	1985-JAPAN	>>	>>	>>
DOLPHIN HOPE	CONTAINER	8,007	1985-JAPAN	TEU 476 GEARLESS	SOLD ENBLOC FOR 6,500,000	OEL

DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
BLUE WIND	BULKER	81,796	1977-ITALY	16,700	205	CHINA
RIO NEGRO	BULKER	37,798	1978-BRAZIL	8,900	UNDISCLOSED	INDIA
FORTUNA DUCKLING	WOOD CHIP CARRIER	32,725	1972-JAPAN	8,926	210	CHINA
QUEDOC	LAKER BULKER	26,615	1965-CANADA	-	UNDISCLOSED	CANADA
SILVER SEAL	BULKER	24,857	1973-BRAZIL	6,366	UNDISCLOSED	PAKISTAN
GYPSUM KING	BULKER	18,314	1975-CANADA	5,500	UNDISCLOSED	"AS IS" JACKSONVILLE
TANTO DELI	LOGGER	6,587	1974-JAPAN	2,052	187	"AS IS" EAST COAST, INDIA

TECHNICAL COMPANY **S. HILIOU LTD.**

HYDROBLASTING 23.000 PSI

24 HOUR REPAIRS DURING THE VOYAGE



GRITBLASTING OF VESSELS • HYDRO-GRITBLASTING
HYDROBLASTING • CLEANING • PAINTING • GAS-FREE

S. HILIOU LTD.

77, DIMOKRATIAS AVE, 188 63-PERAMA

TEL: (+3010) 44 10 431 - 40 20 304

FAX: (+3010) 4416 887 - 40 20 367

WWW.HILIOS.GR

E-MAIL: HILIOS@HILIOS.GR



DEMOLITION

NAME	TYPE	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
PRACA	TWEEN	27,807	1977-JAPAN	9,202	205	CHINA
TABUK	TWEEN	23,618	1978-KOREA	7,541	222	INDIA
PROSPECTS	TWEEN	17,055	1979-POLAND	7,827	UNDISCLOSED	BANGLADESH
IRAN MEEAD	TWEEN	16,580	1970-BULGARY	6,200	206	INDIA
IVAN ZAGUBANSKI	TWEEN	15,551	1975-UKRAINE	6,856	UNDISCLOSED	INDIA
MANUKAI	CONTAINER	27,107	1970-USA	12,256	112	"AS IS" SAN FRANCISCO
MARAU	ORE-OIL	133,752	1981-BRAZIL	25,839	155	"AS IS" RIO
ARCTIC BLUE	TANKER	484,276	1975-JAPAN	65,577	205	BANGLADESH
S/R NORTH SLOPE	TANKER	175,305	1979-USA	24,706	171	"AS IS" PORTLAND, USA
SEA VICTORY FUJAIH	TANKER	132,285	1978-SPAIN	21,961	215	"AS I
NORFOLK	TANKER	105,684	1979-JAPAN	20,813	223	CHINA
KENTUCKY	TANKER	81,279	1980-JAPAN	14,925	210	BANGLADESH
FAIR SKIES	TANKER	31,165	1975-GREECE	7,042	213	BANGLADESH
JANIS SUDRABKALNS	TANKER	29,690	1979-RUSSIA	8,267	221	INDIA
SCEPTRE	CHEMICAL TANKER	23,985	1871-SWEDEN	7,500	232	INDIA
WARRIOR	CHEMICAL TANKER	23,985	1972-SWEDEN	7,500	232	INDIA
ASIA	TANKER	16,300	1978	5,511	215	INDIA
DA QING 47	TANKER	15,876	1974-CHINA	-	UNDISCLOSED	CHINA
DA QING 48	TANKER	15,356	1974-CHINA	-	UNDISCLOSED	CHINA
SEA STONE	LPG CARRIER	49,486	1971-JAPAN	15,710	160	"AS IS" VALPARAISO, CHILE
GAZ SUN	LPG CARRIER	3,402	1977-GERMANY	1,858	218	INDIA
LUCKY TRAMP	REEFER	5,170	1967-RUSSIA	4,689	UNDISCLOSED	INDIA
MAYA REEFER	REEFER	2,860	1964-UK	-	UNDISCLOSED	TURKEY

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις πριν από έναν χρόνο - Μάιος 2002

BULKCARRIERS

NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
VASCO DE GAMA	151,380	1990-JAPAN	GEARLESS	16,750,000	GREEK
WORLD RAVEN	72,394	1996-JAPAN	GEARLESS	15,500,000	GASTION MONACO BASED
WORLD PROSPER	43,598	1994-JAPAN	CRANES 4 X 30	12,500,000	GREEK
HANEI STAR	37,677	1984-JAPAN	CRANES 5 X 25	4,700,000	VAMVASHIP
EASTERN FOREST	28,470	1990-JAPAN	CRANES 4 X 30	7,075,000	GREEK
EPIC	19,697	1978-KOREA	DERRICKS 4 X 25	1,180,000	TURKISH
HORNG YUN	8,960	1981-JAPAN	DERRICKS 4 X 20 DERRICKS 1 X 15	1,140,000	TAIWANESE

TANKERS

NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
MAERSK VISUAL	110,361	1988-JAPAN	TANKER	18,000,000	CHINESE
SEA NIMROD	64,900	1978-DENMARK	TANKER	REGION 2,000,000 -2,200,000	CREEK
ALAM BERKAT	47,263	1998-JAPAN	TANKER	27,500,000	STELMAR



LIMENES
2003

4η Διεθνής Εκθεση για την Κατασκευή, Ανάπτυξη & Διαχείριση Λιμένων & Τουριστικών Λιμένων

20 & 21 Ιουνίου 2003
Εκθεσιακό Κέντρο Ο.Λ.Π., Πειραιάς
Ώρες λειτουργίας: 10:00-20:00



ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΙΔΑ:

Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας
Δήμου Πειραιά
Ευρωπαϊκού Οργανισμού Λιμένων (ESPO)



Τα Λιμάνια... απογειώνονται!

ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ:

Τεχνικές και κατασκευαστικές εταιρείες
Μελετητικά και τεχνικά γραφεία
Προμηθευτές εξειδικευμένων δομικών υλικών
Εξοπλισμός και υπηρεσίες για λιμάνια
και μαρίνες
Συστήματα και υπηρεσίες για την προστασία
του περιβάλλοντος
Συστήματα μεταφοράς και αποθήκευσης
εμπορευμάτων και container
Logistics και αποθήκευση
Οργανισμοί διαχείρισης λιμένων
και αερολιμένων
Λιμενικά ταμεία και Αρχές αερολιμένων
Εταιρείες διαχείρισης μαρινών
Αρμόδια Υπουργεία και φορείς
Συστήματα και υπηρεσίες ασφάλειας (Security)
Συστήματα διάσωσης και επιβίωσης (Safety)
Τράπεζες
Ασφαλιστικές εταιρείες
Εταιρείες Real Estate
Ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες
Εταιρείες χονδρικής και λιανικής πώλησης
Συστήματα επικοινωνίας και Ναυσιπλοΐας
Προμήθειες (catering, καύσιμα κ.λπ.) και
αποκομιδή απορριμμάτων
Εταιρείες διαχείρισης πλοίων και αεροσκαφών
Εταιρείες χρηματοδότησης πλοίων
και αεροσκαφών
Σύμβουλοι επιχειρήσεων και εκπαίδευσης
Νομικές υπηρεσίες
Ποιοτικός έλεγχος
Υπηρεσίες έρευνας και ανάπτυξης
Εξειδικευμένα έντυπα

Τα εμπορικά και επιβατικά λιμάνια της χώρας εκσυγχρονίζονται σύμφωνα με το νέο πλαίσιο λειτουργίας για την ακτοπλοΐα και τη διάθεση €370 εκ. κατά την τετραετία 2002-2006 για να βελτιωθούν οι λιμενικές υποδομές! Η έκθεση «LIMENES 2003», ως ο καθιερωμένος πλέον τόπος συνάντησης ανταλλαγής απόψεων, ενημέρωσης, κλεισίματος συνεργασιών και συμφωνιών όλων όσων ασχολούνται με την κατασκευή, ανάπτυξη και διαχείριση λιμένων, γίνεται έτσι φέτος περισσότερο επίκαιρη παρά ποτέ.

Για αυτούς που θέλουν να βρίσκονται μέσα στις εξελίξεις, η παρουσία τους στην «LIMENES 2003» είναι κάτι περισσότερο από επιβεβλημένη.

ΠΑΡΑΛΛΗΛΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ



Θεματικές Ενότητες:

- Οι ακτές της Αττικής. Τι αλλάζει ως το 2004;
- Λιμάνια - Ναυτιλία - Περιβάλλον. Η πρόκληση της εποχής μας.
- Χερσαίες εγκαταστάσεις λιμένων. Ο επόμενος πόλος ανάπτυξης.
- Τουριστικοί Λιμένες: Η συμβολή τους στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.
- Τα αεροδρόμια της Ελλάδας: 3 χρόνια μετά από το "Ελ. Βενιζέλος" και 1 χρόνο πριν από τους Ολυμπιακούς του 2004.
- Οι προοπτικές ανάπτυξης του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ:

EuroPartners
QUALITY BUSINESS EVENTS

Τηλ.: 210 92 21 254, 210 92 14 335,
www.europartners.gr

ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ:

FORUM

**ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ**

TANKERS					
NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
STAVANGER PRIDE	29,993	1982-KOREA	TANJKER	2,500,000	ANCORA INVESTMENTS
LODESTAR SPIRIT	13,924	1993-JAPAN	CHEMICAL	REGION 11,550,000	EUROPEAN
HOSHO	7,804	1994-JAPAN	TANKER	7,100,000	MALAYSIAN
DEMOLITION					
NAME	D.W.T.	BUILT	FEATURES	PRICE US\$	BUYERS
AGHIA TRIAS	BULKER	116,630	1977-SWEDEN	UNDISCLOSED	INDIA
VENETICO	BULKER	71,411	1977-JAPAN	143	CHINA
DANAKOS	BULKER	32,671	1971-POLAND	147	INDIA
SKYROS	TWEEN	21,383	1978-CANADA	160	INDIA
EDINBURGH	CONTAINER	48,810	1973-GERMANY	141,5	CHINA
ESSEX	TANKER	362,118	1975-SWEDEN	158	CHINA
CHALLENGE	TANKER	96,539	1976-JAPAN	158	BANGLADESH
TRUST A	TANKER	25,097	1975-SWEDEN	147	INDIA

DISCLAIMER: WHILE ALL POSSIBLE CARE HAS BEEN TAKEN IN PREPARING THE ABOVE REPORT, NO RESPONSIBILITY NOR LIABILITY CAN BE TAKEN FOR THE ACCURACY OF THE ABOVE INFORMATION.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ
ΠΡΟΑΓΩΓΗΣ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΙΑΣ ΜΠΟΤΣΗ

Αριθμός φύλλου 61, ΙΟΥΝΙΟΣ - ΙΟΥΛΙΟΣ 2003
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωπτάκης
Έτος ίδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια
Διευθύντρια Σύνταξης: Αίσα Μαρέζου
Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων: Ηλίας Μπίσιος
Art Director: Γιώργος Παρασκευάς
Ειδικοί Συνεργάτες: Ξέν. Αντωνιάδης, Αν. Δομβρός,
Γιώργος Μπάνας, Τάκης Μακρής, Χαρ. Ψαραύτης
Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρήστος Καπάντας
Υποδοχή Διαφήμισης: Ράνια Πανιαζή
Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακός
Εκτύπωση: ΠΑΛΑΙΣΙΟ Π. ΚΟΚΑΛΛΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.
Καποσαντώνη 3, Μεταμόρφωση, τηλ. 210-28.55.067
Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές (10 τεύχη):
Ιδιώτες: 52,82
Ναυτικοί & φοιτητές: 46,95
Εταιρείες - Οργανισμοί: 61,62
Χώρες Ε.Ε.: 93,91
Χώρες εκτός Ε.Ε.: 102,71

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε. Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7, Πειραιάς, τηλ. 210 - 42.27.111
fax: 210 - 42.26.719, e-mail: gratia@ath.forthnet.gr
www.naftikachronika.gr
Web strategy development by OMNICO

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 παρερμηνεία. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαραχθεί, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



*In GREEK waters
JETOIL leads the way.*

JETOIL, 35 years ago anticipated a growing emphasis on Bunker market activity.

Today JETOIL acts as a principal and independent physical Bunker supplier in Greek waters in all major ports (Piraeus, Salonica, Kalamata, Pylos) as well as other ports and islands within Greek waters (Chalkis, Lavrion, Crete, Kythira, Mylos, Patra). It provides high standard services at competitive prices. It supplies the best quality at the right quantity.

So, if your ships call Piraeus or the other Greek ports, try the best Bunker supplier. Try JETOIL!

JETOIL



Non stop

Intersmooth® Ecoloflex SPC

Proven, patented TBT-free antifouling technology. Constant self-polishing and smoothing. Proven 60 month capable even in severe fouling environments. Control of fouling, fuel efficiency and speed. Options for Newbuilding and Maintenance on a wide range of vessel types. 5000 vessel track record since 1992.

www.intersmoothecoloflexSPC.com

✕ CONSTANT REVOLUTION

✕ International and Intersmooth are trademarks of Akzo Nobel

© International Coatings Limited, 2001

✕ International
Marine Coatings

International Paint (Hellas) S.A.
41, Akti Miaouli, 185 35 Piraeus, Greece.
Tel: +30 210 4295 140 (8 lines), Fax: +30 210 4295 149
E-mail: ip.hellas@uk.akzonobel.com


AKZO NOBEL