ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 138 • 03/2011 www.naftikachronika.gr
64

Θέσεις και επισημάνσεις
για τη νέα δομή του Λ.Σ.

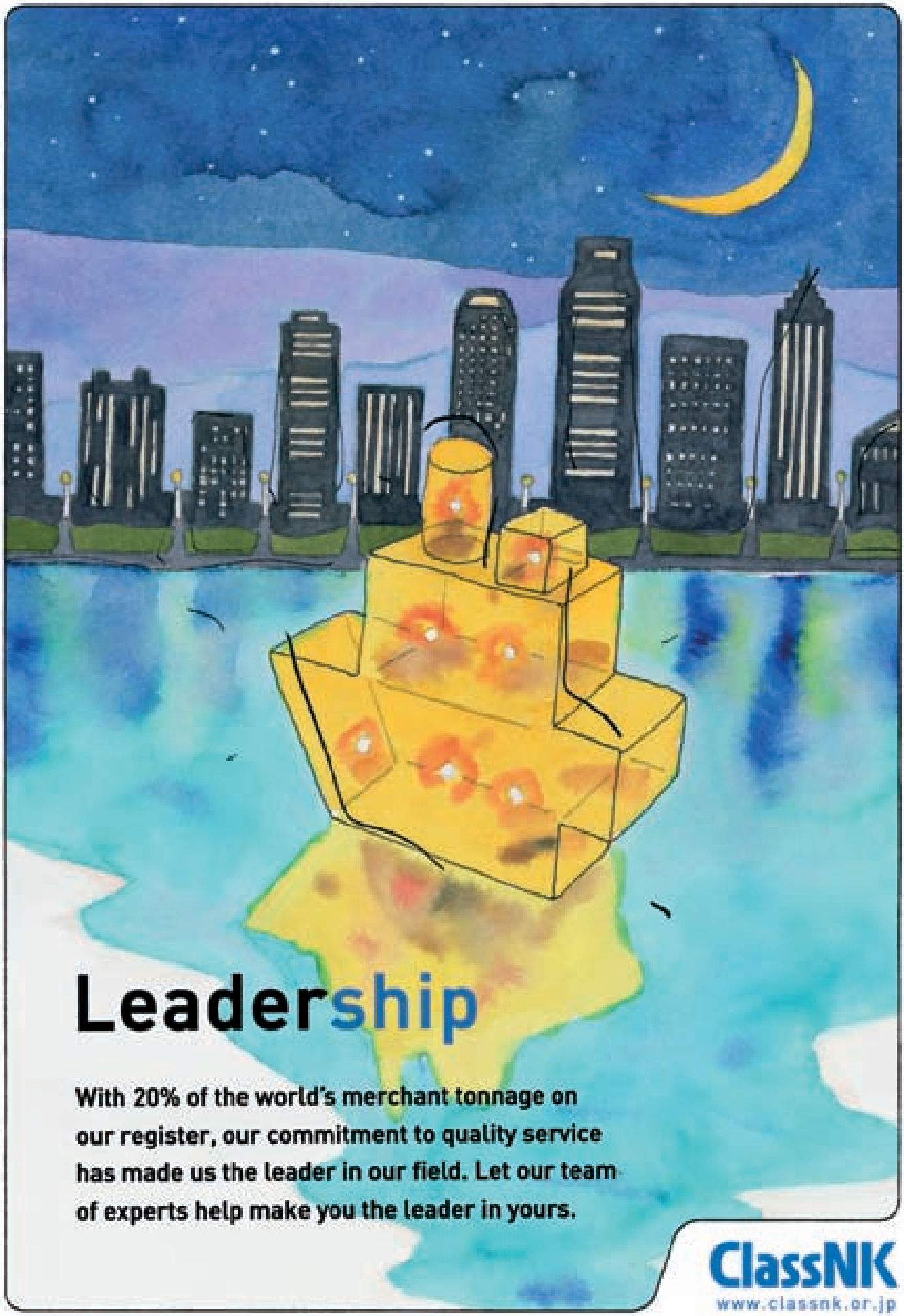
Ποια θα είναι
η πορεία της παγκόσμιας ναυτιλίας
το 2011;

Τα **«Λυβικά μπλουζ»**
και τα απόνερά τους

Επίσκεψη
στο bulk carrier
MV Iolcos Pride

Άμεσα μέτρα
για την ακτοπλοΐα
και τα νησιά μας

Η νέα γενιά πλοιάρχων
Η μεγάλη **ετήσια έρευνα**
των «Ν.Χ.» στις ΑΕΝ της χώρας


Leadership
With 20% of the world's merchant tonnage on our register, our commitment to quality service has made us the leader in our field. Let our team of experts help make you the leader in yours.
ClassNK
www.classnk.or.jp

REMONTOWA

Gdańsk Shiprepair Yard "Remontowa" S.A.

WHERE QUALITY CO-EXISTS WITH ECONOMY

Gdansk Shiprepair Yard "**Remontowa S.A.**" specializes in ship conversions and repairs.
Design and construction of new ships, offshore units and steel structures.

PARAMETERS	*DOCK 1*	*DOCK 2*	*DOCK 3*	*DOCK 4*	*DOCK 5*	*DOCK 6*	*DOCK 7*	*DOCK 8*	*DOCK 9*
Lifting Capacity (t)	900	2 500	6 000	9 000	15 000	25 000	36 000	GRAVING DOCKS	
Docking Capacity (dwt)	1 500	4 000	8 000	18 000	50 000	85 000	135 000	UP TO 300.000	
Overall Length (mtrs)	92	83.8	136	164	189.4	225	256.5	240	380
Supported Length (mtrs)	76	67	125	150	185	210	255	GRAVING DOCKS	
Clear Breadth (mtrs)	16	19.8	24	25.8	37	37	44	40	70
Trim (mtrs)	3	1.8	2.5	3	3	4.5	3	1	1

Contacts

Piraeus Office: **D.C.S.International Ltd.**
SOLE & EXCLUSIVE AGENT FOR REMONTOWA SHIPYARD
107-109, Filonos Str., 185 35 Piraeus, Greece
T: + 30 210 41 81 833, F: + 30 210 41 81 834
E-mail: dcsi@dcsi.gr

Poland: **Remontowa S.A.**
Ul. Na Ostrowiu 1
80958, Gdansk, Poland

PERIEXOMENA_PERIEXOMENA.qxd 16/3/2011 5:33 μμ Page 2

περιεχόμενα

ΤΕΥΧΟΣ 138 / ΜΑΡΤΙΟΣ 2011 / ΚΩΔΙΚΟΣ 1449

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης
Έτος Ιδρύσεως: 1931

4) Editorial

6) Τα σημαντικότερα γεγονότα του Φεβρουαρίου
Του Γιώργου Μπάνου

8) Εν Πλω

14) Τάδε έφη...
Τι «ειπώθηκε» το μήνα που πέρασε

16) Μεσόγειος: Μία θάλασσα αποστάσεων και αποκλείσεων

18) Λυβικά μπλουζ
Του Άλκη Κορρέ

20) Πρόσω ολοταχώς με... Super Low Speed
Του Πάνου Ζαχαριάδη

22) Η κρίση γεννά ευκαιρίες
Συνέντευξη του Γιώργου Μελισσανίδη

26) Θέσεις και επισημάνσεις για τη νέα δομή του Λιμενικού Σώματος

28) Η κυβέρνηση έρχεται να περιπλέξει περαιτέρω τα πράγματα
Του Βαΐτση Αποστολάτου

29) Χάθηκε η ευκαιρία για ουσιαστική αναβάθμιση
Του Θεόδωρου Δρίτσα

30) Ανοίγονται νέοι ορίζοντες
Του Δημήτρη Καρύδη

32) Μην αναλωνόμαστε σε άσκοπους πειραματισμούς
Του Γιάννη Πλακιωτάκη

34) Συνθήκες και προοπτικές στις αγοραπωλησίες ξηρού τονάζ
Του Γ. Γρηγοριάδη

36) Ποια θα είναι η πορεία της παγκόσμιας ναυτιλίας το 2011;
Της Μαρίας Μπερτζελέτου

38) Επίσκεψη στο bulk carrier MV Iolcos Pride

42) Προς τα μικρά νησιά μας
Του Μιχάλη Σακέλλη

46) Να παραμερίσουν όσοι έχουν συνηθίσει στη διαχείριση της μιζέριας
Του Τάσου Αλιφέρη

48) Ώρα μηδέν για τους Έλληνες αερομεταφορείς...
Του Ηλία Μπίσια

52) Τουριστική ανάπτυξη

54) **Έρευνα ΑΕΝ –Σχολές Πλοιάρχων**

68) Οι νέοι δεν φταίνε που έχουν απομακρυνθεί από τη θάλασσα
Συνέντευξη του Γιώργου Βλάχου

70) Μειώθηκε η αίγλη του ναυτικού επαγγέλματος
Συνέντευξη του Δημ. Καραγιάννη

71) Τρεις crew managers επισημαίνουν τις απόψεις τους για τους σπουδαστές των ΑΕΝ

74) Ο διευθυντής και καθηγητές ΑΕΝ Μηχανιώνας απαντούν σε ερωτήσεις των «Ν.Χ.»

78) Οι απόψεις των σπουδαστών

82) Ποιοι νέοι επιθυμούν να σταδιοδρομήσουν ως δημόσιοι υπάλληλοι στο νέο υπουργείο;

84) Περί αλιείας...
Του Μιχαήλ Μαλέρμπα

92) Market News

GRATIA Publications

Ιδιοκτησία:
Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδότης:
Ιωάννα Μπίσια

Διευθυντής:
Ηλίας Γ. Μπίσιας
Διευθύντρια Σύνταξης:
Λίζα Μαρέλου
Creative Director:
Γιώργος Παρασκευάς
Διεύθυνση Διαφήμισης:
Χρήστος Καπάνταης
Υπεύθυνη Διαφήμισης:
Δήμητρα Τσάκου

Πρακτορείο Διανομής
Τύπου: Άργος Α.Ε.

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

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Λεωφ. Συγγρού 132
176 71 Αθήνα
T: 210-92 22 501, 92 48 006
F: 210-92 22 640
editors@naftikachronika.gr

www. naftikachronika.gr
Web strategy development by IT

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

ADV_Layout 1 15/3/2011 12:34 μμ Page 1

GOLDEN UNION

Μια χρυσή καριέρα σε περιμένει

Η Golden Union οραματίζεται το μέλλον της στηριζόμενη από το ανθρώπινο δυναμικό της Ελλάδος.

Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του Ομίλου, στηρίζεται στον Έλληνα αξιωματικό ΕΝ, στην τεχνογνωσία και στο πάθος που διαθέτει.

Εάν επιθυμείς να σταδιοδρομήσεις σε μια κορυφαία και αξιόπιστη ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία, έχεις διάθεση για εξέλιξη και οραματίζεσαι ένα μέλλον με προοπτικές, η Golden Union θα σου εξασφαλίζει μια επιτυχημένη επαγγελματική καριέρα γεμάτη δυνατές συγκινήσεις και εμπειρίες, σύγχρονη τεχνογνωσία και προσωπική ανέλιξη.

Golden Union: Αιγάλεω 8, Πειραιάς 185 45, τηλ. 210 40 61 000, fax: 210 40 61 199 www.goldenunion.gr

EDITORIAL_final_Layout 1 16/3/2011 8:19 πμ Page 4

Καμία **Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού** δεν περισσεύει

«Ναυτιλία δεν είναι μόνο τα καράβια. Ναυτιλία θα πει πρώτα ναυτικοί, έπειτα καλοί ναυτικοί (και στην περίπτωσή μας, καλοί ναυτικοί είναι οι Έλληνες, με πείρα 40 αιώνων) και μετά τα καράβια. Γιατί οι ναυτικοί αποτελούν την ψυχή και τα καράβια το σώμα της ναυτιλίας»

Ανδρέας Γ. Λαιμός, «Ναυτικά Χρονικά», Ιανουάριος 1972

Πέρασαν σχεδόν 40 χρόνια από την εποχή που ο πρώτος ιστορικός της ναυτιλίας μας, ο Ανδρέας Γ. Λαιμός, έγραφε τις παραπάνω σκέψεις προσπαθώντας να πείσει την κυβέρνηση, την πλοιοκτησία, αλλά και το ευρύ κοινό, ότι χωρίς Έλληνες ναυτικούς το μέλλον της ναυτιλίας του έθνους μας, η αιώνια μοίρα του όπως ανέφερε συχνά, θα είναι αβέβαιο.

Από την εποχή εκείνη έγιναν αρκετά για την ενίσχυση της ναυτικής εκπαίδευσης καθώς και την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Αρκετές δεκαετίες όμως μετά, τα θέματα της εκπαίδευσης είναι ακόμη στο προσκήνιο, ενώ η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα συνεχίζει να θεωρείται η μεγάλη απειλή για τη συνέχιση της δυναμικής πορείας του κλάδου. Σε μια θλιμμένη και ανήσυχη εποχή, τις πρωτοβουλίες για θέματα εκπαίδευσης, μια δημοκρατική κυβέρνηση τις παίρνει προφανώς αψηφώντας το δυναμισμό και τις πραγματικές ανάγκες του κλάδου: οι αποφάσεις μάλλον φαίνεται ότι λαμβάνονται ιδεολογικά και όχι στρατηγικά.

Σε αυτό το μήκος κύματος συζητείται έντονα στους «διαδρόμους της εξουσίας» η μείωση των περιφερειακών σχολών, ενώ βραχυκυκλώνεται και καθυστερεί ο εκσυγχρονισμός της παραδοτέας ύλης και της γενικότερης υποδομής τους. Αγνοείται επίσης η επιθυμία καθηγητών και σπουδαστών για ανανέωση των διδακτέων συγγραμμάτων, ενώ θεωρείται (από τους γνωστούς - άγνωστους συμβούλους) «αναγκαία» η κατάργηση της δωρεάν σίτισης και στέγασης σπουδαστών. Πιο σημαντικό, βέβαια, όλων είναι το γεγονός ότι μειώνεται αυθαίρετα ο αριθμός των εισακτέων σπουδαστών, λόγω περικοπής κονδυλίων!

Πριν από λίγα χρόνια, ο πρόεδρος και η γραμματεία του ΝΕΕ ανακοίνωσαν με συγκεκριμένα στοιχεία ότι η ναυτιλία χρειάζεται κάθε χρόνο την εισαγωγή στις ΑΕΝ 2.000 σπουδαστών! Σήμερα, λόγω των χρόνιων αγκυλώσεων της ναυτιλιακής πολιτικής του τόπου, της αναβλητικότητας των

υπουργών Ναυτιλίας και της έλλειψης φαντασίας και εγρήγορσης των συμβούλων τους, οι ΑΕΝ περνούν μια εξαιρετικά δύσκολη -αλλά αναμενόμενη- περίοδο. Και δυστυχώς, τόσο η πλοιοκτησία όσο και η ναυτεργασία δεν απαίτησαν ποτέ, τα πρόσφατα χρόνια, αυτά που τους αξίζουν.

Την ίδια εποχή με την αρθρογραφία του Α.Γ. Λαιμού, ο Μανώλης Κουλουκουντής έγραφε ότι ο Έλληνας ναυτικός είναι η σπονδυλική στήλη της ναυτιλίας, ενώ ο πλοιοκτήτης ο εγκέφαλός της. Τα «Ναυτικά Χρονικά», σε αυτό το πλαίσιο, αποτελούν τη φωνή και τα αυτιά της ναυτιλίας. Θα σταθούμε λοιπόν ιδιαίτερα αυστηροί, καυστικοί και κυνικοί σε οποιαδήποτε, όχι μόνο απόφαση, αλλά και συζήτηση, η οποία θα προσβάλει τη μνήμη όσων δούλεψαν κάποτε με στρατηγική σκέψη και εγρήγορση για την επίτευξη των μεγάλων στόχων σε θέματα ναυτικής εκπαίδευσης.

Σήμερα τα γεγονότα είναι μάλλον ανησυχητικά και δυσοίωνα: Κάθε συζήτηση για το μέλλον της ναυτικής εκπαίδευσης, πριν ληφθούν άτσαλες και πρόχειρες αποφάσεις, πρέπει να συμπεριλάβει προσεκτικά τις απόψεις των πλοιοκτητών, που στηρίζουν έμπρακτα την ελληνική σημαία, αλλά και του Έλληνα ναυτικού, που γνωρίζει εκ των έσω την κατάσταση όπως έχει διαμορφωθεί. Δεν υπάρχει κανένας χώρος για ιδεολογίες και ριψοκίνδυνες, πειραματικές αποφάσεις.

Άλλες ατσαλοσύνες και πεισματικές διαθέσεις δεν πρέπει να ανεχθεί η Ακτή Μιαούλη.

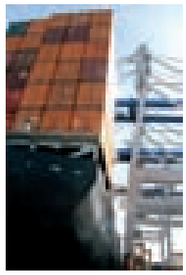
Η.Γ.Μ.

ADV_Layout 1 15/3/2011 12:42 μμ Page 7

Χάραξε μαζί μας την πορεία της καριέρας σου στη θάλασσα και στην ξηρά.

Aiming at Occupational Health & Safety Security Quality Environmental Protection

METROSTAR MANAGEMENT CORP.
"Blueland Centre" 6-8 Agisilaou str., 151 23 Marousi, Athens Greece
Tel.: +30 210 32 10 210, Fax: +30 210 32 12 687
E-mail: star@metrostar.gr, Tlx: 21 41 24 Merma GR



Τα σημαντικότερα γεγονότα του Φεβρουαρίου

Του **Γιώργου Μπάνου,**
Shipping Consultant
George Moundreas Com. S.A.

Ο αραβικός κόσμος εξεγείρεται

Μπορεί η θρυαλλίς που γέννησε τον πρώτο ξεσηκωμό στην Τυνησία να ανάγεται χρονικά στα μέσα του Δεκεμβρίου 2010, μπορεί η εξέγερση στην Αίγυπτο να χρονολογείται στο Γενάρη, το γεγονός όμως που δίνει υπόσταση σε ό,τι αποκαλούμε «εξέγερση του αραβικού κόσμου» παίρνει σάρκα και οστά μέσα στο Φλεβάρη. Σαφώς εννοώ τα γεγονότα στη Λιβύη και την επέκτασή τους στον ευρύτερο αραβικό κόσμο. Διάφορα τα κίνητρα και οι επιδιώξεις σε κάθε χώρα, διαφορετικές οι εκδηλώσεις, ένα όμως κοινό χαρακτηριστικό: το ότι επιδιώκουν την ανατροπή, την αλλαγή προσωποπαγών καθεστώτων, που μετά από πραξικοπηματικές ή αμφίβολης δημοκρατικότητας πρακτικές κατέχουν από μακρού χρόνου την εξουσία, μια εξουσία που προφανώς έχει φτάσει, αν όχι περάσει, τα όριά της.

Ο γράφων δεν διακατέχεται από οίηση ώστε να αποπειραθεί γεωπολιτική ανάλυση των συμβαινόντων. Μιας όμως και γράφει για ναυτιλιακό φύλλο, προσπαθεί να διακρίνει από αυτό το μάλλον πρόωρο στάδιο τις (πιθανές) επιπτώσεις των συμβαινόντων επί της ελληνικής ναυτιλίας. Τις πιθανές, αφού η αμφίβολη έκβαση εμπεριέχει και την επίσης αμφίβολη στάση των νικητών με πιθανές διαφορές από χώρα σε χώρα. Αληθές είναι ότι η ναυτιλιακή επιχείρηση χρειάζεται σταθερό υπόβαθρο. Εξίσου αληθές, όμως, είναι ότι είναι άκρως επικίνδυνο να προγραμματίζεις νέα projects στη βάση μιας «σταθερότητας» όπου η εν δυνάμει ανατροπή, η έκρηξη, υποβόσκουν. Πρόσθετος παράγων αβεβαιότητας η εξέλιξη των τιμών του πετρελαίου.

Υπό αυτήν την έννοια, νομίζω, τα τρέχοντα γεγονότα, όσο και αν είναι προσωρινώς οχληρά, είναι καλοδεχούμενα, αφού εν δυνάμει οδηγούν σε νέα σταθερότητα, σε νέα πραγματικότητα. Ανεξάρτητα από το αν αυτή η νέα πραγματικότητα είναι «καλύτερη» ή «χειρότερη» από την παλαιά, δεν απέχει από το να αποτελεί το γήπεδο όπου καλούμεθα στο εξής να παίξουμε. Προς το παρόν χρειάζεται επαγρύπνηση...

Οι Κινέζοι στην Κρήτη

Δεν γνωρίζω βεβαίως τι θα φέρει το απώτερο μέλλον, θεωρώ όμως ότι σήμερα και για το προβλέψιμο μέλλον έχουμε κάθε λόγο σύσφιγξης των οποιωνδήποτε σχέσεών μας (πολιτικών, οικονομικών, πολιτιστικών και κοινωνικών) με την Κίνα. Στο πλαίσιο αυτής της επιδίωξης, η συμβολή της Ελλάδας στην απομάκρυνση των Κινέζων πολιτών από τις περιοχές κινδύνου της Λιβύης και η ασφαλής μεταφορά τους στην Κρήτη - από ό,τι αντιλαμβάνομαι σε θερμά φιλικό κλίμα- αποτέλεσε θαυμάσια ευκαιρία προαγωγής του εν λόγω σκοπού. Η εκεί μετάβαση του φίλου Κινέζου πρεσβευτή πιστοποιεί του λόγου το αληθές.

Το container και πάλι στο προσκήνιο

Με το ξέπασμα της μεγάλης χρηματοπιστωτικής κρίσης, η αγορά των containers έκανε βουτιά προς τα κάτω. Σε βαθμό που ετέθη πρόβλημα επιβίωσης για μερικούς εμπλεκόμενους σε μεγάλα projects του τομέα.

Μια τέτοια εξέλιξη ήταν απολύτως φυσική, αν λάβει κανείς υπ' όψιν ότι το container αποτελεί την έκφραση της διακίνησης του τελικού προϊόντος (finished product), που τόσο στενά συναρτάται με τη γενική οικονομική κατάσταση και την αγοραστική δύναμη του ευρύτερου κοινού.

Ηδη τα πράγματα φαίνεται να αλλάζουν. Και ενώ μέχρι πρότινος η αναβίωση του container, με κύρια έκφανση τις νέες ναυπηγικές παραγγελίες, βάδιζε αντάμα με εκείνη του bulk-carrier, ήδη διαπιστώνω την κυριαρχία του πρώτου στα δελτία παραγγελιών. Το κερασάκι στην τούρτα αποτέλεσε η φλεβαριάτικη παραγγελία-μαμούθ της A.P. Moeller στην Daewoo. Να υποθέσω ότι βελτιώνεται η τρέχουσα οικονομική κατάσταση και οι προοπτικές διεθνώς; Ίσως!.. Δυστυχώς, πρέπει να εξαιρέσω την Ελλάδα! Προς το παρόν, ελπίζω, τουλάχιστον...

Τα «γεγονότα» είναι ατέλειωτα - ας σταματήσουμε εδώ...

ADV_Layout 1 16/3/2011 4:32 μμ Page 14

ATLANTIC BULK CARRIERS MANAGEMENT LTD

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

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

Εξελίξου μαζί μας,
ταξιδεύοντας την Ελληνική Σημαία.

Ακτή Μιαούλη 41, Πειραιάς, Τ.Κ. 18535
Τηλ.: 210 4292 070, Fax : 210 4292 118
e-mail: atlanticbulk@atlanticbulk.gr
web: http://www.abcmi.com

SKAPOULOS_Layout 1 16/3/2011 8:53 πμ Page 8

Ψίθυροι, σκιές και σκόπελοι στην Ακτή Μιαούλη

Οι αρμόδιοι στο υπουργείο Παιδείας ανακοίνωσαν, μάλλον ισοπεδωτικά, μειώσεις στα πανεπιστημιακά κονδύλια, της τάξης του 30%. Ανακοίνωσαν, επίσης, συγχωνεύσεις Σχολών και Τμημάτων. Ευελπιστούμε ότι όσα ΑΕΙ ασχολούνται με τα ναυτιλιακά γράμματα δεν θα επηρεαστούν, αλλά μάλλον οι οιωνοί δεν είναι ενθαρρυντικοί. Στην απέναντι πλευρά του Αιγαίου, η Τουρκία αναπτύσσεται ως κέντρο ναυτικής (και ναυτιλιακής) εκπαίδευσης με διεθνείς συνεργασίες και ενισχυμένα κονδύλια.

-----//-----

Ερώτηση κρίσεως προς την ηγεσία της Ακτής Βασιλειάδη: Εάν συρρικνωθούν σταδιακά οι κεντρικές υπηρεσίες του υπουργείου που στελεχώνονται από αξιωματικούς του Λ.Σ., πώς θα προσληφθούν νέοι (δημόσιοι) υπάλληλοι, όταν έχει ανακοινωθεί ότι σε όλο τον δημόσιο τομέα για κάθε πέντε υπαλλήλους που θα συνταξιοδοτούνται θα προσλαμβάνεται μόνον ένας;

-----//-----

Άρχισε ο θόρυβος για την κατάργηση μερικών περιφερειακών ΑΕΝ λόγω, κυρίως, έλλειψης καθηγητών (και όχι μόνο κονδυλίων). Μέγα και παράτολμο λάθος θα είναι μια τέτοια απόφαση, διότι οι μικρές περιφερειακές Ακαδημίες ενθαρρύνουν και υποστηρίζουν ένα πιο «οικογενειακό» κλίμα, που ταιριάζει απολύτως στην ατμόσφαιρα όχι μόνο του πλοίου αλλά και της ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας. «Δεν θέλουμε Ακαδημίες - γίγαντες, αλλά αντίθετα συμμαζεμένες σχολές», μας λένε όσοι (δυστυχώς, ελάχιστοι) ασχολούνται, σε πείσμα των καιρών, με τη ναυτική εκπαίδευση από το χώρο της πλοιοκτησίας. Και ο λόγος τους μετράει, διότι αυτοί θα είναι οι αυριανοί εργοδότες.

-----//-----

Μέσα Μαρτίου ξεκινά η καμπάνια κυρίως ενημέρωσης, αλλά και προσέλκυσης, νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Για τέταρτη συνεχή χρονιά το προεδρείο του ΝΕΕ, του μοναδικού επίσημου ναυτιλιακού συμβούλου του κράτους, διανέμει εντελώς δωρεάν ενημερωτικά φυλλάδια προς όλους τους μαθητές Β΄ και Γ΄ λυκείου της χώρας. Διαφαίνεται μάλιστα, σύμφωνα με έρευνα του Πανεπιστημίου Αιγαίου, ότι ένα ποσοστό που αγγίζει το 12% επηρεάζεται από τη συγκεκριμένη καμπάνια. Οι κινήσεις αυτές είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Κάποιες επιπλέον σύγχρονες ενέργειες επικοινωνίας με τη νέα γενιά -σταθερές και μακροπρόθεσμες- θα ενδυνάμωναν αυτή την εξαιρετική πρωτοβουλία.

-----//-----

Μαθαίνουμε ότι τα προβλήματα για την άγονη γραμμή παραμένουν ακόμη πολλά και δυσεπίλυτα. Γηραιός στόλος σε πολλές περιπτώσεις και ανεπίτρεπτες καθυστερήσεις ταλανίζουν πολύ συχνά το επιβατικό κοινό. Και ενώ το Λ.Σ. επιτηρεί την «όλη» διαδικασία, επιβάλλει κυρώσεις και πρόστιμα, εν τούτοις δεν έχει ποτέ ανακληθεί έστω μία άδεια για μη τήρηση σημαντικότατων συμβατικών υποχρεώσεων εκ μέρους των ακτοπλοϊκών εταιρειών. Σε πολλές περιπτώσεις, μάλιστα, εταιρείες, προκειμένου να αναλά-

βουν κάποια επιδότηση για εξυπηρέτηση άγονων γραμμών, υποβάλλουν προτάσεις που είναι αδύνατον να εκπληρώσουν στο βαθμό και στο πλαίσιο που αρχικά συμφωνείται.

-----//-----

Προφανώς ο ΕΟΤ δεν γνωρίζει από διαχείριση κρίσεων και έκτακτων συνθηκών. Η Ισπανία και η Τουρκία, αντιλαμβανόμενες το τουριστικό ρεύμα προς τις χώρες της Μέσης Ανατολής και της Βορείου Αφρικής, που πλέον «χάνεται», ενήργησαν τάχιστα για να προσελκύσουν το εν λόγω κοινό προς δικό τους όφελος. Εμείς αργήσαμε (πάλι).

-----//-----

Νεκρά δελφίνια ξεβράζονται στον Κόλπο του Μεξικού. Μήνες μετά την πετρελαιοκηλίδα, που δημιούργησε τόση αναστάτωση στην αμερικανική γνώμη, οι περιβαλλοντολόγοι έρχονται να κρούσουν τον κώδωνα του κινδύνου για μια πρωτοφανή εμφάνιση νεκρών δελφινιών στις ακτές του Μεξικού και των μικρών νησιών της περιοχής. Τα αίτια δεν είναι ακόμη γνωστά. Πιθανόν να ευθύνονται και κάποιες χημικές ουσίες που χρησιμοποιήθηκαν για να «καθαρίσουν» την περιοχή. Η ναυτιλία και πάλι στο στόχαστρο των ΜΜΕ.

-----//-----

Με αυτό το περιβόητο ολοκαίνουργιο εκθεσιακό κέντρο του Πειραιά, τι θα γίνει τελικά; Θυμόμαστε τις υποσχέσεις των κρατικών και δημοτικών φορέων ότι τα Ποσειδώνια θα επιστρέψουν στο σπίτι τους (και γελάμε πλέον)!

Η νέα διοίκηση του ΥΘΥΝΑΛ ας αναλάβει, επιτέλους, μια ουσιαστική πρωτοβουλία ως προς τη μάλλον φαιδρή κατάσταση που εξελίσσεται κάθε φορά που εκδηλώνεται μια ασθένεια σε μέλος πληρώματος πάνω σε ελληνικό πλοίο. Μας λένε σοβαρές ναυτιλιακές εταιρείες ότι για κάθε ασθένεια που καταγράφεται, λοιπόν (και δεν μιλάμε για τραυματισμό μελών του πληρώματος), αξιωματικοί του Λ.Σ. ανοίγουν φακέλους «προανάκρισης». Και εξετάζουν αν για το «συνάχι» του κάθε εργαζόμενου πάνω στο πλοίο ευθύνεται το ίδιο το πλοίο... ή η εταιρεία (ακόμη και ο πλοιοκτήτης ίσως!)

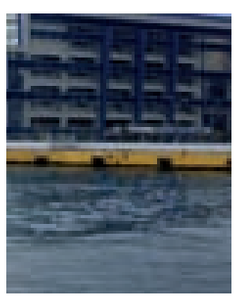
-----//-----

Η πινακίδα με τα μεγάλα μπλε γράμματα στέκεται ακλόνητη στο μέγαρο της Ακτής Βασιλειάδη: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, γράφει. Κάποιοι δεν θέλουν να κατέβει, μας λένε εκ των έσω. Κάποιοι δεν τολμούν επίσης να την κατεβάσουν. Όπως λέει ο απλός λαός: φοβάται ο Γιάννης το θεριό και το θεριό τον Γιάννη!;

-----//-----

Σωστή η πρωτοβουλία του κ. Διαμαντίδη για το ταξίδι στην Κίνα, παρά τους δύσκολους καιρούς. Αυτές οι ενέργειες είναι προς τη σωστή κατεύθυνση ακόμη και αν γκρινιάζουν πολλοί για την έλλειψη κονδυλίων.

Ευελπιστούμε ότι σε αυτούς τους μεμψίμοιρους καιρούς οι παράγοντες του υπουργείου και της πλοιοκτησίας να αξιοποίησαν στο έπακρο τις δυνατότητες που παρουσιάστηκαν με αυτό το ταξίδι. Διότι, πλέον, δεν έχουμε, ως



SKAPOULOS_Layout 1 17/3/2011 4:17 μμ Page 10

Ψίθυροι, σκιές και σκόπελοι στην Ακτή Μιαούλη

έθνος, χρόνο και χρήματα για άσκοπα ταξίδια στις αγορές του κόσμου.

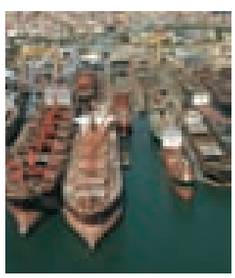
-----//-----

Ο καθηγητής Γεώργιος Βλάχος παρέμεινε (παρά τα αρχικά στοιχήματα πολλών ότι δεν θα αντέξει) στην Ακτή Βασιλειάδη για πολύ καιρό, προκαλώντας μεγάλη αναστάτωση και εκνευρισμό στους εκπροσώπους των ΜΜΕ, της ακαδημαϊκής κοινότητας, ακόμη και του εφοπλισμού.
Τελικά, ο γ.γ. φαίνεται ότι δεν εκνεύρισε μόνον τους συναδέλφους του, αλλά και τους μπλόγκερ, που τον σχολίαζαν συχνά-πυκνά, με αποκορύφωμα τον ίδιο τον υπουργό, ο οποίος και τον «παραίτησε». Εμείς πάντως στα «Ν.Χ.» κάναμε το... Παπί (αν και γνωρίζαμε πολλά από μια... πάπια, μα ποια πάπια!).

-----//-----

Από έναν αναγνώστη (που επιθυμεί να κρατήσει την ανωνυμία του) λάβαμε την ακόλουθη άποψη για το άμεσο μέλλον της ναυτιλίας και της ναυλαγοράς ειδικότερα. Ο σχολιαστής, με μακροχρόνια και σταθερή εμπειρία στο χώρο της πλοιοκτησίας και των ναυλώσεων, παραμένει σκεπτικός για το άμεσο μέλλον, αλλά αισιόδοξος για εκείνους που θα αντέξουν τελικά στη «μάχη» που θα δοθεί. Δημοσιεύουμε την άποψη του αναγνώστη μας στα αγγλικά, για να διατηρηθούν αναλλοίωτα το ακριβές ύφος και ο προβληματισμός του.

«Not just a (Greek) tragedy...
Haven't we seen this before? And yet the song will play, again and again, the very same old suicidal tune, reminiscent of long forgotten decades. Spot vessels infest the oceans as far as the naked eye can see. Explosive bunker prices aggravate the already slim returns provided by the despicable freight rates offered by the ever blood sensing Charterers. True that there is fresh cargo enquiries hitting the market, but those are overwhelmed by the sheer volume of new deliveries invading the already fragile equilibrium and adding fuel to the non-stopping downward spiral. The obvious question inside all shipping heads is whether there is any bottom to this abyss. It's hard to guess, as the imbalance in demand and supply now comes across the board, from Capers to small Handies, from east to west, from the Atlantic to the Pacific. A natural consequence of this tragedy is the absolute freezing of any credible Sale and Purchase activity, being more like the killing calm experienced at the eye of a category five hurricane. The last remaining optimism, expressed by a handful of tanker market analysts at a recent shipping finance conference where dealt with skepticism and ironical smiles from the silent majority of the participants. It's clearly too late for most, now is the time for banks and financial institutions to "pull the plug" off those vain and "debt heavy" players, thus allowing for the healthy stems to grow and eventually flourish once again.
Greetings from a friend»



ADV_Layout 1 16/3/2011 4:34 μμ Page 15

Targeting Quality

TARGET MARINE S.A.

24, Kanigos Street • GR - 185 34 Piraeus - Greece

Tel. 210 4147400, Telex: 211718 TCMT GR., Fax: 210 4222541 - 210 4222542
http: www.targetmarine.gr • e-mail: contact@targetmarine.gr

SKAPOULOS_Layout 1 16/3/2011 8:54 πμ Page 12

Ψίθυροι, σκιές και σκόπελοι στην Ακτή Μιαούλη

Μια ιστορία τρέλας - ένας νόμος αόρατος

Και ενώ όλα δείχνουν ότι η LOUIS CRUISES θα καταλήξει σε συμφωνία με τον ΥΘΥΝΑΛ, Γιάννη Διαμαντίδη για το θέμα του ΝΑΤ και των εγκριτικών πράξεων, δημοσιεύουμε την επιστολή ενός αναγνώστη στην οποία περιγράφεται το ιστορικό του «αόρατου νόμου».

«Το 2005 δημοσιεύθηκε ο νόμος 3409/2005, που στο άρθρο 24 περιέχει ρυθμίσεις για την προσέλκυση στην ελληνική σημαία επιβατηγών πλοίων που εκτελούν περιηγητικούς πλόες, δηλαδή κρουαζιερόπλοιων, παρέχοντάς τους ως κίνητρο την απαλλαγή από ασφαλιστικές εισφορές, τις οποίες θα κάλυπτε το κράτος.

Ο νόμος αυτός, πέντε χρόνια μετά την ψήφισή του, δεν έχει ακόμη εφαρμοστεί και όσοι πίστεψαν σε αυτόν και έφεραν τα πλοία τους στην ελληνική σημαία βρέθηκαν μπροστά σε ένα γραφειοκρατικό κυκεώνα, με τεράστιες απαιτήσεις του ΝΑΤ εναντίον τους με πλήρη παραγνώριση του νόμου, και δεν τους έμεινε άλλη διέξοδος από το να διαγράψουν τα πλοία τους από την ελληνική σημαία.

Το "μεγάλο εμπόδιο"(!) για την εφαρμογή του νόμου είναι οι εγκριτικές πράξεις νηολόγησης των πλοίων σύμφωνα με το άρθρο 13 Ν.Δ. 2687/1953, οι οποίες έχουν αυξημένη τυπική ισχύ και καθιερώθηκαν (και αυτές ως κίνητρα για την προσέλκυση επενδυτών) για να προστατεύουν τους επιχειρηματίες που φέρνουν κεφάλαια από το εξωτερικό και να μην μπορούν οι εκάστοτε κυβερνήσεις να επιβάλλουν ούτε νομοθετικά δυσμενέστερο καθεστώς για τις επενδύσεις που υπήχθησαν στο Ν.Δ. 2687/1953 χωρίς τη συναίνεση των επενδυτών. Όμως η ελληνική γραφειοκρατία εφηύρε ότι οι εγκριτικές πράξεις δεν επιτρέπουν ούτε ευνοϊκότερες ρυθμίσεις με νόμο(!) αλλά και ούτε κανείς αναλάμβανε να τις τροποποιήσει ώστε να συμφωνούν με το νόμο, παρόλο ότι οι εταιρείες κρουαζιερόπλοιων όχι μόνο συναινούσαν, αλλά το ζητούσαν.

Το Δ.Σ. του ΝΑΤ με μια απόφαση το Φεβρουάριο 2007 επέτρεψε ως προσωρινή και ενδιάμεση λύση την αντικατάσταση των ναυτολογίων των κρουαζιερόπλοιων χωρίς καταβολή των εισφορών για ΝΑΤ αλλά με καταβολή των εισφορών των άλλων Ταμείων που συνεισπράττονται με τις εισφορές του ΝΑΤ και αυτό γίνεται μέχρι σήμερα. Όμως, οριστική λύση δεν δόθηκε ποτέ. Καμία εκκαθάριση ναυτολογίου δεν έχει γίνει έως σήμερα για κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία από το 2005, και όταν ένα πλοίο διαγραφεί εκδίδονται εκκαθαρίσεις με βάση το σύνολο των εισφορών ως εάν ο ν. 3409/2005 να μην υπάρχει, «σαν να είναι αόρατος», και αυτά πέρα από πολλές άλλες αγκυλώσεις που έχει ο νόμος και τον κάνουν ανεφάρμοστο ούτως ή άλλως.

Και μετά από όλα αυτά ήρθε και το κερασάκι, η απελευθέρωση της κρουαζιέρας και σε πλοία τρίτων χωρών. Ορθό το μέτρο, αλλά τα πλοία αυτά έχουν περισσότερα προνόμια από τα ελληνικά(!). Μπορούν να κάνουν ό,τι και τα ελληνικά χωρίς όμως τις υποχρεώσεις των ελληνικών, χωρίς ΝΑΤ, χωρίς φόρους, χωρίς ελληνικά πληρώματα και ελληνικές συλλογικές συμβάσεις. Όσο και να θέλει κάποιος να διατηρήσει την ελληνική σημαία σε κρουαζιερόπλοιο, απλώς δεν μπορεί. Γι' αυτό φεύγουν από την ελληνική σημαία και τα τελευταία κρουαζιερόπλοια.

Με αυτά πώς μπορεί το ελληνικό κράτος να προσελκύσει επενδύσεις; Εδώ διώχνει και αυτές που υπάρχουν, και ο πιο πάνω συνδυασμός νομοθετικών μέτρων είναι η επιτομή των μέτρων "πώς να διώχνεις επενδύσεις"».

-----//-----

Πετύχαμε το ακατόρθωτο;

Ο βουλευτής Ηρακλείου Ν.Δ. Μανώλης Κεφαλογιάννης υπέβαλε πρόσφατα στη Βουλή επίκαιρη ερώτηση προς τον υπουργό Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, με θέμα «την εγκατάλειψη της ελληνικής κρουαζιέρας και των Ελλήνων ναυτικών». Η ερώτηση έχει ως εξής:

«Η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας με σειρά παρεμβάσεων και νομοθετικών πρωτοβουλιών, την περίοδο 2004-2007, σε συνεννόηση τόσο με την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία όσο και με τους πλοιοκτήτες, επέτυχε κυριολεκτικά να «αναστήσει» την ελληνική κρουαζιέρα και να εξασφαλίσει απασχόληση σε εκατοντάδες Έλληνες ναυτικούς Η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, έπειτα από 18 μήνες «πλεκτρονικής διακυβέρνησης διαφάνειας κ.λπ.», επέτυχε το ακατόρθωτο: να διώξει από τα ελληνικά λιμάνια τα ξένα πλοία κυκλικής κρουαζιέρας και τα υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοια. Αποτέλεσμα της πολιτικής αυτής ήταν η απώλεια εκατοντάδων θέσεων εργασίας Ελλήνων ναυτικών και λοιπών τουριστικών επαγγελμάτων και σημαντικών εσόδων του Δημοσίου. Ερωτάστε τι πρόκειται να πράξετε για την αποκατάσταση των ζημιών αυτών;»

ADV_Layout 1 16/3/2011 4:36 μμ Page 16

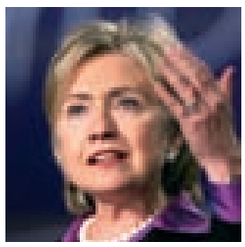
energy for excellence

ELETSON

www.eletson.com

Τάδε έφη...

Τι «ειπώθηκε» το μήνα που πέρασε



«Μείωση σημειώθηκε στον αριθμό των φορτηγών πλοίων και δεξαμενόπλοιων και αύξηση του αριθμού των επιβατηγών και λοιπών πλοίων. Ειδικότερα, τα φορτηγά πλοία μειώθηκαν στα 589 το 2010, σε σύγκριση με τα 606 το 2009, ενώ τα δεξαμενόπλοια μειώθηκαν στα 546, έναντι 555 στο τέλος του 2009».

Από τα στοιχεία που ανακοίνωσε η Ελληνική Στατιστική Αρχή.

«Οι Έλληνες ελέγχουν περίπου το 18,3% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου και περίπου το 17,8% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων, καθιστώντας τους αξιόπιστους εταίρους των μεγάλων εθνών εξαγωγής και εισαγωγής».

Γεώργιος Α. Γράτσος, πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, μιλώντας σε συνέδριο της Capital Link.

«Έχω απαυδήσει πλέον με αυτή την κατάσταση. Πρέπει να κάνουμε πολύ περισσότερα και, ταυτόχρονα, να ξεκαθαρίσουμε στη διεθνή κοινότητα ότι το καλύτερο για όλους θα ήταν να συνταχθούν μαζί μας, στην προσπάθεια που έχουμε δρομολογήσει να απαλλάξουμε την περιοχή από αυτή τη μάστιγα. Τα υπάρχοντα μέσα δεν επαρκούν για να βάλουν τέλος στο φαινόμενο, το οποίο πρέπει να προσεγγιστεί με μεγαλύτερη υπευθυνότητα, αλλά και αποφασιστικότητα και με τη συνδρομή και της διεθνούς κοινότητας».

Από την ομιλία της Αμερικανίδας ΥΠΕΞ, Χίλαρι Κλίντον, στην Επιτροπή Πιστώσεων της Γερουσίας. Σημειώνεται ότι η κ. Κλίντον στη διάρκεια της ομιλίας της επέκρινε έντονα τις ναυτιλιακές εταιρείες για την πληρωμή των λύτρων, διότι συντηρούν το φαινόμενο.

Με αφορμή την ανακοίνωση της Olympic Air για την εκ νέου αναδιάρθρωση του προγράμματος πτήσεών της, **οι ευρωβουλευτές της Ν.Δ. Κώστας Πουπάκης και Γιώργος Κουμουτσάκος κατέθεσαν γραπτή ερώτηση προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή**, εκφράζοντας έντονες ανησυχίες για «σιωπηρή» συγχώνευση των δύο εταιρειών και για την «αύξηση των τιμών των αεροπορικών εισιτηρίων, εξαιτίας κυρίως της έλλειψης ανταγωνισμού και της δημιουργίας σχεδόν μονοπωλιακών καταστάσεων σε ορισμένα δρομολόγια» και ειδικότερα:

α. Πώς κρίνει αυτή τη σχεδόν παράλληλη αναδιάρθρωση του δικτύου των δύο εταιρειών; Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Επιτροπής, ποιος αναμένεται να είναι ο αντίκτυπος στις τιμές των εισιτηρίων δεδομένου ότι μειώνεται ο ανταγωνισμός σε ορισμένους προορισμούς; Πιστεύει ότι τέτοιου είδους πρακτικές ωφελούν τον υγιή ανταγωνισμό και λειτουργούν προς όφελος των καταναλωτών ή προλειαίνουν το έδαφος για τον «εκβιασμό» μιας θετικής απόφασης για τη συγχώνευση των δύο εταιρειών;

β. Στο πλαίσιο ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών, τι μέτρα έχουν υιοθετηθεί από άλλες ευρωπαϊκές κυβερνήσεις σε αντίστοιχες περιπτώσεις, προκειμένου να συγκρατηθούν οι τιμές των αεροπορικών ναύλων σε λογικά επίπεδα και να ενισχυθεί περαιτέρω ο ανταγωνισμός;

Ο πρόεδρος της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ελληνικού Εμπορίου κ. Β. Κορκίδης, αξιολογώντας την επισκόπηση των απολογιστικών στοιχείων του εμπορίου για το 2010, σχολίασε:

«Εξετάζοντας τα στοιχεία και τους δείκτες της πορείας της αγοράς τον τελευταίο χρόνο, μπορούμε να διαπιστώσουμε ότι δεν είναι μόνον η κατάρρευση της κατανάλωσης που έδωσε τη χαριστική βολή στο εμπόριο, αλλά δεν μπορούμε να μην παραδεχθούμε ότι, όσο βουλιάζουν οι πωλήσεις, η ασφυξία στην αγορά θα γίνεται εντονότερη.

Η αλήθεια των αριθμών για τους εμπόρους είναι σκληρή και τα "διαρκή" αρνητικά πρόσημα δείχνουν ότι ακόμη δεν "πιάσαμε πάτο". Πρέπει, επιτέλους, να αντιμετωπίσουμε τα δεδομένα στο ελληνικό εμπόριο με σοβαρότητα και προσοχή και όχι επιπόλαια και καθησυχαστικά. Έχουμε την αίσθηση ότι κάποιοι μάς θέλουν λιγότερους, κάποιοι τους βοηθούν σε αυτήν την επιδίωξη και κάποιοι δεν κάνουν τίποτα».

Ο κ. Κορκίδης επισήμανε επίσης, ορισμένα στοιχεία που προκύπτουν από εκτιμήσεις της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ελληνικού Εμπορίου και βασίζονται στα δεδομένα του Ινστιτούτου Εμπορίου και Υπηρεσιών της ΕΣΕΕ.

«Κατά 30% έχουν αυξηθεί τους τελευταίους μήνες τα λουκέτα, ο συνολικός τζίρος για το 2010 έχει υποστεί μια μείωση περίπου 7,5 δισ. ευρώ, ενώ, σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία, οι εργοδότες στο εμπόριο μειώθηκαν το Δεκέμβριο του 2010 κατά 11%, οι αυτοαπασχολούμενοι σχεδόν κατά 4% και η κρίση φαίνεται ότι σαρώνει ακόμη και τα πολυκαταστήματα.

Όπως προκύπτει από τις πρώτες εκτιμήσεις των δεδομένων, ο συνολικός τζίρος των επιχειρήσεων λιανικού εμπορίου πλην των καυσίμων, το 2010, έφτασε περίπου τα 51 δισ. ευρώ, ενώ το 2008 τα 57 δισ. ευρώ.

Ο συνολικός τζίρος, συμπεριλαμβανομένων των καυσίμων, από 65,9 δισ. ευρώ, υπολογίζεται ότι το 2010 κυμάνθηκε στα 58,5 δισ. ευρώ, δηλαδή έχει υποστεί μια μείωση περίπου 7,5 δισ. ευρώ.

Επιβεβαιώνεται, μάλιστα, κατά την ΕΣΕΕ ότι ο Έλληνας καταναλωτής, παρά το γεγονός ότι περιόρισε κατά πολύ τις μετακινήσεις του και μείωσε την κατανάλωση καυσίμων κατά 10% μέσα σε ένα χρόνο, εν τούτοις, ελέω ΕΦΚ, πλήρωσε 25% περισσότερα.

Αναλυτικότερα, οι κατηγορίες καταστημάτων που κατέγραψαν τη μεγαλύτερη μείωση του κύκλου και του όγκου εργασιών το 2010 ήταν οι ακόλουθες:

- Πολυκαταστήματα, -16,4% σε κύκλο εργασιών και -18% σε όγκο
- Έπιπλα, ηλεκτρικά είδη, οικιακός εξοπλισμός, 34,5% και -34,6%
- Ένδυση - υπόδηση, -21,9% και -23,6%
- Βιβλία - χαρτικά, -14,3% και -16,7%
- Φαρμακευτικά - καλλυντικά, -12,3% και -9,5%
- Μεγάλα καταστήματα τροφίμων, -9,9% και -14,4%
- Τρόφιμα - ποτά - καπνός, -15,1 και -20,0%
- Καταστήματα καυσίμων - λιπαντικών, +13,6% και -20,7%
- Πωλήσεις εκτός καταστημάτων, -25%

APAB_Layout 1 16/3/2011 9:18 πμ Page 16

Μεσόγειος
Μια θάλασσα αποστάσεων και αποκλίσεων

Η κατάσταση στη Μέση Ανατολή και τη βόρεια Αφρική δεν ήταν άγνωστη ή μη αναμενόμενη για τους περισσότερους πολιτικούς αναλυτές και διεθνείς οικονομολόγους. Η κατακόρυφη αύξηση στις τιμές των τροφίμων, ο σημαντικός και αυξανόμενος αριθμός των νεανικών πληθυσμών, αλλά και η δύναμη των τηλεπικοινωνιών και του Διαδικτύου, μετέτρεψαν σε ντόμινο τις εξεγέρσεις όσων θεωρούσαν ότι «κατα»πιέζονται ή υποτιμώνται. Και τελικά, αισθάνονταν αρκετοί νέοι αυτήν τη δυσφορία.

Η ψαλίδα και το χάσμα μεταξύ των οικονομικών και κοινωνικών διαφορών της βόρειας από τη νότια Μεσόγειο ποτέ δεν ήταν τόσο χαοτική αλλά και αλληλένδετη. Ο νέος τρόπος ζωής, καθώς και η εισαγόμενη νοοτροπία που εισέβαλε από τον «γλυκό» Βορρά στην κουλτούρα και πιο πολύ στην καθημερινότητα (μέσω της μουσικής ή του κινηματογράφου) του μέσου Άραβα, δημιουργούσαν επιπρόσθετες καταναλωτικές ανάγκες και νέες επιθυμίες. Ο ένας στους τρεις μάλιστα ευχαρίστως θα έφευγε από την πατρίδα του αν είχε τη δυνατότητα!

Εν τούτοις, ο μέσος νέος Άραβας έβλεπε ότι οι οικονομικές του δυνατότητες όχι μόνο δεν ανελίσσονταν, αλλά, αντιθέτως, ήταν εύθραυστες και ευάλωτες στην εκάστοτε πολιτική των μάλλον διεφθαρμένων κυβερνήσεων και του δημοσίου τομέα των κρατών αυτών. Σήμερα, στο Μαρόκο, στην Αλγερία και την Τυνησία, ο μέσος κάτοικος ξοδεύει το 36% του μισθού του για τα απαραίτητα καθημερινά τρόφιμα, ενώ στην Αίγυπτο, την Κένυα και τη Νιγηρία το ποσοστό αυτό ξεπερνά το 40%. Οι τιμές των τροφίμων ανεβαίνουν διαρκώς, γεγονός που ιστορικά οδηγεί σε συγκρούσεις και επαναστάσεις. Οι πολιτικοί, τυφλωμένοι από τη συνήθεια της εξουσίας και τους αυλικούς- κόλακες, αγνόησαν τα τόσο γνωστά συμπεράσματα του παρελθόντος και θεώρησαν ότι η δύναμη της «αγράμματης» νέας γενιάς είναι όχι μόνον ελεγχόμενη αλλά αμελητέα. Αγνόησαν όμως κυρίως τον κρυφό και απρόσμενο δυναμισμό των ίδιων των νέων πολιτών τους.

Το 60% στην Αλγερία, στο Μαρόκο και στην Αίγυπτο είναι κάτω των 30 ετών, ενώ σε ίδια υψηλά επίπεδα κυμαίνεται η πληθυσμιακή κατανομή στη Σομαλία και την Υεμένη. Στο Ιράκ το ποσοστό ξεπερνά ανησυχητικά το 70%. Από τους παραπάνω νεανικούς πληθυσμούς (15-29 ετών) το 35-37% στην Αίγυπτο, στο Μαρόκο, το Σουδάν και στη Σομαλία σήμερα δεν εργάζεται και δεν πάει σχολείο ή πανεπιστήμιο. Στην Αίγυπτο και στο Ιράκ τα ποσοστά αυτά πλησιάζουν ή και ξεπερνούν το 40%, ενώ στην Υεμένη το ποσοστό που δεν εργάζεται και δεν φοιτά σε σχολεία αγγίζουν απελπιστικά το 49%! Φτώχεια, ανεργία, αναλφαβητισμός, ανέχεια. Κάποιοι ήθελαν τον λαό να παραμένει εξαθλιωμένος, αλλά η οργή του όχλου είναι πάντα απρόσμενη και ανατρεπτική.

Η μεγαλύτερη όμως αμέλεια του συστήματος των χωρών αυτών είναι η δυναμική που ανέπτυξε το Διαδίκτυο ως μέσο πληροφόρησης και ενίοτε χειραγώγησης. Το 56% των νέων Αράβων χρησιμοποιούν το Διαδίκτυο καθημερινά, με αποτέλεσμα όχι μόνο να πληροφορούνται για τις εθνικές και παγκόσμιες εξελίξεις, αλλά να μαθαίνουν να προβληματίζονται, να επιθυμούν και να διαμαρτύρονται, όπως και οι συνομήλικοί τους στον «ελεύθερο», όπως θεωρούν, κόσμο.

Η δύναμη της νεολαίας σε συνδυασμό με την παγκόσμια τεχνολογία στο χώρο του Διαδικτύου και της τηλεπικοινωνίας γενικότερα δεν ελέγχονται πλέον από καμιά κυβέρνηση. Ακόμη και στην Αίγυπτο, που οι Αρχές προσπάθησαν να περιορίσουν την πρόσβαση και τη γενικότερη «λειτουργία» του κυβερνοχώρου τις μέρες των εξεγέρσεων, λησμόνη- σαν ότι ακόμη και οι κυβερνητικοί αξιωματούχοι δεν μπορούν να λειτουργήσουν χωρίς πρόσβαση σε αυτό.

Όλα αυτά τα ανησυχητικά συμβαίνουν στις ίδια θάλασσα με εμάς. Ποτέ η Μεσόγειος δεν ήταν τόσο ανησυχητικά διαιρεμένη.

Η.Γ.Μ.

ADV_Layout 1 16/3/2011 4:51 μμ Page 17

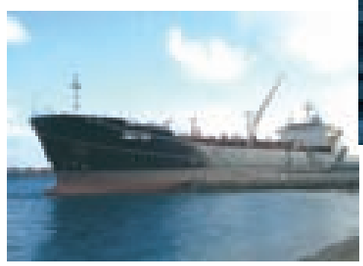
Έχουμε εκατό χρόνια πίσω μας κι όλες τις θάλασσες μπροστά μας!

TOMASOS BROTHERS INC.

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

KORRES_Layout 1 16/3/2011 9:16 πμ Page 18

Λυβικά μπλουζ



Του **Άλκη Κορρέ**

Όχι, δεν πρόκειται για την αισθαντική μουσική των '60s ούτε για χορό σε αργό ρυθμό υπό το σεληνόφως σε παραθαλάσσια βεράντα ξενοδοχείου της Βεγγάζης.

Εδώ μιλάμε για τα άλλα μπλουζ, δηλαδή τις μελαγχολίες που σε πιάνουν όταν διαπιστώνεις ότι τίποτα δεν δουλεύει και ότι δεν έχεις την παραμικρή ιδέα πότε τα πράγματα θα αρχίσουν να λειτουργούν όπως πριν. Το πιθανότερο είναι ότι δεν θα ξαναγίνουν ποτέ όπως παλιά, μπορεί να φτιάξουν, μπορεί να χαλάσουν κι άλλο, αλλά ίδια δεν θα ξαναγίνουν. Ο άνθρωπος απεχθάνεται από τη φύση του την αβεβαιότητα, και όταν αυτή του επιβάλλεται εκ των πραγμάτων, η διάθεσή του χαλάει.

Για τέτοια ανθρώπινα μπλουζ -τα μπλουζ της λύπης και της άσχημης διάθεσης- παίζουν οι μπάντες στις κηδείες στη Νέα Ορλεάνη, για να θυμίζουν στους ζωντανούς ότι η ζωή συνεχίζεται. Για τον ίδιο λόγο τραγουδάνε τα φάδος στην Πορτογαλία, θυμίζοντάς μας ότι όλα έχουν αρχή, μέση και τέλος.

Στη σύγχρονη Λιβύη, όπως την έζησαν οι εκεί εργασθέντες και οι περί τη ναυτιλία τυρβάζοντες, υπήρχε για χρόνια μιαν επίφαση ομαλότητας ως προς τις συναλλαγές, την ασφάλεια και τις εξαγωγές. Οι διάφορες φυλές των κατοίκων της, σφιγμένες σ' έναν μακροχρόνιο κορσέ, έβλεπαν τα χρόνια να κυλούν μέσα σ' ένα μικρόκοσμο αποκομμένο από τον υπόλοιπο κόσμο, αλλά ταυτόχρονα συναλλασσόμενο μ' αυτόν. Τα χρόνια που πέρασαν έτσι ήσαν πολλά και οι νεότεροι νόμιζαν ότι η ζωή έτσι θα συνεχιζόταν, μέχρι που η παγκόσμια κρίση έκανε την εμφάνισή της.

Σε αντίθεση με την επενδυτική ξεραΐλα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποτέλεσμα μιας κοντόφθαλμης ευρωπαϊκής συνθήκης με όνομα ολλανδικής πόλης που έβλαψε πολύ και της γερμανικής μανίας για σκληρό ευρω, το πενταετές πακέτο των 125 δισ. δολαρίων για υποδομές στη Λιβύη φάνταζε σαν μια καταπράσινη όαση με γάργαρα ρυάκια και παραδείσια πτηνά. Η οικονομική της ευχέρεια έδωσε διέξοδο στις αναδου- λειές πολλών Ευρωπαίων, αλλά και ανά την υφήλιο κατασκευαστών, και ολόκληρη η Λιβύη πέρασε σε μια φάση επενδυτικής φρενίτιδας.

Η Λιβύη φάνταζε σαν μια καταπράσινη όαση με γάργαρα ρυάκια και παραδείσια πτηνά. Η οικονομική της ευχέρεια έδωσε διέξοδο στις αναδουλειές πολλών Ευρωπαίων, αλλά και ανά την υφήλιο κατασκευαστών, και ολόκληρη η Λιβύη πέρασε σε μια φάση επενδυτικής φρενίτιδας.

Κτίρια, αεροδρόμια, αυτοκινητόδρομοι, σιδηροδρομικές γραμμές, τέρμιναλ, λιμάνια, τεράστια η ανοικοδόμηση. με το εξαγόμενο σε καλές τιμές πετρέλαιο να τουρμποστροβιλίζει την ήδη «καυτή» οικοδομική δραστηριότητα, ανεβάζοντας τις στροφές της.

Και έξαφνα, εξεγέρσεις, σκοτωμοί, επαναστατημένοι κάτοικοι, χιλιάδες οι νεκροί και απίστευτες δηλώσεις -πολλές επιπέδου δημοτικού σχολείου- στα μέσα ενημέρωσης. Χειρόφρενο στο οικονομικό θαύμα, κτίρια κατεστραμμένα, τανκς στους δρόμους, με ολόκληρο τον πλανήτη να έχει στραμμένα τα μάτια στη Λιβύη, λες και δεν

υπάρχουν άλλες χώρες στην περιοχή με προβλήματα. Φόβοι στην Ευρώπη και αλλού για την περίπτωση περιορισμού των εξαγωγών πετρελαίου και φυσικού αερίου στα μέσα του χειμώνα, που ήδη έχουν επηρεάσει τις διεθνείς τιμές.

Όλα αυτά καλά, θα έλεγε ένας προσγειωμένος Χιώτης καπετάνιος, «...αλλά εμείς τι φταίμε, που καθόμαστε και δεν μπορούμε να ξεφορτώσουμε;».

Δυστυχώς, δεν υπάρχει εύκολη απάντηση στην απορία του καπετάνιου. Μπορούμε, όμως, να κάνουμε κάποια γενικά σχόλια, για να τον βοηθήσουμε να καταλάβει.

Το πρώτο από αυτά έχει να κάνει με το δόγμα, που λέει ότι η εξέλιξη της ιστορίας τελικά έρχεται μέσα από ανατροπές και όχι μέσα από γραμμικές προεκβολές του σημερινού στατους. Για το ίδιο ζήτημα έγραψε πρόσφατα ο Ταλέμπ στο βιβλίο του για τους «Μαύρους κύκνους», δηλαδή αυτά ακριβώς τα γεγονότα που εισάγουν ανατροπές, οι οποίες με τη σειρά τους τοποθετούν στο χάρτη τα σημεία καμπής της ιστορίας. Δεν υπάρχει τίποτα πιο επικίνδυνο, λέει ο συγγραφεύς, χλευάζοντας με τις εγγυήσεις που ζητούν οι τράπεζες ως δανειστές κεφαλαίων, από τις κοντόφθαλμες οικονομικές εξασφαλίσεις οι οποίες αγνοούν παντελώς παράγοντες που μπορούν να ανατρέψουν το σκηνικό, καθιστώντας την αποπληρωμή του δανείου -παρά τις εγγυήσεις- ανέφικτη.

Οι κίνδυνοι αντιμετωπίζονται επιτυχώς εδώ και αιώνες με τις μεθόδους ασφάλισης, αλλά στην αντιμετώπιση της αβεβαιότητας έχουμε μείνει στα παράγωγα, στα στοιχήματα και στις υποκειμενικές πιθανότητες.

Το δεύτερο σχόλιο δεν έχει να κάνει με την ιστορία, αλλά με εμάς τους ίδιους, που πολλές φορές δεν δίνουμε τη σημασία που πρέπει σε αυτό που ονομάζεται «country risk», δηλαδή το προφίλ επικινδυνότητας που συνοδεύει κάθε χώρα. Το προφίλ αυτό λαμβάνει υπόψη τις κυριότερες παραμέτρους που δύνανται να δράσουν βλαπτικά πάνω στην κοινωνική και οικονομική δραστηριότητα, από την υπερχρέωση π.χ. του τραπεζικού της τομέα μέχρι τις κοινωνικές επιπτώσεις ανατροπής ενός μονοκομματικού καθεστώτος.

Το τρίτο και τελευταίο σχόλιο έχει να κάνει με τον ερασιτεχνικό τρόπο που αντιμετωπίζουμε σήμερα την επιχειρηματική αβεβαιότητα. Ως γνωστόν, οι κίνδυνοι αντιμετωπίζονται επιτυχώς εδώ και αιώνες με τις μεθόδους ασφάλισης, αλλά στην αντιμετώπιση της αβεβαιότητας έχουμε μείνει στα παράγωγα, στα στοιχήματα και στις υποκειμενικές πιθανότητες. Δυστυχώς, η επιστήμη σ' αυτό τον τομέα είχε τόσες αστοχίες, ώστε να επιβεβαιώνεται με θλιβερή επαναληπτικότητα η διαπίστωση ότι «το μόνο που γνωρίζουμε για τα προγνωστικά μας είναι ότι θα μας δώσουν λάθος πρόβλεψη».

Με άλλα λόγια, κάπτεν, δεν υπάρχει τελικά απάντηση και καλό θα είναι να μείνουμε στα μπλουζ. Να δώσει ο Θεός να μη δούμε και φοξ τροτ.

ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ_Layout 1 16/3/2011 9:28 πμ Page 20

Πρόσω ολοταχώς με... Super Slow Speed

Του **Πάνου Ζαχαριάδη**
Technical Director Atlantic Bulk Carriers Maritime S.A.

Είναι κοινή λογική, τουλάχιστον για τους Έλληνες πλοιοκτήτες, ότι σε περιόδους ακριβού καυσίμου και χαμηλών ναύλων, συμφέρει τα πλοία να «κόβουν στροφές». Το οικονομικό όφελος από την εξοικονόμηση καυσίμου υπερτερεί της απώλειας 2-3 ημερών ναύλου σε ένα σχετικά «λογκάδο» ταξίδι. Την πρακτική του «slow speed» οι Έλληνες την εφάρμοζαν εδώ και πάρα πολλές δεκαετίες, όποτε οι συνθήκες ήταν κατάλληλες. Και να, που τον τελευταίο καιρό το slow speed το «ανακάλυψαν» και ξένες εταιρείες και μάλιστα ταχύπλοων πλοίων, όπως π.χ. οι κολοσσοί των containerships MSC και Maersk.

Βέβαια, ίσως η ανακάλυψη να έγινε κατά τύχη ή «από σπόντα». Και τούτο, διότι όλοι αυτό τον καιρό μιλούν για μείωση εκπομπών CO_2. Οι εταιρείες αυτές έχουν ολόκληρα τμήματα που ασχολούνται μόνο με τη διαφήμισή τους και τις δημόσιες σχέσεις (P.R.). Έτσι, λοιπόν, μάλλον δόθηκε το σύνθημα: πάμε πιο «slow» για να φανούμε πράσινοι και να βάλουμε στην ιστοσελίδα μας με μεγάλα γράμματα πόσες εκπομπές CO_2 μείωσε η εταιρεία μας. Και στην πορεία ανακάλυψαν μερικές δεκάδες εκατομμύρια δολάρια μείωση στα έξοδα καυσίμων. Φυσικά, γλυκάθηκαν και, ως πονηροί που είναι, είπαν: «Θα πάμε ακόμη πιο σιγά». Και σχεδόν έκπληκτοι διαβάσαμε τις ανακοινώσεις τους, ότι σε άφορτη κατάσταση (ballast) αναγκάζουν πλοία τους, τα οποία είναι σχεδιασμένα για ταχύτητες πάνω από 20 μίλια την ώρα, να πηγαίνουν μόλις 8-9 μίλια την ώρα. Τώρα, πότε ένα πλοίο container είναι σε άφορτη κατάσταση δεν ξέρω, ξέρω όμως, ως τεχνικός, ότι τόσο χαμηλές ταχύτητες σε πλοία σχεδίασης 20+ κόμβων προκαλούν πλήθος προβλημάτων στη μηχανή. Ας είναι, θα τα βρουν μπροστά τους στην πορεία.

Όμως, η υπερβολή δεν είναι προνόμιο μόνο των μεγάλων εταιρειών containerships. Από καιρό τώρα, η Ευρωπαϊκή Ένωση χρηματοδοτεί ερευνητικό πρόγραμμα με θέμα πώς θα καταστεί δυνατόν στο μέλλον οι ταχύτητες των πλοίων (όλων των τύπων) να κατέβουν στα πέντε μίλια την ώρα (ναι, δεν είναι τυπογραφικό λάθος - πέντε μίλια την ώρα). Στο project αυτό συμμετέχουν πανεπιστήμια, μεγάλες εταιρείες και γνωστοί νηογνώμονες. Φυσικά και ναυπηγεία. Για να υπολογίσει κάποιος πόσα παραπάνω πλοία πρέπει να χτίσουν τα ναυπηγεία εάν όλες οι θαλάσσιες μεταφορές γίνονται με πέντε μίλια την ώρα; Και όλα αυτά με έναυσμα τη μείωση εκπομπών CO_2.

Από καιρό τώρα, η Ευρωπαϊκή Ένωση χρηματοδοτεί ερευνητικό πρόγραμμα με θέμα πώς θα καταστεί δυνατόν στο μέλλον οι ταχύτητες των πλοίων (όλων των τύπων) να κατέβουν στα πέντε μίλια την ώρα.

Θεωρώ ότι τα χρήματα των Ευρωπαίων φορολογούμενων θα πιάσουν τόπο, καθότι το project θα έχει μεγάλη γκάμα ενδιαφερόντων θεμάτων να λύσει. Από το τι θα κάνει ένα τέτοιο πλοίο αν πέσει σε λίγο άσχημο καιρουδάκι μέχρι το πώς θα αντιμετωπιστεί η ανία του πληρώματος (40-τόσες μέρες για διαπέραση Ατλαντικού με καιρό μπονάτσα) ή και πώς θα απωθήσει πειρατές, που τώρα θα μπορούν να κυνηγούν το πλοίο κολυμπώντας!

Να δούμε τι άλλο θα ακούσουμε λόγω κλιματικής αλλαγής.

ADV_Layout 1 15/3/2011 12:39 µµ Page 2

carbonpositive

ASSISTS SHIPPING LEARN, PREPARE AND ACT

measurement and monitoring Measuring carbon footprints, emissions calculator for ongoing monitoring.

policy developments Monitoring and analysing international emissions policy developments at the IMO, UNFCCC, EU and US and in other nations and regions.

intelligence and strategy Calculating potential carbon compliance liabilities, assessing regulatory impacts, providing hedging strategy against future regulation, seeking credit for early action ahead of regulation.

market expertise Generating carbon credit revenues, emissions reduction project design and methodology development, voluntary offsetting, investment opportunities and trading strategy.

technology and innovation Identifying clean technologies, finance-raising for technology investment.

visit **www.carbonpositive.com**

I'm carbon**positive**

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

Η κρίση γεννά ευκαιρίες

Συνέντευξη
του **Γιώργου Μελισσανίδη**
Προέδρου Aegean Shipping Management

Στη συνέντευξη που μας παραχώρησε ο κ. Γιώργος Μελισσανίδης, σχολιάζει τη σημερινή εικόνα της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας, καθορίζει τους αναστολτικούς παράγοντες της ναυλαγοράς, απεικονίζει την εικόνα των σπουδαστών ΑΕΝ και περιγράφει τις συνέπειες των αναταραχών στην αραβική ζώνη της Μεσογείου.

Υπάρχουν ενθαρρυντικά σημάδια βελτίωσης στη ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων και ποια είναι αυτά;
Για το ερχόμενο έτος, δεν υπάρχουν σημάδια ανάκαμψης της ναυλαγοράς. Σημαντικός παράγοντας είναι η οικονομική κρίση σε Ευρώπη και Αμερική, που είχε αποτέλεσμα τη μείωση της ζήτησης πετρελαίου περιορίζοντας το ύψος των ναύλων.
Κατά τους ναυτιλιακούς αναλυτές, η προσφορά δεξαμενοπλοίων αναμένεται να αυξηθεί με τον παγκόσμιο στόλο να ενισχύεται, καθώς οι προγραμματισμένες παραδόσεις πλοίων από τα ναυπηγεία είναι περισσότερες. Ανασταλτικός παράγοντας είναι και η έλλειψη ζήτησης διαλύσεων πλοίων. Δεν είναι τυχαίο που η προσφορά ζήτησης product tankers έχει φθίνουσα πορεία. Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο προτάσσουν μια πιο συντηρητική πολιτική μακροχρόνιων ναυλώσεων, οι οποίες εγγυώνται σταθερή ροή εσόδων για μεγάλο χρονικό διάστημα. Αυτή η στρατηγική επιτρέπει κερδοφορία στην εταιρεία, αφού η ναυλαγορά ακολουθεί φθίνουσα πορεία. Θετικό, πάντως, σημάδι είναι η ζήτηση πετρελαίου από τις αναπτυσσόμενες οικονομικά χώρες, όπως αυτές της Λατινικής Αμερικής, οι Ινδία, Κίνα και Ρωσία.

Ποιοι παράγοντες μπορούν να επηρεάσουν θετικά την πορεία των ναύλων και ποιοι αρνητικά;
Για να απαντηθεί αυτή η ερώτηση, θα πρέπει να εξεταστεί σε βάθος το ενεργειακό προφίλ του πλανήτη μας, όπως φαίνεται να διαμορφώνεται στις μέρες μας μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Ασφαλώς, βασικός κανόνας της ναυτιλίας είναι η προσφορά και η ζήτηση. Παράγοντες που επηρεάζουν τους ναύλους είναι τυχόν γεωπολιτικές εντάσεις, καιρικά φαινόμενα, η πειρατεία και, βέβαια, ο πιο σημαντικός, η απόσυρση πλοίων. Αν εξετάσουμε ιστορικά την ενεργειακή κρίση στη δεκαετία του '70, θα δούμε ότι πολλοί επέμεναν στις δυσοίωνες προβλέψεις τους υποστηρίζοντας το τέλος της ενεργειακής ζωής του πλανήτη. Σε σύντομο χρονικό διάστημα, ευτυχώς για όλους μας, διαψεύστηκαν. Τα τελευταία χρόνια συζητείται έντονα το τέλος των αποθεμάτων πετρελαίου και γι' αυτό δεν είναι τυχαίο που πολλοί Έλληνες πλοιοκτήτες στρέφονται στην αγορά πλοίων LNG και LPG.

Πώς κρίνετε την εικόνα της ναυλαγοράς το 2010;
Η ναυλαγορά το 2010 ήταν πολύ αρνητική λόγω της περιορισμένης ζήτησης πετρελαίου, της μειωμένης παραγωγής πετρελαίου, αλλά και του μεγάλου αριθμού προσφερόμενων δεξαμενόπλοιων.

Σημαντική επίπτωση στον ελληνόκτητο στόλο είναι η ολοένα και αυξανόμενη τάση της αντικατάστασης της ελληνικής σημαίας από σημαίες ευκαιρίας, οι οποίες επιτρέπουν τη ναυτολόγηση πληρωμάτων από χώρες του μη ανεπτυγμένου κόσμου με πολύ πιο ανταγωνιστικές αποδοχές.

Θα κατορθώσουν οι ελληνικές εφοπλιστικές εταιρείες να αντιμετωπίσουν την Κίνα και να παραμείνουν μέσα στο παιχνίδι των ναυλώσεων και των διαπραγματεύσεων;

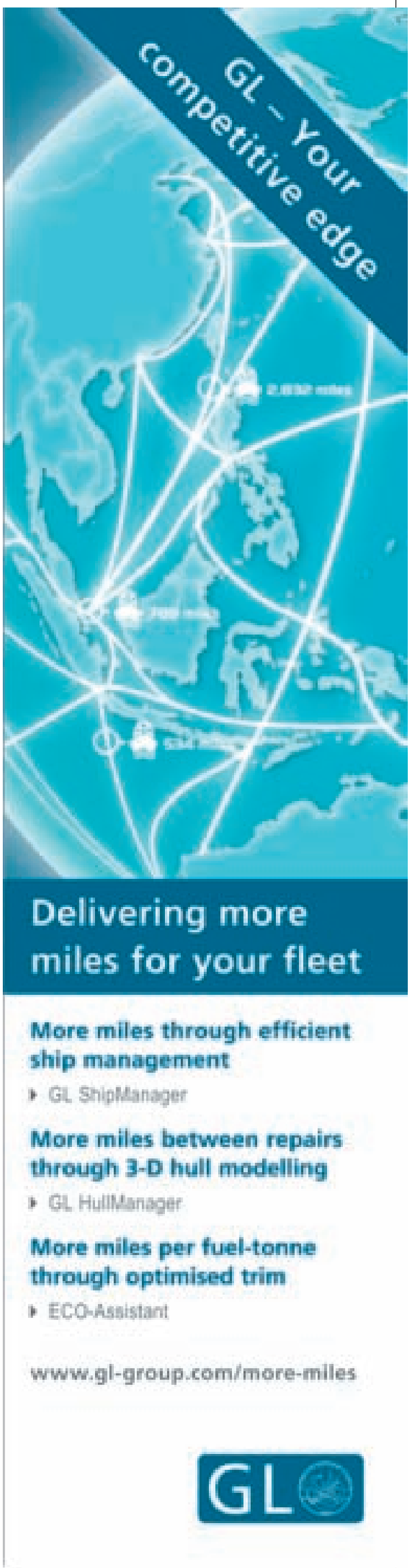
Η Κίνα είναι μια παγκόσμια οικονομική δύναμη με 1,5 δισεκατομμύριο πληθυσμό και το φθηνότερο εργατικό δυναμικό. Η οικονομία της Κίνας άρχισε να αναπτύσσεται από πολύ χαμηλά επίπεδα και έδωσε τεράστιους ρυθμούς ανάπτυξης. Την τελευταία οκταετία υπήρξαν κοσμογονικές αλλαγές στην παγκόσμια οικονομία, αλλά και στη γεωγραφία των μεταφορών. Οι εξαγωγικές χώρες της Ευρώπης δεν έχουν την ίδια κινητικότητα του παρελθόντος. Αντιθέτως, οι αναπτυσσόμενες οικονομικά χώρες όπως είναι η Κίνα, η Ρωσία, η Ινδία, οι χώρες της Λατινικής Αμερικής, έχουν δείξει μια ιδιαίτερη έξαρση των εξαγωγών, αλλάζοντας ουσιαστικά το χάρτη των μεταφορών. Η Άπω Ανατολή γενικά αποτελεί ένα νέο στρατηγικό παράγοντα στα ναυτιλιακά δεδομένα. Είναι γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία παραμένει στην πρώτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης με αρκετή διαφορά από τους υπόλοιπους. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε σύγκριση με τους Κινέζους έχουν την τεχνογνωσία και την εμπειρία που λείπει από αυτούς. Η Κίνα, από την άλλη πλευρά, διαθέτει βασικούς παράγοντες όπως είναι τα ναυπηγεία και το εμπόριο, με αποτέλεσμα να εισέλθει δυναμικά και στην απόκτηση πλοίων. Από την άλλη, ναυλώνουν τα πλοία τους με πολύ χαμηλούς ναύλους, λόγω της κρίσης, και έχουν κάνει κακό στη ναυλαγορά. Το ερώτημα είναι αν μπορούν να αποκτήσουν την τεχνογνωσία ούτως ώστε να ανταγωνιστούν τους Έλληνες. Αυτό θα το δείξει ο χρόνος, αλλά γεγονός είναι ότι βρίσκονται σε πιο πλεονεκτική θέση από τους Έλληνες. Σύμφωνα με ναυτιλιακούς κύκλους, ο στόχος των Κινέζων για τα επόμενα τρία - τέσσερα χρόνια είναι το 50-60% του αργού πετρελαίου που εισάγεται στην Κίνα να διακινείται με πλοία κινεζικών συμφερόντων.

Πώς κρίνετε τη στροφή ορισμένων ελληνικών εφοπλιστικών εταιρειών, οι οποίες με παγοθραυστικά δεξαμενόπλοια ανοίγουν δρόμους σε νέες αναδυόμενες αγορές;

Τα παγοθραυστικά δεξαμενόπλοια έχουν σίγουρα ένα επιπλέον πλεονέκτημα σε σχέση με τα υπόλοιπα πλοία και αυτό είναι σημαντικό για τον πλοιοκτήτη σε περιόδους κρίσεως της ναυλαγοράς. Πιστεύω, όμως, ότι αυτή η πολιτική δεν είναι σωστή, καθώς τα γεωφυσικά φαινόμενα διαρκώς αλλάζουν και τα παγοθραυστικά δεξαμενόπλοια δεν θα έχουν την ίδια ζήτηση με αυτή της περασμένης δεκαετίας.

Λαμβάνοντας υπόψη τη μείωση των Ελλήνων ναυτικών του Ε.Ν., πόσο ανταγωνιστική είναι η επιδίωξη των ναυτιλιακών εταιρειών για εξεύρεση, διατήρηση και προσέλκυση ικανών αξιωματικών;

Είναι γενικώς αποδεκτό πως οι επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης



MELISSANIDIS_final final_Layout 1 16/3/2011 9:39 πμ Page 24

Παράγοντες που επηρεάζουν τους ναύλους είναι τυχόν γεωπολιτικές εντάσεις, καιρικά φαινόμενα, η πειρατεία και, βέβαια, ο πιο σημαντικός, η απόσυρση πλοίων.

έχουν αρχίσει να επηρεάζουν και τη ναυτιλιακή κοινότητα. Μια σημαντική επίπτωση στον ελληνόκτητο στόλο είναι η ολοένα και αυξανόμενη τάση της αντικατάστασης της ελληνικής σημαίας από σημαίες ευκαιρίας, οι οποίες επιτρέπουν τη ναυτολόγηση πληρωμάτων από χώρες του μη ανεπτυγμένου κόσμου με πολύ πιο ανταγωνιστικές αποδοχές.
Η ως άνω παρατήρηση, σε συνδυασμό με το νομοθετικό καθεστώς που αποτρέπει τη θαλάσσια υπηρεσία του Έλληνα αξιωματικού στα υπό ξένη σημαία πλοία, έχει ως αποτέλεσμα να αποτρέπει αφ' ενός τους Έλληνες εν δυνάμει αξιωματικούς από το ναυτικό επάγγελμα και αφ' ετέρου τους έμπειρους και ικανούς αξιωματικούς από τη συνέχιση της καριέρας τους.
Η αβεβαιότητα για την προοπτική του ναυτικού επαγγέλματος είναι διάχυτη στους Έλληνες ναυτικούς και, ως εκ τούτου, η επιδίωξη των ναυτιλιακών εταιριών για την εξεύρεση, διατήρηση και προσέλευση ικανών αξιωματικών φαίνεται για την ώρα μη πραγματοποιήσιμη.

Εκπροσωπώντας μια εταιρεία με σημαντικό αριθμό πλοίων υπό ελληνική σημαία, πώς κρίνετε τη μόρφωση και την τεχνογνωσία των αποφοίτων σπουδαστών ΑΕΝ;
Είναι γεγονός πως η εκπαίδευση των σπουδαστών των ΑΕΝ έχει ποικιλοτρόπως σχολιαστεί είτε από στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών ή ακόμη και από τους ίδιους τους πλοιάρχους και μηχανικούς επί των πλοίων. Η ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα είναι αλήθεια ότι υστερεί απ' αυτή των προηγμένων χωρών σε πολλούς τομείς. Τα σημαντικότερα μειονεκτήματα της ελληνικής ναυτικής εκπαίδευσης είναι:
α) Η υστέρηση σε οργανωτική δομή και σύγχρονο τεχνολογικό εξοπλισμό.
β) Η ελλιπής και αναχρονιστική διδακτέα ύλη, και
γ) Η έλλειψη ικανών εκπαιδευτικών, προερχομένων από το ναυτικό επάγγελμα.

Όλα αυτά έχουν ως αποτέλεσμα αξιωματικοί από άλλες χώρες της Ε.Ε. και όχι μόνο, να είναι επαρκέστερα καταρτισμένοι και ανταγωνιστικοί στις απαιτήσεις του κλάδου.
Εν κατακλείδι, γνώμη μας είναι πως θα πρέπει η ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα να οργανωθεί και να εκσυγχρονιστεί έτσι ώστε να πλαισιώσει τη γενικότερη ναυτική παιδεία και επιδεξιότητα του Έλληνα εν δυνάμει αξιωματικού Ε.Ν.

Οι αναταραχές στη Λιβύη κατά πόσο θα επηρεάσουν την παγκόσμια ναυτιλία και κυρίως τον κλάδο των δεξαμενοπλοίων;
Οι αναταραχές στη Λιβύη, όποια κατάληξη και να έχουν, δεν είναι δυνατόν να επηρεάσουν καθοριστικά την παγκόσμια ναυτιλία και ειδικά τον κλάδο των δεξαμενοπλοίων, και όλα αυτά λόγω αντικειμενικών μεγεθών και αναμενόμενης μικρής διάρκειας των επεισοδίων. Θα έλεγα ότι τα γεγονότα στη Λιβύη, στους προαναφερθέντες τομείς, θα προκαλέσουν αναταράξεις και τίποτε παραπάνω.

Πόσο προετοιμασμένη είστε ως ναυτιλιακή εταιρεία για τις διαρκείς «βουτιές» που καταγράφονται στις διεθνείς ναυλαγορές ιδιαίτερα στο χώρο όπου κινείστε;
Εδώ και χρόνια, λάβαμε όλα εκείνα τα μέτρα που έπρεπε για να αντεπεξέλθουμε στην παρατεταμένη παγκόσμια οικονομική κρίση και στις διαρκείς και ακανόνιστες «βουτιές» που παρατηρούνται στις διεθνείς ναυλαγορές. Αυτό που μας έδωσε τη δυνατότητα να ξεπεράσουμε με τις ελάχιστες απώλειες την κρίση, είναι η δυνατότητα να απασχολούμε μέρος των πλοίων μας στη μεταφορά φορτίων για τις διάφορες δραστηριότητες της AEGEAN. Κατά τ' άλλα, συνεχίζουμε να ενστερνιζόμαστε την αρχή που λέει ότι «η κρίση γεννά ευκαιρίες».

ADV_Layout 1 16/3/2011 4:54 μμ Page 18

International

Intersleek® 900

savings on your annual fuel bill*

Intersleek®900 is the latest generation foul release coating that offers proven savings of up to 9% on your annual fuel bill.

With over 300 vessels now coated, **Intersleek®900**'s proven performance offers significant reductions in greenhouse gas emissions and time in drydock.

Better for the environment, better for your business.

To find out more visit
www.international-marine.com/intersleek900

* Depending on application and in-service conditions

AkzoNobel

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ Λ.Σ._Layout 1 16/3/2011 9:59 πμ Page 26

Θέσεις και επισημάνσεις για τη νέα δομή του Λιμενικού Σώματος

Ξημερώματα Τετάρτης 23 Φεβρουαρίου του 2011 ψηφίστηκε κατά πλειοψηφία και κατ' άρθρο το σχέδιο νόμου για τη σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ακτοφυλακής.

Σύμφωνα με το νομοσχέδιο, το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή ορίζεται ως ο αρμόδιος φορέας της ελληνικής διοίκησης για την εφαρμογή του νόμου στον θαλάσσιο χώρο, στα πλοία, στους λιμένες, στους χερσαίους χώρους και στις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Κύρια αποστολή του σώματος είναι η δίωξη του εγκλήματος και η προστασία των ατομικών και συλλογικών δικαιωμάτων των πολιτών, ο έλεγχος των θαλάσσιων συνόρων της χώρας, η διασφάλιση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, η προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα και η εξασφάλιση της ομαλούς λειτουργίας των εμπορικών πλοίων.

Επίσης, αποστολή του είναι ο έλεγχος σε ελληνικούς λιμένες των πλοίων ανεξαρτήτως σημαίας και των πληρωμάτων τους καθώς και των υπό ελληνική σημαία πλοίων και των πληρωμάτων τους σε λιμένες της αλλοδαπής προς διαπίστωση συμμόρφωσής τους σύμφωνα με τις ισχύουσες εθνικές και διεθνείς νομοθεσίες.

Το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή αποτελεί ένοπλο σώμα ασφάλειας, στρατιωτικά οργανωμένο, το ένστολο προσωπικό του οποίου έχει την ιδιότητα του στρατιωτικού σύμφωνα με τον Στρατιωτικό Ποινικό Κώδικα και άλλες ισχύουσες διατάξεις.

Ακόμη το νομοσχέδιο προβλέπει τη σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής, ως ανώτατη επιτελική Υπηρεσία. Εξασφαλίζεται έτσι η αυτόνομη επιχειρησιακή δράση του.

Λίγες μέρες πριν από την ψηφοφορία ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Θεόδωρος Βενιάμης, μιλώντας στη διαρκή Επιτροπή Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης και Δικαιοσύνης για το εν λόγω σχέδιο νόμου, τόνισε μεταξύ άλλων:

«Εμείς οι Έλληνες εφοπλιστές είμαστε πατριώτες, τον πλούτο μας και τις ενέργειές μας τα έχουμε κάνει εκτός Ελλάδος, αλλά ζούμε και ήρθαμε στην Ελλάδα και μεταφέραμε εδώ την τεχνογνωσία μας, τον πλούτο, τις επενδύσεις μας, έχοντας σαν βάση ένα: one stop shop, ένα υπουργείο, το οποίο να εξυπηρετεί την ελληνική ναυτιλία.

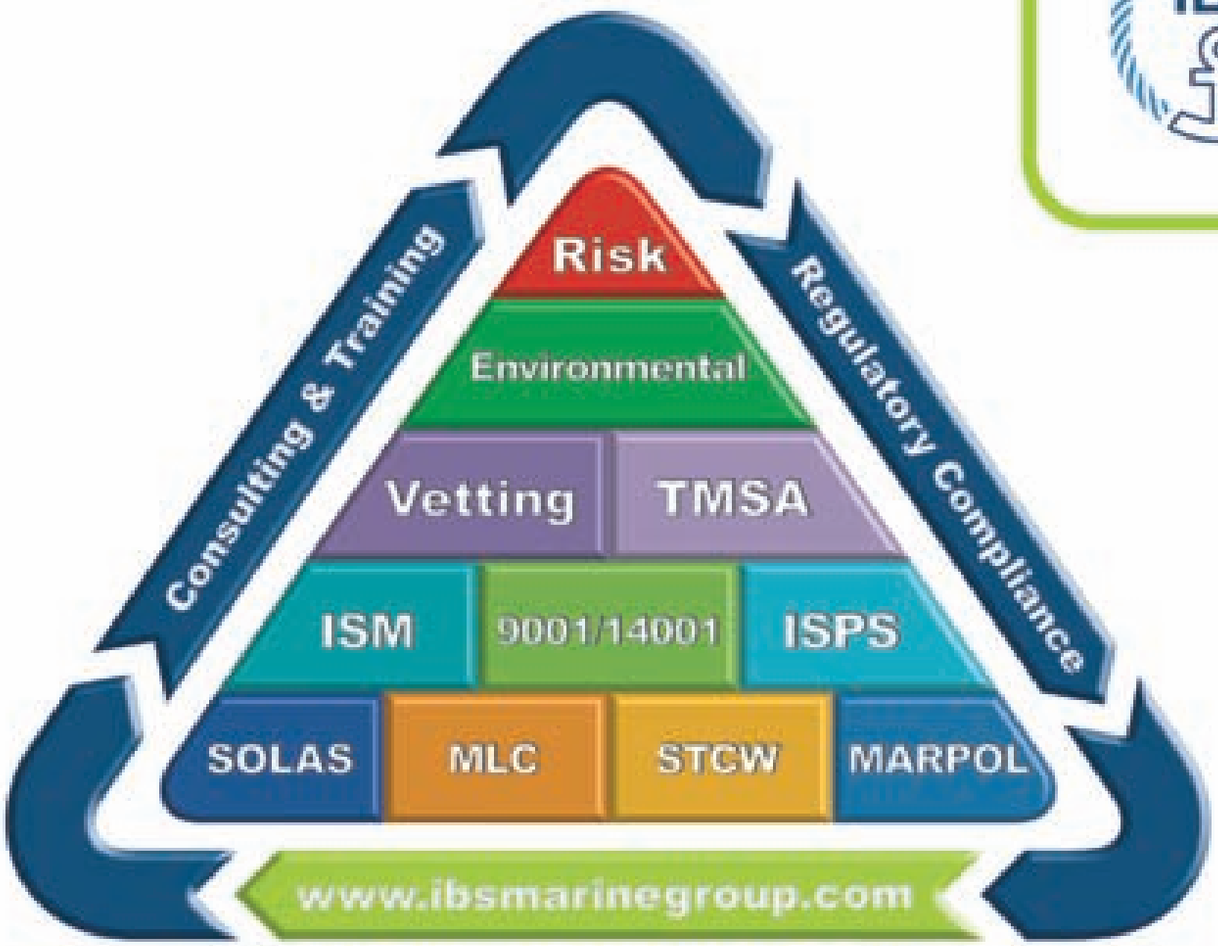
Διαβάζοντας το σημερινό νομοσχέδιο, καταλαβαίνουμε ότι περισσότερο ασχολείται με το πώς θα διαλύσει το υπουργείο Ναυτιλίας, παρά το πώς θα δημιουργήσει μια Ακτοφυλακή. Κατ' αρχήν, μπορούσε κάποιος να δημιουργήσει μια ακτοφυλακή. Δεν είναι ανάγκη να καταργήσουμε το Λιμενικό. Καλά ήταν το λιμενικό και καλά ήμασταν και εμείς στη νιρβάνα, με τους αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος.

Σε αυτό το νομοσχέδιο υπάρχει δυαρχία και ίσως να είμαι ο τελευταίος που θα ήθελε τη διάλυση, αλλά δεν είναι αυτό το οποίο οραματιζόμαστε. Θέλουμε ένα ισχυρό υπουργείο. Ο υπουργός Ναυτιλίας να είναι ένας μικρός πρωθυπουργός. Πρέπει σ' αυτή τη χώρα να είμαστε υπερήφανοι για κάτι. Τι άλλο μπορεί αυτή τη στιγμή, αυτή την περίοδο, εκτός από τη ναυτιλία να μπορούμε να πούμε "ναι, είμαστε υπερήφανοι" για κάτι;

Από τον Ιούλιο μέχρι το Νοέμβριο ζούσαμε σε αυτό το καθεστώς και σήμερα καλούμαστε να στηρίξουμε τη διάλυση ή μη της ναυτιλίας. Εγώ δεν έχω τίποτα με κανέναν πολιτικό και με κανέναν υπουργό. Αυτό το οποίο λέω είναι να γίνει η Ακτοφυλακή ξεχωριστά από το Λιμενικό ή το Λιμενικό να παραμείνει στη ναυτιλία. Να στηρίξουμε τη ναυτιλία στηρίζοντας την Ελλάδα».

Τα «Ν.Χ.», με αφορμή τα όσα έχουν γραφεί και ειπωθεί για το παρόν και το μέλλον του Λ.Σ., απευθύνθηκαν σε 4 πολιτικούς που ασχολούνται συστηματικά με αυτό το θέμα, προκειμένου να σχολιάσουν την επικαιρότητα καθώς και τις θέσεις του εφοπλισμού όπως αυτές διατυπώθηκαν το τελευταίο διάστημα.

Η ερώτηση που τους απευθύναμε ήταν η εξής: **«Ποια είναι η άποψή σας για τον νέο ρόλο που σχεδιάζεται να διαδραματίσει το Λιμενικό Σώμα και ποιες οι επισημάνσεις σας, λαμβάνοντας υπ' όψιν την έντονη αντίδραση του ελληνικού εφοπλισμού, όπως αυτή εκφράστηκε στις πρόσφατες συζητήσεις στη Βουλή;»**



QHSE Consulting | Shipboard Manuals | QHSE Training

SMS Consulting | Computer Based Training (CBT) | Software

World Class Quality • Best Value for Money • 600+ Clients served

www.ibsmarinegroup.com

IBS Marine Consulting Group : Embracing Excellence

Keep up to date with latest developments in Quality, Health, Safety, Security, Environmental, Regulatory Compliance & Loss Prevention Best Practices.

www.safety4sea.com

Safety Beyond Compliance

ΒΑΙΤΣΗΣ_Layout 1 16/3/2011 9:50 πμ Page 28

Η κυβέρνηση έρχεται να περιπλέξει περαιτέρω τα πράγματα

Του **Βαΐτση Αποστολάτου**
Αντιπροέδρου Βουλής των Ελλήνων, βουλευτή Α' Πειραιά ΛΑΟΣ

Δεν είναι τυχαίο ότι οι αντιδράσεις του συνόλου σχεδόν του ελληνικού ναυτιλιακού εφοπλισμού για τον νέο νόμο, που διέπει πλέον τη δραστηριότητα και τις αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος, ήταν τόσο έντονες και έκαναν λόγο, συγκεκριμένα, για αρνητικές επιπτώσεις εις βάρος των ναυτιλιακών συμφερόντων της χώρας. Οι άνθρωποι αυτοί έχουν την απόλυτη γνώση των ναυτιλιακών πραγμάτων, κατέχουν εκ των έσω το χώρο και γνωρίζουν βιωματικά τις ανάγκες της ελληνικής ναυτιλίας και τους τρόπους με τους οποίους θα συνεχίσει αυτή να βρίσκεται στην πρώτη θέση διεθνώς, οπότε θα έπρεπε, αν μη τι άλλο, να ληφθούν σοβαρά υπ' όψιν οι εκκλήσεις και οι απόψεις τους. Η ελληνική ναυτιλία είναι αναμφισβήτητα, μαζί με τον τουρισμό, ο πρώτος πυλώνας που στηρίζει την εθνική μας οικονομία.

Αυτή ακριβώς η εμπορική ναυτιλία «χρωστάει» σε πολύ μεγάλο βαθμό τη σημερινή παγκόσμια πρωτοκαθεδρία της στις γνώσεις, στην πολύχρονη πείρα και τη σκληρή δουλειά των στελεχών του Λιμενικού Σώματος. Με τον σχετικό νόμο, λοιπόν, που πρόσφατα ψηφίστηκε στο ελληνικό Κοινοβούλιο, συντελείται ο διαχωρισμός της ναυτιλιακής πολιτικής από τον φυσικό της φορέα, που είναι το Λιμενικό Σώμα, και η αντικατάσταση των αρίστων και δοκιμασμένων στελεχών του σώματος με μετατασσόμενους υπαλλήλους του ευρύτερου δημόσιου τομέα και με νέους επιστήμονες-πτυχιούχους ναυτιλιακών σπουδών.

Μετά την κατάργηση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και τις συνέπειές της, που έχουν ήδη αρχίσει να γίνονται ορατές, η κυβέρνηση έρχεται να περιπλέξει περαιτέρω τα πράγματα, αποσπώντας το Λιμενικό Σώμα από το υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας στο υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, χωρίς να διασφαλίζει, παράλληλα, την αποτελεσματικότητα της λειτουργίας του Λιμενικού Σώματος. Και αναφέρομαι συγκεκριμένα στην επαρκέστερη στελέχωσή του, στον εκσυγχρονισμό του και στην καλύτερη συντήρηση και εξασφάλιση της επιχειρησιακής ετοιμότητας των πλωτών, των εναέριων και των χερσαίων μέσων του Λιμενικού Σώματος. Διότι η απλή μεταφορά των υπηρεσιών από το ένα υπουργείο στο άλλο όχι μόνο δεν λύνει τα υφιστάμενα προβλήματα, αλλά, εν προκειμένω, ενδέχεται να δημιουργήσει περισσότερα, αφού θα χαθεί η υπάρχουσα τεχνογνωσία, η όλη ενότητα και συναντίληψη που πρέπει να χαρακτηρίζει οτιδήποτε συναφές και εμπλεκόμενο σε αυτό που συνολικά ονομάζουμε ελληνική ναυτιλία.

Η απλή μεταφορά των υπηρεσιών από το ένα υπουργείο στο άλλο όχι μόνο δεν λύνει τα υφιστάμενα προβλήματα, αλλά, εν προκειμένω, ενδέχεται να δημιουργήσει περισσότερα.

Είμαστε η χώρα με τη μεγαλύτερη και σπουδαιότερη ναυτική παράδοση, η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως. Πρέπει με κάθε τρόπο, λοιπόν, να διασφαλίσουμε για την Ελλάδα μας μια ενιαία, αδιαίρετη, υπεύθυνη και αποτελεσματική ναυτιλιακή πολιτική, η οποία δεν μπορεί, σε καμία περίπτωση, να ασκηθεί τοιουτοτρόπως, όταν, δηλαδή, η κυβέρνηση της χώρας αποφασίζει να αποκόψει πλήρως το Λιμενικό Σώμα από την ελληνική ναυτιλιακή δύναμη, με την οποία ανέκαθεν συνδεόταν και στην οποία έχει προσφέρει τα μέγιστα και με τον καλύτερο τρόπο για τις θάλασσές μας και τον άνθρωπο-πολίτη σ' αυτόν τον τόπο.

ΒΑΙΤΣΗΣ_Layout 1 16/3/2011 9:51 πμ Page 29

Χάθηκε η ευκαιρία για ουσιαστική αναβάθμιση

Του **Θεόδωρου Δρίτσα**
Βουλευτή Α΄ Πειραιώς ΣΥΡΙΖΑ

Η θέση του ΣΥΡΙΖΑ για τον νέο ρόλο του Λιμενικού Σώματος αναφέρεται στην ανάγκη μετεξέλιξής του σε μια σύγχρονη ακτοφυλακή με προσφορά στο πλευρό του πολίτη και της κοινωνίας. Η ενίσχυση του προσανατολισμού του σε ζητήματα έρευνας και διάσωσης, καθώς και σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος, θα έπρεπε να αποτελεί βασική προτεραιότητα στον νέο ρόλο που καλείται να επιτελέσει. Ωστόσο, ο νόμος που ψηφίστηκε πρόσφατα στη Βουλή θα μπορούσε να χαρακτηριστεί μια χαμένη ευκαιρία για την ουσιαστική αναβάθμιση του σώματος και την αλλαγή του προσανατολισμού του. Η ίδρυση του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος, αν και αποτελούσε χρόνιο αίτημα στο οποίο είχε συνηγορήσει και ο ΣΥΡΙΖΑ, με τον τρόπο που θεσμοθετήθηκε, δεν ανταποκρίνεται στις προσδοκίες. Με τον νέο νόμο, το σώμα διαφοροποιείται ως προς τα χαρακτηριστικά του και, αργά ή γρήγορα, θα ενταχθεί σε γενικότερους υπερεθνικούς, στρατιωτικού χαρακτήρα, σχεδιασμούς και του ΝΑΤΟ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο Στρατιωτικός Ποινικός Κώδικας, παρά το γεγονός ότι η κατάργησή του αποτελούσε προεκλογική δέσμευση του ΠΑΣΟΚ, διατηρείται, δημιουργώντας σημαντικά προβλήματα τόσο στη λειτουργία του σώματος όσο και στα στελέχη του. Πολλά σημαντικά θέματα που αφορούν το προσωπικό και τη λειτουργία του σώματος δεν ρυθμίζονται και παραπέμπονται σε εξουσιοδοτικές διατάξεις, ώστε ο εκάστοτε υπουργός να εξουσιοδοτείται ακόμη και σε μετατροπή των ίδιων των ρυθμίσεων που προβλέπει ο νόμος. Η ίδρυση της Ακαδημίας του Λιμενικού Σώματος, η λειτουργία της οποίας αποτελεί διαπιστωμένη ανάγκη, δεν θεσμοθετήθηκε. Δεν θεσμοθετήθηκαν επίσης αντικειμενικά κριτήρια και διαδικασίες για την εισαγωγή και των αξιωματικών στο Λιμενικό Σώμα, ώστε μέσω της εφαρμογής του νόμου να εξασφαλιστούν η αντικειμενικότητα, η διαφάνεια και η αξιοκρατία σε όλα τα επίπεδα. Επιπλέον, δεν θα πρέπει να παραγνωρίζεται η αναγκαιότητα ενίσχυσης του σώματος με πόρους, ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί με επιτυχία στην αποστολή του. Η αδυναμία κάλυψης των οφειλών στο προσωπικό για φάρμακα, όπως και η ανεπάρκεια σε μέσα και υλικοτεχνική υποδομή, δεν αποτελούν εχέγγυα για την αποτελεσματική λειτουργία του σώματος στο άμεσο μέλλον.

Μια σύγχρονη και ευέλικτη διοίκηση δεν μπορεί να στηρίζεται σε στρατιωτικές ιεραρχικές δομές, χωρίς να παραγνωρίζεται η σημαντική προσφορά των στελεχών του Λ.Σ.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο ΣΥΡΙΖΑ έχει σαφώς ταχθεί υπέρ της πολιτικής διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας. Μια σύγχρονη και ευέλικτη διοίκηση δεν μπο- ρεί να στηρίζεται σε στρατιωτικές ιεραρχικές δομές, χωρίς να παραγνωρίζεται η σημαντική προσφορά των στελεχών του Λιμενικού Σώματος και η ανάγκη αξιοποίησης στελεχών με υψηλού βαθμού τεχνογνωσία. Ταυτόχρονα, τα ερωτήματα που αφορούν τη νέα δομή του ΥΘΥΝΑΛ, το ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα αντικατάστασης των στελεχών του Λιμενικού Σώματος και τον τρόπο στελέχωσης του νέου υπουργείου, παραμένουν αναπάντητα. Οι συνεχείς νομοθετικές αστοχίες της κυβέρνησης, που προκάλεσαν για ένα μεγάλο διάστημα σημαντικές δυσλειτουργίες, καθώς και η απουσία σχεδίου για τη μετάβαση στο νέο πολιτικό σχήμα, στο οποίο θα βασιστεί το ΥΘΥΝΑΛ, δεν μας κάνουν αισιόδοξους για την προοπτική του εγχειρήματος.

Συνοψίζοντας, πιστεύω πως η αρχή θα έπρεπε να είχε γίνει από τη θεσμοθέτηση ενός νέου σύγχρονου οργανισμού λειτουργίας του ΥΘΥΝΑΛ και, μετά, να ακολουθήσουν όλα τα υπόλοιπα.

KARIDIS_Layout 1 16/3/2011 10:54 πμ Page 30

Ανοίγονται νέοι ορίζοντες

Του **Δημήτρη Καρύδη**
Βουλευτή Α' Πειραιά και Νήσων ΠΑΣΟΚ,
εισηγητή Κοινοβουλευτικού Τομέα Εργασίας και Προστασίας του Πολίτη

Η σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής υπήρξε πάγιο αίτημα του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος. Σε μια εποχή που το διεθνές οργανωμένο έγκλημα, η παράνομη μετανάστευση, η εμπορία ανθρώπων, τα ναρκωτικά, το λαθρεμπόριο και το διεθνές οικονομικό έγκλημα αποτελούν πραγματικές απειλές για τη δημόσια ασφάλεια της χώρας μας, απαιτείται ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός, που θα συμπεριλαμβάνει όλα τα Σώματα Ασφαλείας κάτω από την ομπρέλα του υπουργείου Προστασίας του Πολίτη.

Η εφαρμογή ενός νέου δόγματος ασφαλείας τόσο για τα χερσαία όσο και τα θαλάσσια σύνορά μας, είναι απαραίτητη και επιβεβλημένη. Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελούν βασικές παραμέτρους της αποστολής του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Με τον νέο νόμο επανέρχεται το σύστημα μοριοδότησης, που στην ουσία τηρεί απαράβατα τους όρους του ΑΣΕΠ. Στόχος είναι η δημιουργία Ακαδημίας του Λιμενικού Σώματος παράλληλα με έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό για τις απαιτούμενες ανάγκες σε προσωπικό και η εφαρμογή του συστήματος εισαγωγής μέσω των πανελλήνιων εξετάσεων.

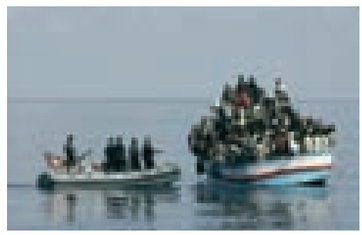
Σήμερα υπάρχει μια βασική αλλαγή στον κρίσιμο αυτό τομέα, που προστατεύει ουσιαστικά τα θαλάσσια σύνορά μας, που ξεπερνούν τις δεκαπέντε χιλιάδες χιλιόμετρα. Έχει ήδη υπογραφεί σύμβαση ύψους 25 εκατομμυρίων ευρώ από το υπουργείο Προστασίας του Πολίτη με την ΕΑΒ για την αποκατάσταση και συντήρηση των εναέριων μέσων. Από τον Απρίλιο και μετά, θα έχουμε μια τελείως διαφορετική εικόνα. Σήμερα, επίσης, προωθείται νέο πλαίσιο στις προμήθειες με το παρόν νομοσχέδιο, προκειμένου να επιλυθούν τα μεγάλα προβλήματα που υπάρχουν στα πλωτά μέσα, αλλά και σε άλλους τομείς των προμηθειών.

Η κυβέρνηση, μετά τις εκλογές του Οκτωβρίου του 2009, προχώρησε στην υπαγωγή του υπουργείου Ναυτιλίας στο υπουργείο Οικονομίας και Ανταγωνιστικότητας, μετατρέποντάς το ουσιαστι- κά σε ένα οικονομικό αναπτυξιακό υπουργείο. Είναι γεγονός ότι υπήρξαν πολλές παλινωδίες και καθυστερήσεις, οπότε δημιουργήθηκε σύγχυση και υπήρξαν μεγάλες αντιδράσεις από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς της ναυτιλίας, του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος και του πολιτικού προσωπικού.

Η εφαρμογή ενός νέου δόγματος ασφαλείας τόσο για τα χερσαία όσο και τα θαλάσσια σύνορά μας, είναι απαραίτητη και επιβεβλημένη. Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελούν βασικές παραμέτρους της αποστολής του Λιμενικού Σώματος

Με τη δημιουργία του υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, η κατάσταση βελτιώθηκε, συστήνοντας ένα ξεχωριστό οικονομικό αναπτυξιακό υπουργείο για τον πρωταγωνιστικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας. Στηρίζουμε την ελληνική εμπορική ναυτιλία. Δεν ξεχνάμε ότι το 2010 εισέρρευσαν πάνω από 15,4 δισεκατομμύρια δολάρια συνάλλαγμα στη χώρα μας σε σχέση με τα 13,7 δισ. δολάρια το 2009. Αυξήθηκε η χωρητικότητα των ελληνόκτητων πλοίων, ο ελληνικός στόλος κατείχε το 2010 το 15,96% του παγκόσμιου στόλου έναντι 15,33 το 2009. Αυτό αποτελεί αποστομωτική απάντηση σε αυτούς που κινδυνολογούν.

Είναι αλήθεια ότι ορισμένοι φορείς της ναυτιλίας συνεχίζουν να διαφωνούν με την υπαγωγή του Λιμενικού Σώματος στο υπουργείο Προστασίας του Πολίτη. Αρνούνται να δεχθούν τον νέο ρόλο και την αποστολή του, η οποία άλλωστε συνάδει με τα διεθνώς προβλεπόμενα. Από εκεί και πέρα, όπως συνήθως συμβαίνει, η διαφορετική άποψη δίνει τη θέση της στην ισοπέδωση, την καταστροφολογία, την υπερβολή και, πολλές φορές, τη μυθοπλασία.



Στην επιτροπή όλοι ακούσαμε κάποιους εκπροσώπους ναυτιλιακών ενώσεων να προβάλλουν τα θέματα ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, ανεξάρτητα αν το κέντρο επιχειρήσεων παραμένει υπό τον έλεγχο του Λιμενικού Σώματος και είναι, μάλιστα, αναβαθμισμένο μετά τη σύσταση του Αρχηγείου του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής. Επίσης, προέβαλαν και την εικοσιτετράωρη λειτουργία ορισμένων υπηρεσιών αιχμής, πράγμαν, όμως, που μπορεί και πρέπει να εφαρμοστεί και από το πολιτικό προσωπικό.

Η Νέα Δημοκρατία προσπαθεί να εκμεταλλευτεί και να αξιοποιήσει κομματικά αυτές τις αντιδράσεις, κλείνοντας τα μάτια στη διεθνή πρακτική. Υπάρχει η οδηγία 21/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, υπάρχουν οι υποχρεώσεις του κράτους σημαίας, το μοντέλο ναυτιλιακής διοίκησης που προωθεί ο ΙΜΟ και η προφανής ανάγκη εκσυγχρονισμού της πολιτικής για τη ναυτιλία. Αυτή η ανάγκη εξυπηρετείται από τη σύσταση ενός οικονομικού αναπτυξιακού υπουργείου και από την ανεξαρτησία του Λιμενικού Σώματος, όπου πλέον οι ελεγχόμενοι δεν θα είναι και ελέγχοντες και, πολύ περισσότερο, οι λιμενικοί αξιωματικοί δεν θα είναι όμηροι συγκεκριμένων μηχανισμών.

Η Νέα Δημοκρατία αρνείται τη διαφάνεια, τη διάκριση των εξουσιών και το πέρασμα σε μια νέα εποχή, που θα ενισχύσει την εμπορική ναυτιλία μας, την ασφάλεια των θαλασσών, των λιμένων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Όσον αφορά το Λιμενικό Σώμα, έπειτα από πολλά χρόνια, ανοίγονται νέοι ορίζοντες στο ρόλο και στην αποστολή του σε μια πολύ κρίσιμη -είναι αλήθεια- εποχή για την ασφάλεια της χώρας μας και του λαού μας.

ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ_Layout 1 16/3/2011 9:55 πμ Page 32

Μην αναλωνόμαστε σε άσκοπους πειραματισμούς

Η εμπορική ναυτιλία αναμφισβήτητα είναι ένας από τους σημαντικότερους πυλώνες της εθνικής μας οικονομίας, ενώ παράλληλα αποτελεί βασικό πολλαπλασιαστή της διαπραγματευτικής δύναμης της πατρίδας μας. Αποτελεί πεδίο πρώτης γραμμής, με οικονομικές και εθνικές προεκτάσεις, όπου οφείλουμε να μην αναλωνόμαστε σε άσκοπους πειραματισμούς, ιδιαίτερα αυτούς τους «πονηρούς» καιρούς. Ωστόσο, αυτό έκανε το ΠΑΣΟΚ από την πρώτη στιγμή που ανέλαβε τη διακυβέρνηση της Ελλάδας. Παρ' όλες τις αντίθετες διαβεβαιώσεις του, αλλά και την αντίθετη εισήγηση όλων -μα όλων- των φορέων, καταργήθηκε το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, ενώ, πλέον, απαξιώνεται και το Λιμενικό Σώμα, το οποίο, εκτός των άλλων, στελέχωνε σε ποσοστό 80% τις υπηρεσίες του, χωρίς αργίες ή απεργίες, επί 24ώρου βάσεως.

Και το ερώτημα είναι, γιατί να αλλαχθεί ένα τόσο επιτυχημένο, δοκιμασμένο και διεθνώς αναγνωρισμένο σχήμα; Ομάδα που κερδίζει, δεν αλλάζει, παρά μόνον ενισχύεται.

Γάντως, ένα πράγμα είναι σίγουρο: οι εξελίξεις αυτές οδήγησαν σε πραγματικό αδιέξοδο. Δεν υπάρχει πλέον θεσμικός μανδύας, που να περιβάλλει την ελληνική ναυτιλία τόσο στην πατρίδα μας όσο και διεθνώς. Οι παραιτήσεις στελεχών του Λιμενικού Σώματος συνεχίζονται, με αποτέλεσμα να κινδυνεύει να χαθεί η τεχνογνωσία δεκαετιών.

Του **Γιάννη Πλακιωτάκη**
Βουλευτή Λασιθίου Ν.Δ.,
υπευθύνου τομέα Πολιτικής Ευθύνης
Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Και το ερώτημα είναι, γιατί να αλλαχθεί ένα τόσο επιτυχημένο, δοκιμασμένο και διεθνώς αναγνωρισμένο σχήμα; Ομάδα που κερδίζει, δεν αλλάζει, παρά μόνον ενισχύεται.

Αναπτυξιακές ευκαιρίες χάνονται λόγω της εικόνας διάλυσης. Η ελληνική σημαία -μέρα με την ημέρα- χάνει το κύρος της. Και το παράλογο είναι ότι η κυβέρνηση όχι μόνον αγνοεί τον πολυσύνθετο ρόλο του, αλλά συνεχίζει να μην επιδεικνύει τη δέουσα προσοχή ούτε καν στο ρόλο του ως ακτοφυλακής.

Γιατί, πώς είναι δυνατό να μιλούν για Ελληνική Ακτοφυλακή, όταν εδώ και ένα χρόνο το 70% από τα πλωτά και εναέρια μέσα του Λ.Σ. είναι δεμένα - καθηλωμένα λόγω έλλειψης σχετικού προϋπολογισμού; Όταν δεν υπάρχουν καν καύσιμα; Όταν χάνονται ανθρώπινες ζωές; Όταν, ενώ αναμένουμε αύξηση της λαθρομετανάστευσης λόγω των εξελίξεων σε Αίγυπτο και Λιβύη, δεν υπάρχει ούτε ένα διαθέσιμο πλωτό μέσο στη νότια Κρήτη; Αυτό είναι το περιβόητο, πλέον, όραμά τους; Ή πώς είναι δυνατό να μιλούν για πρόνοια προς τα στελέχη του Λ.Σ., όταν τους οφείλονται επιδόματα, ενώ έχουν προβλήματα ακόμη και με την ασφαλιστική τους κάλυψη; Πώς είναι δυνατό να μιλούν για αξιοκρατία, όταν οι κρίσεις ήταν απόλυτα κομματικές; Όταν ο κ. Διαμαντίδης διορίζει στο υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων τους αρεστούς και όχι τους ικανούς, κατά παράβαση ακόμη και νόμων ή του opengov; Η Νέα Δημοκρατία -από την άλλη πλευρά- και ο πρόεδρος κ. Αντώνης Σαμαράς δίνει ιδιαίτερη έμφαση τόσο στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας όσο και στον τουρισμό.

Βασική επιδίωξή μας είναι η επανασύσταση του εν λόγω υπουργείου, αλλά και η επανασύνδεσή του με το Λιμενικό Σώμα. Και η πρόθεσή μας καταδεικνύεται από τη δημιουργία διευρυμένου Τομέα Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Κλείνοντας, χρειάζεται πολιτική με βάση τις πραγματικές ανάγκες και όχι τη μικροπολιτική. Και αυτό, έχοντας το προνόμιο να κρίνουμε εκ του αποτελέσματος, μόνο η Νέα Δημοκρατία μπορεί να το εγγυηθεί.

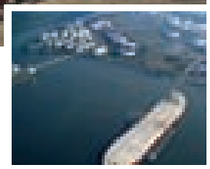
Άλλωστε, η εμπορική ναυτιλία αποτελεί πυλώνα της οικονομίας μας, όπως φαίνεται και από τις νέες παραγγελίες πλοίων, οι οποίες το 2010 ξεπέρασαν τα έξι (6) δισ. ευρώ, και ποτέ δεν είναι αργά κάποιοι να συνειδητοποιήσουν το αυτονόητο.

Welcome to the Mediterranean ...
Welcome to Louis Hellenic Cruises.

Welcome aboard one of the **9 cruise ships** of **Louis Hellenic Cruises** and embark on life enriching cruises to more than 100 destinations. Experience our **warm hearted hospitality** and **quality of service** while sailing on our home waters in the Mediterranean. **Louis Hellenic Cruises** meticulously prepares **destination-oriented cruises** offering **great value for money** and a... **Sea of Memories!**

Ask for our new 2011-12 brochure. www.louiscruises.com
LOUIS MAJESTY / LOUIS CRISTAL / CALYPSO / ORIENT QUEEN / CORAL

LOUIS HELLENIC CRUISES
www.louiscruises.com



Συνθήκες και προοπτικές στις αγοραπωλησίες ξηρού τονάζ

Του **Γιώργου Γρηγοριάδη**
Consultant, Finance & Research
George Moundreas & Co.

Έφθασαν ήδη τις 4 εβδομάδες οι υποτονικές συναλλαγές ιδίως μοντέρνου τονάζ Dry. Η συμπεριφορά αυτή των αγορών S&P οφείλεται στη διακύμανση στενού εύρους της ναυλαγοράς σε σύντομο διάστημα λίγων εβδομάδων, αυξάνοντας την αβεβαιότητα για την κατεύθυνση που θα ακολουθήσει. Είναι σχεδόν βέβαιο ότι οι πωλητές είχαν φθάσει στο παραπέντε να ενδώσουν στις πιέσεις της ναυλαγοράς και να αφήσουν τις τιμές να καθιζήσουν, τις ημέρες που ο δείκτης Baltic είχε πέσει στις 1.045 μονάδες, στις αρχές Φεβρουαρίου. Μέχρι και το σύνθημα είχε δοθεί με την κατάρρευση της τιμής πώλησης του Supramax **SAFFRON**, 50.341 dwt (2004, Kawasaki) προς $ 22,8 εκατ. Οι πωλητές όμως αναθάρρησαν αιφνιδίως με το ελαφρό έστω ανοδικό γύρισμα των ναύλων και διατηρούν πλέον τις αντικειμενικά ανώτερες του επιπέδου της ναυλαγοράς ιδέες που είχαν για τις τιμές επί πολλούς μήνες.

Από την πλευρά τους, οι επίδοξοι αγοραστές θεωρούν ότι οι τιμές όχι μόνο δεν συμβιβάζονται με το επίπεδο της ναυλαγοράς, αλλά ούτε με τις μεσοπρόθεσμες τουλάχιστον προοπτικές, όπως αυτές προδιαγράφονται από την υπερπροσφορά τονάζ, το οικονομικό περιβάλλον, που περιπλέκεται από το φάσμα του πληθωρισμού, και από την πρόσθετη επιβάρυνση του κλίματος με τις αναταράξεις στον αραβικό πετρελαϊκό χώρο.

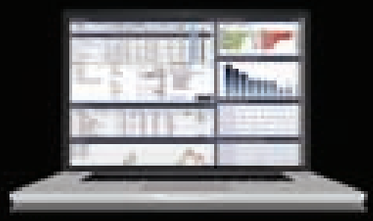
Έτσι, όπως την κάθε... ασυμφωνία χαρακτήρων ακολουθεί ένα... διαζύγιο, κάτι τέτοιο συμβαίνει τον τελευταίο μήνα, οπότε εντάθηκαν οι διαφορές απόψεων μεταξύ αγοραστών και πωλητών για τις τιμές. Αυτό άλλωστε αποτελεί από καιρό έναν από τους λόγους που εξακολουθεί να είναι ελκυστική η επενδυτική διέξοδος προς τις παραγγελίες ναυπηγήσεων.

Εκείνο όμως που έχει μεγαλύτερη σημασία για τους επίδοξους αγοραστές μοντέρνου τονάζ είναι η βεβαιότητα ότι το downside risk είναι πολύ μικρότερο από το upside potential μεσομακροπρόθεσμα.

Το εάν θα τα... βρουν καλύτερα μεταξύ τους οι αγοραστές και πωλητές στο προσεχές διάστημα, θα εξαρτηθεί λιγότερο από την οικονομία, που είναι παραδόξως λίγο-πολύ ορατή και προβλέψιμη, και περισσότερο από (α) τη διατήρηση ή μη του ισχυρού ρεύματος προς τα διαλυτήρια, (β) την υλοποίηση ή μη ολόκληρου του προγράμματος περίπου 1.500 παραδόσεων νεότευκτων, (γ) τη συμπεριφορά τραπεζών και κεφαλαιαγορών και (δ) τη ρευστότητα των εταιρειών.

Αν και υπό το παραπάνω πλέγμα παραγόντων, μια πρόβλεψη για την πορεία των τιμών τονάζ είναι η πιο παρακινδυνευμένη της τελευταίας εικοσαετίας, κλίνουμε προς την άποψη ότι θα ακολουθήσουν μια διακύμανση στενού εύρους γύρω από τις τρέχουσες τιμές με ελαφρά ανοδική κλίση όπως η ναυλαγορά, για την οποία προβλέπεται μέση διακύμανση υψηλότερη από τα σημερινά επίπεδα αλλά κάτω από τα μέσα επίπεδα των 2.700 - 2.800 μονάδων BDI της περασμένης διετίας. Εκείνο όμως που έχει μεγαλύτερη σημασία για τους επίδοξους αγοραστές μοντέρνου τονάζ και δίνει κάποιο δίκιο στους... πεισματάρηδες πωλητές, είναι η βεβαιότητα ότι το downside risk είναι πολύ μικρότερο από το upside potential μεσομακροπρόθεσμα.

Explore Opportunities. Manage Risks



Hedge your positions in Forex and Commodities
via our multi-award online trading platforms

Saxo Bank is a global investment bank specializing in online trading and investment across the international financial markets. Saxo Bank enables private investors and institutional clients to trade and hedge positions in FX, CFDs, ETFs, Stocks, Futures, Options and other derivatives via multi-award winning online trading platforms, as well as offering professional portfolio and fund management.

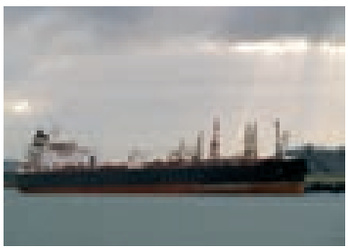
Create a Demo account at www.saxobank.gr
or use our contact details in order to arrange a personal meeting

SAXO BANK

4 Vasilissis Sofias Street, 10674, Athens | T: +30 211 181 2181 | greekdesk@saxobank.com

The above was provided by Saxo Bank for informational purposes only and the above stated does not take into account special investment goals, the financial situation or specific requirements of individual users. You should carefully consider your financial situation and consult your financial advisor(s) as to the suitability of your situation prior to making any investment or entering into any transactions. Furthermore, please refer to Saxo Bank's full General Disclaimer www.saxobank.com/disclaimer.

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ_Layout 1 16/3/2011 10:08 πμ Page 36



Ποια θα είναι η πορεία της παγκόσμιας ναυτιλίας το 2011;

Της **Μαρίας Μπερτζελέτου**
Golden Destiny S.A. Research Department

Το νέο έτος ξεκίνησε με ανάμεικτα συναισθήματα για το μέλλον της παγκόσμιας ναυτιλίας. Το πρόβλημα της υπερπροσφοράς χωρητικότητας συνεχίζει να φρενάρει την πλήρη ανάκαμψη της ναυλαγοράς και αισιοδοξία γεννιέται από την έντονη ενεργοποίηση των διαλύσεων, με την αγορά του Μπανγκλαντές να παλεύει για την πλήρη ενεργοποίησή της. Η ναυλαγορά χύδην ξηρού φορτίου συνεχίζει να πιέζεται από το τέλος της προηγούμενης χρονιάς, με τον γενικό δείκτη BDI να κυμαίνεται κάτω από τις 1.500 μονάδες. Οι άσχημες καιρικές συνθήκες στην αγορά της Αυστραλίας αναστάτωσαν το παγκόσμιο εμπόριο και «πάγωσαν» τις εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα προς την Κίνα. Οι ναύλοι στα πλοία μεγαλύτερου μεγέθους, capesizes, η «κινητήρια» δύναμη της αγοράς χύδην ξηρού φορτίου, σημείωσαν κατακόρυφη πτώση άνω 70% από το Δεκέμβριο του 2010.

Οι πλημμύρες των ορυχείων στην ανατολική Αυστραλία εμφανίζονται ως αιτία για την κατακόρυφη πτώση της ναυλαγοράς. Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η ζήτηση χωρητικότητας επηρεάζεται από τη ζήτηση θαλάσσιου εμπορίου, που μεταβάλλεται από διάφορους ενδογενείς παράγοντες όπως η εποχικότητα της ζήτησης, οι άσχημες καιρικές συνθήκες, καθώς και εξωγενείς παράγοντες όπως η χρηματοπιστωτική κρίση του 2008. Συνεπώς, η ζήτηση χωρητικότητας είναι συνεχώς μεταβαλλόμενη, γιατί αυτός είναι ο χαρακτήρας της παγκόσμιας ναυτιλίας και η δυναμική της, και φρόνιμο είναι η προσφορά της χωρητικότητας να είναι αυτή που θα κρατάει τα ηνία της πτώσης. Το μέγεθος και η διάρκεια της πτώσης καθορίζονται από το μέγεθος της υπερπροσφοράς των πλοίων.

Η έντονη αύξηση του ρυθμού παραγγελιών και ναυπηγήσεων κατά την ευφορία της περιόδου 2004-2008, με τα πλοία capesizes να κερδίζουν περισσότερα από $80.000 ανά ημέρα, συντέλεσε σε μια υπερπροσφορά πλοίων, που θα εξακολουθήσει να πιέζει την αγορά το 2011. Έντονες και συνεχείς μεταβολές στη ζήτηση χωρητικότητας μπορούν να επιφέρουν απότομες πτώσεις στην αγορά χύδην ξηρού φορτίου. Ο ζωηρός ρυθμός παραγγελιών κατά τη διάρκεια του 2010 γεννάει ερωτήματα για το μέλλον. Θα μπορέσει η ζήτηση χωρητικότητας να απορροφήσει την υπερπροσφορά πλοίων; Σωτήρια δύναμη για την ανάκαμψη και το μέλλον της ναυτιλίας θα είναι:

i) Η έντονη ζήτηση των πολυπληθέστερων και υπ' ανάπτυξη χωρών -Ινδία και Κίνα-, που αποτελούν το αντίδοτο της κρίσης των ανεπτυγμένων οικονομιών της Ευρώπης και της Αμερικής.
ii) Αύξηση του ρυθμού διαλύσεων των υπερήλικων πλοίων μεγάλου μεγέθους, capesizes και panamaxes, προκειμένου να ανασάνει η υπερπροσφορά χωρητικότητας και να προλειανθεί το έδαφος για τις αναμενόμενες παραδόσεις πλοίων.
iii) Φρένο στην ενεργοποίηση νέων παραγγελιών, παρακινούμενων από τις ευκαιριακές τιμές ναυπηγήσεων σε Κίνα και Κορέα.

Ωστόσο, οι προβλέψεις παραμένουν δυσοίωνες από πολλούς για το πρώτο τρίμηνο του 2011, με τους κυκλώνες στην Αυστραλία και την εορταστική περίοδο στην Κίνα να δυσχεραίνουν τη σύντομη ανάκαμψη της αγοράς χύδην ξηρού φορτίου. Η οικονομία της Κίνας συνεχίζει να αντιμετωπίζει πρόβλημα πληθωρισμού με ρεκόρ αποθεμάτων σε σιδηρομετάλλευμα στα λιμάνια της και με τάση πτώσης στη ζήτησή της προς εισαγωγές.

Οι Έλληνες έχουν αρχίζει να εμφανίζουν τα πρώτα σημάδια διστακτικότητας προς νέες επενδύσεις, κυρίως στην αγορά ναυπηγήσεων, καθώς ο μήνας Ιανουάριος έκλεισε σε σαφώς χαμηλότερα επίπεδα παραγγελιών από την έναρξη του 2009. Συνολικά εκτιμώνται ότι τοποθετήθηκαν 8 παραγγελίες από Έλληνες επενδυτές, συνολικής χωρητικότητας 579.698 τόνων, προς ναυπήγηση panamaxes, supramaxes και kamsarmaxes, σημειώνοντας ύφεση περίπου 38% από τον Ιανουάριο 2009.

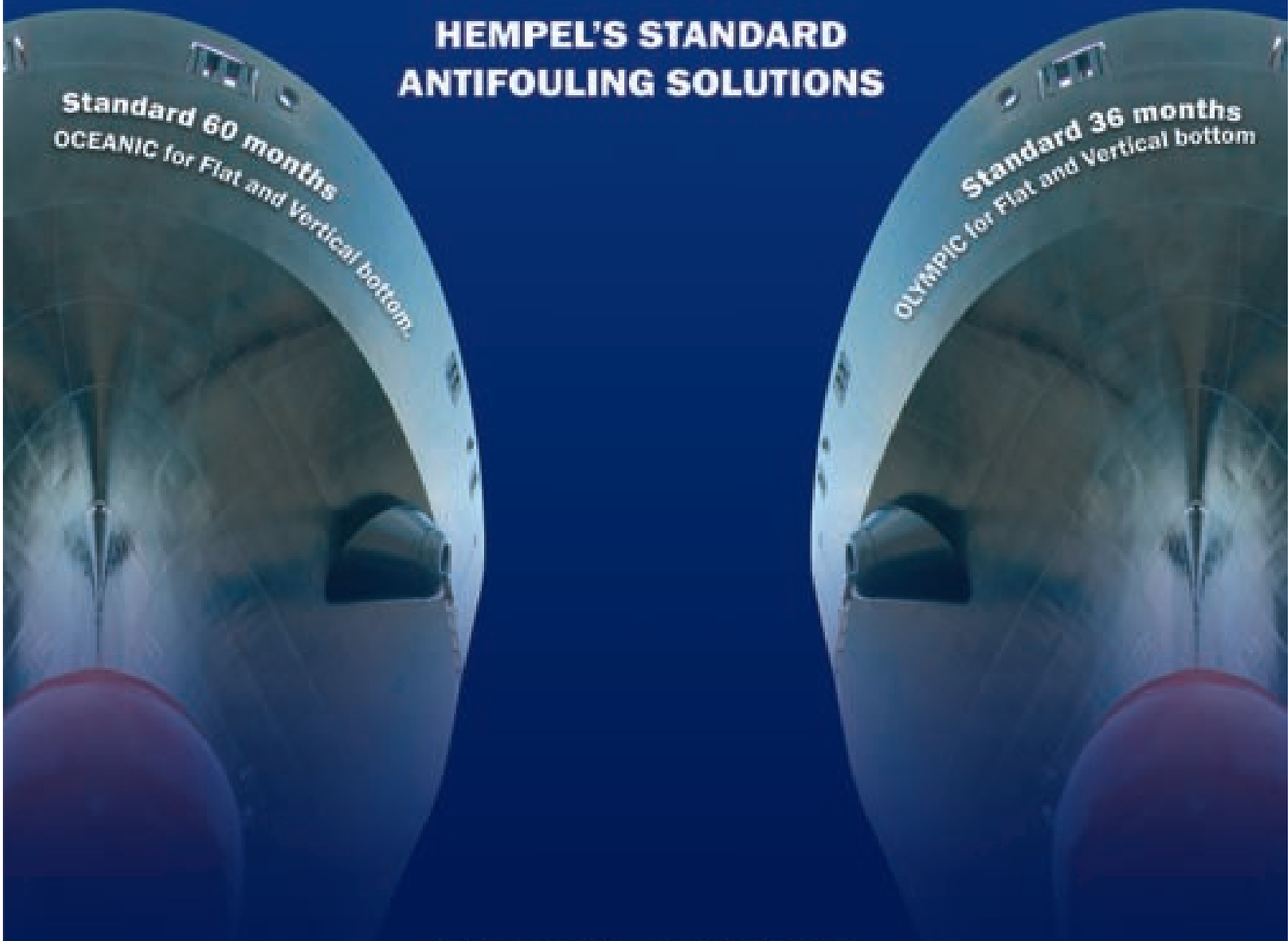
Αναμένουμε την πορεία της ναυλαγοράς μετά το τέλος της κινεζικής χρονιάς, διατηρώντας αισιοδοξία για τη ζήτηση της Κίνας και ήπιες καιρικές συνθήκες στην αγορά της Αυστραλίας. Εκτιμάμε ότι ακόμη είναι νωρίς, οπότε είναι δύσκολο να προβλεφθεί η πορεία της, καθώς στο παρελθόν η ικανοποιητική απόδοση της αγοράς το 2009-2010 διέψευσε όλες τις δυσοίωνες προβλέψεις αναλυτών παρ' όλες τις δυσμενείς χρηματοπιστωτικές συνθήκες, την οικονομική κρίση των ανεπτυγμένων οικονομιών και την υπερπροσφορά χωρητικότητας, που συνεχίζει να μαστίζει το μέλλον της ναυτιλίας.

ADV_Layout 1 16/3/2011 4:57 µµ Page 19

"HEMPEL is a responsible partner in providing trustworthy fouling control solutions to shipowners, ship-management and shipyards".

Peace of mind and operating economy by Hempel.

HEMPEL'S STANDARD ANTIFOULING SOLUTIONS



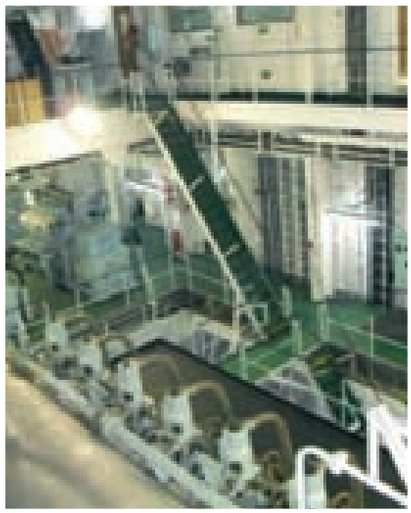
HEMPEL'S ADVANCED ANTIFOULING AND FOULING RELEASE SOLUTIONS

- **GLOBIC**
  Patented technology by Hempel for best protection with fuel savings.
- **HEMPASIL**
  The most advanced Silicon based fouling release in the market with fuel savings guaranteed.

HEMPEL

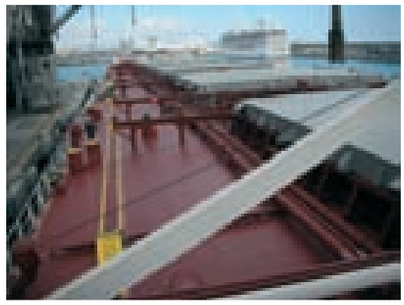
SHIP_Layout 1 16/3/2011 11:32 πμ Page 38

SHIP_Layout 1 16/3/2011 11:32 πμ Page 39



Επίσκεψη στο bulk carrier **MV Iolcos Pride**

Μέσα από ένα φωτογραφικό άλμπουμ σας ξεναγούμε στο νεότευκτο bulk carrier «Iolcos Pride» της ναυτιλιακής εταιρείας Iolcos Hellenic Maritime Enterprises Co. Ltd. Το bulker, που χτίστηκε στα ναυπηγεία Hudong -Zhonghua, παραδόθηκε στην εταιρεία τον Απρίλιο του 2010.



Τεχνικά χαρακτηριστικά του MV Iolcos Pride

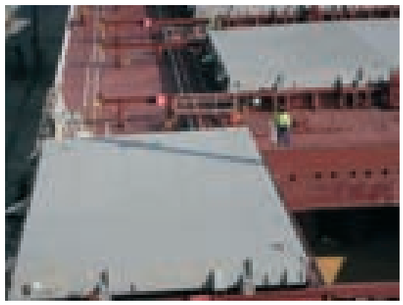
IMO	9425124		
Official number	9425124		
Call Sign	9HA2089		
Year built	2010		
Type	Bulk Carrier		
Builder	HUDONG-ZHONGHUA SHIPBUILDING (GROUP)CO.LTD		
Keel laying	02 Nov 2009	**Delivery date**	24 April 2010
Flag	MALTA	**Port of Registry**	VALLETTA
DWT	87375 MT		
GRT	47984 MT	**NRT**	27675 MT
Summer draft	14,2m	**Winter draft**	13,9m
LOA	229m		
Beam	36,8m		
Depth	19,9m		
Class	LLOYD'S	**Class No**	9425124
F.W. capacity	606,6m³		
Main Engine	Wartsila 6RTA 58T-B 10500KWX95 RPM (SMCR)		
Generators	3 sets Daihatsu 5DK-20/CH-HYUNDAI HFC6 502-84K, 600KWX900RPM,450V,60Hz,3Ph		
Crew accommodation	28 persons		

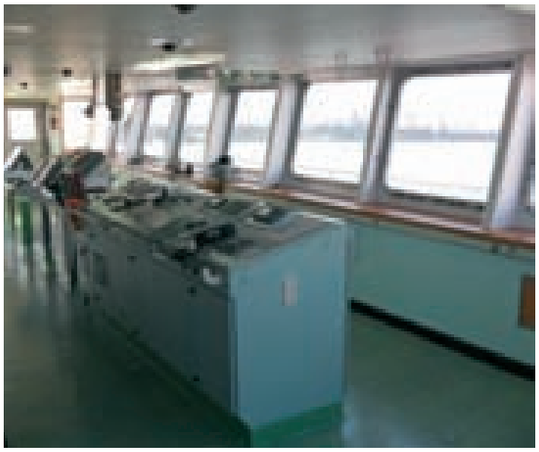
Οι πρόσφατες παραγγελίες της **Iolcos Hellenic Maritime Enterprises Ltd**

Το καλοκαίρι του 2003, η Iolcos Hellenic Maritime Enterprises Co. Ltd εισήλθε για πρώτη φορά στην αγορά των newbuildings, υπογράφοντας συμφωνία με τα ναυπηγεία Hudong-Zhonghua (μέλος τους ομίλου της China Shipbuilding Trading Company - CSTC) για την κατασκευή 4 Panamax πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου, με παράδοση το 2006. Πριν ολοκληρωθεί η παραγγελία, και πιο συγκεκριμένα το καλοκαίρι του 2005, η εταιρεία προέβη σε δεύτερη παραγγελία, στο ίδιο ναυπηγείο, για ακόμη 2 φορτηγά πλοία τύπου Panamax, με παράδοση το 2008.

Η τρίτη κατά σειρά παραγγελία δόθηκε τον Ιανουάριο του 2007 και περιελάμβανε άλλα 4 bulk carriers, αυτήν τη φορά Post-Panamax 87.000 dwt (μεταξύ άλλων και το Iolcos Pride, που απεικονίζεται στο τεύχος μας), με ημερομηνία παράδοσης το β΄ εξάμηνο του 2010. Τα συγκεκριμένα πλοία επιλέχτηκαν καθώς η εταιρεία έκρινε ότι οι ναυλωτές θα μπορούσαν να εκμεταλλευτούν το χαμηλότερο (συγκριτικά με τα Kamsarmax) βύθισμά τους, μεταφέροντας όμως μεγαλύτερη ποσότητα φορτίου, ενώ η επέκταση της διώρυγας του Παναμά θα τους επιτρέπει τη διέλευση από τον συγκεκριμένο δίαυλο μετά το 2014.
Το Νοέμβριο του 2007 και εν συνεχεία τον Ιούνιο του 2008, η εταιρεία έδωσε δύο ακόμη παραγγελίες, η καθεμία για 2 φορτηγά Post-Panamax, με αναμενόμενη παράδοση το 2011 και 2012, ανεβάζοντας έτσι το σύνολο των νεότευκτων πλοίων στα 14!
Η πιο πρόσφατη παραγγελία της Iolcos Hellenic Maritime Enterprises δόθηκε τον Ιούλιο του 2010 και αφορούσε επιπλέον 2 Panamax, που αναμένεται να ενταχθούν στο στόλο της το β΄ εξάμηνο του 2012.

Όλα τα -συνολικά 16- νεότευκτα πλοία της εταιρείας παραγγέλθηκαν αποκλειστικά στα ναυπηγεία Hudong-Zhonghua της Σαγκάης, ανεβάζοντας έτσι την Iolcos Hellenic στην κορυφαία θέση μεταξύ των πελατών του συγκεκριμένου ναυπηγείου.





SAKELLIS_Layout 1 16/3/2011 11:34 πμ Page 42

Προς τα **μικρά νησιά** μας

Του **Μιχάλη Σακέλλη**
Διευθύνοντος συμβούλου Blue Star Ferries,
γενικού γραμματέα Συνδέσμου Επιχειρήσεων
Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ)

Η λέξη «άγονος» που χρησιμοποιείται για να χαρακτηριστούν τα μικρά νησιά μας είναι ατυχής και λανθασμένη.

Άγονος σημαίνει μη αποδοτικός, ανώφελος, άκαρπος, άσκοπος, μάταιος. Όλοι αυτοί οι χαρακτηρισμοί δεν μπορούν τα ταιριάζουν για τα πανέμορφα -έστω μικρά- νησιά μας.

Τα δρομολόγια είναι αυτά που πρέπει να χαρακτηρίζονται και όχι τα νησιά, συνεπώς πρέπει να μιλάμε για δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας, δηλαδή για δρομολόγια, τα οποία δεν μπορούν να εκτελεστούν χωρίς να προξενήσουν οικονομική ζημία λόγω του μικρού μεταφορικού έργου.

Τα πλοία που εκτελούν τα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας μισθώνονται (ναυλώνονται). Δεν επιδοτούνται, όπως, πολύ κακώς, πολλές φορές αναφέρεται, αλλά αποζημιώνονται για τα έξοδα που προϋποθέτει η εκτέλεσή τους.

Η πολιτική των χαμηλών αποζημιώσεων, που δεν εξασφάλιζε βιωσιμότητα, είχε αποτέλεσμα την πώληση και την απόσυρση πολλών πλοίων από τις ακτοπλοϊκές μας γραμμές.

Η εκτέλεση δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας και η κάλυψη των συγκοινωνιακών αναγκών όλων των μικρών νησιών μας είναι ένα μεγάλο εθνικό θέμα, μεγαλύτερης σημασίας από τις χερσαίες μας μεταφορές, αφού υπάρχουν διεκδικήσεις του θαλάσσιου χώρου της πατρίδας μας.

Και επειδή όλα τα περίεργα γίνονται στην Ελλάδα, έχουμε φροντίσει οι χερσαίες μας μεταφορές να επιδοτούνται πλήρως, ενώ οι ακτοπλοϊκές να είναι εντελώς επιβαρυμένες.

Για τις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες, οι οποίες δεν προσφέρονται δωρεάν, ο κρατικός προϋπολογισμός επιβαρύνεται κάθε χρόνο με 1 δισ. ευρώ, ενώ η ακτοπλοΐα συνεισφέρει 250 εκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων λιγότερα από 80 διατίθενται για τις αποζημιώσεις των δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας.

Για να καταλάβουμε τη διαφορά αντιμετώπισης, πρέπει να τονίσουμε ότι εάν το 1 δισ., που μας κοστίζουν οι σιδηροδρομικές συγκοινωνίες, δινόταν στην ακτοπλοΐα, τότε όλοι οι επιβάτες όχι μόνο θα ταξίδευαν δωρεάν, αλλά θα εισέπρατταν σε κάθε ταξίδι από 20 ευρώ ο καθένας.

Τα τελευταία χρόνια, ύστερα από επίπονες προσπάθειες, στους διαγωνισμούς των δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας είχαν εισαχθεί νέοι όροι, που αφορούσαν:

- **Τα ποιοτικά κριτήρια:** Δινόταν προτεραιότητα στα καλύτερα πλοία, μετά από αξιολόγηση που βασιζόταν στην ηλικία και την ταχύτητα.
- **Τις πολυετείς συμβάσεις:** Υπήρχε δυνατότητα σύναψης πολυετών συμβάσεων με νεότευκτα πλοία ή με άλλα πλοία με ταυτόχρονη υποχρέωση αντικατάστασής τους μετά 36 μήνες.
- **Την αυτόματη αναπροσαρμογή των μισθωμάτων:** Τα μισθώματα των πολυετών συμβάσεων αυξομειώνονταν κάθε χρόνο ανάλογα με τον πληθωρισμό και τις τιμές των καυσίμων.

Δυστυχώς, οι τρεις παραπάνω όροι δεν συμπεριλαμβάνονται στις προκηρύξεις των διαγωνισμών 2010-2011, με αποτέλεσμα την αδυναμία σύναψης πολυετών συμβάσεων και την απομάκρυνση των νέων πλοίων από την εξυπηρέτηση των μικρών νησιών μας. Παράλληλα και παρά τη μεγάλη αύξηση του κόστους των καυσίμων, τα μισθώματα και οι ναύλοι παρέμειναν στα ίδια επίπεδα.

Δηλαδή, αντί να δημιουργήσουμε τις προϋποθέσεις για την αναβάθμιση των υπηρεσιών, λαμβάνουμε μέτρα που ουσιαστικά απαγορεύουν κάθε πρόοδο και μας οδηγούν στην υποβάθμιση των υπηρεσιών.

Το σοβαρότερο πρόβλημα, όμως, που παρατηρείται σήμερα

ADV_Layout 1 15/3/2011 12:43 μμ Page 8

DISCOVERY MARINE Ltd.
FIRE & SAFETY

A Global Provider of Fire Safety Solutions

annual inspections fire fighting systems life saving installation technical support

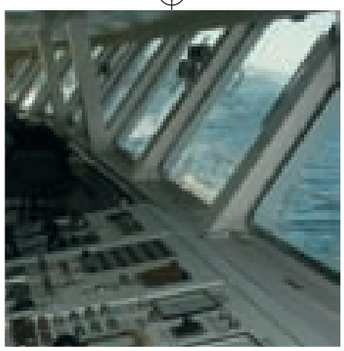
Fixed CO2 System's Upgrades

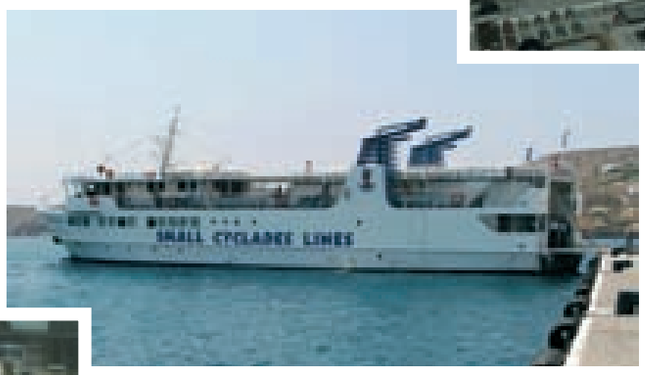
CO2 Release Station in accordance with resolution MSC.256(84) Fixed CO2 Systems Upgrades. Compliance is required by the first scheduled dry dock after 1 January 2010.

Representatives of
Heien Larsson

Discovery Marine Ltd.
89 Ymittou & Almiridos Str., 185 40 Piraeus, Hellas
Phone: +30 210 724 2700, Fax: +30 210 724 3800,
e-mail : info@discovery-marine.com
www.discovery-marine.com

SAKELLIS_Layout 1 16/3/2011 11:34 πμ Page 44





και που κατά περίεργο τρόπο δεν έχει γίνει κατανοητό, είναι η έλλειψη πλοίων κατάλληλων για την κάλυψη των αναγκών των μικρών νησιών μας, η οποία φαίνεται από τη μικρή έως μηδενική συμμετοχή στους διαγωνισμούς.
Η πολιτική των χαμηλών αποζημιώσεων, που δεν εξασφάλιζε βιωσιμότητα, είχε αποτέλεσμα την πώληση και την απόσυρση πολλών πλοίων από τις ακτοπλοϊκές μας γραμμές, πολλά εκ των οποίων θα μπορούσαν σήμερα να προσφέρουν καλές υπηρεσίες.

Νομίζουμε ότι δεν υπάρχουν περιθώρια για άλλα λάθη και πρέπει άμεσα να λάβουμε μέτρα και συγκεκριμένα:

- Σε πολλές περιπτώσεις και κυρίως στα Δωδεκάνησα, για να υπάρχει δυνατότητα τακτικών συνδέσεων με την ηπειρωτική Ελλάδα, πρέπει να μελετηθούν και να προγραμματιστούν συνδέσεις με ανταποκρίσεις, γεγονός που θα βοηθήσει και την επικοινωνία των νησιών μεταξύ τους. Οι συνδέσεις αυτές είναι ιδιαίτερα σημαντικές για τους μόνιμους κατοίκους, αλλά και την τουριστική ανάπτυξη των νησιών. Η Σύμη, που είναι ένα από τα νησιά που τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει μεγάλη κίνηση, εξυπηρετείται σχεδόν αποκλειστικά με ανταποκρίσεις μέσω Ρόδου χωρίς προβλήματα και διαμαρτυρίες. Για νησιά όπως η Κάσος και η Κάρπαθος η εξυπηρέτησή τους με ανταποκρίσεις είναι μονόδρομος για την οριστική λύση των ακτοπλοϊκών προβλημάτων τους.
- Στους όρους των διαγωνισμών και στο ύψος των αποζημιώσεων να ληφθεί υπόψη η ανάγκη βιωσιμότητας και λογικής κερδοφορίας των πλοίων σαν μοναδική εγγύηση της συνεχούς παροχής και βελτίωσης των υπηρεσιών.
- Να λαμβάνονται υπόψη τα ποιοτικά κριτήρια με δυνατότητα σύναψης πολυετών συμβάσεων και αυτόματης αναπροσαρμογής των μισθωμάτων αλλά και των ναύλων κάθε γραμμής.

Παράδειγμα καλής εξυπηρέτησης είναι τα μικρά νησιά των Κυκλάδων, που εξυπηρετούνται με απευθείας δρομολόγια αλλά και με ανταποκρίσεις. Το δρομολόγιο του πλοίου «Σκοπελίτης» αποτελεί πρότυπο αξιόπιστης ενδοεπικοινωνίας και προσφέρει εξαιρετικές υπηρεσίες. Ταυτόχρονα, εκτελούνται τακτικά καθημερινά δρομολόγια προς Πειραιά από σύγχρονα πλοία, με αποτέλεσμα να έχουν δημιουργηθεί συνθήκες και προοπτικές ανάπτυξης, τα αποτελέσματα των οποίων είναι ήδη ορατά.

Αντίθετα, τα Δωδεκάνησα αδικούνται και πολλά νησιά όπως η Κάσος και η Κάρπαθος έχουν εγκαταλειφθεί στην τύχη τους.
Η ακτοπλοΐα μας αδικείται. Οι επενδύσεις στην ακτοπλοΐα έχουν γίνει με ιδιωτικά κεφάλαια χωρίς να επιβαρυνθεί ο κρατικός προϋπολογισμός. Επίσης, οι ζημίες που προέκυψαν και προκύπτουν από τις συνεχείς ζημιογόνους χρήσεις καλύπτονται από τις εταιρείες χωρίς να μειωθεί το επίπεδο των υπηρεσιών, το οποίο μάλιστα και βελτιώνεται, αφού και σήμερα ναυπηγούνται νέα πλοία. Επιπλέον, το γεγονός ότι οι αρμοδιότητες για την ακτοπλοΐα μεταφέρονται για ενάμιση χρόνο από το ένα υπουργείο στο άλλο, αποδεικνύει πόσο λανθασμένα αντιμετωπίζονται τα ακτοπλοϊκά μας και πόσο μικρή σημασία τούς δίνουμε.
Οι επιβάτες τιμωρούνται, ενώ η τουριστική ανάπτυξη των νησιών πλήττεται, αφού σε αντίθεση με τα άλλα μέσα μεταφοράς τα εισιτήρια επιβαρύνονται με φόρους και άλλα χαράτσια μέχρι 40%.
Οι λιμενικές μας εγκαταστάσεις και υποδομές είναι προβληματικές χωρίς κανέναν προγραμματισμό για βελτίωσή τους, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα στην εκτέλεση των δρομολογίων, που σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί και να διακοπούν.
Νομίζω πως είναι καιρός να ασχοληθούμε σοβαρότερα με την ακτοπλοΐα και τα νησιά μας. Για να δούμε.

ADV_Layout 1 16/3/2011 5:00 μμ Page 20

50 years
of professional service

CHILADAKIS SONS Co.

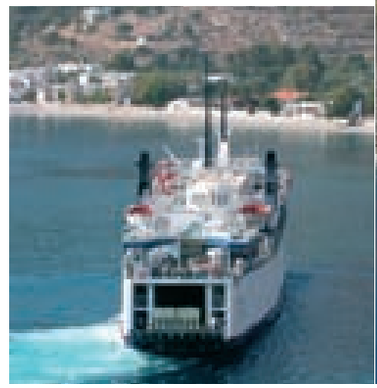
Since 1961

lectric affairs

ELECTRICAL REPAIRS / ELECTRICAL EQUIPMENT / SPARES

40 Proussis & Dodekanissou Street,
Keratsini, 187 55, Piraeus, HELLAS
Tel.: 210 4005545-6, Fax 210 4315383
www.chiladakissons.gr
e-mail: chiladakis@ath.forthnet.gr

ALIFERIS_Layout 1 16/3/2011 11:35 πμ Page 46

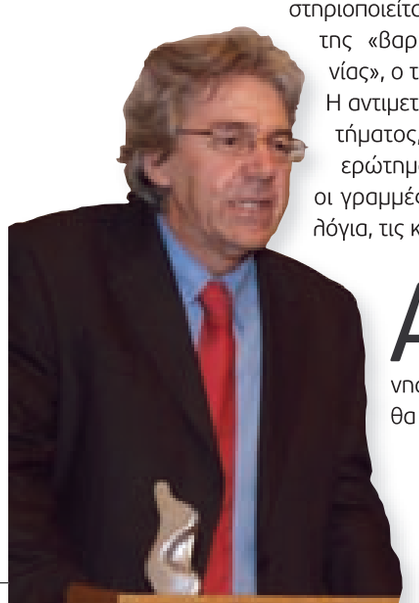


Να παραμερίσουν όσοι έχουν συνηθίσει στη διαχείριση της μιζέριας

Του **Τάσου Αλιφέρη**
Δημάρχου Τήλου

Ερχεται και πάλι στην επικαιρότητα το πρόβλημα των «άγονων» γραμμών με την ίδια ένταση και περισσότερη αγωνία για τους κατοίκους των νησιών που εξυπηρετούν.

Αυτήν τη φορά, όμως, το διακύβευμα δεν είναι μόνο η τύχη των νησιωτών, ή εθνικό ζήτημα, γιατί μεγάλο μέρος των γραμμών αυτών αφορά παραμεθόριες περιοχές, αλλά η καλή συγκοινωνιακή σύνδεση είναι προϋπόθεση για την ελπίδα της πατρίδας για ανάπτυξη, αφού στον ίδιο χώρο δραστηριοποιείται και μεγάλο μέρος της «βαριάς μας βιομηχανίας», ο τουρισμός.



Η αντιμετώπιση αυτού του κεφαλαιώδους ζητήματος, λοιπόν, επιβάλλει να απαντηθεί το ερώτημα: γιατί παραμένουν «άγονες» αυτές οι γραμμές τόσα χρόνια, παρά τα πολλά καλά λόγια, τις καλές προθέσεις και τις εξαγγελίες.

Αγονες» λέγονται γιατί δεν υπάρχει οικονομικό ενδιαφέρον, δεν υπάρχει δηλαδή η απαραίτητη κίνηση για να έχουμε αποτελέσματα που θα επέτρεπαν, αντί αργά και με μεγάλο κόστος, να φθάνουμε πιο γρήγορα και φθηνά.

Είναι απαραίτητες δύο επισημάνσεις:

1) Μιλάμε για συγκοινωνίες και, επομένως, προσφέρουν κοινωνική υπηρεσία και θα έπρεπε να έχουν τα χρηματοδοτικά εργαλεία που έχουν όλες οι άλλες μορφές συγκοινωνίας στον χερσαίο ελληνικό χώρο και στην Ευρωπαϊκή Ένωση γενικότερα.

Το διακύβευμα δεν είναι μόνο η τύχη των νησιωτών, ή εθνικό ζήτημα, γιατί μεγάλο μέρος των γραμμών αυτών αφορά παραμεθόριες περιοχές, αλλά η καλή συγκοινωνιακή σύνδεση.

2) Οι μοναδικές χρηματοδοτήσεις του συστήματος είναι οι λεγόμενες επιδοτήσεις, που δεν φθάνουν ούτε στο μισό αυτών που εισπράττει το κράτος από τους φόρους υπέρ τρίτων στο εισιτήριο. Επί της ουσίας, δηλαδή, ενώ στις υπόλοιπες συγκοινωνίες το μέγιστο μέρος του εισιτηρίου που χρησιμοποιεί ο επιβάτης είναι δημόσια δαπάνη, στην περίπτωσή μας όποιος τολμάει να πάει στο νησί του ή να κάνει διακοπές σε αυτό, πληρώνει όλο το κόστος και περίπου 15% παραπάνω. Αποτέλεσμα, να ταξιδεύουν στα νησιά όλο και λιγότεροι, και ιδιαίτερα τώρα.

Εγιναν προσπάθειες, παρά τα σημερινά οικονομικά δεδομένα, να ανέβει πολύ η ποιότητα των υπηρεσιών. Στην περιοχή μας, για παράδειγμα, η Blue Star Ferries ανέ-

βασε ψηλά τον πήχυ, αναβάθμισε τις υπηρεσίες, βοηθάει την Τοπική Αυτοδιοίκηση και τους ανήμπορους συμπολίτες μας που αδυνατούν να αντεπεξέλθουν στη μεγάλη οικονομική επιβάρυνση, αλλά εδώ είναι και η αγωνία μας.

A) Μέχρι πότε θα λειτουργεί με κοινωνικά κριτήρια και όχι ως επιχείρηση; Συνθήκη απαραίτητη για τη βιωσιμότητα της δραστηριότητας...

B) Πώς θα έχουμε ανάπτυξη, όταν το κόστος μετάβασης σε ένα νησί είναι πολλές φορές δεκαπλάσιο από αυτό που πληρώνει κάποιος όταν μετακινείται με τα μέσα μαζικής μεταφοράς των χερσαίων συγκοινωνιών για την ίδια απόσταση;

Αγονες» λέγονται γιατί δεν υπάρχει οικονομικό ενδιαφέρον, δεν υπάρχει δηλαδή η απαραίτητη κίνηση για να έχουμε αποτελέσματα που θα επέτρεπαν, αντί αργά και με μεγάλο κόστος, να φθάνουμε πιο γρήγορα και φθηνά.

Το Συμβούλιο Νησιωτικών Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδας (ΣΥΝΔΚΕ) και αργότερα η ΚΕΔΚΕ, σε συνεργασία με τα Πανεπιστήμια Αιγαίου και Πειραιώς, έχουν δώσει από καιρό απαντήσεις και προτείνει τη λύση.

Πρότειναν αυτό που εξομοιώνει τον δραστηριοποιούμενο στις χερσαίες μεταφορές με αυτόν των θαλασσίων, παρέχοντάς του όλα εκείνα τα χρηματοδοτικά εργαλεία που του επιτρέπουν το φθηνό εισιτήριο και την ποιότητα των υπηρεσιών.

Είναι δηλαδή η θεσμοθέτηση του Μεταφορικού Ισοδυνάμου, που εξήγγειλε ο πρωθυπουργός στις προγραμματικές δηλώσεις της κυβέρνησης, του οποίου η χρηματοδότηση γίνεται από κοινοτικούς πόρους.

Σε αυτή την οικονομική συγκυρία είναι και μονόδρομος, αφού εθνικοί πόροι δεν υπάρχουν και, ταυτόχρονα, η προσπελασιμότητα στα νησιά μας είναι κεφαλαιώδους σημασίας για την εθνική μας οικονομία και η ανάπτυξη είναι όρος επιβίωσης του έθνους.

Κράτος και ιδιώτες πρέπει... χθες, και όχι σήμερα, να προχωρήσουν στην υλοποίηση αυτού του θεσμού, για να γεμίσουν κόσμο τα νησιά μας και να εισέλθουν πόροι στην οικονομία που δεν θα προέρχονται από «μέρος του γιαουρτιού των συνταξιούχων», αλλά από μιαν αναπτυσσόμενη Ελλάδα που μας αξίζει.

Όσοι από τους πολιτικούς, τους υπηρεσιακούς και τους επιχειρηματίες έχουν συνηθίσει στη διαχείριση της μιζέριας οφείλουν να παραμερίσουν, ειδάλλως πρέπει να το κάνει ο πρωθυπουργός, που έχει αναλάβει και όλο το κόστος ανασύστασης, όχι μόνο της οικονομίας αλλά και του ίδιου του κράτους. Αν δεν συμβεί αυτό, το αδιέξοδο είναι πλήρες και δεν υπάρχουν πολλοί ιδιώτες, εθνικοί ευεργέτες, να σώσουν την πατρίδα.

OLYMPIC_Layout 1 17/3/2011 3:41 μμ Page 48

Ώρα **μηδέν** για τους **Έλληνες αερομεταφορείς**...

Του **Ηλία Μπίσια**

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σε μια μάλλον αναμενόμενη κατάληξη, δεν έδωσε τελικά την έγκριση για τη συγχώνευση της Olympic Air με την Aegean Airlines. Μερικές ημέρες πριν από την τελική ανακοίνωση, μάλιστα, το πρακτορείο Bloomberg είχε αναπάντεχα «διαρρεύσει» τη δυσοίωνη διάθεση της Επιτροπής, ενώ ο Ευρωπαίος επίτροπος Ανταγωνισμού Χοακίν Αλμούνια είχε δηλώσει ήδη τον περασμένο Οκτώβριο ότι οι δύο εταιρείες κατέχουν από κοινού «σχεδόν το σύνολο της εσωτερικής αγοράς στη χώρα».

Παρά τις παραχωρήσεις στις οποίες προέβησαν οι δύο εταιρείες, όπως η απελευθέρωση των Slots σε αεροδρόμια, η πρόσβαση σε τρίτες εταιρείες στα προγράμματα τακτικών επιβατών, αλλά και το διετές «πάγωμα» τιμών στις πτήσεις εσωτερικού, ο κ. Αλμούνια δεν υπήρξε θετικός.

Η «σκληρή» αιτιολογία των Βρυξελλών ήταν ότι η συγχώνευση των δύο αεροπορικών εταιρειών θα οδηγούσε σε οιονεί μονοπώλιο της ελληνικής αγοράς αεροπορικών μεταφορών, με αύξηση των κομίστρων και σχεδόν πλήρη έλεγχο της εσωτερικής αγοράς, συμπληρώνοντας ότι: «Δεν υπάρχουν ρεαλιστικές προοπτικές για να εισέλθει στα εν λόγω δρομολόγια νέα αεροπορική εταιρεία ικανού μεγέθους και να συγκρατήσει τις τιμές της συγχωνευθείσας οντότητας».

Η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εξανάγκασε, πάντως, τόσο την Aegean όσο και την Olympic να καταφύγουν σε νέες και άμεσες λύσεις προκειμένου να περιορίσουν τις ήδη δυσβάστακτες και αυξανόμενες ζημίες τους, που αντανακλούν την παγκόσμια απογοητευτική κατάσταση στις αερομεταφορές, την αύξηση των καυσίμων και τη συρρίκνωση στον τουρισμό. Επιπλέον, η άθλια οικονομική κατάσταση της Ελλάδας έχει περιορίσει δραστικά τη μετακίνηση επιβατών στα εντός Ελλάδος και Βαλκανίων δρομολόγια.

Η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής εξανάγκασε, πάντως, τόσο την Aegean όσο και την Olympic να καταφύγουν σε νέες και άμεσες λύσεις προκειμένου να περιορίσουν τις ήδη δυσβάστακτες και αυξανόμενες ζημίες τους.

Η Aegean Airlines, μετά τη συμμαχία της με τη Star Alliance, διατηρεί ένα προβάδισμα στα δρομολόγια εξωτερικού, ενώ πλέον εξυπηρετεί πολύ περισσότερους προορισμούς απ' ό,τι η Olympic Air. Επιπλέον, από σχεδόν όλα τα δρομολόγια σημαντικής κίνησης προς Δυτική, Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη η Ο.Α. έχει παντελώς αποσυρθεί, αφήνοντας ως μόνο ελληνικό «παίκτη» την Aegean. Στα δρομολόγια μικρού βεληνεκούς, προς Σόφια, Βουκουρέστι (και πλέον και Βελιγράδι), η Ο.Α. διατηρεί πάντως την ελληνική αποκλειστικότητα. Πριν από λίγες ημέρες, το νέο Δ.Σ. της εταιρείας ανακοίνωσε ότι αποχωρεί οριστικά από τα δρομολόγια προς Λονδίνο, Παρίσι, Βρυξέλλες και Βιέννη. Μετά από πολλές δεκαετίες, για πρώτη φορά οι «κύκλοι» της Ο.Α. δεν θα προσγειώνονται στις πόλεις αυτές.

ADV_Layout 1 15/3/2011 1:07 µµ Page 13

The City Law School
CITY UNIVERSITY LONDON

World-class legal education
in the heart of London

Your route to Professional Legal Practice

The City Law School, part of **City University London**, is one of London's major law schools. With three levels of study: undergraduate, postgraduate and professional, we offer courses suitable for every step of your legal career.

Our high quality courses are delivered by leading academics and practitioners from around the world and each course is fully accredited by the relevant professional body.

Our 'real-world' experience and student focussed approach will ensure that you develop the legal knowledge and skills you'll need to excel in practice.

Undergraduate:
- LLB Law

Postgraduate:
- Graduate Entry LLB
- Graduate Diploma in Law
- LLM in EU Commercial Law
- LLM in International Banking and Finance
- LLM / M.Jur in International Commercial Law
- LLM in International Competition Law
- LLM in International Energy Litigation
- LLM in Maritime Law (UK)
- LLM in Maritime Law (Greece)
- LLM in Criminal Litigation
- LLM in Civil Litigation and Dispute Resolution
- PhD, MPhil or LLM by Research

Professional:
- Legal Practice Course
- Bar Professional Training Course
- LLM in Professional Legal Practice
- LLM in Professional Legal Skills
- CPD courses

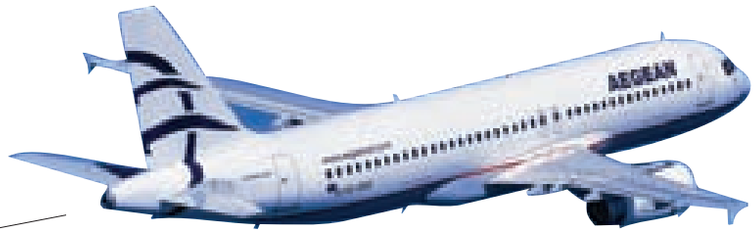
FOR MORE INFORMATION AND TO APPLY CONTACT US:

☎ +44 (0)20 7040 3309
law@city.ac.uk
www.city.ac.uk/law

Please quote the following reference when contacting us: CLS0311

www.city.ac.uk/law

OLYMPIC_Layout 1 17/3/2011 3:41 μμ Page 50



Εν τούτοις, παρά τα δημοσιεύματα στον ελληνικό Τύπο, που θέλουν την Aegean πιο ισχυρή, η Ο.Α. απολαμβάνει τα εξασφαλισμένα -επιδοτούμενα- δρομολόγια των εσωτερικών άγονων γραμμών, ενώ και ο στόλος της είναι σαφώς πιο κατάλληλος, ευέλικτος και εργονομικός για τη μεσοπρόθεσμη οικονομική επιβίωσή της στα δρομολόγια εντός τόσο Ελλάδος όσο και Βαλκανίων. Αν και παρατηρείται μεγάλη πτώση στην ελληνική εσωτερική αγορά των αερομεταφορών, με δυσοίωνες προβλέψεις, μακροπρόθεσμα η Ο.Α., με ένα εκ νέου σχεδιασμένο πτητικό πρόγραμμα, θα μπορούσε να σταθεροποιήσει την οικονομική της επιβίωση, ίσως και ανέλιξη. Στα δρομολόγια προς Δυτική Ευρώπη, βέβαια, από όπου έχει σχεδόν ολοκληρωτικά αποσυρθεί (η Ο.Α. πετάει πλέον μόνο προς Άμστερνταμ) και ο ανταγωνισμός είναι οξύς, ενώ το περιθώριο κέρδους μικρό, τα πράγματα σίγουρα θα ήταν πιο δύσκολα.

Η χρόνια στρατηγική των δύο εταιρειών -πριν εισέλθει η MIG- βραχυκύκλωνε τον ανταγωνισμό και στηριζόταν στην αμοιβαία αλληλοεξόντωση. Εάν επιβίωνε η Athens Airways, ίσως τα πράγματα να ήταν σήμερα διαφορετικά.

Αποτελεί επίσης μονόδρομο η ένταξη της Ο.Α. σε μια διεθνή αεροπορική συμμαχία, αλλά, όσο θα συρρικνώνει τα δρομολόγια εξωτερικού, τόσο θα βραχυκυκλώνει τις πιθανότητες εισόδου σε μια διεθνή αεροπορική συμμαχία. Σύμφωνα με πηγές, ήδη ξαναρχίζουν οι συζητήσεις με τη Skyteam, όπου ηγούνται η AirFrance, η Delta, η KLM και άλλες. Η σύναψη περισσότερων Code Share πτήσεων είναι επίσης επιβεβλημένη και για τις δύο εταιρείες. Το θέμα είναι, ειδικά για την Ο.Α., κατά πόσο ο κ. Βγενόπουλος και οι μέτοχοι της MIG θα διατηρήσουν την επιμονή και υπομονή τους.
Είναι, εν τούτοις, ενδιαφέρουσα μια σκέψη που διατυπώθηκε στον Τύπο, η οποία αναφέρει ότι «η επιλογή των δύο εταιρειών να αναπτυχθούν σχεδόν ως πιστό αντίγραφο η μία της άλλης (πανομοιότυπο δίκτυο προορισμών και πανομοιότυπος στόλος για τις κύριες γραμμές τους) μετατρέπεται τώρα σε μπούμερανγκ». Ο λόγος είναι ότι δεν έχουν περιθώριο να αλλάξουν τώρα το δίκτυο προορισμών τους, οπότε είναι υποχρεωμένες -θεωρητικά τουλάχιστον- να «αλληλοσφαγούν». Το δημοσίευμα αυτό αναφερόταν στη χρόνια στρατηγική των δύο εταιρειών -πριν εισέλθει η MIG-, που βραχυκύκλωνε τον ανταγωνισμό και στηριζόταν στην αμοιβαία αλληλοεξόντωση. Εάν επιβίωνε η Athens Airways, ίσως τα πράγματα να ήταν σήμερα διαφορετικά.

Οι δύο εταιρείες, πάντως, ήδη ανακοίνωσαν εξαιρετικές προσφορές για το κοινό, με ανακοίνωση πολλών θέσεων προς πώληση, κυρίως εσωτερικού, που ξεκινούν από 12 ευρώ! Παρ' όλα αυτά, θα συνεχιστούν οι δραστικές περικοπές και αναδιαρθρώσεις που ξεκίνησαν τους προηγούμενους μήνες, αφού πρόσφατα μείωσαν το στόλο, τον αριθμό των πτήσεών τους, καθώς και το προσωπικό τους. Πιο συγκεκριμένα, η Aegean Airlines έχει μειώσει το στόλο της στα 26 αεροσκάφη, δίνοντας έμφαση στα μεσαίου βεληνεκούς jet αεροσκάφη (22 Airbus της σειράς A319/320/321 και 4 Avro 110), ενώ και η Olympic Air διαθέτει 28 αεροπλάνα, από τα οποία 13 jet επίσης μεσαίου βεληνεκούς (Airbus A320/ 319) και 15 ελικοφόρα σύγχρονης τεχνολογίας (10 Bombardier Q400 και 5 Dash 8/100, για τις άγονες γραμμές).

Πάντως, η επόμενη μέρα βρίσκει σε μεγάλη αμηχανία, εάν όχι αγωνία, τους μετόχους των δύο εταιρειών, αλλά και τους 2.400 εργαζομένους της Aegean και τους 3.000 εργαζομένους των τριών θυγατρικών της MIG (Olympic Air, Olympic Handling και Olympic Engineering). Οι εξελίξεις στην εθνική οικονομία, η καθίζηση του εμπορίου, αλλά και του εισοδήματος των μεσαίων στρωμάτων, δεν επιφέρουν καμία αισιοδοξία στο χώρο των αερομεταφορέων (και όχι μόνο).

ADV_Layout 1 15/3/2011 12:45 µµ Page 9

Environmental performance – challenges and solutions

Environmental issues are top priority for DNV. Our vision is "Global impact for a safe and sustainable future." DNV is already serving the industry extensively within this field, and we are spending considerable resources to develop state-of-the-art competence and services. We are pleased to service the shipping industry with a wide range of environmental services and contribute to sustainable development that benefits all of us. Let us see how we can support you in developing your competitive edge.

www.dnv.com

MANAGING RISK

DNV

Το ποσοστό αύξησης των αφίξεων ξένων τουριστών φέτος στην Ελλάδα μπορεί να είναι διψήφιο, σύμφωνα με ανώτερο παράγοντα της τουριστικής βιομηχανίας, στον οποίο παραπέμπει δημοσίευμα του πρακτορείου Reuters από τη Φρανκφούρτη. Το δημοσίευμα αναφέρεται στην ανακοίνωση του μεγαλύτερου τουριστικού πρακτορείου της Ευρώπης, του TUI Travel, ότι είναι «συγκρατημένα αισιόδοξο για το υπόλοιπο της χρονιάς, παρά την αναταραχή στη Βόρεια Αφρική». Το πρακτορείο TUI εκτιμά ότι θα έχει κέρδη για το σύνολο του 2011, καθώς θα προσφέρει διακοπές σε άλλες περιοχές, για να αντισταθμίσει την επίπτωση στον ισολογισμό του -μπορεί να φθάσει έως τα 37 εκατ. ευρώ- από τις ταραχές στην Αίγυπτο και την Τυνησία.

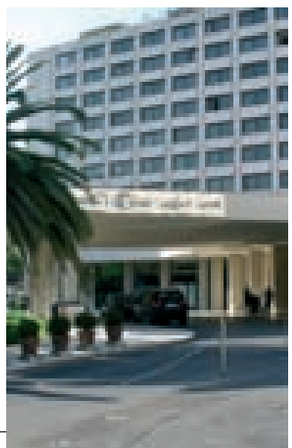
Σύμφωνα με τα υπάρχοντα στοιχεία για τον Ιανουάριο του 2010 και σε σύγκριση με τα τέλη της περασμένης χρονιάς, τη μεγαλύτερη αύξηση παρουσίασε η Ισπανία (39%) και ακολουθούν: Μαρόκο (38%), Άγιος Δομίνικος (37,5%), Κούβα (36,6%), Κύπρος (34%), Μαλδίβες και Σεϋχέλλες (30%), Ελλάδα και Ισραήλ (24%), Εμιράτα (18%), Τουρκία (16%) και Ταϊλάνδη (11,5%).

-----//-----

Απώλειες περίπου 20% της πληρότητάς τους καταγράφουν τα ξενοδοχεία του κέντρου της Αθήνας την τελευταία διετία (Μάιος 2008 - Μάιος 2010) λόγω των προβλημάτων που αντιμετωπίζει το ιστορικό κέντρο της πρωτεύουσας από την «γκετοποίηση», τις πορείες και τα εκτεταμένα επεισόδια, τα οποία αμαύρωσαν την τουριστική εικόνα της πόλης.

Η εξέλιξη αυτή αναγκάζει τις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις του κέντρου να προχωρούν σε εκπτώσεις έως 62% στις τιμές τους, ειδικότερα οι μεγάλες και πολυτελείς μονάδες που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή της Ομόνοιας, προκειμένου να διατηρήσουν την πελατεία τους.

Στην 29η θέση βρίσκεται η Ελλάδα στον πίνακα με τις χώρες που διαθέτουν το πλέον ελκυστικό περιβάλλον για την ανάπτυξη του τουριστικού κλάδου, πίσω από «αντιπάλους» μας στη Μεσόγειο όπως η Ισπανία, η Μάλτα, η Ιταλία και η Κύπρος. Παρ' όλα αυτά, η χώρα μας ξεπερνάει άλλες 110 σε όλο τον πλανήτη και φαίνεται να έχει κέρδη από τις αναταραχές σε παραδοσιακούς προορισμούς της Βόρειας Αφρικής, με την Τυνησία και την Αίγυπτο να υποχωρούν αρκετά στην κατάταξη.



Πρόκειται για την τέταρτη έκθεση που κυκλοφόρησε το Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ για τον τουριστικό κλάδο για το 2011 και βαθμολογεί 139 χώρες του κόσμου με βάση 60 δείκτες, μεταξύ των οποίων το ρυθμιστικό πλαίσιο, η ασφάλεια, η υγεία, οι υποδομές, οι τιμές, ο πολιτισμός, η προστασία του περιβάλλοντος και τα μέσα μεταφοράς.

Ουδέν σχόλιον

«Η εικόνα της χώρας μας και των περιοχών της (branding) διαμορφώνεται είτε από τα αρνητικά γεγονότα που προβάλλονται μέσω των ΜΜΕ είτε και από τους μεγάλους tour operators που προωθούν τον μαζικό τουρισμό. Τα εκατοντάδες ποιοτικά και boutique ξενοδοχεία, τα καταπληκτικά νησιά και οι πανέμορφοι οικισμοί μας, ο πολιτισμός, η γαστρονομία μας, η άλλη Ελλάδα δηλαδή, παραμένουν στο περιθώριο χωρίς προώθηση και διαφήμιση. Και όμως: αυτή είναι η Ελλάδα, που εάν προβαλλόταν σωστά, με στρατηγική, συνέχεια και συνέπεια, θα δημιουργούσε μια διαφορετική εικόνα και θα προσείλκυε περισσότερους επισκέπτες με μεγαλύτερη αγοραστική δύναμη», αναφέρει σε άρθρο του ο κ. Ανδρέας Ανδρεάδης, πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ξενοδόχων (ΠΟΞ) και Α΄ αντιπρόεδρος του ΣΕΤΕ.

Στη συνέχεια, ο κ. Ανδρεάδης υποστηρίζει ότι «σε κάθε διεθνή έκθεση τουρισμού, γινόμαστε δέκτες απαξιωτικών σχολίων, ως η μόνη χώρα που εκπροσωπείται με τόσο πολλούς αιρετούς άρχοντες και υπαλλήλους του Δημοσίου, των περιφερειών και των δήμων. Το χειρότερο, δε, είναι ότι οι άνθρωποι αυτοί, που σίγουρα έχουν καλές προθέσεις, νομίζουν επιπλέον ότι κατέχουν το αντικείμενο και μπορούν να χαράζουν τη στρατηγική της προβολής και της διαμόρφωσης της εικόνας της χώρας ή των περιοχών τους. Έτσι, εμφανίζονται τα ευτράπελα της προβολής τουριστικών προορισμών με τις διοικητικές ονομασίες τους (π.χ. Western Macedonia, Central Macedonia, Municipality of... κ.λπ.) αντί branded names που θα προκύπτουν μέσα από την τεχνολογία του marketing».

Και καταλήγει το άρθρο, επισημαίνοντας ότι «ο συνδυασμός της άγνοιας, της απόλυτης απραξίας και των ερασιτεχνισμών είναι προφανές ότι δεν είναι δυνατόν να συνεχιστεί στο μέλλον. Εάν πιστέψουμε ότι μέσα στη Ζώνη του Ευρώ μπορούμε να ανταγωνιστούμε απλώς ως φθηνός προορισμός τούς εντός και εκτός Ευρωζώνης ανταγωνιστές μας, είμαστε με βεβαιότητα καταδικασμένοι.

Η χώρα μας, παρά τη διαφαινόμενη φετινή ανάκαμψη, θα εξακολουθήσει να χάνει μεσοπρόθεσμα έδαφος σε έναν από τους ελάχιστους τομείς της οικονομίας μας, όπου διαθέτει μεγάλα συγκριτικά πλεονεκτήματα».

(Το άρθρο του κ. Ανδρεάδη δημοσιεύθηκε στον διαδικτυακό τόπο της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ξενοδόχων.)

Επιταχύνονται οι εργασίες για τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών φιλοξενίας σκαφών αναψυχής στη γείτονα Τουρκία.

Συγκεκριμένα, το υπουργείο Μεταφορών θέτει σε προτεραιότητα την κατασκευή νέων λιμένων και μαρινών κατά μήκος των ακτών της Τουρκίας με στόχο, το μερίδιο της χώρας στη δυνατότητα ελλιμενισμού γιοτ στη Μεσόγειο (η οποία διαμορφώνεται σε 500.000 σκάφη) να αγγίξει το 10% βραχυπρόθεσμα και το 20% μακροπρόθεσμα.

Σημειώνουμε ότι στο τελικό στάδιο είναι η κατασκευή των μαρινών στην επαρχία Μερσίν και στην πόλη Κας (επαρχία Αττάλεια), οι οποίες αναμένεται να λειτουργήσουν από τον επόμενο μήνα.

Παράλληλα, εντός του Μαρτίου θα προκηρυχθούν οι διαγωνισμοί για την κατασκευή μαρινών στο Τεκιρντάγκ, στο νησί Αβσα, στο Γενί Φότσα και για τη μαρίνα Σεφερικισάρ Ουρκμέζ. Σύμφωνα με την ανακοίνωση του υπουργείου Μεταφορών, τελείωσαν οι εργασίες για τις υποδομές στις μαρίνες Τεκιρντάγκ και Αβσα, ενώ ολοκληρώθηκαν οι προετοιμασίες για τη μελέτη βιωσιμότητας και το επιχειρησιακό σχέδιο του λιμένα Κανταρλί, ο οποίος χαρακτηρίζεται η «πύλη» της Τουρκίας που ανοίγει στη Δύση.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΕΡΕΥΝΑ_Layout 1 16/3/2011 12:05 μμ Page 54

Η επόμενη γενιά πλοιάρχων

Του επίκουρου καθηγητή **Θάνου Πάλλη** και του **Ηλία Μπίσια**
Μελών ΕΔΙΝΑΛΕ, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Η έρευνα για τους σπουδαστές στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Σχολές Πλοιάρχων) πραγματοποιήθηκε το ακαδημαϊκό έτος 2009-2010 για τέταρτη συνεχή χρονιά από τους συντελεστές των «Ναυτικών Χρονικών» και για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά σε συνεργασία με τους ερευνητές του Πανεπιστημίου Αιγαίου (Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών). Για πρώτη χρονιά φέτος δημοσιεύουμε στο παρόν τεύχος τα στοιχεία που συλλέξαμε αποκλειστικά και μόνο στις Σχολές Πλοιάρχων. Σκοπός της παρούσας έρευνας είναι να εστιαστούν το ενδιαφέρον και ο προβληματισμός όσων μελετούν, αλλά και εποικοδομητικά αγωνιούν, για το μέλλον του συγκεκριμένου ναυτικού επαγγέλματος και της γενικότερης σταδιοδρομίας στον κλάδο αυτόν. Όπως κάθε χρόνο, η έρευνα υλοποιήθηκε με τη συμπαράσταση της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης του ΥΘΥΝΑΛ και των αξιωματικών Λ.Σ. Τα ερωτηματολόγια απεστάλησαν στο σύνολο των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) της χώρας.

Στις ακόλουθες σελίδες δημοσιεύουμε τα συνολικά αποτελέσματα για όλες τις σχολές. Επίσης, επιλέξαμε να παρουσιάσουμε κατά σειρά και τα αναλυτικά αποτελέσματα για τη Σχολή Ασπροπύργου (ως μεγαλύτερη σχολή), των τριών σχολών στα μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα (Μηχανιώνα, Χανιά, Πρέβεζα) και στις μικρότερες περιφερειακές/ νησιωτικές σχολές (Κύμης, Σύρου, Ύδρας, Οινουσσών, Κεφαλονιάς).

- Η συμμετοχή στην έρευνα ήταν και αυτήν τη χρονιά εξαιρετικά υψηλή, αν όχι για τους πρωτοετείς σπουδαστές. Το σύνολο των απαντήσεων ανέρχεται σε 530 πρωτοετείς, νεοεισαχθέντες σπουδαστές σε όλες τις ΑΕΝ της χώρας. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε το Δεκέμβριο του 2010 και τον Ιανουάριο 2011, με αποτέλεσμα να μη συμπεριλαμβάνονται στα τελικά στοιχεία οι «διαρροές» πρωτοετών, που πάντα παρουσιάζονται τους δύο κρίσιμους πρώτους μήνες της εκπαιδευτικής χρονιάς.

- Το 22,5% των πρωτοετών σπουδαστών στις ΑΕΝ είναι γυναίκες. Στη Σχολή Ασπροπύργου το ποσοστό είναι ιδιαίτερα υψηλό και ανέρχεται σε 29,3%.

- Η πλειοψηφία των σπουδαστών των ΑΕΝ κατάγεται από την Αττική (26,7%). Αντίθετα, εξαιρετικά μικρός είναι για ακόμα μία χρονιά ο αριθμός των σπουδαστών με καταγωγή από την περιοχή της Θεσσαλονίκης. Η ηπειρωτική Ελλάδα εισβάλλει και πάλι δυναμικά στο χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης: η κεντρική Μακεδονία (12,5%), η Θεσσαλία (7,1) και η Δυτική Ελλάδα (8,5%) αποτελούν τις μέχρι τώρα άναυτες περιφέρειες με ανέλπιστα υψηλό ποσοστό καταγωγής των σπουδαστών, μετά την Αττική. Από τις νησιωτικές περιφέρειες της χώρας, η Κρήτη (9,9%) επίσης εμφανίζει για μία ακόμη χρονιά σημαντικό ποσοστό. Αξίζει τα παραπάνω ποσοστά να συγκριθούν με το αντίστοιχο του συνολικού πληθυσμού κάθε περιφέρειας.

- Το 61,6% των σπουδαστών θεωρεί ότι κατάγεται από τόπο με ναυτική παράδοση, ενώ 71,8% αναγνωρίζουν προοπτικές απασχόλησης στον τομέα ναυτιλίας στον τόπο καταγωγής τους.

- Αναφορικά με το μορφωτικό επίπεδο των γονέων: Το 30% των γονέων είναι απόφοιτοι δημοτικού ή γυμνασίου. Το 35% είναι απόφοιτοι λυκείου και το 22% απόφοιτοι ΑΕΙ ή ΙΕΚ/ΤΕΙ. Είναι αξιοσημείωτο ότι 21,3% των γονέων των σπουδαστών έχουν ενασχόληση με τη ναυτιλία.

- Το ετήσιο οικογενειακό εισόδημα για το 23,3% των οικογενειών των σπουδαστών των ΑΕΝ δεν ξεπερνά τις 12.000 €, ενώ για ένα επιπλέον 34,9% το ποσοστό είναι κατώτερο των 20.000 €. Να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, το μέσο ετήσιο διαθέσιμο εισόδημα των νοικοκυριών ανέρχεται σε 23.394,73 €.

- Το 53,2% των γονέων έχει πολύ θετική άποψη για την επιλογή σπουδών των συγκεκριμένων σπουδαστών, ενώ το 7,2% των γονέων τοποθετείται αρνητικά ως προς την επιλογή αυτή.

- Οι νεοεισαχθέντες σπουδαστές βρίσκονται στις ΑΕΝ κατ' επιλογήν: Το 79,7% των πρωτοετών σπουδαστών είχε μάλιστα ως πρώτη του επιλογή φοίτησης τη συγκεκριμένη σχολή.

- Η πλειοψηφία των σπουδαστών (66,8%) εισέρχεται στις ΑΕΝ με το σύστημα των πανελλαδικών εξετάσεων. Ο αριθμός των σπουδαστών που προέρχονται από τα Επαγγελματικά Λύκεια Ναυτικής Κατεύθυνσης (6,8% του συνόλου) εκτιμάται ως αρκετά μικρός.

- Κύρια πηγή πληροφόρησης των νέων που επέλεξαν να φοιτήσουν στις ΑΕΝ είναι το φιλικό τους περιβάλλον (26%), δεύτερη πηγή πληροφόρησης είναι οι ήδη απόφοιτοι ΑΕΝ (20%), ενώ η διαφημιστική εκστρατεία που πραγματοποιείται και τα ΜΜΕ αποτελούν επίσης σημαντικές πηγές (11%).

- Το 80% όσων έχουν διαμορφωμένη άποψη για τον επαγγελματικό τους προσανατολισμό επιθυμεί να σταδιοδρομήσει ως αξιωματικός Εμπορικού Ναυτικού στην ποντοπόρο ναυτιλία. Δεύτερη επιλογή αποτελεί η στελέχωση των ναυτιλιακών εταιρειών στην ξηρά (51%). Μόλις το 9% επιθυμεί να ασχοληθεί με κλάδο που δεν σχετίζεται με τη ναυτιλία. Το 13,5% δεν έχει διαμορφωμένη άποψη.

- Ως επιθυμητός κλάδος σταδιοδρομίας στην ποντοπόρο ναυτιλία πρωταρχικά εμφανίζεται η εργασία στα δεξαμενόπλοια (38,7%) και ακολουθούν τα φορτηγά πλοία (19,5%). Υψηλό ποσοστό εμφανίζουν και τα υπερσύγχρονα LPG/LNGs (18,2%).

- Η μεγάλη πλειοψηφία (91) στους νέους σπουδαστές που εισέρχονται στις ΑΕΝ αξιολογεί ως καλή ή πολύ καλή την ενημέρωση που κατέχει για την ελληνική ναυτιλία.

Η έρευνα ολοκληρώθηκε με την αμέριστη υποστήριξη του Λιμενικού Σώματος και των διοικητών των Ακαδημιών, που ανταποκρίθηκαν άμεσα και καθοριστικά στην παρούσα επιθυμία και πρόσκληση για μελέτη ενός αναπόσπαστου παράγοντα της εύρυθμης λειτουργίας της ελληνόκτητης ναυτιλίας, της ναυτικής εκπαίδευσης. Τους ευχαριστούμε ολόθερμα για την αρωγή τους, καταθέτοντας το όραμά μας για τη συστηματική, συντονισμένη και διαχρονική παρακολούθηση των νέων που «επιλέγουν ναυτιλία», ως απαραίτητο εγχειρίδιο για τη διατήρηση και την περαιτέρω ενίσχυση της υπερπολύτιμης για τη χώρα μας ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας.

Στο παρόν τεύχος, δημοσιεύουμε τα σημαντικότερα ερωτήματα που ετέθησαν, ενώ το πλήρες ερωτηματολόγιο και οι απαντήσεις του θα αναρτηθούν στην ιστοσελίδα των «Ναυτικών Χρονικών»: **www.naftikachronika.gr.**

ΑΕΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΣΥΝΟΛΟ_final_Layout 1 16/3/2011 12:07 μμ Page 56

Συνολικά αποτελέσματα των ΑΕΝ Πλοιάρχων

Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού	%
Ασπρόπυργος (πλοίαρχοι)	23,2
Ήπειρος	15,8
Ιόνια Νησιά	12,1
Κρήτη (πλοίαρχοι)	7,2
Κύμη	6,0
Μακεδονία (πλοίαρχοι)	19,2
Οινούσσες	6,0
Σύρος	4,2
Ύδρα	6,2
Σύνολο	100,0

Φύλο	%
Άρρεν	77,5
Θήλυ	22,5
Σύνολο	100,0

Στην πόλη όπου μεγαλώσατε υπάρχει ναυτιλιακή παράδοση και ιστορία;	%
Ναι	61,6
Όχι	38,4
Σύνολο	100,0

Στην πόλη σας υπάρχουν θέσεις εργασίας που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία;	%
Ναι	71,8
Όχι	28,2
Σύνολο	100,0

Οι γονείς σας έχουν κάποια συναφή επαγγελματική δραστηριότητα με τη ναυτιλία;	%
Ναι	21,3
Όχι	78,7
Σύνολο	100,0

Ποιο είναι το μορφωτικό επίπεδο του πατέρα σας;	%
Ναι	71,8
Αναλφάβητος	,8
Δημοτικό	14,7
Γυμνάσιο	15,3
Λύκειο	33,8
ΤΕΙ	14,2
ΑΕΙ	7,4
Μεταπτυχιακό	2,1
ΑΕΝ	7,2
Άλλο	4,5
Σύνολο	100,0

Ποιο είναι το ετήσιο εισόδημα της οικογένειάς σας;	%
<12.000€	23,3
12.000-20.000€	34,9
20.001-45.000€	32,4
45.001-75.000€	6,4
>75.000€	2,9
Σύνολο	100,0

Αποφοιτήσατε από ναυτικό λύκειο;	%
Ναι	6,8
Όχι	93,2
Σύνολο	100,0

Πόσο θετικοί ήταν οι γονείς σας ως προς την εισαγωγή σας σε μια ΑΕΝ	%
Πολύ	53,2
Αρκετά	39,6
Καθόλου	7,2
Σύνολο	100,0

Στην ΑΕΝ εισήλθατε με πανελλαδικές εξετάσεις;	%
Ναι	66,8
Όχι	33,2
Σύνολο	100,0

Σκοπεύετε να συνεχίσετε τις σπουδές σας στη συγκεκριμένη ΑΕΝ;	%
Ναι	88,4
Όχι	11,6
Σύνολο	100,0

Ήταν η συγκεκριμένη ΑΕΝ η πρώτη σας επιλογή στο μηχανογραφικό;	%
Ναι	79,7
Όχι	20,3
Σύνολο	100,0

Σκοπεύετε να συνεχίσετε τις σπουδές σας σε κάποια άλλη ΑΕΝ;	%
Ναι	89,8
Όχι	10,2
Σύνολο	100,0

ΑΕΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΣΥΝΟΛΟ_final_Layout 1 16/3/2011 12:08 μμ Page 58

Πώς μάθατε για τη συγκεκριμένη ΑΕΝ;	%
Μηχανογραφικό δελτίο	14,7
Φίλοι	26,0
Καθηγητές στο σχολείο	12,0
Απόφοιτοι ΑΕΝ	20,0
Διαφημίσεις και άρθρα στα ΜΜΕ	11,1
Άλλο	16,2
Σύνολο	100,0

Μετά την αποφοίτησή μου θα ήθελα να σταδιοδρομήσω στον παρακάτω κλάδο (%):

Σχέδια μετά την αποφοίτηση	*Επιθυμώ πολύ*	*Επιθυμώ*	*Μάλλον επιθυμώ*	*Μάλλον δεν επιθυμώ*	*Δεν επιθυμώ*	*Δεν επιθυμώ καθόλου*	*Σύνολο*
Αξιωματικός της ποντοπόρου ναυτιλίας	51,2	29,8	11,3	3,2	3,2	1,2	100,0
Αξιωματικός της ακτοπλοϊας / κρουαζιέρας	19,4	27,2	19,8	12,4	10,7	10,5	100,0
Αξιωματικός στη ναυτιλία κοντινών αποστάσεων	11,9	17,4	20,9	16,0	17,2	16,6	100,0
Σε θέσεις στο Λιμενικό Σώμα	15,9	16,1	22,0	11,7	12,2	22,0	100,0
Στην ευρύτερη Δημόσια Διοίκηση	6,3	13,7	17,8	16,7	19,8	25,7	100,0
Σε ναυτιλιακή εταιρεία ως στέλεχος γραφείου	22,9	28,9	22,2	9,6	7,8	8,6	100,0
Δε γνωρίζω ακόμα	6,4	7,0	14,4	9,6	16,0	46,5	100,0

Εάν επιθυμείτε να σταδιοδρομήσετε ως αξιωματικός της ποντοπόρου ναυτιλίας, σε ποιον κλάδο θα θέλατε να εξειδικευθείτε; (μία μόνο επιλογή)	%
Tankers	38,7
Bulk carriers	19,5
Containers	13,5
Μεσογειακή ναυτιλία	10,0
LPGs/ LNGs	18,2
Σύνολο	100,0

Πόσο ενημερωμένος/η είστε για την ελληνική ναυτιλία σήμερα;	%
Πολύ	34,0
Καλά	57,6
Ελάχιστα	7,2
Καθόλου	1,2
Σύνολο	100,0

ADV_Layout 1 16/3/2011 5:28 μμ Page 27

Στο ξεκίνημα 1975

Σημαία: Ελληνική
Μήκος: 79 μέτρα
Πλάτος: 11,7 μέτρα
Ιπποδύναμη: 1.500 ίπποι
Ταχύτητα: 12 κόμβοι
• 1.500 Τόνοι

1985

Σημαία: Ελληνική
Μήκος: 157 μέτρα
Πλάτος: 25 μέτρα
Ιπποδύναμη: 12.000 ίπποι
Ταχύτητα: 18 κόμβοι
• 856 Εμπορευματοκιβώτια

Ένα από τα 6 αδελφά πλοία

2000

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

Ένα από τα 8 αδελφά πλοία

Σήμερα

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

Ένα από τα 5 αδελφά πλοία

COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A.

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

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

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

ΑΕΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΣΧΟΛΕΣ_final_Layout 1 18/3/2011 12:02 μμ Page 60

Αναλυτικά αποτελέσματα των ΑΕΝ της χώρας

Φύλο:

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Άρρεν	70,73%	76,19%	67,19%	71,05%	90,63%	80,39%	93,75%	90,91%	87,88%
Θήλυ	29,27%	23,81%	32,81%	28,95%	9,38%	19,61%	6,25%	9,09%	12,12%

Στην πόλη όπου μεγαλώσατε υπάρχει ναυτιλιακή παράδοση και ιστορία;

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Ναι	61,67%	36,59%	65,08%	62,86%	59,38%	50,50%	71,88%	70,00%	69,70%
Όχι	38,33%	23,81%	34,92%	37,14%	40,63%	49,50%	28,13%	30,00%	30,30%

Στην πόλη σας υπάρχουν θέσεις εργασίας που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία;

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Ναι	81,15%	71,43%	69,84%	76,32%	62,50%	61,76%	71,88%	68,18%	78,79%
Όχι	18,85%	28,57%	30,16%	23,68%	37,50%	38,24%	28,13%	31,82%	21,21%

Εργασιακή εμπειρία

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Ναι - πλήρους απασχόλησης	12,30%	9,52%	10,94%	15,79%	3,13%	6,86%	6,25%	4,55%	6,06%
Ναι - μερικής απασχόλησης	20,49%	13,10%	21,88%	23,68%	15,63%	22,55%	21,88%	22,73%	30,30%
Όχι	67,21%	77,38%	67,19%	60,53%	81,25%	70,59%	71,88%	72,73%	63,64%

Εργασιακή εμπειρία σχετική με τη ναυτιλιακή βιομηχανία

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Ναι	30,77%	27,78%	33,33%	40,00%	33,33%	17,86%	25,00%	20,00%	25,00%
Όχι	69,23%	72,22%	66,67%	60,00%	66,67%	82,14%	75,00%	80,00%	75,00%

Παρούσα εργασιακή κατάσταση

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Ναι - πλήρους απασχόλησης	0,85%	0,00%	3,13%	0,00%	0,00%	3,96%	0,00%	0,00%	3,03%
Ναι - μερικής απασχόλησης	10,17%	4,82%	7,81%	5,26%	3,13%	7,92%	9,68%	4,55%	6,06%
Όχι	88,98%	95,18%	89,06%	94,74%	96,88%	88,12%	90,32%	95,45%	90,91%

Ποιο είναι το μορφωτικό επίπεδο του πατέρα σας;

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Αναλφάβητος	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	1,96%	6,25%	0,00%	0,00%
Δημοτικό	9,76%	23,81%	14,06%	23,68%	3,13%	18,63%	3,13%	14,29%	12,12%
Γυμνάσιο	13,01%	15,48%	17,19%	10,53%	21,88%	19,61%	9,38%	28,57%	3,03%
Λύκειο	37,40%	32,14%	28,13%	44,74%	37,50%	31,37%	40,63%	9,52%	36,36%
ΤΕΙ	15,45%	16,67%	17,19%	10,53%	15,63%	11,76%	3,13%	14,29%	18,18%
ΑΕΙ	9,76%	7,14%	9,38%	5,26%	3,13%	1,96%	15,63%	14,29%	6,06%
Μεταπτυχιακό	4,07%	0,00%	4,69%	0,00%	3,13%	0,00%	3,13%	0,00%	3,03%
ΑΕΝ	8,13%	2,38%	6,25%	2,63%	6,25%	8,82%	9,38%	14,29%	12,12%
Άλλο	2,44%	2,38%	3,13%	2,63%	9,38%	5,88%	9,38%	4,76%	9,09%

Οι γονείς σας έχουν κάποια συναφή επαγγελματική δραστηριότητα με τη ναυτιλία;

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Ναι	22,95%	15,48%	18,75%	16,67%	31,25%	12,75%	48,39%	31,82%	24,24%
Όχι	77,05%	84,52%	81,25%	83,33%	68,75%	87,25%	51,61%	68,18%	75,76%

Ποιο είναι το ετήσιο εισόδημα της οικογένειάς σας;

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
<12.000€	13,46%	32,50%	0,00%	36,84%	28,13%	38,95%	21,43%	36,84%	0,00%
12.000-20.000€	29,81%	30,00%	43,64%	34,21%	25,00%	40,00%	21,43%	42,11%	51,52%
20.001-45.000€	44,23%	27,50%	49,09%	26,32%	31,25%	17,89%	46,43%	10,53%	30,30%
45.001-75.000€	6,73%	6,25%	7,27%	0,00%	12,50%	3,16%	3,57%	5,26%	18,18%
>75.000€	5,77%	3,75%	0,00%	2,63%	3,13%	0,00%	7,14%	5,26%	0,00%

Αποφοιτήσατε από ναυτικό λύκειο;

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Ναι	6,56%	4,76%	1,61%	10,53%	3,13%	5,88%	15,63%	18,18%	9,38%
Όχι	93,44%	95,24%	98,39%	89,47%	96,88%	94,12%	84,38%	81,82%	90,63%

Στην ΑΕΝ εισήλθατε με πανελλαδικές εξετάσεις;

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Ναι	73,17%	63,10%	45,31%	78,95%	56,25%	67,65%	81,25%	72,73%	69,70%
Όχι	26,83%	36,90%	54,69%	21,05%	43,75%	32,35%	18,75%	27,27%	30,30%

ΑΕΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΣΧΟΛΕΣ_final_Layout 1 16/3/2011 12:13 μμ Page 62

Πόσο θετικοί ήταν οι γονείς σας ως προς την εισαγωγή σας σε μια ΑΕΝ;

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Πολύ	52,85%	57,83%	51,56%	52,63%	65,63%	49,50%	43,75%	45,45%	60,61%
Αρκετά	37,40%	34,94%	42,19%	47,37%	25,00%	42,57%	43,75%	54,55%	36,36%
Καθόλου	9,76%	7,23%	6,25%	0,00%	9,38%	7,92%	12,50%	0,00%	3,03%

Ήταν η συγκεκριμένη ΑΕΝ η πρώτη σας επιλογή στο μηχανογραφικό;

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Ναι	79,51%	81,71%	75,00%	81,58%	78,13%	80,39%	75,00%	86,36%	81,82%
Όχι	20,49%	18,29%	25,00%	18,42%	21,88%	19,61%	25,00%	13,64%	18,18%

Σκοπεύετε να συνεχίσετε τις σπουδές σας στη συγκεκριμένη ΑΕΝ;

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Ναι	90,16%	0,00%	66,67%	92,11%	87,50%	94,12%	81,25%	92,38%	96,97%
Όχι	9,84%	0,00%	33,33%	7,89%	12,50%	5,88%	18,75%	7,62%	3,03%

Σκοπεύετε να συνεχίσετε τις σπουδές σας σε κάποια άλλη ΑΕΝ;

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Ναι	90,91%	0,00%	100,00%	66,67%	100,00%	50,00%	100,00%	85,71%	100,00%
Όχι	9,09%	0,00%	0,00%	33,33%	0,00%	50,00%	0,00%	14,29%	0,00%

Πώς μάθατε για τη συγκεκριμένη ΑΕΝ;

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Μηχανογραφικό δελτίο	12,30%	15,48%	29,69%	16,22%	22,58%	9,80%	16,67%	0,00%	6,06%
Φίλοι	22,13%	21,43%	32,81%	29,73%	16,13%	31,37%	23,33%	31,82%	27,27%
Καθηγητές στο σχολείο	9,02%	13,10%	9,38%	16,22%	6,45%	18,63%	6,67%	9,09%	12,12%
Απόφοιτοι ΑΕΝ	23,77%	20,24%	14,06%	27,03%	25,81%	15,69%	16,67%	22,73%	21,21%
Διαφημίσεις και άρθρα στα ΜΜΕ	12,30%	13,10%	10,94%	5,41%	9,68%	11,76%	0,00%	9,09%	18,18%
Άλλο	20,49%	16,67%	3,13%	5,41%	19,35%	12,75%	36,67%	27,27%	15,15%

ADV_Layout 1 4/11/2010 12:04 μμ Page 1

reliable

EURONAV

The ocean is our environment

dynamic

innovating

Ελληνική Σημαία

Ευκαιρίες Σταδιοδρομίας

sustainable

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.

Ακτή Μιαούλη 69, 185 37 Πειραιάς

Τ 0030 210 45 58 000 • Φ 0030 45 58 010 • crew.gr@euronav.com

www.euronav.com

On-line Crew Application form is now available

ΑΕΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΣΧΟΛΕΣ_final_Layout 1 16/3/2011 12:14 μμ Page 64

Μετά την αποφοίτησή μου θα ήθελα να σταδιοδρομήσω στον παρακάτω κλάδο:

Αξιωματικός της ποντοπόρου ναυτιλίας

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Επιθυμώ πολύ	56,03%	58,23%	41,38%	50,00%	46,43%	57,78%	34,38%	52,38%	37,50%
Επιθυμώ	21,55%	29,11%	39,66%	26,32%	42,86%	25,56%	43,75%	33,33%	31,25%
Μάλλον επιθυμώ	12,07%	7,59%	12,07%	18,42%	7,14%	10,00%	12,50%	9,52%	15,63%
Μάλλον δεν επιθυμώ	3,45%	2,53%	1,72%	2,63%	0,00%	4,44%	3,13%	4,76%	6,25%
Δεν επιθυμώ	5,17%	2,53%	3,45%	2,63%	3,57%	1,11%	3,13%	0,00%	6,25%
Δεν επιθυμώ καθόλου	1,72%	0,00%	1,72%	0,00%	0,00%	1,11%	3,13%	0,00%	3,13%

Αξιωματικός της ακτοπλοΐας / κρουαζιέρας

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Επιθυμώ πολύ	18,75%	16,00%	28,57%	22,86%	19,35%	16,47%	13,33%	16,67%	24,24%
Επιθυμώ	32,14%	40,00%	25,00%	17,14%	32,26%	18,82%	26,67%	16,67%	18,18%
Μάλλον επιθυμώ	19,64%	12,00%	17,86%	20,00%	19,35%	31,76%	13,33%	33,33%	9,09%
Μάλλον δεν επιθυμώ	10,71%	12,00%	7,14%	5,71%	12,90%	15,29%	23,33%	11,11%	18,18%
Δεν επιθυμώ	9,82%	4,00%	12,50%	17,14%	9,68%	10,59%	16,67%	22,22%	9,09%
Δεν επιθυμώ καθόλου	8,93%	16,00%	8,93%	17,14%	6,45%	7,06%	6,67%	0,00%	21,21%

Αξιωματικός στη ναυτιλία κοντινών αποστάσεων

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Επιθυμώ πολύ	9,82%	10,67%	15,79%	15,15%	14,29%	10,71%	3,33%	11,11%	21,21%
Επιθυμώ	23,21%	21,33%	17,54%	12,12%	10,71%	15,48%	10,00%	5,56%	18,18%
Μάλλον επιθυμώ	14,29%	22,67%	22,81%	24,24%	28,57%	30,95%	16,67%	16,67%	6,06%
Μάλλον δεν επιθυμώ	17,86%	14,67%	15,79%	9,09%	7,14%	15,48%	16,67%	27,78%	21,21%
Δεν επιθυμώ	16,07%	12,00%	12,28%	15,15%	17,86%	17,86%	36,67%	33,33%	15,15%
Δεν επιθυμώ καθόλου	18,75%	18,67%	15,79%	24,24%	21,43%	9,52%	16,67%	5,56%	18,18%

Μετά την αποφοίτησή μου θα ήθελα να σταδιοδρομήσω στον παρακάτω κλάδο:

Σε θέσεις στο Λιμενικό Σώμα

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Επιθυμώ πολύ	14,29%	10,67%	22,41%	11,11%	17,24%	19,77%	20,00%	10,53%	15,63%
Επιθυμώ	16,07%	10,67%	17,24%	19,44%	6,90%	20,93%	16,67%	5,26%	25,00%
Μάλλον επιθυμώ	20,54%	24,00%	31,03%	13,89%	6,90%	29,07%	16,67%	21,05%	15,63%
Μάλλον δεν επιθυμώ	13,39%	14,67%	8,62%	8,33%	13,79%	9,30%	13,33%	10,53%	12,50%
Δεν επιθυμώ	11,61%	12,00%	3,45%	16,67%	10,34%	12,79%	16,67%	26,32%	12,50%
Δεν επιθυμώ καθόλου	24,11%	28,00%	17,24%	30,56%	44,83%	8,14%	16,67%	26,32%	18,75%

Στην ευρύτερη Δημόσια Διοίκηση

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Επιθυμώ πολύ	7,34%	10,96%	3,57%	0,00%	7,41%	6,17%	10,00%	0,00%	3,13%
Επιθυμώ	14,68%	17,81%	17,86%	17,14%	11,11%	14,81%	0,00%	5,88%	6,25%
Μάλλον επιθυμώ	14,68%	12,33%	25,00%	14,29%	14,81%	25,93%	16,67%	17,65%	15,63%
Μάλλον δεν επιθυμώ	16,51%	16,44%	23,21%	11,43%	3,70%	17,28%	16,67%	11,76%	25,00%
Δεν επιθυμώ	20,18%	15,07%	7,14%	22,86%	22,22%	23,46%	23,33%	41,18%	21,88%
Δεν επιθυμώ καθόλου	26,61%	27,40%	23,21%	34,29%	40,74%	12,35%	33,33%	23,53%	28,13%

Σε ναυτιλιακή εταιρεία ως στέλεχος γραφείου

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Επιθυμώ πολύ	24,78%	28,57%	29,82%	17,65%	24,14%	19,77%	26,67%	5,26%	9,38%
Επιθυμώ	27,43%	32,47%	26,32%	14,71%	37,93%	31,40%	16,67%	31,58%	40,63%
Μάλλον επιθυμώ	16,81%	24,68%	24,56%	23,53%	17,24%	30,23%	20,00%	15,79%	18,75%
Μάλλον δεν επιθυμώ	10,62%	7,79%	7,02%	11,76%	10,34%	9,30%	6,67%	10,53%	15,63%
Δεν επιθυμώ	9,73%	1,30%	3,51%	20,59%	6,90%	4,65%	6,67%	26,32%	9,38%
Δεν επιθυμώ καθόλου	10,62%	5,19%	8,77%	11,76%	3,45%	4,65%	23,33%	10,53%	6,25%

ΑΕΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΣΧΟΛΕΣ_final_Layout 1 16/3/2011 12:16 μμ Page 66

Μετά την αποφοίτησή μου θα ήθελα να σταδιοδρομήσω στον παρακάτω κλάδο:

Δεν γνωρίζω ακόμη

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Επιθυμώ πολύ	13,04%	0,00%	0,00%	9,09%	8,82%	0,00%	10,00%	7,69%	15,63%
Επιθυμώ	6,52%	12,00%	11,11%	18,18%	2,94%	0,00%	0,00%	0,00%	25,00%
Μάλλον επιθυμώ	10,87%	16,00%	11,11%	9,09%	23,53%	7,14%	20,00%	15,38%	15,63%
Μάλλον δεν επιθυμώ	10,87%	16,00%	7,41%	9,09%	2,94%	7,14%	0,00%	15,38%	12,50%
Δεν επιθυμώ	6,52%	16,00%	25,93%	9,09%	14,71%	14,29%	30,00%	38,46%	12,50%
Δεν επιθυμώ καθόλου	52,17%	40,00%	44,44%	45,45%	47,06%	71,43%	40,00%	23,08%	18,75%

Εάν επιθυμείτε να σταδιοδρομήσετε ως αξιωματικός της ποντοπόρου ναυτιλίας, σε ποιον κλάδο θα θέλατε να εξειδικευθείτε; (μία μόνο επιλογή)

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Tankers	31,82%	48,10%	32,14%	25,00%	48,28%	43,01%	35,48%	40,91%	46,88%
Bulk carriers	16,36%	13,92%	16,07%	33,33%	27,59%	16,13%	25,81%	22,73%	28,13%
Containers	19,09%	13,92%	7,14%	16,67%	6,90%	16,13%	3,23%	18,18%	6,25%
Μεσογειακή ναυτιλία	10,00%	10,13%	16,07%	8,33%	10,34%	6,45%	12,90%	9,09%	9,38%
LPGs/LNGs	22,73%	13,92%	28,57%	16,67%	6,90%	18,28%	22,58%	9,09%	9,38%

Πόσο ενημερωμένος/η είστε για την ελληνική ναυτιλία σήμερα;

	Ασπρό-πυργος	Ήπειρος	Ιόνια Νησιά	Κρήτη (πλοίαρχοι)	Κύμη	Μακεδονία (πλοίαρχοι)	Οινούσσες	Σύρος	Ύδρα
Πολύ	38,98%	37,50%	25,45%	18,42%	45,16%	28,26%	45,45%	36,36%	7,14%
Καλά	52,54%	55,00%	70,91%	65,79%	45,16%	61,96%	40,91%	60,61%	7,14%
Ελάχιστα	5,93%	5,00%	3,64%	15,79%	9,68%	9,78%	13,64%	3,03%	14,29%
Καθόλου	2,54%	2,50%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	17,86%

ADV_Layout 1 16/3/2011 5:05 μμ Page 21

M/T ALIAKMON, Passing Panama Canal

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

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

S. LIVANOS HELLAS S.A.

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

SUN ENTERPRISES LTD.

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

ΒΛΑΧΟΣ_Layout 1 16/3/2011 12:30 μμ Page 68

Οι νέοι δεν φταίνε που έχουν απομακρυνθεί από τη θάλασσα

Σε μια ενδιαφέρουσα συνάντηση που είχαμε με τον πρόεδρο της ΠΕΠΕΝ, Γεώργιο Βλάχο, με σκοπό να σκιαγραφήσουμε όσο το δυνατόν καλύτερα το προφίλ του σπουδαστή ΑΕΝ, καταγράψαμε και σας μεταφέρουμε τις απόψεις του.

Συνέντευξη του **Γεωργίου Βλάχου**
Προέδρου Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΠΕΝ)

Η ναυτιλία αποτελεί, χωρίς καμία αμφισβήτηση, τον δυναμικότερο κλάδο της εθνικής μας οικονομίας και μάλιστα σε μια αδιάκοπη συνέχεια στην ιστορική της διαδρομή παρά τους κλυδωνισμούς που υπέστη μέσα στη λαίλαπα των διεθνών εξελίξεων.

Είναι ο μόνος κλάδος της εθνικής μας οικονομίας ο οποίος, χωρίς δεκανίκια κάθε μορφής προστατευτισμού, επιδοτήσεων κ.λπ. επικράτησε στις θαλάσσιες μεταφορές παγκοσμίως, παρά τον ανελέητο πολλές φορές ανταγωνισμό.

Με δεδομένες τη δυναμικότητα, τη συνέχεια και την αξιοπιστία, σε συνάρτηση με τη μακραίωνη ναυτική μας παράδοση, θα ήταν απόλυτα φυσική μια υπερπροσφορά εργατικού δυναμικού τουλάχιστον τα τελευταία χρόνια, κατά τα οποία η ανεργία αποτελεί εφιάλτη των εργαζομένων.

Το εντελώς αντίθετο, όμως, συμβαίνει. Σε παγκόσμια κλίμακα, αντί για υπερπροσφορά, η ναυτιλία βρίσκεται βυθισμένη στο πρόβλημα της έλλειψης εργατικού δυναμικού και ιδιαίτερα αξιωματικών.

Η έρευνα και η μελέτη της έλλειψης αυτής, αλλά και η θεραπεία του προβλήματος, θα έπρεπε να είναι πρώτιστο χρέος της Πολιτείας, αλλά και όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Βέβαια, όπως το έχουμε ξαναπεί, και θα συνεχίσουμε να το λέμε, οι νέοι δεν φταίνε που έχουν απομακρυνθεί απ' τη θάλασσα. Υφίστανται ταλαιπωρία από την πρώτη στιγμή που αποφασίζουν ν' ασχοληθούν με το ναυτικό επάγγελμα, εισερχόμενοι σε αυτές τις γεμάτες ελλείψεις ΑΕΝ, που έχουμε χωρίς υλικοτεχνικό σύγχρονο εξοπλισμό, χωρίς ναυτοδασκάλους, συν την αντιμετώπιση γενικότερα στα πρώτα βήματα της σταδιοδρομίας τους, όπως, εύρεση εργασίας για τα εκπαιδευτικά ταξίδια και τα πρώτα χρόνια ως νέοι αξιωματικοί. Όλα αυτά μαζί αποτρέπουν τους νέους και τους αποξενώνουν.

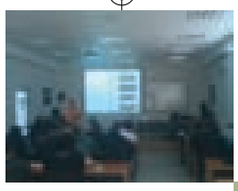
Για να αποκτήσει η ναυτική εκπαίδευση ανάλογη προς τη ναυτιλία μας δυναμική και να γίνει πόλος έλξης για το ναυτικό επάγγελμα, είναι αναγκαίο, η μεν είσοδος σε αυτή να μην αποτελεί καταφύγιο μετά την αποτυχία στους άλλους κλάδους της εκπαίδευσης.

Για να αποκτήσει η ναυτική εκπαίδευση ανάλογη προς τη ναυτιλία μας δυναμική και να γίνει πόλος έλξης για το ναυτικό επάγγελμα, είναι αναγκαίο, η μεν είσοδος σε αυτή να μην αποτελεί καταφύγιο μετά την αποτυχία στους άλλους κλάδους της εκπαίδευσης, αλλά δείγμα κοινωνικής αναγνώρισης. Η δε αποφοίτηση να αποτελεί βήμα επαγγελματικής καταξίωσης μέσα στα πλοία. Η οποία, με τη σειρά της και με θεμέλιο την ίδια αυτή εκπαίδευση, θα παρέχει απεριόριστες δυνατότητες και θ' ανοίγει προοπτικές στον δυναμικότερο κλάδο της εθνικής μας παραγωγής και όχι μόνο.

Στη συνέχεια της συζήτησής μας ο κ. Βλάχος απαντά στις ερωτήσεις μας:

Πώς σχολιάζετε την αύξηση του ενδιαφέροντος των γυναικών σπουδαστριών για να σταδιοδρομήσουν στο ναυτικό επάγγελμα;

Η αύξηση του ενδιαφέροντος των γυναικών σπουδαστριών



για να σταδιοδρομήσουν στο ναυτικό επάγγελμα είναι αντιστρόφως ανάλογη με τη ζήτηση. Αναμφισβήτητα οι γυναίκες έχουν αποδείξει ότι, όταν πραγματικά θέλουν, μπορούν να γίνουν ικανοί αξιωματικοί χωρίς να υστερούν σε γνώσεις από τους άνδρες συναδέλφους τους. Αυτό όμως δεν αρκεί. Η ελληνική αγορά δεν απορροφά τις γυναίκες στα πλοία το ίδιο με τους άνδρες. Ίσως, η ανάγκη για ικανούς αξιωματικούς βοηθήσει κάποιους ν' αναθεωρήσουν τις σημερινές απόψεις τους. Δυστυχώς, η αυξανόμενη ανεργία στην ξηρά οδηγεί όλο και περισσότερες γυναίκες να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα και κανείς δεν έχει την ειλικρίνεια να τους πει την αλήθεια. Ο δρόμος που διαλέγουν δεν είναι στρωμένος με ροδοπέταλα. Η πραγματικότητα είναι σκληρή, δεν βρίσκουν πλοίο ούτε για το πρώτο εκπαιδευτικό εξάμηνο. Πόσω μάλλον για το δεύτερο, αλλά και για τη μετέπειτα σταδιοδρομία τους.

Θεωρείτε ότι υπάρχει μερίδιο ευθύνης των Ελλήνων ναυτικών η πλειονότητα των οποίων δεν παροτρύνει τα παιδιά τους να επιλέξουν το ναυτικό επάγγελμα;

Δεν μπορούμε να πούμε ότι υπάρχει μερίδιο ευθύνης σε ναυτικούς που δεν παροτρύνουν τα παιδιά τους ν' ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα. Όταν οι ίδιοι έχουν βιώσει την απόρριψη και την απαξίωση, γιατί να παροτρύνουν τα παιδιά τους να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα. Όταν μάλιστα, λόγω εγκριτικών πράξεων, ταξιδεύουν πλοία χωρίς όλη την ιεραρχική κλίμακα. Πώς, λοιπόν, ένα νέο παιδί θ' αναρριχηθεί για να φτάσει στην κορυφή; Στη θέση του πλοιάρχου, του Α΄ μηχανικού;

Οφείλει να μας προβληματίσει η σημαντική αύξηση του αριθμού των σπουδαστών από περιφέρειες χωρίς ναυτική παράδοση;

Σύμφωνα με έρευνες, το ναυτικό επάγγελμα έχει γίνει αδιάφορο στους νέους και ειδικά σε αυτούς των θεωρητικά ναυτικών περιοχών, όπου δημιουργήθηκαν άλλοι κλάδοι παραγωγής, όπως ο τουρισμός, π.χ., οι οποίοι κατήργησαν τον μέχρι πριν από λίγα χρόνια (περίπου) μονόδρομο που υπήρχε για τους νεοεισερχόμενους στην παραγωγή. Ως προς το ναυτικό επάγγελμα, τώρα πλέον, βλέπουμε περιοχές χωρίς ναυτική ιστορία να βγάζουν ναυτικούς λόγω της αυξανόμενης ανεργίας και της μεταφοράς των βιομηχανικών ζωνών σε άλλες χώρες.

Πώς αντιδράτε στη φημολογούμενη μείωση των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού;

Η φημολογούμενη μείωση του αριθμού των ΑΕΝ μάς δημιουργεί προβληματισμό. Αυτοί που διαρρέουν τέτοιες σκέψεις, καλό θα είναι να μας πουν τι αποβλέπει μια τέτοια μισαλλόδοξη φημολογία. Εμείς δεν μπορούμε να καθορίσουμε συγκεκριμένο αριθμό απαραίτητων ακαδημιών. Απ' τη μια, λέμε ότι δεν επαρκεί ο αριθμός των αξιωματικών που αποφοιτούν κάθε χρόνο. Και απ' την άλλη, το 2010 εισήχθησαν σχεδόν 450 σπουδαστές λιγότεροι απ' ό,τι το 2009. Υπάρχει μια ασάφεια ως προς το πραγματικό ζητούμενο. Χρήματα δεν διατίθενται, με αποτέλεσμα η μηχανή που λέγεται ναυτική εκπαίδευση και η οποία δούλευε λόγω κεκτημένης ταχύτητας να χάνει στροφές και σιγά-σιγά να σβήνει.

Η στέγαση και η σίτιση των σπουδαστών στις Ακαδημίες εσωτερικής φοίτησης είναι υποχρέωση της Πολιτείας και όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Όχι μόνο δεν πρέπει να καταργηθεί η στέγαση, αλλά, απεναντίας, πρέπει να γίνει καλύτερη ποιοτικά.

Πώς σχολιάζετε τις πληροφορίες περί κατάργησης του προνομίου των σπουδαστών για δωρεάν στέγαση σε ορισμένες ΑΕΝ;

Είμαστε κάθετα αντίθετοι με την κατάργηση οποιουδήποτε προνομίου των σπουδαστών-δοκίμων. Η στέγαση και η σίτιση των σπουδαστών στις Ακαδημίες εσωτερικής φοίτησης είναι υποχρέωση της Πολιτείας και όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Όχι μόνο δεν πρέπει να καταργηθεί η στέγαση, αλλά, απεναντίας, πρέπει να γίνει καλύτερη ποιοτικά.

Ας καταλάβουν κάποτε όλοι οι εμπλεκόμενοι με τη ναυτική εκπαίδευση και ας μην πειραματίζονται με τα παιδιά.
Μαγικά ραβδάκια δεν υπάρχουν. Είναι υποχρέωση της Πολιτείας να βρει τις απαραίτητες πηγές και να στηρίξει τη ναυτική εκπαίδευση. Ας καταλάβουν κάποτε, ότι είναι εθνική υπόθεση η ναυτιλία και έχουμε όλοι υποχρέωση να σταθούμε στο ύψος των περιστάσεων.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΕΡΕΥΝΑ_Layout 1 16/3/2011 12:37 μμ Page 70

Μειώθηκε η αίγλη του ναυτικού επαγγέλματος

Συνέντευξη του **Δημήτριου Καραγιάννη**, Τμήμα Πληρωμάτων Costamare Shipping Company S.A.

Τον προβληματισμό του για τη σημερινή εικόνα του ναυτικού επαγγέλματος εκφράζει στη συνέντευξη που μας παραχώρησε ο κ. Δημήτρης Καραγιάννης. Ο υπεύθυνος του τμήματος πληρωμάτων της Costamare επισημαίνει και τις βασικές παραμέτρους που θα οδηγήσουν τους σπουδαστές ΑΕΝ να εξασφαλίσουν ένα ικανοποιητικό 1ο και 2ο μπάρκο.

Πώς σχολιάζετε την αύξηση ενδιαφέροντος των γυναικών σπουδαστριών για να σταδιοδρομήσουν στο ναυτικό επάγγελμα;

Η συνεχής καλυτέρευση των συνθηκών διαβίωσης επί του πλοίου τα τελευταία χρόνια, καθώς και η επικρατούσα οικονομική ύφεση με την ολοένα διογκούμενη ανεργία στην ξηρά, έχει αυξήσει το ενδιαφέρον των γυναικών για να σταδιοδρομήσουν στο ναυτικό επάγγελμα, ιδιαίτερα στα ακτοπλοϊκά, όπως κρουαζιερόπλοια και επιβατηγά πλοία.

Γεγονός είναι ότι έως σήμερα είναι μικρός ο αριθμός των γυναικών που έχουν σταδιοδρομήσει μακρόχρονα στη θάλασσα. Διεθνώς, η απασχόληση γυναικών στο ναυτικό επάγγελμα είναι περιορισμένη λόγω των ιδιαιτεροτήτων του επαγγέλματος, για το λόγο αυτόν ανέφερα ότι κυρίως η απασχόληση γυναικών θα βρει ανταπόκριση σε επιβατηγά και κρουαζιερόπλοια και λιγότερο στις λοιπές κατηγορίες πλοίων.

Θεωρείτε ότι υπάρχει μερίδιο ευθύνης των Ελλήνων ναυτικών, η πλειοψηφία των οποίων δεν παροτρύνει τα παιδιά τους να επιλέξουν το ναυτικό επάγγελμα;

Ειλικρινά, λυπάμαι όταν οι ναυτικοί και ιδιαίτερα οι γυναίκες τους, άλλοτε δικαιολογημένα άλλοτε όχι, αποτρέπουν τα παιδιά τους να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα.

Καίτοι τα τελευταία χρόνια υπάρχει βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης επί του πλοίου και παρά τις δελεαστικές μισθολογικές απολαβές, η πολύ μικρή παραμονή των πλοίων στα λιμάνια, η αύξηση διεθνώς των διαφόρων κανονισμών και επιθεωρήσεων, η ποινικοποίηση των πλοιάρχων σε περίπτωση ατυχηματικής ρύπανσης και η έξαρση της πειρατείας έχουν μειώσει την αίγλη του ναυτικού επαγγέλματος. Πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα η μεταχείριση των ναυτικών από όλους τους παράγοντες της ναυτιλίας, ώστε οι ναυτικοί να προτρέπουν τα παιδιά τους να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα, αλλά και οι νέοι γενικότερα να συμπεριλάβουν το ναυτικό επάγγελμα μεταξύ των λοιπών επιλογών τους.

Οφείλει να μας προβληματίσει η σημαντική αύξηση του αριθμού σπουδαστών από περιφέρειες χωρίς ναυτική εκπαίδευση;

Δεν θα πρέπει να μας προβληματίσει η σημαντική αύξηση του αριθμού σπουδαστών από περιφέρειες χωρίς ναυτική εκπαίδευση, αντιθέτως, είναι ενθαρρυντική. Αυτό που θα πρέπει να μας προβληματίσει είναι η ποιότητα της εκπαίδευσης που τους παρέχουμε, καθώς και η σωστή και όσο το δυνατόν πιο ρεαλιστική προετοιμασία και εκπαίδευσή τους στα μελλοντικά τους καθήκοντα.

Πώς αντιδράτε στη φημολογούμενη μείωση των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού;

Βασικά, θα πρέπει να επικεντρωθούμε στην ποιότητα της παρεχόμενης εκπαίδευσης και στις δυνατότητες που έχουν σήμερα οι Ακαδημίες σε μέσα και προσωπικό για την παροχή ποιοτικής εκπαίδευσης.

Η μείωση των Ακαδημιών δεν πρέπει να είναι αυτοσκοπός, αλλά θα πρέπει να εξεταστεί στο πλαίσιο παροχής της απαραίτητης ποιοτικής εκπαίδευσης, που σημαίνει:

Α) Κατάλληλες εγκαταστάσεις, για να φιλοξενήσουν τουλάχιστον τον αναγκαίο αριθμό σπουδαστών που θα μπορεί να καλύψει τις ανάγκες της ναυτιλίας μας.

Β) Βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των σπουδαστών, αλλά και των συνθηκών εκπαίδευσής τους, ώστε όταν αποφοιτούν να μπορούν με επιτυχία να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του ναυτικού επαγγέλματος.

Πώς σχολιάζετε τις πληροφορίες περί κατάργησης του προνομίου των σπουδαστών για δωρεάν στέγαση σε ορισμένες ΑΕΝ;

Η κατάργηση του προνομίου δωρεάν στέγασης θα έχει αρνητικές επιπτώσεις και ίσως αποτρέψει ορισμένους υποψήφιους σπουδαστές να επιλέξουν τις ΑΕΝ, διότι δεν θα μπορούν μόνοι τους να αντεπεξέλθουν στα έξοδα διαβίωσής τους.

Ποια συμβουλή θα δίνατε στους σπουδαστές των ΑΕΝ προκειμένου να εξασφαλίσουν ένα ικανοποιητικό 1ο και 2ο μπάρκο;

Εάν σκοπεύουν να έχουν επιτυχημένη σταδιοδρομία, θα πρέπει να διαθέτουν ψυχική και σωματική αντοχή καθώς και αξίες όπως ήθος, εργατικότητα, σοβαρότητα, ψυχραιμία, σεβασμό και αγάπη για τη θάλασσα.

Δεδομένου ότι όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες προσλαμβάνουν δοκίμους ώστε να δημιουργήσουν στελέχη τόσο για τα πλοία τους όσο και, μελλοντικά, για το γραφείο, παρακολουθούν με προσοχή την εξέλιξη και πρόοδο των σπουδαστών.

Κατά την πρόσληψή τους για πρώτη φορά αξιολογούνται με ιδιαίτερη προσοχή τα προσόντα και ο χαρακτήρας εκάστου σπουδαστή.

Μια πρώτη καλή ένδειξη είναι η επιτυχία τους στα μαθήματα της σχολής τους, καθώς και η γνώση της αγγλικής γλώσσας, μετέπειτα, στο πρώτο μπάρκο τους, συνήθως διαπιστώνεται εύκολα από τους πλοιάρχους εάν έχουν θέληση για μάθηση και εάν θα έχουν καλή εξέλιξη, στο δεύτερο μπάρκο εξυπακούεται ότι έχουν προτεραιότητα αυτοί που είχαν πολύ καλή απόδοση στο πρώτο τους μπάρκο.

Τρεις crew managers ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών τοποθετούνται στην παρακάτω ερώτηση:

Ποια συμβουλή θα δίνατε στους σπουδαστές των ΑΕΝ προκειμένου να εξασφαλίσουν ένα ικανοποιητικό 1ο και 2ο μπάρκο;

Κριτήρια το ήθος, το ενδιαφέρον για μάθηση και η δυνατότητα προσαρμογής

Άποψη του καπτ. **Μάνθου Κουτσοθανάση**
Διευθυντή Τμήματος Προσωπικού Θαλάσσης,
Anangel Maritime Services Inc. & Maran Gas Maritime Inc.

Είναι πολύ σημαντικό για τους νέους σπουδαστές να επιλέξουν από την αρχή το είδος του πλοίου που θα τους ενδιέφερε για την καριέρα τους, δηλαδή επιβατηγό, φορτηγό, τάνκερ κ.λπ.

Η επιλογή της εταιρείας είναι επίσης πολύ σημαντική. Εκτιμώ ότι οι μεγάλες εταιρείες με πολλά ελληνικά πλοία εξασφαλίζουν καλύτερες προοπτικές για τους νέους αξιωματικούς.

Στις περισσότερες εταιρείες, η επιλογή των σπουδαστών για το πρώτο εκπαιδευτικό ταξίδι γίνεται με κριτήριο τα αποτελέσματα που θα έχουν από τις εξετάσεις τους στις ΑΕΝ, δηλαδή αυτός που πέρασε όλα τα μαθήματα θα προτιμηθεί από αυτόν που πέρασε μόνο 5 από τα 9.

Η καλή γνώση της Αγγλικής είναι ένα βασικό κριτήριο. Η κατοχή κάποιου τίτλου σπουδών στην αγγλική γλώσσα θα βοηθήσει πάρα πολύ στην εξασφάλιση θέσης σε μια μεγάλη εταιρεία.

Η επαφή με τα τμήματα των εταιρειών που είναι υπεύθυνα για τη ναυτολόγηση των σπουδαστών πρέπει να γίνεται το νωρίτερο δυνατόν. Ειδικά για το πρώτο ταξίδι το αργότερο μέχρι τα Χριστούγεννα πρέπει να έχουν υποβάλει αιτήσεις στις εταιρείες που τους ενδιαφέρουν.

Συνιστούμε στους σπουδαστές, κατά τη διάρκεια των συνεντεύξεων πριν από τη ναυτολόγησή τους, να φροντίζουν να διατηρούν θετική στάση (αποφασισμένοι για το μέλλον τους), επίσης και μια καλή εμφάνιση βοηθάει.

Σχετικά με το δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι, συνήθως όλα θα εξαρτηθούν από την αξιολόγηση που θα έχουν στο πρώτο τους. Θα κριθούν το ήθος, το ενδιαφέρον για μάθηση και η δυνατότητα προσαρμογής στις ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος.

Επίσης, είναι βασικό, για να εκτελέσουν απρόσκοπτα το 2ο εκπαιδευτικό ταξίδι, να προσέλθουν στις εταιρείες τους για ναυτολόγηση στο τέλος Ιουνίου και όχι το Σεπτέμβριο, επειδή απέτυχαν στις εξετάσεις. Στη δεύτερη περίπτωση, η θέση τους θα έχει καλυφθεί κατά πάσα πιθανότητα από άλλον, επιτυχόντα στις εξετάσεις του Ιουνίου, σπουδαστή.

Τελευταίο θα ήθελα να σχολιάσω ότι η παραμονή των σπουδαστών στο πλοίο για το μέγιστο δυνατό διάστημα και κατά το πρώτο αλλά και το δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι είναι πολύ σημαντική για την επιτυχία τους. Πρέπει να αποφύγουν πάση θυσία το να μη συμπληρώσουν από ένα εξάμηνο σε κάθε ταξίδι, γιατί τότε θα βρεθούν με ελλιπή υπηρεσία, η οποία θα είναι πάρα πολύ δύσκολο να καλυφθεί. Οι εταιρείες δεν είναι καθόλου πρόθυμες να επιβαρυνθούν, μετά τη ναυτολόγηση των σπουδαστών για το πρώτο και δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι, με επιπλέον κόστος για συμπλήρωση υπηρεσίας των τελειοφοίτων.

Ποια συμβουλή θα δίνατε στους σπουδαστές των ΑΕΝ προκειμένου να εξασφαλίσουν ένα ικανοποιητικό 1ο και 2ο μπάρκο;

Η ποντοπόρος ναυτιλία προσφέρει σημαντικές ευκαιρίες επαγγελματικής εξέλιξης

Άποψη του **Νίκου Κωβαίου**
Crew Manager Aegean Shipping Management

Πρωτίστως, συνιστώ μεγαλύτερη προσοχή στα μαθήματα του 1ου και 2ου εκπαιδευτικού εξαμήνου, καθότι οι ναυτιλιακές εταιρείες δίνουν μεγάλη σημασία στους επιμελείς μαθητές των ΑΕΝ. Είναι, για παράδειγμα, εξαιρετικά δυσάρεστο, κατά τη γνώμη μου, να παρουσιάζονται πρωτοετείς σπουδαστές για ναυτολόγηση έχοντας αποτύχει σε 4 μαθήματα από τα συνολικά 9 του 1ου εκπαιδευτικού εξαμήνου, το οποίο, παρότι τούς επιτρέπει την απόκτηση του ΚΕΠ και κατά συνέπεια τη ναυτολόγησή τους για το 1ο μπάρκο, δείχνει τουλάχιστον έλλειψη ενδιαφέροντος εκ μέρους των σπουδαστών.
Παρόμοια είναι, δυστυχώς, τα φαινόμενα που παρατηρούνται και στους σπουδαστές του 2ου εκπαιδευτικού εξαμήνου, με συνέπεια να αποδυναμώνεται η εκ των πραγμάτων ισχυρή διαπραγματευτική τους θέση, ενώ αξίζει να προστεθεί εδώ το μεγάλο ποσοστό σπουδαστών που αποτυγχάνουν κατά την κανονική περίοδο των εξετάσεων είτε του 1ου είτε του 2ου εκπαιδευτικού εξαμήνου περιμένοντας τις εμβόλιμες εξετάσεις, χάνοντας έτσι σημαντικό χρόνο υπηρεσίας του προβλεπόμενου 12μήνου.
Εξ ίσου σημαντικό είναι, κατά τη γνώμη μου, οι σπουδαστές να επικεντρωθούν σε αυτό που πραγματικά έχει μέλλον. Γνωρίζω ότι θα στενοχωρήσω αρκετούς, αλλά, δυστυχώς ή ευτυχώς, η ποντοπόρος ναυτιλία σήμερα είναι αυτή που προσφέρει τις περισσότερες ευκαιρίες για επαγγελματική εξέλιξη, με αντίστοιχα υψηλότατες οικονομικές απολαβές και ταυτόχρονα βαθιά γνώση του αντικειμένου, προσφέροντας ανεπανάληπτες εμπειρίες και μαθήματα ζωής. Καλό θα ήταν, λοιπόν, οι σπουδαστές και μελλοντικοί πλοίαρχοι / Α΄ μηχανικοί να κλείσουν τα αυτιά τους στις κάθε λογής «σειρήνες» που τους θέλουν κοντά στο σπίτι τους, στερώντας από τα νέα παιδιά τη δυνατότητα μάθησης και τη συλλογή εμπειριών, που θα τους βοηθήσουν να εξελιχθούν και να καταλάβουν επίκαιρες και ζηλευτές θέσεις αρχικά στα πλοία και ως δυναμικά εξειδικευμένα στελέχη με ευρεία γνώση του αντικειμένου στις ναυτιλιακές εταιρείες μετέπειτα.

Να μεταδώσουμε στα παιδιά την αγάπη προς τη θάλασσα

Άποψη του **Στέφανου Τζήμα**, Seagoing Personnel Manager Eletson Corporation

Η επιλογή της ναυτιλιακής εταιρείας με την οποία θα ξεκινήσουν την καριέρα τους οι σπουδαστές, είναι καθοριστικής σημασίας τόσο για τα ταξίδια που θα επιτελέσουν ως δόκιμοι, όσο και για τη συνέχεια της καριέρας τους, ως αξιωματικοί του εμπορικού ναυτικού.
Η εταιρεία μας, η οποία από της ιδρύσεώς της στηρίζει την ελληνική σημαία και τους Έλληνες αξιωματικούς, δίνει πρωταρχικό ρόλο στην εκπαίδευση των δοκίμων. Έχουμε αναλάβει τη δέσμευση, οι σπουδαστές που θα εκτελέσουν το πρώτο ταξίδι τους στην εταιρεία μας να συνεχίσουν και για το δεύτερο ταξίδι και στη συνέχεια να γίνουν αξιωματικοί του στόλου μας.
Οι αξιωματικοί που υπηρετούν στα πλοία μας, οι περισσότεροι εκ των οποίων έχουν ξεκινήσει την καριέρα τους μαζί μας, έχουν κατανοήσει το ρόλο της εκπαίδευσης και συνεισφέρουν τα μέγιστα σε αυτόν τον τομέα.
Πιστεύω ότι ένας πολύ σημαντικός τομέας είναι η άμεση προσαρμογή των νέων σπουδαστών στο καινούργιο γι' αυτούς περιβάλλον του πλοίου.
Όταν θα νιώσουν οικείο και φιλικό το περιβάλλον, τότε θα μπορέσουν να αναπτύξουν τις ικανότητές τους και θα αφομοιώσουν τη ναυτική τέχνη στους διάφορους τομείς της, και αυτό ισχύει τόσο στο πρώτο όσο και στο δεύτερο μπάρκο.
Εάν κατορθώσουμε να μεταδώσουμε στα νέα παιδιά την αγάπη προς τη θάλασσα και το πλοίο, τότε και άριστοι θα γίνουν και θα έχουμε εξασφαλίσει το μέλλον της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.
Από εκεί και πέρα, η υπευθυνότητα και η σοβαρότητα που θα πρέπει να τους διέπει, θα καθορίσουν το μέλλον και την εξέλιξή τους.
Κλείνοντας, θα ήθελα να προσθέσω για τους νέους σπουδαστές που θα μπουν σε λίγες ημέρες στα πλοία για το πρώτο τους μπάρκο, ότι θα είμαστε πάντα δίπλα τους αρωγοί στην προσπάθειά τους. Καλά ταξίδια.

Project1_Layout 1 17/1/2011 2:57 μμ Page 2

franman
LIMITED

The First Greek Trading House

1991 - 2011

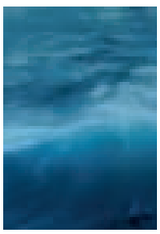
20 χρόνια

επιτυχημένης παρουσίας και προσφοράς
στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία με αξιοπιστία,
συνέπεια, ποιότητα και διαφάνεια.

Ευχαριστούμε για την εμπιστοσύνη σας.

229 Syngrou Avenue, Athens 176 72, Greece • Tel.: +30 210 9532350, e-mail: info@franman.gr • www.franman.gr • ISO 9001:2008 certified by DNV

AEN_Layout 1 17/3/2011 3:36 μμ Page 74



Διδάσκουμε σε μαθητές διαφορετικών ταχυτήτων

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι απαντήσεις που μας έδωσαν ο διευθυντής και δύο καθηγητές της Σχολής Πλοιάρχων ΑΕΝ Μακεδονίας

Συνέντευξη του **Θανάση Καρπώνη**
Διευθυντή Σχολής Πλοιάρχων ΑΕΝ Μακεδονίας

Πώς κρίνετε το επίπεδο των σπουδαστών από άποψη μόρφωσης, διαγωγής και γενικότερα ενδιαφέροντος για το επάγγελμα;

Το γεγονός ότι οι σπουδαστές εισάγονται στις Ακαδημίες με διαφορετικά προσόντα, προερχόμενοι από διαφορετικά πεδία μέσης εκπαίδευσης και με διαφορετικό τρόπο εισαγωγής, δημιουργεί μαθητές διαφορετικών ταχυτήτων. Όσον αφορά το επίπεδό τους, θα το θεωρούσα γενικώς από μέτριο προς χαμηλό, εκτός από ελάχιστες εξαιρέσεις οπότε παρουσιάζονται σπουδαστές που είχαν βάλει στόχο το ναυτικό επάγγελμα. Αυτό και μόνο δεν σημαίνει ότι δεν μπορούν να αντεπεξέλθουν στις υποχρεώσεις τους στην Ακαδημία. Άλλωστε, υπάρχουν πολλά παραδείγματα σπουδαστών, οι οποίοι κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στη σχολή απέδειξαν το αντίθετο, θέτοντας ως μόνο στόχο το επάγγελμα του αξιωματικού Ε.Ν.

Στο θέμα της διαγωγής και γενικότερα του ενδιαφέροντος για το επάγγελμα, ο σπουδαστής επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες, όπως:

- Η παραμονή τους στη σχολή και πόσο κοντά βρίσκονται με καθηγητές κυρίως ναυτικών μαθημάτων, οι οποίοι πολλές φορές τους καθοδηγούν προσανατολίζοντάς τους στο επάγγελμα.
- Από τα εκπαιδευτικά ταξίδια και πόσο επηρεάστηκαν από τη συμπεριφορά και τη θέληση των αξιωματικών του πλοίου.

Πώς μπορεί να καλυφθεί το πρόβλημα έλλειψης καθηγητών;

Η κάλυψη του προβλήματος είναι σύνθετη. Απαιτείται αλλαγή οργανικών θέσεων ανά σχολή, αλλά και να δοθούν κίνητρα και στις δύο περιπτώσεις, του μόνιμου και του έκτακτου εκπαιδευτικού προσωπικού.

Στις Ακαδημίες υπάρχουν καθηγητές δύο ειδικοτήτων:
Εκείνων των γενικών μαθημάτων, που πιθανόν θα ήταν πολύ πιο εύκολο να βρεθούν προς απασχόληση.
Και εκείνων των ναυτικών μαθημάτων, όπου δημιουργείται και το μεγάλο πρόβλημα.
Μετά την εξέλιξη των μισθών στην ελληνική εμπορική ναυτιλία, δημιουργήθηκε ένα μεγάλο κενό στο θέμα των καθηγητών. Ο Έλληνας πλοίαρχος ή Α΄ μηχανικός δεν θα άφηνε εύκολα το μισθό της θάλασσας ή του γραφείου για να απασχοληθεί ως καθηγητής και μάλιστα επίκουρος, λόγω νόμου, με ένα μισθό που, αν δεν υπάρχουν άλλα εισοδήματα, θα του ήταν δύσκολο να ανταποκριθεί στις σημερινές απαιτήσεις της κοινωνίας. Στο σημείο αυτό, μεγάλο ποσοστό μη κάλυψης θέσεων ανήκει και στην Πολιτεία, γνωρίζοντας ότι επί σειρά ετών υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις, οι οποίες παραμένουν ακάλυπτες χωρίς να υπάρχει προκήρυξη αναπλήρωσης.
Όσον αφορά το έκτακτο εκπαιδευτικό προσωπικό και ειδικά ναυτικών μαθημάτων, πρέπει να αλλάξει ριζικά με καθεστώς καθιέρωσης μόνιμης αντιμισθίας και πλήρους ασφαλιστικής κάλυψης για το χρόνο στον οποίο θα εργάζεται, έτσι ώστε να δίνεται η ευκαιρία και να υπάρχει και η θέληση της επαναπρόσληψης.

Ποιος θεωρείτε ότι πρέπει να είναι ο νέος ρόλος του Λιμενικού Σώματος στις ΑΕΝ;

Μόνιμη εργασιακή σχέση του Λ.Σ., χωρίς λοιπές στρατιωτικές υποχρεώσεις, έτσι ώστε να υπάρχει πλήρης απασχόληση καθ' όλη τη διάρκεια του διδακτικού έτους, σε ό,τι αφορά την κάλυψη των διοικητικών αναγκών των σχολών. Εκτός από διοικητικές ανάγκες να καλύπτουν όλες τις απαιτήσεις της STCW και να είναι σε συνεχή επαφή με ό,τι έχει σχέση με επιμόρφωση καθηγητών - σπουδαστών (ειδικά σχολεία) κ.λπ.

ADV_Layout 1 16/3/2011 5:08 μμ Page 22

MTM

MARAN TANKERS MANAGEMENT INC.

MTG

MARAN GAS MARITIME INC.

...bring success to humans!

8, ACHILLEOS & LABROU KATSONI STR., GR-17674 ATHENS, GREECE P.O. BOX 77060, GR-17510
TEL.: +30 (2130) 174 500 FAX: +30 (2130)174 800
MTM Email: mail@marantankers.gr & **MGM** Email : mail@marangas.com

AEN_Layout 1 17/3/2011 3:36 μμ Page 76

Η έλλειψη καθηγητών και ναυτικών μαστίζει τη ναυτική εκπαίδευση

Άποψη της **Κωνσταντίας Ρωσσιάδου**
Φυσικού - μετεωρολόγου, αναπληρώτριας διευθύντριας
Σχολής Πλοιάρχων ΑΕΝ Μακεδονίας

Πώς κρίνετε το επίπεδο των σπουδαστών από άποψη μόρφωσης, διαγωγής και γενικότερα ενδιαφέροντος για το επάγγελμα;

Το επίπεδο μόρφωσης των σπουδαστών είναι αρκετά χαμηλό, γιατί για πολλούς η σχολή αποτελεί λύση ανάγκης. Έρχονται στη συγκεκριμένη σχολή διότι έχει χαμηλή βάση και αφού προηγουμένως απέτυχαν να περάσουν σε αυτή που επιθυμούσαν. Οι σπουδαστές των οποίων το ναυτικό επάγγελμα αποτελεί εξαρχής επιλογή τους, έχουν συνήθως υψηλότερο επίπεδο μόρφωσης ή, τουλάχιστον, ισχυρή θέληση μάθησης και πιο σωστή συμπεριφορά. Στο α΄ εξάμηνο, λόγω έλλειψης σωστού επαγγελματικού προσανατολισμού, αλλά και του νεαρού της ηλικίας, η διαγωγή των σπουδαστών είναι λίγο χαλαρή, «λυκειακή» θα μπορούσα να πω, και το ενδιαφέρον τους για το επάγγελμα μειωμένο. Η παραίνεση όμως του εκπαιδευτικού προσωπικού για κόσμια συμπεριφορά, σε συνδυασμό με τους εκπαιδευτικούς πλόες και το «φιλτράρισμα» που γίνεται κατά τη διάρκεια των δύο πρώτων ετών με βάση την απόδοσή τους στη θεωρητική εκπαίδευση, έχουν πολύ θετικά αποτελέσματα. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων εξαμήνων, οι περισσότεροι από τους σπουδαστές, που έχουν απομείνει, έχουν ικανοποιητικό επίπεδο γνώσεων, πειθαρχία και συνειδητοποιημένο ενδιαφέρον για το ναυτικό επάγγελμα.

Πώς μπορεί να καλυφθεί το πρόβλημα έλλειψης καθηγητών;

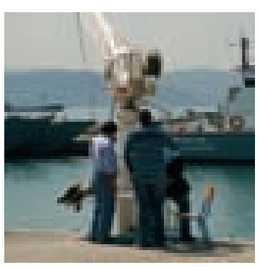
Η έλλειψη καθηγητών, και κυρίως μονίμων, και ναυτικών μαστίζει χρόνια τη ναυτική εκπαίδευση. Οι σχολές λειτουργούν με σχεδόν 80% ωρομίσθιο προσωπικό, εκ του οποίου οι καθηγητές ναυτικών μαθημάτων καλύπτουν με δυσκολία το 60% των πραγματικών διδακτικών αναγκών της σχολής. Το πρόβλημα, κατά τη γνώμη μου, μπορεί να καλυφθεί σε τρία βήματα:

α) Πρόσληψη μόνιμου προσωπικού
β) Καθιέρωση μηνιαίας αντιμισθίας για τους ωρομισθίους
γ) Βελτίωση οικονομικών αποδοχών

Οι παραπάνω ενέργειες θα βοηθήσουν στην προσέλκυση περισσότερων αλλά και καλύτερων εκπαιδευτικών, οι οποίοι θα πρέπει να επιμορφώνονται τακτικά (τόσο οι μόνιμοι όσο και οι ωρομίσθιοι) εάν θέλουμε η ναυτική εκπαίδευση να είναι αντάξια της ελληνικής ναυτιλίας.

Ποιος θεωρείτε ότι πρέπει να είναι ο νέος ρόλος του Λιμενικού Σώματος στις ΑΕΝ;

Το Λιμενικό Σώμα στις ΑΕΝ καλύπτει διοικητικές ανάγκες, τις οποίες θα μπορούσε να καλύψει με λιγότερο κόστος και καλύτερα αποτελέσματα πολιτικό προσωπικό. Οι λιμενικοί υπάλληλοι εξαιτίας των συχνών μεταθέσεων και των ξένων προς τη ναυτική εκπαίδευση υποχρεώσεών τους (π.χ. βάρδιες) προσφέρουν στην υπηρεσία λιγότερες ώρες από ό,τι ένας πολιτικός υπάλληλος και, επιπλέον, αλλάζουν συχνά θέση απασχόλησης, με αποτέλεσμα να μην προλαβαίνουν να μαθαίνουν σε αποδοτικό βαθμό το αντικείμενο της εργασίας τους.



AEN_Layout 1 17/3/2011 3:37 μμ Page 77

Το μορφωτικό επίπεδο προβληματίζει την εξέλιξη των παραδόσεων

Άποψη του **Νικόλαου Τσούλη**
Πλοιάρχου Α΄ Ε.Ν., επίκουρου καθηγητή
Σχολής Πλοιάρχων ΑΕΝ Μακεδονίας

Πώς κρίνετε το επίπεδο των σπουδαστών από άποψη μόρφωσης, διαγωγής και γενικότερα ενδιαφέροντος για το επάγγελμα;

Το μορφωτικό επίπεδο των σπουδαστών δεν είναι ιδιαίτερα υψηλό, καθώς προέρχονται από πολλές διαφορετικές κατευθύνσεις και σε, αρκετές περιπτώσεις, οι ελλείψεις τους ιδιαίτερα στα θετικά μαθήματα είναι μεγάλες και προβληματίζουν την ομαλή εξέλιξη των παραδόσεων.

Από πλευράς διαγωγής, παρατηρείται ένα έλλειμμα πειθαρχίας, το οποίο όμως βελτιώνεται στη διάρκεια των εκπαιδευτικών πλόων, καθώς σιγά-σιγά προσαρμόζονται στις απαιτήσεις και τις ιδιαιτερότητες του επαγγέλματος.

Το ενδιαφέρον για το επάγγελμα δεν εκδηλώνεται πάντα από την αρχή, αφού πολλοί είναι αυτοί που έρχονται αποκλειστικά για λόγους αναβολής στράτευσης. Παρατηρείται πολύ μεγαλύτερη συνειδητοποίηση στους Κύπριους σπουδαστές, οι οποίοι εισάγονται μετά τη θητεία τους. Στη συνέχεια, αρκετοί αποφασίζουν ότι θέλουν να ασχοληθούν με το επάγγελμα, υπάρχουν όμως και πολλοί που δεν θέλουν. Μια καλή λύση, θεωρητικά, θα ήταν οι σπουδαστές να εισάγονται μετά την εκπλήρωση των στρατιωτικών τους υποχρεώσεων.

Πώς μπορεί να καλυφθεί το πρόβλημα έλλειψης καθηγητών;

Το έλλειμμα των καθηγητών είναι τόσο ποσοτικό όσο και ποιοτικό. Απαιτούνται κίνητρα οικονομικά και οπωσδήποτε ασφαλιστικά όσον αφορά τους καθηγητές ναυτικών μαθημάτων (ναυτικούς), ενώ για την κάλυψη του ποιοτικού ελλείμματος απαιτείται συνεχής και, προπάντων, πιστοποιημένη επιμόρφωση - ενημέρωση - παρακολούθηση των εξελίξεων στους χώρους της ναυτιλίας και της εκπαίδευσης. Σημειώνεται ότι το τελευταίο, για να επιτευχθεί, απαιτεί διάθεση τόσο χρόνου όσο και κονδυλίων (σεμινάρια, συνέδρια, προμήθεια κάθε είδους εκπαιδευτικού υλικού). Επειδή με το καθεστώς του ωρομισθίου είναι πολύ δύσκολο να δρομολογηθούν οι παραπάνω διαδικασίες, η μόνη λύση που κρίνεται βιώσιμη και αποτελεσματική είναι η άμεση πρόσληψη μόνιμου εκπαιδευτικού προσωπικού.

Ποιος θεωρείτε ότι πρέπει να είναι ο νέος ρόλος του Λιμενικού Σώματος στις ΑΕΝ;

Σήμερα, η επί της ουσίας προσφορά του Λ.Σ. στις ΑΕΝ περιορίζεται στον διαχειριστικό τομέα, όμως με πολύ μεγάλο οικονομικό κόστος, λόγω της στρατιωτικής δομής της γραφειοκρατίας. Ο ίδιος όγκος δουλειάς θα μπορούσε να διεκπεραιωθεί με πολύ λιγότερο πολιτικό προσωπικό, το οποίο, επειδή δεν θα άλλαζε αντικείμενο εργασίας εξαιτίας άλλων υποχρεώσεων, μεταθέσεων ή ολιγόμηνων αποσπάσεων, θα ήταν πολύ πιο αποδοτικό στην εργασία του, θα γνώριζε πολύ πιο σύντομα όλη την έκταση του αντικειμένου του και, το κυριότερο, το λειτουργικό κόστος θα ήταν πολύ μειωμένο.

Απευθυνθήκαμε στην ΑΕΝ Μακεδονίας, που είναι η δεύτερη μεγαλύτερη Ακαδημία της χώρας, σε μια περιφέρεια με ραγδαία αυξανόμενο ενδιαφέρον για τα ναυτικά επαγγέλματα, όπως δείχνει η σχετική έρευνα. Οκτώ σπουδαστές της Σχολής Πλοιάρχων απαντούν στις ερωτήσεις των «Ν.Χ.».

1. **Πώς σχολιάζετε την πρόθεση της κυβέρνησης για κατάργηση των περιφερειακών σχολών και του μέχρι σήμερα προνομίου της δωρεάν στέγασης;**

1ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ

Θεωρώ μεγάλο σφάλμα την πρόθεση της κυβέρνησης για κατάργηση των περιφερειακών σχολών, γιατί κατ' αρχάς δεν θα υπάρχει οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής και στις σχολές των κέντρων θ' αυξηθεί ο μέσος όρος μαθητών, οπότε δεν θα υπάρχουν αρκετές αίθουσες διδασκαλίας και καθηγητές στο κέντρο, ενώ οι καθηγητές στις περιφερειακές σχολές θα μείνουν άνεργοι. Όσο για τη δωρεάν στέγαση, το θεωρώ σωστό, διότι αρκετά παιδιά δεν έχουν την οικονομική άνεση, και με τα σημερινά δεδομένα, να πληρώνουν ενοίκιο.

2ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ

Θα συμφωνήσω με την πρόθεση αυτή της κυβέρνησης, διότι, εάν καταργηθούν οι περιφερειακές σχολές, τα έξοδα και τα χρήματα που κοστίζουν για να συντηρηθούν, μπορούν να δοθούν σε μία σχολή αντί για 3 - 4 σχολές, και να υπάρξουν καλύτερες υποδομές και καλύτερη εκπαίδευση, με σύγχρονα ηλεκτρονικά όργανα και μηχανήματα.

3ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ

Μια τέτοια απόφαση από την κυβέρνηση έχει τα θετικά και τα αρνητικά της. Το αρνητικό είναι ότι τα περισσότερα άτομα δεν θα έχουν την οικονομική δυνατότητα να μετακινούνται από τον τόπο όπου θα φοιτούν. Ενώ το θετικό είναι ότι, πλέον, δεν θα υπάρχουν αρκετοί καθηγητές χωρίς απαραίτητο λόγο, με αποτέλεσμα να μειωθούν τα έξοδα του κράτους. Όσον αφορά το θέμα της στέγασης, είμαι αρνητικός για την κατάργηση, γιατί αρκετοί δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα.

4ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ

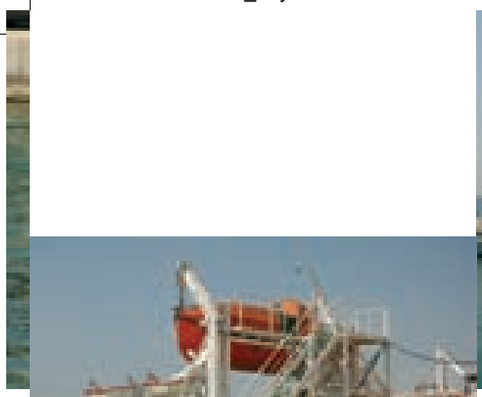
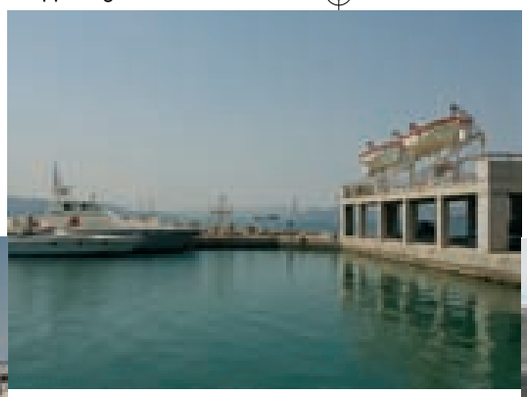
Πιστεύω πως μια τέτοια κίνηση από την κυβέρνηση για την κατάργηση των περιφερειακών σχολών δεν είναι τόσο σωστή. Ιδιαίτερα για άτομα που δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα. Όσο για τη δωρεάν στέγαση, φυσικά και είναι ένα θετικό προνόμιο για ανθρώπους με οικονομικά προβλήματα, και σε περίπτωση που θα καταργηθεί, δεν θα είναι ό,τι καλύτερο.

5ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ

Όσον αφορά την κατάργηση των περιφερειακών σχολών δεν θεωρώ πως είναι λάθος απόφαση. Από την άλλη η κατάργηση της δωρεάν στέγασης δεν θα έπρεπε να γίνει καθώς στις μέρες μας πολλοί σπουδαστές δυσκολεύονται να ανταπεξέλθουν οικονομικά.

6ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ

Η πρόθεση της κυβέρνησης είναι απαράδεκτη και την καθιστά ανίκανη να βοηθήσει τον ναυτικό να ακολουθήσει αυτό το επάγγελμα. Αν υλοποιηθεί κάτι τέτοιο, θα έχει αποτέλεσμα πολλά άτομα από τις σχολές να αποχωρήσουν λόγω μη ανταπόκρισης στα οικονομικά.

7ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ
Θεωρώ ότι το προνόμιο της δωρεάν στέγασης βοηθά τους φοιτητές σε μεγάλο βαθμό στα έξοδά τους και είναι καλό να μην καταργηθεί. Όσο για την πρόθεση της κυβέρνησης για την κατάργηση των περιφερειακών σχολών, πιστεύω ότι θα δημιουργήσει πρόβλημα ανεργίας στους καθηγητές που δουλεύουν σ' αυτές. Όπως και για τις εκάστοτε πόλεις που φιλοξενούν τις σχολές θα είναι σοβαρό πλήγμα στην οικονομία τους.

8ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ
Η πρόθεση της κυβέρνησης για κατάργηση των περιφερειακών σχολών είναι μεγάλο σφάλμα. Η ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας είναι τεράστια και γι' αυτόν το λόγο τα πλοία πρέπει να επανδρώνονται με Έλληνες αξιωματικούς. Οι σχολές, τόσο οι κεντρικές όσο και οι περιφερειακές, εξάγουν ικανούς αξιωματικούς και θα πρέπει να συνεχίσουν να λειτουργούν. Επίσης, το προνόμιο της δωρεάν στέγασης είναι εξίσου σημαντικό, λόγω των οικονομικών προβλημάτων που μπορεί να έχουν κάποιοι φοιτητές.

2. Για ποιο λόγο υπάρχει μεγαλύτερο ενδιαφέρον για τα δεξαμενόπλοια από άλλου είδους πλοία;

1ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ
Ένας παράγοντας είναι το οικονομικό, γιατί πληρώνονται καλύτερα από τα άλλα πλοία και θα αποκομίσει περισσότερες γνώσεις σε σχέση εργασίας με άλλα πλοία.

2ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ
Δεν συμφωνώ ότι υπάρχει μεγαλύτερο ενδιαφέρον προς τα δεξαμενόπλοια. Όμως, οι περισσότεροι τα προτιμούν, γιατί επιπλέον είναι μεγαλύτερος ο αριθμός τους από άλλα πλοία. Αλλά τα δεξαμενόπλοια υπάρχουν και θα υπάρχουν όσο υπάρχουν πετρέλαια. Επομένως, πάντα θα υπάρχει δουλειά.

3ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ
Κατά τη γνώμη μου, οι περισσότεροι επιλέγουν τα δεξαμενόπλοια για οικονομικούς λόγους.

4ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ
Υπάρχει μεγαλύτερο ενδιαφέρον για τα δεξαμενόπλοια για οικονομικούς λόγους.

5ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ
Επειδή προσφέρονται υψηλότεροι μισθοί και υπάρχει προοπτική εξέλιξης λόγω του τύπου των πλοίων.

6ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ
Ο λόγος είναι ότι είναι πιο ειδικευμένα και μπορείς να αποκτήσεις πιο πολλές γνώσεις στο σύγχρονο ναυτικό επάγγελμα.

7ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ
Δεν γνωρίζω τον ακριβή λόγο, αλλά υποθέτω, επειδή υπάγονται στα βαρέα και ανθυγιεινά, θα τους βοηθήσει στη σύνταξη αργότερα. Μπορεί να τα επιλέγουν και επειδή δίνουν περισσότερα χρήματα ή και γιατί επιθυμούν να είναι σε τέτοιου είδους πλοία.

8ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ
Υπάρχει μεγαλύτερο ενδιαφέρον για τα δεξαμενόπλοια κυρίως λόγω του οικονομικού. Τα δεξαμενόπλοια έχουν υψηλότερες οικονομικές απολαβές, κάνουν μεγαλύτερα ταξίδια και προτιμώνται κυρίως για χρήματα. Επίσης, η σύμβαση στα δεξαμενόπλοια είναι για έξι μήνες, έναν μήνα λιγότερο δηλαδή από ό,τι στα φορτηγά πλοία.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ ΕΡΕΥΝΑ_Layout 1 16/3/2011 1:02 μμ Page 80

3. Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας, από τα μεγαλύτερα προβλήματα είναι η έλλειψη ανανέωσης των συγγραμμάτων και ο ελλιπής αριθμός καθηγητών. Ποια είναι η δική σας άποψη και οι προτάσεις σας;

1ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ
Τα βιβλία θεωρώ ότι, εκτός από το ότι δεν είναι αρκετά και καθυστερεί πολύ η παράδοσή τους στους σπουδαστές, είναι και ελλιπή ως προς το περιεχόμενό τους. Δεν αντιπροσωπεύουν το παρόν, αναφέρονται σε συστήματα πλοίων άλλων δεκαετιών και χρειάζονται οπωσδήποτε ανανέωση.
Όσο για τους καθηγητές, ναι, υπάρχει πρόβλημα, είναι πολύ λιγότεροι από τον μέσο όρο καθηγητών που θα έπρεπε να υπάρχουν σε σχέση με τον αριθμό των μαθητών. Θα πρέπει να προσληφθούν περισσότεροι καθηγητές ή να μοιραστούν κατάλληλα οι σπουδαστές στις σχολές όλης της Ελλάδας.

2ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ
Θα συμφωνήσω ότι τα βιβλία που υπάρχουν σήμερα στις σχολές δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα και στις σημερινές ανάγκες των πλοίων. Και η έλλειψη καθηγητών είναι ένα μεγάλο πρόβλημα.
Η λύση στο πρόβλημα αυτό είναι το κράτος και η κυβέρνηση να δώσει περισσότερη σημασία στην εκπαίδευση και στον τομέα της ναυτιλίας. Εξάλλου, η ναυτιλία, και παλιά και σήμερα, είναι ο μόνος δρόμος που προσφέρει και χρήματα και εργασία στην Ελλάδα.

3ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ
Σίγουρα αυτό είναι ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα. Ενώ τα συγγράμματα θα πρέπει να βελτιωθούν, έτσι ώστε να κερδίσουμε όλοι, δηλαδή καθηγητές και μαθητές.

4ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ
Σίγουρα από τα μεγαλύτερα προβλήματα είναι ο ελλιπής αριθμός καθηγητών και η ανανέωση συγγραμμάτων. Αυτό δεν γίνεται μόνο τώρα, αλλά τα τελευταία χρόνια και, από ό,τι φαίνεται, θα συνεχίσει να υφίσταται και θα δημιουργηθεί ακόμη μεγαλύτερο πρόβλημα. Οι επιπτώσεις κάθε φορά θα γίνονται όλο και μεγαλύτερες στους σπουδαστές.

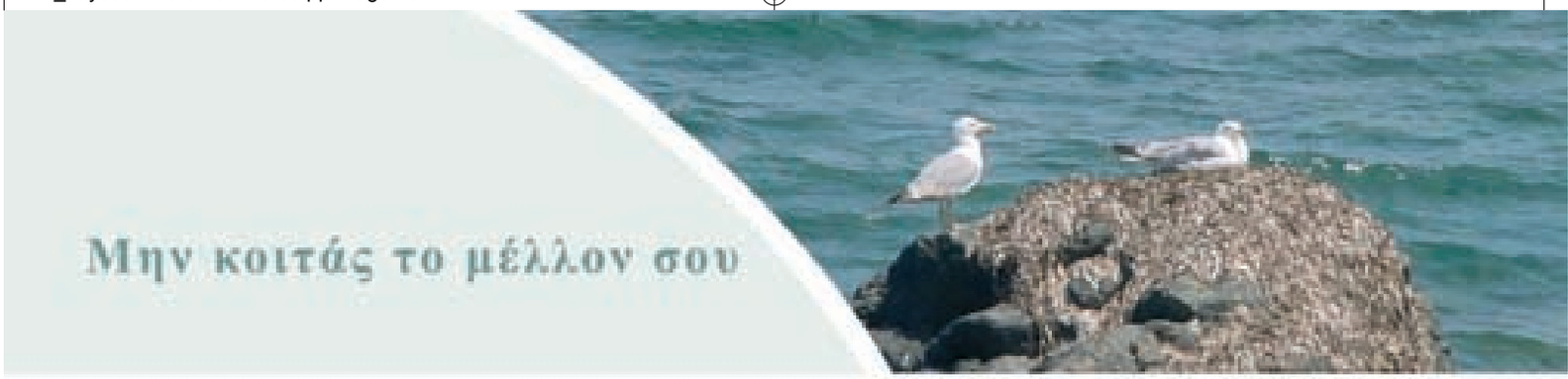
5ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ
Συμφωνώ ότι από τα μεγαλύτερα προβλήματα είναι η έλλειψη ανανέωσης των συγγραμμάτων και ο ελλιπής αριθμός καθηγητών. Επίσης, θα ανέφερα και τις εγκαταστάσεις, τον τρόπο διδασκαλίας κ.λπ.

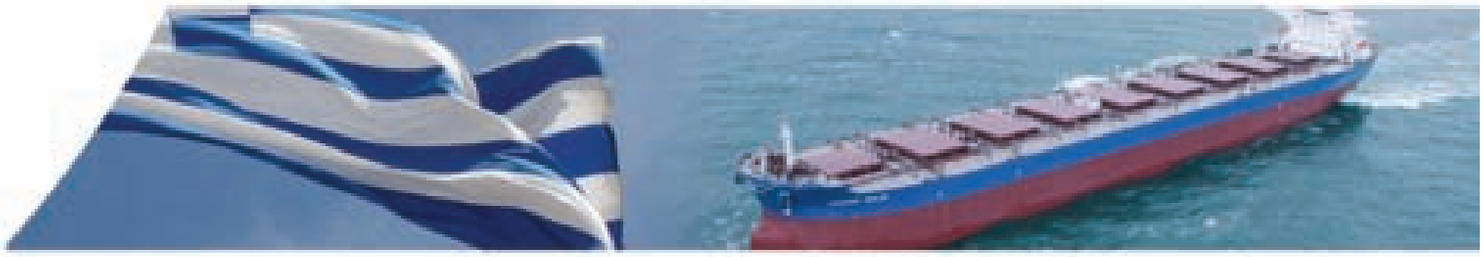
6ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ
Δεν υπάρχει ελλιπής αριθμός καθηγητών.

7ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ
Αυτό είναι θέμα υπουργείου. Διότι αυτοί καθορίζουν το πόσοι και πώς θα τοποθετηθούν στα εκάστοτε εκπαιδευτικά ιδρύματα. Λογικό είναι ότι η έλλειψη καθηγητών προκαλεί προβλήματα, όπως και η έλλειψη ανανέωσης συγγραμμάτων, όμως πάντοτε υπάρχει κάποιος από τους εκάστοτε εκπαιδευτικούς να βοηθήσει στο να μειωθούν αυτά τα προβλήματα, αλλά δημιουργώντας του δυσκολίες τις οποίες όπως ξεπερνάει. Καλό θα ήταν να προσπαθήσουν να τοποθετήσουν καθηγητές, αν όχι σ' όλες, σε ορισμένες θέσεις, ώστε να μειωθεί το πρόβλημα στο ελάχιστο. Για συγγράμματα, καλό θα ήταν να ξεκινήσουν να δίνουν, ώστε να μπορούν να βοηθηθούν οι φοιτητές.

8ος ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ
Υπάρχει τεράστιο πρόβλημα στην ανανέωση των συγγραμμάτων αλλά και έλλειψης των καθηγητών. Ως αποτέλεσμα, μένουν πίσω κάποια μαθήματα, καθώς καθυστερούν οι παραδόσεις αυτών από τους καθηγητές. Επίσης, υπάρχουν λίγοι καθηγητές, οι οποίοι κάνουν όλο και περισσότερα μαθήματα. Κατά τη γνώμη μου, θα πρέπει να υπάρχει ένα ανανεωμένο σύστημα επικοινωνίας μεταξύ των σχολών και των αρμοδίων για τη ναυτική εκπαίδευση υπαλλήλων του κράτους. Ακόμη, το κράτος και η κυβέρνηση θα πρέπει να ασχοληθούν και να ενδιαφερθούν περισσότερο για τη ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα, με σκοπό να μη χαθεί η ελληνική εμπορική ναυτιλία.

ADV_Layout 1 16/3/2011 5:09 μμ Page 23





ταξίδεψε με τους πρωτοπόρους
ως **Αξιωματικός** του Εμπορικού Ναυτικού

30 σύγχρονα φορτηγά πλοία και **16** υπό κατασκευή
ταξιδεύουν την **ελληνική Σημαία** στις πέντε ηπείρους

ANANGEL
MARITIME SERVICES INC.

Λεωφ. Συγγρού 354,
Καλλιθέα, Αθήνα 176 74
τηλ. 210 94.67.200
E-mail mail@anangelmar.com

AEN_NEOI_Layout 1 17/3/2011 3:35 μμ Page 82

Ποιοι **νέοι** επιθυμούν να σταδιοδρομήσουν ως **δημόσιοι υπάλληλοι** στο νέο υπουργείο;

Η πρόσφατη έρευνα που ολοκληρώθηκε από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου σε συνεργασία με τα «Ναυτικά Χρονικά» και αφορά την εξερεύνηση του κοινωνιολογικού προφίλ και των επιδιώξεων των σπουδαστών σε όλα τα ναυτιλιακά εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας, αποτελεί μια αφετηρία για προβληματισμό σε πολλαπλά επίπεδα.

Πριν από λίγες εβδομάδες, ο υπουργός Προστασίας του Πολίτη, Χρήστος Παπουτσής, αναφέρθηκε από το βήμα της Βουλής στους αποφοίτους των ναυτιλιακών ΑΕΙ και επισήμανε ότι οι συγκεκριμένοι απόφοιτοι θα μπορούσαν να καλύψουν τις θέσεις όπου θα προκύψουν κενά από τη σταδιακή... αποχώρηση των αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος. Η έρευνα, όμως, που διεξήχθη σε όλα τα ΑΕΙ που προσφέρουν ναυτιλιακές κατευθύνσεις (Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών - Πανεπιστημίου Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών - Πανεπιστήμιο Αιγαίου και Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών - ΕΜΠ) δεν παρουσιάζει μεταξύ των πρωταρχικών στόχων των νέων σπουδαστών τη σταδιοδρομία στον δημόσιο τομέα, αλλού ούτε και στο Λιμενικό Σώμα.

Συγκεκριμένα, σε σύνολο 114 πρωτοετών φοιτητών, το συντηρητικό 66% επιθυμεί να σταδιοδρομήσει στη ναυτιλιακή βιομηχανία, ενώ μόνο το 7% επιθυμεί να σταδιοδρομήσει ως δημόσιος υπάλληλος και κανείς (0%) ως αξιωματικός Λ.Σ.!

Στους μεταπτυχιακούς σπουδαστές της ναυτιλίας του Πανεπιστημίου Πειραιά και του Πανεπιστημίου Αιγαίου, το 72% επιθυμεί και πάλι να σταδιοδρομήσει στη ναυτιλιακή βιομηχανία, το 8% στον δημόσιο τομέα και μόνο το 5% στο Λιμενικό Σώμα.

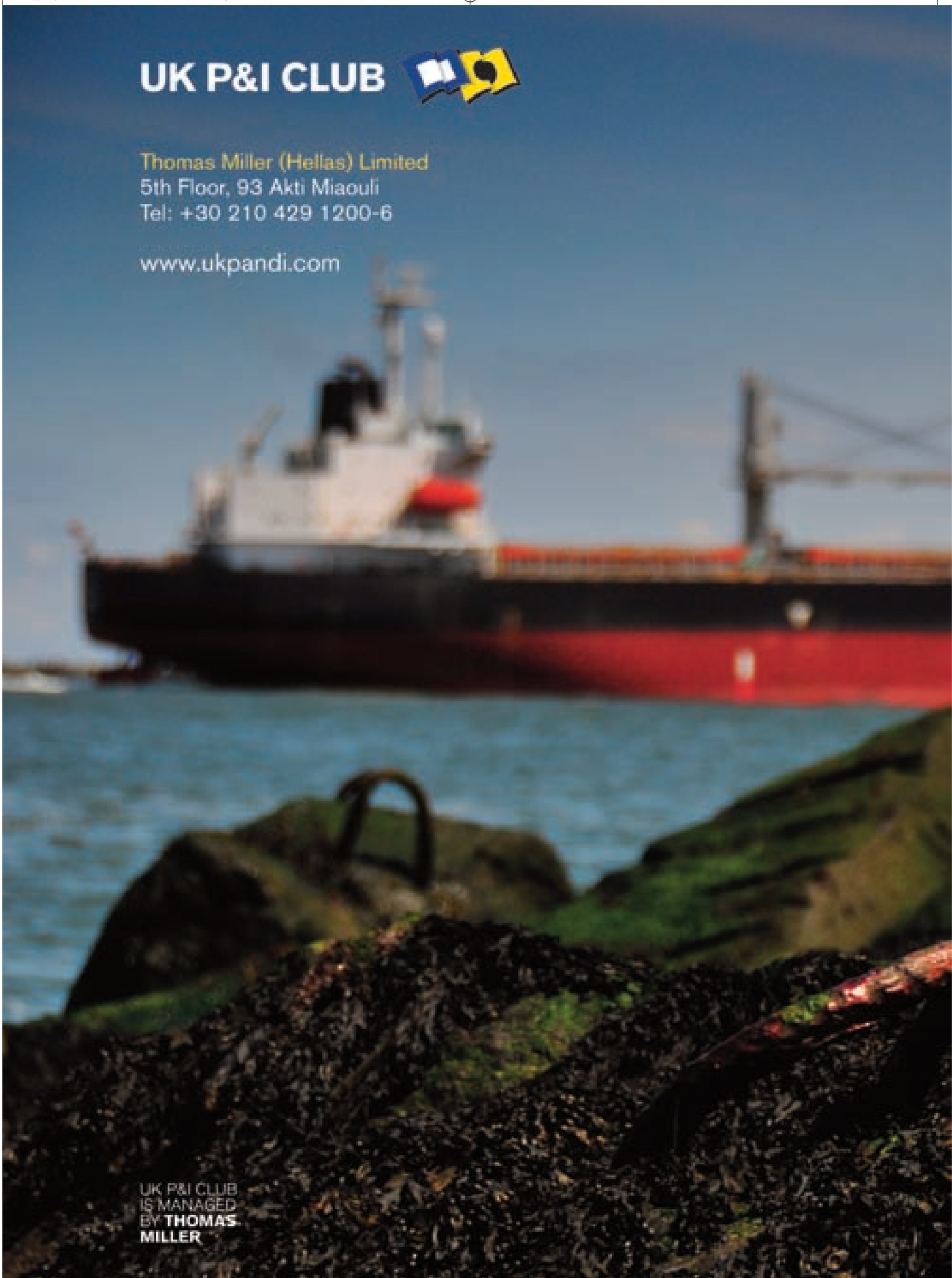
Τα στοιχεία μιλούν από μόνα τους, και μάλιστα πιθανώς να είναι πιο ανησυχητικά στην παρουσίαση του τρέχοντος ακαδημαϊκού έτους (η έρευνα ολοκληρώνεται και αναλύεται σε ετήσια βάση), όπου οι αποδοχές στον δημόσιο τομέα έχουν περαιτέρω συρρικνωθεί και η αβεβαιότητα για το μέλλον των δημόσιων υπηρεσιών είναι εξαιρετικά έντονη.

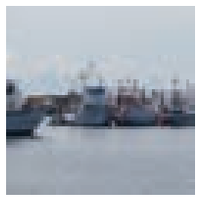
Φοβούμαστε πως, εφεξής, ελάχιστοι απόφοιτοι θα επιθυμήσουν να στελεχώσουν τις υπηρεσίες στην Ακτή Βασιλειάδη, ειδικά με τα νέα δεδομένα όπως εξελίσσονται στον δημόσιο βίο. Θα έλκονται -αναγκαστικά- οι πιο μέτριοι, για να μην πούμε οι χειρότεροι, και όχι οι καλύτεροι, προς τον δημόσιο κλάδο. Επιπλέον, η ναυτιλία, ένας κλάδος που απαιτεί σημαντική πρακτική τεχνογνωσία, δεν μπορεί να στελεχωθεί σε εθνικό πολιτικό επίπεδο από αποφοίτους που δεν έχουν ιδιαίτερη κατανόηση αλλά και εμβάθυνση πάνω στην καθημερινότητα μιας επιχείρησης. Τα μοντέλα και οι θεωρίες δεν είναι αρκετά σε αυτόν τον ευαίσθητο κλάδο της διεθνούς οικονομίας.

Ήρθε επίσης η ώρα να σκεφτούμε σοβαρά τη δημιουργία ανεξάρτητων σχολών για την εκπαίδευση των αξιωματικών και υπαξιωματικών του Λιμενικού Σώματος. Αυτό θα συντελέσει στη διακοπή της διαρροής αποφοίτων από τις ΑΕΝ, αλλά και της πανσπερμίας μόρφωσης και εκπαίδευσης που παρατηρείται σήμερα στους κόλπους του συγκεκριμένου σώματος.

Η πολιτική απόφαση για τη διαίρεση του παλαιού υπουργείου θεωρούμε ότι είναι πρόχειρη και βιαστική. Ελήφθησαν αποφάσεις χωρίς τεκμηρίωση και εξερεύνηση των υπαρχόντων στοιχείων καθώς και γενικότερων στατιστικών. Οι ιδεολογίες που εφαρμόζονται ως πολιτικές εκπλήξεις δεν είναι επιθυμητές από κανέναν, ειδικά αυτήν την κρίσιμη περίοδο. Σαφώς η διοίκηση του παλαιού υπουργείου εμφάνιζε πολλές αγκυλώσεις και αναχρονισμούς, αλλά η νέα πολιτική που εφαρμόζεται στηρίζεται, όπως φαίνεται, σε αβίαστες λύσεις.

Η.Γ.Μ.


UK P&I CLUB
Thomas Miller (Hellas) Limited
5th Floor, 93 Akti Miaouli
Tel: +30 210 429 1200-6
www.ukpandi.com
UK P&I CLUB
IS MANAGED
BY THOMAS
MILLER



Περί αλιείας...

Του **Μιχαήλ Μαλέρμπα ,**
Υποναυάρχου Λ.Σ. (ε.α)

Το ισχύον νομικό καθεστώς χρήζον αναθεωρήσεως – προσαρμογής προς τους Κανονισμούς – Οδηγίες Ε.Ε., και τις συναφείς διατάξεις του Νόμου 3852/2010 «Πρόγραμμα Καλλικράτης» καθώς και κωδικοποίησης των συναφών διατάξεων.
Πρόσθετα ανακύπτοντα θέματα

Ιστορικό

α. Με το Π.Δ.96/2010 (Α΄ 170) άρθρο 1. πργ. (ε) η γενική διεύθυνση Αλιείας εντάχθηκε, μεταφερθείσα από το υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, στο διοικητικό φορέα του υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων Νήσων και Αλιείας αφού η αλιεία ως Δ/νση – υπηρεσία αρχικά κατά το παρελθόν σταδιακώς διήλθε από τα υπουργεία Οικονομίας, Βιομηχανίας, πρώην Γεωργίας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Στη συνέχεια εκδόθηκε το Π.Δ.127/2010 (Α΄214) στο άρθρο 2 πργ. 2 του οποίου διαλαμβάνονται λεπτομερώς οι μεταφερόμενες αρμοδιότητες.

β. Στη γενική δ/νση Αλιείας, που συνεστήθηκε με το άρθρο 1 του Π.Δ.356/90 (Α΄143), περιλαμβάνονται οι δ/νσεις:

i. Θαλάσσιας Αλιείας (Άρθρο 17 Π.Δ.402/88 (Α΄187)
ii. Υδατοκαλλιεργειών και Εσωτερικών Υδάτων (άρθρο 18 Π.Δ.402/88) και
iii. Αλιευτικών εφαρμογών και εισροής Αλιευτικής Παραγωγής (Άρθρο 5 Π.Δ.398/90 (Α΄159), συσταθείσα μεταγενέστερα.

Στις ως άνω διευθύνσεις υπάγονται ανάλογες επιτροπές και συμβούλια καθώς και αποκεντρωμένες περιφερειακές υπηρεσίες διοικητικού και μη χαρακτήρος.

γ. Επαναλαμβάνουμε και αύθις ότι δεν κρίνουμε ως ορθές ή μη τις κυβερνητικές πολιτικές αποφάσεις με την επισήμανση ότι αυτές κρίνονται μεταγενέστερα εκ του θετικού και παραγωγικού αποτελέσματος των. Ανεξάρτητα αυτού, όπως αναφέρουμε και σε άμεσα προγενέστερο άρθρο μας στα «Ναυτικά Χρονικά», η εν λόγω απόφαση προσαρμόστηκε στο πνεύμα και το γράμμα της Ε.Ε., ήτοι Επίτροπος Ναυτιλίας και Αλιείας.

δ. Με δεδομένη την πολιτική αυτή απόφαση και όπως ήδη προαναγγείλαμε, έχοντας δε υπόψη και κατέχοντες όλη τη σχετική με την αλιεία ισχύουσα νομοθεσία, η οποία τώρα εμφανίζει όψη απαράδεκτη και απορριπτέα από απόψεως νομοτεχνικής δομής, κωδικοποιήσεως και σύγχρονης διοικητικής προσαρμογής, κρίναμε σκόπιμο και επιβεβλημένο δια της συντάξεως του παρόντος άρθρου, να παραθέσουμε κατωτέρω την νομοτεχνική δομή αυτής ως έχει προκειμένου ο κ. υπουργός που επωμίστηκε επιπροσθέτως και αυτή την τεράστια ευθύνη γνωρίζει επακριβώς σε ποια κατάσταση ευρίσκεται ώστε να διατάξει τα επιβαλλόμενα εκ των περιστάσεων και συνθηκών μέτρα και διοικητικές ενέργειες προς ενίσχυση και διάσωση της Ελληνικής Αλιείας και βεβαίως προς νομοτεχνική «τακτο-

ποίηση» και εκσυγχρονισμό του ισχύοντος αλιευτικού δικαίου στο σύνολο του.

ε. Ανεξάρτητα των ανωτέρω το άρθρο αυτό ήτο προγραμματισμένο προς σύνταξη και δημοσίευση στα «Ναυτικά Χρονικά» καθ' όσον οι διατάξεις περί επιθεωρήσεως Αλιευτικών σκαφών (ιδίως επαγγελματικών), η έκδοση πιστοποιητικών, η ασφάλεια ναυσιπλοΐας αυτών (Δ.Κ.Α.Σ.), συνάδουν απόλυτα με την ναυτιλία και εντάσσονται στη σφαίρα του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Εισαγωγή

α. Το Δίκαιο Αλιείας το γε νυν έχον δεν είναι συγκροτημένο σε σύγχρονο Κώδικα αποτελούμενο από ενιαίο σύνολο κανόνων δικαίου αναφερομένων σε Κανονισμούς και διατάξεις οι οποίοι αποβλέπουν στη κάλυψη και ρύθμιση όλων των θεμάτων αναφερομένων και εμπλεκόμενων στην αλιεία, στην ευρεία της μορφή και έκταση, όπως ενδεικτικώς είναι:

i Η θαλάσσια αλιεία (παράκτια – μέση – υπερπόντια), η αλιεία εσωτερικών υδάτων λίμνες – ποταμοί), η σπογγαλιεία, οι ιχθυοκαλλιέργειες – υδατοκαλλιέργειες, οι ιχθυόσκαλες και ιχθυαγορές

ii Το αλιευτικό σκάφος, επαγγελματικό – ερασιτεχνικό

iii Οι άδειες αλιείας, Ατομικές και σκάφους. Επαγγελματικές και ερασιτεχνικές

iv Οι Γενικοί ειδικοί περιορισμοί αλιείας. Τοπικοί και χρονικοί. Μέγεθος – Είδος.

v Εργασιακά, ασφαλιστικά, συνταξιοδοτικά και συνδικαλιστικά θέματα των αλιεργατών και σπογγαλιέων.

β. Βεβαίως το 1970 δημοσιεύθηκε με το Ν.Δ. 420/70 (Α΄27) ο Αλιευτικός Κώδικας, περί του οποίου λεπτομερώς θα αναφερθούμε κατωτέρω και δια του άρθρου 181 αυτού διατηρήθηκαν σε ισχύ όλες οι μέχρι την δημοσίευση του εκδοθείσες κατ' εξουσιοδότηση του καταργηθέντος πλέον Α.Ν. 2078/39, κανονιστικές πράξεις (Π.Δ. – Υ.Α) όπως πλέον αυτές ισχύουν.

γ. Στη συνέχεια δημοσιεύθηκαν, αφ΄ ενός μεν αρκετοί νόμοι οι διατάξεις των οποίων είτε τροποποιούσαν άρθρα, κυρίως του Πρώτου Βιβλίου «Αλιεία» είτε ρύθμιζαν νέα θέματα αλιείας και αφ' ετέρου, κατ' εξουσιοδότηση κυρίως των άρθρων 10 και 20 του Αλ.Κ., αλλά και των μετέπειτα αυτού εκδοθέντων αλιευτικών νόμων, εξεδόθησαν από το 1970 μέχρι πρότινος πάμπολλες (120) Κανονιστικές Πράξεις (Π.Δ. – Υ.Α) οι οποίες ρύθμιζαν νέα θέματα αλιείας ή τροποποιούσαν και καταργούσαν διατάξεις τόσο των προ του 1970 όσο και μετά το έτος αυτό εκδοθέντων Π.Δ. και Υ.Α.

δ. Επιπροσθέτως εξεδόθησαν Π.Δ. και Υ.Α τα οποία ρύθμιζαν συνάδοντα με την αλιεία θέματα όπως πχ. υγιεινής των Ιχθύων (οι διατάξεις ειδικά αυτών των Π.Δ. έχουν την εξουσιοδότηση – νομική τους βάση στο Ν.248/1914 (Α΄47) ως ισχύει συμπληρωθείς με τον Α.Ν.24/1/1936 και Ν.4085/60 η αναφερόμενα στην εν γένει αλιευτική πολιτική και οικονομία σύμφωνα με τις εκδοθείσες Οδηγίες της Ε.Ε., δεδομένου ότι μετά την ένταξη της χώρας μας στην τότε Ευρωπαϊκή Κοινότητα, γίναμε αποδέκτες, υλοποίησης και εφαρμογής πολλαπλών Κανονισμών και Οδηγιών αυτής, ρυθμίζοντες ειδικά κατά περίπτωση θέματα αλιείας σε όλη την έκταση και μορφή της σύμφωνα με τις αρχές της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής και Οικονομίας.

Παρούσα κατάσταση

α. Κατόπιν των ανωτέρω διαλαμβανομένων σημειούται ότι το νομικό καθεστώς το οποίο διέπει την Αλιεία στην ευρεία της μορφή και έκταση συγκροτείται και απαρτίζεται, άλλως πηγάζει από δυο βασικούς νομικούς άξονες, ήτοι:

i) τις Εθνικές διατάξεις

ii) τους διεθνείς κανόνες δικαίου, οι οποίοι αναφέρονται στην προστασία της αλιείας, απορρέοντες:
-από τις συναφείς Διεθνείς Συμβάσεις και Πρωτόκολλα και
-από την πολιτική βούληση των αρμοδίων καθ'ύλην οργάνων τα οποία ρυθμίζουν και αποφασίζουν την Κοινή Αλιευτική Πολιτική και Οικονομία της Ε.Ε. και η οποία εκφράζεται με την έκδοση Κανονισμών και Οδηγιών στις αποφάσεις των οποίων η Ελλάδα συμμετέχει ενεργά και συναποφασίζει.

Οι Εθνικοί Κανόνες Δικαίου

Οι Εθνικοί Κανόνες για την Αλιεία αποτελούνται:

α) Κατά πρώτο και κύριο λόγο από το Ν.Δ. 420/70 (Α΄27) «Αλιευτικός Κώδιξ», όπως ισχύει, ο οποίος αποτελεί και το βασικό νόμο «κορμό» της Αλιείας. Απαρτίζεται δε από τέσσερα Βιβλία και δυο Παραρτήματα ήτοι:

i Βιβλίο Πρώτο: «Αλιεία, υποδιαιρούμενο σε δυο βασικά τμήματα με αντίστοιχα Κεφάλαια, οι διατάξεις των οποίων κατά καιρούς τροποποιήθηκαν, συμπληρώθηκαν, αντικαταστάθηκαν ή τροποποιήθηκαν».

ii Βιβλίο Δεύτερο: «Σπογγαλιεία», με επισήμανση ότι το Κεφάλαιο ΣΤ αυτού και δη το άρθρο 116 αναφερόμενο στο Κεφάλαιο Δυτών» έχει την νομική του βάση στο Νόμο ΓΧΙΖ΄/15-3-1910, Άρθρο 13.

iii Βιβλίο Τρίτο: «Έρευνα και Διεθνή Συνεργασία» του οποίου

MALERBAS_Layout 1 16/3/2011 1:13 μμ Page 86

όμως το Κεφάλαιο Α΄ αναφερόμενο στην ίδρυση και λειτουργία του ΙΩΚΑ.Ε. δέον θεωρηθεί κατηργημένο μετά την ίδρυση και λειτουργία του ΕΛ.Κ.Θ.Ε. (Ν.2919/01 (Α΄128) άρθρο 10 πργ.3) και

iv. Τελικαί και Μεταβατικαί διατάξεις

β) Από τους νόμους οι οποίοι εξεδόθησαν μετά την δημοσίευση του Αλ. Κ. (1970), διατάξεις των οποίων είτε ρύθμιζαν νέα θέματα αλιείας, είτε τροποποιούσαν άρθρα του Αλ.Κ. Οι βασικοί αυτοί νόμοι είναι Ν. 1740/87 (Α΄221), Ν.2040/92 (Α΄70), Νόμος 2332/95 (Α΄181), Νόμος 2538/97 (Α΄242), Νόμος 2732/99 (Α΄154), Ν. 442/76 (Α΄259) και ο Ν.1361/83 (Α΄66) για τις Αγροτικές συνδικαλιστικές οργανώσεις, καθώς και συναφείς άλλα.

γ) Από τις εκδοθείσες κατά καιρούς Κανονιστικές Πράξεις (Π.Δ. – Υ.Α.) οι οποίες διακρίνονται:

i Στα ρυθμίζοντα θέματα Αλιείας Π.Δ. και Υ.Α. (σύνολο 26) τα οποία εξεδόθησαν πριν την δημοσίευση του Αλ.Κ. (1970) κατ' εξουσιοδότηση του κατεργηθέντος Α.Ν.2078/39, διατηρηθέντα σε ισχύ, όσα βεβαίως ρητά δεν κατεργήθησαν, μέχρι σήμερον δυνάμει του άρθρου 181 του Αλ.Κ. και όπως νυν ισχύουν δεδομένου ότι στα περισσότερα εξ αυτών αρκετές διατάξεις των αντικατεστάθησαν, τροποποιήθησαν, συμπληρώθησαν και κατεργήθησαν. Επισημαίνουμε, επί του προκειμένου, τα άκρως σοβαρά εξ' αυτού όπως:

- Β.Δ. της 18/3/1940 (Α΄94 ΦΕΚ) (Εκμετάλλευσης ιχθυοτροφείων, λιμένων κλπ δια ενοικιάσεως
- Β.Δ. 23- 3-1953 (Α΄181) (γρι-γρι)
- Β.Δ. 666/1966 (Α΄160) (άδειες αλιευτικών σκαφών)
- Β.Δ. 817/1966 (Α΄209) (αλιεία με τράτα)
- Β.Δ. 917/1966 (Α΄248) (αλιεία με μηχανότρατα)

Στα ως άνω Δ/γματα όχι μόνο επιβάλλεται κωδικοποίηση λόγω των πολλαπλών τροποποιήσεων των διατάξεων τους αλλά επιπροσθέτως, δέον προσαρμοσθούν ανάλογα προς τις αντίστοιχες συναφείς διατάξεις των Κανονισμών και Οδηγιών της Ε.Ε.

ii Στα ρυθμίζοντα θέματα αλιείας Π.Δ. και Υ.Α. (σύνολο 120) τα οποία εξεδόθησαν κατ' εξουσιοδότηση κυρίως των άρθρων 10 και 20 του Ν.Δ. 420/70 Αλ.Κ., όπως αυτά νυν ισχύουν καθ'όσον ορισμένες διατάξεις των κατά καιρούς τροποποιήθηκαν.

iii Στα ρυθμίζοντα θέματα Σπογγαλιείας Π.Δ. και Υ.Α. (σύνολο 5) τα οποία εξεδόθησαν πριν την δημοσίευση του Αλ.Κ. (1970) κατ' εξουσιοδότηση του καταργηθέντος Κωδικοποιημένου Νόμου 3794/57 (Α΄10) «Περί σπογγαλιείας» διατηρηθέντα σε ισχύ όσα βεβαίως ρητά δεν καταργήθησαν, μέχρι σήμερον δυνάμει του άρθρου 181 του Αλ. Κ. και όπως νυν ισχύουν.

iv Στα ρυθμίζοντα θέματα Αλιείας Π.Δ. και Υ.Α. τα εξεδόθησαν κατ' εξουσιοδότηση των συναφών περί αλιείας διατάξεων των μετά την έκδοση του Αλ. Κ. (1970), δημοσιευθέντων νόμων.

v Στα Π.Δ. και Υ.Α. δια των οποίων εντάσσονται στο Εθνικό Δίκαιο οι Οδηγίες της Ε.Ε. οι οποίες αναφέρονται και ρυθμίζουν θέματα αλιείας σε εκτέλεση της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής και Οικονομίας και

vi Επιπροσθέτως, στις ρυθμίζουσες θέματα αλιείας, κυρίως περιοριστικού χαρακτήρος, Αποφάσεις ΥΕΝ υπό την νομική μορφή Ειδικών Κανονισμών Λιμένων, οι οποίες κατά καιρούς εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 156 Κ.Δ.Ν.Δ.

Η αναθεώρηση του Αλιευτικού Κώδικα και η ενιαία συνολική κωδικοποίηση των διατάξεων

α. Δέον επισημανθεί επί του προκειμένου ότι το θέμα της αναθεωρήσεως, επαναπροσδιορισμού, ενοποιήσεως και κωδικοποιήσεως σε ενιαίο Κώδικα των αναφερομένων στην Αλιεία Εθνικών διατάξεων (στο σύνολο τους Αλ.Κ. και λοιποί συναφείς νόμοι), με την επιφύλαξη εξαιρέσεως των Υ.Α. του (πρώην) ΥΕΝ για έκδοση Ειδικών Κανονισμών Λιμένων περί την Αλιεία καθώς και των συναφών Κοινοτικών Κανονισμών οι οποίοι είναι άμεσα εκτελεστοί και εφαρμοστέοι μη χρήζοντες ένταξη στο Εθνικό Δίκαιο με Κανονιστική πράξη, πλην όμως το γράμμα και πνεύμα των διατάξεων αυτών πρέπει να ληφθεί υπόψη στην σύνταξη της ως ενιαίας κωδικοποιήσεως, εξετάσθηκε κατά το παρελθόν δυο φορές από το τότε καθ΄ύλην αρμόδιο υπουργείο Γεωργίας συσταθέντων προς τούτο Ειδικών επιτροπών με τον

i Νόμο 1651/86 (Α΄161) άρθρο 1 πργ. 1 και

ii με το Ν.2945/2001 (Α΄223) άρθρο 34

Παρά το γεγονός ότι παρήλθαν 23 και 9 χρόνια αντίστοιχα δεν είδε το φως της δημοσιότητος σε ΦΕΚ ούτε συνολική κωδικοποίηση της νομοθεσίας για την αλιεία, ούτε νέος μεμονωμένος Αλ. Κώδικας

β. Βεβαίως η ως άνω επιτελική και νομοτεχνική εργασία δέον διαχωρισθεί σε τέσσερεις τομείς, ήτοι:

i την κωδικοποίηση του Αλιευτικού Κώδικος ενιαίως με τους συνάδοντας με την αλιεία νόμους σε ένα κείμενο

ii την κωδικοποίηση σε ενιαίο κείμενο των κανονιστικών πράξεων των προ και των μετά το 1970 εκδοθέντων Π.Δ.

iii την κωδικοποίηση σε ενιαίο κείμενο των Π.Δ. που αναφέρονται στην σπογγαλιεία

ADV_Layout 1 16/3/2011 5:22 µµ Page 25

metaldyne

METALDYNE INTERNATIONAL (UK) LTD

Is your damper providing engine protection?

Torsional Vibration Dampers

Maintenance and Repair of Crankshaft Torsional Viscous Vibration Dampers

- Systematic Fluid Sampling provides early warning of damper failure
- Service minimises long-term running costs
- Maintenance saves cost of replacement and down time

FORMERLY SIMPSON INDUSTRIES

HOLSET

(SIMPSON INT UK LTD/HOLSTEN ENGINEERING VISCOUS DAMPERS)

Tel : +44 (0) 1422 395106
Fax : +44 (0) 1422 354432
davidwhitaker@metaldyne.com
www.metaldyne.co.uk

MALERBAS_Layout 1 16/3/2011 1:13 μμ Page 88

iv την κωδικοποίηση των περί την υγιεινή των ιχθύων διατάξεων καθώς και συναφών τοιούτων

γ. Προκειμένου επιτύχει το εγχείρημα δέον:

i Ληφθούν υπ΄ όψη οι συναφείς διατάξεις περί αλιείας των Κανονισμών και Οδηγιών της Ε.Ε. το γράμμα και το πνεύμα των οποίων δέον ενταχθεί στα κωδικοποιημένα κείμενα, καθ΄όσον επισημαίνουμε ότι δεν αναφερόμεθα σε μια απλή διοικητική κωδικοποίηση υφισταμένων διατάξεων που δεν θα θιγούν, αλλά σε ολική αναμόρφωση, αναθεώρηση και επαναπροσδιορισμό όλου του νομικού περί την αλιεία status

ii Ληφθούν υπ΄όψη οι συνάδουσες διατάξεις του Νόμου 3852/2010 (Α΄87) «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης "Πρόγραμμα Καλλικράτης"» που αναφέρονται στις αρμοδιότητες των νέων Δήμων και Περιφερειών καθό μέρος αφορούν την αλιεία, υδατοκαλλιέργεια κλπ. καταργούμενων των Π.Δ. και Υ.Α. δυνάμει των οποίων από το πρώην Υπ. Γεωργίας είχαν μεταβιβασθεί συναφείς αρμοδιότητες στους πρώην Δήμους και Νομαρχίες και επιπροσθέτως να ληφθούν υπόψη κατά την Κωδικοποίηση του νέου Αλ. Κώδικος ειδικά οι διατάξεις του «Καλλικράτη» που χορηγούν πρόσθετες αρμοδιότητες εξουσιοδοτήσεις στα νέα περιφερειακά όργανα (Δήμους – περιφέρειες) καταργουμένης παντελώς της γραφειοκρατίας στην νομοθεσία του τομέα της Αλιείας.

iii Το εγχείρημα δέον ξεκινήσει σε υπηρεσιακό αρχικά επίπεδο από επιτροπές – ομάδες εργασίας αποτελούμενες από τους έμπειρους περί το γνωστικό αυτό αντικείμενο υπαλλήλους – επιστήμονες που υπηρετούν στην Γενική Δ/νση Αλιείας. Επιβάλλεται όμως όπως τα μέλη των επιτροπών αυτών, και ιδίως του Αλ.Κώδικα, είναι απαλλαγμένα σε όλες τις περιπτώσεις από υπηρεσιακές και άλλες ενασχολήσεις ώστε να επιτελέσουν το έργο τους απρόσκοπτα και απερίσκεπτα, άλλως δεν χρειάζεται να τίθεται θέμα αναθεώρησης – κωδικοποίησης του Αλ. Κωδ. και συναφών διατάξεων. Στην συνέχεια η όλη εργασία δέον παραδοθεί για νομοτεχνική θεώρηση σε ειδικούς νομικούς επιστήμονες .

Πρόσθετα ανακύπτοντα θέματα

α. Στο Π.Δ. 402/88 (Α΄187) «Οργανισμός Υπουργείου Γεωργίας» Στο άρθρο 18 του Κεφ. Β΄ πργ. 1 (β) προβλέπεται «Τμήμα εσωτερικών Υδάτων» ήτοι λίμνες – ποταμοί εσωτερικά ιχθυοτροφία – υδατοκαλλιέργειες, των οποίων την αστυνόμευση επί διαπιστωμένων παραβάσεων του Αλ. Κώδικος και των συναφών Π.Δ. (Β.Δ 142/71 (Α59 κλπ). έχει η Ελληνική Αστυνομία ως κατά τόπο αρμόδια. Εδώ το θέμα θέλει διευκρίνιση καθ' όσον ο Υπουργός Θ.Υ.Ν. & Αλιείας έχει αρμοδιότητα μόνο εκδόσεως κανονιστικών πράξεων (Π.Δ. – Υ.Α.) αλιείας στα εσωτερικά ύδατα δεδομένου ότι η πργ. (ε) του άρθρου 1 του Π.Δ. του Π.Δ. 96/2010 μνημονεύει «Γενική Δ/νση Αλιείας» και το Π.Δ. 127/2010 άρθρο 2 πργ.2 μεταφέρει όλες τις περιφερειακές και αποκεντρωμένες υπηρεσίες Αλιείας στο Υπουργείο Θ.Υ.Ν. & Αλιείας. Ο Καλλικράτης συγχρόνως δίδει πρόσθετες αρμοδιότητες στους Δήμους και Περιφέρειες μόνο διοικητικής μορφής. Εγκρίσεις για ρύθμιση και τακτοποίηση συναφών θεμάτων των οποίων αστυνομικό έλεγχο τηρήσεως έχει η ΕΛ.ΑΣ σύμφωνα με τον Αλ. Κωδ.

β. Δέον εξετασθεί δια ευνόητους υπηρεσιακούς και μη λόγους μετά μεγάλης προσοχής η τυχόν μεταφορά των υπηρεσιών της Γεν. Δ/νσεως Αλιείας καθώς και των υπαγομένων σε αυτή μεμονωμένων υπηρεσιών επιτροπών κλπ. που εδρεύουν σε διάφορα σημεία και κτίρια των Αθηνών, προς τον Πειραιά (χώρος άπλετος υπάρχει στο κτίριο του ΝΑΤ πρώην ΥΕΝ Γρ. Λαμπράκη 150).

γ. Επιπροσθέτως δέον ληφθεί σοβαρά υπ΄όψη ότι η γεν. δ/νση Αλιείας έχει και τον επιτελικό σχεδιασμό και τη χάραξη της αλιευτικής πολιτικής και οι βασικές διατάξεις που αναφέρονται στους επαγγελματίες αλιείς και αφορούν τον συνδικαλισμό, την οργάνωση των σωματείων, το μητρώο, τα εργασιακά και συνταξιοδοτικά θέματα, ιδίως τον φορέα ΝΑΤ ή ΟΓΑ κλπ είναι εντεταγμένα στους περί την γεωργία νόμους εξομοιούμενοι αναλόγως οι αλιείς με τους αγρότες.

δ. Σημειούται ότι άμεσα επιβάλλεται η συνεργασία του κ. υπουργού Θ.Υ.Ν. & Αλιείας με τους καθ΄ ύλην αρμόδιους υπουργούς προς οριστικοί τακτοποίηση του συνταξιοδοτικού θέματος των επαγγελματιών αλιέων (ΝΑΤ – ΟΓΑ – ΙΚΑ) και ειδικά των σπογγαλιέων για τους οποίους επισημαίνεται ότι το Κεφάλαιο Δυτών συσταθέν με το νόμο ΓΧΙΖ/1910 άρθρο 13, και αποτελούν ειδικό λογαριασμό στο ΝΑΤ με το άρθρο 116 του Αλ. Κώδ. μετά τη λειτουργία του επί πολλές δεκαετίες τώρα κατέστη ανενεργό μετά την ψήφιση του 3233/04 (Α΄48) και οι σπογγαλιείς όπως άλλωστε και καρά κύριο λόγο οι αλιείς έχουν ενταχθεί από 1-1-2004 στην ασφάλιση του ΟΓΑ ανεξάρτητα υπάρξεως ναυτολογίου στα αλιευτικά σκάφη.

Εν κατακλείδι

Ούτως έχει σε γενικές γραμμές η νομική δομή και κατάσταση της νομοθεσίας για την αλιεία σε όλο της την έκταση και ο κ. υπουργός ως έμπειρος πολιτικός οφείλει να διατάξει τα επί του προκειμένου δέοντα διότι δεν είναι νοητόν να «τρέχουν» οι Κοινοτικοί Κανονισμοί και Οδηγίες για την Αλιεία και σε Εθνικό Επίπεδο να ισχύουν διατάξεις του 1911, 1914, 1936, 1953 κλπ. οι δε νεώτερες να είναι διάτρητες τροποποιήσεων και σε ισχύ ένα Αλιευτικό Κώδικα πλήρη τροποποιήσεων και ισχύοντα ουσιαστικά κατά το 1/3.

ADV_Layout 1 16/3/2011 5:25 μμ Page 26

•HELMEPA•

2011 ΕΘΕΛΟΝΤΙΚΟ ΕΠΙΜΟΡΦΩΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
VOLUNTARY REFRESHER TRAINING PROGRAM

HELMEPA Maritime Training Centre

Certified by GL ISO 9001
GL Systems Certification

•HELMEPA•

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
HELLENIC MARINE ENVIRONMENT PROTECTION ASSOCIATION
Περγάμου 5, Ν. Σμύρνη 171 21 Αθήνα
5, Pergamou Str., N. Smyrni 171 21 Athens, Greece
tel.: (+30) 210 93.43.088, 210 93.41.233
fax: (+30) 210 93.53.847
e-mail: helmepa@helmepa.gr, web: www.helmepa.gr

Συγκρατημένη αισιοδοξία για τις ελληνικές αερομεταφορές

Οι έλληνες αερομεταφορείς συρρικνώνονται αλλά οι αλλοδαποί μας προτιμούν (ακόμα)

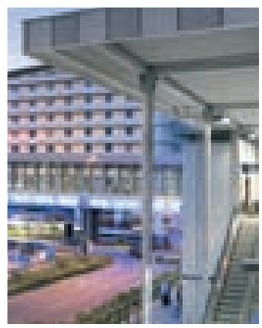
Λίγες μέρες μετά την ανακοίνωση της συρρίκνωσης δρομολογίων της OlympicAir προς το εξωτερικό αλλά και της Aegean προς την Ελλάδα και παρά τη συνεχιζόμενη δύσκολη συγκυρία στην ελληνική οικονομία, οι ξένοι αερομεταφορείς συνεχίζουν να αναπτύσσουν τη δραστηριότητά τους στην Ελλάδα. Σύμφωνα μάλιστα με το πρόσφατα ανακοινωθέν πρόγραμμα δρομολογίων ενισχύουν το πτητικό πρόγραμμά τους με 7% περισσότερες πτήσεις εξωτερικού για την καλοκαιρινή περίοδο που ισχύει από 25.03.11 έως 27.10.11).

Κατά την καλοκαιρινή περίοδο 2011, 65 αεροπορικές εταιρείες θα εκτελούν 944 τακτικές πτήσεις την εβδομάδα προς 77 διεθνείς προορισμούς (82 αεροδρόμια), σε 49 χώρες.

Αναλυτικά, οι «νέες αφίξεις» στο αεροδρόμιο:

- **7 νέες εταιρείες- αριθμός αναπάντεχα υψηλός-** προστίθενται στις αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν τακτικές πτήσεις προς το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών:
  Jetairfly, Belle Air, Transavia Netherlands, ενώ επαναδραστηριοποιούνται στην Ελλάδα η Air China, η Rossiya Airlines, η Sun Express, η TAP Air Portugal και η Air One.

- **6 σημαντικοί νέοι προορισμοί** προστίθενται στο δίκτυο του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών:
  η Λισαβόνα (TAP Air Portugal), το Πεκίνο (Air China), η Μπολόνια (Aegean Airlines), η Πίζα (Air One), το Εδιμβούργο (easyJet) και το Ντουμπρόβνικ (Croatia Airlines)



Νέοι προορισμοί από εταιρείες που δραστηριοποιούνται ήδη στο αεροδρόμιο:
Για την καλοκαιρινή περίοδο 2011, ανακοίνωσαν προγράμματα τακτικών πτήσεών τους η Aegean Airlines προς Μπολόνια και Μόσχα, η Olympic Air προς Βελιγράδι, η Air Malta προς Σόφια, η easyJet προς Εδιμβούργο και η Croatia προς Ντουμπρόβνικ.

Νέες συχνότητες σε υφιστάμενους προορισμούς:
Η Aegean Airlines προσέθεσε στο ημερήσιο πρόγραμμά της 2 επιπλέον πτήσεις προς Λονδίνο και Παρίσι, 1 επιπλέον πτήση προς Ρώμη και Βρυξέλες. Η Olympic Air προσέθεσε 9 εβδομαδιαίες πτήσεις προς Τίρανα και 2 προς Άμστερνταμ. Η Brussels Airlines και η SAS διπλασίασαν τις καθημερινές πτήσεις τους προσθέτοντας μία επιπλέον πτήση προς Βρυξέλες και Κοπεγχάγη αντίστοιχα, ενώ η Swiss αύξησε τις ημερήσιες συχνότητές της προς Γενεύη και Ζυρίχη. Η πτήση της Middle East Airlines προς Βηρυτό γίνεται καθημερινή και η Air Canada αυξάνει τις εβδομαδιαίες συχνότητές της προς Τορόντο από 3 σε 4 πτήσεις. Επιπλέον, 10 ακόμη εταιρείες αύξησαν τις συχνότητες των δρομολογίων τους από/προς το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

13 εταιρείες χαμηλού κόστους προς 20 ευρωπαϊκούς προορισμούς

Ένα επιπλέον χαρακτηριστικό της φετινής καλοκαιρινής περιόδου είναι η αύξηση κατά 14,2% των πτήσεων εταιρειών χαμηλού κόστους στο αεροδρόμιο της Αθήνας σε σύγκριση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο. Κατά τη φετινή θερινή περίοδο, 13 εταιρείες χαμηλού κόστους θα συνδέουν την Αθήνα με 20 ευρωπαϊκούς προορισμούς, με τις Transavia Netherlands και Jetairfly να προστίθενται στο δίκτυο του αεροδρομίου. Η συγκεκριμένη αγορά αντιπροσωπεύει το 10% της διεθνούς επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου και το 25-30% της αγοράς του συνόλου των ξένων αεροπορικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο αεροδρόμιο της Αθήνας.

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, αναγνωρίζοντας τη δυσμενή οικονομική συγκυρία στην ελληνική αγορά, ακολουθεί με συνέπεια τη στρατηγική ανάπτυξης δρομολογίων και υποστήριξης των αεροπορικών εταιρειών και συνεχίζει το έκτακτο εποχικό πρόγραμμα αναπτυξιακών κινήτρων που εφαρμόζει από τον Ιούνιο 2010 έως το Μάιο 2011. Το έκτακτο πρόγραμμα υποστηρίζει τις εταιρείες που σημειώνουν αύξηση της επιβατικής κίνησης σε διεθνείς προορισμούς κατά την περίοδο Ιουνίου 2010 – Μαΐου 2011 σε σύγκριση με την αντίστοιχη του προηγούμενου έτους. Συγκεκριμένα, το αεροδρόμιο της Αθήνας επιδοτεί την αεροπορική εταιρεία για κάθε επιπλέον επιβάτη σε διεθνείς προορισμούς για την περίοδο Ιουνίου 2010 – Μαΐου 2011.

Επιπλέον, το αεροδρόμιο της Αθήνας, λαμβάνοντας υπόψη την έντονη πολιτική αστάθεια στην περιοχή της Βορείου Αφρικής, υποστηρίζει για την τρέχουσα περίοδο τις αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν τακτικά δρομολόγια στην περιοχή.

MARKET NEWS_Layout 1 16/3/2011 4:00 μμ Page 92

Το **συνέδριο** της Capital Link

Με συμμετοχή που ξεπέρασε τα 800 άτομα πραγματοποιήθηκε το δεύτερο ναυτιλιακό συνέδριο της Capital Link στην Αθήνα με θέμα: «Πλοήγηση Ανάμεσα στις Προκλήσεις και Ευκαιρίες», σε συνεργασία με το NYSE Euronext και NASDAQ. Η Capital Link διοργανώνει σε ετήσια βάση ναυτιλιακά συνέδρια στη Νέα Υόρκη και το Λονδίνο, όπου εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρίες, τραπεζίτες και αναλυτές απευθύνονται στο διεθνές επενδυτικό κοινό, ενώ στο συνέδριο των Αθηνών η διεθνής χρηματοοικονομική κοινότητα και παράγοντες της αγοράς απευθύνονται στην Ελληνική και διεθνή ναυτιλία.

Στο συνέδριο συζητήθηκαν οι τρέχουσες τάσεις στον τομέα της ναυτιλίας, των κεφαλαιαγορών και των χρηματοπιστωτικών αγορών, καθώς και οι διάφορες εναλλακτικές λύσεις για την άντληση κεφαλαίων τόσο από ναυτιλιακές εταιρίες εισηγμένες σε κάποιο χρηματιστήριο, όσο και από αυτές που παραμένουν ιδιωτικές. Επίσης, στο συνέδριο αναφέρθηκαν και αναλύθηκαν τρόποι για τη διαχείριση των κινδύνων και του ρίσκου στο σημερινό εξαιρετικά ασταθές παγκόσμιο περιβάλλον. Έγινε επίσης αναφορά στις εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία, το διεθνές εμπόριο και την ενέργεια.

Ο πρόεδρος της Capital Link κ. Νικόλαος Μπορνόζης, τόνισε τη δέσμευση της Capital Link ως σύνδεσμος επικοινωνίας μεταξύ των κεφαλαιαγορών και των ναυτιλιακών εταιρειών από όλο τον κόσμο. Επεσήμανε ότι «η ναυτιλία είναι ένας τομέας υψηλού κεφαλαίου και η επαρκής πρόσβαση σε κεφάλαια είναι κρίσιμης σημασίας για την ανάπτυξη και εκμετάλλευση των ευκαιριών της αγοράς όπως προκύπτουν».

Ο κ. Stefan Jekel, Managing Director, Europe, Middle East, Africa, NYSE Euronext στην ομιλία του επισήμανε ότι «η παγκόσμια οικονομία ανακάμπτει αν και σίγουρα, αντιμετωπίζει κάποιες αντιξοότητες».

Τις εισαγωγικές παρατηρήσεις του συνεδρίου έκανε ο κ. Γιώργος Α. Γράτσος, πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος. Μεταξύ των ομιλητών ήταν:

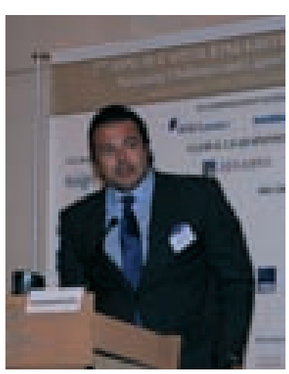
Ο κ. Timothy Boon von Ochssée, PhD, Natural Resource and Energy Economist, ABN AMRO αναφέρθηκε στην «ανάπτυξη της αγοράς ενέργειας», Ο δρ. Anil Sharma, Founder, President & CEO, Global Marketing Systems Inc. στην ομιλία του επικεντρώθηκε στην «ανακύκλωση πλοίων» τονίζοντας μεταξύ άλλων πως ίσως η μεγαλύτερη πρόκληση και ευκαιρία που αντιμετωπίζει η ναυτιλία σήμερα είναι η ανακύκλωση του παγκόσμιου στόλου με έναν πράσινο τρόπο.

Ο κ. Chris Randall, Partner, Norton Rose LLP μίλησε για τις «κοινοπραξίες στη ναυτιλία» και ανέπτυξε τα βασικά ζητήματα που εξετάζονται κατά την είσοδο σε μια ναυτιλιακή κοινοπραξία.

Ο κ. Socrates Leptos-Bourgi, Assurance Partner & Global Shipping & Ports Leader, PwC Greece και ο κ. Ιωάννης Πέτρου, Deals Manager, Valuations Practice Leader, PwC Greece αναφέρθηκαν στις «ανισότητες αποτίμησης μεταξύ των ιδιωτικών και δημόσιων αγορών».

Η κα. Βασιλική Τσαγκανός, Partner, Fried, Franks, Harris, Shriver & Jacobson LLP μίλησε για την «άντληση κεφαλαίων στις αμερικανικές κεφαλαιαγορές – νομικά ζητήματα». Η παρουσίασή της παρείχε μια γενική επισκόπηση των θεμάτων που μια εταιρεία θα πρέπει να εξετάσει όταν ασκεί μια άντληση κεφαλαίου στις κεφαλαιαγορές των ΗΠΑ, της Αγγλίας ή του Χονγκ Κονγκ.

Ο κ. Γιώργος Δ. Γουρδομιχάλης, πρόεδρος, Piraeus Marine Club, μίλησε για τη «συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική κοινωνία», υπογραμμίζοντας ότι «η ελληνική ναυτιλία με τον κυρίαρχο ρόλο της στις παγκόσμιες μεταφορικές ανάγκες, διαθέτει ένα στόλο 3.000 πλοίων που αντιπροσωπεύουν το 15% του παγκόσμιου στόλου. Η περσινή χρονιά είδε τα έσοδα της ελληνικής ναυτιλίας να φτάνουν το 6% του ΑΕΠ της χώρας και παρόλο που το ΑΕΠ υποχώρησε, η ελληνική ναυτιλία αύξησε τη συμβολή της στο ξένο συνάλλαγμα για την οικονομία μας κατά περίπου 16% και έφτασε τα 15 δισ. ευρώ».



ADV_Layout 1 15/3/2011 12:41 μμ Page 6

9 business

Οικονομία στο Εννιά

Άμεση και έγκυρη οικονομική ενημέρωση καθημερινά

Ελεύθερα στην περιφέρεια της Αττικής
και μέσω διαδικτύου ζωντανά στο www.channel9.gr

CHANNEL NINE

MARKET NEWS_Layout 1 16/3/2011 4:01 μμ Page 94

E.R.SCHIFFAHRT goes global with **Viking**

VIKING Life-Saving Equipment and E.R. Schiffahrt have teamed up to design a fully customized, global servicing arrangement based on VIKING's highly successful Shipowner Agreements.

When it came time to renew its safety equipment servicing contracts, Germany's E.R. Schiffahrt, a leading shipowner and ship management company, chose to take a leading edge approach. By custom-tailoring a Shipowner Agreement servicing contract offered by VIKING Life-Saving Equipment, the shipping company has managed to create a global servicing agreement supported at 42 locations with a single point of contact.

Working closely with VIKING analysts, E.R.Schiffahrt's team went over the numbers, drawing upon their own experience and the advice of VIKING safety experts. The deal the two companies came up with is a comprehensive one covering liferafts, lifeboats, immersion suits, lifejackets and marine fire systems and equipment such as fire extinguishers on more than 30 vessels of the shipowner's fleet. The plan is for VIKING to manage not just service notifications, but also the coordination of all servicing.

While lifeboats and marine fire equipment will be covered under a fixed-price servicing arrangement, E.R. Schiffahrt saw advantages in replacing other brand liferafts with VIKING products. Together with the immersion suits, these new liferafts will be serviced via fixed-price exchange, which sees products simply being swapped out as their certificates expire. VIKING maintains a worldwide exchange pool for liferaft servicing at VIKING-owned stations in 42 strategic ports. A number of new builds are also included in the tailored Shipowner Agreement.

VIKING is experiencing heavy demand for its innovative Shipowner Agreements, which offer a large range of options and can include additional flexibility during the life of the agreement to cater for shipowners' changing requirements. The company offers a choice of product packages and solutions – standard or tailor-made – that are certified to the latest requirements of IMO, SOLAS, EU and the USCG. Products include chute and slide-based marine and offshore evacuation and embarkation systems, liferafts, lifejackets, immersion suits, fire suits, work suits, pilot suits, transportation suits, man overboard (MOB) boats, davits and other lifesaving appliances.

A unique network of 52 branch offices, agents, 270 certified servicing stations and worldwide stock points makes VIKING a truly global provider offering cost-effective and convenient service whenever and wherever it is needed.

Castrol Marine supplies environmentally responsible lubes to ISP

Castrol Marine has anounced it is suplying environmentally responsible lubricants to International Shiping Partners (ISP), a global cruise ship mana gement company.

Headquartered in Miami, Florida, ISP offers ship owners a broad range of comprehensive passengership management services. ISP is the only dedicated passengership manager in the world to receive the industry's highest quality assurance certification, the InterManager Quality Assurance Certificate. The agreement covers the use of Castrol BioStat, a range of stern tube lubricant grades formulated to deliver enhanced performance and reduced environmental impact when compared to conventional mineral oil equivalents.

Kenneth Engstrom, Executive Vice President of ISP said: "At ISP we continually endeavour to enhance our ship management services in all areas. ISP has achieved certification in ISO 9001- Quality and ISO 14001 Environmental Management from Bureau Veritas. Choosing Castrol BioStat is an extension of our principles and particular concern for preservation of the marine environment."

The first ISP vessel to switch to Castrol BioStat was Quest: the stern tube was filled with BioStat 220 during routine drydocking inspections at Helsingborg, Sweden. The following ISP vessels are also currently using Castrol BioStat grades in their stern tubes: *Clipper Adventurer; Clipper Odyssey; Corinthian II; Gemini: Ocean Nova*. Plans are in place to use BioStat on additional vessels as their drydockings take place.

Castrol BioStat has reduced environmental impact when compared to conventional lubricants, including demonstrable benefits in the following key environmental performance criteria:

- Superior biodegradation
- Significantly reduced bioaccumulation (Using OSPAR criteria for assessing bioaccumulation potential) and toxicity
- Enhanced renewability

MARIS launches **'Zero downtime ECDIS'** service

Electronic Navigation specialist MARIS has launched 'Zero downtime ECDIS', a new product support service devised to ensure that, once mandatory, Electronic Chart Display Information Systems are available at all times.

The International Maritime Organization has ruled that mandatory carriage of ECDIS equipment onboard ship will be phased in from July 2012, starting with newly built passenger ships. The move recognises the inherent benefits of ECDIS as a way of improving the safety of navigation, such as its ability to act as a tool for identification and its automatic generation of grounding alerts.

While some ship owners intend to back up ECDIS with up-to-date traditional paper charts, many have accepted that it will be necessary to install dual systems for back up, in case one ECDIS fails.

However, to be allowed to sail in the event of such a failure, even a ship owner pursuing a policy of ECDIS redundancy will have to keep up to date paper charts in reserve.

One leading member of the International Association of Classification Societies said "It is important that the ship takes all reasonable steps to repair broken equipment at the first opportunity or port. However, in some ports, the ship may be unreasonably delayed waiting for spares or service."

According to SOLAS V/22, 16.2, while malfunctions will not necessarily make the ship unseaworthy or provide a reason for delaying the ship in ports where repair facilities are not readily available, suitable arrangements must be "made by the Master to take the inoperative equipment or unavailable information into account in planning and executing a safe voyage to a port where repairs can take place".

The leading Class body commented: "In such cases, a Master may request Class/Flag for permission to sail e.g. to the next port for repair, perhaps carrying some extra paper chart if requested by the Flag. Our experience is that the various Flag States handle such requests somewhat differently."

The Zero downtime ECDIS concept from MARIS has been devised to avoid potential delays. It consists of the offer of a 'hot or cold spare' third ECDIS delivered direct to the ship so that it can always proceed to the next port of call, even if up to date paper charts are not available. The defective unit can then be shipped to the manufacturer at the ship owner's convenience for repair.

Available via subscription, Steinar Gundersen, MARIS Deputy Chief Executive (Corporate), said that the new service was part of the supplier's campaign to support customers, and the phase in of Mandatory ECDIS. "The third ECDIS can either be installed as a 'hot spare' online with the dual ECDIS systems or as a 'cold spare' supplied as a plug-in unit, which the crew can install. In the case of a cold spare it will come complete with application software, updating all application software, settings and electronic charts and will be self-configured to the exact settings of the ship, drawing on the ship's remaining ECDIS."

Mr Gundersen said that the remaining ECDIS could then be packed away and returned to MARIS before going to a warehouse as a 're-conditioned' unit to be sent to a new customer with a similar subscription and the need for a replacement unit. He said that Zero Downtime ECDIS service would do away with the need for service engineers to fly all over the world to rendezvous with vessels in port. "The potential for delays will be eradicated, but this will also mean that our engineers minimise their carbon footprint. MARIS places a high priority on both service and the environmental impact our services make."

MARKET NEWS_Layout 1 16/3/2011 4:01 μμ Page 96

IBS
Maritime training center

IBS, Piraeus is announcing the successful completion of a set of complimentary workshops on regulatory update completed on 9th March 2011 in Piraeus, Greece.
The workshop attended by more than 85 persons representing a number of 55 operators.
The Agenda covered a number of controversial issues including:

USA Environmental Updates

- USCG/EPA Vessel General Permit PSC Checks
- USCG & State Specific Ballast Updates
- DeepWater Horizon case Developments

Anti Piracy Developments

- GoA & Indian Ocean Anti Piracy Updates
- Latest Developments on Fire Arms carriage

Latest Regulatory Developments

- Updates on IMSBC, Paris MOU NIR, Asbestos
- Regulations Due within Q1/Q2 of 2011

Finally Mr Apostolos Belokas, Principal Consultant & CEO of the IBS Marine Consulting Group thanked all the participants and expressed his appreciation for the warm reception of the industry towards such an initiative.

ClassNK and Panama Maritime Authority (PMA) celebrate 100 Million Tons Registered

ClassNK announced today that at the end of 2010, the combined tonnage of Panamanian flagged vessels on the class society's register had broken the 100 million gross ton barrier. This marks the first time in history that a single flag state has had more than 100 million gross tons on any class society's register.
The announcement came during a special ceremony held at Panama Maritime X last night in Panama. As part of the ceremony, ClassNK Managing Director Takuya Yoneya gave a brief speech highlighting the long partnership between ClassNK and the PMA, and presented a commemorative plaque to Mr. Roberto Linares, Minster of Maritime Affair and Administrator of the Panama Maritime Authority, as well as a commemorative gift to Alfonso Castillero, Director of the PMA's Directorate General of Merchant Marine. "This is a truly momentous achievement, and one that I believe represents the great strength and partnership of Panama and ClassNK," said Dr. Yoneya.
The very first Panamanian flagged vessel to be classed with ClassNK was the Amano, which joined the society's register in 1937. Since then, both organizations have enjoyed tremendous growth, with the PMA growing to become the world's largest flag register and ClassNK now the world's largest class society on a tonnage basis. Dr. Yoneya noted, however, that the growth of both organizations has come with a commensurate growth in responsibilities. "In recent years especially," he said, "both flag states and classification societies have been expected to play more important roles with even greater responsibilities. Even now we are being called upon to play a greater role in the prevention of environmental pollution, and new conventions for ballast water management and emission reduction will pose many challenges for our industry."
"Nevertheless," he added, "I believe our two organizations will be able to work together to confront these challenges head on, and secure a better future of the entire maritime community."

(Left): Dr. Takuya Yoneya, Managing Director of ClassNK (Right): Mr. Roberto Linares, Minister of Maritime Affairs and Administrator of the Panama Maritime Authority

- Ένας από τους πιο σύγχρονους στόλους παγκοσμίως
- Δεξαμενόπλοια αποκλειστικά διπλού κελύφους
- Σεβασμός στο περιβάλλον
- Ελληνική σημαία με Έλληνες ναυτικούς
- Κίνητρα για επαγγελματική εξέλιξη Ελλήνων Αξιωματικών
- Ποιότητα υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές

Με προσήλωση στην ασφάλεια

INTERTANKO

ARCADIA
SHIPMANAGEMENT CO. LTD

Δραγατσανίου 8 • 105 59 Αθήνα • τηλ. 210 3748000 • fax 210 3254677 • www.arcadiasm.gr

Your 1-Stop Partner.

www.srhmar.com

SRH Marine greece SAIT

Ship-to-Shore & Shore-to-Ship Solutions

inmarsat VIZADA

SRH Marine Electronics S.A. 17-19 Gravias Str. 18545 Piraeus Greece Tel. : +30 210 4110260 Fax : +30 210 4177784 E-mail: info@srhmar.gr