



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 2 - ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 1998 - ΤΙΜΗ: 1.500ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

ΑΘ. ΤΣΟΥΡΟΠΛΗΣ:
Η ελληνική
σημαία είναι
ανταγωνιστική

ΠΑΝΤ. ΣΦΗΝΙΑΣ:
Το κράτος
εμποδίζει
την Ακτοπλοΐα



WITH
ENGLISH
SUPPLEMENT

- Αφιέρωμα στο Γιότινγκ
- Νέες απαιτήσεις για Διπλώματα-πτυχία Ε.Ν.
- Ανοικτός ο δρόμος για ιδιωτικά λιμάνια
- Αεροπορικές Μεταφορές - πόσο ασφαλείς είναι;



Athens, Thessaloniki, Heraklion... three frequently visited cities !

N.J.V. Athens Plaza, Makedonia Palace, Atlantis Hotel:

three cosmopolitan hotels in the heart of the business world of their cities. The recent renovations and refurbishments in all areas of the hotels guarantee the highest standards of visual and sensual indulgence. Let us share with you, our honoured guests, the secrets of international luxury hospitality.

OPENING MARCH '98

N.J.V. ATHENS PLAZA

★★★★★
ATHENS



MAKEDONIA PALACE

★★★★★
THESSALONIKI



ATLANTIS HOTEL

★★★★★
HERAKLION



STAVROS DAIFAS

MARINE ENTERPRISES S.A.

MANAGEMENT TEL.:

4293.707-8-9 — 4293.147-8 — 4293.610

FAX: 4293.525

PIRAEUS TELEX: 212134 - 212869

ANSWER BACK: CNAP GR

CABLE: CNAPA - PIRAEUS

59, AKTI MIAOULI - PIRAEUS 185 36

6. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

9. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

12. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΕΙΝΑΙ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ
Συνέντευξη του Γ.Γ. ΥΕΝ Αθ. Τσουροπλή

ΘΕΜΑΤΟΓΡΑΦΙΑ

16. ΦΥΓΗ ΚΑΙ ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ
ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ
Η ομιλία του προέδρου της Ε.Ε.Ε. Γιάννη Λύρα
20. ΑΝΟΙΚΤΟΣ Ο ΔΡΟΜΟΣ ΓΙΑ ΙΔΙΩΤΙΚΑ
ΛΙΜΑΝΙΑ
21. Η ΑΠΑΡΧΗ ΜΙΑΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
της Λίας Αθανασίου
24. ΤΑ «ΣΤΡΑΒΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΟΔΑ» 17 ΛΙΜΑΝΙΩΝ
26. Ο.Α.Π.: Ανοδική η πορεία, αλλά
τα ελλείμματα παραμένουν
28. ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ ΓΙΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ
Του Χαρ. Ψαραύτη
30. ΟΙ ΝΕΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΑΠΟΚΤΗΣΗΣ
ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ
Το Σχέδιο του Προεδρικού Διατάγματος
39. ΝΕΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ
ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ Β.Σ.
42. ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΤΡΟΧΟΠΕΔΗ ΣΤΗΝ
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ
Συνέντευξη του προέδρου της Ε.Ε.Α.
Παντελή Σφηνιά

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

40. ΤΟ SABOTAGE ΚΑΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ
Τι υποστηρίζει ο Γ.Γ. της ΠΙΝΟ Γιάννης Χαλάς
46. ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

48. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗ
ΝΕΑ ΧΙΛΙΕΤΙΑ
Του Χαρ. Μυλωνά

50. MEMORIES
Το φωτογραφικό «χθες» της ναυτιλίας μας

ΓΙΩΤΙΝΓΚ

52. ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΣΚΑΦΟΣ: Οι αρμόδιοι διευκολύνουν
τη φυγή του στην Τουρκία
54. ΕΠΕΝΔΥΟΝΤΑΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑ:
Αφιέρωμα στο γιώτινγκ

ΝΗΟΛΟΓΙΑ - ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

62. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΕΙΣ: Του Τάκη Μακρή
63. Η ΦΥΓΗ ΑΠΟ ΤΗ ΣΗΜΑΙΑ
65. ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

68. Η ΕΛΛΑΔΑ ΚΟΜΒΟΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ
ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗΣ
Του Κρίτωνα Ιωαννίδη
72. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ
ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ
Της Αλίκης Κιάντου - Παμπούκη
76. ΝΟΜΟΣ ΠΕΡΙ ΔΙΑΙΤΗΣΙΑΣ 1996
Από τη Hill Taylor Dickinson

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

78. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
ΠΟΣΟ ΑΣΦΑΛΕΙΣ ΕΙΝΑΙ;
Του Εμμ. Κεραμιανάκη
82. AIR NEWS:
Ειδήσεις από τον Ηλία Γ. Μπίσια
85. ENGLISH SUPPLEMENT

NAFTIKA CHRONIKA

A monthly magazine about shipping, aviation and marine tourism

Issue no. 2
February 1998

Founder: D. N. Kottakis

Founded: 1931

Proprietors: Gratia Publications Ltd

Editor & Director: Ioanna Bissias

Editorial adviser: Nikos E. Simos

Editor-in-chief: Liza Marellou

Editorial team: Charis Pavlidis,
Nassos Poulakidas

Specialist contributors: George Banos,
Takis Makris, Ilias G. Bissias,
Theodossia Hayalides

Translation Office: Dr Richard Witt

Advertising Manager: Alekos Palaiopoulos

Subscriptions Manager: Christos
Kapantais

Secretariat: Tina Antoniadis

Subscriptions: Greece 17.000 drs.

Other Countries 30.000 drs.

Companies & Organizations 20.000 drs.

Seamen and students 15.000 drs.

Gratia Publications Ltd

Publications

46, Filonos St. & 5-7, Ag. Spyridonos St.

185 35 Piraeus, Greece

Tel.: (0030) - (1) 4227111,

Fax: (0030) - (1) 4226719

e-mail: biss@ath.fortnet.gr

The views expressed in the following articles do not necessarily reflect the Editorial opinion of the magazine.

Every effort has been made to ensure that the information contained in NAFTIKA CHRONIKA is correct, but the magazine is not liable for any inaccuracy that may have been introduced into it. No text or photograph may be reproduced without express permission in writing beforehand from NAFTIKA CHRONIKA.

Αρθρογράφοι

Λία Αθανασίου

Διδάκτωρ Νομικής, Δικηγόρος

Κρίτωνας Ιωαννίδης

Πρόεδρος Δ.Σ. Συνδέσμου Διεθνών Διαμεταφορέων Ελλάδος

Εμμανουήλ Κεραμιανάκης

Προϊστάμενος Διμερών Αεροπορικών Συμφωνιών ΥΠΑ

Αλίκη Κιάντου - Παμπούκη

Ομ. Καθηγήτρια Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης

Χαρ. Μυλωνάς

Πρόεδρος Association of Cypriot Shipowners

Χαρίλαος Ν. Ψαραντής

Καθηγητής, Γενικός Διευθυντής Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς

Michael Freeman

Partner in Cameron McKenna, London

Hill Taylor Dickinson

Solicitors, London and Piraeus

Laurent Muschel

Administrator in the European Commission

Tim Brymer and Anthony Hobkinson

Aviation Partners, in Cameron McKenna, London

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Μηνιαίο Περιοδικό για τη Ναυτιλία, την Αεροπορία και το Θαλάσσιο Τουρισμό

Αριθμός φύλλου 2
Φεβρουάριος 1998

Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης

Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια

Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε. Σίμος

Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλου

Συντακτική Ομάδα: Χάρης Παυλίδης,
Νάσος Πουλακίδας

Ειδικό Συνεργάτες: Γιώργος Μπάνος,
Τάκης Μακρής, Ηλίας Γ. Μπίσιας,
Θεοδοσία Χαγιαλίδη

Μεταφραστικό Τμήμα: Dr. Richard Witt

Υπεύθυνος διαφήμισης: Αλέκος
Παλαίοπουλος

Υπεύθυνος συνδρομών: Χρήστος
Καπάντας

Γραμματεία: Τίνα Αντωνιάδη

Δημιουργικό Εξωφύλλου: Anka Graphics

Σελιδοποίηση: Μάϊρα Λουρή,
Πόπη Αγγελουπούλου

Μοντάζ: Μαρία Σαρρή

Υπεύθυνος Εκτύπωσης: Άλκης Αργύρης
Νοταρά 77, Τηλ. 4178869, Fax: 4176649

Διανομή: Αθηναϊκό Πρακτορείο
Συνδρομές: Εσωτερικού 17.000 δρχ.
Λοιπές χώρες 30.000 δρχ.
Εταιρείες-Οργανισμοί 20.000 δρχ.
Ναυτικοί και φοιτητές 15.000 δρχ.

Gratia Εκδοτική ΕΠΕ

Εκδοτικές Επιχειρήσεις

Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7

185 35 Πειραιάς

Τηλ.: 4227111, Fax: 4226719

e-mail: biss@ath.fortnet.gr

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

Η νέα κρίση στις θαλάσσιες μεταφορές, βρίσκει την Ελληνική Ναυτιλία σ' ένα σημαντικό σταυροδρόμι. Από τη μια πλευρά έχουμε την απεγνωσμένη και, θα λέγαμε, χωρίς ουσιαστική βοήθεια από το κράτος, προσπάθειά της να ξαναβρεί τη χαμένη ανταγωνιστικότητά της (και η Ελληνική σημαία τη χαμένη ταυτότητά της). Και από την άλλη την απαίτηση να προσαρμοσθεί σε νέες διεθνείς απαιτήσεις και σε νέους Κανόνες λειτουργίας που, ανεξαρτήτως του κόστους που συνεπάγονται μεταβάλλουν τα μέχρι σήμερα στερεότυπα της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης.

Υπάρχουν προβλέψεις για ανάκαμψη της αγοράς και, μάλιστα για συγκεκριμένα φορτία όπως ο άνθρακας. Σημασία έχει πόσο θα μπορέσει να αντέξει η ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση με το υψηλό λειτουργικό κόστος του πλοίου, την έλλειψη φορτίων και τις μεγάλες δανειακές υποχρεώσεις. Γιατί η Ελληνική Ναυτιλία, με τις μεταβληθείσες συνθήκες στις θαλάσσιες μεταφορές, δεν μετέχει πλέον σε αγώνα «σπριντ» αλλά σε μαραθώνιο.

Το πρόβλημα που αναδύουν στην επιφάνεια οι σημερινές συνθήκες δεν είναι άλλο παρά αυτό της ανταγωνιστικότητας, έτσι όπως το προέβλεπαν, με καυστικό αλλά και ρεαλιστικό τρόπο, τόσο ο πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Ι. Λύρας όσο και ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος κ. Γ. Γράτσος, και περιγράφουν οι σχολιογραφικές στήλες των «Ναυτικών Χρονικών». Καλώς ή κακώς η λέξη ανταγωνιστικότητα έχει ταυτισθεί με την έννοια της επιβίωσης για την Ελληνική Ναυτιλία. Όταν άλλες Ναυτιλίες, ασφαλώς λιγότερο παραδοσιακές από την Ελληνική, που θεωρούντο στο παρελθόν ακριβές σε λειτουργία και επομένως, ελάχιστα ανταγωνιστικές προς την δική μας, κατόρθωσαν να εξασφαλίσουν χαμηλότερο κόστος λειτουργίας, το να συζητούμε ρυθμίσεις που προφανώς θέλουν και την πίττα άθικτη και το σκύλο χορτάτο, είναι μάλλον μία επικίνδυνη πολυτέλεια. Που αν εξακολουθήσει, θα έχει ως αποτέλεσμα τον αφανισμό της ελληνικής σημαίας από τις θαλάσσιες μεταφορές.

SOUTHERN SHIPPING & FINANCE CO. LTD

SOUTHERN SHIPPING (CHARTERING) LTD



HALKIDON SHIPPING CORPORATION

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

85 Akti Miaouli & 2 Flessa Str.
185 38 Piraeus



Παρα-Ναυτιλιακά

X Η θάλασσα και, κυρίως το ναυτικό δράμα, έθελγε πάντοτε την Τέχνη. Στην κορύφωση της σχέσης αυτής βρίσκεται ο "Τιτανικός" ο οποίος, ως φιλμ έχει καταρρίψει ήδη όλα τα ρεκόρ κόστους και εισιτηρίων και, καθώς φαίνεται θα σαρώσει και τα περισσότερα "Όσκαρ".

Το θρυλικό υπερωκεάνιο, κατασκευαστικός προπομπός των πλωτών παλατιών που θα το διαδέχονταν μέχρι σήμερα, είχε μήκος μεγαλύτερο και από τον πιο ψηλό ουρανοξύστη της εποχής εκείνης στη Νέα Υόρκη. Όλοι ξέρουν ότι εθεωρείτο σκάφος αβύθιστο. Αυτός ήταν και ο κομψασμός της πλοιοκτήτριας εταιρίας η οποία, προφανώς, προκάλεσε τη Τύχη. Και η "ύβρις" που έγινε πληρώθηκε από την Υπέρτατη Δύναμη με πολλές ανθρώπινες ζωές.

Hταν πράγματι αβύθιστος ο "Τιτανικός"; Ήταν ένα διαφημιστικό κόλπο της εποχής; Το πιθανότερο είναι ότι και η πλοιοκτήτρια εταιρία White Star Line και το Ναυπηγείο που κατασκευάστηκε ο "Τιτανικός" να πίστευαν ότι πράγματι, τίποτε δεν θα μπορούσε να κάνει το δυσθεώρητο πλοίο να καταλήξει στο βυθό. Πως αλλιώς να εξηγήσει κανείς τα άπειρα προειδοποιητικά μηνύματα για την ύπαρξη παγόβουνων στην περιοχή, τα οποία ο καπετάνιος του σκάφους αφήφησε;



Το πλοίο διέθετε 16 υδατοστεγή τμήματα, που, υποτίθεται, μείωναν τις πιθανότητες να βυθιστεί. Τελικά αποδείχτηκε ότι, και μόνο τα πέντε από τα τμήματα αυτά που καταστράφηκαν από την πρόσκρουση στο παγόβουνο, ήταν αρκετά για να καταπιεί ο σκοτεινός ωκεανός το σκάφος.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

Κατάφυτο νησί 100 στρεμμάτων στον Κορινθιακό Κόλπο, καθαροί τίτλοι.

Τηλ. 3609.548-9

X Μερικά ενδιαφέροντα στοιχεία για τον "Τιτανικό". Στο σκάφος υπήρχε για τις ανάγκες των επιβατών, απόθεμα 100.000 λιβρών κρέατος.



- ✓ Οι σωσίβιοι λέμβοι επαρκούσαν μόνο για τους μισούς από τους επιβάτες του πλοίου. Αυτοί ανέρχονταν σε 2.223.
- ✓ Η μέγιστη ταχύτητα που μπορούσε να αναπτύξει ο "Τιτανικός" ήταν 23 κόμβοι.
- ✓ Το εισιτήριο της Α' θέσης στοίχιζε 124.000 δολ. σημερινά. Η 31 εκατομμύρια δρχ. περίπου. Για την Γ' θέση η τιμή του εισιτηρίου ήταν 1300 δολάρια - σε σημερινές τιμές - ή 325.000 δρχ.
- ✓ Να δούμε και τα πλεονεκτήματα της κάθε θέσης. Για τους άνδρες επιβάτες της Γ' θέσης υπήρχε μία στις δέκα πιθανότητες επιβίωσης, τη στιγμή που για τους άνδρες της Α' θέσης οι πιθανότητες ήταν μία προς δύο. Για τις γυναίκες ήταν λίγο καλύτερα τα πράγματα, αφού γι' αυτές που βρίσκονταν στην Α' θέση οι πιθανότητες ήταν 100%. Για την Γ' θέση ήταν περίπου 25%.

Το αποτέλεσμα της τραγωδίας σε πραγματικούς αριθμούς: Επέζησε το 60% των επιβατών της Α' θέσης (ή 199 επιβάτες) ενώ από τη Γ' θέση επιβίωσαν 174 άτομα του αντιστοιχούν προς το 25% των επιβατών της θέσης αυτής.



H πρώτη σωσίβια λέμβος προ-σθαλασώθηκε με 28 μόνο επιβάτες τη στιγμή που η μέγι-

στη χωρητικότητα της λέμβου ήταν 65.

Δεδομένου ότι η ελπίδα σβήνει πάντα τελευταία, τη στιγμή της καταστροφής η ορχήστρα του πλοίου έπαιζε μουσική για να κατευνώσει την αγωνία των επιβατών. Αμέσως μετά την πρόσκρουση με το παγόβουνο πολλοί από τους επιβάτες που δεν είχαν αντιληφθεί τον κίνδυνο που αντιμετώπιζαν, έπαιζαν με τα μεγάλα κομμάτια πάγου που είχαν πέσει στο κατάστρωμα. Το τραγικό δε ήταν ότι και όταν ακόμη ήταν βέβαιο ότι το πλοίο θα βυθιζόταν, αρκετοί επιβάτες της Α' θέσης δεν ήθελαν να βγουν.... στο κρύο και να μπουν στις σωσίβιες λέμβους.

X Η Ναυτιλία, την κάνει καλά τη δουλειά της. Στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης μπήκε η ROYAL OLYMPIC CRUISES των αδελφών Ποταμιάνου και Κιοσέογλου! Η πρώτη ελληνική εταιρεία που μπαίνει στο κορυφαίο Χρηματιστήριο του κόσμου. Και η είδηση πέρασε σχεδόν απαρατήρητη από τις ελληνικές οικονομικές εφημερίδες! Μια ψησταριά ή ένα φαστφουντάδικο ανοίγουν κάποιες επιχειρήσεις με τζίρο κάποιες εκατοντάδες εκατομμύρια και γίνεται "πεντάσπηλο" το θέμα στον οικονομικό Τύπο. Στη Γουώλ Στρήτ η R.O.C. και δεν είδαμε-πλην ελαχίστων εξαιρέσεων - να γίνεται ντόρος. Καινούργια πλοία που θα κοστίσουν 400 εκ. δολάρια παρήγγειλε η εταιρεία και δεν είδαμε τεράστιους τίτλους. Πλοία με ελληνική σημαία, ελληνικό έδαφος, δηλαδή, με ελληνικά πληρώματα. Τι τα θέλετε, λοιπόν; Η Ναυτιλία "δεν πουλάει" ή "δεν πουλιέται". Διαλέγετε και παίρνετε. Κάθε νόμισμα έχει δύο όψεις. Εξαρτάται σε ποιον το δίνεις.

Nα χαιρετίσουμε την απόκτηση δύο ακόμη πλοίων τύπου Superfast από τις "Επιχειρήσεις Αττικής" και να πούμε ένα ακόμη "μπράβο" στον Περι- κλή Παναγόπου- λο και στα παιδιά



του, που με σωστές και μελετημένες κινήσεις άλλαξαν τους όρους του παιγνιδιού στην Αδριατική. Τόσο τα δύο νέα πλοία των Ε.Α. όσο και τα δύο των "Μινωικών Γραμμών", που προστέθηκαν στη γραμμή Ελλάδος-Ιταλίας, δείχνουν τον δρόμο που πρέπει να ακολουθηθεί αν θέλουμε να κυριαρχήσουμε σ' αυτό το νευραλγικό κομμάτι της διε-

θνούς ακτοπλοΐας. Υγιής ανταγωνισμός, καινούργια σκάφη, άριστες υπηρεσίες, ταχύτητα και άνεση. Ο επιβάτης είναι πλέον απαιτητικός και επιθυμεί να πληρώσει κάτι περισσότερο, αρκεί να απολαύσει ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών. Η "Πύλαρος" ανήκει στην ιστορία. Το μέλλον είναι η άνεση και η εμπιστοσύνη.

X Το προσφιλέστερο θέμα των ΜΜΕ είναι το τελευταίο καιρό η "Δυναστεία Ωνάση". Υψηλές οι θεαματικότητες των τηλεοπτικών εκπομπών που φιλοξένησαν την ιστορία του αξέχαστου εφοπλιστή και της οικογένειάς του, μεγαλύτερες οι κυκλοφορίες για τα περιοδικά που ασχολήθηκαν με το θέμα. Γιατί να μας κάνει εντύπωση; Με τι άλλο, δηλαδή, θα μπορούσε να ασχοληθεί ο Τύπος και να έχει την αποδοχή του κοινού; Και γιατί "πουλάει" ο Ωνάσης; Είναι απλό. Γιατί ήταν "ένας από μας". Και αυτή είναι η "μαγκιά" του έλληνα εφοπλιστή. Που δεν είναι ο "απόμακρος", ο "απρόσιτος", ο "κροίσος". Μπορείς να τον βρεις στα σαλόνια παλατιών αλλά και με τον υπαλληλό του και σε ταβερνάκια της Πλάκας και στο Κερατσίνι και στο Τουρκοκλίμανο. Βεβαίως, έχουν αλλάξει πλέον τα πράγματα. Και δεν είναι κανείς βέβαιος ότι ο Ωνάσης, αν ζούσε, σήμερα θα κυκλοφορούσε όπως τότε. Ας μη ξεχνάμε το τραγικό τέλος του Κωστή Περατικού. Δυστυχώς, το αφιλότιμο ελληνικό κράτος με τους πολιτικούς του φρόντισε να τραυματίσει την εικόνα του εφοπλιστή αλλά και της Ναυτιλίας, γενικότερα. Είτε εκ προθέσεως είτε με "κοτσάνες" που εκστόμισαν κατά καιρούς, οι πολιτικοί άφησαν τη Ναυτιλία έκθετη σε ορέξεις περιέργειας. Και φυσικά, θέρισαν τους καρπούς των πράξεών τους. Αλλά ο Ωνάσης, που ακόμη και σήμερα είναι "πρώτο θέμα", τους αποστομώνει. Με ποια άλλα ελληνικά δημόσια πρόσωπα να ασχοληθούν, αλήθεια, σήμερα τα ΜΜΕ και να έχουν κέρδος;

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Νοταρά) αυτοτελές εξαώροφο κτίριο 1.206 τ.μ. σε οικοπέδο 255 τ.μ. με υπόγειο, ισόγειο και μεσοπάτωμα, κατάλληλο για κάθε χρήση.

Πληροφορίες: Τηλ.: 3609.548-9
Fax: 3635.350

Η διοίκηση της Liverpool & London, παρουσίασε στο πλαίσιο των ανά τον κόσμο προγραμματισμένων επισκέψεών της, το νέο σχέδιο ασφαλιστικών κινδύνων που υιοθέτησε το Διοικητικό Συμβούλιο του P&I Club.

Το σχέδιο αυτό αποτελεί μέρος μιας ριζικής διαδικασίας στρατηγικής αναδιοργάνωσης, με μεγάλη σπουδαιότητα για τη μελλοντική βιωσιμότητα του P&I Club. Ο νέος Διευθύνων Σύμβουλος του P&I Club, Stephen Peary, υποστήριξε ότι, αν και από την 20ή Φεβρουαρίου το P&I Club θα έχει μικρότερο αριθμό μελών, θα είναι, παρ' όλα αυτά, σε θέση να αντιμετωπίσει τις μελλοντικές προκλήσεις της αγοράς Προστασίας και Αποζημίωσης.

Η στρατηγική του P&I Club εστιάζεται στην υλοποίηση ενός σχεδίου ασφαλιστικών κινδύνων και ενός προγράμματος ανασφάλισης το οποίο:

- ✓ σταθεροποιεί τα οικονομικά του P&I Club,
- ✓ αποφεύγει συμπληρωματικές απαιτήσεις μη προβλεπόμενες στον προϋπολογισμό,
- ✓ σέβεται τη θεμελιώδη αρχή της αμοιβαιότητας - το κάθε μέλος πληρώνει μια δίκαιη αναλογία των συνολικών δαπανών του P&I Club,
- ✓ παρέχει διαφάνεια από κάθε άποψη.

Στην πράξη, αυτό σημαίνει:

- ✓ η ασφάλιση κινδύνων θα διεξάγεται με τη μέγιστη ακεραιότητα και δικαιοσύνη για να εξασφαλίζεται μια δίκαιη ισορροπία ανάμεσα στα συμφέροντα όλων των μελών,
- ✓ η εισφορά των μελών υπολογίζεται ως δίκαιο ποσοστό επί των συνολικών δαπανών εργασίας του P&I Club για το 1998/1999, που θα συμπεριλαμβάνουν:

Υπέρβαση ζημιών ασφαλιστρού ανασφάλισης του Διεθνούς Ομίλου

Συγχώνευση συμμετοχών του Διεθνούς Ομίλου

Διοικητικά έξοδα της Εταιρείας

Δαπάνες ανασφάλισης

Αξιώσεις που αντιμετωπίστηκαν αλλά δεν αναφέρθηκαν (IBNR). Όταν, όμως, το σχέδιο ασφαλιστικών κινδύνων παρεκκλίνει πλήρως από τις παραδοσιακές μεθόδους εισφορών των άλλων P&I Clubs, για την ανανέωση αυτή, το Liverpool & London θα βασίζεται σε μια πλήρως διαφανή βάση κόστους. Με τον τρόπο αυτό θα εξασφαλίσει ότι κάθε μέλος:

- ✓ εκτιμά το πόσο κοστίζει στο P&I Club ως μέλος του,
- ✓ κατανοεί όλα τα συνιστώσα στοιχεία των ασφαλιστρον του,
- ✓ έχει τη βεβαιότητα ότι οι εισφορές των άλλων μελών υπολογίζονται με βάση τη δικαιοσύνη και την αμοιβαιότητα,
- ✓ μπορεί να προϋπολογίσει τις δαπάνες Προστασίας και Αποζημίωσης ξέροντας ότι οι συμπληρωματικές απαιτήσεις θα αποφευχθούν - εκτός εάν οι αξιώσεις υπερβαίνουν κατά πολύ τις στατιστικές πιθανότητες.

Σε ένα P&I Club με ιστορικό απρόβλεπτων συμπληρωματικών απαιτήσεων - μέσο ποσοστό 70% πάνω από το υπολογιζόμενο τα τελευταία δέκα χρόνια - ο Peary τονίζει ότι το πρόγραμμα ανασφάλισης του 1998 για την κάλυψη απαιτήσεων στο πλαίσιο των κινδύνων που αναλαμβάνει το P&I Club (έως 5 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ για κάθε ατύχημα) θα αποτρέψει αποτελεσματικά τις μη προϋπολογισθείσες

συμπληρωματικές απαιτήσεις, παρέχοντας σχεδόν βεβαιότητα ως προς τη συνολική ανάληψη κινδύνου απαιτήσεων του P&I Club, ενώ θα μειώσει θεαματικά το κόστος από προηγούμενα έτη, σχεδόν κατά 8 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ.



ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

"It is always good to see new ventures, whether born or born again, come to life, which are dedicated to informing, educating and serving the shipping industry. With the expansion of Thomas Miller (Hellas) to provide a claims handling service in Greece, I feel very much "in the same boat" or as the real sailors would say "on the same ship".

Hopefully forgiven or ignored by the existing publications in the market, I wish this journal every success in achieving its aims".

Peter Wright

for Thomas Miller (Hellas) Limited

Εύχομαι κάθε επιτυχία στη νέα Διεύθυνση και στο νέο Επιτελείο του Περιοδικού «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» που επί τόσες δεκαετίες έχει αγωνιστεί στην ενημέρωση του κοινού για τα προβλήματα και τις επιτυχίες της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Θερμά συγχαρητήρια

Με εκτίμηση

Αράκης Νικόλαος

Αντιπλοίαρχος Λ.Σ.

Ελληνικό Προξενικό Λιμεναρχείο Νέας Υόρκης

ΠΩΛΗΣΕΙΣ

ΕΞΟΧΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ

ΥΔΡΑ, τρίοροφο πέτρινο παραδοσιακό σπίτι 120 τ.μ., βεράντες, αυλές πλακόστρωτες. Μόνο σοβαρές προτάσεις.

Τηλ. 4227.111, ώρες γραφείου

ΑΓΙΟΙ ΘΕΟΔΩΡΟΙ ΚΟΡΙΝΘΟΥ, Βίλα 227 τ.μ. και δεύτερη βίλλα (μόνο σκελετός, 128 τ.μ.) με δένδρα, αρτεσιανό, πισίνα σε οικόπεδο 4.500 τ.μ. πάνω στη θάλασσα. Μόνο σοβαρές προτάσεις

Τηλ. 3610.063, ώρες γραφείου



Εν πλώ

Γράφει ο Νίκος Σίμος

Ποιος θα μετανιώσει στο τέλος;

Το Λιμενικό Σώμα, ως βασικός φορέας διαμόρφωσης ναυτιλιακής πολιτικής, σταδιακά αλλά σταθερώς, στερείται του επιτελικού του ρόλου. Ο τελευταίος Νόμος, με τον οποίο ρυθμίζονται θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, επιφέρει σημαντικές αλλαγές στην οργανωτική δομή του υπουργείου και περιορίζει ακόμη περισσότερο το ρόλο του.

Συγκεκριμένα, στο άρθρο 9 του Νόμου, με το οποίο ρυθμίζονται διοικητικά θέματα και στην παράγραφο 2 αναφέρεται: «Ειδικά για το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ο συντονισμός όλων ή ορισμένων Διευθύνσεων, στις οποίες προΐστανται **πολιτικοί υπάλληλοι**, μπορεί να γίνεται από Γενικό Διευθυντή, πολιτικό υπάλληλο κατηγορίας ΠΕ, όπως ειδικότερα προβλέπεται από τον εκάστοτε ισχύοντα Οργανισμό του».

Η συγκεκριμένη παράγραφος έχει διπλή σημασία. Πρώτον, στο απώτερο μέλλον, ανοίγει το δρόμο για την πλήρη πολιτικοποίηση του ΥΕΝ. Δεύτερον, τώρα, διασπά τη συνοχή του σημερινού οργανωτικού σχήματος, αφού, υπό μία γενική Διεύθυνση που θα παρακάμπτει κλαδάρχες, υπαρχηγό και αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, θα υπαχθούν άσχετες μεταξύ τους πολιτικές διευθύνσεις.

Ειδικότερα παραγνωρίζεται ο βασικός ρόλος για τον οποίον καταρτίστηκε ο Νόμος 1892 του 1990. Έλαβε δηλαδή υπόψη τις καθημερινές ανάγκες της Ναυτιλίας και την επί 24ώρου βάσεως λειτουργία της, την οποίαν εξυπηρετούσε επί σειρά ετών το στρατιωτικώς οργανωμένο Λ.Σ., δεν πρόκειται όμως να ανταποκριθεί στις ανάγκες αυτές μία διαφορετικώς οργανωμένη Υπηρεσία του Δημοσίου, προς την οποίαν αποβλέπει η συγκεκριμένη διάταξη του νέου Νόμου. Επιπλέον με τη δημιουργία της Γενικής Διεύθυνσης διασπάται η συνοχή και αποσυντονίζονται ως προς τη συνεργασία τους οι Διευθύνσεις, αφού λ.χ. η Διεύθυνση Πρόνοιας και η Διεύθυνση Ασφάλισης αποκόπτονται από τις Διευθύνσεις Εργασίας και Εκπαίδευσης. Το δυαδικό σύστημα που προωθείται, θα αποτελέσει τροχοπέδη για τον αποτελεσματικότερο συντονισμό, έλεγχο και λήψη των διοικητικών ενεργειών που χρειάζονται για την εξυπηρέτηση της ελληνικής ναυτιλίας. Ή μήπως δεν θα προκύψουν τριβές από τη νέα δομή, που είναι ό,τι το χειρότερο για τη συνεχώς δοκιμαζόμενη ελληνική ναυτιλία;

Η πρώτη λοιπόν και βασική παρατήρηση είναι ότι η συρρίκνωση των αρμοδιοτήτων του Λ.Σ. θα δημιουργήσει δυσλειτουργίες και τεράστια πρακτικά προβλήματα. Αλλά, καλό είναι να μελλοντολογήσουμε κιόλας,

αφού καθίσταται σαφές ότι κάποια στιγμή θα αφαιρεθούν από το Λ.Σ. και οι εναπομείνουσες αρμοδιότητές του, με στόχο την πλήρη πολιτικοποίηση του Υπουργείου Ε.Ν., όπως προαναφέρθηκε. Το ερώτημα που προκύπτει είναι πώς θα γίνει η μετάβαση από το ένα καθεστώς στο άλλο και ποιοι, ειδικότερα, θα αναλάβουν τις αρμοδιότητες που θα αφαιρεθούν από τους αξιωματικούς του Λ.Σ. ώστε να περιοριστεί αυτό σε ένα καθαρώς αστυνομικό ρόλο, σε λιμάνια και αιγιαλούς.

Θα πρόκειται άραγε για έμπειρα στελέχη από το χώρο της ναυτιλίας; Μάλλον όχι γιατί κανένας δεν αφήνει μια καριέρα με προοπτική, για τους πενιχρούς μισθούς του Δημοσίου. Θα είναι υπάλληλοι οι οποίοι θα μεταταγούν, ως πλεονάζοντες, από άλλες υπηρεσίες του Δημοσίου και παρά τις γενικές τους, πιθανόν, γνώσεις και την καλή τους διάθεση θα μάθουν τα θέματα της ναυτιλίας «στου κασίδη του κεφάλι», όπως λέει και ο θυμόσοφος λαός; Ή θα τους εκπαιδεύσουν οι Λιμενικοί μέχρι, οι πρώτοι μεν αναλάβουν, ουσιαστικώς, τα καθήκοντά τους και οι τελευταίοι περιοριστούν στον αστυνομικό τους ρόλο που τους επιφυλάσσεται;

Χωρίς τα όσα θα επισημανθούν να αποτελούν ένα είδος «ρέκβιεμ» για τη ναυτιλιακή αποστολή του Λιμενικού Σώματος, εν τούτοις δεν είναι δυνατόν να μη γίνει αναφορά στην τεράστια συμβολή του στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής. Αξιωματικοί κολοσσιαίου επιστημονικού εύρους και βαθιάς γνώσης του αντικειμένου τους, όπως ο Ελευθέριος Γεωργαντάπουλος, ο Ξενοφώντας Αντωνιάδης, ο Νικόλαος Σταμπολής, ο Γεώργιος Δρακόπουλος, ο Χανίδης και τόσο άλλοι, πλαισιωμένοι από ένα πλήθος εξαιρετικών αξιωματικών βοήθησαν τη ναυτιλία να επιλύσει πολλά προβλήματά της και, συγχρόνως, να διαμορφωθεί ένα ισχυρό πλαίσιο λειτουργίας της που της επέτρεψε να αναπτυχθεί, μολονότι οι ευεργετικοί νόμοι της πολιτείας για τη ναυτιλία, σε διάστημα μισού αιώνα, ουσιαστικώς ήταν όλοι κι όλοι μόνο δύο. Δεν θα κρίνουμε τη μεταβολή που επιχειρείται, προκαταβολικώς, αλλά μόνον εκ του αποτελέσματος. Ευχόμαστε να μη μετανιώσει κανείς.

Εφιαλτική προοπτική

Θα σταθούμε σε μια παρατήρηση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκη, κατά τη συζήτηση του αποκληθέντος πολυνομοσχεδίου.

«**Τ**ο NAT, είπε ο κ. υπουργός, βρίσκεται όντως σε τραγική κατάσταση και δεν ξέρω αν έχει πλέον περιθώρια σωτηρίας». Η ομολογία αυτή, η οποία δημιουργεί μια εφιαλτική προοπτική για τους 62.000 συνταξιούχους και τους 28.000 εν ενεργεία ναυτικούς, ακούστηκε αλλά λίγοι ανατρίχασαν, για το κοινωνικό πρόβλημα - κοινωνική έκρηξη για την ακρίβεια - που θα προκαλούσε το ενδεχόμενο να καταρρεύσει

τελείως ο ήδη χρεοκοπημένος ασφαλιστικός οργανισμός. Ελπίζουμε ότι η πολιτεία θα συνεγερθεί και δεν θα μείνει στη γνωστή μακαριότητά της, όπως έχει συμβεί σε πολλές περιπτώσεις που χρειάζεται η αποτελεσματική της παρέμβαση. Αντί λοιπόν τα δύο μεγάλα κόμματα να αποδίδουν ευθύνες το ένα στο άλλο - αφού σε τελευταία ανάλυση το ποιος φταίει το γνωρίζουν καλύτερο από κάθε άλλον και ο εφοπλισμός και οι

ναυτικοί - και αντί τα μικρότερα κόμματα να κατηγορούν, με βολές «εξ αριστερών», τα δύο μεγάλα ονόματα, ας αφήσουν όλοι τον ιδεολογικό φανατισμό και τις διαχωριστικές γραμμές. Και ας συγκροτήσουν μια διακομματική επιτροπή σωτηρίας του ΝΑΤ, με τη συμμετοχή και των δύο

βασικών παραγόντων της ναυτιλίας, του εφοπλισμού και των ναυτικών, για να βρεθεί λύση, αφού προηγουμένως καθοριστεί ένα πρόγραμμα εξυγίανσης του Ταμείου. Πραγματικής εξυγίανσης και όχι αναλόγου αυτής που επιχειρήθηκε με την Ο.Α.

Ο νέος αντίπαλος

Θέλουμε ή δεν θέλουμε την ελληνική Εμπορική Ναυτιλία; Το ερώτημα που τίθεται προς το κράτος δεν είναι ρητορικό. Φοβούμεθα δε ότι με τη μία ή την άλλη αφορμή επαναδιατυπώνεται τα τελευταία χρόνια, ως και αν η ναυτιλία να μην υπήρξε για την Ελλάδα ο πρώτος συναλλαγματοφόρος κλάδος - χωρίς το κόστος υποδομής του τουρισμού - ή να μη χρειάζεται ως βιομηχανικός κλάδος σε μια ναυτική χώρα όπως η δική μας.

Προφανώς ήρθε η ώρα για να υποβληθεί το ερώτημα και υπό ένα άλλο πρίσμα, περισσότερο πολιτικό. Η αφορμή έρχεται από τη χώρα του... «Μάλτα Γιόκ», την Τουρκία, η οποία ετοιμάζει το μεγάλο άνοιγμά της για να καταστήσει τη σημαία της διεθνώς ναυτιλιακή δύναμη. Προς το στόχο αυτόν αποβλέπει το δεύτερο νηολόγιο που ετοιμάζει η γειτονική μας χώρα, αρχίζοντας από την προσέγκυση σ' αυτό των Τούρκων πλοιοκτητών οι οποίοι έχουν στα πλοία τους, σήμερα, σημαίες ευκαιρίας. Ιδού λοιπόν τι πρόνοια θα παρέχει η τουρκική σημαία, η ελκυστικότητα της οποίας θα έχει μοναδικό αντίπαλο τον... πατριωτισμό των Ελλήνων πλοιοκτητών:

Πρώτον, οι Τούρκοι πλοιοκτήτες, θα έχουν τη δυνατότητα, όταν εγ-

γραφούν στο νέο νηολόγιο, να προσλαμβάνουν ως πληρώματα αλλοδαπούς ναυτικούς. Η μοναδική υποχρέωσή τους θα είναι να χρησιμοποιηθούν Τούρκοι πλοίαρχοι.

Δεύτερον, ο νέος νόμος που θα προβλέπει τα του νέου νηολογίου, περιλαμβάνει πληθώρα φορολογικών και άλλων κινήτρων, ώστε η τουρκική σημαία να είναι ελκυστικότερη της Λιβερίας ή του Παναμά.

Μετά από αυτά, δικαιούμαστε να θέσουμε άλλο ένα ερώτημα προς τον καθ' ύλην αρμόδιο κρατικό φορέα, δηλαδή το Υ.Ε.Ν. Ένα ερώτημα ουδόλως ρητορικό. Πώς σκέπτεται να αντιδράσει στην προοπτική αυτή, η οποία είναι βέβαιο ότι θα προκαλέσει πολυποικίλα προβλήματα;

Κρίσιμη καμπή

Η προοπτική αυτή είναι ζοφερή για την πατρίδα μας, διότι βρίσκει την υπό ελληνική σημαία ναυτιλία συρρικνούμενη και ουδόλως ανταγωνιστική.

Οπως ανέφερε, χαρακτηριστικά, στην πρώτη επίσημη συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Ναυτικού Επιμελητηρίου, ο πρόεδρος του Γιώργος Γράτσος, το 1997 ο υπό ελληνική σημαία εμπορικός στόλος μειώθηκε κατά 20,5% περίπου, τη στιγμή που, κατά την τελευταία διετία, ο παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε κατά 8,5%. Καλύτερο παράδειγμα για την έλλειψη ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου δεν υπάρχει. Το ζήτημα, εδώ που έχουν φθάσει τα πράγματα, είναι πώς θα εξομειωθεί η ελληνική προς την ανταγωνιστικότητα των ξένων, σ' ένα οικονομικό μέγεθος στο οποίο όλες οι κυβερνήσεις, αλλά και οι άλλοι δύο παράγοντες της ναυτιλίας, δείχνουν ιδιαίτερη κοινωνική ευαισθησία. Δηλαδή το κόστος επανδρώσεως, αφού οι άλλοι παράγοντες κόστους βρίσκουν εξομοιούμενοι, σε διεθνές επίπεδο. Και το ερώτημα που τίθεται εντοπίζεται στην ακόλουθη σχέση που αναποφεύκτως δημιουργείται: Με στόχο την προστασία των θέσεων δεν θα συρρικνώνεται ο υπό ελληνική σημαία στόλος, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται και νέες κενές θέσεις εργασίας; Ή θα πρέπει να υπάρξει μια ελαστικότερη πολιτική, η οποία θα φέρει πίσω στο ελληνικό νηολόγιο όσα πλοία έφυγαν και θα προσελκύσει και άλλα,

οπότε, με υπομονή και επιμονή, θα αυξάνεται η δυνατότητα απασχολήσεως περισσότερων Ελλήνων ναυτικών;

Ασφαλώς, η Τουρκία επιχειρεί, με το δεύτερο νηολόγιο της να δημιουργήσει μια νέα σημαία ευκαιρίας. Η Ελλάδα δεν καλείται να πράξει κάτι ανάλογο.

Αντιθέτως, καλείται να ανταποκριθεί στην πρόκληση του παραδείγματος άλλων κοινοτικών χωρών όπως η Νορβηγία και η Ολλανδία, οι οποίες κάποτε είχαν «ακριβές σημαίες», αλλά προκειμένου να διατηρήσουν την ανταγωνιστικότητα των στόλων τους - και άρα τις ναυτιλίες τους - πήραν ρεαλιστικά μέτρα, χωρίς, συγχρόνως να υποβαθμιστούν, ποιοτικώς οι στόχοι τους.

Την περίοδο αυτή, που η κρίση αρχίζει και πάλι να κτυπά την πόρτα της ελληνικής ναυτιλίας, η έλλειψη ανταγωνιστικότητάς της, εξαιτίας του υψηλού κόστους λειτουργίας της, θα πλήξει ακόμη βαρύτερα τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Τη σημασία δε της παραγωγικότητας της ελληνικής ναυτιλίας στο Ισοζύγιο Πληρωμών και ειδικότερα στο συναλλαγματικό ισοζύγιο της χώρας, που το βαρύνει η αρνητική σχέση εισαγωγών και εξαγωγών, οι κυβερνητικοί παράγοντες πιστεύουμε ότι τη γνωρίζουν

Η διαφορετική γλώσσα των δύο φορέων

Σε όλα τα παραπάνω, που αναφέρονται στο θέμα της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, να επιστημονούμε ως γενικότερη απάντηση τις δηλώσεις του αρμόδιου υπουργού Στ. Σουμάκη ότι δεν πρόκειται να ληφθούν πρόσθετα μέτρα για τις συνθέσεις των πλοίων. Και αυτό γιατί δεν είναι στις προθέσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας να μετατρέψει την ελληνική σημαία σε σημαία ευκαιρίας.

Οσον αφορά τη διαρροή πλοίων από το εθνικό νηολόγιο, κατά τον κ. Σουμάκη «τα πλοία θα συνεχίσουν να φεύγουν, για λόγους που είναι καθαρά πέραν των αποφάσεων του ΥΕΝ».

Οι απόψεις αυτές του επίσημου κρατικού φορέως για θέματα ναυτιλίας βρίσκονται στον αντίποδα των επισημάνσεων της Ενώσεως Ελλή-

νων Εφοπλιστών. Οι παρατηρήσεις Λύρα (λεπτομέρειες σε άλλες σελίδες) είναι σαφείς. Παράδειγμα: «...Η φυγή των πλοίων από τη σημαία μετά τη σοβαρή κάμψη της ανταγωνιστικότητάς τους και η απροθυμία να γίνει κατανοητό από αρμόδιους και υπεύθυνους η έκταση των πολλών και καταστροφικών επιπτώσεων...».

Ή ακόμη: «...Είχαμε προειδοποιήσει την κυβέρνηση και την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, με έμφαση και επιμονή ότι, στη Ναυτιλία που καθημερινά δοκιμάζει την αντοχή της στο στίβο του διεθνούς ανταγωνισμού, τα ημίμετρα χάριν οποιωνδήποτε σκοπιμοτήτων, δεν ωφελούν αλλά βλάπτουν...».

Ασφαλώς, δεν μπορεί και οι δύο κορυφαίοι παράγοντες να έχουν δίκιο. Ασφαλώς δε, το πρόβλημα των διαρροών δεν οφείλεται σε λόγους

«πέραν των αποφάσεων του YEN». Ούτε, βεβαίως, ανιχνεύεται η ουσιαστική αιτία του προβλήματος με την απλή ανάλυση των στοιχείων που αφορούν τις εγγραφές και διαγραφές των πλοίων, όπως είπε ο κ. Σουμάκης. Φοβόμαστε ότι, όταν το πρόβλημα θα διογκωθεί, δεν θα αρκούν οι αποφάσεις για να θεραπευθεί. Οπωσδήποτε δε, δεν μπορεί να επιλυθεί με την διαφαινόμενη ένταση στις σχέσεις υπουργείου και εφοπλισμού.

Cabotage και απασχόληση

Η 27η Φεβρουαρίου είναι μια σημαντική ημερομηνία. Είναι τότε που θα συζητηθεί, σε επίπεδο εκπροσώπων κυβερνήσεων, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το θέμα του cabotage. Η συζήτηση θα διεξαχθεί επί εγγράφου που έχει καταρτίσει η 7η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το ενδιαφέρον της δε εστιάζεται και στις περιπτώσεις επί των ναυτικών που συνεπάγεται η απελευθέρωση της ακτοπλοϊκής αγοράς.

Σε πρόσφατη πάντως ερώτηση που είχε υποβάλει προς τον κοινοτικό επίτροπο Μεταφορών, ο ευρωβουλευτής Αλ. Αλαβάνος, ο κ. Νιλ Κίνок υποστηρίζει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει λάβει υπόψη της την ευαισθησία που υπάρχει, όσον αφορά την απασχόληση, στις νησιωτικές περιοχές. Κατά τον κ. Κίνок, η Επιτροπή έχει περιλάβει ειδική διάταξη για τις τακτικές επιβατικές και πορθμειακές γραμμές στις νησιωτικές ενδομεταφορές, που θα επιτρέψει στα κράτη μέλη της Ε.Ε. να προστατεύσουν την εργασία των ναυτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο κ. Κίνок υπενθυμίζει ακόμη στον κ. Αλαβάνο ότι, ειδικά για τα ελληνικά νησιά, επιτράπη από τον Κανονισμό πρόσθετη παρέκκλιση πέντε ετών, προκειμένου να προσαρμοστεί η χώρα - μέλος στην απελευθέρωση του cabotage.

Υπενθυμίζεται, πάντως, ότι ο κ. Κίνок είχε επιχειρήσει να καθυστερήσει και τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκη με επιστολή του στην οποία επεσήμανε ότι οι πραγματικές επιπτώσεις της απελευθέρωσης των νησιωτικών ενδομεταφορών, μπορούν να αξιολογηθούν μόνο μετά την 1η Ιανουαρίου του 1999. Και ότι κατανοεί τη σημασία των θαλάσσιων ενδομεταφορών στην Ελλάδα και αναγνωρίζει ότι οι τακτικές θαλάσσιες γραμμές επιβατικών μεταφορών στο εσωτερικό, αλλά και μεταξύ κρατών - μελών, αποτελούν σημαντική πηγή απασχόλησης για τους ναυτικούς της Κοινότητας.

Αντιλαμβανόμαστε και εμείς, βεβαίως, την κατανόηση του κ. Κίνок, αλλά αυτά τα αισθήματα που, συνήθως, περισσεύουν δεν αρκούν για τη λύση προβλημάτων, όταν μάλιστα αυτά είναι φλέγοντα.

Ιδιόρρυθμη «ιδιωτικοποίηση»;

Το Πολυνομοσχέδιο το οποίο ήδη έγινε νόμος του κράτους και ρυθμίζει σειρά θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας εισάγει και μια πρωτόγνωρη ρύθμιση, η ερμηνεία της οποίας συνιστά, περίπου ομολογία του κράτους, ότι επί σειρά ετών τα ελληνικά πλοία υφίσταντο πλημμελείς ελέγχους και ότι, κατά συνέπεια, η αξιοπλοΐα του ήταν θέμα... τύχης.

Στο άρθρο 9 παράγραφος 9, αναφέρεται ότι, με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας «μπορεί να συνιστώνται στο YEN μόνιμες ή και κατά περίπτωση επιτροπές για την έκτακτη επιθεώρηση εμπορικών πλοίων και τον έλεγχο της τήρησης των διατάξεων περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τήρησης των διεθνών κανονισμών αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα, οι οποίες έχουν τα δικαιώματα ελέγχου που προβλέπονται, για τα οικεία όργανα, από την κείμενη νομοθεσία...».

Το νόημα της σχετικής παραγράφου είναι ότι υπάρχουν συγκεκριμένες ατέλειες στη σημερινή οργάνωση και αποτελεσματικότητα, αλλά και

αξιοπιστία των αρμόδιων υπηρεσιών του YEN. Προφανώς, οι επιτροπές που συνιστώνται για τις έκτακτες επιθεωρήσεις των πλοίων, θα συγκροτούνται από ιδιώτες και, ουσιαστικά, θα ελέγχουν τις υπηρεσίες του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Το ερώτημα που ανακύπτει είναι διφυές: Αυτές οι ρυθμίσεις δεν συνεπάγονται επιπρόσθετες επιβαρύνσεις για το πλοίο, με τις πρόσθετες επιθεωρήσεις που επιβάλλονται; Τα ήδη θεσμοθετημένα όργανα και οι Υπηρεσίες δεν υποβαθμίζονται ως προς το κύρος και την αξιοπιστία τους;

Ήταν ανάγκη να προχωρήσουμε κατ' αυτό τον ανορθόδοξο τρόπο σε... ιδιωτικοποίηση συγκεκριμένων υπηρεσιών;

Θέμα αντοχής

Εισέρχεται η ναυτιλία, για μια ακόμη φορά, σε φαύλο κύκλο παρατεταμένης ύφεσης; Το ερώτημα αυτό κυριαρχεί στους ναυτιλιακούς κύκλους καθώς η ναυλαγορά συνεχίζει την κατιούσα. Τη στιγμή που γράφονταν οι γραμμές αυτές τα ξηρά φορτία είχαν πέσει σε κάτω από 990 μονάδες. Δηλαδή, ο δείκτης ήταν στο χειρότερο σημείο των τελευταίων 10 ετών.

Η κατάσταση αυτή βρίσκει, βεβαίως την ελληνική ναυτιλία στο χαμηλότερο σημείο της ανταγωνιστικότητάς της. Και, εφόσον συνεχιστεί η ύφεση, οι ναυτιλιακές εταιρείες και ειδικά αυτές που έχουν ξανοιχθεί είτε με αγορές νέων σκαφών είτε με ναυπηγήσεις, προσβλέποντας σε άνοδο της αγοράς, θα υποστούν και πάλι μεγάλη ζημιά.

Για μια ακόμη φορά θα αποδειχθεί ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία δεν είναι κλάδος «ταχυτήτων μικρών αποστάσεων» αλλά είναι φτιαγμένη για «μαραθώνιο δρόμο». Όποιος διαθέτει αντοχή, βγαίνει κερδισμένος. Να αναφέρουμε χαρακτηριστικά ότι προ ολίγων μόλις μηνών οι μελετητές της Ocean Shipping Consultants προέβλεπαν ευοίωνα μέλλον στα σιτηρά και τον άνθρα-

κα, τον... επόμενο αιώνα. Συμφωνώς προς τις σχετικές μελέτες της εταιρείας, η ζήτηση των βασικών αγαθών που μεταφέρονται με πλοία ξηρού φορτίου θα αυξηθεί κατά 43% μέχρι το 2010. Η ζήτηση άνθρακα που χρησιμοποιείται για την παραγωγή ενέργειας, θα σημειώσει θεαματική άνοδο και θα προσφέρει απασχόληση σε σημαντικό αριθμό πλοίων. Οι ίδιες προβλέψεις αναφέρουν ότι μέχρι το τέλος του αιώνα που διανύουμε, ο άνθρακας θα αντικαταστήσει το σιδηρομετάλλευμα, καταλαμβάνοντας την πρώτη θέση στην κατάταξη των αγαθών που μεταφέρονται με bulk-carriers. Καθώς επίσης ότι η ζήτηση πλοίων μέχρι το 2000 θα αυξηθεί κατά 10,4%.

Κοινώς, ο υπομόνων και αντέχων αμειψθήσεται.

Στις 10 Φεβρουαρίου συμπλήρωσε ένα χρόνο στη θέση του γενικού γραμματέα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας ο Αθανάσιος Τσουροπλής, από τους πιο πιστούς συμβούλους του προέδρου της Βουλής Απ. Κακλαμάνη. Σήμερα είναι το «δεξί χέρι» του Σταύρου Σουμάκη. Καθηγητής στο τμήμα Πληροφορικής των ΤΕΙ, έχει υπηρετήσει τη δημόσια διοίκηση στα Υπουργεία: Προεδρίας, Υγείας και Παιδείας. Για μικρό χρονικό διάστημα κατά το 1996 βρέθηκε δίπλα στον Απ. Κακλαμάνη στο Κοινοβούλιο. Τώρα «αναπνέει θαλασσινό αέρα» και στη συνέντευξη που παραχώρησε αναφέρεται στις σχέσεις του με το στρατιωτικό και πολιτικό προσωπικό του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, στην Πληροφορική, στο ΝΑΤ, στο μητρώο Ναυτικών, στον Οίκο Ναύτου, στην Ακτοπλοΐα, στη Ναυτική Εκπαίδευση, στο ρόλο και την ενίσχυση του Λιμενικού Σώματος, στις σχέσεις με τους ποντοπόρους - εφοπλιστές και στη δύναμη της ελληνικής σημαίας.



Συνέντευξη του Γ.Γ. του ΥΕΝ
ΑΘ. ΤΣΟΥΡΟΠΛΗ

στον Νάσο Πουλακίδα

Η ελληνική σημαία

— Η συμπλήρωση ενός έτους στη θέση του γενικού γραμματέα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας τι «γεύση» σας αφήνει;

— Το πολυδιάστατο έργο του ΥΕΝ, η δυναμική που αναπτύσσεται καθημερινά, τόσο στην κεντρική όσο και στις περιφερειακές υπηρεσίες του, ο διεθνής χαρακτήρας της ναυτιλίας και η θέση της Ελλάδας σ' αυτή, συνετέλεσαν ώστε να διαμορφώσω όλο αυτό το διάστημα την άποψη ότι η άσκηση εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής και γενικότερα η ευθύνη διοίκησης του διοικητικού φορέα της ναυτιλίας, αφενός μεν αποτελούν μια μεγάλη πρόκληση, αφετέρου δε διαμορφώνουν ένα πεδίο για διαρθρωτικές παρεμβάσεις που επηρεάζουν άμεσα και έμμεσα όλους τους κλάδους της.

Όλη αυτή η εμπειρία μου αφήνει μια «γεύση» ικανοποίησης για ό,τι έχει συντελεστεί μέχρι τώρα, αλλά και μεγάλης ευθύνης για ό,τι σχεδιάζεται - και πρέπει - να υλοποιηθεί τα επόμενα χρόνια.

— Έχετε μεγαλώσει σε στρατιωτική οικογένεια λόγω του πατέρα σας, οι σχέσεις σας με τους λιμενικούς ποιες είναι;

— Μεγαλώνοντας σε μια τέτοια οικογένεια εξοικειώθηκα με τη ζωή και τη νοοτροπία των στρατιωτικών. Η πειθαρχία στον τρόπο ζωής μου με διευκόλυνε να προσεγγίσω τη νοοτροπία και τα προβλήματα του προσωπικού του Λ.Σ. και γι' αυτό πιστεύω ότι έχω μαζί τους μία πολύ καλή συνεργασία.

— Και με τους πολιτικούς υπαλλήλους;

— Οι πολιτικοί υπάλληλοι επιτελούν και αυτοί από την πλευρά τους ένα σημαντικό και αξιολογικό έργο. Έτσι στο πλαίσιο αυτό, η συνεργασία μου μαζί τους είναι συνεχής και εποικοδομητική. Πρέπει ωστόσο να υπάρξει κατάλληλη αξιοποίησή τους μέσα από συγκεκριμένες δομικές παρεμβάσεις, επιπλέον δε οι ίδιοι να συμβάλουν δημιουργικότερα στην αναβάθμιση των λειτουργιών του υπουργείου.

— Έχετε μια ειδικότητα σε θέματα Πληροφορικής. Σε ποιο

στάδιο βρίσκεται σήμερα η προσαρμογή του YEN και των εποπτευόμενων οργανισμών στα νέα δεδομένα;

— Το YEN, στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού και με στόχο αφενός μεν τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητάς του και αφετέρου την καλύτερη εξυπηρέτηση και ενημέρωση του κοινού, προχωρά με γρήγορα βήματα εισάγοντας τις νέες τεχνολογίες στις υπηρεσίες του, ενώ δημιουργείται σ' αυτό, με πρόσφατο νόμο που ψηφίστηκε στη Βουλή, Διεύθυνση Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών.

Συγκεκριμένα, για πρώτη φορά αναπτύσσονται στο YEN ολοκληρωμένα πληροφοριακά συστήματα. Ήδη ένα σημαντικό μέρος αυτού του πληροφοριακού συστήματος αρχίζει αυτές τις ημέρες να υλοποιείται. Αφορά την κατανομημένη βάση πλοίων-ναυτικών που αποτελεί κύριο συστατικό για τη δημιουργία ενός αξιόπιστου μητρώου ναυτικών-πλοίων. Επίσης σύντομα θα προχωρήσουμε και στην επέκταση του Δικτύου ευρείας περιοχής εφαρμογών Αλιείας έτσι ώστε σταδιακά να καλύψουμε όλη την Ελλάδα.

Παράλληλα το υπουργείο δημιούργησε κόμβο στο INTERNET μέσω του οποίου θα καλύπτονται τρεις βασικές δραστηριότητες:

α) Πρόσβαση για αναζήτηση ή άντληση πληροφοριών από βάσεις δεδομένων.

β) Δημοσίευση πληροφοριών και

γ) Επικοινωνία και συνεργασία με άλλους χρήστες μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Επίσης προχωρήσαμε στην προκήρυξη της ανάπτυξης του Πληροφοριακού συστήματος του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (NAT). Αντίστοιχη προσπάθεια κάνουμε και στον Οίκο Ναύτου.

Έτσι πιστεύουμε ότι οι νέες τεχνολογίες πληροφορικής σε συνδυασμό με τους νέους οργανισμούς που ήδη ολοκληρώσαμε στο υπουργείο και το NAT, θα αναβαθμίσουν σημαντικά τις μεθόδους οργάνωσης και διοίκησης των υπηρεσιών του υπουργείου και των οργανισμών που εποπτεύει.

Το μητρώο ναυτικών

— Τι έχετε επιτύχει με το μητρώο ναυτικών;

Η έως τώρα ανυπαρξία μητρώου ναυτικών συμβαδίζει με

ναυτικού κατά τέτοιον τρόπο ώστε να περιγράφει τον πραγματικά επαγγελματία ναυτικό που θα κατέχει τα απαιτούμενα προσόντα, την ικανότητα και την εμπειρία, ώστε να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος, όπως αυτές περιγράφονται από τις διεθνείς συμβάσεις. Απαραίτητη προϋπόθεση για να επιτευχθεί αυτό για το συμφέρον όλων (πολιτείας, ναυτεργασίας, εφοπλιστών) είναι η ύπαρξη ενός σύγχρονου μητρώου ναυτικών.

Το σημαντικό σ' αυτή την προσπάθεια είναι ότι προς την κατεύθυνση αυτή ευτυχώς, συμφωνούν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς και αναγνωρίζουν την σημαντικότητα αλλά και το ρόλο που μπορεί και πρέπει να παίξει η ύπαρξη μητρώου ναυτικών.

Το σημαντικό σ' αυτήν την προσπάθεια είναι ότι προς την κατεύθυνση αυτή, ευτυχώς, συμφωνούν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς και αναγνωρίζουν τη σημαντικότητα αλλά και το ρόλο που μπορεί και πρέπει να παίξει η ύπαρξη μητρώου ναυτικών.

— Για την υλοποίηση αυτού του στόχου το YEN, τον τελευταίο καιρό, ποιες κινήσεις έκανε;

— Με πρόσφατη νομοθετική ρύθμιση καθόρισε τους όρους διαγραφής των ναυτικών από τα οικεία μητρώα, ενώ ως επόμενο και πιο ουσιαστικό βήμα πρότεινε τη θέσπιση όρων επανεγγραφής των ναυτικών.

Πιο συγκεκριμένα, το υπουργείο διατύπωσε μια σειρά προτάσεων τις οποίες και έθεσε υπόψη του Ν.Α.Τ., της Π.Ν.Ο. και της Ε.Ε.Ε., έτσι ώστε μετά από σχετική συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων αυτές να υλοποιηθούν.

Οι προτάσεις αυτές είναι:

Α. Δικαίωμα επανεγγραφής στα μητρώα ναυτικών έχουν:

1. Οι κάτοχοι διπλώματος Ε.Ν. εφόσον δεν έχουν υπερβεί το πενήντα (50) έτος της ηλικίας τους, το οποίο θεωρείται ότι συμπληρώνεται την 31η Δεκεμβρίου (με εξαίρεση τους Πλοίαρχους και Μηχανικούς Α' τάξης).

2. Οι κάτοχοι πτυχών, αδειών και απόφοιτοι των ΑΔΣΕΝ ή Ναυτικών Λυκείων, εφόσον δεν έχουν υπερβεί το τεσσαράκοστο πέμπτο (45) έτος της ηλικίας τους, το οποίο θεωρείται ότι συμπληρώνεται την 31η Δεκεμβρίου και έχουν συνολική πραγματική θαλάσσια υπηρεσία 6 ετών.

είναι ανταγωνιστική

το γεγονός ότι στο θέμα της ναυτικής εργασίας δεν υπήρξε απολύτως καμιά προσπάθεια για την εξυγίανσή της, με αποτέλεσμα το ναυτικό επάγγελμα να εξασκείται από αρκετούς περιστασιακά. Έτσι ο Έλληνας ναυτικός που σταδιοδρομεί στη θάλασσα και που στηρίζει την επιβίωσή του στη ναυτιλία αντιμετωπίζει κατά καιρούς προβλήματα εύρεσης εργασίας. Επιπλέον, με τη μέχρι σήμερα ακολουθούμενη πολιτική, η έκδοση και η επανέκδοση των ναυτικών φυλλαδίων ήταν μια απλή διαδικασία χωρίς ιδιαίτερες προϋποθέσεις (όπως γραμματικές γνώσεις, περιορισμός στην ηλικία κ.ά.), με αποτέλεσμα να επηρεάζεται αρνητικά η δυνατότητα εξεύρεσης εργασίας του πραγματικά επαγγελματία ναυτικού. Το γεγονός αυτό αναδεικνύει και την αδυναμία του ΓΕΝΕ ν' ανταποκριθεί στην πραγματική αποστολή του, δηλαδή στη ναυτολόγηση των ναυτικών στις υπάρχουσες θέσεις εργασίας.

Κατά συνέπεια, επιδίωξη των φορέων της ναυτιλίας μεταξύ των άλλων πρέπει να είναι και ο καθορισμός της έννοιας του

Β. Όσοι δεν κατέχουν αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας, προκειμένου να επαναπογραφούν πρέπει να έχουν συνολική πραγματική θαλάσσια υπηρεσία 8 ετών και να μην έχουν υπερβεί το τεσσαράκοστο (40) έτος της ηλικίας τους, το οποίο θεωρείται ότι συμπληρώνεται την 31η Δεκεμβρίου.

Επίσης, πρέπει να προσθέσουμε και την υποχρέωση παρακολούθησης ειδικών προγραμμάτων επαγγελματικής κατάρτισης.

Τους τελευταίους μήνες γίνεται μια ουσιαστική, συστηματική και λεπτομερής ανάλυση με τη βοήθεια και των υπολογιστικών συστημάτων, να πετύχουμε την πλήρη καταγραφή όλων των ατομικών στοιχείων των εργαζομένων στα πλοία ναυτικών έτσι ώστε να έχουμε την πραγματική εικόνα των εργαζομένων στην ελληνική ναυτιλία. Αυτό θα αποτελέσει και τη βασική προϋπόθεση για τη δημιουργία - επιτέλους - ενός πραγματικού μητρώου ναυτικών.

— Ποιες τομές χρειάζεται η ναυτική εκπαίδευση;

— Η ανταγωνιστικότητα και η αξιοπιστία του Έλληνα

ναυτικού εξαρτάται άμεσα από το επίπεδο εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσής του, επιπλέον δε το παραγόμενο ναυτεργατικό δυναμικό πρέπει να ανταποκρίνεται πλήρως στις σύγχρονες εξελίξεις και τις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης STCW, όπως αυτή τροποποιήθηκε το 1995. Έτσι το ΥΕΝ, αφού προηγήθηκε συνεργασία με τις ναυτεργατικές ενώσεις και την εργοδοσία, κατάρτισε σχέδιο νόμου με το οποίο επιδιώκεται ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση της τριτοβάθμιας ναυτικής εκπαίδευσης, αφού έχει γίνει πλέον φανερό ότι το υφιστάμενο διάσπαρτο νομοθετικό πλαίσιο αδυνατεί να εξυπηρετήσει τις σύγχρονες ανάγκες της ναυτικής εκπαίδευσης. Το νομοσχέδιο αυτό αποτελεί «τομή» για τη ναυτική εκπαίδευση με τη θέσπιση ρυθμίσεων που αφορούν:

α) Την ίδρυση Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ), σε αντικατάσταση των ΑΔΣΕΝ. Οι (ΑΕΝ) αποκτούν για πρώτη φορά συγκεκριμένο σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο οργάνωσης.

β) Την αναβάθμιση του ρόλου των εκπαιδευτικών και τη δημιουργία για πρώτη φορά, κατ' αναλογία προς άλλα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, βαθμίδων Εκπαιδευτικού και Ειδικού Τεχνικού Προσωπικού με αυξημένα επαγγελματικά και ακαδημαϊκά προσόντα, ενώ παράλληλα εισάγεται και ο θεσμός των εκπαιδευτικών αδειών.

γ) Τη βελτίωση συνθηκών σπουδών και διαβίωσης των σπουδαστών. Παράλληλα δε, έχει προχωρήσει ο εκσυγχρονισμός των κανονισμών εκπαίδευσης και εσωτερικής υπηρεσίας, η διαμόρφωση εργαστηριακών χώρων και η βελτίωση κτιριακών εγκαταστάσεων των σχολών, ενώ έχουν προγραμματιστεί ενέργειες που αφορούν την περαιτέρω ενίσχυση της υλικοτεχνικής υποδομής καθώς και την επιμόρφωση Διοικητών και εκπαιδευτικού προσωπικού.

Επόμενο βήμα προς την κατεύθυνση βελτίωσης της μετεκπαίδευσης των ναυτικών, αποτελεί ο επαναπροσδιορισμός των στόχων και η αναμόρφωση της λειτουργίας των ΚΕΣΕΝ.

— **Εντός του 1998 ποια είναι τα σχέδια για την ενίσχυση του Λιμενικού Σώματος;**

— Το Λιμενικό Σώμα επιτελεί ένα πολυδιάστατο έργο. Η συνέχιση του εκσυγχρονισμού του τεχνικού εξοπλισμού του Λ.Σ. καθώς και η στελέχωσή του με έμπυχο δυναμικό αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την εκπλήρωση της δυσχερούς και πολυσχιδούς αποστολής του. Έτσι οι προτεραιότητες του υπουργείου για το θέμα αυτό αφορούν:

α. Τον εξοπλισμό του Λιμενικού Σώματος με σύγχρονα μέσα. Το 1997 προχωρήσαμε άμεσα και χωρίς καμιά καθυστέρηση στην προκήρυξη σειράς διαγωνισμών (που εκκρεμούσαν για πολλά χρόνια) για την προμήθεια πλωτών μέσων, αεροσκαφών, ελικοπτέρων, αντιρρυπαντικών σκαφών και οχημάτων. Οι διαγωνισμοί αυτοί είτε κατακυρώθηκαν ήδη ή ολοκληρώνεται η διαδικασία κατακύρωσής τους πολύ σύντομα. Έτσι το Λιμενικό Σώμα μέσα στο 1998 και 1999 θα προμηθευτεί 50 σύγχρονα πλωτά μέσα, 32 οχήματα, 2-3 αεροπλάνα και 5-6 ελικόπτερα. Παράλληλα δε προχωρήσαμε και σε νέους διαγωνισμούς για προμήθεια και νέων μέσων που τόσο έχουμε ανάγκη, έτσι ώστε κάθε νησί να διαθέτει τουλάχιστον ένα πλωτό, επιπλέον δε να καλυφθούν και οι νέες ανάγκες που διαμορφώνονται με την εφαρμογή της Συνθήκης Schengen για την οποία έχει διατεθεί πρόσθετο ποσό 18 δισ. μέσα στην επόμενη τριετία από τον κρατικό Προϋπολογισμό.

β. Την πρόσληψη 500 Λιμενοφυλάκων και 30 Αξιωματικών, έτσι ώστε μαζί με τους 330 που πήραμε το 1997, να

καλυφθούν υφιστάμενα κενά με προσωπικό αυξημένων τυπικών και ουσιαστικών προσόντων, απαραίτητη προϋπόθεση για την ποιοτική ανανέωση του προσωπικού του Λιμενικού Σώματος.

γ. Τη λειτουργία σε ιδιόκτητους χώρους όλων των παραγωγικών Σχολών για το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος. Ήδη βρισκόμαστε στη φάση παραχώρησης των κατάλληλων χώρων και εγκαταστάσεων από την Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου.

δ. Τη μετεκπαίδευση στην Ελλάδα και το εξωτερικό προσωπικού του Λ.Σ. σε ειδικότητες που έχουμε ανάγκη, όπως Ναυτικά, Πληροφορική, Διοίκηση της Εκπαίδευσης.

Νέος προγραμματισμός για την ακτοπλοΐα

— **Η νέα περίοδος για την ακτοπλοΐα βρίσκεται προ των πυλών. Ποια βήματα έχουν γίνει για την εξυπηρέτηση του κοινού;**

— Η συμβολή της ακτοπλοΐας στη συνοχή του ελληνικού νησιωτικού χώρου και ειδικότερα στη διευκόλυνση της προσπελασιμότητας των πολυάριθμων νησιών, ιδιαίτερα δε αυτών που είναι απομακρυσμένα από τον ηπειρωτικό κορμό, είναι σημαντική. Ο προγραμματισμός και η υλοποίηση μέτρων, προκειμένου να βελτιωθούν οι συνθήκες εξυπηρέτησης μεταφοράς προσώπων και αγαθών, κινείται στους εξής άξονες:

α) Στην εφαρμογή της πολιτικής της σταδιακής ανανέωσης του ακτοπλοϊκού στόλου με τη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας για αντικατάσταση των δρομολογημένων πλοίων νεότερης κατασκευής και ταχύτερων.

β) Στη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας για δρομολόγηση πλοίων νέας τεχνολογίας (Υ/Τ, CATAMARAN) με την προϋπόθεση να μην κλονίζεται η οικονομική εκμετάλλευση των ήδη δρομολογημένων πλοίων της γραμμής βάσει της προβλεπόμενης εξέλιξης της κίνησης και σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που έθεσε Τεχνοκρατική Επιτροπή του ΥΕΝ.

γ) Στην κατανομή των ωρών αναχώρησης των δρομολογίων των πλοίων της ίδιας γραμμής σε όλη τη διάρκεια της ημέρας για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και την αποσυμφόρηση των λιμένων.

δ) Στην εξασφάλιση ικανού χρόνου παραμονής του πλοίου στον αφετήριο λιμένα και όλους τους ενδιάμεσους λιμένες, ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο αιχμής.

ε) Στον προγραμματισμό έκτακτων δρομολογίων στις περιόδους προβλεπόμενης αυξημένης κίνησης (εορτές του Πάσχα, Αγ. Πνεύματος, Δεκαπενταύγουστο κ.ά.).

στ) Στον προγραμματισμό προσεγγίσεων πλοίων στα «μικρά νησιά» κάθε γραμμής, ώστε να ικανοποιούνται οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τις άδειες σκοπιμότητας και να εξασφαλίζεται η ομαλή κατανομή τους μέσα στην εβδομάδα.

Πρέπει να επισημανθεί ότι πριν, την έκδοση των σχετικών αποφάσεων καθορισμού δρομολογίων θα πρέπει οι ενδιαφερόμενοι πλοιοκτήτες να προσκομίσουν βεβαίωση ότι έχουν εγκαταστήσει το Ηλεκτρονικό Σύστημα Κράτησης Θέσεων και Έκδοσης Εισιτηρίων Επιβατών και Αποδείξεων Μεταφοράς Οχημάτων.

Επιπλέον έχει συγκροτηθεί επιτροπή Ναυτολογίου που, μεταξύ των άλλων, εξετάζει θέματα που σχετίζονται με την

καθιέρωση εμπορικών εκπτώσεων, τα δωρεάν εισιτήρια κ.ά.

ζ) Συνέχιση του έργου της επιτροπής που συστάθηκε με απόφαση του υπουργού ΕΝ από το Σεπτέμβριο του '97 και έργο της οποίας είναι η εξέταση των λειτουργικών προβλημάτων των λιμένων της χώρας, η κατάθεση προτάσεων από αυτήν για τη λειτουργική αξιοποίηση των υφιστάμενων και προβλεπόμενων εγκαταστάσεων και η επισήμανση των απαραίτητων ενεργειών για τη λήψη αποτελεσματικών μέτρων τάξης με σκοπό την ομαλή διακίνηση επιβατών και οχημάτων και την εξυπηρέτηση των δρομολογημένων Ε/Τ και Ε/Τ-Ο/Τ πλοίων.

η) Στην ολοκλήρωση του πολύ σημαντικού έργου που ξεκινήσαμε τον περασμένο Ιούλιο, που αφορά την ηλεκτρονική κράτηση και έκδοση εισιτηρίων (το οποίο εφαρμόζεται ήδη σχεδόν απ' όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες), με την εφαρμογή και του ελέγχου, με ηλεκτρονικό τρόπο, της εισόδου και εξόδου των επιβατών και των οχημάτων στα πλοία.

— **Υπάρχει ελπίδα για το NAT;**

— Η προσπάθεια που έχει ξεκινήσει για την κατάρτιση του μητρώου ναυτικών είναι το βασικό μέσο για την εξυγίανση του NAT. Επιπλέον, με το νόμο του ΥΕΝ που ψηφίστηκε πρόσφατα στο ελληνικό Κοινοβούλιο, προωθήθηκε η επίλυση χρόνιων προβλημάτων του NAT, όπως διακανονισμοί οφειλών προς το ταμείο, υποχρεώσεις πλοιοκτητών προς το NAT, συνταξιοδοτικές ρυθμίσεις ναυτικών πολιτικών προσφύγων, η διαχείριση της ακίνητης περιουσίας του ταμείου και θέματα διοίκησης αυτού.

Τα παραπάνω αποτελούν σημαντικά βήματα και απαραίτητες προϋποθέσεις ώστε βαθμιαία να μειωθούν τα ταμειακά ελλείμματα που υπονομεύουν το φορέα ασφάλισης των ναυτικών μας. Βεβαίως η ουσιαστική εξυγίανση του NAT απαιτεί βαθύτερες τομές που πιστεύω θα γίνουν στο πλαίσιο της ευρύτερης ασφαλιστικής και κοινωνικής πολιτικής της κυβέρνησης.

— **Ετοιμάζονται αλλαγές στον «Οίκο Ναύτου» και ποιες θα είναι;**

— Ο Οίκος Ναύτου χαρακτηρίζεται διαχρονικά από την έλλειψη οργάνωσης και σπατάλης χρημάτων που είχε ως συνέπεια τη σοβαρή οικονομική επιβάρυνση του Οίκου Ναύτου. Τον τελευταίο καιρό στον Ο.Ν. κάνουμε ουσιαστικές παρεμβάσεις ώστε να μπορέσουμε, με γρήγορα βήματα, να ανατρέψουμε αυτή την κατάσταση.

Έτσι στο Νόμο που ψηφίστηκε πρόσφατα υπάρχουν διατάξεις που αφορούν τον Ο.Ν. και επιλύουν θέματα διαδικασίας, καθώς επίσης και προβλήματα σχετικά με τον έλεγχο δαπανών περίθαλψης ναυτικών, οργάνωσης των υπηρεσιών του και υπηρεσιακής κατάστασης υπαλλήλων του.

Παράλληλα η διοίκηση του Ο.Ν. έχει συμπεριλάβει στον προγραμματισμό δράσης ενέργειες που αφορούν:

α. Την ανακαίνιση των χώρων των ιατρείων και εργαστηρίων του κεντρικού πολυϊατρείου Πειραιά και νέα χωροκατανομή τμημάτων και υπηρεσιών.

β. Τη δημιουργία περιφερειακών υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση των ασφαλισμένων του ΠΟΝ Αθηνών (αντικατάσταση των υπηρεσιών του κτιρίου της οδού Βερανζέρου).

γ. Την ολοκλήρωση της μηχανογράφησης και σύνδεση με τα μεγάλα ΠΟΝ των επαρχιών.

δ. Την περαιτέρω μείωση δαπανών με την εφαρμογή νέου συστήματος παροχής πρωτοβάθμιας περίθαλψης (μείωση του πλεονάζοντος αριθμού συμβεβλημένων ιατρών, εφαρμογή

νέου ελεγκτικού μηχανισμού βασισμένου σε μηχανογραφικό σύστημα) και

ε. Την απλοποίηση γραφειοκρατικών διαδικασιών παροχής της προστασίας.

Να ξεπεράσουν τις φοβίες...

— **Η συρρίκνωση του στόλου συνεχίζεται. Η περιβόητη τριμερής συνεργασία έχει αποδώσει ή όχι μέχρι σήμερα;**

— Αναμφισβήτητο το τρίπτυχο συνεργασίας μεταξύ πολιτείας - εφοπλιστών - ναυτικών αποτελεί τη «συνταγή της επιτυχίας» για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας.

Ωστόσο είναι γεγονός ότι ο έντονος διεθνής ανταγωνισμός στο χώρο της ναυτιλίας έχει οδηγήσει στη μείωση του ελληνικού στόλου τα τελευταία χρόνια.

Λόγω της διαμορφωθείσας κατάστασης, η μεν εργοδοτική πλευρά ασκούσε πιέσεις ώστε να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου προτείνοντας την ύπαρξη μόνο αξιωματικών στα πλοία, ενώ η ναυτεργατική πλευρά ζητούσε επίμονα την εφαρμογή της υφιστάμενης νομοθεσίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι η εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας με τις προϋποθέσεις που έθετε, δημιουργούσε σύγχυση και αντικειμενικές δυσκολίες εφαρμογής της, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται αρνητικές συνέπειες όχι μόνο σε βάρος του ναυτικού αλλά και σε βάρος του NAT (όπως εικονικές ναυτολογίες).

Με τους Έλληνες εφοπλιστές υπήρξαν αρκετές συναντήσεις και αντιπλάγησαν πολλές απόψεις για τα θέματα αυτά. Αναγνωρίζει κανείς το πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού εμπορικού πλοίου, αυτός άλλωστε είναι και ο λόγος που μας οδήγησε στη λήψη συγκεκριμένων μέτρων προκειμένου τα πλοία ν' αντεπεξέλθουν στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Είναι σαφές ότι η επιστροφή στην ελληνική σημαία είναι εκείνο που δίνει και λύση στην ανταγωνιστικότητα αλλά και στην απασχόληση, κάτι που έγινε προσπάθεια από την πρώτη στιγμή να πειστούν ότι, η λύση στο όλο πρόβλημα είναι η επιστροφή πλοίων στην ελληνική σημαία.

Αυτό δεν μπορούσε να το εγγυηθεί η πλευρά του εφοπλισμού, παρά μόνο ίσως αυτό θα μπορούσε να γίνει δυνατό μέσα από την προοπτική υιοθέτησης των προτάσεών τους. Εμείς με τις ρυθμίσεις που πραγματοποιήσαμε, εκτιμούμε ότι μπορούμε να κάνουμε το ελληνικό πλοίο ανταγωνιστικό με μια σταδιακή προσέγγιση στην επίτευξη του στόχου αυτού, με κοινωνική συναίνεση και ομαλότητα. Αυτό μπορεί να γίνει αν οι Έλληνες Εφοπλιστές ξεπεράσουν τις όποιες φοβίες έχουν, δεδομένου ότι οι όροι που προσδιορίζουν τη στήριξη και ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας είναι απόλυτα σαφείς.

Ο Ελληνόκτητος στόλος ξεπερνά τα 3.000 πλοία και επιδιώκουμε την επιστροφή τους, ώστε όχι μόνο η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου να μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της διεθνούς αγοράς, αλλά και παράλληλα να υπάρξει ομαλότητα στην απορρόφηση των Ελλήνων ναυτικών.

Παράλληλα, βεβαίως, επιδιώκουμε και τη νηολόγηση των νεότευκτων πλοίων.

Είμαι πεπεισμένος ότι, οι Έλληνες εφοπλιστές, αυτό όλο και περισσότερο το αντιλαμβάνονται. Το κλειδί της ανάπτυξης της Εμπορικής Ναυτιλίας είναι η επιστροφή πλοίων στην ελληνική σημαία. Αυτό πρέπει να γίνει απόλυτα αντιληπτό απ' όλους.



Ατολμα και ανεπαρκή χαρακτήρισε τα μέτρα ανταγωνιστικότητας του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκη, κατά τη διάρκεια της ομιλίας του στον απολογισμό των πεπραγμένων της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, ο πρόεδρος Γιάννης Λύρας.

«Το αποτέλεσμα των μέτρων υπήρξε απογοητευτικό. Τις συνέπειες τις γνωρίζουμε όλοι. Λήγοντος του 1997 ο απολογισμός των διαρροών από το νηολόγιο ξεπέρασε τα 120 πλοία και ασφαλώς είναι πολύ περισσότερα τα νεοαποκτηθέντα, περίπου 350, που προτίμησαν άλλες σημαίες» τόνισε χαρακτηριστικά ο πρόεδρος της ΕΕΕ.

Ο κ. Λύρας επί τη ευκαιρία του απολογισμού των πεπραγμένων έκανε ανασκόπηση των ναυτιλιακών εξελίξεων στο διεθνή χώρο, θέλοντας συγχρόνως να αναπτύξει τις θέσεις του ελληνικού εφοπλισμού.

Συγκεκριμένα, στην ομιλία του ο πρόεδρος της ΕΕΕ ανέφερε:

Φυγή και αποφυγή του ελληνικού νηολογίου

*Τι είπε
ο κ. Γιάννης
Λύρας
στη Γενική
Συνέλευση*

του Νάσου Πουλακίδα

«Οι εφοπλιστές, γνήσιοι φορείς ζωντανής ναυτικής παράδοσης αιώνων, οφείλουμε να δώσουμε τη μάχη για να περάσει η πατρίδα μας το κατώφλι του νέου αιώνα, διατηρώντας στο ακέραιο τις ισχυρές προσβάσεις της στο διεθνή ναυτιλιακό στίβο. Έστω και χωρίς την οφειλόμενη συμπαράσταση της πολιτείας, έστω και αν χρειαστεί οι ίδιοι να επωμιστούμε ευθύνες, υποκαθιστώντας έτσι τους αρμόδιους που αδυνατούν να σταθούν στο ύψος των περιστάσεων παρότι βλάπτεται καίρια το εθνικό συμφέρον. Και τούτο γιατί εμείς ζούμε από κοντά και κάθε ώρα, τη δύναμη του θαλάσσιου μεταφορικού έργου και γιατί εμείς γνωρίζουμε, καλύτερα παντός άλλου, τι ακριβώς σημαίνει Μεγάλη Ναυτιλία για τον τόπο και τις πολλαπλές ανάγκες του.

Επομένως, οι δυσκολίες αφενός που σήμερα αντιμετωπίζει το πλοίο στην καθημερινή παραγωγική του λειτουργία και οι δυνατότητες αφετέρου, που διαθέτουμε οι ίδιοι,

θα μας δώσουν το ακριβές στίγμα και την πορεία για το άμεσο και το απώτερο μέλλον.

Γιατί πρέπει να γνωρίζουμε έγκαιρα, τι πρέπει από εδώ και ύστερα να πράξουμε και με ποιον τρόπο να το πράξουμε.

* * * *

Μετά από την επισήμανση αυτή, τη σημασία της οποίας επιφυλάσσομαι να αναλύσω στη συνέχεια, θεωρώ σκόπιμο να παρεμβάλω τον απολογισμό των πεπραγμένων, για να γίνω περισσότερο κατατοπιστικός. Πρόκειται για τα πεπραγμένα του πρώτου έτους αφ' ότου κάνατε την τιμή να αναθέσετε στο Συμβούλιό μας τη διοίκηση της ιστορικής μας Ενώσεως. Θα είμαι συνοπτικός, αναφερόμενος στις κυριότερες εξελίξεις και στις αντίστοιχες παρεμβάσεις μας.

Προηγούμενως όμως, θα ήθελα να κάνω αναφορά χρέους και μνήμης στον Κωστή Περαικό. Τον νέο στην ηλικία συνάδελφο

που με περγαμινές οικογενειακής ναυτικής παράδοσης, φιλοδόκησε να συμβάλει στη ναυπηγική ανασυγκρότηση της πατρίδας του. Δολοφονήθηκε άνανδρα στις 28 Μαΐου 1997, κυριολεκτικά μέσα στην «αυλή του ναυτικού σπιτιού μας», από εγκληματική οργάνωση η οποία επί 20 και πλέον έτη διαφεύγει της δικαιοσύνης.

Το γεγονός συγκλόνισε σύσσωμο το ναυτιλιακό και επιχειρηματικό κόσμο. Η πάταξη της τρομοκρατίας αποτελεί μείζον θέμα ηθικής τάξης και εθνικής αξιοπρέπειας.

Και τώρα στα πεπραγμένα και καταρχήν στο οξύ πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας:

— Η φυγή των πλοίων από τη σημαία μετά τη σοβαρή κάμψη της ανταγωνιστικότητάς τους και η απροθυμία να γίνει κατανοητό από αρμοδίους και υπευθύνους η έκταση των λαπλών και καταστροφικών επιπτώσεων στην περίπτωση μη ρεαλιστικής αντιμετώπισης του προβλήματος, ήταν το θέμα που εκάλυψε με επαφές, συζητήσεις και υπομνήματα σ' όλα σχεδόν τα επίπεδα που λαμβάνονται αποφάσεις, ολόκληρο το πρώτο εξάμηνο του 1997. Το αποτέλεσμα όμως, υπήρξε απογοητευτικό. Τα άτομα και ανεπαρκή μέτρα που ανακοίνωσε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας στις 2 Ιουλίου 1997, απόρροια πολιτικών σκοπιμοτήτων εξωναυτιλιακής αντίληψης, παρά την όποια καλή θέληση, δεν ήταν δυνατόν όπως ήταν επόμενο να αντιμετωπίσουν το οξύτατο πρόβλημα της ανταγωνιστικότητας.

Τις συνέπειες τις γνωρίζουμε όλοι. Λήγοντος του 1997 ο απολογισμός των διαρροών από το νηολόγιο ξεπέρασε τα 120 πλοία και ασφαλώς είναι πολύ περισσότερα τα νεοαποκτηθέντα, περίπου 350, που προτίμησαν άλλες σημαίες.

Δηλαδή και φυγή και αποφυγή!

Είχαμε προειδοποιήσει την κυβέρνηση και την πολιτική ηγεσία του υπουργείου με έμφαση και επιμονή, ότι στη ναυτιλία που καθημερινά δοκιμάζει την αντοχή της στο στίβο του διεθνούς ανταγωνισμού, τα ημίμετρα χάριν οποιωνδήποτε σκοπιμοτήτων, δεν ωφελούν αλλά βλάπτουν. Και βλάπτουν διττά, οικονομικά και προπαντός ψυχολογικά. Γιατί η έλλειψη εμπιστοσύνης στη σημαία, δεν είναι ζημία που εύκολα αποκαθίσταται με εκ των υστέρων έστω, διορθωτικές κινήσεις και μάλιστα όταν αυτές καθυστερούν σε μια εποχή που, αντίθετα, όλοι οι άλλοι δεν καθυστερούν αλλά βιάζονται. Όπως ακριβώς συμβαίνει σήμερα, που οι εταίροι μας στην Κοινότητα και όχι μόνον αυτοί, ακολουθώντας τα ίχνη της πρώιμης ελληνικής ναυτιλιακής ανάπτυξης, κερδίζουν σε βάρος μας και έδαφος και χρόνο. Επιπλέον, πράγμα όχι ασυνήθες στη διεθνή ναυτιλία, βρισκόμαστε μπροστά στη δύσκολη συγκυρία μιας ζημιολογού ναυλαγοράς και μιας χρηματιστηριακής και νομισματικής κρίσης, σε σημαντικές οικονομίες της Άπω Ανατολής.

Κατά συνέπεια, η πολιτεία θα έπρεπε να λάβει υπόψη της ότι η ελληνική ναυτιλία δρα στον κατεξοχήν φιλελεύθερο και παγκοσμιοποιημένο κλάδο της διεθνούς οικονομίας και συνεπώς οποιοσδήποτε κρατικός παρεμβατισμός ή προστατευτισμός είναι όχι μόνο καταδικασμένος σε αποτυχία, αλλά και σοβαρά επιζήμιος».

Ναυτική εκπαίδευση

Αναφερόμενος στη ναυτική εκπαίδευση ο κ. Γ. Λύρας υπογράμμισε:

«Παρά τις επίμονες, συνεχείς και μακροχρόνιες προσπά-

θειες της Ενώσεως, τ' αποτελέσματα των ενεργειών μας δεν ήταν τις περισσότερες φορές τα επιδιωκόμενα λόγω ανεπαρκούς κατανόησης των προβλημάτων, ατολμίας ή και σκοπιμοτήτων υπηρεσιακών και πολιτικών παραγόντων αλλά και ενίοτε δικής μας ανθρώπινης συναισθηματικής ευαισθησίας.

Στις αρχές Δεκεμβρίου μας διαβιβάστηκε από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρο Σουμάκη σχέδιο Νόμου που αφορά την «Οργάνωση και λειτουργία της Δημόσιας Τριτοβάθμιας Ναυτικής Εκπαίδευσης» με την παράκληση να υποβάλουμε τις παρατηρήσεις μας προκειμένου να κατατεθεί στη Βουλή για ψήφιση. Το σχέδιο Νόμου μελετήθηκε λεπτομερώς από τις υπηρεσίες της Ενώσεως και συζητήθηκε εκτενώς στην Επιτροπή Ναυτικής Εκπαίδευσης και Προσελκύσεως Ναυτικών και στο Διοικητικό Συμβούλιο της Ενώσεώς μας. Εν συνεχεία, κατόπιν συναντήσεως και ανταλλαγής απόψεων με την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, αποστείλαμε επιστολή με τις κατ' άρθρο παρατηρήσεις και προτάσεις μας μαζί με τις γενικότερες απόψεις μας σχετικά με τη Ναυτική Εκπαίδευση και τους τρόπους αντιμετώπισης των προβλημάτων της.

Περισσότερο από οποιαδήποτε άλλη φορά στην ιστορία της νεότερης ναυτιλίας μας, η ναυτική εκπαίδευση απαιτεί επειγόντως, σήμερα, σοβαρή και τολμηρή αντιμετώπιση.

Και αυτό για δύο πολύ σοβαρούς λόγους:

Ο πρώτος ότι με τη φυγή των πλοίων αποδιοργανώνεται βαθμιαία ο θεσμός της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης στην επιτυχία του οποίου η Ένωσή μας στηρίζει τις προσδοκίες της για την παραγωγή καλώς καταρτισμένων και υπεύθυνων στελεχών, από τα οποία έχει μεγάλη ανάγκη όχι μόνο το πλοίο του σήμερα αλλά και περισσότερο του αύριο.

Και ο δεύτερος λόγος, ότι η ισχύς της διεθνούς σύμβασης STCW του 1978 όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα, ορίζει νέες και αυστηρές απαιτήσεις και πιστοποιητικά για την αναβάθμιση των γνώσεων και της ικανότητας των ναυτικών προκειμένου να επιτευχθούν υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας των πλοίων.

Επομένως, η επαγγελματική κατάρτιση των αξιωματικών των πλοίων το μόνο που δεν χρειάζεται σήμερα, είναι μεταρρυθμίσεις χωρίς συγκεκριμένο στόχο και ουσιαστικό περιεχόμενο, που ενδέχεται όχι μόνο να μετακινήσουν τη βασική φιλοσοφία της από το αυστηρό τεχνολογικό της πλαίσιο αλλά και να παραιτούνται επικίνδυνα την υπάρχουσα κατάσταση. Γιατί δεν αποτελούν πρόοδο οι αφηρημένες γνώσεις και οι τίτλοι που δεν ανταποκρίνονται στις πραγματικές και συγκεκριμένες ανάγκες για αναβάθμιση. Αντίθετα, αποτελούν οπισθοδρόμηση έστω και αν προς στιγμήν εντυπωσιάζουν τους αδαείς. Χρειαζόμαστε λοιπόν ουσιαστικές και αποφασιστικές παρεμβάσεις στη δημόσια ναυτική εκπαίδευση και, παράλληλα, ενίσχυση της αντίστοιχης ιδιωτικής για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα του έμψυχου δυναμικού, βάσει ενός Master Plan με προγραμματισμένους στόχους και χρονοδιάγραμμα εκπλήρωσής τους».

Θετικά

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ μιλώντας και για τα θετικά στη χρονιά που πέρασε, τόνισε:

— Η βράβευση της Ενώσεώς μας για τη συμβολή του εφοπλισμού στη μεταπολεμική ανασυγκρότηση της ναυτιλίας με τη «σωστή αξιοποίηση των 100 λίμπερτις» προκάλεσε δι-

καιολογημένη ικανοποίηση. Βράβευση με την οποία η Ακαδημία Αθηνών ανέδειξε τη ναυτιλία και το έργο των ανθρώπων της, σε εθνική αξία. Και ήταν, θα έλεγα, καιρός.

— Αξιοσημείωτο γεγονός υπήρξε και η σύσταση της MARITEL, της θυγατρικής εταιρείας του ΟΤΕ με συμμετοχή της ναυτιλιακής κοινότητας, μετά από πρωτοβουλία και οκταετή και πλέον συστηματική μελέτη και προετοιμασία από την Ένωσή μας. Η MARITEL, εφόσον τα πράγματα εξελιχθούν σύμφωνα με την υπάρχουσα μελέτη και τις προσδοκίες μας, θα στηρίξει την υποδομή του Πειραιά με ένα υπερσύγχρονο και αυτόνομο δίκτυο ναυτιλιακής τηλεπικοινωνίας.

— Θα ήθελα να επισημάνω με ικανοποίηση τη δήλωση του κ. υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας ότι η πρακτική άσκηση των σπουδαστών ΑΔΣΕΝ, επί των πλοίων, στο πλαίσιο της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης, θα επεκταθεί από εφέτος και στα ελληνόκτητα πλοία. Όπως επίσης να αναφερθώ στη συγχρηματοδότηση της πρακτικής εκπαίδευσης των πρωτοετών σπουδαστών επί των πλοίων, από κοινοτικό πρόγραμμα. Η συγχρηματοδότηση αυτή ισχύει από τον Ιανουάριο του 1997.

— Θα κλείσω αυτό το θετικό κεφάλαιο του απολογισμού μας, με τη διαπίστωση ότι το 1997, ο Τύπος και γενικότερα τα μέσα επικοινωνίας, είδαν τη ναυτιλία και αντιμετώπισαν τα προβλήματά της, με επαινετή αντικειμενικότητα. Πρόκειται για σημαντική εξέλιξη διότι αποκαθιστά διαύλους επικοινωνίας μεταξύ ναυτιλίας και κοινής γνώμης, όπου η μέχρι πρότινος παραπληροφόρηση, δημιουργούσε σοβαρά προβλήματα. Θεωρώ, επομένως, υποχρέωση να ευχαριστήσω τους εκπροσώπους του Τύπου, για τη στήριξη που πρόσφεραν στην υπόθεση της ναυτιλίας στο πλαίσιο μιας ειλικρινούς συνεργασίας και ειδικότερα μάλιστα σε αυτήν τη δύσκολη περίοδο.

* * * *

Οι εξελίξεις στο διεθνή χώρο, το χρόνο που πέρασε, απαιτούν και πάλι εγρήγορση και ετοιμότητα που η Ένωσή μας ανέπτυξε στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό. Γιατί έπρεπε να πάρει θέση ή να χειριστεί δύσκολα και πολύπλοκα προβλήματα που έχουν σχέση με την καθημερινή κίνηση και λειτουργία του πλοίου σε ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον θεσμών και πρακτικών, όχι πάντοτε φιλικών προς τη ναυτιλία και τις δραστηριότητές της.

Ένα από τα θέματα αυτά είναι η εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης, του ISM code, ενός διεθνούς κανονισμού με σκοπό τη βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας στη θάλασσα αλλά με πολλαπλές επιπτώσεις για τον τρόπο λειτουργίας και το πλαίσιο ευθύνης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Ο IMO, οι ασφαλιστές και οι κυβερνήσεις, έχουν προειδοποιήσει κατά κόρον ότι δεν πρόκειται να παραταθεί πέραν της 1ης Ιουλίου 1998, η προθεσμία συμμόρφωσης εταιρειών και πλοίων με τον Κώδικα. Τα μέτρα για τα πλοία που δεν θα έχουν πιστοποιηθεί, προβλέπουν, ως γνωστόν, την κράτησή τους ακόμα και την απαγόρευση προσέγγισης σε λιμένες. Πρόκειται ασφαλώς για αντιμετώπιση που δίνει υπερβολική έμφαση στην τυπική διαδικασία της πιστοποίησης, παρά στην ουσία. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η τακτική αυτή, είχε ως αφετηρία τη θεωρούμενη απροθυμία ή καθυστέρηση των εταιρειών να συμμορφωθούν έγκαιρα. Αντίθετα, οι δυσκολίες των

αρμοδίων Αρχών για τις πιστοποιήσεις, προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις αυτής της διαδικασίας, αγνοήθηκαν κατά τρόπο μεροληπτικό. Όμως παραμένει γεγονός ότι στην υποχρέωση πιστοποίησης όλων των εταιρειών και πλοίων εντός της προθεσμίας της (1/7/1998) η ελληνική ναυτιλία επιβάλλεται και είναι βέβαιο ότι θα ανταποκριθεί.

— Ένα δεύτερο σοβαρό θέμα που μας απασχόλησε κατά το 1997, ήταν οι εξελίξεις των υποθέσεων των P+I Clubs.

Θα ήθελα να αναφέρω ότι η Ένωσή μας παρακολούθησε από πολύ κοντά, σε συνεργασία με την Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, το θέμα του περιορισμού της ευθύνης της ασφαλιστικής κάλυψης που παρέχουν τα P+I Clubs, όταν τον περασμένο Ιούνιο εξεδόθη σχετική δήλωση αντικρούσεων (statement of objections) από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επακόλουθο της προσφυγής (Complaint) που κατέθεσε το Greek Shipping Co-Operation Committee για το λεγόμενο compromise proposal.

Με επιστολή της η Ένωσή μας, στους αρμόδιους επιτρόπους, διευκρίνισε τις θέσεις της επί του θέματος και δήλωσε ότι κρίνει ως επιθυμητό όριο ευθύνης το ποσό των 3 δισ. δολαρίων, ενώ για το θέμα του pricing υποστηρίζοντας το International Group ζήτησε την εξαίρεση των περιορισμών από τους κανόνες ανταγωνισμού. Εξάλλου για το ίδιο θέμα συγκροτήθηκε από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και το Greek Shipping Co-Operation Committee Ομάδα Ad Hoc με σκοπό τη μελέτη κάθε νεότερου στοιχείου που προκύπτει, αλλά και τη διαπραγμάτευση με τους εκπροσώπους του International Group, αναλόγως των εξελίξεων. Οι διαπραγματεύσεις αυτές συνεχίζονται.

— Για το άλλο σοβαρό θέμα της ασφάλειας των bulk carriers, πρέπει να αναφέρω ότι η Ένωσή μας συνέχισε μέχρι τη Διάσκεψη του IMO το Νοέμβριο του 1997, την πολύπλευρη συμμετοχή της στις διεργασίες για την επίτευξη ικανοποιητικής ρύθμισης του θέματος.

Πράγματι, στην τελική φάση των συζητήσεων στον IMO, εδόθη λύση με πολιτικά κριτήρια. Οι τεκμηριωμένες πάντως θέσεις της Ενώσεως και του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, συνέβαλαν στην υιοθέτηση των όποιων μέτρων με ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα συμμόρφωσης των υπαρχόντων πλοίων.

Τα μέτρα αυτά που η ισχύς τους θα αρχίσει τον Ιούλιο του προσεχούς έτους, προβλέπουν κατασκευαστικές ενισχύσεις στην περιοχή του πρωραίου κύτους ή, εναλλακτικά, περιορισμούς στον τρόπο φόρτωσης και την ποσότητα φορτίου.

* * * *

Το χρόνο που πέρασε, η Ένωσή μας πραγματοποίησε δύο, κατά τη γνώμη μας, σημαντικές παρεμβάσεις στα κέντρα όπου διαμορφώνεται μεγάλο μέρος των πολιτικών και των θεσμών διεθνώς, για τη ναυτιλία.

Πρόκειται για την επίσκεψη αντιπροσωπείας μας στις Βρυξέλλες, το μήνα Μάιο, και για την επίσκεψη αντιπροσωπείας μας το μήνα Οκτώβριο στην Ουάσινγκτον.

Κατά την πρώτη επίσκεψη, είχαμε την ευκαιρία να ανταλλάξουμε απόψεις επί του συνόλου των κοινοτικών εξελίξεων με τον Επίτροπο κ. Κίνκο, καθώς και με άλλους αξιωματού-

χους των αρμόδιων κοινοτικών διευθύνσεων, στη βάση μιας ατζέντας που μεταξύ των άλλων περιελάμβανε και τα ακόλουθα θέματα:

- Ασφάλεια στη θάλασσα και ο παράγων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.
- Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις εξωτερικές ναυτιλιακές σχέσεις της Κοινότητας.
- Ναυπηγικές επιδοτήσεις σε συσχετισμό με τις κατευθυντήριες οδηγίες για τις κρατικές ενισχύσεις στη ναυτιλία.
- Εφαρμογή του κοινωνικού διαλόγου στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών.
- Ναυτική εκπαίδευση.
- Εξελίξεις στον τομέα της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.
- Ποτάμιες μεταφορές στην Ανατολική Ευρώπη και στη Ρωσία.

Κατά την επίσκεψή μας στην αμερικανική πρωτεύουσα έγινε ευρεία ανταλλαγή απόψεων για θέματα ναυτιλίας, με εκπροσώπους της αμερικανικής κυβέρνησης, του Κογκρέσου, των αρμόδιων υπηρεσιών αλλά και των ενδιαφερόμενων φορέων. Μεταξύ των θεμάτων αυτών ήταν και τα ακόλουθα:

- Η εκκρεμής επικύρωση από το αμερικανικό Κογκρέσο της Συμφωνίας του ΟΟΣΑ περί καταργήσεως των κρατικών ενισχύσεων στις ναυπηγήσεις.
- Ο αμερικανικός νόμος για τη ρύπανση από πετρέλαιο (OPA '90).
- Η εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης από την αμερικανική Ακτοφυλακή.
- Οι διακρίσεις σημαίας και η φιλελευθεροποίηση των ναυτιλιακών αγορών.
- Ο αμερικανικός νόμος για την πάταξη της διακίνησης των ναρκωτικών (1986).

Δεν θα σας κουράσω με περαιτέρω απαρίθμηση των εξελίξεων στο διεθνή χώρο και με λεπτομερή ανάλυση του έργου που επιτελέστηκε στον τομέα αυτό, από το Συμβούλιο, τη διεύθυνση και τους συνεργάτες μας. Θα τονίσω μόνο ότι ήταν μια καθημερινή εντατική απασχόληση για τον υπεύθυνο χειρισμό σωρείας κρίσιμων και πολύπλοκων θεμάτων που άπτονται άμεσα ή έμμεσα της καθημερινής λειτουργίας της επιχείρησης και της καθημερινής κίνησης του πλοίου.

Το έργο αυτό σε συνδυασμό με τη στενή παρακολούθηση ολόκληρου του φάσματος των εξελίξεων στον εθνικό χώρο, συνιστά επίδοση για την οποία τα μέλη μας πρέπει να αισθάνονται την ασφάλεια μιας επαρκούς κάλυψης των αναγκών τους.

Και κατά το περασμένο έτος, απεδείχθη ότι η Ένωσή μας μπορεί να παρακολουθεί και να επηρεάζει τις εξελίξεις.

Ευχαριστίες λοιπόν σε όσους συναδέλφους εκπροσωπούν την Ε.Ε.Ε. στους διεθνείς οργανισμούς αλλά ευχαριστίες και πάλι, στο επιτελείο της Ένωσης και στο διευθυντή της.

Παράλληλα οφείλω να εξάρω τη στενή συνεργασία με την Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας που από την σκοπιά του Λονδίνου παρακολουθεί τις εξελίξεις στο διεθνή χώρο και αναλόγως, από κοινού με την Ένωση, ενεργεί.

Τέλος, θα αναφερθώ στη συνεργασία μας με την ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, τη γνωστή μας HELMEPA, της οποίας η Ένωσή μας

αποτελεί ιδρυτικό Μέλος και η οποία υπήρξε, όπως πάντα, στενή και εποικοδομητική.

Το παρελθόν, όποιο και αν υπήρξε, με αρνητικές και θετικές εμπειρίες, ανήκει πλέον στην ιστορία. Τρία μόλις χρόνια πριν περάσουμε το κατώφλι της τρίτης χιλιετηρίδας, αυτό που μας ενδιαφέρει και ως άτομα και ως εκπροσώπους του πιο προβεβλημένου και δυναμικού κλάδου της οικονομίας, αλλά και ως Έλληνες, είναι το **αύριο**. Ένα αύριο, για πρώτη φορά ίσως, με τόσες διαφαινόμενες προκλήσεις.

Σε μια εποχή που οι ειδικοί χαρακτηρίζουν ως μεταβατική, που οι οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές συνθήκες στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης υφίστανται βαθιές μεταλλάξεις και το καινούριο αντικαθιστά το παλιό με ρυθμούς πρωτοφανείς στην ιστορία της ανθρωπότητας, δεν είναι δυνατόν να υπάρχει ακινησία και να παρουσιάζονται αγκυλώσεις. Και μάλιστα στο χώρο της ναυτιλίας, που πάντα ξεχώριζε για την ευελιξία, την ικανότητα προσαρμογής και την πρωτοποριακή νοοτροπία της.

Κρίσιμες επιταγές

Ο κ. Γιάννης Λύρας αναφέρθηκε και στο μέλλον της ναυτιλίας και στην πορεία που πρέπει να ακολουθήσουν οι πλοιοκτήτες.

Κλείνοντας την ομιλία του, είπε:

«Για να μην υπάρξει τέλμα και για να εξουδετερωθούν οι αγκυλώσεις, κυρίως πολιτικές και συντεχνιακής μορφής, ο ελληνικός εφοπλισμός της εμπειρίας και των επιτευγμάτων, αλλά και ο Έλληνας ναυτικός, ειδικότερα το στέλεχος του πλοίου, οφείλουν να ακολουθήσουν δύο κρίσιμες επιταγές:

Η πρώτη: να ενισχύσουν την ενιαία φωνή τους προς τα έξω, ώστε να εκφράζει πιο σθεναρά τη συλλογικότητα του κλάδου. Οι επιμέρους επιδιώξεις, θεμιτές ενδεχομένως και δικαίες, αυτήν τη φορά με κανέναν τρόπο δεν θα πρέπει να διαφοροποιούν την κοινή γραμμή και τους κοινούς στόχους. Προανέφερα ότι έχουμε ευθύνη να βοηθήσουμε τη χώρα μας να περάσει στο 2000 με αλώβητα τα ερείσματά της στο διεθνή ναυτιλιακό στίβο και το υπογραμμίζω. Γιατί έργο δικό μας είναι αυτά τα ερείσματα και εμείς πρέπει να τα προστατεύσουμε, όταν αδυνατούν να τα προστατεύσουν όσοι έπρεπε και όφειλαν. Είναι καθήκον, όχι μόνο του εφοπλιστή και του ναυτικού, αλλά και κάθε Έλληνα πατριώτη..

Η άλλη, η δεύτερη επιταγή, που αφορά επίσης τον καθένα μας χωριστά και όλους μαζί:

Πρέπει να καλυτερεύσουμε και περαιτέρω να αναπτύξουμε τη διάθεση για συνεργασία μεταξύ μας, συμπεριλαμβανομένης της συνεργασίας σε επιχειρηματικό και εργασιακό επίπεδο.

Οι εν όψει δυσκολίες και τα βάρη που η ανεξέλεγκτη πλέον διαμόρφωση νέων θεσμών συσσωρεύει στα πλοία, κάνουν επίκαιρη, για μια ακόμα φορά, την αρχαιοελληνική σοφία: Η ισχύς εν τη ενώσει.

Συσπείρωση λοιπόν για συλλογική έκφραση και συνεργασία για επιχειρηματική ενδυνάμωση του εφοπλισμού από τη μια και διαμόρφωση ρεαλιστικών θέσεων της ναυτικής οικογένειας από την άλλη, είναι οι συντεταγμένες για χάραξη ασφαλούς πορείας της ναυτιλίας μας. Πέρα και πάνω από τις δυσκολίες του παρόντος, που εύχομαι και αισιοδοξώ ότι θα εκλείψουν».

Ο νόμος για τις Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές, ουσιαστικώς, ανοίγει την πόρτα στην ιδιωτικοποίηση των λιμένων, ενώ εξασφαλίζει και τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία ιδιωτικών λιμενικών ευκολιών. Οι διαπιστώσεις αυτές προκύπτουν από το συνδυασμό των άρθρων 2, 3 και 14 του σχετικού νόμου.

Ανοικτός ο δρόμος για ιδιωτικά λιμάνια

- Τι προβλέπει ο νέος νόμος για τις Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές
- Προϋποθέσεις επιχειρηματικής εμπλοκής στην εκμετάλλευση λιμένων

Ειδικότερα στην παράγραφο (στ) του άρθρου 2 ορίζεται ότι μεταξύ των επιτρεπόμενων δραστηριοτήτων στις Βιομηχανικές Περιοχές είναι «η εγκατάσταση διαμετακομιστικών κέντρων, αποθηκών και σταθμών εμπορευματοκιβωτίων για τη διακίνηση πάσης φύσεως προϊόντων». Στο άρθρο 3 αναφέρεται ότι «Φορέα Βιομηχανικής Περιοχής επιτρέπεται να συνιστούν ή να συμμετέχουν σε αυτό φυσικά ή νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα, νομικά πρόσωπα του δημόσιου τομέα, όπως αυτός οριοθετείται με την παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 2190/1994 καθώς και ΟΤΑ, δημοτικές ή κοινοτικές επιχειρήσεις, νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις, συνεταιρισμοί,

επιμελητήρια, καθώς και ενώσεις, σύνδεσμοι ή κοινοπραξίες αυτών». Ο φορέας της Βιομηχανικής Περιοχής μπορεί να εξασφαλίσει την απαιτούμενη και κατάλληλη εδαφική έκταση, ολικώς ή μερικώς, είτε περιεχομένης σε αυτόν με απαλλοτρίωση ή να ανήκει σε τρίτους ιδιοκτήτες που επιθυμούν να αποτελέσουν τα ακίνητά τους τμήμα της Βιομηχανικής Περιοχής. Η εδαφική έκταση μπορεί να αποτελέσει τμήμα του μετοχικού κεφαλαίου του Φορέα της Βιομηχανικής Περιοχής σε ποσοστό που δεν ξεπερνά το 50% αυτού.

Στο άρθρο 14 περιλαμβάνονται οι περιπτώσεις παραχώρησης της χρήσης αιγιαλού και παραλίας. Στην παράγραφο 6 του άρθρου αυτού αναφέρεται ότι «για την πραγμάτωση των σκοπών της Βιομηχανικής Περιοχής επιτρέπεται η παραχώρηση στο φορέα ΒΕΠΕ, της χρήσης αιγιαλού και παραλίας και του δικαιώματος εκτέλεσης, χρήσης και εκμετάλλευσης λιμενικών έργων ή επέκτασης ήδη υφιστάμενων στην περιοχή λιμενικών εγκαταστάσεων. Η παραχώρηση γίνεται για χρονικό διάστημα μέχρι πενήντα (50) χρόνια, με απόφαση των υπουργών Ανάπτυξης, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας και με καταβολή ανταλλάγματος». Επίσης, στην παράγραφο 7 αναφέρεται ότι «ο φορέας Βιομηχανικής Περιοχής, με εξαίρεση τις περιπτώσεις εθνικής ανάγκης, έχει το δικαίωμα της αποκλειστικής και με αντάλλαγμα χρήσης της ζώνης αιγιαλού - παραλίας για την κατασκευή λιμενικών έργων που εκτελεί, ύστερα από άδεια των αρμόδιων Αρχών, για λόγους ασφαλείας του κοινού».

Από τη στιγμή που δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ο σχετικός νόμος, μέχρι σήμερα, καμιά απολύτως ενέργεια δεν έχει γίνει ώστε να προχωρήσει ένας νέος και ριζοσπαστικός θεσμός που θα μετέβαλε άρδην τις λιμενικές υπηρεσίες της χώρας ως διεθνούς διαμετακομιστικού κέντρου. Το σημειώνουμε προκειμένου να υπογραμμιστεί ότι δεν αρκούν οι Νόμοι. Χρειάζεται και η βούληση για την εφαρμογή τους. ■

Η ΑΠΑΡΧΗ ΜΙΑΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ:

της Λίας Αθανασίου

Διδάκτορα Νομικής (Παν. Paris I), Δικηγόρου

Πράσινο Βιβλίο για τους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές

1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε στις 10 Δεκεμβρίου 1997 το Πράσινο Βιβλίο για τους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές [COM(97) 678 τελ.], ένα έγγραφο που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί σταθμός στην κοινοτική πολιτική των μεταφορών. Και αυτό για πολλούς λόγους. Κατ' αρχάς, αποτελεί το πρώτο κοινοτικό έγγραφο με συγκροτημένη και σφαιρική παράθεση προβλημάτων, θέσεων και προτάσεων δράσης στον τομέα των λιμένων. Πράγματι, από την ίδρυση των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, η κοινή πολιτική μεταφορών, δομημένη πάνω στην παραδοσιακή διάκριση των μέσων μεταφοράς, είχε αγνοήσει τους λιμένες. Μόνο πρόσφατα το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο επανέφερε στο προσκήνιο την γκρίζα αυτή ζώνη, εφαρμόζοντας κατά κύριο λόγο τους κανόνες του ανταγωνισμού στις λιμενικές υπηρεσίες. Ωστόσο, η νομολογία του Δικαστηρίου, αποσπασματική και περιπτώσιολογική από τη φύση της, δεν μπορεί να υποκαταστήσει μια μακροπρόθεσμη κοινοτική πολιτική, μπορεί μόνο να αποτελέσει το εφελκυστήρα της.

2. Η χάραξη βέβαια κοινών θέσεων προσέκρουσε στην οργανωτική και λειτουργική πολυμορφία των ευρωπαϊκών λιμένων. Οι προσεγγίσεις των κρατών - μελών απέκλιναν σε μεγάλο βαθμό για ιστορικούς και πολιτικο-οικονομικούς λόγους: ορισμένα κράτη, κυρίως της Νότιας Ευρώπης, θεωρούσαν, και σ' ένα μεγάλο βαθμό θεωρούν ακόμα, τους λιμένες ως φορείς γενικότερου οικονομικού συμφέροντος με στρατηγική σημασία για την ανάπτυξη σε τοπικό ή εθνικό επίπεδο. Η βόρεια προσέγγιση αντίθετα εμφανίζεται εμπορικά προσανατολισμένη με βάση την άποψη ότι οι λιμένες αποτελούν κόμβους διακίνησης εμπορευμάτων. Η διαφορετική αυτή θεώρηση αντανακλάται, όπως είναι φυσικό, στα λιμενικά καθεστώτα κυριότητας και εκμετάλλευσης τα οποία παρουσιάζουν

σημαντικές διαφορές όχι μόνο μεταξύ κρατών - μελών αλλά ακόμα και στο εσωτερικό του ίδιου κράτους. Είναι λοιπόν δυνατόν να διακρίνει κανείς λιμένες που ανήκουν στην κυριότητα του Δημοσίου ή δημοσίων οργανισμών, της τοπικής αυτοδιοίκησης ή ιδιωτικών επιχειρήσεων. Αντίστοιχα, ο βαθμός παρέμβασης του δημόσιου φορέα στη διοίκηση του λιμένα και την παροχή των λιμενικών υπηρεσιών διαφέρει αισθητά από περίπτωση σε περίπτωση.

3. Παρ' όλες τις εγγενείς αυτές δυσκολίες, είναι αναγκαίο σήμερα περισσότερο από ποτέ να αποσαφηνιστεί το ανταγωνιστικό πλαίσιο καθώς και οι γενικότεροι όροι λειτουργίας του ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος. Και αυτό γιατί ο λιμενικός τομέας βρίσκεται σε ένα μεταβατικό στάδιο όπου αναπροσδιορίζονται όλα τα σταθερά σημεία αναφοράς. Η τεχνολογική εξέλιξη και η συνακόλουθη ανάπτυξη της διατροφικής μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατέργαξαν τα γεωγραφικά όρια εξυπηρέτησης κάθε λιμένα, με συνέπεια τη μέγιστη εντατικοποίηση του ανταγωνισμού. Ιδιαίτερα στη ζώνη της Βόρειας Ευρώπης, ο αγώνας προσέλκυσης των εφοπλιστικών συμπράξεων τακτικών γραμμών οδηγεί σε μαζικές κρατικές επιχορηγήσεις για έργα υποδομής που δεν δικαιολογούνται πάντα με βάση τα κριτήρια της αγοράς. Ακόμα και λιμένες διαφορετικών ζωνών βρίσκονται πλέον σε σχέση ανταγωνιστική, αφού λειτουργούν ως κρίκοι στην αλυσίδα



της συνδυασμένης μεταφοράς: για παράδειγμα, ένα φορτίο που μπορεί να διακινηθεί μέσω των μεσογειακών λιμένων, ελκύεται τις περισσότερες φορές από τη βορειο-ευρωπαϊκή ζώνη και φθάνει στον τελικό παραλήπτη μέσω του χερσαίου δικτύου.

4. Το Πράσινο Βιβλίο επιδιώκει να δημιουργήσει το θεσμικό πλαίσιο διερεύνησης των νέων αυτών παραμέτρων. Δεν θα πρέπει να ερμηνευθεί ωστόσο σαν προσπάθεια ίδρυσης ενός συγκεντρωτικού συστήματος με κέντρο αποφάσεων τις Βρυξέλλες. Άλλος είναι ο στόχος: αφενός, η ένταξη των λιμένων που μέχρι τώρα δέχονταν την έμμεση επίδραση των νομοθετικών ρυθμίσεων άλλων κλάδων, στην κοινή πολιτική μεταφορών, αφετέρου δε, η εξασφάλιση όρων υγιούς και απρόσκοπτου ανταγωνισμού όσον αφορά τη χρηματοδότηση των έργων υποδομής και την παροχή λιμενικών υπηρεσιών.

5. Ο πρώτος στόχος, η ένταξη δηλαδή των λιμένων στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών υποδηλώνει τη λήψη θετικών μέτρων σε διάφορους τομείς: προέχει η συμμετοχή του λιμενικού τομέα στα Διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, της οποίας όμως η οικονομική σημασία φαίνεται περιορισμένη αφού μόνο μελέτες μπορούν να χρηματοδοτηθούν από το ταμείο αυτό. Επίσης, προβλέπονται μέτρα για την αποτελεσματικότερη λειτουργία των λιμένων στους πολλαπλούς ρόλους που καλούνται να επιτελέσουν: ως κόμβοι της αλυσίδας συνδυασμένης μεταφοράς, ως πόλοι ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών κοντινών αποστάσεων, ως χώροι ή ενδεχομένως και φορείς ελέγχου της εφαρμογής των κανόνων ασφαλείας, ως παράγοντες προστασίας του περιβάλλοντος. Οι προτάσεις αυτές, πολιτικά ουδέτερες, θα αποτελέσουν κατά

πάσα πιθανότητα αντικείμενο κοινής αποδοχής.

6. Στην πραγματικότητα, οι περισσότερες παρατηρήσεις και αντιδράσεις αναμένονται στο τέταρτο κεφάλαιο όπου εξετάζονται η χρηματοδότηση των έργων υποδομής και η εφαρμογή των κανόνων της Συνθήκης ΕΚ περί κρατικών ενισχύσεων. Υπενθυμίζεται ότι σύμφωνα με πάγια θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η χρηματοδότηση, μέσω δημόσιων πόρων, έργων υποδομής στους τομείς μεταφορών δεν εθεωρείτο κρατική ενίσχυση στο μέτρο που εξασφάλιζε ελεύθερη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε όλους τους χρήστες. Στην ουσία, δηλαδή, οι λιμενικές επενδύσεις είχαν τεθεί

εκτός εμβέλειας κοινοτικού δικαίου. Με το Πράσινο Βιβλίο η Επιτροπή αναθεωρεί τις απόψεις της, υπογραμμίζοντας τον κατεξοχήν εμπορικό χαρακτήρα της σύγχρονης λιμενικής οργάνωσης και την ανάγκη προσέλκυσης του ιδιωτικού τομέα. Είναι γεγονός ότι η συμμετοχή των ιδιωτικών κεφαλαίων προϋποθέτει ότι οι επενδυτικές αποφάσεις και επιλογές διέπονται από τους νόμους της αγοράς.

7. Στο πλαίσιο της νέας αυτής προσέγγισης, προτείνονται άξονες δράσης σε δύο επίπεδα, αφενός μεν **προληπτικά**, αφετέρου δε **κατασταλτικά**. Προληπτικά και προς αποφυγή στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, **το κόστος των επενδύσεων προτείνεται να καλύπτεται στο εφεξής μέσω τη επιβολής ανταποδοτικών δικαιωμάτων και τελών**. Με άλλα λόγια, το βάρος της απόσβεσης θα μετακυλίσει σταδιακά από το φορολογούμενο στο χρήστη - πληρωτή. Η πρόταση φαίνεται από πρώτη άποψη λογική και αποδοτική, στο μέτρο που θα ισχύσει σ' ένα γενικότερο πλαίσιο για όλους τους τομείς μεταφοράς. Πράγματι είναι σημαντικό να προστατευτεί η ισότητα των ανταγωνιστικών όρων όχι μόνο μεταξύ λιμένων αλλά και ευρύτερα, μεταξύ τρόπων μεταφοράς. Τον κατασταλτικό ρόλο προβλέπεται να αναλάβουν οι κοινοτικές διατάξεις περί κρατικών ενισχύσεων: τα περιθώρια εφαρμογής τους θα εξαρτηθούν κυρίως από την επιτυχία των «προληπτικών» μέτρων. Για παράδειγμα, εάν το κόστος μιας επένδυσης μέσω δημόσιων πόρων καλύπτεται από τους χρήστες σύμφωνα με τους μηχανισμούς της αγοράς δεν θα πρόκειται καταρχήν για κρατική ενίσχυση και θα αποκλείεται συνεπώς η εφαρμογή των άρθρων 92 επ. Συνθ.ΕΚ.

8. Η υλοποίηση της αρχής του «χρήστη - πληρωτή» δια-

φαίνεται ιδιαίτερα δυσχερές. Προϋποθέτει την αποκατάσταση της διαφάνειας και συνεπώς τη συστηματική συλλογή πληροφοριών σχετικά με τις κρατικές επιδοτήσεις λιμενικών έργων υποδομής. Η επιχείρηση αυτή κάθε άλλο παρά απλή θα είναι αν λάβει κανείς υπόψη του ότι, για παράδειγμα, τα γερμανικά λιμάνια εντάσσονται στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης και συνεπώς δεν διαθέτουν ξεχωριστά λογιστικά βιβλία. Εξάλλου η οργανωτική και λειτουργική πολυμορφία που προαναφέρθηκε εμποδίζει την υιοθέτηση λεπτομερών διατάξεων που θα διέπουν τη χρέωση των τελών και δικαιωμάτων. Για το λόγο αυτόν, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξετάζει το ενδεχόμενο μιας οδηγίας - πλαισίου όπου καθορίζονται οι ελάχιστοι όροι διατίμησης ώστε να καλύπτεται το κόστος των νέων επενδύσεων, το κόστος εκμετάλλευσης και το εξωτερικό κόστος. Κοινοτικά μέτρα προβλέπονται και για τη διατίμηση της χρήσης των βοηθητικών της ναυσιπλοΐας μέσων στις παράκτιες ζώνες, σύμφωνα με το βρετανικό παράδειγμα, αν και στην περίπτωση αυτήν είναι πιο δύσκολο να εντοπιστούν οι διερχόμενοι χρήστες.

9. Η αποδοτική του κόστους χρήση και η οικονομική βιωσιμότητα δεν θα πρέπει να είναι όμως τα μόνα κριτήρια επενδυτικής πολιτικής. Πράγματι, η ανάπτυξη και ο τεχνολογικός εξοπλισμός ενός λιμένα μπορεί να κρίνονται απαραίτητα για λόγους π.χ. στρατηγικούς, για την επίτευξη των άλλων κοινοτικών στόχων ή για τη σύνδεση περιφερειών με τα κέντρα, ακόμα και αν οι χρήστες δεν καλύπτουν το κόστος. Η Επιτροπή δέχεται ήδη την εισαγωγή τοπικών και χρονικών εξαιρέσεων στο προτεινόμενο κανονιστικό πλαίσιο, για να καλυφθούν οι περιπτώσεις των λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών και των νήσων καθώς και οι απαιτήσεις οργάνωσης και υποδομής της αλυσίδας συνδυασμένης μεταφοράς. Η ανάγκη να συγκεκριμενοποιηθούν και να κατοχυρωθούν τα κριτήρια αυτά είναι μεγάλη: δεν είναι επιτρεπτό τα αναπτυγμένα λιμάνια που επωφεληθήκαν από την ασάφεια του προηγούμενου νομικού καθεστώτος, να διαθέτουν τώρα ένα αθέμιτο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα εις βάρος των υπολοίπων.

10. Το τελευταίο κεφάλαιο του Πράσινου Βιβλίου αφιερώνεται, όπως ήταν φυσικό, στην **οργάνωση και λειτουργία των λιμενικών υπηρεσιών**. Υποδομές και τεχνολογικός εξοπλισμός, παράγοντες από τη φύση τους στατικοί, δεν αρκούν να εξασφαλίσουν την ανταγωνιστικότητα ενός λιμένα. Πράγματι, η παροχή των υπηρεσιών (τόσο αυτών που αφορούν το πλοίο όσο και αυτών που αφορούν το φορτίο) καθώς και ο βαθμός του εσωτερικού τους συντονισμού καθορίζουν στο τέλος αν ο λιμένας θα είναι κόμβος σύζευξης ή ρήξης των διατροπικών μεταφορών. **Ωστόσο, η Επιτροπή διαπιστώνει στο έγγραφό της ότι το νομοθετικό τοπίο των λιμενικών υπηρεσιών, κυρίως όσων σχετίζονται με το πλοίο (πλοήγηση, ρυμούλκηση κ.λπ.), κυριαρχείται ακόμα από μονοπώλια και αποκλειστικά δικαιώματα. Εξαίρεση αποτελεί**

σε μεγάλο βαθμό η εξέλιξη της αγοράς υπηρεσιών φορτο-εκφόρτωσης: με την ανάπτυξη των εξειδικευμένων τερματικών σταθμών, οι υπηρεσίες αυτές χαρακτηρίζονται από ολοένα αυξανόμενη ένταση κεφαλαίου και αναδιάρθρωση με εμπορικό προσανατολισμό, έχοντας σαν συνέπεια σειρά νομοθετικών μεταρρυθμίσεων στις νοτιο-ευρωπαϊκές χώρες.

11. Οι αρχές που έχουν ήδη τεθεί από την κοινοτική νομολογία αποσαφηνίζονται: οι ελευθερίες που κατοχυρώνονται από τη Συνθήκη ΕΚ (ελευθερία εγκατάστασης, κυκλοφορίας, παροχής υπηρεσιών) καθώς και οι κανόνες του ανταγωνισμού εφαρμόζονται και στις λιμενικές υπηρεσίες, με δυνατότητα εξαιρέσεων για λόγους ασφάλειας ή δημόσιου συμφέροντος. Οι εξαιρέσεις όμως ερμηνεύονται στενά και υπόκεινται στον έλεγχο της Επιτροπής με βάση τα κριτήρια που έχει σταδιακά καθορίσει το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Τα επιχειρήματα της δημόσιας υπηρεσίας ή της ασφάλειας δεν θα πρέπει να λειτουργούν σαν μέσο διατήρησης των ανταγωνιστικών στρεβλώσεων ή ενθάρρυνσης καταχρηστικών συμπεριφορών, με τη μορφή π.χ. υποχρεωτικής χρέωσης υπηρεσιών που δεν χρησιμοποιήθηκαν. Η καταδίκη των ιταλικών οργανισμών φορτο-εκφόρτωσης από το ΔΕΚ το 1991 (απόφαση 10/12/91, C-170/90) αποδεικνύει ότι η κατάχρηση δεσποζουσας θέσης δεν είναι μόνο θεωρητικό παράδειγμα. Η Επιτροπή περιορίζεται προς το παρόν στην εξέταση των συγκεκριμένων καταγγελιών για παράβαση κοινοτικών διατάξεων και δεν θίγει τις υπάρχουσες οργανωτικές δομές. Επιδεικνύει μόνο μεγαλύτερη ευαισθησία για την προστασία του χρήστη,

σε περιπτώσεις μονοπωλιακών δομών, μεταθέτοντας το βάρος στη δίκαιη και διαφανή τιμολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ωστόσο το Πράσινο Βιβλίο πάει ακόμα παραπέρα: προτείνει τη **λήψη κοινοτικών μέτρων για τη ρυθμισμένη απελευθέρωση της αγοράς των λιμενικών υπηρεσιών** όπου θα εξασφαλίζονται οι απαιτούμενοι όροι ασφάλειας και επαγγελματικής ικανότητας. Σε μία τέτοια περίπτωση, η επιλογή των επιχειρήσεων θα βασίζεται σε αντικειμενικούς και διαφανείς διαγωνισμούς. Εάν η πρόταση αυτή υλοποιηθεί, θα χρειαστεί να τροποποιηθεί αντίστοιχα το νομικό καθεστώς του ΟΛΠ. Βέβαια η εξέλιξη δεν προβλέπεται ραγδαία, δεδομένων των αντιθέσεων που το Πράσινο Βιβλίο θα φέρει στο φως. Είναι όμως σημαντικό ότι ο διάλογος σε θεσμικό πλαίσιο έχει ήδη ξεκινήσει.

**Με το Πράσινο Βιβλίο
η Επιτροπή αναθεωρεί
τις απόψεις της,
υπογραμμίζοντας τον
κατεξοχήν εμπορικό
χαρακτήρα της
σύγχρονης λιμενικής
οργάνωσης και την
ανάγκη προσέλκυσης
του ιδιωτικού τομέα.**

Τα «στραβά και ανάποδα» 17 λιμανιών

Όπως τα
αντικρίζουν καθημερινά
οι πλοίαρχοι των
ακτοπλοϊκών

του Νάσου Πουλακίδα

Με εκβαθύνσεις, ανατινάξεις βράχων, προεκτάσεις κυματοθραυστών, δημιουργία νέων χώρων πρυμνοδέτησης, αλλαγή φωτοσημαντήρων, αλλά και την τοποθέτηση λιμενικών οργάνων σε διάφορα νησιά θα καλυτερεύσουν οι συνθήκες λειτουργίας λιμένων, όπως επισημαίνει η Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού στον υπουργό Ναυτιλίας Σταύρο Σουμάκη.

Οι πλοίαρχοι είναι ίσως οι πλέον αρμόδιοι να επισημαίνουν τα «στραβά και τα ανάποδα» των λιμανιών. Καθημερινά προσεγγίζουν με τα πλωτά μεγαθήρια στους λιμένες και γνωρίζουν πού πάσχει καθένα από αυτά. Ο πρόεδρος της Ένωσης Πλοιάρχων Γιώργος Βελισσαράτος και ο γενικός γραμματέας Σταμ. Κουράκος απέστειλαν υπόμνημα στον υπουργό Ναυτιλίας, τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος Περ. Ουσαντζόπουλο και την υδρογραφική υπηρεσία του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, όπου αναφέρουν: «Πρέπει να ληφθεί μέριμνα για την εκτέλεση έργων, αφού οι προσεγγίσεις πλοίων σε διάφορα νησιά πραγματοποιούνται με γνώμονα πάντα τη ναυτοσύνη και τη δεξιοτεχνία των πλοιάρχων μόνο και μόνο για να εξυπηρετήσουν και να δώσουν λίγη παρηγοριά στους λιγοστούς και ξεχασμένους κατοίκους νησιών».

Στις προτάσεις για τη βελτίωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων μόνο και μόνο για να εξυπηρετήσουν και να δώσουν λίγη παρηγοριά στους λιγοστούς και ξεχασμένους κατοίκους νησιών».

Στις προτάσεις για τη βελτίωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων, υπογραμμίζει:

Πάρος: Επιβάλλεται η εκβάθυνση στη θέση Γαρμπής προκειμένου η προσέγγιση και πρυμνοδέτηση των ακτοπλοϊκών να γίνεται με ασφάλεια χωρίς την απειλή των υπαρχόντων ρηκών. Ακόμα

στη σήμανση των ρηκών του Αγίου Φωκά να τοποθετηθεί κι άλλος ερυθρός σημαντήρας και να ανατιναχθεί η ξέρα στο σημείο.

Νάξος: Επιτακτική ανάγκη η εκβάθυνση στις θέσεις 3 και 4, να διορθωθεί το φανάρι στην άκρη του κυματοθραύστη και να μεταφερθεί η μεσαία δέστρα.

Θηρασία: Δημιουργία λεπτομερούς βυθομετρικού διαγράμματος του κρηπιδώματος στον όρμο Ρίβα και υδρογράφιση της περιοχής για ασφαλή προσέγγιση.

Σύρος - Τήνος - Αθηνιά Σαντορίνης και Χίος: Θα πρέπει να διορθωθούν ως προς την ένταση της φωτοβολίδας και το ύψος του πύργου οι πράσινοι φανοί για να ξεχωρίζουν από τα φώτα της στεριάς.

Μυτιλήνη: Η κοινή δέστρα στο «γάμα» να αντικατασταθεί με μια υψηλή τύπου μανιτάρι.

Λήμνος: Στην είσοδο αριστερά υπάρχει ξέρα που δυσχεραίνει τον πλου των μεγάλων σκαφών. Η καλύτερη λύση είναι η ανατίναξη της ξέρας.

Κάσος: Η προέκταση, όπως έγινε, στον κυματοθραύστη δυσκολεύει ακόμα περισσότερο την πρυμνοδέτηση επειδή δεν υπάρχει πλέον χώρος αγκυροβολίας ώστε να κρατηθεί το πλοίο στους βόρειους πλευρικούς ανέμους.

Κάρπαθος: Η προβλήτα που υπάρχει κινδυνεύει να καταρρεύσει.

Μήλος: Οι προβολείς είναι στραμμένοι στο χώρο πρυμνοδέτησης και πολλές φορές δεν γίνονται εύκολα αντιληπτά τα μικρά αγκυροβολημένα σκάφη με κίνδυνο ατυχήματος.

Ιθάκη: Στο λιμάνι Βαθέως είναι ανύπαρκτος ο χώρος πρυμνοδέτησης.

Πάτρα: Άμεση αλλαγή του ερυθρού σημαντήρα της νότιας εισόδου με ένα μεγαλύτερης εμβέλειας.

Σάμος - Νίσυρος - Κυλλήνη: Χρειάζονται έργα εκβάθυνσης των λιμένων.

Τοποθετήσεις λιμενικών

- Η ΠΙΕΜΕΝ ζητάει να τοποθετηθεί, τουλάχιστον, ένας λιμενικός στα νησιά Λειψοί, Δονούσα, Σχοινούσα, Ηρακλεία και Κουφονήσια ώστε να ενημερώνει υπεύθυνα τους πλοιάρχους για την εντός των λιμανιών κατάσταση κατά τις ώρες κατάπλου.
- Οι λιμενικοί θα απελευθερώνουν τις προβλήτες από άλλα σκάφη, ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο.
- Ο υπουργός Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης δήλωσε ότι στο προσεχές τρίμηνο το Λιμενικό θα παραλάβει περί τα 30 πλωτά. «Είναι μεγάλη υπόθεση αν σε κάθε νησί υπάρχει και ένα πλωτό. Ο κάθε κάτοικος θα νιώθει περισσότερη ασφάλεια», συμπλήρωσε χαρακτηριστικά.

Being a Shipbroker...

... is NOT a matter of nice premises, fancy and "ultra modern" equipment, excessive noise and superficial impressions.

... is NOT a matter of being just "smart", of struggling for earnings, of concluding the "deal" at whatever sacrifice.

... is NOT a matter of just claiming you are, of merely standing between the "Principals", of being an "Intermediary".

Being a Good Shipbroker...

... is a matter of solid background, intact name, fine business record, wide recognition & international reputation.

... is a matter of well educated, highly qualified, laborious, sober Staff entirely / heartily devoted to its duty.

... is a matter of being accurately informed of developments and able to proceed with correct analysis and action.

Ultimately...

*Being a Good Shipbroker
is a matter of being*

George Moundreas & Company S.A.

- ✓ Sale & Purchase of second hand tonnage
- ✓ Newbuilding contracting



- ✓ Demolition
- ✓ Chartering
- ✓ Repairs & conversions
- ✓ Special projects



GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A.

167, ALKIVIADOU STR., 185 35 PIRAEUS - GREECE, P.O. BOX: 80324 - 185 10 • PHONE: (01) 4297090

S & P - Newbuildings

Fax: (01) 4297196

Telex: 213481 SOGE GR

Repairs & Conversions

Fax: (01) 4297810

Telex: 213484 SOGE GR

Chartering

Fax: (01) 4297191

Telex: 212744 SOGE GR

Ship-financing

Fax: (01) 4297196

Telex: 213481 SOGE GR

6/1 SRETENSKY BLVRD, APPART. 15 MOSCOW, RUSSIA • PHONE: 007095 9283983/9212660/9287742 • FAX: 007095 9232880

Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς βρίσκεται σε ανοδική πορεία παρά το γεγονός ότι θα κλείσει με έλλειμμα της τάξεως περίπου του 1,5 δισ. δρχ. για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά.

Το 1996 το έλλειμμα ανήλθε σε 4,5 δισ. δρχ., ενώ υπολογίζεται ότι έπεσε πέρσι στο 1,5 δισ.

Ο πρόεδρος Γ. Κλαυδιανός και ο γενικός διευθυντής του Οργανισμού Χαρ. Ψαραύτης κατά τη διάρκεια συνέντευξης Τύπου ανέφεραν ότι ο ΟΛΠ βρίσκεται σε ανοδική πορεία και το κλίμα άλλαξε από τον περασμένο Νοέμβριο μετά τη συμφωνία με την πολυεθνική μεταφορική εταιρεία MSC και τη Norasia.

Στο λιμάνι του Πειραιά η αύξηση των εμπορευματοκιβωτίων κυμαίνεται στο 80%.

Σημαντικές είναι οι παρεμβάσεις που θα πραγματοποιηθούν στην προσεχή τριετία στο λιμάνι.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τους Γ. Κλαυδιανό και Χ. Ψαραύτη έχουν προγραμματιστεί οι ακόλουθες παρεμβάσεις:

- 1. Λιμενικά έργα περιοχής Βασιλειάδων**
Θα δημιουργήσουν 9 νέες θέσεις για πλοία ακτοπλοΐας. Προβλεπόμενη περάτωση 1999.
- 2. Περιφερειακό οδικό δίκτυο (Αγ. Διονύσιος - Λεωφ. Σχιστού)**
Σε εξέλιξη. Προβλεπόμενη περάτωση 1999.
- 3. Επισκευή μώλου Δραπετσώνας**
Κατακυρώθηκε πρόσφατα. Προβλεπόμενη περάτωση 1999.
- 4. Διαπραγμάτευση συμβάσεων PMIS**
Συμβάσεις με project manager μέχρι τέλος Ιανουαρίου και με ανάδοχο PMIS μέχρι τέλος Μαρτίου. Προβλεπόμενη περάτωση εγκατάστασης 1999.
- 5. Προγραμματισμός παρεμβάσεων επιβατικού λιμένος για το καλοκαίρι του 1998**
Έχουν οριστικά προσδιοριστεί: Χωροθέτηση καντινών, προδιαγραφές καντινών (προ-κατ). Χωροθέτηση, μέγεθος και μηνύματα νέων πινακίδων σήμανσης. Έγινε η διακήρυξη για την προμήθεια καντινών. Τα έργα είναι σε εξέλιξη.
- 6. Προγραμματισμός παρεμβάσεων επιβατικού λιμένος 1998-99**
Σε εξέλιξη είναι διαγωνισμοί για 2 εργολαβίες χερσαίων έργων (οδοποιίας και κτιριακών), ύψους 2 δισ. Πλήρης φάκελος για ένταξη των έργων του επιβατικού λιμένος στο Β' ΚΠΣ έχει κατατεθεί στο ΥΠΕΘΟ.
- 7. Κτίριο YEN**
Μελέτη είναι εν τω τελειούσθαι.
- 8. Νέο car terminal**
Πρόσφατη απόφαση Δ.Σ. (τιμολόγια / χώρος). Μεγάλο ενδιαφέρον από πολλές εταιρείες μεταφοράς αυτοκινήτων. Μεγάλη ευκαιρία ανάδειξης του Πειραιά ως διεθνούς κόμβου μεταφόρτωσης αυτοκινήτων.

Μεσοπρόθεσμες

Οι μεσοπρόθεσμες παρεμβάσεις που θα πρέπει να υλοποιηθούν μέχρι το καλοκαίρι, είναι οι εξής:

- 1. Ψήφιση νομοθετικής ρύθμισης για λιμενεργάτες που θέλουν να γίνουν χειριστές.**
Είναι άκρως απαραίτητο αυτή να γίνει το ταχύτερο δυνατό για την εξασφάλιση του απαραίτητου προσωπικού στο ΣΕΜΠΟ. Θα υπάρξουν μείζονα προβλήματα εάν αυτή καθυστερήσει άλλο.
- 2. Συνέχιση διαδικασίας μετατροπής ΟΛΠ σε Α.Ε.**
Παραλαβή μελέτης Πανεπ. Πειραιά. Παραλαβή αναλογιστικής μελέτης για τις συντάξεις. Κατάστρωση επιχειρησιακού σχεδίου. Άλλες απαραίτητες ρυθμίσεις.
- 3. Έναρξη εγκατάστασης PMIS**
Πρόβλεψη Απρίλιος 1998.
- 4. Τοποθέτηση και λειτουργία νέων καντινών στον επιβατικό λιμένα**
Επιλογή αυτών που θα τις λειτουργήσουν. Ξήλωμα και λήξη άδειας παλαιών καντινών. Τέλος παλαιού καθεστώτος.
- 5. Σήμανση και άλλες παρεμβάσεις στον επιβατικό λιμένα**
Νέες ταμπέλες σήμανσης. WC. Στέγαστρα, διαγραμμίσεις, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Οριστικές ρυθμίσεις για πλανόδιο εμπόριο. Στόχος: μέχρι τον Ιούνιο.
- 6. Παρεμβάσεις για car terminal**
Υλοποίηση έργων και έναρξη λειτουργίας (Απρίλιος).
- 7. Απόφαση για την προμήθεια μηχανημάτων στο ΣΕΜΠΟ**
Ως συνάρτηση της αναμενόμενης αύξησης της κίνησης. Εκτός από τις ΓΦ και τα ΟΣΜΕ, θα παρθεί απόφαση για την προμήθεια (ή όχι) αυτοκινήτου γερανού για τα feeders.
- 8. Συνέχιση τιμολογιακής αναδιάρθρωσης**
Επέκταση αναδιάρθρωσης τιμολογίων σε όλα τα τιμολόγια τα οποία δεν αναδιαρθρώθηκαν μέχρι τώρα, με σκοπό την αύξηση της ανταγωνιστικότητας. Θα συνεχιστεί και πέραν του καλοκαιριού.

Μακροπρόθεσμα

Όσο για τις μακροπρόθεσμες παρεμβάσεις - υλοποίηση μέχρι το 2001 - ανακοινώθηκε ότι θα είναι οι ακόλουθες:

- 1. Ολοκλήρωση μηχανογράφησης**
Πρόβλεψη τέλη 1999.
- 2. Λειτουργία ως ΑΕ**
Εκκίνηση: τέλος 1998 - αρχές 1999.
- 3. Πλήρης ανάπλαση επιβατικού λιμένα**
Πρόβλεψη περάτωσης ανάπλασης: 2001.
- 4. Περάτωση κτιρίου YEN**
Πρόβλεψη 1999-2000.
- 5. Ανάπλαση περιοχής Δραπετσώνας**
Σε συνεννόηση με ΥΠΕΧΩΔΕ, Οργανισμό Αθήνας και άλλους φορείς.
- 6. Ολοκλήρωση σύνδεσης με οδικό δίκτυο**
Περάτωση περιφερειακής λεωφόρου (1999-2000).
- 7. Σύνδεση ΣΕΜΠΟ με δίκτυο ΟΣΕ**
Έργο αρμοδιότητας ΟΣΕ. Πρόβλεψη περάτωσης 2001.
- 8. Πιθανή επέκταση ΣΕΜΠΟ**
Προβλήτες III και νέα μηχανήματα, για εξυπηρέτηση πιθανής αυξημένης κίνησης (2000-2001).

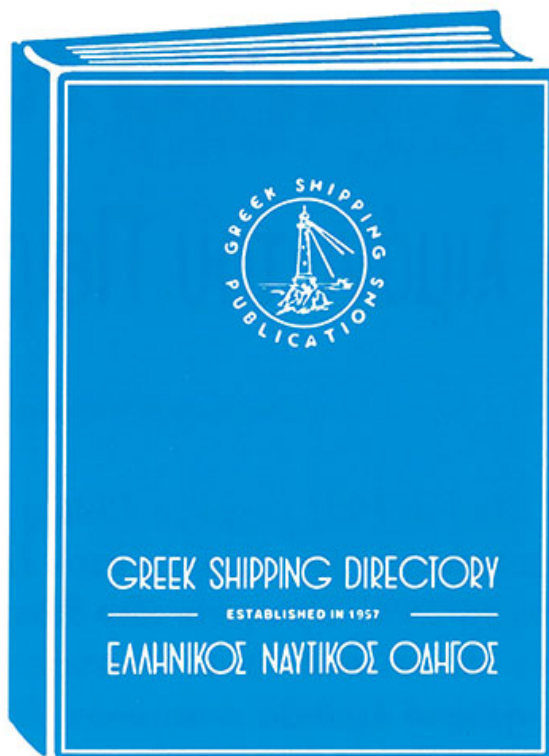
Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς:

Ανοδική η πορεία, αλλά τα ελλείμματα παραμένουν

GREEK SHIPPING PUBLICATIONS CO. LTD. ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.



**Κυκλοφόρησε!
Just Published!**



1998 EDITION

Όλα τα περιεχόμενα των εκδόσεων μας διατίθενται σε CD-ROM.
The contents of our publications are also available on CD-ROM.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΔΗΓΟΣ 1998

Περιλαμβάνει:

1. Τα Ελληνικών συμφερόντων εμπορικά πλοία σε αλφαβητική σειρά, με πλήρη στοιχεία (όνομα, σημαία νηολόγιο, χωρητικότητες, διαστάσεις, μηχανές κ.λ.π.) και τα στοιχεία πλοιοκτησίας, εκπροσώπησης ή πρακτόρευσης.
2. Τα Γραφεία Διαχείρισης, Εκπροσώπησης ή Πρακτόρευσης στην Ελλάδα και το εξωτερικό (Λονδίνο, Νέα Υόρκη και σε διάφορα άλλα λιμάνια) με διευθύνσεις, τηλέφωνα, telex, fax, ονόματα Διευθυντών, καθώς επίσης και τα πλοία που πρακτορεύουν, εκπροσωπούν ή διαχειρίζονται (στόλος), με τα πλήρη τους στοιχεία.
3. Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις του εξωτερικού (με πλήρη στοιχεία) που συνδέονται με την Ελληνική Ναυτιλία.
4. Τα Γραφεία Τροφοδοσίας σε όλα τα μέρη του κόσμου.
5. Πλοία τα οποία μετονομάστηκαν ή πουλήθηκαν τα τελευταία δέκα χρόνια.

GREEK SHIPPING DIRECTORY 1998

Contains:

1. Vessels of Greek interests in alphabetical order with full details, e.g., Name, Flag, Official No., Capacity (Length, Breadth, Depth, Draught), Engines, etc., Shipowning Companies, Managers, Agents in Piraeus, London, New York and Various other places.
2. All Shipowning / Managing / Operating Offices in Piraeus, London, New York or elsewhere together with the vessels they represent in full detail.
3. Offices and firms throughout the world connected with Greek shipping.
4. Shippers all over the world.
5. Vessels Renamed, Sunk or Sold, for the last 10 years.

14, SKOUZE & KOLOKOTRONI STREET, 185 36 PIRAEUS - GREECE
TEL: 4521839, 4521859, 4180466 - TLX: 213320 DIRE GR - FAX: 4180340
CABLES: "SHIPDIRECTORIES" - E-MAIL: sales@gsp.ath.forthnet.gr

Πράγματι, ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις στις συνδυασμένες μεταφορές κατέστησαν τα λιμάνια καθοριστικό κρίκο μεταξύ θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορών. Το Ρότερνταμ και η Αμβέρσα ανταγωνίζονται ποιο θα είναι πιο ελκυστική πύλη (gateway) για φορτία που έρχονται από την Άπω Ανατολή και προορίζονται για την Κεντρική Ευρώπη. Η Μάλτα και η Δαμιέτα ανταγωνίζονται, επίσης, για το ποιο θα είναι το πιο ελκυστικό κέντρο μεταμόρφωσης (hub) για φορτία που διασχίζουν τη Μεσόγειο.

Η επέκταση του αδυσώπητου ναυτιλιακού ανταγωνισμού και στα λιμάνια επιτάχυνε εξελίξεις και στο θεσμικό επίπεδο. Από καιρό δημοτικά λιμάνια όπως η Αμβέρσα και το Ρότερνταμ λειτουργούν ως «landlord ports», αναθέτοντας τη φορτοεκφόρτωση είτε σε ιδιωτικές εταιρείες (stevedoring [companies] είτε στις ίδιες τις ναυτιλιακές εταιρείες. Με τις εξελίξεις να επιτάσσουν ακόμη μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα, άλλα λιμάνια (ιδίως στη Μεγάλη Βρετανία) πέρασαν πλήρως στον ιδιωτικό τομέα.

Στην Ιταλία το κρατικό μονοπώλιο στη φορτοεκφόρτωση άρθηκε το 1992. Δημιουργήθηκαν ιδιωτικά terminals όπως το Voltri στη Γένοβα και το Gioia Tauro στην Καλαβρία. Το τελευταίο δεν ήταν καν στο χάρτη πριν από το 1995, αλλά είχε κίνηση κατά πολύ μεγαλύτερη εκείνης του Πειραιά το 1997. Ήταν ο κύριος υπαίτιος της κατά 4% μείωσης της συνολικής κίνησης και της κατά 25% μείωσης της μεταφορτωτικής κίνησης

containers στον Πειραιά το 1996 σε σχέση με το 1995.

Με την ελπίδα προσέλκυσης νέας κίνησης, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς είχε από το 1995 δρομολογήσει την προμήθεια 4 νέων γερανογεφύρων. Με 10 συνολικά γερανογέφυρες, η δυναμικότητα του Πειραιά



ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ

για το λιμάνι του Πειραιά

του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη

Από το 1991 μέχρι το 1996 η κίνηση εμπορευματοκιβωτίων (containers) στον Πειραιά αυξήθηκε κατά 24%. Όμως στο ίδιο διάστημα ο Πειραιάς «έπεσε» από 4ος σε 7ο ανάμεσα στα μεσογειακά λιμάνια containers. Η πτώση προφανώς οφείλεται στην ταχύτερη ανάπτυξη των άλλων λιμανιών σε σχέση με τη δική μας. Η εξήγηση είναι απλή: Το παιχνίδι έχει αλλάξει!

σχεδόν θα διπλασιαζόταν το καλοκαίρι του 1997. Βέβαια, θα έπρεπε να βρεθούν νέα φορτία που θα ήθελαν να έρθουν.

Ποια όμως φορτία θα έρχονταν; Περί τα μέσα του 1996 δύο μεγάλες εταιρείες εγκατέλειψαν τον Πειραιά

για το Gioia Tauro. Πολλοί έλεγαν τότε ότι όχι μόνο δεν θα ερχόταν νέα κίνηση, αλλά θα έφευγε και μέρος της ήδη υπάρχουσας. Μια άποψη ήταν ότι τα υψηλά τιμολόγια ήταν μέρος του προβλήματος.

Ένα πρόβλημα με τα τιμολόγια του ΟΛΠ ήταν (και σε ένα βαθμό ακόμη είναι) η έλλειψη ανταποδοτικότητας, δηλαδή η χαλαρή σύνδεση της τιμής μιας υπηρεσίας με το κόστος της. Το τιμολόγιο πρυμνοδέτησης ακτοπλοϊκού πλοίου 500 πόδων ήταν μέχρι πρόσφατα 4.586 δρχ./ημέρα. Αυτό μεταφράζεται σε μια συνεισφορά μόλις 0,7% στα έσοδα του ΟΛΠ κάθε χρόνο, λιγότερη και από τη συνεισφορά των διερχόμενων επιβατών (περί το 4,4%). Διάφορα άλλα έσοδα ανεβάζουν τη συνολική συνεισφορά του επιβατικού λιμανιού στα έσοδα του ΟΛΠ στο 9%. Όμως, το επιβατικό λιμάνι απορροφά από 15% μέχρι 35% των επενδύσεων του ΟΛΠ κάθε χρόνο. Το «έλλειμμα» αυτό του επιβατικού λιμανιού πρέπει από κάπου να καλυφθεί.

Ο ΟΛΠ δεν επιχορηγείται από τον κρατικό Προϋπολογισμό, άρα το έλλειμμα αυτό καλύπτεται μόνο εσωτερικά. Καθόσον το 70% των εσόδων του ΟΛΠ προέρχονται από τις δραστηριότητες containers, συνάγεται ότι υπάρχει σταυρωτή επιδότηση του επιβατικού λιμανιού (που είναι ελλειμματικό) από το container terminal (που είναι κερδοφόρο). Αυτό είναι σίγουρα σε βάρος της ανταγωνιστικότητας του τελευταίου. Σημειώνουμε εδώ ότι η «Πράσινη Βίβλος για Λιμάνια» της Ευρωπαϊκής Επιτροπής συνιστά (α) πλήρη ανάκτηση του κόστους, (β) διαφάνεια στις τιμολογήσεις και (γ) αποφυγή πάσης φύσεως επιδοτήσεων.

Το φθινόπωρο του 1996 ο ΟΛΠ ξεκίνησε τη διαδικασία αναδιάρθρωσης των τιμολογίων του, με προτεραιότητα τη μείωση των τιμολογίων μεταφόρτωσης containers και την αύξηση των τιμολογίων ελλιμενισμού ακτοπλοΐας. Περίπου την ίδια εποχή οι εταιρείες MSC και Norasia εκδήλωσαν ενδιαφέρον να μεταφέρουν το hub τους από τη Μάλτα στον Πειραιά. Οι εταιρείες ρώτησαν αν ο ΟΛΠ μπορούσε να τους προσφέρει ανταγωνιστικό πακέτο τιμολογίου και ταχύτητας εξυπηρέτησης, ως αντάλλαγμα για εγγυημένο επίπεδο κίνησης. Σημειώνουμε ότι η Μάλτα καθιερώθηκε διεθνώς το 1990 όταν η Norasia έφυγε από τον Πειραιά λόγω ελλιπούς εξυπηρέτησης.

Μετά από διαπραγματεύσεις που κράτησαν περίπου ένα χρόνο, υπεγράφη πρόσφατα διετής συμφωνία με τις εταιρείες αυτές. Παράλληλα, υιοθετήθηκαν γενικότερες κανονιστικές παρεμβάσεις, που περιλαμβάνουν μειώσεις μέχρι 55% σε επιλεγμένα τιμολόγια containers και αυξήσεις μέχρι 200% στα τιμολόγια ελλιμενισμού ακτοπλοΐας. Αποτέλεσμα: Η κίνηση containers τους τελευταίους δύο μήνες του 1997 αυξήθηκε κατά 78% σε σχέση με το 1996, δηλαδή πάνω από 3 φορές απ' όσο είχε αυξηθεί σε 5 χρόνια. Κατά το Lloyds List, ο Πειραιάς ξαναμπήκε στο χάρτη των hubs της Μεσογείου.

Πρόκειται λοιπόν για μια νέα εποχή για τον Πειραιά; Ναι, αν κρίνουμε από το ενδιαφέρον και άλλων μεγάλων εταιρειών για παρόμοιες συμφωνίες. Χρειάζονται όμως ακόμη ριζικές τομές, περιλαμβανομένης και της αλλαγής θεσμικού πλαισίου του ΟΛΠ, το οποίο βασίζεται σε μοντέλο της δεκαετίας τους 1960. Ήδη είναι υπό επεξεργασία σχέδιο μετατροπής του ΟΛΠ σε ΑΕ του Δημοσίου που θα λειτουργεί με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Ο Πειραιάς πρέπει να λειτουργήσει σαν λιμάνι του 2000. Έχουμε τα φόντα, αλλά έχουμε αργήσει σημαντι-



κά. Αν θέλουμε να φτάσουμε τους άλλους, πρέπει να τρέξουμε πιο γρήγορα.

** Ο κ. Ψαραύτης είναι καθηγητής στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και γενικός διευθυντής του Οργανισμού Λιμένων Πειραιώς*

ΟΙ ΝΕΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ

απόκτησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας

Τις νέες προϋποθέσεις για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας καθώς και τα δικαιώματα υπηρεσίας στα πλοία, από το προσωπικό καταστρώματος, μηχανής και ραδιοεπικοινωνιών καθορίζει το Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος με το οποίο εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία με τις απαντήσεις της Διεθνούς Συμβάσεως S.T.C.W. 1978, όπως αυτή τροποποιήθηκε το 1995. Το Π.Δ. έχει αποσταλεί στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας για υπογραφή. Σημειώνεται ότι με τις νέες αυτές απαιτήσεις για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, αναβαθμίζονται τα πρό-
 σόντα και οι παρεχόμενες υπηρεσίες τους, για την προαγωγή της ασφαλούς ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Ειδικότερα, το Προεδρικό Διάταγμα για τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας προβλέπει τα εξής:

ΑΡΘΡΟ 1

Προσωπικό Καταστρώματος

Τα ειδικά προσόντα απόκτησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και τα δικαιώματα υπηρεσίας του προσωπικού καταστρώματος πλοίων Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Ν.) καθορίζονται ως ακολούθως:

Αξιωματικοί καταστρώματος πλοίων παράκτιων και μη παράκτιων πλοίων

1. Δίπλωμα Πλοιάρχου Α' τάξης Ε.Ν.

Α. Ειδικά προσόντα

- Θαλάσσια υπηρεσία 48 μηνών μετά την απόκτηση διπλώματος Πλοιάρχου Β με ειδικότητα Πλοιάρχου ή Υποπλοιάρχου από τη οποία η μισή τουλάχιστον σε πλοία ολικής χωρητικότητας (ο.χ.) πάνω από 3.000 ο.χ.
- Δίπλωμα Ανώτερης Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. (Α.Δ.Σ.Ε.Ν.) Πλοιάρχων ή αντίστοιχης ισότιμης Σχολής.
- Επιτυχής αποφοίτηση από τους οικείους κύκλους σπουδών του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.)

Β. Δικαιώματα υπηρεσίας

Διακυβέρνηση πλοίων οποιασδήποτε χωρητικότητας

2. Δίπλωμα Πλοιάρχου Β' τάξης Ε.Ν.

Α. Ειδικά προσόντα

- Θαλάσσια υπηρεσία 36 μηνών μετά την απόκτηση διπλώματος Πλοιάρχου Γ' με ειδικότητα αξιωματικού καταστρώματος από την οποία η μισή τουλάχιστον σε πλοία πάνω από 2.500 ο.χ.
- Δίπλωμα Α.Δ.Σ.Ε.Ν. Πλοιάρχων ή αντίστοιχης ισότιμης Σχολής.
- Επιτυχής αποφοίτηση από τους οικείους κύκλους σπουδών του Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.

Β. Δικαιώματα υπηρεσίας

- Υποπλοίαρχος πλοίων οποιασδήποτε χωρητικότητας.
- Διακυβέρνηση Φ/Γ και Ε/Γ μέχρι 2.500 και 1.500 ο.χ. αντίστοιχα (εφόσον έχει θαλάσσια υπηρεσία υποπλοιάρχου 12 μηνών τουλάχιστον).

3. Δίπλωμα πλοιάρχου Γ' τάξης Ε.Ν.

Α. Ειδικά προσόντα

- Κάτοχοι διπλώματος Α.Δ.Σ.Ε.Ν. Πλοιάρχων ή αντίστοιχης ισότιμης Σχολής ή Πρόσθετης Διαδοχικής Εκπαίδευσης (ΠΡΟ.Δ.Ε.) Πλοιάρχων θαλάσσια υπηρεσία καταστρώματος 12 μηνών κατευθυνόμενης εκπαίδευσης σε πλοία πάνω από 1.500 ο.χ.

Κάτοχοι διπλώματος Ραδιοτηλεγραφική Α' ή Β' τάξης Ε.Ν. επιτυχής αποφοίτηση από το ειδικό τμήμα εκπαίδευσης Πλοιάρχων Γ' Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. και θαλάσσια υπηρεσία καταστρώματος 12 μηνών κατευθυνόμενης εκπαίδευσης, σε πλοία πάνω από 1.500 ο.κ. Κάτοχοι πτυχίου Λυκείου Ε.Ν. Πλοιάρχων (Λ.Ε.Ν.) ή αντίστοιχης ισότιμης Σχολής, επιτυχής αποφοίτηση από το ειδικό τμήμα εκπαίδευσης Πλοιάρχων Γ' Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. και θαλάσσια υπηρεσία καταστρώματος 24 μηνών από την οποία 12 μήνες σε πλοία πάνω από 1.500 ο.κ. κατευθυνόμενης εκπαίδευσης και η υπόλοιπη σε πλοία πάνω από 500 ο.κ.

Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις:

- ι) Η κατευθυνόμενη εκπαίδευση επί πλοίου θα πραγματοποιείται υπό την επίβλεψη προσοντούχου αξιωματικού και θα τηρείται από τον υποψήφιο εγχειρίδιο το οποίο θα ελέγχεται για την κανονική συμπλήρωσή του από Α.Δ.Σ.Ε.Ν./Πλοιάρχων που θα του χορηγεί σχετική βεβαίωση.
- ii) Θαλάσσια υπηρεσία 6 μηνών τουλάχιστον από τη συνολικά απαιτούμενη ο υποψήφιος θα εκπαιδεύεται στα καθήκοντα αξιωματικού φυλακής γέφυρας υπό την επίβλεψη προσοντούχου αξιωματικού που θα αποδεικνύονται με σχετική εγγραφή στο προαναφερόμενο εγχειρίδιο κατευθυνόμενης εκπαίδευσης.
- β) Πιστοποιητικά εκπαίδευσης από Δημόσιες Σχολές Ε.Ν. στα παρακάτω γνωστικά αντικείμενα: ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΕΣ - ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΠΗΔΑΛΙΑ - ΒΥΘΟΜΕΤΡΑ - ΔΡΟΜΟΜΕΤΡΑ - RADAR - LORAN - DECCA - OMEGA - ΡΑΔΙΟΓΩΝΙΟΜΕΤΡΑ - ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ - ARPA - ΓΕΝΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ GMDSS - ΣΩΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ - ΠΡΩΤΕΣ ΒΟΗΘΕΙΕΣ - ΙΑΤΡΙΚΗ ΜΕΡΙΜΝΑ.

Β. Δικαιώματα υπηρεσίας

- α) Ανθυποπλοίαρχος πλοίων οποιασδήποτε χωρητικότητας.
- β) Υποπλοίαρχος Φ/Γ και Ε/Γ πλοίων μέχρι 2.500 και 1.500 ο.κ. αντίστοιχα.
- γ) Διακυβέρνηση Φ/Γ και Ε/Γ πλοίων μέχρι 500 ο.κ. που εκτελούν παράκτιους πλόες (εφόσον έχει θαλάσσια υπηρεσία αξιωματικού φυλακής γέφυρας πλοίου 12 μηνών τουλάχιστον).
Διακυβέρνηση Φ/Γ και Ε/Γ πλοίων μέχρι 1.500 και 700 ο.κ. αντίστοιχα (εφόσον έχει θαλάσσια υπηρεσία 36 μηνών με ειδικότητα τρίτου αξιωματικού γέφυρας ή 24 μηνών από την οποία 12 μήνες με ειδικότητα τρίτου αξιωματικού γέφυρας και 12 μήνες με ειδικότητα Υποπλοιάρχου).

Προσωπικό καταστρώματος πλοίων παράκτιων πλόων

1. Πτυχίο Κυβερνήτη Α' τάξης Ε.Ν.

Α. Ειδικά προσόντα

- α) Θαλάσσια υπηρεσία σε πλοία πάνω από 75 ο.κ. με ειδικότητα Κυβερνήτη, μετά την απόκτηση πτυχίου Κυβερνήτη Β, διάρκειας 1 έτους για τους κατόχους απολυτηρίου τίτλου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ή 2 ετών για τους

κατόχους απολυτηρίου Γυμνασίου ή ισότιμης Σχολής.

Β. Δικαιώματα Υπηρεσίας

- α) Ναυτολόγηση σε θέση δεύτερου στην τάξη μετά τον Κυβερνήτη επί Φ/Γ και Ε/Γ πλοίων μέχρι 500 ο.κ. αντίστοιχα που εκτελούν παράκτιους πλόες.
- β) Διακυβέρνηση Φ/Γ και Ε/Γ πλοίων μέχρι 500 και 400 ο.κ. αντίστοιχα που εκτελούν παράκτιους πλόες.
- γ) Ναύκληρος πλοίων οποιασδήποτε χωρητικότητας.

2. Πτυχίο Κυβερνήτη Β' τάξης Ε.Ν.

Α. Ειδικά προσόντα

- α) Θαλάσσια υπηρεσία πάνω σε πλοία μεταξύ 75 και 1.500 ο.κ. με ειδικότητα καταστρώματος διάρκειας 3 ετών για τους κατόχους απολυτηρίου τίτλου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ή 4 ετών για τους κατόχους απολυτηρίου Γυμνασίου ή ισότιμης Σχολής.
Θαλάσσια υπηρεσία 12 μηνών τουλάχιστον από τη συνολικά απαιτούμενη θα εκπαιδεύεται ο υποψήφιος στα καθήκοντα υπεύθυνου φυλακής γέφυρας υπό την επίβλεψη προσοντούχου αξιωματικού, που θα αποδεικνύεται με σχετική εγγραφή σε εγχειρίδιο κατευθυνόμενης εκπαίδευσης το οποίο θα ελέγχεται για την κανονική συμπλήρωσή του από Α.Δ.Σ.Ε.Ν. / Πλοιάρχων που θα του χορηγεί σχετική βεβαίωση.
- β) Επιτυχής αποφοίτηση από ειδικό τμήμα εκπαίδευσης Κυβερνητών Δημόσιας Σχολής Ε.Ν.
- γ) Πιστοποιητικά εκπαίδευσης από Δημόσιες Σχολές Ε.Ν. στα παρακάτω γνωστικά αντικείμενα: ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΕΣ - ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΠΗΔΑΛΙΑ - ΒΥΘΟΜΕΤΡΑ - ΔΡΟΜΟΜΕΤΡΑ - RADAR - LORAN - DECCA - OMEGA - ΡΑΔΙΟΓΩΝΙΟΜΕΤΡΑ - ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ GMDSS - ΣΩΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ - ΠΡΩΤΕΣ ΒΟΗΘΕΙΕΣ.

Β. Δικαιώματα υπηρεσίας

- α) Διακυβέρνηση Φ/Γ και Ε/Γ πλοίων μέχρι 500 και 200 ο.κ. αντίστοιχα που εκτελούν παράκτιους πλόες.
- β) Ναύκληρος πλοίων οποιασδήποτε χωρητικότητας.

3. Πτυχίο Κυβερνήτη Γ' τάξης Ε.Ν.

Α. Ειδικά προσόντα

- α) Θαλάσσια υπηρεσία 3 ετών με ειδικότητα καταστρώματος σε πλοία μέχρι 1.500 ο.κ. για τους κατόχους απολυτηρίου Γυμνασίου ή ισότιμης Σχολής.
Θαλάσσια υπηρεσία 12 μηνών σε πλοία πάνω από 75 ο.κ. τουλάχιστον από τη συνολικά απαιτούμενη θα εκπαιδεύεται ο υποψήφιος στα καθήκοντα υπεύθυνου φυλακής γέφυρας υπό την επίβλεψη προσοντούχου αξιωματικού που θα αποδεικνύεται με σχετική εγγραφή σε εγχειρίδιο κατευθυνόμενης εκπαίδευσης το οποίο θα ελέγχεται για την κανονική συμπλήρωσή του από Α.Δ.Σ.Ε.Ν. / Πλοιάρχων που θα του χορηγεί σχετική βεβαίωση.
- β) Επιτυχής αποφοίτηση από το ειδικό τμήμα εκπαίδευσης Κυβερνητών Δημόσιας Σχολής Ε.Ν.
- γ) Πιστοποιητικά εκπαίδευσης από Δημόσιες Σχολές Ε.Ν. στα παρακάτω γνωστικά αντικείμενα: ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΕΣ - ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΠΗΔΑΛΙΑ - ΒΥΘΟΜΕΤΡΑ - ΔΡΟΜΟ-

ΜΕΤΡΑ - RADAR - LORAN - DECCA - OMEGA - ΡΑΔΙΟΓΩΝΙΟΜΕΤΡΑ - ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ GMDSS - ΣΩΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ - ΠΡΩΤΕΣ ΒΟΗΘΕΙΕΣ.

Β. Δικαιώματα υπηρεσίας

Διακυβέρνηση Φ/Γ και Ε/Γ πλοίων μέχρι 200 και 75 ο.κ. αντίστοιχα που εκτελούν παράκτιους πλόες.

4. Πτυχίο Κυβερνήτη Ρυμουλκών

Α. Ειδικά προσόντα

- Θαλάσσια υπηρεσία 4 ετών με ειδικότητα καταστρώματος σε ρυμουλκά ή ναυαγοσωστικά, για τους κατόχους απολυτηρίου Γυμνασίου ή ισότιμης Σχολής.
Θαλάσσια υπηρεσία 12 μηνών τουλάχιστον από τη συνολικά απαιτούμενη θα εκπαιδευτεί ο υποψήφιος στα καθήκοντα υπεύθυνου φυλακής γέφυρας υπό την επίβλεψη προσοντούχου αξιωματικού που θα αποδεικνύεται με σχετική εγγραφή σε εγχειρίδιο κατευθυνόμενης εκπαίδευσης το οποίο θα ελέγχεται για την κανονική συμπλήρωσή του από Α.Δ.Σ.Ε.Ν. / Πλοιάρχων που θα του χορηγεί σχετική βεβαίωση.
- Επιτυχής αποφοίτηση από ειδικό τμήμα εκπαίδευσης Κυβερνητών Δημόσιας Σχολής Ε.Ν.
- Πιστοποιητικά εκπαίδευσης από Δημόσιες Σχολές Ε.Ν. στα παρακάτω γνωστικά αντικείμενα: ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΕΣ - ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΠΗΔΑΛΙΑ - ΒΥΘΟΜΕΤΡΑ - ΔΡΟΜΟΜΕΤΡΑ - RADAR - LORAN - DECCA - OMEGA - ΡΑΔΙΟΓΩΝΙΟΜΕΤΡΑ - ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ GMDSS - ΣΩΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ - ΠΡΩΤΕΣ ΒΟΗΘΕΙΕΣ.

Β. Δικαιώματα υπηρεσίας

Κυβερνήτης ρυμουλκών που εκτελούν πλόες στο λιμάνι και τους γειτονικούς όρμους της περιοχής.

5. Πτυχίο Κυβερνήτη Τουριστικών Θαλαμηγών

Α. Ειδικά Προσόντα

- Θαλάσσια υπηρεσία 4 ετών με ειδικότητα καταστρώματος σε Τουριστικά Θαλαμηγά μεταξύ 75 και 1.500 ο.κ. για τους κατόχους απολυτηρίου Γυμνασίου ή ισότιμης Σχολής.
Θαλάσσια υπηρεσία 12 μηνών τουλάχιστον από τη συνολικά απαιτούμενη θα εκπαιδευτεί ο υποψήφιος στα καθήκοντα υπεύθυνους φυλακής γέφυρας υπό την επίβλεψη προσοντούχου αξιωματικού που θα αποδεικνύεται με σχετική εγγραφή σε εγχειρίδιο κατευθυνόμενης εκπαίδευσης το οποίο θα ελέγχεται για την κανονική συμπλήρωσή του από Α.Δ.Σ.Ε.Ν. / Πλοιάρχων που θα του χορηγεί σχετική βεβαίωση.
- Επιτυχής αποφοίτηση από ειδικό τμήμα εκπαίδευσης Κυβερνητών Δημόσιας Σχολής Ε.Ν.
- Πιστοποιητικά εκπαίδευσης από Δημόσιες Σχολές Ε.Ν. στα παρακάτω γνωστικά αντικείμενα: ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΕΣ - ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΠΗΔΑΛΙΑ - ΒΥΘΟΜΕΤΡΑ - ΔΡΟΜΟΜΕΤΡΑ - RADAR - LORAN - DECCA - OMEGA - ΡΑΔΙΟΓΩΝΙΟΜΕΤΡΑ - ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ GMDSS - ΣΩΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ - ΠΡΩΤΕΣ ΒΟΗΘΕΙΕΣ.

Β. Δικαιώματα υπηρεσίας

Κυβερνήτης επαγγελματικών τουριστικών θαλαμηγών μέχρι 200 ο.κ. που εκτελούν παράκτιους πλόες.

Λοιποί ναυτικοί καταστρώματος πλοίων

1. Πτυχίο ναυκλήρου

Α. Ειδικά προσόντα

- Θαλάσσια υπηρεσία 3 ετών με ειδικότητα καταστρώματος από την οποία 2 έτη μετά την απόκτηση άδειας ναύτη σε πλοία πάνω από 75 ο.κ. για τους κατόχους απολυτηρίου Γυμνασίου ή ισότιμης Σχολής.
- Πιστοποιητικό εκπαίδευσης Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων στους οικείους κύκλους σπουδών.

Β. Δικαιώματα υπηρεσίας

- Ναύκληρος πλοίων οποιασδήποτε χωρητικότητας.
- Κατώτερος ναυτικός φυλακής γέφυρας.

2. Άδεια ναύτη

Α. Ειδικά προσόντα

- Θαλάσσια υπηρεσία 1 έτους με ειδικότητα καταστρώματος. Θαλάσσια υπηρεσία 6 μηνών τουλάχιστον από τη συνολικά απαιτούμενη κατευθυνόμενη εκπαίδευση επί πλοίου πάνω από 75 ο.κ. υπό την επίβλεψη προσοντούχου ναυτικού κατά την οποία θα τηρείται, από τον υποψήφιο, εγχειρίδιο το οποίο θα ελέγχεται για την κανονική συμπλήρωσή του από Α.Δ.Σ.Ε.Ν. / Πλοιάρχων που θα του χορηγεί σχετική βεβαίωση ή θαλάσσια υπηρεσία 1 έτους τουλάχιστον από τη συνολικά απαιτούμενη σε αντίστοιχη ειδικότητα προσωπικού καταστρώματος κατά την τελευταία πενταετία πριν την 1-2-1997.
- Πιστοποιητικό εκπαίδευσης Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων στους οικείους κύκλους σπουδών.

Β. Δικαιώματα υπηρεσίας

- Ναύτης πλοίων οποιασδήποτε χωρητικότητας.
- Ναύκληρος πλοίων οποιασδήποτε χωρητικότητας (εφόσον έχει 4 έτη θαλάσσια υπηρεσία με ειδικότητα ναύτη ή ναυτόπαιδα).
- Κατώτερος ναυτικός φυλακής γέφυρας.

ΑΡΘΡΟ 2

Προσωπικό Μηχανής

Τα ειδικά προσόντα απόκτησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και τα δικαιώματα υπηρεσίας του προσωπικού μηχανής Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Ν.) καθορίζονται ως ακολούθως:

Αξιωματικοί μηχανής πλοίων που κινούνται με μηχανές πάνω και κάτω των 750 kw

1. Δίπλωμα Μηχανικού Α' τάξης Ε.Ν. (μηχανών ατμού - εσωτερικής καύσης)

Α. Ειδικά προσόντα

- Θαλάσσια υπηρεσία 36 μηνών μετά την απόκτηση διπλώματος Μηχανικού Β με ειδικότητα πρώτου ή δεύτερου μηχανικού σε πλοία που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 750 KW.

- β) Δίπλωμα Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (Α.Ε.Ι.) Μηχανολόγων - Μηχανικών, Μηχανολόγων - Ηλεκτρολόγων - Μηχανικών και Ναυπηγών - Μηχανικών ή Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (Τ.Ε.Ι.) Μηχανολογίας, Ενεργειακής Τεχνικής, Ναυπηγικής και Οχημάτων ή ΑΔΣΕΝ Μηχανικών ή αντίστοιχων ισότιμων Σχολών.

- γ) Επιτυχής αποφοίτηση από τους οικείους κύκλους σπουδών του Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.

Β. Δικαιώματα υπηρεσίας

Διεύθυνση μηχανοστασίου πλοίων που κινούνται με μηχανές οποιασδήποτε ισχύος.

2. Δίπλωμα μηχανικού Β' τάξης Ε.Ν. (μηχανών ατμού - εσωτερικής καύσης)

Α. Ειδικά προσόντα

- α) Θαλάσσια υπηρεσία 36 μηνών μετά την απόκτηση διπλώματος Μηχανικού Γ' με ειδικότητα αξιωματικού μηχανής σε πλοία που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 450 KW.

- β) Δίπλωμα Ανώτατου Εκπαιδευτικού (Α.Ε.Ι.) Μηχανολόγων - Μηχανικών, Μηχανολόγων - Ηλεκτρολόγων - Μηχανικών και Ναυπηγών - Μηχανικών ή Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (Τ.Ε.Ι.) Μηχανολογίας, Ενεργειακής Τεχνικής, Ναυπηγικής και Οχημάτων ή ΑΔΣΕΝ Μηχανικών ή αντίστοιχων ισότιμων Σχολών.

- γ) Επιτυχής αποφοίτηση από τους οικείους κύκλους σπουδών του Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.

Β. Δικαιώματα υπηρεσίας

- α) Δεύτερος μηχανικός πλοίων που κινούνται με μηχανές οποιασδήποτε ισχύος
- β) Διεύθυνση μηχανοστασίου πλοίων που κινούνται με μηχανές ισχύος μέχρι 1.500 KW (εφόσον έχει θαλάσσια υπηρεσία 12 μηνών με ειδικότητα Β' Μηχανικού).

3. Δίπλωμα μηχανικού Γ' τάξης Ε.Ν. (μηχανών ατμού - εσωτερικής καύσης)

Α. Ειδικά προσόντα

- α) Πτυχιούχοι Α.Ε.Ι. Μηχανολόγων - Μηχανικών, Μηχανολόγων - Ηλεκτρολόγων - Μηχανικών και Ναυπηγών - Μηχανικών ή αντίστοιχων ισότιμων Α.Ε.Ι. θαλάσσια υπηρεσία 6 μηνών κατευθυνόμενης εκπαίδευσης με ειδικότητα μηχανής σε μηχανοστάσια πλοίων που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 450 KW.

Πτυχιούχοι Τ.Ε.Ι. Μηχανολογίας, Ενεργειακής Τεχνικής, Ναυπηγικής και Οχημάτων ή διπλωματούχους Α.Δ.Σ.Ε.Ν. Μηχανικών ή αντίστοιχων ισότιμων Σχολών, θαλάσσια υπηρεσία 12 μηνών με ειδικότητα μηχανής σε μηχανοστάσια πλοίων που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 450 KW κατευθυνόμενης εκπαίδευσης.

Πτυχιούχοι Α.Ε.Ν. Μηχανικών ή αντίστοιχων ισότιμων Σχολών, επιτυχής αποφοίτηση από το ειδικό τμήμα εκπαίδευσης Μηχανικών Γ' Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. και θαλάσσια υπηρεσία 24 μηνών με ειδικότητα μηχανής σε μηχανοστάσια πλοίων που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 450 KW από την οποία 18 μήνες κατευθυνόμενης εκπαίδευσης.

Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις η κατευθυνόμενη εκ-

παίδευση επί πλοίου θα πραγματοποιείται υπό την επίβλεψη προσοντούχου αξιωματικού και θα τηρείται από τον υποψήφιο εγχειρίδιο το οποίο θα ελέγχεται για την κανονική συμπλήρωσή του από Α.Δ.Σ.Ε.Ν./Μηχανικών που θα του χορηγεί σχετική βεβαίωση.

- β) Πιστοποιητικό εκπαίδευσης Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων στους οικείους κύκλους σπουδών.

Β. Δικαιώματα υπηρεσίας

- α) Τρίτος μηχανικός πλοίων που κινούνται με μηχανές οποιασδήποτε ισχύος.

- β) Δεύτερος μηχανικός πλοίων που κινούνται με μηχανές ισχύος μέχρι 1.500 KW (εφόσον έχει θαλάσσια υπηρεσία 12 μηνών με ειδικότητα Γ' Μηχανικού).

- γ) Διεύθυνση μηχανοστασίου που κινούνται με μηχανές ισχύος μέχρι 750 KW.

4. Δίπλωμα μηχανικού Α, Β, Γ τάξης Ε.Ν. μηχανών ατμού

Α. Ειδικά προσόντα

Απαιτούνται τα ίδια ειδικά προσόντα με τους κατόχους ενιαίων διπλωμάτων μηχανικών μηχανών ατμού - εσωτερικής καύσης, εξαιρουμένων των μαθημάτων που καθορίζονται από τις οικείες διατάξεις.

Β. Δικαιώματα υπηρεσίας

Έχουν τα ίδια δικαιώματα εργασίας με τους κατόχους ενιαίων διπλωμάτων μηχανικών μηχανών ατμού - εσωτερικής καύσης, εξαιρουμένης της δυνατότητας ναυτολόγησης σε πλοία που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης.

5. Μηχανικός Α, Β, Γ τάξης Ε.Ν. μηχανών εσωτερικής καύσης

Α. Ειδικά προσόντα

Απαιτούνται τα ίδια ειδικά προϊόντα με τους κατόχους ενιαίων διπλωμάτων μηχανικών μηχανών ατμού - εσωτερικής καύσης, εξαιρουμένων των μαθημάτων που καθορίζονται από τις οικείες διατάξεις.

Β. Δικαιώματα υπηρεσίας

Έχουν τα ίδια δικαιώματα εργασίας με τους κατόχους ενιαίων διπλωμάτων μηχανικών μηχανών ατμού - εσωτερικής καύσης, εξαιρουμένης της δυνατότητας ναυτολόγησης σε πλοία που κινούνται με μηχανές ατμού.

Λοιποί ναυτικοί μηχανής πλοίων

1. Πτυχίο μηχανοδηγού Α' τάξης Ε.Ν.

Α. Ειδικά προσόντα

- α) Θαλάσσια υπηρεσία σε πλοία που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 50 KW με ειδικότητα μηχανοδηγού, μετά την απόκτηση πτυχίου Μηχανοδηγού Β' διάρκειας 1 έτους για τους κατόχους απολυτηρίου τίτλου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ή 2 ετών για τους κατόχους απολυτηρίου Γυμνασίου ή ισότιμης Σχολής.

- β) Πιστοποιητικό εκπαίδευσης Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων στους οικείους κύκλους σπουδών.

B. Δικαιώματα υπηρεσίας

- α) Μηχανοδηγός πλοίων που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης οποιασδήποτε ισχύος.
- β) Διεύθυνση Μηχανοστασίου πλοίων που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης ισχύος μέχρι 550 KW.
- γ) Κατώτερος ναυτικός φυλακής μηχανής.

2. Πτυχίο μηχανοδηγού Β' τάξης Ε.Ν.

A. Ειδικά προσόντα

- α) Θαλάσσια υπηρεσία με ειδικότητα μηχανής σε πλοία που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 30 KW διάρκειας 1 έτους για τους κατόχους απολυτηρίου τίτλου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης ή 2 ετών για τους πτυχιούχους Μέσης Τεχνικής Σχολής ή 3 ετών για τους κατόχους απολυτηρίου Γυμνασίου ή Ισότιμης Σχολής.
Θαλάσσια υπηρεσία 6 μηνών τουλάχιστον από τη συνολικά απαιτούμενη θα αποτελέσει κατευθυνόμενη εκπαίδευση επί πλοίου που κινείται με μηχανές ισχύος πάνω από 450 KW υπό την επίβλεψη προσοντούχου αξιωματικού κατά την οποία θα τηρείται από τον υποψήφιο εγχειρίδιο το οποίο θα ελέγχεται για την κανονική συμπλήρωσή του από Α.Δ.Σ.Ε.Ν. /Μηχανικών που θα του χορηγεί σχετική βεβαίωση.
- β) Πιστοποιητικό εκπαίδευσης Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων στους οικείους κύκλους σπουδών.

B. Δικαιώματα υπηρεσίας

- α) Μηχανοδηγός πλοίων που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης οποιασδήποτε ισχύος.
- β) Διεύθυνση Μηχανοστασίου πλοίων που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης ισχύος μέχρι 150 KW.
- γ) Κατώτερος ναυτικός φυλακής μηχανής

3. Άδεια χειριστή μηχανής

A. Ειδικά προσόντα

- α) Θαλάσσια υπηρεσία με ειδικότητα μηχανής σε πλοία που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 30 KW, διάρκειας 1 έτους για τους πτυχιούχους Μέσης Τεχνικής Σχολής ή 2 ετών για τους κατόχους απολυτηρίου Γυμνασίου ή Ισότιμης Σχολής.
Θαλάσσια υπηρεσία 6 μηνών τουλάχιστον από τη συνολικά απαιτούμενη θα αποτελέσει κατευθυνόμενη εκπαίδευση επί πλοίου που κινείται με μηχανές ισχύος πάνω από 450 KW υπό την επίβλεψη προσοντούχου αξιωματικού κατά την οποία θα τηρείται, από τον υποψήφιο, εγχειρίδιο το οποίο θα ελέγχεται για την κανονική συμπλήρωσή του από Α.Δ.Σ.Ε.Ν. /Μηχανικών που θα του χορηγεί σχετική βεβαίωση.
- β) Πιστοποιητικό εκπαίδευσης Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων στους οικείους κύκλους σπουδών.

B. Δικαιώματα υπηρεσίας

- α) Χειριστής μηχανής πλοίων που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης οποιασδήποτε ισχύος.
- β) Διεύθυνση μηχανοστασίου πλοίων που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης ισχύος μέχρι 55 KW.
- γ) Λιπαντής πλοίων που κινούνται με μηχανές εσωτερικής

καύσης οποιασδήποτε ισχύος (εφόσον έχει θαλάσσια υπηρεσία 3 ετών με ειδικότητα μηχανής).

- δ) Αρχιθερμαστής πλοίων που κινούνται με μηχανές ατμού οποιασδήποτε ισχύος (εφόσον έχει θαλάσσια υπηρεσία 4 ετών με ειδικότητα μηχανής).
- ε) Κατώτερος ναυτικός φυλακής μηχανής.

Πτυχίο αρχιθερμαστή

A. Ειδικά προσόντα

- α) Θαλάσσια υπηρεσία με ειδικότητα μηχανής σε πλοία που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 30 KW από την οποία η μισή τουλάχιστο σε μηχανές ατμού, διάρκειας 2 ετών για τους πτυχιούχους Μέσης Τεχνικής Σχολής ή 3 ετών για τους κατόχους απολυτηρίου Γυμνασίου ή Ισότιμης Σχολής.
Θαλάσσια υπηρεσία 6 μηνών τουλάχιστον από τη συνολικά απαιτούμενη θα αποτελέσει κατευθυνόμενη εκπαίδευση επί πλοίου πάνω από 450 KW υπό την επίβλεψη προσοντούχου αξιωματικού κατά την οποία θα τηρείται από τον υποψήφιο εγχειρίδιο που θα ελέγχεται για την κανονική συμπλήρωσή του από Α.Δ.Σ.Ε.Ν. /Μηχανικών που θα του χορηγείται σχετική βεβαίωση.
- β) Πιστοποιητικό εκπαίδευσης Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων στους οικείους κύκλους σπουδών.

B. Δικαιώματα υπηρεσίας

- α) Αρχιθερμαστής πλοίων που κινούνται με μηχανές ατμού οποιασδήποτε ισχύος.
- β) Λιπαντής πλοίων που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης οποιασδήποτε ισχύος.
- γ) Κατώτερος ναυτικός φυλακής μηχανής.

5. Άδεια θερμαστή

A. Ειδικά προσόντα

- α) Θαλάσσια υπηρεσία με ειδικότητα μηχανής σε πλοία που κινούνται με μηχανές πάνω από 30 KW, από την οποία η μισή τουλάχιστο σε μηχανές ατμού, διάρκειας 2 ετών για τους πτυχιούχους Μέσης Τεχνικής Σχολής ή 3 ετών για τους κατόχους απολυτηρίου Γυμνασίου ή Ισότιμης Σχολής.
Θαλάσσια υπηρεσία 6 μηνών τουλάχιστον από τη συνολικά απαιτούμενη θα αποτελέσει κατευθυνόμενη εκπαίδευση επί πλοίου πάνω από 450 KW υπό την επίβλεψη προσοντούχου αξιωματικού κατά την οποία θα τηρείται από τον υποψήφιο εγχειρίδιο που θα ελέγχεται για την κανονική συμπλήρωσή του από Α.Δ.Σ.Ε.Ν. /Μηχανικών που θα του χορηγεί σχετική βεβαίωση.
- β) Πιστοποιητικό εκπαίδευσης Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων στους οικείους κύκλους σπουδών.

B. Δικαιώματα υπηρεσίας

- α) Θερμαστής πλοίων που κινούνται με μηχανές ατμού οποιασδήποτε ισχύος.
- β) Αρχιθερμαστής πλοίων που κινούνται με μηχανές ατμού οποιασδήποτε ισχύος (εφόσον έχει θαλάσσια υπηρεσία 4 ετών με ειδικότητα μηχανής).

- γ) Λιπαντής πλοίων που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης οποιασδήποτε ισχύος (εφόσον έχει θαλάσσια υπηρεσία 3 ετών με ειδικότητα μηχανής).
- δ) Κατώτερος ναυτικός φυλακής μηχανής.

6. Πτυχίο λιπαντή

A. Ειδικά προσόντα

- α) Θαλάσσια υπηρεσία με ειδικότητα μηχανής σε πλοία που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 30 KW, διάρκειας 2 ετών για τους πτυχιούχους Μέσης Τεχνικής Σχολής ή 3 ετών για τους κατόχους απολυτηρίου Γυμνασίου ή Ισότητας Σχολής.

Θαλάσσια υπηρεσία 6 μηνών τουλάχιστον από τη συνολική απαιτούμενη θα αποτελεί κατευθυνόμενη εκπαίδευση επί πλοίου πάνω από 450 KW υπό την επίβλεψη προσοντούχου αξιωματικού κατά την οποία θα τηρείται από τον υποψήφιο εγχειρίδιο που θα ελέγχεται για την κανονική συμπλήρωσή του από το Διευθυντή Σπουδών ή το νόμιμο αναπληρωτή του Α.Δ.Σ.Ε.Ν. / Μηχανικών που θα του χορηγεί σχετική βεβαίωση.

- β) Πιστοποιητικό εκπαίδευσης Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων στους οικείους κύκλους σπουδών.

B. Δικαιώματα υπηρεσίας

- α) Λιπαντής πλοίων που κινούνται με μηχανές οποιασδήποτε ισχύος.
- β) Μηχανοδηγός πλοίων που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης ισχύος μέχρι 1.500 KW.
- γ) Αρχιθερμαστής πλοίων που κινούνται με μηχανές ατμού οποιασδήποτε ισχύος (εφόσον έχει θαλάσσια υπηρεσία 4 ετών με ειδικότητα μηχανής).
- δ) Κατώτερος ναυτικός φυλακής μηχανής.

ΑΡΘΡΟ 3

Προσωπικό Ραδιοεπικοινωνιών

Τα ειδικά προσόντα απόκτησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και τα δικαιώματα υπηρεσίας του προσωπικού ραδιοεπικοινωνιών Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Ν.) καθορίζονται ως ακολούθως:

1. Δίπλωμα Ραδιοτηλεγραφική Α΄ τάξης Ε.Ν.

A. Ειδικά προσόντα

- α) Θαλάσσια υπηρεσία 24 μηνών μετά την απόκτηση διπλώματος Ραδιοτηλεγραφική Β με ειδικότητα ραδιοτηλεγραφική.
- β) Επιτυχής αποφοίτηση από το Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.

B. Δικαιώματα υπηρεσίας

Προϊστάμενος ραδιοτηλεγραφικού σταθμού πλοίων οποιασδήποτε χωρητικότητας.

2. Δίπλωμα ραδιοτηλεγραφική Β΄ τάξης Ε.Ν.

A. Ειδικά προσόντα

- α) Θαλάσσια υπηρεσία με ειδικότητα προσωπικού τηλεπικοινωνίας διάρκειας 6 μηνών για τους διπλωματούχους Α.Δ.Σ.Ε.Ν. ή ΠΡΟ.Δ.Ε. ειδικότητας ραδιοτηλεγραφική.

- β) Πιστοποιητικό εκπαίδευσης Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. στη συντήρηση Ναυτικών Ηλεκτρονικών Οργάνων.

- γ) Πιστοποιητικό εκπαίδευσης Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων στους οικείους κύκλους σπουδών.

B. Δικαιώματα Υπηρεσίας

- α) Υφιστάμενος ραδιοτηλεγραφικού σταθμού πλοίων οποιασδήποτε χωρητικότητας.
- β) Προϊστάμενος ραδιοτηλεγραφικού σταθμού Φ/Γ πλοίων οποιασδήποτε χωρητικότητας.

3. Προσωπικό Παγκόσμιου Ναυτικού Συστήματος Κινδύνου Ασφαλείας (G.M.D.S.S.)

Τα ειδικά προσόντα του προσωπικού G.M.D.S.S. καθορίζονται επιπρόσθετα των απαιτούμενων ειδικών προσόντων για την έκδοση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Π.Δ/τος και αφορούν στην επιτυχή αποφοίτηση από αντίστοιχο τμήμα εκπαίδευσης Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. ή Α.Δ.Σ.Ε.Ν.

ΑΡΘΡΟ 4

Προσωπικό δεξαμενοπλοίων

Τα ειδικά προσόντα του προσωπικού δεξαμενοπλοίων Εμπορικού Ναυτικού καθορίζονται επιπρόσθετα των απαιτούμενων ειδικών προσόντων για την έκδοση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Π.Δ/τος ως ακολούθως:

1. Πλοίαρχος, Υποπλοίαρχος, Μηχανικός πρώτος ή δεύτερος δεξαμενοπλοίων ή οποιοδήποτε πρόσωπο άμεσα υπεύθυνο για τη φόρτωση, εκφόρτωση, μεταφορά, χειρισμό φορτίου δεξαμενοπλοίων (αντλιορός):

- α) Βασική εκπαίδευση όπως περιγράφεται στην παράγραφο (2) του παρόντος άρθρου.

- β) Θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον 3 μηνών σε δεξαμενόπλοιο του τύπου που πρόκειται να ναυτολογηθούν.

- γ) Επιτυχής αποφοίτηση από αντίστοιχο τμήμα προχωρημένης εκπαίδευσης του Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. ή μέχρι 1-2-1999 θαλάσσια υπηρεσία 1 έτους τουλάχιστον, στη διάρκεια της τελευταίας πενταετίας, στην ειδικότητα και τον τύπο δεξαμενοπλοίου που πρόκειται να ναυτολογηθούν.

2. Αξιωματικοί ή Κατώτεροι Ναυτικοί με καθήκοντα και ευθύνες για το φορτίο ή τα μέσα φορτοεκφόρτωσης δεξαμενοπλοίων:

Θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον 3 μηνών σε δεξαμενόπλοιο ή 1 μηνός αν το δεξαμενόπλοιο που ναυτολογούνται είναι μέχρι 3.000 ο.κ. και πραγματοποιεί πλήρες διάρκειας μέχρι 72 ωρών ή επιτυχής αποφοίτηση από αντίστοιχο τμήμα βασικής εκπαίδευσης του Κ.Ε.Σ.Ε.Ν.

ΑΡΘΡΟ 5

Προσωπικό RO-RO επιβατηγών πλοίων

- α) Τα ειδικά προσόντα του προσωπικού RO-RO επιβατηγών πλοίων διεθνών πλόων καθορίζονται επιπρόσθετα των απαιτούμενων ειδικών προσόντων για την έκδοση

αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Π.Δ/τος ως ακολούθως:

1. Ο Πλοίαρχος, οι αξιωματικοί και το λοιπό προσωπικό που είναι κατανεμημένο σε σταθμούς συγκέντρωσης στον πίνακα διαίρεσης πληρώματος προκειμένου να βοηθά τους επιβάτες σε καταστάσεις ανάγκης πρέπει να έχει εκπαιδευτεί στη διοίκηση πλήθους σε Δημόσια Σχολή Ε.Ν.
2. Ο Πλοίαρχος, οι αξιωματικοί και το λοιπό προσωπικό με ειδικά καθήκοντα και ευθύνες στο χώρο οχημάτων RO-RO Ε/Γ πλοίων πρέπει να έχει εκπαιδευτεί σε θέματα αντίστοιχης εξοικείωσης σε Δημόσια Σχολή Ε.Ν.
3. Ο Πλοίαρχος και το λοιπό προσωπικό που παρέχει άμεσες υπηρεσίες στους επιβάτες σε χώρους των επιβατών πρέπει να έχει εκπαιδευτεί σε θέματα ασφαλείας σε Δημόσια Σχολή Ε.Ν.
4. Οι Πλοίαρχοι, Υποπλοίαρχοι, πρώτοι και δεύτεροι Μηχανικοί και οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο υπεύθυνο για την επιβίβαση - αποβίβαση επιβατών, φόρτωση - εκφόρτωση - ασφάλιση φορτίου, κλείσιμο ανοιγμάτων εξωτερικών τοιχωμάτων σκάφους, πρέπει να έχουν εκπαιδευτεί στην ασφάλεια των επιβατών, του φορτίου και του σκάφους σε Δημόσια Σχολή Ε.Ν.
5. Οι Πλοίαρχοι, Υποπλοίαρχοι, πρώτοι και δεύτεροι Μηχανικοί και οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο υπεύθυνο για την ασφάλεια των επιβατών στις καταστάσεις ανάγκης RO-RO Ε/Γ πλοίων πρέπει να έχουν εκπαιδευτεί σε θέματα διοίκησης πλήθους και ανθρώπινης συμπεριφοράς σε κρίσιμες καταστάσεις σε Δημόσια Σχολή Ε.Ν.
- 6) Οι κατώτεροι ναυτικοί και λοιποί εργαζόμενοι στα RO-RO Ε/Γ πλοία οι οποίοι εμπίπτουν στις περιπτώσεις των παραγράφων 1, 2, 3, 4 και 5 του παρόντος άρθρου δύναται αντί της φοίτησης στα οικεία τμήματα Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. να εκπαιδεύονται στο πλοίο που πρόκειται να ναυτολογηθούν από τον προσοντούχο Πλοίαρχο αυτού στα γνωστικά αντικείμενα της διδακτέας ύλης των αντίστοιχων ως ανωτέρω τμημάτων εκπαίδευσης, ο οποίος θα τους χορηγεί σχετική βεβαίωση και θα γίνεται σχετική εγγραφή στο αντίστοιχο έντυπο εκπαίδευσης του πλοίου.

ΑΡΘΡΟ 6

Συνεχής ικανότητα και εκσυγχρονισμός των γνώσεων

Τα απαιτούμενα ειδικά προσόντα για τη θέωρηση ανά πενταετία τουλάχιστον των κατεχόμενων αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Π.Δ/τος προς εξασφάλιση της συνεχούς ικανότητας και εκσυγχρονισμού των γνώσεων των Πλοίαρχων και Αξιωματικών καταστρώματος, μηχανής, ραδιοεπικοινωνιών κάθε πλοίου, του προσωπικού δεξαμενοπλοίων και RO-RO επιβατηγών πλοίων διεθνών πλοίων (όπου απαιτείται), καθορίζονται ως ακολούθως:

- 1.α) Οι Πλοίαρχοι και Αξιωματικοί καταστρώματος, μηχανής, ραδιοεπικοινωνιών κάθε πλοίου πρέπει να έχουν θαλάσσια υπηρεσία 1 έτους κατά την τελευταία πενταετία ή
- β) 3 μηνών σαν υπεράριθμοι με ειδικότητα αντίστοιχη του κατεχόμενου πιστοποιητικού ή

- γ) 3 μηνών με ειδικότητα μιας θέσης κατώτερης του κατεχόμενου πιστοποιητικού ή
- δ) επιτυχή αποφοίτηση στο αντίστοιχο τμήμα εκπαίδευσης Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. ή
- ε) επιτυχή δοκιμασία σε αντίστοιχες εξετάσεις ή
- στ) υπηρεσία 2 ετών κατά την τελευταία πενταετία με ειδικότητα αντίστοιχη του κατεχόμενου πιστοποιητικού ως καθηγητές Σχολής Ε.Ν. ή σύμβουλοι Ναυτικής Εκπαίδευσης ή στελέχη Ναυτιλιακών Εταιρειών ή μέλη διοίκησης - συνδικαλιστικού οργάνου αναγνωρισμένων Ενώσεων - Εφοπλιστών και Ναυτικών.
2. Το προσωπικό των RO-RO επιβατηγών πλοίων που εμπίπτει στις περιπτώσεις των παραγράφων 1, 4 και 5 του άρθρου 5 του παρόντος Π.Δ. πρέπει επιπρόσθετα κατά χρονικά διαστήματα που δεν θα υπερβαίνουν τα 5 έτη να εκσυγχρονίζει τις γνώσεις του με μετεκπαίδευση ανάλογη με αυτή που καθορίζεται στο εν λόγω άρθρο.
3. Οι Πλοίαρχοι και Αξιωματικοί δεξαμενοπλοίων απαιτείται να εξασφαλίζουν τη συνεχή ικανότητα και εκσυγχρονισμό των γνώσεών τους με διαδικασία ανάλογη με αυτήν της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

ΑΡΘΡΟ 7

Εξοικείωση των ναυτικών με το πλοίο

Όλοι οι ναυτικοί πριν αναλάβουν καθήκοντα επί του πλοίου και το λοιπό προσωπικό αυτού, εκτός των επιβατών, πρέπει να λαμβάνουν οδηγίες από αρμόδιο προσοντούχο αξιωματικό του πλοίου για την εξοικείωσή τους με το πλοίο, γεγονός που θα αποδεικνύεται με σχετική εγγραφή στο αντίστοιχο έντυπο εκπαίδευσης του πλοίου, ώστε να είναι ικανοί:

1. Να επικοινωνούν με τα άλλα άτομα που είναι στο πλοίο για βασικά θέματα ασφαλείας και κατανόηση των ενδεικτικών συμβόλων ασφαλείας, των σημάτων και σημάνσεων συναγερμού.
2. Να γνωρίζουν τι πρέπει να κάνουν όταν:
 - α) Ένα άτομο πέσει από το πλοίο στη θάλασσα,
 - β) Εντοπισθεί πυρκαγιά ή καπνός,
 - γ) Σημανθεί συναγερμός πυρκαγιάς ή εγκατάλειψης πλοίου.
3. Να εξευρίσκουν τους σταθμούς συγκέντρωσης και επιβίβασης, καθώς και τις οδούς διαφυγής σε επείγουσα ανάγκη.
4. Να βρίσκουν και να φορούν τα σωσίβια.
5. Να σημαίνουν συναγερμό και να έχουν τις βασικές γνώσεις για τη χρήση των φορητών πυροσβεστήρων.
6. Να ενεργούν αμέσως για την αντιμετώπιση ενός ατυχήματος ή άλλου επείγοντος ιατρικού περιστατικού πριν να ζητήσουν περαιτέρω ιατρική βοήθεια στο πλοίο.
7. Να κλείνουν και να ανοίγουν τις ειδικές πυρίμαχες και υδατοστεγείς πόρτες που υπάρχουν στο πλοίο αυτό, οι οποίες είναι άλλες από εκείνες των ανοιγμάτων των εξωτερικών τοιχωμάτων του σκάφους.

ΑΡΘΡΟ 8

Αντιστοιχία κ.ο.χ. - ο.χ. και HP-KW

Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος Π.Δ/τος:

1. Ως προς το παρεχόμενο δικαίωμα εργασίας των ναυτικών σε πλοία που δεν έχουν καταμετρηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης 1969 περί καταμέτρησης χωρητικότητας πλοίων λαμβάνεται υπόψη η παρακάτω αντιστοιχία κ.ο.χ. -ο.χ.:

25	κ.ο.χ.	—	75	ο.χ.
75	κ.ο.χ.	—	200	ο.χ.
150	κ.ο.χ.	—	400	ο.χ.
200	κ.ο.χ.	—	500	ο.χ.
250	κ.ο.χ.	—	700	ο.χ.
300	κ.ο.χ.	—	800	ο.χ.
500	κ.ο.χ.	—	1.500	ο.χ.
1.000	κ.ο.χ.	—	2.500	ο.χ.
1.600	κ.ο.χ.	—	3.000	ο.χ.

Σε περίπτωση που η ολική χωρητικότητα (ο.χ.) πλοίου υπερβαίνει το όριο της παραπάνω αντιστοιχίας τότε για τον προσδιορισμό του παρεχόμενου δικαιώματος εργασίας θα λαμβάνεται υπόψη αυτή η χωρητικότητα (ο.χ.)

2. Ως προς το παρεχόμενο δικαίωμα εργασίας σε πλοία που η ισχύς των κινητήριων μηχανών τους έχει καθοριστεί σε ίππους (HP) ή κιλοβάτ (KW) ισχύει η παρακάτω ισοτιμία HP-KW:

$$1 \text{ HP} = 0,736 \text{ KW}$$

$$1 \text{ KW} = 1,358 \text{ HP}$$

ΑΡΘΡΟ 9

Υγειονομική καταλληλότητα και ηλικία

Για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας οι υποψήφιοι απαιτείται να είναι υγειονομικά κατάλληλοι ιδιαίτερα ως προς την όραση και ακοή όπως καθορίζεται από τις οικείες διατάξεις και να έχουν ηλικία 19 ετών τουλάχιστον οι αποφοιτήσαντες επιτυχώς από Δημόσια ή αναγνωρισμένη Σχολή Ε.Ν. ή ηλικία 20 ετών τουλάχιστον οι λοιπές κατηγορίες υποψηφίων προς απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας.

ΑΡΘΡΟ 10

Παράκτιοι πλόες

Οι παράκτιοι πλόες ορίζονται για την εφαρμογή του παρόντος Π.Δ/τος ως ακολούθως:

- α) Πλόες μεταξύ ελληνικών λιμένων και
- β) Πλόες μεταξύ λιμένων εσωτερικού και εξωτερικού κατά τους οποίους το πλοίο δεν απομακρύνεται πέραν των 30 μιλίων από τις ακτές.

ΑΡΘΡΟ 11

Μεταφορικές διατάξεις

1. Οι προϋποθέσεις για την απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και τα δικαιώματα υπηρεσίας στα πλοία του προσωπικού καταστρώματος, μηχανής, ραδιοεπικοινωνιών το οποίο θα έχει αρχίσει τη ναυτική του εκπαίδευση ή τη θαλάσσια υπηρεσία του πριν τη δημοσίευση του παρόντος Π.Δ. στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και θα αποκτήσει τα αποδεικτικά του μέχρι την 31-12-

1999 καθορίζονται σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις που ίσχυαν πριν τη δημοσίευση του παρόντος Π.Δ/τος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης S.T.C.W. 1978 που κυρώθηκε με το Ν. 1314/1983 (Α2).

2. Οι μη απόφοιτοι ΑΔΣΕΝ κάτοχοι απολυτηρίων τίτλων δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης και οι κάτοχοι διπλωμάτων Ραδιοηλεκτρονικών Α' ή Β' τάξης Ε.Ν. μπορούν να αποκτήσουν διπλώματα Πλοιάρχων ή Μηχανικών Β' και Α' τάξης Ε.Ν. εφόσον αποκτήσουν το δίπλωμα Πλοιάρχου ή Μηχανικού Γ' τάξης Ε.Ν. μέχρι την 31-12-1998 και διαθέτουν τα λοιπά απαιτούμενα προσόντα με το παρόν Π.Δ/γμα.
3. Τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας που θα χορηγούνται στο προσωπικό των πλοίων που θα αρχίσει τη ναυτική του εκπαίδευση ή τη θαλάσσια υπηρεσία μετά τη δημοσίευση του παρόντος Π.Δ. στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, καθώς και όσα θα εκδίδονται μετά την 1-2-2002 πρέπει να καλύπτουν τις απαιτήσεις της Δ.Σ. STCW 1978, όπως τροποποιήθηκε το 1995.
4. Διπλώματα Πρακτικών Πλοιάρχων και Πρακτικών Μηχανικών δεν θα χορηγούνται μετά τη δημοσίευση του παρόντος Π.Δ. στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Οι κάτοχοι διπλωμάτων Πρακτικών Πλοιάρχων και Πρακτικών Μηχανικών Ε.Ν. δύνανται να αποκτήσουν διπλώματα Πλοιάρχων και Μηχανικών Γ' τάξης Ε.Ν. μη προαγωγικά αντίστοιχα, εφόσον αποφοιτήσουν επιτυχώς μέχρι 1-2-2002 από αντίστοιχο ειδικό τμήμα εκπαίδευσης Δημόσιας Σχολής Πλοιάρχων ή Μηχανικών αντίστοιχα και έχουν θαλάσσια υπηρεσία με ειδικότητα Αξιωματικού Φυλακής διάρκειας 2 ετών από την οποία 1 έτος κατά την τελευταία πενταετία.

ΑΡΘΡΟ 12

Καταργούμενες διατάξεις

Με την έναρξη ισχύος του παρόντος Π.Δ/τος καταργείται κάθε διάταξη που είναι σε αντίθεση με αυτό.

Εκτέλεση υπηρεσίας και φυλακής στα εμπορικά πλοία

Το Προεδρικό Διάταγμα εξάλλου για την εκτέλεση υπηρεσίας φυλακής στα εμπορικά πλοία προβλέπει τα εξής:

ΑΡΘΡΟ 1

Τα διαστήματα ανάπαυσης για το προσωπικό που εκτελεί φυλακή καθορίζονται σύμφωνα με το Τμήμα Α-VIII/1 του Μέρους Α του Κώδικα της Διεθνούς Σύμβασης S.T.C.W. και συγκεκριμένα:

1. Σε όλα τα πρόσωπα στα οποία ανατίθενται καθήκοντα αξιωματικού υπεύθυνου φυλακής ή μέλους πληρώματος που αποτελεί μέρος φυλακής θα διατίθεται τουλάχιστον 10ωρη ανάπαυση σε κάθε 24ωρο χρονικό διάστημα.

2. Οι ώρες ανάπαυσης είναι δυνατόν να διαιρούνται σε δύο το πολύ χρονικές περιόδους, μία εκ των οποίων θα είναι τουλάχιστον 6ωρης διάρκειας.
3. Οι απαιτήσεις για τις περιόδους ανάπαυσης που καθορίζονται στις παραγράφους 1 και 2 δεν είναι απαραίτητο να τηρούνται σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης ή γυμνασίου ή κάτω από άλλες υπερισχύουσες επιχειρησιακές συνθήκες.
4. Ανεξάρτητα από τις διατάξεις των παραγράφων 1 και 2, το ελάχιστο χρονικό διάστημα των 10 ωρών μπορεί να μειωθεί σε τουλάχιστον 6 συνεχόμενες ώρες με την προϋπόθεση ότι οποιαδήποτε τέτοια μείωση δεν παρατείνεται πέραν των 2 ωρών και δίδονται τουλάχιστον 70 ώρες ανάπαυση σε κάθε χρονική περίοδο επτά ημερών.

ΑΡΘΡΟ 2

Για την εφαρμογή της απαίτησης για διαστήματα ανάπαυσης σύμφωνα με το άρθρο 11:

- 1.α) Ο Πλοίαρχος σε συνεργασία με τους αξιωματικούς προϊστάμενους των υπηρεσιών καταστρώματος και μηχανής, μεριμνά για την κατάρτιση «προγράμματος τήρησης φυλακών».
- β) Το πρόγραμμα, θα περιέχει τα ακόλουθα, για καθέναν από τους ναυτικούς που υπηρετούν στο πλοίο και μετέχει σε φυλακές, τόσο όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλώ όσο και σε λιμένα
 - το ονοματεπώνυμό του
 - την ειδικότητά του
 - τα χρονικά διαστήματα κατά τα οποία έχει υποχρέωση εκτέλεσης φυλακής.
- γ) Το πρωτότυπο του προγράμματος θα φέρει υπογραφή του πλοιάρχου και σφραγίδα του πλοίου και θα κρατείται από τον πλοίαρχο
- δ) Αντίγραφο του προγράμματος θα αναρτάται σε έναν τουλάχιστον πίνακα που θα βρίσκεται σε σημείο του πλοίου όπου έχουν πρόσβαση όλα τα μέλη του πληρώματος που μετέχουν σε φυλακές.
- 2.α) Ανεξάρτητα από την τήρηση του αναφερόμενου στην προηγούμενη παράγραφο προγράμματος, οι αξιωματικοί προϊστάμενοι υπηρεσίας καταστρώματος και μηχανής, υπό την εποπτεία του πλοιάρχου, τηρούν όσον αφορά τον κλάδο τους και για κάθε μέλος του πληρώματος που μετέχει σε φυλακές «αρχείο ημερήσιων ωρών εργασίας ή ανάπαυσης».
- β) Στο αρχείο θα σημειώνονται για κάθε εικοσιτετράωρο και ανεξαρτήτως αν το πλοίο βρίσκεται εν πλώ ή σε λιμένα, η ώρα έναρξης και λήξης των διαστημάτων οποιασδήποτε εργασίας ή η ώρα έναρξης και λήξης των διαστημάτων ανάπαυσης του ναυτικού και θα υπογράφεται από τον τηρούντα αυτό αξιωματικό, το ναυτικό που αφορά και θα θεωρείται από τον πλοίαρχο.
- γ) Το αρχείο των οκτώ προηγούμενων ημερών και σε κάθε περίπτωση το αρχείο που αντιστοιχεί στο χρονικό διά-

στημα από τον απόπλου από λιμένα έως τον απόπλου από τον επόμενο λιμένα, θα κρατείται από τον πλοίαρχο και θα είναι διαθέσιμο σε περίπτωση ελέγχου από τις αρμόδιες Αρχές.

3. Το πρόγραμμα και το αρχείο θα συντάσσονται στην Ελληνική και την Αγγλική.
4. Για πλοία που εκτελούν πλόες σε περιοχές που ισχύει η ίδια τοπική ώρα, οι ώρες και τα χρονικά διαστήματα του παρόντος άρθρου θα καταχωρούνται σε τοπική ώρα και για πλοία που εκτελούν πλόες σε περιοχές όπου η τοπική ώρα αλλάζει, θα καταχωρούνται σε «παγκόσμιο χρόνο συντονισμού» (UTC).

ΑΡΘΡΟ 3

Σε περίπτωση κατά την οποία ναυτικός που μετέχει σε φυλακές συμμετέχει ή απασχολείται σε περιστατικό:

- (α) επείγουσας ανάγκης (emergency),
- (β) γυμνασίου (drill), σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία,
- (γ) υπερισχύουσών επιχειρησιακών συνθηκών (overriding operational conditions), δηλαδή ουσιωδών εργασιών επί του πλοίου οι οποίες για λόγους ασφαλείας, προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, δημοσίου συμφέροντος δεν είναι δυνατό να καθυστερήσουν ή οι οποίες δεν μπορούσαν να προβλεφθούν κατά την έναρξη του πλου, θα καταχωρείται σχετική εγγραφή σε στήλη παρατηρήσεων της μερίδας του αρχείου που αφορά το ναυτικό αυτό. Η εγγραφή αυτή θα περιέχει το χρόνο έναρξης και πέρατος της απασχόλησης, ενώ η σχετική καταχώρηση θα γίνεται, σε εύλογο χρονικό διάστημα, μετά τη λήξη του περιστατικού.

ΑΡΘΡΟ 4

Οι εταιρείες, οι πλοίαρχοι, οι πρώτοι μηχανικοί και το προσωπικό των πλοίων που εκτελεί φυλακή, είναι υπεύθυνοι για την τήρηση των υποχρεώσεών τους, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης S.T.C.W. όπως τροποποιήθηκε και ισχύει και οφείλουν να εφαρμόζουν τις Αρχές, τις ρυθμίσεις και τα πρότυπα τήρησης και εκτέλεσης φυλακής που καθορίζονται από τη Σύμβαση.

ΑΡΘΡΟ 5

Οι αρμόδιες Αρχές για τον έλεγχο εφαρμογής του παρόντος και οι κυρώσεις κατά των παραβατών καθορίζονται από τα άρθρα 5 και 9 του Ν. 1314/83 (Α2).

ΑΡΘΡΟ 6

Η ισχύς του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε τη δημοσίευσή του. ■

Τεχνικές
προσαρμογές
με βάση τις
τροποποιήσεις
στη SOLAS



Νέες διεθνείς απαιτήσεις για την ασφάλεια των B.C.

Νέες ρυθμίσεις για την ασφάλεια των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου υιοθετήθηκαν από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), επί τη βάσει των τροποποιήσεων που έχουν γίνει στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής εν θαλάσση (SOLAS). Τα μέτρα που υιοθετούνται θα αρχίσουν να ισχύουν από την 1η Ιουλίου του 1999. Συμφώνως προς σχετική διευκρινιστική εγκύκλιο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών οι νέες ρυθμίσεις συνίστανται στα εξής:

Νέο κεφάλαιο XII «Additional safety measures for bulk carriers» στη SOLAS

- Το νέο κεφάλαιο που υιοθετήθηκε από τη Διάσκεψη, είναι προϊόν εντατικής εργασίας την τελευταία 3ετία, πιέσεων του IACS και τελικού συμβιβασμού χωρών με αντίθετες απόψεις ως προς την αναγκαιότητα και πρακτικότητα των μέτρων.
Με το νέο κεφάλαιο που περιέχει 11 κανονισμούς καθιερώνονται πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για νέα και υπάρχοντα bulk carriers, με σημαντικότερα εκείνα που συμβάλλουν στην επιβίωσή τους σε περίπτωση κατακλύσεως του Νο1 κύτους.
- Τα μέτρα θα εφαρμοσθούν από 1 Ιουλίου 1999 σε νέα πλοία (όσα ναυπηγηθούν την 1.7.1999 ή αργότερα) και υπάρχοντα (όσα θα έχουν ναυπηγηθεί νωρίτερα) μήκους 150 μ. και άνω. Με εξαίρεση ορισμένες διατάξεις που θα έχουν γενική εφαρμογή, στόχος των μέτρων είναι τα «bulk carriers of single side skin construction (a cargo hold bounded by the side shell) with single deck, top side tanks and hopper side tanks in cargo spaces, intended primarily to carry solid bulk cargoes».
- Υπάρχοντα πλοία για να μπορούν να μεταφέρουν φορτία με πυκνότητα 1.780 kg/m³ και άνω, πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις ευσταθείας μετά από βλάβη και αντοχής κατασκευής στην περιοχή του πωραίου κύτους, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του κανονισμού 3. Αντί ενισχύσεων στην κατασκευή μπορούν να εφαρμοσθούν περιορισμοί στη μέθοδο φορτώσεως και στην ποσότητα φορτίου. Bulk carriers με ανεπαρκή αριθμό εγκαρσίων φρακτών στο χώρο φορτίου, μπορούν να συμμορφώνονται με εναλλακτικές απαιτήσεις.
- Η συμμόρφωση των πλοίων με τις πρόσθετες απαιτήσεις θα επιβεβαιώνεται με εγγραφή στο booklet με πληροφορίες και οδηγίες για την αποφυγή κοπώσεων του σκάφους που προβλέπεται από τον αναθεωρημένο κανονισμό VI/7 (ως παράγραφος 17).
- Σημειώνεται ότι ο IACS έχει ανακοινώσει την εφαρμογή των απαιτήσεων για νέα και υπάρχοντα πλοία από 1.7.1998 και διαφοροποιημένο χρονοδιάγραμμα συμμορφώσεως πλοίων κάτω των 20 ετών.

Τροποποιήσεις στο ESP

- Η Διάσκεψη υιοθέτησε και τροποποιήσεις στις Guidelines on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and

Oil Tankers για να εναρμονισθούν με τις επιθεωρήσεις του IACS που ετέθησαν σε ισχύ την 1.1.1997 (Unified Requirement UR Z10.2 (rev. 5)).

- Με τις τροποποιήσεις καθιερώνονται από 1.7.1999 αυστηρότερες και συχνότερες επιθεωρήσεις του σκάφους και προστίθεται στις οδηγίες νέο κεφάλαιο που προβλέπει τη χωρίς καθυστέρηση και πλήρη επισκευή ζημιών και φθορών στα κύττα των bulk carriers.

Συμμόρφωση με τον κανονισμό XII/5

- Με σύστασή της η Διάσκεψη κάλεσε τις κυβερνήσεις για τους σκοπούς του κανονισμού 5 του νέου κεφαλαίου XII να εξασφαλίσουν ότι όλα τα νέα single side skin bulk carriers μήκους 150 μ. και άνω, ανεξάρτητα αν είναι εντεταγμένα ή όχι σε κλάση Νηογνώμονα μέλους του IACS, να συμμορφωθούν με τα ακόλουθα Unified Requirements του IACS:
 - S17 Longitudinal Strength of Hull Girder in Flooded Condition for single side skin bulk carriers
 - S18 Evaluation of Strengthening of Corrugated Transverse Watertight Bulkheads for single skin bulk carriers considering hold flooding και
 - S20 Evaluation of allowable hold flooding for single side skin bulk carriers considering hold flooding.

Πρότυπα αντοχής φρακτών και διπυθμένων bulk carriers

Με απόφαση της Διάσκεψης υιοθετήθηκαν για τους σκοπούς της εφαρμογής από 1.7.1999 του κανονισμού 6 του νέου κεφαλαίου XII (ως προηγούμενη παράγραφος 5) τα Unified Requirements του IACS S19 «Evaluation of scantlings of the transverse watertight vertically corrugated bulkhead between the two foremost cargo holds» και S22 «Evaluation of allowable hold loading of the foremost cargo hold».

Enhanced surveys carried out prior to entry into force of the amendments

Με σχετική Απόφαση της Διάσκεψης επιτρέπεται από 1.7.1999 υπάρχοντα bulk carriers στα οποία εφαρμόζεται ο κανονισμός XII/7 να μεταφέρουν φορτία πυκνότητας 1.780 kg/m³ και άνω μόνον εφόσον έχουν υποβληθεί σε περιοδική επιθεώρηση ισοδύναμη της περιοδικής επιθεώρησης σύμφωνα με το ESP, πριν την 1.1.1986 (ημερομηνία θέσεως σε εφαρμογή για τον IMO του ESP).

Recommendation on loading Instrument

Με σχετική Απόφαση της Διάσκεψης γίνεται σύσταση το loading instrument που απαιτείται από 1.7.1999 για όλα τα bulk carriers μήκους 150 μ. και άνω να εγκρίνονται σύμφωνα με το Recommendation No 45 του IACS και να εξασφαλισθεί ότι τα ήδη εγκατεστημένα όργανα έχουν εγκριθεί σύμφωνα με πρότυπα Νηογνώμωνων. Διευκρινίζεται ότι η απαίτηση αφορά «Loadicator» και όχι «Hull stress monitoring system».

«Ερμηνεία του ορισμού «bulk carrier»

Μετά από επιστημονικές για την ασφάλεια του ορισμού του bulk carrier που προβλέπεται από τον κανονισμό IX/1.6 (ISM Code) της SOLAS, η Διάσκεψη υιοθέτησε την ακόλουθη ερμηνεία για τους σκοπούς των κεφαλαίων IX και XII: «Bulk carrier means ship constructed with single deck, top side tanks and hopper side tanks in cargo spaces and intended primarily to carry dry cargo in bulk or ore carriers or combination carriers».

Με τον ορισμό (για τον οποίο επιφυλάχθηκαν οι ΗΠΑ, Καναδάς και Λιβερία) διευκρινίζεται ότι το βασικό κριτήριο χαρακτηρισμού είναι η σχεδίαση (πρισματική μέση τομή) και όχι η δυνατότητα για μεταφορά bulk cargoes πυκνότητας άνω των 1.780 kg/m³ ή μικρότερη, δηλαδή γενικά bulk cargoes.

Κατά συνέπεια, πλοία χωρίς top side tanks ή χωρίς hopper side tanks ή άλλη διαφορετικής σχεδίασεως, δεν θα θεωρούνται bulk carriers για τους σκοπούς του ISM Code και έχουν υποχρέωση εφοδιασμού με πιστοποιητικά ISM μέχρι 1.7.2002 και όχι μέχρι 1.7.1998. Η ΕΕΕ ζήτησε από το YEN να αποδεχθεί την ερμηνεία και να δώσει σχετικές οδηγίες στους Νηογνώμονες.

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι αν διατηρηθούν και στην πράξη οι επιφυλάξεις των τριών χωρών, μπορεί να προκύψουν προβλήματα σε πλοία που καταπλέουν στα λιμάνια τους από τη διαφορετική ευρεία ερμηνεία τους του ορισμού «bulk carrier».

Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers

Την 1.7.1998 προβλέπεται να τεθεί σε ισχύ ο αναθεωρημένος κανονισμός VI-7 «Loading, unloading and stowage of bulk cargoes» της SOLAS που υιοθετήθηκε την 1.6.1996. Ο κανονισμός μεταξύ άλλων καθιστά υποχρεωτική την κατάθεση σχεδίου φορτώσεως στην αρμό-

δια Αρχή του λιμανιού (συνήθως για το Port State Control) και επιβεβαιώνει το δικαίωμα του πλοιάρχου να διακόπτει τη φόρτωση εάν η εγκατάσταση υπερβεί τα συμφωνηθέντα και να ενημερώνει την Αρχή για να παρέμβει.

Ο ανωτέρω κανονισμός παραπέμπει για περισσότερες λεπτομέρειες στον Κώδικα Πρακτικής για την Ασφαλή Φόρτωση και Εκφόρτωση Bulk Carriers, όπως υιοθετήθηκε μεταγενέστερα από την πρόσφατη Assembly. Ο κώδικας σκοπό έχει να βοηθήσει όσους έχουν ευθύνη για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση του πλοίου να διεκπεραιώσουν τα καθήκοντά τους. Ειδικότερα αναφέρεται σε θέματα καταλληλότητας πλοίων και εγκαταστάσεων, διαδικασιών μεταξύ πλοίου και ξηράς πριν την άφιξη του πλοίου, πριν την έναρξη εργασιών χειρισμού φορτίου, πριν τη φόρτωση / εκφόρτωση φορτίου, καθώς και στο χειρισμό έρματος.

Με την υιοθέτηση του κώδικα, καταργούνται οι προηγούμενες για το θέμα εγκυκλίους του IMO και καλύπτεται το αντικείμενο της Εγκυκλίου ΕΕΕ υπ' αριθμ. 4342/17.8.95 «Φόρτωση και εκφόρτωση χύδην φορτίων - ship shore safety checklist».

Guidance for ship's crew and terminal personnel for bulk carrier safety

Η Σύνοδος υιοθέτησε με Σύσταση τις σχετικές Οδηγίες για την καθοδήγηση του πληρώματος του πλοίου και του προσωπικού εγκαταστάσεων για τον έλεγχο των βασικών περιοχών των bulk carriers που υπόκεινται σε διάβρωση ή σε ζημιές. Οι οδηγίες προβλέπουν τον τακτικό έλεγχο των κυτών και των καλυμμάτων τους, καθώς και των δεξαμενών έρματος για τον εντοπισμό είτε ζημιών μετά από φορτοεκφόρτωση είτε άλλων φθορών (ρωγμών, διαβρώσεως) που μπορεί να εμφανισθούν ή επιδεινωθούν κατά τη διάρκεια ισχύος των πιστοποιητικών.

Τα τελικά κείμενα των αποφάσεων του IMO αναμένεται να κυκλοφορήσουν εν καιρώ. Τα κείμενα, όπως υιοθετήθηκαν από τη Διάσκεψη και την Assembly, καθώς και το κείμενο του κανονισμού VI/7 που αναφέρεται στην παράγραφο 17, ευρίσκονται στα Γραφεία της ΕΕΕ στη διάθεση των Μελών. Επειδή το αντικείμενό τους ρυθμίζεται και από unified requirements του IACS σκόπιμο είναι, όταν προκύπτει ανάγκη, να ζητούνται οι οδηγίες των Νηογνώμωνων. ■

Παντελής Σφηνιάς

Συνέντευξη στον
Χάρη Παυλίδη

Αρκούν πέντε λεπτά για να αντιληφθεί ο συνομιλητής του Παντελή Σφηνιά, ότι έχει απέναντί του έναν επιχειρηματία που οι στόχοι δεν έχουν να κάνουν μόνο με το κέρδος αλλά και με το ρίσκο μιας επένδυσης που από όποια οπτική γωνία το δει κάποιος αποτελεί κεφάλαιο εθνικό.

Ο μεγαλομέτοχος των Minoan Lines και πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας «άνοιξε τα χαρτιά» του στα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» και μίλησε για την αγωνία του, όχι για την άρση του cabotage αλλά για το ενδεχόμενο, αν οι συνθήκες παραμείνουν ως έχουν, να μην υπάρξει ελληνικό ή ξένο επενδυτικό ενδιαφέρον.

Θεωρεί ότι ο κρατικός παρεμβατισμός αποτελεί τροχοπέδη για την ανάπτυξη των θαλάσσιων συγκοινωνιών, αλλά παράλληλα δεν είναι υπέρ της

Το κράτος τροχοπέδη στην



παντελούς απουσίας του κράτους. Μιλάει με πάθος για το νέο σύγχρονο απόκτημα των Minoan Lines και φυσικά για την ευχάριστη έκπληξη του καλοκαιριού που ήταν το «Highspeed».

Δεν κρύβει την ανησυχία του για τις ελλείψεις που παρουσιάζουν τα λιμάνια αλλά και τη δυσλειτουργία του κρατικού μηχανισμού που καταργεί τις όποιες προσπάθειες εκσυγχρονισμού καταβάλλει το ΥΕΝ.

Παρ' όλα αυτά δεν αρνείται ότι οι διαρθρωτικές αλλαγές πρέπει να ξεκινήσουν από τους ίδιους τους εφοπλιστές, ενώ χωρίς ενδοιασμό δηλώνει ότι ο μεγάλος αριθμός ακτοπλοϊκών εταιρειών αποδυναμώνει την εικόνα της ακτοπλοΐας. Μάλιστα πιστεύει ότι οι ακτοπλόοι θα έπρεπε να είναι λιγότεροι «από τα δάκτυλα του ενός χεριού».

Σ' αυτήν τη συνέντευξη ο Παντελής Σφηνιάς συνθέτει τα κομμάτια του παζλ που σχηματίζουν τη σημερινή εικόνα του κλάδου και προσθέτει στο τέλος και ένα κομμάτι αισιοδοξίας.

«Πιστεύω», θα πει, «ότι πάντα υπάρχει καιρός για μια τομή στο σημερινό τέλμα».

— Πιστεύετε ότι ο κρατικοπαρεμβατικός χαρακτήρας της Ελληνικής Ακτοπλοΐας αποτελεί τροχοπέδη για την ανάπτυξη της;

— Βεβαίως αποτελεί τροχοπέδη στην ανάπτυξη της αφού το κράτος, μέσω του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, καθορίζει και τη δράση των πλοίων άρα, δηλαδή, το μέγεθος που δημιουργείται από αυτήν τη δράση στα έξοδα αλλά και τα έσοδά τους. Αυτό καθορίζει το ναυτολόγιο που είναι το έσοδο του πλοίου.

Νομίζω ότι η αποφυγή παρεμβάσεων από το κράτος θα είναι ένα στοιχείο θετικό για την ελληνική ακτοπλοΐα χωρίς, βεβαίως, να οδηγεί στην παντελή απουσία του μια και οι συγκοινωνίες πάντα πρέπει να είναι υπό τον έλεγχο της πολιτείας. Απλώς θα πρέπει να είναι με σύγχρονο τρόπο, δηλαδή με προϋποθέσεις που θα δημιουργούν αυτό που θα έλεγε ο κάθε επενδυτής «νοικοκυριό στο σπίτι του».

— Ενδεχόμενη άρση του cabotage πριν από το 2004, θα βρει έτοιμο κράτος και πλοιοκτήτες;

— Με τις σημερινές προϋποθέσεις έχω μεγάλες αμφιβολίες αν και το πρόβλημα δεν είναι η άρση του cabotage, γιατί και

Ωστόσο, στα μεγάλα λιμάνια καταλαβαίνετε ότι οι συνθήκες επιβίβασης πολύ απέχουν από αυτές που θα φιλοδοξούσε η πατρίδα μας να προβάλει μέσα στην ευρωπαϊκή της παρουσία.

Δυστυχώς, είμαστε πάρα πολύ μακριά ακόμα. Και αυτό γιατί είτε έχουμε λιμάνια που βρίσκονται εντός των πόλεων οπότε δεν έχουμε τη δυνατότητα πρόσβασης, είτε είναι ίσως στην περιφέρεια. Και στην μία και στην άλλη περίπτωση οι δυνατότητες που περιγράφονται με την έννοια των Terminals είναι ουτοπία για ελληνικό λιμάνι.

Ποιες είναι οι εκτιμήσεις σας για την περσινή πορεία του Highspeed;

— Νομίζω ότι η πρωτοβουλία της MINOAN LINES με το Highspeed ήταν πρωτοπόρα.

Βεβαίως, η παρουσία του ήταν απαραίτητη στο επιβατικό κοινό κάτι που φάνηκε από τον τρόπο υποδοχής του. Παράλληλα, το επιβατικό κοινό υπήρξε και αυστηρός κριτής σε επεισόδια τα οποία πάντα υπάρχουν όταν οι πρωτοβουλίες σε νέα τεχνολογία γίνονται εδώ και τώρα.

Πιστεύω ότι η επόμενη χρονιά θα είναι ακόμη μεγαλύτερη.

ανάπτυξη της ακτοπλοΐας

τώρα μπορούσαν να έρθουν οι όποιοι ξένοι.

Η δική μου αγωνία είναι μήπως δεν έρθει να επενδύσει πριν ή μετά την άρση του cabotage κανείς πλέον Έλληνας ή ξένος επενδυτής γιατί οι συνθήκες που έχουν σήμερα στην εκμετάλλευσή τους τα πλοία είναι απαγορευτικές για επενδυτικές πρωτοβουλίες.

Εδώ δεν «βγαίνουν» τώρα τα πλοία που είναι, υποτίθεται, δεύτερης σειράς αφού είναι μεταχειρισμένα και αφού πολλά από αυτά έχουν μία... σεβαστή ηλικία. Πώς λοιπόν με αυτές τις συνθήκες εκμετάλλευσης των πλοίων θα μπορέσει να επενδύσει κάποιος σε πολύ μεγαλύτερα μεγέθη - αφού θα είναι καινούρια τα πλοία - και να τα εκμεταλλευτεί με προοπτική αποσβέσεων και κερδών;

— Επενδύσεις, όπως αυτή του Ikarus, αποτελούν μονόδρομο για την ελληνική ακτοπλοΐα;

— Πιστεύω πως ναι! Όμως, ταυτόχρονα, αποτελεί και ουτοπία ότι τέτοια πλοία θα έρθουν στην ακτοπλοΐα μας με τις σημερινές συνθήκες εκμετάλλευσης.

Παρ' όλα αυτά η υποδομή στα ελληνικά λιμάνια μάλλον δεν ευνοεί τέτοιες φιλόδοξες επενδύσεις...

Η υποδομή στα ελληνικά λιμάνια είναι μια άλλη αμαρτία. Δεν ξέρω γιατί η πολιτεία μας πασχίζει να φτιάξει καινούριους δρόμους, γεφύρια, αεροδρόμια και στον τομέα των λιμενικών παρεμβάσεων για νέες επενδύσεις είναι τόσο φειδωλή.

Εδώ σας είναι γνωστή η περιπέτεια πλοίων που, όπου και να προσεγγίζουν, το μέγιστο βάρος σε αυτή την προσέγγιση είναι η ικανότητα του πληρώματος να «πιάσει» στα τόσα πολλά νησιά που μας χάρισε ο Θεός.

Έγιναν όλες οι παρεμβάσεις που κρίθηκαν απαραίτητες ώστε να ελαχιστοποιηθούν τα τυχόν επεισόδια που παρουσιάζονται πάντα σε ό,τι κινείται. Πιστεύω ότι αυτό θα δικαιώσει το επιβατικό κοινό. Η περσινή χρονιά, από πλευράς οικονομικών αποτελεσμάτων, ήταν ικανοποιητική.

Βεβαίως, το μέγιστο πρόβλημα που παραμένει είναι η έλλειψη λιμενικών εγκαταστάσεων. Το φαινόμενο του Highspeed να είναι το μοναδικό πλοίο νέας τεχνολογίας που στα ταξίδια του προσεγγίζει χωρίς να πλαγιοδετεί - μοναδική πραγματικότητα στον κόσμο - είναι μια ατυχής πραγματικότητα. Φοβάμαι μήπως αυτές οι συνθήκες υποχρεώσουν την ιδιοκτησία του να αναζητήσει αλλού τη δράση του σε χώρους που οι έχοντες την ευθύνη των λιμενικών εγκαταστάσεων έγκαιρα αντιλαμβάνονται πώς και με ποιες διαδικασίες μπορούν να κερδίσουν τα πλοία αυτά της νέας τεχνολογίας. Εδώ, δυστυχώς, είμαστε ακόμη... μακάριοι σε αυτό τον τομέα.

— Από τις επαφές που έχετε με την πολιτική ηγεσία του YEN πώς κρίνετε ότι αντιμετωπίζει αυτά τα προβλήματα;

— Δεν θα μπορούσα να έχω παράπονο από το YEN. Συμπάσκει αναζητώντας λύσεις σε προβλήματα που καθυστερούν την πρόοδο. Δυστυχώς, όμως, μέσα σε αυτήν τη διαδαιδωδή κατάσταση συνεδριάζει το YEN, αποφασίζει, απευθύνεται σε νομαρχίες, σε περιφερειάρχες, αυτοί απευθύνονται στο ΥΠΕΧΩΔΕ, μετά πρέπει να πάνε στο Πολεμικό Ναυτικό, μετά γυρίζουν στην αρχαιολογία, δηλαδή μια τρέλα! Δυστυχώς, είμαστε στο μηδέν ακόμα.

— Αυτή η μετάβαση της ελληνικής ακτοπλοΐας προς τον εκσυγχρονισμό ποιες διαρθρωτικές αλλαγές απαιτεί;

— Για να μην κατηγορούμε πάντοτε τους τρίτους, οι διαρθρωτικές αλλαγές πρέπει να ξεκινήσουν από τους ίδιους τους εφοπλιστές της ακτοπλοΐας και δεν είμαι σίγουρος ως προς αυτό. Και εδώ, όπως συμβαίνει γενικότερα, στην ελληνική κοινωνία καθένας θέλει να είναι μόνος του.

Δυστυχώς, στα πλοία των ευρωπαϊκών μεγεθών αυτό είναι μια ουτοπία και, πολύ φοβάμαι ότι, με την παρέλευση του χρόνου, όλη αυτή η φιλόδοξη μοναχική δραστηριότητα θα γίνεται βορά σε δυνάμεις οι οποίες θα έχουν ξεπεράσει αυτά τα

μο και τις επιπτώσεις που γεύεται ο τουρίστας, θετικές ή αρνητικές;

— Ο μεγάλος αριθμός ακτοπλοϊκών εταιρειών ενισχύει ή αποδυναμώνει τη συνολική εικόνα;

— Σαφώς, την αποδυναμώνει. Εγώ, προσωπικά, έχω τονίσει τις αντιθέσεις των ακτοπλοϊκών εταιρειών και η άποψή μου είναι, αντί να υπάρχουν δεκάδες φορείς, ας είναι λιγότεροι από τα δάχτυλα του ενός χεριού.

Δυστυχώς, μέχρι στιγμής και γι' αυτό αισθάνομαι και



Το νέο απόκτημα των Minoan Lines «IKARUS».

προβλήματα και έχοντας πια άλλες προϋποθέσεις δράσεως θα απορροφούν αυτές τις δονκιχωτικές φιλοδοξίες.

Ελπίζω να μη δικαιωθώ και να αλλάξει κάτι ώστε η ελληνική ακτοπλοΐα να είναι σε ελληνικά χέρια. Αυτό είναι πολύ σημαντικό γιατί αγγίζει και την εθνική μας υπόσταση.

— Είχατε πει ότι ο ΕΟΤ είναι δέσμιος των ξενοδόχων. Αυτή η δήλωση ισχύει;

— Το πρόβλημά μου δεν είναι αν ο ΕΟΤ είναι δέσμιος των ξενοδόχων ή όχι. Το πρόβλημα είναι ότι ο ΕΟΤ αγνοεί την ακτοπλοΐα και επειδή δεν περιμένουμε τίποτε να μας δώσει, θα έλεγα πολύ απλά ότι ο ΕΟΤ πρέπει να δει και αυτός τα λιμάνια. Σε ποια κατάσταση είναι δηλαδή και ας μην τον απασχολούν μόνο τα αεροδρόμια, οι χερσαίες συγκοινωνίες και ότι άλλο είναι στην αρμοδιότητά του... Γιατί ο τουρισμός θέλει προϋποθέσεις που πρέπει να φροντίζονται σε όλη την έκτασή του. Ιδιαίτερα όταν η ακτοπλοΐα είναι ο δεύτερος δρόμος εισόδου και εξόδου από τη χώρα μας μετά το αεροπλάνο. Πώς λοιπόν ο ΕΟΤ αγνοεί αυτόν το δεύτερο δρό-

μο απογοήτευση, δεν έχω καταφέρει παρά μόνο το να το επαναλαμβάνω διαρκώς και, βεβαίως, κατά καιρούς ακούμε κάποιες κουβέντες από συναδέλφους προς αυτή την κατεύθυνση.

Στην ουσία, όμως, της κουβέντας καταλαβαίνει κανείς ότι είναι πολύ φιλόδοξο και μόνο να τα αναφέρει κανείς ως τη μοναδική λύση στο πρόβλημα που υπάρχει.

Όμως, πιστεύω ότι πάντα υπάρχει καιρός για μια τομή στο σημερινό τέλμα. Κάποιοι μπορεί να τα καταφέρουν και μέσα σε αυτό το σκληρό τοπίο να δημιουργούν θετικά αποτελέσματα επιχειρηματικής δράσης.

Θα ήταν παράλειψή μου να μην ευχηθώ καλή πορεία στην επανέκδοση των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», ενός περιοδικού που ιστορικά έχει κάνει μια διαδρομή που όλοι μας τιμήσαμε.

Εγώ θυμάμαι ότι στις αρχές της καριέρας μου ήταν το μόνο ναυτιλιακό περιοδικό που διάβασα με σεβασμό στην ύλη του.

Εύχομαι η νέα του πορεία να ευοδωθεί και για το καλό της ναυτιλίας μας. ■

Το cabotage

και οι Έλληνες ναυτικοί

Τι υποστηρίζει ο γενικός γραμματέας
της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας κ. Γιάννης Χαλάς

Στις 27 του μηνός είναι προγραμματισμένη στις Βρυξέλλες η συνάντηση του επιτρόπου Μεταφορών Νιλ Κίνκο με εκπροσώπους των κυβερνήσεων των χωρών - μελών της Ε.Ε.

Αντικείμενο της συνάντησης θα είναι η άρση του καμποτάζ στις θαλάσσιες συγκοινωνίες, καθώς και οι θέσεις για την απασχόληση των κοινοτικών ναυτικών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Τον περασμένο μήνα αντιπροσωπεία της «Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας» συναντήθηκε με τον κοινοτικό επίτροπο και του παρουσίασε τις θέσεις των Ελλήνων ναυτικών για το καμποτάζ. Επικεφαλής της αντιπροσωπείας της ΠΝΟ ήταν ο γραμματέας Γιάννης Χαλάς.

Η ΠΝΟ έχει αναδείξει το καμποτάζ σε μείζονος σημασίας θέμα και κορυφαία προτεραιότητα των δραστηριοτήτων της, σε εθνικό όσο και κοινοτικό επίπεδο.

Από την άρση του καμποτάζ θα προκύψουν προβλήματα στην αγορά εργασίας των Ελλήνων ναυτικών, ιδιαίτερα για τον κλάδο του προσωπικού γενικών υπηρεσιών και συναφών ειδικοτήτων, δηλαδή οικονομικοί αξιωματικοί, ηλεκτρολόγοι, φροντιστές, μάγειροι, θαλαμηπόλοι και προσωπικό τροφοδοσίας.

Για το κορυφαίο αυτό θέμα και τη διασφάλιση των σημερινών και μελλοντικών θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτικών, ο Γ. Χαλάς υποστηρίζει:

«Είναι γνωστό ότι οι κλάδοι της επιβατηγού ναυτιλίας μας απασχολούν περί τους 20.000 Έλληνες ναυτεργάτες και αποτελούν, θα έλεγε κανείς, τη δεξαμενή των θέσεων εργασίας για τους συναδέλφους μας, δεδομένου ότι τα τελευταία χρόνια οι ευκαιρίες απασχόλησης στη φορτηγού ναυτιλία έχουν σημειώσει δραματική μείωση σε βαθμό που η ανεργία στο χώρο αυτό να λαμβάνει ημέρα με την ημέρα εκρηκτικές διαστάσεις. Κατά συνέπεια, η διατήρηση των θέσεων εργασίας στην επιβατηγού ναυτιλία καθίσταται σήμερα περισσότερο από άλλο επιτακτική και αδήριτη ανάγκη.

Είναι, επομένως, πέραν κάθε λογικής αμφιβολίας ότι, μετά τη λήξη των μεταβατικών ρυθμίσεων που προβλέπονται από το σχετικό Κανονισμό για την ελληνική ναυτιλία, δηλ. 1 Ιανουαρίου 1999 για τα κρουαζιερόπλοια και 2004 για τα ακτοπλοϊκά πλοία, θα χαθούν θέσεις εργασίας που καλύπτονται σήμερα από Έλληνες ναυτεργάτες. Και ο λόγος είναι απλός. Πλοία - κρουαζιερόπλοια και ακτοπλοϊκά - των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης επανδρωμένα με φθηνά αλλοδαπά πληρώματα θα έχουν το δικαίωμα

άσκησης καμποτάζ στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο. Η δυσμενής αυτή εξέλιξη προσλαμβάνει ακόμη μεγαλύτερες διαστάσεις δεδομένου ότι δικαίωμα άσκησης καμποτάζ θα έχουν όχι μόνο τα πλοία που είναι υπολογημένα στο πρώτο υπολόγιο των κρατών-μελών της Ένωσης αλλά πλοία δευτέρων υπολογίων όπως DIS (Δανίας), GIS (Γερμανίας) κ.λπ. Εκτιμούμε ότι ο Έλληνας ναυτεργάτης θα εκτοπιστεί από τα ελληνικά επιβατηγά πλοία και οι θάλασσές μας θα κατακλυστούν από χαμηλόμισθα τριτοκοσμικά πληρώματα που, όπως είναι γνωστό, απασχολούνται στα παραπάνω πλοία. Κάτω από αυτές τις συνθήκες καθεστώςτος άνισου και αθέμιτου ανταγωνισμού η ελληνική επιβατηγού ναυτιλία θα οδηγηθεί σε μαρασμό με συνέπεια την απώλεια των θέσεων εργασίας που σήμερα κατέχουν οι Έλληνες ναυτεργάτες».

Αμυντική σημασία

Για την αμυντική σημαία των νησιών του Αιγαίου, ο γραμματέας της ΠΝΟ αναφέρει:

«Πέραν της ανάγκης διατήρησης των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών μετά την πλήρη φιλελευθεροποίηση των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών-μελών της Ένωσης που υπαγορεύεται από λόγους κοινωνικής συνοχής, λόγοι στρατηγικής και αμυντικής σημασίας καθώς επίσης γενικότερης οικονομικής σπουδαιότητας για τα νησιά του ελληνικού αρχιπελάγους επιβάλλουν τη θωράκιση των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών.

Οφείλουμε να υπογραμμίσουμε με ιδιαίτερη έμφαση ότι το καμποτάζ για την Ελλάδα διεκδικεί μία μοναδικότητα μεταξύ των κρατών-μελών της Ένωσης της Νότιας Ευρώπης, γιατί καμιά άλλη ναυτιλία - με εξαίρεση ίσως την ιταλική που απασχολεί μικρό αριθμό Ιταλών ναυτεργατών - δεν συγκεντρώνει 20.000 θέσεις εργασίας. Από την άλλη μεριά, οι χώρες της Βόρειας Ευρώπης έχουν ήδη απελευθερώσει το καμποτάζ τους και δεν έχουν το παραμικρό ενδιαφέρον για το πρόβλημά μας, αλλά αντίθετα, ευελπιστούν για νέες ευκαιρίες επιχειρηματικής δράσης, ενδεχομένως και στην Ελλάδα. Ύστερα από τα παραπάνω είναι προφανές ότι το μείζον θέμα του καμποτάζ είναι καθαρά ελληνικό και σαν τέτοιο οφείλουμε όλοι να το αντιμετωπίσουμε σε εθνικό - κυβέρνηση, πολιτικά κόμματα, εφοπλιστές και ναυτεργάτες - όσο και σε κοινοτικό επίπεδο».

Η δημιουργία μιας καινούριας ένωσης ίσως να μην αποτελούσε σημαντική είδηση αν δεν συνέβαινε αυτή η «γέννηση» να συμπιέσει χρονικά με την «αναγέννηση» και τον επιχειρούμενο εκσυγχρονισμό της ακτοπλοΐας.

Η Π.Ε.Ν.Π.Α. ιδρύθηκε ακριβώς 80 χρόνια από της συστάσεως του Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων, της οποίας μέχρι πρότινος όλοι ήταν μέλη.

Τη νεοϊδρυθείσα ένωση συγκροτούν άνω των 60 ναυτικών πρακτορείων απ' όλη την Ελλάδα, κάτι που υποδηλώνει και τα βαθύτερα αίτια της κίνησης, τα οποία θα πρέπει να ερμηνευθούν με βάση τις ραγδαίες εξελίξεις που έχουν δρομολογηθεί τους τελευταίους μήνες προς την κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού της ακτοπλοΐας. Άρα, δεν θα πρέπει να μιλήσει κανείς για διάσπαση αλλά για μια αναγκασία και αναπόφευκτη κίνηση για την αντιμετώπιση εξειδικευμένων αναγκών και προσαρμογή σ' ένα υπό διαμόρφωση καινούριο πλαίσιο άσκησης του επαγγέλματος του ναυτικού πράκτορα.

Τα προβλήματα παραμένουν ίδια και τότε που η επίλυσή τους ανήκε στη δικαιοδοσία (αν μπορεί κανείς να χρησιμοποιήσει αυτή την έκφραση) του Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων και τώρα που η ευθύνη για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της ακτοπλοΐας περνάει στην Π.Ε.Ν.Π.Α. Η διαφορά όμως είναι ποιοτική αφού η Π.Ε.Ν.Π.Α. έχει τώρα τη δυνατότητα να ασχοληθεί πιο ειδικά μ' αυτά και να λειτουργήσει με διαφορετικούς προσανατολισμούς και με διαφορετική στρατηγική και τούτο γιατί η ειδοποιός διαφορά έναντι του προηγούμενου σωματείου είναι η ομοιογένεια των μελών του.

Ηλεκτρονικές κρατήσεις

Όμως μας είπε ο πρόεδρος της Π.Ε.Ν.Π.Α. Ανδρέας Πανάγος, ο οποίος έχει διατελέσει και πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων, οι στόχοι παραμένουν οι ίδιοι. Το μόνο που αλλάζει είναι η μεθόδευση για την επίλυση των προβλημάτων αλλά και η ουσιαστική προσπάθεια στήριξης για την αλλαγή του σκηνικού που επιχειρεί το υπουργείο.

ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Ιδρύθηκε νέα ένωση
ναυτικών πρακτόρων...

του Χάρη Παυλίδη



Σημαντικές και ιστορικές, θα λέγαμε, εξελίξεις σημειώθηκαν στις αρχές του μηνός στο χώρο της ελληνικής ακτοπλοΐας με την ίδρυση της Πανελλήνιας Ένωσης Ναυτικών Πρακτόρων Ακτοπλοΐας (Π.Ε.Ν.Π.Α.).

«Πρωταρχικός μας στόχος, μας είπε ο κ. Α. Πανάγος, είναι η εφαρμογή της ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων η οποία θα φέρει τη μεγάλη αλλαγή στις θαλάσσιες συγκοινωνίες και ουσιαστικά θα αναβαθμίσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες».

Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι ο πρόεδρος της Π.Ε.Ν.Π.Α. είναι από τους ένθερμους υποστηρικτές της ηλεκτρονικής κράτησης, όπως επίσης και της κάρτας επιβίβασης.

«Η κάρτα επιβίβασης θεωρώ ότι συμπληρώνει το στρατηγικό σχεδιασμό και αναβαθμίζει όχι μόνο το επάγγελμά μας αλλά την άνετη και χωρίς προβλήματα διακίνηση του επιβατικού κοινού».

Και φύλλο ποιότητας

Αυτοί οι στόχοι που, άλλωστε, βρίσκονται στο στάδιο της τελικής υλοποίησης από πλευράς υπουργείου, συμπληρώνονται και από την εφαρμογή από την Π.Ε.Ν.Π.Α. του φύλλου ποιότητας που υποχρεωτικά θα έχουν τα πρακτορεία που ανήκουν στην ένωση.

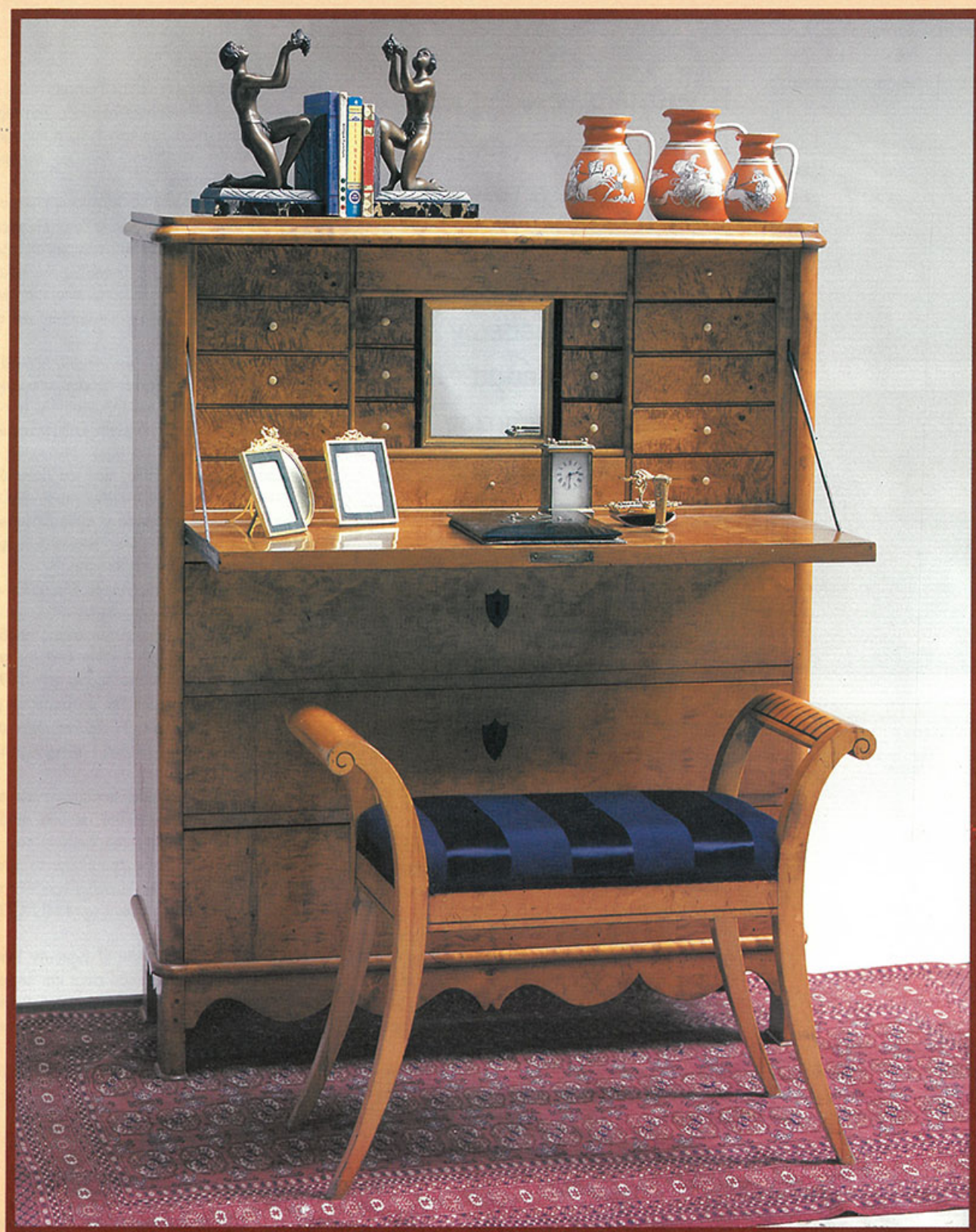
«Επιθυμία μας είναι πολύ σύντομα τα μέλη μας να εφοδιαστούν με το φύλλο ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών, ώστε ο επιβάτης να αισθάνεται ασφαλής από την ώρα που διαβαίνει την πόρτα του πρακτορείου».

Το πρόβλημα των λιμανιών η Π.Ε.Ν.Π.Α. το αξιολογεί ως ένα από τα πλέον σημαντικά και αυτό γιατί η υπάρχουσα κατάσταση δυσχεραίνει το έργο του ναυτικού πράκτορα σε σημαντικό βαθμό. Πάντως η κρισιμότητα (λόγω του μεταβατικού σταδίου της ακτοπλοΐας) των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί πράκτορες αυξάνει και το βαθμό ετοιμότητας της ένωσης, η οποία καλείται να συνεργαστεί με την πολιτεία και τους άλλους φορείς με βάση νέες αντιλήψεις.

«Η Π.Ε.Ν.Π.Α., σημειώνει ο Α. Πανάγος, θα συνεργαστεί με το ΥΕΝ και την Ένωση Εφοπλιστών, έχοντας θέσεις και καταθέτοντας επεξεργασμένες προτάσεις. Ο ρόλος μας πρέπει να είναι και θα είναι καθοριστικός για την ανάπτυξη της ακτοπλοΐας, αφού ο ναυτικός πράκτορας έχει αποδείξει ότι βάσει το προσωπικό του συμφέρον στο ίδιο επίπεδο με το συμφέρον των ακτοπλόων και της ακτοπλοΐας».

Και καταλήγοντας επισημαίνει:

«Η αγωνία μας είναι κοινή με τους πλοιοκτήτες και θέλω να πιστεύω και με την ηγεσία του υπουργείου. Ο εκσυγχρονισμός είναι μονόδρομος και πρέπει όλοι μαζί να δώσουμε κάτι παραπάνω, ώστε η άρση του cabotage να μας βρει δυνατούς σε όλα τα επίπεδα. Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, πρέπει να ξέρετε, είναι και δική μας υπόθεση».



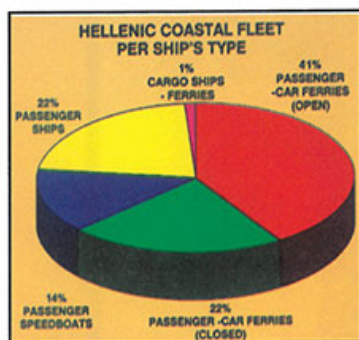
VICTORIANA

antiquities

ANNY LAMBROU

5, N. DOUKA STR. KOLONAKI, ATHENS 106 74

TEL. & FAX : 72 32 660 * HOME : 72 13 865



του Χαρ. Μυλωνά
προέδρου του Association
of Cypriot Ship owners

**Η ναυτιλία γενικώς και
ιδιαίτερα η ελληνική
ναυτιλία διέρχεται σήμερα
μια περίοδο δομικών
αλλαγών ως αποτέλεσμα
εξωτερικών πιέσεων αλλά
και ως αποτέλεσμα
εγγενών παραγόντων
χαρακτηριστικών της
ναυτιλίας μας.
Θα χωρίσω τα θέματα
αυτά σε τρεις ενότητες.
Πρώτη είναι:**

Πιέσεις πάνω στο πλοίο και τη διαχείρισή του

Οι πιέσεις και οι έλεγχοι προέρχονται από μια σωρεία ποικιλόμορφων οργανισμών, όπως Νοηγώμονες, Λιμενικές Αρχές, από τις αρχές της Σημείας και τόσους άλλους.

Για να φορτώσει το πλοίο σας από τη Βραζιλία, αν είναι πέραν των 15 ετών, θα πρέπει να επιθεωρηθεί από κάποιον επιθεωρητή άλλου Νοηγώμονος και όχι από το Νοηγώμονα που παρακολουθεί το πλοίο, παράλληλα με την παρουσία του λιμενικού αξιωματικού.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση και συγκεκριμένα του κ. SALVARA-NI, εκπαιδεύει επιθεωρητές οι οποίοι θα

ελέγχουν πολύ σύντομα αν το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης με τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης εδόθη καλώς στο πλοίο και επίσης αν η πραγματική κατάστασή του ανταποκρίνεται στα όσα αναγράφονται στα πιστοποιητικά.

Με αυτές τις συνεχείς επιθεωρήσεις πλοίων από τις διάφορες Αρχές, στην ουσία ο ένας ελέγχει τον άλλο αν κάνει καλά τη δουλειά του, με αποτέλεσμα οι Αρχές που εκδίδουν πιστοποιήσεις να αναγκάζονται να αναβαθμίσουν τις υπηρεσίες τους και οι επιθεωρήσεις να είναι πλέον λεπτομερείς και εμπειροστατωμένες.

Αυτό δυνατόν να έχει και τη θετική πλευρά του, διότι ελέγχει και ρυθμίζει που προάγουν την ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και την αποδοτικότητα της επιχείρησης είναι καλοδεχούμενοι.

Πολλές φορές όμως είναι θέμα προσωπικής εκτίμησης του επιθεωρητή καθώς και του βαθμού σημασίας που αποδίδει ο κάθε επιθεωρητής. Και ακόμα, η εκπαίδευση που παρέχει ο κάθε Οργανισμός στους επιθεωρητές του μοιραίως προκαλεί διαφοροποιήσεις στην κρίση του επιθεωρητή.

Έτσι παρουσιάζεται μια αλληλεξάρτηση ή ένας συναγωνισμός στο ποιος θα ελέγξει ποιον, με αλυσιδωτή επαύξηση των πιέσεων με τελικό αποδέκτη το πλοίο. Και μέχρι σήμερα όλοι οι έλεγχοι κατευθύνονται προς αυτό. Από τον Ιούλιο του 1998 οι ρυθμίσεις και οι κανονισμοί δεν θα αφορούν μόνο το πλοίο αλλά για πρώτη φορά θα αγγίζουν απευθείας τη διαχείρισή του μέσω του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης.

Και για να συμπληρώσετε την εικόνα των ελέγχων και κανονισμών προσθέστε σε όλα αυτά και στους εσωτερικούς ελεγκτές στα γραφεία σας, τους γνωστούς Internal Auditors, προσθέστε το Designated Person και τον Quality Manager προσθέστε και το πρόσωπο που έχει την ευθύνη του EMERGENCY RESPONSE PLAN.

Και το ερώτημα γεννάται: Ο Καπετάν Γιάννης που έχει το μοναχοδάμπορο που είναι και πλοιοκτήτης και διαχειριστής και ναυλομεσίτης και λογιστής ή ακόμα ο Καπετάν Κώστας με τα 2 ή τρία πλοία του στο πλαγιόδρομο της Ακτής Μιαούλη θα μπορέσουν με την υφιστάμενη υποδομή τους να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της νέας ναυτιλίας μας;

Η ελληνική ναυτιλία στη νέα χιλιετία

Μήπως γεννιέται μια νέα επιχείρηση στον Πειραιά στα πρότυπα των σκανδιναβικών ή γερμανικών διαχειριστικών εταιρειών που θα στεγάζουν κάτω από μια ομπρέλα τους μικρούς στόλους για να εκμεταλλευτούν την οικονομία των μεγεθών (ECONOMIES OF SCALE);

Και κάτι περαιτέρω: Οι διάφοροι μικροί πλοιοκτήτες θα δεχθούν την ιδέα ότι κάποιος διαχειριστής θα διαχειρίζεται και θα αποφασίζει για τα πλοία τους. Ποια θα είναι η αντίδρασή τους;

Έλλειμμα Αξιοματικών

Δημογραφικές αλλαγές στις χώρες που παραδοσιακά προσφέρουν πληρώματα έχουν ως αποτέλεσμα όλο και λιγότεροι νέοι να στρέφονται προς τη θάλασσα με συνεπακόλουθο την έλλειψη πληρωμάτων και ειδικότερα την έλλειψη αξιοματικών.

Διάφοροι ειδήμονες ή ειδικοί, από Πανεπιστήμια μέχρι τις εργατικές ενώσεις, προβαίνουν σε διάφορους υπολογισμούς. Μια από τις τελευταίες προβλέψεις, αυτή του Warwick Institute αναφέρει πως «το έτος 2000 θα έχουμε 400.000 θέσεις περισσότερες από τους διαθέσιμους αξιοματικούς». Μια άλλη πολύ πιο αισιόδοξη μιλά για έλλειμμα 50.000 αξιοματικών μόνον.

Όποιος θέλει μπορεί να το πιστέψει ή και να διαφωνήσει. Ίσως είναι θέμα χειρισμού των αριθμών στο computer. Ένα όμως είναι σίγουρο. **Ότι τα πλοία αυξάνονται και ο αριθμός των νέων αξιοματικών μειώνεται.**

Επιπρόσθετα υπάρχει ογκούμενη ανησυχία ανάμεσα στους ναυτιλιακούς κύκλους αναφορικά με την πραγματική ναυτική ικανότητα των προσφερόμενων αξιοματικών, ως επίσης και την πιστοποίηση της ναυτικής ικανότητας βάσει κοινώς αποδεκτών προτύπων. Η απάντηση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού στο θέμα ήταν η εισαγωγή των Προτύπων Εκπαίδευσης και Πιστοποίησης του γνωστού STCW 95. Πόσες όμως και ποιες είναι αυτές οι χώρες που θα μπορέσουν να μπουν στη Λευκή Λίστα του IMO μέχρι το 2002;

Πέραν των 6 ή 7 μεγαλύτερων χωρών που προσφέρουν ναυτικούς είναι μια άλλη πλειάδα χωρών που λαμβάνοντας ξεχωριστά την καθεμία βλέπουμε ότι δεν αποτελεί μεγάλο φυτώριο πληρωμάτων. Αλλά αν προστεθούν όλες μαζί συνεισφέρουν ένα σημαντικό μέρος του ναυτιλλόμενου κόσμου. Πλείστες αν όχι όλες, αυτές οι μικρές χώρες δεν έχουν υποδομή αλλά ούτε και την οικονομική ευχέρεια να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις του STCW 95. Τι θα γίνει; Το ερώτημα δεν απαντήθηκε ακόμα.

Αν το STCW 95 καταφέρει να καθορίσει ενιαία πρότυπα ναυτικής ικανότητας και πιστοποίησης είναι κάτι που περιμένουμε να δούμε στην πράξη. Μέχρι τότε όμως δύο πράγματα είναι βέβαια: α) Η έλλειψη ικανών αξιοματικών θα μεγαλώνει και β) οι μισθοί θα αυξάνονται συνεχώς. Για την Ελλάδα το πρόβλημα είναι γνωστό. Παραδοσιακά οι ναυτικοί προέρχονται από τα νησιά και είναι γνωστό το τραγούδι:

*Πάρε μηχανικό Μυτιληνιό, λαστρόμο Πειραιώτη
το ναύτη Συριανό και καπετάνιο Χιώτη.*

Κίνητρα, κίνητρα, κίνητρα

Όμως κοινωνικές αλλαγές προκάλεσαν μια μετακίνηση του νεότερου πληθυσμού μακριά από τα νησιά και ίσως ακόμα το επάγγελμα του ναυτικού δεν «φέρεται» μαζί του την κοινωνική καταξίωση που έφερε παλιά.

Ακούγονται ακραίες εκτιμήσεις ότι εφόσον δεν θα έχουμε καλούς αξιοματικούς κατ' επέκταση δεν θα έχουμε το τεchnοκρατικό προσωπικό για να επανδρώσει τα γραφεία μας. Άρα μοιραία η ελληνική ναυτιλία θα αφανιστεί και η ναυτιλιακή βιομηχανία θα πέσει στα χέρια των χωρών οι οποίες θα έχουν ικανό αριθμό ναυτικών για να επανδρώσουν τα πλοία και ακολούθως να στελεχώσουν τη διαχείριση των πλοίων στη στεριά.

Ενάντια στις πιο πάνω απαισιόδοξες εκτιμήσεις είναι η ανακαίνιση της Σχολής Πλοιάρχων Οινουσών και άλλα μέτρα που το Υ.Ε.Ν. λαμβάνει για τη ναυτική εκπαίδευση.

Αν ρωτήσετε όλους τους Έλληνες που ασχολούνται με τη ναυτιλία θα έχουν και καθένas μια άποψη κατά πόσο τα μέτρα που λαμβάνει η κυβέρνηση είναι ικανοποιητικά ή όχι.

Γ' αυτό δεν θα προσθέσω άλλη μια γνώμη. Απλώς θέλω να υπογραμμίσω τη βεβαιότητά μου ότι χρειάζονται τρία πράγματα: κίνητρα, κίνητρα, κίνητρα.

- Κίνητρα σε ελληνικό κρατικό επίπεδο
- Κίνητρα σε ευρωπαϊκό επίπεδο και
- Κίνητρα από τους πρωταγωνιστές της ναυτιλίας: τους εφοπλιστές και τις ναυτεργατικές οργανώσεις, που πρέπει να αρχίσουν να συνεισφέρουν και όχι μόνο να ζητούν.

Τα νέα οικονομικά δεδομένα

Τελευταίο όμως και σημαντικό στοιχείο είναι τα νέα χρηματοοικονομικά δεδομένα της εποχής μας και η μόρφωση της νέας γενιάς Ελλήνων πλοιοκτλητών.

Τα οικονομικά δεδομένα γύρω από τη ναυτιλία αλλάζουν ουσιαστικά. Σήμερα οι Τράπεζες και οι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί έχουν άφθονα χρήματα και η ρευστότητα κατακλύζει την αγορά.

Οι απλοί επενδυτές αποκτούν μία άνεση και μία συνάφεια με τη ναυτιλιακή βιομηχανία, αρχής γενομένης ίσως από τα K.S. Companies των Σκανδιναβών ή των K.G. partnerships των Γερμανών ή των διαφόρων θεσμικών επενδυτών της Αμερικής.

Και ακόμα πιο σπουδαιότερο τα παιδιά μας, με το νέο τύπο της μόρφωσής των, αρχίζουν να εξοικειώνονται με νέες οικονομικές τεχνικές με swaps, options, high yield bonds, equities και άλλα παρόμοια οικονομικά προϊόντα με ένα μακροπρόθεσμο ορίζοντα αποπληρωμής.

Τα δικά σας παιδιά ή οι κόρες μου δεν έχουν τελειώσει καμιά ναυτική σχολή και η μόρφωσή τους είναι περισσότερο σε οικονομικά παρά τεχνικά θέματα και εξειδικεύονται με Master's Degrees συνήθως στο City University για να χειρίζονται τις χρηματαγορές και να διευθύνουν επιχειρήσεις τύπου δημοσίων ανωνύμων εταιρειών και όχι τις γνωστές οικογενειακές επιχειρήσεις της ελληνικής ναυτιλίας.

Δεν είναι λίγοι αυτοί που έχουν ασχοληθεί ή σκέπτονται να επεκταθούν στους νέους τύπους χρηματοδότησης μέσα από χρηματιστήρια ή νέες πηγές αντιλήψεως ρευστών.

Και ερωτάται κανείς: Μήπως η ελληνική ναυτιλία ευρίσκεται σήμερα στο καθοριστικό σταυροδρόμι όπου οι παραδοσιακές πρακτικές, τα όρια και το προσδοκίς της παλαιά γενιάς δεν θα μπορούν να μας εξυπηρετήσουν στη νέα χιλιετία;

Μήπως ο Έλληνας πλοιοκτήτης που παραδοσιακά δουλεύει τα πλοία του στην ελεύθερη αγορά (ταξίδι προς ταξίδι) πρέπει τώρα να αλλάξει σύστημα για να εξασφαλίσει μακροπρόθεσμη εργασία ή συμβόλαιο μεταφοράς προκειμένου να υποστηρίξει τα μακροπρόθεσμα χρηματοοικονομικά σχέδιά του;

Μήπως η ελληνική προσαρμοστικότητα, η ευελιξία και η γρήγορη απόφαση που χαρακτήριζαν τη δοκιμασμένη ναυτική οικογένεια του παλαιού τύπου θα χαθεί μέσα από την αναμόρφωση της νέας ναυτιλιακής δομής ή μήπως η νέα γενιά θα καταφέρει να προσμερίξει τις παλιές αρετές και την πρακτική εμπειρία των πατεράδων με τις μοντέρνες τεχνικές διαχείρισης;

Η θέση της ελληνικής ναυτιλίας

Με αυτές τις παραμέτρους επανέρχομαι στο αρχικό ερώτημα:

«Ποια η θέση της ελληνικής ναυτιλίας στις θαλάσσιες μεταφορές της νέας χιλιετίας»

Πιστεύω ότι η συνταγή είναι γνωστή:

- α) Η αγγλική σκέψη και πρακτικότητα με την οποία προικίστηκαν τα παιδιά μας στα διάφορα Πανεπιστήμια και στην εξειδίκευσή των
- β) Αμερικάνικη οικονομικοτεχνική επιχειρηματικότητα με την οποία εξοικειώνεται η νέα γενιά των Ελλήνων πλοιοκτλητών και
- γ) Η πρωτοβουλία, ευελιξία και προσαρμοστικότητα που κληρονομούν από την οικογενειακή επιχείρηση θα φέρουν το προσδοκώμενο αποτέλεσμα.

Πιστεύω στη νέα γενιά και τις δυνάμεις της και πιστεύω στο μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας.

Ίσως την καλύτερη περιγραφή της τωρινής κατάστασης της ελληνικής ναυτιλίας την έδωσε ο Shakespear όταν έλεγε: «στις δουλειές του κάθε ανθρώπου υπάρχει πάντοτε η περίοδος ανακατατάξεων και αν καταφέρει να αρπάξει την ευκαιρία μπορεί να βρεθεί με τρανταχτά αποτελέσματα».

Και τώρα είναι η στιγμή των ανακατατάξεων στην ελληνική ναυτιλία.

MEMORIES

Τι είναι, αλήθεια, η ζωή χωρίς αναμνήσεις; Τι θα ήταν το σήμερα χωρίς το χθες; Ασφαλώς κανείς δεν πρέπει να προσκολλάται στο παρελθόν. Η ζωή συνεχίζεται. Καλό είναι, όμως, να γνωρίζει τι έγινε, πώς έγινε και γιατί έγινε στα περασμένα χρόνια. Εδώ, στα «Ναυτικά Χρονικά», θα σας δίνω την ευκαιρία να ταξιδέψετε στο χθες μέσα από το προσωπικό μου αρχείο. Και μην ξεχνάμε ότι «χθες» είναι και... χθες αλλά και πριν πολλά πολλά χρόνια.



Ο Σάββας Παπαπολίτης, ο Σοφοκλής Βενιζέλος και ο Στέφανος Στεφανόπουλος την εποχή των ζυμώσεων στο χώρο της Κεντρικής παρατάξεως. Ένας Πειραιώτης, ένας Κρης και ένας Ηλείος «τα λένε» με φόντο την Ελλάδα...



Ο αξέχαστος Αντώνης Τρίτσης βραβεύει με το μετάλλιο του Δήμου Αθηναίων την κ. Νίκη Γουλανδρή. Ο Τρίτσης ήταν εκείνος που άρχισε να ξαναδίνει στο Δήμο Αθηναίων τη λαμπρότητα που του έπρεπε. Και ο Δημήτρης Αβραμόπουλος απεδείχθη άριστος συνεχιστής...



Πέρασαν κι όλες δεκαπέντε χρόνια! Μιχάλης Περατικός, Στάθης Γουρδομιχάλης, Σταύρος Νταϊφάς και Γιώργος Φουστάνος, σε συνέντευξη Τύπου στα γραφεία της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών.



Ο πρόωρα χαμένος Παύλος Βαρδινογιάννης, προεδρεύει του «Οικονομικού Οργανισμού Ελληνο-αραβικής Συνεργασίας, που εξελίχθηκε σε «Ελληνο-αραβικό Επιμελητήριο». Οι μπίρες στο τραπέζι του Συμβουλίου δείχνουν ότι οι παλιότεροι συνδύαζαν «Το ωφέλιμον μετά του τερπνού»...



Στις 17 Μαρτίου 1959 επιστρέφει στην Ελλάδα ο θρυλικός «Διγενής», ο στρατηγός Γεώργιος Γρίβας, που οδήγησε τους Κυπρίους στον αγώνα για την ανεξαρτησία. Τον υποδέχεται ο πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής, που μετά 15 χρόνια, το 1974, στον ίδιο χώρο, θα υποδεχθεί, πάλι ως πρωθυπουργός, τον Μακάριο, που ξαναγύριζε στην Κύπρο ως Πρόεδρος...



Ο Λάμπρος Ευταξίας, που χρημάτισε επί σειρά ετών υπουργός και είναι ευεργέτης της πόλεως των Αθηνών, υπήρξε και πρόεδρος του Ελληνικού Ορειβατικού Συνδέσμου. Στη φωτογραφία με το γενικό γραμματέα του ΕΟΣ Αχ. Τζάρτζανο, κατά τη διάρκεια χιονοδρομικών αγώνων στη δεκαετία του '60.

Μνήμων



Η παρουσία των

ιδιωτικών σκαφών συντηρεί
τις μαρίνες, αφού κάθε μήνα
οι **ιδιοκτήτες** τους
καταβάλλουν **τα τέλη**
ελλιμενισμού

του Χάρη Παυλίδη

Είτε από συνήθεια είτε από κεκτημένη ταχύτητα, οποιαδήποτε αναφορά στο σκάφος αναψυχής υποδηλώνει το ενδιαφέρον ή την αδιαφορία της πολιτείας απέναντι σ' έναν κλάδο που τα τελευταία χρόνια διέρχεται κρίση.

Αναφερόμαστε στο επαγγελματικό σκάφος αναψυχής, το οποίο αντιμετωπίζεται εχθρικά από τους αρμόδιους. Ένας κλάδος με σημαντική προσφορά στην εθνική οικονομία βρίσκεται στο περιθώριο.

Θα αναρωτηθεί κάποιος και λογικά, πώς, αφού αδιαφορούν για το επαγγελματικό σκάφος, θα ενδιαφερθούν για το ιδιωτικό; Και όμως το σκάφος αναψυχής, επαγγελματικό και ιδιωτικό, είναι οι δύο όψεις του ίδιου νομίσματος. Ενός «νομίσματος» ισότιμου με τον τουρισμό.

Η παρουσία των Ι.Χ. σκαφών συντηρεί τις μαρίνες, αφού κάθε μήνα οι ιδιοκτήτες τους καταβάλλουν τα τέλη ελλιμενισμού.

Επιπλέον στα σκάφη αυτά απασχολείται σημαντικός αριθμός ναυτικών, ενώ από την ύπαρξή τους δραστηριοποιούνται μια σειρά συναφών επαγγελμάτων.

Όμως η προσφορά των Ι.Χ. σκαφών δεν περιορίζεται μόνο σ' αυτά. Επεκτείνεται και στην αγορά καταναλωτικών αγαθών εσωτερικής παραγωγής και αμοιβής υπηρεσιών τουριστικού ενδιαφέροντος, στην προμήθεια εφοδίων και ανταλλακτικών και ακόμα στην εισαγωγή και δραχμοποίηση συναλλάγματος για την κάλυψη όλων των υποχρεώσεων εξόδων αγορών και υπηρεσιών.

Κυρίως όμως και αυτό είναι το σημαντικό, το Ι.Χ. σκάφος προβάλλει το θαλάσσιο τουρισμό και το γιότινγκ στην Ελλάδα, αφού η συμβολή του στην ανάδειξη των νησιών αλλά και άλλων παραθαλάσσιων κέντρων αναψυχής είναι καθοριστική.

Επωφελείται η Τουρκία

Δυστυχώς, όλα όσα προαναφέρθηκαν ουδόλως απασχολούν και προβληματίζουν τους αρμόδιους, με αποτέλεσμα η καιροφυλακτούσα Τουρκία να αξιοποιεί στο έπακρο τα λάθη και την αδιαφορία, αλλά κυρίως την έλλειψη πολιτικής έναντι του κλάδου.

Η Ένωση Εκπροσώπων Ιδιωτικών Θαλαμηγών (Ε.Ε.Ι.Θ.) κρούει τον κώδωνα του κινδύνου και προειδοποιεί για τη μείωση του στόλου λόγω της μεγάλης φορολογίας αλλά και των άλλων αντικινήτρων.

Ιδιωτικό σκάφος

Οι αρμόδιοι διευκολύνουν τη φυγή του στην Τουρκία



Η Ε.Ε.Ι.Θ., το τελευταίο χρονικό διάστημα, με παρεμβάσεις και υπομνήματα στους αρμόδιους φορείς, επιχειρεί να θέσει τα ζωτικής σημασίας προβλήματα, που δεν είναι μόνο οικονομικά αλλά έχουν και εθνική διάσταση, χωρίς όμως μέχρι αυτήν τη στιγμή ανταπόκριση.

Η κυρίαρχουσα αντίληψη μεταξύ των πλοιοκτητών είναι ότι, θα πρέπει, λόγω και των ραγδαίων εξελίξεων σε διεθνές επίπεδο, να προχωρήσει ένα πρόγραμμα ανάπτυξης μαρινών μέσω της ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Η αίσθηση είναι ότι ένα τέτοιο πράγμα εμποδίζεται από στελέχη τα οποία βρίσκονται στα κέντρα λήψης των αποφάσεων και διάκεινται εχθρικά στο Ι.Χ. σκάφος. Είναι τα ίδια στελέχη που ακόμη και σήμερα, σε μια εποχή αποκρατικοποιήσεων και ανάπτυξης της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, θεωρούν ότι ο κλάδος πρέπει να μείνει παγιδευμένος στα γρανάζια του κρατικού παρεμβατισμού.

Σειρά αντικινήτρων

Η Ε.Ε.Ι.Θ. εκτιμά ότι στα υψηλά κλιμάκια του Ε.Ο.Τ. κυριαρχεί μια νοοτροπία που θέλει το Ι.Χ. σκάφος «φτωχό συγγενή», γι' αυτό και τα δύο τελευταία χρόνια η ακολουθούμενη πολιτική ωθεί σε συρρίκνωση τον κλάδο.

Αναλύοντας αυτή την πολιτική να αναφέρουμε ότι, τα

δύο τελευταία χρόνια οι ιδιοκτήτες σκαφών βρέθηκαν μπροστά σε δυσάρεστες εκπλήξεις:

1) Στην κατάργηση του Transit και κυρίως του πετρελαίου κίνησης το οποίο πωλείται από 200 σε 710 δολ. ο τόνος, όταν την ίδια στιγμή στην Τουρκία ο τόνος πωλείται προς 220 δολ. Αυτό βέβαια έχει σαν αποτέλεσμα αρκετά σκάφη να εφοδιάζονται καύσιμα από τις τουρκικές μαρίνες.

2) Στον εξαναγκασμό σε εκτελωνισμό των σκαφών ώστε να καταβληθεί ΦΠΑ 18% προκειμένου να χορηγηθεί Δελτίο Κίνησης, ενώ η Τουρκία χορηγεί το ίδιο δελτίο εντελώς δωρεάν.

3) Στη επιβολή διακριτικής μεταχείρισης των Ι.Χ. σκαφών έναντι των επαγγελματικών, τα οποία καταβάλλουν τριπλάσια τέλη ελλιμενισμού.

4) Τέλος, στη συμπεριφορά των υπηρεσιακών οργάνων στα λιμάνια των νησιών τα οποία, λόγω κυρίως άγνοιας των ισχυουσών διατάξεων, δημιουργούν προβλήματα στους ιδιοκτήτες σκαφών.

Όλα αυτά καταγράφουν την κυρίαρχουσα αντίληψη στο χώρο του Ι.Χ. σκάφους αναψυχής και φανερώνουν ή, αν θέλετε, δικαιολογούν την τάση φυγής, που παρατηρείται τους τελευταίους μήνες, των σκαφών με κατεύθυνση προς την Τουρκία. Παρ' όλα αυτά το κλίμα είναι ακόμη αναστρέψιμο, αρκεί κάποιοι να κατανοήσουν την ωφελιμότητα του κλάδου και να αντιληφθούν τη σημασία του για την ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού.

ΑΦΙΕΡΩΜΑ



Επενδύοντας στην πολυτέλεια

ΤΟΥ
Χάρη Παυλίδη

Μια επένδυση κρύβει πάντα ένα ποσοστό επικινδυνότητας και αυτό είναι, λίγο έως πολύ, γνωστό στον κόσμο της αγοράς.

Υπάρχουν όμως και επενδύσεις που το ρίσκο τους αποτιμάται με ισχυρές δόσεις συναισθημάτων που πηγάζουν από μεράκι και αγάπη για τη θάλασσα.

Μια τέτοια επένδυση είναι η αγορά ενός σκάφους. Όταν μάλιστα αυτή η αγορά αφορά ένα σκάφος μέχρι 70 πόδια, τότε η επένδυση γίνεται συναρπαστική και αποκτά τη σημασία ενός διαφορετικού τρόπου ζωής.

Τα σκάφη αυτής της κατηγορίας, χωρίς αμφιβολία, απευθύνονται σ' ένα συγκεκριμένο αγοραστικό κοινό, το οποίο πριν καταλήξει σε μια συγκεκριμένη φίρμα, τις περισσότερες ώρες προβληματίζεται μια και τα σκάφη σ' αυτή την κατηγορία διαφέρουν σε λεπτομέρειες.

Η επένδυση, μέσα σ' αυτό το πλαίσιο, δεν κρύβει «εκπλήξεις», αλλά διαβαθμίσεις στο ζητούμενο που δεν είναι τίποτε άλλο παρά ένας διαφορετικός τρόπος ζωής.

Σ' αυτόν το διαφορετικό τρόπο ζωής επιχειρεί να πλεύσει το περιοδικό μας, κάνοντας μια συνοπτική παρουσίαση των καλύτερων σκαφών μέχρι 70 πόδια που κυκλοφορούν στην ελληνική αγορά.

Ένα μικρό αφιέρωμα στο όνειρο που κοστίζει, αλλά η αξία του είναι σχετική σε σχέση με τα όσα προσφέρει...

Ferretti 70

Η τύχη ευνοεί τους... τολμηρούς



Ολικό μήκος: 21,94 μ.,

Πλάτος: 5,48 μ.

Βύθισμα: 1,68 μ.

Εκτόπισμα: 44 τόνοι

Μηχανές:

2 x MTV 12 V 183 TE 93

Ισχύς: 2 x 1150 hp

Δεξ. καυσίμων: 5.000 lt

Δεξ. νερού: 1.000 lt

Καμπίνες: 4 + 2

Άτομα: 8 + 3

Sunseeker Predator 58

Όταν οι Βρετανοί... γίνονται Ιταλοί

Ολικό μήκος: 17,65 μ.

Πλάτος: 4,59 μ.

Βύθισμα: 0,95 μ.

Εκτόπισμα: 22 τόνοι

Μηχανές: (Α) Detroit 2 x 625 hp

(Β) Detroit 2x760 hp, (Γ) MTV 2 x 767 hp,

(Δ) MAN 2 x 800 hp

Δεξ. καυσίμων: 2.850 lt

Δεξ. νερού: 650 lt

Καμπίνες: 3

Άτομα: 6



Azimut 90

Έργο τέχνης...



Ολικό μήκος: 27,50 μ.
Πλάτος: 6,60 μ.
Βύθισμα: 1,65 μ.
Μηχανές: 2 x 1800 hp MTV
16 V 2000 M 90
Δεξ. καυσίμων: 12.000 lt
Δεξ. νερού: 2.250 lt
Καμπίνες: 4 /5

Sea Ray 630 Super Sun Sport

Το γοργόν και χάριν έχει...

Ολικό μήκος: 19,05 μ.
Πλάτος: 4,80 μ.
Βύθισμα: 1,54 μ.
Δεξ. καυσίμων: 3.028 lt
Δεξ. νερού: 757 lt



Viking 47

Ψαρεύοντας πολυτελώς...

Ολικό μήκος: 14,4 μ.	Δεξ. καυσίμων: 2.563 lt
Πλάτος: 4,7 μ.	Δεξ. νερού: 605 lt
Βύθισμα: 1,4 μ.	Άτομα: 3/5
Εκτόπισμα: 21 τόνοι	Καμπίνες: 3

FAIRLINE, Squadron 55

Για άνετα ταξίδια



Ολικό μήκος: 17,05 μ.
Πλάτος: 4,65 μ.
Βύθισμα: 1,12 μ.
Εκτόπισμα: 20 τόνοι
Δεξ. καυσίμων: 2.182 lt
Δεξ. νερού: 572 lt
Μηχανές: Από 1.216 hp
έως 1.338 hp
Άτομα: 6/8

Raffaelli Maestrale 52

Η μοντέρνα αντίληψη για την οικογένεια...

Ολικό μήκος: 15,60μ.
Πλάτος: 4,60μ.
Εκτόπισμα: 18 τόνοι
Δεξ. καυσίμων: 2.000lt
Δεξ. νερού: 800 lt
Μηχανές: Caterpillar
2 x 600 hp



Alfamarine 50

Ο τρόπος ζωής που λέγαμε...

Ολικό μήκος: 14,40 μ.

Πλάτος: 4,15 μ.

Βύθισμα: 1,4 μ.

Εκτόπισμα: 12 τόνοι

Δεξ. καυσίμων: 1.700 lt

Δεξ. νερού: 400 lt

Μηχανές: 2 x 435 hp, 2 x 600 hp, 3 x 750 hp

Άτομα: 6



BERTRAM Sixty

Με τη δύναμη του κύρους...



Ολικό μήκος: 18,29 μ.

Πλάτος: 5,16 μ.

Βύθισμα: 1,67 μ.

Εκτόπισμα: 42 τόνοι,

Δεξ. καυσίμων: 6.170 lt

Δεξ. νερού: 946 lt

Άτομα: 6

Tiara 43 Open

Για ανοιχτούς ορίζοντες...

Ολικό μήκος: 13 μ.

Πλάτος: 4,5 μ.

Βύθισμα: 1,3 μ.

Εκτόπισμα: 13,4 τόνοι

Δεξ. καυσίμων: 1.991 lt

Δεξ. νερού: 567,8 lt

Άτομα: 6



Bayliner 4788 Pilot

Επιδόσεις και αξιοπλοΐα

Ολικό μήκος: 16,46 μ.

Πλάτος: 4,55 μ.

Βύθισμα: 1,02 μ.

Εκτόπισμα: 13 τόνοι

Δεξ. καυσίμων: 1.682 lt

Δεξ. νερού: 758 lt

Άτομα: 7/8

Καμπίνες: 3



SEALINE T51

Αισθητική πρόκληση



Ολικό μήκος: 15,67 μ.

Πλάτος: 4,58 μ.

Βύθισμα: 1,39 μ.

Εκτόπισμα: 17,78 τόνοι

Δεξ. καυσίμων:

2 x 1.022 lt

Δεξ. νερού: 2 x 315 lt

Princess 20 Metre

Πλωτό ξενοδοχείο...

Ολικό μήκος: 21,08 μ.
Πλάτος: 5,25 μ.
Βύθισμα: 1,52 μ.
Μηχανές: 2xMAN 1.000 hp
Εκτόπισμα: 31 τόνοι
Δεξ. καυσίμων: 4.454 lt
Δεξ. νερού: 1.596 lt



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΕΣ

FERRETTI:	ΕΚΚΑ ΣΚΑΦΗ Α.Ε., Δαβάκη 2 και Λ. Ποσειδώνος, Άλιμος, τηλ. 9848.992 - 9849.980
SUNSEEKER:	VERNICOS - GEPA, Λ. Ποσειδώνος 11, Άλιμος, τηλ. 9850.122 - 8
AZIMUT, SEARAY, VIKING, FAIRLINE, SEALINE:	Kappa Marine, Λαμίας 10 (Continent - Άλιμος), τηλ. 9969.990
RAFFAELLI	ΝΑΥΤΙΛΟΣ ΓΙΩΤΙΝΓΚ, Λ. Αμφιθέας 70 και Ορφέως 48, Π. Φάληρο, τηλ. 9881.368, 9889.709
ALFAMARINE, BERTRAM TIARA:	UNIVERSAL MARINE, Δασκαρόλη 67, Γλυφάδα, τηλ. 9648.337
BAYLINER, PRINCESS	AMERICAN MARINE, Βουλιαγμένης 90 και Μιλτιάδου 65, Γλυφάδα, τηλ. 9631.785 - 7



ΙΣΤΙΟΡΑΦΕΙΟ - ΚΑΛΥΜΜΑΤΑ

M. ΚΑΛΛΙΔΟΥ 83 55131 ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
Tηλ/Fax: 424 638 mobile 094 580835

M. KALLIDOU 83 55131 KALAMARIA THESSALONIKI
Tel/Fax + 3031 424 638

Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων

Ιανουάριος 1998

Ο πρώτος μήνας του έτους πέρασε αφήνοντας δυσοίωνα δείγματα για το μέλλον της ναυλαγοράς, όσο αφορά τα πλοία ξηρού φορτίου. Από την άλλη, η συνεχιζόμενη πτωτική διάθεση των χρηματιστηρίων των χωρών της Άπω Ανατολής, σε συνδυασμό με την αβεβαιότητα για το μέλλον οδηγούν σε στασιμότητα την αγορά των Δεξαμενοπλοίων.

Η αγορά τον Ιανουάριο παρουσίασε την παρακάτω εικόνα:

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:

του Τάκη Γ. Μακρή
της OVERSEAS AGENCY LTD

Η αγορά πλοίων υγρού φορτίου παρουσίασε μικρή κινητικότητα, όσο αφορά τις αγοραπωλησίες, λόγω της γενικότερης πορείας της αγοράς, αλλά και της εορταστικής περιόδου στις χώρες της Άπω Ανατολής.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις είχαμε το **PRESIDENT**, 60,960 tdw, κατασκευής του 1986 στην Ιαπωνία αντί 20.400.000 δολαρίων σε Βιετναμέζους. Το **CHEVRON ATLANTIC**, 149.748 tdw, κατασκευής του 1992 στην Ιαπωνία αντί 55.000.000 δολαρίων σε Νορβηγούς και το **IMO II/III BOW SUN**, 20.021 tdw, κατασκευής του 1977 στην Πολωνία αντί 15.500.000 δολαρίων σε αγοραστές από τις Βερμούδες.

Αβεβαιότητα χαρακτήρισε το χώρο των **Panamaxes** κατά την περίοδο αυτή, λόγω της πτωτικής πορείας της ναυλαγοράς. Χαρακτηριστικά το **DOCEDUNA**, 63.479 tdw, κατασκευής του 1984 στη Βραζιλία αντί 2.550.000 δολαρίων σε δημοπρασία.

Στην κατηγορία των **Handy/Handymaxes** το σκηνικό είναι ανάλογο. Μειωμένη κινητικότητα και αβεβαιότητα χαρακτηρίζουν την αγορά. Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις είχαμε τα **KOREAN PEACE** και **KOREAN PIGEON**, 26.811 tdw, κατασκευής του 1979 στην Κορέα, τα οποία πουλήθηκαν μαζί αντί 6.200.000 δολαρίων στη **SEA PIONEER SHIPPING**.

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ:

Οι τιμές των πλοίων ξηρού φορτίου φαίνονται μετέωρες καθώς η ναυλαγορά υποχωρεί με ρυθμούς ανησυχητικά γρήγορους. Κατά τη διάρκεια του Ιανουαρίου ο δείκτης **BIFFEX** παρουσίασε πτώση 193 μονάδων, καθώς έδειξε στις 30 του μηνός τις 1.039 μονάδες.

Η δραστηριότητα στο χώρο των **Capesizes** κυμάνθηκε σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Χαρακτηριστικά το **EXEMPLAR**, 122.760 tdw, κατασκευής του 1990 στην Κορέα πουλήθηκε σε Ιταλούς αντί 23.000.000 δολαρίων και το **HITACHI VENTURE** 267.889 tdw, κατασκευής 1982 στην Ιαπωνία πουλήθηκε επίσης αντί 23.000.000 δολαρίων.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ:

Η ινδική ρουπία εξακολουθεί να κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα σε σχέση με το δολάριο. Παρ' όλα αυτά η αγορά διαλύσεως πλοίων φαίνεται να έχει συνέλθει από τα προβλήματα των προηγούμενων μηνών, καθώς μάλιστα υπάρχει και μεγάλη προσφορά πλοίων προς την αγορά αυτή.

Οι πιο υψηλές τιμές παρουσιάζονται στην Ινδία και κινούνται σε επίπεδα δολ. ΗΠΑ 150/ldt για τα Bulkcarriers, λίγο υψηλότερα για τα Tweendeckers και σε δολ. ΗΠΑ 165/ldt για Tankers.

Η ΦΥΓΗ

ΑΠΟ ΤΗ ΣΗΜΑΙΑ



Η κίνηση του νηολογίου κατά το μήνα Ιανουάριο 1998

Η «αιμορραγία» του ελληνικού νηολογίου συνεχίστηκε και τον πρώτο μήνα του 1998.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας τον Ιανουάριο διεγράφησαν από το νηολόγιο 13 πλοία και ενεγράφησαν μόνο πέντε.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα στοιχεία του ΥΕΝ, η κίνηση του νηολογίου ήταν η εξής

ΕΓΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Δ/Ξ	ΑΙΓΑΙΟΝ VI	Ν.Π. 10527	1970	Φ/Γ	ΣΑΜΤΖΟΝ ΑΜΙΤΥ	Ν.Π. 10521	1997
				Φ/Γ	ΣΑΜΤΖΩΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	Ν.Π. 10523	1997
				Δ/Ξ	ΚΑΠ ΖΩΡΖ	Ν.Π. 10524	1997
				Ε/Γ	ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΕΝΑΙΣΣΑΝΣ	Ν.Π. 10525	1965
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: - 1 - ΚΟΧ: 2.037				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 170.269			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 28 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 9 ΕΤΗ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ					ΑΡΘΡΟΥ 13				
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ
Φ/Γ	ΑΓΓΕΛΟΣ Φ	Ν.Π. 9307	1967	Π.Α. (ΟΝΔΟΥΡΑ)	Δ/Ξ	ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝ-ΤΣΟΥΡ Λ	Ν.Π. 9550	1980	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
Φ/Γ	ΦΛΑΓΚ ΓΟΥΙΛΛΙΑΜΣ	Ν.Π. 7978	1961	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Φ/Γ-Ψ/Γ	ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΕΞ	Ν.Π. 9924	1979	Α.Σ. (ΜΠΑΧΑΜΕΣ)
Δ/Ξ	ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	Ν.Π. 9573	1956	(Π.Α. ΟΝΔΟΥΡΑ)	Ε/Γ	ΟΛΥΜΠΙΚ	Ν.Π. 10227	1956	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑ)
Φ/Γ	ΛΕΝΑ	Ν.Π. 9834	1978	Π.Α. (ΟΝΔΟΥΡΑ)	Φ/Γ-Ο/Γ	ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	Ν.Π. 9438	1978	Π.Α. (ΜΑΡΟΚΟ)
					Ε/Γ-Ο/Γ	ΑΡΙΩΝ	Ν.Π. 10464	1972	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)
					Ε/Γ-Τ/Ρ	ΑΙΓΑΙΟ ΣΤΑΡ	Ν.Π. 8865	1967	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Δ/Ξ	ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ	Ν.Π. 9590	1980	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Φ/Γ	ΓΙΟΣΩΝΑΣ	Ν.Π. 9176	1974	Α.Σ. (ΠΑΝΑΜΑ)
					Φ/Γ	ΜΠΡΑΜΣ	Ν.Π. 9796	1985	Α.Σ. (ΜΠΑΧΑΜΕΣ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 4 - ΚΟΧ: 22,397					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 9 - ΚΟΧ: 138.482				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 32 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 23 ΕΤΗ				

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

25 Φεβρουαρίου 1998

Δ/Ξ Saint Raphael ΝΠ 9761 ΚΟΧ 492,12 ενώπιον του Συμβ/φου Γεωργίου Παπαθανασίου στο Πέραμα. Τιμή Α' προσφοράς 22.500.000 ή δολ. ΗΠΑ 77.500.

Φ/Γ BLUETANK LANCER Σημ. Παναμά κοχ. 5104. Ενώπιον Συμβ/φου Αγγελικής Χαραμή Κοντομπέτη. Στη Σαλαμίνα. Πρώτη προσφορά 600.000 \$.

11 Μαρτίου 1998

ΠΛ. Γερανός ΜΑΣΤΡΟΗΛΙΑΣ ΝΠ 49 κοχ.

625,05 ενώπιον Συμβ/φου Αθηνών Ειρήνης Βασιλικάκη στο Πέραμα. Α' Προσφορά 48.000.000.

Φ/Γ DIMARCO σημ. Ονδούρας. Κοχ. 2992 ενώπιον Συμβ/φου Καλλιόπης Πετροχείλη. Στον Πειραιά. Α' προσφορά 310.000 \$.

18 Μαρτίου 1998

Φ/Γ Ο/Γ ΜΑΡΘΑ ΝΠ 2937 κοχ. 825,05 ενώπιον Συμβ/φου Θεοδώρου Τσαβδαρίδη στον Δήμο ΝΕΑΠΟΛΗΣ ΒΟΙΩΝ. 1η προσφορά 500.000 \$.

1 Απριλίου 1998

Φ/Γ «ΑΓΙΑΣ ΤΡΙΑΣ» ΝΠ 10442 κοχ. 3764. Ενώπιον Συμβ/φου Μελομένης Μπαρλαμά στη Δραπετσώνα. 1η προσφορά 850.000 δολ. ΗΠΑ.

Ε/Γ Τ/Ρ ΜΑΙΡΗ II ΝΠ 10491 κοχ. 97,43. ενώπιον Συμβ/φου Μ. Σεραφετινίδη - Μερσανών. Στο Δήμο Κερατσινίου. Α' προσφορά 60.000.000 δρχ.

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

12 Φεβρουαρίου 1998

421/30-1-98 Δ. ΑΛΑΜΑΝΟΣ ΕΠΕ Α.Μ. 3965 Κερατσίνι - Θράκης 50. Εμπόριο Μηχανμάτων Κλιματισμού Προσ. σύνδικος Χαλκιάδης Ματθαίος Δικ. Συνέλευση πιστωτών 19-2-98. Ο σύνδικος έκανε αίτηση αποποίησης.

20 Φεβρουαρίου 1998

516/30-1-98 ANRO MARINE ENTERPRISES S.A. ΑΜ. 3968. Εφοπλισμός Πλοίων. Πειρ. Φιλικής Εταιρείας 11. Προσ. Σύνδικος Δικηγ. Χατζηγιαννάκη Δημήτρα. Συν. Πιστωτών.

19 Φεβρουαρίου 1998

181/20-1-98 BLUE FLAG NAVIGATION LTD Α.Μ. 3963. 2η Απόφαση Πτώχευσης. Έγινε πρόταση του Εισηγητή να ανακληθεί η απόφαση 181 αφού υπάρχει η 3117/31-12-92. Η εταιρεία έχει αντικ. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ. Έδρα Πειραιάς Χατζηκυριακού 42. Διορίζει προσ. σύνδικο Χάλαρη Εμμαν. Δικηγόρο, ημ. συνέλευσης πιστ. για εκλογή ορ. συνδίκων η 19-2-98.

24 Φεβρουαρίου 1998

568/30-1-98 ΔΙΟΛΚΟΣ ΕΠΕ. ΑΜ. 3969. Νίκαια. Καρσισκάκη 75. Ναυπηγικές εργα-

σίες. Προσ. Σύνδικος Χατζηβασιλογλου Φωτεινή Δικηγόρος. Συν. Πιστωτών για εκλ. ορ. συνδ. 24-2-1998.

23 Φεβρουαρίου 1998

425/30-1-98 NATTEM ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΕΠΕ, 3967 Πειραιάς Σαχτούρη 21-23. Προσ. σύνδικος Φωτσάλη Θωμάς. Δικηγόρος Συν. Πιστ. για εκλογή ορ. συνδίκων 23-2-98.

422/30-1-98 ΣΟΦΙΑΔΗΣ ΕΥΑΓΓ. - ΣΟΦΙΑΔΟΥ ΑΓΓΕΛΙΚΗ Ο.Ε., 3964, Πειραιάς, Υψηλάντου 121-123. Εμπόριο Υποδημάτων. Δημ. Χαραμής Προσ. Σύνδικος. Συν. πιστωτών 20-2-98 Παρασκευή.

THE LONDON SHIPPING LAW CENTRE

will hold the first annual memorial lecture and reception for the late Professor Cadwallader at Shell - Mex House in London on 26th March 1998. Lord Donaldson of Lymington will be speaking on the "ISM Code: the Road to Discovery?"

We invite people who studied shipping law under Professor Cadwallader at London University to contact the Administrator of the Centre, Lisa Fretton, as soon as possible should they wish to be invited.

Tel.: + 44 0171 391 1512 — Fax: + 44 0171 387 9597
or e-mail: l.fretton@ucl.ac.uk

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

Αριθμός 3421/1997
ΤΟ ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
(Διαδικασία Ασφ. Μετρων)

Αποτελούμενο από την Πρόεδρο Πρωτοδικών Χρυσούλα Παρασκευά.

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 9 Ιουνίου 1997, με τη σύμπραξη και του Γραμματέα Θεοφάνη Μπαλαφούτη, για να δικάσει την υπόθεση μεταξύ:

ΤΟΥ ΑΙΤΟΥΝΤΟΣ: Ελληνικού Δημοσίου, όπως εκπροσωπείται νόμιμα από τον Υπουργό των Οικονομικών, και κατοικοεδρεύει στην Αθήνα, και παραστάθηκε δια του δικαστικού αντιπροσώπου του Δημοτηρίου Κατωπόδη.

ΚΑΤΑ

ΤΩΝ ΚΑΘ' ΩΝ Η ΑΙΤΗΣΗ: 1) Της Ναυτικής Εταιρίας με την επωνυμία «ΣΑΜΑΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ», που εδρεύει στον Πειραιά και εκπροσωπείται νόμιμα, 2) Ματθαίου Πνευματικάκη του Ιωάννη, κατοίκου Αιγάλεω και 3) Αντωνίου Τζουάννου, κατοίκου Αγ. Παρασκευής Αττικής, οι οποίοι παραστάθηκαν δια των πληρεξουσίων τους δικηγόρων Ιωάννη Χατζή και Ιωάννη Λυμπερόπουλου.

Το αιτούν ζήτησε να γίνει δεκτή η αίτησή του, που κατατέθηκε στη Γραμματεία αυτού του Δικαστηρίου με αριθμό 926/21-1-1997, και προσδιορίστηκε δικάσιμος, μετά από αναβολή, η αρχικά αναφερόμενη ημερομηνία.

Κατά τη συζήτηση της υπόθεσης, οι πληρεξούσιοι δικηγόροι των διαδίκων, ανέπτυξαν τους ισχυρισμούς τους και ζήτησαν να γίνουν δεκτοί.

Αφού άκουσε τους πληρεξουσίου δικηγόρους των διαδίκων,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ ΜΕΛΕΤΗΣΕ ΤΗ ΔΙΚΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΣΚΕΦΤΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ

Με την κρινόμενη αίτηση το Ελληνικό Δημόσιο εκθέτει τα εξής: Την 4η Νοεμβρίου 1997 το πλοίο του Πολεμικού Ναυτικού «ΤΟΡΠΙΛΑΚΑΤΟΣ ΚΩΣΤΑΚΟΣ» το οποίο ελάμβανε μέρος στην άσκηση «ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ 1996» αγκιστρώθηκε για τις ανάγκες της ασκήσεως στη θέση Αυλάκια Σάμου και σε απόσταση 600-800 γυάρδες από την ακτή. Το επιβατηγό πλοίο «ΣΑΜΑΙΝΑ» της πρώτης των καθ' ων απέπλευσε από τον λιμένα Βαθύ Σάμου περί ώρα 6 μ.μ. της ως άνω ημερομηνίας με προορισμό το λιμένα Καρλόβασι Σάμου και με τελικό προορισμό το λιμάνι του Πειραιά. Το πλοίο «ΣΑΜΑΙΝΑ» μετά την αναχώρησή του από το λιμένα Βαθύ έγινε αντιληπτό από τον αξιωματικό Γεφύρας της τορπιλακάτου, ο οποίος παρακολουθούσε την πορεία του και ενημέρωνε τον κυβερνήτη. Ότι ο αξιωματικός γεφύρας με βάση τα δεδομένα της πορείας του «ΣΑΜΑΙΝΑ» περί ώρα 6.20 υπολόγισε ότι αυτό θα διήρχετο σε ασφαλή απόσταση πλώρα και από δεξιά της τορπιλακάτου. Το πλοίο όμως «ΣΑΜΑΙΝΑ» καθ' ων χρόνο πλησίαζε προς τη θέση Αυλάκια Σάμου άρχισε να στρέφει βηματιστικά ανά 5° προς τα αριστερά κατά παράβαση των κανονισμών ασφαλούς πλεύσεως με αποτέλεσμα να επιπέσει με

σφοδρότητα στη δεξιά πλευρά της τορπιλακάτου «ΚΩΣΤΑΚΟΣ» στο ύψος της πρυμναίας υπερκατασκευής στην περιοχή του διαμερίσματος των πρυμναίων ενδιαιτήσεων. Η πλώρη του επιβατηγού διαπέρασε το ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ από δεξιά και εξήλθε από τα αριστερά. Ότι από τον εμβολισμό του «ΚΩΣΤΑΚΟΣ» προκλήθηκε θραύση της στεγαστικής φρακτής που χωρίζει το διαμέρισμα του πρυμναίου μηχανοστασίου καθώς επίσης και βιαία καταβύθιση του πρυμναίου τμήματος του κυρίου καταστρώματος με αποτέλεσμα την ταχεία κατάκλυση από νερό και την εν τέλει καταβύθιση αυτού, συμπαρασύροντας μαζί του και 4 μέλη του πληρώματος.

Ότι η προαναφερόμενη σύγκρουση οφείλεται σε αποκλειστική υπαιτιότητα των προστιθέντων από την πρώτη των καθ' ων δευτέρου και τρίτου πλοιάρχου και υποπλοιάρχου αντίστοιχα τα ως άνω πλοία, οι οποίοι δεν έκαναν τους κατάλληλους χειρισμούς προς αποφυγή της συγκρούσεως και την εντεύθεν βύθιση της τορπιλακάτου. Ότι η ζημία που υπέστη αυτό (Ελληνικό Δημόσιο) από τη βύθιση της τορπιλακάτου που τη θεωρεί ολική απώλεια ανέρχεται στο ποσό των 15,52 δεσ., όπως αναλυτικά το ποσό αυτό αναλύεται στην αίτηση. Ότι τη ζημία αυτή είναι υποχρεωμένοι να αποκαταστήσουν οι καθ' ων ευθυνόμενοι σε ολόκληρο. Ότι η πιο άνω απαίτηση του Ελληνικού Δημοσίου κινδυνεύει να μην ικανοποιηθεί σε περίπτωση τελεσιδικού επιδικάσεως της γι' αυτό ζητεί να ληφθούν ασφαλιστικά μέτρα και δη να υποχρεωθούν οι καθ' ων να του παράσχουν εγγύηση ύψους 20.000.000.000 δραχμών, δια της καταθέσεως στη Γραμματεία του Δικαστηρίου αυτού ισόποσης εγγυητικής επιστολής ή γραμματίου και σε περίπτωση μη καταθέσεως μέσα σε νόμιμη προθεσμία που θα ορισθεί από το Δικαστήριο να μετατραπεί η εγγυοδοσία σε συντηρητική κατάσχεση κάθε κινητής και ακίνητης περιουσίας των καθών και ειδικότερα του με σημαία Ελληνική πλοίου «ΣΑΜΑΙΝΑ» της πρώτης των καθών. Με τέτοιο περιεχόμενο και αίτημα η αίτηση αυτή αρμόδια και παραδεκτά εισάγεται προς εκδίκαση ενώπιον του παρόντος δικαστηρίου και κατά την προκειμένη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων (αρ. 686 επ. ΚΠολΔ). Η αίτηση αυτή είναι νόμιμη στηριζόμενη στις διατάξεις των άρθρων 914-298-297 ΑΚ, 707, 708 ΚΠολΔ και πρέπει να ερευνηθεί περαιτέρω κατ' ουσίαν.

Από τις ένορκες καταθέσεις των μαρτύρων Ιωάννου Γησαλύση, Παναγιώτη Αλούρδα, Δημητρίου Πετρόγγονα και Αντωνίου Στρατή, που εξετάστηκαν στο ακροατήριο, από την προσαγόμενη και επικαλούμενη έκθεση συντηρητικής πραγματογνωμοσύνης που διατάχθηκε σε εκτέλεση της με αριθμό 1035/1997 αποφάσεως του Δικαστηρίου αυτού, από τα έγγραφα που προσκομίζουν και επικαλούνται οι διάδικοι μεταξύ των οποίων και οι πραγματογνωμοσύνες που έχουν συνταχθεί από αυτούς και από την εν γένει διαδικασία, πιθανολογήθηκαν τα εξής πραγματικά περιστατικά: Το ΤΠΚ «ΚΩΣΤΑΚΟΣ» από 30 Οκτωβρίου 1996 ελάμβανε σε «Ερυθρό ρόλο» μέρος στην πολεμική άσκηση «ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ 96». Τις μεσημβρινές ώρες της 4-11-1996 και ενώ συνεχιζόταν η άσκηση, το ΤΠΚ κατόπιν διαταγής του Διοικητή ασκήσεως αντάλλαξε τη θέση του με το ΤΠΚ ΛΑΣΚΟΣ και αγκιστρώθηκε περί ώρα 14.00 στη θέση θκρά Αυλάκια βορείως της Σάμου και σε απόσταση 600-800 γυάρδες από την ακτή. Σε λειτουργία ήταν μία κύρια μηχανή εκ περιτροπής με δυνατότητα

αμέσου χειρισμού από τα τηλεχειριστήρια Γεφύρας όλων των μηχανών, ενώ οι υπόλοιπες μηχανές ήταν σε προθέρμανση με δυνατότητα αμέσου εκκινήσεως από το μηχανοστάσιο. Καθήκοντα αξιωματικού φυλακής Γεφύρας εκτελούσε ο σημαιοφόρος Μ. ΔΗΜΟΥΛΚΑΣ. Το Κέντρο Πληροφοριών Μάχης ήταν επανδρωμένο και σε λειτουργία ήταν η συσκευή ESM (εντοπιστική συσκευή ηλεκτρονικών εκπομπών), καθώς και από ώρας 17.19 τέθηκε «εντός» το ραντάρ επιφανείας DECCA 1226 σε συνδυασμό με την κονσόλα της KONGSBERG. Μετά τη δύση του ηλίου, και σύμφωνα με τα καθοριζόμενα στη Διαταγή Ασκήσεως, στο ΤΠΚ «ΚΩΣΤΑΚΟΣ» εγένετο πλήρης συσκότιση η οποία συνεπάγεται και τη μη αφή των πλοϊκών φώτων. Περί ώρα 18.10 το ΚΠΜ του ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ αναφέρει στη γέφυρα τον εντοπισμό ενός αγνώστου στόχου που εξήρχετο από το λιμένα Βαθέος Σάμου. Ο αξιωματικός φυλακής σημαιοφόρος Μ. Δημούλας επιβεβαίωσε την ύπαρξη του στόχου στον επαναλήπτη Ραντάρ Γεφύρας και εξετέλεσε θετική αναγνώριση οπτικά από την εξωτερική Γέφυρα και διαπίστωσε ότι είναι ατμοπλοϊκό πλοίο που έδειχνε «κόκκινο» πλοϊκό. Περί ώρα 18.20 η γέφυρα του Τ.Π.Κ. ΚΩΣΤΑΚΟΣ επιβεβαίωσε την ύπαρξη του ατμοπλοϊκού πλοίου και γνώρισε ότι επρόκειτο για το επιβατηγό - ατμοπλοϊκό πλοίο «ΣΑΜΑΙΝΑ» που βρισκόταν εκείνη την ώρα σε απόσταση 3,5 ν.μ. από αυτό και με βάση την πορεία του αυτήν υπολόγισε ότι θα διήρχετο σε απόσταση 1.400-1.500 υάρδες από το Τ.Π.Κ. ΚΩΣΤΑΚΟΣ. Το Ε/Γ - Ο/Γ «ΣΑΜΑΙΝΑ» απέπλευσε από λιμένα Βαθύ Ν. Σάμου στις 4-11-1996 και περί ώρα 18.00, αφού εξήλθε του λιμένος έλαβε αρχικά πορεία 310 την οποία άλλαξε βηματιστικά, ενώ ανέπτυξε ταχύτητα 14,5 κόμβων περίπου. Πλοίαρχος ήταν ο β' των καθ' ων και ύπαρχος ο γ' των καθ' ων.

Περί ώρα 18.27 όταν το «ΣΑΜΑΙΝΑ» ευρίσκει σε απόσταση 2 ναυτικών μιλίων το ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ μπορούσε να απεικονίζεται στην οθόνη του PANTAR του πλοίου «ΣΑΜΑΙΝΑ», όπως διαπιστώθηκε και κατά την αναπαράσταση που έγινε την 5-11-1997. Το «ΣΑΜΑΙΝΑ» πλησιάζοντας στη θέσφ θκρα Αυλάκια όπου ήταν αγκιστρωμένο το ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ άρχισε να στρέφει βηματιστικά ανά 5° προς τ' αριστερά και τούτο έκαμε διότι δεν είχε εντοπίσει το ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ. Ενώ το πλοίο στρέφεται προς τ' αριστερά περί ώρα 18.36 η πλώρη του «ΣΑΜΑΙΝΑ» κτυπά την ΤΠΚ στη δεξιά πλευρά της και προς την πρύμνη και μεταξύ των νομέων 10 και 11 δηλ. στην περιοχή του διαμερίσματος των πρυμναίων ενδοναυτίσεων. Από τον εμβολισμό του ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ προκλήθηκε θραύση της στεγανής φρακτής που βρίσκεται στο νομέα 12 που χωρίζει το διαμέρισμα των πρυμναίων ενδοναυτίσεων από το διαμέρισμα του πρυμναίου Μηχανοστασίου καθώς επίσης και βίαια καταβύθιση του πρυμναίου τμήματος του κυρίου καταστρώματος υπό την επιφάνεια της θαλάσσης κατά 1.0 μ. στο σημείο του εμβολισμού με αποτέλεσμα την ταχεία κατάκλυση με νερό καταρχήν των διαμερισμάτων των πρυμναίων ενδοναυτίσεων και του πρυμναίου μηχανοστασίου αλλά και των λοιπών διαμερισμάτων του πρυμναίου τμήματος. Τελικά το ΤΠΚ βυθίστηκε με την πρύμνη σε διάστημα 10-15 λεπτών μετά τη σύγκρουση συμπαρασύροντας μαζί του τέσσερα μέλη του πληρώματος, τα οποία ανεσύρθησαν νεκρά κατά την ανέλκυση αυτού, με όλο το «προϊκό» υλικό και το φορτίο καυσίμων. Περαιτέρω από τα ίδια αποδεικτικά στοιχεία πιθανολογήθηκαν τα εξής ως προς την υπαιτιότητα των συγκρουσθέντων πλοίων. Όπως προαναφέρθηκε το ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ ήταν αγκιστρωμένο στην περιοχή κάτω Αυλάκια Σάμου λόγω της συμμετοχής του σε Εθνική άσκηση, σε απόσταση 600-800 υάρδες από την Ακτή, στην ίδια θέση παρέμεινε μέχρι τη σύγκρουση, με αναπλήρωση 310-320. Στην περιοχή αυτή βορείως της Ν. Σάμου από 04-16.00-04-200 έπνεαν άνεμοι ΒΔ 3η κατάσταση θάλασσας ήταν ευθαλασσία και η διεύθυν-

ση κυματισμού Δ.ΒΔ. Το ότι οι άνεμοι που έπνεαν στην περιοχή ήταν ΒΔ και όχι ΒΑ προκύπτει τόσο από την κατάθεση του μάρτυρος του αιτούντος, ο οποίος συμμετείχε στην άσκηση, ως κυβερνήτης του Πολεμικού πλοίου «ΠΛΕΣΣΑΣ» που κατά το χρόνο του ατυχήματος απείχε από το ΤΠΚ περί τις 1200 υάρδες, όπως αναγράφεται και στο ημερολόγιο του πλοίου αυτού, όσο και από τις καταθέσεις των μελών του πληρώματος του ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ και των άλλων πολεμικών πλοίων που έπλεαν στην περιοχή για τις ανάγκες της ασκήσεως. Και να μεν στο έγγραφο της μετεωρολογικής υπηρεσίας που προσκομίζεται αναφέρεται ότι έπνεαν άνεμοι ΒΑ, πλην όμως τούτο ανατρέπεται από τα πιο πάνω αναφερόμενα, λαμβανομένου υπόψη, ότι η ΕΜΥ διατηρεί μετεωρολογικό σταθμό στο αεροδρόμιο Σάμου που βρίσκεται στη νότια πλευρά αυτής ενώ το ατύχημα έγινε στη βόρεια πλευρά της νήσου, καθώς και στο ότι η κυκλοφορία των ανέμων στις ελληνικές θάλασσες εξαρτάται από τη διανομή της ατμοσφαιρικής πίεσης, αλλά υπόκειται συγχρόνως κατά μεγάλο βαθμό και στις τοπικές επιδράσεις λόγω του πυκνού διαμελισμού της χώρας από τη θάλασσα και της ανωμάλου διατάξεως των ορεινών όγκων. Επομένως η μαρτυρία των αυτόπτων μαρτύρων είναι περισσότερο πειστική και ανταποκρινόμενη στην πραγματικότητα. Κατά συνέπεια εφόσον οι άνεμοι που έπνεαν ήταν ΒΔ η θέση του ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ κατά το χρόνο της συγκρούσεως είναι εκείνη που του δίδουν το αιτούν Ελληνικό Δημόσιο και όχι οι καθ' ων. Το Ε/Γ - Ο/Γ πλοίο «ΣΑΜΑΙΝΑ» όπως προαναφέρθηκε απέπλευσε από το λιμάνι Βαθύ Σάμου περί ώρα 18.00 με προορισμό το Καρλόβασι. Περί ώρα 18.07 το ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ είχε εντοπίσει το «ΣΑΜΑΙΝΑ» και παρακολουθούσε την πορεία του, τόσο από το PANTAR όσο και οπτικά. Με βάση τις παρατηρήσεις αυτές δημιουργήθηκε στον αξιωματικό φυλακής γεφύρας η εντύπωση ότι το «ΣΑΜΑΙΝΑ» θα διήρχετο ασφαλώς από τα δεξιά του ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ, τούτο όμως είχε ως αποτέλεσμα να διακόψει την επιτήρηση του «ΣΑΜΑΙΝΑ» δίνοντας προτεραιότητα στον έλεγχο δια του PANTAR της θέσεως του πλοίου από την ακτή προς την οποία εξείπιπε το ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ λόγω διευθύνσεως και εντάσεως κυματισμού του ανέμου. Αυτή όμως η ενέργεια του στερήσε τη δυνατότητα ν' αντιληφθεί αφενός μεν ότι το «ΣΑΜΑΙΝΑ» άλλαξε βηματιστικά πορεία όπως προαναφέρθηκε, αφετέρου δε να αντιληφθεί τον κίνδυνο και να προβεί στις δέουσες ενέργειες, αυτή είναι και η υπαιτιότητα που έχει το ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ στην προαναφερόμενη σύγκρουση δηλ. η έλλειψη οπτικής παρατήρησης τα τελευταία λεπτά προς της συγκρούσεως η οποία έπρεπε να ήταν επαυξημένη εν όψει της συσκότισης αυτού. Το γεγονός τούτο, δηλ. της συσκότισης δεν μπορεί να αποδώσει όμως αποκλειστική υπαιτιότητα στο ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ, καθόσον η ασφαλής πλεύση των πλοίων απαιτεί την εγρήγορηση και από τα δύο πλοία, με τα μέσα (ηλεκτρονικά ή μη) που διαθέτουν. Όμως συνυπαίτιο της συγκρούσεως είναι και το πλοίο «ΣΑΜΑΙΝΑ», καθόσον ο πλοίαρχος και ο ύπαρχος, δεύτερος και τρίτος των καθ' ων, πρόσωπα προστεθέντα στη διακυβέρνηση από την πρώτη των καθ' ων, και υπεύθυνα από το νόμο για την ασφαλή πλεύση δεν έκαμαν τις δέουσες ενέργειες προς αποφυγή της συγκρούσεως. Ειδικότερα, από τα ίδια στοιχεία πιθανολογήθηκε ότι από τη γέφυρα του «ΣΑΜΑΙΝΑ» όπου βρίσκονταν και ο πλοίαρχος και ο ύπαρχος αντίστοιχα β' και τρίτος των καθ' ων εάν υπήρχε οπτική παρατήρηση, όπως θα αναλυθεί παρακάτω, θα μπορούσε να εντοπίσει το «ΚΩΣΤΑΚΟΣ» έστω και εάν αυτό είχε πλήρη συσκότιση η οποία συνεπάγεται και τη μη αφή των πλοϊκών φώτων. Τούτο θα μπορούσε να γίνει εάν η οπτική παρατήρηση εγένετο με κιάλια και από τον εξωτερικό χώρο της γέφυρας (βαρδιόλες) με δεδομένο ότι οι καιρικές συνθήκες εκείνης της στιγμής ήταν τέτοιες που επέτρεπαν την οπτική παρατήρηση, αφού και ευθαλασσία υπήρχε και το

σκότος εκείνη τη στιγμή δεν ήταν πυκνό (ώρα 18.32 μ.μ.). Τούτο άλλωστε καταθέτουν και οι κυβερνήτες των παραπλεόντων πολεμικών σκαφών, οι οποίοι με κιάλια διέκριναν το ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ και από μεγαλύτερη απόσταση. Περαιτέρω το πλοίο «ΣΑΜΑΙΝΑ» δια του πλοιάρχου και του υπάρχου θα μπορούσε να εντοπίσει το ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ εάν έκαμε συμβουλευτική χρήση του RADAR. Ειδικότερα, όπως διαπιστώθηκε και από την αυτοψία που διενεργήθηκε, την επομένη του ατυχήματος, στο RADAR του «ΣΑΜΑΙΝΑ» απεικονιζότο το ΤΠΚ ΚΑΒΑΛΟΥΔΗΣ το οποίο για τις ανάγκες της αυτοψίας είχε πάρει τη θέση του «ΚΩΣΤΑΚΟΣ». Επομένως εάν εγένετο ορθή χρήση του RADAR από τον πλοίαρχο και τον υπάρχο το «ΚΩΣΤΑΚΟΣ» έπρεπε να είχε εντοπισθεί στην οθόνη του ως ίχνος από απόσταση τουλάχιστον 2 ν. μιλίων. Ο πραγματογνώμων Στεφανάκος πλοίαρχος του Ε.Ν. που διορίστηκε από το λιμενάρχη Σάμου και διενήργησε πραγματογνωμοσύνη, δεν μπορεί να εξηγήσει με πειστικό τρόπο, αφού δέχεται ότι λειτουργούσε το RADAR και ο αξιωματικός φυλακής της γέφυρας γ' των καθ' ων έκαμε συμβουλευτική χρήση αυτού δεν μπόρεσε να εντοπίσει το ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ. Τα αναφερόμενα από αυτόν ότι ενδέχεται τούτο δηλ. ότι καίτοι συνεβουλεύοντο το RADAR να μην εντόπιζε το ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ να οφείλεται σε ηλεκτρονικές παρεμβολές από τα παραπλέοντα πολεμικά πλοία δεν πιθανολογήθηκαν, αφού οι ηλεκτρονικές παρεμβολές δεν εξαφανίζουν στόχους αλλά δημιουργούν επιπλέον ίχνη στο RADAR για σύγχυση ή την εμφάνιση γαλακτώματος (παράσιτα) των αντιπάλων RADAR είτε τομέα είτε ολοκληρώσεως της οθόνης. Περαιτέρω οι καθ' ων ισχυρίζονται ότι δεν είχε υποχρέωση ο πλοίαρχος και αξιωματικός φυλακής γέφυρας τρίτος των καθ' ων να συμβουλευέται το RADAR, δεδομένου ότι οι καιρικές συνθήκες ήταν τέτοιες που δεν ήταν απαραίτητη η συμβουλευτική χρήση του RADAR. Όμως εν όψει του γεγονότος ότι αυτό έπλεε πλησίον των ακτών όπου ψαρεύουν και τα αλιευτικά σκάφη αλλά και της γνώσεως ότι στην ευρύτερη περιοχή της ν. Σάμου εκτελείτο μεγάλη ναυτική άσκηση του Πολεμικού Ναυτικού, ανεξάρτητα από το ότι πραγματικά πυρά εκτελούντο μόνο στο νότιο τμήμα αυτής, έπρεπε να γίνεται συμβουλευτική χρήση του RADAR για ασφαλή πλεύση. Περαιτέρω από το δικαστήριο τούτο διατάχθηκε η διεξαγωγή συντηρητικής πραγματογνωμοσύνης με ερώτημα ποια ήταν η γωνία προσεγγίσεως και συνακόλουθα συγκρούσεως του πλοίου «ΣΑΜΑΙΝΑ» μετά του πλοίου «ΚΩΣΤΑΚΟΣ». Στο ερώτημα αυτό δεν υπήρξε ομοφωνία των πραγματογνωμόνων, αφού ο καθένας από αυτούς δίδει με βάση το τελικό αποτύπωμα της διαμπερούς διεισδύσεως του Ε/Γ-Ο/Γ «ΣΑΜΑΙΝΑ» στο ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ διαφορετική γωνία.

Κατά συνέπεια δεν μπορεί να προσδιορισθεί η γωνία προσέγγισης του «ΣΑΜΑΙΝΑ» με ακρίβεια, αλλά όπως αυτή τεκμαίρεται από τα στοιχεία ήταν περίπου 50-40 πρύμα από το δεξιό εγκάρσιο του ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ, καθόσον κατά τα τελευταία κρίσιμα προ του ατυχήματος δευτερόλεπτα το μεν Ε/Γ-Ο/Γ «ΣΑΜΑΙΝΑ» έπλεε επί πορείας 280° το δε ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ ακινητοποιούσε με αναπλώρηση 320°-330°. Από αυτό έπεται ότι το πλοίο «ΣΑΜΑΙΝΑ» δεν ήταν φυλασσόμενο. Περαιτέρω από τα ίδια αποδεικτικά στοιχεία πιθανολογείται ότι κατά τη σύγκρουση η πλώρη του Ε/Γ-Ο/Γ «ΣΑΜΑΙΝΑ» διαπέρασε κατά το εγκάρσιο περίπου το ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ και καταβυθίζοντας αυτό εξαναγκαστικά το έφεραν κάτωθεν της τροπιδος στην περιοχή που ορίζεται μεταξύ των νομέων 120-130 του Ε/Γ-Ο/Γ «ΣΑΜΑΙΝΑ». Τα ισχυριζόμενα από τους καθ' ων ότι η στρέβλωση του ΔΕ ελικοφόρου άξονα αποτελεί ένδειξη ότι η διεισδυση του Ε/Γ «ΣΑΜΑΙΝΑ» σταμάτησε πάνω στον άξονα αυτά δεν πιθανολογούνται, καθόσον η στρέβλωση αυτή δημιουργήθηκε στα πρώτα στάδια της σύγκρουσης και πριν το ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ περάσει πάνω από το Ε/Γ «ΣΑΜΑΙΝΑ», η ύπαρξη δε των τεσσάρων αξόνων εμπόδιζε την

ολοσχερή κοπή του πλοίου και ανάγκασε το Ε/Γ «ΣΑΜΑΙΝΑ» να περάσει πάνω από το ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ. Τούτο άλλωστε έγινε αντιληπτό και από την αυτοψία που διενήργησε το δικαστήριο και διαμόρφωσε τη γνώμη και από τις εξηγήσεις που δόθηκαν και από τους τεχνικούς συμβούλους των διαδίκων. Από όλα τα παραπάνω εκτεθέντα το δικαστήριο πιθανολογεί ότι η σύγκρουση της 4-11-1996 οφείλεται σε υπαιτιότητα και των δύο πλοίων, όπως αναλύθηκε παραπάνω και με ποσοστό συνυπαιτιότητας του καθενός σε αυτή 50%. Περαιτέρω από τα ίδια αποδεικτικά στοιχεία πιθανολογήθηκαν ως προς την αξία του ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ τα εξής: Το αιτούν Ελληνικό Δημόσιο αναβιβάζει την αξία του ΤΠΚ ΚΩΣΤΑΚΟΣ κατά το χρόνο του ατυχήματος σε 15.520.000.000 θεωρώντας αυτό ως ολική απώλεια. Όμως κατά την ανέλυσή του αφαιρέθηκαν σε καλή κατάσταση μέρος του οπλικού συστήματος ήτοι οι πύραυλοι PENQUIN και οι δύο Τ/Α SST-4, οι οποίοι με κάποια επισκευή μπορούν να χρησιμοποιηθούν, η αξία των οποίων ανέρχεται σε 2.000.000.000 περίπου καθώς διασώθηκε και μέρος λοιπών των οργάνων αυτού, και κατά συνέπεια η συνολική διασωθείσα αξία ανέρχεται σε 3.000.000.000. Μετά την αφαίρεση της ως άνω διασωθείσας αξίας η ζημία του Ελληνικού Δημοσίου ανέρχεται σε 12.52 και μετά την αφαίρεση του ποσοστού συνυπαιτιότητας αυτού κατά 50% η τελική ζημία του αιτούντος Ελληνικού Δημοσίου ανέρχεται σε 6,26 ποσό που οφείλουν οι καθ' ων στους αιτούντες. Περαιτέρω από τα ίδια στοιχεία πιθανολογήθηκε ότι η απαίτηση αυτή κινδυνεύει, δεδομένου ότι η πρώτη των καθ' ων πλοιοκτήτρια του ζημιόγνου σκάφους δεν έχει άλλα εμφανή περιουσιακά στοιχεία εκτός από το πιο πάνω πλοίο το οποίο υπάρχει κίνδυνος να πωληθεί ως προς δε τους δεύτερο και τρίτο τούτων υπάρχει περίπτωση μεταβίβασης των περιουσιακών τους στοιχείων δεδομένου του μακροχρόνου δικαστικού αγώνος μέχρι της τελεσίδικου επιλύσεως της διαφοράς και κατά συνέπεια πρέπει να διαταχθεί το αιτούμενο ασφαλιστικό μέτρο δηλ. να παράσχουν οι αιτούντες εγγυοδοσία ύψους 7.000.000.000, δια καταθέσεως ισόποσης εγγυητικής επιστολής στη Γραμματεία του Δικαστηρίου μέσα σε ένα μήνα από την επίδοση αυτής αλλιώς, σε περίπτωση μη καταθέσεως μέσα στην πιο πάνω προθεσμία, να διαταχθεί η συντηρητική κατάσχεση κάθε κινητής και ακίνητης περιουσίας των καθ' ων και ειδικότερα του με σημαία Ελληνική πλοίου «ΣΑΜΑΙΝΑ» σύμφωνα με όσα ορίζονται στο διατακτικό. Έξοδα δεν επιδικάζονται σύμφωνα με το άρθρο 178 παρ. 3 Κώδικα Δικηγόρων.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

Δικάζει αντιμωλία των διαδίκων.

Απορρίπτει ότι κρίθηκε σαν απορριπτέο.

Δέχεται μερικά την αίτηση.

Υποχρεώνει τους καθ' ων να παράσχουν στο αιτούντα Ελληνικό Δημόσιο εγγύηση ύψους 7.000.000.000 δραχμών προς εξασφάλιση ισόποσης απαιτήσεώς του προς αυτό, όπως αναφέρεται στο σκεπτικό, δια καταθέσεως ισόποσης εγγυητικής επιστολής αξιόχρεης Τράπεζας της Ελλάδος ή σχετικού γραμματίου παρακαταθήκης, στη Γραμματεία του Δικαστηρίου αυτού μέσα σε προθεσμία ενός μηνός από την επίδοση της απόφασης αυτής.

Σε περίπτωση μη καταθέσεως της εγγυήσεως μέσα στην πιο πάνω προθεσμία,

Διατάσσει τη συντηρητική κατάσχεση κάθε κινητής και ακίνητης περιουσίας των καθ' ων και ειδικότερα του με Ελληνική σημαία πλοίου «ΣΑΜΑΙΝΑ», αρ. νηολ. Πειρ. 5974 Δ.Δ.Σ. SZUY ολ. χωρ. 3783,09 και καθαρής 1707,72 μέχρι του ποσού της εγγυήσεως.

Κρίθηκε, αποφασίστηκε και δημοσιεύτηκε στον Πειραιά, στις 16 Σεπτεμβρίου 1997, σε έκτακτη και δημόσια συνεδρίαση. ■

Η Ελλάδα, κόμβος διεθνούς διαμετακόμισης

του Κρίτωνα Ιωαννίδη
προέδρου του Δ.Σ. του Συνδέσμου
Διεθνών Διαμεταφορέων Ελλάδος

Μια ακόμη αναφορά στη σημασία της διεθνούς διαμετακόμισης, για την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, είναι σαν να κομίζουμε για τους αναγνώστες γλαύκας εις Αθήνας. Σήμερα με την ανάπτυξη των μεταφορών παγκόσμια με υπερέχοντες μεθόδους, είναι δυνατόν να λειτουργήσει η διαμετακόμιση συνεργειακά για την ομαλή ροή των εμπορευμάτων μέχρι τους τελικούς προορισμούς τους, εφόσον υποστηρίζεται από άρτια τεχνική και διοικητική υποδομή.

Στην Ευρώπη παρουσιάζονται δύο διαφορετικά φαινόμενα στη λειτουργία της διαμετακόμισης.

- Στη μεν Δύση, μέχρι πρόσφατα, η διαμετακόμιση των εμπορευμάτων ήταν απρόσκοπτη γιατί η τεχνική και διοικητική υποδομή επέτρεπε, και σε κάποιο βαθμό ακόμη επιτρέπει, την ομαλή ροή της μεταφοράς των εμπορευμάτων και προσώπων.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση συνετέλεσε στην απλοποίηση των διαδικασιών και έτσι σήμερα σε μια οδική μεταφορά από την Αυστρία στο Βέλγιο, ο οδηγός αντιλαμβάνεται την αλλαγή των συνόρων μόνο από τις πινακίδες που παρατηρεί. Η εξέλιξη όμως των συναλλαγών οδήγησε σε μια υπερφόρτωση, κυρίως των οδικών αρτηριών, έτσι ώστε οι περισσότερες από τις κεντρικο-ευρωπαϊκές χώρες να επιθυμούν να αποφύγουν τη διαμετακόμιση μέσω της χώρας των, επιβάλλοντας διάφο-

ρους περιορισμούς λόγω της περιβαλλοντικής ρύπανσης και των κομβικών συμφορήσεων.

- Αντίθετα, στην Ανατολή παρουσιάζεται το φαινόμενο της δυσχέρειας προσπελάσεως, όχι λόγω συμφορήσεως αλλά λόγω έλλειψης της τεχνικής και διοικητικής υποδομής.

Επειδή όμως η διαμετακόμιση είναι απαραίτητη για την προσέλαση της Δύσης στην Ανατολή, τα Βαλκάνια, την Ασία, τη Μέση Ανατολή και αλλού αναζητούνται με επιμονή μέθοδοι για τη βελτίωσή της.

Είναι σαφές, λοιπόν, ότι οι χώρες οι οποίες παρέχουν καλές συνθήκες διαμετακόμισης, ενισχύουν πολιτικά το κύρος τους και την οικονομία τους με τα πρόσθετα οφέλη που αποκομίζουν. Για το λόγο αυτόν υπάρχει ένας συνεχής ανταγωνισμός στις χώρες των Βαλκανίων και της Ανατολικής Μεσογείου για να προσελκύσουν τα φορτία των συ-

ναλλασσόμενων και το ενδιαφέρον των χωρών τους.

Είναι γνωστό ότι η Ελλάδα συγκεντρώνει πλεονεκτήματα από τη γεωγραφική της θέση για την ανάπτυξη της διαμετακόμισης.

Το πλεονέκτημα της γεωγραφικής της θέσης ενισχύθηκε ακόμα περισσότερο και με το πόλεμο στην πρώην Γιουγκοσλαβία, διότι η Ελλάδα προσανατολίστηκε και ανέπτυξε σημαντικά την οδική σύνδεση μέσω Ιταλίας.

Η ανάπτυξη της σχεδίασης αυτής, με πολλές πορθμιακές αναχωρήσεις ημερησίως, απέβη χρήσιμη όχι μόνο για την Ελλάδα αλλά και για την Ευρώπη, αφού μέσω των βόρειων και των ανατολικών συνόρων συνδέεται η Ευρώπη με τις όμορες με την Ελλάδα βαλκανικές χώρες.

Αντίστοιχα οι ελληνικοί λιμένες και κυρίως η Θεσσαλονίκη και ο Πειραιάς εξυπηρετούν τις εισαγωγές και εξαγωγές των βαλκανικών χωρών, όχι μόνο προς τις χώρες της Εγγύς και Μέσης Ανατολής αλλά και για υπερωκεάνιους προορισμούς ή προελεύσεις.

Ο σιδηρόδρομος παίζει επίσης έναν καθοριστικό ρόλο για την τροφοδοσία χωρών, μέσω των λιμένων και ιδιαίτερα της FYROM που στερείται θαλάσσιας πρόσβασης. Έτσι η τροφοδοσία της FYROM σε καύσιμα και πρώτες ύλες, πέραν του γενικού ξηρού φορτίου, πραγματοποιείται αποκλειστικά σχεδόν από το λιμένα της Θεσσαλονίκης, απ' όπου λόγω της μαζικότητας των φορτίων καλείται ο σιδηρόδρομος να συνεχίσει τη μεταφορά.

Σημαντικό ρόλο παίζει επίσης η διακίνηση κανσίων από πετρελαιοπαραγωγές χώρες δια μέσου του βαλκανικού χώρου εξ ου και οι προσπάθειες σύνδεσης του πετρελαιοαγωγού Μπουργκάς και Αλεξανδρούπολης.

Αξιοσημείωτη είναι και η δυνατότητα διαμετακόμισης φορτίων αεροπορικώς, μέσω της Ελλάδας από την Τουρκία, την FYROM και τη Βουλγαρία για υπερωκεάνιους προορισμούς και κυρίως τις ΗΠΑ.

Δεν θα πρέπει να παραλείψουμε να τονίσουμε τη σημαντική συμβολή των Ελλήνων αυτοκινητιστών οι οποίοι,

παρά τα μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζουν με τις νέες συνθήκες ανταγωνισμού στην Ευρωπαϊκή Ένωση, εξυπηρετούν όχι μόνο τη διεθνή οδική μεταφορά από και προς την Ελλάδα αλλά και τη διαμετακόμιση όπου τους επιτρέπεται ή τους δίνεται η δυνατότητα.

Προοπτικές ευοίωνες παρέχονται και στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών (COMBINED, INTERMODAL και MULTIMODAL Transport), οι οποίες έχουν επίσης αξιόλογη παρουσία στο χώρο μας και τη διαμετακόμιση.

Οι προοπτικές αυτές όμως δεν είναι δυνατόν να στηριχθούν μόνο με μελέτες και πολλαπλά θεωρητικά προγράμματα

τα αλλά θα πρέπει οι μελέτες αυτές να επιβεβαιώνονται οικονομικά και στην πράξη με ανταγωνιστικό κόστος μεταφοράς.

Αναφέραμε προηγουμένως ότι βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη της διαμετακόμισης είναι η ικανή, τεχνική και διοικητική υποδομή της χώρας. Δυστυχώς όμως η υποδομή αυτή στην Ελλάδα υστερεί ουσιαστικά και δημιουργεί αναίτια εμπόδια.

Να λάβουμε δε υπόψη ότι η διαμετακόμιση αποφέρει πέραν των εθνικών και ουσιαστικά οικονομικά οφέλη με την εισροή συναλλάγματος, με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας - σε μια εποχή που η ανεργία είναι ένα παγκόσμιο πρόβλημα - αλλά και με τη διευκόλυνση των εξαγωγών μας και τούτο διότι με τη χάραξη νέων δρόμων για την εξυπηρέτηση της διαμετακόμισης μπορούν να εξυπηρετηθούν και τα εξαγώνιμα προϊόντα της χώρας μας με φθηνότερο κόστος λόγω της μαζικότητας της χρήσεως.

Σημαντικές ακόμη είναι οι ελλείψεις στη χώρα που πλήττουν τη διαμετακόμιση στον τομέα των terminals και των διαμετακομιστικών κέντρων.

Προσπάθειες της ιδιωτικής πρωτοβουλίας να πείσει το κράτος να αναπτύξει τέτοια κέντρα, που υπάρχουν σε όλη την Ευρώπη και που στη χώρα μας θα ήταν διπλά χρήσιμα λόγω του έντονου διαμετακομιστικού χαρακτήρα που θα αποκτούσαν, έχουν αποβεί άκαρπες οι δε μελέτες και προτάσεις χειμάζουν στα συρτάρια των γραφειοκρατών.

Στηρίζεις τέτοιων προγραμμάτων για τη διαμετακόμιση, με την ένταξή τους στον αναπτυξιακό νόμο, με υπερούγχρονη χρήση της τεχνολογίας και αντίστοιχη ανάπτυξη των Logistics - της πεμπουσίας της μεταφοράς στο μέλλον - απορρίπτονται υπέρ των γηπέδων golf και των εκθεσιακών κέντρων που στεγάζουν λαϊκές ορχήστρες.

Είναι ευτυχές όμως το γεγονός ότι μέσα από το 1ο και το 2ο κοινοτικό πλαίσιο στήριξης, παρέχονται οι δυνατότητες στη χώρα για την πραγματοποίηση έργων υποδομής που θα αξιοποιήσουν το γεωγραφικό της πλεονέκτημα.

Ενδεικτικά θα αναφέρω:

- Τη βελτίωση του οδικού δικτύου
- Την Εγνατία οδό
- Τη σύζευξη Ρίου - Αντιρρίου
- Το αεροδρόμιο των Σπάτων
- Τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρόμων με ηλεκτροκίνηση, την επέκταση του δικτύου, την ανανέωση του τροχαίου υλικού.
- Τη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Αναφέρω ακόμη σαν χρήσιμο εκτός των πακέτων DELORS και SANTER τα έργα που θα γίνουν για τους Ολυμπιακούς αγώνες του 2004. Έγκειται σε εμάς η ορθή εκτέλεση και αξιοποίησή τους.

Παράλληλα, με πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παρέχονται διοικητικές στηρίξεις για να παταχθεί η γραφειοκρατία, η ατολμία και ο αναχρονισμός της Δημόσιας Διοίκησης.

Η δημιουργία του ελεύθερου ανταγωνισμού στις μεταφορές με την κατάργηση των προστατευτικών ρυθμίσεων, το

άνοιγμα των συνόρων, η υποχρέωση των κρατικών φορέων να καταστούν ανταγωνιστικοί για να μην κλείσουν, η απελευθέρωση της εμπορικής εκμετάλλευσης από την υποδομή των σιδηροδρόμων, ο ανταγωνισμός μεταξύ των κρατικών και ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών, η λειτουργία των ΔΕΚΟ με κριτήρια ιδιωτικής πρωτοβουλίας, με επιστέγασμα την πολυσυζητημένη νομισματική ένωση, είναι μέτρα που αναπόφευκτα θα μας σπρώξουν προς την πρόοδο.

Αρκούν όμως αυτά τα μέτρα, τα έξωθεν προερχόμενα, αν δεν υπάρχει όχι μόνο ανταπόκριση αλλά και πρωτοβουλία εκ μέρους μας, κέφι δηλαδή, για να πάρουμε ωφέλιμες αποφάσεις;

Αποφάσεις που εμείς θα λάβουμε και όχι άλλοι, που ορθώς μεν, έξωθεν δε, θα μας επιβάλουν.

Τέτοια μέτρα που μας υποδεικνύονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και τις Η.Π.Α. (π.χ. πρωτοβουλία SECI) είναι η υιοθέτηση μεθόδων συμβατών σε όλες τις όμορες βαλκανικές χώρες σε ό,τι αφορά τις συνοριακές διατυπώσεις, τις τελωνειακές διαδικασίες, τα επιτρεπτά βάρη κατ' άξονα στην οδική μεταφορά κ.α.

Δεν αρκεί συνεπώς να εισάγουμε νέες πιο σύγχρονες μεθόδους και να υιοθετήσουμε διοικητικές αποφάσεις για τη διαμετακόμιση, αλλά θα πρέπει αυτές να είναι και εφαρμόσιμες στις χώρες που προηγούνται ή έπονται της Ελλάδας στη διαμετακόμιση, εξασφαλίζοντας την ομαλή ροή του φορτίου.

Όλα αυτά όμως απαιτούν χρόνο για την πραγματοποίησή τους, τον οποίο πρέπει να ελαχιστοποιήσουμε.

Στο μεσοδιάστημα αυτό με μια αλάδωτη ή ενίοτε και λαδωμένη - πάρτε το όπως θέλετε - κρατική μηχανή με ελλιπή τεχνική υποδομή, αναπτύσσεται χρόνο με το χρόνο η διαμετακόμιση χάρη στη στήριξη της ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Δεν νομίζω ότι θα είμαι υποκειμενικός επειδή προέρχομαι από τον κλάδο αν αναφέρω ότι καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη αυτήν παίζουν οι Έλληνες διαμεταφορείς.

Λίγοι γνωρίζουν ότι ένα μεγάλο μέρος των τουρκικών αεροπορικών εξαγωγών στις Η.Π.Α. πραγματοποιείται μέσω Ελλάδας.

Τα προϊόντα φθάνουν με φορτηγά αυτοκίνητα στο αεροδρόμιο του Ελληνικού και από εκεί εξάγονται στην Αμερική.

Τούτο συμβαίνει λόγω του μεγάλου όγκου εξαγωγών από την Τουρκία και της περιορισμένης δυνατότητας εξυπηρέτησης αεροσκαφών στον αερολιμένα της Κωνσταντινούπολης.

Θα μπορούσε βέβαια να είχε επιλεγεί ένας άλλος αερολιμένας εκτός Ελλάδας γι' αυτές τις μεταφορές.

Το ότι οι μεταφορές αυτές διεκδικήθηκαν και πραγματοποιούνται μέσω Ελλάδας δεν οφείλεται σε καμιά διακρατική συμφωνία ή άλλη παρέμβαση, αλλά σε πρωτοβουλία Ελλήνων διαμεταφορέων.

Η προσθήκη αυτή των βαλκανικών φορτίων αύξησε το αεροπορικό cargo μέσω ελληνικών αερολιμένων τουλάχιστον 30% τα τελευταία 3 χρόνια και η συνδρομή του κράτους ήταν οι ταλαιπωρίες στα τελωνεία με τη συνήθη αναχρονιστική και κακομοιρίστικη αντίληψή τους.

Ακόμη πιο λίγοι γνωρίζουν ότι ελληνικές διαμεταφορικές επιχειρήσεις μονοπωλούν τη σιδηροδρομική διαμετακόμιση όλης της ευρωπαϊκής Δύσης, της Κεντρικής και Βόρειας Ευρώπης προς τα Βαλκάνια.

Με άλλα λόγια, φορτία που διακινούνται με το τρένο π.χ. από τη Γερμανία για την Τουρκία μεταφέρονται με πλήρεις συρμούς μόνο ή σχεδόν μόνο με διαμεσολάβηση ελληνικών εταιρειών χωρίς οι μεταφορές αυτές να αγγίζουν την Ελλάδα. Βέβαια με τη χάρση τέτοιων γραμμών εξυπηρετείται με χαμηλό κόστος και η μεταφορά από την Ευρώπη προς την Ελλάδα.

Τέτοια επιτεύγματα λοιπόν δίπλα στην κλασική μέχρι τούδε διαμετακόμιση μέσω των λιμένων που σε μεγάλο βαθμό πραγματοποιείται με ελληνικά πλοία όπως και η προώθηση των φορτίων στον τελικό προορισμό με ελληνικά φορτία ή με τον Ο.Σ.Ε., στηρίζουν την οικονομία της χώρας χωρίς καμιά συνδρομή του Κράτους ή κρατικών φορέων.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η συμβολή του διαμεταφορέα στη διαμετακόμιση δεν είναι μόνο άμεση με προσθήκη νέων φορτίων και εργασιών αλλά και επιτελική.

Σαν παράδειγμα αναφέρω τη διοργάνωση από το Σύμβουλο του 1ου και 2ου ΔΙΑΒΑΛΚΑΝΙΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ ΔΙΕΘΝΩΝ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ το 1996 και το 1997 στη Θεσσαλονίκη, με συμμετοχή όλων των βαλκανικών κρατών.

Εκπρόσωποι από περισσότερες από 100 εταιρείες συγκεντρώθηκαν στην κύρια αρτηρία της διεθνούς διαμετακόμισης, τη Θεσσαλονίκη, για να λύσουν τα κοινά προβλήματα και να χαράξουν μια νέα συμβατή για όλα τα βαλκανικά κράτη πολιτική στον τομέα αυτό.

Είναι φανερό λοιπόν ότι πολλά περισσότερα θα μπορούσαν να επιτευχθούν εφόσον η τεχνική υποδομή του κράτους διευκόλυνε τέτοιες δραστηριότητες και εφόσον η ιδιωτική πρωτοβουλία αντιμετωπιζόταν με ευήκολα ώτα από τη Δημόσια Διοίκηση για την ανάπτυξη των προγραμμάτων της τα οποία συχνά θα ήταν δυνατόν να πραγματοποιηθούν από κοινού.

Εγώ προσωπικά, παρά το γεγονός ότι πρόσκαιρα απογοητεύομαι όταν συναντώ ένα ή και περισσότερα εμπόδια - ενός κακού μύρια έπονται - είμαι αισιόδοξος ξεκινώντας από τη θέση ότι όταν κάτι δεν πάει καλά υπάρχουν περισσότερες πιθανότητες βελτίωσης παρά χειροτέρευσης.

Αν συμφωνείτε και εσείς μαζί μου, τότε μπορούμε να ατενίσουμε το μέλλον με αισιοδοξία.

Πασχαλινή Εορταγορά
της εταιρείας προστασίας σπαστικών



9 & 10 Απριλίου, 10.00 π.μ. - 7.00 μ.μ.
στο Ξενοδοχείο Holiday Inn
Μιχαλακοπούλου 50, Ιλίσια

Πάρτε τους φίλους σας κι ελάτε. Θα χαρούμε να σας δούμε.
Σας περιμένουμε σ' ένα ζεστό και πολύ φιλόξενο περιβάλλον.
Θα βρείτε ρούχα, βιβλία, πασχαλινά δώρα, ασυνήθιστα αντικείμενα
και ό,τι άλλο επιθυμεί η καρδιά σας.

Λαχνούς για τη λαχειοφόρο αγορά μπορείτε να προμηθευτείτε στη διεύθυνσή μας
Αρχιμήδους 37 Παγκράτι τηλ. 70 18 158 - 70 15 636



της Αλίκης Κιάντου - Παμπούκη
Ομ. καθηγήτριας του Πανεπιστημίου
Θεσσαλονίκης

ΖΗΤΗΜΑΤΑ

από την ηλεκτρονική φορτωτική

I

1. Η σύνδεση της φορτωτικής με τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων και ιδίως με τη διακίνηση in transit των εμπορευμάτων που καλύπτονται από αυ-τήν, δημιουργεί τα τελευταία χρόνια στην ομαλή και ορθολογιστική διεξαγωγή της μεταφοράς αυτής. Τα προβλήματα αυτά καθίστανται όλο και οξύτερα, σε σημείο που να γίνεται πλέον λόγος για «κρίση της φορτωτικής». Και, καθώς τα προβλήματα είναι εντονότερα στις διεθνείς μεταφορές, καταβάλλονται διεθνώς προσπάθειες για την υπέρβαση της «κρίσεως της φορτωτικής». Οι προσπάθειες αυτές πέρασαν από διάφορες φάσεις και έφθασαν σήμερα ως την καλούμενη «ηλεκτρονική φορτωτική». Η φορτωτική αυτή, εκτός του ότι διαβιβάζεται ταχύτατα, μπορεί να θεραπεύσει,

όπως υποστηρίζεται, και όλα τα κακά για τα οποία κατηγορείται η παραδοσιακή έγγραφη φορτωτική.

Η «ηλεκτρονική φορτωτική» προορίζεται να αντικαταστήσει την παραδοσιακή φορτωτική, αποϋλοποιώντας της. Ανήκει στο χώρο της ηλεκτρονικής διαβιβάσεως πληροφοριών και μηνυμάτων, που τείνει να κυριαρχήσει σήμερα στο πλαίσιο του «εμπορίου χωρίς χαρτιά».

2. Ως «ηλεκτρονική φορτωτική» πρέπει να εννοήσουμε τη φορτωτική χωρίς έγγραφο, που διαβιβάζεται δια μέσου ηλεκτρονικού υπολογιστή του μεταφορέα στον ηλεκτρονικό υπολογιστή του φορτωτή και των προσώπων που στη συνέχεια υπεισέρχονται στη σύμβαση της θαλάσσιας μεταφοράς.

Ο όρος «ηλεκτρονική φορτωτική» περιέχει βεβαίως, αντίφαση, αφού η φορτωτική εννοιολογικώς είναι αναπόσπαστα συνδεδεμένη με το έγγραφο, ως ύλη - φορέα σημαντικής αξίας. Παρ' όλα αυτά, ο όρος έχει επικρατήσει και χρησιμοποιείται ακόμα και στον τίτλο των Κανόνων που εκπόνησε η Διεθνής Νομική Επιτροπή (εφεξής CMI = Comite Maritime International), στην 34η διάσκεψή της στο Παρίσι το 1990,

τίτλο που είναι «Κανόνες της CMI για τις ηλεκτρονικές φορτωτικές». Στο κείμενο των Κανόνων είναι αλήθεια, δεν αναφέρεται ο όρος «ηλεκτρονική φορτωτική», περιγράφεται όμως σ' αυτό μια διαδικασία ηλεκτρονικής ανταλλαγής μηνυμάτων που μιμείται τη φορτωτική, αφού σε πολλά σημεία του κειμένου γίνεται ρητή αντιστοιχία προς τα στοιχεία και τις λειτουργίες της παραδοσιακής φορτωτικής (Κανόνες 4α, 6 και 7δ).

Οι κανόνες της CMI θεωρούνται η σοβαρότερη και επιτυχεστέρα προσπάθεια που έγινε ως τώρα, για να συμφιλιώσει την πληροφορική με την παραδοσιακή εμπορευσιμότητα, για να προσδώσει δηλαδή στην «ηλεκτρονική φορτωτική» αξιογραφική λειτουργία και ιδίως εμπορευσιμότητα. Μια λειτουργία, που αποτελεί πάντως την αχίλλειο πτέρνα κάθε προσπάθειας για την υπέρβαση της «κρίσεως της φορτωτικής» και την απούλοποίησή της. Γι' αυτό, οι παρατηρήσεις που ακολουθούν θα επικεντρωθούν στο κείμενο αυτό.

II

1. Η εφαρμογή του συστήματος των Κανόνων είναι προαιρετική (Καν.1). Εκτός από τη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, λοιπόν, τα μέρη πρέπει να συνάψουν και μια «σύμβαση επικοινωνίας», για τη χρησιμοποίηση των Κανόνων. Η συμφωνία αυτή μπορεί να εμπεριέχεται στη σύμβαση μεταφοράς ή να είναι ξεχωριστή. Από τη στιγμή που θα συνομολογηθεί, η λειτουργία της έγγραφης φορτωτικής συντελείται δια μέσου ηλεκτρονικών υπολογιστών, με αποστολή και ανταλλαγή μηνυμάτων. Το σύστημα, εξάλλου, μπορεί να εγκαταλειφθεί ανά πάσα στιγμή και να ζητηθεί από το μεταφορέα να εκδώσει έγγραφη φορτωτική (Καν. 10).

Η εφαρμογή των Κανόνων της CMI βασίζεται στα πρότυπα (standards) της ηλεκτρονικής διαβίβασης δεδομένων που εκπονήθηκαν από άλλους διεθνείς οργανισμούς: συγκεκριμένα, στους Κανόνες UNCITRAL του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (1988) και τους Κανόνες UN/EDIFACT που συντάχθηκαν από Επιτροπή του ΟΗΕ. Στους κανόνες της CMI προβλέπεται ρητώς ότι τόσο ο μεταφορέας και ο φορτωτής που υπήχθησαν συμβατικώς σ' αυτούς όσο και αυτοί που εισέρχονται μεταγενεστέρως στη σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς, θεωρούνται ότι αποδέχονται πως η ηλεκτρονική διαβίβαση και επιβεβαίωση των μηνυμάτων με τη διαδικασία των Κανόνων ικανοποιεί τις αξιώσεις του εθνικού τους δικαίου για έγγραφη κατάρτιση και απόδειξη της θαλάσσιας μεταφοράς· και ακόμα ότι παραιτούνται από ενστάσεις που βασίζονται στο γεγονός ότι η σύμβασή τους δεν συντάχθηκε εγγράφως, όπως τυχόν το απαιτεί το εθνικό του δίκαιο (Καν. 11). Τέλος, η πληροφόρηση που διαβιβάζεται ηλεκτρονικώς σχετικά με το φορτίο και τους όρους της μεταφοράς, θεωρείται ότι έχει την ίδια δύναμη και τα ίδια αποτελέσματα με αυτά που έχει το περιεχόμενο της έγγραφης φορτωτικής (Καν. 4δ).

2. Το κείμενο της CMI αποτελείται από 11 Κανόνες και το σύστημα που καθιερώνεται σ' αυτούς λειτουργεί ως εξής:

Ο μεταφορέας, παραλαμβάνοντας τα εμπορεύματα για μεταφορά, ειδοποιεί το φορτωτή για την παραλαβή με ηλεκτρονικό μήνυμα, που περιέχει λεπτομέρειες σχετικά με το φορτίο και τους όρους της μεταφοράς, καθώς και ένα «προσωπικό

(ή εμπιστευτικό) κλειδί» (Καν. 4α και β). Ο φορτωτής επιβεβαιώνει με τον ίδιο τρόπο στο μεταφορέα τη λήψη του μηνύματος και από τότε γίνεται «κομιστής» (Καν. 4δ).

Ο φορτωτής, που έγινε έτσι «κομιστής», είναι ο μόνος που μπορεί να απαιτήσει την παράδοση των εμπορευμάτων, να ονομάσει ως παραλήπτη άλλο πρόσωπο, να μεταβιβάσει το καλούμενο «δικαίωμα ελέγχου και μεταβιβάσεως» και να δώσει οποιεσδήποτε άλλες οδηγίες στο μεταφορέα σχετικά με το φορτίο (Καν. 7α). Η μεταβίβαση του δικαιώματος «ελέγχου και μεταβιβάσεως», που αντιστοιχεί στο δικαίωμα επί των εμπορευμάτων, συντελείται ως εξής: Ο φορτωτής - «κομιστής» γνωστοποιεί στο μεταφορέα την πρόθεσή του να μεταβιβάσει το δικαίωμά του σε προτεινόμενο νέο κομιστή. Ο μεταφορέας, αφού βεβαιώσει τη λήψη του μηνύματος, στέλνει στον προτεινόμενο νέο κομιστή πληροφορίες σχετικά με το φορτίο και τους όρους της μεταφοράς, εκτός από το «προσωπικό κλειδί». Όταν ο προτεινόμενος νέος κομιστής πληροφορηθεί το μεταφορέα ότι δέχεται τη μεταβίβαση, ο μεταφορέας ακυρώνει το τρέχον «προσωπικό κλειδί» και εκδίδει ένα νέο γι' αυτόν (Καν. 7β), ο οποίος έτσι γίνεται «κομιστής». Η μεταβίβαση αυτή έχει τα ίδια αποτελέσματα που έχει η μεταβίβαση της έγγραφης φορτωτικής (Καν. 7δ).

Όταν ο μεταφορέας πληροφορηθεί τον τόπο και το χρόνο αφίξεως των εμπορευμάτων, τους γνωστοποιεί στον «κομιστή», ο οποίος πρέπει να κατονομάσει τον παραλήπτη· και αν δεν το κάνει, θεωρείται ο ίδιος ως παραλήπτης (Καν. 9α). Ο μεταφορέας οφείλει να παραδώσει το εμπόρευμα στον παραλήπτη, που αποδεικνύει την ταυτότητά του κατά τις οδηγίες του κομιστή. Με την παράδοση των εμπορευμάτων, το «προσωπικό κλειδί» ακυρώνεται αυτομάτως (Καν. 9β) και ο μεταφορέας απαλλάσσεται από την ευθύνη για εσφαλμένη παράδοση, εφόσον επέδειξε εύλογη επιμέλεια κατά τον έλεγχο της ταυτότητας του παραλήπτη (Καν. 9γ).

3. Στο σύστημα των Κανόνων, ο μεταφορέας παίζει εξέχοντα ρόλο. Η όλη επικοινωνία με τους ενδιαφερόμενους επί του φορτίου γίνεται από αυτόν, δια μέσου του δικού του ηλεκτρονικού υπολογιστή. Ο μεταφορέας καταγράφει στον υπολογιστή του τις πληροφορίες για τη σύμβαση μεταφοράς, εκδίδει το πρώτο και τα επόμενα «προσωπικά κλειδιά» πραγματοποιεί τις μεταβιβάσεις του «δικαιώματος ελέγχου και μεταβιβάσεως» και την παράδοση του φορτίου. Συνεπώς, ο μεταφορέας λειτουργεί ως ένα είδος «κεντρικού μπτρώου».

Απαραίτητο εργαλείο, εξάλλου, για τη λειτουργία του συστήματος είναι το «προσωπικό κλειδί», το οποίο μόνο δίνει πρόσβαση στην τηλεπληροφόρηση σχετικά με τη μεταφορά των εμπορευμάτων. Το κλειδί συνιστά ένα μυστικό κώδικα επικοινωνίας, που αποτελείται από οποιονδήποτε τεχνικώς κατάλληλο τύπο, όπως συνδυασμό αριθμών ή και γραμμάτων, για τον οποίο τα μέρη συμφωνούν ότι εξασφαλίζει την αυθεντικότητα και το αλώβητο των διαβιβάσεων (Καν. 2 υπό 7). Το κλειδί, που είναι μοναδικό για τον καθένα από τους διαδοχικούς «κομιστές», πρέπει να τηρείται μυστικό με ευθύνη του μεταφορέα και του κομιστή (Καν. 8α). Όπως είναι φανερό, το «προσωπικό κλειδί» επέχει θέση τίτλου επί των μεταφερομένων, γι' αυτό και ο δικαιούχος αποκαλείται «κομιστής» και παίρνει τη θέση κομιστή έγγραφης φορτωτικής.



III

1. Το σύστημα των Κανόνων της CMI για τις «ηλεκτρονικές φορτωτικές» έχει καταστρωθεί με πολλή επιμέλεια και προσοχή. Οι Κανόνες, πραγματικά δημιουργούν ένα αναγνωρισμένο σύστημα ηλεκτρονικής διαβίβασης δεδομένων της θαλάσσιας μεταφοράς με νομική λειτουργία, χωρίς τη χρησιμοποίηση του εγγράφου που δημιουργεί τα προβλήματα στις σύγχρονες συναλλαγές. Αυτό συνεπάγεται οικονομία της δαπάνης και εργασίας, που απαιτούνται για τη σύνταξη και αποστολή των εγγράφων φορτωτικών. Σημαίνει, επίσης, ταχύτητα στη διαβίβαση των πληροφοριών, ακρίβεια των μηνυμάτων και περιορισμό των κινδύνων από ανθρώπινα λάθη.

2. Το σύστημα, όμως, δεν είναι άμοιρο ατελειών και ελλείψεων, που δημιουργούν σκεπτικισμό και διστακτικότητα στην αντικατάσταση της παραδοσιακής από την «ηλεκτρονική φορτωτική». Αφήνοντας κατά μέρος το γεγονός ότι το σύστημα είναι δαπανηρό, γιατί προϋποθέτει τεχνικό εξοπλισμό συμβατό για όλα τα μέρη που εμπλέκονται στη θαλάσσια μεταφορά, αλλά και στη σύμβαση πωλήσεως που παρακολουθεί τη θαλάσσια μεταφορά, μπορούμε να επισημάνουμε τα ακόλουθα:

Η βασική αδυναμία του συστήματος έγκειται καταρχήν, στην έλλειψη νομικής στηρίξεως. Το σύστημα, όπως παρατηρήσαμε, βασίζεται στην προαιρετική εφαρμογή των Κανόνων, η οποία άλλωστε δεν θα μπορούσε να είναι υποχρεωτική υπό την παρούσα κατάσταση του δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς.

Οι Κανόνες, συγκεκριμένα, που προορίζονται για εξυπηρέτηση διεθνών κυρίως συναλλαγών, περιέχουν ρυθμίσεις που καταφανώς προσκρούουν σε εθνικές και διεθνείς ρυθμίσεις του δικαίου της θαλάσσιας μεταφοράς. Όλες σχεδόν οι νομοθεσίες του κόσμου απαιτούν έγγραφη φορτωτική για τη θαλάσσια μεταφορά, κυρίως όταν η φορτωτική πρόκειται να λειτουργήσει ως εμπορεύσιμο τίτλος, παραστατικός δικαιωμάτων επί των υπό μεταφορά πράγματων.

3. Υπάρχουν μεταφορές, βέβαια, στις οποίες η φορτωτική ως εμπορεύσιμο αξιόγραφο δεν έχει πολλά να προσφέρει. Αυτό

συμβαίνει στις μεταφορές εμπορευμάτων που δεν πρόκειται να πωληθούν κατά τη μεταφορά, όπως είναι οι μεταφορές από κλάδο σε κλάδο εθνικής ή πολυεθνικής επιχειρήσεως, οι μεταφορές σε εμπορευματοκιβώτια, οι μεταφορές για σύντομες αποστάσεις. Στις μεταφορές αυτές, η απούλοποίηση της φορτωτικής δεν δημιουργεί προβλήματα. Πραγματικά, η φορτωτική είναι αποδεικτικό έγγραφο. Επομένως, η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς υπάρχει και λειτουργεί κανονικά και χωρίς έγγραφη φορτωτική με εμπράγματη αξιογραφική λειτουργία. Η απόδειξη της, εξάλλου, όταν αυτή χρειαστεί, μπορεί να γίνει με άλλα αποδεικτικά μέσα, δεδομένου ότι τόσο ο φορτωτής όσο και ο παραλήπτης είναι έμποροι. Στις μεταφορές αυτές, λοιπόν, δεν υπάρχει ανάγκη και λόγος συνεπώς, να εκδοθεί έγγραφη φορτωτική. Το ίδιο δεν υπάρχει ανάγκη και λόγος, όμως, να λειτουργήσει και η ηλεκτρονική φορτωτική. Οι μεταφορές αυτές εξυπηρετούνται άνετα με τις αποδείξεις παραλαβής, γνωστότερες ως Sea Waybills, που είναι μη εμπορεύσιμα έγγραφα και διαβιβάζονται και ηλεκτρονικώς χωρίς πολλά προβλήματα.

4. Υπάρχουν περιπτώσεις, όμως, κατά τις οποίες τα μεταφερόμενα εμπορεύματα πωλούνται μία και περισσότερες φορές κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. Πρόκειται για τις μεταφορές ξηρών και υγρών φορτίων γένους, όπως δημητριακών, πετρελαίου, μεταλλευμάτων κ.ά. Στις περιπτώσεις αυτές η φορτωτική παίζει σπουδαίο ρόλο, γιατί επιτρέπει τη μεταβίβαση του φορτίου χωρίς πραγματική παράδοση των μεταφερομένων με μόνη την κατά το νόμο προσήκουσα μεταβίβαση της φορτωτικής, η οποία τα «αντιπροσωπεύει». Στις μεταφορές αυτές ανακύπτει η ανάγκη του εγγράφου που είναι απαραίτητο στοιχείο του αξιόγραφου, συνεπώς και της φορτωτικής. Και τότε το πρόβλημα της απούλοποίησής της φορτωτικής φαίνεται αξιόπραστο. Γιατί, επί του παρόντος τουλάχιστον, για τα αξιόγραφα και ιδίως εκείνα που έχουν εμπράγματη λειτουργία, το έγγραφο αποτελεί το όχημα για το δικαίωμα που ενσωματώνεται στον τίτλο. Και, γι' αυτό, η άσκηση του δικαιώματος από τα αξιόγραφα αυτά προϋποθέτει, χωρίς άλλο, την κατοχή του εγγράφου.

Οι Κανόνες βεβαίως, προσπαθούν να παρακάμψουν την έλλειψη εγγράφου στις περιπτώσεις αυτές, προβλέποντας ότι η ηλεκτρονική διαβίβαση έχει τα ίδια αποτελέσματα με τη μεταβίβαση της έγγραφης φορτωτικής. Υπό το παρόν νομοθετικό καθεστώς, όμως, δεν μπορεί να vonθεί ότι μόνη η βούληση των μερών να υπαχθούν στους Κανόνες, μπορεί να δημιουργήσει αξιόγραφο με εμπράγματη ενέργεια χωρίς τις προϋποθέσεις που απαιτεί το ισχύον δίκαιο.

IV

Συγκεκριμένες ρυθμίσεις των Κανόνων, εξάλλου, προσκρούουν αμέσως ή εμμέσως σε αναγκαστικού δικαίου ρυθμίσεις εθνικές ή διεθνείς. Ενώ πιο πέρα, οι Κανόνες παρουσιάζουν και ελλείψεις που μπορεί να δημιουργήσουν προβλήματα.

1. Η ηλεκτρονική διαδικασία, που αντικαθιστά το έγγραφο στην ηλεκτρονική φορτωτική διαβιβάζεται κατ' ανάγκη συμπιεσμένα τα δεδομένα· δεν επιτρέπει, συνεπώς, να διαβιβαστεί το σύνολο των όρων της μεταφοράς, αυτών που προδιατυπώνει ο μεταφορέας και παρατίθενται συνήθως στην πίσω πλευρά της

έγγραφης φορτωτικής. Γι' αυτό, ο Κανόνας 5 ορίζει ότι η απλή αναφορά του μεταφορέα στους όρους της μεταφοράς που χρησιμοποιεί, ανάγει τους όρους αυτούς σε μέρος της συμβάσεως μεταφοράς (α), αρκεί η πρόσβαση σ' αυτούς να είναι εφικτή στα συμβαλλόμενα μέρη (β). Η πρόσβαση αυτή, όμως, καταρχήν είναι εφικτή μόνο στον ίδιο το μεταφορέα - εκδότη της ηλεκτρονικής φορτωτικής και, το πολύ, στον αντισυμβαλλόμενο του φορτωτή - «κομιστή». Έπειτα, το εφαρμοστέο δίκαιο στη σύμβαση μεταφοράς ενδέχεται να ορίζει αυστηρότερους όρους για τη δεσμευτικότητα των όρων αυτών. Για την περίπτωση αυτή, βεβαίως, ο ίδιος Κανόνας (5γ) προβλέπει ότι υπερσχύουν οι Κανόνες. Η πρόβλεψη όμως αυτή δεν μπορεί να υπερσχύσει απέναντι στο αυστηρότερο εφαρμοστέο δίκαιο, που είναι αναγκαστικό.

2. Το ίδιο πρόβλημα γεννά και ο Κανόνας 11, κατά τον οποίο τα μέρη, συμφωνώντας να υπαχθούν στο σύστημα των Κανόνων, θεωρούνται ότι συμφωνούν να μην προβάλουν ενστάσεις για την έλλειψη εγγράφου, το οποίο τυχόν απαιτεί το εθνικό τους δίκαιο, ιδίως στην περίπτωση που το έγγραφο απαιτείται ως συστατικό, όπως συμβαίνει με τη ρήτρα παρεκτάσεως της διεθνούς δικαιοδοσίας αλλοδαπών δικαστηρίων και τη ρήτρα για διαιτητική επίλυση των διαφορών.

3. Οι Κανόνες, τέλος, αντιτίθενται έμμεσα και προς τις αναγκαστικές ρυθμίσεις των Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ για τις φορτωτικές, οι οποίοι έχουν ευρύτατη εφαρμογή, είτε λόγω της αποδοχής τους από μεγάλο αριθμό κρατών είτε δια μέσου της ρήτρας Paramount, που είναι πολύ συνηθισμένη στις φορτωτικές. Όπως είναι γνωστό, οι Κανόνες Χάγης - Βίσμπυ καθιερώνουν αναγκαστική ευθύνη του μεταφορέα, αλλά η εφαρμογή τους προϋποθέτει την έκδοση έγγραφης εμπορεύσιμης φορτωτικής, δηλαδή φορτωτικής είτε εις διαταγήν είτε εις τον κομιστή. Η υπαγωγή, όμως, των μερών στο σύστημα των Κανόνων, κατά το οποίο δεν εκδίδεται έγγραφη φορτωτική, καταλήγει σε ανεφάρμοστο των Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ και εμμέσως, της αναγκαστικής ευθύνης του μεταφορέα, γεγονός που είναι νομικώς ανεπίτρεπτο.

Κύριες, πάντως ελλείψεις των Κανόνων είναι ότι δεν κατανέμουν τις ευθύνες σε περίπτωση βλάβης ή αποτυχίας του συστήματος που καθιερώνουν και ότι δεν προσδιορίζουν πότε και πού συντελείται η σύμβαση μεταφοράς. Εδικότερα:

1. Το σύστημα των Κανόνων, μπορεί βεβαίως να περιορίσει τους κινδύνους από ανθρώπινα λάθη αλλά δεν εγγυάται απόλυτη ασφάλεια στην ηλεκτρονική διαβίβαση των δεδομένων. Είναι γνωστό, πραγματικά, ότι άτομα που διαθέτουν άριστη γνώση της πληροφορικής έχουν τη δυνατότητα να παρέμβουν στο σύστημα. Για κάθε κλειδί, όπως λέγεται, υπάρχει και αντικλειδί που μπορεί να οδηγήσει στο περιεχόμενο του υπολογιστή. Και αυτό βεβαίως, ενέχει τον κίνδυνο να παραβιάζονται εμπορικά απόρρητα και, το χειρότερο, να διαπράττονται απάτες με βαριές συνέπειες. Όπως έχουν τα νομοθετικά δεδομένα σήμερα, επειδή το σύστημα κινείται από το μεταφορέα, η ως άνω ευθύνη βαρύνει τον ίδιο. Και το γεγονός αυτό, προφανώς, κάνει διστακτικούς τους μεταφορείς στο να υπαχθούν στο σύστημα.

2. Η σύμβαση θαλάσσιας μεταφοράς μπορεί να θεωρηθεί ότι συντελείται όταν η αρχική δήλωση βουλήσεως περάσει στον ηλεκτρονικό υπολογιστή του αποστέλλοντος· ή

όταν η διαβίβαση της αποδοχής ληφθεί στον ηλεκτρονικό υπολογιστή αυτού προς τον οποίο απευθύνεται· ή κάπου ενδιάμεσα. Οι κανόνες που συνέταξε η ομάδα εργασίας για τα EDI της UNCITRAL (1993) ορίζουν ότι η σύμβαση καταρτίζεται όταν ληφθεί η δήλωση αποδοχής. Την ίδια θέση παίρνει και το μοντέλο συμφωνίας των εμπορικών συναλλασσομένων, που συντάχθηκε με πρωτοβουλία του αμερικανικού δικηγορικού συλλόγου. Αλλά οι Κανόνες του CMI δεν παίρνουν θέση επί του θέματος, με αποτέλεσμα να υπάρχουν αμφιβολίες σχετικά με το χρόνο από τον οποίο η σύμβαση αρχίζει να παράγει τα νομικά της αποτελέσματα και από τον οποίο δεσμεύονται τα μέρη, όπως και σχετικά με το εφαρμοστέο στη σύμβαση δίκαιο.

Παρά τις ατέλειες και τις αδυναμίες που επισημάναμε, πάντως, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι αργά ή γρήγορα βαδίζουμε προς την ηλεκτρονική φορτωτική. Τις τεχνικές ελλείψεις θα τις καλύψουν ασφαλώς οι εξελίξεις της πληροφορικής και των ηλεκτρονικών υπολογιστών, που προχωρούν ραγδαίως. Όσο για τα νομικά προβλήματα, θα βρεθεί τρόπος να αντιμετωπιστούν και αυτά. Γι' αυτό, όμως, χρειάζεται νομοθετική παρέμβαση και βαθιές τομές στα εθνικά δίκαια και στο δίκαιο των διεθνών συμβάσεων για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων· τομές που θα προσαρμόσουν την τεχνολογία των EDI, ώστε να παρέχουν βιώσιμη και νομικώς ασφαλή εναλλακτική λύση για την εμπορευσιμότητα της φορτωτικής.

Ήδη το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο ενσωμάτωσε στους γενικούς του όρους (1990) την έννοια της ηλεκτρονικής φορτωτικής. Και η UNCITRAL, στην προσπάθειά της να προωθήσει το ηλεκτρονικό εμπόριο, υιοθέτησε προσφάτως νόμο μοντέλο (1996) για νομικά θέματα ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων και άλλα σχετικά μέσα επικοινωνίας, που εφαρμόζεται σε κάθε είδους μεταφορά πληροφοριών δια τηλεπικοινωνίας, συμπεριλαμβανομένων και των θαλάσσιων φορτωτικών. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην Πολιτεία Utah της Αμερικής εκδόθηκε τελευταίως νόμος που εισάγει τη χρήση των ψηφιακών υπογραφών οι οποίες, κατά το νόμο αυτό δημιουργούνται και επαληθεύονται με δύο κρυπτογραφικά κλειδιά· και, φυσικά, οι προσπάθειες δεν σταματούν.

Πάντως, αν θέλουμε να μείνουμε στο σήμερα, οφείλουμε να παραδεχθούμε ότι ο πολυλειτουργικός τύπος της παραδοσιακής έγγραφης φορτωτικής παραμένει παγκοσμίως ο πιο ευέλικτος και συμβατός τύπος φορτωτικής. Απ' όσο μπορούμε να γνωρίζουμε, όλοι επιδοκιάζουν την προσπάθεια για την καθιέρωση της ηλεκτρονικής φορτωτικής, αλλά και παραδέχονται συγχρόνως ότι αυτή δεν είναι δυνατή επί του παρόντος, χωρίς νομοθετικές παρεμβάσεις. Μερικοί πιστεύουν ότι η ηλεκτρονική φορτωτική είναι υπόθεση του μέλλοντος. Άλλοι απαισιόδοξοι παρατηρούν ότι δεν πρόκειται να ευδοκιμήσει, ενώ άλλοι περιμένουν να γίνει νομικώς εφαρμόσιμη, για να δοκιμαστεί στην πράξη.

* Η εργασία αυτή αποτελεί παρέμβαση της συγγραφέως στο 7ο Πανελλήνιο Συνέδριο του Συνδέσμου Ελλήνων Εμπορικολόγων, στους Δελφούς, από 28-30 Νοεμβρίου 1997, με θέμα «Η εφαρμογή της σύγχρονης τεχνολογίας στο Εμπορικό Δίκαιο».

Ο νόμος περί διαιτησίας του 1996 (ΝΔ1996) τέθηκε σε εφαρμογή στην Αγγλία, την Ουαλία και την Βόρεια Ιρλανδία την 31η Ιανουαρίου 1997 και εφαρμόζεται σε κάθε διαιτησία που αρχίζει μετά την ως άνω ημερομηνία. Ο νόμος συμπεριλαμβάνει την ήδη υπάρχουσα νομοθεσία σχετικά με τη διαιτησία όπως αυτή περιέχεται στους νόμους περί διαιτησίας του 1950, 1975 και 1979, ενώ, παράλληλα, κωδικοποιεί τις αρχές που έχουν παγιωθεί με πρόσφατη νομολογία. Επίσης αναφέρεται στο σχετικό νόμο ότι: «...(εισάγει) αλλαγές στο νομικό πλαίσιο οι οποίες έχουν σχεδιαστεί να βελτιώσουν τη διαιτησία και να την καταστήσουν μία δίκαιη, γρήγορη και οικονομική διαδικασία επίλυσης διαφορών». Ο σκοπός αυτού του άρθρου είναι μια σύντομη αναφορά στις αλλαγές που εισήχθησαν με το νέο νόμο περί διαιτησίας και οι οποίες παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον στους χρήστες του συστήματος της αγγλικής διαιτησίας στο χώρο της ναυτιλίας.

Από τους δικηγόρους του Λονδίνου
Hill Taylor Dickinson

Μεγαλύτερη ελευθερία - αυτονομία των διαδίκων

Ένα από τα πιο σημαντικά στοιχεία του ΝΔ 1996 στο οποίο έχει δοθεί ιδιαίτερη προσοχή είναι η αρχή της αυτονομίας των διαδίκων. Σύμφωνα με τον ΝΔ 1996 οι διάδικοι σε διαιτησία απολαμβάνουν σημαντικές νέες ελευθερίες. Για παράδειγμα, έχουν τη δυνατότητα να αποφασίσουν ποιες εξουσίες θα δώσουν στους διαιτητές και ποια νομικά συστήματα θα εφαρμοστούν από τους διαιτητές στην ουσία της διαφοράς. Ο νόμος ακόμα δίνει τη δυνατότητα στους διαδίκους να ζητήσουν από τους διαιτητές το νομικό πλαίσιο της διαφοράς να καθοριστεί από οποιαδήποτε αμοιβαία συμφωνηθείσα αρχή, αντί της αποκλειστικής εφαρμογής αυστηρών νομικών αρχών. Δεν μπορεί να προβλεφθεί αν αυτές οι ρήτρες θα καταστούν δημοφιλείς, αλλά σίγουρα μια τέτοια ευχέρεια θα πρέπει να αντιμετωπιστεί θετικά από τους διεθνείς χρήστες

της διαιτησίας, αφού θα επιτρέψει την προσαρμογή της διαιτητικής διαδικασίας στη συγκεκριμένη ουσία της διαφοράς και το σχετικό νομικό, εθιμικό και γλωσσικό επίπεδο των διαδίκων.

Εξαίρεση από τη δυνατότητα δικαστικής επέμβασης στις διαιτητικές διαδικασίες

Σε σύμπτωση με την ιδέα της μεγαλύτερης αυτονομίας των διαδίκων, προσπάθειες έχουν γίνει στο πλαίσιο του ΝΔ 1996 ώστε να περιοριστεί ο ρόλος του Δικαστηρίου στη διαιτητική διαδικασία όσο το δυνατόν περισσότερο.

Ως εκ τούτου, ο ΝΔ 1996 επιβεβαιώνει και θεσπίζει νομοθετικά τις περιοριστικές προϋποθέσεις που τέθηκαν από το Ανώτατο Δικαστήριο της Αγγλίας στην υπόθεση «The Nema». Η ως άνω υπόθεση είχε ως αντικείμενο το θέμα της έγκρισης του Δικαστηρίου στην άσκηση ενδίκων μέσων σχετικά με την ερμηνεία κανόνων δικαίου. Ο ΝΔ 1996 προσθέτει μια επιπλέον προϋπόθεση, δηλαδή ορίζει ότι η ζητούμενη ερμηνεία ενός κανόνα

Νόμος περί διαιτησίας 1996

δικαίου θα πρέπει προηγουμένως να έχει συζητηθεί κατά τη διάρκεια της διαιτησίας.

Στο πλαίσιο του προηγούμενου καθεστώτος η δικαστική έγκριση άσκησης ενδίκου μέσου σχετικά με την ερμηνεία κανόνων δικαίου ήταν δυνατή ακόμη και στην περίπτωση, όπου οι διάδικοι δεν είχαν θέσει το συγκεκριμένο κανόνα υπόψη των διαιτητών. Επιπλέον, οι διάδικοι έχουν τώρα τη δυνατότητα να εξαιρέσουν την άσκηση ενδίκων μέσων σχετικά με ναυπηγικά, ασφαλιστικά και εμπορικά θέματα. Οι δε διαιτητές έχουν τώρα την υποχρέωση να αιτιολογούν την απόφασή τους. Η έγγραφη συμφωνία των διαδίκων που εξαιρεί την ανάγκη αιτιολόγησης της απόφασης των διαιτητών θα θεωρείται ως συμφωνία που αποκλείει τη δυνατότητα άσκησης ενδίκου μέσου κατά της διαιτητικής απόφασης. Επιπλέον, ο περαιτέρω περιορισμός της άσκησης ενδίκων μέσων για λόγους στρεψοδικίας ευθαρρύνεται από τον ΝΔ 1996, που ρητά ορίζει ότι το δικαστήριο έχει τη δυνατότητα να διατάξει την παροχή εγγύησης από το διάδικο που προσβάλλει μια διαιτητική απόφαση με σκοπό την καθυστέρηση, όπως επίσης μπορεί να διατάξει αυτό τον εν λόγω διάδικο να καταθέσει το ποσό που επιδίκασε η διαιτητική απόφαση.

Οι εξουσίες των διαιτητών

Στο πλαίσιο της προσπάθειας του ΝΔ 1996 να περιορίσει την ανάμειξη του Δικαστηρίου, ο ΝΔ 1996 παράλληλα αυξάνει σημαντικά τις εξουσίες των διαιτητών να αποφασίζουν για όλα τα θέματα της δικαιοδοσίας τους, διαδικασίας και αποδεικτικών μέσων (όταν οι διάδικοι δεν έχουν καταλήξει σε συμφωνία σχετικά με τις ειδικότερες εξουσίες των διαιτητών). Ο στόχος του ΝΔ 1996 είναι να δώσει στους διαιτητές περισσότερη ελευθερία ως προς τους κανόνες που διέπουν τη διαιτησία και να τους ευθαρρύνει να μην ακολουθούν τυφλά τη διαδικασία του Αγγλικού Ανώτερου Δικαστηρίου.

Πραγματικά, με την πάροδο των ετών, έχει σημειωθεί μια αυξανόμενη τάση αυστηρής εφαρμογής της διαδικασίας των δικαστηρίων. Ο ΝΔ 1996, βασισμένος στην κριτική που έχει ασκηθεί, απαιτεί από τους διαιτητές να «υιοθετήσουν διαδικασίες που αρμόζουν στις περιστάσεις της συγκεκριμένης υπόθεσης». Όταν οι διάδικοι δεν κατορθώσουν να συμφωνήσουν σε διαδικαστικά θέματα, οι διαιτητές θα πρέπει να ελέγχουν τη διαδικασία με τέτοιον τρόπο ώστε να αντικατοπτρίζονται σε αυτήν οι επιθυμίες των μερών και η φύση της συγκεκριμένης διαφοράς.

Έτσι, οι διαιτητές διαθέτουν ευρύτατη διακριτική ευχέρεια σχετικά με τη διαδικασία που θα υιοθετηθεί σε κάθε διαιτησία, βασικό αποτέλεσμα της οποίας είναι η μη προσβολή των διαιτητικών αποφάσεων για λόγους μη εφαρμογής συγκεκριμένων δικονομικών κανόνων, που συνήθως εφαρμόζονται στο πλαίσιο της διαδικασίας του Ανώτερου Δικαστηρίου του Λονδίνου. Ο νόμος επίσης απομακρύνει τους διαιτητές από την ανάγκη να αναζητούν την επέμβαση των δικαστηρίων, αυξάνοντας τις εξουσίες τους. Για παράδειγμα, παρέχει την εξουσία να διατάσσεται εγγυοδοσία για τα έξοδα της διαιτησίας (η οποία βέβαια προϋπήρχε σε διαιτησίες, όπου εφαρμόζονταν οι κανόνες του LMAA) και την εξουσία να απορρίπτονται απαιτήσεις σε περιπτώσεις ανάρρωσης και αδικαιολόγητης καθυστέρησης. Είναι ενδιαφέρον το γεγονός ότι οι διαιτητές έχουν τώρα την εξουσία να υιοθετούν μια πιο διερευνητική στάση, σε αντίθεση με τη συνήθη θέση του αγγλικού δικονομικού συστήματος όπου η διαδικασία κινείται με πρωτοβουλία των διαδίκων. Για παράδειγμα, ο νόμος παρέχει την εξουσία στους διαιτητές να ορίζουν πραγματογνώμονες και νομικούς συμβούλους, καθώς επίσης τεχνικούς συμβούλους που να παρέχουν υποστήριξη σε τεχνικά θέματα.

Παράταση χρόνου για την έναρξη της διαδικασίας

Όταν κάποιος διάδικος δεν εκκινήσει τη διαιτητική διαδικασία μέσα στο συμβατικό χρόνο, είναι πλέον σύνηθες να δύναται να υποβάλει αίτηση στα Αγγλικά Δικαστήρια για παράταση χρόνου. Στο προηγούμενο νομικό καθεστώς, τα κριτήρια που εφαρμόζονταν τα Δικαστήρια για να χορηγήσουν τη ζητούμενη παράταση χρόνου βασίζονταν στην αρχή της «υπερβολικά δυσχερούς θέσης» του αιτούντα. Σύμφωνα με το ΝΔ 1996 τέτοιες παρατάσεις χρόνου καθίστανται ακόμα πιο δυσχερείς. Το δικαστήριο θα δίνει πλέον παράταση χρόνου μόνο όταν: (1) τα περιστατικά τα οποία προέκυψαν ήταν εκτός του ελέγχου των μερών κατά το χρόνο συμφωνίας της σχετικής παραγραφής και η ζητούμενη παράταση είναι δίκαιη ή (2) η συμπεριφορά του αντιδίκου ήταν τέτοια ώστε να καθίσταται άδικη η εφαρμογή της παραγραφής εναντίον του αιτούντα.

Επιδίκαση τόκου

Σύμφωνα με τον ΝΔ 1996, οι διαιτητές διαθέτουν ευρύτερες εξουσίες σε σύγκριση με τους δικαστές, αφού πλέον οι διαιτητές έχουν τη δυνατότητα να διατάσσουν ανατοκισμό. Οι διαιτητές έχουν επίσης την εξουσία να διατάσσουν την τοκοφορία της απαίτησης, τόσο μέχρι την έκδοση της διαιτητικής απόφασης όσο και από την ημέρα της έκδοσης της απόφασης μέχρι την πλήρη εξόφληση «σε τέτοιο επιτόκιο, όσο οι διαιτητές θεωρούν δίκαιο στη συγκεκριμένη υπόθεση». Πριν από τον ΝΔ 1996 οι διαιτητές μπορούσαν να διατάξουν μόνο την απλή τοκοφορία της απαίτησης μέχρι την ημέρα της έκδοσης της διαιτητικής απόφασης, ενώ για το μεταγενέστερο χρόνο ο αιτών θα έπρεπε να απαιτήσει την τοκοφορία της διαιτητικής απόφασης με βάση τα νομοθετικά θεσπισμένα επιτόκια.

Εγγύηση για τα έξοδα διαιτησίας

Ο ΝΔ συγκεκριμένα ορίζει ότι οι διαιτητές δεν θα διατάσσουν εγγύηση για τα έξοδα διαιτησίας εξαιτίας και μόνο του γεγονότος ότι ένας διάδικος κατοικεί ή έχει την έδρα του ή την κεντρική διοίκησή του εκτός της Μεγάλης Βρετανίας. Μια από τις έκδηλες αδυναμίες του αγγλικού διαιτητικού συστήματος, παρ' όλη την ευρύτατη διεθνή χρήση του, ήταν η εξουσία των διαιτητών να εκδίδουν τέτοιες διατάξεις. Δεν είναι ωστόσο ξεκάθαρο, εάν οι διαιτητές, βασισμένοι στο κριτήριο της αλλοδαποότητας, μπορούν να επιβάλουν τη διακριτική τους ευχέρεια στην επιβολή μιας τέτοιας εγγύησης. Σύμφωνα με πρόσφατη αγγλική νομολογία, ενδέχεται αυτή η διάταξη του ΝΔ 1996 να ερμηνευθεί ως εξαίρεση στην επιβολή εγγύησης για διαιτητικά έξοδα, αλλά μόνο για τους διαμένοντες σε κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Έξοδα της διαιτησίας

Ενώ ο ΝΔ 1996 διατηρεί την παραδοσιακή αρχή ότι ο πττηθείς διάδικος θα καταβάλει τα έξοδα του νικητή, εκτός εάν οι διαιτητές ορίσουν αλλιώς, ο νόμος παρέχει μια νέα εξουσία στον περιορισμό των καταβαλλόμενων εξόδων. Οι διαιτητές τώρα μπορούν να περιορίσουν εξ αρχής το ποσό των εξόδων της διαιτησίας ή να διατάξουν ότι τα έξοδα κάθε διαδίκου θα ανέρχονται μέχρι ενός συγκεκριμένου ποσού. Ο στόχος εδώ είναι να διασφαλιστεί ο οικονομικός χαρακτήρας της διαιτησίας και να αποθαρρυνθούν οι διάδικοι από την καταβολή αδικαιολόγητων δαπανών.

Τα παραπάνω συνιστούν σύντομη περίληψη των πιο σημαντικών αλλαγών που εισήγαγε η νέα νομοθεσία περί διαιτησίας. ■

Το βράδυ εκείνο της 17ης Δεκεμβρίου 1997, παραμονές Χριστουγέννων, η ελληνική κοινή γνώμη επληροφορείτο από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης για την εξαφάνιση από το ελληνικό FIR ουκρανικού αεροσκάφους τύπου YAKOVLEF.

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ:

Πόσο ασφαλείς είναι;

Εμμ. Κεραμιανάκης

Προϊστάμενος Διμερών Αεροπορικών Συμφωνιών ΥΠΑ

Το τακτικό δρομολόγιο της εταιρείας AEROSWEET της γραμμής ΚΙΕΒΟΥ - ΟΔΗΣΣΟΥ - ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ ανεμένετο να προσγειωθεί στον αερολιμένα Θεσ/νίκης στις 21.15 τοπική ώρα. Οι υπηρεσίες ΕΚ του Αερολιμένα Θεσ/νίκης επί ματαίω αναζήτησαν στις συχνότητες επαφή με τον κυβερνήτη του υπόψη αεροσκάφους, κινητοποιήσαν όλες τις αρμόδιες ελληνικές υπηρεσίες με σκοπό την αναζήτηση του χαμένου αεροσκάφους, το οποίο από την τελευταία του επικοινωνία με τον Πύργο Ελέγχου δεν απάντησε ξανά στις επανειλημμένες κλήσεις των Ελεγκτών Ε.Κ.

Η αναζήτηση υπήρξε πράγματι σκληρή και επίπονη λόγω των εξαιρετικά δυσμενών καιρικών συνθηκών της περιοχής αλλά, προ πάντων μακρά σε χρονική διάρκεια, γεγονός για το οποίο πολλά ανεύθυνα ελέγχθησαν και εγράφησαν σε βάρος των Ελληνικών Υπηρεσιών Διάσωσης, προφανώς ένεκα της σύγχυσης και του πανικού που υπήρξε όπως ήταν φυσικό τις δύσκολες εκείνες ώρες.

Το αποτέλεσμα έγινε γνωστό με την ανεύρεση του μοιραίου αεροσκάφους στην πλαγιά των Πιερίων Ορέων, που επιβεβαιώθηκε ο τραγικός απολογισμός του θανάτου 63 επιβατών και του οκταμελούς πληρώματος.

Όπως ήταν φυσικό η κοινή γνώμη συγκλονίστηκε από το τραγικό θέαμα με τα συντρίμια του αεροσκάφους, που συστηματικά και κατ' επανάληψη οι τηλεθεατές παρακολούθησαν παραμονές Χριστουγέννων και νέου έτους στις μικρές οθόνες τους.

Απαίτηση της κοινής γνώμης ήταν καταρχήν η ανεύρεση του χαμένου αεροσκάφους και στη συνέχεια η αναζήτηση ευθυνών, όπου και όσες υπάρχουν για την πρόκληση του τραγικού συμβάντος.

Πολλά ελέγχθησαν από ειδικούς και περισσότερα από μη ειδικούς για εντοπισμό ευθυνών στον Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας καταρχήν για μη έγκαιρη και σωστή παροχή οδηγιών στον κυβερνήτη του αεροσκάφους, στην ΥΠΑ για την έλλειψη RADAR προσέγγισης στον Αερολιμένα Θεσσαλονίκης κ.λπ. αιτίων του ατυχήματος, τα οποία μόνο το τελικό πόρισμα της επιτροπής διερεύνησης του ατυχήματος μπορεί και πρέπει να εντοπίσει.

Από δική μας σκοπιά δεν έχουμε πρόθεση με την ανάλυση αυτή να υποκαταστήσουμε τα ΜΕΛΗ της επιτροπής διερεύνησης ούτε και να επηρεάσουμε κανέναν στην έκφραση της δικής του άποψης για τα αίτια του τραγικού συμβάντος. Θέλουμε απλά να ασχοληθούμε ακροθιγώς με ένα τεράστιας σημασίας θέμα όπως αυτό της ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών σε μια εποχή ραγδαίας αύξησης της αεροπορικής κίνησης και των αεροπορικών ταξιδιών σε ολόκληρο τον κόσμο.

Είναι γνωστό ότι οι αεροπορικές μεταφορές σημείωσαν ραγδαία ανάπτυξη κατά τα τελευταία τριάντα χρόνια και ιδιαίτερα μετά τη δεκαετία του 1970. Μετά την πετρελαϊκή κρίση, η αεροπορική κίνηση σε επιβάτες και φορτία αυξάνει σταθερά σε ποσοστό 5-10% το χρόνο. Από τα επίσημα στοιχεία του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) προκύπτει ότι το 1997 σε σύγκριση με το 1996 η διεθνής τακτική αεροπορική κίνηση επιβατών αυξήθηκε σε ποσοστό 9%, οι χιλιόμετρικοί επιβάτες σε ποσοστό 7% και ο συντελεστής πληρότητας αεροσκαφών (Load Factor) των διεθνών τακτικών δρομολογίων έφθασε το 70%. Ο αριθμός των επιβατών που μεταφέρθηκαν με τακτικά δρομολόγια το 1997 αγγίζει το ενάμισι δισεκατομμύριο και ο αριθμός του μεταφερθέντος φορτίου σε τόνους τα 25 εκατομμύρια.

Η κίνηση αεροσκαφών, σύμφωνα με τα στοιχεία του ICAO αυξήθηκε στη δεκαετία 1982-1992 από 10.379.000 κινήσεις σε 15.130.000 κινήσεις, ήτοι σε ποσοστό 3,5% και η πρόβλεψη για το έτος 2003 είναι ότι η κίνηση αεροσκαφών θα φθάσει τα

18 εκατομμύρια κινήσεις ήτοι ποσοστό 2% επιπλέον σε σχέση με το 1993. Οι αριθμοί αυτοί αποδεικνύουν ότι η διεθνής τακτική αεροπορική κίνηση διπλασιάζεται κάθε 5 έως 8 χρόνια και κατά συνέπεια αυξάνονται, ως ένα βαθμό και οι ανάγκες εξυπηρέτησης και ασφάλειας όπως αεροδρόμια - αεροσκάφη - αεροναυτιλιακά βοηθήματα - προσωπικό κ.λπ.

Σε ό,τι αφορά το θέμα της ασφάλειας των αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται διεθνώς για τη μεταφορά της τρέαςιας αυτής κίνησης, πολύς θόρυβος έχει γίνει κατά καιρούς και γίνεται συνήθως μετά από ένα αεροπορικό δυστύχημα ή συμβάν.

Εκ πρώτης όψεως ένας ειδικός ή μη μπορεί εκ του ασφαλούς να πει ότι η αύξηση των αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων δεν συμβαδίζει, ευτυχώς, με την αύξηση της αεροπορικής κίνησης.

Τούτο σημαίνει ότι ο αριθμός των ατυχημάτων παραμένει χαμηλός σε σχέση με την αύξηση του αριθμού των πτήσεων ανά την Υφήλιο και ελάχιστος σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς και κυρίως με το αυτοκίνητο. Από τα επίσημα στοιχεία του ICAO προκύπτει ότι το 1998 συνέβησαν σ' ολόκληρο τον κόσμο 19 θανατηφόρα αεροπορικά ατυχήματα μεσαίου και μεγάλου μεγέθους αεροσκαφών που εκτελούσαν διεθνείς και εσωτερικές, τακτικές και έκτακτες πτήσεις. Στα ατυχήματα αυτά έχασαν τη ζωή τους 998. Από την ίδια πηγή στατιστικών δεδομένων προκύπτει ότι το 1995 συνέβησαν 14 θανατηφόρα ατυχήματα, στα οποία έχασαν τη ζωή τους 844 άνθρωποι. Τα στατιστικά αυτά στοιχεία είναι βέβαια ενθαρρυντικά υπέρ της ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών όμως οι εμπλεκόμενοι στην ασφάλεια της αερομεταφοράς δεν θα πρέπει να επαναπαύονται αλλά να εντείνουν τις προσπάθειές τους γιατί ο παγκόσμιος αεροπορικός στόλος γηράσκει και κατά συνέπεια οι κίνδυνοι ατυχημάτων αυξάνουν.

Η πολιτική απελευθέρωσης (Liberalisation) του τομέα των αερομεταφορών που ξεκίνησε στις ΗΠΑ κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1970 και σιγά σιγά υιοθετήθηκε από πολλές χώρες του κόσμου μεταξύ των οποίων και η Ενωμένη Ευρώπη ως ένα βαθμό, είχε σαν συνέπεια την ένταση του ανταγωνισμού των αεροπορικών εταιρειών, με την αύξηση των προσφερόμενων στο επιβατικό κοινό ευκαιριών για νέα ταξίδια, νέους προορισμούς, μεγάλη συχνότητα δρομολογίων και προ πάντων πολύ χαμηλές τιμές εισιτηρίων, οι οποίες έκαναν πλέον το αεροπορικό ταξίδι πολύ ελκυστικό και προσίτο ακόμη και στις μεσαίες και χαμηλές εισοδηματικά κοινωνικές τάξεις του παγκόσμιου πληθυσμού. Έτσι ο ανταγωνισμός των εταιρειών και η ανάγκη οικονομικής τους επιβίωσης με την εφαρμογή πολιτικής οικονομικών κλίμακος με σκοπό να επιτύχουν την προς τα κάτω συμπίεση του κόστους λειτουργίας των, υποβίβασε την ποιότητα των προσφερόμενων στα ταξίδια υπηρεσιών προς τον επιβάτη (complimentary services) θέτοντας εν εμφοβόλω πλέον το σήμα της IATA, Quality in Air Transport, δηλαδή ποιότητα στην αερομεταφορά. Όπως ήταν φυσικό ο υποβιβασμός του SERVICE επιβατών στα αεροσκάφη, δημιούργησε μια υπόνοια στους επιβάτες ότι οι εταιρείες προκειμένου να εξοικονομούν χρήματα, υποβιβάζουν και το επίπεδο τεχνικής συντήρησης των αεροσκαφών τους με συνέπεια την αύξηση της επικινδυνότητας των αεροπορικών ταξιδιών.

Πόσο όμως αυτό ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα;

Καταρχήν θα πρέπει να διαχωρίσουμε πλήρως τις υπηρεσίες φιλοφρόνησης προς τον επιβάτη από το σημαντικότερο κομμάτι μιας αεροπορικής μεταφοράς που είναι η ασφάλεια. Σε ό,τι αφορά

τις υπηρεσίες φιλοφρόνησης προς τους επιβάτες, γίνεται δεκτό ότι πράγματι, από τότε που το αεροσκάφος έγινε μέσο μαζικής μεταφοράς, ένεκα της αυξανόμενης ζήτησης για τουριστικά και επαγγελματικά ταξίδια και της συνέπειας του γεγονότος αυτού, αυξανόμενης χωρητικότητας των αεροσκαφών και συχνότητας των δρομολογίων, η αερομεταφορά έγινε αντικείμενο ενός οξυζόμενου καθημερινού ανταγωνισμού. Οι εταιρείες μη δυνάμενες να ανταποκριθούν στις τεράστιες δαπάνες λειτουργίας τους μείωσαν το κόστος υπηρεσιών δευτερευούσης σημασίας για μια πτήση, π.χ. γεύματα, ποτά, δώρα, προσωπικό εδάφους, αυτόματα συστήματα κράτησης θέσεων και check in (ελέγχου επιβατών και αποσκευών) κ.λπ. Τούτο έγινε βέβαια με ανοχή της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορέων (IATA) στην οποία μετέχουν οι πλείστες των εταιρειών του κόσμου, με σκοπό να βοηθήσει τις εταιρείες μέλη της να αντιμετωπίσουν τα οικονομικά τους προβλήματα. Τούτο όμως δεν σημαίνει ότι οι εταιρείες υποβίβασαν στο ελάχιστο και την τεχνική συντήρηση των αεροσκαφών τους προκειμένου να αποκομίσουν οικονομικά οφέλη. Η τεχνική υποστήριξη ενός πολιτικού αεροσκάφους Δημόσιων Μεταφορών διέπεται από αυστηρότατους διεθνείς καταρχήν κανονισμούς του ICAO και των λοιπών διεθνών οργανισμών αεροπορικής ασφάλειας.

Οι κανονισμοί αυτοί έχουν υιοθετηθεί με την εσωτερική νομοθεσία κάθε χώρας και εφαρμόζονται πιστά.

Οι οργανισμοί αυτοί είναι ταγμένοι στην Υπηρεσία της Ασφάλειας των Εναερίων Μεταφορών, ευρίσκονται σε διαρκή και στενή συνεργασία μεταξύ των προς επίτευξη ενός και μόνου αποτελέσματος που είναι η ασφαλής αερομεταφορά. Πλην του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) του οποίου η κύρια αποστολή είναι η έκδοση τεχνικών κανονισμών οδηγίων συστάσεων που θα απευθύνονται στα κράτη - μέλη του για υιοθέτηση και εφαρμογή, πηγή τεχνογνωσίας στον τομέα ασφάλειας αποτελεί η FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (Ομοσπονδιακή Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας των ΗΠΑ), η οποία με τις τεχνικές της οδηγίες πληροφορεί και κατευθύνει πολλές χώρες στην υιοθέτηση τεχνικών κανονισμών ασφαλείας. Πλην αυτών, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με το θέμα της ασφάλειας των πτήσεων ασχολούνται συστηματικά η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC), οι υπηρεσίες του JOINT AVIATION AUTHORITY (JAA), καθώς και η SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) που λειτουργεί στο πλαίσιο της Επιτροπής της Ευρ. Ένωσης και τέλος το EUROCONTROL με αρμοδιότητα στο έλεγχο Ε.Κ. στην Ευρώπη.

Οι περιφερειακοί αυτοί οργανισμοί δεν επιδιώκουν βεβαίως να υποκαταστήσουν στο έργο του τον ICAO, αλλά σε συνεργασία με αυτόν να τον υποστηρίζουν στο δύσκολο έργο του, υποδεικνύοντας τις ασθενείς πλευρές του συστήματος της διεθνούς εναέριας ασφαλείας και προτείνοντας τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την ασφαλή διακίνηση αεροσκαφών και επιβατών. Παράλληλα όμως ενθαρρύνουν τα κράτη, μέλη των οργανισμών αυτών να υιοθετούν και εφαρμόζουν αυστηρούς κανονισμούς ασφαλείας αεροσκαφών και πτήσεων.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 29 της Σύμβασης του Σικάγου του 1944 που κυρώθηκε με το νόμο 211/1947 και ισχύει, κάθε αεροσκάφος χρησιμοποιούμενο στη διεθνή αεροναυτιλία πρέπει να είναι εφοδιασμένο με τα απαραίτητα έγγραφα τα οποία πιστοποιούν την εθνικότητά του, την πλωμοτοπία του, τις άδειες ικανότητας του πληρώματος καθώς και τον ονομαστικό κατάλογο επιβατών, δηλωτικό φορτίου κ.λπ.

Το πιστοποιητικό πλωμότητας κάθε πολιτικού αεροσκάφους σύμφωνα με το άρθρο 31 της Σύμβασης εκδίδεται από τη χώρα υπολόγησής του, η οποία φέρει και την ευθύνη ελέγχου της τεχνικής αρτιότητας και συντήρησης του αεροσκάφους. Τα δε πτυχία και τις άδειες του πληρώματος κάθε πολιτικού αεροσκάφους σύμφωνα με το άρθρο 32 της Σύμβασης, εκδίδει ή επικυρώνει στην περίπτωση που έχουν εκδοθεί από άλλο κράτος, το κράτος υπολόγησής του αεροσκάφους. Από τις συνδυασμένες αυτές διατάξεις και τη διεθνή πρακτική συνάγεται ότι το κράτος υπολόγησής ενός αεροσκάφους φέρει την αποκλειστική ευθύνη της τεχνικής και επιχειρησιακής αρτιότητας του αεροσκάφους, το οποίο εκτελεί διεθνείς δημόσιες μεταφορές επιβατών και φορτίου. Στην περίπτωση του ουκρανικού αεροσκάφους που συνετρίβη στα Πιέρια Όρη, τούτο ανήκε σε ουκρανική εταιρεία, ήταν υπολογημένο στην Ουκρανία και εκτελούσε τακτική πτήση για λογαριασμό της αεροπορικής εταιρείας AEROSWEET, εγκατεστημένης νομίμως στην Ουκρανία και εξουσιοδοτημένης επίσης νομίμως από τις Αεροπορικές Αρχές της Ουκρανίας για εκτέλεση τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ Ουκρανίας και Ελλάδας (ΚΙΕΒΟΥ - ΟΔΗΣΣΟΥ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΑΘΗΝΑΣ). Κατά συνέπεια οι ελληνικές Αεροπορικές Αρχές, δηλαδή η ΥΠΑ Ελλάδας, έχοντας στους φακέλους της όλα τα επίσημα έγγραφα των ουκρανικών ομολόγων Αρχών δεν είχε νόμιμη δικαιολογητική βάση αμφισβήτησης της τεχνικής αρτιότητας του συγκεκριμένου αεροσκάφους εφόσον οι ουκρανικές Αρχές και το είχαν υπολογίσει και το είχαν εξουσιοδοτήσει με ειδική άδεια τεχνικής εκμετάλλευσης, σύμφωνα με τους Διεθνείς Κανονισμούς για να εκτελεί διεθνή τακτικά αεροπορικά δρομολόγια για μεταφορά επιβατών και φορτίου.

Σε ό,τι αφορά το γεγονός ότι το συγκεκριμένο αεροσκάφος ανήκε σε άλλη ουκρανική εταιρεία και όχι στην AEROSWEET, η οποία, ένεκα τεχνικής βλάβης του αεροσκάφους της BOEING 737 που είχε αρχίσει την πτήση, αναγκάστηκε να χρησιμοποιήσει αεροσκάφος άλλης εταιρείας προκειμένου να αποφύγει την ακύρωση του δρομολογίου και την ταλαιπωρία των επιβατών, δεν ενέχει καμιά απολύτως ευθύνη ή παρανομία σε βάρος της AEROSWEET, διότι είναι γνωστό ότι στις διεθνείς αερομεταφορές είναι σύνηθες το γεγονός χρήσης άλλου αεροσκάφους της ίδιας εταιρείας ή άλλης για λόγους τεχνικούς ή επιχειρησιακούς, προκειμένου να εκτελεστεί ένα προγραμματισμένο δρομολόγιο και να διατηρηθεί η αξιοπιστία της εταιρείας έναντι των επιβατών πελατών της.

Ένα άλλο ερώτημα τεράστιας σημασίας που απασχολεί τα τελευταία χρόνια την κοινή γνώμη σε διεθνές επίπεδο είναι το εάν τα σοβιετικής κατασκευής αεροσκάφη όπως TUPOLEV - ILIOUSSIN - YAKOVLEV είναι ασφαλή και εάν μπορεί το επιβατηγό κοινό να τα εμπιστεύεται ως ισάξια εξ απόψεως ασφαλείας με εκείνα των εταιρειών BOEING - DOUGLAS - AIRBUS κ.λπ. Είναι γνωστό ότι πριν από τη διάλυση της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, στις χώρες επιρροής της είχε αναπτυχθεί μια αξιολογητική αεροπορική βιομηχανία κατασκευής και συντήρησης αεροσκαφών. Η βιομηχανία αυτή παρήγαγε τα αεροσκάφη TUPOLEV - ANTONOV - ILIOUSSIN - YAKOVLEV κ.λπ. τα οποία χρησιμοποιούσαν επί δεκαετίες οι εταιρείες AEROFLOT - BALKAN - TAROM - MALEV - CSA κ.λπ. εταιρείες που ανήκαν σε χώρες της σφαίρας επιρροής της πρώην Σοβιετικής Ένωσης. Τα αεροσκάφη σοβιετικής τεχνολογίας όπως εθίσταναι να αποκαλούνται, κάλυψαν τις ανάγκες των αερομεταφορών των χωρών αυτών επί δεκαετίες, χωρίς κανένα ιδιαίτερο πρό-

βλημα τεχνικής αξιοπιστίας. Οι χώρες του κόσμου μεταξύ των οποίων και της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης δεν αμφισβήτησαν ποτέ επίσημα την τεχνική αρτιότητα των αεροσκαφών αυτών, γιατί οι χώρες κατασκευής των και κυρίως η Σοβιετική Ένωση εφήρμοζε και εφαρμόζει ακόμη ως Δημοκρατία της Ρωσίας πλέον τις τεχνικές προδιαγραφές και απαιτήσεις των διεθνών οργανισμών Πολιτικής Αεροπορίας για την κατασκευή και συντήρηση των αεροσκαφών αυτών. Όλες σχεδόν οι χώρες της Δύσης μεταξύ των οποίων οι ευρωπαϊκές αλλά και οι ΗΠΑ και ο Καναδάς είχαν υπογράψει διμερείς συμφωνίες με την πρώην ΕΣΣΔ και επέτρεπαν την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ των χωρών τους και της ΕΣΣΔ με αεροσκάφη σοβιετικής κατασκευής. Η στατιστική δε αεροπορικών δυστυχημάτων των εταιρειών που χρησιμοποίησαν τέτοια αεροσκάφη δεν υπήρξε ποτέ στο παρελθόν ανησυχητική για να αναγκάσει τις χώρες της Δύσης μεταξύ των οποίων και την Ελλάδα, να λάβουν μέτρα εναντίον της χρήσης τέτοιου τύπου αεροσκαφών.

Μετά τη διάλυση της πρώην ΕΣΣΔ ο τεράστιος στόλος της AEROFLOT είναι γεγονός ότι διμεμείσθη μεταξύ των αποσχιθέντων από την ΕΣΣΔ Δημοκρατιών, οι οποίες ίδρυσαν δικές τους κρατικές εταιρείες ή έδωσαν άδεια εγκατάστασης αεροπορικών εταιρειών σε ιδιωτικές επιχειρήσεις που ίδρυσαν υπήκοοί των σε συνεργασία με αλλοδαπούς. Οι νεότευκτες αυτές εταιρείες αγόρασαν ή μίσθωσαν αεροσκάφη σοβιετικής κατασκευής είτε από την AEROFLOT είτε από άλλες εταιρείες που είχαν στην ιδιοκτησία τους τέτοιου τύπου αεροσκάφη, επειδή οι τιμές τους ήταν κατά πολύ χαμηλότερες λόγω μειωμένης ζήτησης, σε σχέση με τα δυτικού τύπου αεροσκάφη BOEING - DOUGLAS κ.λπ.

Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τη μη συμμετοχή των πλείστων από τις χώρες αυτές στους Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς Αεροπορικής Ασφάλειας JAA - ECAC κ.λπ. και μία σειρά ατυχημάτων τέτοιων αεροσκαφών τα οποία συνέβησαν στο χώρο της πρώην ΕΣΣΔ δημιούργησε ερωτηματικά για την αξιοπιστία της τεχνικής συντήρησης των αεροσκαφών αυτών. Πρόσφατα μάλιστα οι αεροπορικές αρχές της Ρωσίας ανακοίνωσαν ότι σκοπεύουν μια πολύ σκληρή πολιτική έναντι του πλήθους των νέων αεροπορικών εταιρειών που εγκαταστήθηκαν στη χώρα αυτή τα τελευταία χρόνια με σκοπό να σταματήσει η λειτουργία όσων τα αεροσκάφη δεν πληρούν υψηλές προδιαγραφές ασφαλείας. Επιπλέον δε προέκυψε το θέμα του κατά πόσον τα χρησιμοποιούμενα πληρώματα έχουν τις απαραίτητες γνώσεις και την εμπειρία πλοήγησης, δηλαδή εάν είναι ικανά να πληρούν τις απαιτήσεις του ICAO για την απόκτηση πτυχίων και αδειών πολιτικής αεροπορίας, τα οποία τους χορηγούν οι χώρες αυτές. Και στα δύο ανωτέρω ερωτηματικά δεν μπορεί κανείς να δώσει μια σαφή θετική ή αρνητική απάντηση, δοθέντος ότι και οι χώρες αυτές εφαρμόζουν του κανονισμούς του ICAO και επιδεικνύουν ενδιαφέρον για τη διατήρηση υψηλών προδιαγραφών ασφαλείας των αεροσκαφών τους.

Άλλωστε η εμπειρία των χιλιάδων πτήσεων που συνεχίζουν να εκτελούν με απόλυτη ασφάλεια τα αεροσκάφη των χωρών αυτών τεκμηριώνει την αξιοπιστία τους. Μεμονωμένα περιστατικά ατυχημάτων όπως αυτό του YAK 42 της AEROSWEET, δεν μπορούν να αποτελέσουν βάση αμφισβήτησης για την ασφάλεια των αεροσκαφών αυτών και των πληρωμάτων τους, γιατί εξ αντιθέτου θα μπορούσε να αμφισβητηθεί και η ασφάλεια των αεροσκαφών BOEING 737 ή άλλου τύπου με την ευκαιρία ατυχημάτων που έχουν κατ' επανάληψη συμβεί.

Αυτό που θα πρέπει κατά την άποψή μας να επιδιωχθεί είναι η άμεση αντιμετώπιση του προβλήματος του διαχωρισμού ανατολικού και δυτικού τύπου αεροσκαφών, οι προδιαγραφές ασφαλείας τους και η ικανότητα των πληρωμάτων τους ώστε να δοθούν στο επιβατικό κοινό επαρκείς εγγυήσεις ασφαλείας του αεροπορικού ταξιδιού. Οι Ευρωπαϊκοί Οργανισμοί ECAC - EUROCONTROL - JAA και η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει άμεσα να προχωρήσουν στην έκδοση οδηγιών προς τις χώρες - μέλη τους για το τι πρέπει να πράξουν προκειμένου να διασφαλίσουν το επιβατικό κοινό των χωρών τους από ατυχήματα και να του εγγυηθούν ένα ασφαλές αεροπορικό ταξίδι.

Εφόσον υπάρχει αμφισβήτηση περί της τεχνικής καταλληλότητας ή της πλημμελούς συντήρησης αεροσκαφών, κάποιας εταιρείας, ορισμένων τύπων αεροσκαφών, θα πρέπει να επιβάλουν τους απαραίτητους ελέγχους ασφαλείας παρέχοντας συνάμα στα κράτη την ευχέρεια απαγόρευσης χρήσης τέτοιων αεροσκαφών σε δρομολόγια προς / από το έδαφός τους. Είναι σαφές ότι διακρίσεις υπέρ ή κατά χωρών ή εταιρειών είναι δύσκολο να γίνουν γιατί θα δημιουργήσουν διπλωματικά κ.λπ. προβλήματα αλλά, για ένα θέμα τόσο σοβαρό, πιστεύουμε ότι και οι ενδιαφερόμενες χώρες θα επιδείξουν την ανάλογη θέλη-

ση συνεργασίας με σκοπό το αμοιβαίο όφελος και προπάντων την σε υψηλά επίπεδα διατήρηση του δείκτη ασφαλείας των πτήσεων των αεροσκαφών τους.

Τελειώνοντας, θα θέλαμε να τονίσουμε ότι ο τομέας της ασφαλείας των αερομεταφορών είναι τόσο σημαντικός όσο και ευαίσθητος για τη σημερινή παγκόσμια κοινότητα, η οποία κατόρθωσε να έρθει πιο κοντά χάρη στην ταχύτητα του αεροσκάφους.

Μεμονωμένα δυσάρεστα περιστατικά ατυχημάτων οφειλόμενα σε ανθρώπινο λάθος ή τεχνική ανεπάρκεια μέσου, δεν μπορεί και δεν πρέπει να αναστείλουν την έμφυτη επιθυμία του ανθρώπου να γνωρίσει την ελευθερία των αιθέρων, που του παρέχει το αεροσκάφος και η πτήση του.

Άλλωστε, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι σύμφωνα και με τον ελληνικό μύθο ο Ίκαρος κατέπεσε στο Αιγαίο γιατί από υπερψία δεν πειθάρχησε στους κανόνες της πτήσεως που υπαγόρευε ο πατέρας του Δαίδαλος, ο οποίος εφαρμόζοντας πιστά τους κανονισμούς πτήσεως πέταξε με ασφάλεια προς την ελευθερία. Ας ακολουθήσουν το παράδειγμά του όλοι οι εμπλεκόμενοι στις σύγχρονες αερομεταφορές για να εμπνεύσουν την απαραίτητη εμπιστοσύνη στο επιβατικό κοινό. ■

ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΩΝ Ι. ΚΟΥΡΟΥΤΗΣ & ΣΙΑ Ε.Π.Ε. (INSURANCE AGENCIES J. KOUROUTIS & Co. LTD.)

Διενέργεια Ναυτικών Ασφαλίσεων και Αντασφαλίσεων στα LLOYD'S Λονδίνου
και Ασφαλιστικές Εταιρείες

Πρακτορείο Πειραιά της ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ και ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΖΩΗΣ
για τη διενέργεια ασφαλίσεων ζημιών και ζωής

Διεύθυνση: οδός Αιτωλικού 12, 185 45 Πειραιάς
Τηλέφωνα: 4112697, 4125244
FAX: 4129518 TELEX: 213828 CLAR GR

Η πεντηκονταετής πείρα μας εγγυάται τη σωστή εξυπηρέτηση της πελατείας μας



Air News

Η πρωτοπορία της Thai Airways

Η Thai Airways International, ο εθνικός αερομεταφορέας της Ταϊλάνδης, εξυπηρετεί τις περισσότερες χώρες σε όλη την Ασία από οποιαδήποτε άλλη αεροπορική εταιρεία. Η Thai Airways συμπληρώνει φέτος 39 χρόνια από την ίδρυσή της και προσφέ-



ρει, με τα 71 αεροσκάφη του στόλου της, 900 πτήσεις την εβδομάδα προς 75 προορισμούς. Η Thai εγκαινιάσε πρόσφατα στο σύστημα Internet τη δική της διεύθυνση από την οποία οι επιβάτες μπορούν, μεταξύ άλλων, να ενημερώνονται για δρομολόγια και τιμές εισιτηρίων της εταιρείας αλλά και για προγράμματα

διακοπών σε προορισμούς στην Ταϊλάνδη και την υπόλοιπη Ασία. Η διεύθυνση της Tah στο Internet είναι <http://www.thaiair.com>.

Η Thai Airways συνεχίζει παράλληλα τη συμμαχία της με κορυφαίες αεροπορικές εταιρείες όπως τη Lufthansa, την Air Canada, τη Varig, την SAS και την United Airlines. Κατ' αυτό τον τρόπο προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα στους επιβάτες της όπως καλύτερες ανταποκρίσεις, πρόσβαση σε περισσότερους προορισμούς και βελτίωση των προσφορών του προγράμματος frequent flyer της εταιρείας. Η Thai συνδέει την Αθήνα με τη Μπανγκόκ αλλά και τη Ρώμη κάθε Τρίτη και Παρασκευή με υπερσύγχρονα Boeing 747-400.

Κέρδη για τη British Airways

Η British Airways ανακοίνωσε πρόσφατα τα προ φόρων κέρδη της που ανέρχονται σε 38 δισ. δρχ. για το τρίμηνο Οκτωβρίου-Δεκεμβρίου. Το πρόγραμμα επιχειρηματικής αποτελεσματικότητας μείωσε τα λειτουργικά έξοδα της εταιρείας κατά 1% με αποτέλεσμα να αποφέρει κέρδη στην εταιρεία για το 1997 της τάξεως των 200 εκατ. στερλινών. Ο κύκλος εργασιών της British Airways αυξήθηκε κατά 6,9% φτάνοντας τα 2,016 εκατ. στερλίνες. Τα κέρδη της εταιρείας συγκρατήθηκαν από την ανοδική πορεία της στερλίνας, το κόστος συντήρησης των μηχανών καθώς επίσης και από τη φωτιά που ξέσπασε στο Terminal 1 του αεροδρομίου Heathrow στις 12 Δεκεμβρίου 1997. Εξαιτίας του συμβάντος αυτού η British Airways θα διεκδικήσει από τους ασφαλιστές της αποζημίωση 5 εκατ. στερλινών για διαφυγόντα κέρδη και αποζημιώσεις στους επιβάτες. Η εταιρεία αύξησε παράλληλα την παραγωγικότητά της κατά 7,1%, ενώ πρόσθεσε πάνω από 2.200 θέσεις εργασίας στο δυναμικό της.

Tempo Challenge: η νέα «θέση» της Air France

Βασισμένη στις απαιτήσεις και τις ανάγκες των επιβατών της, η Air France εγκαινιάσε πρόσφατα τη θέση Tempo Challenge σε όλες τις πτήσεις μεσαίων αποστάσεων που εκτελούνται με αεροσκάφη τύπου Boeing 737 και Airbus A320 και A321. Κατ' αυτό τον τρόπο οι επιβάτες της εταιρείας που πληρώνουν τον ακριβό οικονομικό ναύλο της Tempo Challenge μπορούν να απολαύσουν τα εξής προνόμια: Προτεραιότητα στις αποσκευές και όριο 30 κιλά, πρόσθετα μίλια στο πρόγραμμα Frequence Plus, δυνατότητα εισόδου στα σαλόνια Διακεκριμένης θέσης στα αεροδρόμια του Παρισιού κ.ά. Στα αεροσκάφη, τα καθίσματα της θέσης Tempo Challenge θα χωρίζονται με ένα κουρτινάκι από τα καθίσματα της θέσης απλού οικονομικού ναύλου, ενώ κατά τη διάρκεια της πτήσης θα σερβίρεται στους επιβάτες σαμπάνια.



Η Βραζιλία είναι τώρα πιο κοντά!

Η Vasp- Brazilian Airlines είναι η μοναδική αεροπορική εταιρεία που συνδέει την Ελλάδα με τη Λατινική Αμερική με απευθείας πτήσεις. Όπως μας τόνισε η διευθύντρια της εταιρείας στην Ελλάδα, Μαρία- Χριστίνα Κτιστάκη, «η προσγείωση στο αεροδρόμιο του Ελληνικού στις 4 Ιανουαρίου 1996, της πρώτης απευθείας πτήσης της Vasp από το Sao Paulo και το Rio de Janeiro αποτέλεσε σημαντικό γεγονός και σταθμό στην πορεία της εταιρείας».

Με την πρόσφατη ιδιωτικοποίηση και αγορά από την Vasp, των αεροπορικών εταιρειών Equatoriana, Lloyd Aereo Boliviano και Tansa - Argentina, η εταιρεία διαθέτει σήμερα ένα διευρυμένο δίκτυο αεροπορικών συνδέσεων ενώ παράλληλα προσφέρει ανταποκρίσεις προς πολλούς προορισμούς στη Νότια Αμερική.



Στην Ευρώπη η VASP- Brazilian Airlines πετά από τις Βρυξέλλες, τη Βαρκελώνη, τη Ζυρίχη και τη Φρανκφούρτη προς το Recife, το Sao Paulo και το Rio de Janeiro. Στόχος της εταιρείας είναι και η έναρξη πτήσεων από τη Μαδρίτη προς τη Βραζιλία.

Η πτήση της VASP από την Αθήνα εκτελείται χωρίς κανένα ενδιάμεσο σταθμό, κάθε Πέμπτη, με αεροσκάφη σύγχρονης τεχνολογίας τύπου MD-11. Η πτήση αυτή προσφέρει άνετες ανταποκρίσεις προς το Buenos Aires της Αργεντινής αλλά και προς άλλους προορισμούς στο εσωτερικό της Βραζιλίας και της Νότιας Αμερικής. Από το Sao Paulo και το Rio de Janeiro προς την Αθήνα, η πτήση εκτελείται κάθε Τετάρτη. Το αεροσκάφος τύπου MD11 διαθέτει πρώτη, διακεκριμένη καθώς και οικονομική θέση. Στην Αθήνα η VASP- Brazilian Airlines, εκπροσωπείται από τη GOLD STAR Ltd.

Αύξηση των εσόδων για τη Lufthansa

Τα καλύτερα αποτελέσματα τρίτου τριμήνου στην ιστορία της παρουσίασε η Lufthansa κατά τους πρώτους εννέα μήνες του 1997. Η εταιρεία υπερδιπλασίασε τα προ φόρου κέρδη της σε 975 εκατ. ΓΜ. Ποιο ειδικά ο όμιλος της Lufthansa σημείωσε κύκλο εργασιών ύψους 17,1 δισ. ΓΜ κατά τα τρία πρώτα τρίμηνα του 1997, μια αύξηση της τάξεως του 12,6% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 1996. Ο αριθμός των διακινηθέντων επιβατών επίσης αυξήθηκε σημαντικά σε σχέση με την περσινή περίοδο κατά 7,3% και ο όγκος των εμπορευμάτων κατά 0,6. Τα συνολικά λειτουργικά έξοδα της εταιρείας αυξήθηκαν κατά 10,3%. Λόγω της απότομης αύξησης των δαπανών για καύσιμα η Lufthansa αύξησε τις δαπάνες της ειδικά σε αυτόν τον τομέα κατά 23,4% σε σχέση με την περσινή περίοδο. Ο μέσος όρος του αριθμού των εργαζομένων μειώθηκε κατά 0,7% στους 57.790.



Air News

**Νέα
Αεροσκάφη
για τη**

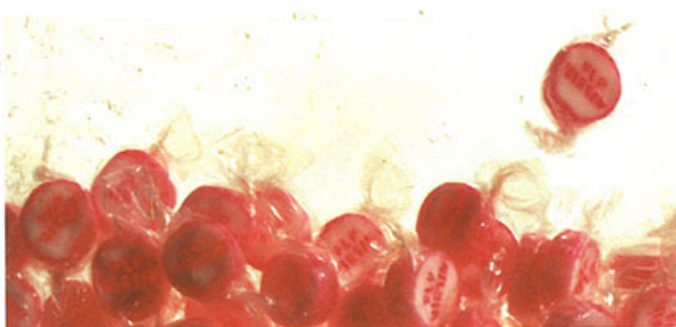
swissair 

Τα υπερσύγχρονα αεροσκάφη ευρωπαϊκής τεχνολογίας τύπου Airbus A330 - 200 και A340- 600 θα αντικαταστήσουν τα Boeing 747, MD- 11 και A310 της εταιρείας, σύμφωνα με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου. Το πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου μακρινών διαδρομών θα κοστίσει περίπου 2,1 δισ. ελβετικά φράγκα και θα συμβάλει στην ουσιαστική ανάπτυξη της εταιρείας αφού τα καινούρια αεροσκάφη θα είναι πιο οικονομικά και φιλικά προς το περιβάλλον.

Πετάξτε από τη χαρά σας!

Το νέο πρόγραμμα προσφορών της Virgin Atlantic Airways ονομάζεται «Πετάξτε από τη χαρά σας» και περιλαμβάνει οικονομικά αεροπορικά εισιτήρια προς το Λονδίνο και τις ΗΠΑ. Πιο συγκεκριμένα, ένα εισιτήριο οικονομικής θέσης μετ' επιστροφής από την Αθήνα στοιχίζει 70.000 δρχ. για το Λονδίνο (Heathrow), 130.000 για τη Νέα Υόρκη και τη Βοστώνη, 155.000 για το Ορλάντο και το Μαϊάμι, 169.000 για το Σαν Φρανσίσκο και το Λος Άντζελες και 150.000 για τη Ουάσιγκτον. Οι ειδικές αυτές τιμές ισχύουν μέχρι 31 Μαρτίου για τις πτήσεις προς ΗΠΑ και μέχρι 19 Μαρτίου για τις πτήσεις προς Λονδίνο.

Η Virgin Atlantic Airways προσφέρει αυτές τις πολύ συμφέρουσες τιμές σε συνδυασμό πάντα με το άψογο service της.



Μια μεγάλη συνεργασία

Η εμπορική συμφωνία της Singapore Airlines και της Lufthansa αναμένεται να προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα στο επιβατικό κοινό αφού αυξάνονται και αναπτύσσονται τα δρομολόγια και οι ανταποκρίσεις των δύο εταιρειών από τη Φρανκφούρτη και τη Σιγκαπούρη. Από τον Απρίλιο οι δύο εταιρείες θα αυξήσουν από 7 σε 10, η καθεμιά, τις πτήσεις τους μεταξύ Φρανκφούρτης και Σιγκαπούρης, προσφέροντας μαζί συνολικά 20 πτήσεις. Η Lufthansa θα χρησιμοποιεί τη Σιγκαπούρη ως κόμβο για την Αυστραλία και τη Νότιο-Ανατολική Ασία, ενώ η Singapore Airlines θα χρησιμοποιεί τη Φρανκφούρτη ως κόμβο για την Ευρώπη. Από την Αθήνα, οι δύο εταιρείες, εκτός των απευθείας πτήσεων της Singapore Airlines προς τη Σιγκαπούρη, προσφέρουν επίσης δύο καθημερινές ανταποκρίσεις για τον ίδιο προορισμό μέσω Φρανκφούρτης.





Contents

- 87. GREEK SHIPPING AND THE U.S.
PUBLIC DEBT MARKET - 1**
By Theodossia Hayalides
- 90. ENGLISH JURISDICTION IN REINSURANCE CASES**
by Michael J. Freeman
- 92. LIBERALISATION OF AIR TRANSPORT
IN EUROPE**
By Laurent Muschel
- 94. "AS A MOTH IS DRAWN TO THE LIGHT":
WILL ENGLISH COURTS RESTRAIN
SPECULATIVE FORUM SHOPPERS?**
By Tim Brymer and Anthony Hobkinson

EDITORIAL

The new crisis in the sea haulage trade catches the Greek shipping industry at a great dividing of the ways. One side lies the sector's desperate struggle to recover its lost competitive edge virtually without help from the Greek state (and the battle of the Greek flag to regain its lost identity). On the other, lies the need to fit in with new international working regulations and requirements that (to say nothing of the cost involved) are transforming the dear old stereotypes of the Greek shipping industry.

For all the talk of a coming upturn in the market, particularly for specific cargoes such as coal, what really matters is how far industry is capable of holding out, what with ship operating costs at a high, cargoes in shore supply, and hefty loan debts. In the changed sea haulage climate of today, Greek shipping is in for a marathon not a sprint.

The difficult bit that has been brought to the surface by present conditions is, quite simply competitiveness. This particular problem has been exposed with caustic realism by such leading authorities as I. Lyras, President of the Greek Shipowners Federation, and G Gratsos, President of the Greek Chamber of Marine Commerce. It is dealt with in a detail by the commentators who write for *NAFTIKA CHRONICA*. Whether rightly or wrongly, the word "competitive" has been equated with the idea of "survival", so far as the Greek shipping industries are less traditionally - minded. Regarded hitherto as costly to operate and therefore no real competitors with us, they have nevertheless succeeded in securing lower operating costs. And here are we discussing how to fix things with a logic that will leave both the young lady unharmed and a smile on the face of the tiger. This is an expensive luxury and a risky one to boot. If we keep on with it, the result will be that the Greek flag never flies on a cargo ship again.

GREEK SHIPPING

and the US Public Debt Market-I

by Theodossia Hayalidis

With an Atlantic 'Junk' paper wave crashing on Piraeus' shores the last year, more Greek shipping operators consider taking the plunge. Are they likely to swim, heralding a sea change in shipping finance, or sink? This paper examines the current standing and possible outcomes of Greek shipping's courtship with the US public debt market.

The 'Junk' Bond story so far: A brief factual expose

Since its inception a few decades ago by creative investment banker Mike Milken¹, and in spite of its occasional falls from grace (whether or not Milken - related), the US born - and - bred high yield Bond market has developed into a mainstay source of financing for companies across the globe. Junk Bonds are publicly traded debt obligations that have been rated below investment grade by at least one of the main independent credit rating agencies (Ba1 or lower by Moody's, and BB+ or lower by Standard and Poor's).² The notes can be secured or unsecured, senior or subordinated, accompanied by warrants or not. New issue volume in this market for 1997 alone has been estimated at \$120 Billion. Shipping companies have nonetheless only recently begun to selectively access this market, starting in the early 90s with companies such as Eletson raising \$140 MM at 9.25% yield or Teekay raising \$175 at 9.625%. (By the way, the speculative grade rating of most shipping issues is mainly due

to the shipping industry's inherent cyclicality, volatility and thus unpredictability). After a slowdown of activity for a few years following investor disappointment triggered by events such as the Adriatic Tanker financial collapse, the US debt market's courtship with shipping operators has recently picked up, just over 20 shipping debt issues taking place between 1996 and today.

With overall US capital market activity increasing, thanks to a stable interest rate environment and large amounts of investor cash surpluses, institutional investors³ have rediscovered their appetite for shipping securities, due to the few high yielding investment opportunities available from other 'high risk' industries such as telecommunications. A further attraction is the asset intensive nature of shipping compared to other industries in the same risk category. Consequently, high profile investment banks such as Lazard Freres and Merrill Lynch are eagerly going on 'push-marketing' bouts to promote the 'highyield' concept throughout the shipping industry. Though current shipping paper is only at approximately \$3 Billion outstanding in total, the idea is catching on, as owners try to take advantage of the competitive interest rates offered by the market.

Table 1a

Comparative Rating Agency Classifications

Standard & Poor's		Moody's	
BBB+	AAA	Aaa	Baa1
BBB	AA	Aa	Baa2
BBB-	A	A	Baa3
	BBB	Baa	
BB		Ba	
B		B	
CCC	Below Investment Grade	Caa	
CC		Ca	
C		C	
D			



Table 1b

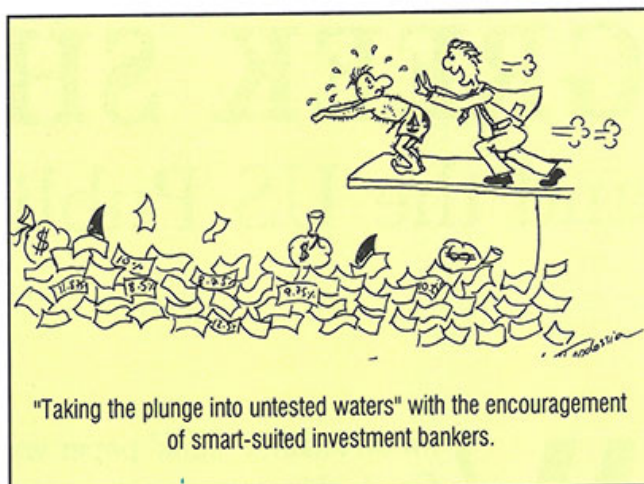
Debt Rating Criteria

Business Risks	Financial Risks
• Cyclicity of shipping industry • Operating strategies (spot vs contrac market) • Competitive position within industry • Management • Diversification of revenues • Environmental issues	• Liquidity and financial flexibility • Stability of operating cash flow • Profitability • Capital structure • Asset protection, quality of ships • Interest coverage

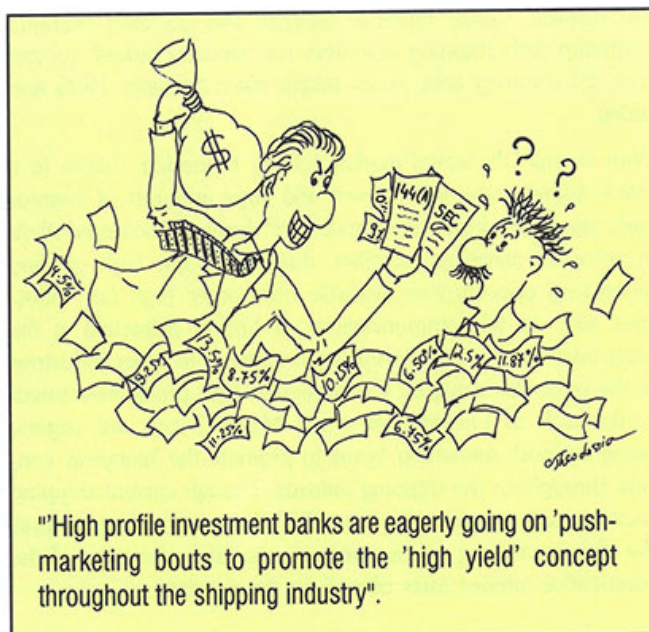
Atlantic 'Junk' paper tide hits Piraeus' shores

Tsakos - backed Global Ocean Carriers has been the first Greek operator since Eletson to take the plunge in the US debt paper market, successfully raising \$125MM in 144A unsecured senior notes due 2007 at 10.25%. The notes obtained a B2 rating from Moody's, and B+ from Standard and Poor's. "Global got a very good deal", says chief operating officer George Saroglou. "Ten year treasury bills were at an all-time low: 6.4%. Global got less than 4% above this⁴. Apart from good timing, Global Ocean's low coupon and good ratings can be attributed to its eight year experience on AMEX, its global presence, its affiliation with Tsakos Shipping, and its ability to show secure cash flows covering nearly 70% of interest payments for the next five years⁵.

At the time of the issue, Global's fleet consisted of five feeder containers, two dry bulk carriers and one product carrier. The bulk carriers and the tanker are to be sold off within 1998, and approximately half the proceeds raised have already gone towards purchasing two feeder containers and two panamax dry bulkers from the Tsakos shipping group. "Global is a small group who needed to develop fast", says CEO Nicholas Tsakos. "The 144A debt issue was fast, we bought 4 ships, and got delivery of them immediately". "The reason that Global issued debt rather than equity was that the deal was not large enough to be



digested by the US equity markets" says George Saroglou. The main attraction of a 144A debt issue for the company was the fact that it afforded the possibility to borrow a large amount, relatively fast, with minimum external scrutiny, at a fixed cost spread over 10 years, with a bullet repayment at the end⁶. Saving money from principal repayment throughout the duration of the deal would enable the company to embark on further expansion plans. Furthermore, Global's long term plans also include an equity issue should there be an improvement of stock performance.



Next to dive into the new wave of investor interest in high risk investment has been the Peraticos - backed Pegasus group raising \$145 MM net (see table II) in 144A first preferred ship mortgage notes at 11.875% rate (12.5% yield). The Pegasus notes are due in 2004 and have received a B rating from Standard and Poor's and a Caa1 rating from Moody's. The higher than expected borrowing cost can be partly attributed to unfortunate timing, since the issue went through during the worldwide, Far East-generated capital market shake up. Furthermore, although Moody's found that committed ownership by the Peraticos family, long industry experience, and niche specialization were positive factors strongly in favour of a high rating, they opted for Caa1. Pegasus' management attributes Moody's disappointing rating to lack of experience in evaluating risk factors associated with the future of the panamax market. The group has used half the funds raised to double its tanker fleet of six panamax vessels into one of the world's largest non-state owned panamax tanker fleets, the ultimate aim being to dominate crude oil transportation between North and South

GREEK SHIPPING BEST ISSUES 1993 - JAN. 1998

Table II

DATE OF OFFERING	COMPANY	INVESTMENT BANK	TYPE OF SECURITY	MATURITY AVERAGE LIFE	COUPON (%)	RATING (MOODY'S/ S&P)	AMOUNT RAISED (\$MM)
Nov. 1993	ELETSON HOLDINGS INC	CITICORP SECURITIES INC.	FIRST PREFERRED SHIP MORTGAGE NOTES	15/11/03	9.25%	Ba 2 / BB	140
July 1997	GLOBAL OCEAN CARRIERS LTD	LAZARD FRERES BNY/CAPITAL	144A UNSECURED SENIOR NOTES	2007	10.27%	B2/B+	125
Nov. 1997	PEGASUS SHIPPING	LAZARD FRERES MERRILL LYNCH	FIRST PREFERRED SHIP MORTGAGE NOTES	2004	11.875%	Caa1/B	150

America. Pegasus, like Global, was attracted to the long-term, non-amortizing feature of the bonds, and the possibility of raising a large amount fast. Furthermore, the company believes that the ability to tap US capital market funds will facilitate the company's financing alternatives for an eventual fleet renewal. Ultimately, Pegasus hopes to publicly float the company in the US.

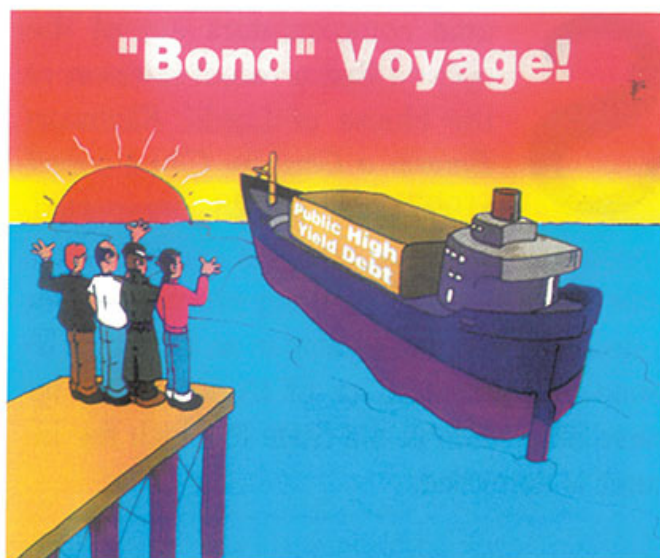
Furthermore, a fair number of Peraeus based companies are planning 'junk' bond issues within 1998. Economou family backed **Alpha Marine** is planning to raise \$175 MM from the US public debt market to support a major fleet expansion programme. The senior unsecured 10 year bullet notes have received a BB- rating from Standard and Poor's, and a B1 rating from Moody's. The company is planning to add 15 vessels to its already existing fleet of 26. The high rating has been mostly attributed to the company's fairly stable earnings history and large, diversified fleet. Sources say other Greek owners such as Kalimanopoulos and Alafouzou will soon be following this debt issuance pattern. Interestingly enough, the US capital market is no longer limiting itself to embracing solely highly progressive exchange listed operators. Privately held, more traditionally run groups can also consider this market, provided they have a good track record and a credible 'story'. Furthermore, investors are no longer showing a preference for ultra-modern fleet renewal programmes focussing on specific market segments. Projects revolving round older, more diversified tonnage, with or without charter cover, seem to be just as acceptable, but of course at a higher cost. Insiders feel that up to \$ 2 Billion shipping paper could be raised in US capital markets by the end of this year, both in debt and equity, indicating a significant new trend in shipping finance, and presenting serious competition to bank lending.

So what's in store? Taking the plunge into untested waters

We are indeed talking about untested waters. Most current Greek shipping high yield bond deals differ fundamentally in concept from the **Eletson** issue, in that they are for the most part speculative deals taking advantage of favourable US capital market conditions. The **Eletson** issue's *raison d'être* was primarily the fact that the structure of the high yield bond deal fitted **Eletson's** fleet renewal programme perfectly. In addition to this, the company got the product market on a good swing. It is therefore encountering no problems with debt service, and performing well. Most Greek companies currently expressing interest in the US high yield debt market are betting on a continuing falling interest rate environment, which will enable them to refinance the bonds at lower coupons. If things go wrong, restructurings will of course be possible. However, these are highly complex procedures, which bear little resemblance to their traditional bank financing counterparts.

Bon(d) Voyage?

It is impossible to speculate on the success or failure of these recent shipping deals before at least three years lapse. Pegasus' management believes that the predicted stable freight rate environment in the panamax sector, the inherent flexibility in the operation of these vessels, and coverage of charterers' needs through secure medium-to-long term charters, will enable the



company to give a strong performance. Global, on the other hand, whatever its performance, benefits from being part of the 55-vessel Tsakos shipping group, which automatically provides Global with a safety net.

Nevertheless, the performance of Global, Pegasus, and indeed all other Greek operators who issue debt in the next year, will be critical in determining the future stance of US institutional investors towards Greek shipping. Economic fundamentals and freight market movements will no doubt be determining factors in their performance; however, the ability of these operators to formulate coherent strategies matching debt structures, and professionalism, caution and flexibility in their method of operation will also be critical. Finally, it should be noted that underwriters and investors should be more careful in selecting which companies they will fund, as lack of selectivity is likely to bring in lower-quality operators whose performance may undermine shipping's overall performance and name in this newly accessed market.

¹ The high yield bond market (known unofficially as the 'Junk Bond' market) was initially conceived to remedy the lack of financial flexibility that small, newly established US corporations were suffering, by creating a public market for these companies.

² Rating agencies provide a relative ranking of the default loss probability of a firm's debt instruments.

³ In the case of High Yield 144A/public debt, investors are usually high yield funds, insurance companies, hedge funds and CBOs.

⁴ Pricing in high yield deals is done on the basis of a spread over US treasury notes.

⁵ Global management's 'story' evolved round formulating an operating strategy which ensured stable, recurring cash flows (derived from operating feeder containers in the medium-to-long term charter market) together with preserving enough flexibility to take advantage of unforeseen market upturns (by operating dry bulkers on the spot market).

⁶ For a detailed discussion of the advantages of high yield bond financing for shipping companies see part II of this paper next month.

⁷ The 'story' has practically become a technical term of underwriters, representing the combination of the company's history, market position, and long-term strategies, thus narrating the company's rationale.

Some commentators are of the opinion that a recent decision of the House of Lords, *Kleinwort Benson v Glasgow City Council*, [1997] 3WLR 923, unreported, appears to mean that it will no longer be possible for a Reinsurer to bring proceedings for a declaration of non-liability in an EC or EFTA State against an EC or EFTA-domiciled Insurer other than in the State in which the Insurer is domiciled.

The Convention:

The Brussels Convention, 1968 and (for EFTA States see the Lugano Convention, 1989), which has been incorporated into English law (see CJA 1982), provides that:

- * (Article 2) A person domiciled within the EC may be sued only in the Member State of his domicile;

English Jurisdiction in Reinsurance Cases

by
Michael J. Freeman
Partner in Cameron
McKenna

* (Article 5 (1), - a most important exception). In matters relating to contract, an action may be brought in the Member State of the breach of "the obligation in question";

* (Article 21) - The first EC Court in which the action is brought (assuming jurisdiction under either Article 2 or Article 5) has exclusive jurisdiction.

Kleinwort Benson: the Facts

In the 1980s a number of local authorities, including Glasgow City Council, entered into interest rate swap agreements with banks. The legality of gambling with ratepayers' money was doubtful; and in *Hazell v Hammersmith and Fulham London Borough Council* [1992] 2 AC1 it was ruled that interest rate swaps were *ultra vires* local authorities and void.

In the light of the House of Lords' decision in *Hazell*, Kleinwort Benson commenced proceedings for the recovery of about £ 700,000 which it had paid to Glasgow. The claim was for restitution of the money paid, based on a total failure of consideration the contract, under which the money had been paid, was void. The procedures were commenced in England, rather than Scotland, to avoid a time bar.

The House of Lords held that a restitutionary action was not within Article 5 (1) because:

- * If the claim is under an allegedly void contract, the action cannot be said to be in respect of a breach of an obligation arising under that (*ex hypothesi* void) contract;
- * A claim for restitution is based upon unjust enrichment, not upon contract; and
- * There is no necessary connection between the place in which restitution is sought and the Courts of that jurisdiction, such connection being the juridical basis of Article 5 (1).

It follows, therefore, that, where a claim from breach of contract involves an initial question as to the validity of that very contract, the Court has first to determine its own jurisdiction (to rule on the validity or otherwise of the contract), before trying the allegation of breach of that contract. In cases where the Brussels or The Lugano Convention applies, this poses obstacles to suit in London against, say, a French Reinsurer, because, as was said by Lord Goff:

"Where the dispute involves a breach of contract and there is an initial question of validity for the resolution of the question of validity it is necessary for the Court to determine its own jurisdiction over the allegation of breach.

There must be serious doubt whether, as a general rule, a Court can have jurisdiction under Article 5 (1) to rule on the validity of a contract"

Comment:

Two situations must be distinguished. The first is where the validity of the contract is raised as a defence to the principal action or arises incidentally. The second is where the action is based on the invalidity of the contract. In the first case there is no doubt that the court has jurisdiction under Article 5 (1) as long as there is some evidence of a contract - this is clear from the European Court of Justice's decision in *Effer v Kantner* [1982] ECR 825. In the second case, however, where the action is based on the invalidity, no jurisdiction arises under Article 5 (1). This is because, applying the reasoning of Lord Hutton (at 957 b-c) and Lord Clyde (at 946b), the claim cannot be said to be based on a contract - the claim is in fact brought on the premise that there is no contract. Lord Goff appears to go further, when he states that "there must be a serious doubt whether the issue of validity of a contract alleged to be void ab initio would fall within Article 5 (1). This obiter statement of Lord Goff's appears to go further than Lord Clyde or Lord Hutton in suggesting that a mere allegation that a contract is void ab initio would bring the claim outside Article 5 (1). This, however, cannot be what Lord Goff intended, as he does

not purport nor could the House of Lords, to depart from the European Court of Justice decision in *Effer v Kantner*. Even if Lord Goff's judgment is to be taken at face value, read in context it appears limited to allegations of invalidity made by the Plaintiff. Thus if the Plaintiff claims that the contract is void ab initio but the Defendant maintains the validity of the contract (in *Kleinwort Benson* both parties agreed the contract was void ab initio), the claim would not be based on the contract even though the Defendant claims there is a contract - the basis of the claim, after all, is that there is no contract. The claim would therefore fall outside Article 5 (1).

The problem:

Where a Reinsurer wishes to contest liability in English Courts, it will be necessary for the Reinsurer to persuade the English Court that a breach of obligation, taking place in England; and whether this can be done depends upon the nature of the breach.

In the event of non-payment of premium, *the obligation in question* has been broken in England and English proceedings can be commenced by the Reinsurer (see Article 5(1)). On the other hand, if, (for example), by the Reinsured a breach is alleged to have occurred in, say, France (eg a breach of the obligation to account) the Reinsurer can proceed only in France.

The most common defence raised by Reinsurers is a breach of the duty of utmost good faith (eg by the Insurer's brokers) taking place in England when the reinsurance is placed. In these circumstances English Courts would have jurisdiction, provided that the duty to avoid material representation and to disclose all material facts is *an obligation in question*. Therefore, what needs to be considered is whether the obligation in question is a contractual obligation only, or whether it extends to pre-contractual matters.

It seems to be settled that a pre-contractual matter is a matter relating to a contract (within Article 5(1)): See Mance J in *Agnew v Lansforsakingbolagens AB* [1996], "The Times" 30 July 1996.

- The purpose of Article 5 (1) was to allow an action to be heard in a jurisdiction which had a strong connection with the action. In the case of pre-contractual duties, the most obvious place was that in which the original presentation was made to the Reinsurer, as that would be the place where the relevant documents and evidence would be located.
- Article 5 (1) applied to *matters relating to a contract*. This phrase clearly applied to issues other than breach of contract. Provided that the Courts of the place of the breach of the *obligation in question* had jurisdiction, this could only mean that the obligation in question was simply the relevant *matter relating to a contract* in the case, and thus capable of being a pre-contractual matter.
- A pre-contractual representation is in English law capable of amounting to a breach of the policy (where it has been warranted) and of providing a ground for avoidance of the contract, so that if a Reinsurer raised both issues the Court first seised may not have jurisdiction to consider them both, even though the same facts were at stake.
- The classification of a pre-contract disclosure as a non-contractual matter was simply the view taken by English law, and in other jurisdictions it might be the case that the obligation to make a fair presentation was classified as contractual;
- Had Article 5 (1) not been intended to apply to pre-contractual matters, it would have so stated.

In English law, however, so far as insurane/reinsurance is concerned, the Brussels and Lugano Conventions contain special rules (Article 7-12 (A)) which prevent the Insured/Reassured being sued by an Insurer/Reinsurer anywhere but in the State of the Insured's etc own domicile.

Further, if the Reassured is not domiciled within the EC or EFTA, or if a non-EC or non-EFTA Court is involved, the two Conventions do not apply, and the English Court has jurisdiction to hear actions for negative relief - even though the allegation is that the contract is void or voidable.

Impact on reinsurance:

The following scenarios fall to be considered: in each case the Reinsurer is seeking to recover its payment by bringing proceedings in its own jurisdiction, England.

- (a) The Reinsured has failed to pay premiums or failed to meet other obligations. Insofar as any broken obligation was to have been performed in the place of the Reinsurer's domicile, the English Courts have jurisdiction to hear an action for a declaration seeking to have the contract terminated for breach. Lord Goff did not rule out that, on such facts, Article 5 (1) might be applicable to any claim for damages based on sums erroneously paid by the Reinsurer, as it might be possible to classify the obligation to repay as contractual rather than restitutionary.
- (b) The reinsurance contract is accepted by both parties to be void, (e.g. because there was no offer and acceptance), and the Reinsurer seeks to recover payments made by it under that contract. This plainly falls with *in Kleinwort Benson*, and the English Court has no jurisdiction.
- (c) The reinsurance contract is alleged to be void, and the Reinsurer seeks a declaration from the English Court to that effect. This point does not fall directly within *Kleinwort Benson*, as the action is not restitutionary in nature, but it has already been noted that Lord Goff raised doubts whether as to Article 5 (1) could apply to the pure question of the validity of a contract.
- (d) It is alleged that the reinsurance contract was induced by an unfair presentation in breach of the Reinsured's duty of utmost good faith, and the Reinsurer seeks to have the contract set aside and to recover sums paid under the contract in respect of previous claims. Once, again, *Kleinwort Benson* does not directly apply to the avoidance action, but it would appear to cover the restitutionary aspect of the case. The tenor of Lord Goff's judgment is, however, that as the issue is not one of breach of contract, Article 5 (1) would not be applicable, and so the English Court could not hear the case. ■

In the Community's approach, regulation and liberalisation are not contradictory terms. An appropriate regulatory framework has indeed been required for the liberalisation to produce the desired results and to ensure fair competition. That is why the first task of the Commission has been to regulate the market at Community level in order to achieve a progressive and sound liberalisation. Has it been a success story?

To assess the impact of the air transport liberalisation measures, it is necessary to compare the present situation with the one prevailing before the Community intervened. At that time, the Community was fragmented into a number of separate national markets with characteristics we still find in international aviation today. That is a different regime for domestic and for international carriage; a sharp distinction between scheduled and non-scheduled services; with capacity and fare controls that prevented carriers from adjusting to changes in market demand.

In a nutshell, carriers could not operate according to commercial opportunities, there was no fair competition among European carriers, which were often heavily subsidised, and many airlines were inefficiently run. As a result, consumers were suffering from little choice, inadequate services and high fares.

It was therefore the task of the Community over the last ten years to convert this fragmented market into a single market where Community carriers can operate on any Community route. Indeed, we have progressively moved from strict government control to

a situation of total commercial freedom (including, since 1.4.1997, the right for any EC carrier to operate any domestic route).

To take stock of the progress made so far, the Commission presented, in October, a report on the impact of what we call the 'third package' of air transport liberalisation measures.

In brief, the liberalisation did not trigger a Big Bang, but the progressive approach had nonetheless a significant impact on the Community air transport market.

The number of scheduled routes has increased in a massive manner. Of the 1830 international city-pairs operated in 1996 within the Single Market, 644 were started up after the introduction of the Third Package, which entered into force on 1.1.93. This contrasts with what happened in the USA after liberalisation, where the number of routes operated fell by 6%.

If the number of intra-Community routes operated by one carrier still represents 72% of the total number of routes, a more detailed analysis shows that when the calculation is made on the basis of weekly seats, the share of capacity on routes operated by one carrier falls to 31%, whereas routes operated by two carriers represent 35% of the total, routes operated by three carriers represent 17% and those by more than four carriers 17%. If only routes offering more than 2000 seats per week¹ are taken into consideration, the results are even more striking, since the share of routes operated by only one carrier represents 19%, by two carriers 37%, three carriers 20%, four carriers 18%, and more than five carriers 6%. Hence 44% of the intra-Community routes are operated by more than two carriers.

by Laurent Muschel*

Administrator in the Air Transport Policy Unit of the European Commission

Liberalisation of

The third package is therefore bringing considerable benefits to consumers.

However, everything is not perfect! The increase in the number of carriers on intra-Community routes is not always sufficient. As a matter of fact, the impact of the liberalisation process on air fares has not been completely satisfactory. On the one hand, we have seen an explosion in the number of cheap fares being offered in the market, with nearly 90% of air travelers currently traveling at reduced fares. On the other hand, the effect of liberalisation on the level of fully flexible fares has been less evident.

The reasons for the failure of fully flexible fares to follow the pattern of discount fares are not always easy to determine. The Commission is therefore currently creating a database on the relationship between fares and airline costs, to get a better picture of the situation.

It is also acknowledged that despite the significant results achieved by the Third Package in opening up the market inside the Community, some barriers to entry remain. As a result of the increasing congestion at some of the major Community airports, the issue of slot allocation is quickly becoming a key issue. The common rules for the allocation of slots at Community airports establish some basic principles and give rules for the airport co-ordinators. However, the real problems created by airport congestion remain.

In particular, by protecting incumbent carriers who currently benefit from unrestricted 'grandfather' rights, the current slot allocation system freezes the existing situation and, in so doing, may limit the positive impact of the liberalisation process. When, as a result of these grandfather rights, incumbent carriers are in a dominant position because of their slot portfolio and

cannot be challenged, then the internal market cannot function effectively. The Commission therefore intends to make a proposal so as to amend the existing Regulation in order to try to

develop means of facilitating the transfer of slots and to avoid this static and inflexible situation at congested airports. But, of course, the best solution would be for airports to develop the necessary infrastructures in an environmentally friendly way.

The Commission has also recently launched a study on the impact of regulation and certain commercial practices on the development of competition in the air transport market. The purpose of the analysis is to see to what extent the claims of smaller carriers may be substantiated, namely that established carriers use a variety of practices such as agency override commissions, frequent flyer plans and codeshare agreements, in order to strengthen their position in an unfair manner and thus to prevent the entry and development of smaller airlines.

In Conclusion, the Community has established sound foundations for an open market, but appropriate measures are still required at EU level to make liberalisation a complete success.



* All views expressed are purely personal.

¹ A traffic density of 2000 seats per week should permit competition.

air transport in Europe

"AS A MOTH IS DRAWN TO THE LIGHT"

Will English courts restrain speculative forum shoppers? A review of the present attitudes of the courts in England and in the United States to forum shopping.

By Tim Brymer and Anthony Hobkinson,
Aviation Partners in Cameron McKenna

History

Because of the essentially global nature of air travel, the subject of "forum shopping" has in recent years become of increasing interest to both the manufacturers of aviation products and their insurers who face claims arising out of aircraft accidents. It is not however a new concept. The first examples occurred in the late 18th and early 19th century. In all these early cases English courts restrained supposedly 'unfair' foreign proceedings where they were considered to be 'vexatious' or 'oppressive'.

It was not until the 1970s that the criteria of 'oppression' and 'vexation' were gradually replaced by the courts, giving more consideration to balancing the advantages to the plaintiff and disadvantages to the defendant in staying or restraining proceedings. Perhaps self-evidently, any advantage to one party necessarily involved a corresponding disadvantage to the other. The courts therefore attempted a balancing exercise, weighing all the relevant factors in order to see in which direction the scales tipped in pointing to the appropriate or natural forum.

This eventually boiled down to two questions. First, was there another court to which the parties could go in which justice could be achieved more conveniently and cheaply? Second, would the plaintiff be deprived of a legitimate personal or juridical advantage? For the first time the English Courts began to

accept the concept of 'forum non conveniens'.

English law has since remained in a continual state of development, largely as a result of many other outside influences. Undoubtedly the most significant of these have emerged from the United States of America.

U.S. Influences

The impact of the USA on the English Courts has been judicially recognised. In 1983 Lord Denning commented:

"As a moth is drawn to the light, so is a litigant drawn to the United States. If he can only get his case into their courts, he stands to win a fortune".

This attitude is largely fostered by the more radical and unpredictable 'maverick' U.S. jurisdictions where the system is prone to generate compensation awards exorbitant by any reasonable standards.

The position in Texas is a prime example. Under the local Wrongful Death Statute, jurisdiction can be established simply if a foreign defendant can be shown to be 'doing business' in Texas. This does not involve demonstrating a business establishment, but simply that the defendant sells his products to purchasers in Texas.

This 'open court' philosophy has developed further, to the extent that in 1990 the Supreme Court of Texas held, in *Dow Chemical Co. v. Alfaro* that legislation has statutorily abolished the doctrine of 'forum non conveniens' in wrongful death and personal injury actions arising out of an incident in a foreign state or country.

In other states there have in recent years been some changes for the better and, as in England, courts which were initially concerned to establish the plaintiff's motives, gradually turned their attention to considering what was the most suitable forum having a direct link with the dispute. This approach is reflected in some well-known landmark decisions such as *Piper Aircraft v. Reyno* (3) and on the Union Carbide disaster at Bhopal in December 1984 (4). More recently, the Californian Supreme Court has dismissed an action brought by Scandinavian plaintiffs against local manufacturers of heart implant valves on the basis of a 'forum non conveniens' (5).

Despite this, the attitude of the courts remains unpredictable, and the ability to establish U.S. jurisdiction on such a remote basis has reinforced the 'mid-atlantic multiplier' and thus increased pressure on defendants to settle at a disproportionately high level which bears no relationship to the true merits of the claimant's case.

Perhaps the most obvious example of forum shopping, and a landmark in English jurisprudence, was the *SNIAS v. Lee Kui Tak* decision of the Privy Council in 1987.

In short, on the 16th December 1980 an Aerospatiale Puma helicopter crashed in Brunei, killing all passengers and crew. The helicopter was manufactured by Aerospatiale in France and owned and operated by a local Malaysian company. At the time the helicopter was engaged in offshore oil support and was transporting catering personnel to the mainland of Brunei.

An investigation into the accident cause was conducted by the Brunei DSA, assisted by the AAIB. Despite detailed tests, ultimate findings with regard to cause were inconclusive. In layman's terms, the gearbox had effectively seized up. The ques-

tion arose, which remained unanswered, whether this was due to a design defect or to main tenance deficiency.

One of the deceased passengers was an extremely successful entrepreneur and local catering contractor. Proceedings were issued in Brunei by his widow and in his relatives against Aerospatiale and the Operator. The pleadings contained unparticularised allegations of maintenance deficiency and design defects.

At the same time proceedings were started in Harris County Texas using a New York Attorney as a nominal plaintiff who had no personal interest in the action. The defendants in the Texas action included Aerospatiale and their local subsidiary involved in marketing and selling helicopters. The operator and their American subsidiaries were also named.

Despite the absence of any apparent connection with Texas, Aerospatiale were caught by the 'minimum contacts' theories in that they were effectively demonstrated to be 'doing business' in Texas through their marketing subsidiary. However, neither the operator nor any of their subsidiaries to Texas jurisdiction and, perhaps not surprisingly, declined to submit to that jurisdiction. Although the plaintiffs eventually entered into a global compromise settlement with the operator subject to a full release, proceedings against Aerospatiale remained alive in both Texas and Brunei.

All attempts to use the Texas Courts to have the action dismissed on the grounds of forum non conveniens were successfully resisted. An injunction was therefore sought from the Brunei Courts restraining the plaintiffs from continuing the Texas proceedings. The Brunei Court dismissed the application for an injunction. After an unsuccessful appeal in Brunei, a further appeal was made to the ultimate court of appeal in London, the Privy Council.

The judgment given involved an extremely careful analysis of historical English authorities and development of the law. It was held that the English Court should only restrain a plaintiff from pursuing proceedings in the foreign court if such pursuit was 'vexatious' or 'oppressive', thereby reverting to the concepts dating back to the early 19th century.

Having decided that the Brunei Court provided the natural forum for the trial of the action, the Privy Council considered whether injustice would result if an injunction were not granted.

Although a number of other factors were taken into account, the involvement of the operator was decisive. The fact that Aerospatiale would have to institute separate contribution proceedings in Brunei with the possibility of inconsistent results and the prospect of having to prove their own guilt was held by the Privy Council to be oppressive.

The Scene in Europe

The difficulties of forum shopping are not so prevalent within the continent of Europe for a number of reasons. First, the choice of forum by two opposing European adversaries is limited by the Brussels Convention on Jurisdiction and Enforcement of Judgements of 1968. This came into effect in England in January 1987 and has also now been adopted either in its entirety or substantively by all member states not only of the EEC but also the European Free Trade Association. Under the Convention the place proceedings that have to be brought, is

governed by the domicile of the defendant, although a limited choice can arise in contractual and tortious disputes. In the first case it is possible to sue where the obligation of the contract was due to be performed and in the latter either where the wrongful act occurred or where damage was suffered.

The incentive for a European plaintiff to shop for a favourable forum is further limited by two additional factors. First, although there remains a disparity between member states as to the scale of damages awarded, this pales into insignificance compared with the gulf between Europe and the US. Secondly the increasing amount of EC wide legislation has led, and is continuing to lead, to a far greater degree of harmonisation of laws, particularly in the field of product liability.

For example, although the 1985 Consumer Protection Directive allows each member state to make its own decisions in certain important areas, for example whether the 'state of the art' defence is available to manufacturers, it has introduced throughout the EEC, for the first time, the concept of strict liability to consumers for products that are unsafe. The increase in uniformity continues with the introduction of the 1990 EEC Consumer Services Directive which, in theory at least, is meant to be in force in all member states by the end of 1992. This will extend the already far-reaching consumer legislation to the area of services, even where no goods are supplied. Amongst other things, it will shift the burden of proof on to the supplier to demonstrate that he was not at fault in respect of any damage he causes to an individual on his property while performing services. One obvious impact on the aviation industry will be in the area of aircraft maintenance.

Where do we go from here?

While the increasing harmonisation of the laws of Europe is gradually leading to greater consistency, both in the choice of forum and the application of the law on product liability, the system is still in its infancy. With the uncertainties that exist generally over the future of the European Union, it may be that we shall ultimately see a reverse of the recent strides that have been made towards EEC - wide standards on product liability.

Whatever happens in Europe, however, the "moths" will still inevitably be drawn to the light of the US, where the contingency fee system continues to provide for claimants the prospect of a high return at no risk. It is undoubtedly in the interests of the aviation industry and its insurers that the United States courts seek to exercise their jurisdiction with greater restraint, although whether the Texas courts can ever be brought into line remains very doubtful. It may therefore be that we shall begin to see an increasing number of defendants resort to the English courts to restrain claimants from forum shopping in the United States.

Case References

1. Smith Kline & French Limited v. Bloch [1983] 1WLR730
2. Dow Chemical Co. v. Alfaro 786 S.W. 2d 674 (Tex1990)
3. Piper Aircraft v. Reyno 454 US235 (1981)
4. Re Union Carbide Corporation Gas Plant disaster 634 FSupp 842 SDNY 1986
5. Stanjvik v. Shiley Inc 54 Cal 3d 744 1 Cal Rptr 2d 556 (1991).
6. SNIAS v. Lee Kui Jak [1987] AC 871

ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

Επιθυμώ να γίνω συνδρομητής στα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ/ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑΣ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ / ΟΔΟΣ / ΑΡΙΘΜΟΣ / Τ.Κ. / ΠΟΛΗ

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ / ΔΟ.Υ. / Α.Φ.Μ.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ / ΦΑΞ

ΑΞΙΑ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ:

• Ιδιώτες: **17.000 δρχ.** • Εταιρίες / Οργανισμοί: **20.000 δρχ** • Ναυτικοί / Φοιτητές: **15.000 δρχ.**

Παρακαλούμε ταχυδρομήστε το παρόν μαζί με φωτοτυπία κατάθεσης της αξίας συνδρομής στην Τράπεζα Εργασίας, σε πίστωση Gratia Εκδοτική ΕΠΕ - Αριθ. Λογαριασμού 002/62047 - 00 / 40

ANNUAL SUBSCRIPTION FORM

Please enter my subscription to **NAFTIKA CHRONIKA**

NAME / COMPANY:

ADDRESS & POSTCODE:

POSITION:

TELEPHONES / FAX:

SUBSCRIPTION RATES (postage included)

Greece: **17.000 drs** • Companies: **20.000 drs** • Other Countries: **30.000 drs**

Cheques should be made payable to : GRATIA EKDOTIKI E.P.E. with ERGOBANK Piraeus, Greece
A/C No 002/62047 - 00 / 40

THE TSAKOS GROUP



Facing New Horizons

Piraeus • Chios • London • New York • Montevideo • Singapore

GREECE - BRAZIL

NON STOP FLIGHT



The Soaring New Spirit of Brazil

FOR RESERVATIONS - INFORMATION: (00301) 3246731-2