



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

5.00

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 3 • ΜΑΡΤΙΟΣ 1998 • ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

ΚΩΝ. ΓΚΙΖΙΑΚΗΣ
Πέντε προτάσεις
για τη σωτηρία
του NAT

ΕΥΘ. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ:
Τα λάθη στο δρόμο
προς την ONE

WITH
ENGLISH
SUPPLEMENT



- **ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ:** Το Νομοσχέδιο για τις Σχολές Ε.Ν.
- Πλήρεις στατιστικές για τον Ελληνικό στόλο
- Το νέο θεσμικό πλαίσιο της Ναυτικής Εκπαίδευσης
- Υπάρχει ελπίδα για τα λιμάνια.

"The best safety on board is a well
trained and disciplined crew
under an efficient shore management"

Committed to Quality and Safety



OLYMPIC SHIPPING AND MANAGEMENT S.A.
P. Phaleron - Greece

AGENTS
OLYMPIC AGENCIES (UK) LTD.
London

SPRINGFIELD SHIPPING CO. S.A.
P. Phaleron - Greece

— ONASSIS GROUP —



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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

6. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

10. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

14. 5 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΩΤΗΡΙΑ ΤΟΥ ΝΑΤ

Συνέντευξη του Πρ. ΝΑΤ Κων/νου Γκιζιάκη

16. ΤΑ ΛΑΘΗ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΟΝΕ:

Συνέντευξη του Ευρωβουλευτή της Ν.Δ. Ευθ. Χριστοδούλου

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

16. «ΑΡΑΤΕ ΠΥΛΑΣ»

Του Εμμανουήλ Παπαλέξη

20. ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ

Του Ξενοφώντα Α. Αντωνιάδη

22. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ: ΠΡΟΣ ΕΝΑ ΝΕΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Του βουλευτή της Ν.Δ. Α' Πειραιά Γιώργου Καλού

ΤΟ ΘΕΜΑ

24. ΡΟΤΑ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Σε αποκλειστικότητα το πλήρες νομοσχέδιο

ΛΙΜΕΝΕΣ

38. Η ΤΕΚΜΑΙΡΟΜΕΝΗ ΠΕΡΙΦΡΟΝΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑΣ

Του Χρήστου Ε. Ντούνη

40. ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ: ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΑΚΟΜΑ ΚΑΙ ΣΗΜΕΡΑ:

Του Βασίλη Κούτση

42. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΕ 5 ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΗΣ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗΣ

44. ΕΝΑΣ «ΠΕΡΙΠΑΤΟΣ» ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Του Γ. Μπάνου

46. ΟΙ ΠΕΙΡΑΤΕΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ ΕΙΝΑΙ ΕΔΩ!

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

48. 4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΤΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σε αυτό το τεύχος δημοσιεύουμε τα πλήρη στατιστικά στοιχεία του Lloyd's Register of Shipping με λεπτομερείς πίνακες σελ. 74

49. ΥΠΟΘΕΣΗ ΔΑΝΕ

50. SUPERFAST III

52. ΑΝΑΡΧΗ Η ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Συνέντευξη του Γιώργου Βεργίκου

ΓΙΩΤΙΝΓΚ

54. ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΤΕΣ ΕΜΠΙΣΤΕΥΟΝΤΑΙ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

56. ΠΩΛΗΣΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

Του Μιχάλη Σκουλικίδη

58. DUFOUR: ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΣΤΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ ΤΟΥ LA ROCHELLE

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

60. ΝΑΥΤΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ: Του Βασιλείου Βενέτη

66. MEMORIES

ΝΗΟΛΟΓΙΑ

68. Η ΦΥΓΗ ΑΠΟ ΤΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ

74. Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ

80. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ: Του Τάκη Μακρή

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

82. ΤΟ ΔΙΜΕΡΕΣ ΒΗΜΑ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ: Του Τάκη Αδαμίδη

86. AIR NEWS

Ειδήσεις από τον Ηλία Γ. Μπίσια

88. ENGLISH SUPPLEMENT

NAFTIKA CHRONIKA

A monthly magazine about shipping, aviation and marine tourism

Issue no. 3
March 1998

Founder: D. N. Kottakis

Founded: 1931

Proprietors: Gratia Publications Ltd

Editor & Director: Ioanna Bissias

Editorial adviser: Nikos E. Simos

Editor-in-chief: Liza Marelou

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.forthnet.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

Τάκης Αδαμίδης
Οικονομολόγος - Συγκοινωνιολόγος

Ξενοφών Αντωνιάδης
Αντιναύαρχος Λ.Σ. ε.α.

Βασίλειος Βενέτης
Πρόεδρος Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά

Γιώργος Καλός
Βουλευτής Α' Πειραιά

Βασίλης Κούτσης
π. Πρόεδρος ΟΑΠ

Χρήστος Ε. Ντούνης
Γενικός Διευθυντής Hellenic Hull Management

Εμμανουήλ Παπαλέξης
Mare Maritime S.A.

Μιχάλης Σκουλικίδης
Γενικός Διευθυντής Vernicos Yachts

Konstantinos Adamantopoulos
Partner in Hammond Suddards, Brussels

Michael Freeman
Partner in Cameron McKenna, London

J. C. Sheppard
Partner in Holman, Fenwick & Willan

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

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

Αριθμός φύλλου 3
Μάρτιος 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: Λίτσα Μαρέλου

Συντακτική Ομάδα: Χάρης Παυλίδης,
Νάσος Πουλακίδας

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

Διόρθωση: Ντέμη Σοφοπούλου

Μεταφραστικό Τμήμα: Dr. Richard Witt

Υπεύθυνος διαφήμισης: Αλέκος
Παλαιόπουλος

Υπεύθυνος συνδρομών: Χρήστος
Καπάνταης

Γραμματεία: Τίνα Αντωνιάδη

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.forthnet.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 αναπαράγεται, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

Ο συναλλαγματοφόρος κλάδος της ποντοπόρου Ναυτιλίας είναι, αναμφισβητήτως, ένας από τους μεγάλους κερδισμένους από την υποτίμηση της δραχμής. Μαζί με αυτόν και οι κλάδοι των κρουαζιεροπλοίων και του θαλάσσιου τουρισμού. Ο λόγος είναι προφανής και δεν χρειάζεται ιδιαίτερη εξήγηση. Αν όμως θέλει και το κράτος να καρπωθεί οφέλη από τη συναλλαγματοφόρο δραστηριότητα των τριών αυτών κλάδων, οφείλει να δημιουργήσει και τις κατάλληλες συνθήκες για μεγαλύτερη απόδοση του κονδυλίου των Αδήλων Πόρων, όσον αφορά την πηγή των θαλάσσιων μεταφορών και της ευρύτερης τουριστικής βιομηχανίας.

Η μέχρι σήμερα εμπειρία έχει δείξει ότι την επιχειρηματική δραστηριότητα που συνδέεται με τη θάλασσα, το ελληνικό κράτος την αξιολογεί κατά το δοκούν και πάντοτε κατά τρόπο λανθασμένο. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι επί σειρά ετών, με ένα μόνο νόμο - κατά σύμπτωση την εποχή που είχε γίνει μία αλλά περισσότερο δραστική υποτίμηση, επί Μαρκεζίνη - πορευθήκε επί σειρά ετών η Ναυτιλία και διευρύνθηκε το ελληνικό νηολόγιο, μέχρις ότου το νομοθετικό πλαίσιο για τη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιρειών στη χώρα μας διευρύνθηκε προκειμένου να προσελκυσθούν και πλοία και επιχειρήσεις. Δυστυχώς, το κράτος και οι εκάστοτε κυβερνήσεις, μόνο στα χαρτιά και στα λόγια αναγνωρίζουν τη σημασία της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ξεχνούν δε ότι μόνο η Ναυτιλία και ο θαλάσσιος τουρισμός - λόγω της μεγάλης ακτογραμμής και του διευρυμένου νησιωτικού συμπλέγματος - πληρούν τις προϋποθέσεις για να αναγνωρίζονται διεθνώς, ως πραγματικές βιομηχανίες, κατά την κυριολεκτική του όρου έννοια. Όλες οι άλλες παραγωγικές δραστηριότητες είναι στο επίπεδο της βιοτεχνίας, με τα ευρωπαϊκά «στάνταρντ», αντιστοιχούσες προφανώς στην εικόνα της «ψωροκώσταινας» που πολλές φορές παρουσιάζει η χώρα μας.

Φοβόμαστε ότι για μία ακόμη φορά το κράτος θα χάσει την ευκαιρία να αξιοποιήσει το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, μη δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για μια μεγαλύτερη εισροή του στη χώρα μας. Αυτό μπορεί να γίνει μόνο με τη δημιουργία κινήτρων για να έλθουν περισσότερα πλοία στο ελληνικό νηολόγιο, καθώς και με μια ευνοϊκότερη φορολογική μεταχείριση των επαγγελματιών και ιδιωτικών σκαφών του θαλάσσιου τουρισμού, αλλά και με βελτίωση της υφιστάμενης πλην πλημμελούς υποδομής που στέλνει τα τουριστικά σκάφη στην Τουρκία.

ST GEORGE LYCABETTUS HOTEL

Welcome to

THE PRIVILEGE CLUB



The "Marie Christine" Suite

BENEFITS & SERVICES

- Free Membership
- Late Checkout Time
- Reservation Priority
- Complimentary Newspaper
- Privilege Club Rooms
- Express Check In
- Express Check Out
- Same Price For Single or Double Rooms
- Welcome Gift
- Privilege Club Luxury Breakfast
- Business Center
- Free Children's Accommodation
- Chauffeur Service
- Preferential in House Discount Policies
- Guaranteed Parking Spaces

On-going research provides valuable information on your needs and special requirements during your stay.

The Privilege Club at the St. George Lycabettus Hotel ensures that business guests receive the recognition and service you deserve.

WHAT IS THE PRIVILEGE CLUB?

From June 1st 1997, all our guests who reserve a room with our business rates, will automatically assume Privilege Club Status Free and enjoy a series of benefits and services specially tailored for the business guest.



Reception Lounge



An Acropolis view room



★★★★★

St GEORGE LYCABETTUS HOTEL

2 Kleomenous st, 106 75 Athens GR,
Tel. 7290711-19, Fax: 7290439-7247610,
E-mail: stgeorge@mail.otenet.gr.



Παρα-Ναυτιλιακό

Χ Λίγοι μήνες μας χωρίζουν από την έναρξη της Διεθνούς Ναυτιλιακής Έκθεσης και οι κρατήσεις έχουν φθάσει σε επίπεδα ρεκόρ. Αυτό προκάλεσε την ανάγκη επέκτασης του εκθεσιακού χώρου προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι εκθέτες.

Η μεγαλύτερη ζήτηση προέρχεται ιδιαίτερα από τις «εθνικές συμμετοχές» μας λέει η κ. Νανά Μιχαήλ, Διευθύνων Σύμβουλος της ομώνυμης εταιρείας και συνεχίζει. Σε σχέση με τον εκθεσιακό χώρο που καταλαμβάνουν οι μέχρι τώρα επιβεβαιωμένες συμμετοχές φαίνεται ότι τα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '98 θα είναι μεγαλύτερα από ποτέ».

Της φετινής έκθεσης «ηγούνται» οι Ηνωμένες Πολιτείες, καθώς η ναυτιλιακή τους βιομηχανία οργανώνει τη μεγαλύτερη ως τώρα παρουσίαση της στο εξωτερικό! Προκειμένου δε, να στεγαστεί ο μεγάλος αριθμός των αμερικάνικων εταιρειών ζητήθηκε χώρος τουλάχιστον 50% μεγαλύτερος από αυτόν που είχε στα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 96.

Άλλες εθνικές συμμετοχές που έχουν οδηγήσει στην ανάγκη επέκτασης του εκθεσιακού χώρου, είναι αυτή της Ολλανδίας με 45% επιπλέον ζήτηση, της Μάλτας με 30% και της Γαλλίας με 20%. Η έκθεση θα καλωσορίσει και έναν νέο εθνικό εκθέτη την Κροατία. Επίσης, η Αγγλική συμμετοχή αναμένεται να είναι μεγαλύτερη απ' ό,τι δύο χρόνια πριν, ενώ και ο ναυτιλιακός τομέας της Ιαπωνίας θα επιδείξει, ακόμα μια φορά, μία κυρίαρχη παρουσία.

Η ηγετική θέση της Ελλάδας και των Ποσειδωνίων στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα υπογραμμίζεται από το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα συμμετέχει στην έκθεση όπου θα παρουσιαστούν τα σχέδια του προγράμματος τηλεματικών εφαρμογών της Γενικής Διεύθυνσης XII της Ε.Ε. Επίσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει προγραμματίσει σειρά συναντήσεων, στα πλαίσια της έκθεσης, για να παρουσιάσει το πρόγραμμα στο διεθνές κοινό.

Η 16η Διεθνής Ναυτιλιακή Έκθεση των Ποσειδωνίων θα πραγματοποιηθεί από 1ης έως 5ης Ιουνίου 1998.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να απευθυνθείτε στο τηλ: 4282 788

Περισσότεροι από 300 πλοιοκτήτες και ανώτερα στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών, που συμμετείχαν στο ISM Forum, κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι ο κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM) κάθε άλλο παρά αποτελεί απειλή για την Ελλάδα. Το ISM Forum διοργάνωσε το τμήμα Πιστοποίησης Πειραιά του Det Norske Veritas στον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδας.

Σε μια ανοιχτή συζήτηση με το ακροατήριο, διαφάνηκαν θετικές προοπτικές για την Ελληνική Ναυτιλία και δυνατότητες σωστής εκμετάλλευσης, με αξιοσημείωτα οφέλη, στην κατεύθυνση που προσδιορίζει ο κώδικας ISM.

Στη συζήτηση αναφέρθηκαν τα αποτελέσματα από τη σχετική έρευ-



να του DNV, βασισμένα πάνω στις Αξιολογήσεις (audits), που έχουν πραγματοποιηθεί σε Ελληνικές εταιρείες και πλοία σε σύγκριση με την εμπειρία του παγκόσμιου στόλου. Τα στοιχεία της έρευνας κατέγραψαν πολλές ομοιότητες αλλά και διαφορές στον τομέα των αρμοδιοτήτων και καθηκόντων των εταιρειών όπως επίσης και στην παρακολούθηση των εσωτερικών αξιολογήσεων (internal audits) καθώς και στα συστήματα συντήρησης (maintenance system).

Ακόμα ένα αξιοσημείωτο σημείο της έρευνας είναι το συχνό φαινόμενο εταιρειών με τάσεις δημιουργίας εκτεταμένων εγχειριδίων. Αντιθέτως οι εταιρείες με εμπειρία στο σύστημα διαχείρισης προσπαθούν να μειώσουν τη γραφειοκρατία σημαντικά. Ιδιαίτερη μνεία έγινε για τη σωστότερη εκμετάλλευση της εμπειρίας των αρχιπλοιάρχων και αρχιμηχανικών ούτως ώστε στην εκπαίδευση, στην αναφορά των ατυχημάτων και στην ανάλυση να μπορέσουν να επιφέρουν σημαντική μείωση των εξόδων.

Στη διάρκεια του Forum ανακοινώθηκε η πρωτοβουλία του IACS στη μορφή μιας λευκής λίστας, "white list". Πιο συγκεκριμένα αυτή η λίστα περιέχει πληροφορίες σχετικές με ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν πιστοποιηθεί με τον κώδικα ISM από μέλη του IACS. Αυτή η λίστα θα στέλνεται τακτικά στις ναυτιλιακές και στις παράκτιες αρχές μετά τον Ιανουάριο του 1998.

Ομιλητές στο ISM Forum ήταν οι κ.κ.: Ε.Παπαλέξης Πρόεδρος της εταιρείας Mare Maritime, Ε. Μητρόπουλος Διευθυντής του IMO, Τ.Τ. Πρόεδρος του IACS, Τ.Μidttum Αντιπρόεδρος της Νορβηγικής Vesta Insurance, R.Bishop Διευθυντής της Intertanko, Ρ.Ο.Βrett, Μ. Λαβίδας και U.Tigerstedt από τον Det Norske Veritas.

Χ Η Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος - HELMEPA πραγματοποίησε στις 26-2-98 ετήσια τακτική γενική συνέλευση. Το νέο 15μελές Διοικητικό Συμβούλιο που συγκροτήθηκε σε Σώμα μετά τις αρχαιρεσίες είναι: Πρόεδρος Βασ. Κ. Κωνσταντάκου, Αντιπρόεδρος Νίκος Π. Τσάκος, Γενικός Γραμμα-

τέας Νίκος Α. Τσαβλέρης, Ειδική Γραμματέας Κατερίνα Γ. Δρακοπούλου-Χαριτάτου, Ταμίας Γιώργος Σ. Γιαννάτος, Αναπληρωτής Ταμίας Σταύρος Γ. Ρούσσος, Μέλη Γιώργος Α. Γράτσος, Μανώλης Καβουσανάκης, Χρήστος Φρ. Κανελλάκης, Περικλής Σ. Παναγόπουλος, Γιάννης Α. Πολυχρονόπουλος, Νίκος Μ. Τσάγγαρης, Αντώνης Δ. Φαράκλας, Γιάννης Ν. Χαλάς, Μιχάλης Δ. Χανδρής.

Στη Γενική Συνέλευση παρουσιάστηκε η νέα έκδοση της HELME-PA με τίτλο Οδηγός για τις διατάξεις έκτακτης ρυμούλκησης που προετοιμάστηκε σε συνεργασία με την εταιρεία μέλος Tsavliris Salvage (International) LTD και θα διανεμηθεί στα μέλη της ένωσης.

Σε 15.050.000 δρχ. έφθασε το σύνολο των προστίμων που επέβαλαν οι Λιμενικές Αρχές της χώρας για παραβάσεις που αφορούσαν την παράνομη αλιεία και διεπράχθησαν σε διάστημα μόλις ενός μηνός. Πιο συγκεκριμένα βεβαιώθηκαν :

- 29 αλιευτικές παραβάσεις κατά επαγγελματικών αλιείων
- 36 αλιευτικές παραβάσεις κατά ερασιτεχνικών αλιείων και
- 2 παραβάσεις για κατοχή ή αλιεία με εκρηκτικές ή τοξικές ύλες.



X Πρόσφατα πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα τελετών του YEN, η τελετή απονομής επαίνων και χρηματικών βραβείων σε 118 παιδιά του στρατιωτικού και πολιτικού προσωπικού του Υπουργείου, τα οποία εισήχθησαν στα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της χώρας ή διακρίθηκαν κατά τη φοίτησή τους σε αυτά.

Στην τελετή παρέστη η πολιτική και στρατιωτική ηγεσία του YEN, εκπρόσωποι εφοπλιστικών Ενώσεων, Ναυτεργατικών σωματείων και εκπρόσωποι των συνδικαλιστικών φορέων των πολιτικών υπαλλήλων του Υπουργείου.

Σύντομους χαιρετισμούς απηύθυναν ο υπουργός Σταύρος Σουμάκης καθώς και ο πρόεδρος της επιτροπής Αρχηγός Λιμενικού Σώματος Αντιναύαρχος Περικλής Ουσαντζόπουλος.

Σύμφωνα με ενημερωτικό δελτίο του YEN έχουν πιστοποιηθεί με το Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE) από τις 23-2-98 έως την 1-3-98:

A. Ε/Γ - Ο/Γ Εσωτερικού : Εταιρείες υπόχρεες σε συμμόρφωση 89. Πιστοποιήθηκαν οι 2.

— Πλοία υπόχρεα σε συμμόρφωση 208. Πιστοποιήθηκαν τα 29.

Σε σύνολο οι εταιρείες που έχουν πιστοποιηθεί μέχρι τις 15-2-98 είναι 89. Τα δε πλοία που έχουν πιστοποιηθεί μέχρι την ίδια ημερομηνία είναι 200.

B. ΠΟΝΤΟΠΟΡΑ Φ/Γ ΠΛΟΙΑ

Το σύνολο των εταιρειών που έχουν υποβάλει αίτηση για πιστοποίηση είναι 65. Από αυτές οι 244 έχουν πλοία με ελληνική σημαία και οι 86 πλοία με ξένη σημαία.

Από αυτές πιστοποιήθηκαν οι 4. Υπό πιστοποίηση είναι 8. Υπό πιστοποίηση πλοία είναι 10. Το σύνολο των εταιρειών που έχουν πιστοποιηθεί μέχρι της 15-2-98 είναι 24. Από αυτά τα 81 πλοία είναι με ελληνική σημαία και τα 9 με ξένη.

Ορισμένες εταιρείες που διαχειρίζονται Φ/Γ ποντοπόρα πλοία αναμένεται να πιστοποιηθούν από εξουσιοδοτημένους οργανισμούς.



X Πραγματοποιήθηκε στα γραφεία της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοίας η ετήσια γενική συνέλευση των μελών της στην οποία έγινε ο ετήσιος απολογισμός του Διοικητικού Συμβουλίου για το έτος 1998.

Στην ομιλία του προέδρου της Ένωσης κ. Σφηνιά και στις απαντήσεις που δόθηκαν στις παρεμβάσεις των μελών τονίστηκαν οι δυσχέρειες που αντιμετωπίζει η Επιβατηγός Ακτοπλοία από τις πιεστικές παρεμβάσεις της πολιτείας, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού σε καίρια θέματα του πλοίου τα οποία συνδέονται άμεσα με τη βιωσιμότητα του.

Η γενική συνέλευση επιδοκίμασε και ενέκρινε ομόφωνα τον απολογισμό του Διοικητικού Συμβουλίου για το έτος 1997 και εξέφρασε την εμπιστοσύνη της στη Διοίκηση για τη συνέχιση του έργου της.

Στη Νέα Υόρκη έγινε η παρουσίαση του ιστορικού λευκώματος «Ανδρός Όνειρα και Χρόνοι» του Μάριου και της Ειρήνης Βασιλοπούλου.

Το πολιτιστικό γεγονός έλαβε χώρα στον οίκο «Christie's» κερδίζοντας τον τίτλο της πρώτης ελληνικής εκδήλωσης που έγινε σ' αυτόν το διάσημο χώρο. Η παρουσίαση έγινε στο πλαίσιο της ιδέας «Τουρισμός - Πολιτισμός» που σκοπό έχει την προβολή του πολιτισμού και της τέχνης γενικότερα της χώρας μας.

Την παρουσίαση του ιστορικού λευκώματος έκανε ο Έλληνας Πρέσβης στον Ο.Η.Ε κ. Χρήστος Ζαχαράκης. Για τις φωτογραφίες του λευκώματος μίλησε η διεθνούς φήμης φωτογράφος Calliope.

Στην εκδήλωση παρευρέθηκαν ο πρίγκιπας Nikita και η πριγκίπισσα Romanoff, η συλλέκτρια Sylvia de Cuevas, η κ. Ε. Σωτήρχου, ο κ. Ι. Στεφανόπουλος, ο κ. και η κ.Α.Κουλουκουντή, η κ. Μ. Πατέρα, η κ. Τ. Λιβανού, ο Nicholas Cage, ο κ. και η κ. Φουρλή, ο κ. και η κ. Ν. Φράγκου, ο ζωγράφος Μανωλίδης, η κ. Β. Καρβούνη, ο κ. Τζοάννος. Από την Αθήνα ταξίδεψαν στη Νέα Υόρκη, ειδικά για την εκδήλωση, η κ. Τίτη Ψιλλάκη, η κ. Ρ. Κωνσταντίνου, η κ. Ν. Κερασιώτη, η κ. Ειρ. Ματτέου, η κ. Ν. Πέρδικα, κ.α.

Από Ανδριώτες έδωσαν το παρόν τους, ο κ. και η κ. Μ. Βροντίση, ο κ. και η κ. Λυγνού, η δ. Ιόλη Σορούλα, η κ. Φ. Μπέη, η κ. Δάμπαση, κ.α.

Ακολούθησε δεξίωση και οι καλεσμένοι είχαν τη δυνατότητα να επισκεφτούν τις αίθουσες του Οίκου Christie's όπου υπήρχε έκθεση με θέμα τις «ελληνικές αρχαιότητες».



Ο πρέσβης κ. Χρ. Ζαχαράκης, και ο κ. με την κα Βασιλοπούλου

Ο κ. και η κα Βασιλοπούλου μεταξύ προσκεκλημένων. Αριστερά η κόρη του πρώην πρέσβη των ΗΠΑ στην Ελλάδα δις Σωτήρχου



Χ Διαμαρτύρεται η Πανελλήνια Ένωση Πληρωμάτων Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών για την εξαίρεση, με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, από την υποχρεωτική ρυμούλκηση όλων των υπό ελληνική σημαία: Επιβατηγών, επιβατηγών-οχηματαγωγών, φορτηγών - οχηματαγωγών και φορτηγών καθώς και των υπό ελληνική σημαία τουριστικών πλοίων. Δηλαδή όλων των πλοίων που, μέχρι σήμερα, ήταν υποχρεωμένα σε ρυμούλκηση. Κατά την Ένωση το Υ.Ε.Ν., στην ενέργειά του αυτή δεν έλαβε υπ' όψιν του την ασφάλεια των λιμένων και των επιβατών, ενώ θα πρέπει να θεωρείται δεδομένη και η αύξηση της ανεργίας από τις απολύσεις των πληρωμάτων των ρυμουλκών, αφού, συνέπεια της σχετικής αποφάσεως θα είναι η απόσυρση ή ο παροπλισμός των σκαφών αυτών, ελλείψει εργασίας.

Σημειώνεται ότι δραστηριότητα ρυμούλκησης αναπτύσσουν μέχρι σήμερα τα ρυμουλκά στα λιμάνια Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Κέρκυρας, Ηρακλείου και Ρόδου.



ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Με αφορμή ένα σχόλιο στο τεύχος Ιανουαρίου, με τίτλο «Ε, όχι και τα λιμεναρχεία» στο οποίο περιγράφονται οι περιπέτειες ενός πλοιοκτήτη από ενέργειες των λιμενικών αρχών, ελάβαμε την ακόλουθη επιστολή - τμήμα της οποίας δημοσιεύουμε - υποναυάρχου Λ.Σ. εν αποστρατεία με την οποία εκφράζει τις διαφωνίες του για την κριτική που ασκείται στη στάση των λιμενικών οργάνων.

Κύριε Διευθυντά

Για να κατανοηθεί η απορία μου θα περιγράψω συνοπτικά τι θα πρέπει να είχε συμβεί: Ή το πλοίο θα έφθασε στο λιμάνι με το Ναυτολόγιό του να έχει ληξει ή το πλοίο ήταν καταχωρισμένο στις ειδικές καταστάσεις που το ΝΑΤ αποστέλλει κατά διαστήματα στα Λιμεναρχεία με τα πλοία που έχουν ληξιπρόθεσμες οφειλές προς το ΝΑΤ. Και στις δύο περιπτώσεις ο Λιμενάρχης είναι υποχρεωμένος να απαγορεύσει τον απόπλου μέχρι να λάβει έγκριση από το ΝΑΤ ότι οι οφειλές έχουν τακτοποιηθεί. Αν επιτρέψει τον απόπλου χωρίς έγκριση του ΝΑΤ, τότε διαπράττει ποινικό και πειθαρχικό παράπτωμα με συνέπεια την επιβολή των αντίστοιχων κυρώσεων και τις αναμενόμενες ως εκ τούτου σχετικές επιπτώσεις στη σταδιοδρομία του. Οι στρατιωτικοί Κανονισμοί στις περιπτώσεις αυτές είναι πολύ αυστηροί. Γι' αυτό εξάλλου και το τμήμα του ΥΕΝ το επανδρωμένο με προσωπικό του Λ.Σ. έχει αποσπάσει τα εγκλημαστικά σχόλια των αρμοδίων για την απόδοσή του η οποία είναι έξω από τα ελληνικά δεδομένα. Δεν πρέπει να αγνοήσουμε όμως και τις φήμες που θα κυκλοφορήσουν για το τι άραγε... να μεσολάβησε για να επιτρέψει ο Λιμενάρχης τον απόπλου χωρίς ειδικό σήμα του ΝΑΤ. Όλοι μας γύρω από την ακτή Μιαούλη ζούμε...

Στη συγκεκριμένη λοιπόν περίπτωση, ο συντάκτης σας, αντί να σχολιάσει και να καυτηριάσει την εκ μέρους του ΝΑΤ παράληψη να ενημερώσει τον Προξ. Λιμενάρχη για την εξόφληση των οφειλών του πλοίων, αν, όπως αναφέρεται στο δημοσίευμα είχαν πράγματι εξοφληθεί, αυτός κατηγορεί εντελώς αβασάνιστα το Λιμενάρχη γιατί δεν παρενόμηση και μάλιστα χαρακτηρίζει «παράλογη αξίωση» τη συμμόρφωσή του προς το Νόμο. Ο κάθε αναγνώστης μπορεί νομίζω να εκτιμήσει πού είναι το παράλογο.

Για το ότι επικροτείται η άνευ αδείας αναχώρηση του πλοίου, δεν το σχολιάζω. Απλώς θλίβομαι και διερρωτώμαι αν ο συντάκτης έχει υπ' όψιν του το άρθρ. 186 του Ποινικού Κώδικα σε συνδυασμό με τα άρθρ. 221, 222 και 234 του Κ.Δ.Ν.Δ.

Με εκτίμηση
Κων/νος Δ. Χαρτοφύλης
Υποναύαρχος Λ.Σ. (ε.α.)

Εν πρώτοις ο αγαπητός αναγνώστης δεν θα έπρεπε να αισθάνεται απογοήτευση, όπως λέει, για το σχόλιο, δεδομένου ότι τα «Ναυτικά Χρονικά», ένα περιοδικό με παράδοση στο χώρο της Ναυτιλίας 60 και πλέον ετών έχει υποχρέωση να επισημαίνει κάποια κακώς κείμενα και υπερβολές, που διευκολύνουν τη λειτουργία του πλοίου και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Και όχι, βεβαίως, να στραφούν κατά του Λιμενικού Σώματος, του οποίου τα «Ναυτικά Χρονικά» στο αμέσως επόμενο τεύχος του Φεβρουαρίου υπερασπίστηκαν την ανάγκη να συνεχίζει να διαδραματίζει ενεργό στη Ναυτιλία, με αφορμή το νέο Πολυνομοσχέδιο.

Κατά δεύτερο λόγο, το σχόλιο περιγράφει συγκεκριμένα επεισόδια και επομένως ο κ. Κ. Χαρτοφύλης δεν θα έπρεπε να εικάζει τι θα είχε συμβεί ώστε, να ενεργήσουν, κατά τον τρόπο που ενήργησαν οι Λιμενάρχες. Στην πρώτη λ.χ. περίπτωση έχουμε μία καταγγελία συνδικαλιστού, οι προθέσεις της οποίας ήταν εμφανείς.

Στη δεύτερη περίπτωση υπάρχει μία παραδειγματική αναφορά στον τρόπο αντιμετώπισης περιστατικών, ο οποίος δεν λαμβάνει υπόψιν τις ιδιαιτερότητες της ναυτιλιακής επιχείρησης και τις συνέπειες από τις καθυστερήσεις του πλοίου. Ασφαλώς, το σχόλιο δεν απέβλεπε στην προτροπή των λιμενικών να παρανομούν. Απλώς, ήθελε να υπενθυμίσει τη σωστή παρατήρηση του αείμνηστου Γεωργίου Παπανδρέου ότι «τα πλοία έχουν προπέλλα και φεύγουν».

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



Εν πλω

Γράφει ο Νίκος Σίμος

Ναυτική Εκπαίδευση: Το μεγάλο βήμα

Η αναβάθμιση των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού, με την ίδρυση των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, και η μετάταξή τους έτσι στην Τριτοβάθμια Εκπαίδευση, είναι ένα πολύ σοβαρό βήμα, όχι μόνο για τη βελτίωση της ποιότητας των αποφοιτούντων στελεχών, αλλά και για να λειτουργήσει ένα επιπλέον κίνητρο για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Καλώς ή κακώς, στη χώρα μας ισχύει η «πτυχιομανία» και η προτίμηση στις πανεπιστημιακού επιπέδου σχολές, ανεξαρτήτως αν το συγκεκριμένο πτυχίο εξασφαλίζει και την επαγγελματική αποκατάσταση. Αντιθέτως, η Ναυτιλία είναι ένας επαγγελματικός χώρος στον οποίο, ένα πτυχίο πανεπιστημιακού επιπέδου για τα στελέχη των πλοίων μπορεί να εξασφαλίζει πλέον και την επαγγελματική αποκατάσταση, αλλά και το κύρος της αποφοίτησης από ένα Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα.

Η α κρατήσουμε, από τον πρόσφατο απολογισμό του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, τη φράση του προέδρου του Γ. Γράτσου, στο θέμα της Ναυτικής Εκπαίδευσης και της ανάγκης να προσελκυστούν περισσότεροι νέοι στη σταδιοδρομία στη θάλασσα. «Καλά εκπαιδευμένοι Έλληνες αξιωματικοί, είναι εθνικός πλούτος».

Σήμερα, σε παγκόσμιο επίπεδο παρατηρείται σοβαρή έλλειψη ικανών αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού. Πράγμα το οποίο διαμορφώνει ιδανικές συνθήκες, στο συσχετισμό προσφοράς και ζήτησης εργασίας, για την άμεση απορρόφηση καλά εκπαιδευμένων στελεχών που θα βρίσκουν αμέσως δουλειά, όχι μόνο σε ελληνικά αλλά και σε ξένα πλοία. Και είναι ίσως η πρώτη φορά που παρουσιάζεται μια τόσο μεγάλη ευκαιρία, σε τρόπο ώστε η αναβάθμιση της Ναυτικής Εκπαίδευσης να συμπίπτει και με εξαιρετικές προοπτικές για όσους θα ήθελαν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα στο ανώτατο επίπεδο κατάρτισης και σταδιοδρομίας.

Με άλλα λόγια, αφού έγινε το πρώτο σημαντικό βήμα για την «ανωτατοποίηση» των Σχολών Εμπορικού Ναυτικού, το κράτος θα πρέπει να αντιμετωπίσει με την αντίληψη της εθνικής επένδυσης τη δημιουργία ικανών και μεγίστης γνώσης του αντικείμενου τους, αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού. Για τον απλούστατο λόγο ότι οι μεν εργαζόμενοι στη θάλασσα, με τα εμπόσμά τους, στηρίζουν από οικονομικής πλευράς ολόκληρες τοπικές κοινωνίες, προς όφελος βεβαίως της ίδιας της εθνικής οικονομίας, σε αντίθεση με την παραγωγή άλ-

λων Σχολών της Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης, η οποία τροφοδοτεί την ελληνική κοινωνία με διπλωματούχους ανέργους. Βεβαίως, δεν αρκεί ένας νόμος για να καταστήσει τις σημερινές Σχολές του Εμπορικού Ναυτικού πανεπιστημιακά ιδρύματα. Με άλλα λόγια, δεν αρκεί ο τύπος, όταν θα λείπει η ουσία. Πράγμα το οποίο σημαίνει ότι οι μέχρι σήμερα ΑΔΣΕΝ χρειάζονται υλικοτεχνική υποστήριξη αλλά και υψηλού μορφωτικού επιπέδου ανθρώπινο δυναμικό, ώστε η γνώση που θα παίρνουν όσοι φοιτούν στις Ακαδημίες, να είναι πράγματι ισοδύναμη της πανεπιστημιακής. Κοινώς, χρειάζεται ένα άλλο επίπεδο σπουδών, διαφορετικό από αυτό που γνωρίζαμε μέχρι σήμερα.

Και κάτι ακόμη. Η τεχνολογική εξέλιξη απαιτεί αξιωματικούς επιστήμονες. Δεν αρκεί όμως μόνο η αφομοίωση της πραγματικότητας αυτής για να παράγονται ικανά στελέχη. Ας μη λησμονείται η ιδιαιτερότητα της διοίκησης ενός πλοίου, το οποίο συνιστά μια ιδιόμορφη επιχείρηση. Η πειθαρχία, που υπήρχε άλλοτε και που φαλκιδεύτηκε στο όνομα ενός δήθεν εκδημοκρατισμού (!) της λειτουργίας των σχολών, θα πρέπει να αποκατασταθεί, ως εμπειρία που οφείλουν να γνωρίσουν οι αυριανοί αξιωματικοί. Ίσως όχι υπό την παλαιά στρατοκρατική αντίληψη - η οποία πάντως συνέβαλε στην παραγωγή εξαιρετικών στελεχών - αλλά, εν πάση περιπτώσει, ως αναγκαία γνώση, ώστε οι αυριανοί «διοικηταί» των πλοίων να μάθουν τον τρόπο της αποτελεσματικής διοίκησης, που προϋποθέτει την εσωτερική αυτοπειθαρχία και το σεβασμό των θεσπισμένων κανόνων.

Σημαντική ρύθμιση

Ικανοποιητική, σε πρώτη τουλάχιστον φάση, κρίνεται η εξέλιξη του θέματος του ορίου ευθύνης των πλοιοκτητών έναντι των P & I Clubs, που είχε αποτελέσει αντικείμενο επίπονης προσπάθειας του Committee, κατά την τελευταία διετία. Η ευθύνη αυτή που αφορά περιστατικά, εκτός της θαλάσσιας ρυπάνσεως, από πετρέλαιο, περιορίστηκε με την ανανέωση των συμφωνιών μεταξύ εφοπλιστών και P & I Clubs που ισχύουν από 20 Φεβρουαρίου, σε 4,25 δισ. δολ. από τα 20 δισ. δολ., εκ των οποίων μόνο τα πρώτα δύο δισ. δολ. αντασφαλιζόνταν.

Η σημασία της διαφοράς μεταξύ της νέας και της παλαιάς ρυθμίσεως έγκειται στο γεγονός ότι ο καθορισμός της ευθύνης στα

20 δισ. δολ., που ίσχυε την τελευταία διετία, αποτελούσε μια ασφυκτική κατάσταση ιδιαίτερος για τους μεμονωμένους πλοιοκτήτες. Ένα κατα-

στροφικό ατύχημα θα είχε μεγάλες επιπτώσεις για την ελληνική ναυτιλία, αν σκεφθεί κανείς ότι και μεγάλη χωρητικότητα διαθέτουμε και η ηλικία των ελληνικής ιδιοκτησίας πλοίων είναι μεγαλύτερη του μέσου όρου. Οπότε και η εμπορική αξία της Ναυτιλίας μας είναι μικρότερη. Όπως δε πολύ σωστά επισήμανε ο πρωταγωνιστής του αγώνα για τη μείωση του ορίου ευθύνης, πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου Ι. Αδ. Χατζηπατέρας, «στην περίπτωση ενός καταστροφικού συμβάντος, για να δυνηθεί να πληρώσει ο καθέ-

νας, εξ ιδίων πόρων, το πέραν των δύο πρώτων δις. δολαρίων ποσοστό του, θα ευρεθεί στην ανάγκη πώλησής, μέρους ή όλης της χωρητικότητάς του. Το γεγονός αυτό θα επιφέρει την κάθετη πτώση της αξίας των πλοίων και, σε συνδυασμό με μια ύφεση της ναυλαγοράς, μοιραίως θα οδηγήσει πολλούς σε πλήρη οικονομική καταστροφή...».

Ο πρώτος στόχος επιτεύχθηκε. Τώρα χρειάζεται ένας επιπλέον αγώνας για να πέσει το ανώτατο όριο συνολικής κάλυψης των P & I Clubs στα 3 δις. δολ.

Λιμένας Πειραιώς: Η τελευταία ευκαιρία (I)

Η αναγγελία της υποτίμησης της δραχμής συνοδεύτηκε με την ανακοίνωση σειράς μέτρων, τα οποία αποτελούν δεσμεύσεις της κυβέρνησης προς τους Ευρωπαίους, για να επιτρέψουν, προφανώς, την ένταξή της στο Μηχανισμό των Συναλλαγματικών Ισοτιμιών. Τα μέτρα αυτά προϋποθέτουν σειράν ιδιωτικοποιήσεων δημόσιων επιχειρήσεων και Οργανισμών, μεταξύ δε αυτών περιλαμβάνεται και ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς.

Μέχρι σήμερα, η κυβέρνηση χρησιμοποιούσε τον όρο «μετοχοποίηση» για να υποδηλώσει τις αποκρατικοποιήσεις, επειδή προφανώς δεν αποτολούσε να προκαλέσει τις συνδικαλιστικές αντιδράσεις. Για πρώτη φορά όμως, τώρα, χρησιμοποίησε τον όρο «ιδιωτικοποίηση» που, βεβαίως, καμιά σχέση δεν έχει με αυτό που γινόταν μέχρι σήμερα.

Δηλαδή, την πώληση ενός πακέτου μετοχών κάποιου Οργανισμού, μέσω του Χρηματιστηρίου (όπως συνέβη με τον ΟΤΕ), με αποτέλεσμα, η πλειοψηφία των μετοχών να παραμένει στο κράτος, ομοίως η διαχείριση και, κατ' επέκταση, η αναποτελεσματική λειτουργία της «επιχείρησης», με δεδομένο ότι, όπως έχει αποδειχθεί, το κράτος είναι ένας πολύ κακός επιχειρηματίας.

Το λιμάνι του Πειραιώς έχει προ πολλού παύσει να είναι ανταγωνιστικό. Διότι δεν έχει εκσυγχρονισθεί. Είναι μια τεράστια δημόσια υπηρεσία, η οποία έχει τους ανάλογους ρυθμούς, υψηλό κόστος και χαμηλές ταχύτητες παραγωγής έργου. Αντιθέτως, άλλα λιμάνια της Ευρώπης και, δυστυχώς, μεταξύ αυτών και τα τουρκικά, επειδή λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, μπορούν και προσφέρουν ταχύτητα εξυπηρέτησης και φθηνότερο κόστος στους χρήστες.

Η υποτίμηση της δραχμής προσφέρει ευκαιρία στον... Πειραιά. Διότι η δέσμευση των ιδιωτικοποιήσεων – και όχι «μπασιόν» πρωτοβουλιών – είναι δεδομένη. Σημασία έχει αν η κυβέρνηση έχει τη βούληση να προχωρήσει και να μη σταματήσει εμπρός στις εξίσου δεδομένες αντιδράσεις όσων έχουν βολευτεί κάτω από την κρατική στέγη. Ήδη γίναμε μάρτυρες και της πρώτης προειδοποιητικής απειρίας των εργαζομένων στα κρατικά λιμάνια. Και να σκεφθεί κανείς ότι, το αρχικό σχέδιο είναι η μετοχοποίηση του ΟΛΠ και όχι η πλήρης ιδιωτικοποίησή του. Βραγέ, τα νέα δεδομένα που δημιουργούν οι δεσμεύσεις της κυβέρνησης προς

τους Ευρωπαίους ηγέτες, για την αποδοχή της ένταξης του εθνικού νομίσματος στο Μηχανισμό Συναλλαγματικών Ισοτιμιών, θα ωθήσουν προς πλέον ριζοσπαστικές λύσεις, ώστε το λιμάνι του Πειραιώς να γίνει πράγματι η πύλη της Ευρωπαϊκής Ενώσεως στη Νοτιοανατολική Μεσόγειο;

Οι εργαζόμενοι – και του ΟΛΠ και των λοιπών λιμανιών, βεβαίως – οφείλουν να συνειδητοποιήσουν ότι έχει παρέλθει ο καιρός του επαγγελματικού προστατευτισμού, τον οποίον είχαν καταστήσει θεσμό οι πελατειακές σχέσεις των κομμάτων με τους ψηφοφόρους τους. Και ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς έχει αποτελέσει, κατά καιρούς, έναν ιδανικό χώρο αποκατάστασης και βολέματος ψηφοφόρων.

Αυτές τις συνθήκες τις μεταβάλλει η συμμετοχή μας στην Ευρώπη των προηγμένων κρατών. Ασφαλώς, μεγίστη είναι η ευθύνη των κομμάτων, όχι μόνο για την κατάσταση που δημιουργήσαν αλλά και για τη μη έγκαιρη ενημέρωση των εργαζομένων ότι οι συνθήκες άλλαξαν. Ίσως μάλιστα να φρόντισαν να διαιωνίσουν την κατάσταση, μολονότι γνώριζαν ότι ήρθε το τέλος του κράτους-πατερναλιστή. Για έναν και μόνο λόγο. Δεν μπορεί να επιβιώνουν οι επιχειρήσεις του σε βάρος της πολύ μεγάλης μερίδας του λαού, για να συντηρεί αυτό τους πλεονάζοντες του δημοσίου τομέως. Οι εργαζόμενοι, με άλλα λόγια, οφείλουν να συνειδητοποιήσουν ότι η αντίστασή τους στις αποκρατικοποιήσεις είναι σε βάρος τους. Και αυτό γιατί, η δημιουργία συνθηκών επιβίωσης, μιας χρεοκοπημένης επιχείρησης, όπως είναι αυτές του Δημοσίου, με την πώλησή της σε ιδιώτες, εξασφαλίζει θέσεις εργασίας. Αντιθέτως, η παραμονή στο κράτος αντικοινωνικών και μη ανταγωνιστικών επιχειρήσεων και Οργανισμών, οδηγεί τους φορείς αυτούς σε αναγκαστικό κλείσιμο και τους εργαζόμενους σε ανεργία. Είναι θέμα απλής λογικής. Και το λιμάνι του Πειραιώς έχει, σήμερα, την τελευταία του ευκαιρία...

Ταχύτατες οι εξελίξεις (II)

Και ενώ όλα αυτά συμβαίνουν στη χώρα μας, οι εξελίξεις έξω τρέχουν. Ήδη έχει τεθεί σε ισχύ η λεγόμενη «Πράσινη Βίβλος για τους Λιμένες» που συνιστά μια πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Δηλαδή έχουν κωδικοποιηθεί συγκεκριμένες Αρχές και Κανόνες, επί των οποίων θα ανταλλάσσονται απόψεις για την καλύτερη λειτουργία των λιμένων, έτσι ώστε να σχεδιαστεί και η κατάλληλη λιμενική πολιτική της Κοινότητας.

Ορθώς η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί τα λιμάνια αυτοτελείς πυρήνες οικονομικής ανάπτυξης, που διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου και, ειδικότερα, του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών. Αυτό σημαίνει ότι χρειάζεται μια συνεχής αναβάθμιση των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών, ενώ για την πιο εύρυθμη λειτουργία των λιμένων κρίνεται απαραίτητη η ενσωμάτωσή τους σ' ένα ευρύτερο Διευρωπαϊκό Δίκτυο.

Ασφαλώς, γεννάται το ερώτημα αν με αναχρονιστικές αντιλήψεις και παρηκμασμένη λιμενική υποδομή, ελληνικά λιμάνια μπορούν να ενταχθούν στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο. Με τι ανταγωνιστικά περιθώρια παρεχόμενων υπηρεσιών και λειτουργίας άραγε; Το συμπέρασμα είναι μάλλον, θλιβερό. Προσπαθούμε – μέχρι στιγμής τουλάχιστον – να προλάβουμε τις εξελίξεις με τον αραμπά, ενώ οι άλλοι χρησιμοποιούν... ηλεκτρικά τρένα!

Άλλος φταίει, άλλος πληρώνει

Τι συμβαίνει με το θέμα των πλοηγών; Και πώς αντιμετωπίζει την κατάσταση το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας; Το θέμα έχει τεθεί κατ' επανάληψη, για την έλλειψη πλοηγών, στις ώρες αιχμής, στο λιμάνι, με αποτέλεσμα τα πλοία να μην εξυπηρετούνται.

Αυτό, βεβαίως, έχει ως συνέπεια μεγάλες καθυστερήσεις, που κατ' επέκταση, συνεπάγονται μεγάλες χρεώσεις από τις Υπηρεσίες του ΟΛΠ για μη έγκαιρη πλαγιοδότηση ή αποπλεύριση του πλοίου, αλλά και από την Πλοηγική Υπηρεσία, για δικαιώματα υπερωριών ή τέλη πρόσδεσης. Δηλαδή, άλλος φταίει και άλλος πληρώνει.

Άλλο ένα παράδειγμα κακής λιμενικής λειτουργίας και πλημμελούς εξυπηρέτησης των πλοίων, στον πρώτο λιμένα της χώρας. Η άμεση παρέμβαση του ΥΕΝ για την διόρθωση των κακώς κειμένων είναι επιβεβλημένη. Αρκετή καθυστέρηση είχε ήδη σημειωθεί...

Το μέλλον στη θάλασσα;

Δυστυχώς, στη χώρα μας ζήσαμε, τα τελευταία χρόνια, το φαινόμενο της προοδευτικής αποβιομηχανοποίησής της. Το γεγονός αυτό, αλλά και η πολυετής οικονομική δυσπραγία έχουν οδηγήσει σε αύξηση της ανεργίας.

Το πόσες θέσεις εργασίας χάνονται καθημερινώς είναι μια θλιβερή πραγματικότητα, την οποίαν, καλύτερα από κάθε άλλον, τη ζουν οι άνεργοι. Ενώ όμως στην ξηρά η προσφορά εργασίας είναι μεγαλύτερη της ζήτησης, στη θάλασσα η σχέση αυτή είναι αντίστροφη. Κυρίως δε στο επίπεδο των αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού. Μήπως πλέον το εργασιακό μέλλον, σε μια χώρα ναυτική και υπηρεσιών, είναι στη θάλασσα; Όπως κάποτε, τις παλιές καλές μέρες; Και μήπως θα πρέπει να γίνει μια διαφημιστική καμπάνια για την προσέλκυση, και πάλι, νέων, στο ναυτικό επάγγελμα, το οποίο και προσο-

δοφόρο είναι αλλά και εξασφαλίζει εργασιακή διάρκεια; Πόσοι πλοιοκτήτες σημερινοί αλλά, πολύ περισσότερο, παλαιότεροι, ξεκίνησαν από τη ναυτική σταδιοδρομία για να εξελιχθούν σε υπολογιστές, παγκοσμίως, επιχειρηματικές μονάδες; Και κάτι ακόμη. Οι εργοδότες της θάλασσας κυρίως δε οι παραδοσιακοί, είναι, αποδεδειγμένα, οι καλύτεροι. Που, και αυτό, είναι ένα πρόσθετο κίνητρο για μια ναυτική σταδιοδρομία, η οποία, προφανώς, έκανε τον κύκλο της και, τώρα, θα αρχίσει να φαντάζει και πάλι, σαν μια εξαιρετική επαγγελματική προοπτική.

Θέμα βούλησης

Πάνω από 65 νέες μονάδες θα ενταχθούν στον ελληνόκτητο εμπορικό στόλο μέχρι το 2000. Η «ροή» αυτή νεότευκτων πλοίων είναι το αποτέλεσμα των παραγγελιών που οι Έλληνες εφοπλιστές έκαναν μέσα στο 1997, με την προοπτική όχι μόνο της ανανέωσης τους στόλου τους, αλλά και μιας καλής αγοράς τα προσεχή χρόνια.

Δεν είναι άσχετο, πάντως, με τις προβλέψεις για την εξέλιξη της αγοράς υγρών καυσίμων, το γεγονός ότι, οι περισσότερες παραγγελίες αφορούν δεξαμενόπλοια. Ενώ υπάρχουν και παραγγελίες για επιβατηγά σκάφη, στο πλαίσιο της προετοιμασίας των Ελλήνων εφοπλιστών της επιβατηγού ναυτιλίας, να αντιμετωπίσουν τον ξένο ανταγωνισμό, μετά την άρση του CABOTAGE.

Το ζητούμενο, σ' αυτό τον οργανισμό παραγγελιών, είναι αν θα κατορθώσει η ελληνική σημαία να εντάξει τα σκάφη αυτά στις τάξεις της. Ποιες προϋποθέσεις χρειάζονται, τις ξέρουν καλύτερα από κάθε άλλον οι αρμόδιοι. Σημασία, επί του προκειμένου, έχει αν υπάρχει και η σχετική βούληση.

Οι άλλοι αφυπνίστηκαν πιο έγκαιρα

Ενώ στη χώρα μας συζητάμε ακόμη για την περίφημη ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας, χωρίς, εν τούτοις να αποτολμούμε ριζοσπαστικά μέτρα, στη Σουηδία, η Ναυτιλία της οποίας εξελίσσεται σε φθηνότερη, από πλευράς κόστους λειτουργίας, από τη δική μας, τα πράγματα προχωρούν με ταχείς ρυθμούς.

Οι Ενώσεις των Σουηδών Εφοπλιστών και των Ναυτικών, ήρθαν σε συμφωνία μεταξύ τους και έτσι, για πρώτη φορά, αλλοδαποί ναυτικοί θα μπορούν να εργάζονται στα υπό σουηδική σημαία πλοία. Πρόκειται για μια πολύ σημαντική υπέρβαση, η οποία επιβλήθηκε από την ανάγκη επιβίωσης της σουηδικής ναυτιλίας και ενίσχυσης της σουηδικής σημαίας.

Σημειωτέον ότι στόχος των Σουηδών είναι η δημιουργία ενός διε-

θνούς νηολογίου, τη στιγμή που οι προτάσεις, στη χώρα μας για ένα δεύτερο, έστω νηολόγιο, απευθύνονται σε ώτα μη ακουόντων.

Σημαντικό επίσης είναι ότι και οι Σουηδοί ναυτεργάτες έχουν αντιληφθεί πού οδηγούν οι νέες εξελίξεις και φέρονται διατεθειμένοι να συμβάλουν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της σουηδικής σημαίας. Για έναν πρακτικό λόγο. Γιατί δεν θέλουν να μείνουν χωρίς δουλειά!!

καλώς ΓΡΑΜΜΕΝΑ

Το ακούσαμε από κυβερνητικό παράγοντα σ' ένα από τα πολλά «τραπέζια» που στήθηκαν στα κανάλια αμέσως μετά την υποτίμηση. «Θα υπάρξει μεγάλη αύξηση των πόρων από τη Ναυτιλία μετά την υποτίμηση της δραχμής». Πώς; Από ποιά ναυτιλία αγαπητοί; Από εκείνη που η κυβέρνηση έχει υποτιμήσει πολύ πριν από τη δραχμή; Από τη ναυτιλία εκείνη που η κυβέρνηση έχει σχεδόν αγνοήσει και που αφήνει ημέρα με την ημέρα την ελληνική σημαία και στρέφεται σε άλλες λύσεις; Δηλαδή μόλις είδαμε τις λαϊκές αντιδράσεις από την κυβερνητική απόφαση, προσφεύγουμε στη ναυτιλία και τη χρησιμοποιούμε ως άλλοθι;

Τα ίδια ισχύουν και για όσα ειπώθηκαν για τον τουρισμό. Μα, αν δεν κάνουμε λάθος, έχει «μαλλιάσει» η γλώσσα της Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων να λέει στην κυβέρνηση ότι η δραχμή είναι υπερτιμημένη, να ζητεί αλλαγές και με τον τρόπο της να αφήνει να εννοηθεί ότι χρειάζεται διολισθητική πολιτική. Τώρα, μέσα

Μαρτίου δηλαδή, που ανακοινώθηκε η υποτίμηση, έχουν «κλείσει» όλες σχεδόν οι συμφωνίες. Και είναι πολύ αργά για να κλειστούν νέα συμβόλαια. Αλλιώς αν περίμεναν οι τουρ-οπερέιτορ τις επιλογές του κ. Γιάννου Παπαντωνίου για να κλείσουν τις συμφωνίες τους. Μάλλον με το λάθος «τάιμινγκ» χάρισαμε κάποια δισ. Σε άλλες χώρες!

Οι «Μινωικές» μπαίνουν οσονούπω στο Χρηματιστήριο. Το επιστέγασμα μιας σπουδαίας πορείας, δηλαδή, που οδήγησε την κρητική εταιρεία λαϊκής βάσεως στην καθιέρωση μεταξύ των μεγαλύτερων εταιρειών της ακτοπλοΐας. Με σύνθημα «Πάντα υπάρχει ένα πλοίο να σας περιμένει» οι «Μινωικές» ολοκληρώνουν αυτές τις ημέρες την «καμπάνια τους. Καλό ταξίδι και στη Σοφοκλέους!

Το είδατε, αλήθεια, το δημοσίευμα της «Καθημερινής», για το «Φαιστός», που επωλήθη σε Τούρκους επιχειρηματίες και ύψωσε την ημισέληνο μέσα στο λιμάνι του Πειραιά; Βεβαίως, το σκάφος έπρεπε να πωληθεί, αφού απεσύρθη από το ελληνικό νηολόγιο λόγω ορίου ηλικίας. Βεβαίως, η αγορά δεν έχει σύνορα και συναισθηματισμούς. Βεβαίως οι Τούρκοι αγοράζουν τα δικά μας παλιά πλοία. Αλλά

ποιος μπορεί να πει ότι δεν εθίγη όταν είδε την τουρκική σημαία να αντικαθιστά την κυανόλευκο «μέσα στο σπίτι μας»; Ας έχουν υπόψη τους οι κρατούντες ότι οι Τούρκοι, βήμα βήμα, χτίζουν ναυτιλία. Και αντί να ωθούνται πλοία μας σε φυγή από τη σημαία, ας κυτάνουν να τα κρατήσουν. Η ισορροπία στο Αιγαίο θα παιχθεί στη δύναμη της θαλάσσης.

Μήπως θα πρέπει ο κ. Σουμάκης να αναθεωρήσει την άποψη περί μεταφοράς του YEN στο χώρο του λιμανιού; Μήπως μια τέτοια μεταφορά θα δημιουργήσει ακόμη περισσότερη συμφόρηση μέσα στο λιμάνι; Μήπως ο χώρος δεν ενδείκνυται για ένα τόσο μεγάλο φορτίο; Μήπως το YEN πρέπει να φιλοξενηθεί σε άλλο σημείο της πόλεως; Για σκεφθείτε πόσα αυτοκίνητα θα «τραβήξει» κοντά του το YEN αν λειτουργήσει στο χώρο του ΟΛΠ. Γιατί δεν γίνεται προσπάθεια να εξερευνηθεί άλλος, καταλληλότερος χώρος;

Μέσα στο πρώτο δεκαήμερο του Απριλίου αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία για την εισαγωγή των «Μινωικών Γραμμών» στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Η κρητική εταιρεία λαϊκής βάσεως, που αναμενόταν να κάνει το βήμα προς την Σοφοκλέους, ευελπιστεί να υπερκαλύψει το ποσό που θα ζητήσει και αναμένεται να το επενδύσει αμέσως σε νέες παραγγελίες πλοίων. Χρηματιστηριακοί κύκλοι, πάντως «βλέπουν» τη μετοχή των Μ.Γ. να συγκαταλέγεται πολύ σύντομα στα «μπλου-τσιπς» του Χ.Α.Α.

Η εταιρεία υιοθέτησε για την προεισαγωγική της καμπάνια το σλόγκαν. «Πάντα υπάρχει ένα πλοίο να σας περιμένει». Βασισμένη κυρίως στο μεγάλο αριθμό πλοίων που διαθέτει, ίσως σε αντιπαράθεση με τους ανταγωνιστές της, η επιχείρηση προσπάθησε να εκμεταλλευθεί κατά το δυνατόν τη λαϊκή και πολυμετοχική της μορφή, την

οποία προέβαλε και ως «ασφαλιστική δικλείδα» της πορείας της στο Χρηματιστήριο.

Η επιχείρηση ευελπιστεί να αποκομίσει από τη δημόσια εγγραφή περίπου 16 δισεκατομμύρια δραχμές, τα οποία θα διαθέσει για την κατασκευή δύο ακόμη σκαφών τύπου high speed ferries στα πρότυπα των «Αρετούσα», «Ίκαρος» και «Πασιφάη».

Κατά πληροφορίες, οι Μ.Γ. δεν αποκλείουν την προσφυγή και σε Χρηματιστήρια του εξωτερικού, με σκοπό την ακόμη μεγαλύτερη άντληση κεφαλαίων. Ιδιαίτερα στη Δυτική Ευρώπη, όπου η εταιρεία έχει στήσει ένα εξαιρετικά ευέλικτο δίκτυο και έχει αποκτήσει κύρος, κάτι τέτοιο δείχνει πολύ πιθανό. Θα πρέπει επίσης να τονισθεί ότι η εισαγωγή των Μ.Γ. στο ΧΑΑ έγινε με τη σύμφωνη γνώμη του 80% περίπου των μετόχων της.



του Νάσου Πουλακίδα

Είναι καθηγητής στο ναυτιλιακό τμήμα του Πανεπιστημίου Πειραιά. Διδάσκει ναυτιλιακή οικονομία και ναυτασφαλίσεις. Κατέχει την τιμητική θέση του προέδρου του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου επί έντεκα μήνες.

Ο κ. Κωνσταντίνος Γκιζιάκης, οικονομολόγος, όταν ανέλαβε τα καθήκοντά του υποσχέθηκε δύο πράγματα στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρο Σουμάκη.

Το πρώτο, ότι θα γίνει έλεγχος και θα ξεκαθαρίσει το τοπίο με τις συντάξεις κάποιων που «από το παράθυρο» τις λαμβάνουν από το πολύπαθο Ταμείο και το δεύτερο, ότι θα υπάρξει πλήρης μηχανοργάνωση για αύξηση της παραγωγικότητας.

Ο δεύτερος στόχος βρίσκεται κοντά στην επίτευξή του, ενώ για τον πρώτο ας μην τα συζητάμε καλύτερα...

Έχουμε και λέμε λοιπόν. Από τις 3.500 «ύποπτες» περιπτώσεις συντάξεων είναι ζήτημα αν έχουν ελεγχθεί μέχρι σήμερα οι 100!

Γιατί δεν προχωράει πιο γρήγορα ο έλεγχος; Μα πώς να προχωρήσει όταν από το 1989 δεν έχει προσληφθεί ούτε ένας υπάλληλος στο NAT;

Το 1985 στο Ταμείο εργάζονταν 380 υπάλληλοι και σήμερα μόλις 220. Απ' αυτούς οι 20 είναι αποσπασμένοι σε άλλες υπηρεσίες.

«Μόνο με τη μηχανοργάνωση θα γίνει πιο σωστά η δουλειά μας» λέει ο πρόεδρος του NAT.

Το θέμα μηχανοργάνωσης τώρα, έχει κάνει σημαντικά βήματα. Θα κοστίσει περίπου 500 εκατ. δρχ.

Η μελέτη είναι έτοιμη, έχει προκηρυχθεί ο διαγωνισμός και στις 8 Απριλίου θα είναι η κρίσιμη ημέρα για το διαγωνισμό.

Με την πλήρη εγκατάσταση και εφαρμογή της μηχανοργάνωσης πιστεύεται ότι όλες οι διαδικασίες στο NAT θα αλλάξουν προς το καλύτερο. Επιπλέον θα πιάσει η «τσιμπίδα» και τους παράνομους. Μέχρι τώρα τρεις περιπτώσεις συνταξιούχων που ελάμβαναν παράνομα σύνταξη από το Ταμείο έχουν πάρει το δρόμο της Δικαιοσύνης.

5 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΩΤΗΡΙΑ ΤΟΥ NAT

Η συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία στόλου συνεχίζεται κύριε Πρόεδρε. Ποιες είναι οι επιπτώσεις στο NAT, όταν μόνο κατά τη διάρκεια του 1997, 156 πλοία διεγράφησαν από το ελληνικό νηολόγιο και μόλις 76 ενεγράφησαν;

Από τους πλέον σημαντικούς παράγοντες που επιδρούν στη διαμόρφωση κάθε θεσμού ασφάλισης είναι αυτός που αφορά «την εξέλιξη του αριθμού των ασφαλισμένων». Η εξέλιξη του αριθμού των ασφαλισμένων στο Ν.Α.Τ. εξαρτάται, μεταξύ άλλων, και από τον αριθμό των πλοίων που ασφαλίζουν τα πληρώματά τους με αυτό. Έτσι κάθε θετική ή αρνητική εξέλιξη του αριθμού των πλοίων προκαλεί ανάλογες επιπτώσεις στον αριθμό των ασφαλισμένων με τα επόμενα για το Ν.Α.Τ. αποτελέσματα:

α) Απώλεια εσόδων από εισφορές

Υπολογίζεται, με βάση τις διαγραφές πλοίων που μέχρι σήμερα έχουν γνωστοποιηθεί στο Ν.Α.Τ., ότι κατά το έτος 1997 η απώλεια των εσόδων του Ν.Α.Τ. - Κ.Α.Α.Ν. από εισφορές, λόγω της μείωσης του αριθμού των ποντοπόρων πλοίων με ελληνική σημαία, ανέρχεται σε 560.000.000 δραχμές περίπου.

β) Αύξηση εσόδων από εισφορές

Υπολογίζεται ότι κατά το έτος 1997 η αύξηση των εσόδων του Ν.Α.Τ. - Κ.Α.Α.Ν. από εισφορές, λόγω της αύξησης του αριθμού των συμβεβλημένων με ξένη σημαία πλοίων, ανέρχεται σε 625.000.000 δραχμές περίπου.

γ) Μείωση των δαπανών για συντάξεις

Η μείωση αυτή είναι αποτέλεσμα της μικρότερης ασφαλιστέας υπηρεσίας με την οποία θα συνταξιοδοτηθούν τελικά οι ασφαλισμένοι και το οικονομικό όφελος του Ν.Α.Τ. είναι μεσομακροπρόθεσμο.

Το τελικό οικονομικό αποτέλεσμα για το Ν.Α.Τ. από τις επιπτώσεις των ανωτέρω προσδιορίζεται μόνο με αναλογιστική μελέτη, για την εκκρόνιση της οποίας απαιτείται πρωτίστως η γνώση όλων των μεγεθών που επιδρούν σ' αυτό.

Οι διακανονισμοί οφειλών προς το ταμείο σε ποιο σημείο βρίσκονται σήμερα;

Εδώ χρειάζεται ολόκληρη συζήτηση. Σύμφωνα με τα στοιχεία των υπηρεσιών οι οφειλές είναι οι ακόλουθες, ανά περίπτωση.

Α) ΠΑΛΑΙΕΣ ΟΦΕΙΛΕΣ ΑΠΟ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑ

α) Ποντοπόρα πλοία

1) 16.162.297 S x 267.675 δρχ.	=	4.326.242.849
2) 4.228.745 ΛΑ x 457.922 δρχ.	=	1.936.435.368
3)	=	373.698.566

ΣΥΝΟΛΟ ΔΡΧ. 6.636.376.782

β) Πλοία εσωτερικού ΔΡΧ. 1.198.445.491

ΓΕΝ. ΣΥΝ. ΠΑΛΑΙΩΝ ΟΦΕΙΛ.

ΒΕΒ. ΣΤΑ ΔΗΜ. ΤΑΜΕΙΑ ΔΡΧ. 7.834.822.273

Β) ΛΗΞΙΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ

ΟΦΕΙΛΕΣ ΑΠΟ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑ

α) Ποντοπόρα πλοία

1. 4.851.957 S x 267.675	ΔΡΧ.	=	1.298.747.590
2.	ΔΡΧ.	=	22.905.079
ΓΕΝ. ΣΥΝ. ΛΗΞ. ΟΦΕΙΛ.	ΔΡΧ.		1.321.652.669

Το ποσό αυτό αφορά ληξιπρόθεσμα τρέχοντα ναυτολόγια τα οποία εξοφλούνται και αντικαθίστανται.

β) Πλοία Εσωτερικού ΔΡΧ. 1.800.000.000 περίπου

Γ) ΟΦΕΙΛΕΣ ΑΠΟ ΚΑΕ ΚΑΙ ΤΕΛΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

α) Βεβαιωμένες οφειλές στα Δημόσια Ταμεία

Δρχ. 1.200.000.000

i) δρχ. 730.778.947 αφορούν εταιρείες του Ευαγ. Βεντούρη

ii) δρχ. 60.950.288 αφορούν εταιρείες του Αντων. Βεντούρη

β) οφειλές που θα απροκύψουν κατά τον έλεγχο των χρήσεων 1992-1995 Δρχ. 1.500.000.000

Οφειλές που έχουν προκύψει μέχρι σήμερα δρχ. 189.958.542. Από αυτά έχουν εισπραχθεί δρχ. 102.151.019 και ο έλεγχος συνεχίζεται.

ΓΕΝ. ΣΥΝΟΛΟ ΟΦΕΙΛ. ΑΠΟ ΚΑΕ ΔΡΧ. 2.700.000.000

ΣΥΝΟΛΟ Παλαιών και νέων οφειλών προς NAT και λοιπά Ταμεία Κεφαλ. και Λογ/σμούς από ναυτολόγια και Κ.Α.Ε.

ΔΡΧ. 13.656.474.942

Κύριε Γκιζιάκη τι τομές χρειάζονται σήμερα για την ουσιαστική εξυγίανση του NAT;

Οι συντάξεις του NAT δεν είναι ανταποδοτικές. Αυτό που χρειάζεται είναι να απονέμονται συντάξεις ανάλογα με τις εισφορές που έχουν πληρωθεί. Επιπλέον η πολιτεία πρέπει να καθιερώσει ένα δίκαιο σύστημα ανταπόδοσης που θα στηρίζεται στην τριμερή συμμετοχή στα βάρη της κοινωνικής ασφάλισης (εργαζόμενοι - εργοδότες - κράτη).

Προχωράει η μηχανοργάνωση και με ποιο ρυθμό;

Η εφαρμογή ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος στο Ν.Α.Τ. βρίσκεται στο τελικό στάδιο. Έχει εκπονηθεί η μελέτη του έργου και έχει προκηρυχθεί ο διαγωνισμός για την ανάθεσή του σε ιδιωτική εταιρεία. Στο τέλος του 1998 θα έχουν μηχανογραφηθεί μερικώς οι διευθύνσεις του Ταμείου, ενώ έως το τέλος του 1999 το έργο θα έχει ολοκληρωθεί. Το έργο της συνολικής μηχανογράφησης του ταμείου είναι σημαντικό από την άποψη ότι θα απονέμονται γρηγορότερα και με αξιοπιστία οι συντάξεις, θα εισπράττονται, αποτελεσματικότερα οι εισφορές και γενικά θα εξυπηρετείται ο πολίτης με τρόπο σύγχρονο και ικανοποιητικό.

Υπάρχει ελπίδα για το NAT, όταν με βάση τα στοιχεία του Προϋπολογισμού του 1998, οι συνταξιούχοι ανέρχονται σε 61.400 και οι θέσεις εργασίας των ναυτικών σε 28.000;

Το NAT είναι ένα από τα αρχαιότερα ταμεία κοινωνικής ασφάλισης στην Ευρώπη. Διαδραματίζει και έχει διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Ακόμη και σήμερα που το ταμείο αντιμετωπίζει τεράστια οικονομικά προβλήματα, υπάρχει δυνατότητα και πρέπει να ορθοποδήσει.

Οι βασικές κατευθύνσεις που πρέπει να κινηθεί η εξυγίανση και ο κοινωνικός διάλογος για την επιβίωση του NAT είναι:

1) Ανταποδοτικές συντάξεις με τριμερή συμμετοχή.

2) Διεύρυνση της ασφαλιστικής βάσης του Ταμείου, δηλ. ένταξη στην ασφάλιση και άλλων κατηγοριών επαγγελματιών, συναφών με το ναυτικό επάγγελμα.

3) Επέκταση της δυνατότητας προαιρετικής ασφάλισης Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία με ξένη σημαία (οι θέσεις εργασίας σε ελληνόκτητα πλοία δεν είναι 28.000 αλλά 100.000).

4) Κατάργηση των προνομίων της ναυτικής ασφάλισης σε περιστασιακούς ναυτικούς ή σε κατηγορίες ασφαλισμένων σε επαγγέλματα ξηράς.

5) Δυνατότητα προαιρετικής αύξησης των εισφορών με ανταπόδοση μεγαλύτερων και περισσότερων παροχών.

«Η συνέντευξη του Ευρωβουλευτή της Νέας Δημοκρατίας και πρώην διοικητή της ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ Ευθύμιο Χριστοδούλου για τις προοπτικές και επιπτώσεις της συμμετοχής της Ελλάδας στο «Εύρω», εδόθη πριν από την αναγγελθείσα υποτίμηση του εθνικού νομίσματος. Υπό αυτή την έννοια, ορισμένες από τις παρατηρήσεις του κ. Χριστοδούλου πρέπει να αξιολογηθούν υπό το πρίσμα της πλασματικής ισοτιμίας που είχε το εθνικό νόμισμα, πριν από την υποτίμησή του. Όμως, οι επισημάνσεις του Ευρωβουλευτή για τη λάθος τακτική που ακολούθησε η κυβέρνηση όσον αφορά την ένταξη της χώρας στην ΟΝΕ, έχουν τη λογική τους η οποία δεν αλλοιώνεται από την αλλαγή της ισοτιμίας της δραχμής».

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ
ΤΟΥ Ε. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ

ΤΑ ΛΑΘΗ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΟΝΕ

Ποιες προοπτικές υπάρχουν για την ένταξη της Ελλάδας στο Εύρω, μέσα στις προθεσμίες που έχουν τεθεί;

Η απόφαση ως προς τα κράτη που θα ενταχθούν στην ΟΝΕ θα ληφθεί στις 2 Μαΐου του τρέχοντος έτους, με κριτήριο τις οικονομικές επιδόσεις των κρατών μελών κατά τη διάρκεια του 1997. Δυστυχώς, σε αυτή τη φάση η Ελλάδα δεν θα ενταχθεί, αφού ο πληθωρισμός στη χώρα μας είναι περίπου διπλάσιος του μέσου όρου των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα επιτόκια είναι τα υψηλότερα μεταξύ όλων των χωρών της Ένωσης, το δημόσιο χρέος δεν παρουσιάζει πτωτική τάση, ενώ το δημοσιονομικό έλλειμμα είναι σημαντικά μεγαλύτερο της τιμής αναφοράς.

Τις διαπραγματεύσεις, όμως, που θα λάβουν χώρα τους επόμενους δύο μήνες, έως την 2α Μαΐου, η κυβέρνηση πρέπει στενά να παρακολουθήσει και να παρέμβει επιδιώκοντας να διασφαλίσει από τώρα τους όρους ένταξής μας σε ένα μεταγενέστερο χρόνο. Διότι υπό τις συνθήκες που επικρατούν αλλά και που τείνουν να διαμορ-

φωθούν στην Ευρώπη, ελλοχεύει ο κίνδυνος η επιλογή των κρατών το Μάιο να γίνει με πολύ ελαστικά κριτήρια, ενώ αργότερα η δυσκολία όποιου κράτους επιδιώξει την ένταξή του να είναι δυσανάλογα μεγάλη.

Ο κίνδυνος αυτός είναι απόρροια τριών κυρίως λόγων:

Πρώτον, η ανάγκη ολοκλήρωσης της ενιαίας αγοράς, ως τρόπος αντιμετώπισης της φθίνουσας ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δημιουργεί συνθήκες άμβλυνσης της αυστηρότητας των κριτηρίων του Μάαστριχτ. Σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται η ανυπαρξία ουσιαστικών αντιδράσεων στην προσπάθεια πολλών κυβερνήσεων να ανταποκριθούν στα κριτήρια μέσω πρακτικών "δημοουργικής" λογιστικής.

Δεύτερον, η ένταξη των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και της Κύπρου, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, θα δημιουργήσει μία νέα δυναμική ως προς τον τρόπο θέασης των κριτηρίων αφού οι ορισμένες από τις χώρες αυτές πληρούν τα κριτήρια του Μάαστριχτ υστερούν όμως σε όρους πραγματικής σύγκλισης, αφού

το κατά κεφαλήν ΑΕΠ υπολείπεται σημαντικά του μέσου όρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τρίτον, οι επιπτώσεις της εσπευσμένης δημοσιονομικής προσαρμογής πολλών κρατών είτε μέσω της ταχείας αύξησης των εσόδων ή μέσω της πλασματικής βελτίωσης των δεικτών, θα εμφανιστούν στα αμέσως επόμενα χρόνια. Καθώς λοιπόν τότε τα κράτη θα αντιμετωπίζουν αυξημένες δυσκολίες να ανταποκριθούν στους όρους του συμφώνου δημοσιονομικής σταθερότητας, η σημασία της πραγματικής δημοσιονομικής προσαρμογής θα γίνεται περισσότερο εμφανής και η επίτευξή της, ως όρος ένταξης στην ΟΝΕ, θα απαιτείται όλο και περισσότερο.

Υπό αυτές τις συνθήκες και ίσως και για άλλους εσωτερικούς λόγους που αφορούν τις επιπτώσεις της μη έγκαιρης ένταξης στην εγχώρια οικονομία, είναι πιθανόν ο βαθμός δυσκολίας ένταξης στην ΟΝΕ σε ένα μεταγενέστερο χρονικό διάστημα να αυξηθεί. Γι' αυτό είναι απαραίτητο, τώρα που όλοι διαπραγματεύονται τους όρους ένταξής τους, σε ένα περιβάλλον ελαστικής θεώρησης των κριτηρίων, η κυβέρνηση να επιδιώξει τη συμφωνία των άλλων εταίρων μας για μια αυτόματη, κατά κάποιον τρόπο, ένταξη στην ΟΝΕ σε προκαθορισμένο χρόνο και εφόσον βέβαια έχουν εκπληρωθεί κάποια κριτήρια.

Ήταν λάθος της κυβέρνησης να αποκλείσει μόνη της την περίπτωση ένταξης της χώρας μας στην ΟΝΕ με την πρώτη ομάδα κρατών, έστω και αν ήταν σαφές ότι δεν θα επληρούντο οι όροι. Από καιρό είχε διαφανεί η ελαστικότητα στον τρόπο εφαρμογής των κριτηρίων του Μάαστριχτ και ότι στην ΟΝΕ θα επιδιώκετο να ενταχθούν όσο το δυνατόν περισσότερα κράτη. Αποκλείοντας η κυβέρνηση από μόνη της την περίπτωση ένταξής μας το 1999, στέρησε τη χώρα μας από ένα ισχυρό διαπραγματευτικό όπλο. Επίσης, αν η κυβέρνηση δεν είχε αφήσει τόσο πολύτιμο χρόνο να περάσει άπρακτος, ασκώντας ουσιαστικά μια δημοσιοσχετιστική οικονομική πολιτική παραγωγής εντυπώσεων, θα μπορούσαμε σήμερα να διαπραγματευόμαστε και αυτή την ένταξη μας. Το μικρό μέγεθος της χώρας μας περιορίζει στο ελάχιστο τις επιπτώσεις για τις άλλες χώρες από τη διαφορά του πληθωρισμού, ενώ τα υψηλά επιτόκια μας σε μεγάλο βαθμό αντανakλούν τα υψηλά επασφάλιστρα κινδύνου που οπωσδήποτε θα μειωθούν μετά την ένταξη.

«Ήταν λάθος της κυβέρνησης να αποκλείσει μόνη της την περίπτωση ένταξης της χώρας μας στην ΟΝΕ με την πρώτη ομάδα κρατών, έστω και αν ήταν σαφές ότι δεν θα επληρούντο οι όροι». Από καιρό είχε διαφανεί ότι η ελαστικότητα στον τρόπο εφαρμογής των κριτηρίων του Μάαστριχτ.

Ποιον ελληνικό κλάδο θα επηρεάσει περισσότερο και πώς η εφαρμογή και στη χώρα μας του ευρώ;

Τον τραπεζικό κλάδο. Κατ' αρχάς η εισαγωγή του ενιαίου νομίσματος θα έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια του ποσοστού των εσόδων που αντιπροσωπεύουν οι προμήθειες μετατροπής των ευρωπαϊκών νομισμάτων, ενώ βραχυπρόθεσμα θα απαιτήσει μεγάλες επενδύσεις για τη μετατροπή των λογαριασμών και των συμβάσεων σε ευρώ, την προσαρμογή των συστημά-

των πληροφορικής και το κόστος εκπαίδευσης προσωπικού.

Σε μια χρηματοπιστωτικά ενοποιημένη ευρωπαϊκή αγορά, με κοινό νόμισμα, ο ανταγωνισμός μεταξύ των τραπεζών θα αυξηθεί, εξέλιξη που θα περιορίσει την κερδοφορία τους αλλά θα προσφέρει νέες ευκαιρίες σε όσες τράπεζες ενδυναμώσουν τη διεθνή τους θέση ή επιτύχουν την εξειδίκευσή τους σε συγκεκριμένους τομείς της αγοράς. Προς την κατεύθυνση αυτή και με σκοπό την αξιοποίηση των οικονομιών κλίμακας και φάσματος, σημαντικός θα είναι ο ρόλος των συνεργασιών με άλλες ευρωπαϊκές και διεθνείς τράπεζες, είτε με τη μορφή συγχωνεύσεων και εξαγορών είτε με άλλες συμφωνίες στρατηγικού χαρακτήρα.

Η ναυτιλία, ως διεθνοποιημένος κλάδος συναλλασσόμενος ήδη σε ξένο νόμισμα, πόσο θα είναι δυνατόν να επηρεαστεί από την αναγωγή σε εθνικό νόμισμα του Ευρώ. Όταν, μάλιστα, σε συντριπτικό ποσοστό η συμμετοχή της είναι σε εκτός Ευρώπης μεταφορές;

Αναμφίβολα η ναυτιλία αποτελεί κλάδο για τον οποίο οι άμεσες επιπτώσεις από την εισαγωγή του ευρώ θα είναι περιορισμένες. Σημαντικές όμως μπορεί να αποδειχτούν οι έμμεσες επιπτώσεις, λόγω του περιορισμού των αβεβαιοτήτων στην ελληνική οικονομία και της γενικότερης ανάκαμψης της ευρωπαϊκής οικονομίας. Οποσδήποτε πάντως ένα διπολικό διεθνές νομισματικό σύστημα (δολάριο/ευρώ) δεν μπορεί παρά να μειώνει τις επιπτώσεις αυξομειώσεων στις συναλλαγματικές ισοτιμίες και επομένως να διασφαλίζει καλύτερα τη ναυτιλία μας από συναλλαγματικούς κινδύνους.

Τι κάνει η Ευρωπαϊκή Ένωση για να ενημερώσει τις επιχειρήσεις για τις ιδιαιτερότητες που θα προκύψουν από την εφαρμογή του ενιαίου ευρωπαϊκού νομίσματος;

Στο σημείο αυτό θέλω να κάνω μια βασική διάκριση μεταξύ ενημέρωσης και διαφήμισης. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει παράσχει και συνεχίζει να παρέχει ενημέρωση, έως ένα βαθμό τουλάχιστον, σχετικά με τις επιπτώσεις του ενιαίου νομίσματος στους διάφορους κλάδους της ευρωπαϊκής οικονομίας. Ο επιχειρηματικός τομέας, στη μεγάλη του πλειονότητα, διάκειται θετικά στην όλη προσπάθεια. Το πρόβλημα είναι ότι η προο-

πτική εισαγωγής του ενιαίου νομίσματος δεν έχει διαφημιστεί όσο θα έπρεπε, με αποτέλεσμα το ποσοστό αποδοχής του από τους πολίτες της Ευρώπης να είναι σχετικά περιορισμένο. Γι' αυτό μεγάλη είναι η ευθύνη ορισμένων κυβερνήσεων που στην προσπάθειά τους να περιορίσουν το πολιτικό κόστος οικονομικών μέτρων που, ούτως ή άλλως, θα έπρεπε να πάρουν, τα παρουσίασαν ως υποχρεώσεις απορρέουσες από τη Συνθήκη του Μάαστριχτ.

"ΑΡΑΤΕ

ΠΥΛΑΣ"

*Η τελευταία ευκαιρία
του Πειραιά να καταστεί
διεθνές ναυτιλιακό κέντρο*

του **Εμμανουήλ Παπαλέξη**
της MARE MARITIME COMPANY S.

Στα εγκαίνια του ναού του Σολομώντα, ο γιος του Δαυΐδ Σολομών, ανέκραξε
θριαμβευτικά: "ΑΡΑΤΕ ΠΥΛΑΣ ΚΑΙ ΕΙΣΕΛΕΥΣΕΤΑΙ
Ο ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΗΣ ΔΟΞΗΣ".

Παρατηρώντας την επιχειρούμενη διεθνοποίηση
(globalisation) των επιχειρήσεων και του εμπορίου γενικότερα, διερωτώμεθα τι σχέση
μπορεί να έχει το παραπάνω λεχθέν με τη ναυτιλία και τον Πειραιά ειδικότερα.

Η απάντηση, όπως θα φανεί παρακάτω, είναι ότι απόλυτη
μεν σχέση δεν υπάρχει αλλά, οπωσδήποτε, υπάρχει σχε-
τική. Εξάλλου το αποδεικνύουν και τα γεγονότα των
τελευταίων ετών. Όταν οι ναυτιλίες της Βορειοδυτικής Ευρώπης,
της Αγγλίας και της Σκανδιναβίας και της Ιαπωνίας ασφυκτιού-
σαν από τις τοπικές τους δυσκολίες, έψαχναν ένα μέρος για να
μετεγκατασταθούν. Δεν ήρθαν βέβαια στην Ελλάδα, γιατί απλού-
σταται οι «ΠΥΛΕΣ» ήταν κλειστές!
Οι ναυτιλίες των κρατών αυτών πήγαν αλλού, έμειναν εκεί μέχρι

αυτός από μόνος του δεν στάθηκε ικανός να προσελκύσει τους
ξένους στα επιθυμητά επίπεδα.

Και όλα μεν αυτά ανήκουν στο παρελθόν! Τώρα τι κάνουμε;
Στην εποχή των μεγάλων ανακατατάξεων στη ναυτιλία, την επο-
χή των συγχωνεύσεων (mergers) μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών
και της δημιουργίας μεγάλων trusts και «stock listed» εται-
ρειών, την εποχή του ISM Code και ό,τι τον ακολουθήσει, τι
κάνουμε εμείς; Πώς θα επιζήσει ο μικρός Έλληνας πλοιοκτήτης
ο οποίος αποτελεί και από τον οποίο απαρτίζεται η σπονδυλική

**«Ο Έλληνας ναυτικός με τις αξιόλογες ικανότητές του θα έχει να παίξει ένα σπουδαίο ρόλο στην
Πιστεύουμε ότι εν όψει της κατάστασης που δημιουργείται με την έλευση**

σήμερα και προφανώς θα παραμείνουν στους ίδιους τόπους έως
ότου προσφερθεί κάτι καλύτερο. Αξίζει δε να σημειωθεί ότι τα
μέρη αυτά που φιλοξένησαν και φιλοξενούν τις ξένες αυτές ναυ-
τιλίες δεν είχαν τη ναυτιλιακή υποδομή που διαθέτει η χώρα
μας, ούτε μπορούσαν να προσφέρουν τις πάμπολλες υπηρεσίες
που απαιτεί η κατ' εξοχήν ευαίσθητη επιχειρησιακή αυτή δρα-
στηριότητα. Και όμως, ο Πειραιάς έμεινε έξω από τη λίστα των
υποψηφίων «τόπων προς μετοίκηση».

Το τι χάθηκε για τον τόπο μας μπορεί εύκολα να το υπολο-
γίσει κανείς. Βέβαια, υπήρξε ο περίφημος Νόμος 89 του 1967 ο
οποίος δίνει τη δυνατότητα σε ξένες ναυτιλιακές εταιρείες να
εγκατασταθούν στην Ελλάδα, αλλά, όπως απεδείχθη, ο νόμος

στήλη της ελληνικής ναυτιλίας; Πώς θα συναγωνιστεί ο μικρός
Έλληνας πλοιοκτήτης τις εταιρείες conglomerate; Μήπως οδη-
γούμεθα σε μια περίπτωση παρόμοια εκείνης που ανάγκασε το
μικρό «μπακαλικάκι» της γειτονιάς να κλείσει προς όφελος του
supermarket; Ο πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών Ι.
Λύρας είτε στον απολογισμό των πεπραγμένων της Ενώσεως
ότι: «οι εν όψει δυσκολίες και τα βάρη που η ανεξέλεγκτη πλέον
παραγωγή θεσμών συσσωρεύουν στα πλοία, κάνουν επίκαιρη,
για μία ακόμη φορά, την αρχαιοελληνική σοφία: 'Η Ισχύς εν τη
ενώσει'. Συνσπείρωση λοιπόν για συλλογική έκφραση και συνερ-
γασία». Ανησυχούμε βλέποντας περιπτώσεις όπου ελληνικά πλοία
«φεύγουν» από τον Πειραιά για διαχείριση από ξένους managers

σε άλλες χώρες, έξω και μακριά της Ελλάδας. Θα θέλαμε να δούμε το ακριβώς αντίθετο! Θα επιθυμούσαμε να δούμε ξανά πλοία να έρχονται για διαχείριση στον Πειραιά. Τι κάνουμε λοιπόν για να προσαρμοστούμε στις εξελίξεις που ήρθαν και έρχονται γρήγορα; Διαβάσαμε την παρουσίαση που έκανε στη Βουλή ο κος υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας. Εξήγησε στο Κοινοβούλιο με σαφήνεια και λεπτομέρεια την υπάρχουσα κατάσταση. Μίλησε για τα προβλήματα του NAT, για το YEN και το σπουδαίο ρόλο και αποστολή του, για την ακτοπλοία, για το Λιμενικό Σώμα και για τις Σχολές. Και φυσικά, πολλή κουβέντα έγινε για τη φυγή των πλοίων από την ελληνική σημαία. Κυβέρνηση και αντιπολίτευση διεφώνησαν όσον αφορά τα απαιτούμενα μέτρα για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και τη σύνθεση των πληρωμάτων. Δεν είδαμε όμως κατά τη συζήτηση αυτή να γίνεται λόγος για το τι κάνουν οι ανταγωνιστές μας στα ίδια θέματα.

Ούτε είδαμε να γίνεται πουθενά αναφορά στη θέση που παίρνει η πολιτεία έναντι των επερχόμενων ανακατατάξεων στη διεθνή ναυτιλία. Δεν αναφέρθηκαν μέτρα, τα οποία θα μπορούσαν να κάνουν τον Πειραιά ναυτιλιακό κέντρο ικανό να προσελκύσει ξένους ναυτιλιακούς οίκους, ούτε εξαγγέλθηκαν μέτρα αντιμετώπισης της επερχόμενης αλλαγής. Ο πρόεδρος της ΕΕΕ, όπως αναφέραμε παραπάνω, έκανε μνεία για κάποια αναγκαιότητα προσαρμογής αλλά οπωσδήποτε αυτό δεν είναι αρκετό. Θα πρέπει να γίνει κοινή συνείδηση στον κρατικό και ιδιωτικό φορέα η επιβεβλημένη πλέον ανάγκη «ΝΑ ΑΝΟΙΞΟΥΜΕ ΤΙΣ ΠΥΛΕΣ» του Πειραιά και αντί του «ΕΙΣΕΛΕΥΣΕΤΑΙ Ο ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΗΣ ΔΟΞΗΣ» να «εισέλθουν» shipping business στον τόπο μας! Αλλά πώς «θα ανοίξουν οι πύλες»; Απλούστατα, δημιουργώντας τις κατάλληλες συνθήκες για τα ελληνικά πλοία να επιστρέψουν στην ελληνική σημαία. Ή να ακολουθήσουμε και εμείς το παράδειγμα των ανταγωνιστών μας, να δημιουργήσουμε δηλαδή «δεύτερο νηολόγιο» με τις απαιτούμενες διευκολύνσεις, το οποίο θα προσελκύει ελληνικά και ξένα πλοία. Να τροποποιηθεί η νομοθεσία για τα πληρώματα του Εθνικού νηολογίου. Διότι η ισχύουσα νομοθεσία για δήθεν προστασία του εργατικού δυναμικού, διώχνει τελικά τα πλοία από την Ελλάδα και η ανεργία μεγαλώνει, επιφέροντας ανεπανόρθωτη ζημιά -πέραν των άλλων- και στο ναυτεργατικό δυναμικό. Αντιθέτως, η ελαστική/εγκυρ-

δημιουργείται με την έλευση του 2000 και μετά, ο Έλληνας ναυτικός θα είναι περιζήτητος. Όπως αναφέραμε προηγουμένως, προβλέπουμε αύξηση των θέσεων εργασίας των ναυτικών μας, όχι μέσω της «Νομοθεσίας» αλλά μέσω της αύξησης των πλοίων που θα έλθουν στην Ελλάδα. Βλέπουμε μακροπρόθεσμα ότι το θέμα κόστους θα σταματήσει να υπάρχει διότι θα υπερκαλυφθεί από ένα άλλο στοιχείο που λέγεται «διαθεσιμότητα».

Και οι ΠΥΛΕΣ μπορούν να «ανοίξουν» περισσότερο αν τα ελληνικά ναυπηγεία, οι επισκευαστικές βάσεις του Περάματος ή άλλου και τα εργατικά σωματεία του τομέα αυτού συνειδητοποιήσουν και εκτιμήσουν την κατάσταση και αξιοποιήσουν κατά τον καλύτερο τρόπο τις δυνατότητές τους που είναι πολλές. Επισκευές πλοίων στην Ελλάδα είναι ποιοτικά καλές και ανταγωνιστικές. Απαιτείται όμως να πείσουμε προς τούτο τους πλοιοκτήτες - Έλληνες και μη - ότι οι προσφερόμενες συνθήκες είναι συμφέρουσες. Χρειάζεται δηλαδή marketing εντός και εκτός Ελλάδας.

Και οι ΠΥΛΕΣ θα «ανοίξουν» ακόμα περισσότερο αν ληφθούν και άλλα μέτρα και σταματήσει να προβάλλεται παντού και πάντα η φοβία να μη γίνει η ελληνική σημαία «Σημαία ευκαιρίας». Οπωσδήποτε όχι, κανείς δεν το θέλει. Είναι δυνατόν όμως η σημαία μας να γίνει η **σημαία του κόσμου**, η μεγαλύτερη και αξιολογότερη σημαία γιατί της αξίζει και μπορεί!

Στην ήδη επελεθούσα διεθνοποίηση των πραγμάτων δεν μπορεί ο Πειραιάς να λειτουργεί και να σκέπτεται όπως το 1965. Δεν πρέπει ο Πειραιάς να παραμένει «κάστρο με πολεμίστρες» έχοντας μια ιστορία και παράδοση ναυτοσύνης, όσο κανένα άλλο μέρος στη γη, διαθέτοντας ανεξάντλητο έμπυρχο υλικό από τους σπεσιαλίστες της ναυτιλιακής επιχείρησης για θέματα ξηράς και θάλασσας, προσφέροντας μία αξιόλογη ναυπηγο-επισκευαστική βιομηχανία και επίσης αξιόλογη τραπεζική και ασφαλιστική υποδομή, ο Πειραιάς της νέας χιλιετηρίδας, προικισμένος με το θαυμάσιο μεσογειακό κλίμα, καλείται να γίνει το μεγάλο, το μεγαλύτερο ίσως ναυτιλιακό κέντρο στον κόσμο. Τότε, δεν θα έχουμε εργατικό πρόβλημα. Τότε θα ωφεληθεί ο τόπος τα μέγιστα. Ας αναλογιστούμε τον πλούτο που θα εισρεύσει στη χώρα αν ο Πειραιάς του 2000 διαμορφωθεί και εξελιχθεί όπως τον οραματιζόμαστε.

αναπτυσσόμενη ελληνική ναυτιλία και σ' έναν Πειραιά που θα είναι μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο του 2000 και μετά, ο Έλληνας ναυτικός θα είναι περιζήτητος»

κή νομοθεσία περί συνθέσεως πληρωμάτων θα φέρει πλοία στον τόπο και νέες θέσεις εργασίας. **Η αγορά (market forces)** και όχι η νομοθεσία θα δημιουργήσει συνθήκες ευνοϊκές για τους Έλληνες ναυτικούς! Ο Έλληνας ναυτικός σήμερα είναι από τους ικανότερους σε σύγκριση με άλλες εθνικότητες. Έχει πολλές φορές αποδείξει ότι είναι σε θέση να προσαρμόζεται σε καινούριες απαιτήσεις και να συμμορφώνεται με νέους κανονισμούς και υποχρεώσεις. Ο Έλληνας ναυτικός με τις αξιόλογες ικανότητές του θα έχει να παίξει ένα σπουδαίο ρόλο στην αναπτυσσόμενη ελληνική ναυτιλία και σ' έναν Πειραιά που θα είναι μεγάλο ναυτιλιακό κέντρο. Πιστεύουμε ότι εν όψει της κατάστασης που

Ας μην αργοπορούμε λοιπόν. Ο κρατικός φορέας ας δει το θέμα σαν επείγον. Να δημιουργηθεί Εθνικό ή δεύτερο νηολόγιο ανταγωνιστικό. Ο ιδιωτικός φορέας ας ακολουθήσει τις συμβουλές που προαναφέραμε. Ας γίνει καλύτερος και μεγαλύτερος. Να συγχωνευτεί και να συνεργαστεί. Να αξιοποιήσει τις γνώσεις του και τις εμπειρίες του και να διαχειριστεί τα πλοία του και τα πλοία των ξένων.

Ας μην αργοπορούμε λοιπόν. Η κυβέρνηση, τα σωματεία και οι ναυτικές οργανώσεις ας κινηθούν γρήγορα. Γιατί, σε τελική ανάλυση, όλοι θα έχουν κέρδος.

Αναδρομή στην Ιστορία της ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ

του Ξενοφώντα Α. Αντωνιάδη
Αντιναύαρχου Λ.Σ. ε.α.

Θα ήθελα να ξεκινήσω αυτό το άρθρο συγχαίροντας θερμά τους εκδότες του περιοδικού που, ξεπερνώντας τις πολλές και μεγάλες δυσκολίες, κατάφεραν να κυκλοφορήσουν και πάλι τα «Ναυτικά Χρονικά» και να μας δώσουν τη χαρά και την ικανοποίηση να ξαναδούμε στην κυκλοφορία το γνώριμο γαλάζιο εξώφυλλό τους και να εντριφήσουμε στις σελίδες τους.

Έχοντας στενά συνεργαστεί με τον αείμνηστο Δημήτριο Κωττάκη σε μια μεγάλη και δύσκολη περίοδο, είμαι σε θέση να εκτιμήσω πόσο βαριά είναι η κληρονομιά και πόση προσπάθεια χρειάζεται για την αναβίωση, την προσαρμογή και τη διατήρηση του ποιοτικού επιπέδου ενός περιοδικού που επί εξήντα και πλέον χρόνια υπηρέτησε με φανατισμό την υπόθεση της ελληνικής ναυτιλίας κατακτώντας την κορυφή του ειδικού ναυτιλιακού Τύπου.

Συγχαρητήρια λοιπόν και ειλικρινείς ευχές για την επιτυχία.

Η ευγενική πρόσκληση των σημερινών εκδοτών για τη δική μου συνεργασία μου δίνει την ευκαιρία να προβώ σε μια ιστορική ανασκόπηση της ναυτικής εκπαίδευσης με το προνόμιο που μου παρέχουν τα πρεσβεία της ηλικίας και η μακρά υπηρεσιακή απασχόλησή μου στη θεμελίωση και ανάπτυξη της δημόσιας ναυτικής μας παιδείας.

Στα παλιά χρόνια το ναυτικό επάγγελμα ήταν πάνω απ' όλα μια πρακτική δουλειά που δεν χρειαζόταν παρά την πολυχρόνια σκληρή θαλασσινή πείρα, την οποία διευκόλυνε η ταχεία αντιληψη και η πατροπαράδοτη κλίση για τη θαλασσινή ζωή και περιπέτεια, που χαρακτήριζε ένα μεγάλο τμήμα του πληθυσμού μας. Αργότερα πάντως οι καραβοκυραίοι των ναυτοτόπων μας, όσο πλούτιζαν σε χρήμα και γνώσεις απ' την επαφή τους με τα ξένα ναυτικά κέντρα της εποχής, ήταν φυσικό να δείξουν ενδιαφέρον για την εκπαίδευση, που εκδηλώθηκε με μια τάση βελτίωσης της ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης.

Από τα λίγα στοιχεία που έχουν διασωθεί προκύπτει ότι ναυτικά σχολεία λειτουργούσαν σε διάφορες Κοινότητες της σκλαβωμένης

χώρας. Η ναυτική Σχολή της Ύδρας φέρεται ιδρυθείσα το 1749 και τότε περίπου λειτουργήσε και στη Χίο το σχολείο του ναυτοδόσκαλου Γορδάτου. Παρόμοια ναυτικά σχολεία φαίνεται πως λειτουργήσαν στις Σπέτσες και τα Ψαρά, ενώ ναυτοδιδάσκαλοι αναφέρονται στο Βροντάδο, τη Σύρα, την Κύμη, τα Επτάνησα και αλλού. Χαρακτηριστική επίσης είναι η παρουσία ναυτικών συγγραμμάτων της εποχής, στα οποία περιλαμβάνεται η έκδοση παλιών πορτολάνων και η κυκλοφορία ναυτικών εκπαιδευτικών βιβλίων του Νικολάου, του Θεοδοσίου, του Τομπάζη, του Κεφάλαια και άλλων.

Όταν, τέλος, ο ήλιος της ελευθερίας φώτισε την Ελλάδα, το νεοσύστατο κράτος, διαποτισμένο με την αντίληψη της πρακτικότητας του ναυτικού επαγγέλματος και βασισμένο στη ναυτικότητα του λαού μας, που απέδιδε ανέξοδα και ικανοποιητικά άξιους ναυτικούς για τα καράβια της εποχής, ενδιαφέρθηκε κυρίως για τον έλεγχο των προσόντων «των διευθυνόντων τα πλοία α' και β' κλάσεως», καθιερώνοντας τα επαγγελματικά διπλώματα των πλοιάρχων και των κυβερνητών και εφαρμόζοντας ένα σύστημα εξετάσεων για την απόκτησή τους.

Έτσι το Β.Δ. της 15/12/1836 "περί αστυνομίας της εμπορικής ναυτιλίας" απαίτησε για μεν τους κυβερνήτες εκτός από τη θαλάσσια προύπηρεσία τη δοκιμασία στο «πρακτικό μέρος της ναυτικής» για δε τους πλοιάρχους και στο «θεωρητικό μέρος αυτής». Είκοσι χρόνια αργότερα ένα Διάταγμα της 18/10/1852 όριζε ότι ο υποψήφιος πλοίαρχος έπρεπε να γνωρίζει «το αναγινώσκειν, το γράφειν και το αριθμείν» και να πετύχει σε γραπτές εξετάσεις που περιλάμβαναν τη χρήση λογαριθμικών πινάκων, τον προσδιορισμό μήκους και πλάτους κ.λπ., ενώ για τους κυβερνήτες ήταν πολύ ανεκτικότερο όπως συνάγεται από τη γραφική γνωμοδότηση του 1899 που αναγνωρίζει ότι δεν ήταν ανάγκη «να ώσιν εγγράμματοι».

Ωστόσο δεν έλειψαν και οι προσπάθειες για τη θεωρητική κατάρτιση των ναυτικών, οι οποίες εκδηλώθηκαν αρχικά με την αποστολή ναυτοδιδασκάλων σε μερικά από τα ναυτικά κέντρα της χώρας και αργότερα με το πρόγραμμα των ναυτικών μαθημάτων στα πέντε ναυτικά σχολεία που συνέστησε το Διάταγμα της 11/4/1867 στη Σύρα, Ύδρα, Σπέτσες, Γαλαξίδι και Αργοστόλι. Την ολοκλήρωση της προσπάθειας αυτής φαίνεται ότι επιδίωξε ο Νόμος ΑΛΘ του 1882 «περί συστάσεως εμπορικών ναυτικών σχολών», ο οποίος όμως δεν εφαρμόστηκε, καθώς και ένας νεότερος Νόμος του 1910 για τη σύσταση σχολής εμπορικής ναυτιλίας στον Πειραιά, που είχε την ίδια τύχη.

Έκτοτε η επαγγελματική κατάρτιση των ναυτικών βασίστηκε σχεδόν αποκλειστικά στις γνώσεις και την πείρα της θαλάσσιας υπηρεσίας. Σε αυτής δε της πείρας τον έλεγχο περιορίστηκε ο ρόλος του κράτους μέσω του συστήματος των εξετάσεων, το οποίο γνώρισε συνεχείς βελτιώσεις με την αναβάθμιση των γραμματικών προσόντων και τη διεύρυνση του εξεταστικού προγράμματος.

Εκεί όμως που το κράτος δίσταζε ή επιφυλάσσονταν, η ιδιωτική πρωτοβουλία τόλμησε και πρωτοστάτησε. Επιβλητικά δείγματα αυτής της προσφοράς αποτελούν οι ιδιωτικές ναυτικές σχολές που από τις αρχές του νέου αιώνα ορισμένοι εμπνευσμένοι εφοπλιστές ανήγειραν στις ιδιαίτερές τους ναυτικές πατρίδες. Το 1907 ο Όθων Σταθάτος ιδρύει στην Ιθάκη τη «Σταθάτειο Εμπορική και Ναυτική Σχολή», το 1925 ο Παναγής Βαλιάνος τη «Βαλιάνειο Ναυτική Σχολή» στο Αργοστόλι και το 1930 ο Χατζηφραγκούλης Ανδρεάδης την «Ανδρεάδειο Ναυτική Σχολή» στη Χίο. Παρά τη μάλλον βραχυχρόνια λειτουργία των σχολών αυτών, έχει αναγνωριστεί ότι η προσφορά τους υπήρξε

όχι μόνο υπολογίσιμη αλλά και παραδειγματική.

Η πρώτη Δημόσια ναυτική σχολή ιδρύθηκε στην Ύδρα το 1930 με το Νόμο 4511 «περί συστάσεως Σχολής Εμπ. Ναυτιλίας». Λειτουργήσε με μαθητές της τέταρτης τάξης του Γυμνασίου και τετραετή φοίτηση και για όλη την επόμενη 25ετία εκπροσώπησε την κρατική ναυτική παιδεία στη χώρα μας. Φυσικά ο περιορισμένος αριθμός των αποφοίτων της Ύδρας δεν ήταν δυνατό να επαρκέσει για την αναπτυσσόμενη ναυτιλία μας, τις ανάγκες της οποίας σε αξιωματικούς καταστρώματος και πλοιάρχους εξασφάλιζαν ανέτως οι γυμνασιόπαιδες, που διανύοντας την απαραίτητη κατά το Νόμο θαλάσσια υπηρεσία, προσέρχονταν στις εξετάσεις για την απόκτηση του πρώτου διπλώματος, που αποτελούσε τη βάση για τη μετέπειτα σταδιοδρομία τους.

Καθώς όμως ο ρυθμός της πρόδου και των τεχνικών εξελίξεων γινόταν συνεχώς αισθητότερος, κατέστη φανερό ότι οι υποψήφιοι είχαν ν' αντιμετωπίσουν ένα εξεταστικό πρόγραμμα που περιοδικά εκσυγχρονιζόταν και πλουτιζόταν και μάλιστα με θεωρητικές ναυτιλιακές γνώσεις που δεν ήταν δυνατό ν' αποκτηθούν στις γέφυρες και τα καταστρώματα. Την ανάγκη της θεωρητικής αυτής προπαρασκευής, την οποία το κράτος δεν διέβλεψε εγκαίρως, την αντιλήφθηκαν πρώτα τα ιδιωτικά ναυτικά φροντιστήρια που διευθυνόμενα από έμπειρους και ικανούς καθηγητές από το Εμπορικό ή το Πολεμικό Ναυτικό, ανελάμβαναν να προετοιμάζουν τους υποψηφίους για τα διπλώματα όλων των βαθμών.

Αυτά όσον αφορά τους πλοιάρχους. Στο μεταξύ όμως με τη βαθμιαία γενίκευση της χρήσης του ατμού στα εμπορικά πλοία, ανεδύθη στο ναυτεκπαιδευτικό χώρο το πρόβλημα των ναυτομηχανικών. Και το πρόβλημα αυτό, κατά το πρότυπο των εμποροπλοιάρχων, αντιμετωπίστηκε με τον Νόμο ΒΨΞΓ του 1900 ο οποίος καθιέρωσε τα τρία επάλληλα διπλώματα μηχανικών α', β' και γ' τάξης. Μολονότι ο Νόμος και τα εκτελεστικά του Διατάγματα ρύθμιζαν λεπτομερώς την εξεταστική διαδικασία και τα προσόντα των υποψηφίων (απολυτήριο σχολαρχείου και προϋπηρεσία) δεν κάνουν λόγο για σχολές μηχανικών, αν και οι απαιτήσεις σε θεωρητικές γνώσεις και ιδιαίτερα στα μαθηματικά και τη φυσική ήταν υψηλές και η προετοιμασία χωρίς σχολική επιμέλεια ήταν δυσκολότερη.

Έτσι, για άλλη μια φορά διανοίχθηκε ελεύθερη και πλατιά η οδός της ίδρυσης ιδιωτικών σχολών μηχανικών Εμπ. Ναυτικού. Πρωτοπόροι στον τομέα αυτόν στάθηκαν ο Πειραιϊκός Σύνδεσμος και ο Προμηθεύς, των οποίων οι Σχολές επί δεκαετίες ολόκληρης τροφοδότησαν όχι μόνο το Εμπορικό αλλά και το Πολεμικό Ναυτικό με ικανά στελέχη. Αργότερα το παράδειγμά τους ακολούθησαν και πολλοί άλλοι ιδιωτικοί οργανισμοί που τελικά συγκρότησαν ένα εκτεταμένο δίκτυο, νυκτερινών συνήθως σχολών μηχανικών.

Ανάλογη πορεία ακολούθησε και ο τρίτος και νεότερος κλάδος των αξιωματικών Ε.Ν., των ασυρματιστών, για την εκπαίδευση των οποίων ιδρύθηκαν πολλές ιδιωτικές σχολές ραδιοτηλεγραφικών. Η αναγνώριση των ιδιωτικών ναυτικών σχολών όλων των ειδικοτήτων γινόταν σύμφωνα με το Διάταγμα της 6/8/1927 και η εποπτεία τους περιήλθε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας που ιδρύθηκε το 1936.

Στο σημείο αυτό έχει θέση και ο από το 1954 καθιερωθείς θεσμός των Ναυτικών Γυμνασίων. Με το Νόμο 3085/1954 ιδρύθηκε το Ναυτικό Γυμνάσιο Οινουσσών, με την αιτιολογία ότι οι μαθητές του εκεί κοινού Γυμνασίου, οι οποίοι σχεδόν στο σύνολό τους ακολουθούσαν το ναυτικό επάγγελμα, σκόπιμο θα ήταν να διδάσκονται στις τρεις τελευταίες τάξεις τις βασικές ναυτικές γνώσεις που θα τους ετοίμαζαν για τη σταδιοδρομία τους. Η ευμενής για την εποχή της απήχηση της καινοτομίας αυτής φάνηκε τόσο από την ακολουθήσασα σύσταση Ναυτικού Γυμνασίου στην Ιθάκη και Γυμνασίων ναυτικής κατευθύνσεως στη Χίο, Άνδρο και Γαλαξίδι, όσο και από την ίδρυση τεσσάρων ιδιωτικών ναυτικών Γυμνασίων.

Μπροστά σ' αυτό το μωσαϊκό των ναυτικών σχολών και σχολείων και μπροστά στις δίκαιες αξιώσεις της ελληνικής ναυτιλίας που βάδιζε πλησίον στην κατάκτηση των παγκόσμιων πρωτείων, ορθώθηκε επιτακτική η ανάγκη ενός σοβαρού κρατικού συστήματος ναυτικής παιδείας. Τότε η συνεργασία του ΥΕΝ και του εφοπλισμού, στην οποία ο ρόλος των «Ναυτικών Χρονικών» και του εκδότη τους Δημητρίου Κωτάκη έτυχε γενικής αναγνώρισης, έθεσε τις βάσεις ενός μεγαλόπνοου σχεδίου δημιουργίας δημόσιων ναυτικών σχολών ικανών ν' ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις.

Με το Νόμο 603 του 1948 συνιστάται το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσως με υποχρεωτικές εισφορές των ελληνικών εμπορικών πλοίων και με το Νόμο 1864 του 1951 διατίθενται τα κεφάλαια του ΔΟΚΠ για την ανέγερση δημόσιων σχολών Ε.Ν. Το 1956 στα νεόδμητα κτίρια του Ασπροπύργου αρχίζει η λειτουργία των Σχολών πλοιάρχων και μηχανικών με σπουδαστές απόφοιτους Γυμνασίου (Λυκείου) και διετή ή τριετή φοίτηση εσωτερικής ενδαιίτησης. Και ακολουθεί μια δεκαετία δημιουργικού μόχθου στο διάστημα της οποίας στήθηκε το σύγχρονο οικοδόμημα των δημόσιων σχολών Εμπ. Ναυτικού.

Το 1956 η Σχολή της Ύδρας προσαρμόζεται στο νέο πρόγραμμα και τον ίδιο χρόνο ιδρύεται η Σχολή της Κύμης. Το 1957 προστίθεται Σχολή Ασυρματιστών στον Ασπρόπυργο και το 1960 εγκαινιάζεται η Σχολή της Σύρου. Το 1963 με δωρεά του εφοπλιστή Νιάρχου ιδρύεται η Σχολή Μηχανικών στον Σκαρामαγκά, το 1965 με προσφορά των Οινουσιών εφοπλιστών η Σχολή Οινουσσών και το 1966 με δωρεά των εφοπλιστών Χανδρή και Καρά η Σχολή Μηχανικών Χίου. Το 1966 ιδρύεται η Σχολή Μηχανικών Μακεδονίας που ύστερα από προσωρινή εγκατάσταση στη Θεσ/νίκη μεταφέρθηκε το 1973 στα νεόδμητα κτίριά της στη Ν. Μχανιώνα, συμπληρωθείσα το 1975 με Σχολή Πλοιάρχων. Το 1966 ιδρύεται η Σχολή Κεφαλληνίας, η οποία με δωρεά του εφοπλιστή Βεργωτή λειτουργήσε από το 1975 στο Αργοςτόλι. Το 1967 ιδρύεται Σχολή Μηχανικών στα Χανιά, που το 1971 μεταφέρθηκε στα ιδιόκτητα κτίριά της στη Σούδα, συμπληρωθείσα με Σχολή Πλοιάρχων. Το 1968 ιδρύεται στην Πρέβεζα Σχολή εκπαίδευσης πληρωμάτων που αργότερα λειτουργήσε ως Σχολή Ασυρματιστών και τελικά ως Σχολή Πλοιάρχων. Το 1970 ιδρύεται με δωρεά του εφοπλιστή Ανδρεάδη η Σχολή Μηχανικών Ελευσίνας.

Όπως ήταν επόμενο, η λειτουργία ενός τόσο εκτεταμένου δικτύου δημόσιων ναυτικών σχολών είχε σαν συνέπεια το μαρασμό και την εξαφάνιση των ιδιωτικών σχολείων και φροντιστηρίων, ενώ έφερε στην επιφάνεια και το βασικό πρόβλημα της διφυούς προέλευσης των αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού (σχολών και «πλήρης»). Τα θέματα όμως αυτά, όπως και τα θέματα του αριθμού, της οργάνωσης και της γεωγραφικής κατανομής των Σχολών δεν αποτελούν αντικείμενο της ιστορικής αναδρομής που επιχειρεί αυτό το άρθρο.

Τμήμα όμως της ιστορίας αυτής αποτελούν αναμφίβολα τα δύο ακόλουθα βασικά οργανωτικά θέματα: Πρώτον, η ένταξη των Σχολών Ε.Ν. στην ανώτερη βαθμίδα της παιδείας που τις αναβάθμισε σε Ανώτερες Δημόσιες Σχολές (ΑΔΣΕΝ) δικαιώνοντας τη φήμη και την αναγνώριση της προσφοράς τους και εκπληρώνοντας ένα παλαιό και επόμενο αίτημα του ναυτικού κόσμου. Και δεύτερον, η με την εφοπλιστική συμπράσταση εφαρμογή του συστήματος της εναλλακτικής εκπαίδευσης (sandwich course), το οποίο με τα εναλλασσόμενα εξάμηνα φοίτησης στη Σχολή και θαλάσσιας υπηρεσίας, αφενός μεν συμβάλλει στην αμεσότερη θεμελίωση των θεωρητικών γνώσεων και αφετέρου περιορίζει σημαντικά τον κίνδυνο των διαρροών λόγω αδυναμίας προσαρμογής στο ναυτικό επάγγελμα.

Δεν είναι δυνατό να κλείσουμε την εξιστόρησή μας χωρίς ν' αναφερθούμε με έμφαση στο επίτευγμα που τα τελευταία χρόνια σημάδεψε την κρατική ναυτεκπαιδευτική αποστολή. Πρόκειται για το θεσμό της επιμόρφωσης και μετεκπαίδευσης των στελεχών του Ε.Ν. Η συναίσθηση πως δεν μπορεί να καυχηθεί για συνέπεια ένα σύστημα που απαιτεί εξετάσεις για την απόκτηση των προαγωγικών διπλωμάτων χωρίς να παρέχει τα μέσα για την προς τούτο κατάρτιση, οδήγησε από το 1963 στην απόφαση ίδρυσης μετεκπαιδευτικού κέντρου. Ξεκίνησε πρώτα με την ειδική επιμόρφωση (ναυτικά ηλεκτρονικά όργανα, σωσίβια και πυροσβεστικά μέσα) και ολοκληρώθηκε με την ίδρυση του Κέντρου Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπ. Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ). Θεομοθετήθηκε το 1965 ως Σχολή γενικής επιμόρφωσης και άρχισε τη λειτουργία του το 1974 με στόχο τη συμπλήρωση των σπουδών των υποψηφίων πλοιάρχων και μηχανικών Α' τάξης και την απόκτηση του διπλώματός τους χωρίς τη μεσολάβηση της παλιάς εξεταστικής διαδικασίας. Έκτοτε προχώρησε σταδιακά στην επέκταση του συστήματος σε όλους τους βαθμούς των αξιωματικών Ε.Ν. και εξελίσσεται σήμερα σ' έναν τεράστιο οργανισμό που αποτελεί το ανώτερο στάδιο της ναυτεκπαιδευτικής ιεραρχίας και παρέχει επιπλέον όλες τις δυνατότητες για περαιτέρω αναβάθμιση του επιπέδου των σπουδών της ναυτικής επιστήμης.



Είναι γνωστό στους παροικούντες «τη ναυτιλιακή Ιερουσαλήμ», τον Πειραιά και όχι μόνο, ότι το εκρηκτικότερο πρόβλημα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στις μέρες μας είναι αυτό της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου, με προεκτάσεις που δημιουργούν ασφυκτικές παρενέργειες ανεργιακής χιονοστιβάδας εις βάρος των ναυτικών μας.

του βουλευτή της ΝΔ
Α' Πειραιά
ΓΙΩΡΓΟΥ ΚΑΛΟΥ

Ετσι, για να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις ενός σκληρού και άκρως απαιτητικού διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος και να διατηρήσει τον επιθυμητό πρωταγωνιστικό της ρόλο, η ελληνική ναυτική οικογένεια θα πρέπει να στρέψει γρήγορα την προσοχή της στη βελτίωση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που διέθετε πάντοτε, απέναντι στους ανταγωνιστές της, με πρώτο την ναυτική εκπαίδευση όλων των βαθμίδων.

Η παράταση του πολλαπλά αδύναμου σημερινού συστήματος εκπαίδευσης αλλά και μετεκπαίδευσης των Ελλήνων ναυτικών κάθε άλλο παρά εγγυάται την αξιοπιστία και την ανταγωνιστικότητά των. Είναι επιεικώς απαράδεκτη η κατάσταση να ομφαλοσκοπεί το ΥΕΝ μήνες τώρα, για ένα θέμα στο οποίο, επιτέλους, συμφωνούν αποφασιστικά και η εργοδοσία και οι ναυτεργατικές ενώσεις. Και είναι έξω από κάθε λογική το νέο θεσμικό πλαίσιο, το οποίο όλοι αναμένουν με εύλογο ενδιαφέρον, να μεταφέρεται με βραδύτατους ρυθμούς από γραφείο σε γραφείο του ΥΕΝ, να κατατίθεται και να επανακατατίθεται στη Βουλή, να αναγγέλλεται και να πολυδιαφημίζεται αλλά να μη... βρίσκει το δρόμο του ακόμα!

Συμφωνούμε όλοι, κατ' αρχάς, κυβέρνηση και κόμματα ότι είναι ανάγκη οι μεταρρυθμίσεις που θα γίνουν να οδηγούν σε σταθερή διαδικασία αναβάθμισης τις ΑΣΔΕΝ αλλά και τα ΔΛΕΝ και το ΚΕΣΕΝ, με τελικό στόχο το παραγόμενο ναυτεργατικό δυναμικό μας να είναι δυνατό να ανταποκρίνεται πλήρως στις σύγχρονες εξελίξεις και τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης STCW, όπως αυτή αναθεωρήθηκε το 1995.

Ο εκσυγχρονισμός, όμως, της εκπαι-

δευτικής λειτουργίας σε προπτυχιακό αλλά και μεταπτυχιακό επίπεδο δεν απαιτεί μόνον αναβαθμισμένο και σωστά επιλεγμένο εκπαιδευτικό προσωπικό. Απαιτεί πρωτίστως αλλαγές στα εκπαιδευτικά προγράμματα, τους κανονισμούς λειτουργίας των σχολών αλλά και τα βοηθήματα εκπαίδευσης, συγγράμματα, εργαστήρια κ.λπ. τα οποία σήμερα θυμίζουν άλλες εποχές, άλλων αναγκών... και είναι απαράδεκτα αντιτεχνοκρατικά και υποβαθμισμένα.

Επίσης, δεν είναι μόνον ο τρόπος εισαγωγής στις ΑΣΔΕΝ ο οποίος με την αλλαγή του - εισαγωγή μέσω των Γενικών Εξετάσεων του Υπουργείου Παιδείας - θα είναι σε θέση να αναβαθμίσει στο επίπεδο της Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης το σημερινό σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης. Πέρα από τις... φανταχτερές αλλαγές ονομασίας των ιδρυμάτων εκπαίδευσης που κυοφορούνται, επιβάλλεται να εγκαθιδρυθεί ένα νέο, καθαρό, τεχνοκρατικό πνεύμα και αντίληψη, που θα διαπνέουν όλες τις προτεινόμενες αλλαγές στο υπό συζήτηση σχετικό σχέδιο νόμου, με σεβασμό στις προτάσεις της Ε.Ε., της ΠΙΝΟ και του Ναυτικού Επιμελητηρίου.

Τέλος, οφείλουμε ιδιαίτερη προσοχή στο μέλλον της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης, των sandwich courses. Τα εξάμηνα εκπαιδευτικά ταξίδια των δοκίμων αξιωματικών του εμπορικού μας στόλου κινδυνεύουν, όχι εξαιτίας του υψηλού τους κόστους που το πληρώνει ο εφοπλιστής και με προτεινόμενο συγχρηματοδότη το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο. Κινδυνεύουν, όμως, από την ίδια τη συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία πλοίου, από τη νέα, επικίνδυνη πτώχευση του εθνικού υπολογίου... Τα ακούει αυτά το ΥΕΝ; Και αν ναι τι κάνει σήμερα;

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Προς ένα νέο θεσμικό πλαίσιο



PUBLICATIONS & PRESS S.A.

4, DIMOSTHENOUS POURI STREET 185 35, PIRAEUS - GREECE TEL.: 4227307-9, FAX: 4227257



SHIP'S EQUIPMENT AND SPARES INDEX

1.500 pages, 20.000 companies, 3.250 products / services
in 2.900 ports / towns.

Fully updated with new companies, products and services, including
changes of names, phones, fax, etc.

Price of Volume: DRS. 35.000

NOW ON A CD-ROM

A contemporary, easy to use CD-ROM under the friendly environment of
WINDOWS 95, WINDOWS 3.1, WINDOWS 3.11. It gives the user immediate
access to the whole material of the new book through multiple advanced
queries supporting printing and on-line help in all movements.

Price of CD - ROM: DRS. 65.000



MAIN MENU SCREEN

LIST OF COMPANIES

Three options are available:

- "Alphabetically": Alphabetical list of all companies registered.
- "By Country": Alphabetical list of all companies located at a selected Country.
- "By City": Alphabetical list of all companies located at a selected City.

EQUIPMENT - SERVICES

Two options are available:

- "Categories": Alphabetical list of the Equipment / Services Categories, with links to all companies associated with the selected Category.
- "Equipment / Services": Alphabetical list of the Equipment / Services registered

WORLD ATLAS

Alphabetical list of all Countries and Cities registered and their international Dialing Codes.

MULTIPLE QUERIES

Three options are available:

- "Query": Search by Country, City, Category etc. Or a combination of these fields.
- "Advanced Query": By typing in the "Equipment/Services" fields any text the query proceeds to search the Data Base for associations. The headers "Containing text" or "Not containing text" above the "Equipment/Services" fields and the operators "Match case", "Whole word" allow you to customise your search.

"Query Result": Upon completion of the query the "Query Result" screen automatically appears. All companies are listed in alphabetical order, and a list of print options is offered.



SPECIAL OFFER

The book together with the CD-ROM at the price of DRS. 50.000

For more information Tel: 4227307/8/9, Fax: 4227257

ORDER FORM

TO: PUBLICATIONS AND PRESS S.A.

4, DIMOSTHENOUS POURI STREET 185 35 PIRAEUS - TEL: 4227307-9, FAX: 4227257

- ☐ ONLY THE BOOK AT THE PRICE OF DRS. 35.000
- ☐ ONLY THE CD-ROM AT THE PRICE OF DRS. 65.000
- ☐ BOOK AND CD-ROM AT THE DISCOUNT PRICE OF DRS. 50.000

COMPANY: _____

ADDRESS: _____

TEL: _____

FAX: _____

NAME: _____

SIGNATURE: _____

DATE: _____

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ:

Τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» αποκαλύπτουν όλο το νομοσχέδιο

Προς την ίδρυση «Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού» που θα ανήκουν στην τριτοβάθμια εκπαίδευση... πλέει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με το νομοσχέδιο που κατατίθεται στη Βουλή.

Αποστολή των Ακαδημιών (με την κατάργηση των Ανώτερων Δημ. Σχολών Εμπορικού Ναυτικού) θα είναι η δημιουργία αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού πλήρως καταρτισμένων με ολοκληρωμένη θεωρητική και πρακτική γνώση του αντικειμένου τους. Ακόμα η εξειδίκευση αυτών, βασισμένη στις οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις στο χώρο της ναυτιλίας.

Σύμφωνα με το άρθρο 4 Ακαδημίες θα λειτουργήσουν:

- Στον Ασπρόπυργο (πλοίαρχοι και μηχανικοί)
- Στη Νέα Μχανιώνα (πλοίαρχοι και μηχανικοί)
- Στα Χανιά (πλοίαρχοι και μηχανικοί)
- Στην Ύδρα (πλοίαρχοι)
- Στην Κύμη (πλοίαρχοι)
- Στη Σύρο (πλοίαρχοι)
- Στη Χίο (μηχανικοί)
- Στις Οινούσες (πλοίαρχοι)
- Στο Αργοστόλι (πλοίαρχοι)
- Στην Πρέβεζα (πλοίαρχοι)

Σε κάθε Ακαδημία για την υποστήριξη του εκπαιδευτικού έργου θα λειτουργεί υπηρεσία διοικητικής μέριμνας που θα περιλαμβάνει:

1. Γραμματεία Ακαδημίας
2. Γραμματεία Σχολών
3. Γραφείο εκδόσεων και βιβλιοθήκης
4. Γραφείο σπουδαστικής μέριμνας

ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ - ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΔΙΑΘΡΩΣΗ

Ο υπό ελληνική σημαία Εμπορικός Στόλος κατέχει σήμερα την 1η θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση και αποτελεί ποσοστό που αγγίζει το 50% του συνόλου του εμπορικού της στόλου. Το εξαιρετικά υψηλό μέγεθος της ελληνικής ναυτιλίας μπορεί να λεχθεί ανεπιφύλακτα ότι κατά μείζονα λόγο οφείλεται στο ανθρώπινο δυναμικό που τη στελεκώνει, σε συνδυασμό με τη μακροχρόνια ελ-

ληνική ναυτική παράδοση και τις εξαιρετικές ικανότητες που αποδεικνύουν στην πράξη οι Έλληνες ναυτικοί. Πλην όμως η σύγχρονη τεχνολογία στα πλοία απαιτεί ειδικές επαγγελματικές γνώσεις που αποκτώνται μόνο με συνεχή και συστηματική κατάρτιση. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είναι ο συντονιστής και αποκλειστικός υπεύθυνος φορέας για την παροχή ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης στην Ελλάδα, με αρμόδια Υπηρεσία τη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών.

Το γεγονός ότι το ΥΕΝ είναι ο συντονιστής αλλά και ο αποκλειστικός υπεύθυνος φορέας για την παροχή ναυτικής επαγγελματικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα υπογραμμίζει το νευραλγικό του ρόλο στη μακροχρόνια προσπάθεια της ελληνικής Ναυτιλίας προκειμένου να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις των επερχόμενων ετών.

Η σημερινή διάρθρωση του συστήματος της ναυτικής εκπαίδευσης είναι η ακόλουθη:

ΔΗΜΟΣΙΑ ΚΑΙ ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΛΥΚΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ (ΔΛΕΝ-ΙΛΕΝ)

Στα ΔΛΕΝ και ΙΛΕΝ παρέχεται η πρώτη βασική εκπαίδευση στους νέους που θέλουν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα. Στα λύκεια αυτά εισάγονται νέοι και νέες που έχουν τελειώσει την υποχρεωτική εννεατή βασική εκπαίδευση. Στα ναυτικά λύκεια διδάσκονται εκτός από τα βασικά μαθήματα γενικής μόρφωσης, που διδάσκονται στα λύκεια αρμοδιότητας Υπουργείου Παιδείας, επιπλέον ειδικά μαθήματα που έχουν σχέση με την ειδικότητά τους.

ΑΝΩΤΕΡΕΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΧΟΛΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Στις ΑΔΣΕΝ παρέχεται επαγγελματική κατάρτιση για ειδικευμένες θέσεις εργασίας στα επαγγέλματα του Πλοίαρχου και Μηχανικού Ε.Ν. Στις σχολές αυτές εισάγονται χωρίς εξετάσεις με βασικό κριτήριο το βαθμό του απολυτηρίου του Λυκείου νέες και νέοι ηλικίας 18-25 ετών. Στις εγκαταστάσεις των σχολών παρέχεται στους σπουδαστές η απαραίτητη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν στις σύνθετες απαιτήσεις του ναυτικού επαγγέλματος.

Ειδικότερα με το σύστημα της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης μεταξύ σχολής και πλοίου που καθιερώθηκε από το εκπαιδευτικό έτος 1989-90, οι σπουδαστές υποχρεούνται να παρακολουθήσουν κατευθυνόμενη πρακτική εκπαίδευση πάνω σε εμπορικά πλοία συνολικής διάρ-

Ρότα προς τις «Ακαδημίες»

κειας 12 μηνών. Οι απόφοιτοι των σχολών αποκτούν το δίπλωμα του πλοίαρχου ή μηχανικού Ε.Ν. Γ' τάξεως που τους επιτρέπει να εργαστούν σε ανάλογες θέσεις στα πλοία.

ΚΕΣΕΝ

Στα ΚΕΣΕΝ παρέχεται η αναγκαία επαγγελματική κατάρτιση - επιμόρφωση σε αξιωματικούς του ΕΝ προκειμένου να αποκτήσουν προσόντα υψηλότερου επιπέδου και να βελτιώσουν ιεραρχικά τη θέση τους στο πλοίο.

Στα ΚΕΣΕΝ/Π-Μ επιμορφώνονται Πλοίαρχοι και Μηχανικοί Εμπορικού Ναυτικού οι οποίοι μετά από εξετάσεις παίρνουν το δίπλωμα Α' και Β' τάξης Πλοίαρχου και Μηχανικού Ε.Ν. Επίσης στα ΚΕΣΕΝ λειτουργούν διάφορα ειδικά σχολεία, στα οποία παρέχεται η αναγκαία εκπαίδευση ώστε οι ναυτικοί να ανταποκρίνονται καλύτερα στις απαιτήσεις λειτουργίας πλοίων ειδικού τύπου (πετρελαιοφόρα, χημικά δεξαμενόπλοια) ή πλοίων που διαθέτουν ειδικό εξοπλισμό (π.χ. radar - αγρα κ.λπ.).

Η ναυτική εκπαίδευση είναι εναρμονισμένη με τα διεθνή πρότυπα:

Τον Ιούλιο του 1995 η Διεθνής Σύμβαση για τα ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών STCW 1978 συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε. Η αναθεωρημένη STCW υπεγράφη από τη χώρα μας και αποτελεί σημαντική εξέλιξη σε ό,τι αφορά την πρόοδο στον τομέα της ασφάλειας ναυσιπλοΐας δεδομένου ότι η επαγγελματική ικανότητα των ναυτικών αποτελεί πρωταρχικό παράγοντα για την ασφάλειά και ικανοποιητική λειτουργία των πλοίων.

Η τροποποιημένη ΔΣ. STCW θεσπίζει ένα πακέτο μέτρων τα οποία έχουν στόχο να καλύψουν τα κενά της αρχικής Σύμβασης και να προάγουν διεθνώς το επίπεδο των ναυτικών.

Στο πλαίσιο αυτό αναπτύσσονται τρεις σημαντικές ενότητες:

- Ομοιομορφία στα πρότυπα ικανότητας: Καθιερώνονται για πρώτη φορά κοινά πρότυπα για την πιστοποίηση της ικανότητας των ναυτικών. Στην αναθεωρημένη Σύμβαση περιέχονται συγκεκριμένα κριτήρια που καθορίζουν το απαιτούμενο επίπεδο των γνώσεων καθώς και αξιολόγηση της επαγγελματικής ικανότητας των ναυτικών για την απόκτηση πιστοποιητικών προσωπικού καταστρώματος, μηχανής και ραδιοεπικοινωνιών.
- Μέτρα εξασφάλισης εφαρμογής της ΔΣ από τα Κράτη - Μέλη: Τα Κράτη - Μέλη αποδεικνύοντας έμπρακτα την εναρμόνιση της ναυτικής εκπαίδευσής τους με τα προβλεπόμενα στη ΔΣ STCW θα υποβάλουν αναλυτική αναφορά στον IMO, η οποία θα περιέχει:
 - ♦ Νομοθετικά και Διοικητικά Μέτρα που ελήφθησαν για την εφαρμογή της ΔΣ
 - ♦ Λεπτομέρειες για τα εκπαιδευτικά προγράμματα
 - ♦ Λεπτομέρειες για τις μεθόδους αξιολόγησης των εκπαιδευομένων σε εθνικό επίπεδο.
 - Ευθύνη για τις εφοπιστικές εταιρείες: σε ό,τι αφορά την εξασφάλιση ότι οι ναυτολογούμενοι στα πλοία τους διαθέτουν τα προβλεπόμενα προσόντα και επιπλέον ακολουθούν πρόγραμμα εξοικείωσης στο συγκεκριμένο πλοίο.

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Η Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση είναι ενταγμένη στο Λειτουργικό Πρόγραμμα Εκπ/σης και Αρχικής Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ε.Π.Ε.Α.Ε.Κ) καθώς επίσης στο Λειτουργικό πρόγραμμα Συνεχιζόμενης Κατάρτισης και Προώθησης της Απασχόλησης του Β' ΚΠΣ.

Το Κοινοτικό Πρόγραμμα ΕΠΕΑΕΚ (συνολικού εγκεκριμένου κόστους 20,1 δισ. δρχ.) αφορά την πενταετία 1994-99. Οι δράσεις ναυτικής εκπαίδευσης του ΥΕΝ συγχρηματοδοτούνται από το ΕΚΤ (Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Ταμείο) και ΕΤΠΑ (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης), οι λειτουργικές δαπάνες καθώς και οι δαπάνες κτιριακών εγκαταστάσεων και λειτουργικού εξοπλισμού όλων των σχολών Ε.Ν. (ΑΔΣΕΝ -Δ ΛΕΝ).

Το Λειτουργικό Πρόγραμμα Συνεχιζόμενης Κατάρτισης και Προώθησης της Απασχόλησης (εγκεκριμένου κόστους 5,2 δισ. δρχ.) είναι ανεξάρτητο από το ΕΠΕΑΕΚ και εκτελείται σε ετήσιες αυτοτελείς φάσεις μέχρι το τέλος του 1999. Το πρόγραμμα χρηματοδοτεί τις ενέργειες άτυπης συνεχιζόμενης κατάρτισης στα ΚΕΣΕΝ.

ΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ (ΚΝΕ)

Με σκοπό τη συμβολή στην αντιμετώπιση των πάσης φύσεως αναγκών της Δημόσιας Ναυτικής Εκπαίδευσης έχει συσταθεί με το ΝΔ 99/73 το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης ΚΝΕ. Οι πόροι του ΚΝΕ προέρχονται από:

- Τις εισφορές των Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων και των πλοίων Ελληνικής πλοιοκτησίας συμβεβλημένων ασφαλιστικά με το ΝΑΤ, ανάλογα με τη χωρητικότητά τους.
- Τις επιδοτήσεις των προγραμμάτων Ναυτικής Εκπαίδευσης μέσω των Διαρθρωτικών Ταμείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΚΤ & ΕΤΠΑ).

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο προϋπολογισμός ΚΝΕ καταρτίζεται από τη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του ΥΕΝ ενώ εγκρίνεται από την Υπηρεσία Δημοσιονομικού Ελέγχου του Υπουργείου Οικονομικών. Ο ειδικός αυτός Λογαριασμός ΚΝΕ συμβάλλει με λειτουργικό τρόπο στην κάλυψη των δαπανών της Ναυτικής Εκπαίδευσης.

ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ

Με το νέο νομοσχέδιο από το ΥΕΝ επιδιώκεται ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση της τριτοβάθμιας ναυτικής εκπαίδευσης. Με το μέτρο αυτό ικανοποιείται ένα επείγον αίτημα των καιρών αλλά και των πολύχρονων προσπαθειών και προσδοκιών όλων των φορέων που έχουν σχέση με τη ναυτική εκπαίδευση. Έχει καταστεί σαφές ότι το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο δεν μπορεί να εξυπηρετήσει πλήρως τις σύγχρονες ανάγκες της ναυτικής εκπαίδευσης όπως αυτές έχουν διαμορφωθεί από τις τεχνολογικές, οικονομικές, κοινωνικές και εκπαιδευτικές συνθήκες.

Οι Ακαδημίες αυτές αποκτούν για πρώτη φορά συγκεκριμένο, σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο οργάνωσης και λειτουργίας με τη δημιουργία συλλογικών και ατομικών οργάνων διοίκησης όπως Συμβούλιο Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στη βελτίωση των συνθηκών σπουδών και διαβίωσης των σπουδαστών στις ΑΕΝ.

Εμπορικού Ναυτικού»

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Οργάνωση και λειτουργία της δημόσιας τριτοβάθμιας ναυτικής εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 1

Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.)

Ιδρύονται Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.), οι οποίες ανήκουν στην τριτοβάθμια εκπαίδευση. Οι Α.Ε.Ν. είναι περιφερειακές υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και διοικούνται στο πλαίσιο του νόμου αυτού και του Εσωτερικού Κανονισμού τους.

ΑΡΘΡΟ 2

Αποστολή

Οι Α.Ε.Ν. έχουν ως αποστολή:

α) Τη δημιουργία αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού πλήρως καταρτισμένων με ολοκληρωμένη θεωρητική και πρακτική γνώση του αντικείμενου τους καθώς και την εξειδίκευση αυτών, βασισμένη στις οικονομικές και τεχνολογικές εξελίξεις στο χώρο της ναυτιλίας.

β) Την κατάρτιση υπευθύνων πολιτικών, ικανών να συνεισφέρουν, ως στελέχη της εμπορικής ναυτιλίας, στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη της χώρας και τη διαπαιδαγώγησή τους σε ό,τι αφορά τις νομικές, ηθικές και επαγγελματικές υποχρεώσεις κατά την άσκηση των καθηκόντων τους και περαιτέρω τη διοίκηση του πληρώματος.

γ) Τη διατήρηση στενής και αμοιβαίας σχέσης με τους ναυτιλιακούς και άλλους συναφείς οικονομικούς φορείς της χώρας.

δ) Τη συνεργασία μεταξύ τους και με άλλα τριτοβάθμια εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας και του εξωτερικού, καθώς και με φορείς του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, για την επίτευξη του σκοπού τους.

ε) Τη συμμετοχή τους σε προγράμματα εφαρμογής και ανάπτυξης της ναυτικής τεχνολογίας, της διοίκησης και της εκμετάλλευσης του πλοίου.

στ) Τη συμβολή τους στον προσανατολισμό των νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

ζ) Την ενημέρωση της κοινής γνώσης για το σκοπό λειτουργίας τους και τη γενικότερη αποστολή τους.

ΑΡΘΡΟ 3

Μέλη των Α.Ε.Ν.

1. Τα μέλη των Α.Ε.Ν. διακρίνονται σε τακτικά και έκτακτα.

α) Τακτικά είναι τα μέλη του εκπαιδευτικού προσωπικού (Ε.Π.), του διοικητικού προσωπικού (Δ.Π.), του ειδικού τεχνικού προσωπικού (Ε.Τ.Π.) και οι σπουδαστές.

β) Έκτακτα μέλη είναι οι Εκπαιδευτικοί Συνεργάτες, οι Επισκέπτες Καθηγητές και εκείνα τα μέλη του προηγούμενου εδαφίου, εκτός των σπουδαστών, που απασχολούνται στις Α.Ε.Ν. με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου.

2. Όλα τα μέλη των Α.Ε.Ν.:

α) Έχουν υποχρέωση:

ι) Να συμβάλλουν στην εκπλήρωση της αποστολής των Α.Ε.Ν. και να ενεργούν κατά τρόπο που να μην εμποδίζεται κανείς στην άσκηση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του.

ii) Να συμπεριφέρονται για την ομαλή λειτουργία των Α.Ε.Ν., σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού και του Εσωτερικού Κανονισμού. Απαλλαγή τους από την υποχρέωση ανάληψης αξιώματος ή συμμετοχής σε συλλογικά όργανα δικαιολογείται μόνον αν υπάρχει σοβαρός λόγος σχετικός με την υπηρεσία ή την κατάσταση της υγείας τους, για τον οποίο αποφαινεται το Συμβούλιο της Α.Ε.Ν.

β) Έχουν δικαίωμα:

ι) Να χρησιμοποιούν τις εγκαταστάσεις και τα μέσα με τα οποία είναι εξοπλισμένες οι Α.Ε.Ν., σύμφωνα με τον Εσωτερικό Κανονισμό και τις αποφάσεις των αρμοδίων οργάνων τους.

ii) Να εκφράζονται ατομικά ή συλλογικά και να εκπληρώνουν τις διδακτικές ή άλλες υποχρεώσεις τους ελεύθερα, στο πλαίσιο των αρχών και των κανόνων που διέπουν τη λειτουργία των Α.Ε.Ν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ - ΙΔΡΥΣΗ - ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ Α.Ε.Ν.

ΑΡΘΡΟ 4

Ίδρυση Α.Ε.Ν.

1. Οι Α.Ε.Ν. που ιδρύονται με τις αντίστοιχες Σχολές είναι οι ακόλουθες:

Α' Α.Ε.Ν. Αττικής, με έδρα τον Ασπρόπυργο

α) Σχολή Πλοιάρχων

β) Σχολή Μηχανικών

Β' Α.Ε.Ν. Μακεδονίας, με έδρα τη Νέα Μηχανιώνα

α) Σχολή Πλοιάρχων

β) Σχολή Μηχανικών

Γ' Α.Ε.Ν. Κρήτης με έδρα τα Χανιά

α) Σχολή Πλοιάρχων

β) Σχολή Μηχανικών

Δ' Α.Ε.Ν. Πειραιά, με έδρα την Ύδρα

Σχολή Πλοιάρχων

Ε' Α.Ε.Ν. Εύβοιας, με έδρα την Κύμη

Σχολή Πλοιάρχων

ΣΤ' Α.Ε.Ν. Κυκλάδων, με έδρα τη Σύρο

Σχολή Πλοιάρχων

Ζ' Α.Ε.Ν. Αιγαίου Ι, με έδρα τη Χίο

Σχολή Μηχανικών

Η' Α.Ε.Ν. Αιγαίου ΙΙ, με έδρα τις Οινούσες

Σχολή Πλοιάρχων

Θ' Α.Ε.Ν. Ιονίων Νήσων, με έδρα το Αργοστόλι

Σχολή Πλοιάρχων

Ι' Α.Ε.Ν. Ηπείρου, με έδρα την Πρέβεζα

Σχολή Πλοιάρχων

2. Σε κάθε Σχολή για διευκόλυνση της εκπαιδευτικής διαδικασίας δημιουργούνται τμήματα ανάλογα με τον αριθμό των σπουδαστών σε κάθε εξάμηνο, όπως ειδικότερα ορίζει ο Εσωτερικός Κανονισμός.

3. Η ρύθμιση θεμάτων ίδρυσης, κατάργησης, συγχώνευσης Α.Ε.Ν. ή Σχολών, η σύσταση των αναγκαίων θέσεων του προσωπικού τους και η διαδικασία και προϋποθέσεις κατανομής και ένταξης του προσωπικού στην ίδια ή άλλη Α.Ε.Ν. σε περίπτωση συγχώνευσης ή κατάργησης Σχολών ή Α.Ε.Ν. καθορίζονται με Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομικών ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου Ναυτικής Εκπαίδευσης και κατά περίπτωση των οικείων Α.Ε.Ν. Με ίδια διαδικασία ρυθμίζονται στις περιπτώσεις αυτές και για το μεταβατικό διάστημα, θέματα που αφορούν την οργάνωση και λειτουργία των Α.Ε.Ν. ή των Σχολών καθώς και θέματα που αναφέρονται στους σπουδαστές τους.

4. Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου εφαρμόζονται αναλόγως και για τη μετατροπή Α.Ε.Ν. σε παράρτημα. Παράρτημα είναι εκπαιδευτική μονάδα, που η έδρα της είναι διαφορετική από έδρα Α.Ε.Ν. και υπάγεται διοικητικά και εκπαιδευτικά στην πλησιέστερη Α.Ε.Ν., στην οποία και ανήκει το σύνολο του προσωπικού της. Τα θέματα οργάνωσης και λειτουργίας και το εκπαιδευτικό έργο των παραρτημάτων καθορίζονται με απόφαση του υπουργού και με τον Εσωτερικό Κανονισμό.

5. Κατά την ίδρυση Α.Ε.Ν. λαμβάνονται υπόψη ιδίως οι ανάγκες της εμπορικής ναυτιλίας, η δυνατότητα απορρόφησης των αποφοίτων στην αγορά εργασίας καθώς και η δυνατότητα εκπαίδευσης από αυτές.

ΑΡΘΡΟ 5

Υπηρεσίες Διοικητικής Μέριμνας

1. Σε κάθε Α.Ε.Ν. για την παροχή υποστήριξης του εκπαιδευτικού έργου λειτουργεί Υπηρεσία Διοικητικής Μέριμνας, η οποία περιλαμβάνει:

- α) Γραμματεία Α.Ε.Ν.
- β) Γραμματείες Σχολών
- γ) Γραφείο εκδόσεων και βιβλιοθήκης
- δ) Γραφείο σπουδαστικής μέριμνας

2) Η εσωτερική διάρθρωση της Υπηρεσίας Διοικητικής Μέριμνας, η οργάνωση και λειτουργία της, η δημιουργία νέων γραφείων ή άλλων υπηρεσιών της ως και οι διαδικασίες στελέχωσής της καθορίζονται στον Εσωτερικό Κανονισμό των Α.Ε.Ν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ - ΔΙΟΙΚΗΣΗ - ΟΡΓΑΝΑ

ΑΡΘΡΟ 6

Όργανα διοίκησης της Α.Ε.Ν.

1. Τα όργανα διοίκησης της Α.Ε.Ν. είναι το Συμβούλιο Α.Ε.Ν., ο Διοικητής και ο Υποδιοικητής.

2. Το Συμβούλιο Α.Ε.Ν. απαρτίζεται από το Διοικητή, ως Πρόεδρο, τον Υποδιοικητή, το Διευθυντή και Αναπληρωτή Διευθυντή από κάθε Σχολή, έναν εκπρόσωπο του τακτικού Ε.Π. από κάθε Σχολή, έναν εκπρόσωπο των σπουδαστών από κάθε Σχολή και έναν εκπρόσωπο του Δ.Π. της Α.Ε.Ν. Ο γραμματέας του Συμβουλίου ορίζεται με απόφαση του Διοικητή. Η θητεία των ανωτέρω εκπροσώπων στο Συμβούλιο είναι για ένα ακαδημαϊκό έτος.

3. Το Συμβούλιο Α.Ε.Ν., πέραν των όσων προβλέπονται σε κατ' ιδίαν διατάξεις, ιδίως:

α) Αποφασίζει για:

1) Τις ανάγκες εκπαιδευτικού εξοπλισμού στις Σχολές, έπειτα από εισήγηση του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου.

2) Τις ανάγκες προκήρυξης θέσεων Ε.Π. και Ε.Τ.Π.

3) Την αναπομπή αποφάσεων του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου.

β) Εισηγείται προς το Διοικητή για:

1) Την εκτέλεση έργων εντός της Α.Ε.Ν.

2) Την οργάνωση των Υπηρεσιών Διοικητικής Μέριμνας

3) Θέματα Κανονισμού Σπουδών και Εσωτερικού Κανονισμού

4) Απονομή ηθικών αμοιβών

5) Την ομαλή και εύρυθμη λειτουργία της Α.Ε.Ν.

γ) Αποφασίζει ή εισηγείται για όσα θέματα παραπέμπονται σ' αυτό από το Διοικητή της Α.Ε.Ν.

4. Το Συμβούλιο συγκαλείται τακτικά μία φορά κάθε εξάμηνο. Εκτάκτως συγκαλείται κατά την κρίση του Προέδρου ή αν ζητηθεί γραπτά από το ένα τρίτο (1/3) του συνόλου των μελών του, προκειμένου να αντιμετωπιστούν έκτακτα ή επείγοντα θέματα.

5. Ο Διοικητής ασκεί τα καθήκοντά του στο πλαίσιο των κείμενων διατάξεων και των αποφάσεων του Υπουργού και έχει, πέραν των όσων προβλέπονται σε κατ' ιδίαν διατάξεις και τις ακόλουθες ιδίως αρμοδιότητες:

α) Προϊσταται των υπηρεσιών και του προσωπικού της Α.Ε.Ν.

β) Συντονίζει και ελέγχει όλες τις δραστηριότητες των Σχολών και των λοιπών υπηρεσιών της Α.Ε.Ν.

γ) Συγκαλεί το Συμβούλιο της Α.Ε.Ν. και προεδρεύει αυτού και δύναται να παρίσταται, οπότε και προεδρεύει, του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου των Σχολών.

δ) Καταρτίζει την ημερήσια διάταξη του Συμβουλίου Α.Ε.Ν.

ε) Μεριμνά για την εκτέλεση των αποφάσεων του Συμβουλίου Α.Ε.Ν.

στ) Υπογράφει τα πτυχία μαζί με το Διευθυντή της Σχολής

ζ) Έχει πειθαρχική δικαιοδοσία σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις

η) Εκφέρει, αν το επιθυμεί, γνώμη προς τον Υπουργό, επί της πρότασης ορισμού διευθυντή Σχολής

θ) Υποβάλλει κάθε χρόνο στην αρμόδια Διεύθυνση του Υ.Ε.Ν. έκθεση πεπραγμένων για το εκπαιδευτικό και διοικητικό έργο της Α.Ε.Ν.

ι) Συντάσσει εκθέσεις υπηρεσιακής κρίσης για τα μέλη Ε.Π. και Ε.Τ.Π., ως δεύτερος αξιολογητής, στο τέλος κάθε ακαδημαϊκού έτους

ια) Συγκροτεί επιτροπές για τη μελέτη και διεκπεραίωση συγκεκριμένων θεμάτων.

ιβ) Υπογράφει την εξερχόμενη αλληλογραφία

6) Το Διοικητή όταν δεν υπάρχει, απουσιάζει ή κωλύεται αναπληρώνει ο Υποδιοικητής. Ο Υποδιοικητής επικουρεί στα καθήκοντά του τον Διοικητή και είναι υπεύθυνος για τα θέματα διοικητικής μέριμνας. Ασκεί ακόμωσα καθήκοντα εκχωρούνται σε αυτόν με διαταγή του Διοικητή.

ΑΡΘΡΟ 7

Όργανα διοίκησης της Σχολής

1. Όργανα διοίκησης της Σχολής είναι το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο, ο Διευθυντής και ο Αναπληρωτής Διευθυντής.

2. Το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο απαρτίζεται από τα τακτικά μέλη Ε.Π. της Σχολής, ανεξαρτήτως άλλης ιδιότητάς τους, έναν εκπρόσωπο του Ε.Τ.Π. της Σχολής και εκπροσώπους των σπουδαστών της Σχολής, που ορίζονται, μαζί με τους αναπληρωτές τους, σε ποσοστό 20% των μελών του τακτικού Ε.Π. Χρήη Προέδρου ασκεί ο Διευθυντής. Το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο ορίζει εκ των μελών του το γραμματέα του για θητεία ενός έτους. Η θητεία των ανωτέρω εκπροσώπων στο Συμβούλιο είναι για ένα ακαδημαϊκό έτος.

Οι Εκπαιδευτικοί Συνεργάτες και οι Επισκέπτες Καθηγητές μπορούν να μετέχουν στις συνεδριάσεις χωρίς δικαίωμα ψήφου.

Το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο, πέραν των όσων προβλέπονται σε κατ' ιδίαν διατάξεις, έχει και τις ακόλουθες ιδίως αρμοδιότητες:

α) Εισηγείται στο Συμβούλιο Α.Ε.Ν. για θέματα σπουδών, διδασκαλίας και εξετάσεων, στο πλαίσιο του Κανονισμού Σπουδών

β) Επεξεργάζεται προτάσεις του εκπαιδευτικού προσωπικού

γ) Εισηγείται στο Συμβούλιο Α.Ε.Ν. για την ανάγκη προκήρυξης θέσεων Ε.Π. και Ε.Τ.Π. και προτείνει τους καταλληλότερους για πρόσληψη σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού

δ) Αποφασίζει για την κατανομή της διδασκαλίας μαθημάτων στα μέλη του Ε.Π. και την κατανομή ωρών διδασκαλίας και αναθέτει καθήκοντα υπεύθυνου εργαστηρίου σε μέλη Ε.Π.

ε) Εισηγείται στο Συμβούλιο Α.Ε.Ν. για τις ανάγκες σε εκπαιδευτικό προσωπικό με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου και προτείνει, μετά τη σχετική προκήρυξη, τους καταλληλότερους για πρόσληψη από το Υ.Ε.Ν.

στ) Προτείνει στον Υπουργό, μέσω του Διοικητή, μέλη από το τακτικό Ε.Π. που υπηρετεί στη Σχολή για τον ορισμό του Διευθυντή αυτής.

ζ) Προτείνει στο Διοικητή τον ορισμό του Αναπληρωτή Διευθυντή της Σχολής.

η) Προτείνει στο Συμβούλιο Α.Ε.Ν. τις ανάγκες σε εκπαιδευτικό εξοπλισμό.

θ) Αποφασίζει ή εισηγείται για όσα εκπαιδευτικά θέματα παραπέμπονται σ' αυτό από το Διοικητή της Α.Ε.Ν.

ι) Έχει όλες τις αρμοδιότητες που προβλέπονται από το νόμο ή τον Εσωτερικό Κανονισμό και τον Κανονισμό Σπουδών για τη Σχολή, εκτός από εκείνες που αναθέτονται ρητώς σε άλλα όργανα.

3. Το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο συγκαλείται κάθε μήνα και εκτάκτως κατά την κρίση του Διευθυντή της Σχολής ή όταν ζητηθεί από το ένα τρίτο (1/3) του συνόλου των μελών του με αίτησή τους, στην οποία αναφέρονται τα θέματα προς συζήτηση.

4. Ο Διευθυντής Σχολής, πέραν των όσων προβλέπονται σε κατ' ιδίαν διατάξεις, έχει και τις ακόλουθες ιδίως αρμοδιότητες:

α) Καταρτίζει την ημερήσια διάταξη του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου, την οποία κοινοποιεί στο Διοικητή της Α.Ε.Ν. και προεδρεύει αυτού.

β) Εισηγείται επί θεμάτων ημερησίου διατάξεως του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου.

γ) Υπογράφει τα πτυχία μαζί με το Διοικητή.

δ) Προϊσταται της Γραμματείας της Σχολής, του Ε.Π. και του Ε.Τ.Π. της Σχολής.

ε) Συντονίζει εκπαιδευτικά θέματα της Σχολής.

στ) Συγκροτεί επιτροπές για τη μελέτη και διεκπεραίωση θεμάτων που έχουν σχέση με τις αρμοδιότητές του.

ζ) Μεριμνά για την εκτέλεση των αποφάσεων του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου.

η) Συντάσσει εκθέσεις υπηρεσιακής κρίσης για τα μέλη Ε.Π. και Ε.Τ.Π., ως πρώτος αξιολογητής, στο τέλος κάθε ακαδημαϊκού έτους.

θ) Ασκεί πειθαρχική εξουσία κατά τις οικείες διατάξεις.

ι) Μεριμνά για την επίλυση των ατομικών και εκπαιδευτικών υποθέσεων των σπουδαστών ή παραπέμπει αυτές στο Εκπαιδευτικό Συμβούλιο.

ια) Τηρεί μητρώα εκπαιδευτικής δραστηριότητας κάθε μέλους του εκπαιδευτικού προσωπικού.

5. Το Διευθυντή της Σχολής όταν δεν υπάρχει, απουσιάζει ή κωλύεται αναπληρώνει ο Αναπληρωτής Διευθυντής Σχολής, ο οποίος επίσης ασκεί καθήκοντα που του ανατίθενται από το Διοικητή μετά από σχετική πρόταση του Διευθυντή Σχολής.

ΑΡΘΡΟ 8

Ανάδειξη και λειτουργία οργάνων

1. Ο Διοικητής και ο Υποδιοικητής είναι ανώτεροι ή ανώτατοι Αξιωματικοί του Λ.Σ. και ορίζονται με απόφαση του Υπουργού.

2. Ο Διευθυντής της Σχολής ορίζεται για τριετή θητεία με απόφαση του Υπουργού, μετά από πρόταση του οικείου Εκπαιδευτικού Συμβουλίου και γνώμη του Διοικητή. Η πρόταση περιλαμβάνει δύο ή τρία από τα τακτικά μέλη του Ε.Π. που υπηρετεί στη Σχολή της Α.Ε.Ν. βαθμίδας Καθηγητή και αν δεν υπάρχει Επίκουρο Καθηγητή, ειδικότητας Πλοιάρχου, προκειμένου περί Σχολής Πλοιάρχων και Μηχανικού προκειμένου περί Σχολής Μηχανικών. Αν δεν υποβληθεί πρόταση ή γνώμη ή αν η πρόταση δεν περιέχει τον ανωτέρω αριθμό μελών Ε.Π., ο ορισμός του Διευθυντή γίνεται και χωρίς τις προϋποθέσεις αυτές.

3. Ο Αναπληρωτής Διευθυντής Σχολής είναι τακτικό μέλος του Ε.Π. της Σχολής, η θητεία του ορίζεται σε ένα ακαδημαϊκό έτος, προτείνεται από το οικείο Εκπαιδευτικό Συμβούλιο και ορίζεται τυπικώς με απόφαση του Διοικητή. Τη σχετική πρόταση μπορεί ο Διοικητής να την αναπέμψει αιτιολογημένα μία και μόνο φορά, χωρίς να δεσμεύεται εκ του λόγου αυτού το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο.

4. α) Οι εκπρόσωποι του Ε.Π. στο Συμβούλιο Α.Ε.Ν. υποδεικνύονται, μαζί με τους αναπληρωτές τους, από το Εκπαιδευτικό Συμβούλιο της Σχολής.

β) Ο εκπρόσωπος του Δ.Π. στο Συμβούλιο Α.Ε.Ν. και ο αναπληρωτής του υποδεικνύονται από το σύνολο του διοικητικού προσωπικού της Α.Ε.Ν., όπως ειδικότερα ορίζει ο Εσωτερικός Κανονισμός. Ο εκπρόσωπος του Ε.Τ.Π. στο Εκπαιδευτικό Συμβούλιο και ο αναπληρωτής του υποδεικνύονται από το σύνολο των μελών του Ε.Τ.Π. της Σχολής, όπως ειδικότερα ορίζει ο Εσωτερικός Κανονισμός. Οι εκπρόσωποι των σπουδαστών στο Συμβούλιο Α.Ε.Ν. και στο Εκπαιδευτικό Συμβούλιο υποδεικνύονται μαζί με τους αναπληρωτές τους από το Διοικητικό Συμβούλιο του οικείου σπουδαστικού συλλόγου.

γ) Οι εκπρόσωποι του Ε.Π., του Ε.Τ.Π. και του Δ.Π. και των σπουδαστών στα συλλογικά όργανα ορίζονται μέσα σε (20) είκοσι μέρες ύστερα από σχετική πρόσκληση του Διοικητή στα αρμόδια κατά περίπτωση όργανα των κατηγοριών αυτών.

δ) Στην περίπτωση που ο αριθμός εκπροσώπων σε συλλογικά όργανα καθορίζεται ως ποσοστιαία αναλογία αριθμητικής δύναμης, τα κλάσματα στρογγυλοποιούνται στην πλησιέστερη μονάδα, ενώ το 0,5 στρογγυλοποιείται στη μεγαλύτερη μονάδα.

ε) Στις συνεδριάσεις των συλλογικών οργάνων συμμετέχουν υποχρεωτικά τα μέλη τους και, χωρίς ψήφο, όσοι κληθούν ειδικά από τον προεδρεύοντα των οργάνων αυτών και για όσο χρόνο κρίνεται από τον προεδρεύοντα αναγκαίο.

στ) Τα συλλογικά όργανα συγκροτούνται και λειτουργούν νόμιμα, έστω και αν δεν έχουν οριστεί, οι εκπρόσωποι των διαφόρων κατηγοριών μελών, εφόσον όμως έχει προηγηθεί εγκαίρως η πρόσκληση του Διοικητή για τον ορισμό τους.

ζ) Τα συλλογικά όργανα ευρίσκονται σε απαρτία όταν παρίστανται τα περισσότερα από τα μέλη τους που έχουν δικαίωμα ψήφου.

η) Οι αποφάσεις λαμβάνονται με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων. Σε περίπτωση ισοψηφίας επικρατεί η άποψη υπέρ της οποίας ψήφισε ο Πρόεδρος του οργάνου.

θ) Τα μέλη των συλλογικών οργάνων ψηφίζουν ελεύθερα και κατά την κρίση τους έχοντας υπόψη μόνο το νόμο, τον Εσωτερικό Κανονισμό και το συμφέρον της Α.Ε.Ν.

ΑΡΘΡΟ 9

Εσωτερικός Κανονισμός

1. Με απόφαση του Υπουργού εγκρίνεται ο Εσωτερικός Κανονισμός των Α.Ε.Ν., με τον οποίο ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με τη διαδικασία ανάδειξης και σύγκλησης και γενικά λειτουργίας των συλλογικών και ατομικών οργάνων των Α.Ε.Ν. ως και τον ορισμό των εκπροσώπων των διαφό-

ρων κατηγοριών στα κάθε φύσης συλλογικά όργανα που προβλέπονται από το νόμο αυτόν.

2. Πέραν αυτών που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο ή στις διατάξεις του παρόντος νόμου, με τον Εσωτερικό Κανονισμό ρυθμίζονται ακόμ-μη θέματα σχετικά με τις θερινές διακοπές, αργίες, εορτολόγιο, ωράριο λειτουργίας των υπηρεσιών και εγκαταστάσεων, εθιμοτυπία και τελετουργία, συγκρότηση από τακτικό προσωπικό διαφόρων επιτροπών-κατά Σχολή για την παρακολούθηση συγκεκριμένων θεμάτων και την υποβολή σχετικών εισηγήσεων στα οικεία διοικητικά όργανα και γενικώς τα θέματα εσωτερικής λειτουργίας των Α.Ε.Ν.

3. Ο Εσωτερικός Κανονισμός μπορεί να εισάγει διαφορετικές ρυθμίσεις για κάποιες Α.Ε.Ν. ή για κατηγορίες Α.Ε.Ν., ανάλογα με ιδιαίτερες συνθήκες λειτουργίας που υπάρχουν.

ΑΡΘΡΟ 10

Συμβούλιο Ναυτικής Εκπαίδευσης

1. Ιδρύεται Συμβούλιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (Σ.Ν.Ε.) που απαρτίζεται από:

α) Το Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου, ως Πρόεδρο, με αναπληρωτή τον Αρχηγό του Λιμενικού Σώματος.

β) Έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων.

γ) Ανά έναν εκπρόσωπο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (Ε.Ε.Ε.), της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων (Ε.Ε.Ε/ ΠΛΟΙΩΝ), του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) και της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας (Π.Ν.Ο.).

δ) Δύο εκπροσώπους εκπαιδευτικού προσωπικού μονάδων ναυτικής εκπαίδευσης, εκ των οποίων ένας τουλάχιστον από Α.Ε.Ν.

ε) Έναν εκπρόσωπο σπουδαστών Α.Ε.Ν.

Στο Σ.Ν.Ε. παρίσταται ο Διευθυντής Ναυτικής Εκπαίδευσης του Υπουργείου με τους αρμόδιους εισηγητές, χωρίς δικαίωμα ψήφου.

Η συγκρότηση του Σ.Ν.Ε. γίνεται κάθε δύο (2) έτη με απόφαση του Υπουργού. Με ίδια απόφαση ρυθμίζονται θέματα οργάνωσης και λειτουργίας του, γραμματειακής υποστήριξης του, πρότασης εκπροσώπων και αναπληρωτών τους και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

2. Το Σ.Ν.Ε. εισηγείται στον Υπουργό για θέματα ναυτικής εκπαίδευσης και επιμόρφωσης και ιδιαίτερα για:

α) Την ίδρυση, κατάργηση, συγχώνευση, μετατροπή Α.Ε.Ν. σε παράρτημα ή αναστολή λειτουργίας Α.Ε.Ν. και άλλων μονάδων ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης, με βάση τις προβλεπόμενες ανάγκες της ναυτιλίας.

β) Το περιεχόμενο σπουδών και τα διδασκόμενα μαθήματα καθώς και τα ωρολόγια και αναλυτικά προγράμματα των Α.Ε.Ν.

γ) Τα επαγγελματικά δικαιώματα των πτυχιούχων Α.Ε.Ν. και των άλλων μονάδων ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης.

δ) Τη λειτουργία σε Α.Ε.Ν. προγραμμάτων εξειδίκευσης, επιμόρφωσης και μετεκπαίδευσης και κατάρτισης.

ε) Το σχεδιασμό της προσέλευσης σπουδαστών στις σχολές εμπορικού ναυτικού, τον αριθμό εισακτέων στις Α.Ε.Ν. και τον τρόπο εισαγωγής.

στ) Την αναγκαία υλικοτεχνική υποδομή των Α.Ε.Ν. και των άλλων μονάδων ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης.

ζ) Την έγκριση του ετήσιου προϋπολογισμού των Α.Ε.Ν. και των άλλων μονάδων ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης ως και ενδεχόμενων αναμορφώσεών του, κατά το μέρος που αυτός ενισχύεται από το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (Κ.Ν.Ε.).

3. Με Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού ύστερα από γνώμη του Σ.Ν.Ε., είναι δυνατή η αλλαγή της σύνθεσης του Σ.Ν.Ε.

4. Με απόφαση του Σ.Ν.Ε. είναι δυνατό να συγκροτούνται επιτροπές για την εξέταση εξειδικευμένων θεμάτων της ναυτικής εκπαίδευσης, όπως επεξεργασίας εκπαιδευτικών προγραμμάτων και την υποβολή σχετικών εισηγήσεων. Στις επιτροπές αυτές αλλά και στις συνεδριάσεις του Σ.Ν.Ε. μπορούν να λάβουν μέρος χωρίς δικαίωμα ψήφου και άλλα άτομα ως εμπειρογνώμονες ή ως εκπρόσωποι υπηρεσιών ή φορέων, ανάλογα με τη φύση του συζητούμενου θέματος. Η επιλογή των ατόμων γίνεται με απόφαση του Σ.Ν.Ε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ - ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΩΝ Α.Ε.Ν. Α' ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

ΑΡΘΡΟ 11 Εκπαιδευτικό Προσωπικό

1. Το διδακτικό έργο ασκείται από το Ε.Π., το οποίο ανήκει σε μία από τις βαθμίδες:

- α) Καθηγητή
- β) Επίκουρου Καθηγητή
- γ) Επιμελητή
- δ) Καθηγητή Ειδικών Μαθημάτων

Οι θέσεις των βαθμίδων Καθηγητή και Επίκουρου Καθηγητή είναι ενιαίες.

2. Τα μέλη του Ε.Π., ανάλογα με τη βαθμίδα και το διδακτικό τους έργο, πρέπει να συνδυάζουν κατάλληλη θεωρητική κατάρτιση και βαθιά επαγγελματική εμπειρία και να έχουν διαρκή ενημέρωση για τον τομέα τους και συνεχή επαφή με την παραγωγική και ναυτιλιακή πραγματικότητα, στην έκταση που αυτό επιβάλλεται από τα συγκεκριμένα διδακτικά τους καθήκοντα.

3. Τα προσόντα που απαιτούνται για την εκλογή σε κάθε βαθμίδα είναι τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΘΗΓΗΤΗ

α) Ναυτικών Μαθημάτων:

- 1) Πτυχίο ή δίπλωμα ναυτικής σχολής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης εσωτερικού.
- 2) Δίπλωμα Εμπορικού Ναυτικού Α' τάξης
- 3) Δεκαετής πραγματική θαλάσσια υπηρεσία, από την οποία δύο (2) έτη σε καθήκοντα Πλοιάρχου ή Μηχανικού ή Ραδιοηλεκτρονική Α' τάξης με δίπλωμα ΡΕΟ μετά την απόκτηση του Διπλώματος. Συνεκτιμάται διδακτική εμπειρία σε σχολές τριτοβάθμιας ναυτικής εκπαίδευσης εσωτερικού ή ομοταγών εξωτερικού και συγγραφική δραστηριότητα.
- 4) Τίτλο μεταπτυχιακών σπουδών Α.Ε.Ι. εσωτερικού, σχετικό με το αντικείμενο της θέσης που προκηρύσσεται.
- 5) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας και της αγγλικής ναυτικής ορολογίας.

β) Γενικών και Τεχνικών Μαθημάτων:

- 1) Πτυχίο ή δίπλωμα Α.Ε.Ι. εσωτερικού ή ισότιμο εξωτερικού.
- 2) Οκταετής τουλάχιστον επαγγελματική δραστηριότητα από τη λήψη του βασικού τίτλου σπουδών και σε ειδικότητα που αντιστοιχεί στη θέση που προκηρύσσεται, στην οποία να συμπεριλαμβάνεται διετής τουλάχιστον διδακτική εμπειρία σε σχολές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης εσωτερικού ή ομοταγών εξωτερικού.
- 3) Αναγνωρισμένο διδακτορικό δίπλωμα, σχετικό με το αντικείμενο της θέσης που προκηρύσσεται.
- 4) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας.
- 5) Συνεκτιμάται συγγραφική δραστηριότητα.

Β. ΕΠΙΚΟΥΡΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΗ

α) Ναυτικών Μαθημάτων:

- 1) Πτυχίο ή δίπλωμα ναυτικής σχολής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης εσωτερικού
- 2) Δίπλωμα Εμπορικού Ναυτικού Α' τάξης
- 3) Δεκαετής πραγματική θαλάσσια υπηρεσία
- 4) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας
- 5) Συνεκτιμάται συγγραφική δραστηριότητα.

β) Γενικών και Τεχνικών Μαθημάτων:

- 1) Πτυχίο ή δίπλωμα Α.Ε.Ι. εσωτερικού
- 2) Αναγνωρισμένος τίτλος μεταπτυχιακών σπουδών, σε θέματα σχετικά με το αντικείμενο της θέσης που προκηρύσσεται.
- 3) Εξαετής τουλάχιστον επαγγελματική δραστηριότητα από τη λήψη του βασικού τίτλου σπουδών και σε συναφή ειδικότητα με τη θέση που προκηρύσσεται
- 4) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας
- 5) Συνεκτιμάται συγγραφική δραστηριότητα

Γ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗ

- α) Ανάλογα με το γνωστικό αντικείμενο: Είτε πτυχίο ή δίπλωμα Α.Ε.Ι. ή Τ.Ε.Ι. εσωτερικού είτε δίπλωμα Εμπορικού Ναυτικού Α' ή Β' τάξης.

- β) 1) Για τους πτυχιούχους Α.Ε.Ι. ή Τ.Ε.Ι.: Εμπειρία στην εφαρμογή επιστημονικών γνώσεων και μεθόδων κατάλληλου επιπέδου και αντίστοιχης ειδικότητας προς τη θέση που προκηρύσσεται, με τριετή τουλάχιστον, μετά τη λήψη του βασικού τίτλου σπουδών, επαγγελματική δραστηριότητα σε θέματα εφαρμογών. Κατά την αξιολόγηση των υποψηφίων για την πλήρωση της θέσης συνεκτιμάται ενδεχόμενη επιστημονική δραστηριότητα.
- 2) Για τους διπλωματούχους Εμπορικού Ναυτικού: Οκταετής πραγματική θαλάσσια υπηρεσία.
- γ) Καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας και της αγγλικής τεχνικής ή ναυτικής ορολογίας.

Δ. ΚΑΘΗΓΗΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ

- α) Πτυχίο ή δίπλωμα Α.Ε.Ι. εσωτερικού αγγλικής φιλολογίας ή φυσικής αγωγής κατά περίπτωση.
- β) Πενταετής επαγγελματική ή εκπαιδευτική προϋπηρεσία στην ειδικότητα
- γ) Συνεκτιμώνται μεταπτυχιακοί τίτλοι ή συγγραφική δραστηριότητα.
- 4) Σε κάθε περίπτωση αποτελεί επιπλέον προσόν η καλή γνώση και μιας ακόμη εκ των γλωσσών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πέραν της ελληνικής.
- 5) Για την ισοτιμία τίτλων ναυτικών σχολών τριτοβάθμιας εκπαίδευσης εξωτερικού με τους τίτλους των Α.Ε.Ν., προκειμένου για διορισμό σε θέση Ε.Π., αποφαινεται πενταμελής «Επιτροπή Ισοτιμιών» από Διευθυντές Α.Ε.Ν. και μέλη διδακτικού προσωπικού Α.Ε.Ι. ή Τ.Ε.Ι., συγγενούς γνωστικού αντικείμενου. Η ειδικότερη σύνθεση, η οργάνωση και η λειτουργία της επιτροπής, ο τρόπος επιλογής, η διάρκεια της θητείας και η αμοιβή των μελών της, η γραμματειακή της υποστήριξη και κάθε σχετικό θέμα ρυθμίζονται με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Οικονομικών και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων. Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων πραγματοποιείται η εκάστοτε συγκρότηση της Επιτροπής.
- 6) Ο τρόπος διαπίστωσης της γνώσης της αγγλικής γλώσσας ή γλώσσας της Ευρωπαϊκής Ένωσης πέραν της ελληνικής, καθώς και της αγγλικής τεχνικής ή ναυτικής ορολογίας καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού.

ΑΡΘΡΟ 12

Πλήρωση θέσεων Ε.Π.

1. Το Υπουργείο ύστερα από εισήγηση του Συμβουλίου των οικείων Α.Ε.Ν. προβαίνει στην προκήρυξη πλήρωσης κενών οργανικών θέσεων Ε.Π.

2. α) Η επιλογή για πλήρωση θέσεων Ε.Π. των Α.Ε.Ν. γίνεται από ειδικά και κατά ειδικότητα πενταμελή εκλεκτορικά σώματα, που συγκροτούνται με απόφαση του Υπουργού. Στα εκλεκτορικά αυτά σώματα μετέχουν μέλη Ε.Π. των Α.Ε.Ν. ίδιας ή ανώτερης βαθμίδας και της αυτής ειδικότητας ή και άλλα άτομα με εξειδικευμένη γνώση στην ειδικότητα και αντίστοιχα προσόντα προς τη θέση που πληρώνεται, που προτείνονται από τα Εκπαιδευτικά Συμβούλια των οικείων σχολών των Α.Ε.Ν. ή ναυτιλιακούς φορείς αντίστοιχα.

β) Εάν η θέση που πληρώνεται είναι ενιαία θέση Καθηγητή - Επίκουρου Καθηγητή, οι υποψήφιοι κρίνονται πρώτα για τη θέση Καθηγητή. Εάν κατά την αιτιολογημένη κρίση του εκλεκτορικού σώματος κανείς από τους υποψηφίους δεν έχει τα προσόντα για την κατάληψη θέσης Καθηγητή, η διαδικασία επαναλαμβάνεται ενώπιον του ίδιου εκλεκτορικού σώματος, είτε την ίδια μέρα είτε μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δέκα (10) ημερών που ορίζεται εκείνη τη στιγμή, για την κατάληψη θέσης Επίκουρου Καθηγητή.

γ) Το εκλεκτορικό σώμα σε κάθε περίπτωση διακόπτει τη διαδικασία εκλογής και παραπέμπει στην Επιτροπή Ισοτιμιών αίτημα αναγνώρισης ισοτιμίας τίτλου υποψηφίου, ο οποίος κατέχει τίτλο Σχολής εξωτερικού και έχει όλα τα υπόλοιπα απαιτούμενα προσόντα. Το αίτημα υποβάλλεται μαζί με την κατάθεση της αίτησης για συμμετοχή στη διαδικασία πλήρωσης της θέσης. Το εκλεκτορικό σώμα με έγγραφο παραπομπής εκφέρει και αιτιολογημένη γνώμη προς την Επιτροπή Ισοτιμιών ως προς την αιτούμενη αναγνώριση ισοτιμίας. Η γνώμη έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα. Η διαδικασία συνεχίζεται μετά την κοινοποίηση της απόφασης της Επιτροπής Ισοτιμιών.

δ) Ο Υπουργός μπορεί να αναπέμψει για επανεξέταση αποφάσεις των εκλεκτορικών σωμάτων, αν κρίνει ότι αυτές παρουσιάζουν νομικές πλημμελίες.

3. Μέλη του Ε.Π. δεν μπορούν να υποβάλουν υποψηφιότητα για κατάληψη θέσης Ε.Π. της ίδια ή ανώτερης βαθμίδας σε Σχολή Α.Ε.Ν., εάν δεν περάσουν δύο χρόνια από το διορισμό τους στη Σχολή που υπηρετούν.

4.α) Είναι δυνατή η μετάκληση σε κενές θέσεις Ε.Π. στη βαθμίδα Καθηγητή, εφόσον υπάρχει κενή θέση και αυτός που μετακαλείται: α) έχει όλα τα προσόντα που απαιτούνται για πρόσληψη σε θέση Καθηγητή και β) κατέχει θέση Καθηγητή σε άλλη Σχολή Α.Ε.Ν. της χώρας ή ομοταγή του εξωτερικού.

β) Για τη μετάκληση απαιτείται εισήγηση του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου της Σχολής στο Συμβούλιο Α.Ε.Ν. Η εισήγηση πρέπει να έχει λάβει πλειοψηφία των δύο τρίτων (2/3) τουλάχιστον των μελών του. Το Συμβούλιο της Α.Ε.Ν. διαβιβάζει την εισήγηση στον Υπουργό εκφέροντας τη δική του γνώμη. Ο Υπουργός, αν εγκρίνει την εισήγηση, εκδίδει σχετική πράξη μετάκλησης η οποία επέχει θέση διορισμού. Πριν από την έκδοση της πράξης αυτής απαιτείται να αποδεχθεί την εισήγηση μετάκλησης και ο μετακαλούμενος.

5. Με απόφαση του Υπουργού ρυθμίζονται τα ειδικότερα θέματα που έχουν σχέση με τη διαδικασία προκήρυξης και πλήρωσης με επιλογή ή μετάκληση των θέσεων του Ε.Π., τον τρόπο λειτουργίας των εκλεκτορικών σωμάτων, την αιτιολόγηση των αποφάσεών τους, τα της αναπομπής αυτών από τον Υπουργό και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

ΑΡΘΡΟ 13

Μονιμοποίηση, Κρίση Εκπαιδευτικού προσωπικού

1. α) Όλα τα μέλη του Ε.Π. διορίζονται με δοκιμαστική θητεία δύο (2) ετών. Τυχόν προηγούμενη μονιμοποίηση σε άλλη βαθμίδα ή σε άλλη Σχολή Α.Ε.Ν. δεν λαμβάνεται υπόψη.

β) Τα κριτήρια για την κρίση της ευδοκίας, για μονιμοποίηση μέλους του Ε.Π. είναι τα ίδια με εκείνα του εδαφίου β' της επόμενης παραγράφου.

γ) Τη μονιμοποίηση ή μη μέλους του Ε.Π. προτείνει, με ειδική αιτιολόγηση στον Υπουργό, ο Διοικητής της Α.Ε.Ν., ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου της Α.Ε.Ν. και προηγούμενη εισήγηση του οικείου Διευθυντή.

δ) Η δοκιμαστική θητεία μπορεί να ανανεωθεί για ένα ακόμη έτος μετά την αρνητική κρίση για μονιμοποίηση. Αν δεν υπάρξει και πάλι θετική κρίση για μονιμοποίηση, ο κρινόμενος απολύεται με πράξη του Υπουργού ύστερα από απόφαση του υπηρεσιακού συμβουλίου.

ε) Ο Υπουργός, με πράξη του οποίου γίνεται δεκτή η πρόταση μονιμοποίησης, ανανέωσης της δοκιμαστικής θητείας ή απόλυσης μέλους του Ε.Π., μπορεί με αιτιολογημένη απόφασή του να αναπέμψει τη σχετική πρόταση.

2.α) Στο τέλος κάθε δεύτερου ακαδημαϊκού έτους το Συμβούλιο της Α.Ε.Ν. συντάσσει, μετά από εισήγηση των αρμοδίων οργάνων έκθεση εκπαιδευτικής αξιολόγησης για κάθε μέλος του Ε.Π. Οι εκθέσεις αυτές είναι εμπιστευτικές και εντάσσονται στα μητρώα εκπαιδευτικής δραστηριότητας των μελών του Ε.Π. που τηρούνται από το Διευθυντή της Σχολής. Κάθε μέλος του Ε.Π. μπορεί να λάβει γνώση των εκθέσεων εκπαιδευτικής αξιολόγησης που το αφορούν.

β) Κριτήρια για τη σύνταξη των εκθέσεων εκπαιδευτικής αξιολόγησης του άρθρου αυτού καθώς και των ετησίων εκθέσεων υπηρεσιακής κρίσης είναι κατά περίπτωση:

1) Το διδακτικό έργο.
2) Η δραστηριότητα για βελτίωση της εκπαιδευτικής διαδικασίας, όπως η συγγραφή διδακτικών βιβλίων ή άλλων βοηθημάτων, η εγκατάσταση και ανάπτυξη εργαστηρίων.

3) Η ειδικότερη προσφορά στη λειτουργία της Α.Ε.Ν.

4) Η επιστημονική, τεχνολογική, ερευνητική ναυτική δραστηριότητα και ο διαρκής εκσυγχρονισμός των γνώσεων μέσω εκπαιδευτικών αδειών κ.λπ. και

5) Η συμμετοχή σε σεμινάρια παιδαγωγικής κατάρτισης.

Ο ειδικότερος προσδιορισμός των κριτηρίων, των οργάνων που εισηγούνται στο Συμβούλιο της Α.Ε.Ν. και της εν γένει διαδικασίας εκπαιδευτικής αξιολόγησης καθορίζονται με Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού.

γ) Εάν η έκθεση εκπαιδευτικής αξιολόγησης μέλους Ε.Π. είναι στο σύνολο των κριτηρίων αρνητική, το μέλος αυτό θεωρείται στάσιμο. Εάν ένα μέλος Ε.Π. κριθεί στάσιμο σε δύο (2) συνεχείς ή τρεις (3) μη συνεχείς κρίσεις απολύεται για ανεπάρκεια με πράξη του Υπουργού, ύστερα από απόφαση του οικείου υπηρεσιακού συμβουλίου.

δ) Ως προς τις εκθέσεις υπηρεσιακής κρίσης εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του υπαλληλικού κώδικα.

3. Αν μέλος του Ε.Π. της ίδιας Α.Ε.Ν. είναι υποψήφιος για κατάληψη άλλης θέσης στην ίδια ή άλλη Α.Ε.Ν., τότε κατά την αξιολόγηση συνεκτιμώνται οι κρίσεις της Σχολής στην οποία ανήκει, οι οποίες προβλέπονται από τις διατάξεις του άρθρου αυτού.

ΑΡΘΡΟ 14

Εκπαιδευτικοί Συνεργάτες - Επισκέπτες καθηγητές

1. Για την κάλυψη παροδικών εκπαιδευτικών αναγκών των Α.Ε.Ν. μπορεί να ανατίθεται, ύστερα από προκήρυξη, διδακτικό έργο ενός ή δύο διδακτικών εξαμήνων σε Εκπαιδευτικούς Συνεργάτες με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου και με ωριαία αντιμισθία. Οι Εκπαιδευτικοί Συνεργάτες διακρίνονται σε Εκπαιδευτικούς Συνεργάτες α' βαθμίδας, Εκπαιδευτικούς Συνεργάτες β' βαθμίδας και Εκπαιδευτικούς Συνεργάτες γ' βαθμίδας.

2. α) Στους Εκπαιδευτικούς Συνεργάτες α' βαθμίδας ανατίθενται διδακτικά καθήκοντα κυρίως θεωρητικής κατάρτισης, όπως διδασκαλία μαθημάτων υποδομής και εξειδίκευσης, η εποπτεία αντίστοιχων εργαστηρίων, καθώς και η επίβλεψη εκπόνησης σχετικών πτυχιακών εργασιών.

β) Στους Εκπαιδευτικούς Συνεργάτες β' βαθμίδας ανατίθεται η εκτέλεση διδακτικού έργου, που απαιτείται κυρίως εμπειρία εφαρμογών, όπως διεξαγωγή φροντιστηριακών και εργαστηριακών ασκήσεων.

γ) Στους Εκπαιδευτικούς Συνεργάτες γ' βαθμίδας ανατίθεται διδασκαλία ξένων γλωσσών ή φυσικής αγωγής.

3. Για την προκήρυξη και πρόσληψη αποφασίζει το Συμβούλιο της Α.Ε.Ν. ύστερα από πρόταση του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου της Σχολής.

4. Τα ελάχιστα προσόντα του προσωπικού αυτού του άρθρου είναι τα ακόλουθα:

Α. Βαθμίδα α':

α) Εκπαιδευτικοί Ναυτικών Μαθημάτων:

1) Δίπλωμα Ναυτικής Σχολής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.

2) Δίπλωμα Εμπορικού Ναυτικού Α' τάξης

3) Οκταετής πραγματική θαλάσσια υπηρεσία, εκ της οποίας δώδεκα τουλάχιστον μήνες σε καθήκοντα Πλοιάρχου ή Μηχανικού ή Ραδιοηλεκτρονική Α' Τάξης με δίπλωμα ΡΕΟ μετά την απόκτηση του διπλώματος.

4) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας.

Συνεκτιμάται συγγραφική δραστηριότητα και εκπαιδευτική προϋπηρεσία στη ναυτική εκπαίδευση.

β) Εκπαιδευτικοί Γενικών και Τεχνικών Μαθημάτων:

1) Πτυχίο ή δίπλωμα Α.Ε.Ι. εσωτερικού

2) Ανάλογα με τη φύση του γνωστικού αντικείμενου για το οποίο προσλαμβάνεται ο εκπαιδευτικός: τέσσερα έτη επαγγελματικής ή επιστημονικής δραστηριότητας από τη λήψη του βασικού τίτλου σπουδών και σε συναφή ειδικότητα με την θέση που προκηρύσσεται.

3) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας.

Συνεκτιμάται η κατοχή μεταπτυχιακών τίτλων, συγγραφική δραστηριότητα καθώς και εκπαιδευτική προϋπηρεσία στη ναυτική εκπαίδευση.

Β. Βαθμίδα β':

α) Εκπαιδευτικοί Ναυτικών Μαθημάτων:

1) Δίπλωμα Εμπορικού Ναυτικού τουλάχιστον Β' τάξης

2) Οκταετής πραγματική θαλάσσια υπηρεσία.

3) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας.

Συνεκτιμάται η τάξη του διπλώματος, συγγραφική δραστηριότητα και εκπαιδευτική προϋπηρεσία στη ναυτική εκπαίδευση.

β) Εκπαιδευτικοί Γενικών και Τεχνικών Μαθημάτων:

1) Πτυχίο ή Δίπλωμα Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης εσωτερικού στην ειδικότητα της θέσης που προκηρύσσεται.

2) Τριετής επαγγελματική εμπειρία στο γνωστικό αντικείμενο της θέσης που προκηρύσσεται.

3) Πολύ καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας.

Συνεκτιμάται συγγραφική δραστηριότητα.

Γ. Βαθμίδα γ':

1) Πτυχίο ή δίπλωμα Α.Ε.Ι. αντίστοιχης ειδικότητας.

2) Πενταετής επαγγελματική ή εκπαιδευτική εμπειρία.

Συνεκτιμάται συγγραφική δραστηριότητα.

5. Σε περιπτώσεις μη προσέλευσης εκπαιδευτικών με τα απαιτούμενα προσόντα για κάθε βαθμίδα, δύνανται να προσλαμβάνονται υποψήφιοι και με μειωμένα προσόντα, οι οποίοι, όμως, έχουν το βασικό τίτλο σπουδών. Κατ' εξαίρεση, προκειμένου περί Ναυτικών Μαθημάτων αν πρόκειται για τη Βαθμίδα α', πρέπει να έχουν οπωσδήποτε τα προσόντα της παραγράφου 4 περίπτωση Α' στοιχείο α' αριθμοί 2 και 3.
6. Για την κάλυψη ειδικών εκπαιδευτικών αναγκών είναι δυνατόν, με ειδικά αιτιολογημένες προτάσεις του Συμβουλίου Α.Ε.Ν., μετά από πρόταση του οικείου Εκπαιδευτικού Συμβουλίου της Σχολής και απόφαση του Υπουργού, να προσλαμβάνονται, μετά από πρόσκληση, με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένης διάρκειας, που μπορεί να ανανεώνεται με την ίδια διαδικασία, ως Επισκέπτες Καθηγητές με πλήρη ή μερική απασχόληση, Έλληνες ή Ξένοι εκπαιδευτικοί που διαθέτουν αντίστοιχα προσόντα καθηγητή και έχουν θέση διδακτικού προσωπικού σε τριτοβάθμιο ίδρυμα της χώρας ή του εξωτερικού.
7. Με απόφαση του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου, τα μέλη του εκπαιδευτικού προσωπικού, των οποίων έληξε η σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, μπορούν να διενεργήσουν τις εξετάσεις των μαθημάτων που δίδαν το προηγούμενο εξάμηνο. Στην περίπτωση αυτή καταβάλλεται αποζημίωση για πέντε (5) ώρες συνολικά κάθε εξεταζόμενου μαθήματος.
8. Η αμοιβή του προσωπικού του παρόντος άρθρου καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών και είναι ανάλογη ανά βαθμίδα ή κατηγορία Επισκεπτών Καθηγητών.
9. Το προσωπικό του παρόντος άρθρου υπάγεται στο Πειθαρχικό Συμβούλιο των τακτικών μελών Ε.Π. των Α.Ε.Ν. και διέπεται από τις σχετικές με αυτό πειθαρχικές διατάξεις, όπως ειδικότερα θα προβλέπει το Προεδρικό Διάταγμα της παραγράφου 3 του κεφαλαίου Β' του άρθρου 15.

ΑΡΘΡΟ 15

Υπηρεσιακή κατάσταση και απασχόληση Ε.Π.

Α. ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

1. Τα μέλη του Ε.Π. ασκούν δημόσιο λειτουργήμα και έχουν καθήκοντα, δικαιώματα και υποχρεώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού και του Εσωτερικού Κανονισμού.
2. Τα μέλη του Ε.Π. των Α.Ε.Ν. κατέχουν μόνιμες οργανικές θέσεις στις Α.Ε.Ν. που υπηρετούν. Οι θέσεις Καθηγητών και Επικουρών Καθηγητών είναι ενιαίες.
3. Επικουροί καθηγητές που έχουν διανύσει τριετία στη βαθμίδα αυτή μπορούν να καταλάβουν θέση Καθηγητή, εάν: α) Έχουν αποκτήσει τα προσόντα της βαθμίδας Καθηγητή και β) Δεν έχουν κριθεί έστω και μία φορά αρνητικά κατά την έννοια του άρθρου 13. Για την κατηγορία των καθηγητών Ναυτικών Μαθημάτων, η διετής θαλάσσια υπηρεσία μετά την απόκτηση διπλώματος Α' τάξης μπορεί να αντικαθίσταται, στην περίπτωση αυτή, με ευδόκιμη τριετή εκπαιδευτική δραστηριότητα.
4. Με απόφαση του Υπουργού δύνανται να αποσπώνται μέλη του Ε.Π. στην Κεντρική Υπηρεσία του Υ.Ε.Ν. μέχρι δύο (2) συνεχόμενα έτη. Με ίδια απόφαση και ύστερα από γνώμη του υπηρεσιακού συμβουλίου, μπορεί να αποσπάται μέλος Ε.Π. σε άλλη Α.Ε.Ν. ή σε μονάδες ναυτικής εκπαίδευσης αν υπάρχει πλεονάζον εκπαιδευτικό προσωπικό ίδιας ειδικότητας σε κάποια Α.Ε.Ν. ή έλλειψη τέτοιου προσωπικού στην Α.Ε.Ν. ή στη μονάδα ναυτικής εκπαίδευσης στην οποία αποσπάται ο εκπαιδευτικός.
5. Τα θέματα των υπηρεσιακών αδειών των μελών του Ε.Π. ρυθμίζονται με τον Εσωτερικό Κανονισμό.

Β. ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟ - ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Συνιστάται Πειθαρχικό Συμβούλιο για τα τακτικά μέλη του Ε.Π. των Α.Ε.Ν., το οποίο αποτελείται από:
 - α) Έναν Σύμβουλο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (Ν.Σ.Κ.), ως πρόεδρο, με αναπληρωτή του Πάρεδρου του Ν.Σ.Κ., οι οποίοι ορίζονται από τον Πρόεδρο του Ν.Σ.Κ.
 - β) Το Γενικό Διευθυντή του Υπουργείου, με αναπληρωτή τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Διοικητικού Προσωπικού του Υπουργείου. Αν δεν υπάρχει Γενικός Διευθυντής ορίζεται ως μέλος ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Διοικητικού Προσωπικού του Υπουργείου με αναπληρωτή του Προϊστάμενο Διεύθυνσης ή Τμήματος του Υπουργείου.

- γ) Ένα Διευθυντή Σχολής Α.Ε.Ν., με όμοιο αναπληρωτή, που ορίζονται από τον Υπουργό.
- δ) Δύο αιρετούς εκπροσώπους των τακτικών μελών Ε.Π. των Α.Ε.Ν. με όμοιους αναπληρωτές.
2. Το πειθαρχικό Συμβούλιο λειτουργεί και ως Υπηρεσιακό Συμβούλιο των μελών Ε.Π. των Α.Ε.Ν.
3. Με Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης ρυθμίζονται ο τρόπος συγκρότησης του Συμβουλίου της παραγράφου 1, ο χρόνος της θητείας των μελών, τα θέματα της γραμματειακής υποστήριξης του και καθορίζονται οι αρμοδιότητές του, ο τόπος λειτουργίας του, ο τρόπος επιλογής των αιρετών μελών του καθώς και τα πειθαρχικά αδικήματα, οι επιβαλλόμενες ποινές, η πειθαρχική δικαιοδοσία και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

Γ. ΔΙΔΑΚΤΙΚΟ ΕΡΓΟ ΚΑΙ ΩΡΑΡΙΟ

1. Ανάλογα με τη βαθμίδα που ανήκουν, τα μέλη του Ε.Π. έχουν κατά κύριο λόγο τις ακόλουθες αρμοδιότητες στην εκτέλεση του διδακτικού τους έργου:
 - α) Καθηγητές και Επικουροί Καθηγητές: την ανάληψη διδακτικών δραστηριοτήτων που απαιτούν θεωρητικές και επαγγελματικές γνώσεις, όπως διδασκαλία μαθημάτων υποδομής και εξειδίκευσης, συμμετοχής σε εργαστήρια προωθημένων γνώσεων, επίβλεψη εκπόνησης πτυχιακών εργασιών.
 - β) Επιμελητές: την εκτέλεση διδακτικού έργου που απαιτεί κυρίως πείρα εφαρμογών, όπως διδασκαλία εισαγωγικών πρακτικών μαθημάτων και εργαστηριακών ασκήσεων.
 - γ) Καθηγητές Ειδικών Μαθημάτων:
 - ι) Οι καθηγητές αγγλικής γλώσσας: την ανάληψη κυρίως θεωρητικής και επικοινωνιακής εργαστηριακής διδασκαλίας της αγγλικής γλώσσας καθώς και της ναυτικής ορολογίας σε συνεργασία με καθηγητές ειδικότητας.
 - ιι) Οι Καθηγητές φυσικής αγωγής: την ανάληψη ναυαθλητικών και λοιπών αθλητικών δραστηριοτήτων.
2. Οι ώρες διδακτικής απασχόλησης των μελών του Ε.Π. ορίζονται ως εξής:
 - α) Καθηγητές: Δεκατέσσερις (14) ώρες.
 - β) Επικουροί καθηγητές: Δεκαέξι (16) ώρες.
 - γ) Επιμελητές: Είκοσι (20) ώρες.
 - δ) Καθηγητές Ειδικών Μαθημάτων: Δεκαέξι (16) ώρες.
3. Οι ώρες εβδομαδιαίας διδακτικής απασχόλησης των Διευθυντών Σχολών και των αναπληρωτών τους ορίζονται ως εξής:
 - α) Διευθυντές Σχολών: Δέκα (10) ώρες όταν στη Σχολή λειτουργούν έως τέσσερα (4) τμήματα, μειούμενες κατά μία (1) ώρα για κάθε δύο (2) επιπλέον τμήματα. Η ελάχιστη εβδομαδιαία διδακτική απασχόληση δεν μπορεί να είναι μικρότερη από πέντε (5) ώρες για Σχολές στις οποίες λειτουργούν περισσότερα από εννέα (9) τμήματα.
 - β) Αναπληρωτές Διευθυντές Σχολών: Δώδεκα (12) ώρες όταν στη Σχολή λειτουργούν έως τέσσερα (4) τμήματα, μειούμενες κατά μία (1) ώρα για κάθε δύο (2) επιπλέον τμήματα. Η ελάχιστη εβδομαδιαία διδακτική απασχόληση δεν μπορεί να είναι μικρότερη από επτά (7) ώρες για Σχολές στις οποίες λειτουργούν περισσότερα από εννέα (9) τμήματα.
4. Όσα μέλη Ε.Π. μετέχουν στα προγράμματα του άρθρου 23 παρ. 2 ή 3 θεωρείται ότι εκτελούν κανονικά διδακτικό έργο. Για τη συμμετοχή μελών Ε.Π. σε πρόγραμμα της παρ. 3 του ίδιου ως ανωτέρω άρθρου, μπορεί να εγκριθεί από το Συμβούλιο της Α.Ε.Ν., μετά από εισήγηση του Συμβουλίου της Σχολής, απαλλαγή μέχρι τριών (3) ωρών εβδομαδιαίας διδακτικής απασχόλησης, εφόσον δεν υπάρχει επιπλέον αμοιβή για τη συμμετοχή αυτή.
5. Ως ώρες διδακτικής απασχόλησης, κατά τα ανωτέρω, νοούνται αυτές που αναφέρονται σε διδακτικό έργο των στοιχείων α' και β' της παραγράφου 1 του άρθρου 20 του παρόντος νόμου.
6. Σε μέλη του Ε.Π. μπορεί να ανατίθεται υπερωριακή διδασκαλία μέχρι το ένα τρίτο του υποχρεωτικού τους ωραρίου. Η αμοιβή της υπερωριακής διδασκαλίας καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών και είναι ανάλογη ανά βαθμίδα.

Δ. ΑΛΛΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

1. Τα μέλη του Ε.Π. έχουν υποχρέωση προσφοράς στην Α.Ε.Ν., πέραν του διδακτικού έργου και άλλων συναφών προς την ειδικότητα και ιδιότητα τους υπηρεσιών, σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού και τις ειδικότερες προβλέψεις του Εσωτερικού κανονισμού, στο πλαίσιο της υποχρέωσής τους για πλήρη απασχόληση όλες τις εργάσιμες ημέρες.
2. Τα μέλη του Ε.Π. μπορούν, εφόσον δεν παρακωλύεται το κύριο έργο της Α.Ε.Ν., να παρέχουν χωρίς πρόσθετη αμοιβή, με ανάλογη μείωση των ωρών διδασκαλίας ή απαλλαγή από τις υποχρεώσεις τους στην Α.Ε.Ν., τις υπηρεσίες τους στον ευρύτερο δημόσιο τομέα καθώς και σε διεθνείς οργανισμούς, στο πλαίσιο των διεθνών υποχρεώσεων της χώρας, μετά από έγκριση του Υπουργού. Η απασχόληση αυτή θεωρείται σε κάθε περίπτωση ως πραγματική υπηρεσία στην κύρια θέση τους.
3. Τα μέλη του Ε.Π. δεν ασκούν άλλη επαγγελματική δραστηριότητα εκτός Α.Ε.Ν. Με Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού μπορεί να καθορίζονται προϋποθέσεις για την κατ' εξαίρεση εκτός υπηρεσίας απασχόληση μελών του Ε.Π., ανεξαρτήτως αμοιβής, σε εφαρμογές του επαγγελματικού τους κλάδου που είναι συμβατές με την εκπαιδευτική τους δραστηριότητα.

Ε. ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

1. Η κατά τη διάρκεια του διδακτικού έτους υπαίτια απουσία πάνω από τριάντα (30) εργάσιμες ημέρες αθροιστικά, χωρίς την άδεια του Υπουργού, συνιστά το πειθαρχικό παράπτωμα της αυθαίρετης απουσίας και συνεπάγεται την παραπομπή στο αρμόδιο πειθαρχικό συμβούλιο για απόλυση του υπαίτιου από την κατεχόμενη θέση.
2. α) Το εκπαιδευτικό, διοικητικό και το λοιπό προσωπικό των Α.Ε.Ν. έχει την υποχρέωση μέσα σε τρεις (3) μήνες από το διορισμό του να εγκατασταθεί και να διαμένει μόνιμα στο νομό που εδρεύει η Α.Ε.Ν. ή το παράρτημά της ή προκειμένου, περί νησιών, στο νησί όπου υπάρχει η έδρα αυτή.
- β) Οι διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου δεν εφαρμόζονται για το προσωπικό που εξέρχεται από την υπηρεσία, για οποιοδήποτε λόγο, ως το τέλος του ακαδημαϊκού έτους.
- γ) Η μη τήρηση των υποχρεώσεων του ανωτέρω εδαφίου α' ή μεταγενέστερη μεταβολή της μόνιμης διαμονής συνιστά πειθαρχικό παράπτωμα, που συνεπάγεται τις συνέπειες της παραγράφου 1 του στοιχείου αυτού.

ΑΡΘΡΟ 16

Εκπαιδευτικές άδειες

1. Κάθε μέλος του Ε.Π. δικαιούται να λάβει εκπαιδευτική άδεια με σκοπό τον εμπλουτισμό και την ανανέωση των γνώσεων και της εμπειρίας του, που επιτυγχάνεται ιδίως:
 - α) με την απασχόληση σε χώρους εργασίας στο εσωτερικό ή το εξωτερικό, στους οποίους γίνεται εφαρμογή μεθόδων και γνώσεων, που αφορούν τη ναυτιλία,
 - β) με τη συμμετοχή του σε δραστηριότητες εκπαιδευτικού ιδρύματος ή άλλο σχετικό φορέα της χώρας ή του εξωτερικού,
 - γ) με τη συμμετοχή του σε επιστημονικά ή άλλα σχετικά με τη ναυτιλία συνέδρια, εκπαιδευτικές ή μορφωτικές ανταλλαγές ή παρουσίαση σεμιναρίων σε άλλα εκπαιδευτικά ιδρύματα και
 - δ) με τη φοίτησή του σε εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας ή του εξωτερικού για την απόκτηση μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών ή διδακτορικού διπλώματος,
2. α) Η εκπαιδευτική άδεια που δικαιούνται τα μέλη του Ε.Π. των Α.Ε.Ν. κατά τη διάρκεια του διδακτικού έτους ανέρχεται σε σαράντα (40) ημέρες με πλήρεις αποδοχές. Εάν ο αριθμός των ημερών εκπαιδευτικής άδειας που χορηγήθηκε στον ενδιαφερόμενο δεν επαρκεί για την ολοκλήρωση του σχετικού προγράμματός του, είναι δυνατή η χορήγηση πρόσθετης άδειας μέχρι σαράντα (40) ακόμη ημέρες στο ίδιο ακαδημαϊκό έτος, ως συνέχεια της προηγούμενης.
- β) Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1 στοιχείο α' και β' και μόνο για ειδικούς λόγους μπορεί να χορηγηθεί εκπαιδευτική άδεια πέρα από τα προηγούμενα όρια και μέχρι το διπλάσιο αυτών, χωρίς αποδοχές ή άλλες δαπάνες για το δημόσιο. Όσοι λαμβάνουν τέτοια άδεια πρέπει να καταβάλουν τις ασφαλιστικές τους εισφορές.

- γ) Κατ' εξαίρεση, η διάρκεια της εκπαιδευτικής άδειας για φοίτηση σε Α.Ε.Ι. για απόκτηση τίτλων μεταπτυχιακών σπουδών ισούται με τη διάρκεια του μεταπτυχιακού προγράμματος σπουδών και μπορεί να παραταθεί μέχρι το μισό της αρχικής διάρκειας.
3. Τα μέλη του Ε.Π. ναυτικών μαθημάτων δικαιούνται, επίσης, ανά τριετία ειδική εκπαιδευτική άδεια διάρκειας έως τριών (3) μηνών, για ναυτολόγηση σε πλοίο. Τα έξοδα μετάβασης και επιστροφής βαρύνουν το Υπουργείο. Η επιλογή, εξεύρεση και ναυτολόγηση σε πλοίο γίνεται με ευθύνη του ενδιαφερόμενου και υπόκειται στην έγκριση του Υπουργού, η οποία χορηγείται ή όχι μετά από εισήγηση του Συμβουλίου της οικείας Σχολής.
4. Μετά τη λήξη της εκπαιδευτικής άδειας των προηγούμενων παραγράφων ο εκπαιδευτικός υποχρεούται να υπηρετήσει στη Σχολή για διπλάσιο χρονικό διάστημα, διαφορετικά καταβάλλει στο δημόσιο, κατά τις διατάξεις του δημόσιου λογιστικού, ποσό ίσο με τις αποδοχές του χρόνου που υποχρεούται να υπηρετήσει.
5. Προϋπόθεση χορήγησης εκπαιδευτικής άδειας είναι:
 - α) Να έχει ο ενδιαφερόμενος τρία (3) έτη υπηρεσίας στη ναυτική εκπαίδευση, από τα οποία δύο (2) έτη στη Σχολή που υπηρετεί το χρόνο που αρχίζει η εκπαιδευτική άδεια.
 - β) Να μην έχει κριθεί στάσιμος, κατά την έννοια του άρθρου 13 του παρόντος, κατά τα τρία (3) τελευταία έτη πριν από την υποβολή της αίτησης και
 - γ) Να μην παρακωλύεται αισθητά η εκπαιδευτική διαδικασία της Σχολής κατά τη διάρκεια απουσίας του αδειούχου εκπαιδευτικού.
6. Αν η εκπαιδευτική άδεια χορηγείται για το εσωτερικό και ο αδειούχος δεν μισθοδοτείται από το φορέα απασχόλησης, του καταβάλλονται πλήρεις αποδοχές, ενώ αν μισθοδοτείται επιλέγει με δήλωσή του το φορέα μισθοδοσίας του. Σε περίπτωση ναυτολόγησης ή εάν η εκπαιδευτική άδεια χορηγείται για το εξωτερικό, καταβάλλονται διπλάσιες αποδοχές, εκτός αν ο δικαιούχος μισθοδοτείται από το φορέα απασχόλησής του.
7. Σε κάθε περίπτωση το Ε.Π. που βρίσκεται σε εκπαιδευτική άδεια δεν μπορεί να είναι πάνω από το ένα πέμπτο (1/5) του Ε.Π. της Σχολής. Αν υπάρχουν περισσότερες αιτήσεις προτιμούνται αυτές που αναφέρονται στο στοιχείο δ' της παραγράφου 1
8. Αυτός που απουσιάζει σε εκπαιδευτική άδεια υποχρεώνεται μέσα στα διαστήματα που προβλέπεται από την απόφαση έγκρισης της άδειας να υποβάλει αναφορά προς το Υπουργείο ενημερώνοντας για την έκταση αυτής με στοιχεία της πορείας των σπουδών του ή της απασχόλησής του. Αν δεν υποβάλει αναφορά ή αν δεν προκύπτει πρόοδος ανακαλείται η άδεια με την ίδια διαδικασία που χορηγήθηκε.
9. Με την επιφύλαξη της προηγούμενης παραγράφου, ο εκπαιδευτικός που τελεί σε εκπαιδευτική άδεια δεν ανακαλείται πριν την πάροδο του χρόνου της άδειας που του χορηγήθηκε.
10. Ο εκπαιδευόμενος εκπαιδευτικός οφείλει, αμέσως μετά την επάνοδό του από την άδεια, να υποβάλει βεβαιώσεις και έκθεση σχετικά με την εκπαίδευσή του.
11. Σε περίπτωση αθέτησης των ανωτέρω υποχρεώσεών του, ο εκπαιδευτικός υποχρεούται να επιστρέψει εντός τριμήνου στο Δημόσιο τις αποδοχές που έλαβε κατά το χρόνο της άδειάς του και τα έξοδα μετάβασης και επιστροφής, εφαρμοζομένων, σε περίπτωση άρνησης, των διατάξεων του κώδικα περί εισπράξεως δημοσίων εσόδων.
12. Την εκπαιδευτική άδεια χορηγεί με απόφασή του ο Υπουργός μετά από αίτηση του ενδιαφερόμενου και εισήγηση του Συμβουλίου της οικείας Σχολής. Με απόφαση του Υπουργού καθορίζονται ειδικότερα τα θέματα που έχουν σχέση με τη χορήγηση της εκπαιδευτικής άδειας, τον έλεγχο της ορθής χρήσης της και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

ΑΡΘΡΟ 17

Αποδοχές - Ασφάλιση

1. Ο βασικός μηνιαίος μισθός των μελών Ε.Π. των Α.Ε.Ν. καθορίζεται με βάση το βασικό μισθό του Επιμελητή, με τους παρακάτω συντελεστές, στρογγυλοποιούμενους στην πλησιέστερη εκατοντάδα:

α) Καθηγητής	1.25
β) Επίκουρος Καθηγητής	1.10
γ) Επιμελητής	1.00
δ) Καθηγητής Ειδικών Μαθημάτων	1.00

Για τη διαμόρφωση των βασικών μισθών της παραγράφου αυτής, ο μηνιαίος βασικός μισθός του Επιμελητή ορίζεται σε διακόσιες τριάντα χιλιάδες (230.000) δραχμές.

2. Στα μέλη Ε.Π. των Α.Ε.Ν. καταβάλλονται τα εξής επιδόματα και έξοδα παράστασης:

Α) Επίδομα Μεταπτυχιακών Σπουδών:

- 1) Κάτοχοι αναγνωρισμένου διδακτορικού διπλώματος 18.000 δραχμές.
- 2) Κάτοχοι αναγνωρισμένου τίτλου μεταπτυχιακών σπουδών 10.000 δραχμές.

Προκειμένου για κατόχους τίτλων αλλοδαπών ιδρυμάτων, το επίδομα παρέχεται μετά την αναγνώριση της ισοτιμίας τους προς του τίτλους της ημεδαπής, κατά την κείμενη νομοθεσία. Η καταβολή του επιδόματος ανατρέχει στο χρόνο κατάθεσης των σχετικών τίτλων στο αρμόδιο για την αναγνώριση όργανο.

Β) Επίδομα διδακτικής προετοιμασίας και εξωδιδακτικής απασχόλησης:

- 1) Καθηγητής: 120.000 δραχμές.
- 2) Επίκουρος Καθηγητής: 100.000 δραχμές
- 3) Επιμελητής: 80.000 δραχμές.
- 4) Καθηγητής Ειδικών Μαθημάτων: 80.000 δραχμές.

Γ) Πάγια μηνιαία αποζημίωση για δημιουργία και ενημέρωση βιβλιοθήκης:

- 1) Καθηγητής: 80.000 δραχμές
- 2) Επίκουρος Καθηγητής: 70.000 δραχμές εφόσον έχει πτυχίο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και 50.000 χωρίς τέτοιο πτυχίο.
- 3) Επιμελητής: 60.000 δραχμές εφόσον έχει πτυχίο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και 40.000 χωρίς τέτοιο πτυχίο.
- 4) Καθηγητής Ειδικών Μαθημάτων: 60.000 δραχμές εφόσον έχει πτυχίο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και 40.000 χωρίς τέτοιο πτυχίο.

Δ) Έξοδα παράστασης σε Διευθυντές και Αναπληρωτές Διευθυντές Σχολών:

- 1) Διευθυντές Σχολών: 40.000 δραχμές.
- 2) Αναπληρωτές Διευθυντές Σχολών, εφόσον στη Σχολή λειτουργούν τουλάχιστον πέντε τμήματα: 20.000 δραχμές.
- 3) Στο εκπαιδευτικό προσωπικό Ναυτικών Μαθημάτων που είναι ασφαλισμένο στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) καταβάλλεται ειδικό επίδομα ναυτικών, το ύψος του οποίου καθορίζεται με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών.

4) Πέραν των ανωτέρω χορηγούνται το επίδομα χρόνου υπηρεσίας, το επίδομα οικογενειακών βαρών καθώς και τα επιδόματα εορτών και αδειών, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις περί δημοσίων υπαλλήλων.

5) Ως προϋπηρεσία που λαμβάνεται υπόψη για τη χορήγηση επιδόματος χρόνου υπηρεσίας θεωρείται:

- α) Η επαγγελματική προϋπηρεσία που απαιτείται ως προσόν διορισμού για κάθε θέση.
- β) Η πραγματική θαλάσσια υπηρεσία ή η υπηρεσία που έχει διανυθεί στο Δημόσιο με σχέση εξαρτημένης εργασίας δημοσίου δικαίου ή ιδιωτικού δικαίου αορίστου ή ορισμένου χρόνου και δεν συμπίπτει με την προϋπηρεσία του προηγούμενου εδαφίου.

6) Οι διατάξεις του ν. 978/1979 (294 Α') έχουν ανάλογη εφαρμογή και σε όλα τα μέλη του Ε.Π. των Α.Ε.Ν. και περιλαμβάνουν και την ερευνητική υπηρεσία στο εξωτερικό ή στο εσωτερικό, η οποία έχει πραγματοποιηθεί σε Α.Ε.Ι. ή σε κέντρα ερευνών διεθνούς κύρους.

7) Τα μέλη Ε.Π. που διορίζονται και έχουν την ιδιότητα του ναυτικού δύναται να διατηρήσουν ή να επιλέξουν ως ασφαλιστικό φορέα το Ν.Α.Τ., οπότε και υπάγονται στις διατάξεις που διέπουν το φορέα αυτόν.

8) Για θέματα ασφαλιστικά και υγειονομικής και ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης των μελών Ε.Π. των Α.Ε.Ν. που επιλέγουν τον ασφαλιστικό φορέα του Δημοσίου ισχύουν οι αντίστοιχες ρυθμίσεις για τους εκπαιδευτικούς της δημόσιας εκπαίδευσης.

9. Στα μέλη Ε.Τ.Π. καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα τριάντα χιλιάδων (30.000) δραχμών για την ενημέρωσή τους σε θέματα ναυτικών τεχνολογικών εφαρμογών.

Β' ΛΟΙΠΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

ΑΡΘΡΟ 18

Ειδικό Τεχνικό Προσωπικό

1. α) Τα μέλη του Ε.Τ.Π. είναι μόνιμοι δημόσιοι υπάλληλοι και παρέχουν έργο υποδομής στη λειτουργία των Α.Ε.Ν., προσφέρονται εξειδικευμένες τεχνικές υπηρεσίες για την αρτιότερη εκτέλεση του έργου των Α.Ε.Ν.

β) Στο πλαίσιο του έργου τους, τα μέλη του Ε.Τ.Π. είναι υπεύθυνα για τη φύλαξη και συντήρηση του εργαστηριακού εξοπλισμού και την εξασφάλιση βοηθημάτων για την εκτέλεση των εργαστηριακών, φροντιστηριακών και πρακτικών ασκήσεων, σε συνεργασία με τους Επιμελητές και το λοιπό αρμόδιο Ε.Π., προετοιμάζουν τους χώρους άσκησης των σπουδαστών και βοηθούν, κατά περίπτωση, τα μέλη του Ε.Π. κατά τη διάρκεια διεξαγωγής των ασκήσεων και κατά την κρίση του διδάσκοντα. Ακόμη αναλαμβάνουν την εξάσκηση σπουδαστών σε εργαστήρια πρακτικών εφαρμογών, για τα οποία δεν προβλέπεται θεωρητική διδασκαλία. Πέρα από αυτό και για τη συμπλήρωση του υποχρεωτικού τους ωραρίου, προσφέρουν τις υπηρεσίες τους και εξυπηρετούν ανάγκες της Α.Ε.Ν., ανάλογα με την ιδιότητα και την ειδικότητά τους.

2. Ως προσόντα διορισμού για το Ε.Τ.Π., ορίζονται:

α) Απολυτήριο τεχνικού επαγγελματικού λυκείου ή ενιαίου πολυτεχνικού λυκείου ή παλαιού τύπου μέσης τεχνικής ή επαγγελματικής σχολής ή πτυχίο Εμπορικού Ναυτικού ειδικότητας ανάλογης με τη θέση που προκηρύσσεται.

β) Τετραετής εργαστηριακή ή επαγγελματική πείρα ανάλογης ειδικότητας με τη θέση που προκηρύσσεται.

3. Το Υπηρεσιακό - Πειθαρχικό Συμβούλιο του Υ.Ε.Ν. λειτουργεί και ως Υπηρεσιακό - Πειθαρχικό Συμβούλιο για τα μέλη του Ε.Τ.Π. των Α.Ε.Ν. Στο Συμβούλιο στην περίπτωση αυτή συμμετέχουν δύο αιρετοί εκπρόσωποι Ε.Τ.Π. σε αντικατάσταση των δύο άλλων αιρετών μελών. Τα μέλη αυτά ορίζονται σύμφωνα με όσα προβλέπουν ειδικώς οι διατάξεις του Προεδρικού Διατάγματος της παραγράφου 3 του κεφαλαίου Β' του άρθρου 15.

4. α) Τα μέλη του Ε.Τ.Π. διορίζονται με διετή δοκιμαστική θητεία, μετά τη λήξη της οποίας κρίνονται για μονιμοποίηση. Σε περίπτωση αρνητικής κρίσης απολύονται με πράξη του Υπουργού και απόφαση του υπηρεσιακού συμβουλίου.

β) Η κρίση για μονιμοποίηση των μελών του Ε.Τ.Π. γίνεται από το οικείο υπηρεσιακό συμβούλιο σύμφωνα με όσα ισχύουν για τους δημοσίου υπαλλήλους και μετά από έκθεση του Συμβουλίου της Α.Ε.Ν. που κατά περίπτωση ανήκει ο κρίνόμενος.

5. Τα μέλη του Ε.Τ.Π. λαμβάνουν εκπαιδευτική άδεια σύμφωνα με τις διατάξεις του υπαλληλικού κώδικα. Δύνανται επίσης να τους χορηγηθεί επιπλέον εκπαιδευτική άδεια μέχρι τριών (3) μηνών, για συμπληρωματική γνώση ή ειδικευση στον τομέα της εργασίας τους.

6. Με απόφαση του Υπουργού ρυθμίζονται τα ειδικότερα θέματα που έχουν σχέση με τη διαδικασία πλήρωσης των θέσεων του Ε.Τ.Π., ενώ με τον Εσωτερικό Κανονισμό ρυθμίζονται τα ειδικότερα θέματα απασχόλησής του, καθηκόντων και υποχρεώσεων του, χορήγησης υπηρεσιακών αδειών και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

7. Για τη μισθολογική και βαθμολογική κατάσταση των μελών του Ε.Τ.Π. εφαρμόζονται ανάλογα οι εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις για τη Δευτεροβάθμια Τεχνική και Επαγγελματική Εκπαίδευση.

ΑΡΘΡΟ 19

Σύσταση και κατανομή θέσεων προσωπικού

1. Για την κάλυψη των εκπαιδευτικών αναγκών των Α.Ε.Ν. συνιστώνται στο Υπουργείο (Περιφερειακές Υπηρεσίες, θέσεις Α.Ε.Ν.) ως κατηγορία «Θέσεις Ε.Π. και Ε.Τ.Π. των Α.Ε.Ν.» οι παρακάτω οργανικές θέσεις:

Α. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ (Ε.Π.)

α) Καθηγητών - Επίκουρων Καθηγητών	Θέσεις 105
(ενιαίες θέσεις)	
β) Επιμελητών	Θέσεις 27
γ) Καθηγητών Ειδικών Μαθημάτων	Θέσεις 18

Β. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΕΙΔΙΚΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ (Ε.Τ.Π.): Θέσεις 18

2. Για την κάλυψη των εκπαιδευτικών αναγκών των Α.Ε.Ν. συνιστώνται στο Υπουργείο (Περιφερειακές Υπηρεσίες, θέσεις Α.Ε.Ν.) κλάδος Πληροφορικής κατηγορίας ΤΕ και οι ακόλουθες κατά κατηγορία και κλάδο θέσεις πολιτικού προσωπικού:

- α) Κατηγορίας ΤΕ κλάδου Βιβλιοθηκονόμων: θέσεις 9
- β) Κατηγορίας ΤΕ κλάδου Πληροφορικής: θέσεις 5
- γ) Κατηγορίας ΔΕ κλάδου Προσωπικού Η/Υ: θέσεις 5

Για τα προσόντα και τον τρόπο κάλυψης των θέσεων αυτών εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις περί δημοσίων υπαλλήλων.

3. Η ανά Α.Ε.Ν. κατανομή και ανακατανομή των παραπάνω θέσεων ως και η διάρθρωση του προσωπικού κατά κατηγορία και θέσεις γίνονται με απόφαση του Υπουργού, με βάση τη δυναμικότητα και τις πραγματικές ανάγκες κάθε Α.Ε.Ν.

4. Η δαπάνη για την κάλυψη των θέσεων της παραγράφου 1 βαρύνει εξ ημισείας τον Κρατικό Προϋπολογισμό και τα έσοδα του Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσης. Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών ρυθμίζεται η μεταφορά των εσόδων αυτών στον Κρατικό Προϋπολογισμό ως και τα λοιπά διαδικαστικά θέματα που έχουν σχέση με την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ - ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΑΡΘΡΟ 20

Διδακτικό Προσωπικό

1. Το διδακτικό έργο κατανέμεται σε εξαμηνιαία μαθήματα και περιλαμβάνει:

- α) Θεωρητική διδασκαλία μαθημάτων συνολικής διάρκειας έξι (6) εξαμήνων.
- β) Πρακτικές, φροντιστηριακές ή εργαστηριακές ασκήσεις ή ασκήσεις σε χώρους εργασίας, που αποσκοπούν στην εμπέδωση και εφαρμογή της θεωρίας και την απόκτηση επαγγελματικών δεξιοτήτων.
- γ) Πρακτική άσκηση επί πλοίου διάρκειας δύο (2) εξαμήνων.
- δ) Σεμινάρια, επισκέψεις σε παραγωγικές εγκαταστάσεις και άλλες ανάλογες δραστηριότητες.
- ε) Πτυχιακές εργασίες.

2. Για την υποβοήθηση του διδακτικού έργου καθώς και για τον εμπλουτισμό των βιβλιοθηκών συγγράφονται και παρέχονται εκπαιδευτικά βοηθήματα όπως βιβλία, διδακτικές σημειώσεις κ.λπ. από τους διδάσκοντες ή άλλα εξειδικευμένα άτομα.

Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών καθορίζονται οι όροι έκδοσης, διάθεσης, προμήθειας και αποζημίωσης των συγγραφέων των ανωτέρω εκπαιδευτικών βοηθημάτων.

3.α) Με Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού ύστερα από γνώμη του Σ.Ν.Ε. καθορίζονται οι όροι απασχόλησης των ασκούμενων σπουδαστών στα πλοία και τα λοιπά δικαιώματα και υποχρεώσεις των ιδίων, των εκπαιδευτών τους και των πλοιοκτητών, ως και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την πρακτική άσκηση στο επάγγελμα.

β) Στους σπουδαστές ΑΔΣΕΝ πρώτης και δεύτερης θαλάσσιας εκπαιδευτικής περιόδου, που δεν βρίσκουν θέσεις απασχόλησης για την εκτέλεση της πρακτικής τους εξάσκησης σε πλοία με ελληνική σημαία, δύναται να επιτρέπει η κατ' εξαίρεση ναυτολόγησή τους σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία, μη συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, στα οποία ο πλοίαρχος και δύο τουλάχιστον αξιωματικοί αντίστοιχης με τον εκπαιδευόμενο ειδικότητας είναι Έλληνες. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, που εκδίδεται για κάθε εκπαιδευτική περίοδο, καθορίζονται τα της ναυτολόγησης των σπουδαστών, ώστε να εξασφαλίζονται συνθήκες εργασίας, εκπαίδευσης, καταβολής επιδόματος πρώτης εκπαιδευτικής περιόδου και ασφάλισης, ανάλογες με τις ισχύουσες για τους εκπαιδευόμενους στα πλοία με ελληνική σημαία.

ΑΡΘΡΟ 21

Περιεχόμενο σπουδών - Επαγγελματικά δικαιώματα

1. Το περιεχόμενο των σπουδών καθορίζεται με Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη του Σ.Ν.Ε. Το περιεχόμενο σπουδών περιλαμβάνει τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τις απαιτήσεις του αντίστοιχου επαγγέλματος και της πιθανής εξέλιξής του.

2. Τα διδασκόμενα μαθήματα καθώς και τα ωρολόγια και αναλυτικά προγράμματα των Α.Ε.Ν. καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού, μετά από εισήγηση του Σ.Ν.Ε.

3. Οι σπουδές καταλήγουν σε απόκτηση πτυχίου που δίνει τη δυνατότητα απόκτησης διπλώματος Γ' τάξης εμπορικού ναυτικού και συμμετοχής σε προγράμματα μεταπτυχιακών σπουδών.

ΑΡΘΡΟ 22

Κανονισμός Σπουδών

1. Τα θέματα εισαγωγής των σπουδαστών ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού. Σε κάθε περίπτωση στο Α.Ε.Ν. εισάγονται κάτοχοι απολυτηρίου λυκείου.

2. Το ακαδημαϊκό έτος αρχίζει την 1η Σεπτεμβρίου κάθε έτους και λήγει την 31 Αυγούστου του επομένου έτους. Το διδακτικό έτος αρχίζει την 1η Σεπτεμβρίου και λήγει την 5η Ιουλίου του επομένου έτους και περιλαμβάνει δύο εξάμηνα, από τα οποία το πρώτο ονομάζεται χειμερινό και το δεύτερο εαρινό. Το χειμερινό εξάμηνο αρχίζει την 1η Σεπτεμβρίου και το εαρινό λήγει το δεύτερο δεκάημερο του Ιουνίου. Τα θαλάσσια εκπαιδευτικά εξάμηνα πραγματοποιούνται μέσα στο ακαδημαϊκό έτος.

3. Η φοίτηση είναι υποχρεωτική σε όλα τα μαθήματα. Τα θέματα φοίτησης, όπως διάρκειες των διδακτικών εξαμήνων, εξεταστικών περιόδων, απαιτούμενων ωρών διδασκαλίας για να θεωρηθεί ένα μάθημα ως διδαγμένο, οργάνωσης θερινών ή πέραν του κανονικού ωραρίου προγραμμάτων, μετεγγραφών, ανανέωσης εγγραφής και κάθε σχετικό θέμα ρυθμίζονται από τον Κανονισμό Σπουδών, ο οποίος εκδίδεται με απόφαση του Υπουργού.

4. Σπουδαστής μιας Σχολής γίνεται πτυχιούχος μετά την παρέλευση της προβλεπόμενης χρονικής διάρκειας σπουδών εφόσον:

- α) Έχει παρακολουθήσει με επιτυχία όλα τα μαθήματα σύμφωνα με τις διατάξεις του Κανονισμού Σπουδών.
- β) Έχει εγκριθεί με επιτυχία η πτυχιακή του εργασία και
- γ) Έχει περατώσει με επιτυχία τα θαλάσσια εκπαιδευτικά ταξίδια.

5. α) Ο σπουδαστής υποχρεούται σε ανανέωση της εγγραφής του σύμφωνα με τον Κανονισμό Σπουδών. Σπουδαστής που δεν ανανέωσε την εγγραφή του στο επόμενο ακαδημαϊκό έτος για δύο συνεχή εξάμηνα ή αν έχει απορριφθεί σε δύο διαδοχικά εξάμηνα, διαγράφεται οριστικά από τη Σχολή. Άρση της διαγραφής και συνέχιση των σπουδών του μπορεί να γίνει με αιτιολογημένη απόφαση του Υπουργού, ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου της οικείας Α.Ε.Ν.

β) Κάθε σπουδαστής μπορεί να ζητήσει την προσωρινή αναστολή των σπουδών του έως δύο ακαδημαϊκά έτη για σοβαρούς λόγους, όπως στράτευση, βεβαιωμένη σοβαρή ασθένεια του ίδιου ή μέλους της οικογενείας του μέχρι 2ου βαθμού συγγενείας εξ αίματος ή ναυτολόγηση σε εμπορικό πλοίο. Κατά τη διάρκεια της αναστολής των σπουδών του, ο σπουδαστής δεν απολαμβάνει των παροχών του άρθρου 25.

γ) Τα θέματα της ορκωμοσίας, όπως στις περιπτώσεις διαβεβαίωσης των πρωτοετών σπουδαστών και καθομολόγησης των πτυχιούχων και του τύπου του χορηγούμενου πτυχίου ρυθμίζονται με τον Εσωτερικό Κανονισμό.

ΑΡΘΡΟ 23

Ειδικά προγράμματα

1. Στο πλαίσιο της αποστολής τους, οι Α.Ε.Ν. μπορούν να αναλαμβάνουν, μόνες ή σε συνεργασία, τη διοργάνωση και λειτουργία ειδικών προγραμμάτων εξειδίκευσης, επιμόρφωσης, μετεκπαίδευσης και κατάρτισης καθώς και να συμμετέχουν σε προγράμματα μεταπτυχιακών σπουδών ή να εκτελούν προγράμματα εφαρμογής και ανάπτυξης της ναυτικής τεχνολογίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού.

2. α) Τα προγράμματα επιμόρφωσης, μετεκπαίδευσης και συνεχιζόμενης κατάρτισης απευθύνονται σε αποφοίτους δευτεροβάθμιας ή τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και έχουν σκοπό την επιμόρφωση και την ενημέρωση επάνω σε θέματα που προκύπτουν από την εξέλιξη της επιστήμης, της τεχνολογίας, της ναυτιλίας και της κοινωνίας ή την κατάρτιση σε εξειδικευμένους επαγγελματικούς τομείς που αναπτύσσονται λόγω της εξέλιξης αυτής.

β) Για την οργάνωση, το περιεχόμενο, τη διάρκεια των σπουδών και κάθε άλλη λεπτομέρεια των προγραμμάτων της παραγράφου αυτής εισηγείται στο Σ.Ν.Ε. το Συμβούλιο της Α.Ε.Ν., μετά από πρόταση της οικείας Σχολής ή και των δύο Σχολών, εφόσον πρόκειται για συνδιοργάνωση προγράμματος.

3. Στις Α.Ε.Ν. μπορούν να εκτελούνται, με απόφαση του Υπουργού, προγράμματα εφαρμογής και ανάπτυξης της ναυτικής τεχνολογίας. Για κοινά προγράμματα δύο ή περισσότερων Υπουργείων απαιτείται σχετική απόφαση των συναρμοδίων Υπουργών. Επίσης στις Α.Ε.Ν. μπορεί να ανατεθεί, με έγκριση του Υπουργού, η εκτέλεση αντίστοιχων προγραμμάτων από άλλους φορείς του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα, οι οποίοι παρέχουν και τη σχετική χρηματοδότηση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ - ΣΠΟΥΔΑΣΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΡΘΡΟ 24

Σπουδαστικοί Σύλλογοι

1. Σε κάθε Α.Ε.Ν. μπορεί να λειτουργεί ένας σπουδαστικός σύλλογος ως νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου.

2. Οι εκπρόσωποι των σπουδαστών στα συλλογικά όργανα διοίκησης, που προβλέπονται από το νόμο αυτό, ορίζονται από το διοικητικό συμβούλιο του οικείου σπουδαστικού συλλόγου. Η διαδικασία ορισμού εκπροσώπων, ο τρόπος ορισμού αν δεν υπάρχει σπουδαστικός σύλλογος και κάθε άλλη λεπτομέρεια ρυθμίζονται από τον Εσωτερικό Κανονισμό.

3. Τα διοικητικά συμβούλια των σπουδαστικών συλλόγων υποχρεούνται να καταθέσουν στην οικεία Α.Ε.Ν. αντίγραφο και κάθε τροποποίηση του καταστατικού του συλλόγου τους και ακόμη να γνωρίζουν εγγράφως ονομαστικό κατάλογο των εκπροσώπων τους στα διάφορα συλλογικά όργανα κατά τις διατάξεις του νόμου αυτού.

ΑΡΘΡΟ 25

Εκπαιδευτικά βοηθήματα

Οι σπουδαστές έχουν δικαίωμα να κάνουν χρήση όλων των εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων και μέσων με τα οποία είναι εξοπλισμένη η Α.Ε.Ν., σύμφωνα με τον Εσωτερικό Κανονισμό και τις αποφάσεις των αρμοδίων οργάνων της Α.Ε.Ν.

ΑΡΘΡΟ 26

Σπουδαστική μέριμνα

1. Στους σπουδαστές των Α.Ε.Ν. που διαμένουν ως εσωτερικοί σε αυτές παρέχεται δωρεάν στέγαση και σίτιση. Ακόμη σε όλους τους σπουδαστές παρέχεται μειωμένο εισιτήριο μετακίνησης και χορηγούνται δωρεάν εκπαιδευτικά βοηθήματα, όπως βιβλία, σημειώσεις κ.λπ., για τα μαθήματα που παρακολουθούν. Οι προϋποθέσεις χορήγησης των παροχών και γενικότερα τα θέματα της παραγράφου αυτής ρυθμίζονται με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Οικονομικών, ενώ οι σχετικές δαπάνες βαρύνουν το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης.

2. Τα ειδικότερα θέματα που έχουν σχέση με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των σπουδαστών ρυθμίζονται από τον Εσωτερικό Κανονισμό.

3. Το γραφείο σπουδαστικής μέριμνας έχει ως σκοπό την υλοποίηση σπουδαστικών παροχών και διευκολύνσεων και γενικότερα την πολιτιστική καλλιέργεια, ψυχαγωγία και άθληση των σπουδαστών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ

ΤΕΛΙΚΕΣ - ΓΕΝΙΚΕΣ - ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 27

Κατάρτιση ΑΔΣΕΝ

Από τη δημοσίευση του νόμου αυτού καταργούνται οι Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (ΑΔΣΕΝ).

ΑΡΘΡΟ 28

Πρώτη συγκρότηση οργάνων

1. Κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος και κατά παρέκκλιση των διατάξεων του τρίτου κεφαλαίου, οι Διευθυντές Σπουδών των καταργουμένων ΑΔΣΕΝ, εξακολουθούν να ασκούν τα καθήκοντά τους ως Διευθυντές Σχολών των αντίστοιχων Σχολών της Α.Ε.Ν. που έχει την ίδια έδρα με την καταργούμενη ΑΔΣΕΝ που υπηρετούσαν και με θητεία μέχρι τον ορισμό του νέου Διευθυντή. Με απόφαση του Υπουργού και με θητεία ίση με αυτή των ανωτέρω Διευθυντών ορίζονται ως Αναπληρωτές Διευθυντές μέλη Ε.Π. των οικείων Σχολών.

2. Οι κανονισμοί των ΑΔΣΕΝ εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι να θεθούν σε ισχύ οι Κανονισμοί των Α.Ε.Ν. Για θέματα που δεν προβλέπονται ή δεν προβλέπονται επαρκώς αποφασίζει κατά το ίδιο χρονικό διάστημα ο Υπουργός, με γνώμη του Διοικητή της οικείας Α.Ε.Ν.

3. Το συμβούλιο Α.Ε.Ν. συγκαλείται και λειτουργεί νόμιμα με τη συμμετοχή όσων οριστούν κατά τη διαδικασία της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού και ασκεί και τις αρμοδιότητες του Εκπαιδευτικού Συμβουλίου μέχρι τη συγκρότησή του.

4. Η διαδικασία οριστικής συγκρότησης των οργάνων διοίκησης σε κάθε Α.Ε.Ν. αρχίζει μετά την ολοκλήρωση της ένταξης του προσωπικού της σε θέσεις και βαθμίδες.

ΑΡΘΡΟ 29

Ρύθμιση σπουδαστικών θεμάτων

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος τα πτυχία των ΑΔΣΕΝ είναι ισότιμα με τα πτυχία που απονέμονται από τις Α.Ε.Ν.

2. Οι σπουδαστές των ΑΔΣΕΝ που φοιτούν κατά τη δημοσίευση του παρόντος θεωρούνται σπουδαστές της Α.Ε.Ν. που έχει την ίδια έδρα με την καταργούμενη ΑΔΣΕΝ που φοιτούσαν.

ΑΡΘΡΟ 30

Ένταξη προσωπικού ΑΔΣΕΝ

1. Το πάσης φύσεως εκπαιδευτικό προσωπικό των ΑΔΣΕΝ που κατέχει σε αυτές κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού είτε μόνιμη οργανική θέση είτε προσωποπαγή θέση είτε θέση ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου εντάσσεται αυτοδικαίως σε μόνιμες θέσεις προσωπικού της Α.Ε.Ν. που έχει την ίδια έδρα με την καταργούμενη ΑΔΣΕΝ που ανήκει η θέση του. Στο προσωπικό αυτό υπάγονται και όσοι κατέχουν θέση Διευθυντή Σπουδών (κλάδος Β Ι/3). Επίσης υπάγονται και όσοι θα διοριστούν σε μία από τις παραπάνω θέσεις με προκηρύξεις που εκκρεμούν μέχρι την ημέρα δημοσίευσης του παρόντος νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

2. Οι κάτοχοι των θέσεων των ΑΔΣΕΝ της προηγούμενης παραγράφου εντάσσονται σε θέσεις προσωπικού Α.Ε.Ν. ως εξής:

Α. ΣΤΗ ΒΑΘΜΙΔΑ ΚΑΘΗΓΗΤΗ

1. Στη βαθμίδα Καθηγητή Ναυτικών Μαθημάτων:

Οι κάτοχοι πτυχίου ΑΔΣΕΝ και διπλώματος Πλοιάρχου ή Μηχανικού ή Ραδιοηλεκτρογραφητή σε κάθε περίπτωση Α' τάξεως (κλάδοι Β Ι/3, Β ΙΙ/3), οι οποίοι έχουν προϋπηρεσία τουλάχιστον δεκαοκτώ (18) ετών, η οποία μειώνεται κατά ένα (1) έτος για κάθε έτος θαλάσσιας υπηρεσίας με την ιδιότητα Πλοιάρχου ή Μηχανικού ή Ραδιοηλεκτρογραφητή Α' τάξεως και μέχρι τρία (3) το πολύ έτη.

2. Στη βαθμίδα Καθηγητή Γενικών και Τεχνικών Μαθημάτων:

Οι πτυχιούχοι Α.Ε.Ι. (κλάδοι 22, Β Ι/3, Β ΙΙ/3) ειδικότητας Φυσικομαθηματικών ή Πολυτεχνικών Σχολών, οι οποίοι έχουν προϋπηρεσία τουλάχιστον δεκαοκτώ (18) ετών, η οποία μειώνεται: α) κατά τρία (3) έτη για όσους έχουν διπλώμα μεταπτυχιακών σπουδών, β) κατά έξι (6) έτη για όσους έχουν διδακτορικό δίπλωμα.

Β. ΣΤΗ ΒΑΘΜΙΔΑ ΕΠΙΚΟΥΡΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΗ

1. Στη βαθμίδα Επίκουρου Καθηγητή Ναυτικών Μαθημάτων:
Οι κάτοχοι διπλώματος Πλοιάρχου ή Μηχανικού ή Ραδιοηλεκτρονική σε κάθε περίπτωση Α' τάξεως (κλάδοι Β 1/3, Β 1/3, Β 1/4, Β 1/5), οι οποίοι δεν υπάγονται στις διατάξεις του ανωτέρω κεφαλαίου Α αριθμός 1 της παρούσας παραγράφου.
2. Στη βαθμίδα Επίκουρου Καθηγητή Γενικών και Τεχνικών Μαθημάτων:
α) Οι πτυχιούχοι Α.Ε.Ι. (κλάδοι 22, Β 1/3, Β 1/3) ειδικότητας Φυσικομαθηματικών ή Πολυτεχνικών Σχολών, οι οποίοι δεν υπάγονται στις διατάξεις του ανωτέρω κεφαλαίου Α αριθμός 2 της παρούσας παραγράφου.
β) Οι πτυχιούχοι Τ.Ε.Ι. (κλάδοι 26, Β 1/5, Β 1/8), οι οποίοι έχουν αναγνωρισμένο διδακτορικό δίπλωμα ή τίτλο μεταπτυχιακών σπουδών.
- Γ. ΣΤΗ ΒΑΘΜΙΔΑ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗ
α) Οι πτυχιούχοι Τ.Ε.Ι. (κλάδοι 26, Β 1/5, Β 1/8).
β) Οι κάτοχοι πτυχίου ΑΔΣΕΝ και διπλώματος Πλοιάρχου ή Μηχανικού ή Ραδιοηλεκτρονική σε κάθε περίπτωση Γ' τάξεως (κλάδος Β 1/5).
- Δ. ΣΤΗ ΒΑΘΜΙΔΑ ΚΑΘΗΓΗΤΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ
α) Οι καθηγητές αγγλικής γλώσσας πτυχιούχοι Α.Ε.Ι. (κλάδοι 22, Β 1/3).
β) Οι καθηγητές φυσικής αγωγής πτυχιούχοι Εθνικής Ακαδημίας Σωματικής Αγωγής (κλάδος 25).
- Ε. ΣΕ ΠΡΟΣΩΠΟΠΑΓΕΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΒΑΘΜΙΔΑΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗ ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΓΛΩΣΣΑΣ
Οι καθηγητές αγγλικής γλώσσας χωρίς πτυχίο Α.Ε.Ι. (κλάδοι Β 1/4, Β 1/6).
Οι θέσεις αυτές συνιστώνται με το νόμο αυτό πέραν των θέσεων του άρθρου 19 και μετατρέπονται σε θέσεις Καθηγητών Ειδικών Μαθημάτων όταν αποχωρήσουν για οποιονδήποτε λόγο από την υπηρεσία αυτοί που τις κατέχουν. Η προσωρινή αυτή βαθμίδα συνιστάται με το νόμο αυτόν και καταργείται μόλις αποχωρήσει και ο τελευταίος που κατέχει προσωποπαγή θέση στη βαθμίδα αυτή. Το προσωπικό της προσωρινής αυτής βαθμίδας έχει ως αντικείμενο την ανάλυση κυρίως εργαστηριακής και επικουρικής θεωρητικής διδασκαλίας της αγγλικής γλώσσας καθώς και της ναυτικής ορολογίας σε συνεργασία με καθηγητές ειδικότητας, δεκαοκτώ (18) ώρες διδακτικής απασχόλησης και αποδοχές Καθηγητή Ειδικών Μαθημάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17.
- ΣΤ. ΣΕ ΠΡΟΣΩΠΟΠΑΓΕΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΤΗΣ ΒΑΘΜΙΔΑΣ ΕΠΙΜΕΛΗΤΩΝ
α) Οι κάτοχοι διπλώματος Πλοιάρχου ή Μηχανικού ή Ραδιοηλεκτρονική σε κάθε περίπτωση Β' τάξεως (κλάδος Β 1/4).
β) Οι κάτοχοι πτυχίου ΑΔΣΕΝ (κλάδος Β 1/8).
Οι θέσεις αυτές συνιστώνται με το νόμο αυτό πέραν των θέσεων του άρθρου 19 και μετατρέπονται σε θέσεις Επιμελητών όταν αποχωρήσουν για οποιονδήποτε λόγο από την υπηρεσία αυτοί που τις κατέχουν.
- Ζ. ΣΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Ε.Τ.Π.
α) Οι κάτοχοι διπλώματος Πλοιάρχου ή Μηχανικού ή Ραδιοηλεκτρονική σε κάθε περίπτωση Γ' τάξεως (κλάδοι Β 1/7, Β 1/8).
β) Οι κάτοχοι απολυτηρίου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (κλάδοι 26, 28, Β 1/6, Β 1/8).
γ) Όσοι δεν υπάγονται στα στοιχεία α' και β' της περίπτωσης αυτής (κλάδοι Β 1/6, Β 1/7, Β 1/8).
3. Όσοι από τους ανωτέρω εντασσόμενους εντός της αποκλειστικής προθεσμίας μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2002 αποκτήσουν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο αυτό για ένταξη σε ανώτερη βαθμίδα ή από θέση Ε.Τ.Π. σε βαθμίδα Ε.Π., επανεπενδύονται με αίτησή τους σε νέα θέση, μεταφέροντας και τη θέση τους αν δεν υπάρχουν αντίστοιχες κενές οργανικές θέσεις.

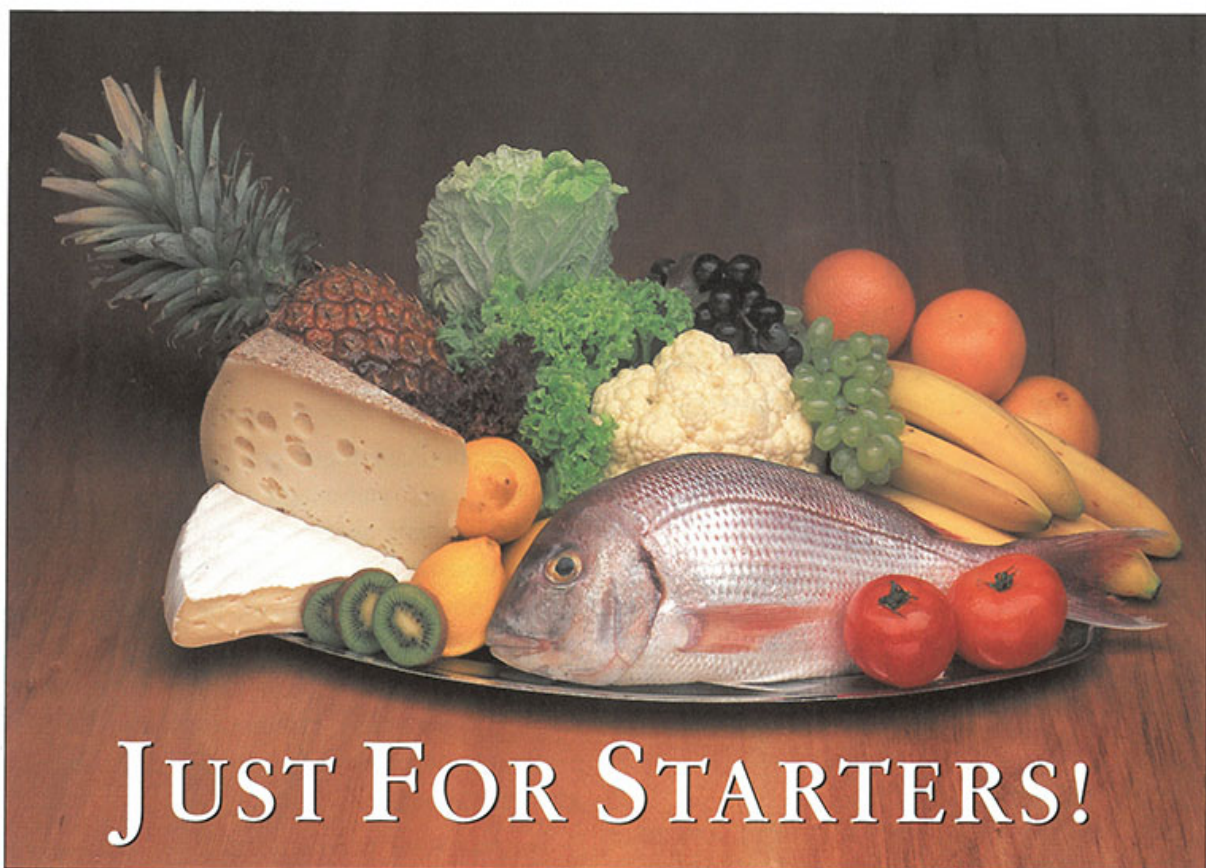
4. α) Ως προϋπηρεσία για την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου αυτού νοείται η συνολική κατά την ημέρα ένταξης επαγγελματική ή εκπαιδευτική ή συνδυασμός και των δύο προϋπηρεσία, η οποία όμως είναι συναφής με την ειδικότητα πρόσληψης. Όσοι έχουν τέτοια προϋπηρεσία μέχρι την ημέρα του διορισμού τους που δεν έχει αναγνωρισθεί από την υπηρεσία, μπορούν μέσα σε αποκλειστική προθεσμία τριών (3) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος να προσκομίσουν τα απαραίτητα δικαιολογητικά για την αναγνώρισή της.
β) Προϋπηρεσία, κατά την ανωτέρω έννοια, η οποία έχει ληφθεί υπόψη για την αναγνώριση συνταξιοδοτικού δικαιώματος δεν λαμβάνεται υπόψη για την εφαρμογή του παρόντος, εφόσον ακολούθησε χορήγηση σύνταξης.
γ) Ως δικαιολογητικά αναγνώρισης σύνταξης γίνονται δεκτά όσα προέρχονται από το οικείο ασφαλιστικό ταμείο ή από επίσημη βεβαίωση αν πρόκειται για δημόσιο ή νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου.
δ) Ως προς τα έτη προϋπηρεσίας προ του διορισμού που τελικώς θα αναγνωριστούν για τη χορήγηση χρονοεπιδόματος, λαμβάνονται υπόψη σε κάθε περίπτωση μόνον μέχρι οκτώ (8) έτη. Το ανωτέρω στοιχείο β' εφαρμόζεται αναλόγως και για την παρούσα περίπτωση.
5. Όσοι εντάσσονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου μπορούν να μην επιλέξουν το δημόσιο αλλά να διατηρήσουν τον ασφαλιστικό φορέα που έχουν κατά το χρόνο της ένταξης, οπότε τα θέματα ασφάλισης και ιατρικής και φαρμακευτικής περίθαλψης υπάγονται στις σχετικές διατάξεις του φορέα αυτού. Οι διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου 17 εφαρμόζονται αναλόγως και για όσους εντάσσονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.
6. Η ένταξη ή επανένταξη του προσωπικού κατά τις προηγούμενες παραγράφους πραγματοποιείται με απόφαση του Υπουργού.
7. Με την έκδοση της απόφασης της προηγούμενης παραγράφου για ένταξη του προσωπικού σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού καταργούνται αυτοδικαίως οι θέσεις κάθε φύσης, ονομασίας και κατηγορίας που κατείχε το προσωπικό αυτό.

ΑΡΘΡΟ 31

Γενικές - Μεταβατικές διατάξεις

1. Όπου στις διατάξεις του νόμου αυτού αναφέρεται Υπουργός χωρίς ειδικότερο προσδιορισμό νοείται ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ όπου αναφέρεται Υπουργείο χωρίς ειδικότερο προσδιορισμό νοείται το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.
2. Όπου στις προηγούμενες διατάξεις του νόμου αυτού αναφέρονται είτε κάτοχοι πτυχίου, διπλώματος ή απολυτηρίου είτε πτυχίο, δίπλωμα ή απολυτήριο νοούνται και οι κάτοχοι ισότιμων τίτλων ή το ισότιμο αυτών αντιστοίχως.
3. Μέλος του Ε.Π. που δεν υπάγεται ασφαλιστικώς στο Δημόσιο, κατ'εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 17 παρ. 7 και 30 παρ. 5 αποχωρεί, με την επιφύλαξη της διάταξης της επόμενης παραγράφου, αυτοδικαίως από την υπηρεσία σε περίπτωση που κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας στην Α.Ε.Ν. συνταξιοδοτηθεί από το φορέα που ανήκει, εκτός αν ζητήσει αναστολή χορήγησης της σύνταξης και προσκομίσει στην υπηρεσία σχετική βεβαίωση για το γεγονός αυτό. Οι φορείς ενημερώνουν το Υπουργείο όταν χορηγούν τέτοιες συντάξεις.
4. Τα μέλη του Ε.Π. τα οποία συμπληρώνουν τις προϋποθέσεις συνταξιοδότησης κατά τη διάρκεια του διδακτικού έτους παραμένουν στην υπηρεσία και αποχωρούν με τη λήξη του διδακτικού έτους.
5. Η διάταξη της παραγράφου 8 του άρθρου 9 του ν. 2575/1998 (23 Α') διατηρείται σε ισχύ και μετά την ισχύ των διατάξεων της παραγράφου 3 του άρθρου 20 του παρόντος.
6. Μέχρι να εκδοθούν οι αποφάσεις ή τα Προεδρικά Διατάγματα που προβλέπονται από εξουσιοδοτικές διατάξεις του παρόντος νόμου, εξακολουθούν να ισχύουν οι αντίστοιχες οικείες διατάξεις περί ΑΔΣΕΝ.

* Το μισθολόγιο είναι κατά προσέγγιση.



JUST FOR STARTERS!

Lavinia Corp. are not merely the world's leading High Seas transshipment operators, simultaneously supplying fishing fleets with fuel and provisions. We do not simply operate the world's largest Ice-classed Reefer Fleet. We are also major carriers of all kinds of palletised and breakbulk perishable commodities. Operating more than 100 Reefers worldwide, Lavinia undertake simple and highly sophisticated C.O.A.'s, frequently involving operations in ice bound ports. We have been serving our clients with innovative transportation solutions, including extensive freight financing arrangements, for over 21 years.

Lavinia always try to satisfy even the most discerning and rare tastes!



FRIO ADRIATIC

ASK WHAT ELSE IS ON THE MENU, CONTACT

LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Head Office: Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athens

Tel : 30-1 6899090-4 or 6806759 / 6061

Fax : 30-1 6806762-4

or

Frigoship Chartering GmbH., Hamburg

Tel : 49-40 391433

Fax : 49-40 3903492

Also directly represented in : London, Las Palmas, Vigo, Madrid, Seattle, Buenos Aires, Riga, Seoul and The Falkland Islands.

Αφορμή για να τιτλοφορήσω τις παρακάτω σκέψεις μου, μου έδωσαν τέσσερα συμβάντα που προβλήθηκαν ιδιαίτερα από το ναυτιλιακό Τύπο. Και δεν θα είχαν την κοινωνική αρνητική τους σημασία για την Ναυτιλία εάν δεν προέρχονταν από φορείς που είναι ταγμένοι για την προαγωγή της ναυτιλίας.

Και ασφαλώς θα πρέπει να γίνει κατανοητό ότι ο αποκλεισμός των ναυτικών στελεχών από ναυτιλιακά δρώμενα με βεβαιότητα ισοδυναμεί με αρνητική θέση των φορέων προς τα στελέχη αυτά.

Και γίνομαι πιο συγκεκριμένος:

α) Βράβευση εισαχθέντων σε Α.Ε.Ι.

Διαβάσαμε πολύ πρόσφατα στις εφημερίδες σχετικά με την τελετή που έγινε στο ΥΕΝ -για τη βράβευση με έπαινο και με χρηματικά ποσά των παιδιών του στρατιωτικού και πολιτικού προσωπικού που εισήχθη στα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της χώρας.

Περί των Ναυτικών Σχολών ουδέν!!

β) Υποτροφίες για Master στη θαλάσσια ρύπανση

Πριν από λίγες ημέρες η HELMEPA ανήγγειλε την χορήγηση υποτροφιών για Master στη θαλάσσια ρύπανση. Και εδώ αποκλείεται η συμμετοχή και του Α' Πλοιάρχου και Α' Μηχανικού στις χορηγούμενες υποτροφίες.

Ακόμη διερωτάται κανείς εάν κάποια άλλη κατηγορία ανθρώπων της ναυτιλίας με Master στη θαλάσσια ρύπανση θα ήταν πιο χρήσιμη είτε στα πλοία είτε στις ναυτιλιακές εταιρείες από έναν πλοίαρχο ή Α' Μηχανικό.

γ) Βραβεία από Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας

Και εδώ υπήρξε αποκλεισμός των ανθρώπων της θάλασσας από χορηγηθέντα βραβεία σε πρωτεύσαντες σπουδαστές.

Το γεγονός ότι ο χορηγός στην περίπτωση αυτή δεν πρόβλεψε και την κατηγορία των ναυτικών σπουδών αποτελεί το νομικό κώλυμα για την εξαίρεση.

Το ουσιαστικό όμως αρνητικό κλίμα εξακολουθεί να υπάρχει.

δ) Βραβεία από άλλους ναυτιλιακούς φορείς

Διάφοροι άλλοι φορείς είτε του Δημοσίου είτε και του ιδιωτικού τομέα επιδεικτικά περιφρονούν τα ναυτιλιακά στελέχη ναυτικής προέλευσης και με πολλά προσχήματα κυρίως νομικής φύσεως, προσπαθούν να αποκλείσουν τα στελέχη αυτά από συμμετοχές σε βραβεύσεις, από συμμετοχές σε ομιλίες, σεμινάρια κ.λπ. μέσα από τα οποία όχι μόνο υπάρχει η γνήσια εκπροσώπηση της λειτουργίας του πλοίου αλλά, ακόμη περισσότερο, θα δηλώνεται η ενεργός παρουσία των ναυτικών στελεχών στα δρώμενα της ναυτιλίας.

Τα παρακάτω παραδείγματα είναι τελείως ενδεικτικά αλλά έχουν ένα κοινό χαρακτηριστικό: Έχουν όλα αποκλείσει σε ευρύτερο επαγγελματικό και επιστημονικό αλλά και σε κοινωνικό επίπεδο ό,τι αναφέρεται στην ουσία της ναυτικής σταδιοδρομίας και την ευρύτερη παρουσία και προβολή της, καθώς και το ρόλο της στη διαμόρφωση της μελλοντικής πορείας της ελληνικής ναυτιλίας.

Πρόκειται βεβαίως για το μεγαλύτερο πρόβλημα της ελληνικής ναυτιλίας που, όμως, αντιμετωπίζεται τελείως στεγνά τεχνοκρατικά, απομονωμένο από τον ευρύτερο κοινωνικό χώρο και το κοινωνικό περιβάλλον που αντιλούνται τα στελέχη της ναυτιλίας.

Με άλλα λόγια, δίνεται η εντύπωση ότι η απομόνωση και η μη παρουσία των στελεχών αυτών στα δρώμενα της ναυτιλίας γίνεται εσκεμμένως και ότι η ναυτιλία ακολουθεί την πορεία της χωρίς την δική τους παρουσία.

του Χρήστου Ε. Ντούνη
Γενικού Διευθυντή Hellenic Hull Management

Η τεκμαιρόμενη περιφρόνηση

Και τι κρίμα, αλήθεια, αυτή η αντίληψη αλλά και πρακτική να ακολουθείται απ' όλους αυτούς τους φορείς και του Δημοσίου αλλά και του ιδιωτικού τομέα που έχουν ταχθεί στις υπηρεσίες της ναυτιλίας, απ' όλους αυτούς που η ύπαρξή τους δικαιολογείται μόνο από την ύπαρξη ελληνικής ναυτιλίας, απ' όλους αυτούς που χωρίς αμφιβολία θεωρούν και πιστεύουν ότι ελληνική ναυτιλία χωρίς ελληνικά στελέχη δεν μπορεί να υπάρξει.

Και εδώ είναι το αντιφατικό της συμπεριφοράς τους από τη μια πλευρά σε φραστικό επίπεδο διακηρύξεων να υμνούν τα ναυτιλιακά στελέχη και από την άλλη πλευρά να τα αγνοούν επιδεικτικά, να τα υποβαθμίζουν και εμμέσως φυσικά με τις επιλεκτικές ενέργειές τους να τα περιφρονούν.

Οι παραπάνω ενδεικτικά αναφερόμενοι στην αρχή του άρθρου αυτού φορείς, καθώς και πολλοί άλλοι που την ύπαρξή τους οφείλουν στην ελληνική ναυτιλία και τα ναυτικά στελέχη, διατηρούν την ελληνικότητά της, στις ανάλογες εκδηλώσεις επαγγελματικού αλλά και κοινωνικού χαρακτήρα. Αντί λοιπόν, να προτάσσουν στόχους που οδηγούν στην προβολή των ναυτικών στελεχών και τη δημιουργία ευρύτερων κινήτρων (κοινωνικών, επαγγελματικών, επιστημονικών) για την προσέλκυση ναυτικών στελεχών, εδώ παρατηρούμε το φαινόμενο να δημιουργούνται κίνητρα που οδηγούν τους νέους προς άλλες κατευθύνσεις και όχι τις ναυτιλιακές. Με άλλα λόγια επιβραβεύουμε τη φυγή από τη ναυτιλία, ανεξάρτητα εάν οι βραβευόμενοι είναι τέκνα ή αδέρφια ναυτικών.

Το ελάχιστο αρνητικό μήνυμα που εκπέμπουν οι επιλογές αυτές είναι ότι η ναυτική σταδιοδρομία, κυρίως

των πλοιαρχών και των μηχανικών δεν μπορεί να διεκδικεί μια θέση μεταξύ των βραβευομένων από τους φορείς της ναυτιλίας, σύμφωνα με τα κριτήρια που αυτοί έχουν θεσπίσει.

Αλήθεια, τι κρίμα να βραβεύουμε τη φυγή από τη ναυτιλία.

Διάφοροι άλλοι φορείς είτε του Δημοσίου είτε και του ιδιωτικού τομέα επιδεικτικά περιφρονούν τα ναυτιλιακά στελέχη ναυτικής προέλευσης και με πολλά προσχήματα κυρίως νομικής φύσεως προσπαθούν να αποκλείσουν τα στελέχη αυτά από συμμετοχές σε βραβεύσεις, από συμμετοχές σε ομιλίες, σεμινάρια κ.λπ. μέσα από τα οποία όχι μόνο υπάρχει η γνήσια εκπροσώπηση της λειτουργίας του πλοίου αλλά ακόμη περισσότερο θα δηλώνεται η ενεργός παρουσία των ναυτικών στελεχών στα δρώμενα της ναυτιλίας.

Και τη βραβεύουμε οι ίδιοι εμείς που έχουμε ταχθεί να την υπηρετούμε με την όποια ιδιότητά μας.

Αλήθεια, πάλι από ποια νεολαία προσδοκάμε να αντλήσουμε στελέχη για να τους εμπιστευτούμε τις τεράστιες περιουσίες μας;

Η καταφυγή στα ξένα στελέχη είναι η λύση ανάγκης στην οποία αναπόφευκτα καταφεύγει ο πλοιοκτήτης για να λύσει προσωρινά το πρόβλημά του.

Όμως η διατήρηση της ελληνικότητας της ναυτιλίας απαιτεί μονιμότερες λύσεις που έχουν ανάγκη μιας ευρύτερης κοινωνικής συνεισφοράς αλλά και συμμετοχής. Οι δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς οφείλουν να παίξουν ένα πιο ενεργό ρόλο στο κτίσιμο μιας άλλης αντίληψης και μιας διαφορετικής προσέγγισης.

Αυτό τον ενεργό ρόλο δεν φαίνεται ότι είναι έτοιμοι να τον αναλάβουν οι φορείς της ναυτιλίας δεχόμενοι μοιρολατρικά το γεγονός ότι εφόσον οι νέοι δεν προτιμούν τη ναυτιλιακή σταδιοδρομία δεν υπάρχουν λόγοι να την προβάλουμε. Και πολύ περισσότερο να την αναβαθμίσουμε και να την καταστήσουμε το επίκεντρο μιας ευρύτερης πανεθνικής προσπάθειας αντάξιας μιας χώρας που αιμοδοτείται από τη ναυτιλία.

της ναυτιλιακής σταδιοδρομίας

Τα λιμάνια της Ελλάδας, όπως τόσες άλλες δραστηριότητες, συνεχίζουν ακόμη και σήμερα να βρίσκονται κάτω από ένα σύστημα αναποτελεσματικής Διοίκησης και Διαχείρισης το οποίο χωρίς καμιά αμφιβολία ευθύνεται για το χαμηλό επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών και την αρνητική συμβολή τους στην περιφερειακή ανάπτυξη στη χώρα μας.



του Βασίλη Κούτσου

Θα μπορούσαμε να σταθούμε σε πολλές λεπτομέρειες και να αναφέρουμε ατελείωτο αριθμό παραδειγμάτων τα οποία θα χρωμάτιζαν έντονα το μέγεθος της αποτυχίας των λιμανιών μας να ανταποκριθούν στην απαίτηση που δικαιολογημένα προβάλλεται από όλους και η οποία έχει ως στόχο την πρόοδο της Ελλάδας και την ισχυροποίησή της τόσο στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου όσο και στη λειτουργία του διεθνούς εμπορίου στο οποίο τα λιμάνια ως ΚΕΝΤΡΑ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ παίζουν διεθνώς σημαντικό ρόλο. Η επανάληψη, όμως, γνωστών επισημάνσεων είναι περιττή ενώ η κατάθεση προτάσεων και η προβολή σκέψεων που μπορούν να συμβάλουν στην πρόοδο αυτού του εθνικά και οικονομικά μεγάλου θέματος είναι προτιμότερη.

Μία γρήγορη ιστορική αναδρομή στον τομέα της λιμενικής πολιτικής στην Ελλάδα μας οδηγεί στην αναγνώριση ότι το ελληνικό κράτος διεύθυνε τη λειτουργία των λιμανιών της Ελλάδας μέσα από το σύστημα των Λιμενικών Ταμείων και της λειτουργίας δύο Οργανισμών, του Ο.Λ.Π. και του Ο.Λ.Θ.

Όλοι οι πόροι (τέλη και δικαιώματα) από τη δραστηριότητα των λιμανιών διαχειρίζονταν από το Δημόσιο και όλα σχεδόν τα αναγκαία έργα χρηματοδοτούνταν επίσης από το Δημόσιο. Στην περίπτωση των δύο Οργανισμών υπάρχει η διαφορά ότι μέχρι προ ολίγων ετών τα περισσότερα έργα χρηματοδοτούνταν από τα αποθεματικά τους. Έτσι τα λιμάνια της Ελλάδας υπάγονταν συνεχώς σε επιλογές τις οποίες έκανε η κεντρική εξουσία με βάση παραδοχές οι οποίες δεν είχαν στρατηγική σημασία αλλά περιστασιακή αντιμετώπιση διαφόρων πιέσεων που προέρχονταν από τοπικούς παράγοντες και χωρίς μακροπρόθεσμο μελετημένο σχεδιασμό.

Τα Λιμενικά Ταμεία συνήθως αποτελούσαν ευκαιρία εξυπηρέτησης κομματικών υποχρεώσεων, αλλά ακόμα και στις περιπτώσεις που τα διορισμένα μέλη της διοικήσεώς τους ήταν πρόσωπα που γνώριζαν και ενδιαφέρονταν για την ανάπτυξη του λιμανιού, η προσπάθειά τους ακυρωνόταν αφού η αποτελεσματική τους λειτουργία εξαρούνταν από εγκρίσεις που κατά περίπτωση ξεπερνούσαν τη σύμπραξη τεσσάρων ή και περισσότερων υπουργείων.

Οι δύο μεγάλοι Οργανισμοί πέτυχαν πολλά για την ανάπτυξη του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Τα στοιχεία που με συντομία θα μπορούσαμε να διατυπώσουμε κατά την ιστορική αυτή αναδρομή, συνοψίζονται στις εξής διαπιστώσεις.

Η διαχείριση των εσόδων και οι επενδύσεις που έγιναν και στα δύο λιμάνια μαρτυρούν και υπογραμμίζουν ότι επιτεύχθηκαν μόνο κέρη στο διαφορετικό θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των λιμανιών αυτών και τη σχετικά μεγαλύτερη αυτονομία τους έναντι αυτής των Λιμενικών Ταμείων. Η δυνατότητα των Οργανισμών να αναθέτουν σε ιδιώτες ορισμένες από τις δραστηριότητές τους βοήθησε την ανάπτυξη του επιπέδου των προσφερόμενων υπηρεσιών, αλλά υπολείπεται πολύ του μετριοπαδούς στόχου που θα μπορούσε κανείς να υιοθετήσει για τη σημερινή εποχή του έντονου και σκληρού ανταγωνισμού.

Η καλύτερη στελέχωση των υπηρεσιών των οργανισμών αυτών τους οδήγησε στην παρακολούθηση, έστω και από κάποια απόσταση, των διεθνών εξελίξεων στο σύστημα των Μεσογειακών και Διεθνών Λιμενικών Υπηρεσιών, χωρίς να μπορέσουν όμως να αποβάλουν μια αρνητική νοοτροπία που διέπει την τάξη των Δημοσίων Υπαλλήλων παρ' ό,τι οι αμοιβές τους περιέχουν πολλά ιδιωτικοοικονομικά στοιχεία.

Βεβαίως από το δημοσιούπαλληλικό πνεύμα που επικρατεί ακόμη και σήμερα, όπως επίσης και η επιλογή προσώπων για τη Διοίκηση των Οργανισμών αυτών με πολιτικά κριτήρια ακύρωσαν οριστικά μάλλον τις δυνατότητες καλύτερης πορείας των Οργανισμών αυτών, με αποτέλεσμα να βυθίζονται οικονομικά.

Η πορεία αυτή δημιούργησε τη σημερινή κατάσταση η οποία είναι απαράδεκτη αφού:

1. Δεν προσφέρει ούτε στο ελάχιστο την ποιότητα των υπηρεσιών που είναι απαραίτητη για την εξυπηρέτηση των επιβατών και του εμπορίου.

2. Στερεί τη χώρα από τη δυνατότητα της αναγκαίας περιφερειακής ανάπτυξης.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ: Μπορούμε ακόμη και σήμερα...

3. Ακυρώνει στην πράξη τη δυνατότητα η χώρα μας να διαδραματίσει το διεθνή ρόλο που θα μπορούσε ως παράγων οικονομικής και πολιτικής σταθερότητας και ανάπτυξης στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου.

4. Συμβάλλει στην κατασπατάληση εθνικών πόρων και την ακύρωση προσπαθειών ανάπτυξης του ιδιωτικού τομέα και την αύξηση των θέσεων εργασίας με τραγικά αρνητικές συνέπειες.

Η παραπάνω περιληπτική αναφορά της επικρατούσας σήμερα κατάστασης στα ελληνικά λιμάνια δεν έχει στόχο την κριτική αλλά έχει στόχο να επισημάνει τη δυνατότητα και την ανάγκη βελτίωσης σ' όλα τα επίπεδα υπογραμμίζοντας την άποψή μας ότι ακόμη και σήμερα θα μπορούσαμε να προχωρήσουμε στην ανάπτυξη των ελληνικών λιμανιών.

Οι αλλαγές τις οποίες πρέπει να επιδιώξουμε πρέπει να στοχεύουν στην ανάπτυξη της υποδομής των Μεταφορών περιλαμβάνοντας την ανάπτυξη των λιμένων αφού το λιμενικό σύστημα αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της υποδομής αυτής. Ανέκαθεν η υποδομή και η λειτουργία των μεταφορών αποτελούσε έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες βιομηχανικής, εμπορικής και γενικότερα οικονομικής ανάπτυξης, με αύξηση των επενδύσεων και των θέσεων εργασίας.

Η αποδεδειγμένα πλέον σημαντική προϋπόθεση της υποδομής συνεχίζει να παίζει και σήμερα τεράστιο ρόλο έχοντας μάλιστα ενισχύσει τη σπουδαιότητά της αφού οι αλλαγές των τελευταίων δεκαπέντε ετών στον τομέα των Διεθνών Μεταφορών και του Διεθνούς Εμπορίου κατέστησε τα Κέντρα Συνδυασμένων Μεταφορών βασικό συντελεστή ανάπτυξης και λειτουργίας του Διεθνούς Εμπορίου.

Η διεθνοποίηση της οικονομίας έχει σαφέστατα δημιουργήσει αλλαγές στον τρόπο παραγωγής και διακίνησης των καταναλωτικών και των προϊόντων υψηλής τεχνολογίας αφού οι εταιρείες υποχρεώθηκαν να αναδιοργανώσουν σημαντικά τμήματα της παραγωγής των προϊόντων τους με στόχο τη μείωση του κόστους. Οι περιορισμοί όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από τη βιομηχανική παραγωγή, μετακίνησαν πολλές μονάδες που μέχρι πρότινος λειτουργούσαν κοντά σε περιοχές όπου πριν από λίγα χρόνια δεν υπήρχε πρόβλεψη για τέτοιου είδους ανάπτυξη.

Πολλές χώρες παραγωγής πρώτων υλών εφαρμόζουν ένα σύνθετο τρόπο εκμετάλλευσης των φυσικών πλουτοπαραγωγικών τους δυνατοτήτων υποχρεώνοντας πλέον μεγάλες βιομηχανίες να εγκαταστήσουν στις χώρες αυτές μονάδες παραγωγής τμημάτων των τελικών προϊόντων τους.

Αυτές οι εξελίξεις είναι φανερό και φυσικό να έχουν επηρεάσει αποφασιστικά και τις Μεταφορές, οι οποίες ανέκαθεν αποτελούσαν υπηρεσίες αναπόσπαστα συνδεδεμένες με τη λειτουργία του Διεθνούς Εμπορίου και των Διεθνών Οικονομικών Δραστηριοτήτων.

Η αλλαγή στην υποδομή των Μεταφορών προέκυψε πλέον από την ανάγκη προσφοράς νέων υπηρεσιών και την εξυπηρέτηση πελατών οι ανάγκες των οποίων είχαν μεταβληθεί σημαντικά. Έτσι για τις συνδυασμένες μεταφορές δημιουργήθηκαν νέοι κανόνες Διεθνούς και Εθνικού Δικαίου, δημιουργήθηκε μια νέα τεχνολογία μεταφορικών μέσων και μεθόδων και δημιουργήθηκε μια μεγάλη σειρά από νέες υπηρεσίες.

Τα λιμάνια, ως μέρος της υποδομής αυτής, ακολούθησαν διεθνώς αυτή την εξέλιξη και εκεί όπου κινήθηκαν παράλληλα και συγχρόνως με τις εξελίξεις παρατηρήθηκε πρόοδος, εκεί όπου υπήρξε αδράνεια παρατηρήθηκε υποβάθμιση και περιθωριοποίηση με όλες τις αρνητικές επιπτώσεις.

Λόγω του χαμένου χρόνου η Ελλάδα πρέπει να κινηθεί αποφασιστικά και σύντομα για τον εκσυγχρονισμό της υποδομής των Μεταφορών και για το σκοπό αυτό είναι απαραίτητο να προσαρμοστεί το σημερινό σύστημα σε όλη την έκταση στις νέες απαιτήσεις.

Η ιδιοκτησία των λιμενικών εγκαταστάσεων και της λιμενικής περιοχής πρέπει να παραμένουν στο Δημόσιο, το οποίο είναι αναγκαίο να φροντίζει για την αξιοποίησή τους μέσα από διάφορους τρόπους, οι οποίοι κατά περίπτωση θα πρέπει να εξυπηρετούν τους στρατηγικούς στόχους ανάπτυξης, χωρίς προκαταλήψεις και ενθαρρύνοντας τη συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα σε όλα τα επίπεδα των δραστηριοτήτων του λιμενικού συστήματος.

Το βάρος των επενδύσεων θα πρέπει να μεταφερθεί στον ιδιωτικό τομέα. Με κατάλληλες συμβάσεις ιδιωτικές επιχειρηματικές δραστηριότητες θα πρέπει να αναλάβουν την εκτέλεση έργων υποδομής, με ανάλλαγμα την εκμετάλλευση των έργων αυτών για ορισμένο χρόνο, προσφέροντας υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών.

Η διοίκηση και διαχείριση θα διενεργείται από τους ιδιώτες επενδυτές οι οποίοι, λειτουργώντας με βάση τις συμβατικές υποχρεώσεις, την ισχύουσα νομοθεσία και το αναπτυξιακό πρόγραμμα στο οποίο θα συμφωνήσουν, θα υψώσουν την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών διευρεύνοντας και προσαρμόζοντας παράλληλα και τον κύκλο εργασιών του λιμανιού στα πλαίσια των νέων απαιτήσεων και του διεθνούς ανταγωνισμού.

Η αναδιοργάνωση των λιμανιών θα δώσει σύντομα στο κράτος τη δυνατότητα να παίξει το ρόλο ο οποίος φυσιολογικά του ανήκει, δηλαδή να έχει τη φροντίδα του στρατηγικού σχεδιασμού και την παρακολούθηση εφαρμογής των Νόμων και των Συμβάσεων με τους ιδιώτες επιχειρηματίες, μελετώντας και σχεδιάζοντας την παραπέρα ανάπτυξη της υποδομής.

Ο ιδιωτικός τομέας που έχει την ικανότητα και τις δυνάμεις διοίκησης και διαχείρισης μέσα σ' ένα άκρως ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον θα βελτιώσει τις προσφερόμενες υπηρεσίες, θα βελτιώσει την παραγωγικότητα και θα αναπτύξει τον κύκλο εργασιών αξιοποιώντας πλήρως τις ευκαιρίες και τις δυνατότητες που προσφέρει η γεωγραφική θέση της Ελλάδας.

Στο πλαίσιο των προτάσεών μας περιλαμβάνεται και η αυτονόητη αναγκαία ευελιξία με την οποία θα πρέπει να αντιμετωπιστούν περιπτώσεις οι οποίες έχουν χαρακτηριστικό τις εξαιρέσεις από το γενικό κανόνα.

Περιοχές όπως η Αττική είναι αναγκαίο να αντιμετωπιστούν με ιδιαίτερο τρόπο.

Η σημερινή κατάσταση της λειτουργίας τεσσάρων λιμανιών τα οποία δεν έχουν κανένα συντονισμό ενεργειών λειτουργίας και προγράμματος μεταξύ τους, που δεν έχουν καμιά διοικητική σχέση, παρά το γεγονός ότι καλούνται να λειτουργούν για την εξυπηρέτηση της ίδιας περιοχής, είναι αυτονόητο να αντιμετωπίζουν αδυναμία επιτυχίας και αναποτελεσματική λειτουργία.

Επίσης τα μικρά λιμάνια εθνικής σημασίας, είναι αυτονόητο ότι πρέπει να αντιμετωπιστούν μέσα στην εκσυγχρονιστική προσπάθεια με ιδιαίτερο τρόπο, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η λειτουργία τους αλλά και να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις ώστε να αποτελούν μέρος ενός ευρύτερου περιφερειακού συστήματος.

Η προσπάθεια αυτή πρέπει να έχει άξονα ενεργειών και δράσης τη δημιουργία μοντέρων Κέντρων Συνδυασμένων Μεταφορών προσρμοσμένων στις ανάγκες της ελληνικής οικονομίας, λειτουργούντων μέσα στο γενικότερο Ευρωπαϊκό σύστημα και στοχεύοντας στην εξυπηρέτηση μιας περιοχής η οποία περιγράφεται από τις νέες Δημοκρατίες της Καυκάσιος μέχρι και των ορίων του συστήματος μεταφορών Βορρά - Νότου της Κεντρικής Ευρώπης.

Στην προσπάθεια αυτή θα πρέπει να αντιμετωπίσουμε το Λιμάνι ως έναν κόμβο μεταφορών έτσι ώστε τόσο οι κερσαίες όσο και οι αεροπορικές μεταφορές να αποτελούν μέρος των προβλέψεων λειτουργίας τους.

Οι αλλαγές αυτές είναι αυτονόητο ότι βασίζονται σ' ένα όραμα και έχουν σκοπό να σπρίζουν τους εκατοντάδες χιλιάδες εργαζόμενους μέσα και γύρω από τα λιμάνια. Αυτοί γνωρίζουν σήμερα καλύτερα από κάθε άλλον ότι η κατάσταση άγγιξε πλέον τα όρια του αδιεξόδου, η προσαρμογή τους πλέον σ' ένα νέο εκσυγχρονισμένο και αναπτυξιακό καθεστώς είναι προτιμότερη από κάθε άλλη προσπάθεια διατηρήσεως του αδιεξόδου.

Δεν είναι όμως μόνο οι εργαζόμενοι που θα πρέπει να συνεργαστούν προσαρμοσμένοι στις νέες συνθήκες και απαιτήσεις. Οι επαγγελματίες, οι πλοιοκτήτες των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, το Λιμενικό Σώμα και όλοι οι παράγοντες της οικονομικής ζωής της χώρας θα πρέπει να αντιληφθούν ότι η αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης για την ανάπτυξη των ελληνικών λιμανιών αποτελεί σήμερα περισσότερα από κάθε άλλη περίοδο εθνική ανάγκη.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΕ 5 ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗΣ



Κινδυνεύουν να παραμείνουν άνεργοι 100 ναυτικοί;

του Νάσου Πουλακίδα

Προς παροπλισμό οδηγούνται τα ρυμουλκά στα λιμάνια Πάτρας - Ηγουμενίτσας - Κέρκυρας - Ηρακλείου και Ρόδου, όπως υποστηρίζουν οι πλοιοκτήτες τους μετά την εξαίρεση της υποχρεωτικής ρυμούλκησης στα συγκεκριμένα λιμάνια.

Με απόφασή του ο υπουργός Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης εξαιρεί από την υποχρεωτική ρυμούλκηση στα πέντε αυτά λιμάνια όλα τα με ελληνική σημαία επιβατηγά, οχηματαγωγά - επιβατηγά, φορτηγά και τουριστικά πλοία.

Σε υπόμνημά της στον υπουργό Ναυτιλίας η «Πανελλήνια Ένωση Πληρωμάτων Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών» ισχυρίζεται ότι με αυτή τη ρύθμιση 100 ναυτικοί θα οδηγηθούν στην ανεργία και επιπλέον πως με την κατάργηση των ρυμουλκικών δεν λαμβάνεται υπόψη η ασφάλεια των λιμένων και των επιβατών.

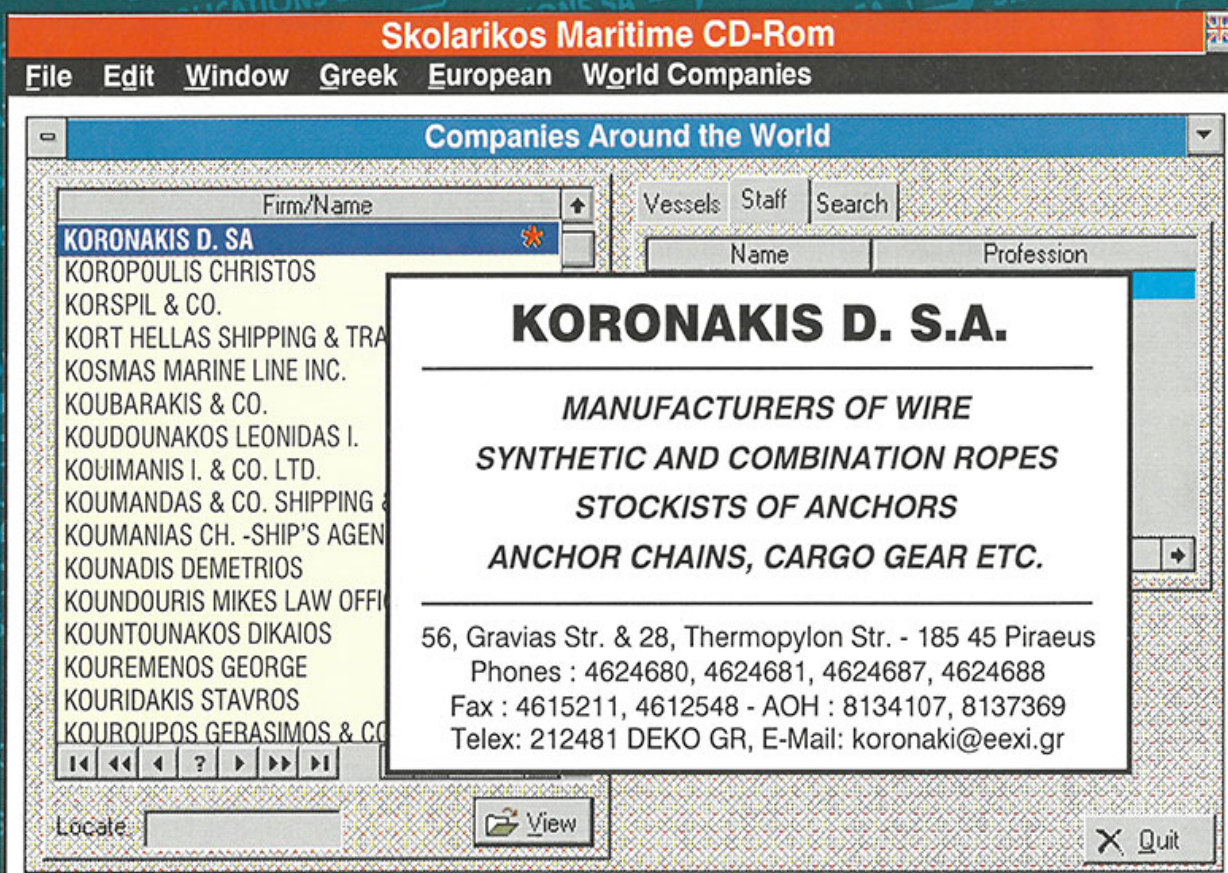
Η Ένωση για την ασφάλεια των λιμένων τονίζει ότι οι εγκαταστάσεις τους είναι παλιές και έχουν κατασκευαστεί για πλοία μικρότερα και λιγότερα από τα σημερινά με συνέπεια να πλευρίζουν το ένα δίπλα στο άλλο σε απόσταση λίγων μέτρων, άλλα να αναγκάζονται να καταπλέουν με την πρύμνη αφού δεν μπορούν να κάνουν μανούβρες, με αποτέλεσμα οι συγκρούσεις να είναι αρκετές. Σε τέτοιες περιπτώσεις βέβαια, όπως υποστηρίζει η Ένωση Πληρωμάτων Ρυμουλκών, κινδυνεύει και η ασφάλεια των ταξιδιωτών.

Η Ένωση προτείνει στον κ. Σουμάκη τροποποίηση του άρθρου 6 του κανονισμού λιμένα και η χρησιμοποίηση ρυμουλκού να είναι υποχρεωτική για τα πλοία άνω των 1.500 κόνων κατά τον απόπλου και κατάπλου, την πρόσδεση και αγκυροβολία.

Να σημειωθεί ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν ζητήσει την κατάργηση της υποχρεωτικής ρυμούλκησης υποστηρίζοντας πως δεν είναι δυνατόν τα πλοία τους που καθημερινά ή κάθε δεύτερη ημέρα καταπλέουν σε Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα - Ηράκλειο και Ρόδο να καταβάλλουν υποχρεωτικά χρήματα για ρυμούλκηση.

Επιθετική διαφήμιση Ελάχιστο κόστος

Προβληθείτε με Ηλεκτρονικό πλαίσιο,
μέσα στην ύλη των Εταιρειών,
όπως κάνετε αντίστοιχα και στις Εκδόσεις.



Όταν ο χρήστης του
SKOLARIKOS MARITIME CD-ROM (Windows™)

ανατρέχει στην ύλη των Εταιρειών,
εκεί ακριβώς, που αναφέρεται η Εταιρεία σας, με
ΕΙΔΙΚΗ ΕΝΔΕΙΞΗ

Τότε εμφανίζεται στην ίδια οθόνη ένθετο ΠΛΑΙΣΙΟ,
με πρόσθετες ειδικές πληροφορίες,
που αφορούν και προβάλλουν την Εταιρεία σας.



SKOLARIKOS PUBLICATIONS SA

16 Filellinon Str, Piraeus 185 36 - Greece - Tel.: 4287891, 4287892 Fax: 4287890

ΕΝΑΣ «ΠΕΡΙΠΑΤΟΣ»

στις χώρες ναυπήγησης συμβατικών πλοίων

Του Γ. Μπάνου *

Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, με τον όρο “συμβατικό πλοίο” γενικά εννοούμε τα πλοία γενικού και χύδην ξηρού φορτίου, τα δεξαμενόπλοια και, κατά σύμβαση, τα πλοία μεταφοράς containers (ελληνιστί “εμπορευματοκιβωτίων”), δηλαδή, τους τύπους πλοίων που αναφέρονται στη δραστηριότητα της συντριπτικής πλειονότητας των Ελλήνων Εφοπλιστών με υπερπόντια δράση.

Το παρόν άρθρο σκοπεύει στην επισήμανση των χωρών εκείνων με αξιόλογη ναυπηγική δραστηριότητα στον τομέα των με την παραπάνω έννοια συμβατικών πλοίων, με κάποιο σύντομο σχολιασμό, όπου αυτός κρίνεται δυνατός ή και σκόπιμος.

Στους μη ειδικά ασχολούμενους με ναυπηγήσεις παρατηρητές, η κρατούσα αντίληψη περί πλεονάζουσας ναυπηγικής υποδομής ανά τον κόσμο έχει δημιουργήσει και την παράλληλη εντύπωση ότι, δηλαδή, ο αριθμός των χωρών που διαθέτουν την εν λόγω ναυπηγική υποδομή είναι αντίστοιχα μεγάλος. Μια προσεκτική, όμως θεώρηση οδηγεί στη διαμετρικά αντίθετη διαπίστωση. Από τα περίπου 200 κράτη του ΟΗΕ, κατά την κρίση του γράφοντος, μόλις επτά (αριθμός 7) διαθέτουν σε ικανό βαθμό εκείνες τις προϋποθέσεις και συνθήκες (εμπορικές και άλλες), που είναι αναγκαίες για μια ομαλή και σύμφωνη με τα συναλλακτικά ήθη και τις εύλογες προσδοκίες του παραγγέλλοντος, εκτέλεση μιας ναυπηγικής παραγγελίας.

Αν είναι αντικειμενικά δύσκολο εξαντλητικώς να καθορίσουμε τις εν λόγω προϋποθέσεις και συνθήκες, είναι οπωσδήποτε δυνατό, με σχετική επάρκεια να παραθέσουμε τις κυριότερες:

1. Έννομη τάξη με δυνατότητα εφαρμογής ή και επιβολής κανόνων διεθνούς δικαίου (π.χ. δικαστικών ή διαιτητικών αποφάσεων).
2. Εύρυθμο πολιτικό και κοινωνικό σύστημα, χωρίς υποβόσκουσες τάσεις ανατροπής ή ευρέων κοινωνικών αναταράξεων.
3. Οικονομική κατάσταση που να επιτρέπει την παροχή αποδεκτών εγγυήσεων επιστροφής προκαταβολών, όπου συντρέχει περίπτωση (refundment guarantee).
4. Κοινωνική συγκρότηση επιτρέπουσα σε εργατοδότη βιομηχανία, όπως είναι η ναυπηγική, να δημιουργεί αντίστοιχη εσωτερική συγκρότηση, οργάνωση με αρμόζουσα επαγγελματική πείρα, ήθος και συνειδητή πειθαρχία. Ο ενδιαφερόμενος αναγνώστης πρέπει να προσέξει αυτή την παρατήρηση. Και, μεταξύ άλλων, ίσως θα εύρει εξήγηση στο ερώτημα, γιατί χώρες και

άφθονο και φθινό εργατικό δυναμικό δεν μπόρεσαν ακόμη να αναπτύξουν, μα ούτε παρουσιάζουν προοπτική ανάπτυξης ναυπηγικής βιομηχανίας.

5. Ανάπτυξη και ικανότητα εφαρμογής της σύγχρονης τεχνολογίας.
6. Ανταγωνιστικό κατασκευαστικό κόστος.
7. Κλιματολογικές συνθήκες που επιτρέπουν απρόσκοπτη εκτέλεση της κατασκευής.
8. Εύκολη πρόσβαση χωρίς φυσικά εμπόδια ή και διατυπώσεις.

Δεν νομίζω ότι υπάρχει χώρα που να συγκεντρώνει σε απόλυτο βαθμό τις παραπάνω προϋποθέσεις. Ωστόσο, σε μια συνολική θεώρηση, σε αποδεκτό βαθμό μπορούμε να κατατάξουμε τις εξής χώρες, χωρίς η σειρά κατάταξης, λόγω των κυμαινόμενων βαθμών εκπλήρωσης κάθε επιμέρους προϋπόθεσης, να έχει κατ' ανάγκην αξιολογική σημασία:

Ιαπωνία: Με αξιόλογη παράδοση, ανεπτυγμένη τεχνολογία και σοβαρή κοινωνική συγκρότηση, ιδίως στη μεταπολεμική περίοδο, η χώρα διαθέτει υπόβαθρο που της έχει εξασφαλίσει, σε παλαιότερα μεν χρόνια, το 50% περίπου, πρόσφατα δε το τρίτο της παγκόσμιας παραγωγής σε όρους κόρων ολικής χωρητικότητας.

Στα αρνητικά της η προσπάθεια συγκράτησης του κατασκευαστικού κόστους σε επίπεδα ανταγωνισμού, που προσκρούει σε υψηλό επίπεδο αμοιβών εργασίας, παράγων που βασικά αντιμετωπίζεται με την πάση θυσία προσπάθεια προς αυτοματοποίηση και σε “εν σειρά” κατασκευή πλοίων σταθερού (standard) τύπου, που επιβάλλουν αυστηρή πολιτική στον τομέα της τεχνικής παρακολούθησης (supervision) εκ μέρους του πλοιοκτίτη, αφού κάθε μη εύλογη (undue) παρέμβαση στη διαδικασία παραγωγής επιδρά επί του συνόλου του υπό κατασκευή έργου.

Συναλλαγματικές δυσκολίες, μέχρι πρόσφατα σοβαρό εμπόδιο στη συνομολόγηση τιμής σε ιαπωνικό νόμισμα φαίνεται ότι απαλύνονται, αφού και προθυμία αποδοχής τιμής σε δολάρια αλλά και προοπτικές σταθερότητας του YEN (αν όχι και μικρή πτώση της ισοτιμίας του) διαφαίνονται.

Κορέα: Με χρονικό υπόβαθρο μόλις μιας εικοσαετίας, στο διάστημα της οποίας κατόρθωσε να εξασφαλίσει το έτερο τρίτο των παγκόσμιων παραγγελιών, η Κορέα ήδη αντιμετωπίζει τις συνέπειες της ταχείας ανάπτυξης, συνέπειες που βρίσκουν την έκφρασή τους στον κайριο τομέα της πίστωσης και που προκαλούν ένα απροσδόκητο "country risk". Ωστόσο, και παρά τα προβλήματα που όλοι εμείς που έχουμε σχέση με τα ναυπηγικά πράγματα σήμερα βιώνουμε, δεν είναι δυνατόν να αγνοήσουμε ένα αναμφισβήτητο γεγονός: ότι, δηλαδή, παρά τις τρέχουσες αντιξοότητες, η χώρα εξακολουθεί να διαθέτει πέντε ή έξι μεγάλες σε μέγεθος και τεχνολογικά αναπτυγμένες ναυπηγικές μονάδες, επανδρωμένες με άρτια εκπαιδευμένους εργάτες και με ένα επιτελείο με μόρφωση, εκπαίδευση και αποτελεσματικότητα, ικανό να διεκπεραιώνει τις νομικές και εμπορικές διαδικασίες που απαιτεί μια ναυπήγηση τόσο καλά όσο και οι κύριοι ανταγωνιστές της. Στις αυγές της ικανοποιητικής επίλυσης του ανακύψαντος προβλήματος του "refundment guarantee", δικαιούται κανείς να πιστεύει ότι, με τη βοήθεια κάποιων διαρθρωτικών αλλαγών που απαιτούνται, ιδίως στη σχέση ιδίων προς δάνεια κεφάλαια, αλλά και στη χρηματοδοτική πολιτική, η ναυπηγική δραστηριότητα της χώρας σύντομα πρόκειται να ανακάμψει φθάνοντας τους πρόσφατους ζωηρούς ρυθμούς της.

Κίνα: Η τρίτη σε μέγεθος παραγγελιών χώρα στον κόσμο, σε μεγάλη όμως απόσταση από τη δεύτερη (μόλις το 5% του παγκόσμιου βιβλίου παραγγελιών), η Κίνα κινείται στο πλαίσιο ενός κρατικού συστήματος κεντρικού προγραμματισμού και στη φιλελευθεροποίηση που οι σύγχρονες τάσεις παγκοσμιοποίησης της αγοράς επιβάλλουν. Τα μέχρι σήμερα αποτελέσματα δεν είναι ιδανικά, τα άλματα, όμως, που έχουν πρόσφατα γίνει είναι σημαντικά. Η σχετική υστέρηση σε τεχνολογία και παραγωγικότητα αντιμετωπίζεται με ένα πολυπληθές και τουλάχιστον σε όρους management, αξιολογικό εργατικό δυναμικό, που δημιουργεί, αν όχι συνθήκες εμφανώς ανταγωνιστικές, εκείνες τις προϋποθέσεις που επιτρέπουν την προσέλκυση αριθμού σοβαρών αγοραστών. Μέχρι και προ ολίγων ετών, το πρόβλημα του περιορισμού του μεγέθους των κατασκευαζόμενων πλοίων, συνέπεια τοπογραφικών και άλλων φυσικών χαρακτηριστικών (ποτάμιοι λιμένες, βυθίσματα, κ.λπ.) αλλά και έλλειψης επαρκών επενδύσεων σε νέες εγκαταστάσεις και εξοπλισμό, ήταν βασανιστικό. Ήδη η από ετών ίδρυση ναυπηγείου ικανού μεγέθους στο Βορρά και η προγραμματισμένη ίδρυση ναυπηγείου μιας μεγάλης μονάδας στην περιοχή της Σαγκάης λύνει το πρόβλημα. Το αξιόπιστο τραπεζικό σύστημα της χώρας ανταποκρίνεται σχεδόν πλήρως στις ανάγκες κάλυψης της εμπορικής πίστης. Η ανάπτυξη του ζητήματος της θέσης της Κίνας στο παγκόσμιο ναυπηγικό στερέωμα απαιτεί ίσως ξεχωριστή μονογραφία έκτασης τουλάχιστον ολόκληρου άρθρου. Εδώ θα σημειώσουμε ότι η χώρα σήμερα αποτελεί αξιόπιστο μέλος της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας.

Ταϊβάν: Αν και βιομηχανική ανάπτυξη της νήσου μετά την απόσχισή της από τον εθνικό κορμό της Κίνας στηρίχθηκε κατά κύριο λόγο στην ελαφρά βιομηχανία, ασφαλώς η ναυπηγική αποτελεί εξαίρεση εκφραζόμενη μέσω της κρατικής China Shipbuilding Corp. της μόνης αξιολογικής μονάδας που, εξελικτικά, και μέσα από αργές διαδικασίες, έφτασε σε λίαν ικανοποιητικά επίπεδα τεχνολογικών επιδόσεων και εμπορικά ανταγωνιστικών όρων. Η προβληματική, όμως, κερδοφορία της υπό κρατικό

έλεγχο επιχείρησης έχει θέσει ζήτημα ιδιωτικοποίησής της, ενέργεια που η υλοποίησή της αναμένεται στα επόμενα δύο ή τρία έτη, χωρίς τούτο να επενεργεί αρνητικά.

Και εδώ ακριβώς τελειώνει ο περίπατός μας στο γεωγραφικό χώρο της Άπω Ανατολής με παράκαμψη της Σιγκαπούρης, που έχει πια επικεντρώσει τη δραστηριότητά της στον τομέα των επισκευών και μετασκευών, και της Ινδονησίας, που, πάντοτε στο πλαίσιο του συμβατικού τύπου πλοίων, είναι ο μοναδικός που απομένει, προκειμένου κανείς να εξαντλήσει το θέμα.

Κροατία: Με πρακτικά ολόκληρο το ναυπηγικό δυναμικό της πάλαι ποτέ Γιουγκοσλαβίας στο γεωγραφικό της χώρο, η Κροατία διαθέτει ναυπηγική παράδοση και ναυπηγικές μονάδες τουλάχιστον ισάξιες των καλύτερων ανταγωνιστών της. Κάποια έλλειψη πρόσφατων επενδύσεων για την ανανέωση εξοπλισμού και αυτοματοποίηση της παραγωγής αντιμετωπίζεται από ένα πράγματι πολύ υψηλής στάθμης εργατικό δυναμικό. Με το πέρασμα των πρόσφατων πολιτικών ανωμαλιών και εκθροπρισμών, η χώρα ανακτά ήδη την πρότερη θέση της, τόσο σε συνθήκες παραγωγής όσον και σε εμπορική πίστη, και ήδη τα πρώτα "μεταπολεμικά" συμβόλαια είναι πραγματικότητα.

Ισπανία: Μια από τις τελευταίες ευρωπαϊκές χώρες που μπόρεσαν να σταθούν στον τομέα της ναυπήγησης συμβατικών πλοίων, η Ισπανία φαίνεται βαθμιδόν να μεταπηδά πια στις εξειδικευμένες κατασκευές. Η "Astilleros Espanoles", κεντρικός (κρατικός) φορέας με έλεγχο επί του συντριπτικά μεγάλου όγκου του όλου ναυπηγικού δυναμικού της χώρας, πιεζόμενος από το βάρος των γραφειοκρατικών αγκυλώσεων αλλά και από τις βαριές επιχειρηματικές ζημιές των τελευταίων χρήσεων, οδηγείται προς μερική ιδιωτικοποίηση, ενώ και τα λοιπά, ιδιωτικά, ναυπηγεία, υπό τη σκιά του Ευρωπαϊκού κόστους, μοιραία βαδίζουν στο δρόμο της εξειδίκευσης.

Πολωνία: Με ωπές ακόμη τις τραυματικές εμπειρίες του πρόσφατου παρελθόντος, την αβεβαιότητα οικονομικού χάους και την περιέλευση του ναυπηγείου του Gdansk σε κατάσταση πτώχευσης, τα δύο εναπομείναντα μεγάλα ναυπηγεία (Szczecin και Gdynia) έχουν να παρουσιάσουν αξιολογικά επιτεύγματα με σημαντικούς πελάτες και σεβαστό βιβλίο παραγγελιών. Γερμανοί και Σκανδιναβοί πλοιοκτήτες έχουν "κατακλύσει" τη χώρα καλύπτοντας ένα χρονικό ορίζοντα δύο περίπου ετών όσον αφορά την κάλυψη της παραγωγής.

Ο γράφων δεν βλέπει πώς θα μπορούσε να συνεχίσει. Ναυπηγεία που διατείνονται ότι δύνανται να κατασκευάσουν συμβατικά πλοία ασφαλώς υπάρχουν και σε άλλες χώρες. Κατά γενικό κανόνα, όμως, ο κάθε υποψήφιος αγοραστής θα πρέπει να ξεπεράσει σειρά εμπορικών ή και τεχνολογικών προβλημάτων προκειμένου να καταλήξει σε μια θετική απόφαση ή, τουλάχιστον, να λάβει υπόψη του άλλες (τρίτες) σκοπιμότητες προς τούτο.

Όπως και το σύνολο των εκφάνσεων της σύγχρονης ζωής (και η ναυτιλιακή business δεν αποτελεί ασφαλώς εξαίρεση), το εγχείρημα της ναυπηγικής παραγγελίας έχει γίνει πιο περίπλοκο και ουδόλως μπορεί πλέον να στηρίζεται σε τυχαίες σχέσεις ή αποσπασματικές εμπειρίες. Αντίθετα, προκειμένου να γίνουν οι εκάστοτε ορθότερες επιλογές, απαιτείται η πλήρης γνώση των δυνατοτήτων σε παγκόσμια έκταση και λεπτομερής γνώση των επιμέρους συνθηκών σε δεδομένο χρόνο και τόπο. Ανάγκες που μας οδηγούν στον επαγγελματισμό του "ειδικού".

* Ο Γιώργος Μπάνος είναι μεσίτης αγοροπωλησιών και ναυπηγήσεων πλοίων, αντιπρόεδρος της γνωστής ναυλομεσιτικής εταιρείας του Πειραιώς, George Moundreas & Company SA, γνωστός αναλυτής της αγοράς και παλιός συνεργάτης των "Ναυτικών Χρονικών".

Αν νομίζετε πως έχουν εκλείψει οι πειρατές των θαλασσών επειδή βρισκόμαστε στο κατώφλι του 2000, ε, τότε κάνετε λάθος... Το 1997, σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, μπορεί να χαρακτηριστεί ως χρονιά των πειρατειών σε βάρος ελληνικών πλοίων!

Τα κρούσματα πειρατειών σε βάρος ελληνικών σκαφών κάθε χρόνο παρουσιάζουν αυξητική τάση. Ενώ το 1992 δεν σημειώθηκαν κρούσματα πειρατείας, από το '93 μέχρι και πέρσι τα κρούσματα αυξάνονται. Την επομένη χρονιά «χτυπήθηκαν» πέντε ελληνικά σκάφη, το 1994 τέσσερα, το '95 τρία, πρόπερσι τέσσερα και το '97 καταγγέλλθηκαν στο Υπουργείο Ναυτιλίας 11 πειρατείες.

Σύμφωνα και με στοιχεία της ετήσιας έκθεσης του περιφερειακού κέντρου πειρατείας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου, η βία αυξήθηκε την περασμένη χρονιά και είχε ως αποτέλεσμα σε παγκόσμιο επίπεδο να σκοτωθούν 51 ναυτικοί και αλιεργάτες. Αναφέρθηκαν 229 κρούσματα πειρατειών και περισσότεροι από 400 ναυτικοί, μέλη πληρωμάτων, κρατήθηκαν για αρκετές ώρες ή ημέρες σε χέρια πειρατών.

Και τί πειρατών... Ατόμων που επιβαίνουν σε πιρόγκες, όπου το βιοτικό επίπεδο των χωρών που ζουν είναι τραγικό. Πειρατές που επέβαιναν σε πιρόγκες επιτέθηκαν στις 26 Νοεμβρίου στα αλιευτικά σκάφη «Ελλη» και «Φρίξος» ανοιχτά των ακτών της Σιέρα Λεόνε. Όπως ανέφερε στο YEN ο κυβερνήτης του ενός Κων. Γκέκας, οι πειρατές πήραν από τα πληρώματα κοσμήματα, χρήματα και ό,τι άλλο αντικείμενο αξίας είχαν και εξαφανίστηκαν. Ακόμα έκλεψαν από τα ψυγεία των πλοίων και όλα τα φαγώσιμα. Πιο οργανωμένοι ήταν οι πειρατές που είχαν επιβιβαστεί στο τουριστικό «Γαλιλαίος» είκοσι ημέρες νωρίτερα, 30 μίλια ανοιχτά της Υεμένης, αφού διέθεταν ταχύπλοο...

Τα περισσότερα κρούσματα σε πλοία με σημαία σημειώθηκαν πέρσι στην Ινδονησία (47), τις Φιλιππίνες (15), την Ινδία (12) και τη Βραζιλία (15).

Από το Υπουργείο Ναυτιλίας αλλά και την Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού σε τακτά χρονικά διαστήματα δίνονται χρήσιμες συμβουλές στα πληρώματα που ταξιδεύουν στις επικίνδυνες περιοχές. Οι συμβουλές έχουν να κάνουν με τη φύλαξη των σκαφών, ποια αγκυροβόλια πρέπει να αποφεύγονται κ.ά.



Οι πειρατές των θαλασσών είναι εδώ!...

του Νάσου Πουλακίδα

Αυξήθηκαν τα κρούσματα σε βάρος των ελληνικών πλοίων το 1997

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΔΕΧΤΗΚΑΝ ΕΠΙΘΕΣΗ ΤΟ 1997

Όνομα	Ημερομηνία	Περιοχή
1. Νταρίν	11 Μαρτίου	Φιλιππίνες
2. Βόρειος Ιππικός	4 Απριλίου	Φιλιππίνες
3. Τζουέλ	28 Απριλίου	Ινδονησία
4. Βασίλειος 3	4 Μαΐου	Κίνα
5. Βασίλειος 2	4 Μαΐου	Κίνα
6. Σποράδες	31 Οκτωβρίου	Μοζαμβίκη
7. Ιωάννα	4 Νοεμβρίου	Αλβανία
8. Γαλιλαίος	5 Νοεμβρίου	Υεμένη
9. Έλλη - Φρίξος	26 Νοεμβρίου	Σιέρα Λεόνε
10. Μεγαλόχαρη	7 Δεκεμβρίου	Αλβανία
11. Νεντιμάρ	15 Δεκεμβρίου	Ινδία



Γενναία κίνητρα επιζητούν οι πλοιοκτήτες για να κινήσουν τη διαδικασία ανανέωσης των ακτοπλοϊκών μονάδων τους και ταυτόχρονα την αναζωογόνηση της αγοράς.

Υποστηρίζουν ότι οι περιορισμοί για ενισχύσεις της ακτοπλοΐας πρέπει να εκλείψουν με το σκεπτικό ότι «η Ελλάδα αντί για δρόμους σε μεγάλο ποσοστό έχει κύματα και χρειάζεται μέσα για να τα διασχίσει».

του Νάσου Πουλακίδα

4 προτάσεις για ανανέωση της Ακτοπλοΐας

Για να γίνουν νέες παραγγελίες πλοίων στη χώρα μας θα πρέπει να βοηθηθεί η ακτοπλοΐα ώστε να καταστεί κερδοφόρα, υποστηρίζει η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, με συνεχή υπομνήματα και παραστάσεις ιδιαίτερα στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρο Σουμάκη και την υφυπουργό Ανάπτυξης Άννα Διαμαντοπούλου.

Οι πλοιοκτήτες καλούν την πολιτεία να αλλάξει ρότα ως προς τον εκσυγχρονισμό των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων και ιδιαίτερα:

— Η ισχύουσα επιδότηση 9% έναντι του 33% που ήταν παλιά και των έμμεσων επιδοτήσεων που δίνουν άλλες ευρωπαϊκές χώρες (Γαλλία) υπό μορφή διαφόρων παροχών - όπως π.χ. την κάλυψη των ασφαλιστικών εισφορών για όλο το πλήρωμα - δεν μπορεί να υποστηριχτεί ότι αποτελεί σοβαρό κίνητρο ανανέωσης του στόλου.

— Το κόστος κατασκευής στη χώρα μας είναι 30% υψηλότερο από το κόστος σε άλλα ευρωπαϊκά ναυπηγεία και μόνο με ανταγωνιστικούς όρους θα μπορούσαν να υπάρξουν παραγγελίες σε ελληνικά ναυπηγεία.

— Πέραν των γενναίων κινήτρων πρέπει να αρ-

θούν τα αντικίνητρα όπως η παρέμβαση του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας στη διαμόρφωση του ναυτολογίου που έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία τεραστίων ελλειμμάτων σε ναυτιλιακές εταιρείες. Ακόμα, όπως υποστηρίζουν οι εφοπλιστές, να σταματήσει ο σκληρός κρατικός παρεμβατισμός στη διαχείριση και λειτουργία των πλοίων με προσωπικό που δεν χρειάζεται, τις άγονες προσεγγίσεις που δεν ανήκουν στην επιλογή του πλοιοκτήτη, τις υπέρ τρίτων κρατήσεις που φθάνουν στο 32% του συνόλου του ναύλου, την υποχρέωση εκτέλεσης δρομολογίων κατά τη χειμερινή περίοδο ανεξαρτήτως μεταφορικού έργου, τις εκπτώσεις ή δωρεάν μετακινήσεις χωρίς τη σύμφωνη γνώμη των εταιρειών.

Όπως αναφέρεται σε πρόσφατο υπόμνημα της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας η αξία του συνόλου των επιβατηγών πλοίων που εξυπηρετούν σήμερα τις ακτοπλοϊκές γραμμές της χώρας δεν υπερβαίνει το 1/5 της αξίας των νέων μονάδων που θα τα αντικαταστήσουν. Η ιδιωτική πρωτοβουλία και συγκεκριμένα η πλοιοκτησία δεν έχει τη δυνατότητα κάλυψης των άλλων 4/5 της αξίας των νέων πλοίων, τα οποία μεταφράζονται σε τεράστια ποσά. «Τα τελευταία 25

χρόνια η ιδιωτική πρωτοβουλία έκανε σοβαρά βήματα προόδου για την ανάπτυξη των θαλάσσιων συγκοινωνιών, όμως χαρακτηριστική υπήρξε η κρατική αδιαφορία για τη στήριξη των προσπαθειών της» τονίζεται στο υπόμνημα που έχουν στα χέρια τους οι Σταύρος Σουμάκης και Άννα Διαμαντοπούλου.

Για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου από πλευράς πλοιοκτησίας προτείνονται τέσσερα μέτρα προς τους αρμόδιους υπουργούς:

1. Επιδότηση της κατασκευής πλοίων σε ελληνικά ναυπηγεία κατά ποσοστό ίσο με το υψηλότερο κόστος κατασκευής τους στην Ελλάδα έναντι των ευρωπαϊκών ναυπηγείων (περίπου 30%).

2. Εξασφάλιση ανταγωνιστικών προς την Ευρώπη όρων χρηματοδότησης, δηλαδή ευνοϊκό ύψος επιτοκίου, ευνοϊκή περίοδος αποπληρωμής κ.λπ.

3. Εξασφάλιση εγγυήσεων καλής εκτέλεσης και έγκαιρης παράδοσης από τα ναυπηγεία.

4. Επέκταση των ρυθμίσεων για το σύνολο της ακτοπλοΐας και όχι μόνο για τα πλοία που εξυπηρετούν απομακρυσμένες περιοχές.

Καμποτάζ και άγονες γραμμές

Εκτός από την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου ένας ακόμα «πονοκέφαλος» για την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας είναι και η άρση του καμποτάζ, ειδικά για τα ελληνικά ακτοπλοϊκά σκάφη μετά τη 1η Ιανουαρίου του 2004.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες πρόσφατα με αναφορά τους στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστήριξαν τις ακόλουθες θέσεις:

- Μετά την 1-1-2004 στα πλοία των ειδικών υπολογίων ορισμένων κρατών - μελών δεν πρέπει να δοθεί η δυνατότητα να εκτελούν ακτοπλοΐα στην Ελλάδα, δεδομένου ότι το μικρό κόστος μισθοδοσίας που έχουν τα πλοία αυτά σε σύγκριση με τα ελληνικά θα φέρουν καίριο πλήγμα στην ελληνική επιβατηγό ακτοπλοΐα.
- Τα ελληνικά πλοία θα βρεθούν σε δεινή θέση αν ισχύσει η διάταξη του κανονισμού, σύμφωνα με την οποία για τη σύνθεση πληρώματος θα ισχύει η νομοθεσία του κράτους σημαίας και όχι η νομοθεσία του κράτους υποδοχής. Τα ελληνικά πλοία διατηρούν, σύμφωνα με τους πλοιοκτήτες, δαπανηρή σύνθεση και θα πρέπει να ισχύει η νομοθεσία του κράτους υποδοχής.

Οι πλοιοκτήτες το τελευταίο διάστημα προβάλλουν ως ένα από τα κυρίαρχα αιτήματά τους και την επαναφορά μίσθωσης των άγονων γραμμών.

«Η εξυπηρέτηση των άγονων γραμμών αποτελεί ευθύνη της πολιτείας. Δε μπορούμε να επωμιζόμαστε δαπάνες που δε μας αφορούν» αναφέρεται σε υπόμνημα της ΕΕΑ και για το λόγο αυτό προ ολίγων ημερών ζήτησαν από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας:

Α. Να διακόψει να περιλαμβάνει στις προκηρύξεις για τη χορήγηση νέων αδειών σκοπιμότητας άγονες προσεγγίσεις.

Β. Να απαλείψει απ' όλες τις υπάρχουσες άδειες που έχουν εκδοθεί με το σύστημα αυτό τους όρους που επιβάλλουν στον πλοιοκτήτη την υποχρέωση κατά τη διάρκεια της ακινησίας των πλοίων, να διαθέτουν άλλο σκάφος για την εξυπηρέτηση των άγονων προσεγγίσεων.

Γ. Να προβλέπει την εγγραφή στο προϋπολογισμό του ΥΕΝ των απαραίτητων κονδυλίων για τη μίσθωση όλων των παλαιών άγονων γραμμών.

Δ. Στο πλαίσιο της σημασίας που έχουν οι θαλάσσιες συγκοινωνίες για τα νησιά, τόσο για τους Έλληνες και ιδιαίτερα για τους ίδιους τους κατοίκους όσο και τους Ευρωπαίους να επιδιωχθεί η έγκριση από την Ευρωπαϊκή Ένωση κονδυλίων για την επιδότηση των άγονων γραμμών.

Βελτιωτικά έργα στα λιμάνια

- Βασικό εμπόδιο στην απρόσκοπτη λειτουργία των θαλάσσιων συγκοινωνιών αλλά και στη μη ανανέωση του στόλου αποτελεί, κατά την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, και η έλλειψη των κατάλληλων λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής σε πολλά νησιά της χώρας.
- Μέλημα πρώτης προτεραιότητας της πολιτείας πρέπει να είναι η εκτέλεση στα λιμάνια κυρίως των Κυκλάδων των απαραίτητων κατά περίπτωση έργων υποδοχής των πλοίων για να γίνει δυνατή η ασφαλής εξυπηρέτησή τους.
- Για το λιμάνι του Πειραιά που είναι η κύρια αφετηρία των περισσότερων πλοίων θα πρέπει να γίνουν τα ακόλουθα: Η δημιουργία τερματικών σταθμών ευρωπαϊκού επιπέδου εν όψει μάλιστα της προωθούμενης οδηγίας για την καταγραφή των στοιχείων των διακινούμενων επιβατών με τα σκάφη της ακτοπλοΐας, γεγονός που θα απαιτήσει χώρους ελέγχου εισόδου.
- Η είσοδος ελέγχου και τροχοφόρων στο λιμάνι του Πειραιά πρέπει να ελέγχεται με ηλεκτρονικά μέσα ώστε να αποφεύγονται οι υπεράριθμοι και να εκλείψει γενικά η ακαταστασία που παρατηρείται κατά τις ημέρες και ώρες αιχμής.
- Το λιμάνι πρέπει να συνδεθεί απευθείας με τους χερσαίους χώρους ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβαση σε αυτό και να εκλείψει η κυκλοφοριακή συμφόρηση που σήμερα αποτελεί μόνιμο φαινόμενο.
- Δημιουργία υποδομής για τον έλεγχο του συζυγισμού των οχημάτων που μεταφέρονται με τα ακτοπλοϊκά σκάφη. Η υπερφόρτωση αυτών των οχημάτων έχει πάρει ανησυχητικές διαστάσεις με αποτέλεσμα, εκτός των κινδύνων για την ασφάλεια των επιβαινόντων και των πλοίων, να γίνεται και καταδολίευση του κλάδου και του ΟΛΠ. Από την έλλειψη του επιβαλλόμενου ελέγχου στο συζυγισμό παρατηρείται πολλές φορές το φαινόμενο να αποπλέουν τα σκάφη με αρκετές κενές θέσεις στο γκαράζ, διότι από τα υπέρβαρα παραβιάζεται η γραμμή φόρτωσης με λιγότερα οχήματα απ' όσα θα μπορούσαν τα πλοία να παραλάβουν.

Ολα ξεκίνησαν πριν από μερικούς μήνες, όταν ο πρόεδρος της ΔΑΝΕ, Επαμεινώνδας Σολούνιας, που σήμερα βρίσκεται έγκλειστος στις φυλακές Κορυδαλλού, πρότεινε στο Δ.Σ. της εταιρείας μια Off Shore με έδρα το Ντουμπάι, η οποία θα ανελάμβανε τις διαδικασίες έκδοσης δανείου έναντι προμήθειας 7 εκατ. δολαρίων.

Το δάνειο δεν εκδόθηκε ποτέ, η εταιρεία δεν υπήρχε και το κυριότερο η υπόσχεση του προέδρου ότι θα επέστρεφε τα χρήματα δεν τηρήθηκε, αφού οι προσωπικές επιταγές που εξέδωσε δεν είχαν αντίκρισμα.

Η πρώτη επιταγή ύψους 400 εκ. δρχ. είχε δοθεί στη ΔΑΝΕ για να εισπραχθεί στις 15 Οκτωβρίου του περασμένου χρόνου, και ήταν η αφετηρία των εξελίξεων που ακολούθησαν και οδήγησαν στο σημερινό τραγικό αδιέξοδο.

Η επιταγή σφραγίστηκε και στη συνέχεια καθαιρέθηκε ο Επ. Σολούνιας μετά από έκτακτη συνεδρίαση του Δ.Σ. Στη θέση του προέδρου τοποθετήθηκε ο πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Ρόδου, Ευθ. Μπόννης, ενώ καθήκοντα διευθύνοντος συμβούλου ανέλαβε ο Στ. Βασιλάκης. Η συνέχεια θυμίζει θρίλερ καθώς, ο Στ. Βασιλάκης επισκέπτεται τον υπ. Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκη και την Εμπορική Τράπεζα από την οποία ζητάει δάνειο ύψους 10 εκατ. δολαρίων. Την ίδια στιγμή στο Χρηματιστήριο η μετοχή της εταιρείας σημειώνει ελεύθερη πτώση, ενώ η άρνηση της Εμπορικής να χορηγήσει το δάνειο σε συνδυασμό με την εξώδικο που στέλνει ο Επ. Σολούνιας, σύμφωνα με την οποία η απόφαση καθαιρέσεώς του ήταν παράνομη και καταχρηστική, οδηγούν τον Στ. Βασιλάκη σε παραίτηση.

Η πρώτη πράξη του δράματος θα κλείσει με την επέμβαση του εισαγγελέα και με τη διαπίστωση ότι, η «τρύπα» στο ταμείο της ΔΑΝΕ δεν είναι 3 δισ. - όπως αρχικά είχε υπολογιστεί - αλλά 5 δισ. δρχ.

Οι εξελίξεις που σημειώθηκαν ήταν πλέον ραγδαίες, αφού και ο αντικαταστάτης του Στ. Βασιλάκη, Τ. Μαραβέλιας, παραιτείται λίγες ημέρες μετά την ανάλυση των καθηκόντων του...

ΤΟ ΑΔΙΕΞΟΔΟ...

Τα μέλη του Δ.Σ. αλλάζουν... σαν υποκάμισα και όλοι εναποθέτουν τις ελπίδες τους στην έκτακτη Γενική Συνέλευση που γίνεται στα τέλη Ιανουαρίου. Λύση όμως και τότε δεν δόθηκε ενώ ήδη είχαν αρχίσει να κυκλοφορούν φήμες ότι για τη σωτηρία της ΔΑΝΕ είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον ο εφοπλιστής Γερ. Αγούδης και οι μεγάλοι ανταγωνιστές, Επιχειρήσεις Αττικής και Μινωικές.

Ακόμη και οι πλέον αισιόδοξοι διαβλέπουν πού οδηγείται η κατάσταση, από τη στιγμή που οι τράπεζες αρνούνται να δανείσουν (μόνο η Κύπρος έδωσε ένα ποσό 300 εκατ. δρχ. για επισκευές στα πλοία «Ρόδος» και «Πάτμος») και τις παραιτήσεις του προέδρου, Ευθ. Μπόννη και των μελών του Δ.Σ. Ν. Τσίγκη και Σ. Παπουτσή.

Το αδιέξοδο θα συμπληρωνόταν μερικά 24ωρα αργότερα καθώς τα πληρώματα του «Ιαλυσός» και του «Λέρος» θα προχωρούσαν σε επίσκεψη εργασίας για τους μισθούς τους που φθάνουν τα 250 εκατ. δρχ.

Η ΩΡΑ ΤΟΥ ΝΟΜΑΡΧΗ...

Αυτά όλα συνέβαιναν το δεύτερο δεκαήμερο του Φεβρουαρίου. Εν τω μεταξύ από μια δραματική συνεδρίαση του Δ.Σ., αποφασίστην, βάσει του Ν. 2190 περί Α.Ε., η επιλογή του νομάρχη Δωδεκανήσου Γιάννη Παρασκευά για τη θέση του προέδρου της ΔΑΝΕ.

Ο νέος πρόεδρος, ο οποίος δεν έχει μετοχική σχέση με την εταιρεία, είχε επαφές με τους εφοπλιστές Γ. Αγούδη και Γ. Καλογρηάτο. Μίλησε τηλεφωνικά με το μεγαλομέτοχο των Μινωικών, Παντελή Σφηνιά, ενώ είχε μπροστά του και μια πρόταση της ΝΕΛ σύμφωνα με την οποία, η Εταιρεία της Λέσβου πρότεινε τη σύσταση νέας εταιρείας ως λύση. Όλα αυτά συνέβαιναν τη στιγμή που έληγε η προθεσμία που είχε

δώσει το ΥΕΝ (7 Μαρτίου) για την άδεια σκοπιμότητας.

Πάντως σε όλη αυτή την ιστορία η κατανόηση που επέδειξε το ΥΕΝ, με συνεχείς παρατάσεις για την άρση της άδειας σκοπιμότητας, δείχνει και την επιθυμία της πολιτικής ηγεσίας του υπουργείου για εξεύρεση λύσης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι κανονισμοί ορίζουν σαφώς πως κάθε πράξη που παρακωλύει τη συνεχή και αδιάλειπτη εξυπηρέτηση των συγκοινωνιών, σημαίνει αυτομάτως την επανεξέταση της άδειας σκοπιμότητας του πλοίου. Αυτή η ανοχή (μέχρι τη στιγμή που γραφόταν το άρθρο) δείχνει ότι θα συνεχιστεί μέχρι και τις 28 Μαρτίου, οπότε και ορίστηκε η έκτακτη Γενική Συνέλευση της ΔΑΝΕ.

Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΥΚΑΙΡΙΑ...

Η έκτακτη Γ.Σ. ουσιαστικά και τυπικά θα κρίνει το μέλλον της ΔΑΝΕ αφού, σύμφωνα με πληροφορίες, τότε θα παιχθεί η τελευταία πράξη και η κορύφωση του δράματος. Βασικό θέμα θα είναι η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά 4,2 δισ. δρχ., αλλά και η αξιολόγηση των προτάσεων που κατά καιρούς έχει γίνει από εφοπλιστές και εταιρείες όπως η Ν.Ε.Λ.

Σ' αυτό το σημείο αξίζει να επισημανθεί η δήλωση που είχε κάνει αποκλειστικά στην εβδομαδιαία οικονομική εφημερίδα «ΙΣΟΤΙΜΙΑ» ο μεγαλομέτοχος των Μινωικών Παντελής Σφηνιάς. Είχε πει ότι: «Αν η διοίκηση και οι μέτοχοι της ΔΑΝΕ, μιας εταιρείας με την ίδια εταιρική ταυτότητα με τη δική μας, κρίνουν ότι θα πρέπει να συζητήσουν μαζί μας το πρόβλημα, θα ακούσουμε με προσοχή και ενδιαφέρον τις όποιες απόψεις και σκέψεις τους και θα παρέμβουμε για μια οριστική λύση του προβλήματος προς όφελος και των δύο εταιρειών».

Με αυτήν του τη δήλωση ο Παντελής Σφηνιάς αφήνει σαφώς να εννοηθεί ότι οι Μινωικές στοχεύουν να καλύψουν την αύξηση του ΜΙΚ αφού

Υπόθεση ΔΑΝΕ

του Χάρη Παυλίδη

όμως πρώτα πειστούν ότι, η διοίκηση της ΔΑΝΕ έχει αποφασίσει να γυρίσει σελίδα στην ιστορία της.

Θα πρέπει επίσης να τονιστεί ότι, κατά τη διάρκεια της κρίσης άνθρωποι της ΔΑΝΕ είχαν πλησιάσει και τις «Επιχειρήσεις Αττικής», όμως μετά από κάποιες συζητήσεις που έγιναν δεν διαπιστώθηκε κάποια πρόοδος.

Όπως όλα δείχνουν η Γ.Σ. της 28ης Μαρτίου είναι η τελευταία ευκαιρία προκειμένου να δώσει οριστική λύση στο πρόβλημα. Αρκεί μ' ένα συγκεκριμένο επιχειρηματικό σχέδιο να αξιοποιήσει τις προθέσεις των Μινωικών, οι οποίες μάλιστα με την δεδομένη την είσοδό τους στο Χ.Α.Α., αποτελούν ίσως την καλύτερη λύση για τη σωτηρία της ΔΑΝΕ.

ΤΟ

ΧΡΟΝΙΚΟ

ΕΝΟΣ...

ΝΑΥΑΓΙΟΥ

Τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» συνάντησαν το SUPERFAST III στο λιμάνι του Πειραιά και η πρώτη εντύπωση ήταν ότι πρόκειται για ένα πλοίο που δεν στοχεύει απλώς στη γρήγορη και ασφαλή διακίνηση επιβατών, αλλά επιχειρεί με τους μεγάλους και λειτουργικούς του χώρους να κάνει τους επιβάτες να αισθάνονται άνετα στις 19 ώρες που διαρκεί το ταξίδι.



Όταν το μέλλον τρέχει, ή το ακολουθείς ή το προσπερνάς.
Οι Επιχειρήσεις Αττικής προτίμησαν να κάνουν το δεύτερο,
φέροντας το μέλλον σε «μειονεκτική» θέση, να ακολουθεί τα
απόνερα της νέας γενιάς των πλοίων της εταιρείας,
που αισίως έγιναν τέσσερα.

Στις 7 Μαρτίου το SUPERFAST III, με πλοίαρχο τον Δ. Μολφέση,
έκανε το πρώτο του δρομολόγιο προς την Αγκόνα, ενώ στις
27 του ίδιου μήνα θα παραληφθεί και το SUPERFAST IV.

SUPERFAST III

του Χάρη Παυλίδη

Η ταχύτητα φέρνει κέρδη...

Γι' αυτή την άνεση, την ποιότητα και την ασφάλεια οι Επιχειρήσεις Αττικής δαπάνησαν 100 εκατομμύρια δολάρια αφού, όπως λέει χαρακτηριστικά ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας Αλέξανδρος Παναγόπουλος, «Η άρση του

cabotage και η αναμενόμενη δραστηριοποίηση ξένων εταιρειών στην ελληνική αγορά, είναι ένας επιπλέον λόγος για τη SUPERFAST να συνεχίσει τις προσπάθειές της για υψηλών προδιαγραφών παροχές». Αυτό στην περίπτωση

του νέου πλοίου σημαίνει έξι επίπεδα garage, χωρητικότητα χιλίων αυτοκινήτων, εστιατόρια a la carte και self service, ντίσκο, καζίνο, μπουτίκ, παιδότοπο, πισίνα κ.ά.

Ο διευθύνων σύμβουλος της SUPERFAST είναι σαφής: Επιδίωξή μας είναι η βελτίωση των συνθηκών ταξιδιού στις ελληνικές θάλασσες, η ποιοτική αναβάθμιση των υπηρεσιών και η συνεισφορά μας στον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών».

ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η συνεισφορά όμως δεν αρκείται στον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών. Η δρομολόγηση των δύο νέων πλοίων θα δημιουργήσουν 200 νέες θέσεις εργασίας, ενώ τα κέρδη και οι πωλήσεις του Ομίλου αυξήθηκαν κατά 30,8% έναντι του '96, πιστοποιώντας την άριστη από κάθε άποψη χρηματοοικονομική εικόνα του Ομίλου. Τα κέρδη ανήλθαν σε 6,97 δισ. προ φόρων και αποσβέσεων και τα καθαρά κέρδη σε 5,27 δισ. δρχ.

Η ταχύτητα φέρνει κέρδη και μια σταθερή πρωτιά στην εταιρεία που αυτή τη στιγμή κατέχει το 50% της αγοράς σε μια γραμμή όπως αυτή της Αδριατικής, όπου ο ανταγωνισμός είναι ιδιαίτερα σκληρός.

Ο πρόεδρος των Επιχειρήσεων Αττικής, Περικλής Παναγόπουλος, παρά την επιτυχή πορεία των επιχειρηματικών του δραστηριοτήτων αποφεύγει να συναγωνιστεί σε.... ταχύτητα τα πλοία του. Παραμένει ψύχραιμος και επισημαίνει ότι, ένα (στην προκειμένη περίπτωση τέσσερα) SUPERFAST δεν... φέρνει την άνοιξη. Και η άνοιξη δεν απέχει πολύ από το 2003, τότε δηλαδή που η άρση του cabotage θα σημαίνει και την ανατροπή της ισχύουσας κατάστασης στην ακτοπλοΐα.

«Όσο κι αν φαίνεται, θα πει ο Π. Παναγόπουλος, το 2003 δεν είναι καθόλου μακριά, εάν αναλογιστούμε ότι για προγραμματισμό και για εκτέλεση ναυπήγησης χρειάζονται από 22 μέχρι και 40 μήνες. Ας αναλογιστεί κανείς τι μπορεί να συμβεί όταν επιτραπεί και σε μη Έλληνες να δρομολογούν πλοία και άλλων εθνικοτήτων στον ελληνικό νησιώτικο χώρο ή ακόμη να έρχονται αυτά τα πλοία μόνο για έξι μήνες το χρόνο και να παίρνουν μαζί τους όλο το

κέρδος, αγνοώντας τις ανάγκες των νησιών μας το χειμώνα».

Η ΚΑΙΝΟΥΡΙΑ ΕΠΟΧΗ...

Το SUPERFAST III και το SUPERFAST IV, είναι σαφές ότι εντάσσονται στο στρατηγικό σχεδιασμό της μετα-cabotage εποχής, την οποία οι Επιχειρήσεις Αττικής δεν φιλοδοξούν να την υποδεχτούν μεταξύ Πάτρας - Αγκόνα και Μπάρι αλλά και στα ελληνικά νησιά.

Πάντως τα τέσσερα πλοία χτίστηκαν μ' αυτή την προοπτική γι' αυτό και ο πρόεδρος των Επιχειρήσεων Αττικής οροθετείται απέναντι στην πρόκληση της νέας εποχής.

«Μέσα απ' τον ανταγωνισμό θα επέλθει η πρόοδος, ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη, η οποία θα φέρει την απασχόληση με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας».

SUPERFAST III και IV

Είναι αντιληπτό ότι η καινούρια εποχή δεν είναι κάτι αόριστο, αφού ήδη το SUPERFAST III άρχισε τα δρομολόγια του, ενώ το αδελφάκι του θα ξεκινήσει κι αυτό μέσα στον επόμενο μήνα. Η Αγκόνα, πλέον, απέχει μόλις 19 ώρες από την Πάτρα, ενώ από τις αρχές Απριλίου πιο κοντά στην Ελλάδα θα έρθει και το Μπάρι, αφού τότε θα δρομολογηθούν σ' αυτή τη γραμμή τα SUPERFAST I και II.

Κλείνοντας να πούμε - ή μάλλον να γράψουμε - μερικά χρήσιμα στοιχεία για την ταυτότητα του SUPERFAST III, του οποίου το μήκος φθάνει τα 195 μέτρα, έχει εκτόπισμα 28.800 τόνων και δυνατότητα μεταφοράς 1.400 επιβατών.

Οι πανίσχυρες (τέσσερις) κύριες μηχανές αποδίδουν 58.000 ίππους, δίνοντας στο πλοίο ταχύτητες από 28,5 έως 30 κόμβους.

Το πλοίο διαθέτει συνολικά 222 καμπίνες, 750 κρεβάτια και 60 κουκέτες.

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι η επένδυση για τα δύο υπερσύγχρονα πλοία έφθασε τα 48 δισ. δρχ. και ότι η συμβολή των τραπεζών, Chase Manhattan, Εθνική, Banque Nationale de Paris, ING Bank, Mees Pierson και Credit Lyonnais ήταν καθοριστική.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΒΕΡΝΙΚΟΣ

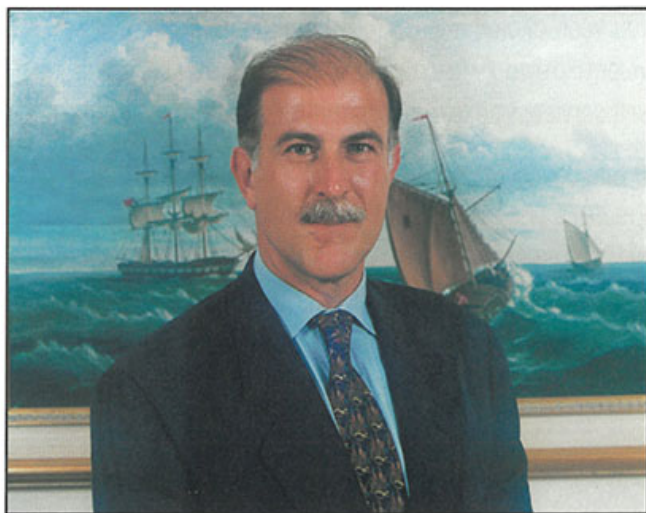
Κάνοντας μια γενική διαπίστωση ότι «η Ελλάδα δεν συγκρίνεται με καμιά άλλη χώρα στο θαλάσσιο τουρισμό» επιχειρεί να αξιολογήσει και να ιεραρχήσει τα προβλήματα του κλάδου, χωρίς να αποποιείται και των όποιων ευθυνών που αναλογούν στους εκπροσώπους του κλάδου. Με εφορμή το νέο νόμο για το θαλάσσιο τουρισμό, ο Γ. Βερνίκος κάνει λόγο για «άναρχη επαγγελματικότητα», ενώ εκτιμά ότι, αν και η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα που ψήφισε νόμο για το επαγγελματικό σκάφος το '76, εν τούτοις η αντικατάστασή του άργησε απελπιστικά.

Αξίζει να σημειωθεί και να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση ότι, ο κ. Γ. Βερνίκος τάσσεται ανοιχτά κατά των προκαταλήψεων και των διαχωρισμών επαγγελματικών και ιδιωτικών σκαφών, αφού η ανάπτυξη του γιότινγκ «πρέπει να περιλαμβάνει τόσο το ιδιωτικό όσο και το επαγγελματικό σκάφος».

Υπέρμαχος της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού σκάφους στο Αιγαίο, προτείνει συγκεκριμένα μέτρα για την ανάπτυξη του κλάδου και με δυο λέξεις περιγράφει αυτή την επιλογή λέγοντας: «Στο Αιγαίο το ελληνικό σκάφος πρέπει να είναι ανταγωνιστικό. Τελεία και παύλα».

Ο Γιώργος Βερνίκος έχει συνδέσει το όνομά του με την πορεία του επαγγελματικού σκάφους αναψυχής. Σε μια ενδιαφέρουσα συνομιλία που είχαμε μαζί του, κατέθεσε τις απόψεις του για το σημερινό επιχειρηματικό περιβάλλον, μέσα στο οποίο αναπτύσσεται ο θαλάσσιος τουρισμός.

του Χάρη Παυλίδη



Σε ποιο βαθμό ενισχύεται επί της ουσίας ο θαλάσσιος τουρισμός από το γεγονός ότι δύο επιχειρήσεις του κλάδου βρίσκονται στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών;

Κάθε επιχείρηση ενισχύεται από την είσοδό της στο Χρηματιστήριο, κυρίως γιατί αυτό συνεπάγεται και ενίσχυση της κεφαλαιακής της θέσης. Η είσοδος στο Χ.Α.Α. σημαίνει ότι η επιχείρηση είναι διατεθειμένη να παλέψει για ν' αναπτυχθεί. Ο θαλάσσιος τουρισμός χρειάζεται και επιχειρηματίες και επιχειρήσεις που να πιστεύουν σε αυτό που κάνουν και που είναι διατεθειμένοι να παλέψουν με όλο τους τον εαυτό και αξιοποιώντας όλες τις χρηματοοικονομικές δυνατότητες για να πετύχουν το στόχο τους.

Αποτελεί θετικό γεγονός για το θαλάσσιο τουρισμό η διοργάνωση των Ολυμπιακών του 2004;

Η ανάληψη από τη χώρα μας της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 αποτελεί ένα σταθμό για την Ελλάδα. Δίνει στόχο και προοπτική. Επιβεβαιώνει ότι οι δυνάμεις που πιστεύουν στην εξωστρέφεια της χώρας μας, στις διεθνείς συνεργασίες, στην ανάληψη μεγάλων εκδηλώσεων, είναι ισχυρές και υπερνικούν μίζερες και ξεπερασμένες αντιλήψεις.

Τόσο για τον τουρισμό όσο και για το θαλάσσιο τουρισμό, η διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 αποτελεί όχι απλά ένα θετικό γεγονός αλλά, το κυριότερο, δίνει ελπίδα σε όλους εμάς που ασχολούμαστε με το αντικείμενο ότι υπάρχει προοπτική.

Ποια έργα υποδομής εκτιμάτε ότι χρήζουν άμεσης προτεραιότητας για το επαγγελματικό σκάφος αναψυχής;

Το κυριότερο πράγμα που χρειάζεται το επαγγελματικό σκάφος αναψυχής είναι ένα θετικό επιχειρηματικό περιβάλλον,

'Αναρχη η επαγγελματικότητα

μια αποτελεσματική διοίκηση και μια αντίληψη ότι η προσαρμογή στις διεθνείς εξελίξεις αποτελεί την πρώτη προτεραιότητα. Τα έργα υποδομής είναι πολλά και βρίσκονται όλα σε καθυστέρηση. Το αεροδρόμιο, το μετρό, τα έργα οδοποιίας, οι λιμένες, τα καταφύγια, όλα έχουν τη σημασία τους. Πολλά είναι δρομολογημένα, αλλά όλα καθυστερούν.

Η υπάρχουσα κατάσταση ή, αν θέλετε, το σημερινό καθεστώς με τις μαρίνες πρέπει ν' αλλάξει;

Στην Ελλάδα τα περισσότερα εξαρτώνται από την κεντρική πολιτική εξουσία και αυτή είναι που καθυστερεί τις εξελίξεις. Έχουμε τονίσει ότι πρέπει να επιταχυνθεί η δημιουργία νέων θέσεων ελλιμενισμού. Είναι θετικό ότι με καθυστέρηση μιας 20ετίας προχωρούν τα Γουβιά και η OLYMPIC Marine, αλλά δεν είναι αρκετά. Για ν' αλλάξεις κάτι πρέπει να ελπίζεις ότι αυτό που θα κάνεις θα είναι προς το καλύτερο. Σήμερα η μόνη πρόταση που βλέπω ότι έχει αντοχή στο χρόνο είναι η κυβερνητική πολιτική να ενθαρρύνει τη δημιουργία νέων θέσεων ελλιμενισμού και κυρίως στην περιοχή της Αττικής, γιατί στα νησιά οι όποιες παρεμβάσεις πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικές, με έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος.

Πού οφείλεται κατά την άποψή σας η υποβάθμιση εκ μέρους της πολιτείας των ζητημάτων που απασχολούν τον κλάδο;

Η ιστορία προχωράει δύο βήματα μπρος και ένα βήμα πίσω, εάν είναι κανείς αισιόδοξος. Εάν είναι απαισιόδοξος μπορεί να νομίζει και το αντίθετο. Το σίγουρο είναι ότι το 1996 υπήρχε ένα έντονο ενδιαφέρον από κυβερνητικής πλευράς για το θαλάσσιο τουρισμό. Το 1997 έπαψε να υπάρχει αυτό το ενδιαφέρον. Μπορεί να φταίνε οι υπουργοί. Μπορεί να φταίμε εμείς οι εκπρόσωποι του κλάδου που βαριεστημένοι να λέμε τα ίδια και τα ίδια, πολλές φορές παρουσιάζουμε «κοιλιά». Το σίγουρο είναι ότι αυτή τη στιγμή οι πάντες βαριούνται τα πάντα, το μόνο που τους ενδιαφέρει είναι η διεκπεραίωση τρεχουσών προβλημάτων και η προετοιμασία για ν' αντιμετωπίσουν το πρόβλημα των εργασιακών σχέσεων με τις δημόσιες επιχειρήσεις, ξεκινώντας από την Ολυμπιακή Αεροπορία.

Η απάντηση λοιπόν στο ερώτημά σας για την υποβάθμιση εκ μέρους της πολιτείας των ζητημάτων που απασχολούν τον κλάδο μας είναι ότι μονίμως υπάρχουν άλλες προτεραιότητες, υπαρκτές ή μη υπαρκτές, και με τη δικαιολογία αυτή, που για μας είναι απαράδεκτη, ουδείς ενδιαφέρεται σοβαρά για τα θέματα του θαλάσσιου τουρισμού.

Η άρση του cabotage θα δημιουργήσει προβλήματα στο θαλάσσιο τουρισμό;

Ένας επιχειρηματίας πρέπει ν' αξιοποιεί το σήμερα, να μάχεται για το μέλλον και όχι για το παρελθόν. Το cabotage υπάρχει κυρίως για να προστατεύει τα ελληνικά εθνικά συμφέροντα και τη ναυτεργασία και δευτερευόντως τα ελληνικά πλοιοκτητικά συμφέροντα. Για τα σκάφη με πλήρωμα το

cabotage έχει αποδειχθεί καταστροφικό γιατί υπάρχουν πολλές παράνομες ναυλώσεις από σκάφη με ξένη σημαία, με πολύ μικρότερο λειτουργικό κόστος. Για τα bareboat, ούτως ή άλλως δεν υπάρχει αυστηρή τήρηση του cabotage. Ο νέος νόμος για το θαλάσσιο τουρισμό θα πρέπει πάντως να βάλει ορισμένους κανόνες στην άναρχη επαγγελματικότητα.

Μια επιθετική πολιτική σε ποιους άξονες θα μπορούσε να στηριχθεί;

Το σημαντικότερο θέμα είναι η επικοινωνία. Μια επιθετική πολιτική προϋποθέτει στενή συνεργασία του ιδιωτικού με το δημόσιο τομέα. Να κοιτάξουμε οι επιχειρηματίες τη δουλειά μας, χωρίς την αγωνία του τι θα ξεμερώσει αύριο. Είναι απίστευτο κάθε χρόνο πόσα προβλήματα παρουσιάζονται, που θα πρέπει κάποιοι επαγγελματίες, συνήθως οι πιο ικανοί, να τρέξουν και να τους βγει η ψυχή για να μην εξελιχθούν σε ταφόπλακα. Κυβερνητική βούληση είναι ο πρώτος παράγοντας. Στενή συνεργασία, ο δεύτερος. Ένα θεσμικό πλαίσιο που να κοιτάζει μπροστά, να μην είναι δέσμο ιδεοληψιών του χθες. Ένα μάρκετινγκ που θα είναι αποτέλεσμα στενής συνεργασίας.

Ένας αναπτυξιακός νόμος για το θαλάσσιο τουρισμό θα ήταν σήμερα εφικτός; Προς ποια κατεύθυνση νομίζετε ότι θα πρέπει να κινηθεί το νέο θεσμικό πλαίσιο για τον κλάδο;

Η Ελλάδα είναι η πρώτη χώρα που ψήφισε νόμο για το επαγγελματικό σκάφος το 1976. Με βάση την εμπειρία που έχει αποκτηθεί, και τη δική μας και των γειτονικών χωρών, σίγουρα μπορούμε να φτιάξουμε ένα νόμο, ο οποίος να είναι αναπτυξιακός. Η ανάπτυξη του γιότινγκ πρέπει να περιλαμβάνει τόσο το ιδιωτικό όσο και το επαγγελματικό σκάφος. Πρέπει να υπερνικηθούν προκαταλήψεις του παρελθόντος, πρέπει να σταματήσουν οι υπηρεσίες όταν συντάσσουν ένα νομοσχέδιο να το βλέπουν κυρίως φοροεισπρακτικό και φορομνηχτικό. Πρέπει να έχουν όραμα και προοπτική. Σειρά συγκεκριμένων θέσεων έχει υποβάλει τόσο το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος όσο και η Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού, που μέσα από τα χρόνια των συζητήσεων, μπορεί και αυτές οι θέσεις να ξεπερνιούνται. Στο Αιγαίο το ελληνικό σκάφος πρέπει να είναι ανταγωνιστικό. Τελεία και παύλα.

Ο στρατηγικός σχεδιασμός της εταιρείας σας για τα επόμενα χρόνια περιλαμβάνει και στόχους εκτός Ελλάδας;

Επιχείρηση σημαίνει ν' αντέχεις στο χρόνο. Σκοπός μας δεν είναι ούτε να εντυπωσιάσουμε ούτε να κάνουμε βραχυχρόνια κέρδη. Έχουμε ένα όνειρο, που λέγεται Ελλάδα. Οι στόχοι μας εκτός Ελλάδας είναι πολύ προσεκτικοί και συγκρατημένοι και μόνο εφόσον βοηθούν να είμαστε ισχυροί και να διατηρήσουμε την κυρίαρχη θέση μας εδώ. Δεν πρόκειται να κατασπαταλήσουμε κεφάλαια και ανθρώπινους πόρους σε αμφίβολης απόδοσης επεκτατικές βλέψεις. Άλλωστε, στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού η Ελλάδα δεν συγκρίνεται με καμιά άλλη χώρα.

στα σκάφη αναψυχής

Σε κάθε περίπτωση, το επαγγελματικό σκάφος αναψυχής με την κίνηση της εταιρείας Κυριακούλη επαναφέρει τον κλάδο στο προσκήνιο, έτσι όπως είχε συμβεί με την Vernicos Yachts, που πρώτη τόλμησε να διαβεί το κατώφλι του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών.

Βίοι παράλληλοι των δύο κορυφαίων επιχειρήσεων του κλάδου, στην παράλληλη αγορά του Χ.Α.Α. και ίσως μια καλή ευκαιρία για όλους όσοι βρίσκονται στα κέντρα λήψης των αποφάσεων να αξιολογήσουν με σοβαρότητα και κυρίως με υπευθυνότητα τα νέα δεδομένα που δημιουργούνται.

Ο δημιουργός της εταιρείας Σταύρος Κυριακούλης και το νέο αίμα Φάνης Κυριακούλης, ο οποίος είναι πρόεδρος της εταιρείας, μπορούν πλέον να σχεδιάσουν με

περισσότερη άνεση τις επόμενες κινήσεις.

Μια από αυτές τις κινήσεις είναι η μαρίνα Αλίμου, για την οποία σύμφωνα με πληροφορίες ενδιαφέρεται η νεοσυσταθείσα στο Χ.Α.Α. εταιρεία και για την οποία θα προκηρυχθεί διαγωνισμός με την υποχρέωση ο υποψήφιος επενδυτής να ολοκληρώσει τα κερσαία έργα.

Στα σχέδια όμως του Σταύρου Κυριακούλη, ο οποίος μετέχει στη διαχείριση της μαρίνας των Γουδιών στην Κέρκυρα, δεν είναι μόνο η μαρίνα Αλίμου.

«Στόχος μας, θα πει, είναι και η ανάληψη του management μαρινών των οποίων αναμένεται δημοπράτηση. Στα σχέδιά μας είναι η αύξηση του Μ/Κ της ΙΓΚ «Ελληνικές Μαρίνες Α.Ε.», η οποία έχει αναλάβει την εκμετάλλευση των Γουδιών, πραγματοποιώντας επενδύσεις δύο και πλέον δισ. δρχ. Επίσης, καταλήγει ο Στ. Κυριακούλης, θα προχωρήσουμε στην απόκτηση 20 νέων

Η «Κυριακούλης» στο Χρηματιστήριο»

Σταύρος Κυριακούλης



Η θεαματική είσοδος στο Χρηματιστήριο της «Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή Α.Ε.», αποτελεί ίσως την καλύτερη επιβεβαίωση ότι ο θαλάσσιος τουρισμός έχει προοπτικές. Μπορεί αυτή η διαπίστωση να ηχεί περίεργα, αν κρίνει κανείς από το... «ενδιαφέρον» της πολιτείας, αλλά φαίνεται ότι το επενδυτικό κοινό βλέπει πιο μακριά από τις ελληνικές κυβερνήσεις.

Οι επενδυτές εμπιστεύονται το θαλάσσιο τουρισμό

του Χάρη Παυλίδη

σκαφών, ενώ θα αποκτηθεί το 100% των εταιρικών μεριδίων των μετοχών των εταιρειών «Κυριακούλης Μεσογειακάι Κρουαζιέρα Ναυτιλιακή ΕΠΕ» και «Ευρωπαϊκά Κότερα Α.Ε.»

ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ CABOTAGE

Για τον Σταύρο Κυριακούλη η αναμενόμενη άρση του cabotage όχι μόνο δεν τον προβληματίζει, αλλά τουναντίον πιστεύει ότι ο θαλάσσιος τουρισμός θα βοηθηθεί, αφού ο ανταγωνισμός θα δημιουργήσει συνθήκες ανάπτυξης.

Ο ίδιος είναι πεπεισμένος, μια και είναι από τους επιχειρηματίες που απεχθάνονται τον προστατευτισμό, ότι «ο επιχειρηματίας πρέπει να παίζει με τα δικά του χρήματα και η πολιτεία αντί να τον πριμοδοτεί, να δημιουργεί έργα υποδομής».

Θεωρεί ότι, ο νόμος 438/76 είναι πλέον παρωχημένος και ευελπιστεί ότι ο εκσυγχρονισμός του νομικού πλαισίου θα κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση.

Η ΘΕΡΜΗ ΥΠΟΔΟΧΗ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΤΩΝ...

Να επιστρέψουμε όμως στο εκλυτικό αίτιο της παρουσίας, που ήταν η επιτυχής από κάθε άποψη είσοδος της επιχείρησης στο Χ.Α.Α. Η δεσπόζουσα θέση της εταιρείας στον κλάδο σε

συνδυασμό με τα κέρδη που σημείωνε κάθε χρόνο επέδρασαν θετικά στους επενδυτές. Το αποτέλεσμα ήταν η υπερκάλυψη της δημόσιας εγγραφής κατά 33,7 φορές, που απέφερε το ποσό των 24 δισ. ενώ η διοίκηση της επιχείρησης στόχευε σε έσοδα γύρω στα 750 εκατ. δρχ.

Όπως προαναφέραμε, το ενδιαφέρον των επενδυτών κατέδειξε και τις προοπτικές του κλάδου, δεδομένου ότι ο αριθμός των ναυλοσυμφώνων παρουσίασε αύξηση, παρά τις αντιξοότητες, την πενταετία '91-'95.

Ο κύκλος εργασιών της εταιρείας από ναυλώσεις για τον περασμένο χρόνο, θα αυξηθεί και θα φθάσει τα 537 εκατ. δρχ. έναντι 464 εκατ. δρχ. το '96, ενώ τα κέρδη προ φόρων υπολογίζονται σε 345 εκατ. δρχ. έναντι 335 εκατ. δρχ.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η ζήτηση μετοχών υπερκαλύφθηκε κατά 9,6 φορές από τους θεσμικούς επενδυτές και κατά 44 φορές από τους ιδιώτες επενδυτές.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η εταιρεία θα διανείμει μέρισμα στους μετόχους της από τα κέρδη του '97, 55 δρχ.

Κλείνοντας αξίζει να σημειώσουμε ότι ο εκσυγχρονισμός του κλάδου, η είσοδος εταιρειών στο Χ.Α.Α., το νέο θεσμικό πλαίσιο που αναμένεται να κατατεθεί στη Βουλή, αλλά και τα έργα υποδομής που έχουν δρομολογηθεί εν όψει της Ολυμπιάδα του 2004, δημιουργούν μια δυναμική στο θαλάσσιο τουρισμό απολύτως απαραίτητη για τα επόμενα χρόνια, όπου κυρίως στο Αιγαίο ο ανταγωνισμός αναμένεται να είναι ιδιαίτερα σκληρός.



Στην Ελλάδα η νομική πράξη της αγοραπωλησίας μεταχειρισμένων σκαφών πάσχει σε οργάνωση αλλά και σε θεσμοθέτηση, με αποτέλεσμα κατά τη σύναψή της να δημιουργούνται κενά και ερωτηματικά στα συμβαλλόμενα μέρη και να ανακύπτουν ζητήματα τα οποία θα έπρεπε να είχαν προβλεφθεί.

του Μιχάλη Σκουλικίδη

Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο στη χώρα μας έχει ενδοτικό χαρακτήρα, πράγμα που σημαίνει ότι οι συμβαλλόμενοι είναι ελεύθεροι κατά τη σύναψη της σύμβασης, να διαμορφώσουν το περιεχόμενό της κατά τη βούλησή τους. Το κυριότερο όμως είναι για την έγκυρη σύναψη της πώλησης δεν είναι απαραίτητη η ύπαρξη έγγραφου τύπου και η συμφωνία ολοκληρώνεται με την απλή υπογραφή ενός ιδιωτικού συμφωνητικού από τα συμβαλλόμενα μέρη.

Για μια περίπτωση που παρουσιάζει τόσες ιδιαιτερότητες, πόσο απλό μπορεί να είναι το συμφωνητικό;

Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την ελληνική νοοτροπία, ότι δήθεν είμαστε ειδικοί και παντογνώστες και κατά συνέπεια δεν χρειαζόμαστε ούτε τον yacht broker ή τον ειδικό επί του θέματος δικηγόρο, οδηγεί πολύ συχνά στη δημιουργία παρεξηγήσεων και δυσεπίλυτων προβλημάτων.

Καλούμαστε, λοιπόν, εμείς να συντάξουμε ένα συμφωνητικό με όρους που θα καλύπτουν και θα

προβλέπουν όσο το δυνατόν, περισσότερες πιθανές περιπτώσεις, ώστε να μην αφήνεται κανένα ζήτημα στην τύχη.

Καλό θα ήταν λοιπόν να επισημανθούν 28 σημεία αναγκαία για τη σύνταξη συμφωνητικού πώλησης μεταχειρισμένου σκάφους.

1. Πλήρη και ακριβή στοιχεία του πωλούμενου σκάφους (όνομα, υπολόγιο, ολικό μήκος, τύπος, χωρητικότητα, μηχανές, ναυπηγείο, έτος κατασκευής και θέση ελλιμενισμού).

2. Ημερομηνία και τόπος υπογραφής του συμφωνητικού.

3. Πλήρη στοιχεία αγοραστή και πωλητή.

4. Στοιχεία του yacht broker που μεσολάβησε για τη σύναψη της σύμβασης.

5. Τιμή πώλησης και είδος νομίσματος.

6. Προκαταβολή (συνήθως το 10% του τιμήματος).

7. Υπόλοιπο πληρωμής.

8. Χρονική περίοδος στην οποία θα ολοκληρωθεί η επιθεώρηση, η δοκιμή στη θάλασσα και η ανέλκυση για την επιθεώρηση των υφάλων καθώς και τοποθεσία της ανέλκυσης.

9. Πραγματογνώμονες αγοραστή, οι οποίοι θα επιληφθούν της επιθεώρησης.

10. Τόπος που θα ολοκληρωθεί η συμφωνία, θα δοθούν τα απαραίτητα έγγραφα και θα εξοφληθεί το συμφωνηθέν τίμημα.

11. Ημερομηνία ολοκλήρωσης της συμφωνίας.

12. Τόπος παράδοσης του σκάφους.

13. Εγγυήσεις του πωλητή ότι το σκάφος είναι ελεύθερο βαρών, χρεών, υποθηκών, απαιτήσεων τρίτων κτλ. Επίσης ότι διαθέτει το σωστό τίτλο καθώς και το νόμιμο δικαίωμα πώλησης.

14. Απογραφή. Ο πωλητής καλείται να παραδώσει στον αγοραστή πίνακα απογραφής υπογεγραμμένο με όλα τα εξαρτήματα του σκάφους, ο οποίος θα αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του συμφωνητικού.

15. Με την ολοκλήρωση της πώλησης ο πωλητής καλείται να παραδώσει όλα τα έγγραφα του σκάφους ως και το πωλητήριο, κατάλληλα συμπληρωμένο έναντι της εξόφλησης.

28 κρίσιμα σημεία στη σύνταξη του συμφωνητικού

ΠΩΛΗΣΗ ΜΕΤΑΧΕΙ

16. Όλα τα τρέχοντα έξοδα του σκάφους καθώς και τα έξοδα επιθεώρησης βαρύνουν τον πωλητή μέχρι την ολοκλήρωση της πώλησης.

17. Αθέτηση υποχρεώσεων του πωλητή: Σε περίπτωση που δεν ολοκληρωθεί η πώληση λόγω υπαιτιότητας του πωλητή, τότε αυτός καλείται να καλύψει όλα τα έξοδα της επιθεώρησης καθώς και την αμοιβή του τυχόν μεσολαβούντος yacht broker. Ο αγοραστής έχει επιπλέον το δικαίωμα να ζητήσει αποζημίωση από τον πωλητή για την αποθετική του ζημία.

18. Παράδοση: Με την ολοκλήρωση της πώλησης πρέπει να παραδοθεί το σκάφος στον τόπο που προαναφέρθηκε, με έξοδα του πωλητή, στην ίδια κατάσταση και εξοπλισμένο όπως και κατά την επιθεώρηση.

19. Ο πωλητής δεσμεύεται να μη χρησιμοποιήσει το σκάφος μετά την επιθεώρηση. Σε περίπτωση που η πώληση δεν ολοκληρωθεί λόγω απώλειας, ζημίας ή καταστροφής του σκάφους η προκαταβολή επιστρέφεται στον αγοραστή. Η πληρωμή του μεσολαβούντος yacht broker παραμένει μοναδική υποχρέωση του πωλητή.

20. Όλοι οι φόροι, δασμοί και έξοδα πριν την ολοκλήρωση της πώλησης βαρύνουν τον πωλητή. Κατά την ολοκλήρωση και μετά βαρύνουν τον αγοραστή.

21. Δοκιμή στη θάλασσα: Ο πωλητής με δικά του έξοδα οφείλει να παραχωρήσει το σκάφος στον αγοραστή για μια δοκιμή στη θάλασσα, μέγιστης διάρκειας τεσσάρων ωρών. Αν ο αγοραστής θεωρήσει ότι το σκάφος δεν εκτελέσει ικανοποιητικά τη δοκιμή και ως εκ τούτου δεν επιθυμεί πλέον να αγοράσει το σκάφος, υποχρεούται να γνωστοποιήσει γραπτώς την πρόθεσή του μέσα σε 24 ώρες.

Σε περίπτωση που η γραπτή υπαναχώρηση δηλώθηκε εγκύτως, επιστρέφεται η προκαταβολή στον αγοραστή και το συμφωνητικό θεωρείται άκυρο. Αν η υπαναχώρηση δεν δηλωθεί εγκύτως, τότε θεωρείται η δοκιμή ικανοποιητική από τον αγοραστή.

22. Επιθεώρηση: Ο αγοραστής μπορεί με δικά του έξοδα να ανελέυσει το σκάφος για επιθεώρηση.

Σε περίπτωση που διαπιστωθούν ελαττώματα ο αγοραστής πρέπει να γνωστοποιήσει εγγράφως στον πωλητή εντός επτά ημερών:

α. Ότι απορρίπτει το σκάφος, προσδιορίζοντας τα ελαττώματα του σκάφους.

β. Απαιτεί κατόπιν γραπτής έκθεσης των ελαττωμάτων

την επιδιόρθωσή τους ή τη μείωση της συμφωνηθείσας τιμής.

Αν αγοραστής και πωλητής εντός των προθεσμιών δεν βρουν μια κοινώς αποδεκτή λύση, η πώληση ακυρώνεται.

Τα ελαττώματα πρέπει να πιστοποιούνται από αναγνωρισμένο πραγματογνώμονα.

23. Σε περίπτωση ακύρωσης να προβλέπεται η επιδιόρθωση των πιθανών ζημιών της επιθεώρησης, η επιστροφή του σκάφους στο αγκυροβόλιό του με έξοδα του αγοραστή και η επιστροφή της προκαταβολής στον αγοραστή.

24. Αθέτηση των υποχρεώσεων του αγοραστή: Αν ο αγοραστής δεν καταβάλει την εξόφληση τη ημερομηνία ολοκλήρωσης της συμφωνίας, ο πωλητής δικαιούται να ακυρώσει το συμφωνητικό και η προκαταβολή να μοιραστεί μεταξύ πωλητή και yacht broker, αφού πρώτα αφαιρεθούν όλα τα έξοδα. Αν η προκαταβολή δεν καλύπτει την απώλεια του πωλητή, έχει το δικαίωμα να ζητήσει αποζημίωση από τον αγοραστή.



25. Πρέπει να προβλέπεται η περίπτωση ανωτέρας βίας.

26. Ο πωλητής συμφωνεί να πληρώσει στον yacht broker τη συμφωνηθείσα αμοιβή του από το τίμημα της πώλησης, όταν η πώληση ολοκληρωθεί.

27. Οι ανακοινώσεις και οι κοινοποιήσεις πρέπει να στέλνονται σε προκαθορισμένες διευθύνσεις, φαξ και τэлеξ του αγοραστή, πωλητή και yacht broker.

28. Σε περίπτωση διαφωνίας να προβλέπεται ποιος νόμος ισχύει, ποια είναι τα αρμόδια δικαστήρια και πώς θα καθορίζεται η διαιτησία.

ΠΙΣΜΕΝΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ



DUFOUR



Επίσκεψη στο ναυπηγείο του *La Rochelle*

του Χάρη Παυλίδη



το γραφικό La Rochelle, πολύ κοντά στο Παρίσι, βρίσκεται η πρότυπη μονάδα παραγωγής των γνωστών σκαφών Dufour. Σ' αυτό το υπερσύγχρονο

ναυπηγείο που αποτελείται από διάφορες εγκαταστάσεις κατασκευάζονται 24 μονόγαστρα ιστιοφόρα και 8 μηχανοκίνητα σκάφη, με μία γκάμα που αρχίζει από 28 και

φθάνει τα 110 πόδια, ενώ εκεί παράγονται και

τα Catamaran με μήκος από 39 έως 100 πόδια.

Όμως, όταν λέμε Dufour, δεν θα πρέπει σε καμιά περίπτωση να περιοριστούμε στο La Rochelle. Και αυτό γιατί πίσω από το γκρουπ Dufour βρίσκεται η Financiere De Perigny και ο πρόεδρος είναι νέος και δραστήριος άνθρωπος, ο Olivier Poncin.

Στο βιομηχανικό αυτόν όμιλο, που απασχολεί 610 εργαζόμενους, ανήκουν τα ξενοδοχεία GEO και η αλυσίδα εσπιατορίων «The Bistros GEO».

Να επιστρέψουμε όμως στην Dufour, η οποία μέσα σε μια πενταετία από τότε που ανέλαβε ο Ol. Poncin, έγινε το δεύτερο μεγαλύτερο ναυπηγείο στη Γαλλία.

Από το '94 και μέσα σε μια διετία παρουσιάστηκαν οκτώ νέα μοντέλα, ενώ οι επενδύσεις έφθασαν τα 20 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα. Το '96, ο Οικονομικός Όμιλος Perigny, προχώρησε σε μια κίνηση στρατηγικής σημασίας εξαγοράζοντας το ναυπηγείο Gibert Marine. Ένα χρόνο αργότερα οι προθέσεις της Dufour γίνονται ορατές καθώς η αγορά δύο φημισμένων επιχειρήσεων στις θαλάσσιες δραστηριότητες, της Αρκόα και του ACM, σε συνδυασμό με την αγορά του πρώην εργοστασίου της Jeanneau, καθιστούν πλέον την Dufour κυρίαρχο του παιχνιδιού.

Από τα τέλη του '97 μέχρι και σήμερα η ραγδαία άνοδος του γαλλικού ναυπηγείου είναι εμφανής στον τρόπο οργάνωσης.

Δημιουργούνται σημεία άμεσων πωλήσεων στη Γαλλία, ενώ αναπτύσσεται το διεθνές δίκτυο στο οποίο περιλαμβάνονται 39 διανομείς, ενώ η Dufour είναι παρούσα σε 31 χώρες της Ευρώπης, της Νοτίου και Βορείου Αμερικής και της Ασίας με τζίρο 55% το χρόνο που πέρασε.

Σύγχρονα πρότυπα

Ο μοντέρνος τρόπος σκέψης του προέδρου της εταιρείας στάθηκε καθοριστικός στη σημερινή εικόνα της Dufour. Τα αποτελέσματα μπορεί κανείς να τα δει στην άριστη ποιότητα κατασκευής των σκαφών που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην οργάνωση του ναυπηγείου.

Οι αποφάσεις λαμβάνονται από τον Ol. Poncin, ο οποίος συνεργάζεται με τον Florian Foglietti, τον έμπειρο ιστιοπλόο, αρμόδιο για την προώθηση του προϊόντος.

Η κατασκευή των σκαφών γίνεται στα τέσσερα κτίρια στη La Rochelle και στο ναυπηγείο της περιοχής Les Herbiers, το οποίο αγοράστηκε πρόσφατα. Αξίζει να σημειωθεί ότι εκεί υπάρχουν δίκτυα ηλε-

κτρικής ενέργειας για τη χρησιμοποίηση ειδικών εργαλείων και μηχανημάτων που διευκολύνουν την παραγωγή.

Τα στάδια παραγωγής

Στην Dufour ακολουθούνται αυστηροί κανόνες ώστε η ποιότητα στην κατασκευή των σκαφών να είναι σε κάθε περίπτωση προβλέψιμη.

Στην κατασκευή των σκαφών υπάρχουν τρία στάδια.

Στο πρώτο στάδιο, κατασκευάζονται τα hull-deck τα οποία είναι πολυεστερικά και για την απόλυτη στεγανοποίησή τους χρησιμοποιούνται ισοφθαλμικές και εποξικές ρητίνες.

Σ' αυτό το στάδιο η κατασκευή είναι απολύτως χειροποίητη.

Στο δεύτερο στάδιο, τοποθετούνται ο κινητήρας στο μηχανοστάσιο καθώς και τα ηλεκτρο-μηχανολογικά δίκτυα στη γάστρα και η τοποθέτηση του τικ στο κατάρωμα, ενώ στη συνέχεια τα hull και deck ενώνονται με πολυεστέρα.

Στο τρίτο στάδιο τα σκάφη μεταφέρονται σε ειδικές κλίνες και εν συνεχεία σε ειδικές δεξαμενές όπου ελέγχονται όσον αφορά τη στεγανότητα, τα υδραυλικά, η λειτουργία των μηχανών, η πλευστότητα κ.ά.

Τα υλικά, υψηλής ποιότητας προέρχονται κυρίως από τη Γαλλία, ενώ η καρίνα των σκαφών είναι από μολύβι και ξυλεία που ένα μεγάλο μέρος της είναι από τη Βιρμανία.

Η Dufour στην Ελλάδα

Τα τέσσερα τελευταία χρόνια, από τότε δηλαδή που η εταιρεία Γαλλικά Κότερα ΕΠΕ, αντιπροσωπεύει το γαλλικό ναυπηγείο στην Ελλάδα, εισήχθησαν 49 συνολικά σκάφη.

Η επίσημη αντιπροσωπεία της Dufour, προωθεί και ναυλώνει τα σκάφη μέσα από την Alemar Optima, ενώ για οποιοδήποτε πρόβλημα προκύψει επιλαμβάνεται η εδρεύουσα στο Παρίσι Alemar France.

Κλείνοντας αξίζει να σημειώσουμε ότι η Dufour δεν αφήνει τίποτα στην τύχη. Γι' αυτό και στο τέλος κάθε σεζόν, εξειδικευμένο προσωπικό επισκέπτεται όλες τις μεγάλες βάσεις και επιθεωρεί όλα τα σκάφη ώστε να είναι έτοιμα για την επόμενη σεζόν.

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Ναυτικά Δικαστήρια

του Βασιλείου Π. Βενέτη*

Από τον τίτλο του θέματος αναδεικνύεται τόσο ο γενικότερος προβληματισμός μέσα στον οποίο το θέμα αυτό εντάσσεται, όσο και η ακολουθητέα μεθοδολογική του αντιμετώπιση. Αφενός μεν μέσα στον προβληματισμό μου είναι η πόλη του Πειραιά, πόλη στην οποία όλοι μας κινούμαστε επαγγελματικά και σε καθημερινή βάση. Για πολλούς μάλιστα από εμάς οι δεσμοί και οι μνήμες από τον Πειραιά είναι τέτοιες που μας κάνουν να ενδιαφερόμαστε έντονα για τις οποιεσδήποτε λειτουργίες του.

Αφετέρου δε η οικονομική και κοινωνική λειτουργία που θέτει τον Πειραιά στην κορυφή της ελληνικής και της παγκόσμιας πρωτοπορίας είναι η Ναυτιλία. Δεν είναι νομίζω αναγκαίο να αναλυθεί, ως κατά το μάλλον ή ήττον αυτονόητο, ότι ο Πειραιάς αποτελεί την κορωνίδα στη σημαντικότερη οικονομική και αναπτυξιακή δραστηριότητα της Ελλάδας, τη Ναυτιλία.

Η τεράστια κινητικότητα που παρατηρείται στην πόλη του Πειραιά γύρω από τη Ναυτιλία έχει την αντανάκλασή της και στο νομικό πεδίο. Πράγματι, η κύρια δικαστική ύλη όλης της Ελλάδας περί τα ναυτιλιακά συγκεντρώνεται στα Δικαστήρια του Πειραιά.

Με δεδομένο λοιπόν τον ανέκαθεν ναυτικό χαρακτήρα της πόλης είναι σημαντικό να τονίσω ότι η θεσμική οργάνωση του Πειραιά με άξονα τη Ναυτιλία δεν είναι νέα: υπενθυμίζω ότι κατά την εποχή της Αθηναϊκής Δημοκρατίας του Περικλέους και υπό την επίβλεψη του περιώνυμου αρχιτέκτονα Ιππόδαμου, δημιουργήθηκαν στον Πειραιά τόσο κτίρια που αφορούσαν την καθαρώς τεχνική του υποδομής, όπως ναυπηγεία, αποθήκες και νεώρια, όσο και δημόσια κτίρια προς εξυπηρέτηση της Ναυτιλίας, όπως τελωνείο, τράπεζες, χρηματιστήριο κ.λπ. Αλλά και στο νομικό χώρο, στην κλασική Ελλάδα υπήρχαν Δικαστές, οι Ναυτοδίκες, οι οποίοι δίκαζαν ναυτιλιακές διαφορές, και ιδιαίτερα αξιώσεις εμπόρων και ναυκλήρων. Στην εποχή του Δημοσθένη οι Ναυτοδίκες μετονομάστηκαν θεσμοθέτες.

Στις Κυκλάδες, άλλο μεγάλο κέντρο της ελληνικής Ναυτιλίας παλαιότερα, οι ναυτικές διαφορές υπάγονταν κατά την περίοδο πριν από το 1821, με συνυποσχετικό προς κρίση, σε επιτροπή κριτών που επιλέγονταν μεταξύ προσώπων με ειδικές - ναυτιλιακές γνώσεις. Χαρακτηριστικά σώζεται απόφαση του έτους 1762 της Δημογεροντίας Σύρου, περί διορισμού караβοκύρηδων ως Επιτροπής κριτών για ναυτική διαφορά που είχε προκύψει.

Κατά την ίδια περίοδο στα Επτάνησα, όπου οι Δυτικές επιρροές είναι ανέκαθεν εντονότερες, λειτουργούσαν Δικαστήρια Εμπορίας και Θαλασσοπορίας.

♦ **Βεβαίως, πέρα από τους ιστορικούς και εθνικοί λόγοι επιβάλλουν και επέβαλαν την ίδρυση Ναυτικού Δικαστηρίου**

στην πόλη μας. Οι εξελίξεις στη Μέση Ανατολή και τα Βαλκάνια και η δημιουργία της Ευρωπαϊκής Ενώσεως επιβάλλουν την πρωτοκαθεδρία του Πειραιά ως ναυτιλιακού κόμβου της ευρύτερης περιοχής. Ένα τέτοιο ναυτιλιακό κέντρο όμως, προϋποθέτει την ύπαρξη ενός Ναυτικού Δικαστηρίου επανδρωμένου με εξειδικευμένους δικαστές. Αυτό το βασικό σκοπό έρχεται να καλύψει και θεραπεύσει ο νόμος 2172/93.

Με βάση αυτές τις εισαγωγικές παρατηρήσεις θα προσπαθήσω να προσεγγίσω το ζήτημα των προσφάτων νομοθετικών μεταβολών περί ιδρύσεως Τμημάτων Ναυτικών Δικαστηρίων στην πόλη του Πειραιά.

Θα ασχοληθώ κυρίως με το ζήτημα των επιπτώσεων, που η ίδρυση των τμημάτων θα έχει τόσο για τον Πειραιά, όσο και για την ελληνική Ναυτιλία γενικότερα. Συνεπώς δύο είναι τα κύρια σημεία στα οποία θα εστιάσω το όλο θέμα: αφενός, θα επιχειρήσω να προσεγγίσω και να επισημάνω τις ενδιαφέρουσες διατάξεις του νέου Νόμου, επιχειρώντας και μια σύγκριση με τα διεθνή δεδομένα, ώστε να εξακριβωθούν οι ομοιότητες και διαφορές του και να προσεγγισθούν οι πιθανότητες επιτυχίας του. Αφετέρου θα προβώ σε εκτίμηση και αξιολόγηση των διατάξεων του Νόμου, με δεδομένο πάντοτε το ενδιαφέρον μας για την ελληνική Ναυτιλία.

◆ *Ως πρώτη παρατήρηση επί του θέματος οφείλω να επισημάνω ότι ο Νόμος που ίδρυσε τα ναυτικά τμήματα επιλύσεως των ναυτιλιακών διαφορών εκάλυψε ένα σοβαρό κενό χωρίς τούτο να σημαίνει ότι δεν έχει αδυναμίες ή ότι και σε πολλά σημεία πράγματι να καινοτομεί. Η γενική του κατεύθυνση πάντως κρίνεται αναμφισβήτητα θετική.*

Μεθοδολογικά πάντως, η αμιγής νομική ανάλυση του νέου νομοθετήματος δεν είναι ο σκοπός της παρουσίαισής. Εμπλουτίζοντας τις γνώσεις μας με την πείρα του παρελθόντος σε ορισμένα σημεία, καθώς και με συγκριτικά στοιχεία από αλλοδαπά δίκαια, θα προσπαθήσω να δούμε πού και πώς η εφαρμογή του νέου νόμου μπορεί να αναβαθμίσει το έργο των λειτουργιών του δικαίου περί τα ναυτιλιακά και, σε τελευταία ανάλυση, αν ο ίδιος ο Πειραιάς θα βγει ωφελημένος από αυτή τη μεταβολή.

Α' ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΜΕ ΑΛΛΟΔΑΠΑ ΔΙΚΑΙΑ

Η συζήτηση για τη σύσταση ειδικών Ναυτικών Δικαστηρίων με σκοπό τη βελτίωση και την ταχύτερη απονομή της δικαιοσύνης στο δικαστικό αυτό χώρο δεν είναι σε καμιά περίπτωση νέα. Μπορούμε να πούμε ότι σε νομικό επίπεδο εγκαινιάζεται ή οροθετείται χρονικά στις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας, όταν συστάθηκε ειδική νομοπαρασκευαστική επιτροπή με σκοπό την επεξεργασία και διαμόρφωση ενός σχεδίου νόμου. Συνεπώς, το διάστημα που από τότε μεσολάβησε δεν πρέπει να εκπλήσσει. Το ζήτημα ήταν ιδιαίτερα σημαντικό για να υπάρξουν νομοθετικά αποτελέσματα από τη μία μέρα στην άλλη.

◆ *Η εισηγητική έκθεση επί του σχεδίου Νόμου, το οποίο σε γενικές γραμμές τηρήθηκε και από το τελικό κείμενο των άρθρων 51 κ.ε. του Νόμου 2172/93, επεσήμαινε τα εξής βασικά σημεία:*

1. Την ανάγκη βελτίωσης της απονομής της δικαιοσύνης στις ναυτικές διαφορές και την ταχύτερη και ορθότερη επίλυση των διαφορών αυτών.
2. Την ανάγκη ενότητας νομολογίας στις ναυτικές υποθέσεις.
3. Την ανάγκη υπαγωγής όλων των διαφορών που προκύπτουν από θαλάσσια δραστηριότητα σε ένα ειδικό Δικαστικό Τμήμα.
4. Την ανάγκη συγκρότησης ενός Τμήματος ναυτικών Διαφορών από Δικαστές με τα απαραίτητα προσόντα, ικανούς να κρίνουν σωστά διαφορές που εμφανίζουν ιδιαίτερα νομικά και τεχνικά θέματα.

Οι παραπάνω θέσεις αποτελούν τους κατευθυντήριους άξονες όχι μόνο του νομοθετήματος, αλλά και της δικής μας ανάλυσης που θα ακολουθήσει.

Το κεφαλαιώδες ζήτημα που ήταν προς επίλυση ήταν εάν θα οδηγούμαστε στην ίδρυση ξεχωριστών Ναυτικών Δικαστηρίων ή θα προτιμούσαμε την ίδρυση ΤΜΗΜΑΤΩΝ που να ασχολούνται με τις ναυτικές υποθέσεις στα υπάρχοντα πολιτικά και ποινικά Δικαστήρια. Για την αρτιότερη κατανόηση του προβλήματος είναι αναγκαίο να ανοίξω στο σημείο αυτό μια παρένθεση και να σημειώσω ότι για λόγους κατανομής της δικαστικής ύλης, ο κανονισμός εσωτερικής υπηρεσίας του Πρωτοδικείου και του Εφετείου Πειραιά προέβλεπε ότι το 1ο Τμήμα του Πολυμελούς Πρωτοδικείου, ασχολείται με τις

ναυτικές διαφορές, όπως και το 1ο Τμήμα του Μονομελούς Πρωτοδικείου και του Εφετείου. Προς αποφυγή λοιπόν πιθανών παρεξηγήσεων σημειώνεται ότι το καθεστώς εκείνο είναι εντελώς διαφορετικό από αυτό για το οποίο ρυθμίζεται από το Νόμο 2172/93 αφού δεν προέβλεπε καμιά διοικητική ή και λειτουργική αυτοτέλεια του Τμήματος, ούτε και το Τμήμα στελεχωνόταν από εξειδικευμένους Δικαστές. Χαρακτηριστικά, το τμήμα του Πολυμελούς Πρωτοδικείου εκτός από τις ναυτικές διαφορές δίκαιε ακόμη υποθέσεις γύρω από την εκλογή βουλευτών και το δημοτικό και κοινοτικό κώδικα. Συνεπώς, σε καμιά περίπτωση δεν μπορούμε να μιλάμε για εξειδίκευση των Δικαστηρίων εκείνων περί τα ναυτιλιακά.

◆ *Από την άλλη πλευρά, ο αριθμός των ναυτικών υποθέσεων που φθάνουν ενώπιον των Δικαστηρίων είναι τέτοιος, ώστε μόνον τα Δικαστήρια του Πειραιά θα άντεχαν και θα δικαιολογούσαν την ίδρυση τέτοιων δικαστηρίων. Και αυτή όμως η λύση δεν θα ήταν η ενδεδειγμένη, διότι θα προσέκρουε, όπως εύστοχα αναφέρεται στην εισηγητική έκθεση, σε «ανυπέρβλητες πρακτικές δυσχέρειες», που αναφέρονται σε καθαρώς οργανωτικά τεχνικά προβλήματα. Έτσι τελικώς υπερίσχυσε η άποψη περί συστάσεως ειδικών Τμημάτων Ναυτικών Διαφορών στο Πρωτοδικείο και Εφετείο του Πειραιά, άποψη που τελικώς αποδέχθηκε και ο Νομοθέτης.*

Η βασική αυτή θέση είναι εκείνη που πρωτίστως ενδιαφέρει. Ας δούμε όμως πώς πλαισιώνεται, εξειδικεύεται και ερμηνεύεται και από τις άλλες διατάξεις του Νόμου 2172/93.

Έτσι, σύμφωνα με το άρθρο 51 παρ. 1 του Νόμου, λύεται το ζήτημα της καθ' ύλην και κατά τόπον αρμοδιότητας του Τμήματος.

Για την εκδίκαση λοιπόν των ναυτικών διαφορών η δικαιοδοσία του Πρωτοδικείου Πειραιά εκτείνεται σε ολόκληρο το Νομό Αττικής. Το Ναυτικό Τμήμα του Πρωτοδικείου Πειραιά είναι πλέον αρμόδιο και για ναυτικές διαφορές που αναφέρονται, για παράδειγμα, στην Ελευσίνα ή το Λαύριο.

Από την άλλη πλευρά, το τμήμα δικάζει όλες τις ναυτικές διαφορές, τις υποθέσεις εκούσιας δικαιοδοσίας που σχετίζονται με αυτές και τις εφέσεις κατά των αποφάσεων των Ειρηνοδικείων και Πρωτοδικείων Αθηνών και Πειραιώς.

◆ *Με την επόμενη παράγραφο ο Νόμος κάνει ένα επιπλέον βήμα καθορίζοντας με μεγάλη ευρύτητα την έννοια των ναυτικών διαφορών ώστε να καλύπτεται κάθε θαλάσσια δραστηριότητα. Έτσι, κατά τους ορισμούς του Νόμου ναυτικές διαφορές είναι οι ιδιωτικές διαφορές που πηγάζουν από πράξεις του θαλάσσιου εμπορίου, τη χρησιμοποίηση, λειτουργία ή ναυσιπλοΐα πλοίου ή την παροχή εργασίας σε αυτό. Με τον τρόπο αυτό, υπάγονται ρητώς στο τμήμα και οι ναυτεργατικές διαφορές. Επίσης άκρως διαφωτιστικός είναι στην κατεύθυνση αυτή, ο ορισμός που ο ίδιος ο Νόμος δίνει στο πλοίο:*

«...είναι κάθε πλωτή κατασκευή ικανή για την εκτέλεση ορισμένου έργου ή υπηρεσίας στο θαλάσσιο χώρο...» (άρθρο 51 παρ. 4). Συνεπώς πρόκειται για μια συνολική ρύθμιση η οποία αποκλείει αμφισβητήσεις περί του αρμοδίου Δικαστηρίου, επιτάσσοντας την υπαγωγή όλων των υποθέσεων που εννοιολογικά εντάσσονται στο ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο, όπως και τις ναυτεργατικές υποθέσεις, στην αποκλειστική πλέον αρμοδιότητα των Πειραικών Δικαστηρίων, και συγκεκριμένα στο Ναυτικό Τμήμα.

Μάλιστα, στην παρ. 6 του άρθρου 51 γίνεται ρητά λόγος για τη σύσταση ειδικού Ναυτικού Τμήματος και στο Εφετείο Πειραιά, το οποίο θα δικάζει τις εφέσεις κατά αποφάσεων του αντίστοιχου τμήματος του Πρωτοδικείου. Με τον τρόπο πλέον αυτόν, κατοχυρώνεται συμπαγώς η αρμοδιότητα των Πειραικών Δικαστηρίων επί όλων των ναυτικών διαφορών που αναφέρονται στην Αττική.

Η επόμενη παράγραφος 7 είναι από τις σημαντικότερες του νέου νομοθετήματος. Κάνει λόγο περί των Δικαστών που θα απαρτίζουν τα νέα τμήματα καθορίζοντας τα απαραίτητα προσόντα και τον τρόπο

επιλογής τους. Έτσι, ο Νόμος περιλαμβάνει κατευθυντήριο διάταξη, θα λέγαμε, προς το Ανώτατο Δικαστικό Συμβούλιο το οποίο έχει εκ του Συντάγματος την αρμοδιότητα να διενεργεί τις κρίσεις, μεταθέσεις, προαγωγές και απολύσεις των Δικαστικών, αξιωνώντας όπως για τη στελέχωση των ναυτικών τμημάτων του Πρωτοδικείου και του Εφετείου Πειραιά λαμβάνεται υπόψη αν ο Δικαστής έχει μετεκπαιδευτεί στο ναυτικό δίκαιο ή έχει ιδιαίτερη εμπειρία ή επιστημονική δραστηριότητα στο δικαστικό αυτόν κλάδο και (επιπλέον) γνωρίζει τουλάχιστον μία από τις κυριότερες ξένες γλώσσες και ιδίως την αγγλική. Η γνώση της ξένης γλώσσας κρίθηκε απαραίτητη για να μπορέσει ο εξειδικευμένος δικαστής να εντοπίσει και εφαρμόσει διατάξεις, οι οποίες έχουν τις ρίζες τους σε αλλοδαπά δίκαια και κυρίως σε διεθνείς συμβάσεις. Με τη διάταξη αυτήν επιδιώχθηκε η συγκρότηση των τμημάτων από δικαστές ικανούς να κρίνουν σωστά διαφορές που εμφανίζουν ιδιαίτερα νομικά ζητήματα. Η προσπάθεια που καταβλήθηκε για το συνδυασμό αντικειμενικότητας αλλά και ελαστικότητας ως προς τα προσόντα, υποκρύπτει εμμέσως πλην σαφώς την αντίληψη ότι βασικός άξονας και παράγων επιτυχίας, ή και αποτυχίας ακόμη, της εν λόγω νομοθετικής μεταβολής είναι ο ίδιος ο Δικαστής.

Πράγματι, ο ρόλος του εξειδικευμένου Δικαστή είναι κεντρικός, και από τη στάση που θα κρατήσει θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό το αποτέλεσμα του όλου εγχειρήματος.

♦ *Σχετική άλλωστε με τα παραπάνω είναι και η παρ. 8, με την οποία καταβάλλεται προσπάθεια ώστε να διορίζεται ανακριτής για τα ναυτικά ποινικά αδικήματα δικαστής με τα παραπάνω προσόντα, δηλαδή δικαστής που υπηρετεί στο ναυτικό τμήμα. Η διάταξη αυτή αποτελεί, φρονώ, μία ακόμα σοβαρή ένδειξη για τη θέση την οποία ο Νόμος επιφυλάσσει στον εξειδικευμένο ναυτικό δικαστή: το δικαίό μας σύστημα προσδοκά από αυτόν, με τα ειδικά επιστημονικά προσόντα και εκέγγυα, υποβοήθηση και του δύσκολου έργου της ποινικής δικαιοσύνης.*

Σε γενικές γραμμές οι νομοθετικές αυτές κατευθύνσεις δεν είναι άγνωστες και σε αλλοδαπά δίκαια.

Έτσι, στο αγγλικό δίκαιο το Ναυτοδικείο (ADMIRALTY COURT) εντάσσεται στο Τμήμα Γενικής Αρμοδιότητας (τηρουμένων των αναλογιών πρόκειται για το Πρωτοδικείο) το οποίο είναι επιφορτισμένο με την εκδίκαση διαφορών που προκύπτουν από συγκρούσεις βασικά πλοίων, ενώ τα λοιπά θέματα ναυτικού δικαίου, όπως κυρίως ναυτικές ασφάλειες, ναυλοσύμφωνα κ.λπ. δικάζονται από το Εμποροδικείο (COMMERCIAL COURT) το οποίο και αυτό ανήκει στο Τμήμα Γενικής Αρμοδιότητας του Πρωτοδικείου.

Ιστορικά, η πρωτοκαθεδρία του αγγλικού δικαίου εντοπίζεται στον πρωτεύοντα ρόλο τον οποίο το Ναυτοδικείο έπαιξε από τη στιγμή της ιδρύσεώς του. Αναζητώντας ταχύτητα και δραστηριότητα στην επίλυση των ναυτικών διαφορών, έπαψε να εφαρμόζει από ένα χρονικό σημείο και πέρα τους δικονομικούς κανόνες του αγγλικού κοινοδικαίου και εστράφη προς το ρωμαϊκό δίκαιο. Με τον τρόπο αυτόν το αγγλικό ναυτοδικείο έγινε πιο προσοικό και φιλικό προς τρίτους και επέτυχε τη διεθνοποίησή του. Έτσι, και όταν το 1895 ιδρύθηκε το Εμποροδικείο και ορισμένες κατηγορίες διαφορών υπήχθησαν σε αυτό, θεωρήθηκε απολύτως φυσιολογικό και γι' αυτό το Δικαστήριο να εξακολουθήσει να εφαρμόζει τόσο διαδικαστικούς όσο και ουσιαστικούς κανόνες που θεσπίστηκαν και διπλασιάστηκαν νομολογιακά από το Ναυτοδικείο. Το γεγονός αυτό οδήγησε αργότερα στην αυτομόνηση και της αγγλικής διαιτησίας και τη σημερινή της ηγεμονία.

♦ *Η αρμοδιότητα των δύο Δικαστηρίων είναι επί θεμάτων ναυτικών διαφορών κατά βάση συντρέχουσα: έτσι, για την ευρεία κατηγορία ναυτικών δικών ο ενάγων έχει τη δυνατότητα επιλογής μεταξύ των δύο Δικαστηρίων. Βεβαίως, υπάρχει και αποκλειστική αρμοδιότητα του καθενός δικαστικού σχηματισμού για ορισμένες κατηγορίες ναυτικών υποθέσεων: έτσι το Εμπο-*

ροδικείο είναι αποκλειστικά αρμόδιο για τα θέματα ναυτικών ασφαλειών, ναυλοσυμφώνων και προσφυγών κατά των ναυτικών διαιτησιών, ενώ αντίστοιχα αποκλειστική είναι η αρμοδιότητα του Ναυτοδικείου επί των αιτήσεων συντηρητικής κατάσχεσης πλοίου το οποίο βρίσκεται εντός των αγγλικών χωρικών υδάτων.

Για την πληρέστερη δε κατανόηση του τρόπου λειτουργίας αλλά και των αιτιών επιτυχίας του θεσμού των ναυτικών δικαστηρίων στον αγγλικό χώρο, δύο ακόμη συνιστώσες του θέματος κρίνονται σημαντικές. Αφενός, τα Δικαστήρια αυτά, τόσο το Ναυτοδικείο όσο και το Εμποροδικείο, λειτουργούν μόνο στο Λονδίνο και σε καμία άλλη πόλη ολόκληρης της Αγγλίας και της Ουαλίας. Μάλιστα, κατά τους αναλυτές του δικαίου αυτό συνιστά και έναν από τους βασικότερους παράγοντες της επιτυχίας του Δικαστηρίου: το γόντρο της πόλης του Λονδίνου ήταν εκείνο που όπλισε με την αίσθηση της αυθεντικότητας τα ναυτικά τους Δικαστήρια. Με αυτή την έννοια, η δημιουργία ναυτικών Δικαστηρίων μόνο στον Πειραιά, πρώτο λιμάνι της Μεσογείου, παρουσιάζει ομοιότητες με την αγγλική περίπτωση και μπορεί να οδηγήσει σε ανάλογα αποτελέσματα.

Αφετέρου, ενδιαφέρον παρουσιάζει ο τρόπος επιλογής και κατοχύρωσης των Δικαστών του Εμποροδικείου και του Ναυτοδικείου κατά το αγγλικό δίκαιο. Το Εμποροδικείο αποτελείται από 6 μόλις Δικαστές. Αυτοί επιλέγονται για τη θέση αυτήν από το Λόρδο Καγκελάριο (που προτίθεται της αγγλικής Δικαιοσύνης) μεταξύ των Δικηγόρων που είναι μέλη της ένωσης Δικηγόρων που εμφανίζονται ενώπιον του Εμποροδικείου (COMMERCIAL BAR). Αντίστοιχα, ο Ναυτικός Δικαστής είναι μόνο ένας και επιλέγεται και αυτός από την ένωση Δικηγόρων που παρίστανται ενώπιον του Ναυτοδικείου. Η αριστινέον αυτή επιλογή είναι τόσο τιμητική, ώστε δεν αναφέρεται περίπτωση δικηγόρου που να μην απεδέχθη την επιλογή του για τη θέση του Δικαστή ενώπιον του Εμποροδικείου ή του Ναυτοδικείου.

♦ *Ο τρόπος αυτός επιλογής είναι αγγλοσαξονικής προέλευσης και δεν θα μπορούσε να γίνει δεκτός από ένα ευρωπαϊκό - πειρωτικό δίκαιο όπως το δικό μας. Πάντως, και στο ελληνικό νομοθέτημα είναι αξιοσημείωτη η προσπάθεια δημιουργίας σώματος εξειδικευμένων δικαστών που θα οπλιστούν δύναμι «ένα διαφορετικό STATUS ανεξαρτησίας. Με αυτή την έννοια το θεσπισθέν νομοθετικό καθεστώς μπορεί να βοηθήσει αποτελεσματικά δανειζόμενο, στο μέτρο του δυνατού, στοιχεία από το επιτυχημένο αγγλικό πρότυπο.*

Στην άλλη μεριά του Ατλαντικού, στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, υπάρχει ένα σύστημα οργάνωσης των ναυτικών διαφορών που θυμίζει αρκετά την ελληνική άποψη. Έτσι, στο Ομοσπονδιακό Πρωτοδικείο της Νέας Υόρκης, που θεωρείται το πλέον εξειδικευμένο δικαστήριο του κόσμου, με την κατάθεση της αγωγής ο γραμματέας την προσδιορίζει ως ναυτική και αυτομάτως αυτή ανατίθεται σε εξειδικευμένο δικαστή. Με την έννοια αυτή δεν υπάρχει ναυτοδικείο, αλλά οιοσδήποτε ναυτική υπόθεση εκδικάζεται από εξειδικευμένο δικαστή. Πρόκειται για όμοια περίπτωση με την ελληνική λύση, όπου το ναυτοδικείο δεν λειτουργεί ως ξεχωριστό δικαστήριο, αλλά ως τμήμα ευρύτερου δικαστικού σχηματισμού με εξειδικευμένα μέλη.

Επισημαίνεται επίσης ότι σήμερα η Σουηδία, ο Παναμάς, η Νορβηγία έχουν επίσης ναυτικά Δικαστήρια. Το παράδειγμα του Παναμά είναι σημαντικό, στο μέτρο που μια φτωχή και αναπτυσσόμενη χώρα στηρίζει την προσπάθειά της για οικονομική αποκλειστικότητα στη ναυτιλία και για το λόγο αυτό δημιουργήσε και τα Ναυτικά της Δικαστήρια.

♦ *Συνολικά πάντως η ελληνική προσπάθεια κινείται μεταξύ του αγγλικού και του αμερικανικού προτύπου, κρατώντας τα θετικά σημεία των δύο συστημάτων και στο μέτρο που αυτό επιτρέπεται από συγκεκριμένες συνταγματικές διατάξεις, καθώς η ελληνική οργάνωση της δικαιοσύνης, ευρωπαϊκής προέλευσης, απέχει πολύ από τα δεδομένα των αγγλοσαξονικών*

νομικών συστημάτων. Εξ όσων πάντως γνωρίζουμε, ναυτικό τμήμα δεν υπάρχει στα Εφετεία ούτε της Αγγλίας, ούτε της Αμερικής. Κατά τούτο βρισκόμαστε ενώπιον πρωτοτυπίας του Έλληνα νομοθέτη.

Σε γενικές πάντως γραμμές η προσπάθεια έγκειται στην σαφή και δραστική υποβοήθηση της ελληνικής ναυτιλίας μέσω της χρήσης και αλλοδαπών παραδειγμάτων, χωρίς όμως να θίγεται από καμία πλευρά η συνταγματικώς κατοχυρωμένη δομή και οργάνωση της ελληνικής Δικαιοσύνης στο σύνολό της.

Β' ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Οι κρίσεις και οι τυχόν επικρίσεις επί του Νόμου δεν είναι δυνατόν να παραμένουν αμιγώς νομικές. Σε γενικές γραμμές ο νομοθέτης, αφού εντοπίσει την ύπαρξη ενός αρρυθμισμού ή ελλειπώς ρυθμισμένου πεδίου της κοινωνικής συμβίωσης, επιχειρεί με το Νόμο μια γενικότερη παρέμβαση στο κοινωνικο-οικονομικό γίγνεσθαι με σκοπό την κάλυψη διαπιστωμένων αναγκών. Το ίδιο βεβαίως συμβαίνει και με το Νόμο περί συστάσεως τμημάτων ναυτικών δικαστηρίων στον Πειραιά.

Συνεπώς, οι αμιγώς τεχνικές - νομικές παρατηρήσεις επί του υπόψη νομοθετήματος δεν αρκούν, πολύ περισσότερο μάλιστα απόψε, που το κοινό δεν είναι κατά πλείστον νομικής προέλευσης. Επιβάλλεται λοιπόν να διαπιστώσουμε μαζί, ως άνθρωποι που ενδιαφερόμαστε για το μέλλον τόσο του Πειραιά όσο και της ελληνικής ναυτιλίας, αν ο νόμος αυτός προσεγγίζει σκοπούς που σχετίζονται με γενικότερα ζητήματα παρέμβασης της χώρας μας στο διεθνές επίπεδο προς υποβοήθηση της ναυτιλίας μας.

♦ Από απόψεως λοιπόν νομικοτεχνικής ρυθμίσεως, το νομοθέτημα είναι κατά το μάλλον ή ήττον άρτιο. Η ίδρυση ναυτικών τμημάτων φρονώ ότι είναι η ενδεδειγμένη λύση, διότι έτσι αποφεύγονται συγκύσεις στην πορεία παραγωγής του δικαστικού έργου. Άλλωστε, και ναυτικά δικαστήρια (και όχι τμήματα) να δημιουργούνταν με το νομοθέτημα αυτό και πάλι μόνον ο Πειραιάς θα μπορούσε να σγκώσει το βάρος ίδρυσής τους λόγω ύλης. Επίσης, με τη μέθοδο που ακολουθήθηκε, αποφεύχθηκε η πολυδιάσπαση των νομοθετικών διατάξεων, στο μέτρο που η ισχύουσα Πολιτική Δικονομία τηρείται πιστά από το νέο νομοθέτημα. Πιθανόν στο μέλλον μερικές εξαιρέσεις να καταστούν αναγκαίες.

Η συγκέντρωση και θεσμικά πλέον της ύλης των ναυτικών υποθέσεων της Αττικής στα Πειραιϊκά Δικαστήρια θα έχει και κάποιες άλλες θετικές συνέπειες: Εν πρώτοις θα υπάρξει μια σημαντική αποσυμφόρηση ύλης των Αθηναϊκών Δικαστηρίων, που είναι ήδη πολύ επιβαρυνμένα. Τούτο όμως δεν σημαίνει ότι θα θιγεί η άσκηση του δικηγορικού επαγγέλματος, με δεδομένο ότι οι περιφέρειες των Δικαστηρίων Αθηνών και Πειραιώς θεωρούνται, αναφορικά με την άσκηση της δικηγορίας, ως ενιαία περιφέρεια.

Συνεπώς, το νομοθέτημα που μας απασχολεί επιτυγχάνει με τις ρυθμίσεις του τους ακόλουθους στόχους: α) να μειωθούν στο ελάχιστο οι πιθανές διαφοροποιήσεις από τον ισχύοντα Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, β) να εξασφαλισθεί η λειτουργικότητα των Ναυτικών τμημάτων και γ) να αποφευχθούν λειτουργικές δυσχέρειες με την κατοχύρωση της απρόσκοπτης συνέχειας στην εκδίκαση των ναυτικών διαφορών κατά το πρώτο τουλάχιστο στάδιο της εφαρμογής του Νόμου.

♦ Μία από τις σημαντικότερες συνέπειες της δημιουργίας του τμήματος είναι ότι δίνει τη δυνατότητα ύπαρξης ενός Σώματος εξειδικευμένων δικαστών υψηλού κύρους και επιστημονικής κατάρτισης. Αξίζει να σταθούμε λίγο στην παράμετρο αυτή του θέματος, η οποία συχνά δοκίμασε τα πυρά των επικριτών.

Κατ' αρχάς η ύπαρξη Σώματος εξειδικευμένων δικαστών δεν είναι πρωτόγνωρη: η ύπαρξη και μόνο του Συμβουλίου της

Επικρατείας, με δικαστικούς λειτουργούς που εξελίσσονται ιεραρχικά στους κόλπους του και έχουν το αμετάθετο, το αποδεικνύει. Βεβαίως, εδώ ομιλούμε για δικαστές της πολιτικής (και όχι της διοικητικής) Δικαιοσύνης.

Ούτε και ο τρόπος επιλογής τους, όπως αυτός προβλέπεται από το Νόμο, είναι προβληματικός: οι δικαστές με τα προσόντα που τάσσει ο Νόμος δεν είναι τόσο λίγοι ώστε να θεωρούνται δακτυλοδεικτούμενοι, αφού πολλοί δικαστές έχουν πλέον την απαιτούμενη εμπειρία ώστε να διεκδικούν με αξιώσεις μια θέση στο ναυτικό τμήμα.

Η βασική ένσταση που προβλήθηκε είναι ότι με τον τρόπο αυτό δημιουργείται μια δικαστική ελίτ, ένας ξεχωριστός κύκλος πλεονεκτούντων Δικαστών. Η άποψη αυτή δε με βρίσκει σύμφωνο. Με το παρόν νομοθέτημα, οι δικαστές των ναυτικών τμημάτων δεν αποκόπτονται από τον κύριο κορμό, το σώμα της δικαιοσύνης. Έχουν αυξημένες ευθύνες και αρμοδιότητες, λόγω της γενικότερης κατάρτισής τους, όμως δεν έχουν το αμετάθετο και είναι δυνατό ανά πάσα στιγμή να μετατεθούν και αντικατασταθούν, πάντοτε με απόφαση του Ανωτάτου Δικαστικού Συμβουλίου.

Με την επιφύλαξη λοιπόν του απρόβλεπτου του ανθρώπινου παράγοντα, πρέπει να τονίσω ότι ο κίνδυνος της δημιουργίας μιας κλειστής δικαστικής ελίτ εμφανίζεται ως μη αναφερόμενος και απομακρυσμένος. Άλλωστε, η διοικητική αυτοτέλεια του τμήματος θα δώσει μια άλλη υφή και ώθηση στο συνολικό έργο που πρόκειται να παραχθεί. Από την άλλη δε μεριά, οι άνθρωποι αυτοί θα χρησιμοποιήσουν τις αναμφισβήτητες γνώσεις τους για την πρόοδο της ελληνικής δικαιοσύνης.

Με τη συνολική δηλαδή κομβική αντιμετώπιση των ναυτικών δικαστών, το τμήμα των ναυτικών διαφορών θα συμβάλει στην ορθόδοξη και ταχύτερη επίλυση των ναυτικών διαφορών. Σημειωτέον ότι ο συγκεκριμένος χώρος έχει απόλυτη ανάγκη από ταχύτητα στην επίλυση των διαφορών, ταχύτητα η οποία μόνο με τη δημιουργία ειδικού τμήματος επιτυγχάνεται.

♦ Σημαντικότερο ίσως ζήτημα από την ταχύτητα είναι η βελτίωση που αναμένεται στο επίπεδο των αποφάσεων που θα εκδίδονται. Είναι βεβαίως γνωστό ότι σήμερα καλούνται να δικάσουν ναυτικές υποθέσεις δικαστές που ούτε πείρα διαθέτουν στον τομέα αυτό, ούτε έχουν πραγματοποιήσει ειδικές σπουδές, αλλά απλώς τοποθετήθηκαν ή μετατέθηκαν στα Πειραιϊκά Δικαστήρια. Είναι λοιπόν προφανές ότι λόγω και της εξειδίκευσης που απαιτεί το ναυτικό δίκαιο, οι άνθρωποι αυτοί δεν μπορούν να μεταβληθούν ξαφνικά σε ειδήμονες. Όποιος Πειραιώτης έρχεται λοιπόν σε επαφή με ξένους, διαπιστώνει εύκολα ότι η κατάσταση αυτή έχει βλάψει τα μέγιστα τον Πειραιά ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, διότι ένα τέτοιο κέντρο πρέπει ως τμήμα της υποδομής του να διαθέτει και επαρκείς μηχανισμούς επίλυσης των διαφορών. Έτσι, παρατηρείται το φαινόμενο και Έλληνες ακόμα πλοιοκτήτες, ναυλωτές κ.λπ. να συμφωνούν μεταξύ τους δικαιοδοσία αγγλικών δικαστηρίων. Μία πρόχειρη δε στατιστική μελέτη θα έπρεπε για του λόγου το αληθές: οι ναυτικές υποθέσεις εξαντλούνται ενώπιον των ελληνικών δικαστηρίων στα Ασφαλιστικά μέτρα, που λόγω του εκάστοτε επείγοντος χαρακτήρα είναι η μόνη δυνατή λύση και μετά πάνε για οριστική επίλυση στα αγγλικά δικαστήρια και την αγγλική διαιτησία. Αυτή την κατάσταση επιχειρεί να θεραπεύσει το παρόν νομοθέτημα μέσω της δημιουργίας εμπιστοσύνης προς τον Έλληνα ναυτικό δικαστή. Σχετική, στην ίδια κατεύθυνση, είναι και η επόμενη παρατήρηση.

Φτάνουμε τώρα σε μια συνέπεια η οποία ενδιαφέρει μεν άμεσα τον εφαρμοστή του δικαίου, έχει όμως τέτοια εμβέλεια ώστε να αποτελέσει τον προθάλαμο γενικότερων εξελίξεων και συνεπειών. Η δημιουργία του τμήματος ναυτικών διαφορών θα συμβάλει στην ενοποίηση της ναυτιλιακής νομολογίας. Είναι βεβαίως γνωστό ότι ο Πειραιάς αποτελεί το επίκεντρο για την Ελλάδα της διακίνησης ιδεών

περί το ναυτικό δίκαιο. Με τη δημιουργία όμως του τμήματος θα συγκεντρωθεί η ναυτική δικαστική ύλη στους κόλπους του και έτσι θα υπάρξει συμπύκνωση σε μια ενιαία νομολογιακή γραμμή η οποία θα άρει και τις πιθανώς υπάρχουσες διχογνωμίες και αμφισβητήσεις. Συνεπώς, ο Πειραιάς μπορεί να γνωρίσει ημέρες δικαστικής δόξας και πρωτοκαθεδρίας. Η φήμη του νομικού έργου που θα παράγεται στον Πειραιά θα εξαπλωθεί και εκτός των ελληνικών ορίων, σε διεθνές επίπεδο. Με τον τρόπο αυτό θα εξαλειφθούν από τον ελληνικό χώρο αντιλήψεις, όπως: εφόσον τα έγγραφα έχουν συνταχθεί στην αγγλική, θεμελιώνεται σύνδεσμος της διαφοράς με την αγγλική έννομη τάξη (δηλαδή το αγγλικό δίκαιο), αντιλήψεις που προσέβαλαν όχι μόνο την αξιοπιστία των Ελλήνων Νομικών, αλλά το κύρος της Ελληνικής Ναυτιλίας στο σύνολό της. Σημειώνεται πάντως ότι στον τομέα αυτό θα παίξει σημαντικό ρόλο και η αναβάθμιση των νομικών σπουδών στα ελληνικά πανεπιστήμια.

Έτσι θα επιτευχθεί ασφάλεια δικαίου, η οποία και είναι απαραίτητη σε ένα δικαιοκώρο όπως το ναυτικό δίκαιο, αλλά και θα ωθήσει ελληνικές και μακροπρόθεσμα ξένες ναυτιλιακές εταιρείες να καταστήσουν τον Πειραιά επίκεντρο της όλης τους δραστηριότητας, συνεπώς και της αμιγώς νομικής - δικαστηριακής.

♦ **Άλλωστε, ιδιαιτέρως σημαντική είναι και η οικονομική παράμετρος του θέματος: σήμερα ένα μεγάλο ποσό συναλλαγμάτων εξάγεται από τη χώρα για αμοιβές ξένων Δικηγόρων, Διαιτητών και Δικαστικά έξοδα. Και οι ιδιώτες, αλλά και το Ελληνικό Δημόσιο, χάνουν μεγάλα ποσά από παράβολα δικαστικού ενσήμου, χαρτοσήμου και φόρων. Επίσης το Ταμείο Νομικών και το Ταμείο Προνοίας. Με την ίδρυση λοιπόν του ναυτικού τμήματος στα Δικαστήρια του Πειραιά, γίνεται το πρώτο μεγάλο βήμα για την επίλυση και αυτών των προβλημάτων.**

Από το σημείο λοιπόν αυτό και πέρα η σκέψη μας κινείται σε ένα γενικότερο επίπεδο σύλληψης των πραγμάτων που ξεφεύγει και από τα νομικά και από τα γεωγραφικά όρια του Πειραιά, ασχολείται με γενικότερα διεθνή οικονομικά ζητήματα για να επιστρέψει και πάλι στο ζητούμενο, που είναι το μέλλον της ελληνικής Ναυτιλίας. Και τούτο διότι προσθέτει στο κύρος της ελληνικής ναυτιλίας μια παράμετρο που της έλειπε: την ύπαρξη στη χώρα μας ενός εξειδικευμένου, αξιόπιστου και διεθνώς αποδεκτού δικαιοδοτικού οργάνου περί τα ναυτικά θέματα. Εάν δηλαδή στα παραπάνω συνυπολογίσουμε την πρωτοκαθεδρία του Πειραιά ως λιμάνι στο χώρο της Μεσογείου και τη συμμετοχή της Ελλάδας ως μέλους της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, τότε μπορούμε πραγματικά να περιμένουμε σημαντικότερα αποτελέσματα στο οικονομικό επίπεδο. Μπορούμε να φανταστούμε τον Πειραιά ως το μεγαλύτερο ναυτιλιακό κέντρο και ναυπηγοεπισκευαστική βάση της Μεσογείου, αλλά και λόγω θέσεως ως πύλη εισαγωγής όλων των αγαθών της Ασίας και της Αφρικής προς την Ευρώπη. Δεν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι αυτό θα οφείλεται αποκλειστικά στην ίδρυση ναυτικού δικαστηρίου, όμως και αυτό θα συντελέσει τα μέγιστα στην παγίωση της πρωτοκαθεδρίας της πόλης μας.

♦ **Η χώρα μας βρίσκεται στην παγκόσμια πρωτοπορία στον τομέα της ναυτιλίας. Με την ίδρυση του Τμήματος ναυτικών διαφορών στον Πειραιά συντονίζεται με τις λοιπές χώρες που διαθέτουν ναυτικά δικαστήρια και θα μπορεί να τις ανταγωνίζεται και στο επίπεδο αυτό. Η εμπέδωση της εμπιστοσύνης στην Ελληνική Ναυτική Δικαιοσύνη και το κύρος του τμήματος εν γένει θα έχει και κάποιες γενικότερες συνέπειες: δεν θα εκφεύγει πλέον δικαστική ύλη προς το εξωτερικό και θα αναπτυχθεί η δυνατότητα ανάληψης διεθνών διαιτησιών και από ελληνικούς φορείς και παράγοντες. Όπως μας διδάσκει το αγγλικό παράδειγμα, διαιτησία χωρίς ναυτικά δικαστήρια είναι αδύνατον να ανδρωθεί. Τώρα συνεπώς που υπάρχουν οι θεσμικές προϋποθέσεις, πρέπει ως χώρα να εκμεταλλευτούμε την**

ευκαιρία. Πιστεύουμε δε πως η ανάπτυξη διαιτησίας είναι εκείνος ο παράγων που εν τοις πράγμασι θα δημιουργήσει τη φήμη της Πειραιϊκής Ναυτιλίας και θα οδηγήσει τελικά και στην εισροή επιχειρηματικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, αποφέροντας τελικά στον τόπο τεράστια κεφάλαια. Εις το σημείο αυτό πρέπει να τονίσω ιδιαίτερα ότι η ίδρυση των ναυτικών τμημάτων αποτελεί τον πρόδρομο για τη σύσταση ενός συλλογικού οργάνου για την ανάληψη διαιτησιών και διεθνών ακόμη, πράγμα το οποίο αποτελεί στόχο του Δ.Σ.Π. και εις το οποίο ασφαλώς θα συμμετέχουν και πραγματογνώμονες ως κυρίως ειδικών και επαϊόντων για την επίλυση των διαφορών.

Με την τελευταία έννοια ο θεσμός των ναυτικών τμημάτων συνιστά ένα σοβαρό βήμα για τη συνολικότερη ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας. Η πρωτοπόρος ελληνική ναυτιλία μπορεί να ενδυθεί πλέον και με ανάλογο νομικό ένδυμα.

Επισημαίνεται πάντως ότι για να επιτευχθούν οι παραπάνω στόχοι απαιτείται σοβαρή και μακρόπνοη οργάνωση, κυρίως μέσω της δημιουργίας της κατάλληλης υποδομής. Απαιτείται όχι μόνο η ύπαρξη κατάλληλου έμψυχου δυναμικού το οποίο μπορεί να βελτιωθεί με την ίδρυση αυτοτελούς έδρας Ναυτικού Δικαίου τουλάχιστον εις το Πανεπιστήμιο Πειραιώς, αλλά και ύπαρξη κατάλληλης κτιριακής υποδομής και ακόμα τραπεζών, ξενοδοχείων κ.λπ. κτιρίων που θα κάνουν άνετη τη διαβίωση των ξένων παραγόντων που θα καταφθάσουν στον Πειραιά κατόπιν επιλογής τους προκειμένου να υποστηρίξουν υπόθεσή τους ενώπιον της ελληνικής ναυτικής δικαιοσύνης αλλά και ενώπιον του διαιτητικού οργάνου. Στην ίδια αυτή κατεύθυνση είναι μέσα στα σχέδια του Δ.Σ.Π. η δημιουργία μιας πρακτικής εξειδικευμένης βιβλιοθήκης με ελληνικά και ξένα έργα περί το Ναυτικό Δίκαιο.

Είναι βασικό λοιπόν να γίνει κατανοητό ότι η καλή εικόνα της πόλης μας συνολικά θα συντείνει στη δημιουργία καλής επιστημονικής εικόνας για τα ναυτικά της δικαστήρια.

♦ **Θα έπρεπε ίσως να κλείσω την εισήγησή μου με αισιόδοξους τόνους. Ωστόσο, η κρισιμότητα και σημασία του θέματος με ωθεί στο να είμαι περισσότερο συγκρατημένος.**

Καταρχήν, ένας Νόμος δεν μπορεί από μόνος του να επιφέρει τις ζητούμενες μεταβολές. Χρειάζεται κόπος πολύς και προσπάθεια κατά την εφαρμογή του ώστε να πραγματοποιηθεί ο στόχος. Τα προβλήματα δεν λείπουν. Ένα από αυτά είναι και η υλικοτεχνική υποδομή. Πρέπει να βρεθούν οι απαιτούμενες κτιριακές εγκαταστάσεις για τη στέγαση του ναυτικού τμήματος. Πρέπει επίσης να υπάρξει μέριμνα για τη δημιουργία μέσα στους κόλπους των Πειραιϊκών Δικαστηρίων μιας αξιόλογης βιβλιοθήκης με έργα ναυτικού δικαίου ελληνικά και ξένα.

Προσδοκούμε επίσης ότι οι λειτουργοί της δικαιοσύνης, δικηγόροι αλλά, το κυριότερο, δικαστές του τμήματος θα σταθούν στο ύψος των περιστάσεων.

Όπως προείπα, ένας δικαιοκώρος θεσμός δεν αρκεί για να μεταβάλει από μόνος του τα κοινωνικο-οικονομικά δεδομένα. Το τμήμα θα παράσχει βεβαίως στη ναυτιλία μας την αναγκαία νομική κάλυψη, δεν είναι όμως εκ φύσεως εις θέσιν να επιλύσει τα δικά της δομικά ή λειτουργικά προβλήματα. Αυτή είναι και η δύναμη και η αδυναμία του Νόμου - του κάθε Νόμου. Την πραγματικότητα τη διαμορφώνουν και άλλοι παράγοντες και κατ' εξοχήν ο άνθρωπος. Από το σημείο αυτό και πέρα ξεκινάει το έργο των ανθρώπων της ναυτιλίας.

* Ο Βασίλειος Π. Βενέτης είναι πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς

MARINER

SHIPPING COMPANY

Serving all Turkish ports & Bosphorus Clearance



MARINER

SHIPPING COMPANY

Serving all Turkish ports & Bosphorus Clearance

Address: Rıhtım Cad. Denizciler Street R-Han
Floor 6 Karaköy 80030 ISTANBUL-TURKIYE

Phones : (212) 249 75 00 - 249 75 02

(212) 293 74 55 - 252 45 67

Faxes : (212) 245 25 24 - 251 25 90

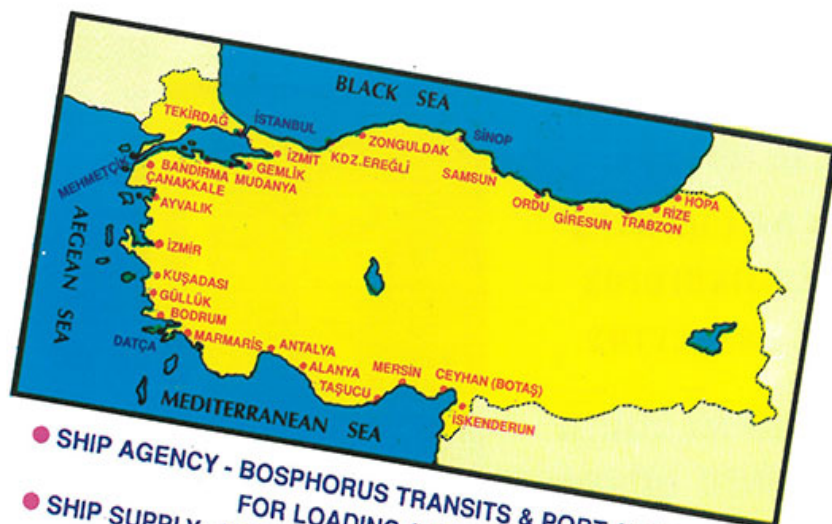
Cable : MARINER - Istanbul

Telexes : 25719 Arab Tr - 25819 Mash Tr.

VHF : Channel 16

DIRECTORS :

Marios ILIADIS	AOH	: (212) 249 67 52
	Summer	: (216) 381 10 16
	Car Mobile:	(522) 812 25 96
	Mobile	: (532) 212 48 84
Polihronis MEGAS	AOH	: (216) 348 53 83
		: (216) 348 70 68
	Car Mobile:	(522) 811 16 10
	Mobile	: (532) 212 48 85



- SHIP AGENCY - BOSPHORUS TRANSITS & PORT CALLS FOR LOADING & DISCHARGING
- SHIP SUPPLY - PROVISIONS/CABIN/DECK/ENGINE STORES FRESH WATER
- SHIP REPAIRS - AT ISTANBUL PENDIK & TUZLA BAY
- SHIP SPARES - CUSTOM CLEARANCE & DELIVERY

WE OFFER YOU OUR SERVICES AT ALL ABOVE TURKISH PORTS

MEMORIES

Ένα ακόμη ταξίδι μας στο χθες, στις αναμνήσεις, χωρίς τις οποίες τίποτε δεν μπορεί να γίνει καλύτερο. Χωρίς πρόθεση αναδρομής σε «καλύτερα χρόνια», αλλά όπως στην υπενθύμιση των εποχών που έφυγαν, τα «Ναυτικά Χρονικά» επιμένουν στην αναπόληση κάποιων «άλλων καιρών»...



Από μία καρτ-ποστάλ του 1930. «Αποψις Χίου» Το νησί που γέννησε μεγάλους εφοπλιστές, το νησί που πρόσφερε στην πατρίδα, η Χίος της μαστίχας και των ταρσανάδων.

ΙΩ. Β. ΠΑΤΣΟΥΡΑΚΟΣ

Δ.Φ.ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

Π.Ν.ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

Π. ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ

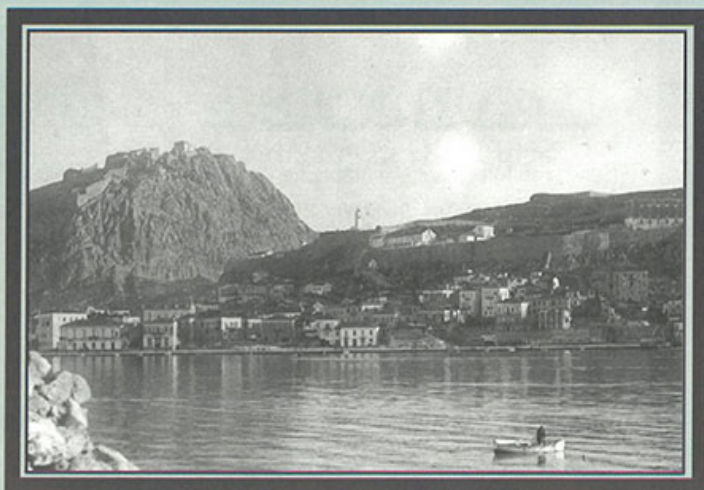
ΥΠΟΨΗΦΙΟΣ ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ

Υ ΚΟΜΜΑΤΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΟΦΡΟΝΩΝ

ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



Να κι ένα προεκλογικό φυλλάδιο, του Ιωάννου Πατσουράκου, διευθυντού της Ραλλείου Παιδαγωγικής Ακαδημίας που είχε εκλεγεί ανεξάρτητος βουλευτής Λακωνίας το 1911 και δοκίμαζε να εκλεγεί και στον Πειραιά, μερικά χρόνια αργότερα.



Ναι, πρόκειται για το Ναύπλιο, στις αρχές του αιώνα. Πριν ενσκήψει και εκεί το τσιμέντο και ο τουρισμός. Τ' Ανάπλι των ποιητών και του Καποδίστρια, η παλαιά πρωτεύουσα της χώρας.



Να και οι δύο διαδρομές του παλιού τραμ στην Αθήνα, που τώρα σκέπτονται να να το επαναδρομολογήσουν.
 Η πρώτη στα Χαυτεία και η δεύτερη εμπρός από το Παναθηναϊκό Στάδιο, στις αρχές του 1950.
 Διακρίνονται τα Προπύλαια του Σταδίου, τα οποία, δυστυχώς, κατέρρευσαν.



Να και ο πρωθυπουργός της Μεγάλης Βρεταννίας Χάρολντ μακ Μίλλαν, στον ιερό βράχο της Ακροπόλεως, τον Μάρτιο του 1966. Για τους νεότερους αναφέρουμε ότι ο Χ. Μακμίλλαν πέθανε σχεδόν πέντης.
 Ήσαν, βλέπετε, άλλες οι συνήθειες των πολιτικών εκείνα τα χρόνια...

Η ΦΥΓΗ ΑΠΟ ΤΗ ΣΗΜΑΙΑ



του Νάσου Πουλακίδα

Νέα μείωση του εμπορικού μας στόλου τον περασμένο Φεβρουάριο

Προτίμηση των εφοπλιστών στις σημαίες Παναμά και Μάλτας

Οι Έλληνες εφοπλιστές στην πλειοψηφία τους συνεχίζουν την τακτική των διαγραφών από το νηολόγιο για εικοστό συνεχή μήνα!

Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, κατά το Φεβρουάριο από τα νηολόγια διαγράφηκαν 12 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 209.151 κόρων και ενεργά 87.840 κόρων. Η δύναμη του στόλου μειώθηκε κατά 121.311 κόρους. Από τα σκάφη που διαγράφηκαν από το νηολόγιο οι διαχειριστές τους προτίμησαν τις σημαίες του Παναμά και της Μάλτας. Αξίζει να σημειωθεί ότι τον περασμένο μήνα διεγράφη και το επιβατηγό - οχηματαγωγό «Φαιστός» των Μινωικών Γραμμών, που πουλήθηκε σε Τούρκο επιχειρηματία.

Από τα στοιχεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών προκύπτει πως μόνο κατά τη διάρκεια του '97 ο ελληνικός εμπορικός στόλος έχασε 19% από τη δύναμή του. Η συρρίκνωση συνεχι-

ζεται και κατά τη διάρκεια του 1998.

Οι πλοιοκτήτες προβάλλουν ως κυρίαρχο αίτημα την έλλειψη ανταγωνιστικότητας και ζητάνε επίμονα από την κυβέρνηση την αναθεώρηση των μέτρων του περασμένου Ιουλίου, σύμφωνα με τα οποία σε κάθε κατηγορία ποντοπόρου ναυτολογούνται από οκτώ έως 11 Έλληνες ναυτικοί.

Για τη συνεχιζόμενη φυγή πλοίων από το νηολόγιο και αν πρόκειται να ληφθούν διορθωτικά μέτρα, ρωτήθηκε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης, που δήλωσε: «Το θέμα με απασχολεί. Θα προσπαθήσουμε από πλευράς υπουργείου να κάνουμε ό,τι είναι δυνατόν. Πάντως πρέπει να ξεκαθαρίσω ότι το πρόβλημα δεν είναι μόνο της πολιτείας. Υπάρχουν και οι άλλοι εταίροι που πρέπει να ερωτηθούν και αυτοί τι θα πράξουν για το μέλλον της ναυτιλίας. Να τονίσω, όμως, ότι η μείωση του ναυτεργατικού δυναμικού θα συνεχιστεί. Δυστυχώς αυτή, κατά την άποψή μου, είναι η πραγματικότητα

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ, ΜΗΝΟΣ ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1998

ΕΓΓΡΑΦΕΣ							
ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Ε/Γ-Ο/Γ	ΒΑΣΟΣ Κ.	Ν.Π. 10431	1998	Ε/Γ-Ο/Γ	ΣΟΥΠΕΡΦΑΣΤ III	Ν.Πάτρ. 51	1997
Α/Κ	ΠΟΣΕΙΔΩΝ III	Ν.Π. 10528	1987	Δ/Ξ	ΝΗΡΗΣ	Ν.Π. 10531	1998
ΑΜΜ/ΚΟ	ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ	Ν.Π. 10529	1973				
Δ/Ξ	ΑΙΣΩΠ	Ν.Π. 10530	1964				
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: - 4 - ΚΟΧ: 2.646				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: - 2 - ΚΟΧ: 85.194			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 17,5 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 1 ΕΤΟΣ			

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ)

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
Ε/Γ	ΦΑΙΣΤΟΣ	Ν. Ηρακ. 09	1966	Π.Α. (ΤΟΥΡΚΙΑ)	Φ/Γ	ΤΡΟΙΑ	Ν.Χίου 369	1981	Α.Σ. (ΠΑΝΑΜΑ)
					Φ/Γ	ΑΝΑΓΚΕΛ ΧΟΟΥΠ	Ν.Π.5423	1974	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ	ΣΑΚΟΥΡΑ	Ν.Π. 9183	1970	Α.Σ. (ΠΑΝΑΜΑ)
					Φ/Γ	ΛΑΪΟΝΕΣ	Ν.Π. 4233	1971	Α.Σ. (ΠΑΝΑΜΑ)
					ΔΕ/ΜΤΦΟΡΟ	ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	Ν.Π. 9749	1974	Π.Α. (ΗΠΑ)
					Φ/Γ	ΤΖΩΡΤΖ Λ.	Ν.Π. 5330	1975	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Φ/Γ	ΛΟΥΥ	Ν.Π. 9178	1971	Α.Σ. (ΠΑΝΑΜΑ)
					Φ/Γ	ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Ν.Π. 4008	1971	Α.Σ. (ΠΑΝΑΜΑ)
					Φ/Γ	ΝΙΚΟΛΑΣ	Ν.Π. 10211	1986	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ	ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	Ν.Π. 10042	1983	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ	ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Ν.Π. 10136	1983	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: - 1 - ΚΟΧ: 12.374					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: - 11 - ΚΟΧ: 196.777				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 32 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 22 ΕΤΗ				

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ)

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SWWP 2-1-98	ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ CONQUESTVENTURE L	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.550	ΜΕΚ (1) 11.200 BHP	1980	18.812	12.678	Πώληση σε αλλοδαπούς SALE TO FOREIGNERS
SV 4029 7-1-98	ΑΓΓΕΛΟΣ Φ AGELOS F	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.307	ΜΕΚ (1) 800 BHP	1967	954	643	Πώληση σε αλλοδαπούς SALE TO FOREIGNERS
SWXC 12-1-98	ΣΑΚΟΥΡΑ ΡΕΞ SAKURA REX	Φ/Γ ΨΥΓΕΙΟ REFRIGERATED INSTALLATIONS	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.924	ΜΕΚ (1) 10.700 BHP	1979	7.089	3.180	Αλλαγή Σημαίας CHANGE OF FLAG
SWV 15-1-98	ΟΛΥΜΠΙΚ OLYMPIC	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.227	ΑΤΜΟΣΤ (2) 30.000 SHP	1956	31.482	9.444	Πώληση σε αλλοδαπούς SALE TO FOREIGNERS
SW7814 19-1-98	ΛΕΝΑ LENA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.834	ΜΕΚ (1) 1000 BHP	1963	1.251	623	Πώληση σε αλλοδαπούς SALE TO FOREIGNERS
SZJM 21-1-98	ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ PACIFIC PROSPERITY	Φ/Γ-Ο/Γ FERRY	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.438	ΜΕΚ (2) 12.000 BHP	1978	20.344	6.103	Πώληση σε αλλοδαπούς SALE TO FOREIGNERS
SWCX 23-1-98	ΑΙΓΑΙΟ ΣΤΑΡ AEGEO STAR	Ε/Γ - Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8.865	ΜΕΚ (4) 7.208 BHP	1967	7.632	2.314	Πώληση σε αλλοδαπούς SALE TO FOREIGNERS
SVHR 26-1-98	ΑΡΙΩΝ ARION	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.464	ΜΕΚ (4) 8.000 BHP	1972	11.152	3.345	Πώληση σε αλλοδαπούς SALES TO FOREIGNERS
SVOI 26-1-98	ΦΛΑΓ ΓΟΥΛΙΑΜΣ FLAG WILLIAMS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7.978	ΜΕΚ (1) 9.000 BHP	1961	19.662	10.182	Πώληση σε αλλοδαπούς SALES TO FOREIGNERS
SVAZ 26-1-98	ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ COURAGEVENTURE L	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.590	ΜΕΚ (1) 11.200 BHP	1980	18.812	12.678	Πώληση σε αλλοδαπούς SALES TO FOREIGNERS
SW 5444 29-1-98	ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ POUNENTES	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.573	ΜΕΚ (1) 750 BHP	1956	570	269	Πώληση σε αλλοδαπούς SALES TO FOREIGNERS
SW 3374 29-1-98	ΥΟΣΩΝΑΣ YOSONAS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.176	ΜΕΚ (2) 1.500 BHP	1974	1.619	992	Αλλαγή σημαίας CHANGE OF FLAG
SWQV 30-1-98	ΜΠΡΑΜΣ BRAHMS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.796	ΜΕΚ (1) 11.094 BHP	1985	21.531	12.332	Αλλαγή σημαίας CHANGE OF FLAG

Κατανομή ελληνικών και συμβεβλημένων με το NAT ελληνόκτητων εμπορικών πλοίων, 100 ΚΟΧ και άνω, ανάλογα με την κατάσταση των πλοίων την ημέρα της απογραφής (20-9-1996) και του πληρώματος που υπηρετούσε σε αυτά, κατά κατηγορία πλοίων

Κατάσταση των πλοίων την ημέρα της απογραφής και κατηγορία αυτών	Ελληνικά πλοία (υπό ελληνική σημαία)				Ελληνόκτητα πλοία (υπό ξένη σημαία)				Γενικό Σύνολο		Ποσοστά (%) συμμετοχή ναυτικών			
	Αριθμός πλοίων	Αριθμός ναυτικών			Αριθμός πλοίων	Αριθμός ναυτικών			Πλοίων	Ναυτικών	Σε ελληνικά πλοία		Σε ελληνόκτητα πλοία	
		Ελλήνων	Ξένων	Σύνολο		Ελλήνων	Ξένων	Σύνολο			Ελλήνων	Ξένων	Ελλήνων	Ξένων
Πλοία καταχωρημένα στα μητρώα της Στατιστικής Υπηρεσίας και του NAT, την 20-9-1996	2061	—	—	—	132	—	—	—	2193	—	—	—	—	—
Α' Πλοία που απογράφηκαν την 20-9-1996	1997	22.556	8.193	30.749	132	1.436	4.581	6.017	2.129	36.766	73,4	26,6	23,9	76,1
1. Πλοία που ήταν σε εργασία:	1.472	22.190	8.154	30.344	92	1.418	4.567	5.985	1.564	36.329	73,1	26,9	23,7	76,3
— Φορτηγά	637	8.100	5.377	13.477	35	291	474	765	672	14.242	60,1	39,9	38,0	62,0
— Δεξαμενόπλοια	336	4.493	2.210	6.703	27	325	449	774	363	7.477	67,0	33,0	42,0	58,0
— Επιβατηγά - Τουριστικά	389	8.927	494	9.421	29	797	3.644	4.441	418	13.862	94,8	5,2	17,9	82,1
— Λοιπά	110	670	73	743	1	5	—	5	111	748	90,2	9,8	100,0	—
2. Πλοία που ήταν σε αργία ή παροπλισμό	523	366	39	405	40	18	14	32	565	437	90,4	9,6	56,2	43,8
Β' Πλοία που δεν απογράφηκαν	64	—	—	—	—	—	—	—	64	—	—	—	—	—
Από αυτά:														
1. Πλοία που επρόκειτο να διαγραφούν την ημέρα της απογραφής	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Ναυπηγούμενα	64	—	—	—	—	—	—	—	64	—	—	—	—	—

Αριθμός πλοίων και αριθμός ελλήνων και ξένων ναυτικών, που υπηρετούσαν σε ελληνικά εμπορικά πλοία, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά τις απογραφές των ετών 1994 και 1996

Κατηγορίες πλοίων Εθνικότητα ναυτικών	Κατάσταση που βρέθηκαν τα πλοία κατά την ημέρα της απογραφής						
	Σύνολο απογραφέντων πλοίων & ναυτικών	Πλοία που ήταν σε εργασία					Πλοία σε αργία ή παροπλισμό
		Σύνολο	Φορτηγά	Δεξαμενόπλοια	Επιβατηγά Τουριστικά	Λοιπά	
Αριθμός πλοίων 1994	2.075	1.583	692	360	413	118	492
1996	1.997	1.472	637	336	389	110	525
Μεταβολή σε απόλυτους αριθμούς 1996/1994	-78	-111	-55	-24	-24	-8	33
Αριθμός Ελλήνων ναυτικών 1994	24.190	23.535	8.546	5.114	9.200	675	655
1996	22.556	22.190	8.100	4.493	8.927	670	366
Μεταβολή 1996/1994							
Σε απόλυτους αριθμούς	-1.634	-1.345	-446	-621	-273	-5	-289
Σε ποσοστό %	-6,8	-5,7	-5,2	-12,2	-3,0	-0,7	-44,1
Αριθμός ξένων ναυτικών 1994	9.183	9.066	5.856	2.501	640	69	117
1996	8.193	8.154	5.377	2.210	494	73	39
Μεταβολή 1996/1994							
Σε απόλυτους αριθμούς	-990	-912	-479	-291	-146	4	-78
Σε ποσοστό %	-10,8	-10,1	-8,2	-11,6	-22,8	5,8	-66,7
Σύγκριση ποσοστιαίας συμμετοχής (%) ναυτικών							
Ελλήνων 1994	72,5	72,2	59,3	67,2	93,5	90,7	84,8
1996	73,4	73,1	60,1	67,0	94,8	90,2	90,4
Μεταβολή 1996/1994	0,9	0,9	0,8	-0,2	1,3	-0,5	5,6
Ξένων 1994	27,5	27,8	40,7	32,8	6,5	9,3	15,2
1996	26,6	26,9	39,9	33,0	5,2	9,8	9,6
Μεταβολή 1996/1994	-0,9	-0,9	-0,8	+0,2	-1,3	0,5	-5,6

Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά τις απογραφές των ετών 1990, 1992, 1994 και 1996

Εθνικότητα πλοίων και ναυτικών	Αριθμός ναυτικών				Μεταβολή % μεταξύ			Συμμετοχή ναυτικών			
	20-9-90	20-9-92	20-9-94	20-9-96	1990-1992	1992-1994	1994-1996	1990	1992	1994	1996
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία	36.851	38.995	39.122	36.766	5,8	0,3	-6,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Έλληνες	26.766	25.278	25.842	23.992	-5,6	2,2	-7,2	72,6	64,8	66,1	65,2
Ξένοι	10.085	13.717	13.280	12.774	36,0	-3,2	-3,8	27,4	35,2	33,9	34,8
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά μόνο πλοία	30.704	31.906	33.373	30.749	3,9	4,6	-7,9	100,0	100,0	100,0	100,0
Έλληνες	24.554	23.516	24.190	22.556	-4,2	2,9	-6,8	80,0	73,7	72,5	73,4
Ξένοι	6.150	8.390	9.183	8.193	36,4	9,5	-10,8	20,0	26,3	27,5	26,6
Σύνολο ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία	6.147	7.089	5.749	6.017	15,3	-18,9	4,7	100,0	100,0	100,0	100,0
Έλληνες	2.212	1.762	1.652	1.436	-20,3	-6,2	-13,1	36,0	24,9	28,7	23,9
Ξένοι	3.935	5.327	4.097	4.581	35,4	-23,0	11,8	64,0	75,1	71,3	76,1

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ

REGISTRATIONS OF VERBELS OF OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF DUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SYKT 12-1-98	ΣΑΜΤΖΟΝ ΑΜΙΤΥ SAMJOHN AMITY	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.521	MEK (1) 12.000 PS	1997	38.846	24.517	Γιεν Ιαπωνίας 2.688.745.000	ΚΡΙΟΣ SHIPPING CO LTD (CAYMAN ISLANDS)
SULE 26-1-98	ΣΑΜΤΖΟΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ SAMJOHN LIBERTY	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.523	MEK (1) 10.800 PS	1997	38.846	24.517	Γιεν Ιαπωνίας 2.689.150.000	BRAVE SHIPPING CO LTD (CAYMAN ISLANDS)
SZES 26-1-98	ΚΑΠ ΖΩΡΖ CAP GEORGES	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.524	MEK (1) 22.920 BHP	1997	81.148	46.543	USD \$ 60.178.000	ULTRA SHIPPING LTD (LIBERIA)
SYJX 27-1-98	ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΕΝΑΙΣΑΝΣ WORLD RENAISSANCE	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.525	MEK (2) 6.840 BHP	1965	11.429	4.429	USD \$ 17.832.499	OCEAN QUEST SEACAR RIERS LIMITED (LIBERIA)
SWHL 28-1-98	ΑΙΓΑΙΟΝ VI AEGEAN VI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.527	MEK (1) 1.214 KW	1970	2.037	1.026	USD \$ 1.200.000	ΑΙΓΑΙΟΝ VI ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ N. 959/79

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ / PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF DUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SXBN 22-1-97	ΚΡΙΤΟΝ KRITON	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	-	MEK (1) 50.000 KW	1975	6.764	3.643	ΘΕΡΑΠΙΩΤΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ / REMEASUREMENTS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS		
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SYVB 16-1-98	ΑΜΕΜΠΤΟΣ AMEMPTOS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.510	Διορθούται η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM TONNAGE FIGURES REMEASUREMENTS ΣΕ/TO	ΚΟΧ 35.063	ΚΟΧ 20.610

ΜΕΤΕΓΓΡΑΦΕΣ

CHANGE OF PORT REGISTRY

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SXGB 28-1-98	ΧΑΝΤΖΙΝ ΚΟΜΠΕ HANJIN KOBE	Φ/Γ-ΕΜΠ/ΤΙΟΝ CONTAINER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.526	ΜΕΚ (1) 11.200 BHP	1986	36.270	14.811	Πρώην Π. Λ. Λονδίνου 3373 EX P.L.LONDON

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

CHANGE OF NAME

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SXOK 9-1-98	ΑΝΕΜΟΕΣΣΑ ANEMOESSA	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	3.565	ΜΕΚ (2) 2 x 1.080 = 2.160 BHP	1973	1.070	690	Μετονομάστηκε σε «ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΕΡΑ» RENAMED TO «NISOS KYTHERA»
SX 2123 13-1-98	ΙΠΤΑΜΕΝΟΣ ΕΡΜΗΣ ΙΙΙ IPTAMENOS ERMIS III	Ε/Γ-Υ/Γ PASSENGER HYDROFOIL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.180	ΜΕΚ (2) 2 x 1.672 = 3.344 BHP	1976	161	110	Μετονομάστηκε σε «ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ» RENAMED SANTORINI DOLPHIN II
SXZJ 20-1-98	ΧΕΟΥΝΓΚ Α ΓΚΡΕΗΣ HEUNG A GRACE	Φ/Γ-ΕΜΠ/ΤΙΟΝ CONTAINER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.008	ΜΕΚ (1) 9.400 BHP	1972	14.453	7.511	Μετονομάστηκε σε ΓΚΡΕΗΣ RENAMED TO GRACE
SV 5192 23-1-98	ΒΕΡΓΙΝΑ VERGINA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7.124	ΜΕΚ (1) 2.400	1969	1.553	995	Μετονομάστηκε σε ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α RENAMED TO DIMITRIOS A
SX 4666 30-1-98	ΚΑΣΚΑΒΑΛΑΣ 2 KASKAVALAS II	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER SHIP	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THES/NIKI	220	ΜΕΚ (2) 600 BHP	1996	148	62	Μετονομάστηκε ΠΑΝΑΓΙΑ ΑΘΩΝΙΤΙΣΣΑ RENAMED TO PANAGIA ATHONITISA

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS		
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SWWA 21-1-98	ΜΑΡΙΑΝΝΑ MARIANNA	ΠΕΤ/ΡΟ ΧΥΔΗΝ ΜΕΤ/ΡΟ O-B-O CARRIER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.503	Διορθούται η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM TONNAGE FIGURES DEFINITE MEASUREMENT ΣΕ/TO		
						KOX 47.158 47.344	KOX 27.303 27.705
SXWJ 21-1-98	ΟΚΕΑΝΙΣ OKEANIS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.512	Διορθούται η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM TONNAGE FIGURES DEFINITE MEASUREMENT ΣΕ/TO		
						56.127 56.127	32.751 32.751
SX5377 29-1-98	Ο' ΠΑΡΙ O' PARI	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.446	Διορθούται η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM TONNAGE FIGURES DEFINITE MEASUREMENT ΣΕ/TO		
						290 380	117 114

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

Οι ενδιαφερόμενοι για την απόκτηση από πλειστηριασμό πλοίου καταγεγραμμένου στα ελληνικά νηολόγια ή με ξένη σημαία συμβεβλημένου όμως με το ΝΑΤ, πρέπει να γνωρίζουν ότι οι οφειλές εκ ναυτολογίου ή εκ καταστάσεως πληρώματος, για την περίπτωση των συμβεβλημένων πλοίων, ακολουθούν το πλοίο και βαρύνουν τον υπερθεματιστή.

Συνεπώς απαιτείται προηγούμενη διερεύνηση για να διαπιστώνεται η τυχόν ύπαρξη οφειλών εκ ναυτολογίου ώστε και στην προσφορά για την απόκτηση εκπλειστηριαζόμενου πλοίου να συνυπολογίζεται και το βάρος εκ της οφειλής αυτής.

1 Απριλίου

Φ/Γ «ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ» ΝΠ 10442

ΚΟΧ 3764 ΚΚΧ 1402

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ Ν. ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ:

ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ

ΤΟΠΟΣ: ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: USD 850.000

Ε/Γ-Ο/Γ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΠΑΞΩΝ»

ΝΠ 3795

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΙΧΑΗΛ Α. ΛΕΒΕΝΤΗΣ

ΤΟΠΟΣ: ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: \$ 850.000 (Δολ. ΗΠΑ)

Α/Κ «ΧΡΥΣΟΥΛΑ» ΝΠ 9346

ΚΟΧ:290 ΚΚΧ:130

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

ΚΑΛΑΓΙΑΚΟΥ - ΦΕΤΑΝΟΥ

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΔΗΜΗΤΡΕΛΛΟΥ ΣΤΥΛΙΑΝΗ

ΤΟΠΟΣ:ΔΗΜ. ΚΑΤΑΣΤ. ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 350.000.000

8 Απριλίου

Θ/Γ - Τ/Ρ «ΛΑΪΔΑ» ΝΠ 5342, ΚΟΧ 3754

ΚΚΧ 36,25

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: ΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

(τηλ. 3820473)

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ ΑΘΗΝΩΝ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ

ΜΠΑΡΛΑΜΑ

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 1.500.000

29 Απριλίου

Ρ/Κ «ΑΝΤΑΙΟΣ Κ.» ΝΠ 3250 ΚΟΧ:161,60

ΚΚΧ: 30,39

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ

ΣΥΜ/ΦΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ:

ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 960.000

Ε/Γ - Τ/Ρ ΜΑΙΡΗ II ΝΠ 10491 ΚΟΧ 97,43

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ. ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΙΩΛΗΣ

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: Μ. ΣΕΡΑΦΕΤΙΝΙΔΗ

ΜΕΡΙΑΝΟΥ

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 60.000.000

Ε/Γ - Τ/Ρ «ΒΑΝΤΙΛΙΑ» ΝΠ 9854, ΚΟΧ:8220

ΚΚΧ 65,12

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ: ΜΙΧΕΛΗΣ Γ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΣΤΕΦΑΝΑΚΟΣ Θ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: USD 500.000

ΚΑΤ/ΚΟ «ΑΓΙΑ ΜΗΤΕΡΑ» ΝΠ 8330

ΚΟΧ: 286,78

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ

ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ

ΤΟΠΟΣ: ΚΟΙΝΟΤΗΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ

ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 880.000

Ε/Γ - Ο/Γ «ΘΗΣΕΥΣ» ΝΠ 9895 ΚΟΧ 3026,89

ΚΚΧ: 1627,08

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ:

ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: USD 1.500.000

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

30 Μαρτίου 1998

1339/10-3-98

1) GLOBE TRADE AND TRANSPORT INC.

ΕΔΡΑ: Πειραιάς, Χαρ. Τρικούπη 1

2) ΔΗΜ. ΧΑΤΖΗΣ ΤΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ

Α.Μ. 3973, Προσωρινός Σύνδικος, δικηγόρος

Δήμητρα Βασιλική Χρηστάκου, τηλ. 4535.125

Ημέρα συνέλευσης πιστωτών για εκλογή οριστικού σύνδικου την 30-3-98 ημέρα Δευτέρα, ώρα 10-11 στο Πρωτοδικείο Πειραιά

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Υπό ελληνική και άλλες σημαίες

Φεβρουάριος

- ◆ ΠΛΗΡΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ Lloyd's Register of Shipping
- ◆ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΣ ΠΙΝΑΚΕΣ

Για ενδέκατο κατά σειρά έτος το *Lloyd's Register of Shipping (LRS)* μας παρέσχε συνολικά στατιστικά στοιχεία της Ελληνοκτητού ναυτιλίας (υπό ελληνική και ξένες σημαίες), για πλοία χωρητικότητας μεγαλύτερας των 1.000 κόρων (*gross tons*) τα οποία αναλύονται και επεξεργάζονται από τη Γραμματεία του *Committee*.

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία αυτά, που επισυνάπτονται, κατά το 1997 η Ελληνοκτητος ναυτιλία επανήλθε εις την ανοδική της τροχιά, μετά τη σύντομη αναδίπλωση που παρουσίασε κατά το 1996, με βελτίωση όλων των δεικτών, ήτοι του αριθμού πλοίων, του τονάζ και της ολικής χωρητικότητας.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του LRS κατά το Φεβρουάριο του 1998 υπό τον έλεγχο Εταιρειών που εκπροσωπούν ελληνικά συμφέροντα ευρίσκοντο 3.358 πλοία, παντός τύπου, 133.646.831 dw και 78.900.843 gt. Πλέον δε αυτών, άλλα 89 πλοία πάσης φύσεως, συνολικού τονάζ (dw) 6.889.748 τελούν υπό ναυπήγηση.

Το άλμα αυτό που πραγματοποίησε η Ελληνοκτητος ναυτιλία, έναντι του αμέσως προηγούμενου έτους (Μάρτιος 1997) αντιπροσωπεύει μία αύξηση του αριθμού των πλοίων

κατά 154, ποσοστό 4,8%, σε τόνους dw, 5.864.264, ποσοστό 4,59% και σε κόρους ολικής χωρητικότητας 3.918.733, ποσοστό 5,23%.

	Πλοία	DW	Ολική Χωρητικότητα
Μάρτιος 1988	2.487	85.047.436	47.269.018
Μάρτιος 1989	2.428	81.928.296	45.554.419
Φεβρ. 1990	2.426	84.439.159	46.580.539
Μάρτιος 1991	2.454	87.102.785	47.906.852
Μάρτιος 1992	2.688	98.218.176	53.891.528
Μάρτιος 1993	2.749	103.958.104	56.918.268
Μάρτιος 1994	3.109	120.650.373	66.342.046
Μάρτιος 1995	3.142	126.128.352	71.666.943
Μάρτιος 1996	3.246	129.737.336	75.156.763
Μάρτιος 1997	3.204	127.782.567	74.982.110
Φεβρ. 1998	3.358	133.646.831	78.900.843

Η αύξηση αυτή των μεγεθών είχε σαν αποτέλεσμα και την αντίστοιχη αύξηση του ποσοστού της ελληνικής συμμετοχής σε σχέση με το παγκόσμιο τονάζ σε όλους τους δείκτες. Κατόπιν τούτου ο Ελληνοκτητος στόλος αντιπροσωπεύει σε σχέση με το παγκόσμιο τονάζ το 9,26% (8,98%) σε αριθμό πλοίων, το 15,82% (15,76%) σε μεταφορική ικανότητα (dw) και το 13,97% (13,84%) σε ολική χωρητικότητα (gt) Εντός παρενθέσεως παρέχονται τα αντίστοιχα ποσοστά του παρελθόντος έτους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ

ΠΛΟΙΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΤΩΝ 1.000 ΤΟΝΩΝ ΓΚΡΟΣ

ΣΗΜΑΙΑ	ΑΡ. ΠΛΟΙΩΝ	TDW	T. GROSS
BAHAMAS	177	7524.763	4.428.962
BARBADOS	1	44.999	28.337
BELIZE	6	50.489	31.129
BOLIVIA	1	3.750	2.426
CAMBODIA	1	13.650	8.802
CAYMAN ISLANDS	21	239.633	200.242
CYPRUS	753	24.720.058	15.002.132
ECUADOR	1	610	2.210
EGYPT	6	259.890	151.740
FRANCE	1	5.500	47.900
FRENCH ANTARCTIC TERRITORY	1	5.396	3.999
GREECE	946	47.893.221	27.818.187
HONDURAS	40	163.688	107.366
ISLE OF MAN	1	171.914	103.702
LEBANON	7	133.366	78.549
LIBERIA	185	12.011.897	6.792.389
MALAYSIA	1	14.686	8.937
MALDIVE ISLANDS	1	3.577	2.898
MALTA	505	19.706.495	11.426.552
MARSHALL ISLANDS	5	1.506.090	759.651
MOROCCO	1	1.400	1.196
NETHERLANDS	2	5.000	50.000
NORWAY	1	2.499	1.731
NORWAY (NIS)	1	64.535	35.586
PANAMA	513	15.009.777	9.341.233
PHILIPPINES	2	6.388	5.708
SAINT VINCENT & THE GRENADINES	135	3.063.198	1.821.790
SINGAPORE	5	140.313	94.950
SRI LANKA	2	31.106	20.982
SYRIA	1	5.912	3.775
THAILAND	1	19.464	11.866
U.A.E. (SHARJAH)	1	123.449	62.093
UNITED KINGDOM	2	4.196	5.646
UNKNOWN	27	572.564	362.579
VANUATU	4	123.358	75.598
TOTAL	3.358	133.646.831	78.900.843

Στον Πίνακα 1 (Table 1 Flag Analysis of ships owned by Greek Parent Companies) παρέχονται αναλυτικά στοιχεία εκάστης εκ του συνόλου των 34 σημαίων, έναντι 30 του παρελθόντος έτους, που καλύπτουν ελληνικά συμφέροντα. Σε παραβολή με τον αντίστοιχο Πίνακα του 1997 έτους προκύπτει ότι η σημαίες που εμφανίζουν την μεγαλύτερα απώλεια χωρητικότητας είναι κατά σειράν η Ελληνική, με 1.435.301 dwt, η Λιβεριανή με 785.405 dwt, του Ηνωμένου Βασιλείου με 635.790 dwt, της Κύπρου με 371.891 dwt και της Vanuatu με 102.218 dwt.

Εξ αντιθέτου οι σημαίες που ωφελήθηκαν περισσότερο είναι κατά σειράν ο Παναμάς, με 3.827.430 dwt, η Μάλτα, με 2.555.934 dwt, οι Μπαχάμες με 1.225.956 dwt και Saint Vincent με 818.901 dwt.

Με τις προσθαφαιρέσεις αυτές η κυπριακή σημαία εξακολουθεί να παραμένει πρώτη στις προτιμήσεις των ελληνικών συμφερόντων με 24.720.058 dwt, η Μάλτα δεύτερη με 19.706.495 dwt, ο Παναμάς τρίτος με 15.009.777 dwt και η Λιβερία τέταρτη, με 12.011.897 dwt.

Στον Πίνακα 2 (Table of Ship type and age analysis) παρέχονται αναλυτικά στοιχεία εκάστης κατηγορίας πλοίων. Σε παραβολή με τον αντίστοιχο Πίνακα του παρελθόντος έτους παρατηρούμε τα εξής:

- ◆ Τα Oil Tankers ενώ αυξήθηκαν αριθμητικά κατά 13 μονάδες, η συνολική μεταφορική τους ικανότητα (dw) μειώθηκε κατά 354.270 τόνους, εν συνεχεία της μείωσης και του αμέσως προηγούμενου έτους κατά 693.794 τόνους.
- ◆ Αντιθέτως, τα Chemical & Product Tankers αυξήθηκαν σημαντικά τόσο σε αριθμό πλοίων, με 37 νέες μονάδες όσο και σε μεταφορική ικανότητα, κατά 2.259.179 τόνους. Υπενθυμίζεται και η αύξηση του προηγούμενου έτους κατά 14 πλοία, 243.650 dwt, πράγμα που αποδεικνύει την προτίμηση προς την κατηγορία αυτή πλοίων.
- ◆ Τα Liquefied Gas Tankers παρέμειναν σταθερά από απόψεως αριθμού πλοίων ενώ αυξήθηκαν σε μεταφορική ικανότητα κατά 150.956 τόνους.
- ◆ Τα Combination Carriers παρέμειναν και αυτά σταθερά από απόψεως αριθμού πλοίων ενώ η μεταφορική τους ικανότητα μειώθηκε κατά 370.227 dwt εν συνεχεία της μείωσης του αμέσως προηγούμενου έτους κατά 978.161 τόνους.
- ◆ Τα Ore and Bulk Carriers αυξήθηκαν κατά 20 μονάδες και η μεταφορική τους ικανότητα κατά 3.127.457 τόνους.
- ◆ Τα Containers αυξήθηκαν και κατά την περίοδο αυτή κατά 17 μονάδες και η μεταφορική τους ικανότητα αυξήθηκε κατά 492.865 τόνους, εν συνεχεία της αύξησης τους κατά 9 μονάδες και 160.124 τόνους του παρελθόντος έτους.
- ◆ Τα λοιπά Cargo Ship αυξήθηκαν κατά 53 μονάδες, η δε μεταφορική τους ικανότητα αυξήθηκε κατά 353.237 τόνους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΤΥΠΟΣ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

TYPE	ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ			0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25 & ANΩ
OIL TANKERS	NO	390	21	13	27	13	74	162	80
	GT	22.782.039	1.928.093	1.007.093	2.419.893	713.771	2.914.238	12.946.010	852.941
	DWT	43.722.179	3.591.360	1.831.864	4.388.772	1.261.386	5.050.093	25.996.293	1.602.411
CHEMICAL & PRODUCTS	NO	314	29	30	25	42	64	74	50
	GT	7.689.980	943.316	1.318.815	1.027.676	994.004	1.503.034	1.517.978	385.157
	DWT	13.225.053	1.554.535	2.286.518	1.768.786	1.650.484	2.534.489	2.751.087	679.154
LIQUID GAS	NO	35		1	1	5	5	10	13
	GT	643.159		6.118	6.107	59.138	125.371	336.148	110.277
	DWT	746.647		7.515	7.598	57.184	139.438	406.595	128.317
COMBINATION CARRIERS	NO	38				6	10	20	2
	GT	2.170.602				265.500	477.132	1.283.311	144.659
	DWT	3.854.517				431.073	827.183	2.316.357	279.904
ORE & BULK	NO	1.312	18	38	31	169	300	523	233
	GT	33.625.316	902.930	1.723.855	1.076.809	4.429.325	8.685.121	11.935.687	4.871.589
	DWT	58.883.089	1.621.970	3.245.748	1.960.475	7.713.455	15.257.020	20.670.296	8.414.125
PURE CONTAINER	NO	102		7	3	9	19	43	21
	GT	2.198.891		175.216	102.995	264.319	317.187	777.718	561.456
	DWT	2.287.754		208.437	103.004	299.540	321.777	820.426	534.570
CARGO	NO	934	7	11	29	69	242	336	240
	GT	7.506.791	66.700	99.093	176.760	637.917	2.207.962	3.105.832	1.212.527
	DWT	10.059.294	58.568	107.598	199.959	825.064	2.857.541	4.366.469	1.644.095
PASSENGER	NO	194	8	6	6	1	5	32	136
	GT	1.897.783	232.052	113.219	67.330	1.127	82.866	315.142	1.086.047
	DWT	437.328	35.075	24.784	14.467		17.131	84.730	261.141
OTHERS	NO	39	6			3	5	6	19
	GT	386.282	22.314			5.596	76.700	133.223	148.449
	DWT	430.970	28.240			4.635	110.047	217.274	70.774
TOTAL	NO	3.358	89	106	122	317	724	1.206	794
	GT	78.900.843	4.095.405	4.443.409	4.877.570	7.370.697	16.389.611	32.351.049	9.373.102
	DWT	133.646.831	6.889.748	7.712.464	8.443.061	12.242.821	27.114.719	57.629.527	13.614.491

Οι διάφορες άλλες κατηγορίες πλοίων δεν εμφανίζουν ουσιαστική μεταβολή, ενώ τα επιβατηγά αυξήθηκαν κατά 4 μονάδες, σε μία μικρή μείωση της ολικής τους χωρητικότητας κατά 21.304 κόρους (gt), άνευ ουσιαστικού μεταβολής του dwt.

Τέλος ο αριθμός των υπό ναυπήγηση πλοίων αυξήθηκε κατά 26 μονάδες, 2.447.093 τόνους dw έναντι 63 μονάδων 4.442.655 του προηγούμενου έτους, εκ των οποίων φαίνεται αναλογικά ένας μικρότερος αριθμός ναυπηγούμενων πλοίων ξηρού φορτίου, έναντι ενός μεγαλύτερου αριθμού χημικών δ/ξ.

Στους Πίνακες 3 & 4 (Tables 3 & 4 Ship Type and Age Analysis of the world fleet and the Greek Fleet) παρατηρούμε ότι σε σύγκριση με τα στοιχεία του παρελθόντος έτους, εξακολουθεί προέχουσα η θέση της Ελληνοκτητού ναυτιλίας σε μεταφορική ικανότητα (τόνους dw) σε σχέση με το σύνολο της παγκοσμίου χωρητικότητας.

Το ποσοστό της ελληνικής συμμετοχής, ανεξαρτήτως πά-

ντοτε σημαίας, σε όλες τις κατηγορίες πλοίων μεταφοράς ξηρών και υγρών φορτίων, έχει ακριβέστερα ως ακολούθως (εντός παρενθέσεως παρέχονται τα ποσοστά της αντιστοίχου περυσινής περιόδου).

- ♦ Των Oil Tankers σε αριθμό πλοίων 14,90% (14,97%) και σε dw 17,36% (18,80%).
- ♦ Των Chemical & Product Tankers σε αριθμό πλοίων 7,59% (8,08%) και σε dw 16,24% (14,48%).
- ♦ Των Liquid Gas σε αριθμό πλοίων 4,17% (4,30%) και σε dw 4,17% (3,52%).
- ♦ Των Combination Carriers σε αριθμό πλοίων 15,45% (15,02%) και σε dw 18,62% (19,00%).
- ♦ Των Ore & Bulk Carriers σε αριθμό πλοίων 21,70% (21,51%) και σε dw 20,69% (20,00%).
- ♦ Των Containers σε αριθμό πλοίων 4,04% (3,48) και σε dw 3,53% (2,90%).

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΤΥΠΟΣ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

TYPE	ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ			0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25 & ΑΝΩ
OIL TANKERS	NO	2618	193	192	325	233	379	711	585
	GT	133.940.253	17.257.172	17.452.589	26.989.227	9.423.456	12.642.116	44.471.760	5.703.933
	DWT	251.907.914	32.469.832	31.920.430	48.911.099	16.533.789	22.706.796	88.837.663	10.528.305
CHEMICAL & PRODUCTS	NO	3.648	352	512	639	542	663	534	406
	GT	49.055.764	5.988.726	7.261.376	9.907.333	7.859.470	8.314.127	6.865.044	2.859.688
	DWT	81.448.895	9.543.021	11.829.912	16.723.007	12.968.792	13.633.768	11.857.276	4.893.119
LIQUID GAS	NO	840	72	136	170	68	155	130	109
	GT	19.195.613	2.827.646	3.592.528	3.266.733	1.174.482	3.545.115	3.530.326	1.258.783
	DWT	17.875.356	2.100.695	2.942.926	3.305.923	1.145.485	3.633.796	3.431.372	1.315.159
COMBINATION CARRIERS	NO	246	4	9	35	41	69	68	20
	GT	11.671.798	250.884	475.980	1.913.299	1.921.343	2.777.372	3.411.687	921.233
	DWT	20.694.636	438.988	829.305	3.376.003	3.393.651	4.769.068	6.163.564	1.724.057
ORE & BULK	NO	6.046	354	1.028	529	1.006	995	1.305	829
	GT	162.419.938	11.971.883	35.260.075	19.433.802	28.857.707	25.450.729	27.351.492	14.094.250
	DWT	284.607.370	21.094.183	63.723.237	34.916.684	50.285.045	44.004.404	46.774.770	23.809.047
PURE CONTAINER	NO	2.523	319	783	383	303	301	237	197
	GT	57.013.524	7.489.714	18.184.813	9.379.441	8.112.078	5.840.405	4.142.020	3.865.053
	DWT	64.761.172	8.457.873	21.476.547	11.160.293	9.077.839	6.397.690	4.323.515	3.867.415
CARGO	NO	13.318	472	1.001	1.346	1.798	2.575	2.786	3.340
	GT	92.064.141	6.123.783	7.520.332	8.048.304	16.360.887	19.618.029	20.160.403	14.232.403
	DWT	102.159.484	5.233.479	7.607.222	8.620.723	15.271.017	21.037.783	25.362.327	19.026.933
PASSENGER	NO	1.929	124	191	296	198	217	215	688
	GT	18.695.663	2.734.900	2.916.048	2.948.208	1.897.432	1.904.091	1.589.264	4.705.720
	DWT	4.074.017	420.782	507.444	621.748	422.166	488.652	412.550	1.200.675
OTHERS	NO	5.087	205	333	535	829	955	983	1.247
	GT	20.536.639	1.707.182	1.601.342	2.735.001	2.639.161	3.052.859	3.922.680	4.878.414
	DWT	17.147.861	1.884.294	1.189.292	1.541.970	1.572.910	2.433.132	4.013.044	4.513.219
TOTAL	NO	36.255	2.095	4.185	4.258	5.018	6.309	6.969	7.421
	GT	564.593.333	56.351.890	94.265.083	84.621.348	78.246.016	83.144.843	115.444.676	52.519.477
	DWT	844.676.705	81.643.147	142.026.315	129.177.450	110.670.694	119.105.089	191.176.081	70.877.929

◆ Των λοιπών Cargo ships σε αριθμό πλοίων 7,01% (6,63%) και σε dw 9,85% (9,52%).

Ενδεικτικό του μεγέθους της ελληνικής κυριαρχίας στις θαλάσσιες μεταφορές πλοίων κύδην φορτίου (υγρών και στερεών) στις τέσσερις κυριότερες κατηγορίες πλοίων (Oil, Chemical, Combis & Ore & Bulk Carriers) αποτελεί το γεγονός ότι ελέγχεται από ελληνικά συμφέροντα ένας μέσος όρος 14,91% (14,88%) από απόψεως αριθμού πλοίων και ένα 18,23% (18,07) από απόψεως μεταφορικής αυτών ικανότητας, πράγμα που αποτελεί ένα αναμφισβήτητο επίτευγμα της ελληνικής ναυτιλίας, που διατηρείται πάντοτε στην πρώτη θέση, αυξάνοντας τα ποσοστά της, παρά τις αντίξοες συνθήκες της ναυλαγοράς και τις προσπάθειες ανανέωσης του στόλου.

Στους Πίνακες 5 & 6 (Tables 5 & 6 Average Age Analysis of Existing Ships owned by Greek parent companies & world fleet) παρατηρούμε ότι συνεχίζεται έστω και πολύ ελα-

φρά η αύξηση του μέσου όρου ηλικίας και στα τρία μεγέθη, έναντι της περυσινής περιόδου, η οποία αναφορικά με τον αριθμό των πλοίων, που έχει βέβαια και μεγαλύτερη σημασία είναι 20,2 (19,8) έτη, σε σχέση με τη χωρητικότητα (gt) είναι 18,2% (17,9) έτη και σε σχέση με τη μεταφορική ικανότητα (dw) είναι 18,0 (17,8) έτη.

Ο υψηλότερος μέσος όρος ηλικίας του αριθμού των πλοίων, έναντι των άλλων μεγεθών (gt και dw) θα πρέπει να αποδοθεί σε έναν πολύ μεγαλύτερο αριθμό πλοίων μικράς χωρητικότητας και μεγαλύτερας ηλικίας καθώς και σε έναν αυξημένο αριθμό επιβατηγών πλοίων υψηλότερου ορίου ηλικίας, που επιβαρύνουν αθροιστικά το μέσο όρο ηλικίας του συνόλου των υπό ελληνική διαχείριση πλοίων.

Η αύξηση της μέση ηλικίας της Ελληνοκτητού ναυτιλίας δεν παρακολούθησε κατά την περίοδο αυτή τη στασιμότητα που ενεφάνισε η μέση ηλικία της παγκοσμίου χωρητικότητας,

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΤΥΠΟΣ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

TYPE	ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΕΛΙΑ			0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25 & ΑΝΩ
OIL TANKERS	NO	14.9	10.9	6.8	8.3	5.6	19.5	22.8	13.7
	GT	17.0	11.2	5.8	9.0	7.6	23.1	29.1	15.0
	DWT	17.4	11.1	5.7	9.0	7.6	22.2	29.3	15.2
CHEMICAL & PRODUCTS	NO	8.6	8.2	5.9	3.9	7.7	9.7	13.9	12.3
	GT	15.7	15.8	18.2	10.4	12.6	18.1	22.1	13.5
	DWT	16.2	16.3	19.3	10.6	12.7	18.6	23.2	13.9
LIQUID GAS	NO	4.2		0.7	0.6	7.4	3.2	7.7	11.9
	GT	3.4		0.2	0.2	5.0	3.5	9.5	8.8
	DWT	4.2		0.3	0.2	5.0	3.8	11.8	9.8
COMBINATION CARRIERS	NO	15.4				14.6	14.5	29.4	10.0
	GT	18.6				13.8	17.2	37.6	15.7
	DWT	18.6				12.7	17.3	37.6	16.2
ORE & BULK	NO	21.7	5.1	3.7	5.9	16.8	30.2	40.1	28.1
	GT	20.7	7.5	4.9	5.5	15.3	34.1	43.6	34.6
	DWT	20.7	7.7	5.1	5.6	15.3	34.7	44.2	35.3
PURE CONTAINER	NO	4.0		0.9	0.8	3.0	6.3	18.1	10.7
	GT	3.9		1.0	1.1	3.3	5.4	18.8	14.5
	DWT	3.5		1.0	0.9	3.3	5.0	19.0	13.8
CARGO	NO	7.0	1.5	1.1	2.2	3.8	9.4	12.1	7.2
	GT	8.2	1.1	1.3	2.2	3.9	11.3	15.4	8.5
	DWT	9.8	1.1	1.4	2.3	5.4	13.6	17.2	8.6
PASSENGER	NO	10.1	6.5	3.1	2.0	0.5	2.3	14.9	19.8
	GT	10.2	8.5	3.9	2.3	0.1	4.4	19.8	23.1
	DWT	10.7	8.3	4.9	2.3		3.5	20.5	21.7
OTHERS	NO	8.0	2.9			0.4	5.0	6.0	1.5
	GT	1.9	1.3			0.2	2.5	3.4	3.0
	DWT	2.5	1.5			0.3	4.5	5.4	1.6
TOTAL	NO	9.3	4.2	2.5	2.9	6.3	11.5	17.3	10.7
	GT	14.0	7.3	4.7	5.8	9.4	19.7	28.0	17.8
	DWT	15.8	8.4	5.4	6.5	11.1	22.8	30.1	19.2

έναντι του προηγούμενου έτους. Η μέση ηλικία της παγκοσμίου ναυτιλίας, έναντι μιας ασπμάντου αυξήσεως, αναφορικά με τον αριθμό των πλοίων, σε 16,8 έτη έναντι 16,7 του προηγούμενου έτους, παρέμεινε αμετάβλητος, τόσο αναφορικά με τη χωρητικότητα (gt) σε 13,8 έτη, όσον και αναφορικά με τη μεταφορική ικανότητα (dw) 13,8 έτη.

Τέλος στον Πίνακα 7 (Table 7 Class analysis of Greek parent companies) παρατηρούμε ότι οι πρώτοι πέντε Νηογνώμονες που καλύπτουν την ελληνική χωρητικότητα είναι ο Lloyd's Register, με 802 πλοία, 38.857.239 dwt (775 πλοία και 39.567.975 dwt), ο American Bureau με 631 πλοία 37.582.804 τ (612 πλοία 35.167.029 τ) ο Norske Veritas με 301 πλοία 16.124.466 τ (293 πλοία 14.880.405 τ), ο Bureau Veritas με 474 πλοία 13.418.405 τ (493 πλοία 13.372.012 τ) και ο Nippon Kaiji Kyokai με 333 πλοία 13.761.575 τ (304 πλοία 11.913.58 τ). Ήτοι οι πέντε μόνον αυτοί κυριότεροι Νηογνώμονες εκ του συνόλου των 11 που

ανήκουν στον IACS, με ένα σύνολο 119.744.489 τ (114.999.279 τ) καλύπτουν το 89,60% (89,92%) του συνόλου της ελληνικής χωρητικότητας, πράγμα που αποδεικνύει την προσήλωση των Ελλήνων στους παραδοσιακά αυστηρότερου Νηογνώμονες, με τις υψηλότερες απαιτήσεις. Εντός παρενθέσεως παρατίθενται πάντα προς σύγκριση τα στοιχεία της αντιστοίχου περυσινής περιόδου.

Θα πρέπει να παρατηρήσουμε ότι εκ του συνόλου των 390 δεξαμενοπλοίων τα 162 εξ αυτών είναι ηλικίας από 20-25 ετών, ενώ άλλα 80 είναι ηλικίας 25 ετών και άνω, με σύνολο τονάζ 27.598.704 dwt. Τα πλοία αυτά αντιπροσωπεύουν το 62,05% σε αριθμό πλοίων και το 63,12% σε τονάζ του συνολικού αριθμού αυτών και τα περισσότερα των οποίων (Crude Carriers άνω των 20.000 dw και product carriers άνω των 30.000 dw) σύμφωνα με τους ισχύοντες από 1995 νέους Κανονισμούς του IMO από της συμπληρώσεως του 25ου έτους της ηλικίας των, εφόσον δεν

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΜΕΣΟΥ ΟΡΟΥ ΗΛΙΚΙΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

	ΠΕΤΡΕΛΙΟΦΟΡΑ	ΧΗΜΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ	ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟΥ ΑΕΡΙΟΥ	ΣΥΝΔΕΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΧΥΔΗΝ	ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ	ΆΛΛΑ	ΣΥΝΟΛΟ
ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ (No)	20.5	16.9	21.3	19.1	19.2	18.8	21.0	27.8	28.2	20.2
» (GRT)	18.3	13.2	20.8	19.7	18.1	18.4	19.8	26.4	28.0	18.2
» (DWT)	18.5	13.3	20.9	19.9	18.0	18.1	20.1	27.3	23.9	18.0

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

Ο μέσος όρος ηλικίας κάθε στόλου υπολογίζεται και παρουσιάζεται όχι μόνο βάσει του αριθμού πλοίων αλλά και από την άποψη του τοννάζ (GRT & DWT). Η πρακτική αυτή ακολουθείται για να υπάρχει ένα μέτρο αξιολόγησης της ηλικίας του μεγαλύτερου μεγέθους πλοίων (π.χ. όταν η μέση ηλικία από πλευράς τοννάζ είναι μεγαλύτερη από τη μέση ηλικία από πλευράς αριθμού πλοίων) καθώς και για την εξακρίβωση της πορείας των ηλικιών στα μικρότερα μεγέθους σκάφη μέσα στον ίδιο στόλο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

	ΠΕΤΡΕΛΙΟΦΟΡΑ	ΧΗΜΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ	ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟΥ ΑΕΡΙΟΥ	ΣΥΝΔΕΣΜΕΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΧΥΔΗΝ	ΚΟΝΤΕΙΝΕΡΣ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ	ΆΛΛΑ	ΣΥΝΟΛΟ
ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ (No)	18.5	13.9	13.9	15.7	15.1	10.3	18.2	19.6	18.5	16.8
» (GRT)	14.3	12.4	13.0	15.3	12.9	9.5	16.6	16.7	18.1	13.8
» (DWT)	14.6	12.5	13.4	15.4	12.7	9.1	17.4	18.4	19.3	13.8

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑ ΣΗΜΑΙΑ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ

ΠΛΟΙΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΤΩΝ 1.000 ΤΟΝΩΝ ΓΚΡΟΣ

ΣΗΜΑΙΑ	ΑΡ. ΠΛΟΙΩΝ	TDW	T. GROSS
LR	803	38.857.239	22.456.871
AB	631	37.582.804	20.928.220
BR	2	3.875	3.259
BV	474	13.418.405	8.368.126
CC	10	432.792	259.475
CR	12	853.926	494.865
CS	13	161.395	107.515
DS	13	198.434	147.621
GL	162	3.311.648	2.379.225
HR	331	4.707.036	3.661.279
IR	2	25.688	15.819
KI	1	12.545	7.348
KR	19	667.181	461.244
NK	333	13.761.575	8.039.910
NV	301	16.124.466	9.397.254
PR	93	3.211.818	1.847.395
RI	86	2.210.953	1.390.069
RN	23	993.278	614.482
RR	1	1.495	1.790
RS	42	746.881	572.152
UU	200	3.339.053	2.104.402
TOTAL	3.358	133.646.831	78.900.843

NOTE: SHIPS CLASSED BY MORE THAN ONE SOCIETY ARE INCLUDED IN THE FIGURES FOR EACH SOCIETY CONCERNED

προβούν σε κατασκευαστικές διαρρυθμίσεις μπορούν να συνεχίσουν την εμπορική τους δραστηριότητα εφαρμόζοντας τη μέθοδο φορτώσεως με υδροστατική ισορροπία (Hydrostatic Balanced Loading).

Με την εφαρμογή της μεθόδου αυτής μειώνεται αυτομάτως η μεταφορική τους ικανότητα σε ένα ποσοστό περίπου 10%, οπότε με τα υπάρχοντα σήμερα στοιχεία θα πρέπει εντός των αμέσως προσεχών ετών να αναμένεται η περαιτέρω μείωση της μεταφορικής ικανότητας των Oil Tankers.

Το γεγονός αυτό αντισταθμίζεται βέβαια εν μέρει με την ένταση του ρυθμού των ναυπηγήσεων, αλλά και της συνεχιζομένης αμειώτου δραστηριότητας των Ελλήνων στις αγορές μεταχειρισμένων πλοίων, με την χαρακτηριστική ικανότητα των Ελλήνων να τα αναβαθμίζουν και να τα καταστούν αξιόμαχες μονάδες.

Θα πρέπει δε να τονισθεί ότι παρά το γεγονός ότι ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων της Ελληνοκτητού ναυτιλίας είναι κατά 3,4 έτη μεγαλύτερος του αντιστοίχου μέσου όρου ηλικίας των πλοίων επί παγκοσμίου επιπέδου, παρά τους αυστηρούς διεθνείς Κανονισμούς, παρά τους αυστηρούς ελέγχους στους διαφόρους ανά τον κόσμο λιμένες (Port State Control) η Ελληνόκτητος ναυτιλία, με μία μοναδική ικανότητα προσαρμογής εδραιώνεται σταθερά στην πρώτη θέση των θαλασσιών μεταφορών, προσφέροντας τις υπηρεσίες της με υψηλή συναίσθηση ευθύνης, αξιοπιστίας και ανταγωνιστικό κόστος, πράγμα που συντελεί στην αύξηση του παγκοσμίου εμπορίου και τη σταθερότητα της διεθνούς οικονομίας.

Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων

Η συνεχιζόμενη αβεβαιότητα της ναυλαγοράς των πλοίων ξηρού φορτίου και η διακύμανση των δεικτών της σε χαμηλά επίπεδα συνεχίζει να επηρεάζει αρνητικά τις αγοραπωλησίες, παρά την εμφανή πτώση των τιμών.

Ιδιαίτερα τα πλοία ναυπηγήσεως προ του 1980 πρακτικά προσέλκυσαν μικρό ενδιαφέρον των υποψήφιων αγοραστών εν αντιθέσει προς τα καλών προδιαγραφών πλοία ναυπηγήσεως των μέσων της δεκαετίας του 1980, για τα οποία εκδηλώνεται περισσότερο με αρκετούς υποψήφιους αγοραστές να επιθεωρούν αριθμό εξ αυτών, παρόλο που αρκετοί μετά τις επιθεωρήσεις τηρούν στάση αναμονής.

Αναμένεται με ενδιαφέρον, βέβαια, το πόσο οι ενδείξεις για το μέλλον της ναυλαγοράς σε συνδυασμό με την πιστοποίηση όλο και περισσότερων εταιρειών για ISM, θα επηρεάσουν το ενδιαφέρον τους για αύξηση των μονάδων του στόλου τους.

Όσον αφορά τα **Tankers**, η σε σύγκριση με τα πλοία ξηρού φορτίου καλύτερη κατάσταση της ναυλαγοράς, συντήρησε «υγιέστερες» συνθήκες στις αγοραπωλησίες μεταχειρισμένων πλοίων, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις οι τιμές που ζητούν οι πωλητές θεωρήθηκαν πιθανόν και υπερβολικές.

Τέλος, η αγορά διαλύσεων παρέμεινε σε συνθήκες πίεσης λόγω των γνωστών προβλημάτων στις χώρες απορρόφησης των πλοίων, με επιβαλλόμενες από τους αγοραστές επαναδιαπραγματεύσεις του αρχικού τιμήματος ως και την τελευταία στιγμή προ της παραλαβής.

Το ενδιαφέρον εδώ εστιάζεται στην είσοδο της Κίνας στη λίστα των αγοραστριών χωρών, παρόλο που οι μέχρι στιγμής αγορές των Κινέζων διαλυτών αφορούν πλοία κινεζικής διαχείρισης και σε τιμές χαμηλότερες των δολαρίων Η.Π.Α. 130 ανά τόνο.

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις είχαμε των **Capesizes** "NORD SEA" 140.000 TDW κατασκευής του 1985 στην Κορέα αντί 13.250.000 δολαρίων Η.Π.Α. στην "MARMARAS NAVIGATION" και του "BATTEN" 134.000 TDW κατασκευής του 1981 στην Ιαπωνία αντί 8.750.000 δολαρίων Η.Π.Α. στην "GOOD FAITH SHIPPING". Επίσης του **Panamax** "ASTRAGUILLERMO" 64.500 TDW κατασκευής του 1989 στην Αργεντινή, μήκους 224 μέτρων, αντί 7.000.000 δολαρίων Η.Π.Α. στην "FOSTER MARINE" σε δημοπρασία στη Νότια Αφρική και των "MOS-DEEP" 49.000 TDW κατασκευής του 1981 στην Ιαπωνία αντί 5.600.000 δολαρίων Η.Π.Α. σε αγοραστές ελληνικών συμφερόντων, του "AZALEA STAR"

του Τάκη Γ. Μακρή
της OVERSEAS AGENCY LTD

42.156 TDW κατασκευής του 1984 στην Ιαπωνία αντί 7.800.000 δολαρίων Η.Π.Α. σε αγοραστές νορβηγικών συμφερόντων, του "KOREAN PIONEER" 36.700 TDW κατασκευής του 1983 στην Κορέα αντί 6.200.000 δολαρίων Η.Π.Α. στην "FRANSER SHIPPING", του "MARY M." 41.000 TDW κατασκευής του 1975 στην Ιαπωνία αντί 1.400.000 δολαρίων Η.Π.Α. στην "LUCKY SHIPPING" του "GREEN MAYA" 19.000 TDW κατασκευής του 1984 στην Ιαπωνία αντί 2.500.000 δολαρίων Η.Π.Α. σε αγοραστές ελληνικών συμφερόντων και του τύπου **Freedom** "CLIPPER ALPHA" 17.400 TDW κατασκευής του 1979 στην Ιαπωνία αντί 3.900.000 δολαρίων Η.Π.Α. σε αγοραστές του Kuwait.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Αναφέρονται οι πωλήσεις των: "TANANA" 146.000 TDW κατασκευής του 1992 στην Ιαπωνία αντί 45.000.000 δολαρίων Η.Π.Α. στην "KNUTSEN" της Νορβηγίας, "FLORES SEA" 98.900 TDW κατασκευής του 1976 στην Ταϊβάν αντί 5.100.000 δολαρίων Η.Π.Α. σε αγοραστές ελληνικών συμφερόντων, "WINDSOR" 90.200 TDW κατασκευής του 1980 στην Ιαπωνία αντί 14.000.000 δολαρίων Η.Π.Α. σε άγνωστους αγοραστές, "METSOVON" 87.500 TDW κατασκευής του 1979 στην Ιαπωνία αντί 13.000.000 δολαρίων Η.Π.Α. στην "TEXACO", "NORDAMERICA" 29.500 TDW κατασκευής του 1998 στην Ουκρανία αντί 28.000.000 δολαρίων Η.Π.Α. σε αγοραστές αμερικανικών συμφερόντων καθώς επίσης και αριθμός μικρότερων πλοίων από 2.500 TDW έως 16.000 TDW διαφόρων ηλικιών και ναυπηγήσεων.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Αναφέρονται μεταξύ άλλων τα: "KORRIGAN", Container 48.000 TDW, 24.000 ldt αντί δολαρίων Η.Π.Α. 149 ανά τόνο στο Bangladesh, "ALLISSA", Tweendecker 15.990 TDW, 4.480 ldt αντί δολαρίων Η.Π.Α. 145 ανά τόνο στην Ινδία, "GENERAL BEM", Bulker 37.000 TDW, 9.800 ldt αντί δολαρίων Η.Π.Α. 132 ανά τόνο στην Ινδία, "APEX", Bulker 22.000 TDW, 4.800 ldt αντί δολαρίων Η.Π.Α. 127 ανά τόνο στην Κίνα.

ΤΟ ΔΙΜΕΡΕΣ ΒΗΜΑ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΕΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

«Μπορεί το 1944 στο Σικάγο οι αεροπορικές εταιρείες να απέτυχαν να ορίσουν τους κανόνες του παιχνιδιού παραχωρώντας τη θέση τους στα επίσημα κράτη, εντούτοις, μισό και πλέον αιώνα αργότερα, είναι οι ίδιες οι εταιρείες που με τις εμπορικές τους πρακτικές κάνουν τα κράτη να αποζητούν το αρχικό πνεύμα εκείνων των ημερών»

του Τάκη Αδαμίδη*

ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το διεθνές αεροπορικό δίκαιο είναι σχετικά ένας νέος κλάδος της νομικής επιστήμης με ρίζες που ανάγονται στις αρχές του αιώνα μας και αποτελείται από τρία βασικά μέρη.

Το πρώτο, το **Ιδιωτικό Διεθνές Αεροπορικό Δί-**

καιο, που καθιερώθηκε με τη Συνθήκη της Βαρσοβίας (1929), περιλαμβάνει όλους εκείνους τους κανόνες που καθορίζουν τη νομική σχέση που διέπει τον αερομεταφορέα με το χρήστη αεροπορικών υπηρεσιών (επιβάτες, αποσκευές, εμπορεύματα) όπου περισσότερα από ένα κράτη εξασκούν δικαιοδοσία.

Το δεύτερο, το **Δημόσιο Διεθνές Αεροπορικό Δίκαιο**, αφορά κατά κύριο λόγο πολυμερείς συμβάσεις με κυριότερη αυτή του Σικάγο (1944), η οποία καθορίζει τόσο το νομικό καθεστώς μεταξύ κυρίαρχων κρατών σε ό,τι αφορά τις πτήσεις αεροσκαφών, όσο και τις διμερείς αεροπορικές συμβάσεις που διέπουν τις αεροσυγκοινωνίες μεταξύ κρατών.

Τέλος, το **Ποινικό Διεθνές Αεροπορικό Δίκαιο** συμπεριλαμβάνει όλες εκείνες τις διεθνείς συνθήκες και κανόνες που αποσκοπούν στην καταστολή και προσαγωγή για εγκληματικές πράξεις που λαμβάνουν χώρα πάνω στο αεροσκάφος και ειδικά για πράξεις αεροπειραγτίας και σαμποτάζ όπως προβλέπονται στις Συνθήκες του Τόκιο (1963), Χάγης (1970) και Μοντρεάλ (1971).

ΔΙΜΕΡΕΣ ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Στις 7 Δεκεμβρίου του 1944, η Συνθήκη του Σικάγο μαζί με τα Παραρτήματά της διαμόρφωσε το διεθνές νομικό πλαίσιο μέσα στο οποίο θα αναπτυσσόταν για τα επόμενα 50 χρόνια ο θαυμαστός κόσμος των παγκόσμιων αερομεταφορών. Αυτή η συνθήκη θα μπορούσε να ονομαστεί η Magna Carta των διεθνών αερομεταφορών, αφού με τη σχεδόν καθολική αποδοχή της από τα κράτη του κόσμου και το Διεθνές Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας



(ICAO), αποτελεί ακόμη και μέχρι σήμερα το νομικό υπόβαθρο των διεθνών τακτικών αεροσυγκοινωνιών για 183 χώρες-μέλη. Τα 18 Τεχνικά Παραρτήματα της Συνθήκης τα οποία τυγχάνουν της αποδοχής του ICAO, αποτελούν το διεθνές πλαίσιο των τεχνικών και λειτουργικών προδιαγραφών χωρίς το οποίο οι σύγχρονες διεθνείς αερομεταφορές θα ήταν αδιανόητο να υπάρξουν.

Σε κρατικό επίπεδο, έχει δημιουργηθεί ένα τεράστιο πλέγμα διμερών αεροπορικών συμβάσεων οι οποίες καθορίζουν τις τακτικές πτήσεις (scheduled), σε δε ορισμένες περιπτώσεις και τις έκτακτες(charter). Οι διμερείς συμβάσεις θεωρούνται το κλειδί σ' αυτό που ονομάζεται οικονομική κανονιστική ρύθμιση (economic regulation) των διεθνών αερομεταφορών.

ΚΡΑΤΗ ΑΝΤΙ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Τα κράτη που συμμετείχαν στο Σικάγο, απέτυχαν να συμφωνήσουν στην παραχώρηση εμπορικών δικαιωμάτων στις αεροπορικές εταιρείες για την εκτέλεση των διεθνών τακτικών πτήσεων. Εναλλακτικά, προτιμήθηκε το διμερές πλαίσιο να διαμορφωθεί σε επίπεδο κρατών όπου στην Τελική Πράξη της Συνθήκης ενσωματώθηκε το **Τυποποιημένο Σχέδιο Διμερών Συμβάσεων για Προσωρινές Αεροπορικές Διαδρομές**. Το τελευταίο αποτελεί την αρχή και το πρωτότυπο όλων των μεταπολεμικών συμβάσεων πάνω στις οποίες βασίζεται η λειτουργία της πλειοψηφίας των διεθνών τακτικών αερογραμμών.

Με τον τρόπο αυτό, η Συνθήκη του Σικάγο απέβλεπε βασικά στην ανταλλαγή διαδρομών μέσω των διμερών συμβάσεων. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την πολυπλοκότητα των διεθνών κανονισμών για την εκτέλεση των τακτικών πτήσεων ειδικά όταν εκτός των συμβαλλομένων χωρών εμπλεκόταν και τρίτη χώρα έστω και αν δεν υπήρχε εμπορική σκοπιμότητα, π.χ. ενδιάμεση στάση για τεχνικούς λόγους.

ΜΝΗΜΟΝΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

Στην προσπάθεια να υπερκεραστεί η αδυναμία των διμερών διακρατικών συμβάσεων σε ό,τι αφορά τα εμπορικά δικαιώματα, η πλειονότητα από αυτές συνοδεύεται από κάποιο **μνημόνιο (memorandum of understanding)** ή κάποια **εμπορική συμφωνία (commercial agreement)**.

Σχεδόν στο σύνολό τους οι εμπορικές συμφωνίες καθώς και τα μνημόνια ποτέ δεν βλέπουν το φως της δημοσιότητας και παραμένουν εμπιστευτικά και αδημοσίεστα, σε αντίθεση με το κύριο μέρος της σύμβασης το οποίο κοινοποιείται στο ICAO και είναι διαθέσιμο σε κάθε ενδιαφερόμενο. Αυτό είχε και έχει σαν αποτέλεσμα όλα αυτά τα έγγραφα να αποτελούν μνημεία μιας εξαιρετικά περιοριστικής ή ακόμη και αντιανταγωνιστικής πολιτικής που σε πολλές περιπτώσεις βρίσκεται σε πλήρη αντίθεση με ένα φαινομενικά φιλελεύθερο κείμενο κύριας σύμβασης.

ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ

Την τελευταία 20ετία, η αεροπορική βιομηχανία είδε να σείονται συθέμελα οι βασικές αρχές και πρακτικές πάνω στις οποίες στηρίχτηκαν οι αεροπορικές γενεές του Σικάγο. Στην πενταετία 1978-83 οι ΗΠΑ και στη συνέχεια η Ευρώπη, άρχισαν να ζουν σε ένα πιο φιλελεύθερο περιβάλλον η πρώτη και πιο απελευθερωμένο καθεστώς η δεύτερη, όπου οι εμπορικές πρακτικές μεταξύ των εταιρειών ξεπέρασαν κατά πολύ τα αυστηρά πλαίσια των διμερών διακρατικών συμβάσεων. Έτσι, κάτω από τον ευρύ τίτλο της εμπορικής συμφωνίας, επιμέρους διεταιρικές συμφωνίες όπως οι στρατηγικές συμμαχίες, συμφωνίες marketing, codesharing, blocked space agreements, joint ventures, dry/wet leasing, διαμόρφωσαν εντελώς νέες συνθήκες στην παγκόσμια αγορά των τακτικών αερογραμμών.

Αν και αυτές οι εμπορικές πρακτικές προωθήθηκαν από τις αεροπορικές εταιρείες στην επιδίωξή τους να εκμεταλλευτούν την παγκοσμιότητα της οικονομίας και τις καινούριες αγορές που ανοίγονταν μπροστά τους, τα επίσημα κράτη δεν παρέμειναν σιωπηλοί θεατές. Αποδεχόμενα το γεγονός ότι οι εμπορικές πρακτικές των εταιρειών έχουν παρακάμψει το διμερές πλαίσιο των κρατών, επεδίωξαν την υπέρβαση των εσκαμμένων της Συνθήκης του Σικάγο προωθώντας πιο φιλελεύθερες πολιτικές έχοντας σαν όχημα αυτές τις ίδιες τις εμπορικές συμφωνίες των εταιρειών.

Σήμερα, οι ΗΠΑ διαμνύνουν ότι δεν θα προχωρήσουν στην επικύρωση της στρατηγικής συμμαχίας μεταξύ American Airlines-British Airways εφόσον η Αγγλία συνεχίσει να επιμένει μόνο στην προσφορά "μεγαλύτερης πρόσβασης" στη βρετανική αγορά αντί της πολιτικής των "ανοικτών ουρανών" που επιθυμούν οι Αμερικανοί σε αντικατάσταση της διμερούς Bermuda II. Στον αντίποδα, η Ευρωπαϊκή Ένωση επιδιώκει να εφαρμόσει τη κοινοτική νομοθεσία περί ανταγωνισμού και για συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ κοινοτικών αεροπορικών εταιρειών και εταιρειών τρίτων χωρών παρ' όλη την αμφισβήτηση περί ουσιαστικής δικαιοδοσίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε τέτοιες περιπτώσεις.

Η πρόσφατη εμπλοκή του Επίτροπου Ανταγωνισμού στη συμμαχία American Airlines-British Airways, πέρα από το να προστατεύσει τα συμφέροντα και των άλλων θυγομένων εταιρειών, όρα Virgin Atlantic, έμμεσος στόχος είναι η καθιέρωση της Κοινότητας σαν εκπροσώπων και επίσημον συνολική όλου του ευρωπαϊκού αεροπορικού κόσμου σε θέματα αεροπολιτικής, πράγμα που δεν έχει καταφέρει να επιτύχει μέχρι σήμερα ειδικά απέναντι στις ΗΠΑ.

Η ροή επιρροής στο διεθνές αεροπολιτικό επίπεδο έχει πλέον αντιστραφεί. Η ανάγκη για υλοποίηση των εμπορικών συμφωνιών μεταξύ των εταιρειών παρακινεί τα ίδια τα κράτη να επιδιώκουν την αλλαγή του διμερούς νομικού πλαισίου που τα ίδια είχαν υιοθετήσει πριν μερικά χρόνια. Στην περίπτωση των ΗΠΑ, η κεκτημένη ταχύτητα του επίσημου κράτους για την υπογραφή συμφωνιών "ανοικτών ουρανών" σε παγκόσμιο επίπεδο, δημιούργησε ένα σχήμα οξύμωρο όπου οι άμεσα ενδιαφερόμενοι, δηλαδή οι αεροπορικές εταιρείες των ΗΠΑ, δήλωσαν ότι η υπέρμετρη σπουδή του Υπουργείου Μεταφορών για την εξάπλωση αυτής της πολιτικής δεν τους συγκινεί ιδιαίτερα, αφού τα συμφέροντά τους τα διασφαλίζουν οι ίδιες σε απευθείας εμπορικές συμφωνίες με τις ξένες εταιρείες. Στο ίδιο πνεύμα κινούνται και οι κοινοτικές εταιρείες στην Ευρώπη, πράγμα που εξηγεί και την αποτυχία της ΕΕ να θέσει υπό ενιαίο πνεύμα την αεροπολιτική στρατηγική των Κρατών-Μελών.

Αν στο Σικάγο τα κράτη προτάχθηκαν των εταιρειών, μισό και πλέον αιώνα αργότερα, τα ίδια τα κράτη προτάσσουν τις εταιρείες.

ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΣΤΟ ΑΥΤΟΝΟΗΤΟ

Παραμονές της νέας χιλιετίας και η παγκόσμια αεροπορική αγορά δείχνει να αποκαλλάται από τις μίζερες ημέρες του 1990-92. Εντούτοις, ο μεγάλος ανταγωνισμός, ο πόλεμος των τιμών, οι αβέβαιες οικονομικές συνθήκες σε ολόκληρες γεωγραφικές περιοχές του πλανήτη μας, είναι μερικοί από τους λόγους που αναγκάζουν τις αεροπορικές εταιρείες να εκμεταλλευτούν κάθε είδος εμπορικής συμφωνίας προκειμένου να επιβιώσουν στις δύσκολες συνθήκες της αγοράς. Αν το νομικό πλαίσιο των διακρατικών συμβάσεων εξακολουθήσει να παραμένει στο πνεύμα του ρυθμιστικού πλαισίου της εποχής του 1944, τότε η πρακτική τους εφαρμογή στον εμπορικό τομέα θα καταλήξει απλό γράμμα του νόμου χωρίς ουσιαστικό αντίκρυσμα.

Η Συνθήκη του Σικάγο αντιπροσώπευε το ρυθμιστικό πνεύμα μιας άλλης εποχής που στην ουσία ρύθμιζε τους κανόνες μεταξύ των ανταγωνιστών αντί να ρυθμίζει τους κανόνες ανταγωνισμού.

Για να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της σύγχρονης Διεθνούς

Αεροπολικής, τα κείμενα των διακρατικών συμβάσεων θα μπορούσαν να αποτελούνται από πέντε (5) ξεχωριστά και διακριτά τμήματα επιπλέον του βασικού κειμένου της σύμβασης, τα οποία θα διαμόρφωναν το πλαίσιο της εμπορικής πρακτικής και λειτουργίας των αερομεταφορέων. Ητοι, ΕμπορικόΠλαίσιο (Commercial), Ορισμός Διαδρομών (Routings), Επιχειρησιακή Λειτουργία (Operations), Πιπτική και Λειτουργική Ασφάλεια (Safety & Security), Περιβαλλοντικές Προδιαγραφές (Environmental Standards).

Εμπορικό

Ενώ στις δεκαετίες 1960-70 ο ανταγωνισμός ήταν μεταξύ "κομβικών αεροδρομίων" (hub-versus-hub) όπου οι εταιρείες συγκέντρωναν την εμπορική τους δύναμη, σήμερα ο ανταγωνισμός διεξάγεται μεταξύ των διαφόρων εμπορικών συμμαχιών που έχουν συνάψει οι εταιρείες, π.χ. STAR Alliance - Atlantic Excellence. Κατ' επέκταση θεωρείται αποντόπιτο, οι σύγχρονες διακρατικές συμβάσεις θα πρέπει να ενσωματώνουν επίσημα πλέον όλο το πλέγμα των εφαρμοζόμενων εμπορικών συμφωνιών και πρακτικών που άτυπα σήμερα σχηματίζουν το χάρτη των παγκόσμιων αεροσυγκοινωνιών.

Πρέπει να διευκρινιστούν έννοιες και ορισμοί και να καθοριστούν επακριβώς τα όρια εφαρμογής των εμπορικών συμφωνιών, όπως για παράδειγμα του cabotage και του codesharing. Το τελευταίο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της νέας διακρατικής συμφωνίας ΗΠΑ-Ιαπωνίας που υπογράφηκε στις 30.01.98 στην Ουάσιγκτον και αντικατέστησε την αρχική του 1952 που χαρακτηριζόταν από πολύ περιοριστικούς όρους.

Γιατί, η εφαρμογή της σύγχρονης Αεροπολικής σε διεθνές επίπεδο εμπεριέχει κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που τα κυριάρχα κράτη δεν θα ήθελαν να τα δουν να εξισώνονται από τις αρχές του διεθνούς εμπορίου, όπως έγινε η προσπάθεια μέσω των Αρχών της GATT και ειδικότερα σε ό,τι αναφέρεται στην Gats (General Agreement on Trade and Services). Η "Αρχή της Εθνικής Μεταχείρισης" που υιοθετεί η τελευταία, δημιουργεί έντονα προβλήματα στον αεροπορικό χώρο και ειδικά σε ό,τι αφορά το cabotage. Απεναντίας, λόγω της έντονης παρέμβασης της ΕΕ σε θέματα στρατηγικών συμμαχιών μεταξύ αεροπορικών εταιρειών, έχουν ανακύψει ερωτήματα για την ουσιαστική δικαιοδοσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να εγκρίνει ή να απορρίπτει επιλογές κοινοτικών εταιρειών που έχουν εξασφαλίσει την έγκριση των κυβερνήσεών τους σε ό,τι αφορά τη συνεργασία με εταιρείες τρίτων χωρών.

Κάτι τέτοιο μπορεί να μην είναι αποδεκτό από πολλούς. Εντούτοις, οι επαίοντες δεν παραγνωρίζουν το γεγονός ότι η προτεινόμενη συμμαχία American-British που προβλέπει συνεργασία και σε επίπεδο τιμών, αναδιώνει έμμεσα μια συμφωνία κοινοπραξίας (pool agreement). Αν η Επιτροπή Μονοπωλίων και Συγχωνεύσεων (Monopolies and Mergers Commission) του Ηνωμένου Βασιλείου είναι ανίσχυρη ή απαθής, αυτό δεν αποτελεί και πρόκριμα για τη στάση της Επιτροπής που από την πρώτη στιγμή της "απελευθέρωσης" των κοινοτικών ουρανών είχε απαλείψει τη συγκεκριμένη εμπορική πρακτική σαν ολιγοπωλιακή.

Ορισμός Διαδρομών

Θα καθορίζει τις συμφωνηθείσες διαδρομές, τη συχνότητα των δρομολογίων και τις ελευθερίες του αέρα που ισχύουν σε κάθε διαδρομή. Σε περίπτωση codesharing, θα μπορούσαν να προσδιοριστούν τα σκέλη του δρομολογίου πάνω στα οποία θα πετά κάθε εταιρεία είτε αυτό αφορά εταιρείες της μιας των συμβαλλομένων χωρών, είτε εταιρείες των συμβαλλομένων χωρών είτε εταιρείες των συμβαλλομένων χωρών και εταιρείες τρίτων χωρών.

Επιχειρησιακή Λειτουργία

Θα διευθετεί θέματα επίγειας εξυπηρέτησης (ground handling) αλλά και κοινής εξυπηρέτησης (airport services) στο χώρο του αεροδρομίου όταν υπάρχει "συμμαχία μάρκετινγκ"

(marketing alliance). Εδώ θα μπορούσαν να διευθετηθούν και τα προβλήματα των χρονικών πορτών (slots) ώστε να κατανέμονται σωστά σε όλους τους ενδιαφερομένους αλλά και να προστατεύουν τις μικρότερες εταιρείες και τις νεοφερμένες.

Είναι γνωστή η προσπάθεια της ΕΕ με τον Κανονισμό του Συμβουλίου 95/93 όπως και οι έντονες διαμαρτυρίες της Virgin Atlantic για τα slots στο Χίθροου αν προχωρήσει η συμμαχία American-British. Βασικό στοιχείο στη σωστή κατανομή των slots μεταξύ των εταιρειών, είναι η πολιτική που υιοθετεί η αεροπολική αρχή κάθε χώρας για τη διάθεσή τους, π.χ. δημοπρασία, buy & sell.

Πιπτική και Λειτουργική Ασφάλεια

Η παγκόσμια αεροπορική κοινότητα έχει ήδη εκφράσει τους φόβους της για το μεγάλο κίνδυνο ατυχημάτων τα επόμενα χρόνια λόγω της συνεχώς αυξανόμενης κίνησης στους αιθέρες, της ανεπαρκούς συντήρησης των αεροσκαφών, της λειτουργικής ανεπάρκειας πολλών συστημάτων εναέριας κυκλοφορίας αλλά και των κινδύνων που προέρχονται από κακόβουλες πράξεις και σαμποτάζ. Η Επιτροπή Γκορ (Gore Commission) της οποίας ηγείται ο αντιπρόεδρος των ΗΠΑ, έχει θέσει σαν στόχο τη μείωση του δείκτη ατυχημάτων κατά 5 φορές ή 80% μέχρι το 2005.

Επομένως, απαιτείται ιδιαίτερη μνεία και προσοχή στο περιεχόμενο μιας διακρατικής σύμβασης πέρα από το τυπικό κείμενο που προβλέπεται από το ICAO και ECAC. Αν και η αρχή της "εθνικής κυριαρχίας" αποθαρρύνει μονομερείς διακρίσεις, εντούτοις θα μπορούσαν να εξασφαλιστούν οι ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές και πιστοποιήσεις για τους τύπους των αεροσκαφών και της καταλληλότητας των κέντρων τεχνικής συντήρησης. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι φόβοι της ΕΕ για το αεροπορικό δίκτυο και πιπιτικό υλικό της πρώην ΕΣΣΔ, αντικατοπτρίζεται στην πολιτική που ακολουθεί προς τις χώρες αυτές όπου η υιοθέτηση κοινών προδιαγραφών (standardization) θα πρέπει να προηγηθεί της εναρμόνισης (harmonization).

Περιβαλλοντικές Προδιαγραφές

Το τμήμα αυτό θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι εκπομπές θορύβου και καυσαερίων από τις πτήσεις των αεροσκαφών βρίσκονται εντός των ελαχίστων ορίων που ισχύουν στις συμβαλλόμενες χώρες και έχει άμεση σχέση με το επίπεδο της Πιπτικής και Λειτουργικής Ασφάλειας.

ΤΟ ΑΔΗΡΠΙΤΟ

Είναι βέβαιο ότι το παράδειγμα της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας θα ακολουθήσει κατά πόδας και η αεροπορική βιομηχανία αφού η βιωσιμότητά της είναι στενά συνδεδεμένη με τους δείκτες της οικονομίας τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Τα παραπάνω προτεινόμενα δεν θα αποτελούσαν παρά μόνο ένα ενδιάμεσο βήμα πριν την ανανέωση του διεθνούς αεροπολικού πλαισίου το οποίο θα επιβάλει την υιοθέτηση κοινών ρυθμιστικών κανονισμών και προδιαγραφών. Αργά ή γρήγορα η Συνθήκη του Σικάγο θα πρέπει να εμπλουτίσει το περιεχόμενό της για να εξασφαλιστεί ένα νέο επίπεδο ισορροπίας στην παγκόσμια αεροπορική αγορά.

Ισως δούμε το διακρατικό επίπεδο να αντικαθίσταται από το "δια-περιφερειακό" όπου ολόκληρες ενότητες κρατών με κοινά οικονομικά συμφέροντα θα υιοθετήσουν και κοινή αεροπολική στάση π.χ. ΕΕ-NAFTA-Χώρες Ν.Α. Ασίας. Όμως, οποιοδήποτε και αν είναι το επερχόμενο διεθνές αεροπολικό περιβάλλον, οι αεροπορικές εταιρείες δεν θα πρέπει ποτέ να ξεχνούν ότι είναι τα "φιλελεύθερα παιδιά" ενός "συντηρητικού πατέρα".

* Ο κ. Τάκης Αδαμίδης είναι Οικονομολόγος - Συγκοινωνιολόγος και εργάζεται στην Ο.Α.



Air News

virgin atlantic



άλλος αέρας

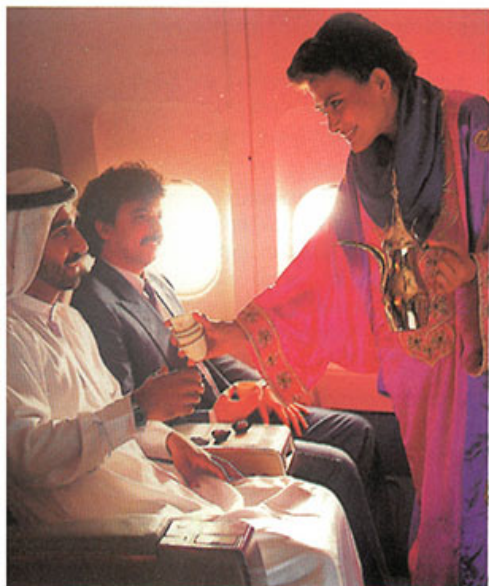
«Independence Day» ονομάζει η Virgin Experience την καινούρια προσφορά της για ένα συμφέρον ταξιδιωτικό «πακέτο» το οποίο ισχύει μέχρι και τις 31 Μαρτίου. Κοστίζει **μόνον** 129.000 δρχ. και περιλαμβάνει: εισιτήριο με επιστροφή για το Λονδίνο με **Virgin Atlantic**, δύο νύχτες στο Intercontinental Hyde Park Hotel (πέντε αστέρων), πρόγευμα, μεταφορά από και προς το αεροδρόμιο, φόροι ξενοδοχείου. Περισσότερες πληροφορίες στα γραφεία της Virgin Experience τηλ. 9249120-3 ή στον ταξιδιωτικό σας πράκτορα.



Για το καλοκαίρι (από 30 Μαρτίου μέχρι 25 Οκτωβρίου) η **Virgin Atlantic** έχει προγραμματίσει τις εξής πτήσεις από και προς Αθήνα:

✈ Αθήνα- London Gatwick (South Terminal) Καθημερινά εκτός Τρίτης	<u>Αναχώρηση</u> 07:45	<u>Άφιξη</u> 09:45	<u>Πτήση</u> VS 1003
✈ Αθήνα- London Heathrow (Terminal 3) Καθημερινά εκτός Τρίτης	<u>Αναχώρηση</u> 18:00	<u>Άφιξη</u> 20:00	<u>Πτήση</u> VS 1001
	<u>Αναχώρηση</u> 10:00	<u>Άφιξη</u> 12:00	<u>Πτήση</u> VS 1005
✈ London Gatwick (South Terminal)- Αθήνα Καθημερινά εκτός Τρίτης	<u>Αναχώρηση</u> 11:00	<u>Άφιξη</u> 16:45	<u>Πτήση</u> VS 1002
✈ London Heathrow (Terminal 3)- Αθήνα Καθημερινά	<u>Αναχώρηση</u> 21:15	<u>Άφιξη</u> 03:00	<u>Πτήση</u> VS 1000

Όλες οι ώρες είναι τοπικές. Οι πτήσεις από και προς Αθήνα θα εκτελούνται με αεροσκάφος τύπου Airbus A320.



Γεύση από Ανατολή με Emirates

Από τις 19 Μαρτίου έως και τις 18 Απριλίου το Ντουμπάι θα βρίσκεται σε συνεχή γιορτή λόγω του Dubai Shopping Festival. Στο φεστιβάλ αυτό θα εκτεθούν προϊόντα από 120 φίρμες από όλο τον κόσμο ενώ θα πραγματοποιηθούν 120 εκδηλώσεις. Με την ευκαιρία του φεστιβάλ η Emirates Ελλάδα προσφέρει ειδικά πακέτα για το Ντουμπάι από 235.000 δρχ. και συμπεριλαμβάνει αεροπορικό εισιτήριο με επιστροφή, 3 νύχτες σε ξενοδοχείο 4 αστέρων με πρωινό, υποδοχή στο αεροδρόμιο και μεταφορά προς/ από το ξενοδοχείο. Η Emirates, η διεθνής αεροπορική εταιρεία των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων συνδέει την Αθήνα με το Ντουμπάι κάθε Δευτέρα και Σάββατο.

Νέοι προορισμοί για τη Swissair

Η Τζακάρτα, το Σαν Φρανσίσκο, το Φορτ Μάιερς, τα Σκόπια, η Σαμάρρα, το Μπακού, το Ερεβάν, η Ρίγα και η Τιφλίδα αποτελούν τους νέους προορισμούς της Swissair γι' αυτή την άνοιξη. Οι πόλεις αυτές θα συνδέονται με τη Ζυρίχη με δύο έως τέσσερις πτήσεις την εβδομάδα ενώ το Σαν Φρανσίσκο θα συνδέεται με τη Ζυρίχη με πέντε πτήσεις από 27 Μαΐου. Παράλληλα με τους νέους προορισμούς η εταιρεία αυξάνει τις πτήσεις τις προς 18 πόλεις μεταξύ των οποίων είναι η Νέα Υόρκη, το Σικάγο, το Ντουμπάι, η Φρανκφούρτη, η Στοκχόλμη και η Λισαβόνα. Η Swissair ανακοίνωσε επίσης την απόκτηση δύο νέων αεροσκαφών: ενός A320 το οποίο θα παραδοθεί στην εταιρεία στις 5 Απριλίου και ενός A321 το οποίο θα παραδοθεί στις 7 Ιουνίου. Από την Αθήνα η Swissair πετά προς Ζυρίχη καθημερινά στις 07.05 και 16.00 και προς Γενεύη στις 15.30. Η Swissair προσφέρει μέχρι τις 29 Μαρτίου στις πτήσεις μεταξύ Αθήνας και Ελβετίας μια νέα χαμηλή τιμή εισιτηρίου weekend που κοστίζει από 69.000 δρχ και ισχύει από το πρωί της Παρασκευής έως το βράδυ της Κυριακής.

VASP- Brazilian Airlines: On time...



Η Βραζιλιανή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας DAC ανακοίνωσε πρόσφατα τις επιδόσεις των αεροπορικών εταιρειών ως προς την ακρίβεια τηρήσεως του ωραρίου πτήσεων (punctuality), για το έτος 1997. Η VASP- Brazilian Airlines κατέκτησε για τέταρτη συνεχή χρονιά την πρώτη θέση αφού 97% των πτήσεων εσωτερικού και 96% των πτήσεων εξωτερικού αναχώρησαν και προσγειώθηκαν στην προκαθορισμένη ώρα (σύμφωνα με τα εγκεκριμένα «slots»). Κατά το 1997 η VASP εκτέλεσε με τα αεροσκάφη της 84.245 αναχωρήσεις και αφίξεις σε 13 χώρες. Η VASP συνδέει την Αθήνα με τη Βραζιλία με υπερσύγχρονα MD 11 και με πτήσεις χωρίς ενδιάμεσο σταθμό, κάθε Πέμπτη.



Ανοιξιάτικη ανανέωση για την TAP- Air Portugal

Με δεκαέξι νέα αεροσκάφη τύπου Airbus A319 και έξι τύπου Airbus A320 σκοπεύει η TAP να ανανεώσει το στόλο μεσαίων αποστάσεων μέχρι το 2000. Τα νέα αεροσκάφη θα αντικαταστήσουν τα παλαιότερης τεχνολογίας Boeing 737 της εταιρείας. Με την ανανέωση του στόλου η TAP θα διαθέτει έναν από τους πιο σύγχρονους στόλους στον ευρωπαϊκό χώρο. Η TAP συνδέει την Αθήνα με τη Λισαβόνα αλλά και τη Ρώμη κάθε Τρίτη και Πέμπτη με αεροσκάφη τύπου Boeing 737-300 και Airbus A320. Η τιμή του εισιτηρίου με επιστροφή κοστίζει από 90.000 δρχ. για Λισαβόνα και από 52.000 δρχ. για Ρώμη.



Air News



Καινοτομίες στις διηπειρωτικές πτήσεις

Κρεβάτια μέσα στο αεροσκάφος, ποικιλία γευμάτων εν πτήξει a la carte και επιλογή ταινιών βίντεο από βιντεοθήκη με 20 ταινίες αποτελούν μερικές από τις πρόσφατες καινοτομίες της Lufthansa για την Πρώτη και Διακεκριμένη θέση στις διηπειρωτικές πτήσεις. Ποιο συγκεκριμένα τα νέα καθίσματα στην Πρώτη θέση θα αυξηθούν σε πλάτος από 157 εκατ. σε 234 εκατ., ενώ θα έχουν τη δυνατότητα να γίνουν και κρεβάτι μήκους δύο μέτρων. Τα νέα καθίσματα στη Διακεκριμένη θέση θα αυξηθούν σε πλάτος από 102 εκατ. σε 123 εκατ. ενώ η πλάτη τους θα πέφτει στις 123 μοίρες. Παράλληλα νέοι χώροι υποδοχής και αναμονής σχεδιάστηκαν στα αεροδρόμια του Μονάχου και της Φρανκφούρτης προσφέροντας στους επιβάτες της Πρώτης και Διακεκριμένης θέσεις πολλές ανέσεις. Οι βελτιώσεις αυτές θα κοστίσουν στην εταιρεία 250 εκατ. γερμανικά μάρκα.

100 νέα αεροσκάφη για τις δυγατρικές της BRITISH AIRWAYS



Ποσό που θα ξεπεράσει τις 400 εκατ. στερλίνες πρόκειται να επενδύσει η British Airways για την ανανέωση του στόλου των δυγατρικών της εταιρειών. Η εταιρεία έχει καλέσει τόσο τη Boeing όσο και την Airbus να καταθέσουν τις προτάσεις τους μέχρι το τέλος Μαρτίου. Τα 100 νέα αεροσκάφη τύπου Airbus A319/320/321 ή Boeing 737 θα αντικαταστήσουν αυτά των μεσαίων αποστάσεων της BA Regional, Air Liberté, Deutsche BA και EuroGatwick. Ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας Bob Ayling δήλωσε σχετικά: «Τα νέα και σύγχρονα αεροσκάφη θα βελτιώσουν την ακρίβεια των αναχωρήσεων και θα αναβαθμίσουν την ποιότητα των πτήσεων, ενώ παράλληλα θα μας δώσουν τη δυνατότητα να εξυπηρετήσουμε νέους προορισμούς».

Πόσο απέχει η Αθήνα από το Παρίσι και το Λονδίνο;

Η Cronus Airlines εγκαίνιασε πρόσφατα τη νέα νέα αεροπορική γραμμή Αθήνας- Παρισιού. Οι πτήσεις θα εκτελούνται τρεις φορές την εβδομάδα με αεροσκάφη τύπου Boeing 737- 300. Η τιμή του εισιτηρίου με επιστροφή θα κοστίζει μέχρι τις 30 Ιουνίου μόνο 59.000 δρχ. Η Cronus Airlines συνεχίζει παράλληλα τις πτήσεις της προς Λονδίνο προσφέροντας πέντε πτήσεις την εβδομάδα από την Αθήνα και τρεις από τη Θεσσαλονίκη. Η τιμή του εισιτηρίου με επιστροφή θα κοστίζει και για αυτό τον προορισμό, μέχρι τις 30 Ιουνίου, μόνο 59.000 δρχ.



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



Contents

- 90. OPEN THE DOORS**
By Emmanuel Papalexis
- 92. INTERESTING RECENT CASES**
By J. C. Sheppard
- 94. FIGHTING BARRIERS TO TRADE IN FOREIGN
MARKETS: CAN INDIVIDUAL COMPANIES
MAKE A DIFFERENCE?**
By Konstantinos Adamantopoulos
- 98. LIMITATION PERIODS**
By Michael Freeman
- 101. SHIPPING AND THE U.S. PUBLIC DEBT MARKET-II**
By Theodossia Hayalidis

EDITORIAL

The foreign exchange branch of seagoing Shipping is undoubtedly one of the great winners by the devaluation of the drachma; and so are cruise shipping and marine tourism. The reasons are so obvious as not to need spelling out in detail. But if the State is looking to take advantage from the ability of these branches to bring in foreign currency, it absolutely must create conditions suited to a greater yield of invisible resources. We are referring here to the potential of marine haulage and the tourism industry more generally.

All experience to date shows that business activities linked to the sea are wrongly evaluated by the state at its own discretion. It is no accident, moreover, that for a number of years shipping has been getting along on a single law, dating as it happens from the days of Markezinis' still more drastic devaluation, and the shipping register has still expanded. This process has reached a point where the legislative framework for the functioning of shipping companies in Greece has similarly expanded to attract both vessels and enterprises. Unhappily, the State and the various governments recognize the importance of the shipping industry only in theory: «Words, words, words». They overlook the fact that only shipping and marine tourism (thanks to Greece's long shoreline and far-flung chain of islands) meet the conditions for international recognition as productive industries in the true sense of the term. All other productive activities are at the level of «arts and crafts», by European standards, and very obviously answer to the image of «scabby old Greece» which our country all too often presents.

This journal is much afraid that yet once again the State will miss the boat by failing to make the most of foreign exchange earned by shipping, through not creating the necessary preconditions for a greater inflow of exchange into Greece.

This can be done only by providing incentives so that more vessels are placed on the Greek shipping register, and by a more sympathetic tax treatment of commercial and private yachts in marine tourism, and also by improving the existing defective infrastructure which is driving tourism yachts into the arms of Turkey.

At the inauguration of Solomon's Temple, David's son Solomon shouted triumphantly: "OPEN THE DOORS TO LET THE KING OF GLORY ENTER".

Observing attempts at globalizing business and commerce in general, one may wonder what is the relevance between the above mentioned bible reference with shipping and Piraeus in particular. We shall attempt to illustrate the link herebelow as it has been proven by the events of the recent years. When the shipping industries of North West Europe, Great Britain and Scandinavia, as well as the shipping in Japan were being hampered by local adversities, everyone was

looking for relocation. Regrettably they did not move to Greece, simply because they "found the doors shut". Shipping enterprises of these countries moved elsewhere, where they have remained until this very day and will remain until they find a better alter-

native. It is worth mentioning that such host places which welcomed shipping activities do not have the infrastructure which exists in our country nor could they offer the diversified services which are required by this highly sensitive entrepreneurial activity. Oddly enough, Piraeus has not been included in the list of candidate places for relocation!

The loss to our country can be easily

assessed. Law 89/1967 has certainly enabled foreign companies to establish branch offices in Greece. It has however been proved that this very Law was not itself adequate to attract foreign interests at desirable levels.

Since the above is past history, one should wonder what the next move will be in this era of critical changes in shipping and at a time when big shipping companies merge for the creation of big trusts and stock listed companies. How will we move about after the implementation of the ISM Code? How will the small-size Greek shipowner, who is the backbone of the national shipping, survive? Will he be able to compete with the big conglomerates? Perhaps we will be driven to a similar situation as was the phasing out of the small "grocery" in favour of the huge supermarkets. The President of the Union is the Greek Shipowners, Mr. J. Lyras, said in this Annual report that the complexities and the overloading of the shipping industry by the uncontrolled issuance of regulations which burden the operation of the ships, invoke motifs from the ancient Greek philosophy "UNITED WE STAND". Let us unite our forces towards global cooperation and action. We are concerned at seeing Greek vessels "leaving" Piraeus to get into the hands of foreign managers abroad too distant from Greece. We would like to see exactly the opposite. We would like to see the management of foreign vessels assigned within the Piraeus market. We must do something to adjust to these rapid developments. The Minister of the Merchant Marine, addressing the Greek Parliament elaborated on the current situation. He presented the problems of NAT, as well as the important role and mission of the Ministry as regards passenger ships, Coastguard and Maritime Academies. Much was said about the "deflagging" of Greek ships. The Government and the Opposition took different stands as regards measures for the competitiveness of Greek Shipping and crew complements. We were sorry

"OPEN THE DOORS"

By EMMANUEL PAPALEXIS
MARE MARITIME COMPANY S.A.



however, not to hear anything about similar measures taken by our competitors. There was no mention of the acts which the administration will take to meet the forthcoming changes in shipping. We have not heard of any measures which could render Piraeus a shipping centre to attract foreign establishments. The President of the Union of Greek Shipowners spoke about a need for adjustment but this was not explicit enough. So much the public sector as much as the private one must become aware of the absolute need "to open the doors" to Piraeus and instead of letting the "King of Glory" enter, to let "shipping business", enter. This can be achieved by creating an appropriate environment for Greek ships to return to hoist the Greek flag. We can also follow the example of our competitors, namely to create an "International Registry", which could retrieve Greek and foreign ships. The laws pertaining to the employment of mariners must be amended since prevailing legislation instead of protecting the human resources, chases vessels out of Greece and thus resulting to increasing unemployment. A flexible and lax laws regulating crew complements will eventually create new jobs by the repatriation of vessels. In such an instance it will actually be the market forces and not the regulations which will work to the benefit of the Greek mariners. Compared with his counterparts anywhere in the world, the Greek mariner is far more capable; he has proven that he can adapt to new challenges and comply with new regulations and requirements. Greek mariners will play an important role in a Greek booming shipping market in Piraeus, an international shipping center. In a new shipping environment as same will develop at the wake of 2000 and thereafter, Greek mariners will be in high demand. As we have mentioned earlier, we foresee an increase of jobs, certainly not through new legislation, but through an accelerated pace of vessels' "reflagging" under the Greek flag. In the long run the cost of labour will be outweighed by another factor, the availability of good mariners.

And the "doors will be opened" even more so if the Greek shipyards, repair workshops in Perama or elsewhere as well as the Unions realize and make a better assessment of the situation, with the view of making the utmost use of their many capabilities. Greece offers quality and competitive ship repair service. The repair sector, however, requires further marketing both inside and outside Greece.

And the "doors will be opened further up when the fears about the Greek flag being converted into a flag of convenience are dispersed, which is totally undesirable. The Greek flag however deserves to become the flag of the entire world, since it has a tested worth throughout the years! In the current globalization of shipping activities, Piraeus should not continue to function and operate as in

the '60s; it can no longer remain a "fortress". Piraeus with a long tradition of seamanship, incomparable to any other place, with ship repair network and advance banking and insurance markets, all the above coupled with the wonderful Mediterranean climate, can certainly become the biggest shipping center in the millennium to come. We shall then face no labour problems; the country will then benefit to the utmost. Let us envisage the wealth and income which will pour into the country if Piraeus of 2000 develops as we visualize it.

Let us linger over it any longer. The administration must attend to the matter as an immediate priority. A second Registry can be introduced if the national Registry cannot be modified to be attractive enough. The private sector must follow our above advice and improve and expand. Mergers and collaborations shall develop. The abundant know-how and experience should be directed towards the creation of an enhanced shipping management market. All those involved in Greek shipping ought to assist to achieve this goal. After all, everybody in Greek shipping will benefit.

AUCTION OF PAINTINGS

By Greek Artists of the 19th and 20th Centuries

The auction will take place at SOTHEBY'S, London, on Thursday, April 2, 1998.

The sale includes more than 40 paintings by Greek artists of the 19th and 20th centuries including a highly important abstract by Constantine Parthenis (1878-1967). Parthenis is regarded as one of the most significant and innovative modern Greek painters and his work shows the influence of Parisian avant-garde art. When he returned from Paris he became a prominent member of the Techni Group of 1917 and along with fellow artist Konstantinos Maleas, he was responsible for introducing the French values of light and colour into Greek painting. The untitled abstract painting included in the sale is estimated at £ 100.000-150.000. The Greek collection also includes work by Volonakis, Altamura and Ghika.

INTERESTING RECENT CASES

By J.C. Sheppard

Hon. Secretary London Maritime Arbitrators Association
Partner in Holman, Fenwick & Willan

In *The "Halki"* (1998) 1 Lloyd's Rep 49, Clarke J. granted a stay of the plaintiff owners' claim for "undisputed" demurrage in favour of London arbitration which the defendant charterers maintained was the correct forum. In so doing he held that if a party fails to pay an amount claimed, then in ordinary language there is a dispute as to the amount due, so that an arbitration clause relating to disputes applies. He reached this decision not just on the particular wording of the charterparty before him (which obliged charterers "to settle the undisputed amount" of demurrage in a certain time) but also after a review of the previous cases on the meaning of "disputes".

This decision has recently been upheld by the Court of Appeal (as yet only helpfully summarised in Lloyd's Maritime Law Newsletter). It appears the majority placed great emphasis on the excision from s.9 of the 1996 Arbitration Act (the "stay" section) of the exempting words (present since the 1930 Arbitration Act) "there is not in fact any dispute between the parties", which now meant leaving almost all disputes within the arbitration clause to be determined by the agreed tribunal.

This type of "stay" case (involving a liquidated claim for freight, demurrage or dispatch) usually arises in the context of a time bar in the Arbitration clause operating against the claimant, who seeks to by-pass it by suing in court (*Bede v. Bunge* 27 Lloyd's Law Rep. 410; *The "M. Eregli"* (1981) 2 Lloyd's Rep. 169). Probably the present case also did, as there was a 90 day "supporting documents" time limit. Apart from this reason, there is probably no advantage (and there are certainly some disadvantages - e.g. often the need to get leave to "serve" legal proceedings out of the jurisdiction) for a claimant to proceed by way of legal proceedings rather than arbitration.

Certainly this judgment of the Court of Appeal - under the 1996 Act - seems to set the seal firmly on arbitration being the proper process in cases where either such claims are simply ignored; or stalled ("we have financial problems - please bear with us"); or objected to on grounds patently erroneous as to fact or law, or even in effect disputed only as to part but without a binding admission being made as to the balance (as apparently in the present case). This is helpful to both arbitrators, practitioners and the shipping industry, and will no doubt encourage a continued flow of urgent arbitrations where "debt collecting" is the reality of the exercise.

There remains however the slight uncertainty over the status of clearly "admitted" claims (e.g. as in *Bede v. Bunge* where the charterers admitted in writing that they owed a substantial portion of the outstanding freight but declined to pay because of an alleged short delivery claim). It seems that it is arguable these cases still are subject to High Court jurisdiction on the basis there is no "dispute".

That there is a distinction (albeit a fine one) still to be drawn,

appears first from the decision of Kerr J. in *The "M Eregli"* where he said

"...there is no dispute between the parties if the claim has been admitted to be due and payable. Such an admission would, in effect, amount to an agreement to pay the claim, and there would then clearly be no further basis for referring it to arbitration..."

Bede v. Bunge he characterised as a case where

"the defendants had made an express admission of liability as to part of the claim".

second, in *Eller Inc. v. Klinger* (1982) 1 WLR 1375, Lord Justice Templeman said

"There is a dispute until the defendant admits that the sum is due and payable".

In such cases of clear admission it seems equally open to a respondent to argue that, should arbitration be commenced, it is inappropriate and the arbitrators have no jurisdiction (whether this objection to the tribunal's substantive jurisdiction falls within s.30 (1) of the 1996 Act or is a s.32 matter may be an interesting question). Normally it is the claimant who seeks a benefit by going to court (avoiding a time bar in the arbitration clause) but conceivably a respondent might obtain at least a valuable delay by the court route and possibly, depending on his jurisdiction, a more substantial one at the enforcement stage. So, to the frustration of a claimant, a respondent may seek a tactical advantage of this sort, by making a clear admission, while still declining to pay, and challenging the arbitrators' jurisdiction.

The logical consequence of this, however, was not lost upon Clarke J. at first instance in *"The Halki"* as, after referring to the decision of Kerr J. in *The "M. Eregli"* to the effect that until the defendant admits that a sum is due and payable there is a dispute, he said

"Even in such a case I can see an argument for saying that a claimant would be entitled to an award if the respondent then refused to pay".

(Even this could lead to some absurdity, if for example a claimant were to be time barred in arbitration, but able to point to a written admission from the respondent, when the latter would presumably (albeit unmeritoriously) make abundantly clear his refusal to pay, thus, by a stay application, pitching the matter back to arbitration).

The continued validity of **Bede v. Bunge** on its precise facts would therefore seem to await a suitable future case as to whether in all such cases of claims for freight, demurrage or dispatch arbitration should, ab initio, be the correct forum.

In *Cho Yang Shipping v. Coral (UK)* (1997) 2 Lloyd's Rep. 641, when reversing a decision of Judge Hallgarten Q.C., Lord Justice Hobhouse in the Court of Appeal dealt with the function of a bill of lading in relation to payment of freight.

Briefly, there been a chain of contractual relations from the original defendant shippers leading through three intermediary parties to the ultimate plaintiff owners. Coral as shippers had paid freight and received a freight prepaid bill of lading in return. Due to financial difficulties of one of the intermediary parties, freight never reached the ship owners, who sued Coral for it. In his admirably concise judgment Lord Justice Hobhouse reminded the parties that a bill of lading is only evidence of the underlining contract, and all the relevant evidence, not just the fact that the plaintiffs owned the cargo and were named as shippers in the bill of lading, must be considered. On the facts of the case he and the other members of the Court of Appeal had no hesitation in drawing the inescapable inference that the defendant shippers had not agreed to pay freight to plaintiff ship owners, but to one of the intermediaries who were principals, not agents, in the circumstances of the case. The shippers had thus discharged their liability to pay freight. This case provides a salutary reminder that, as Lord Justice Hobhouse said,

"As between shipper and carrier it may be necessary to enquire what the actual contract between them was; merely to look at the bill of lading may not in all cases suffice".

In the *"Peppy"* (1997) 2 Lloyd's Rep. 722 it seemed at one time as if Mr. David Steel Q.C., sitting as a deputy judge in the High Court, would have to grapple with the interesting question of damages for alleged wrongful arrest and whether the arrest (by the plaintiff managers of the vessel for the balance of account they claimed was owed to them by the defendant owners) was wrongful in being mala fide because there had been dishonest retention of certain freights, so that a material part of the claim was fraudulent or at least advanced as a result of gross negligence and thereby tainted the whole claim, even though an arrest might have been legitimately sought on the balance of the claim.

The judge however found it unnecessary to decide this point, nor the other interesting point whether a chartering manager can ever arrest a vessel under his management without thereby being in breach of the agreement (see *The "Borag"* [1980] Lloyd's Rep. 111). The reason for this was that the judge held that the plaintiff managers, by having given prior credit to the defendant owners in relation to the balance of account, were unable to show that the defendants were in breach at all, so that the arrest was a repudiatory breach of the management agreement by the plaintiffs entitling the defendant owners to damages on their counterclaim. Accordingly there will have to be a longer wait to see whether there are any exceptions to the rule that malice is required to be proved when seeking damages for wrongful arrest.

Fighting Barriers to trade in foreign markets: can individual companies make a difference?

By Dr. Konstantinos Adamantopoulos
Partner, Head of European Law Unit
HAMMOND SUDDARDS
BRUSSELS, BELGIUM

European companies hear a lot about GATT and the World Trade Organisation ("WTO"), and world trade liberalisation. However, this is often very intangible and appears light-years away from an *individual* company's interests and access capabilities. How can, for example, a small manufacturer in the UK do anything to solve a barrier it faces in exporting its products to Asia, or Latin America? What might such a problem be? It might amount to technical standard requirements contrary to international norms (e.g. "chairs must have three legs..."), or it might be something such as domestic producers of the like product in the importing country receiving artificial subsidies thus selling at artificial prices. There are an almost infinite number of ingenious ways to erect barriers to trade and protect home markets. As a company, you cannot access the WTO to combat a trade barrier. However, the European Commission is now anxious to do so on your behalf if presented with the right information.

The European Commission has an instrument for individual companies to take the initiative and fight such barriers. This instrument is the EU Trade Barrier Regulation or "TBR"¹. The TBR has so far been grossly under-utilised, perhaps just through simple lack of awareness. This is now rapidly beginning to change.

In late 1996 the European Commission launched a new initiative entitled *"The Global Challenge of International Trade:*

*a Market Access Strategy for the European Union"*². The initiative was a drive to publicise the TBR and to involve business in the market opening process from a grass roots level upwards. The Commission's initiative has now celebrated its first anniversary with a large multi-national conference in Brussels, on 4 November 1997. Since the launching of the new initiative, the European Commission has initiated eight significant proceedings, some of

which have already yielded positive results in breaking down barriers to European goods being sold outside the EU.

The acknowledged aims of the Commission's initiative have been:

- **Closer co-ordination:** a far greater flow of co-operation between the Commission, the Member States, and their representative offices in third (i.e. non-EU) countries;
- **Identification of trade barriers:** assistance from all areas of European business in establishing the Commission's new **market access database** (accessible on line and via the Internet) detailing all information held about barriers faced in foreign export markets;
- **Invitations to business to complain:** business must use the market opening instruments already available. If the EU can act on a demand-driven basis, then priority can be given to the most serious problems;
- **Dealing with barriers effectively:** choice of the most effective means (e.g. bilateral negotiations, WTO dispute settlement) of combating problems; deriving from a deeper understanding at a practical and political level;
- **Ensuring full follow-up:** trade barriers that are successfully removed must not be replaced by new barriers achieving the same effect.

How may business attack foreign trade barriers?

The TBR gives individual companies and industry representatives (as well as Member States) a means to complain about a particular trade barrier, and request the EU as a body (via the Commission), to rectify it. International trade law is regulated by a host of agreements, most notably those established under the GATT/WTO framework, which establish rights and obligations for signatory trading nations. It is left to the Commission (on the EU as a whole's behalf), to enforce respect for such international trade laws to the EU's benefit.

The TBR differs widely from other EU trade instruments, in that it widens the range of *who* may request the Commission to act, to include individual companies. It also applies to a much wider range of situations, and its effects are not limited to the protection of the EU market.

Who may lodge a complaint under the TBR?

Complaints to the Commission under the TBR may be lodged in one of three ways:

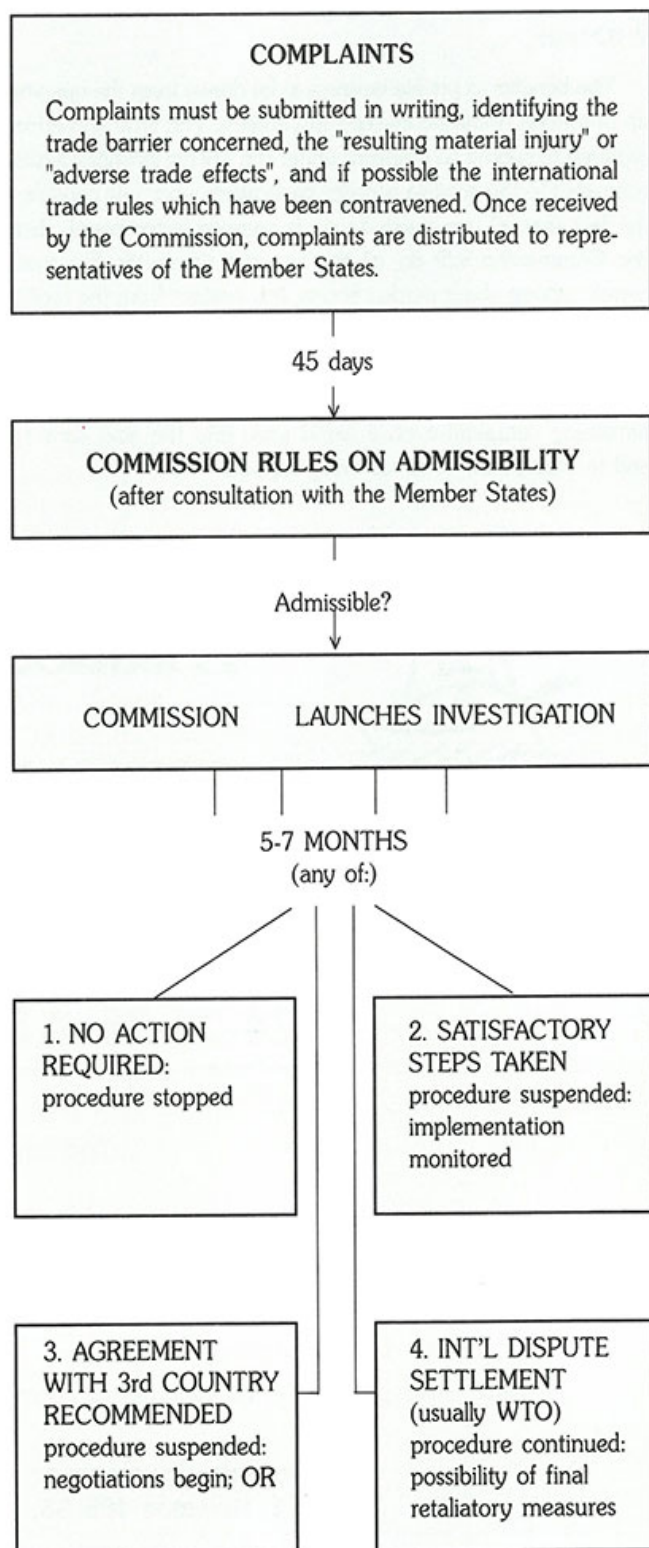
- by **one or more Community enterprises** (i.e. by individual companies) which have suffered "adverse trade effects" (see below) as a result of a trade barrier occurring on the market of a *third country*;
- by a **Community industry**³ which has suffered "material injury" as a result of a trade barrier having an effect on the *Community* market; or
- by a **Member State**, in respect of either of the above types of trade barrier encountered.

The innovation of the TBR is the right afforded to *individual companies* to complain about adverse trade effects encountered in third countries. Individual companies may now lodge complaints if they are "directly concerned by the production of goods or the provision of services which are the subject of the obstacle to trade". An "adverse trade effect" means that the trade barrier in question must cause or threaten to cause a material impact on the economy of the Community as a whole, a region of the

Community, or a sector of economic activity within the Community. This impact may occur through trade in a third country being "prevented, impeded or diverted".

How does the TBR complaints procedure operate?

The procedure is expressed in diagrammatic form alongside. It should also be added, however, that as with other trade policy instruments, the Commission will only proceed with a TBR-based complaint if it considers it in the wider Community interest to do so.



Concluding remarks

It is theoretically possible for a complaint from an individual company to result in a full dispute settlement procedure before the WTO, and retaliatory measures being adopted by the EU against a third country. It is too early to say whether this will remain theory or become regular practice. That said, the first TBR complaint to result in a full investigation (launched in June 1996⁶), resulted in the initiation in February 1997 of international consultation and dispute settlement procedures at WTO level.⁷

The benefits to private business to be drawn from the opening up of foreign domestic markets are endless. The time and effort required to submit a complaint under the TBR is inconsequential compared to the possible benefits, particularly when one considers the fact that all one needs to do is compile a complaint, then the Commission will do all the running thereafter. Far from merely talking about market access, it is evident from the recent swathe of TBR investigations initiated⁸ that the Commission intends to pursue market access for European business very vigorously. This should greatly assist European business in remaining competitive on a world scale into the next century, and to that extent deserves every support.

¹ OJ L349/17 1994

² Office for Official Publications: ISBN 92-827-8185-2.

³ "Community industry" means as a rule those producers, providers of products or services whose combined output represents a major proportion of total Community production of the products or services in question.

⁴ The concept of "injury" is essentially the same as that enshrined in other EU trade instruments such as the antidumping mechanism. The TBR defines "injury" as "any material injury which an obstacle to trade causes or threatens to cause, in respect to a product or service, to a Community industry on the market of the Community".

⁵ Normally in the form of increased customs tariffs applied against products or services imported from the country concerned into the EU.

⁶ The Commission published its first notice pursuant to the TBR on 22 November 1996 (OJ C351/6 2996). This notice invites interested parties to comment on a supposed trade barrier encountered in the United States linked to rules of origin on textile products.

⁷ Commission Decision 97/162/EC (OJ L62/43 1997).

⁸ For example see *inter alia*, leather in Japan, cognac in Brazil, music copyright in USA, lanther in Argentina.



6ο Διεθνές

Thalassa Forum '98

«ΕΠΙΓΕΙΟΙ ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΙ»

ΣΥΝΕΔΡΙΟ - ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ - ΑΠΟΝΟΜΗ ΒΡΑΒΕΙΩΝ

ΖΑΠΠΕΙΟ ΜΕΓΑΡΟ

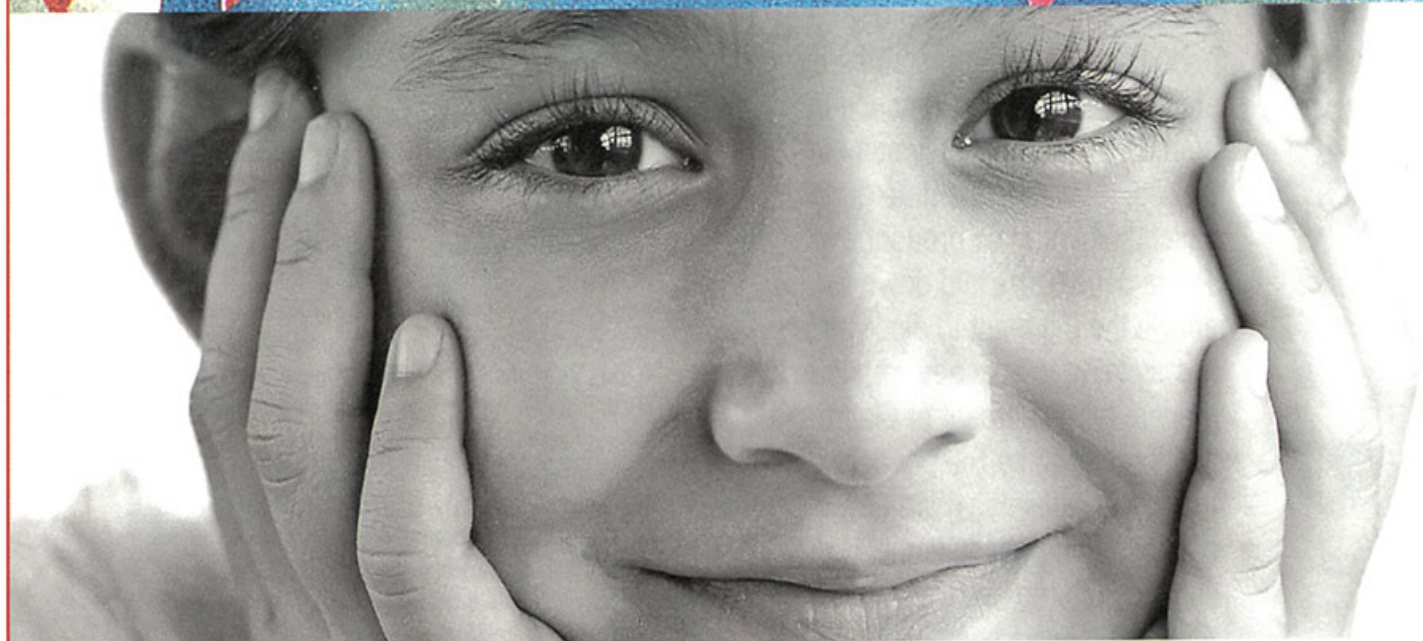
24-25-26 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1998

Υπό την Αιγίδα των:

Υπουργείου Ανάπτυξης/Ε.Ο.Τ. — Υπουργείου Πολιτισμού — Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας — Υπουργείου Αιγαίου
 Δήμου Αθηναίων — Δήμου Πειραιά — Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου — Πανεπιστημίου Πειραιά
 Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδος — Πανελληνίας Ομοσπονδίας Ξενοδόχων — Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων
 Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων — Συνδέσμου των εν Ελλάδι Τουριστικών & Ταξιδιωτικών Γραφείων
 Ένωση Ξενοδόχων Αθηνών — Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας — Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων

Γραμματεία Οργανωτικής Επιτροπής Thalassa Forum '98
 Σκουζέ 6, Πειραιάς 185 36, Τηλ. 4292.563/569, Fax: 4293.114

ΠΑΣΧΑΛΙΝΕΣ ΚΑΡΤΕΣ UNICEF



ΣΤΕΙΛΤΕ ΕΥΧΕΣ, ΧΑΡΙΣΤΕ ΕΛΠΙΔΑ.

Για περισσότερες πληροφορίες συμπληρώστε και στείλτε μας το κουπόνι που ακολουθεί. Πολύ σύντομα θα έχετε στα χέρια σας το διαφημιστικό φυλλάδιο.

unicef

Επώνυμο: _____ Όνομα: _____
Οδός: _____ Πόλη: _____
Τ.Κ.: _____
Τηλ.: _____

unicef

Ξενίας 1, 115 27 Αθήνα, Τηλ: 748 4184

Limitation Periods

IN INSURANCE AND REINSURANCE CLAUSES

In English procedural law, time limits have been imposed during which suit may be brought. These time limits have been refined and organised over the last 400 years, at common law (longer, in the case of the old Courts of Chancery, which were 'courts of conscience')

The starting point is statutory: periods of time are prescribed by statute, which, in the absence of contrary agreement between the parties, regulates, the time during which suits may be brought. These periods are laid down to enable the Claimant to discover he has a claim, to take advice and to prepare his Statement of Claim; and to protect the Respondent from 'stale' claims which he cannot defend because the passage of time has meant that documents have been destroyed or otherwise disposed of, and the recollection of witnesses has deteriorated.

By
Michael Freeman

1. Statute:

- (a) Limitation Act 1980 - there is a six years' limitation period in respect of both tort and contract claims: it runs from the date upon which the cause of action accrues; which, in contract, is the date of the breach, and, in negligence, is generally the date on which the claimant has suffered damage (it is not the date on which the negligent act was committed);
- (b) Latent Damage Act 1986 - in the case of hidden damage the claimant might be time-barred before he ever became aware he had a claim; and the 1986 Act amended the 1980 Act by giving the claimant another three year limitation period running from the date on which the loss was discoverable with reasonable diligence.

2. The law in action:

There are decisions of the English Courts applying these statutory periods in various sets of circumstances, where the question for the Court's determination is: when did the cause of action arise? Upon the answer to that question depends the answer to the question: when did the period of limitation begin and when expire? The rule is straightforward and easy to state: see 1 (a) above - and just as easy to apply, when the damage suffered is physical damage - e.g. personal injury, destruction of property; and so on. Difficulties arise where the 'damage' which is the gist of the claim in tort is 'pure economic loss'. Furthermore, the right to sue for breach of contract cannot arise earlier than the date of the breach complained of; and so the Court must enquire into the facts, to rule on the date of the breach of contract - eg the breach of an obligation to pay under a contract of insurance or reinsurance (a right to sue for an anticipated breach carries with it a right to seek the equitable remedy of injunctive relief, not the common law remedy of damages).

3. Claims against direct Insurers:

The date upon which the right to bring claims under direct insurance policies arises, depends on the nature of the insurance:

(a) Property insurance:

Chandris v Argo [1963] 2 Lloyd's Rep 65, where the Court held that the cause of action accrued when the loss was incurred - the casualty - even though the Insured's loss might not be capable of quantification at the time of the occurrence; even, that the Insured might actually be unaware of the loss at the time of the occurrence and Insurers would not have been notified of the loss. Still the action was time-barred (a claim for the cargo's share of an average adjustment. The adjustment took years to complete and the

proportion specified in the award was claimed more than six years after the casualty);

(b) **Liability insurance:**

Callaghan v Dominion [1997] 'The Times' 14th July 1997. There the Court found that an indemnity policy is a agreement to confer a contractual right on the Assured, which comes into existence immediately the loss is suffered by the happening of the event insured against. Thus, the right to an indemnity arises when the event giving rise to the loss occurs.

4. Claims against Reinsurers:

(a) **Generally:**

It might be said that the rules relating to direct property insurance apply also to reinsurance of such insurance, so far as limitation is concerned, because:

- (i) The Reinsured's interest is its acceptance of the risk in the original subject matter insured;
- (ii) The Reinsured's liability for unliquidated damages attaches as soon as the insured peril occurs;
- (iii) This is so even though the Reinsured's liability is not for an ascertained sum;
- (iv) As the basis of the reinsurance is the existence of risk in the original subject matter, once the Reinsured is liable in respect of that risk, which occurs as soon as the insured event arises there is a claim for unliquidated damages under the reinsurance contract;
- (v) As the cause of action arises on the commencement of the event insured by the Reinsured, this is the commencement day for the running of the limitation period;

This reasoning would only arise when the original insurance covered property risks rather than liability.

In *Bradley V Eagle Star* [1989] 1 Lloyd's Rep 456, the House of Lords held that, in liability insurance, time runs from the date the liability of the Insured is ascertained.

See also *Post Office v Norwich Union* [1967] 1 Lloyd's Rep 216:

"It seems to me the Insured only acquires a right to sue for [an indemnity] when his liability to the injured person has been established so as to give rise to a right of indemnity. His liability to the injured person must be ascertained and determined to exist, either by judgement of the Court or by an award in arbitration or by agreement. Until that is done, the right to an indemnity does not arise";

(b) **Reinsurance of Liability Risks;**

In *Charter Re v Fagan* [1996] 2 Lloyd's Rep 113, the right of recovery accrued when the Reinsured's liability to pay had been ascertained: this was not dependent upon payment having been made by the Reinsured.

See also *Eagle Star v Toomey* [1994] 1 Lloyd's Rep 516, where it was said that:

"Liability insurance is a species of original insurance whereby an Insured insures the risk of his becoming liable to others.

A reinsurance contract is, properly defined, something different.

"The fact that the insurance is a reinsurance means that the extent of the Reinsured's insurable interest has to be identified by reference to the terms of the original policy".

These cases suggest that the rules for time barring reinsurance would be the same as for direct insurance and one would need to look back to the original coverage to identify whether time begins to run from the date of the original loss occurrence, or the date liability was established.

That last proposition, if correct, raises a number of interesting consequences. For example, proportional reinsurance treaty wordings normally provide for Reinsured's bordereaux to be confirmed by the Reinsurer, following which, balances either way are to be settled after confirmation; this accounting procedure does not affect limitation, though:

(c) **Proportional reinsurance - *Halvanon v Cia de Seguros* [1995] LRLR 303:**

"The cause of action arises when the underlying liability is ascertained by agreement, by an award or by judgment... [the Reinsured's Counsel] approached the matter on the basis that it would be possible for a Court to find a constructional implication, from the terms of the reinsurance contract, that time would only run from the time of submission, the rendering of accounts or the failure to do so... I am satisfied that there is not sufficient material to warrant such an application. It is well established that a construction implication, like any other implication, can only be found if a strict test of necessity is satisfied. The contract here is perfectly workable without such implication and I rule that there is no prospect whatever of a Court finding such an implication established".

"In the absence of special clauses [in the contract] the cause of action arises when the underlying liability is ascertained by agreement, by award or by judgment. It is not postponed until the rendering of an account";

(d) **Non-proportional reinsurance:**

In the recent case of *North Atlantic Insurance Co V Bishipsgate Insurance Limited* [1997] (unreported) it was held that the reaching of the excess point under an aggregate excess of loss contract was to be determined by reference to the date that the Reinsured's liability to pay the inwards claim was established: the cause of action of the Reinsured was complete when his own liability was ascertained. This case confirms that, in non-proportional reinsurances, the Reinsurer is liable to pay once the excess point is reached in respect of ascertained amounts.

(e) **Excess of loss reinsurance:**

Again, as in direct insurance cases - 3 above - the right to bring claims arises at different points, depending on the nature of the business reinsured on a XL basis:

(i) **Property and Marine:**

Time starts running from the happening of the insured event e.g. the time of the fire. This could make matters difficult, for participants in retrocession or 'spiral' reinsurances

so far as limitation is concerned; but that appears to be the law: see (a) above;

(ii) APH/products liability covered on an aggregate basis:

The provision of the Aggregate Extension Clause have been much discussed, but seldom in relation to a time-bar. The components of the aggregate loss often have different dates of initial loss determination. So, does time start running from the date that the total of the known losses exceeds the deductible, or at some date earlier? For losses being determined on the basis of 'coverage block periods' or open ended settlement agreements, it could be argued that time runs from the date of the first underlying claim: see (b) above.

In the recent case of *Yasuda Fire & Marine Insurance Company of Europe Limited v Lloyd's Syndicate No 229 and Others* (judgment 16th January this year), the excess of loss agreements contained an aggregate extension clause referring to 'risks covered on an aggregate basis'. The Plaintiffs (the Reinsureds) said that, because their policies, under which they had paid claims, contained aggregate limits and/or aggregate deductibles, they covered on an aggregate basis, entitling them to add together causally unconnected losses to present them to the Reinsurers as one loss. It was held that the underlying policies were expressed to cover on a per-claim basis; they did not cover on an aggregate basis; accordingly, the Plaintiffs were not entitled to add together unconnected losses so as to trigger entitlement under the reinsurances.

5. Claims against brokers:

These often arise as alternatives to claims for indemnity by Assureds or Reinsureds under insurances or reinsurances.

The facts of the very recent case of *Knapp v Ecclesiastical Insurance Group and Smith* ('The Times', 17th November 1997) were as follows;

- * On 12/4/90 The policy with the First Defendants was renewed by the Second Defendants on behalf of the Plaintiff; but done so negligently;
- * On 26/10/90 The property was damaged by fire and the First Defendants refused to indemnify;
- * On 4/4/91 The First Defendants purported to avoid the policy for non-disclosure and on 16th October 1996 the Plaintiff issued proceedings against both Defendants.

The Second Defendants, the brokers, sought to have the claim struck out as being time barred.

The Plaintiff claimed that the cause of action accrued on 4th April 1991, when the First Defendant avoided: the Second Defendant argued that any cause of action against him had accrued when the policy was renewed, on 12th April 1990, because from that date the Plaintiff had only a voidable contract of insurance.

In two earlier cases it had been at first instance that the cause

of action against a broker for not procuring a binding policy accrued when the policy was taken out the policy is tainted from that date, and the Insurers' avoidance is not the Assured's loss but only the means of discovering the Assured's loss: *Iron Trades Mutual v Buckenham* [1990] 1 All ER 808; *Islander Trucking v Hogg Robinson* [1990] 1 All ER 826.

The Court of Appeal held that these cases had been correctly decided. The loss occurred in April 1990 when the Plaintiff obtained a voidable policy, and so the claim against the brokers was time - barred.

The following points should be noticed, arising out of this case:

- (1) Knapp does not reverse the accepted rule that a cause of action accrues and is completed when damage occurs, rather than when the negligent act or omission occurs: but that where a broker fails to disclose material facts to the Insurers and a policy is issued, the loss occurs at more or less the same time as the negligent act.
- (2) Other breaches of duty by a broker might give rise to different limitation periods. For example, if the broker is negligent in advising the Assured that he may increase the risk without informing the Insurers, the limitation period runs from the date on which the advice is acted upon, and not from the inception of the policy.

6. Contract:

A case this year shows that even the statutory rules give way to the bargain between the parties: *R. E Brown & Others v GIO Insurance Limited* [1998] All ER (D) 31.

This was another reinsurance claim, where the Defendants reinsured under Excess of Loss reinsurances which provided for their limit of liability to be calculated on the basis of 'each and every loss and/or series of losses arising out of one event'. The reinsurance contracts allowed the Plaintiffs to determine what constituted one 'event', and the view that they took - following earlier cases - was held by the Court of Appeal to be a reasonable view, binding the Reinsurers.

The Court of Appeal held that the Reinsurers were obliged to indemnify the Plaintiffs against the claims they had paid. The view that the Plaintiffs took of the way in which they calculated their own limit of indemnity to their original Assured bound the Reinsurers to that view of what was an 'event' for both the direct insurance and the reinsurance.

Summarising, as will be seen from the foregoing, different causes of action give rise to different 'trigger dates' for the purposes of limitation; some are statutory, others organised according to the common law, where breach of a tortious duty is not actionable until 'damage' properly - so - called is inflicted. Generally speaking, the trigger date may only be ascertained by careful enquiry into the particular facts of the case in hand. The general rule is, however, that the Claimant cannot sue until his cause of action is complete, and the acceptance of the cause of action depends upon a number of matters, some peculiar to the facts, others peculiar to the parties.

SHIPPING

and the US Public Debt Market - II

by Theodossia Hayalidis

A short - lived affair or a match made in Heaven?
High yield Bonds appear to be the 'flavour of the year' in shipping finance (see Part I). This paper weighs up the Benefits V the Costs and Pitfalls of this new method of financing for shipping companies before briefly examining how the new capital market trend could shape the whole of the shipping industry for the next millenium.

The US public debt market offers shipping companies the opportunity to borrow large amounts of \$s from the world's single largest pool of investment funds by using long-term, fixed interest, non - amortising debt structures with minimal covenant restrictions... In other words, the high yield bond market would appear to have been invented with the shipping industry in mind. So why isn't everyone diving into this Atlantic 'Junk paper' tide sweeping the shipping industry's shores?

The high yield bond market can only digest issues raising over \$ 75 MM. In practice this means the market is only worth tapping for sums over \$ 100 MM and may indeed present many advantages over syndicated borrowing. Nevertheless, investors are concerned about the motives behind borrowing: they will not accept borrowing solely for refinancing purposes. Consequently this raises the question of whether there are enough worthwhile (ie which don't distort the market) projects available requiring large sums of money. A

period of cash rich institutional investors and competitive interest rates is not necessarily synonymous to good timing in embarking on a fleet expansion programme.

Nevertheless, let's assume for the purpose of argument that the timing is good. Entering the high yield bond market undoubtedly increases the options a shipping company will have available for financing. Capital requirements are growing at such a pace in today's shipping industry that a shipping company should be open to an assortment of financing alternatives in addition to traditional bank financing. It is thus afforded giving it the ability to move from one source of capital to another at any point in time based on each source's relative attractiveness. Bank recessions do indeed last longer than capital market lapses. Furthermore, the Junk bond market has repeatedly been considered a gateway to 'better and bigger' things ie: a passport to the world's deepest and most liquid pool of investment funds, a stepping stone to increased international recognition, a taster before 'going all the way' with an IPO¹.

The bad news however associated with tapping US capital markets has to do with time consumed and expenses (see table 1) involved in complying with initial and ongoing procedural and reporting requirements (see table 2) which in turn means disclosure of sensitive information and exposure to perpetual scrutiny by 'outsiders' such as

Table 1a: High Yield Bond Issuance
(Hypothetical Worse Case Scenario)

Breakdown of Issuance Costs for \$150 MM in Funds

Underwriter Spread (3.23%)	\$ 4,875,000
Legal Costs	\$ 500,000
Accounting Costs	\$ 200,000
SEC Fees (1/29 of 1%)	\$ 50,000
Rating Agency Fees (2.25 bps)	\$ 37,500
Road Show Expenses	\$ 100,000
Agency Costs	\$ 500,000
TOTAL COST:	\$ 6,262,500

Table 1b: Bank Financing

Finance Fee (1% on Average)	\$ 1,500,000
Legal Costs	\$ 40,000
TOTAL COST:	\$ 1,540,000

rating agencies, the SEC, external auditors, analysts, investors, TAX authorities etc. Although rule 144A⁹, used by all recent shipping issuers circumvents in theory for an initial offering some of the registration and disclosure requirements which accompany a public bond offering, all it really does is delay them. Market practice dictates that rule 144A initial offerings are later followed by a registered exchange offer filed with the SEC. In short, **shipping's traditional informality is automatically lost to the Capital Markets' need for formalization.**

The main attraction of the high yield debt market for shipping issuers revolves around the ability to borrow long-term at a fixed cost with a bullet repayment at the end. The **long maturities** (10 to 20 years) improve the balancing of the life expectancy of the asset with the duration of the liability and the **non-amortizing feature** enables the issuer to pay only interest until maturity where the entire principal is repaid. Thus in theory the value of the assets, ie the vessels, is matched to the value of the bonds enabling the issuer to sell the assets at maturity and repay the bonds with the possibility of reinvesting the money 'saved' from paying the principal in the mean time. Furthermore if during this period there is a down cycle, the issuer is able to 'ride out the storm'. In addition to all this, through **fixed interest rates**, exposure to adverse

interest rate movements is eliminated. Sounds like a financing solution that would fit shipping like a glove. Unfortunately it is well known that all theories sound perfect in isolation until put into practice in the real world. Furthermore, the shipping market is particularly unpredictable and volatile and doesn't really lend itself to long-term planning in asset play especially when it is a fact that older vessels lose their value as time progresses. You could of course count on refinancing at or before maturity but is it safe to assume that the principal will be refinanced at that time? Furthermore, one must bear in mind that an issuer is usually locked into the deal for at least 5 years with a no call provision and up to 10 years with penalties for premature redemption of the bonds.

Other strongly emphasized advantages of high yield debt are **the lenient covenant restrictions, the possibility of issuing unsecured debt paper, and the absence of personal guarantees** which all allow for the aggressive pursuit of operating and expansionary goals. Issuers may not be obliged to submit themselves to maintenance covenants nevertheless they will have to endure **incurrence tests** for further expansions. The market's perceived desire for 'plain Vanilla' covenants signifies a **loss of flexibility** as covenants will not be tailored to each individual deal and to the company's specific needs. This feature together with the **lack of personal**

DEBT CHARACTERISTIC COMPARISON

Table 2

	Rule 144A	Public Offering
Minimum	\$ 75 - \$ 100 million	\$ 75 - \$ 100 million
Maturities	3-20 years (usually 5-7 years)	7-30 years (10 years)
Length of Procedure	45 to 75 days. Subject to rating agency timing	60 to 90 days. Subject to rating agency timing and SEC review period
Rating	Ratings from both S & P and Moody's are typically obtained	Ratings from both S & P and Moody's are typically obtained
Investors	Qualified Institutional Buyers Accredited Investors	No restrictions
Registration Requirements	Within 60-90 days following issuance	Upon issuance
Reporting Requirements	Full SEC reporting requirements including registration statement/indenture, quarterly and annual reports	Full SEC reporting requirements including registration statement / indenture, quarterly and annual reports
Offering Documentation	Offering Memorandum	Prospectus
Marketing	Road Show	Road Show
Covenants	Least restrictive	Least restrictive STANDARD
Optional Prepayment	Can be callable after 4-5 years at a fixed premium	Can be callable after 4-5 years at a fixed premium

interface inherent in capital market dealings, makes amendments, restructuring or applying for waiver of default very complicated and time consuming since consent must be solicited from numerous bondholders (who do not necessarily comprehend the shipping business) via trustees.

Finally, Junk bonds may be promoted as 'cheap quasi-equity' but in fact they're pretty expensive debt. We are dealing after all with the High - yield debt market, where issuers by definition pay higher coupons. Indeed there is a price to pay for obtaining long term, non-amortising, fixed - rate financing while exposing investors to above average risks...

A Glimpse into the 21st Century

Whatever the outcome of the recent shipping related debt issues and whatever the theoretical pros and cons, the fact is **the public or quasi public debt and equity markets are here to stay.** After all, if the shipping industry is to survive into the 21st century it will have to establish itself as a mainstream regulated sector having interests similar to other industrial sectors. Eventually, its antiquated practices are bound to change. In this respect shipping's continuing affair with the capital markets is most certainly a step in the right direction. **The forced discipline and formalisation which these markets automatically impose on shipping companies will serve as an excellent exercise for companies that have traditionally operated in an ad hoc happy go lucky sort of way.** Already the changing international regulatory environment has become stricter (OPA 90, ISM, vetting requirements) and companies are more and more being forced to report to outside bodies, keep records, in short: **adapt to a more corporate and open mode of operation.** Shipping, Greek shipping in particular, will have to adapt itself, sooner or later to the harsh technocratic reality of faceless institutional investors by operating in a more rigorous and transparent fashion. Any type of entry into the capital markets is bound to push this transition to take place sooner rather than later.

Furthermore, *shipping as an industry, in order to survive this stricter and more demanding operating environment will have*

to eventually succumb to the world wide trend of consolidation and alliances. Family operators will have to realise the advantages of owning smaller stakes in larger groups rather than 100% stakes in smaller groups. Fleets will merge and 'en bloc' acquisitions will take place. (A trend already visible in the tanker market with acquisitions such as Frontline taking over LOF). The new corporate structures will give birth to more powerful corporations with liquidity and bargaining power, public awareness of shipping will increase and access to the capital markets will become easier and cheaper.

Furthermore, if the Capital Markets, who are by definition 'Market driven' funding sources, stick to what they're supposed to be doing ie: *providing funding solely for return reasons, on the investments merits of a project* and take appropriate investment decisions, they may contribute to **establishing a healthier lending market.** Consequently, through the establishment of a healthier lending market in shipping finance, the constant erosions of market discipline by non-market players such as governments and export credit agencies, which perpetuate the high risk profile of the shipping industry, will be attenuated. This factor together with consolidation may eventually even out the exaggerated volatility of the shipping industry pushing it into the mainstream. To cut a long story short, the future of shipping may not sound very glamorous but **Shipping may finally be about to step out of the powerless limelight into the powerful and influential shadow of an 'eminence grise'.**

¹ Of course shipping is doing it the wrong way round. Most other industries build their track record in the equity markets first before moving to the debt markets.

² In 1990, mostly for the convenience of foreign issuers, the SEC (US Securities Exchange Commission) created rule 144A (see Table 2). 144A provides that initial offerings do not have to be registered with the SEC and the disclosure document does not have to follow the form prospectus prescribed by the SEC. This document does however very much resemble the prospectus filed with the SEC. 144A debt is issued to qualified institutional buyers (QIBs) who are major institutional investors but who can only trade this unregistered debt freely amongst each other.

The Table below, printed in our last number on page 88, the words "Greek Shipping Best Issues" should read "Greek Shipping Debt Issues"

GREEK SHIPPING DEBT 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

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

VERSACE

MANDARINA
DUCK

CERRUTI
1881



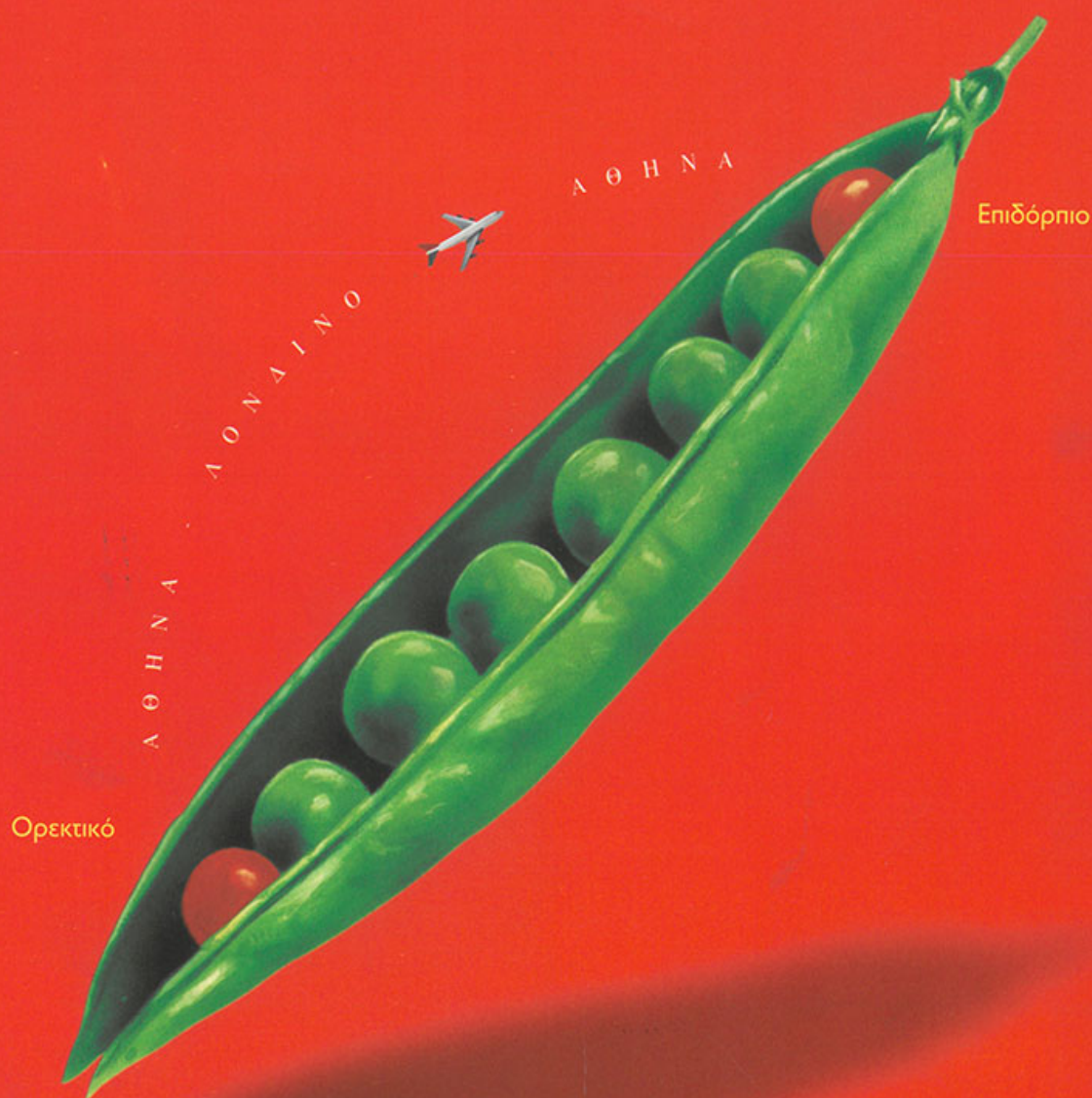
*For you who appreciate the
finest things in life*

HYDRA 180 40
GREECE
TEL.FAX:
0298 54105

PETER'S collection
Jewels, Arts & Furs

VIRGIN MENU

Σε κακομαθαίνει



Πετώντας με την Virgin Atlantic, νιώθετε σαν να βρισκόσαστε στο καλύτερο εστιατόριο. Γιατί μπορείτε να επιλέξετε το φαγητό που σας αρέσει, από το πλούσιο μενού μας, στο οποίο περιλαμβάνεται και επιλογή χορτοφαγίας. Υπέροχα ορεκτικά, επιδόρπια και εκλεκτά ποτά, που ρέουν άφθονα, σας χαρίζουν ένα πραγματικά αξέχαστο γεύμα. Η προθυμία, η άψογη, φιλική εξυπηρέτηση, η διακριτική -αλλά συνεχής- φροντίδα μας, θα σας κάνουν να νιώσετε τόσο όμορφα, που δεν θα θέλετε να τελειώσει το ταξίδι. Την επόμενη φορά, είναι σίγουρο ότι θα νιώσετε το ίδιο υπέροχα. Γιατί η Virgin Atlantic σας κάνει να νιώθετε κάθε φορά όπως την πρώτη φορά. Αρκεί να πετάξετε μαζί της, και θα καταλάβετε.

ΑΘΗΝΑ • ΛΟΝΔΙΝΟ • ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ • ΒΟΣΤΟΝ • ΟΥΑΣΙΝΓΤΟΝ • ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ • ΣΑΝ ΦΡΑΝΣΕΣΚΟ • ΜΑΙΑΜΙ • ΟΡΛΑΝΤΟ • ΤΟΚΙΟ • ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ • ΓΙΟΧΑΝΕΣΜΠΟΥΡΓΚ

Business
Class

Economy

virgin atlantic
ΑΛΛΟΣ ΑΕΡΑΣ

