



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 1 - ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1998 - ΤΙΜΗ: 1.500ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

ΣΤΑΥΡΟΣ
ΣΟΥΜΑΚΗΣ:
Επιστρέψτε
στο ελληνικό
Νηολόγιο

ANNA
ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ:
Τα Ναυπηγεία
σε κρίσιμο
σταυροδρόμι



- Ναυτιλιακό Πανόραμα 1997
- Ο νέος Νόμος για τη Ναυτιλία
 - Σε κρίση το Yachting
- Οι εξελίξεις στις αερομεταφορές

WITH
ENGLISH
SUPPLEMENT



ΑΡΜΑΟΣ
ARMAOS

B.A. (HONS.)
JEWELLERY DESIGNER (LONDON)
GRADUATE GEMOLOGIST (G.I.A.)



ROLEX

Christian Dior

Cartier

VACHERON CONSTANTIN

M. I. Armaos

M. I. Armaos

ΑΘΗΝΑ: ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ 22, ΤΗΛ.: 3631600 ΚΗΦΙΣΙΑ: Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 265, ΤΗΛ.: 8082052

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟ: Λ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ 341, ΤΗΛ.: 9717129, FAX: 9753312

<http://www.addgr.com/jewel/armaos>, e-mail address: armaos-gr@ath.forthnet.gr



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

8. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

14. ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

16. ΕΠΙΣΤΡΕΨΤΕ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ:

Συνέντευξη του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, Σταύρου Σουμάκη

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

22. Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΕ ΚΡΙΣΙΜΟ ΣΤΑΥΡΟΔΡΟΜΙ:

Της Άννας Διαμαντοπούλου, Υφυπουργού Ανάπτυξης

23. Η ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΜΑΣ: Του Ευρωβουλευτή Παύλου Σαρή

26. Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ:

Του Ροδόλφου Παπαϊωάννου, Διευθυντή Θαλασσιών Μεταφορών Ευρωπαϊκής Επιτροπής

28. ΑΝΑΓΚΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑΣ:

Του Γεωργίου Γράτσου, Προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος

30. ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ: Του Περικλή Ουσαντζόπουλου, Αρχηγού Λιμενικού Σώματος

32. ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟ ΠΟΛΥΣΥΝΘΕΤΟ:

Του Γιάννη Χατζηπατέρα, Προέδρου Greek Shipping Co-operation Committee

34. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝ ΟΨΕΙ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΧΙΛΙΕΤΗΡΙΔΑΣ:

Του Ανδρέα Ποταμιάνου, Προέδρου της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων

40. ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ: ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ & ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ:

Του Διονύση Μελισσηνού, Γενικού Τεχνικού Διευθυντή Ελληνικού Νηογνώμονα

40. ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ του Δημήτρη Κροντηρά, Γενικού Διευθυντή Ελλάδας της CITY BANK

42. ΚΡΙΣΗ ΣΤΑ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ: Του Νικόλαου Τσαβλίρη, Προέδρου Ε.Π.Ρ.Ν.Π.

43. ΜΗΝΥΜΑ ΤΟΥ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΗΣ ΠΕΠΕΝ Γιώργου Βελισσαράτου

44. ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ & ΠΛΕΟΝΑΖΟΥΣΑ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΣ:

Του Ν. Ταβουλάρη, Προέδρου Ναυπηγείων Σύρου και Ελευσίνας

46. ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΕΡΑΣΠΙΣΗ ΚΑΙ ΔΙΕΥΡΥΝΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ:

Του Γιώργου Τούσσα, Προέδρου Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού

48. ΜΕΙΩΝΕΤΑΙ Ο ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ:

Συνέντευξη του Τριαντ. Βενετόπουλου, Προέδρου της Ένωσης Πλοιοκ/τών Επαγ/κών Σκαφών Τουρισμού

50. ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΟΥ ΑΠΟ ΤΗ ΣΚΟΠΙΑ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ

ΔΙΚΑΙΟΥ: Του Αντώνη Αντάπαση, αναπληρωτή Καθηγητή Πανεπιστημίου Αθηνών

54. Η ΑΝΟΙΚΤΗ ή ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗ:

Της Ράνιας Χατζηνικολάου - Αγγελίδου, επίκουρης Καθηγήτριας Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης

56. ΕΙΔΗΣΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΘΕΜΑΤΟΓΡΑΦΙΑ

58. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΑΝΟΡΑΜΑ:

Οι κυρίαρχες στιγμές της Ναυτιλιακής κοινότητας στο δωδεκάμηνο που έφυγε

62. Ο ΝΕΟΣ ΝΟΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ: Το πλήρες κείμενο του Πολυνομοσχεδίου για τη Ναυτιλία

74. ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

76. ΠΕΡΙΘΩΡΙΑ ΑΠΟΔΟΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ:

Το μέλλον της ακτοπλοΐας και ο ρόλος της κεφαλαιοαγοράς στην ανάπτυξη του κλάδου

ΓΙΩΤΙΝΓΚ

79. Η ΕΠΙΒΟΛΗ Φ.Π.Α. ΠΛΗΤΤΕΙ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ:

Οι επιπτώσεις στα ναυλοσύμφωνα με την επιβολή του Φ.Π.Α.

ΝΗΟΛΟΓΙΑ - ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

80. Η ΦΥΓΗ ΑΠΟ ΤΗ ΣΗΜΑΙΑ: Νηολόγια - Διαγραφές - Μετονομασίες

84. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ: Από τον Τάκη Μακρή

86. ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ 1997: Από τον Γιώργο Μπάνο

88. ΣΤΟΧΟΣ ΟΙ 2000 ΜΟΝΑΔΕΣ

Συνέντευξη του Δ. Καραγκούνη, Πρ. Ένωσης Μετόχων Εταιριών Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών

90. MEMORIES Το φωτογραφικό «χθες» της Ναυτιλίας μας

92. ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Ειδήσεις από τον Ηλία Γ. Μπίσια

96. ENGLISH SUPPLEMENT

Σε αυτό το τεύχος
συμπεριλαμβάνεται
16σέλιδο ένθετο που
αναφέρεται στις
Παγκόσμιες
Αερομεταφορές



Το κατωτέρω άρθρο εδημοσιεύθη εις το πρώτον τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών», της 1ης Ιανουαρίου 1931

ΕΡΧΟΜΕΘΑ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ!...

Ερχόμεθα προς τη Θάλασσαν, εμπνευσμένοι από τας παραδόσεις και την ιστορίαν της ελληνικής φυλής.

Ερχόμεθα προς την Θάλασσαν, διά να αναθώμεν πλησίον εις το ανοικτόν πέλαγος της ερευνής του συνεχιζόμενου από των απωτάτων χρόνων των αφρογεννήτων θρύλων ελληνικού θαύματος: του θαύματος της ναυτιλιακής του Έλληνος επιχειρηματικότητας.

Ερχόμεθα προς την Θάλασσαν, ερματισμένοι καλώς και πλήρως διά την αντιμετώπισιν της υποδείξεως, της μελέτης και της θεραπείας όλων των αναγκών της εμπορικής ημών Ναυτιλίας.

Ερχόμεθα προς την Θάλασσαν, έμπλεοι στοργής προς τους τραχείς αγώνας των ποντοπόρων μας: έμπλεοι θαυμασμού προς το ριψοκίνδυνο του αφιερωμένου εις τον Ποσειδώνα εμπύχου και υλικού κεφαλαίου: έμπλεοι από τον πόθον της αποτελεσματικής αυτών εξυπηρετήσεως: έμπλεοι, τέλος, πίστεως ακλονήτου επί το έργον ημών, διότι ακλόνητος είναι και η πίστις μας επί την μεγάλην της Ελληνικής Ναυτιλίας αποστολήν.

Και ερχόμεθα προς αυτήν - διατί να μη το διακηρύξωμεν; - ουχί υπό περιστάσεις αποθησαυρίσεως του Χρυσού Δέρας των θαλασσιών επιχειρήσεων, αλλ' εις εποχήν, κατά την οποία η Ελληνική εμπορική Ναυτιλία διατελεί υπό τας δυσμενεστέρας των συνθηκών και υπό την οποίαν δεινήν διανύει περίοδον κρίσεως συγκλονιστικής. Ίσως, μάλιστα, διά τούτον τον λόγον -και διατί να μη το ομολογήσωμεν;- η αγάπη μας ζωηρότερον εθερμάνθη κ' ενεδυναμώθη ο πόθος μας ισχυρότερος διά την πραγμάτωσιν του ωραίου σκοπού,

τον οποίον προέθετο η έκδοσις των «Ναυτικών Χρονικών»: Ενός σκοπού βαθέως συνειδητού, μη υποκινουμένου από καμμίαν εξάρτησιν, μη αποβλέποντος εις την εξυτηρέτησιν επιμεμερισμένων αναγκών ή συμφερόντων, μη περιεσφιγμένου εις διαγεγραμμένα υλικά όρια βλέψεων: Ενός σκοπού, όμως, ορμωμένου από την εν πλήρει επιγνώσει συναίσθησιν του όγκου και του βάρους της σημασίας, την οποίαν ενέχει, σήμερον παρά ποτέ, η Εμπορική ημών Ναυτιλία, την οποία εξωραίζουν οι θρύλοι των αιώνων και αι αθάνατοι παραδόσεις της θαλασσινής του Έλληνος ψυχής, την έχουν δε αναδείξει ως το μοναδικόν όργανον και τον κραταιότερον συντελεστήν της καθόλου εθνικής και οικονομικής ημών υπάρξεως αι καθ' όλον το προ αιώνας διαρρέυσαν διάστημα υπέροχοι θετικάς υπηρεσίας, τας οποίας η θαυματοποιός δημιουργική της ριψοκινδύνου ιδιωτικής πρωτοβουλίας του Έλληνος ναυτίλου ηδυνήθη να προσενέγκη και εις την Πατρίδα, ως ιδεάν και ως σύνολον ενός Λαού, και εις το Κράτος, ως διαχειριστήν της Εθνικής κληρονομίας και ρυθμιστήν των όρων και των συνθηκών της ελευθέρας κοινωνικής μας υπάρξεως.

Αλλά, με τοιαύτην ακλόνητον πίστιν, και επί την αποστολήν της Ελληνικής Ναυτιλίας και επί το δημοσιογραφικόν ημών έργον, ερχόμενοι προς την Θάλασσαν, δεν κατερχόμεθα προς τα αγκυροβόλια των ποντοπόρων νεών απλώς και μόνον διά να χαιρετίσωμεν τα υπερήφανα πρωραία ακροστόλια και τας τιθασευτριάς των ωκεανείων κυμάτων τρόπιδας, δεν κατερχόμεθα προς τας «ναυλόχους έδρας» του μεγάλου της αρχαιότητος τραγικού μόνον και μόνον διά να σφίγωμεν την αδράν χείρα των θαλασσομάχων μας και να

ζυγίσωμεν με το μέτρον της κερδαλεόφρονος εκτιμήσεως τους γλυκείς καρπούς, τους οποίους συγκομίζει η Ναυτιλία μας εις τον σιτοβολώνα της όλης εθνικής μας οικονομίας από την πικράν άλμη του υγρού στοιχείου, το οποίον καλλιεργεί, με τόσους κινδύνους και απροσμέτητον αυτοθυσίαν, και το αροτριά και το σπείρει πολυμόχθως το Ναυτικόν Κεφάλαιον αντί αρότρου με την τρόπιδα.

Όχι! Δεν κατερχόμεθα προς την Θάλασσαν ούτε ως ανίδεοι θεαταί χάσκοντες προ της θέας του ναυτιλιακού μεγαλείου της μικράς Ελλάδος, ούτε ως απλοί θεωροί μαντευόμενοι από τον παφλασμόν των κυμάτων το μέλλον της Εθνικής ημών Ναυτιλίας. Όχι! Δεν κατερχόμεθα προς τη θάλασσαν, προς τους αιγιαλούς και τους όρμους και τους λιμένας, ούτε ως επιθαλάττοι Ιερεμιαί κλαίοντες παρά τα ξύλινα τείχη διά τας παλιμβούλους τύχας των θαλασσών ούτε ως κωδωνοκρούσται των κινδύνων, τους οποίους απεργάζεται, διά το παρόν και το μέλλον της χώρας, η κρατική εγκατάλειψις και η επιδειχθείσα αναληγσία προς τον πολυτιμότερον συντελεστή, τον οποίον η μεγαλουργός δυναμικότης τού πράγματι ρηξικελεύθου πνεύματος της ιδιωτικής πρωτοβουλίας του Έλληνος επιχειρηματίου έχει προσφέρει, άνευ ανταλλάγματος, εις την διάθεσιν του επισήμου Κράτους.

Αλλά, κατερχόμεθα προς την Ελληνική Θάλασσαν ως πρωτοπόροι, με σημαία μας τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» διά να προκαλέσωμεν την προς αυτήν κάθοδον μεθ' υμών και όλων εκείνων των ταγών και όλων των παραγόντων της πολιτικής και οικονομικής Ελλάδος, καθώς και του συνόλου των τάξεων της Ελληνικής Κοινωνίας, διά να εκτείνωμεν την χείρα με αναπεπταμένον το σύμβολό μας προς τον ατρύγετον πόντον και ούτως, επιδεικνύοντες, προς αυτούς την ανυπερβλήτον δύναμιν και το υπέροχον μεγαλείον της ναυτιλλομένης Ελλάδος, η ιδέα της οποίας ενέχει αφ' εαυτής την δύναμιν της εμπνεύσεως εις όλας τας ψυχάς και της κυριαρχήσεως εις όλων τας σκέψεις, θα δυνηθώμεν, μετ' ασφαλούς βεβαιότητος, να προκαλέσωμεν την δημιουργίαν Ναυτικής Κοινής Γνώμης και να σφυρηλατήσωμεν την αναγέννησιν της Ναυτικής του Έθνους Συνειδήσεως, υπό το κράτος της οποίας θ' αξιωθεί και πάλιν η Ελλάς να ευημερήσει και ν' αναπτύξει τον νέον πολιτισμό της, ευρύν ως οι ορίζοντες του Ελληνικού πνεύματος και πλατύν ως αι θάλασσαι της ιστορικής δράσεώς του.

Με τοιούτον πρόγραμμα εκδιδόμενα τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», δεν αγνοούν, ότι αναλαμβάνουν αγώνα βαρύν και πολύμοχthon, προς τελεσφόρον διεξαγωγήν του οποίου δεν θα ήσαν επαρκή μόνα τα διατιθέμενα παρ' ημών αφειδώς τεχνικά μέσα και τα υλικά και πνευματικά εφόδια, επί των οποίων βασιζόμενοι υπελογίσθη το εγχείρημά μας, ώστε να θεωρώμεν εξησφαλισμένην την ηθικήν εκτίμησιν του Ελληνικού Κοινού, το βαρύ μέταλλον της οποίας και μόνο προσδοκώμεν να αμείψει την αποφασιστική μας προσπάθεια.

Αλλ' εκείνο το κεφάλαιον, επί του οποίου κυρίως στηρίζουν την επιτυχίαν των τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», είναι το ανεκμετάλλευτον, εν τω ειδικών δημοσιογραφικών σταδίων του προορισμού των, κεφάλαιον του ορμεμψύτου

της θαλασσοχαρούς Ελληνικής ψυχής, η οποία εγεννήθη από τα κύματα των θαλασσών της Μεσογείου, νήπιον έπι έπαιξε με τα κύματα, εις τα κύματα εβαπτίσθη Ελληνίς, επί των κυμάτων ηνδρώθη και διά των κυμάτων διαπλασθείσα επέτυχεν, ώστε, από των Ηρακλείων Στηλών μέχρι της απωτάτης βαρβάρου Κολχίδος, όλα τα πελάγη με τα κύματά των ν' απηχούν το όνομα της Ελλάδος, όλα τα παράλια να λαλούν την Ελληνίδα φωνήν και όλη η Θάλασσα να θεωρείται μία Ελλάς, αφ' ου διά των ποντοπόρων της η Ελλάς εξήπλωσε τον πολιτισμόν της εις όλων των θαλασσών τα πέρατα. Και αν η περιστερά του Νώε ανήγγειλε την υποχώρησιν των υδάτων του Κατακλυσμού με τον κλαδίσκον της ελαίας εις το ράμφος της, η Ελληνική, όμως, περιστερά του Φινέως εσυμβόλισε και συμβολίζει επ' αιώνων και εις αιώνας αιώνων την καθυπόταξιν του υγρού στοιχείου από το διαπόντιον πνεύμα του Ελληνικού Πολιτισμού, οι τολμηροί του οποίου πρωτοπόροι κατήγγειλαν των συμβολικών Συμπληγάδων το αδιάπλειστον, εχάραξαν τας τρίβους των θαλασσίων συγκοινωνιών, εσφράγισαν το μέτωπον των θαλασσίων λεόντων με το σήμα της Ελληνικής Ποντοπλοΐας και εδημιούργησαν ασάλευτον το κύρος της αιωνίας παραδόσεως, ότι η Ελληνική Φυλή είναι η πρωτότοκος των θαλασσών, γεννηθείσα με Ναυτικήν την φύσιν, Ναυτικήν την ψυχήν, Ναυτικήν την συνειδήσιν.

Και η παράδοσις αυτή των μυθολογικών χρόνων επεκυρώθη διά μέσω των χιλιετηρίδων δι' όλων των εκφάνσεων της δράσεως του Ελληνισμού και δι' όλων των περιπετειών του Έθνους μας, από των αρχαιοτάτων ιστορικών περιόδων μέχρι και της σήμερον, οπότε η Ελληνική Σημαία υπερήφανος περιάγεται από τους ναυσιπόρους μας παντού όπου των θαλασσών το πλάτος εκτείνεται και όπου τα υγρά κέλευθα διανοίγουν κόλπους εισχωρήσεως των σκαφών της ατρομήτου ποντοπλοΐας μας.

Τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», ερχόμενα προς την Θάλασσαν, αυτό το μέγα και παρθένον Εθνικόν κεφάλαιον της Ναυτικής Συνειδήσεως του Ελληνικού λαού έρχονται να το εκμεταλλευθούν. Έρχονται δε να το εκμεταλλευθούν διά της αποκαλύψεώς του εις όλων τα όμματα, διά του ζωντανεύματος του χρυσού ονείρου του εις όλας τας ψυχάς, διά της επιδείξεως του πλούτου και της λάμψεως του και διά της αφυπνίσεως του ωραίου και υγιούς πόθου του. Διότι είναι πλέον καιρός να κατανοηθεί, ότι: η Ελλάς, χώρα κατ' εξοχήν αιχμηρά και πετρώδης ως γης, την Θάλασσαν έχει ακένωτον πηγήν πλούτου, από την Θάλασσαν μόνον δύναται ν' αντλήσει πόρους νέας ακμής και δραστηρίου πολιτισμού, διά της θαλάσσης και μόνον δι' αυτής, ήτις είναι το πρωταρχικόν της υπάρξεώς της στοιχείον, θα κατορθώσει να ξαναδημιουργηθή, να ευημερήση, να εκμάση, να δοξασθή και πάλιν: να φανερωθή εκ νέου κάτω από τον αίθριον ουρανόν της και να λάμψη επάνω εις το κύμα της το θαύμα, το οποίον εκλήθη: «Ναυτική Μεγάλη Ελλάς».

Τα ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Τα **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ** «καθελκύονται» για δεύτερη φορά μέσα στα 66 χρόνια της ιστορικής, πράγματι, πορείας τους στο χώρο της Ελληνικής Ναυτιλίας. Την πρώτη φορά ήταν τότε που ο ιδρυτής τους διείδε την ανάγκη των ανθρώπων της Ναυτιλίας για έγκυρη ενημέρωση γύρω από τα προβλήματά της και για την έμμεση, αλλά τόσο ουσιαστική επικοινωνία, που εξασφαλίζει στους δραστηριοποιούμενους, σ' όλους τους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών, η κυκλοφορία ανάμεσά τους, ενός ειδικού εντύπου. Του δικού τους εντύπου, που θα εκφράζει τις απόψεις τους, θα δημιουργεί έναν εποικοδομητικό αντίλογο στις θέσεις τους, θα συμερίζεται τις έγνοιες τους και θα μάχεται για το καλό του μόνου αξιόλογου βιομηχανικού κλάδου που διαθέτει η χώρα.

Η δεύτερη φορά που «καθελκύονται» τα **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ** είναι τώρα, υπό νέα ιδιοκτησία, νέα διεύθυνση, νέο επιτελείο, αλλά με την ίδια παλιά υπευθυνότητα και συνέπεια που είχε κάνει το περιοδικό αυτό, να θεωρείται η βίβλος της Ελληνικής Ναυτιλίας και να αποτελεί το σημείο αναφοράς των ανθρώπων της.

Ο δεύτερος αυτός «απόπλους» των **ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ** πραγματοποιείται κάτω από διαφορετικές συνθήκες, σε σχέση με το παρελθόν. Η ελληνική Ναυτιλία παραμένει μεν ο πιο αποδοτικός, συναλλαγματικά, κλάδος της χώρας, αλλά η νέα περίοδος του περιοδικού τη βρίσκει πιο περιορισμένη υπό ελληνική σημαία, με περισσότερα προβλήματα, λόγω διεθνούς ανταγωνισμού κυρίως, με μεγαλύτερη αναλογία ξένων πληρωμάτων, αλλά και με την ίδια δυσπιστία στις σχέσεις της με το Κράτος. Δεν θα μπορούσε, άλλωστε, να είναι και διαφορετικά, από τη στιγμή που η ελληνική Πολιτεία φροντίζει να απομυζά τον συναλλαγματικό καρπό της Ναυτιλίας, χωρίς αντίστοιχης σημασίας υπηρεσίες προς αυτήν.

Τα **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ** εμπλουτισμένα και με σελίδες για την Αεροπορία και τον Θαλάσσιο Τουρισμό, έχουν στόχο να προβάλουν και προασπίσουν τα συμφέροντα της ελληνικής Ναυτιλίας και των ανθρώπων της, εργοδοτών και εργαζομένων, θέλοντας να συμβάλουν ώστε να διατηρηθεί ζωντανός ένας πολύτιμος κλάδος, για την Ελλάδα, που πολλά δίνει και λίγα παίρνει. Και ακόμα να αποτελέσουν, μέσα από τη σωστή ανάλυση των προβλημάτων της Ναυτιλίας μας, τον συνεκτικό κρίκο όλων των παραγόντων της, ώστε να σφυρηλατηθούν αδιάσπαστοι δεσμοί συνεργασίας Πολιτείας, Πλοίου και Ναυτικών, χωρίς τους οποίους ο κλάδος αυτός ούτε να επιδιώσει αλλά ούτε να αναπτυχθεί μπορεί.

NAFTIKA CHRONIKA

A monthly magazine about shipping, aviation and marine tourism

Issue no. 1
January 1998

Founder: D. N. Kottakis

Founded: 1931

Proprietors: Gratia Publications Ltd

Editor & Director: Ioanna Bissias

Editorial adviser: Nikos E. Simos

Editor-in-chief: Liza Marellou

Editorial team: Charis Pavlidis,
Nassos Poulakidas

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

Translation Office: Dr Richard Witt

Advertising Manager: Alekos Palaiopoulos

Secretariat: Mary Filipposian

Financial advisers: Moore Stephens

Subscriptions: Greece 17.000 drs.
Other Countries 30.000 drs.
Companies & Organizations 20.000 drs.
Seamen and students 15.000 drs.

Gratia Publications Ltd

Publications

46, Filonos St. & 5-7, Ag. Spyridonos St.
185 35 Piraeus, Greece
Tel.: (0030) - (1) 4227111,
Fax: (0030) - (1) 4226719
e-mail: biss@ath.fortnet.gr

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

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

Αρθρογράφοι

Αντώνιος Αντάπας
Αναπληρωτής Καθηγητής Πανεπιστημίου Αθηνών

Γεώργιος Α. Γράτσος
Πρόεδρος Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος

Πρόδρομος Δ. Δαγτόγλου
Καθηγητής Πανεπιστημίου Αθηνών

Άννα Διαμαντοπούλου
Υφυπουργός Ανάπτυξης

Ρήγας Δογάνης
Καθηγητής Πανεπιστημίου

Διονύσης Μελισσηνός
Γενικός Τεχνικός Διευθυντής Ελληνικού Νηογνώμονα

Περικλής Ουσαντζόπουλος
Αρχηγός Λιμενικού Σώματος

Ροδόλφος Παπαϊωάννου
Διευθυντής Θαλασσίων Μεταφορών Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Ανδρέας Ποταμιάνος
Πρόεδρος Ένωσης Εφοπιστών Επιβατηγών Πλοίων

Πάυλος Σαρλής
Ευρωβουλευτής

Frederik Sorensen
Προϊστάμενος Εναέριας Πολιτικής Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Νικόλαος Ταβουλάρης
Πρόεδρος Ναυπηγείων Ελευσίνας και Νεωρίου Σύρου

Γιώργος Τούσσας
Πρόεδρος Πανελληνίας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού

Νικόλαος Α. Τσαβλέρης
Πρόεδρος Ένωσης Πλωτών Ρυμουλκών & Ναυαγίων Πλοίων

Γιάννης Α. Χατζηπατέρας
Πρόεδρος Greek Shipping Co-operation Committee

Ράνια Χατζηνικολάου-Αγγελίδου
Επίκουρος Καθηγήτρια Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

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

Αριθμός φύλλου 1
Ιανουάριος 1998

Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης

Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια

Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε. Σίμος

Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλου

Συντακτική Ομάδα: Χάρης Παυλίδης,
Νάσος Πουλακίδας

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

Μεταφραστικό Τμήμα: Dr. Richard Witt

Υπεύθυνος διαφήμισης: Αλέκος
Παλαιόπουλος

Γραμματεία: Μαίρη Φιλιπποσιάν

Οικονομικοί Σύμβουλοι: Moore Stephens

Δημιουργικό Εξωφύλλου: Anka Graphics

Σελιδοποίηση: Μάϊρα Λουρή,
Πόπη Αγγελόπουλου

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.
Εταιρίες-Οργανισμοί 20.000 δρχ.
Ναυτικοί και φοιτητές 15.000 δρχ.

Gratia Εκδοτική ΕΠΕ

Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7
185 35 Πειραιάς
Τηλ.: 4227111, Fax: 4226719
e-mail: biss@ath.fortnet.gr

Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη 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 αναπαράχθει, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



Εν πλώ

Ακτοπλοΐα: Ώρα συνενώσεων εν όψει της ώρας μηδέν

Τα πάνω κάτω ήρθαν στην Ακτοπλοΐα μετά την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, με την οποία υποχρεώνεται η Ελλάδα να εγγράφει στο νηολόγιό της πλοία που ανήκουν σε κοινοτικούς υπηκόους. Το γεγονός οδηγεί στην κατάργηση του cabotage, η οποία θα επέλθει μετά την τροποποίηση του άρθρου 5 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, που, είτε θέλουμε είτε όχι, είμαστε υποχρεωμένοι να επιφέρουμε. Αλλιώς θα έχουμε την επιβολή των προστίμων που συνεπάγεται η μη συμμόρφωση και η ανάλογη προσαρμογή της νομοθεσίας μας. Από ειδικούς εκτιμάται ότι η τροποποίηση θα απαιτήσει χρονικό διάστημα ενός περίπου έτους. Μέχρις ότου υπάρξει η συγκεκριμένη τροποποίηση δεν θα είναι εφικτή η δρομολόγηση κοινοτικών πλοίων στις εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες, ανεξαρτήτως από τα πρόστιμα που θα μας επιβάλλονται για τη μη συμμόρφωση.

Είναι αυτονόητο ότι η απόφαση προκάλεσε βαθύτατο προβληματισμό. Όμως στο αρνητικό κλίμα που εύλογα έχει δημιουργηθεί, θεωρήθηκε λογική από κάθε άποψη, η θέση της Ενώσεως Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας, κατά την οποία, τα κοινοτικά πλοία πρέπει να δρομολογούνται στις «εσωτερικές» θαλάσσιες με τις ίδιες προϋποθέσεις, οι οποίες ισχύουν για τα πλοία τα ανήκοντα σε Έλληνες υπηκόους. Κάτι που δεν είναι όμως βέβαιο, αυτή τη στιγμή, ότι θα γίνει αποδεκτό.

Λέγει συγκεκριμένα η Ε.Ε.Α.: Για τα κοινοτικά πλοία που θα δρομολογούνται στις εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες θα πρέπει να υπάρχει άδεια σκοπιμότητας, να καταβάλλεται το υπέρ NAT τέλος, ανάλογα με τον αριθμό των επιβατών που θα μεταφέρει το πλοίο, να αναγνωρισθεί ως επιβατηγό, να τηρούνται οι όροι της αδειάς σκοπιμότητας σχετικά με τους λιμένες προσεγγίσεως, να εξυπηρετεί τη γραμμή καθ' όλο το έτος. Επίσης να εξασφαλίζουν τη διάθεση συστήματος ηλεκτρονικής κρατήσεως θέσεων και εκδόσεως εισιτηρίου, την απαγόρευση μεταβολής του ποσοστού κυριότητας επί μία πενταετία, την ανάκληση της αδειάς σκοπιμότητας σε περίπτωση μη αποδόσεως των εισφορών προς NAT, τελών προς ΟΛΠ και ΦΠΑ, μεταφοράς υπεραριθμών επιβατών και ακινησία του πλοίου πέραν του μηνός λόγω κατασχέσεως, τον καθορισμό και την απαρέγκλιτη τήρηση των ετησίων δρομολογίων, την επάνδρωση με Έλληνες ή κοινοτικούς ναυτικούς, εκτός του πλοιάρχου που πρέπει να είναι Έλληνας, την τήρηση των ισχυόντων για την ετήσια επιθεώρηση και συντήρηση και των πρόσθετων απαιτήσεων που προβλέπει η ελληνική νομοθεσία, την μη εκτέλεση δρομολογίων σε περιπτώσεις απαγορεύσεως απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, την εφαρμογή του ναυτολογίου επιβατών και οχημάτων με τις προβλεπόμενες εκπτώσεις και τέλος την υποχρέωση δωρεάν μεταφοράς ταχυδρομείου.

Υπάρχει μία απορία που προκύπτει από όσα έχουν προηγηθεί: Η σχετική διαδικασία που κατέληξε στη συγκεκριμένη απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου είχε αρχίσει, αν δεν κάνουμε λάθος, από το 1994 και σε όλο το χρονικό διάστημα που μεσολάβησε εμείς προβάλαμε την άποψη ότι η οποιαδήποτε τροποποίηση του άρθρου 5 του ΚΔΝΔ θα έπρεπε να διαλαμβάνει τη μη κατάργηση του χρονοδιαγράμ-

ματος απελευθερώσεως του cabotage. Γιατί, λοιπόν, εφ' όσον ήταν πλέον ορατή η πρόθεση των εταίρων μας να παρακάμψουν - εν όψει, μάλιστα, και των συνεπειών που θα επέφερε η διάνοιξη του τούνελ της Μάγχης στην απασχόληση μεγάλου αριθμού πλοίων τους - το χρονοδιάγραμμα για το καμποτάζ δεν προβάλαμε την απολύτως λογική από κάθε άποψη θέση για τη δρομολόγηση κοινοτικών πλοίων με τις ίδιες προϋποθέσεις που ισχύουν για τα πλοία που ανήκουν σε Έλληνες υπηκόους;

Τώρα, μετά την απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, ένας δρόμος μας απομένει για να εξακολουθούμε να κυριαρχούμε στις εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες και να εξασφαλίσουμε ταυτόχρονα και την κυριαρχία μας και στα νησιά του Αρχιπελάγους: Οι συνενώσεις ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων που θα εξασφαλίσουν δύναμη και θα εξοικονομήσουν πόρους που θα μπορέσουν να διατεθούν στον εκσυγχρονισμό του στόλου. Και κάτι ακόμη: Να κρατήσουμε κοντά τους ναυτικούς μας, αυτούς που κινούν με τόση δεξιότητα τα ακτοπλοϊκά πλοία.

Για το χρόνο που πέρασε πρέπει να σημειωθούν οι εξής εξελίξεις:

- Η υποχρεωτική εφαρμογή του συστήματος ηλεκτρονικής κρατήσεως θέσεων και εκδόσεων εισιτηρίων με ταυτόχρονη απαγόρευση εκδόσεως εισιτηρίων μέσα στα πλοία.
- Η επανεξέταση των πρωτοκόλλων όλων των ακτοπλοϊκών επιβατηγών πλοίων που συνοδεύεται συνήθως με την αφαίρεση θέσεων επιβατών.
- Η επέκταση της δραστηριότητας του καπτάν Παναγιώτη Τσάκου και στην Ακτοπλοΐα με την αγορά πακέτου μετοχών της Ναυτιλιακής Εταιρίας Λέσβου.
- Η εξάλειψη από το χώρο της Ακτοπλοΐας της εταιρίας VENTOURIS SEA LINES.
- Τέλος, τα προβλήματα, οικονομικά και διοικητικά, που παρουσιάστηκαν στη δωδεκανησιακή εταιρία, ΔΑΝΕ, τα οποία δεν έχουν ξεπεραστεί ακόμη και οδήγησαν τη διοίκηση του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών να θέσει υπό επιτήρηση μέχρι τις 7 Φεβρουαρίου τη διαπραγμάτευση της μετοχής της εταιρίας.

Ασφαλιστική απελπισία

Κάποτε στη δεκαετία του '70, σε μία από τις συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, είχε προταθεί από το μέλος, εφοπλιστή Πατέρα, η επένδυση μέρους των αποθεματικών του NAT σε... χρυσό. Ήταν η εποχή που το πολύτιμο αυτό μέταλλο, έδειχνε ότι θα ακολουθούσε μία ανοδική πορεία, όπως και έγινε. Όλοι συμφώνησαν με την πρόταση. Όμως δεν υλοποιήθηκε ποτέ γιατί, σωστά, δεν το επέτρεψε η τότε κυβέρνηση του Κων. Καραμανλή. Αν ένα ίδρυμα στρεφόταν προς αυτό το είδος της επένδυσης, το μήνυμα που θα εστέλλετο προς το ευρύτερο κοινό θα ήταν ότι η δραχμή είναι επίφοβη και ότι κανείς δεν θα έπρεπε να έχει εμπιστοσύνη στο εθνικό νόμισμα, σε μία δύσκολη, μάλιστα, για τη χώρα εποχή.

Τι δηλώνει το περιστατικό; Κάτι πολύ απλό. Ότι το χρεωκοπημένο σήμερα Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο συζητούσε, κάποτε, ακόμη και το είδος των επενδύσεων που θα έκανε. Παλιές καλές μέρες για τους ναυτικούς, εν ενεργεία και απομάχους, οι οποίοι βλέπουν σήμερα, οι μεν πρώτοι ότι δεν πρόκειται να πάρουν σύνταξη και οι δεύτεροι ότι κινδυνεύουν να μην την εισπράξουν. Η ζοφερή αυτή κατάσταση αποκαλύφθηκε σε όλη της τη διάσταση κατά τη συζήτηση του πολυνομοσχεδίου για τη Ναυτιλία. Το προβλεπόμενο έλλειμμα για το 1998 ανέρχεται σε 175,7 δισ. δρχ. Και από την «τρύπα» αυτή περιμένουν να εξυπηρετηθούν 28.000 εν ενεργεία ναυτικοί και 62.000 συνταξιούχοι και δικαιούχοι περιθάλψης.

Πού θα πάει αυτή η κατάσταση είναι οι αγωνιώδεις ερωτήματα των

ανθρώπων της Ναυτιλίας; Όταν μάλιστα η Ναυτιλία, για λόγους που οι αρμοδιότεροι γνωρίζουν, συνεχώς αφελληνίζεται, με αποτέλεσμα να μειώνεται συνεχώς η δυναμικότητα του ανταποδοτικού συστήματος που πρέπει να κυριαρχεί σε κάθε ασφαλιστικό Ταμείο; Μόνο το τελευταίο 15μηνο έφυγαν 200 πλοία από την ελληνική σημαία που αντιστοιχούν σε τέσσερα εκατομμύρια κόρων και σε 3.000 χαμένες θέσεις εργασίας. Κανείς δεν φαίνεται να μπορεί να δώσει ή να θέλει να δώσει απάντηση στα ερωτήματα αυτά. Δυστυχώς οι υπεύθυνοι για τη θλιβερή αυτή κατάσταση πρέπει να αναζητηθούν σε βάθος χρόνου, διότι επί σειράν ετών, καθώς φαίνεται η ηγεσία του ΥΕΝ παρέδιδε στους διαδόχους της την ίδια σκυτάλη σφαλμάτων.

Όχι άλλους ερασιτεχνισμούς

Χρόνια τώρα τα λόγια υπέρ της Ναυτιλίας περισσεύουν. Οι πράξεις είναι σπάνιες. Γι' αυτό και πολλές φορές οι άνθρωποι του κλάδου αισθάνονται εγκαταλελειμμένοι. Η εγκατάλειψη αυτή δεν είναι, βεβαίως, συναισθηματικού χαρακτήρα, κάτι που σε τελευταία ανάλυση, ουδόλως θα ενδιέφερε. Έχει όμως σοβαρές πρακτικές συνέπειες. Η πραγματικότητα αυτή επιβεβαιώθηκε για μία ακόμη φορά, με την περίφημη Συνθήκη του Σέγκεν, η οποία αφορά και τη Ναυτιλία. Έμμεσα μεν αλλά σαφέστατα. Και τα αποτελέσματα - ή μάλλον τις συνέπειες - της εφαρμογής της Συνθήκης τις πλήρωσαν και αρκετοί εφοπλιστές και τα πληρώματά τους. Όχι βεβαίως, γιατί αυτή καθ' εαυτή η συνθήκη, δίκην διαβολικού εργαλείου, εσκόπευε να βλάψει τον ελληνικό εφοπλισμό, αλλά διότι κανένας αρμόδιος δεν φρόντισε ούτε να μελετήσει επαρκώς τη Συνθήκη για να δει τι κρύβει είτε να ενημερώσει τους πλοιοκτήτες και τα πληρώματα για τις απαντήσεις της. Και ιδού τι προέκυψε. Η εφαρμογή της διεθνούς αυτής Συνθή-

κης βρήκε μερικά πλοία να κάνουν επισκευές σε διάφορες μονάδες της Αττικής. Οι εταιρίες άλλαξαν τα πληρώματα ως είθισται. Και όταν επρόκειτο τα σκάφη να αποπλεύσουν έχοντας ναυλωθεί, βρέθηκαν χωρίς πληρώματα, γιατί όταν έφτασαν αυτά, από τις Φιλιππίνες ή από οποιοδήποτε άλλο μέρος τα είχαν «κλείσει» οι πλοιοκτήτες, δεν τους επιτράπηκε η είσοδος γιατί τους έλειπαν οι βίζες και άλλα παραστατικά που προβλέπει η Συνθήκη του Σέγκεν για τον καλύτερο έλεγχο των εισερχομένων στα κοινοτικά σύνορα. Η συνέπεια ήταν να γυρίσουν «μπρος - πίσω» οι ναυτικοί και η επίπτωση να καθυστερήσει τουλάχιστον για ένα δωδεκαήμερο ο απόπλους των σκαφών. Με όποιες οικονομικές επιβαρύνσεις και αθετήσεις συμφωνιών και αν αυτό συνεπάγεται.

Αυτό είναι ένα μικρό παράδειγμα αλλά με μεγάλες συνέπειες. Το κόστος των συνεπειών αυτών το πληρώνει το πλοίο. Ένας καλύτερος συντονισμός, ασφαλώς και δεν θα έβλαπτε. Γιατί η πολύπαθη και μόνη πορευομένη Ναυτιλία μας δεν αντέχει και άλλους ερασιτεχνισμούς.

«Εσθονία» και «Δύστος»

Γκρινιάζουμε στην Ελλάδα γιατί καθυστέρησε η έκδοση του πορίσματος για το ναυάγιο του «ΔΥΣΤΟΣ», που σημειώθηκε τον Δεκέμβριο του 1996. Το πόρισμα για τη βύθιση του «ΕΣΘΟΝΙΑ», που έγινε το 1994 και στοίχισε τη ζωή σε 852 ανθρώπους, εξεδόθη μόλις πριν από ένα μήνα, δηλαδή έπειτα από τρία χρόνια!

Στο μεταξύ δεν είναι δυνατόν να υιοθετηθεί τίποτε από όσα λέγονται από στόμα σε στόμα, ούτε και τα ερωτήματα που διατυπώνονται γύρω από την υπόθεση της βυθίσεως του «ΔΥΣΤΟΣ».

Τι λέγεται;

— Λέγεται, λόγου χάρη, ότι το ρολόϊ του πλοίου βρίσκεται στο σπίτι ενός εν αποστρατεία ναυάρχου - δεν είναι δυνατόν σε καμμία περίπτωση.

— Λέγεται - πάντοτε από στόμα σε στόμα, για να εξηγηθούμε - ότι έχει διαρρηχθεί το χρηματοκιβώτιο του πλοίου.

— Λέγεται, ότι στη διερεύνηση του βυθισμένου βαποριού πήραν μέρος και άτομα με βεβαρημένο παρελθόν.

Λέγονται κι άλλα πολλά από στόμα σε στόμα και εμείς, επαναλαμβάνουμε, δεν υιοθετούμε το παραμικρό και ούτε είναι δυνατόν, φυσικά, να αναφέρουμε τα όσα άλλα λέγονται.

Τα ερωτήματα εξάλλου, που διατυπώνονται - πάντοτε από στόμα σε στόμα - είναι:

— Γιατί βυθίστηκε το σκάφος σε τόσο βάθος ενώ υπήρχε δυνα-

τότητα να ρυμουλκηθεί και να «καθίσει» στα αβαθή, οπότε όλα θα ήταν ευκολότερα;

— Πότε υπήρξε η έκρηξη που σημειώθηκε στο πλοίο: Πριν από τη βύθιση ή μετά;

— Πώς διέφυγαν από το σκάφος τα σώματα των δύο μελών του

πληρώματος που δεν βρέθηκαν μέχρι τώρα;

Εμείς είμαστε βέβαιοι ότι απαντήσεις θα υπάρξουν και με την πραγματογνωμοσύνη που διενεργούν ιδιαιτέρως αξιόλογοι άνθρωποι και με το πόρισμα και με τις αποφάσεις των δικαστηρίων, οπότε βεβαίως, θα είναι δυνατόν να διατυπωθούν και οι ανάλογες κρίσεις.

Περιπολικά αντί αντιρρυπαντικών

Δεν υπεισερχόμεθα σε λεπτομέρειες αναφορικά με την καταγγελία του Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος που θεωρεί - και έχει δίκαιο, όπως εξελίχθηκαν τα πράγματα - μεθοδευμένη την ανάθεση της ναυπηγήσεως αντιρρυπαντικών σκαφών για λογαριασμό του Λιμενικού Σώματος σε αγγλική ναυπηγική μονάδα. Ούτε και σχολιάζουμε την άποψη ότι ενώ διψάει η αυλή μας εμείς ποτίζουμε ξένους κήπους. Υποστηρίζουμε όμως ότι το Λιμενικό Σώμα δεν χρειάζεται άλλα αντιρρυπαντικά σκάφη δεδομένου ότι πρώτον, και αυτά που ήδη διαθέτει δεν δραστηριοποιούνται, παρ' όλο που η διατήρησή τους εν ενεργεία στοιχίζει τεράστια ποσά, και, δεύτερον, υπάρχουν περί τα σαράντα περίπου παρόμοια σκάφη ιδιωτικών επιχειρήσεων που υποασχολούνται.

Το Λιμενικό Σώμα χρειάζεται - και επείγοντως μάλιστα - και άλλα σύγχρονα περιπολικά σκάφη μεγάλης ταχύτητας και με ειδικό εξοπλισμό για να διεκπεραιώνουν τις δύσκολες αποστολές τους.

Η λύση συνεπώς είναι η μεταίωση του συγκεκριμένου διαγωνισμού - εκτός βεβαίως και αν έχουν αναληφθεί δεσμεύσεις εκ μέρους της κυβερνήσεως προς την αγγλική πλευρά, τις οποίες δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε, - και να προκυρηχθεί νέος για την απόκτηση και άλλων περιπολικών. Το επιχείρημα ότι υφίσταται κίνδυνος να χαθούν κοινοτικά κονδύλια - που έχει χρησιμοποιηθεί και κατά κόρον σε άλλες περιπτώσεις και όχι βεβαίως

μόνον του υπουργείου Ναυτιλίας - δεν ευσταθεί. Άλλωστε καλύτερα είναι να χάσουμε αυτά τα κονδύλια παρά να φορτωθούμε και άλλες μόνιμες δαπάνες για σκάφη που δεν ενεργοποιούνται και άρα είναι άχρηστα...

«Οφείλουμε να σημειώσουμε ότι την ανάγκη να θωρακίσουμε τα θαλάσσια σύνορα της χώρας» υπογράμμισε και ο κ. Σουμάκης κατά την τελετή της παραλαβής των δύο υπερσύγχρονων καταδιωκτικών σκαφών που πρόσφερε στο Λιμενικό Σώμα η οικογένεια Λασκαρίδη. Ας υλοποιήσουμε, λοιπόν, αυτή τη ανάγκη με τον τρόπο που υποδεικνύεται ανωτέρω.

Η ηλικία των πορθμείων

Η οικεία πλοιοκτητική Ένωση ζητεί από τον ΥΕΝ την παράταση κατά 10 έως 15 έτη του ορίου ηλικίας των πορθμείων εσωτερικού, τις γνωστές «παντόφλες» που έχουν κατασκευασθεί στις ελληνικές ναυπηγικές μονάδες, υποστηρίζοντας ότι με τις μετασκευές, επισκευές και συντήρηση που υφίστανται τα σκάφη της κατηγορίας αυτής παραμένουν αξιόπλοα και πέραν της 35ετίας.

Το αίτημα είναι εύλογο καθώς με τις μετασκευές τις οποίες έχουν υποστεί τα περισσότερα από τα πλοία αυτά, εκτάσεως από 50 έως και 90%, κατατάσσονται στην κατηγορία των «καινούργιων». Επιπλέον δε ανάλογο όριο ηλικίας δεν υφίσταται σε άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, όπως δεν υπάρχει στην Ελλάδα για τα κρουαζιερόπλοια χωρίς να έχουν παρουσιασθεί προβλήματα από την ηλικία των πλοίων, δεδομένου ότι υπάρχει συνεχής και αποτελεσματική συντήρηση.

Η Ένωση Πλοιοκτητών Πορθμείων Εσωτερικού προτείνει ταυτό-

χρονα να καθιερωθεί ειδική επιθεώρηση των σκαφών της κατηγορίας από τη Διεύθυνση Επιθεωρήσεως Εμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ που θα εξασφαλίζει τη συνεχή συμμόρφωση στις απαιτήσεις των εθνικών και διεθνών κανονισμών.

Στο μεταξύ, μετά την υπογραφή των τελικών συμβάσεων για τη ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου που θα έχει ολοκληρωθεί μέσα σε επτά χρόνια, δηλαδή το 2004, έχει υπάρξει από την πλευρά του ΥΕΝ κάποια πρόβλεψη για την απασχόληση των πορθμείων που χρησιμοποιούνται εκεί; Η εργασία απευθύνεται για να μη βρεθούμε κάποια στιγμή προ απροόπτων.

Ε, όχι και τα λιμεναρχεία

Η ιστορία επαναλαμβάνεται: Στους λόγους και στα αίτια που προκαλούν τη φυγή των πλοίων από το εθνικό νηολόγιο φαίνεται ότι έχουν προστεθεί και οι άστοχες ενέργειες ορισμένων λιμεναρχείων.

Γνωστός εφοπλιστής, από εκείνους που εξακολουθούν να εμμένουν στην εθνική σημαία, λέγει ότι εάν υπάρξει επανάληψη περιστατικών σαν αυτά που συνέβησαν σε δύο πλοία του από ενέργειες ενός λιμεναρχείου και ενός προξενικού λιμεναρχείου θα αναγκασθεί εκ των πραγμάτων να εγκαταλείψει την ελληνική σημαία για τον απλού-

στατο λόγο ότι δεν θα είναι πλέον σε θέση να αναπληρώσει τη ζημία που υπέστη και από τις καθυστερήσεις αλλά και από την απώλεια των επόμενων ναυλώσεων των συγκεκριμένων πλοίων του.

Το ένα από τα περιστατικά στα οποία αναφέρεται ο εν λόγω εφοπλιστής προκλήθηκε από καταγγελία συνδικαλιστού, από εκείνους

που ξημεροβραδιάζονται να υπερασπίζονται φραστικά τις θέσεις εργασίας των ναυτικών μας, αλλά από την άλλη μεριά, με τις απαράδεκτες ενέργειές τους, τινάζουν κυριολεκτικά στον αέρα αυτές τις θέσεις εργασίας, προς όφελος, βεβαίως, των τριτοκοσμικών και των Ευρωπαίων ναυτικών από τις χώρες του πάλαι ποτέ υπαρκτού σοσιαλισμού. Και το δεύτερο που συνέβη σε βορειοευρωπαϊκό λιμάνι προκλήθηκε από τις παράλογες απαιτήσεις του προξενικού λιμενάρχη της περιοχής που δεν δεχόταν ούτε μύγα στο σπαθί του και ζητούσε να γίνουν όλα «εδώ και τώρα».

Υπενθυμίζεται ότι στη διάρκεια της τελευταίας μεγάλης και πολύχρονης ναυτιλιακής κρίσεως πολλά πλοία οδηγήθηκαν στις ξένες σημαίες από τις παράλογες αξιώσεις ορισμένων προξενικών λιμεναρχείων. Σε μία συγκεκριμένη περίπτωση, ο προξενικός λιμενάρχης αξίωσε από τον πλοίαρχο να ακινητοποιήσει το πλοίο μέχρις ότου φθάσει έγγραφη ειδοποίηση από το NAT ότι είχε εξοφληθεί το ναυτο-

λόγιο όπως βεβαίωνε η διαχειρίστρια εταιρία. Το περιστατικό συνέβη Παρασκευή και κατά τον εν λόγω προξενικό λιμενάρχη το πλοίο έπρεπε να ακινητοποιηθεί μέχρι τη Δευτέρα, δεδομένου ότι δεν δεχόταν ούτε την πρόταση για ειδική εγγραφή στο ημερολόγιο με την οποία θα αναλάμβανε την υποχρέωση να μη μετακινηθεί το πλοίο από το λιμάνι προορισμού εάν δεν ελάμβανε την ειδοποίηση του NAT περί εξοφλήσεως του ναυτολογίου. Τελικώς, ο πλοίαρχος υπακούοντας στην εντολή του πλοιοκτήτη που ήταν εκείνος που κατέβαλε το μισθό του και όχι βεβαίως ο προξενικός λιμενάρχης, σήκωσε άγκυρα και έφυγε για το λιμάνι προορισμού και για την ενέργειά του αυτή κυνηγιόταν ακόμη και μετά τη συνταξιοδότησή του. Είναι περιττό δε να αναφερθεί ότι η παράλογη αξίωση του συγκεκριμένου προξενικού λιμενάρχη, στοίχισε τότε στο εθνικό νηολόγιο την απώλεια 15 πλοίων που με δόντια και με νύχια και κόντρα και στο ρεύμα της εποχής διατηρούσαν στους ιστούς τους την ελληνική σημαία.

Θετικό βήμα

Η δέσμευση που ανέλαβε ο Αρχηγός της Νέας Δημοκρατίας να παρουσιάσει μέσα στο Φεβρουάριο ολοκληρωμένες προτάσεις για την ανάπτυξη της Ναυτιλίας αποτελεί, όντως ένα θετικό βήμα προς την κατεύθυνση της αντιμετώπισης των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν το ελληνικό πλοίο και οι άνθρωποί του. Και μακάρι, ανάλογες πρωτοβουλίες να αναληφθούν και από τα άλλα κόμματα, είτε εκπροσωπούνται στη σημερινή Βουλή, είτε όχι.

Η δέσμευση ανελήφθη σε γεύμα προς ναυτιλιακούς παράγοντες που παρέθεσε ο κ. Κώστας Καραμανλής, ο οποίος υπογράμμισε ότι η λήψη μέτρων για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας αποτελεί μονόδρομο για μία κυβέρνηση, η οποία μπορεί να αντιληφθεί την πολύπλευρη προσφορά του πλοίου. Και πρόσθεσε ότι το επιτελείο της Νέας Δημοκρατίας θα έχει τον επόμενο μήνα (Φεβρουάριο) ολοκληρωμένες προτάσεις τις οποίες θα συζητήσει με όλους τους

παράγοντες της Ελληνικής Ναυτιλίας. Εμείς, υπογράμμισε ο κ. Καραμανλής, όταν θα κληθούμε από τον ελληνικό λαό να αναλάβουμε τη διακυβέρνηση της χώρας, θα έχουμε ολοκληρωμένες λύσεις για τα καίρια ζητήματα της Ναυτιλίας και ταυτόχρονα θα έχουμε επιλέξει εγκαίρως και τα πρόσωπα που θα κληθούν να χειρισθούν τα θέματα αυτά. Είθε.

Προαγωγικά διπλώματα

Η Ελλάδα είναι αναμφισβήτητο η χώρα των αντιθέσεων: Από τη μία λόγω χάρη, βγαίνουμε και φωνάζουμε - οι συνδικαλιστές αλλά και το ίδιο το Κράτος, η ίδια η Πολιτεία - ότι μας ενδιαφέρει το θέμα της απασχολήσεως των ναυτικών μας. Και από την άλλη καταδικάζουμε τους ναυτικούς μας αυτούς και ιδίως τα στελέχη, για τη δημιουργία των οποίων ξοδέψαμε ουκ ολίγα, σε επαγγελματική στασιμότητα.

Ετσι φθάσαμε στο σημείο να έχουμε σαραντάρηδες σχεδόν ανθυποπλοίαρχους και υποπλοίαρχους και επίσης σαραντάρηδες τρίτους και δευτέρους μηχανικούς, επειδή αρνούμαστε πεισματικά να δούμε την πραγματικότητα κατά πρόσωπο και να προχωρήσουμε στις επιβαλλόμενες ρυθμίσεις. Έτσι ώστε να αποκτήσουν τα στελέχη μας αυτά τα διπλώματα που τους είναι απαραίτητα για την άσκηση του επαγγέλματός τους, για να κάνουν δηλαδή τη δουλειά τους. Και ταυτόχρονα να σταματήσουμε την καταφυγή στις άλλες λύσεις - τα παναμαϊκά και τα λιβεριανά διπλώματα - στις οποίες προστρέχουν αναγκαστικά οι ενδιαφερόμενοι για να ξεπεράσουν το πρόβλημα της εξελίξεώς τους που τους δημιουργούν η ελληνική Πολιτεία και ολοι εκείνοι οι ανεγκέφαλοι που την εκροσωπούν και την εκφράζουν, οι οποίοι όμως μεριμνούν συνεχώς και αδιαλείπτως για τη δική τους επαγγελματική ανέλιξη και πρόοδο.

Οφείλουμε να προσθέσουμε ότι περιέργως αρνητική εμφανίζεται

επί του προκειμένου και η εκπροσώπηση του εφοπλισμού, παρά τις συνεχείς επισημάνσεις φωτισμένων ανθρώπων από την πλευρά των εφοπλιστών, όπου υπάρχουν επίσης.

Οι ευθύνες εντοπίζονται στις περιπτώσεις των εφοπλιστών εκείνων που διαχειρίζονται εδώ και πολλά χρόνια πλοία με ξένες σημαίες χωρίς την παραμικρή ασφαλιστική σχέση με το NAT που θα έλυνε το πρόβλημα της επαγγελματικής εξελίξεως των ναυτικών που χρησιμοποιούν για την επάνδρωση των πλοίων τους.

Το πρόβλημα της ελλείψεως δυνατότητας εξελίξεως των στελεχών μας είχε εμφανισθεί αρχικώς μόλις τελείωσε η ανακατανομή της ανεργίας που είχε εφαρμοσθεί με την περιβόητη ανακύκλωση επί υπουργίας Κατσιφάρα: Τότε διαπιστώθηκε ότι οι ναυτικοί που είχαν απολυθεί από τα πλοία, όταν είχαν ολοκληρώσει την υπηρεσία που προβλεπόταν από τον σχετικό νόμο, δεν μπορούσαν να συμπληρώ-

σουν τον απαιτούμενο χρόνο υπηρεσίας για να μετάσχουν στις εξετάσεις για την απόκτηση προαγωγικού διπλώματος επειδή αδυνατούσαν να βρουν εργασία σε πλοίο με ελληνική σημαία ή συμβεβλημένο με το NAT. Για να επιζήσουν όσοι δεν κατέφυγαν τότε σε άλλες εργασίες - υπήρξε εποχή που μεγάλος αριθμός οδηγών ταξί ήταν πρώην ναυτικοί και κυρίως αξιωματικοί - αναγκάστηκαν να εργασθούν σε πλοία με ξένες σημαίες μη συμβεβλημένα με το NAT αλλά η υπηρεσία τους αυτή, ακόμη και αν εξαγοράζονταν πανάκριβα, δεν υπολογιζόταν στα προσόντα για την απόκτηση προαγωγικού διπλώματος και χρειάστηκε επίμονος αγώνας των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» και επανειλημμένες παρεμβάσεις του Πολιτικού Γραφείου του τότε Πρωθυπουργού για να στηρίξει το YEN στη δικαίωση των ανθρώπων εκείνων. Χωρίς όμως να υπάρξει γενική ρύθμιση που θα εκάλυπτε και όλους τους άλλους ναυτικούς μας που ήταν - και εξακολουθούν να

είναι - αναγκασμένοι να εργάζονται στα ανασφάλιστα πλοία των οποίων ο αριθμός αυξάνεται συνεχώς είτε με τις νέες αγορές πλοίων που κατευθύνονται σε άλλες σημαίες, είτε με τη συνεχιζόμενη διαρροή από το εθνικό μας νηολόγιο.

Λύση στο πρόβλημα προϋπήρξε και ήταν απλή και αποτελεσματική, αφού οδηγήσε στη δημιουργία των στελεχών που επάνδρωσαν επαξίως τα πλοία κατά το φούντωμα και την αλματώδη ανάπτυξη της Ελληνικής Ναυτιλίας: Η υπηρεσία σε πλοία με ξένες σημαίες αναγνωριζόταν με απλά «ντισάρτσια» που εξέδιδαν οι πλοίαρχοι χωρίς καν να είναι επικυρωμένα από οποιαδήποτε αρχή και χωρίς να εξαγοράζεται στο NAT. Λύση η οποία πρέπει να επαναληφθεί χωρίς άλλη χρονοτριβή χωρίς την παραμικρή άλλη καθυστέρηση. Αλλιώς, όσοι θα μιλούν εφεξής και θα κόπτονται δήθεν για την εξασφάλιση της απασχολήσεως των ναυτικών μας θα είναι υποκριτές και καταγέλαστοι.

Η Coopers and Lybrand για τη ΔΑΝΕ

Η διεθνής εταιρία συμβούλων επιχειρήσεων και ορκωτών ελεγκτών, η οποία ανέλαβε να καταστρώσει στρατηγικό σχέδιο εξυγίανσης της εταιρίας, το οποίο και θα παρέδιδε στο νέο Δ.Σ. που προέκυψε από τη Γενική Συνέλευση της 18ης Ιανουαρίου, θεωρεί ότι τα επόμενα βήματα της ΔΑΝΕ θα πρέπει να είναι:

- Η ολοκλήρωση του σχεδίου δράσης που τώρα επεξεργάζεται η Coopers and Lybrand με το νέο Δ.Σ.
- Η πραγματοποίηση σειράς επαφών με όλες τις δανειοδότες τράπεζες, τους πιστωτές και τους εκπροσώπους, των εργαζομένων. Οι επαφές θα είναι παρόμοιες με αυτές που είχαν ήδη πραγματοποιηθεί με τις τράπεζες Εμπορική και Κύπρου.
- Η ανάπτυξη και εφαρμογή βελτιωμένων διαδικασιών διαχείρισης, εσωτερικού ελέγχου και πληροφόρησης της διοίκησης για την προσαρμογή των περιουσιακών στοιχείων της εταιρίας και την εξασφάλιση της ομαλής λειτουργίας της.
- Η λειτουργική αναδιάρθρωση της ΔΑΝΕ με στόχο τη μείωση του λειτουργικού κόστους και τη βελτίωση της κερδοφορίας της.

Σαν συμπέρασμα μπορεί να λεχθεί ότι, η εταιρία έχει μία ισχυρή ανταγωνιστική θέση στο χώρο της Δωδεκανησιακής ακτοπλοΐας και εφόσον έγιναν οι σωστές ενέργειες η ΔΑΝΕ θα μπορέσει να ξεπεράσει τις σημερινές δυσκολίες και να μπει σε μια πορεία αποτελεσματικής και κερδοφόρου λειτουργίας.

Θετικό είναι επίσης το γεγονός της χορήγησης δανείου 300 εκ.

δρχ. από την Τράπεζα Κύπρου, αλλά είναι βέβαιο ότι αυτά τα χρήματα δεν βοηθούν ή καλύτερα δεν λύνουν το πρόβλημα.

Η άποψή μας είναι ότι το νέο Δ.Σ. πρέπει να επιλέξει μεταξύ τριών επιλογών.

Α) Να προχωρήσει σε αύξηση Μετοχικού Κεφαλαίου. Πράγμα αδύνατο κάτω από τις σημερινές συνθήκες.

Β) Να προχωρήσει σε συμφωνία με ένα στρατηγικό επενδυτή (υπάρχουν πληροφορίες ότι ενδιαφέρονται Μinoan και Παναγόπουλος).

Γ) 'Η τέλος να χρηματοδοτηθεί από κάποια τράπεζα, περίπτωση όχι ιδιαίτερα εύκολη λόγω του ύψους της χρηματοδότησης σε συνδυασμό με την κακή χρηματοοικονομική εικόνα που παρουσιάζει η εταιρία. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα βιβλία της ΔΑΝΕ παρουσιάζουν απαιτήσεις συνολικού ύψους 3,1 δις τα οποία η Coopers and Lybrand αδυνατεί να επαληθεύσει ελεγκτικά.

Τα ποσά αυτά αφορούν πράξεις που έγιναν στη θητεία του Επ. Σολοúnια και τα οποία η ΔΑΝΕ επιδιώκει να εισπράξει δια της δικαστικής οδού.

«Έφυγε» μία αρχόντισσα

Πέθανε αιφνιδώς στις 13 Δεκεμβρίου σε ηλικία 91 ετών και κηδεύθηκε στις 15/12 η «Δέσποινα» της επιβατηγού ναυτιλίας Ελένη Αναστασίου Ποταμιάνου, μητέρα του Προέδρου της Ενώσεως Εφοπιστών Επιβατηγών Πλοίων Ανδρέα Ποταμιάνου, του Προέδρου της εταιρίας ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ Γιώργου Ποταμιάνου και της κ. Βαρβάρας Ποταμιάνου - Σοφοροπούλου.

Η Ελένη Ποταμιάνου είχε αφιερώσει τη ζωή της στην οικογένειά της και στα ιδεώδη του Ερυθρού Σταυρού και είχε διατελέσει μέλος πολλών φιλανθρωπικών, κοινωνικών και πολιτιστικών σωματείων. Είχε δε τιμηθεί με πολυάριθμες τιμητικές διακρίσεις, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται ο Χρυσός Σταυρός του Οικουμενικού Πατριαρχείου Κωνσταντινουπόλεως, το Μετάλλιο Εξαίρετων Πράξεων του υπουργείου Στρατιωτικών, το Μετάλλιο της Ακαδημίας Αθηνών, το Χρυσό Μετάλλιο Εράνου

του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού, το Χρυσό Μετάλλιο Ευποιΐας κ.α.

Στην κηδεία της που έγινε στο Α' Νεκροταφείο παρέστησαν υπουργοί, βουλευτές, ανώτατοι αξιωματούχοι, εκπρόσωποι, αδελφός του Ερυθρού Σταυρού και μεγάλο πλήθος κόσμου.

Τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» αντί στεφάνου θα καταθέσουν χρηματικό ποσόν σε φιλανθρωπικό σωματείο που είχε διατελέσει μέλος η Ελένη Ποταμιάνου.

ΤΑ *κακώς* ΚΕΙΜΕΝΑ

Του Ναυτίλου

καλώς ΓΡΑΜΜΕΝΑ

Καλό θα ήταν να γνωρίζει ο υπουργός Ναυτιλίας ότι το Λιμενικό Σώμα δεν είναι για «πέταμα». Θα πρέπει ακόμη να γνωρίζει ότι το Λιμενικό Σώμα δεν είναι «όργανο των εφοπλιστών», όπως λέει μία μερίδα ναυτικών, αλλά όργανο της Πολιτείας, χωρίς τη βοήθεια του οποίου δεν θα είχαμε φθάσει στο «θαύμα» της Ναυτιλίας μας. Οι υπουργοί έρχονται και παρέρχονται, αλλά το Λιμενικό Σώμα είναι εκεί και λειτουργεί για το καλό της Ναυτιλίας και της χώρας... Ας ρίξει μια ματιά στην πορεία της Ναυτιλίας ο υπουργός και ας πληροφορηθεί πόσες και ποιες από τις πλέον αποφασιστικές παρεμβάσεις, που την οδήγησαν στην κορυφή, οφείλονται στους αξιωματικούς του Λ.Σ. Ας αντιληφθεί ότι το Λ.Σ. δεν είναι «Σώμα Ασφαλείας» ούτε «Ενοπλη Δύναμη». Είναι κάτι ανάμεσα και κάτι παραπάνω. Είναι, χωρίς αμφιβολία το μόνο ένστολο τμήμα της Ελληνικής Δημόσιας Διοικήσεως, που λειτουργεί με «προδιαγραφές εξωτερικού» εδώ και πολλά χρόνια. Γι' αυτό, ας ακούσει τις απόψεις των ένστολων επιτελών του ο υπουργός και ας πει στους συμβούλους του ότι στα θέματα Ναυτιλίας τον πρώτο λόγο πρέπει να έχει το Λ.Σ. Είναι βέβαιο ότι αν φερθεί έτσι ο κ. Σουμάκης, η Ναυτιλία δεν θα χάσει αλλά θα κερδίσει πολλά. Δεν είναι κακό ούτε μειωτικό για έναν πολιτικό να δέχεται τις εισηγήσεις κάποιων υπαλλήλων. Ιδιαίτερα όταν αυτοί είναι οι έμπειροι...

Οσο επεικής και αν είναι κανείς, δεν θα μπορούσε παρά να εκπλαγεί από τη στάση που τηρεί το ΥΕΝ στον τομέα της Ναυτικής Εκπαιδεύσεως. Ο έχων το πρόσταγμα επί του θέματος Γενικός Γραμματέας, ας μην κρίνει τη Ναυτική Εκπαίδευση. Δεν έχει αντιληφθεί, φοβούμαι, ότι αυτή τη στιγμή η εκπαίδευση με τα πρότυπα των ΤΕΙ ή των Τεχνικών Λυκείων. Δεν έχει αντιληφθεί, φοβούμαι, ότι αυτή τη στιγμή η εκπαίδευση στη Ναυτιλία τρέχει με διαστημικές ταχύτη-

τες και ότι με τη θέσπιση των ISM και STCW δεν είναι πλέον «στο χέρι» του κάθε Γενικού ή του κάθε ΥΕΝ ή του κάθε εφοπλιστή το θέμα «ικανό πλήρωμα». Για σκέψου, δηλαδή να χρειάζεσαι ενημέρωση επί των νέων δεδομένων και να σου λέει το ΚΕΣΕΝ «ελάτε σε έξι μήνες»! Πρέπει το ΥΕΝ να δώσει στα ΚΕΣΕΝ την πνοή και τα εφόδια που απαιτούνται. Άλλως να αφεθεί η Ναυτιλιακή Εκπαίδευση να λειτουργήσει το πλαίσιο της Ελεύθερης Οικονομίας.

Η κυβέρνηση αποφάσισε ότι τα μέτρα που ανακοινώθηκαν τον περασμένο Ιούλιο, είναι «ό,τι περισσότερο μπορούσε να κάνει» Και ποιος είπε, αλήθεια, στην κυβέρνηση ότι η ποντοπόρος ναυτιλία μπορεί να εξαρτάται από τον κάθε υπουργό, οποιασδήποτε χώρας, όταν η επιβίωση της επιχειρήσεώς του εξαρτάται από την ανταγωνιστικότητα του πλοίου; Τα πράγματα είναι απλά. Χαμηλότερο κόστος, λιγότερα έξοδα, άρα περισσότερες πιθανότητες να βρεις ναύλο. Ποιος αλήθεια, κάθεται ν' ακούσει για «μέτρα», όταν ξέρει ότι ο Ολλανδός ή ο Νορβηγός, ο Ιταλός, ο Βρετανός ή ο Γερμανός, που μέχρι πρότινος έλεγε «Έλληνας» και έσκαγε από τη ζήλεια, είναι σήμερα πιο ανταγωνιστικός.

Είσαι, λοιπόν, στον Πειραιά με τους ξένους σου και θέλεις να τους περιποιηθείς. Πού θα πας; Στο Μικρολίμανο. Μάλιστα. Σε δέκα λεπτά, θα περάσουν από το τραπέζι σου πενήντα πωλητές διαφόρων ειδών. Άσε δε που πλέον δεν ξέρεις τί θα φας αν δεν πας σε ένα - δυο συγκεκριμένα καταστήματα. Και εκεί, όμως αίφνης, έκαμαν την εμφάνισή τους τα «Ελληνάδικα»! Πάει και το Μικρολίμανο. Μετατρέπεται σιγά - σιγά σε «Παπαστράτο» και «Πυροσβεστική». Να πας πού αλλού βράδυ στον Πειραιά; Μοιραία, λοιπόν, παίρνεις το δρόμο προς Αθήνα ή προάστια, βόρεια ή νότια. Εκεί, δηλαδή, που συνήθως

διαμένουν οι ξένοι σου. Διότι πού να μείνουν στον Πειραιά; Ούτε ένα ξενοδοχείο της προκοπής δεν υπάρχει; Πού να σε καλέσει δηλαδή ο ξένος σου για «μπίζνες μπρέκφαστ» στον Πειραιά; Και πώς να τον κατεβάσεις το μεσημέρι στη Λέσχη ή στον ΝΟΕ όταν χρειάζεσαι μιάμιση ώρα από την Αθήνα μέχρι το Λιμάνι; Για να γίνει ο Πειραιάς «Σίτι», λοιπόν, χρειάζεται αποφασιστικές παρεμβάσεις. Και αυτές δεν μπορεί να τις κάνουν οι κομματικές παρέες στο Δήμο. Αλήθεια, σκέφθηκε ποτέ ο κόσμος της Ναυτιλίας να υποδείξει το δικό του υποψήφιο δήμαρχο;

Να χαιρετίσουμε την χορηγία των Γ. Αγουδήμου, Αντ. Κομνηνού, Μιλτ. Μαρινάκη, Γ. Μελέτη και Ευ. Τζανετάτου στην πολύ καλή έκδοση του Νικόλα Ντόριζα «Τα κτίρια του Πειραιά κατά τον 19ο Αιώνα». Απόδειξη ότι ο κόσμος της Ναυτιλίας στέκεται κοντά σε προσπάθειες που βοηθούν την πόλη και συμβάλλουν στη γνώση της ιστορίας της. Ίσως αν ο εφοπλισμός θυμόταν κάποια στιγμή τη δύναμή του, πολλά θα είχαν αλλάξει στην πόλη που έχει δεθεί με το ελληνικό πλοίο. Τουλάχιστον η συμμετοχή της πλοιοκτησίας σε εκδοτικές προσπάθειες με θέμα τον Πειραιά είναι μία αρχή. Περιμένουμε τη συνέχεια...



«Πέρα από τις ευχές για τον καινούργιο χρόνο στους αναγνώστες των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», απευθύνω θερμά συγχαρητήρια στη νέα Διεύθυνση του μοναδικού στο είδος του περιοδικού για τη Ναυτιλία».

Πειραιάς 12/1/98

Γιώργος Κλαυδιανός
Πρόεδρος Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς

Από το 1931 η έκδοση «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» αποτελεί παράδοση στην αγορά της ελληνικής ναυτιλίας, προσφέροντας έγκυρη και έγκαιρη ενημέρωση στο ελληνικό εφοπλιστικό κοινό.

Με την ευκαιρία της νέας έκδοσης των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» μέσα στο 1998, ευχόμαστε στη νέα διεύθυνση Καλή Επιτυχία και στους αναγνώστες του να είναι Ειρηνικός και Εποικοδομητικός ο Καινούργιος Χρόνος.

Αθήνα, 13/1/98

Με εκτίμηση
Δημήτρης Χ. Αναγνωστόπουλος
Γενικός Διευθυντής Ναυτιλιακού ΑΒΝ ΑΜΡΟ

Με την ευκαιρία της επανέκδοσης των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» συγχαίρω θερμά την καινούργια διεύθυνση και εύχομαι στους αναγνώστες τους Καλή Χρονιά.

Θεσσαλονίκη 14/1/98

Φιλικά
Π. Ζέρβας,
Πρόεδρος Ενωσης Πλοιοκτητών Βορείου Ελλάδος

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

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

Πληροφορίες: Τηλ.: 3609.548-9
Fax: 3635.350

Επί τη ευκαιρία της επανέκδοσης των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», ευχόμαστε, ότι καλύτερο και δημιουργικότερο για το νέο έτος 1998.

Πειραιάς 29/12/97

Μετά τιμής
Για τον Det Norske Veritas
Μιχάλης Λαβίδας
Διευθυντής Τμήματος Πιστοποίησης Πειραιά (SMC)

Αποτελεί κοινή διαπίστωση ότι ο ναυτιλιακός τομέας με την άσκηση εποικοδομητικής κριτικής και εμπειριστατωμένης ανάλυσης των θεμάτων που πραγματεύεται, συμβάλλει ουσιαστικά όχι μόνο στην έγκυρη ενημέρωση, αλλά και στην ορθή προσέγγιση των προβλημάτων που απασχολούν τον ναυτιλιακό κόσμο.

Υπό την έννοια αυτή η επανέκδοση ενός περιοδικού του κύρους και της εμβέλειας των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» αποτελεί ένα σημαντικό γεγονός για τα ναυτιλιακά μας γεγονότα και πιστεύω ότι η νέα διεύθυνση θα συνεχίσει μια παράδοση 65 χρόνων που θέλει τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» να αγωνίζονται στην πρώτη γραμμή για την προαγωγή των συμφερόντων του Ελληνικού πλοίου και του Έλληνα ναυτικού.

Εύχομαι κάθε επιτυχία στην εκδοτική προσπάθεια που αναλαμβάνετε, γνωρίζοντας ότι η επιτυχία αυτή θα αποβεί προς όφελος και της Ναυτιλίας μας.

Πειραιάς, 18/12/97

Με εκτίμηση
Περικλής Ουσαντζόπουλος
Αντιναύαρχος, Αρχηγός Λιμενικού Σώματος

I wish 'NAFTIKA CHRONICA' and its readers a successful 1998. I am sure it will continue providing a useful source of news and information for its readers and a forum where key issues, affecting the transport sector in general and shipping especially, are discussed and explored.

London, 6/1/98

With kind regards and best wishes for the new year.
Professor Rigas Doganis

Χαιρετίζω την επανέκδοση των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ». Συγχαίρω δε την πρωτοβουλία της νέας Διεύθυνσης του περιοδικού για την εύστοχη επέκταση της αρθρογραφίας στον αεροπορικό τομέα. Ιδίως στο «Ευρωπαϊκό αεροπορικό δίκαιο» το οποίο παρουσίασε τα τελευταία δέκα χρόνια μία, ταχεία εξέλιξη. Εξέλιξη η οποία κορυφώθηκε με τη γενική ελευθέρωση των αεροπορικών αερογραμμών (31/12/1992) και ειδικότερα του Cabotage (1/4/1997 - για τα ελληνικά νησιά θα τεθεί σε ισχύ τον Ιούλιο 1998).

Η ανανεωμένη και εμπλουτισμένη ύλη των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» καλύπτει επίσης, ένα επιπλέον ουσιαστικό κενό του ελληνικού χώρου με σημαντικές επεκτάσεις όπως:

Τις ριζικές μεταβολές στο ελληνικό σκηνικό της πολιτικής αεροπορίας και στο ενδιαφέρον των Ελλήνων εφοπλιστών, οι οποίοι μετά την κατάκτηση των ωκεανών - χάρις στην αρχή της ελευθερίας των

θαλασσών - στρέφονται και στις αεροπορικές μεταφορές, σήμερα, που θεσπίστηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση η «Ελευθερία του αέρα»!

Συγχαρητήρια θερμά στους εκδότες για την εξαιρετική πρωτοβουλία τους και εύχομαι την επιτυχία που αξίζουν.

Λονδίνο 23/12/97

Με εκτίμηση
Πρόδρομος Δ. Δαγτόγλου
Καθηγητής Πανεπιστημίου Αθηνών

Ο Πρόεδρος και τα μέλη του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου σας εύχονται καλή επιτυχία στην ευδωχή των στόχων σας. Πιστεύοντας ότι καλύπτετε δημοσιογραφικά ένα χώρο πολύ σημαντικό για την ελληνική οικονομία, ευχόμεθα η συμβολή σας να είναι ουσιαστική στην πολύπλευρη ενημέρωση του ευρύτερου κοινού για τα προβλήματα και τις επιτυχίες της Ναυτιλίας.

Πειραιάς 16/1/1998

Γκιζιάκης Κωνσταντίνος
Πρόεδρος NAT

Σας εύχομαι κάθε επιτυχία στην προσπάθεια της επανεκδόσεως του περιοδικού τα "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ".

Για μας, που ασχολούμεθα με τη ναυτιλία τα "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ", υπήρξε ένα αξιόλογο περιοδικό, απευθύνετο ταυτοχρόνως προς τη ναυτιλιακή εργοδοσία, προς τους ναυτικούς και προς τους συναλlassόμενους με τη ναυτιλία και πάντοτε είχε ενδιαφέροντα άρθρα και στοιχεία για όλους.

Πολλοί φοιτητές, μεταξύ των οποίων και ο γράφων, στις στήλες, στατιστικές και άρθρα των "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ" εύρισκαν στοιχεία για τις πανεπιστημιακές μελέτες, ταυτοχρόνως δε, με υπερηφάνεια έλεγαν στους ξένους καθηγητές, ότι και στην πατρίδα μας υπήρχαν περιοδικά με τεchnο-οικονομικά στοιχεία για τη ναυτιλία.

Τώρα ζούμε, σε μια εποχή και κοινωνία εθνών, που τα νέα μεταδίδονται ταχύτατα, τίποτα δεν κρύβεται και η ταχεία αξιοποίηση των πληροφοριών και η έγκαιρος εκμετάλλευση των ευκαιριών είναι θέμα εθνικής και επιχειρηματικής επιζήσεως.

Μην ξεχνάμε ποτέ, ότι αποδεδειγμένως επιτυγχάνει και βραβεύεται η οικονομία εκείνη η οποία δημιουργεί ένα κλίμα εμπιστοσύνης, μέσα στο οποίο δημιουργεί και προσφέρει στον εργαζόμενο ικανοποιητικές θέσεις εργασίας και στον κεφαλαιούχο χώρο επικερδών επενδύσεων.

Ελπίζω και εύχομαι να συνεχίσετε την παράδοση του περιοδικού, διότι τώρα έχουμε περισσότερο από ποτέ, την ανάγκη της ακριβούς πληροφόρησης, ώστε να προσανατολιζόμαστε σωστά, στην πορεία μας προς το ορθόν άλλο μονοπάτι, που μας οδηγεί στην πρόοδο και την ανάπτυξη.

Νέα Υόρκη 9/12/97

Ευχαριστώ για τη φιλοξενία
Δ.Π.Τζοάννος, Διπλ. Ναυπηγός Μηχανικός

ΠΩΛΕΙΤΑΙ

Κατάφυτο νησί 100 στρεμμάτων στον Κορινθιακό Κόλπο, καθαροί τίτλοι.

Τηλ. 3609.548-9

With the European airline industry going through a process of profound change - in response to liberalisation and increasing global competition - and with air transport rapidly becoming a means for mass travel, proper information and analysis of the developments in civil aviation are needed more than ever before. I therefore congratulate NAFTIKA CHRONIKA with its timely decision to include aviation in the scope of its New Series.

16 January 1998

Kees Veenstra
Deputy Secretary General
Association of European Airlines

Με ιδιαίτερη ικανοποίηση πληροφορήθηκα την επανέκδοση των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ».

Εύχομαι κάθε επιτυχία, μία επιτυχία που άλλωστε αρμόζει στην ιστορία τους.

16/1/98

Με τιμή
Ν. Ταβουλάρης
Πρόεδρος ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ !

ΑΠΟΛΑΥΣΗ ΧΩΡΙΣ... ΤΥΨΕΙΣ



SMOKER

με *Bio-filter*[®]

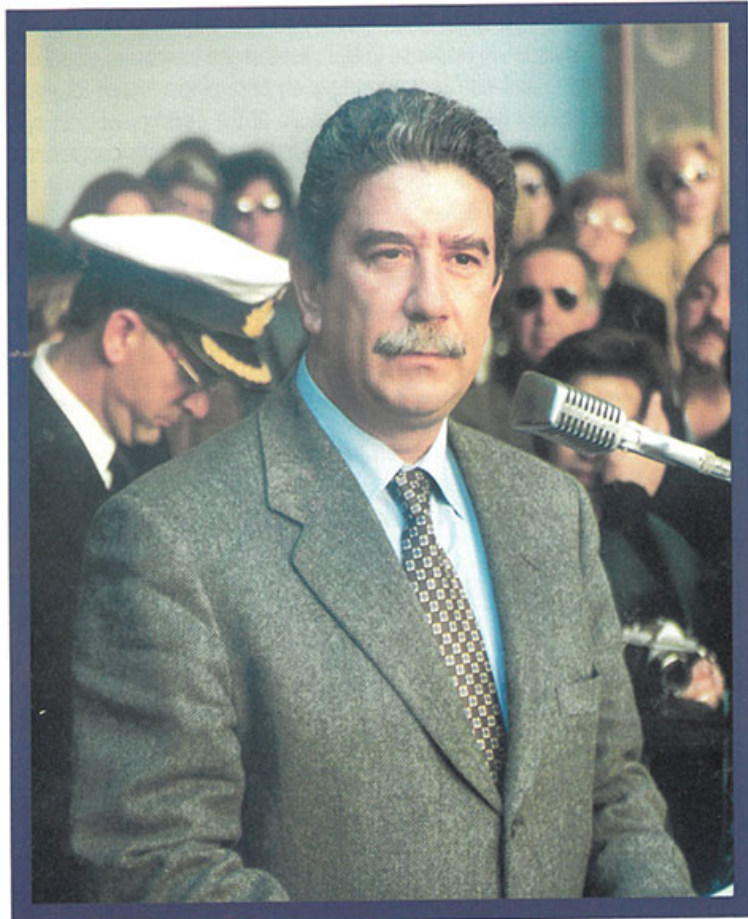
NEO



*ΔΕΛΤΙΟΜΑ ΕΥΡΕΣΤΕΛΕΙΑΣ ΑΡ. 100/1876
για "Μέθοδο καταπολέμησης
των βλαβερών συστατικών
του καπνού που περιέχονται
στα φίλτρα των τσιγάρων".
Δια της χρήσεως βιολογικών ουσιών.

Το Υπουργείο Υγείας προειδοποιεί:

ΤΟ ΚΑΠΝΙΣΜΑ ΒΛΑΠΤΕΙ ΣΟΒΑΡΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ



Σταύρος Σουμάκης:

Επιστρέψτε στο ελληνικό νηολόγιο

Από τον Νάσο Πουλακίδα

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης είναι από τους πιστούς φίλους του πρωθυπουργού Κώστα Σημίτη. Έχει υπηρετήσει τα κοινά του Πειραιά, από τη θέση του δημοτικού Συμβούλου, για δύο χρονικές περιόδους. Από το 1982 ως και το '90, επί δημαρχίας Γιάννη Παπασπύρου, την πρώτη, και Ανδρέα Ανδριανόπουλου, τη δεύτερη.

Αν και σύμβουλος της πλειοψηφίας την πρώτη περίοδο (1982-86) ήταν ο μοναδικός που δεν έλαβε θέση αντιδημαρχίας. «Είναι προς τιμή μου. Προσέφερα στον κόσμο του Πειραιά από άλλες θέσεις και όχι απ' αυτή του αντιδημάρχου», λέει σήμερα ο Σταύρος Σουμάκης.

Βουλευτής Πειραιώς στις δύο τελευταίες εκλογικές αναμετρήσεις. Από τα τέλη Σεπτεμβρίου του 1996 έχει «ριζώσει» στον τέταρτο όροφο της Γρηγ. Λαμπράκη 150, στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Στο διάστημα αυτό του έτυχαν πολλές αναποδιές - «Πήγασος», «Σάμαινα», «Δύστος», πολυήμερες απεργίες ναυτικών - τους πρώτους μήνες της υπουργικής θητείας του και όπως δεν γνώριζε πολλά (όπως ο ίδιος εκμυστηρεύεται) από τα της Ναυτιλίας, έκανε «σημαντικά λάθη».

Δηλώνει πεισματάρης και δεν τον ενδιαφέρει το όποιο πολιτικό κόστος.

Ο Σταύρος Σουμάκης, πήρε μέτρα για την όποια βελτίωση της υποδομής των λιμανιών, καθιέρωσε το ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων, έλαβε μέτρα για την ανταγωνιστικότητα των ποντοπόρων (ο ίδιος υποστηρίζει ότι ήταν η «χρυσή τομή» των θέσεων εφοπλισμού και ναυτεργασίας), συνεχίζει τις προσπάθειες για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας των υπηρεσιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Καθιέρωσε η εισαγωγή λιμενοφυλάκων να γίνεται στη Σχολή με το σύστημα των μορίων και προχωράει στη φάση της υλοποίησης της ενίσχυσης του Λιμενικού Σώματος.

Υπεραμύνεται της ελληνικής σημαίας και υποστηρίζει ότι παρέχει όλα τα εχέγγυα για πρόοδο και ανάπτυξη στη νέα χιλιετήριδα που ανατέλλει και καλεί πλοιοκτήτες και ναυτικούς να λάβουν και να κατανοήσουν αυτό το μήνυμα.

Ο κ. Σουμάκης σε συνέντευξή του στα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», αναφέρεται στη ναυτιλία του 21ου αιώνα, στα μέτρα ανταγωνιστικότητας στο μέλλον του νηολογίου, στην τριμερή συνεργασία, στο NAT, στη ναυτική εκπαίδευση, στην ακτοπλοΐα και τον εκσυγχρονισμό της, στα σχέδιά του για το νέο χρόνο:

— Σήμερα, στην ανατολή του 21ου αιώνα η Ναυτιλία, η πλέον διεθνής βιομηχανία, έχει μείνει ανεπηρέαστη; Η Ελλάδα έχει επηρεαστεί άμεσα από τις όποιες αλλαγές συντελούνται διεθνώς, κύριε Υπουργέ;

Είναι γεγονός ότι σήμερα, στη νέα εποχή παγκοσμιοποίησης της οικονομίας ενός περιβάλλοντος χωρίς σύνορα, στην κοινωνία της πληροφόρησης, της τεχνολογικής ανάπτυξης και της ελεύθερης κίνησης κεφαλαίου και δυναμικού, δεν θα μπορούσε να μείνει ανεπηρέαστη η πλέον διεθνής βιομηχανία, η Ναυτιλία.

Και βέβαια, είναι ευνόητο, η ελληνική Ναυτιλία η οποία έχει την πρωτοπορία στις θαλάσσιες μεταφορές παγκοσμίως, να δέχεται αυτή πρώτη τους «κραδασμούς» από τις ανακατατάξεις που συντελούνται διεθνώς στις δομές της.

Για να μπορέσει λοιπόν η ναυτιλία μας ν' αντεπεξέλθει στους παγκόσμιους συσχετισμούς, στις πιέσεις και στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον όπου κυρίως δραστηριοποιείται, απαιτείται κάθε φορά η διαμόρφωση νέων στρατηγικών και επιλογών για την ανάπτυξή της.

Επίσης θα πρέπει η εφοπλιστική κοινότητα να προσαρμόζεται στις απαιτήσεις και στο κάθε φορά διαμορφούμενο περιβάλλον ώστε και με την αρωγή της πολιτείας, να ενισχύεται η περαιτέρω ανάπτυξή της.



Ο Υπουργός YEN Σ. Σουμάκης με το δωρητή των σκαφών του Λιμενικού Σώματος Π. Λασκαρίδη

— Από τα μέτρα ανταγωνιστικότητας του περασμένου Ιουλίου είναι γεγονός ότι η φυγή πλοίων δεν περιορίστηκε. Πρόσφατα ξεκαθάρισε ο πρωθυπουργός στην πλοιοκτησία ότι η εφαρμογή των μέτρων είναι κυβερνητική απόφαση.

Πώς βλέπετε το μέλλον του νηολογίου μας;

Τα μέτρα που πήραμε τον περασμένο Ιούλιο ήταν προϊόν μακρών και επίπονων συζητήσεων μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών και είχαν δύο στόχους: Τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και την παράλληλη διατήρηση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών.

Σύμφωνα με αυτά παρέχονται ευέλικτες δυνατότητες στελέχωσης των πλοίων χωρίς να τίθενται τα επίπεδα ασφαλείας και οι λοιπές απαιτήσεις των διεθνών οργάνων, ώστε τα ελληνικά πλοία να ανταγωνίζονται με επιτυχία τα ξένα.

Πιστεύω ότι αυτά ήταν η καλύτερη δυνατή λύση, η «χρυσή τομή» αν θέλετε, για τα υπάρχοντα προβλήματα και είμαι πεπεισμένος ότι κλειδί για την ανάπτυξη της Εμπορικής Ναυτιλίας και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων είναι η επιστροφή τους στο ελληνικό νηολόγιο.

Η Ελληνική σημαία, είναι βέβαιο ότι παρέχει όλα τα εχέγγυα και την αναγκαία μέριμνα για κάθε πρόοδο και ανάπτυξη στη νέα χιλιετήριδα που ανατέλλει. Αυτό πιστεύω ότι θα πρέπει γρήγορα να γίνει κατανοητό από όλους.

Προς την ίδια κατεύθυνση είναι και τα μέτρα που λαμβάνονται για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου της ναυτικής εκπαίδευσης και την αναμόρφωση του εκπαιδευτικού συστήματος, ώστε να εξασφαλιστεί η δημιουργία του απαραίτητου ειδικευμένου δυναμικού, με δυνατότητα άμεσης πρόσβασης στην αγορά ναυτεργασίας το σήμερα. Τη δημιουργία θεσμικού πλαισίου μέσα από το οποίο θα καταστεί δυνατή η περιγραφή του τι σημαίνει «επαγγελματίας ναυτικός», ώστε να εξαλειφθεί το φαινόμενο της «μαύρης εργασίας».

— Υπάρχει περίπτωση να καθίσετε στο ίδιο τραπέζι

εσείς, εκπρόσωποι των πλοιοκτητών και της ναυτεργασίας και επιτέλους να βρεθούν λύσεις για το μέλλον της ναυτιλίας;

Όπως γνωρίζετε το «θαύμα» της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας διαχρονικά, είναι αποτέλεσμα της αगाστής τριμερούς συνεργασίας Κράτους - Εφοπλιστών και Ναυτεργατών.

Ο διάλογος έχει αποδειχθεί έμπρακτα ο καλύτερος «σύμμαχος» κάθε ναυτιλιακής μας προκοπής. Χωρίς αμφιβολία, πολύτιμο στοιχείο για κάθε πρόοδο και καλύτερευση των

Φρονώ ότι για τα «προβλήματα των καιρών», οι εμπλεκόμενοι κοινωνικοί εταίροι, με την συνδρομή της Πολιτείας, αντιλαμβανόμενοι το ρόλο και τις ευθύνες τους πρέπει να συμβάλουν ουσιαστικά στην περαιτέρω ανάπτυξη της πιο επιτυχημένης ελληνικής βιομηχανίας, της ναυτιλίας.

όρων της ζωής είναι ο κοινωνικός διάλογος. Άλλωστε, τα μέτρα για την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου εξαγγέλθηκαν ύστερα από επικοιδομητικές συζητήσεις μεταξύ των κοινωνικών εταίρων.

Φρονώ ότι για τα «προβλήματα των καιρών», οι εμπλεκόμενοι κοινωνικοί εταίροι, με την συνδρομή της Πολιτείας, αντιλαμβανόμενοι το ρόλο και τις ευθύνες τους πρέπει να συμβάλουν ουσιαστικά στην περαιτέρω ανάπτυ-

ξη της πιο επιτυχημένης ελληνικής βιομηχανίας, της ναυτιλίας.

Θέλω όμως και πάλι να επαναλάβω ότι η υπόθεση της Ναυτιλίας δεν αφορά μόνο το YEN, αλλά είναι υπόθεση και των άλλων εμπλεκόμενων παραγόντων. Εμείς προσβλέπουμε πάντοτε στην τριμερή συνεργασία και ενθαρρύνουμε κάθε πρωτοβουλία που δίνει θετική προοπτική στην ιστορική πορεία της ναυτιλίας μας.

— *Όπως έχετε δηλώσει κατ' επανάληψη πιστεύετε στον επαγγελματία ναυτικό. Με τις «Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού» εξασφαλίζεται η «παραγωγή» ικανών στελεχών για τη ναυτιλία μας, την ίδια ώρα που αρκετοί σπουδαστές δεν εξασκούνται πρακτικά;*

Έχω τη γνώμη ότι δεν θα πρέπει να μιλάμε μόνο για ανταγωνιστικά πλοία αλλά και για «ανταγωνιστικούς ναυτικούς». Και βέβαια σαν ανταγωνιστικούς ναυτικούς, όπως μπορούμε να συμπεράνουμε από την πληθώρα των απαιτήσεων διεθνώς, θα πρέπει να εννοήσουμε τους καλά εκπαιδευμένους ναυτικούς.

Πιστεύω ακράδαντα ότι σημαντική παράμετρος δεν είναι μόνο το κόστος αλλά η ποιότητα των ναυτικών, διότι αυτή προσδιορίζει την ομαλή και απρόσκοπτη λειτουργία του πλοίου. Και οπωσδήποτε θα πρέπει να είναι αντικείμενο προβληματισμού το πώς θα συνδυαστεί το χαμηλό κόστος εργασίας με τα υψηλά επίπεδα ασφαλείας που απαιτούνται.

Πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι η υψηλού επιπέδου εκπαίδευση σε συνδυασμό και με την παραδοσιακή ναυτοσύ-

νη είναι ο μόνος τρόπος επιβίωσης του Έλληνα ναυτικού μέσα στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Το YEN, αναγνωρίζοντας την μεγάλη σημασία του τομέα αυτού, παρουσίασε πρόσφατα το νέο σχέδιο νόμου για τη ναυτική εκπαίδευση, το οποίο πραγματικά θέλω να πιστεύω ότι με τις καινοτομίες που εισάγει θα αποτελέσει ορόσημο στην παραπέρα πορεία της. Μιας πορείας, η οποία δεν είναι δυνατόν να ανακοπεί παρά την, χωρίς αμφιβολία, ύπαρξη ή δημιουργία των οποιωνδήποτε προβλημάτων.

— *Εκτός από τους ποντοπόρους, δέσμη αιτημάτων υπέβαλαν πρόσφατα και οι ακτοπλόοι. Ορίζονται oligομελείς επιτροπές για την επίλυση των θεμάτων. Όμως τι θα γίνει με την ηλεκτρονική κράτηση θέσεων, με τις λιμενικές εγκαταστάσεις που σε πολλά λιμάνια θυμίζουν δεκαετία του '60;*

Η Ακτοπλοία, όπως γνωρίζετε, είναι ένας από τους πλέον σοβαρούς και ευαίσθητους τομείς που απασχολούν το Υπουργείο μας, διότι είναι η «γέφυρα» που συνδέει τα νησιά μας με την ενδοχώρα.

Είναι αλήθεια ότι τελευταία οι ακτοπλόοι εφοπλιστές υπέβαλαν δέσμη αιτημάτων για την επίλυση αντίστοιχων προβλημάτων. Σε ευρεία σύσκεψη που ακολούθησε, αποφασίστηκε η μελέτη και εισήγηση των αναγκαίων ρυθμίσεων κατά θέμα, από oligομελείς επιτροπές.

Είμαι βέβαιος ότι μέσα από αυτή τη διαδικασία θα προκύψουν οι ενδεδειγμένες προτάσεις, αφού ληφθεί υπόψη και η επικείμενη απελευθέρωση λόγω του cabotage.

Υπό το πρίσμα επίσης αυτής της εξέλιξης θ' αναζητηθεί, εκτός των άλλων, και η οριοθέτηση των προϋποθέσεων και ο καθορισμός των πλαισίων εντός των οποίων θα πραγματοποιηθεί η μετεξέλιξη από το σημερινό ακτοπλοϊκό καθεστώς σ' αυτό της νέας χιλιετηρίδας, το οποίο με βάση κυρίως τις γραμμές - κορμού προσδοκάται ότι θα προσφέρει ασύγκριτα καλύτερη εξυπηρέτηση στον επιβάτη.

Αναφορικά με την πλήρη εφαρμογή της ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων κατά τη θερινή περίοδο έχω να δηλώσω ότι υπάρχει σχετική καταληκτική ημερομηνία, η οποία θα τηρηθεί απαρέγκλιτα.

Όσον αφορά τη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων προχωρήσαμε με ταχύτατους ρυθμούς στην εκτίμηση της κατάστασης των λιμανιών των νησιών μας και ήδη οι αρμόδιες επιτροπές περάτωσαν το έργο τους. Σε συνεργασία με τους συναρμόδιους φορείς και την τοπική αυτοδιοίκηση προχωρούμε στις αναγκαίες επεμβάσεις, ώστε η διακίνηση

Είμαστε πάντοτε ανοιχτοί και ενθαρρύνουμε κάθε πρωτοβουλία για την δρομολόγηση νεότευκτων πλοίων και νέας τεχνολογίας στην Ακτοπλοία, που αναμφίβολα θα προσφέρουν «άλλη αίσθηση» εξυπηρέτησης στον επιβάτη του μέλλοντος.

των επιβατών κατά την προσεχή περίοδο αιχμής να παρουσιάσει ακόμη θετικότερα αποτελέσματα από αυτά που όλοι παρατηρήσαμε κατά τη θερινή περίοδο του λήξαντος έτους.

— Από την πλευρά σας ποιες ενέργειες γίνονται για τον εκσυγχρονισμό του ακτοπλοϊκού στόλου;

Ο εκσυγχρονισμός του ακτοπλοϊκού στόλου, όπως γνωρίζετε, ανάγεται κατά βάση στο χώρο της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, η οποία θα πρέπει να διαθέσει και τ' αναγκαία κεφαλαία σε συνεργασία και με τον χρηματοπιστωτικό τομέα. Για την πλευρά του κρατικού παράγοντος το θέμα της ανανέωσης του ακτοπλοϊκού στόλου είναι επιλογή υψηλής προτεραιότητας.

Ως Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είμαστε πάντοτε ανοιχτοί και ενθαρρύνουμε κάθε πρωτοβουλία για τη δρομολόγηση νεότευκτων πλοίων και νέας τεχνολογίας στην Ακτοπλοΐα, που αναμφίβολα θα προσφέρουν «άλλη αίσθηση» εξυπηρέτησης στον επιβάτη του μέλλοντος.

— Το NAT την τελευταία 15ετία βρίσκεται στο προσηκόνιο πάντα από αρνητική πλευρά. Κάποτε θα ξεκαθαρίσει το «τοπίο» στο πολύπαθο αυτό Ταμείο;

Η υπόθεση του NAT εντάσσεται και αντιμετωπίζεται στο πλαίσιο της γενικότερης ευαισθησίας που έχουν τα θέματα που σχετίζονται με την κοινωνική προστασία του Έλληνα ναυτικού.

Είναι γνωστή η απαράδεκτη κατάσταση που έχει διαμορφωθεί στο NAT και τολμώ να παραδεχθώ και να δηλώσω απερίφραστα ότι αυτή η κατάσταση είναι αναμφίβολα

εις βάρος των πραγματικά επαγγελματιών ναυτικών που έφαγαν τη ζωή τους στην αλμύρα. Αυτή η κατάσταση είχε διαμορφώσει τις συντάξεις των ναυτικών σε χαμηλά επίπεδα και θεωρώ ότι ήταν ένα σημαντικό βήμα στην κατεύθυνση της σωστότερης απονομής και λήψης των συντάξεων το 58% χωρίς τη δυνατότητα διολίσθησης όπως συνέβαινε στο παρελθόν.

Πέραν αυτού θέλω να τονίσω ότι το YEN στηρίζει κάθε προσπάθεια για την εξυγίανση του Ταμείου, παράλληλα όμως μας ενδιαφέρει η οργανωτική και διοικητική αναδιάρθρωσή του.

Δεν θα πρέπει να μιλάμε μόνο για ανταγωνιστικά πλοία αλλά και για «ανταγωνιστικούς ναυτικούς». Και βέβαια σαν ανταγωνιστικούς ναυτικούς, όπως μπορούμε να συμπεράνουμε από την πληθώρα των απαιτήσεων διεθνώς, θα πρέπει να εννοήσουμε τους καλά εκπαιδευμένους ναυτικούς.



Ήδη σε πολυνομοσχέδιο προβλέπονται ρυθμίσεις θεμάτων που αφορούν στη βελτίωση της λειτουργικότητας του Ταμείου, ενώ προωθείται με γρήγορους ρυθμούς η μηχανογράφηση του και ο επανέλεγχος των χορηγηθέντων συντάξεων. Ταυτόχρονα, επιτροπή θα μελετήσει και θα υποβάλει προτάσεις για την περαιτέρω εξυγίανσή του. Τα πορίσματα και οι προτάσεις της Επιτροπής θα τεθούν υπόψη των κοινωνικών εταίρων και ιδιαίτερα της ΠΝΟ, πριν την προώθηση και υλοποίησή τους.

— Έχετε στα χέρια σας το «πηδάλιο» του YEN, 16 μήνες. Ποια ήταν η πιο σημαντική «τομή» που πιστεύετε ότι έχετε επιφέρει σε αυτό το διάστημα;

Θεωρώ ότι δεν πρόκειται για μία μόνο τομή αλλά για περισσότερες, οι σημαντικότερες των οποίων κατά το ίδιο διάστημα είναι οι παρακάτω:

1. Τα μέτρα για τη βελτίωση της υποδομής των λιμανιών της χώρας από όπου διακινείται το επιβατικό κοινό, σε συνδυασμό με την καθιέρωση του ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων.

Το σύστημα αυτό ως γνωστόν έγινε στο πλαίσιο της οργανωτικής βελτίωσης των εταιριών της Ακτοπλοΐας και είχε θεαματικά αποτελέσματα το περασμένο καλοκαίρι.

Όσον αφορά τα λιμάνια, βελτιώθηκαν οι χερσαίοι χώροι τους με την καταλληλή σήμανση, τις αναγκαίες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, την τοποθέτηση κιγκλιωμάτων, στεγάστρων κ.λπ.

Επίσης, ειδικά για το λιμάνι του Πειραιά, αποδόθηκε όλος ο κεντρικός χώρος του στην επιβατική κίνηση, έγινε ομαδοποίηση των θέσεων αγκυροβολίας των πλοίων κατά γραμμή, άρχισε η λειτουργία λεωφορείων του ΟΛΠ στη λιμενική ζώνη καθορίστηκαν σταθμοί ταξί κ.λπ.

2. Τα μέτρα που λήφθηκαν τον περασμένο Ιούλιο και βρίσκονται ήδη στη φάση υλοποίησής τους και στοχεύουν

στη βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης του ελληνικού ποτοπόρου πλοίου.

3. Η συνεχής προσπάθεια που γίνεται για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας των υπηρεσιών του Υπουργείου και η οριστική κατοχύρωση της αξιοκρατίας και της διαφάνειας. Ειδικότερα το 1997 έγιναν αποφασιστικά βήματα για την πλήρη εισαγωγή της πληροφορικής στις υπηρεσίες του ΥΕΝ κ.λπ., ενώ καθιερώθηκε η συνεχής και αναβαθμισμένη εκπαίδευση και μετεκπαίδευση του προσωπικού. Επίσης με Π.Δ. καθιερώθηκε η εισαγωγή λιμενοφυλάκων στην ομώνυμη σχολή να γίνεται με το σύστημα των μορίων, γεγονός που εφαρμόστηκε στον τελευταίο διαγωνισμό με συνέπεια να επιτύχουν οι πραγματικά καλύτεροι. Στην ίδια κατεύθυνση βρίσκεται και το μέτρο της καθιέρωσης των μορίων στις μεταθέσεις του προσωπικού Α.Σ., για την εξάλειψη μιας εκκρεμότητας, που εκτός των άλλων δημιουργούσε πικρίες και παράπονα.

4. Η ενίσχυση και βελτίωση της υλικοτεχνικής υποδομής του Α.Σ. για να μπορεί να παρέχει τις υπηρεσίες του καθόλο το 24ωρο στην ελληνική ναυτική οικογένεια και την ελληνική κοινωνία. Προς το σκοπό αυτό προχωρήσαμε εντατικά και πιστεύω ότι πολύ σύντομα η απόκτηση ελικοπτερώων έρευνας και διάσωσης, αεροσκαφών ναυτικής περιπολίας, ναυαγοσωστικών σκαφών, πλωτών και χερσαίων περιπολικών θα είναι μία πραγματικότητα.

— *Οι στόχοι σας στο ΥΕΝ για το 1998 ποιοι είναι;*

Σε γενικές γραμμές οι στόχοι μας για το 1998 είναι οι εξής:

- Η απορρόφηση όλων διατιθεμένων εθνικών ή κοινοτικών πόρων για το ΥΕΝ και η εκμετάλλευση κάθε παρεχόμενης ευκαιρίας για άντληση κεφαλαίων.

- Η συνέχιση της προσπάθειας για την ενίσχυση του Λιμενικού Σώματος σε προσωπικό και υλικοτεχνικά μέσα.

- Η εξέταση κάθε πρότασης που θα μπορούσε να δώσει απάντηση στα επίκαιρα θέματα που απασχολούν τη ναυτιλία γενικότερα.

- Η εξυγίανση του ΝΑΤ και η βελτίωση της λειτουργικότητας των υπηρεσιών του με την εφαρμογή της μηχανοργάνωσης.

- Η αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών εκ μέρους του Ο.Ν. και η εξασφάλιση της χρηστής διαχείρισης των διατιθεμένων οικονομικών ενισχύσεων.

- Η αναδιοργάνωση του ΓΕΝΕ και η παράλληλη κατάρτιση του μητρώου των ναυτικών για την πάταξη της «μαύρης εργασίας».

- Η περαιτέρω βελτίωση της παρεχόμενης ναυτικής εκπαίδευσης για τη βελτίωση της ποιοτικής στάθμης των Ελλήνων ναυτικών.

- Η αναμόρφωση του νομοθετικού πλαισίου δρομολόγησης ακτοπλοϊκών πλοίων και η προώθηση νομοθετικών ρυθμίσεων, όπου χρειάζεται εν όψει της άρσης του cabotage.

- Η γρήγορη και εντός των προβλεπομένων προθεσμιών προσαρμογή στις πρακτικές και μεθόδους που προβλέπει ο κώδικας ISM.

- Η βελτίωση των υποδομών σε 46 λιμάνια της χώρας καθώς και η αναδιάρθρωση της οργάνωσης και λειτουργίας των φορέων της διοίκησης λιμένων.

- Η αναδιάρθρωση των εμπορικών τμημάτων των Οργανισμών Λιμένων

Πειραιώς και Θεσσαλονίκης ώστε να διαδραματίσουν κυρίαρχο ρόλο στον χώρο της Ανατ. Μεσογείου και των Βαλκανίων.

- Η πλήρης αναδιοργάνωση και ο εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών του ΥΕΝ με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση του πολίτη κ.ά.

Είναι γεγονός ότι σήμερα, στη νέα εποχή παγκοσμιοποίησης της οικονομίας ενός περιβάλλοντος χωρίς σύνορα, στην κοινωνία της πληροφόρησης, της τεχνολογικής ανάπτυξης και της ελεύθερης κίνησης κεφαλαίου και δυναμικού, δεν θα μπορούσε να μείνει ανεπηρέαστη η πλέον διεθνής βιομηχανία, η Ναυτιλία.

Και βέβαια, είναι ευνόητο, η ελληνική Ναυτιλία, η οποία έχει την πρωτοπορία στις θαλάσσιες μεταφορές παγκοσμίως, να δέχεται αυτή πρώτη τους «κραδασμούς» από τις ανακατατάξεις που συντελούνται διεθνώς στις δομές της.

Για να μπορέσει λοιπόν η ναυτιλία μας ν' αντεπεξέλθει στους παγκόσμιους συσχετισμούς, στις πιέσεις και στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον, όπου κυρίως δραστηριοποιείται, απαιτείται κάθε φορά η διαμόρφωση νέων στρατηγικών και επιλογών για την ανάπτυξή της.



Athenian Group of Companies

10-12 Kifissias Avenue
151 25 Amaroussion
Athens, Greece
Tel: 6834875, Fax: 6847248
Tlx: 224362 INTE GR

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΕ ΚΡΙΣΙΜΟ ΣΤΑΥΡΟΔΡΟΜΙ

Στη σημερινή εποχή των διεθνών αγορών χρήματος και εργασίας, η πολιτική του υπουργείου Ανάπτυξης για τη ναυπηγική βιομηχανία χαρακτηρίζεται ως πολιτική ανόρθωσης ύστερα από μακρά περίοδο κρατικής κυριαρχίας και παρεμβατισμού στο χώρο που χαρακτηρίζεται από τα παρακάτω:

- Έλλειψη προσανατολισμού και στρατηγικής στον τομέα των νέων κατασκευών.
- Απουσία από την αγορά των νέων ναυπηγικών κατασκευών και τις εξελίξεις, ειδικά την τελευταία 15ετία.
- Απαξίωση του εξοπλισμού, αλλά κυρίως των μεθόδων εργασίας και της παραγωγικής διάρθρωσης.
- Κρίση αναξιπιστίας της αγοράς, των επενδυτών, του τραπεζικού συστήματος προς τη ναυπηγική μας βιομηχανία.

Με τα παραπάνω δεδομένα θεωρείται απαραίτητη η ανόρθωση της ναυπηγικής βιομηχανίας και ο εκσυγχρονισμός της ώστε να καταστεί ενεργητικός και προσοδοφόρος κλάδος τους παραγωγικού ιστού της χώρας και να «σπάσει» ο φαύλος κύκλος αναξιπιστία - έλλειψη παραγγελιών - αναχρονιστική παραγωγική διαδικασία.

Σε αντιδιαστολή παρουσιάζονται σήμερα ευκαιρίες, όπως η δυνατότητα της ναυπηγικής βιομηχανίας να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό της ακτοπλοΐας της χώρας μας.

Από τη διερεύνηση των δυνατοτήτων και των ευκαιριών που παρουσιάζονται στον τομέα αυτό προκύπτουν ως βασικά συμπεράσματα:

- Η ανανέωση και ο εκσυγχρονισμός του ακτοπλοϊκού και γενικότερα του επιβατηγού στόλου και του στόλου της μικρής φορτηγού ακτοπλοΐας της χώρας μας μπορεί να αποτελέσει μία από τις μεγαλύτερες επενδυτικές προσπάθειες της χώρας.



Της Άννας Διαμαντοπούλου,
Υφυπουργού Ανάπτυξης

- Το μεγαλύτερο μέρος των κατασκευών που απαιτούνται μπορεί να αναληφθεί από τα ναυπηγεία της χώρας μας, οδηγώντας σε άνθηση τη ναυπηγική βιομηχανία, με πολλαπλά οφέλη για την οικονομική και κοινωνική ζωή της χώρας μας.

Για να επιτευχθεί ο διπλός στόχος της αναδιοργάνωσης και του εκσυγχρονισμού της ακτοπλοΐας και η ανόρθωση της ναυπηγικής βιομηχανίας απαιτείται συμμετοχή της Πολιτείας και όλων των ενεργών δυνάμεων της ναυτιλίας και της ναυπηγικής βιομηχανίας της χώρας μας.

Βασικές κατευθύνσεις προς την ανασυγκρότηση της ναυπηγικής βιομηχανίας υπήρξαν:

Α) Η αποκατάσταση αξιοπιστών επιχειρηματικών φορέων στις ναυπηγικές επιχειρήσεις του κλάδου. Οι φορείς αυτοί θα πρέπει να είναι σε θέση να αναλάβουν το βάρος του στρατηγικού προσανατολισμού των μονάδων, της αναδιοργάνωσης και του εκσυγχρονισμού τους.

Στην κατεύθυνση αυτή ιδιωτικοποιήθηκαν το Νεώριον της Σύρου, προχώρησε το σχήμα πώλησης του 49% των μετοχών των «Ελληνικών Ναυπηγείων» στους εργαζόμενους στην επιχείρηση και προσελήφθη ανεξάρτητος σύμβουλος διαχείρισης του ναυπηγείου, ολοκληρώθηκε η ιδιωτικοποίηση των Ναυπηγείων Ελευσίνας. Σύντομα επίσης θα δοθεί οριστική λύση στο θέμα των Ναυπηγείων Ελλάδος (Χαλκίδας) με την πώλησή τους από την ΕΤΒΑ.

Β) Η εξυγίανση του χώρου της μικρής ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας γύρω από τη «Ζώνη» Πειραιά - Περάματος

στην κατεύθυνση της δημιουργίας σοβαρών μικρομεσαίων επιχειρήσεων, ικανών να εκσυγχρονίσουν τη λειτουργία τους, τις μεθόδους και τα εργαλεία τους.

Η σημασία του εγχειρήματος έγκειται αφενός στη σημασία του αυτόνομου ρόλου των μικρών επιχειρήσεων, που δραστη-

ριοποιούνται στο χώρο, όπου κατά καιρούς έχουν ξεπεράσει το 50% του συνολικού επισκευαστικού έργου το οποίο εκτελείται στη χώρα μας, ενώ κατά το παρελθόν έχει αναπτυχθεί σημαντική κατασκευαστική και μετασκευαστική δραστηριότητα και αφετέρου στο γεγονός ότι στη σημερινή εποχή οι μεγάλες ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις χρειάζονται μικρές, ευέλικτες και σύγχρονες εξειδικευμένες μονάδες που θα λειτουργούν δορυφορικά, θα αυξάνουν την αποτελεσματικότητα και την παραγωγικότητά τους και θα κα-

λύπτουν τις αναπόφευκτες αυξομειώσεις, κυρίως του επισκευαστικού φορτίου.

Για το λόγο αυτό το Υπουργείο Ανάπτυξης έχει προωθήσει νομοσχέδιο για τη Ν.Ε.Ζ. και την καταγραφή και κατάταξη των επιχειρήσεων σαν χώρο σε ειδικό Μητρώο Ναυπηγοκατασκευαστών.

Η αποκατάσταση σύγχρονων, ικανών και αποτελεσματικών επιχειρηματικών φορέων στο σύνολο της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας αποτελεί την αναγκαία συνθήκη για την ανασυγκρότηση του κλάδου. Για να καταστεί η συνθήκη αυτή και ικανή, απαιτείται η δημιουργία ενός συνολικού πλαισίου που κατ' ελάχιστον θα περιλαμβάνει μέτρα αντίστοιχα των εφαρμοζομένων στις άλλες χώρες της Ε.Ε., ενώ θα αποτελέσει τον καταλύτη για να σπάσει ο φαύλος κύκλος της αναξιοπιστίας και της έλλειψης αγορών των ναυπηγείων της χώρας μας.

Στην κατεύθυνση αυτή προωθούνται μέτρα όπως:

- Η καθιέρωση των λειτουργικών ενισχύσεων ύψους 9% επί των συμβολαίων ναυπήγησης και 4,5% επί των συμβολαίων μετασκευών.
- Έχουν ενταχθεί στα επενδυτικά κίνητρα τα επενδυτικά προγράμματα των μεγάλων ναυπηγείων.
- Έχουν ενταχθεί οι ΜΜΕ επιχειρήσεις του χώρου σε αναπτυξιακά προγράμματα (ΠΕΠ, Πρωτοβουλία για τους ΜΜΕ κ.λπ.).
- Επιδoteίται ο ξενοδοχειακός εξοπλισμός των πλοίων ορισμένων γραμμών μέσω του αναπτυξιακού νόμου.

Τα παραπάνω συνιστούν μια πολιτική για τη ναυπηγική βιομηχανία που βρίσκεται σε σωστή κατεύθυνση, η οποία όμως, για τους παρακάτω λόγους, δε φαίνεται να είναι αρκετή για να δημιουργήσει τη δυναμική ανάπτυξης που απαιτείται:

- Όπως έχει επισημανθεί έχει δημιουργηθεί ένας φαύλος κύκλος «αναξιοπιστίας των ναυπηγείων, απομάκρυνσης από την αγορά, έλλειψης εκσυγχρονισμού - αναξιοπιστίας». Ο κύκλος αυτός απαιτεί σοβαρές ενέργειες και «έξωθεν» παρεμβάσεις για να σπάσει, ώστε τα ναυπηγεία να βρουν το δρόμο τους.
- Τα μεγάλα ναυπηγεία για μακρύ χρονικό διάστημα βρίσκονται έξω από τις αγορές των νέων κατασκευών. Είναι χαρακτηριστικά δύο σημεία. Τα τμήματα marketing των ναυπηγείων είναι προσανατολισμένα αποκλειστικά σχεδόν στις επισκευές πλοίων και δεύτερον, από το σύνολο των μετασκευών ferry boats που έχουν πραγματοποιηθεί στη χώρα μας την τελευταία δεκαετία, ύψους εκατοντάδων εκατομμυρίων δολλαρίων, καμία δεν έχει πραγματοποιηθεί στα μεγάλα ναυπηγεία.
- Η χαμηλή παραγωγικότητα των ναυπηγείων στη χώρα μας θέτει πάντα το δίλημμα «Ανάληψη εργασιών με ζημιά ή αποστασιοποίηση από την αγορά».

Ερμηνεύοντας τα παραπάνω καθώς και τις προοπτικές που δημιουργούνται σήμερα από την εξαναγκασμένη κινητικότητα στο χώρο της ακτοπλοΐας, προωθείται από το Υπουργείο Ανάπτυξης και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου προγράμματος εκσυγχρονισμού και ανανέωσης του ακτοπλοϊκού στόλου της χώρας μας και η δημιουργία στρατηγικού χώρου για τον προσανατολισμό του ναυπηγικού μας δυναμικού στο χώρο των νέων κατασκευών.

Το πρόγραμμα φιλοδοξεί να δώσει την ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του θέματος πάνω σε τρεις βασικές κατευθύνσεις:

1. Εκ νέου οργάνωση και βελτιστοποίηση των ακτοπλοϊκών γραμμών και σύνταξη σχεδίου ανάπτυξης των λιμενικών εγκαταστάσεων.
2. Ανανέωση και εκσυγχρονισμός του ακτοπλοϊκού στόλου με βάση και τις απαιτήσεις που θα δημιουργήσει η νέα οργάνωση.
3. Δημιουργία αγοράς νέων ναυπηγικών κατασκευών και μετασκευών για τα ναυπηγεία της χώρας μας.

Η παραπάνω προσπάθεια για να επιτύχει απαιτεί και την αντίστοιχη δραστηριοποίηση και των ακτοπλόων και των επιχειρηματικών δυνάμεων του αναδιαμορφούμενου χώρου της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας.

Οι ακτοπλόοι προς την κατεύθυνση της συνεργασίας, της σχεδίασης και της λειτουργίας σύγχρονων και ποιοτικών πλοίων και τα ναυπηγεία προς την κατεύθυνση της παραγωγής πλοίων ποιοτικών προδιαγραφών και εξειδικευμένης / διαφοροποιημένης σχεδίασης και λειτουργικών χαρακτηριστικών.

Η ανόρθωση και η ανταγωνιστική λειτουργία της ναυπηγικής βιομηχανίας στη χώρα μας απαιτεί πολύπλευρο σχεδιασμό και συνεργασία όλων των δυνάμεων της Πολιτείας και της παραγωγής. Μπορούμε; Πρέπει να μπορέσουμε!

Η αποκατάσταση σύγχρονων, ικανών και αποτελεσματικών επιχειρηματικών φορέων στο σύνολο της ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας αποτελεί την αναγκαία συνθήκη για την ανασυγκρότηση του κλάδου.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ

Του κ. Παύλου Σαρλή*



Επ' ευκαιρία του Νέου Έτους αλλά και της εγκαινιζόμενης νέας περιόδου έκδοσης των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ίσως είναι χρήσιμη η παράθεση ορισμένων σκέψεων για τις προοπτικές της Ναυτιλίας των Ελλήνων.

Αποτελεί κοινή διαπίστωση ότι η υπό ελληνική σημαία Ναυτιλία μειώνεται σταθερά κατά τρόπο αναπόδραστο. Τα μέτρα που έως τώρα έχουν ληφθεί δεν αποδίδουν.

Η μείωση όμως της υπό ελληνική σημαία χωρητικότητας δεν βλάπτει μόνο τα εθνικά συμφέροντα και στερεί έσοδα του Δημοσίου, αλλά επιφέρει και δυσμενείς παρενέργειες στο όλο οικοδόμημα της ελληνόκτητης ναυτιλίας και στη ναυτική απασχόληση.

Με σημείο αναφοράς το ελληνικό πλοίο, έχει οικοδομηθεί εδώ και δεκαετίες το θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας μας που επέτρεψε στην ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση να μεγαλουργήσει με την εκμετάλλευση όχι μόνο των ελληνικών πλοίων αλλά και πλοίων υπό ξένη σημαία που είναι ελληνικών συμφερόντων.

Το πλαίσιο αυτό (Β.Δ. 2687/53, άρθρ. 13, Ν. 27/75 και Ν. 29/75 περί φορολογίας πλοίων, όπως ισχύουν, Ν. 89/67, Ν. 378/68, Ν. 814/78 για την εγκατάσταση γραφείων ξένων εταιριών, όπως ισχύουν, κ.λπ.) προϋποθέτει ισχυρό με ελληνική σημαία στόλο. Δημιουργήθηκε και αφορά, όπως είπαμε, ελληνες πλοιοκτήτες που, κατά κύριο λόγο, εκμεταλλεύονται ελληνικά πλοία. Η εκμετάλλευση ελληνικών συμφερόντων με ξένη σημαία πλοίων υπό το καθεστώς των άνω νόμων είναι μία παράλληλη αλλά παρεπομένη δραστηριότητα. Ο παρακολουθηματικός χαρακτήρας της δραστηριότητας αυτής είναι εμφανής σε ορισμένες φορολογικές ρυθμίσεις και στη συνταγματική προστασία.

Εάν, επομένως, λόγω της φυγής από το εθνικό υπολόγιο, το νομοθετικό πλαίσιο της Ναυτιλίας μας καταλήξει να εξυπηρετεί εμπορικό στόλο που φέρει, κατά μεγάλη πλειοψηφία, ξένη σημαία, καθίσταται στην περίπτωση αυτή άκρως εύαλωτο, ιδίως στο πλαίσιο των ρυθμίσεων που προβλέπει η κοινοτική νομοθεσία.

Δυστυχώς, όταν η Ελλάς ασκούσε την Προεδρία της Ευρωπαϊκής Ενωσης, η σκόπιμη εν κρυπτώ παράλειψη της τότε κυβερνήσεως του ΠΑΣΟΚ να εγγράψει στην ημερησία διάταξη των εργασιών της Συνόδου των Υπουργών Ναυτιλίας, τον Ιούνιο 1994, την πρόταση της Επιτροπής Ε.Κ. για τη θέσπιση του Νηολογίου ΕΥΡΟΣ υπήρξε βαρύτατο ολίσθημα. Η παράλειψη αυτή ισοδυναμούσε με άρνηση συζήτησης της πρότασης σε επίπεδο Συμβουλίου.

Η πρόταση της επιτροπής για το ΕΥΡΟΣ [έγγραφο sec (94) 817/16.594] ήταν επωφελής για τη Ναυτιλία μας. Υιοθετούσε σε μεγάλο βαθμό τις ελληνικές νομοθετικές ρυθμίσεις και πρακτικές, κυρίως το φορολογικό σύστημα. Επρόκειτο περί υπολογίου παράλληλου και προαιρετικού και τα εγγραφόμενα σε αυτό πλοία, ως τελούντα υπό καθεστώς διπλής υπολόγησης, θα διέπονταν και υπό της νομοθεσίας του εθνικού υπολογίου. Κοινοτική και εθνική νομοθεσία συνέτραχαν στο πλοίο ΕΥΡΟΣ, κατά τρόπον που η μία δεν αναιρούσε την άλλη, η δε διαπλοκή των δύο νομοθεσιών οδηγούσε τελικά σε ένα ιδιότυπο νομοθετικό κεκτημένο.

Το μεικτό αυτό κεκτημένο ετύγχανε προστασίας, αφού με ρητή διάταξη (βλ. § 16 και 17 της Προτάσεως της Επιτροπής ΕΚ) ήταν επιτρεπτή η συνέχιση παροχής προς πλοίο υπολογημένο στο ΕΥΡΟΣ της πολύμορφης κρατικής βοήθειας (επιδότησεων, φορολογικών και τελωνειακών ελαφρύνσεων κ.λπ.) που πρόβλεπε η νομοθεσία του κράτους-μέλους στο εθνικό υπολόγιο του οποίου είχε εγγραφεί το πλοίο αυτό.

Μα το υπολόγιο ΕΥΡΟΣ θα ανέκοπτε τη φυγή;

Όπως προκύπτει από την πρόταση της Επιτροπής ΕΚ, το ΕΥΡΟΣ θα προσέλκυε πλοία νεώτερης κατασκευής λόγω των πλεονεκτημάτων που παρείχε στους τομείς ελέγχου ναυσιπλοΐας, συνθέσεως πληρώματος και παροχής δημοσιονομικής και οικονομικής βοήθειας (state aids) από τα κράτη - μέλη και την κοινότητα, κατά παρέκκλιση της ισχύουσας γενικής απαγόρευσης των state aids. Ανεξαρτήτως, σε τι βαθμό θεωρεί κανείς τα πλεονε-

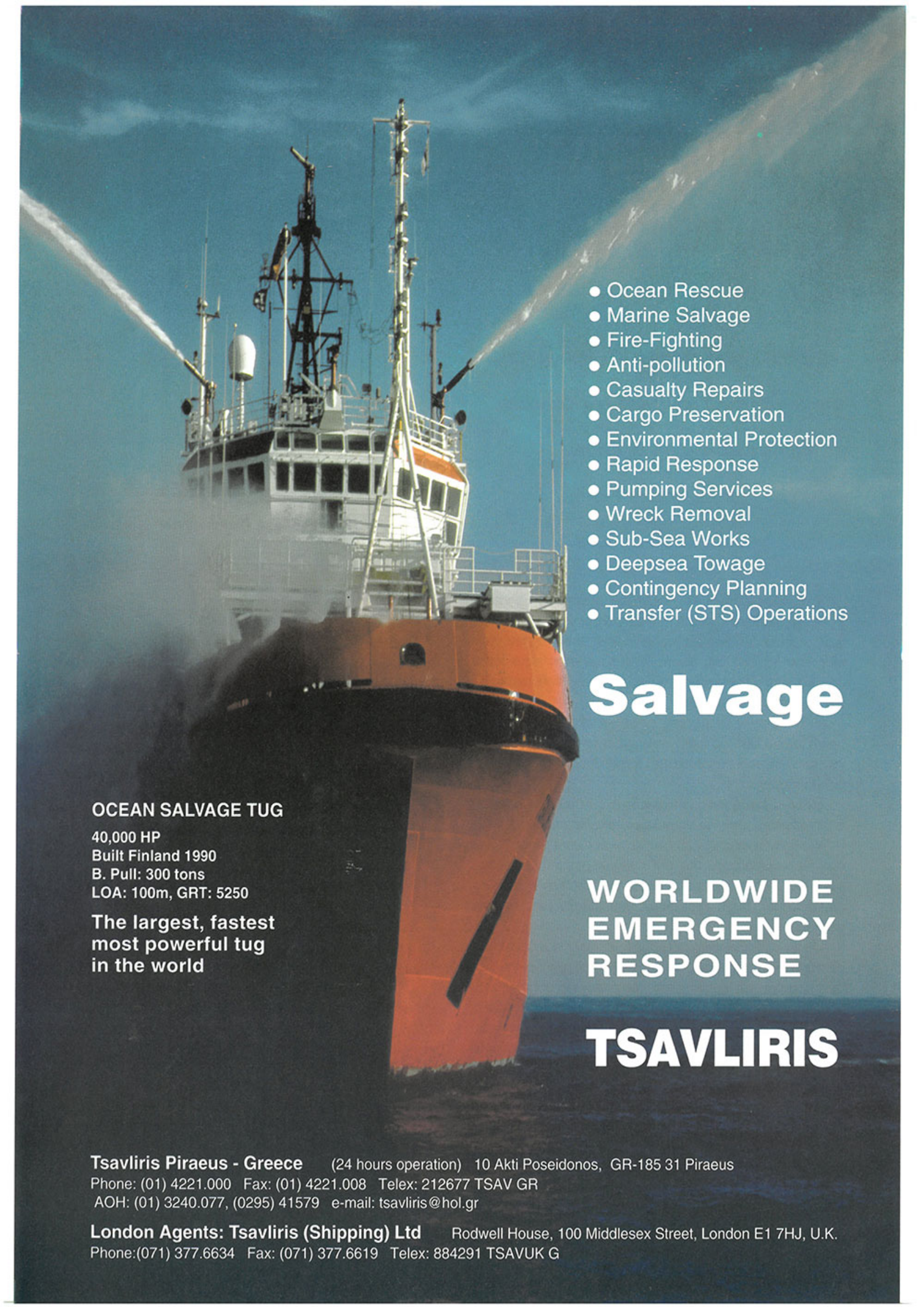
κτήματα αυτά σημαντικά ένα πράγμα ήταν βέβαιο. Για να υπολογηθεί και για να παραμείνει ένα πλοίο υπολογημένο στο ΕΥΡΟΣ, απαραίτητο σκαλοπάτι θα ήταν πάντοτε η προηγούμενη εγγραφή του σε εθνικό υπολόγιο.

Η υποστολή της ελληνικής σημαίας από τον εμπορικό μας στόλο οδηγεί βραχυπρόθεσμα σε ανεργία, μακροπρόθεσμα όμως, σε μείωση του αριθμού των ελληνικών ναυτικών, βασικού στοιχείου στήριξης της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης. Και το ερώτημα που τίθεται είναι αν θα δύναται να θεωρηθεί ως ελληνική μία υπό ξένη σημαία ναυτιλία, χρηματοδοτούμενη με ξένα κεφάλαια και επανδρωμένη με αλλοδαπούς, εκ μόνου του λόγου ότι ελέγχεται ή τελεί υπό την εκμετάλλευση ελληνικών υπηκόων.

Προσωπικά πιστεύω ότι η κατάσταση είναι αναστρέψιμη. Ο χώρος του εορταστικού αυτού τεύχους των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» δεν αφήνει περιθώρια αναφοράς και ανάλυσης του τι πρέπει και τι μπορεί να γίνει. Βασική, πάντως, προϋπόθεση είναι οι άνθρωποι της Ναυτιλίας και το κράτος να θέλουν.

Εύχομαι κάθε επιτυχία στη νέα διεύθυνση του περιοδικού και χρόνια πολλά για το Νέο Έτος στους ανά την Οικουμένη αναγνώστες των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ».

* Ο κ. Παύλος Σαρλής είναι ευρωβουλευτής, τ. Γενικός Γραμματέας Υ.Ε.Ν.

- 
- Ocean Rescue
 - Marine Salvage
 - Fire-Fighting
 - Anti-pollution
 - Casualty Repairs
 - Cargo Preservation
 - Environmental Protection
 - Rapid Response
 - Pumping Services
 - Wreck Removal
 - Sub-Sea Works
 - Deepsea Towage
 - Contingency Planning
 - Transfer (STS) Operations

Salvage

OCEAN SALVAGE TUG

40,000 HP
Built Finland 1990
B. Pull: 300 tons
LOA: 100m, GRT: 5250

The largest, fastest
most powerful tug
in the world

WORLDWIDE
EMERGENCY
RESPONSE

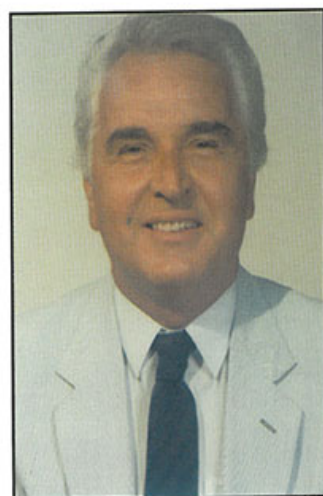
TSAVLIRIS

Tsavliris Piraeus - Greece (24 hours operation) 10 Akti Poseidonos, GR-185 31 Piraeus
Phone: (01) 4221.000 Fax: (01) 4221.008 Telex: 212677 TSAV GR
AOH: (01) 3240.077, (0295) 41579 e-mail: tsavliris@hol.gr

London Agents: Tsavliris (Shipping) Ltd Rodwell House, 100 Middlesex Street, London E1 7HJ, U.K.
Phone: (071) 377.6634 Fax: (071) 377.6619 Telex: 884291 TSAVUK G

Η πολιτική των θαλάσσιων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης

«Με μεγάλη χαρά απευθύνομαι σήμερα στο αναγνωστικό κοινό των «Ναυτικών Χρονικών» για θέματα πολιτικής των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση».



Του Ροδόλφου Παπαϊωάννου*

Θα προσπαθήσω να δώσω μια σύντομη περιγραφή της πολιτικής αυτής που επηρεάζει άμεσα τόσο την ευρωπαϊκή όσο και την ελληνική ναυτιλία, μία ναυτιλία που κατέχει την πρώτη θέση τόσο στον παγκόσμιο όσο και στον ευρωπαϊκό στόλο, γεγονός που προκαλεί τον παγκόσμιο θαυμασμό.

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ζωτικές για την ευρωπαϊκή οικονομία. Το 30% του ενδοκοινοτικού εμπορίου και το 90% του εμπορίου με Τρίτες Χώρες μεταφέρεται διά θαλάσσης.

Όταν οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν τέτοια αποφασιστική σημασία, όταν το παγκόσμιο εμπόριο συνεχώς αυξάνει και όταν η συμφόρηση στις χερσαίες μεταφορές πείθει όλο και περισσότερο για την ανάγκη μεγαλύτερης χρήσεως των θαλάσσιων μεταφορών, τότε βγαίνει εύκολα το συμπέρασμα ότι η ευρωπαϊκή ναυσιπλοΐα έχει λαμπρό μέλλον.

Όμως οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν παγκόσμιο χαρακτήρα, κάτι που εκτός από τις ευκαιρίες που δημιουργεί συνεπάγεται και προβλήματα τόσο για τις σημαίες των κρατών - μελών όσο και για τις προοπτικές απασχόλησης των ναυτικών της Κοινότητας. Έτσι πρόσφατα η Επιτροπή των Ε.Κ. θεώρησε αναγκαίο να αναπτύξει μία καινούργια στρατηγική για την Ευρωπαϊκή Ναυτιλία.

Τρεις είναι οι βασικές συνητώσεις αυτής της στρατηγικής: η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, οι εξωτερικές σχέσεις και η αύξηση της ανταγωνιστικότητας του κοινοτικού στόλου.

Σε ό,τι αφορά την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών η Κοινότητα έχει να επιδείξει έντονη δραστηριότητα τα τελευταία χρόνια. Πολλές κοινοτικές οδηγίες έχουν εγκριθεί, οι κυριότερες αφορούν στον έλεγχο των πλοίων από τη χώρα ελλιμενισμού (Port State Control), στον έλεγχο των υπογνωμόνων (Classification Societies), στον έλεγχο των ναυτιλιακών εξαρτημάτων (Marine Equipment), στην ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών, στην ασφαλή διοίκηση εταιριών και πλοίων (ISM Code), στη βελτίωση της εκπαίδευσης και γενικά των προσόντων των ναυτικών (STCW Convention), στους ασφαλείς κανόνες και πρότυπα για επιβατηγά πλοία, στην καλύτερη πληροφόρηση για τους επιβάτες επιβατηγών πλοίων κ.λπ.

Γενικά η Κοινότητα δίνει ιδιαίτερη σημασία στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τόσο για την προστασία της ζωής των ναυτικών και επιβατών, όσο και για την εξάλειψη των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων που έχουν αυτοί που δεν τηρούν τους κανόνες ασφαλείας στα πλοία τους.

Σε ό,τι αφορά στις σχέσεις της Κοινότητας με Τρίτες Χώρες είναι συνεχής η προσπάθεια που καταβάλλει η Επιτροπή για την εξάλειψη κάθε περιοριστικού ή διακριτικού, εις βάρος των κοινοτικών πλοίων, μέτρου που παίρνουν οι

χώρες αυτές. Αν αναλογιστεί κανείς ότι η ελληνική ναυτιλία στην ουσία μεταφέρει αγαθά μεταξύ Τρίτων Χωρών είναι προφανής η σημασία της πολιτικής αυτής για τα ελληνικά συμφέροντα.

Σε πρόσφατη ανακοίνωση της Επιτροπής για τις Εξωτερικές Σχέσεις της Κοινότητας στις θαλάσσιες μεταφορές δίνονται περισσότερες λεπτομέρειες για την ανάπτυξη της πολιτικής αυτής, ενώ συγχρόνως η Επιτροπή ζήτησε την έγκριση του Συμβουλίου των Υπουργών Μεταφορών για την έναρξη διαπραγματεύσεων με την Κίνα και την Ινδία. Έγκριση που δόθηκε από το Συμβούλιο Υπουργών στη Σύνοδο της 10.12.1997.

Παράλληλα η Επιτροπή αναπτύσσει δραστηριότητα για την προώθηση της ναυτιλίας στη Μεσόγειο, τη Βαλτική αλλά και τη Μαύρη Θάλασσα. Προγράμματα για τον καλύτερο συντονισμό και την πληροφόρηση των λιμανιών στις περιοχές αυτές επεξεργάζονται και χρηματοδοτούνται από την Κοινότητα. Ήδη εγκρίθηκε πρόσφατα από το πρόγραμμα MEDA, που αφορά τη Μεσόγειο, η πρώτη σειρά τέτοιων έργων.

Ο τρίτος άξονας της Κοινοτικής Πολιτικής των θαλάσσιων μεταφορών αφορά στην ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού στόλου σε σχέση με αυτόν Τρίτων Χωρών ή και Σημαιών Ευκαιρίας.

Τα μέτρα που προτείνονται αφορούν:

- Στη βελτίωση της εκπαίδευσης και απασχόλησης κοινοτικών ναυτικών.
- Στην προώθηση της ακτοπλοΐας σε αντικατάσταση κερσαίων μεταφορών.
- Στην προώθηση κοινοτικών προγραμμάτων έρευνας με έμφαση στην ποιότητα, παραγωγικότητα, ασφάλεια και προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και στον ανθρώπινο παράγοντα.
- Επίσης μέσα στο 1997 η Επιτροπή ενέκρινε νέες κατευθυντήριες οδηγίες σε ό,τι αφορά στα μέτρα κρατικών ενισχύσεων που τα κράτη - μέλη θεσπίζουν για την ενίσχυση του στόλου τους. Έτσι μέτρα όπως η μείωση της φορολογίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των ναυτικών καθώς και ελάφρυνση των κοινοτικών τους επιβαρύνσεων θεωρούνται επιτρεπτά σήμερα από την Κοινότητα γιατί προωθούν την ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας και την ενθάρρυνση της απασχόλησης κοινοτικών ναυτικών.



Τέλος, μόλις πρόσφατα η Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση σχετικά με τη λιμενική πολιτική και την υποδομή των λιμένων, η βελτίωση της αποδοτικότητας των οποίων είναι κεφαλαιώδους σημασίας τόσο για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών όσο και των συνδυασμένων μεταφορών.

Τα ανωτέρω αποτελούν ένα συνοπτικό περίγραμμα των κατευθύνσεων της Κοινοτικής Πολιτικής στις θαλάσσιες μεταφορές, που σαν βασικό στόχο έχει τη δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών για την ανάπτυξη μιας αποτελεσματικής ναυτιλίας σαν βασικό στοιχείο των εθνικών, κοινοτικών και παγκοσμίων μεταφορών.

Με την ευκαιρία αυτή θα ήθελα να ευχηθώ καλή επιτυχία στην επανέκδοση των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» και ένα ευτυχισμένο και αποδοτικό νέο έτος στους αναγνώστες τους.

** Ο κ. Ροδόλφος Παπαϊωάννου είναι διευθυντής θαλασσίων μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής*

Ανάγκη διατήρησης της Ναυτικής Τεχνογνωσίας

Του κ. Γεωργίου Α. Γράτσου,
Προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος



Με αυτά τα λίγα λόγια θα ήθελα να ευχηθώ στα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», Καλή Χρονιά και κάθε επιτυχία σ' αυτή τη νέα φάση της ύπαρξής τους. Να συνεχίσουν δε όπως και στο παρελθόν να προσφέρουν τη σωστή, καλά πληροφορημένη ενημέρωση στον χώρο της Ναυτιλίας.

Η Ελληνική Ναυτιλία τα τελευταία δύο χρόνια περνάει φάση έντονου προβληματισμού που την αναγκάζει να επανεξετάζει τις παραμέτρους της λειτουργίας της.

Η συνειδητοποίηση των προβλημάτων που επιφέρει ο έντονος ανταγωνισμός στην ποιότητα κατασκευής και συντηρήσεως των πλοίων, η συρρίκνωση των παραδοσιακών ναυτιλιών με επακόλουθο τη μείωση της εθνικής ναυτικής τεχνογνωσίας των προηγμένων χωρών σε όφελος των ασιατικών, μαζί με τη διαπίστωση ότι η συντριπτική πλειοψηφία των ναυτικών ατυχημάτων οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα, ανάγκασε τη διεθνή ναυτική κοινότητα να θεσπίσει, τα τελευταία χρόνια, νέους διεθνείς κανονισμούς τόσο για την κατασκευή και συντήρηση δεξαμενοπλοίων, πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων και επιβατηγών / οχηματαγωγών, όσο και για την οργάνωση της εργασίας επί του πλοίου και τη συνεργασία πλοίου / γραφείου.

Τα μέτρα αυτά έχουν στόχο την ποιοτική αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρει η Εμπορική Ναυτιλία και από τα πρώτα χρόνια της εφαρμογής τους έχουν αρχίσει να διαφαίνονται θετικά αποτελέσματα στη μείωση των θαλάσσιων ατυχημάτων.

Ενώ διεθνώς ο ανταγωνισμός συνεχώς εντείνεται, έμφαση δίνεται τώρα στον συνδυασμό ποιότητας και κόστους με κρίσιμο παράγοντα πάντα το κόστος αυτού του συνδυασμού.

Σκοπός της Ναυτιλίας είναι να προσφέρει ασφαλές μεταφορικό έργο με ανταγωνιστικό κόστος. Εφ' όσον το κάνει ανδρώνεται, άλλως μαραζώνει. Στόχος της ανταγωνιστικότητας είναι η εξομοίωση ή, ακόμα καλύτερα, η βελτίωση του κόστους της ποιοτικής επανδρώσεως σε σύγκριση με αυτό των ανταγωνιστών.

Ενώ ο ελληνόκτητος στόλος συνεχώς αυξάνει, ο υπό ελληνική σημαία στόλος συρρικνώθηκε κατά 19% σε 22 μήνες. Θα ήταν κρίμα να αποδεκατισθεί έως ότου γίνουν κατανοητές οι ανάγκες της ανταγωνιστικότητάς του.

Η προσφορά της Ναυτιλίας των Ελλήνων στην Εθνική Οικονομία δεν είναι μόνο οι μεταφορές ή το σημαντικό συνάλλαγμα που προσφέρει ανεξόδως και συμβάλλει στην κάλυψη του ολοένα διευρυνόμενου ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας. Δημιουργεί πολλαπλάσιες θέσεις εργασίας στην στεριά από όσες στα πλοία.

Η Ναυτιλία είναι ένα σύστημα που έχει σαν βάση το πλοίο. Για να υπάρχει και να λειτουργεί αποτελεσματικά το πλοίο είναι απαραίτητη η ναυτική τεχνογνωσία. Πρέπει

να γίνει αντιληπτό ότι κάθε πλοίο που εγκαταλείπει το νηολόγιο επιφέρει αλυσιδωτές επιπτώσεις σε ένα ευρύ φάσμα ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων, γεγονός που αντανακλά σε τελική ανάλυση στην εθνική οικονομία.

Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι η διατήρηση της ναυτικής τεχνογνωσίας των Ελλήνων πρέπει να είναι εθνικό μέλημα. Καλά εκπαιδευμένοι Έλληνες αξιωματικοί είναι τελικά εθνικός πλούτος. Με τη μείωση της δύναμης της

ελληνικής σημαίας σιγά - σιγά θα καθεί η ελληνική ναυτική τεχνογνωσία, θα συρρικνωθούν οι θέσεις εργασίας στη στεριά ενώ θα δημιουργηθούν αλλού ναυτιλιακά κέντρα.

Είναι επιτακτική ανάγκη να επανεξετασθούν οι παράμετροι που συντελούν στην άνοδο του κόστους της λειτουργίας του ελληνικού πλοίου με σκοπό να επανακτήσει τούτο την ανταγωνιστικότητά του, πράγμα που τελικά θα είναι σε όφελος της εθνικής οικονομίας.

*Χαιρετισμός
του Προέδρου
του Δικηγορικού
Συλλόγου
Πειραιώς
κ. Βασιλείου
Παν. Βενέτη*



Το Δικηγορικό Σώμα του Πειραιά, που εκπροσωπώ, χαιρετίζει την επανέκδοση των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ».

Η μακροχρόνια παράδοση προσφοράς του περιοδικού στον Πειραιά και σε όλη τη ναυτιλόμενη Ελλάδα εγγυάται την επιτυχή πορεία του στο μέλλον.

Επ' ευκαιρία δε του νέου έτους εύχομαι σε όλους τους συντελεστές της επανέκδοσης υγεία, πρόοδο και ευτυχία και στα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», χρόνια καλά, πολλά και δημιουργικά.

Το Λιμενικό Σώμα



Πορεία και προοπτικές

Του αντιναυάρχου **Περικλή Ουσαντζόπουλου**,
Αρχηγού Λιμενικού Σώματος

Α. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ Λ.Σ. - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΕΥΘΥΝΗΣ

1. Οι «επιμεληταί των Λιμένων» στην κλασική αρχαιότητα, αλλά και οι «Παραθαλασσίται» της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, αποτελούν πρόδρομα σχήματα, αλλά και απόδειξη ότι αυτή η χώρα πάντα χρειαζόταν και τελικά πάντοτε διέθετε ένα ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ. Κατά τη σύγχρονη ιστορία μας, αμέσως μετά τη δημιουργία του νεώτερου ελληνικού κράτους (με το Ψήφισμα ΙΣΤ'/20-08-1828 του Κυβερνήτη Καποδίστρια και στη συνέχεια με το Διάταγμα της 4/1/1833 του Όθωνα), θεσπίστηκαν και περιγράφηκαν τα έργα των Λιμενικών Αρχών της Χώρας, ενώ η εκτέλεσή τους ανατέθηκε σε ειδικευμένους κρατικούς λειτουργούς, τους Λιμενάρχες.

2. Το 1919 (και πριν ακόμα ιδρυθεί το ΥΕΝ ως αυτοτελές Υπουργείο), συστήθηκε το ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ με τη σημερινή του πλέον μορφή σαν ειδικός φορέας που έχει εξ αρχής καθορισμένη αποστολή του «ΤΗΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΝ ΓΕΝΕΙ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΑΚΤΩΝ» (Ν. 1753 του 1919). Αυτός ο ρόλος του Λ.Σ. ως φορέα ΔΙΑ ΤΟΥ ΟΠΟΙΟΥ ΔΙΟΙΚΕΙΤΑΙ Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, επιβεβαιώθηκε και από τη μετέπειτα ιδρυτική νομοθεσία του ΥΕΝ (Α.Ν.: 345/36 και 934/37).

3. Από την αρχή της ίδρυσής του καθορίστηκε ο στρατιωτικός χαρακτήρας του Λ.Σ. με ρητή πρόβλεψη ότι «ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ - Λ.Σ., ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΩΣ ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΟ ΚΑΙ ΥΠΑΓΟΜΕΝΟ ΣΤΟΝ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑ ΣΤΡΑΤΟ, ΔΙΕΠΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΙΔΙΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΣ/ΚΟΥΣ - ΥΠ/ΟΥΣ - ΝΑΥΤΕΣ ΤΟΥ Π.Ν., ΜΕ ΤΟΥΣ

ΟΠΟΙΟΥΣ ΚΑΙ ΕΞΟΜΟΙΟΥΤΑΙ» (Ν.Δ. 27/1927). Ο χαρακτήρας αυτός του Λ.Σ. παραμένει αμετάβλητος μέχρι σήμερα και πρόσφατα επιβεβαιώνεται πάλι, τόσο από τον ισχύοντα Εκλογικό Νόμο, όσο και από τον τελευταίο Στρ. Ποινικό Κώδικα.

4. Το εθνικό περιβάλλον μέσα στο οποίο καλείται να δράσει το Λ.Σ. χαρακτηρίζεται από γεωγραφικές κυρίως ιδιομορφίες, που το καθιστούν εξαιρετικά δύσκολο. Αρκεί μόνο να θυμηθούμε την πολυσιδή ελληνική ακτογραμμή των 16.000 χιλιομέτρων, το πυκνό νησιωτικό περιβάλλον των 3.000 νησιών, τη γειτνίαση της χώρας μας με τις ευαίσθητες περιοχές της Μέσης Ανατολής - Βορείου Αφρικής - Βαλκανικού χώρου και τέλος την πυκνή διέλευση από τον εθνικό θαλάσσιο χώρο μας των διεθνών ναυτιλιακών πορειών μεταξύ: Ευζείνου - Μ. Ανατολής - Σουέζ - Αδριατικής - Δ. Μεσογείου. Δηλαδή πρόκειται για ένα εξαιρετικά σύνθετο περιβάλλον, που δεν έχει την τύχη (ή την ατυχία) να διαθέτει καμία άλλη ευρωπαϊκή χώρα.

5. Η κατανομή του δυναμικού του Λ.Σ. μέσα σ' όλο αυτό το χώρο, όπως είναι αυτονόητο, απαιτεί μεγάλη αραιώση και διασπορά του, αφού πέραν των θέσεων Επιτελείου / Κεντρικών Υπηρεσιών και Προξενικών Λιμεναρχείων που στελεχώνει, το Λ.Σ. καλύπτει ακόμα 16 Κεντρικά Λιμεναρχεία, 23 Λιμεναρχεία, 32 Υπολιμεναρχεία (με τα Τμήματα και Φυλάκιά τους), περισσότερους από 105 Λιμενικούς Σταθμούς και τέλος 50 Ειδικά Επιχειρησιακά Κλιμάκια (Βατραχάνθρωποι - Αεροσκάφη - Ειδικές Δυνάμεις - μεγάλα περιπολικά σκάφη - κ.λπ.).

Β. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

6. Στο πλαίσιο της καθορισμένης από το νόμο αποστολής του το Λ.Σ. έχει διττή αρμοδιότητα που περιλαμβάνει αφενός μεν την αστυνόμευση της θάλασσας των λιμένων και των πλοίων και αφετέρου την Διοίκηση της Εμπορικής Ναυτιλίας υλοποιώντας τη ναυτιλιακή πολιτική της κυβέρνησης με τη στελέχωση των αρμοδίων Διευθύνσεων του ΥΕΝ.

Συνοπτικά αυτές οι αρμοδιότητες του Λ.Σ. αφορούν τους τομείς:

α) ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΔΙΚΑΙΟΥ (Αστυνομία - Ασφάλεια - Έλεγχος Αλιείας).

β) ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ (Ακτοπλοΐα - Λιμάνια - Επιθεωρήσεις πλοίων - Ποντοπλοΐα - Εργασία - Εκπαίδευση - Θ. Τουρισμός)

γ) ΑΜΥΝΑΣ (Κρατικές Μεταφορές - Πολιτική Άμυνα - Ασκήσεις)

δ) ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ (Διάσωση - Απορρύπανση - Μεταφορά Ασθενών).

7. Ο χειρισμός όλων αυτών των αντικειμένων είναι ιδιαίτερα απαιτητικός και απορρέει τόσο από την ισχύουσα νομοθεσία όσο και από μια σειρά Διεθνών Συμβάσεων για τη ναυτιλία (πάνω από 40), τις οποίες έχει κυρώσει η χώρα μας και υποχρεούται να παρακολουθήσει το Λ.Σ. στο χώρο ευθύνης του.

Γ. ΣΗΜΕΡΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΚΑΙ ΕΡΓΑ ΤΟΥ Λ.Σ.

8. Ενώ το στοιχειώδες / τυπικό μέγεθος του έμψυχου δυναμικού, που απαιτείται να διαθέτει το Λ.Σ. για να ανταποκρίνεται στο έργο του έχει καθορισθεί με Νόμο πλέον των 6.000 ατόμων συνολικά, σήμερα το εν ενεργεία δυναμικό του δεν υπερβαίνει τις 4.000. Δεδομένου ότι προ δεκαετίας το προσωπικό του έφθασε τις 4.500 άτομα, αυτή τη στιγμή είναι μειωμένο κατά 35% σε σχέση με την προβλεπόμενη οργανική σύνθεσή του, αλλά και κατά 10% σε σχέση με το 1987.

9. Την ίδια στιγμή που αντιμετωπίζεται τέτοια στενότητα προσωπικού, το διεξαγόμενο από το Λ.Σ. σύνθετο έργο κατά την τελευταία δεκαετία εμφανίζει αύξηση όγκου του σε ποσοστά μέχρι και 50%, ενώ παράλληλα προέκυψαν διάφορες «καινοφανείς δραστηριότητες» (ιχθυοκαλλιέργειες - έλεγχος υφαλοκρηπίδος - θαλάσσια αναψυχή), με ταυτόχρονη έξαρση σοβαρών περιφερειακών προβλημάτων (λαθρομετανάστευση - ναρκωτικά - οργανωμένο έγκλημα - τρομοκρατία - οικολογικές απειλές κ.λπ.).

10. Όπως γίνεται αντιληπτό, οι όροι εκτέλεσης της αποστολής του Λ.Σ. μεταβάλλονται ραγδαία προς το δυσμενέστερο και αυτό, αφενός μεν δημιουργεί ευθύνες για σωστό προβληματισμό μας, αφετέρου δε αποτελεί μεγάλη πρόκληση για αντιμετώπιση της διαμορφούμενης νέας πραγματικότητας.

Δ. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΓΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ

11. Δεδομένου ότι το Λ.Σ. ανταποκρίνεται ικανοποιητικά στα διεθνή πρότυπα ενός σύγχρονου οργανισμού Ακτοφυλακής και δεδομένου επίσης ότι η χώρα μας (με μεγάλη ή με μικρή ναυτιλία) είναι πάντοτε θαλασσίνη, φαίνεται ότι **δεν μπορεί παρά να αποτελεί σταθερή επιλογή όλων των κυβερνήσεων, η διατήρηση και ο εκσυγχρονισμός ενός Λ.Σ., λειτουργικά αυτοδύναμου και ενταγμένου σε αυτοτελή κυβερνητικό φορέα όπως είναι το ΥΕΝ.**

12. Προκειμένου όμως να ικανοποιηθεί η ανάγκη αυτή για εκσυγχρονισμό του Λ.Σ. δεν θα πρέπει να αγνοθούν τα διεθνώς ισχύοντα πρότυπα οργάνωσης και δράσης άλλων παρόμοιων οργανισμών, ούτε τα αποδεκτά πρότυπα εξοπλισμού και υποδομής τους. Έτσι οι οποιεσδήποτε προεγγιώσεις ή προτάσεις, αναφορικά με την **οργανωτική δομή, το έμψυχο δυναμικό, τα επιχειρησιακά μέσα και υποδομές** αλλά και την **όλη διεξαγωγή έργου** του Λ.Σ. καθίστανται αντικείμενο ειδικής μελέτης (βάσει των παραπάνω δεδομένων) η οποία σήμερα βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη.

13. Τελειώνοντας πρέπει να επισημανθεί, ότι πέραν του εκ των πραγμάτων απαιτούμενου εκσυγχρονισμού και αναδιοργάνωσης του Λ.Σ. ο φορέας αυτός **έχει ήδη δοκιμασθεί «παρατεταμένα» στην πράξη** κάτω από όλες τις συνθήκες που ανέκυψαν **σ' αυτά τα σχεδόν 80 χρόνια της σύγχρονης ζωής του.** Μέσα σ' αυτό διάστημα, λοιπόν, έχει αξιολογηθεί και έχει καθολικά εκτιμηθεί σαν ένας από τους επιτυχεστέους και αποδοτικότερους διοικητικούς φορείς της σύγχρονης ελληνικής πραγματικότητας.

Και αυτό δεν πρέπει να θεωρηθεί τυχαίο, αλλά να αποδοθεί στο γεγονός ότι το Λ.Σ. με τη στρατιωτική δομή, οργάνωση και πειθαρχία και την υψηλή επαγγελματική - επιστημονική κατάρτιση και εξειδίκευση των στελεχών του μπορεί να ανταποκριθεί με επιτυχία στις ιδιαιτερότητες της Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της και της ιδιάζουσας φύσης του ναυτικού επαγγέλματος απαιτεί την ύπαρξη ενός ευέλικτου και αποτελεσματικού διοικητικού φορέα, που θα είναι σε θέση να εξυπηρετεί το ελληνικό πλοίο και τον Έλληνα ναυτικό σ' ολόκληρο τον κόσμο και σε οποιονδήποτε χρόνο, επιτυγχάνοντας παράλληλα και έναν ιδανικό συνδυασμό σχεδίασης και πράξης, αφού με την σύμπραξη των στελεχών του Λ.Σ. εξασφαλίζεται τόσο η χάραξη, η επιτελική σχεδίαση και ο καθορισμός των στόχων της ναυτιλιακής πολιτικής της κυβέρνησης όσο και η εφαρμογή των μέτρων που λαμβάνονται.

14. Σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία λοιπόν, και σε μία εποχή που πολλά κράτη (Αίγυπτος - Ιαπωνία - Σκανδιναβικές Χώρες - Τουρκία - Ισπανία κ.ά.) επιχειρούσαν να δημιουργήσουν αντίστοιχους Οργανισμούς Ακτοφυλακής, δεν είναι παράξενο που το Λ.Σ. αποτέλεσε (σε σημαντικό βαθμό) πρότυπο γι' αυτά, κατά τις τελευταίες δεκαετίες.

Ναυτιλιακό Πολυσύνθετο

Του κ. Γιάννη Α. Χατζηπατέρα
πρόεδρου του Committee του Λονδίνου

Εκινώ τις γραμμές αυτές για τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» πάντα με συγκίνηση. Δεν πιστεύω ότι κλείνει τεσσαρακονταετία από τότε που τιμήθηκα με δημοσίευσμά μου στις σελίδες των «Ναυτικών Χρονικών». Και όμως έτσι είναι. Εύκολο λοιπόν να συγκινούμαι και να τρέχει η μνήμη μου πίσω στον μεγάλο Άνθρωπο της Ναυτιλίας, τον αξέχαστο Δημήτρη Κωττάκη, που τόσα του οφείλουμε.

Η συγκίνηση συνοδεύεται και με μεγάλη χαρά, γιατί το περιοδικό που συνταξίδεψε από την αρχή με όλους τους συντελεστές που το έστησαν που έγινε το πασίγνωστο γνωστό και παραδεκτό ελληνικό θαύμα - τη μεγάλη Ελληνική Ναυτιλία - σήκωσε και πάλι άγκυρα.

Και για τη μεγάλη Ελληνική Ναυτιλία είχε πει ο μεγάλος Έλληνας πολιτικός Γεώργιος Παπανδρέου - η Ελλάδα μας είναι τόσο μικρή για τη μεγάλη Ελληνική ναυτιλία. Και ο μη γένοιτο, τώρα λες και κάποιοι φίλοι και υπηρέτες της, λες και πάνε να την μικρύνουν για να χωρέσει στην Ελλάδα.

Δεν εξηγείται γιατί οι άνθρωποι της θάλασσας, οι ναυτικοί μας, οι πολιτικοί μας, δεν συγκλονίζονται με τη σμίση του εθνικού μας υπολογισμού.

Και βέβαια καράβια με «ξένες» πατρίδες - πάντα ελληνικά - θα υπάρχουν, αλλά η Ελληνική Ναυτιλία, το καμάρι, το θαύμα μας κινδυνεύει να γίνει η ναυτιλία του Χθες.

Και όμως, με λίγη κατανόηση, με λίγη καλή θέληση, όχι μόνο θα σταματούσε η φυγή από την Ελληνική σημαία, αλλά θα βλέπαμε πολλά καράβια μας να έρχονται και να την αναζητούν.

Και ακόμη - αυτό δεν το υπολογίζουν οι κυβερνήτες της ναυτιλίας και του τόπου - ότι μαζί με το μέγεθος της ναυτιλίας, μεγάλωσε και ο Πειραιάς μας, και έγινε όχι μόνο το μεγάλο λιμάνι της Μεσογείου, αλλά και παγκόσμιο ναυτιλιακό Κέντρο. Πιστεύει κανείς ότι όλα αυτά τα μεγαλεία θα μείνουν, όταν η ναυτιλία μας τραυματισθεί από τη μείωση του εθνικού υπολογισμού;

Η αγωνία, η ευαισθησία των κυβερνώντων, για τους ναυτικούς μας, που δήθεν θα μείνουν χωρίς δουλειά, δεν δικαιολογείται. Κανείς δεν θα μείνει χωρίς δουλειά. Θα μείνουν χωρίς εργασία όταν θα λείψουν τα βαπόρια. Δεν το βλέπουν, δεν το καταλαβαίνουν και αυτοί. Προτιμούν, για χάρη της υποτιθέμενης ανεργίας, να μείνουμε με τους ελάχιστους ναυτικούς, και για να τους έχουμε, να χάσουμε τα ελληνικά βαπόρια. Ωραίος λογαριασμός.



Και έχουμε και τον ημερήσιο Τύπο της χώρας μας, που εδώ και λίγες δεκαετίες έγινε θεατής των ναυτιλιακών πραγμάτων. Και είναι προσφιλής, και οι υπηρέτες του, αλλά κάποτε - κάποτε «μερακλώνουν» και μυθεύονται, ή ίσως παρερμηνεύουν γεγονότα, ή θέλουν να δημιουργήσουν εντυπωσιακά νέα...και πρόσφατα έχουμε δεχθεί καταιγισμό δημοσιευμάτων με τίτλους ανεξήγητους. Γιατί; Σε τίποτα δεν ωφελεί αυτή η προβολή ανύπαρκτων γεγονότων. Κρίμα.

Και λίγα για τη δουλειά μας. Η ναυτιλιακή δουλειά έχει γίνει τόσο αγχώδης - για όσους την υπηρετούν σωστά - μόνον η αγάπη μας σ' αυτήν μας κρατά κοντά της. Για τούτο χρειάζεται εγρήγορση, πειθαρχία, ενημέρωση, σοβαρή εφαρμογή των όρων και κανονισμών. Μερικοί περιπαίζουν το ISM. Κρίμα. Κανείς πια δεν μπορεί να ξεγελάσει.

Και να παρακαλάμε να υπάρχει δουλειά και το θαλάσσιο εμπόριο να αυξάνει σε μεγαλύτερο ποσοστό από ό,τι θα αυξάνει το τουνάζ, που θα πέφτει από τις ναυπηγικές σχάρες.

Και έγγραφα και άλλοτε, η νέα μας εφοπλιστική γενιά όλοι τους εκπαιδευμένοι, καταρτισμένοι, οπλισμένοι με τα σύγχρονα τεχνολογικά εφόδια ας δούνε μήπως δώσουν στην Ελλάδα μας ένα - δύο ναυτιλιακές επιχειρήσεις για πλοία γραμμών. Πρέπει.

Στα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» εύχομαι Καλή Χρονιά. Μαθαίνω έχει συγκεντρώσει επιτελείον των αρίστων της ναυτιλιακής δημοσιογραφίας. Έτσι να δούμε ξανά το έργο του αείμνηστου Κωττάκη, συνεχιζόμενο προς χαρά όλων όσων τιμούν τη μνήμη και το έργο του.

ΚΑΛΗ ΧΡΟΝΙΑ ΣΕ ΟΛΟΥΣ.

A. KARAINDROS

MARINE HULL INSURANCE BROKERS LTD

FOR US INSURANCE HAS ALWAYS BEEN A TRADITION



REPRESENTATIVES OF LONDON BROKERS AT LLOYD'S

**With the weight for our long experience and
professional ability we guarantee you the
best placing with first - class security of all
types of Marine Hull Insurance and P & I cover.**

152 Syngrou Avenue, 176 71 Athens, Greece

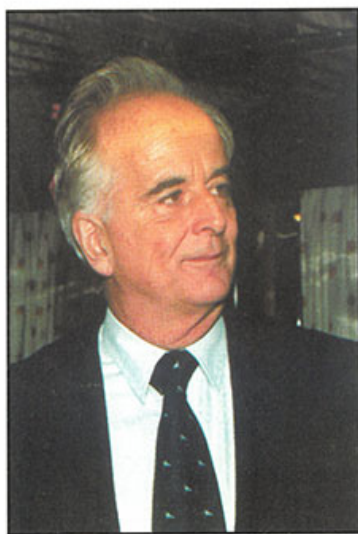
Tel.: 9235.503 - 9235.221 - 9235.442 - 9233.727 - 9221.471 - 9236.930

Telexes: 215076 HELM GR - 222025 ARMS GR - Fax: 9233.543 - 9235.724

*Για την τουριστική και
διεθνών πλόων
επιβατηγό ναυτιλία*

Στρατηγική ανάπτυξης εν όψει της νέας χιλιετηρίδας

Οπως είναι γνωστό, η προσφορά των κρουαζιερόπλοιοιων και των επιβατηγών οχηματαγωγών διεθνών πλόων πλοίων μας στην εθνική μας οικονομία είναι πολύ σημαντική. Προσφέρουν άμεσα εργασία σε 10.000 και πλέον Έλληνες ναυτικούς και δημιουργούν απασχόληση σε σημαντικό αριθμό υπαλλήλων ναυτιλιακών εταιριών, ταξιδιωτικών γραφείων, ναυτικών πρακτορείων κ.λπ.. Δημιουργούν ακόμα εισόδημα στους κατοίκους των τόπων προσεγγίσεως από τις δαπάνες του υψηλού οικονομικού επιπέδου επιβατών τους, ενώ παράλληλα συντελούν στην ανάπτυξη νέων τοπικών αγορών στα λιμάνια προσεγγίσεως, ιδιαίτερα στα αιγαιοπελαγίτικα νησιά μας των οποίων την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη βοηθούν σημαντικά. Αυξάνουν επίσης τον κύκλο εργασιών της ναυπηγοεπισκευαστικής μας βιομηχανίας με τις επισκευές, μετασκευές και τη συντήρησή τους, που γίνονται πάντοτε στην Ελλάδα. Οι δαπάνες αυτές μεταφράζονται σε ισόποσο εισροή συναλλάγματος που τόσο χρειάζεται η χώρα μας, χωρίς μάλιστα κανένα κρατικό κόστος. Είναι αναμφισβήτητο πως η τουριστική και επιβατηγός διεθνών πλόων ναυτιλία μας αποτελεί αναλογικά τον πλέον συναλλαγματοφόρο κλάδο της εθνικής μας οικονομίας.



Του Ανδρέα Ποταμιάνου
Προέδρου της Ένωσης
Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων

Είναι ακόμη γνωστό, ότι η σημασία των υπό ελληνική σημαία επιβατηγών πλοίων δεν περιορίζεται μόνο στην οικονομία μας, αλλά επεκτείνεται και στην αμυντική θωράκιση της χώρας.

Την τελευταία δεκαετία, ειδικά ο κλάδος της θαλάσσιας περιήγησης γνώρισε τη μεγαλύτερη κρίση της ιστορίας του, κρίση η οποία συνεχίζεται με τη γενικότερη οικονομική ύφεση και την κάμψη στον ποιοτικό τουρισμό μας.

Την κρίση αυτή επιτείνει ο συνεχιζόμενος οξύς και άνισος ανταγωνισμός από επιβατηγά πλοία θαλάσσιων περιηγήσεων άλλων χωρών, που οι κυβερνήσεις τους έλαβαν και λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για την ανανέωση, τον εκσυγχρονισμό και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων τους (ευνοϊκές δανειοδοτήσεις, σημαντικές πριμοδοτήσεις ναυπηγήσεων, φορολογικές απαλλαγές, ελευθεριότητες στη σύνθεση των πληρω-

μάτων τους, χρήση χαμηλόμισθων ναυτικών κ.λπ.). Με ανάλογες άνισου ανταγωνισμού συνθήκες λειτουργούν επίσης σήμερα και τα ελληνικά επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία γραμμών εξωτερικού, τα οποία στην προσπάθειά τους να διατηρήσουν, κυρίως τη διασύνδεση μεταξύ ελληνικών και ιταλικών λιμένων, που είναι τόσο σημαντική για τη χώρα μας αλλά και για την Ευρωπαϊκή Ένωση, αντιπαλεύουν με πλοία ξένων σημαίων που παντοιοτρόπως ευνοούνται στην εκμετάλλευσή τους.

Πάντως όπως και επανάληψη έχουμε προς πάσα κατεύθυνση, τονίζει, τα μέλη μας δε ενοχλούνται από την ύπαρξη ανταγωνισμού αλλά από το γεγονός ότι οι ανταγωνιστές τους εργάζονται υπό όρους αισθητά επωφελέστερους από τους ισχύοντες για τα ελληνικά επιβατηγά πλοία.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν σαφώς δηλώσει ότι δεν φοβούνται την άρση του cabotage και τον ανταγωνισμό, θέλουν όμως ο ανταγωνισμός με τους ξένους να γίνει «επί ίσοις όροις», όπως άλλωστε τούτο επιτάσσεται από την Ευρωπαϊκή Συνθήκη και το δίκαιο του ανταγωνισμού.

ΣΕΙΡΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

Τα αποτελέσματα των κρίσεων και του άνισου ανταγωνισμού είναι ο κλάδος της τουριστικής και διεθνών πλόων επιβατηγού ναυτιλίας να αντιμετωπίζει σοβαρά και επείγοντα προβλήματα, κυρίως των οποίων είναι η ανταγωνιστικότητα, η ανανέωση και ο εκσυγχρονισμός των πλοίων του κλάδου.

Θα πρέπει να γίνει από κάθε πλευρά αντιληπτό ότι σοβαρό στοιχείο, βαρύνον εξαιρετικά στο θέμα ανταγωνιστικότητας και ανάπτυξης του ελληνικού επιβατηγού πλοίου, ιδιαίτερα του κρουαζιεροπλοίου, με το πολυάριθμο πλήρωμα, αποτελεί η σύνθεση των πληρωμάτων του.

Συγκεκριμένα, ως γνωστόν, τα ανταγωνιζόμενα υπό ξένη σημαία πλοία έχουν την ευχέρεια να προσλαμβάνουν χαμηλόμισθα εξωκοινοτικά πληρώματα στο μεγαλύτερο τμήμα της οργανικής συνθέσεώς τους, ενώ δεν περιλαμβάνει στη σύνθεση πληρωμάτων του, το λεγόμενο ξενοδοχειακό προσωπικό (θαλαμηπόλοι, μάγειροι, λογιστές κ.λπ.). Έτσι το πλήρωμα της κατηγορίας αυτής καλύπτεται στα ξένα πλοία από πρόσωπα ανεξαρτήτως εθνικότητας και σε αριθμό ανάλογο προς τις ανάγκες του πλοίου, όπως εκάστοτε διαμορφώνονται από τις συνθήκες των διεθνών αγορών.

Χαρακτηριστικά, ως προς το τελευταίο, αναφέρουμε την Μ. Βρετανία όπου πλοία της δεν έχουν υποχρέωση, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, ουδέ καν ναυτολογήσεως Άγγλου πλοιάρχου ή και την Ολλανδία όπου οι σχετικές απαιτήσεις περιορίζονται μόνο στον Ολλανδό πλοίαρχο, με αποτέλεσμα τον εμπλουτισμό των εθνικών τους υπολογίων.

Παράδειγμα, επίσης, κρατικού ενδιαφέροντος για τη Ναυτιλία των χωρών τους, η απόφαση της γερμανικής και της ιταλικής κυβέρνησης να αναλάβουν το βάρος ακόμα και των εισφορών προς τα ασφαλιστικά ταμεία των ναυτικών.

Πρόσφατα ακόμα και η γειτονική μας Τουρκία παρότρυνε στην εγγραφή πλοίων μας στο υπό δημιουργία δεύτερο υπολόγιό της με τουρκική σημαία και προσφέρει μάλιστα συγκεκριμέ-

νες ευκολίες επιζητώντας τη συνεργασία Ελλήνων πλοιοκτητών, ούτως ώστε τα πλοία μας να καταστούν ανταγωνιστικά στο διεθνή χώρο, όπως τονίζουν σε έγγραφό τους.

Αλλά και η Ευρωπαϊκή Ένωση τείνει σήμερα να υιοθετεί πολιτική έντονων κινήτρων. Δυστυχώς η χώρα μας, σε ορισμένες περιπτώσεις, ακολουθεί πολιτική αντίθετη με άλλες κοινοτικές χώρες και τα διεθνώς υιοθετούμενα ευνοϊκά για τη ναυτιλία μέτρα, όπως για παράδειγμα, με τη μονομερή επιβολή ΦΠΑ -όταν δεν έχει ακόμα επιβληθεί σε καμία άλλη κοινοτική χώρα- την υποχρεωτική σύνθεση, με την κατάργηση φοροαπαλλαγών των ναυτικών, αλλά και με την επιβολή τελών για υπηρεσίες που δεν παρέχονται.

Υπάρχουν βέβαια, ενδείξεις ότι έστω και καθυστερημένα τα Υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας και Ανάπτυξης προβληματίζονται για την αντιμετώπιση των θεμάτων αυτών, δικαιολογημένα όμως διατηρούμε επιφυλάξεις εάν και πότε οι σχετικές αποφάσεις θα υλοποιηθούν.

Δεν είναι δυνατόν ιδιωτικές επιχειρήσεις να δημιουργούν σταθερές θέσεις απασχόλησης χωρίς κέρδη. Οι επιχειρήσεις πρέπει να έχουν κέρδη, ώστε να αμείβουν το τεράστιο κόστος των κεφαλαίων τους, τον επιχειρηματικό κίνδυνο και να μπορούν να χρηματοδοτούν την περαιτέρω ανάπτυξή τους. Αυτή είναι η μόνη διαδικασία, μέσω της οποίας, αυξάνονται και εξασφαλίζονται θέσεις απασχόλησης.

Στη σημερινή παγκοσμιοποιημένη οικονομία οι τιμές πώλησης των υπηρεσιών των πλοίων μας (ναύλοι) άρα και τα έσοδα των επιχειρήσεών μας καθορίζονται υπό συνθήκες έντονου διεθνούς ανταγωνισμού. Είναι λοιπόν αδιανόητο υπό αυτές τις συνθήκες να συνεχίζουν να υφίστανται σε εμάς π.χ. αναχρονιστικές και άκαμπτες νομοθετικές ρυθμίσεις, που κάποτε απέβλεπαν στην «εξασφάλιση» απασχόλησης και που δυστυχώς ακόμη προσδιορίζουν το σημαντικότερο τμήμα του κόστους λειτουργίας και συνεπώς διαβρώνουν τη διεθνή ανταγωνιστικότητά μας.

Κατόπιν τούτου, εάν επιθυμούμε την επιβίωση και την περαιτέρω ανάπτυξη του υπό ελληνική σημαία επιβατηγού μας στόλου, επιβάλλεται η προσαρμογή της περί συνθέσεως νομοθεσίας μας προς τα κρατούντα εις την διεθνή αγορά.



Πέραν αυτού θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα χρονοναυλώσεως των πλοίων μας «γυμνών» (bare boate chartering) έστω και υπό κάποιους γεωγραφικούς περιορισμούς.

Εκτός από την υπέρμετρη αύξηση, τα τελευταία χρόνια, των λειτουργικών δαπανών των πλοίων μας, παρατηρείται και λίαν σοβαρή αύξηση στα ποικίλα τέλη και στις τιμές των υπηρεσιών που προσφέρουν κρατικοί φορείς στους επιβάτες - τουρίστες αλλά και στα πλοία του κλάδου μας. Πρόκειται για το υψηλό τέλος αεροδρομίων, τα λιμενικά τέλη και δικαιώματα, τα πλοηγικά και τα άνευ λόγου καταβαλλόμενα ρυμουλκικά δικαιώματα, τα τέλη και τα δικαιώματα, υπέρ της τοπικής αυτοδιοίκησης και πολλά παρόμοια που αδικαιολόγητα αυξάνουν το κόστος λειτουργίας και συντελούν στη μείωση της ανταγωνιστικότητάς μας.

Χαρακτηριστικά εν προκειμένω είμαστε υποχρεωμένοι να αναφέρουμε την πρόσφατη άρνηση της ηγεσίας και των υπηρεσιών του ΥΕΝ να συμμορφωθούν με αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας που έκριναν ότι είναι αντισυνταγματική η υποχρεωτική χρήση ρυμουλκών και η καταβολή σχετικών δικαιωμάτων.

Θα πρέπει κάποτε να αντιληφθούμε ότι οι υπέρμετρες αδικαιολόγητες, άνισες ή και παράνομες επιβαρύνσεις εις βάρος των επιβατηγών μας πλοίων με ελληνική σημαία θα έχουν καταστροφικές συνέπειες για την ελληνική σημαία.

Δεδομένου ότι ο κλάδος είναι άμεσα συνδεδεμένος με την τουριστική ανάπτυξη της χώρας, θεωρούμε σκόπιμο να επισημάνουμε ότι παρά το γεγονός ότι έχει επανειλημμένα τονιστεί από την πολιτική ηγεσία η αναγκαιότητα της «διαφοροποίησης» του τουριστικού προϊόντος και η ανάπτυξη νέων μορφών τουρισμού, όπως π.χ. του θαλάσσιου τουρισμού, εν τούτοις υστερεί σημαντικά η προβολή του κλάδου των κρουαζιερόπλοιων και των επιβατηγών οχηματογών πλοίων διεθνών πλόων.

Για μία ακόμη φορά θέλουμε να τονίσουμε ότι ο κλάδος μας αντιπροσωπεύει, με όποιο κριτήριο και αν αξιολογηθεί, (απασχόληση, εισόδημα, συνάλλαγμα, συμβολή και περιφερειακή ανάπτυξη, ποιοτικά οφέλη κ.λπ.) το μεγαλύτερο και δυναμικότερο τμήμα του θαλάσσιου τουρισμού, με μεγάλες δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης, εφόσον βεβαίως η Πολιτεία λάβει τα αναγκαία προς τούτο μέτρα.

Θεωρούμε αναγκαία και επείγουσα τη λήψη ειδικών χρηματοπιστωτικών μέτρων για τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση του τουριστικού και διεθνών πλόων επιβατηγού μας στόλου, ιδιαίτερα δε έπειτα από την επιβολή διεθνώς δέσμης μέτρων «Ασφαλούς Διαχείρισης και Λειτουργίας των πλοίων», καθώς και την εφαρμογή αναγνωρισμένων συστημάτων διασφάλισης ποιότητας υπηρεσιών (ISO 9002) που η εφαρμογή τους συνεπάγεται σημαντικές δαπάνες αναδιάρθρωσης στην οργανωτική και λειτουργική δομή των πλοιοκτητριών εταιριών και των πλοίων μας.

ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ

Ως πρώτο μέτρο επιβάλλεται η επάνοδος στο καθεστώς των επιχορηγήσεων του Αναπτυξιακού Νόμου 1262/82 (που δυ-

στυχώς έπαυσαν να υπάρχουν) και μάλιστα με αύξηση των σχετικών ποσοστών και όχι μόνο για τις περιπτώσεις ναυπηγήσεων ή μετασκευών αλλά και εκτεταμένων επισκευών, με παράλληλη επέκταση των επιχορηγήσεων στα επιβατηγά - οχηματογικά πλοία διεθνών πλόων.

Ένα άλλο μέτρο που πρέπει να ληφθεί είναι η υπαγωγή του κλάδου μας, εξαιρετικά συναλλαγματοφόρου και τα μέγιστα συντελούντος εις την ανάπτυξη της ηπειρωτικής μας περιφέρειας και εις την διασύνδεση Εγγύς Ανατολής - Ελλάδος - Κοινοτικών χωρών, εις το κοινοτικό πλαίσιο στήριξης και τα κοινοτικά ταμεία περιφερειακής ανάπτυξης. Προς το σκοπό αυτό έχουμε ήδη υποβάλει από το 1992 εις το ΥΠΕΘΟ προτάσεις μας για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη ανταγωνιστικότητας των επιβατηγών μας πλοίων, από το κοινοτικό πλαίσιο στήριξης άνευ όμως μέχρι σήμερα ανταπόκρισης.

Αντιθέτως, με τα κριτήρια που θεσπίστηκαν αποκλείονται οι επιχειρήσεις του κλάδου μας από την υλοποίηση κοινοτικών προγραμμάτων στήριξης της ανταγωνιστικότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ) καθώς και από το υποπρόγραμμα «Τουρισμός».

Η ως άνω αιτούμενη ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας για τον εκσυγχρονισμό, την ανανέωση και την ανάπτυξη του επιβατηγού μας στόλου τα μέγιστα θα συντελέσει, εκτός από την ενίσχυση της απασχόλησης πολυαριθμών ναυτικών μας και στην απασχόληση των ελληνικών ναυπηγείων, τα οποία ως γνωστόν παραμένουν προβληματικά, όταν στη γειτονική μας Ιταλία, π.χ. τα ναυπηγεία της είναι απασχολημένα πλήρως μέχρι και το 2000 με τη ναυπήγηση νέων πλοίων. Εννοείται, πάντα με την κατάλληλη βοήθεια εκ μέρους των εκάστοτε κυβερνήσεων της χώρας αυτής.

Θα μας επιτρέψετε στο σημείο αυτό να επισημάνουμε ότι τυχόν επίκληση δυσχερειών για την ενίσχυση του κλάδου μας λόγω κοινοτικών περιορισμών, ότι τούτο βρίσκεται σε πλήρη αντίφαση με πρόσφατες περιπτώσεις εγκρίσεως από την Commission κρατικών επιχορηγήσεων προς τη Ναυτιλία και τις ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες άλλων Κοινοτικών χωρών, ως τούτο προκύπτει από πληθώρα σχετικών δημοσιευμάτων στον ελληνικό και ξένο Τύπο.

Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Αλλά και η οργάνωση κατάλληλης και επαρκούς εκπαιδευτικής υποδομής για τη δημιουργία καλά καταρτιζομένων ναυτικών κρίνεται αναγκαία, δεδομένου ότι ήδη έχει εκδηλωθεί και ζωηρό ενδιαφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για το πρόβλημα της ναυτικής εκπαίδευσης (Οδηγία της Commission σχετικά με τα ελάχιστα επίπεδα εκπαίδευσης των ναυτικών) αλλά και από τον IMO ο οποίος αναθέωρησε τη σχετική Διεθνή Σύμβαση STCW/78. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον θα πρέπει νομίζουμε να επιδειχτεί για θέματα ναυτικής εκπαίδευσης και μέσω ενδοεπιχειρησιακής κατάρτισης και διάθεσης προς τις επιχειρήσεις μας αντίστοιχων κοινοτικών κονδυλίων.

Η διατήρηση και περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου μας απαιτούν εξειδικευμένη και συνεχή εκπαίδευση και μετεκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού, επάρκεια υλικών, κεφαλαίων, συνεργασία μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα, οργάνωση, προγραμματισμό και αμεσότητα στην υλοποίηση των σχετικών αποφάσεων και προγραμμάτων.

Πρέπει να γίνει κοινή πεποίθηση ότι σε μία ανοικτή ευρωπαϊκή και διεθνή τουριστική αγορά, που καθημερινά διευρύνεται, μετασχηματίζεται και εντείνεται η διεθνοποίησή της, είναι αδιανόητο και μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα να επιτευχθεί αναβάθμιση της ποιότητας και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των τουριστικών επιχειρήσεων χωρίς προηγούμενη σημαντική επένδυση σε ανταγωνιστικό ανθρώπινο δυναμικό.

Επ' ευκαιρία, θα μου επιτραπεί να υπενθυμίσω ότι όταν η χώρα μας του 1953, με κατάλληλη νομοθεσία και με τις γνωστές εγκριτικές πράξεις, πέτυχε να προσελκύσει με τα καθιερωθέντα κίνητρα Έλληνες επιχειρηματίες σε σοβαρές επενδύσεις στη ναυτιλία, η Ελλάδα ανεδείχθη σε πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο.

Αντίθετα όσες άλλες χώρες δεν αντελήφθησαν την εποχή εκείνη την ανάγκη ανάλογων πρωτοβουλιών έχασαν σχεδόν τη ναυτιλία τους. Σήμερα, δυστυχώς, η ελληνική νομοθεσία δεν παρέχει πλέον τα επαρκή εκείνα κίνητρα που θα μπορούσαν να κρατήσουν την ελληνική ναυτιλία σε εξέχουσα θέση. Ευρωπαϊκές και μη κυβερνήσεις εκτιμώντας σήμερα τις παραλείψεις και τα σφάλματα του παρελθόντος αλλά και τη σημασία της ναυτιλίας για την οικονομία της χώρας τους παρέχουν σοβαρά κίνητρα για την τόνωση και ανάπτυξη της, όπως φορολογικές απαλλαγές των πληρωμάτων, επιδοτήσεις στην κοινωνική τους ασφάλιση, ελευθεριότητες στη ναυτολόγηση πληρωμάτων, επιδοτήσεις άμεσες ή έμμεσες σε περιπτώσεις ναυπηγήσεων, επισκευών κλπ. Είναι αξιοσημείωτο ότι η πολιτική αυτή των χωρών αυτών υιοθετήθηκε και υιοθετείται σήμερα επισήμως και από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η αλλαγή αυτή της πολιτικής των ευρωπαϊκών, κυρίως, χωρών προέκυψε από την ανάγκη να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα των πλοίων τους έναντι των πλοίων υπό ξένες σημαίες όπως Λιβερίας, Παναμά, Ονδούρας, Κύπρου κ.λπ. ή και των εγγεγραμμένων σε δεύτερα νηολόγια πλοίων. Το γεγονός αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία για τον κλάδο μας λόγω και της καταρτίσεως του θαλασσίου cabotage στον ευρωπαϊκό χώρο, πράγμα το οποίο, εάν δεν ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα στη χώρα μας, θα οδηγήσει σε λίαν δυσχερή θέση τα υπό ελληνική σημαία επιβατηγά πλοία, τα οποία θα είναι αναγκασμένα να ανταγωνιστούν τα υπό άλλες ευρωπαϊκές σημαίες πλοία, λειτουργώντας υπό ασυγκρίτως ευνοϊκότερους όρους.

Είναι φανερό ότι η Ελλάδα μη εφαρμόζοντας ναυτιλιακή πολιτική ανάλογη των άλλων ευρωπαϊκών κοινοτικών χωρών, αλλά ακολουθούσα πολιτική εν πολλοίς αντίθετη με τα διεθώς λαμβανόμενα ευνοϊκά για τη ναυτιλία μέτρα και λαμβάνουσα μάλιστα ενίοτε μέτρα δυσμενή για την ανταγωνιστικότητα των πλοίων της (επιβολή ΦΠΑ, κατάργηση φοροαπαλλαγών των ναυπικών, κ.λπ.) τείνει να θέσει πλέον τη ναυτιλία της στο περιθώριο. Είναι φανερό κατ' αυτό τον τρόπο ότι τείνουμε να επανέλθουμε εις το ισχύον προ του 1953 δυσμενές για τη ναυτιλία μας καθε-

στός πράγμα το οποίο απευχόμεθα. Είναι ήδη γνωστό ότι τόσο η ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία μας όσο και η τουριστική μας ναυτιλία έχει απολέσει ένα σοβαρό τμήμα της.

Πρέπει ακόμα να επισημανθεί ότι η ενόπλη του ελληνικού θαλάσσιου χώρου εξασφαλίζεται μόνο εφόσον υπάρχουν και λειτουργούν ανταγωνιστικά επιβατηγά πλοία με ελληνική σημαία, τα οποία συνδέουν τα νησιά μας και συντελούν σοβαρά στην ανάπτυξη της οικονομίας τους. Η αποδυνάμωση αυτής της θαλάσσιας σύνδεσης είναι αντιληπτό ότι δημιουργεί ακόμα και σοβαρούς εθνικούς κινδύνους.

Επισημαίνεται ακόμα ότι μία συρρίκνωση της ναυτιλίας μας οδηγεί σε αντίστοιχη μείωση του ναυτεργατικού της δυναμικού, πράγμα το οποίο θα έχει σοβαρό αντίκτυπο και στην εθνική μας άμυνα αλλά και στην εθνική οικονομία μας γενικότερα.

Εν όψει των δυσάρεστων αυτών εξελίξεων θεωρούμε απαραίτητο να επισημάνουμε για μία ακόμη φορά τα ανωτέρω, διότι πιστεύουμε ότι θα υπάρξει κάποτε και ιστορική ευθύνη αν τυχόν δεν ληφθούν εγκαίρως τα κατάλληλα για τη ναυτιλία μας άμεσα μέτρα για την επίλυση των σοβαρών προβλημάτων που αντιμετωπίζει, με σκοπό πάντοτε τη διατήρηση της εξέχουσας θέσης της που μας καθιστά υπερήφανους σε διεθνές επίπεδο.



Άποψη από το λιμάνι του Πειραιά

ΝΕΑ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

Εν όψει των διαφαινόμενων αυτών κινδύνων και δυσάρεστων εξελίξεων επιβάλλεται το ταχύτερο η μελέτη και εφαρμογή, εκ μέρους του κράτους, μίας νέας σοβαρής και αποτελεσματικής στρατηγικής για την ανάπτυξη, γενικότερα, της πολυτιμής για τον τόπο μας εθνικής μας ναυτιλίας.

Η στρατηγική αυτή ειδικότερα για τον κλάδο μας επιβάλλεται να επικεντρωθεί στην:

1. Αναμόρφωση της νομοθεσίας «Περί οργανικής συνθέσεως των επιβατηγών πλοίων» και ειδικότερα αυτών που εκτε-

λούν διεθνείς πλώες, σύμφωνα και με τα ισχύοντα σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

2. Επάνοδος του κλάδου μας στο καθεστώς των επιχορηγήσεων που προέβλεπε ο Αναπτυξιακός Νόμος 1262/82.

3. Εξασφάλιση εγγυήσεως του Δημοσίου για εν γένει καθιέρωση κινήτρων για ναυπηγήσεις και μετασκευές εκσυγχρονισμού υπαρχόντων επιβατηγών πλοίων σε ελληνικά ναυπηγεία, σύμφωνα και με τις νέες απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων που τίθενται σε ισχύ εντός σύντομου χρόνου.

4. Επιδότηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων επιβατηγών πλοίων με επιστροφή π.χ. ασφαλιστικών εισφορών για τους απασχολούμενους ναυτικούς (κατά το γαλλικό ή ιταλικό πρότυπο).

5. Εναρμόνιση της χώρας μας προς τα ισχύοντα εν γένει για τις κοινοτικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις ως προς τις δημοσιονομικές και χρηματοοικονομικές συνθήκες λειτουργίας τους (ασφαλιστικά - φορολογικά κ.λπ.).

6. Κατάρτιση και εκτέλεση προγραμμάτων εκπαίδευσης των ναυτικών στις σύγχρονες απαιτήσεις και εξειδικευμένες τεχνικές γνώσεις που προβλέπονται και από τους τελευταίους κανονισμούς της Διεθνούς Συμβάσεως STCW, λειτουργία Δημοσίων Σχολών Θαλαμηπόλων - Μαγείρων.

7. Διασφάλιση εν γένει ίσων όρων ανταγωνισμού στο ελληνικό επιβατηγό πλοίο έναντι των αντιστοίχων πλοίων ξένων σημαίων, κυρίως στις δραστηριότητες εντός του ελληνικού χώρου.

8. Καταβολή, γενικά, κάθε προσπάθειας από την Πολιτεία για την διατήρηση της ελληνικής σημαίας στα επιβατηγά πλοία μας με σταθερούς στόχους: ελληνική πλοιοκτησία - ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό - εθνική άμυνα - εθνική οικονομία.

Ακόμα και οι πιο ανταγωνιστικές χώρες εντείνουν τις προσπάθειές τους για περαιτέρω βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των εθνικών επιβατηγών τους στόλων και δίνουν άμεση προτεραιότητα στην ανάπτυξη των κλάδων που έχουν μεγάλα συγκριτικά οικονομικά και στρατηγικά πλεονεκτήματα.

Σε αυτό το διεθνές πλαίσιο, η Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία, η μεγαλύτερη στην Ευρώπη και μία από τις μεγαλύτερες του κόσμου ζητά τη χάρση μιας εθνικής στρατηγικής που θα αποβλέπει στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της, στον εκσυγχρονισμό και στην ανάπτυξη της. Η ελληνική επιβατηγός ναυτιλία έχει να αντιμετωπίσει μία σημαντική πρόκληση: την επιτυχημένη συμμετοχή της στο διεθνή οικονομικό ανταγωνισμό. Πρέπει να αποφύγουμε τις οριακές και υποτονικές προσεγγίσεις στα καυτά προβλήματα και να ακολουθήσουμε ένα δρόμο που θα μας εγγυάται τη δυναμική ανάπτυξη του κλάδου στην Ευρώπη του 2000.

Υπόμνημα για την επιβίωση της επιβατηγού ναυτιλίας

Μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και ανάπτυξης της επιβατηγού ναυτιλίας ζητάει το διοικητικό συμβούλιο της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων.

Σε υπόμνημα που υπέβαλε πρόσφατα η ΕΕΕΠ στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος επισημαίνεται ότι πρέπει να ληφθούν τα ακόλουθα έξι μέτρα:

α) Η επείγουσα λήψη ειδικών χρηματοπιστωτικών μέτρων για τον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση των κρουαζιερόπλοιοι και των διεθνών πλοίων επιβατηγών - οχηματαγωγών μας πλοίων. Καθώς και για την εφαρμογή διεθνώς αναγνωρισμένων Συστημάτων Διασφάλισης Ποιότητας Υπηρεσιών (ISO 9002) στις πλοιοκλήτριες εταιρίες και τα πλοία.

β) Η εξασφάλιση εγγυήσεων του Δημοσίου για τις νέες ναυπηγήσεις και με-

τασκευές εκσυγχρονισμού υπαρχόντων επιβατηγών πλοίων, σε ελληνικά ναυπηγεία σύμφωνα και με τις νέες απαιτήσεις των Διεθνών Συμβάσεων.

γ) Η απελευθέρωση του ξενοδοχειακού προσωπικού από την υποχρεωτική σύνθεση του πλοίου. Ο καθορισμός του να αφήνεται την ευχέρεια του πλοιοκτήτη, ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες της αγοράς.

δ) Η δυνατότητα να χρονοναυλώνονται τα πλοία μας γυμνά (bate boat chartering) έστω και υπό κάποιους γεωγραφικούς περιορισμούς.

ε) Η άντληση και αξιοποίηση πόρων από το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

στ) Η εναρμόνιση επιβαρύνσεων, πάσης φύσεως, φορολογικού χαρακτήρος, ΦΠΑ, κ.λπ. με τα ισχύοντα για τα πλοία με σημαίες άλλων ευρωπαϊκών χωρών.



SIGNS OF CLASS

Class design
Class performance
Canados Class

The Only and the Real



CANADOS 24

Length oa. 24,30 mt - Beam 6,10 mt - 4 Guest Suites+Crew

TOP SPEED: 31 KNOTS WITH MAN 2x1.200 Hp

32 KNOTS WITH CATERPILLAR 2x1.300 Hp

Canados



26 M.



28 M.



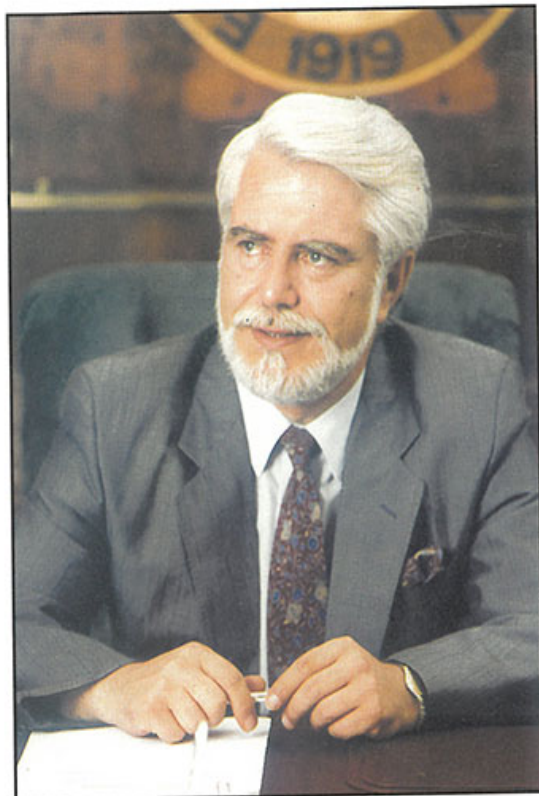
30 M.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

UNIVERSAL MARINE

ΜΙΛΤΙΑΔΟΥ & ΔΑΣΚΑΡΟΛΗ 67, 166 74 ΓΛΥΦΑΔ

ΤΗΛ.: (01) 9648337 - FAX: (01) 9601067



ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ:

Προκλήσεις και προοπτικές

Του κ. Διονύση Μελισσηνού*

* Ο κ. Διον. Μελισσηνός
είναι Γενικός Τεχνικός Διευθυντής
του Ελληνικού Νηογνώμονα

Στους 3 περίπου αιώνες λειτουργίας τους, οι Νηογνώμονες κατόρθωσαν να επιβληθούν σαν θεσμός και να τους αναγνωρίζεται πλέον ο καθοριστικός ρόλος τους στην εξασφάλιση της αξιοπιστίας των πλοίων, στην ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών και στην προστασία τους θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ποιες είναι όμως οι προοπτικές και ποιες οι προκλήσεις που θα αντιμετωπίσουν οι Νηογνώμονες μπαίνοντας στην τρίτη χιλιετηρίδα;

Στο προσεχές μέλλον οι Νηογνώμονες θα κληθούν να λειτουργήσουν σε ένα περιβάλλον που θα επιβάλει σ' αυτούς ιδιαίτερα αυξημένες απαιτήσεις. Και είναι βέβαιο ότι θα υπάρχει συνεχώς αυξανόμενη πίεση, απ' όλους τους ενδιαφερόμενους κοινωνικούς φορείς, για ασφαλέστερα πλοία και καθαρότερες θάλασσες.

Οι έλεγχοι των αρμόδιων αρχών των ναυτιλιακών χωρών και των λιμενικών αρχών για την πιστή και ομοιόμορφη εφαρμογή από μέρους των Νηογνώμονων των ποιοτικών κριτηρίων που θέτουν γι' αυτούς οι Διεθνείς Οργανισμοί (ΙΜΟ, Ευρωπαϊκή Επιτροπή - τα διάφορα ΜΟΥ κ.λπ.) καθώς και εθνικοί φορείς θα ενταθούν.

Οι Νηογνώμονες θα κληθούν να λειτουργήσουν συμμορφούμενοι πλήρως με τα ενιαία κριτήρια, τους όρους και τις προϋποθέσεις που θέτουν οι διάφοροι διεθνείς οργανισμοί.

Και αναμένεται ότι οι κανονισμοί αυτοί θα αυξάνουν διαρκώς και θα αναθεωρούνται επί το αυστηρότερο και μόνο οι Νηογνώμονες που καλύπτουν τα κριτήρια και τις εν γένει προβλέψεις των Κανονισμών αυτών θα παραμείνουν στην αγορά.

Είναι βέβαιο ότι η κατασκευή των πλοίων και του εξοπλισμού τους θα γίνεται όλο και πιο πολύπλοκη και πιο απαιτητική. Και είναι εξίσου βέβαιη η απαίτηση και η προοπτική ενίσχυσης της έρευνας και ανάπτυξης από τους Νηογνώμονες, για να μπορέσουν να αναπτύξουν κανονισμούς και καινοτομίες που θα ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της νέας τεχνολογίας και θα προτείνουν συστήματα και λύσεις που θα βοηθήσουν τους πλοιοκτήτες και τα εφαρμόσουν σε όλη την επιχειρησιακή ζωή του πλοίου διασφαλίζοντας με το μικρότερο δυνατό κόστος τη μεγαλύτερη ασφάλειά του.

Επισημαίνεται ότι παράλληλα με τις προκλήσεις της νέας τεχνολογίας οι Νηογνώμονες θα κληθούν να ανταποκριθούν στις υψηλές προσδοκίες που εναποθέτουν σ' αυτούς οι κοινωνικοί φορείς για να συμβάλουν συνεχώς στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, λειτουργώντας σε ένα περιβάλλον όπου, παράλληλα με τις προκλήσεις της νέας τεχνολογίας, μεγάλος αριθμός πλοίων θα είναι όλο και πιο γερασμένα, λόγω του υψηλού κόστους αντικατάστασής τους, τα κέρδη των πλοίων θα είναι συμπιεσμένα, λόγω του έντονου ανταγωνισμού, τα έξοδα συντήρησης του πλοίου θα αυξάνουν και ταυτόχρονα θα περιορίζεται η προσφορά πεπειραμένων ναυτικών που θα τα λειτουργούν και θα τα συντηρούν.

Μία άλλη προοπτική που διαφαίνεται είναι ότι για λόγους μείωσης του λειτουργικού κόστους, αλλά και αδυναμίας ανταπόκρισης στις απαιτήσεις της διαρκώς και με γοργούς ρυθμούς αναπτυσσόμενης τεχνολογίας, η επαρκής επάνδρωση, η τεχνική αυτάρκεια και οι τεχνικές δυνατότητες των τεχνικών γραφείων των ναυτικών εταιριών και των ναυπηγείων, που κάποτε θεωρούνταν κάτι το αυτονόητο και δεδομένο, θα περιορίζεται συνεχώς και οι Νηογνώμονες θα κληθούν να καλύπτουν το κενό αυτό, αναπτύσσοντας διαρκώς περισσότερες τεχνικές δυνατότητες και εκτείνοντας τη δραστηριότητά τους σε νέες λειτουργίες.

Οι σημαίες των ναυτιλιακών χωρών για τους ίδιους λόγους, είναι βέβαιο ότι θα επιδώσουν να αναθέτουν στους Νηογνώμονες διαρκώς μεγαλύτερο μέρος των ευθυνών τους, που απορρέουν από τις Διεθνείς Συνθήκες, εξουσιοδοτώντας τους να ενεργούν επιθεωρήσεις και πιστοποιήσεις για λογαριασμό τους.

Είναι όμως ενδεχόμενο οι ευρωπαϊκοί Νηογνώμονες να αντιμετωπίσουν στο μέλλον έλλειψη σε πεπειραμένους επιθεωρητές, αφού η ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία φθίνει και τα ευρωπαϊκά πληρώματα αντικα-

θίστανται με ταχείς ρυθμούς από αυτά των αναπτυσσόμενων χωρών. Και είναι γνωστό ότι από τις δύο αυτές κυρίως πηγές, εξασφαλίζουν τους επιθεωρητές τους οι Νηογνώμονες.

Τα σφάλματα κατά τη λειτουργία του πλοίου είναι ένα καινούργιο πεδίο ενδιαφέροντος των Νηογνώμωνων. Σήμερα και στο μέλλον η εμπλοκή τους με την ανάπτυξη, εφαρμογή και πιστοποίηση τόσο του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) όσο και της Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακής Ναυτικών θα αυξάνει. Με τον τρόπο αυτό οι Νηογνώμονες θα επεκτείνουν πλέον τη δραστηριότητά τους στην καρδιά της διαχείρισης των πλοίων.

Τα τελευταία χρόνια οι Νηογνώμονες έχουν επεκτείνει ευρύτατα τα ενδιαφέροντά τους σε δραστηριότητες εκτός της Ναυτιλίας. Η τάση αυτή διαφαίνεται ότι θα συνεχισθεί και στο μέλλον, αφού οι απαιτήσεις της αγοράς θα αυξάνουν και οι Νηογνώμονες με την υποδομή, το έμπυχο υλικό και την τεχνολογία που διαθέτουν μπορούν να ανταποκρίνονται στην πρόκληση αυτή.

Λειτουργώντας στο περιβάλλον και αντιμετωπίζοντας τις προκλήσεις που περιγράψαμε, οι Νηογνώμονες θα λειτουργήσουν μέσα σε έντονο ανταγωνισμό μεταξύ τους από τον οποίο θα κριθεί ποιος θα διακριθεί και θα επικρατήσει στον τεχνικό

τομέα κάτι το οποίο θα αποβεί τελικά προς όφελος της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Σε ό,τι αφορά τον ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ έχουμε πλήρη επίγνωση των δυσκολιών και των προκλήσεων που θα αντιμετωπίζουμε.

Για το λόγο αυτό τον αναδιοργανώνουμε συνεχώς, εκπαιδεύουμε το προσωπικό μας, διευρύνουμε τις δυνατότητές του και βελτιώνουμε τις επιδόσεις του, προσπάθειες και επιτεύγματα που αναγνωρίζονται από τη ναυτιλιακή κοινότητα. Η αναγνώρισή του το 1996 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ο αυξανόμενος όγκος των εργασιών του, ο συνεχώς αυξανόμενος αριθμός των ναυτιλιακών κρατών που τον αναγνωρίζουν και τον εξουσιοδοτούν να πραγματοποιεί επιθεωρήσεις και πιστοποιήσεις για λογαριασμό τους, δικαιώνουν με τον καλύτερο τρόπο τις σοβαρότατες αυτές προσπάθειες που καταβάλλονται από τον ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑ.

Και είμαι βέβαιος ότι η τρίτη χιλιετηρίδα που ανατέλλει θα τον βρει σε τροχιά έντονης ανάπτυξης και καθιέρωσής του διεθνώς μεταξύ των μεγαλύτερων Νηογνώμωνων του κόσμου. Το εγγυώνται αυτό τα 78 χρόνια της συνεχούς λειτουργίας του.

Η

επανεκδοση των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» αναπόφευκτα επιφέρει ένα αίσθημα νοσταλγίας και ικανοποίησης. Νοσταλγίας καθώς αναλογίζεται κανείς την ιστορία του περιοδικού αυτού και τη μεγάλη συνεισφορά του στην ελληνική ναυτιλία. Ικανοποίησης επειδή η επαναφορά του στο κέντρο των εξελίξεων δικαιώνει όλους το στήριξαν στο παρελθόν.

Η αποστολή των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», είναι δύσκολη και πολύπλοκη. Το βάρος της ευθύνης που σκάνει η νέα ηγεσία του είναι μεγάλο. Δεν είναι δηλαδή, μόνο η παράδοση που πρέπει να συνεχιστεί. Είναι και οι κανονισμοί, οι δρόμοι που πρέπει να χαραχθούν.

Νέες Προσδοκίες

του κ. Δημ. Κροντηρά*

Αυτά δε σε μία εποχή όπου τα μέσα ενημέρωσης έχουν πολλαπλασιαστεί και ο δέκτης τους παρουσιάζει σαφή σημάδια κόπωσης από τον όγκο και μόνο της πληροφόρησης που δέχεται.

Αλλά η αποστολή πρέπει να εκπληρωθεί. Η ναυτιλία, όπως και όλοι οι άλλοι τομείς της οικονομίας, διέρχεται περίοδο διαρθρωτικών αλλαγών. Η αναφορά μου δεν είναι στους κύκλους της οικονομικής συγκυρίας που πάντα υπάρχουν και πάντα οδηγούν τη ναυτιλία είτε σε ανοδική είτε σε καθοδική πορεία. Η αναφορά είναι στο ευρύτερο χρηματο-πιστωτικό περιβάλλον, που με τη νέα δομή

του και τις νέες απαιτήσεις επενδυτών και αποταμιευτών, δημιουργεί και νέες απαιτήσεις από το ναυτιλιακό τομέα.

Η ναυτιλία και ιδιαίτερα η ελληνική, πρέπει να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα της χρηματοδότησης και συνεργασίας της με το τραπεζικό σύστημα. Είναι δεδομένα που στηρίζονται στην επαγγελματική διαχείριση και λειτουργία της ναυτιλιακής εταιρείας, στη μεγαλύτερη και ευρύτερη διαφάνεια, στη διασπορά των κινδύνων, στην αλλαγή της κεφαλαιακής δομής της. Πολλές ξένες εταιρίες και ιδιαίτερα στη Σκανδιναβία, έχουν ήδη κινηθεί προς τις κατευθύνσεις αυτές, αποτελεσματικά και γρήγορα, με εξαιρετικά ευνοϊκά αποτελέσματα γι' αυτές. Οι ελληνικές εταιρίες που το έχουν κάνει είναι λίγες. Η αλλαγή, όμως, είναι απαραίτητη και πρέπει να υλοποιηθεί με ελάχιστες πλέον αναβολές και καθυστερήσεις.

Τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» λοιπόν, έχουν ένα σημαντικό και σχεδόν προκαθορισμένο ρόλο να παίξουν, κινούμενα σε δύο άξονες κυρίως. Η ενημέρωση για τις τρέχουσες εξελίξεις στο χώρο αποτελεί τον ένα άξονα. Η επισήμανση των ευρύτερων διαρθρωτικών αλλαγών που απαιτεί το παγκόσμιο οικονομικό σύστημα και η παγκόσμια αγορά κεφαλαίων σε συνδυασμό με την ανάλυση των επιπτώσεων που προκύπτουν αποτελούν το δεύτερο άξονα.

Χαιρετίζω λοιπόν, την επανεμφάνιση των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» στο προσκήνιο, εύχομαι κάθε επιτυχία στο δύσκολο δρόμο που επέλεξαν και εκφράζω την ελπίδα πως θα συνεισφέρουν με την παράδοση και την συνέπεια που πάντα τα διάκρινε στη μετάβαση της ναυτιλίας στον 21ο αιώνα.

* Ο κ. Δημήτρης Π. Κροντηράς είναι Γενικός Διευθυντής Ελλάδος της τραπεζής City Bank

Κρίση στα ναυαγοσωστικά

Μας χαροποίησε ιδιαίτερα η είδηση της επανέκδοσης των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ».

Ο κόσμος της Ναυτιλίας είχε συνηθίσει να ενημερώνεται από τις στήλες του έγκριτου περιοδικού σας για τις ελληνικές και διεθνείς ναυτιλιακές εξελίξεις. Τις δημοσιεύσεις του διέκριναν πάντοτε εγκυρότητα, πληρότητα και αντικειμενικότητα. Η αρθρογραφία του απηχούσε με ρεαλισμό τα προβλήματα της Ελληνικής Ναυτιλίας, εξυμνούσε τα επιτεύγματά της αλλά και καυτηρίαζε τα κακώς κείμενα. Γι' αυτό και μας λύπησε η διακοπή της έκδοσής του.

Χαιρετίζουμε, λοιπόν την επανέκδοση του περιοδικού και ευχόμαστε να ξανακερδίσει την κορυφαία θέση στο ναυτιλιακό Τύπο που νομίζουμε ότι τη δικαιούται, τόσο από την ιστορία του, όσο και από την αξεχαστη προσωπικότητα του ιδρυτή του αείμνηστου Δημητρίου Ν. Κωττάκη.

Με την ευκαιρία της επανέκδοσης του περιοδικού σας και ενόψει της έλευσης του νέου χρόνου, θεωρήσαμε χρήσιμο να δώσουμε ένα σύντομο απολογισμό της κατάστασης που επικρατεί στον κλάδο μας.

Τα τελευταία χρόνια ο κλάδος των ναυαγοσωστικών διέρχεται διεθνώς σοβαρότατη κρίση με αποτέλεσμα τη συρρίκνωση των διαθέσιμων επαγγελματικών ναυαγοσωστικών ανά την υφήλιο. Η ανάλυση των αιτίων της θα υπερέβαινε τους σκοπούς της παρούσας ανάπτυξης. Η συρρίκνωση αυτή συμβαίνει να παρατηρείται σε περίοδο που είναι επιτακτικά αναγκαίες οι υπηρεσίες των επαγγελματικών ναυαγοσωστικών σε περιπτώσεις ιδιαίτερα ατυχημάτων μεγάλων πλοίων, των οποίων τις συνέπειες μόνο τα πλοία αυτά είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν. Όταν μάλιστα από τα ατυχήματα αυτά απειλείται θαλάσσια ρύπανση, ο ρόλος των επαγγελματικών ναυαγοσωστικών έχει διεθνώς αναγνωρισθεί ως πρωταρχικής σημασίας για την καταπολέμησή της.

Η διεθνής κρίση δεν θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστα τα ελληνικά ναυαγοσωστικά, τα οποία αντιμετωπίζουν επιπρόσθετα και πρόβλημα επιβίωσης στον ίδιο τον ελληνικό χώρο. Παρά την επιβαλλόμενη ανάγκη της στήριξής τους από την Πολιτεία, ο κλάδος δεν έχει καμία άλλη απαίτηση πέραν της αυστηρής εφαρμογής της από πολλών ετών ισχύουσας για τα πλοία αυτά ελληνικής νομοθεσίας. Δυστυχώς όμως δεν βρίσκει από το ΥΕΝ την απαιτούμενη ανταπόκριση. Με λύπη διαπιστώνουμε την απροθυμία του ΥΕΝ να εφαρμόσει τους ισχύοντες



Του κ. Νικ. Α. Τσαθλίρη,
προέδρου της Ε.Π.Ν.Π.

ντες Νόμους, γεγονός που καταλήγει στην ικανοποίηση συμφερόντων που επιβουλεύονται την ελληνική ναυγαιρειακή επιχείρηση. Επιβαρυνόμαστε πέρα από κάθε λογική από Συλλογικές Συμβάσεις που συνάπτονται ερήμην μας και με την ανοχή του ΥΕΝ από αναρμόδιους εργοδότες. Μας επιβάλλονται συνθέσεις πληρωμάτων και άλλοι περιορισμοί που όχι μόνο καθιστούν αντιοικονομική την παραμονή επαγγελματικών ναυαγοσωστικών στον ελληνικό χώρο αλλά στενεύουν και τα πλαίσια βιώσιμου ανταγωνισμού τους στο διεθνές στίβο. Έτσι, αναπόφευκτα, τα ελάχιστα ναυαγοσωστικά πλοία που έχουν απομείνει στην ελληνική σημαία, σύντομα θα στραφούν προς τις ξένες σημαίες.

Στις ρυμουλκώσεις λιμένος, επίσης, επικρατούν συνθήκες ανωμαλίας και αθέμιτου ανταγωνισμού, οι οποίες δεν επιτρέπουν την παροχή ρυμουλκικών υπηρεσιών εντός ενός αποδεκτού πλαισίου νομιμότητας και σεβασμού των διεθνών κρατού-

ντων ποιοτικών προδιαγραφών. Σήμερα ο επαγγελματικός αυτός χώρος διέπεται από ένα Γενικό Κανονισμό Λιμένων που διακρίνεται από τις ασάφειές του και τις προνομιακές του διατάξεις υπέρ ρυμουλκών υπερήλικων και ακατάλληλων. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των ρυμουλκών λιμένος διεξάγεται μέσω συνεχών παραβιάσεων εργατικών νόμων, μειωμένων παράνομα εργατικών αποδοχών, ελλειπών συνθέσεων πληρώματος και άλλων σοβαρότερων παραβάσεων με σκοπό την προσέλκυση πελατείας και την εξόντωση των ανταγωνιστών. Οι εκπτώσεις στα επίσημα τιμολόγια ρυμουλκώσεων αποδεδειγμένα υπερβαίνουν το 75%. Παρά τις καταφανείς παραβάσεις των ισχύοντων νόμων, κανονισμών και συναλλακτικών ηθών που έχουν άμεση επίπτωση στο επίπεδο της εξυπηρέτησης και ασφάλειας της κίνησης στα ελληνικά λιμάνια, οι αρμόδιες αρχές αδρανούν και ελπίζουμε ότι δεν θα χρειαστεί προκειμένου να επέμβουν, η επέλευση σοβαρού ατυχήματος.

Η Ένωσή μας αγωνιά ενόψει της κατάστασης αυτής και της παρατηρούμενης αδράνειας και εύχεται ο καινούργιος χρόνος να σηματοδοτήσει την έναρξη λήψης των αποφάσεων που απαιτούνται απ' όλους τους φορείς για καλύτερες υπηρεσίες και ασφαλέστερα λιμάνια και είναι πάντοτε διαθέσιμη να συνδράμει κάθε πρωτοβουλία προς την κατεύθυνση αυτή.

Ευχόμαστε ευτυχισμένο και αποδοτικό το Νέο Έτος 1998.

Μήνυμα του προέδρου της ΠΕΠΕΝ (πάσης τάξεως) Γ. ΒΕΛΙΣΣΑΡΑΤΟΥ

Φεύγοντας ο παλιός χρόνος, έχουμε υποχρέωση όλοι να κάνουμε τον απολογισμό μας και να συνειδητοποιήσουμε τα προβλήματα που διερχόμαστε ώστε να καθορίσουμε με επιτυχία την πορεία μας προς το αύριο. Ιδιαίτερα σήμερα, κάτω από τις γνωστές δύσκολες συγκυρίες, που αντιμετωπίζουμε όλοι μας.

Η προσωπική μου διαδρομή, αλλά και γενικότερα της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού πάσης τάξεως, στο χρόνο αυτόν που πέρασε, ήταν συνισταμένη μιας πεισματικά αδιάκοπης, εκτεταμένης και πολύπλευρης σειράς προσπαθειών. Οι οποίες αποκλειστικό καθοδηγητή και μόνο λειτουργό είχαν την αποτελεσματική υπεράσπιση και την ουσιαστική διεύθυνση των δικαιωμάτων και συμφερόντων όλων των συναδέλφων μας.

Σ' αυτή την προσωπική μου συμβολή, αλλά και όλων των μελών του Δ.Σ., ήδη έχει γραφτεί η βοήθεια και η αγάπη όλων των συναδέλφων μου Πλοιάρχων πάσης τάξεως. Αυτή ακριβώς η βοήθεια, η οποία εξελικτικά έφτασε στη συμπάρασταση και εντέλει στη συμπόρευση, αποτέλεσε την κινητήρια δύναμη κάθε προσπάθειας αλλά των επιτεύξεών μας.

Σ' όλους αυτούς τους συναδέλφους μας, αλλά και σ' όλους τους ανθρώπους της Ναυτιλίας, καθώς και του Ναυτεργατικού συνδικαλιστικού μας κινήματος, θέλω να ευχηθώ εκ βάθους καρδιάς Καλή Χρονιά, Υγεία, Ευτυχία, Χαρά και Καλά Ταξίδια. Εύχομαι επίσης κάθε επιθυμία τους να γίνει απτή πραγματικότητα, υποσχόμενος ότι με την ίδια λελογισμένη τακτική που μέχρι τώρα έχουμε πορευθεί σαν τάξη, να συνεχίσουμε και στην επόμενη χρονιά.

Θέλω να πιστεύω ότι το 1998 θα είναι μία πορεία συνεχούς διαλόγου, μία πορεία

διαρκούς προσπάθειας, αλλά και αμφίδρομης πληροφόρησης όπως μέχρι τώρα έχουμε πραγματώσει, παλεύοντας όλοι μαζί συλλογικά για να φέρουμε στην ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΑΣΗΣ ΤΑΞΕΩΣ στη θέση που της αξίζει.

Γενικότερα για τη Ναυτιλία μας, είναι απαραίτητο αλλά και αναγκαίο να υπάρξει ένα διαφορετικό μοντέλο σχέσεων που θα ξεκινά, από την αναγκαιότητα της συνύπαρξης ναυτικής εργασίας και κεφαλαίου και θα έχει σαν βάση τον επιτυχή διάλογο.

Θέλω να πιστεύω ότι ένα τέτοιο «μοντέλο» σχέσεων θα αποτελέσει εκ του ασφαλούς, σημείο εκκίνησης για την ουσιαστική παρεμβατική λύση στην κρίση που μαστίζει το ελληνικό πλοίο και που για όλη τη ναυτική οικογένεια είναι ο μοναδικός τρόπος ζωής.

Κλείνοντας το μήνυμά μου, θα ήθελα να συγχαρώ εκ βάθους καρδιάς όλους αυτούς που συνέβαλαν στην επανέκδοση των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ». Ενός περιοδικού που η ιστορία του είναι συνυφασμένη με την Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία.

Τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», με τις βαθύτατες ρίζες τους στον εκδοτικό τομέα, έχουν προσφέρει ανεκτίμητες υπηρεσίες στα ναυτικά - ναυτιλιακά, ναυτεργασιακά δρώμενα του τόπου και όχι μόνο.

Θεωρώ επιβεβλημένη την παρουσία τους στον δημοσιογραφικό περιοδικό μας χώρο. Ενός χώρου που θα πρέπει επιτέλους να τον διακρίνει η σωστή δημοσιογραφική δεοντολογία και η ειλικρινής ενημέρωση, κάτι που έχει συνηθίσει τους αναγνώστες του, προ πολλών ετών, η Διεύθυνση αλλά και το δημοσιογραφικό επιτελείο, ενός εκ των πλέον έγκυρων περιοδικών! Των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ».

Ειλικρινά δεχθείτε τα θερμά μου συγχαρητήρια για την επανέκδοση, καλή προκοπή και πολλές επιτυχίες.

"Θέλω να πιστεύω ότι ένα τέτοιο «μοντέλο» σχέσεων θα αποτελέσει εκ του ασφαλούς, σημείο εκκίνησης για την ουσιαστική παρεμβατική λύση στην κρίση που μαστίζει το ελληνικό πλοίο και που για όλη τη ναυτική οικογένεια είναι ο μοναδικός τρόπος ζωής."

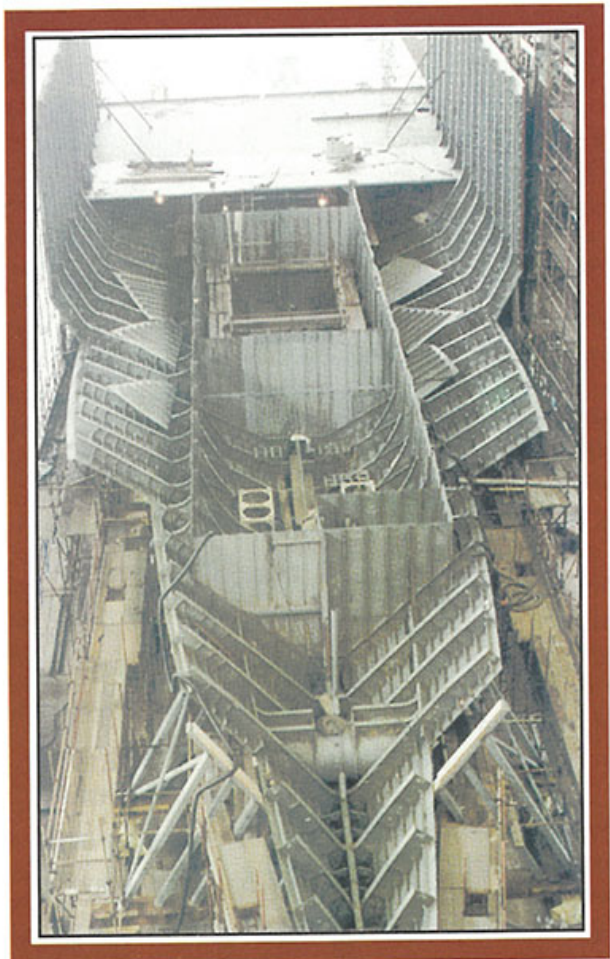
Υπάρχει ή δεν υπάρχει πλεονάζουσα δυναμικότητα; Και αν δεν υπάρχει, ποια είναι η φύση και η έκτασή της; Πώς φθάσαμε σ' αυτήν; Ποια θα είναι εξέλιξη της στα επόμενα χρόνια; Ας προσπαθήσουμε να απαντήσουμε συνοπτικά στα ερωτήματα αυτά.

Η κρατούσα εντύπωση είναι ότι πράγματι υπάρχει. Δεν πρέπει όμως να παραμείνουμε στο επίπεδο των εντυπώσεων, γιατί κινδυνεύουμε να οδηγηθούμε σε εσφαλμένα συμπεράσματα.

Η ναυπηγική βιομηχανία αναπτύχθηκε - όπως και η διεθνής οικονομία - με ταχύτατους ρυθμούς μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ενώ ταυτόχρονα ένα μεγάλο μέρος της συνέχισε, λόγω του ψυχρού πολέμου, να ασχολείται με τη ναυπήγηση πολεμικών πλοίων. Τη δεκαετία του '60 γίνεται εμφανής η μετατόπιση του κέντρου βάρους των ναυπηγήσεων εμπορικών πλοίων στην Ιαπωνία, η οποία χρησιμοποίησε, λόγω των απαγορεύσεων για ναυπήγηση πολεμικών πλοίων, όλο το δυναμικό της στην κατεύθυνση των εμπορικών. Σήμερα η Ιαπωνία κατέχει την πρώτη θέση σε παγκόσμια κλίμακα καλύπτοντας το 40% των ναυπηγήσεων εμπορικών πλοίων. Αντίθετα η ναυπηγική βιομηχανία των ΗΠΑ συνέχισε μέχρι και πρόσφατα να επικεντρώνει τη δραστηριότητά της στη ναυπήγηση πολεμικών πλοίων και σήμερα καλύπτει μόλις το 1% της παγκόσμιας αγοράς στη ναυπήγηση εμπορικών. Η Ν. Κορέα αναδείχθηκε πρωταθλήτης στο ρυθμό ανάπτυξης της ναυπηγικής βιομηχανίας ξεπερνώντας το 20% των ναυπηγήσεων σε παγκόσμια κλίμακα.

Σήμερα, η Ιαπωνία, η Ν. Κορέα και η Κίνα καλύπτουν σχεδόν τα 2/3 της παγκόσμιας αγοράς, ενώ η Δ. Ευρώπη το 20% με το μεγαλύτερο μερίδιο να ανήκει στη Γερμανία στην οποία, όπως και στην Ιαπωνία, δεν επιτρεπόταν η ναυπήγηση πολεμικών πλοίων.

— Ας σημειώσουμε ότι από τις αρχές της δεκαετίας του '90 παρουσιάζεται σταθερή αύξηση των ναυπηγήσεων. Με άλλους λόγους η ζήτηση αυξάνει και λογικά θα έπρεπε ένα σημαντικό μέρος της πλεονάζουσας δυναμικότητας (που είχε δημιουργηθεί από την ύφεση της δεκαετίας του '80) να έχει απορροφηθεί. Στην πραγματικότητα όμως η ζήτηση κατευθύνεται κατά κύριο λόγο στα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής, τα οποία για ν' ανταποκριθούν επεκτείνουν τις εγκαταστάσεις τους και αυξάνουν την παραγωγικότητά τους μεταξύ 1993-1995 κατά 27%. Πρόσφατη συγκριτική μελέτη της των ναυπηγείων σε παγκόσμια κλίμακα τοποθετεί την παραγωγικότητα των ναυπηγείων των ΗΠΑ στο 1/3 του αντιστοίχου της Ιαπωνίας. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι πραγματικά μεγάλες διαφορές στην παραγωγικότητα δεν οφείλονται πάντοτε στην κατ' ευθείαν απόδοση των εργαζομένων αλλά κυρίως στις υπάρχουσες αναχρονιστικές δομές παραγωγής και τις επικρατούσες κοινωνικο-πολιτικές αγκυλώσεις.



Ναυπηγική βιομηχανία και πλεονάζουσα δυναμικότητα

Του **Ν. Ταβουλάρη***,
Προέδρου του Νεωρίου Σύρου και των Ναυπηγείων Ελευσίνας.

— Το συμπέρασμα που προκύπτει αβίαστα από τα προαναφερθέντα είναι ότι μιλάμε για πλεονάζουσα δυναμικότητα επειδή προσθέτουμε - κατά τη γνώμη μου αυθαίρετα - «σύγχρονα» ναυπηγεία με υψηλή παραγωγικότητα και ναυπηγεία «παλαιάς» νοοτροπίας, που δεν μπορούν να ξεπεράσουν τα σχήματα και τις πρακτικές της δεκαετίας του '60. Δηλαδή παραβλέπουμε το γεγονός ότι υπάρχουν ναυπηγεία πρώτης, δεύτερης και τρίτης ταχύτητας.

Θα πρέπει, αντί για πλεονάζουσα δυναμικότητα, να μιλάμε για την έλλειψη παραγγελιών σε ναυπηγεία ξεπερασμένων παραγωγικών διαδικασιών. Σε ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες χάθηκαν δύο πολύτιμες δεκαετίες σε μία - έξω από κάθε οικονομική και κοινωνική λογική - προσπάθεια να διατηρηθούν σε «λειτουργία», με τεχνητές αναπνοές, ναυπηγεία που δεν ναυπηγούσαν πλέον πλοία. Ναυπηγεία που δεν μπορούσαν να απασχολήσουν το μεγαλύτερο μέρος του προσωπικού τους. Ναυπηγεία που δεν έκαναν καμία προσπάθεια να εκσυγχρονισθούν. Ναυπηγεία που στο τέλος κατέληξαν να είναι «χώροι στάθμευσης» για ανέργους. Ενώ κάθε προσπάθεια για εκλογίκευση συναντούσε ισχυρές αντιδράσεις από ένα έντονα πολιτικοποιημένο συνδικαλιστικό κίνημα και χρησίμευε (σαν πρόσφορο) πεδίο πολιτικής αντιπαράθεσης. Μιας αντιπαράθεσης που εστιάζετο περισσότερο σε ανεύθυνη συνθηματολογία και μικροπολιτικά κριτήρια και λιγότερο ή και καθόλου στην ανάγκη να επιβιώσει ένας από τους σημαντικότερους κλάδους της βαριάς βιομηχανίας.

— Το ουσιαστικό πρόβλημα είναι το πώς θα εξελιχθεί η σχέση «Προσφορά - Ζήτηση» για τα επόμενα χρόνια και ποιοι παράγοντες έχουν τη δυνατότητα να παρέμβουν στη δυναμική αυτή. Πρόσφατη μελέτη της Ε.Ε. προβλέπει επιβράδυνση του ρυθμού ναυπηγήσεων μετά το 2000. Είναι φανερό ότι η ζήτηση αυτή θα καλυφθεί κατά το μέγιστο αυτής μέρος από τα ναυπηγεία Άπω Ανατολής. Πιστεύω ότι μετά μία πιθανή σύντομη ανάπαυλα, θα έχουμε σημαντική ζήτηση νεότευκτων πλοίων για τρεις κυρίως λόγους. Τη μεγάλη ηλικία ενός σημαντικότερου ποσοστού του παγκοσμίου στόλου, τους όλο και αυστηρότερους κανονισμούς ναυσιπλοΐας και προστασίας του περιβάλλοντος και κυρίως την εμφάνιση στην αγορά πλοίων νέων τεχνολογιών.

Η προσπάθεια να τεθεί σε ισχύ αλλά και κυρίως να εφαρμοσθεί η συμφωνία του ΟΟΣΑ στοχεύει στο να περιορίσει, κατά το μέτρο του δυνατού, τις κρατικές επιδοτήσεις στα ναυπηγεία κάθε χώρας, επιδοτήσεις που νοθεύουν τον διεθνή ανταγωνισμό και συμβάλλουν στη δημιουργία (ή και τη συντήρηση) πλεονάζουσας δυναμικότητας. Η συμφωνία αυτή δεν έχει τεθεί σε εφαρμογή γιατί οι ΗΠΑ καθυστερούν την επικύρωσή της ενώ άλλες χώρες καλύπτουν τις αντιρρήσεις τους πίσω από την αμερικανική στάση.

Χωρίς αμφιβολία η συμφωνία αυτή είναι χρήσιμη. Όμως πιστεύουμε ότι θα έχει περιορισμένες δυνατότητες. Πριν απ' όλα η συμφωνία θα λειτουργήσει υπέρ των χωρών που έχουν σήμερα το συγκριτικό πλεονέκτημα αφού οι έχοντες λόγω δικής τους ευθύνης έχουν καθυστερήσει και δεν θα είναι σε θέση να τις ανταγωνιστούν. Πιστεύουμε ότι και η ναυπηγική βιομηχανία ακολουθεί τους βασικούς νόμους της οικονομίας και τις διαδικασίες που διέπουν τις διεθνείς οικονομικές σχέσεις και για τους λόγους αυτούς δεν είναι εφικτή η εφαρμογή μέτρων ελέγχου των «εθνικών» εμμέσων επιδοτήσεων πολλές από τις οποίες είναι αναπόσπαστα στοιχεία της δομής κάθε εθνικής οικονομίας.

Με άλλα λόγια:

- * Δεν μπορούν να «λειτουργούν» όλα τα ναυπηγεία του κόσμου όταν η ζήτηση για νέα πλοία είναι μικρότερη σε σχέση με τη διαθέσιμη δυναμικότητα.
- * Κανείς δεν μπορεί να υποχρεώσει τους πλοιοκτήτες να προτιμήσουν ένα ναυπηγείο που να τους προσφέρει ένα πλοίο: είτε ξεπερασμένης τεχνολογίας, είτε χαμηλότερης ποιότητας, είτε σε υψηλότερη τιμή σε σύγκριση με ένα άλλο ναυπηγείο που επί πλέον είναι και συνεπές στους χρόνους παραδόσεων.
- * Είναι αντικειμενικά αδύνατο να έχουν όλες οι χώρες το αυτό επίπεδο και μορφή στην αμοιβή εργασίας, τις εργασιακές σχέσεις και την κοινωνική προστασία των εργαζομένων.
- * Κανείς δεν μπορεί να υποχρεώσει όλες τις χώρες να έχουν τις αυτές προτεραιότητες για την ανάπτυξή τους. Να λειτουργούν ομοιόμορφα το χρηματοπιστωτικό τους σύστημα. Να εξισώσουν τις φοροληπτικές τους απαιτήσεις. Να κρατούν σταθερή την ισοτιμία του εθνικού τους νομίσματος και να προστατεύουν με την ίδια αποτελεσματικότητα το περιβάλλον.

— Με τα δεδομένα αυτά είναι φανερό ότι σε μία προοπτική δύο δεκαετιών τα ναυπηγεία της δεύτερης και τρίτης ταχύτητας θα κλείσουν ή θα συρρικνωθούν σε περιθωριακές επισκευαστικές μονάδες. Το αύριο ανήκει σ' αυτούς που έχουν τη θέληση και τη δυνατότητα να προχωρήσουν σε ένα ριζικό εκσυγχρονισμό της παραγωγικής διαδικασίας, με την εισαγωγή νέων τεχνολογιών και την προσαρμογή των εργασιακών σχέσεων στις πραγματικότητες που επιβάλλει ο διεθνής ανταγωνισμός. Ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες έχουν προχωρήσει στον απαραίτητο εκσυγχρονισμό και είναι μάλιστα και πρωτοπόροι στην ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και μεθόδων παραγωγής. Στο πλαίσιο αυτό πραγματοποιείται και μία νέα κατανομή εργασίας με την Ευρώπη να καταλαμβάνει σημαντική θέση σε ναυπηγήσεις πλοίων προηγμένης τεχνολογίας.

— Η Ε.Ε. αντιμετωπίζει και την περίπτωση να μην τεθεί σε ουσιαστική εφαρμογή η συμφωνία του ΟΟΣΑ και προετοιμάζεται να προστατεύσει τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Και στη χώρα μας αρχίζει να διαμορφώνεται μία πολιτική για τη ναυπηγική βιομηχανία μέσα στο πλαίσιο των Οδηγιών της Ε.Ε., που παρέχουν, όπως πιστεύω, σημαντικά περιθώρια για άσκηση εθνικών πολιτικών, λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη και τις πρακτικές που εφαρμόζονται σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες.

Όλες όμως οι προσπάθειες θα έχουν, στην καλύτερη περίπτωση, περιορισμένη επιτυχία εάν δεν σταματήσει και μάλιστα τώρα η στήριξη αδιεξόδων σχημάτων και επιλογών που έχουν σαν βασική τους αφετηρία μικροπολιτικά συμφέροντα και τοπικιστικούς μικροπολιτισμούς που πολλές φορές «προσφέρονται» με δήθεν ιδεολογικό περιτύλιγμα.

Η εθνική επιλογή είναι μία. Η στήριξη της ναυπηγικής βιομηχανίας δυναμική προοπτική.

Σ' ένα κόσμο με έντονες δημογραφικές διαφοροποιήσεις που με τη σειρά τους δημιουργούν νέους γεωπολιτικούς συσχετισμούς ενώ ταυτόχρονα αναπτύσσονται ισχυρότατα θρησκο-ιδεολογικά ρεύματα ή πρόβλεψη για το τι θα προκύψει «αύριο» είναι πραγματικά δύσκολη. Οποσδήποτε όμως, μία έστω και ανεπαρκής πρόβλεψη είναι προτιμότερη από την έλλειψη κάθε πρόβλεψης. Φθάνει να μην περνάμε τη λεπτή διαχωριστική γραμμή που χωρίζει την πρόβλεψη από την προφητεία.

* Από την ομιλία του Ν. Ταβουλάρη στο συνέδριο του Economist σε συνεργασία με το Ελληνοασιατικό Συμβούλιο Ανάπτυξης & Εμπορίου

Για την υπεράσπιση και διεύρυνση των ναυτεργατικών δικαιωμάτων

Του Γιώργου Τούσσα*

Χαιρετίζουμε την επανέκδοση των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» και ευχόμεθα κάθε επιτυχία στην πορεία τους. Ευχαριστούμε δε τη διεύθυνση του περιοδικού για τη φιλοξενία των απόψεών μας.

Κατ' αρχάς θέλουμε να στείλουμε τις θερμότερες μας ευχές σε όλους τους συναδέλφους για τη νέα χρονιά. Χρονιά που πιστεύουμε ότι θα χαρακτηριστεί από την ανάπτυξη μαζικών αγώνων για την υπεράσπιση και διεύρυνση των ναυτεργατικών δικαιωμάτων, για την αντιμετώπιση της ολομέτωπης επίθεσης των εφοπλιστών, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της κυβέρνησης.

Το 1997 οργανώθηκαν σημαντικοί αγώνες διαφόρων μορφών, περιλαμβανομένων και απεργιακών κινητοποιήσεων που συντάραξαν το πανελλήνιο.

Αγώνες για την υπεράσπιση του δικαιώματος εργασίας, την ματαίωση και την ανατροπή των μέτρων του ΥΕΝ που οδηγούν σε πρωτοφανή συρρίκνωση των θέσεων απασχόλησης, στην επέκταση του αφελληνισμού και την εκτίναξη της ανεργίας.

Αγώνες για τη ριζική αναδιοργάνωση του ΓΕΝΕ και την πάταξη του δουλεμπορικού κυκλώματος.

Κινητοποιήσεις ενάντια στην κοινή ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για την ανάκληση του κανονισμού 3577/92 με τον οποίο έχει δρομολογηθεί η κατάργηση του Cabotage της ακτοπλοΐας.

Κινητοποιήσεις για τη βελτίωση της οικονομικής κατάστασης των εν ενεργεία και συνταξιούχων ναυτεργατών, την αναβάθμιση της ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης.

Κινητοποιήσεις για την προστασία της ζωής των ναυτεργατών, η οποία, όπως απέδειξε το ναυάγιο του σαποκάραβου «ΔΥΣΤΟΣ» και τα άλλα ναυτικά εγκλήματα, θυσιάζονται στο όνομα του εφοπλιστικού υπερκέρδους.

Οι αγώνες αυτοί θα είχαν φέρει ουσιαστικότερα αποτελέσματα αν ήταν διαφορετική η κατάσταση στην Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία. Αν η ΠΝΟ είχε αγωνιστικό προσανατολισμό και ανταποκρινόταν στην αποστολή της.

Δυστυχώς η νόθα πλειοψηφία της διοίκησης της ΠΝΟ λειτουργεί ως συνήγορος των εφοπλιστικών συμφερόντων και δούρειος ίππος για το πέρασμα της αντεργατικής πολιτικής.

Είναι φανερό ότι κατά τη διάρκεια του 1998, η πάλη για τον εκδημοκρατισμό του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος και την αλλαγή της κατάστασης στην ΠΝΟ αποκτά ιδιαίτερα κρίσιμη σημασία.

Λέγονται πολλά για την εμπορική ναυτιλία και τη ναυτιλιακή πολιτική.

Οι εφοπλιστές και οι πολιτικοί τους εκπρόσωποι προβάλουν σαν «υπερταξική» την έννοια ναυτιλία και προσπαθούν να παραπλανήσουν με τις ανιστόρητες αντιλήψεις περί «ταξικής ειρήνης» και «ταξικής συνεργασίας».

Η ζωή όμως τονίζει ότι είναι αδύνατο να συμβιβαστούν τα συμφέροντα του ναυτεργάτη με αυτά του εκμεταλλευτή του, τα συμφέροντα του ανέργου με τα συμφέροντα αυτών που τον πετάνε στο δρόμο.

Είναι πραγματικά αστείο να μιλά κάποιος για «τριμερή συνεργασία» του κράτους, της εργοδοσίας και των εργαζομένων, όταν καθημερινά αποδεικνύεται ότι το κράτος δεν είναι παρά μία «μηχανή» με την οποία μία τάξη επιβάλλει την κυριαρχία της επάνω σε μία άλλη. Αυτό γίνεται ολοφάνερο αν εξετασθεί η φιλοεφοπλιστική πολιτική που εφαρμόζουν όλες οι μέχρι σήμερα κυβερνήσεις.

Εάν φέρουμε στο μυαλό μας την εικόνα που παρουσιάζουν τα λιμάνια στις απεργιακές κινητοποιήσεις και θυμηθούμε τους ροπαλοφόρους των ΜΑΤ και των βατραχανθρώπων, την απεργοσπαστική συμπεριφορά του ΥΕΝ και των εν γένει κυβερνητικών, κρατικών και εφοπλιστικών μηχανισμών.

Υπάρχει μία πλούσια εμπειρία από τη θητεία πολλών υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και γνωρίζουμε καλά το ρόλο των επονομαζόμενων «απολογισμών» του ΥΕΝ.

Κριτήριο της αλήθειας, είναι η πράξη και η πράξη τονίζει ότι στο όνομα της «ανταγωνιστικότητας» του ελληνικού πλοίου, δηλαδή της αύξησης των εφοπλιστικών υπερκερδών, τόσο οι κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας όσο και αυτές του ΠΑΣΟΚ ασκούν πολιτική παροχής προνομίων προς τους εφοπλιστές, χτυπώντας με κάθε τρόπο, τα ναυτεργατικά δικαιώματα.

Κρίνοντας τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής στη βάση συγκεκριμένων δεικτών, διαπιστώνουμε τα εξής:

Οι Έλληνες εφοπλιστές έχουν συσσωρεύσει τεράστια κεφάλαια και βρίσκονται στην κορυφή της διεθνούς ναυτιλιακής πυραμίδας.

Σύμφωνα με στοιχεία του αμερικάνικου περιοδικού «FORTUNE» ορισμένοι από αυτούς συγκαταλέγονται στους πιο πλούσιους καπιταλιστές του κόσμου.

Τι γίνεται όμως με την κατάσταση των ναυτεργατών;

Οι θέσεις εργασίας ακολουθούν πορεία συνεχούς συρρίκνωσης.

Το 1980 ανέρχονται στις 100.000 περίπου και το 1997 στις 24.000.

Το γεγονός αυτό, εκτός των άλλων συνεπειών, αποτελεί μία από τις βασικότερες αιτίες της κρίσης του ΝΑΤ, το έλλειμμα του οποίου ανέρχεται στα 160 δισ. δραχμές.

Οι βασικοί μισθοί είναι καθηλωμένοι σε απαράδεκτα χαμηλά επίπεδα και βρίσκονται στα τελευταία σκαλοπάτια της κλίμακας των συναδέλφων τους των άλλων ευρωπαϊκών ναυτιλιών.

Το 75% των συντάξεων, με στοιχεία του 1995, δεν ξεπερνούν τις 150.000 δρχ.

Η ταύτιση της «ανταγωνιστικότητας» των πλοίων, με τη συμπίεση του κόστους εργασίας, οδήγησε στην άρνηση της ανανέωσης και στη δημιουργία «στόλου» παρήλικων πλοίων, επικίνδυνων για την ασφάλεια και τη ζωή των ναυτεργατών.

Η ναυτική εκπαίδευση ελεγχόμενη από τους εφοπλιστές βρίσκεται για χρόνια, μακριά από τις σύγχρονες ανάγκες, εγκλωβισμένη στο δόγμα της στρατοκρατίας. Η ναυτική νομοθεσία δικαίως χαρακτηρίζεται ως νομοθεσία της «γαλέρας».

Η αντιναυτεργατική πολιτική, σήμερα, είναι πιο επιθετική προσαρμοσμένη στο νεοφιλελεύθερο - αντιλαϊκό δόγμα που χαρακτηρίζει τη γενικότερη πολιτική της κυβέρνησης Σημίτη.

Στόχος αυτής της ναυτιλιακής πολιτικής είναι η πλήρης μετατροπή της ελληνικής σημαίας σε σημαία ευκαιρίας, μέσω του μαζικού διωγμού των Ελλήνων ναυτεργατών από τα πλοία, της ανεξέλεγκτης επέκτασης του αφελληνισμού, της αφαίρεσης εργασιακών, μισθολογικών και ασφαλιστικών κατακτήσεων.

Σ' αυτό ακριβώς αποσκοπούν τα μέτρα του ΥΕΝ για τη νέα μείωση των οργανικών συνθέσεων και το πολυνομοσχέδιο που συζητείται στη Βουλή.

Πρέπει να σημειώσουμε ότι με ευθύνη της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ οι οργανικές συνθέσεις μειώθηκαν, τα τελευταία χρόνια, πέντε φορές. Το 1978, 1983, 1986, 1990, 1997. Κάθε φορά τους «πανηγυρισμούς» του ΥΕΝ και

των εφοπλιστών διαδέχεται - πάντα στο όνομα της «ανταγωνιστικότητας» - η προετοιμασία για τη νέα μείωση των συνθέσεων. Η πρακτική αυτή συνοδεύεται κατά το γνωστό τροπάριο της φυγής των πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο.

Θα ήταν τουλάχιστον αφέλεια να υποστηρίξει κάποιος ότι μπορούν να ικανοποιηθούν οι ορέξεις του εφοπλισμού.

Χρόνια ολόκληρα απολαμβάνει τεράστιες, πρωτοφανείς φοροαπαλλαγές και αξιοποιεί την πανάκριβη υποδομή που το κόστος συντήρησής της ξεπερνά κατά πολύ τα έσοδα από τη φορολογία των πλοίων.

Η επιλογή της αλλαγής σημαίας και η σχετική μ' αυτήν απειλή πατούν στο έδαφος του καθεστώτος της ασυδοσίας που απολαμβάνουν οι εφοπλιστές μέσω της σχετικής νομοθεσίας (αποικιακός νόμος 2687/53), Ν. 69/67 κ.λπ.) και της πολιτικής πρακτικής που ακολουθούν οι μέχρι σήμερα κυβερνήσεις.

Αυτό είναι το στοιχείο που επιτρέπει στο εφοπλιστικό κεφάλαιο να αντιμετωπίζει την εθνική οικονομία σαν ξέφραγο αμπέλι.

Οι εφοπλιστές δεν είναι παντοδύναμοι και αυτό το γνωρίζουν καλά.

Η ιστορική πορεία του ναυτεργατικού κινήματος μας εφοδιάζει με πολλά σημαντικά παραδείγματα.

Η πάλη των ναυτεργατών και ενός αγωνιστικά προσανατολισμένου συνδικαλιστικού κινήματος έχει τη δύναμη να περιορίσει την ασυδοσία των εφοπλιστών και να επιτύχει τη βελτίωση των όρων ζωής, εργασίας και αμοιβής του ναυτεργατικού κόσμου.

Η ναυτιλία μπορεί να αναπτυχθεί σε όφελος της χώρας μας και των ναυτεργατών. Απαιτείται, όμως, γι' αυτό ριζική αλλαγή της πολιτικής κατάστασης και η εφαρμογή μιας πολιτικής που θα καταργήσει την εφοπλιστική ασυδοσία, θα επιβάλει όρους και προϋποθέσεις ελέγχου στη λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης, θα κατοχυρώσει και θα εξασφαλίσει τα ναυτεργατικά δικαιώματα αντιμετωπίζοντας το ναυτεργατικό κόσμο σαν το βασικό κρίκο που συνδέει το πλοίο με την εθνική οικονομία.

Οι αγώνες συνεχίζονται και επιβάλλεται να ενταθούν, διεκδικώντας την κατοχύρωση του δικαιώματος εργασίας, την ανατροπή των εξοντωτικών μέτρων του ΥΕΝ για τις μειώσεις των οργανικών συνθέσεων, την άμεση προστασία και απορρόφηση των ανέργων, τη ριζική αναδιοργάνωση του ΓΕΝΕ, το χτύπημα του δουλεμπορικού κυκλώματος.

Την προστασία και τη διεύρυνση των ασφαλιστικών κατακτήσεων, την ουσιαστική αύξηση μισθών και συντάξεων, την αναβάθμιση της ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης, την ανάκληση του κανονισμού 3577/92 της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την προστασία του Cabotage, τον εκδημοκρατισμό του ναυτεργατικού συνδικαλιστικού κινήματος και της ναυτικής νομοθεσίας, την αλλαγή της κατάστασης στην ΠΙΝΟ. Την αποστρατικοποίηση και την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, την ένταξή της στο φυσικό της φορέα, το Υπουργείο Παιδείας, την αντιμετώπιση της εφοπλιστικής ασυδοσίας.

* Ο κ. Γ. Τούσσας είναι πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού

Μειώνεται ο επαγγελματικός τουριστικός στόλος

*Η πτώση οφείλεται
στα αντιαναπτυξιακά και
εισπρακτικά μέτρα,
τονίζει ο πρόεδρος
των πλοιοκτητών
Τρ. Βενετόπουλος*

Του Χάρη Παυλίδη

Ένας από τους κατ' εξοχήν συναλλαγματοφόρους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, το επαγγελματικό σκάφος αναψυχής, διανύει μία ιδιαίτερα κρίσιμη περίοδο καθώς η μείωση των σκαφών έφθασε το 10%. Ιδιαίτερα ανησυχητικό είναι το γεγονός ότι το επαγγελματικό γιώτιγκ παρουσιάζει αυτή την εικόνα τα δύο τελευταία χρόνια λόγω των φορο-εισπρακτικών μέτρων αλλά και του παρωχημένου πλέον θεσμικού πλαισίου που ισχύει από το 1976. Αξίζει να σημειωθεί ότι στα τέλη της δεκαετίας του '80, ο αριθμός των επαγγελματικών σκαφών με ελληνική σημαία έφθανε τα 2.655 και τα επόμενα χρόνια μέχρι το '95 γνώρισε εντυπωσιακή αύξηση, διπλασιάζοντας το στόλο. Τα επαγγελματικά σκάφη εκείνη τη χρονιά ήταν 5.240 και το



Ο πρόεδρος της
ΕΠΕΣΤ Τρ. Βενετόπουλος

'96, σύμφωνα με τα στοιχεία του YEN, μειώθηκαν σε 4.750. Ο πρόεδρος της Ένωσης Πλοιοκτητών Επαγγελματικών Σκαφών Τουρισμού, Τριαντάφυλλος Βενετόπουλος, εξηγεί στα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» τα αίτια της κρίσης, επισημαίνει τα λάθη των αρμοδίων τα οποία έχουν δημιουργήσει σχέση ανι-

σορροπίας με τον ανταγωνισμό, ενώ αποδίδει μέρος της κρίσης και στις σημαντικές ελλείψεις υποδομής στις μαρίνες, στα αεροδρόμια και στο οδικό δίκτυο.

Παρ' όλα αυτά δηλώνει αισιόδοξος και προτείνει εκείνες τις λύσεις και τα μέτρα που θα επαναφέρουν το ελληνικό επαγγελματικό σκάφος αναψυχής στην πρώτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης.

Η υπερφορολόγηση του επαγγελματικού σκάφους αποτελεί κίνδυνο για τον αφελληνισμό του στόλου;

— Το επαγγελματικό γιώτιγκ στη χώρα μας, παρουσίασε το τελευταία χρόνια (μέχρι και το 1995) τεράστια ανάπτυξη. Ο αριθμός των σκαφών αυξήθηκε από τα 2.655 το 1989 στα 5.240 το 1995, δίνοντας στην Ελλάδα την πρώτη θέση παγκοσμίως και στον συγκεκριμένο χώρο. Δυστυχώς μια σειρά αποσπασματικών αντιαναπτυξιακών και εισπρακτικών μέτρων κατά τα τελευταία χρόνια οδήγησε κάποιους πλοιοκτήτες είτε σε πώληση των σκαφών είτε σε υποστολή της ελληνικής σημαίας και σε δραστηριοποίησή τους σε άλλες γεωγραφικές περιοχές. Έτσι σύμφωνα με την τελευταία απογραφή του YEN του 1996 ο αριθμός των επ/κων τουριστικών σκαφών μειώθηκε σε 4.750 (ποσοστό μείωσης περίπου 10%), κατά το τρέχον δε έτος ο ρυθμός αυτός όχι μόνον δεν μειώθηκε, αλλά έχει ενταθεί. Οι όροι ανταγωνισμού, συγκριτικά με τις γειτονικές μας χώρες (Τουρκία και Κροατία κυρίως) που προσφέρουν τα ίδια περίπου δρομολόγια με διαφορετικό λιμάνι επιβίβασης, έχουν δυστυχώς δημιουργήσει μεγάλη ανισορροπία. Έχοντας ήδη μία μεγάλη διαφορά στο εργασιακό κόστος (οι μισθοί στην Τουρκία είναι περίπου 20% των αντίστοιχων ελληνικών) προστέθηκαν πρόσφατα τρεις καινούργιες σημαντικές επιβαρύνσεις.

Η καθιέρωση ΦΠΑ στα ναυλοσύμφωνα (που δεν ισχύει στις ανταγωνιστικές χώρες).

Η ουσιαστική κατάργηση της ατέλειας για το πετρέλαιο στο ιστιοπλοϊκό μη επανδρωμένο σκάφος και η καθιέρωση ατελειώτων γραφειοκρατικών διαδικασιών για τα μηχανοκίνητα επανδρωμένα σκάφη.

Η υπερβολική αύξηση των απομαχικών του NAT με πρόσχευρες αποφάσεις των αρμοδίων, που αντί να επιλύσουν όπως πιστεύουν το οικονομικό πρόβλημα του NAT, θα οδηγήσουν σε μείωση της απασχόλησης όχι μόνον των ναυτικών αλλά και όλων των συναφών επαγγελματιών.

Σε ποια σημεία κρίνεται η ανταγωνιστικότητα;

— Τα κύρια σημεία υπεροχής του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού (κυρίως σε σύγκριση με τις γειτονικές χώρες) είναι το know how, η οργάνωση των επιχειρήσεων, η ποιότητα των σκαφών και οι υπηρεσίες των ελληνικών πληρωμάτων. Φυσικά σε όλες αυτές τις πτυχές υπάρχουν περαιτέρω περιθώρια βελτίωσης.

Η έλλειψη υποδομής σάς ανησυχεί;

— Η έλλειψη υποδομής σε μαρίνες, αεροδρόμια και δρόμους φυσικά έχει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις. Η ανάλυση των Ολυμπιακών Αγώνων όμως δίνει την ευκαιρία να επιλυθούν σύντομα τα περισσότερα προβλήματα υποδομής, ενώ είναι αυτονόητο ότι θα υπάρξει αύξηση της τουριστικής κίνησης σε όλες τις πτυχές από την τεράστια έμμεση διαφήμιση της χώρας μας.

Γιατί καθυστερεί η αντικατάσταση του νόμου 438/76 που διέπει τον θαλάσσιο τουρισμό;

— Το πάγιο σχεδόν αίτημα της ΕΠΕΣΤ προς το YEN για την αναθεώρηση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου δεν έχει μέχρι τώρα βρει ανταπόκριση. Κύρια αίτια είναι ο φόβος του πολιτικού ή και κοινωνικού κόστους. Και αυτό παρ' ότι κατά καιρούς ο νέος Νόμος έχει συζητηθεί και συμφωνηθεί μεταξύ

όλων των πλευρών. Στην παρούσα πάντως στιγμή, μετά την καταδίκη της χώρας μας από την Ε.Ε. στις 28.11.97 για την πολιτική της στο χώρο της ναυτιλίας, τα μέχρι σήμερα σχέδια νόμου πρέπει, ούτως ή άλλως, να τροποποιηθούν. Εφ' όσον προσαρμοστούμε άμεσα στη ντιρεκτίβα της Ε.Ε. (κάτι που εξάπαντος θα γίνει) θα πρέπει να προετοιμαστεί ένα νέο πλαίσιο με όραμα και με κύριο στόχο την ανάπτυξη του επαγγελματικού θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη ελληνικής σημαίας.

Η αντικατάσταση του ν. 438/76 θα πρέπει να συνδυασθεί και με γενικότερη αναθεώρηση της φρεσιγυνωμίας του επαγγελματικού σκάφους;

— Είναι αλήθεια ότι στο χώρο του γιώτιγκ, στο κομμάτι των επανδρωμένων σκαφών, είναι απαραίτητη η αναβάθμιση τόσο του στόλου όσο και των υπηρεσιών με ακόμη ταχύτερους ρυθμούς. Και κάνω αυτόν το διαχωρισμό, δεδομένου ότι ο στόλος των επαγγελματικών ιστιοπλοϊκών bare boats είναι ήδη νέος σε ηλικία και τεχνολογία και δεν έχει να ζηλέψει τίποτε σε σύγκριση με τον παγκόσμιο ανταγωνισμό.

Ποιος θα πρέπει να είναι ο ρόλος του κράτους σε μία ανοιχτή αγορά;

— Ο ρόλος του κράτους σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού είναι οπωσδήποτε δυσκολότερος από τον σημερινό. Και πρέπει να ξεφύγει από τον σημερινό που είναι κυρίως αστυνομικός με τεράστιας έκτασης γραφειοκρατικές εμπλοκές. Είναι ανάγκη οι υπηρεσίες του κράτους να γίνουν πιο ευέλικτες, οι όποιοι νόμοι και υπουργικές αποφάσεις να λαμβάνουν υπ' όψη ότι ο χώρος της ναυτιλίας κάθε μορφής έχει τελείως διαφορετική δομή από όλες τις άλλες δραστηριότητες. Αυτό γιατί σε αντίθεση με τις άλλες επενδύσεις, το σκάφος την επομένη της ηολόγησης του χάνει μέρος της αξίας του (σε αντίθεση με την υπεραξία κάθε άλλης επένδυσης), έχει μικρό χρόνο ζωής, υψηλό κόστος συντήρησης, αλλά παρόλ' αυτά δίνει τη δυνατότητα δραστηριοποίησης με διαφορετική σημαία χαμηλότερου κόστους ανά πάσα στιγμή. Τις συνέπειες δε του λάθους κρατικής αντίληψης για την ναυτιλία και το θαλάσσιο τουρισμό τις βιώνουμε ήδη.

Η άρση του Cabotage κάνει επιτακτική την ανάγκη εκσυγχρονισμού του στόλου;

Η άρση του cabotage κάθε άλλο παρά τρομάζει τις ελληνικές επιχειρήσεις του χώρου. Η ελληνική ναυτιλία έχει έμπρακτα αποδείξει τη δύναμή της όταν λειτουργεί σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού. Το παράδειγμα της μεγάλης ναυτιλίας αλλά και της ακτοπλοΐας στις γραμμές της Ιταλίας το αποδεικνύει. Αντίθετα το πρόβλημα παρουσιάζεται εκεί που ο ρόλος της κρατικής μηχανής είναι μεγαλύτερος. Φυσικά θα πρέπει να υπάρξουν διορθωτικές κινήσεις και από την πλευρά των επιχειρήσεων πριν φτάσουμε στην άρση, είτε προς την κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού και μάκρετιγκ είτε των συνεργασιών και joint ventures. Πάντοτε όμως με νέα φιλοσοφία που θέλουμε δεν θέλουμε θα επιβάλει η Ε.Ε. Η γενική δε κατεύθυνση τόσο της Ε.Ε. αλλά και των επί μέρους κρατών - μελών είναι ιδιαίτερα θετική. Ο επίτροπος Μεταφορών κ. Κίννοκ έχει ήδη ζητήσει μείωση φορολογιών και παροχή κινήτρων στην προσπάθεια ενίσχυσης της σημαίας των κρατών - μελών. Η Ολλανδία αλλά και άλλες ευρωπαϊκές χώρες έχουν ήδη δρομολογήσει σημαντικές θετικές αλλαγές για να προσελκύσουν πλοία κάθε τύπου. Η χώρα μας είναι δυστυχώς το ΜΟΝΑΔΙΚΟ κράτος της Ε.Ε. που σε αντίθεση με τις υπόλοιπες καθιερώνει σκληρότερη νομοθεσία και επιβαρύνει το κόστος κωφεύοντας στη φωνή της στοιχειώδους λογικής, τουλάχιστον μέχρι αυτή τη στιγμή.

Το ελληνικό πλοίο και το προσωπικό του από τη σκοπιά του Κοινοτικού Δικαίου

Σκέψεις και εκτιμήσεις

Του **Αντώνη Μ. Αντάπαση**
Αναπλ. Καθηγητή του Εμπορικού Δικαίου
στο Παν/μιο Αθηνών, Δικηγόρου,
προέδρου της Ελληνικής Ένωσης Ναυτικού Δικαίου

Τα κοινοτικά όργανα έχουν αποφασιστεί ή δημιουργήσει ένα σύνολο κανόνων που αφορούν το πλοίο και το προσωπικό του. Αυτές οι βασικές και σταθερές αρχές διέπουν σε κοινοτικό επίπεδο εξασφαλίζοντας κατά συνέπεια τη μονιμότητα όσον αφορά το γενικό ρυθμιστικό τους πλαίσιο. Τα όργανα αυτά έχουν θεσπίσει ειδικότερες διατάξεις και καθιστούν δυνατή την εφαρμογή των αρχών αυτών που καθορίζουν λεπτομερώς τους απαραίτητους όρους. Πολλές από τις διατάξεις αυτές έχουν επηρεαστεί σε σημαντικό βαθμό από συναφείς διεθνείς συμβάσεις που έχουν καταρτιστεί από εξειδικευμένους διεθνείς οργανισμούς. Όσες έχουν αναστείλει την εφαρμογή των βασικών αρχών ή εισαγάγει εξαιρέσεις απ' αυτές, έχουν μεταβατικό χαρακτήρα. Δεν μπορεί πάντως να υποστηριχθεί ότι οι εν λόγω διατάξεις συναποτελούν ένα ολοκληρωμένο νομοθετικό σύνολο που αφορά το μεν πλοίο ως περιουσιακό αγαθό και μέσο ναυσιπλοΐας καθώς και το δε προσωπικό του από άποψη συγκρότησης, οργάνωσης και δράσης, καθώς είναι περιορισμένης έκτασης και αποστολής. Σημαντικά θέματα του νομικού καθεστώτος του πλοίου, όπως η κυριότητα, τα ναυτικά προνόμια και υποθήκες, η συντηρητική και αναγκαστική κατάσχεσή του, δεν έχουν απασχολήσει ιδιαίτερα την Κοινότητα.

1. Όσον αφορά την εθνικότητα του πλοίου, υπογραμμίζεται ότι οι όροι απονομής της καθορίζονται - στο παρόν στάδιο του κοινοτικού δικαίου - αποκλειστικά από κάθε κράτος - μέλος. Κάθε κράτος - μέλος υποχρεούται, κατά την άσκηση της δικαιοδοσίας τους, να σεβαστεί το κοινοτικό δίκαιο. Δεν υπάρχουν κοινοτικές διατάξεις που ν' αφορούν ειδικά την απονομή εθνικότητας σε πλοία. Η Συνθήκη έχει θέσει ορισμένες παραμέτρους μέσα στις οποίες οφείλουν να κινηθούν τα κράτη - μέλη. Αυτές οι παράμετροι περιορίζουν οπωσδήποτε την εξουσία των κρατών - μελών ως προς τον καθορισμό των όρων νηολόγησης των πλοίων. Ο περιορισμός της εξουσίας των κρατών - μελών αποτελεί άμεση συνέπεια ιδίως των αρχών της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων και γε-

νικότερα των προσώπων της ελεύθερης εγκατάστασης και της μη διάκρισης λόγω ιθαγένειας αυτών των αρχών. Εξειδίκευση αποτελεί ο εξής κανόνας: Κάθε κράτος - μέλος δεν επιτρέπεται να εξαρτήσει τη νηολόγηση πλοίου από το αν αυτό ανήκει ως προς ορισμένο ποσοστό σε υπηκόους ή μόνιμους κατοίκους του ή σε νομικά πρόσωπα που έχουν την έδρα τους στην επικράτειά του ή των οποίων οι διοικητές, διευθύνοντες σύμβουλοι ή διαχειριστές είναι ως προς ορισμένο ποσοστό υπήκοοι ή μόνιμοι κάτοικοί του. Ο περιορισμός αυτός της εξουσίας του κράτους της νηολόγησης αποδυναμώνει τη σημασία της συμμετοχής υπηκόων του στην ιδιοκτησία του πλοίου ή στη διοίκηση της πλοιοκτητικής εταιρείας ως στοιχείο του γνήσιου ή ουσιαστικού συνδέσμου, που

διεθνείς συμβάσεις ιδιαίτερης απήχησης αξιώνουν να υπάρχει μεταξύ του κράτους της υπολόγησης και του πλοίου. Κατά συνέπεια δεν συντονίζει το βήμα με την τάση που διατρέχει το δημόσιο διεθνές δίκαιο. Έτσι αναγορεύει τη συμμετοχή υπηκόων του κράτους της υπολόγησης στην ιδιοκτησία του πλοίου σε ουσιώδη όρο της απονομής της εθνικότητάς του σ' αυτό. Και οι σχετικές ημεδαπές διατάξεις εμφορούνται από την τάση αυτή.

Έτσι εξηγείται γιατί υποστηρίχθηκε στους κόλπους της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, έστω σε περιορισμένη κλίμακα, η κύρωση από τη χώρα μας της διεθνούς σύμβασης του 1986 για τους όρους υπολόγησης πλοίων. Η κύρωση της διεθνούς αυτής σύμβασης θα μπορούσε να γίνει μόνο αν η χώρα μας επιφυλασσόταν να εφαρμόσει τις διατάξεις της στο μέτρο που θα ήταν προσαρμοσμένες σ' εκείνες της ΣΕΚ.

Εν όψει της απόφασης που εξέδωσε το ΔΕΚ την 27 Νοεμβρίου 1997 (Υποθ. C-62/96 Επιτροπή κατά Ελληνικής Δημοκρατίας), η ελληνική νομοθεσία επιβάλλεται να τροποποιηθεί έτσι ώστε να επιτρέπεται η καταχώριση στο ελληνικό νολόγιο κάθε πλοίου στην ιδιοκτησία του οποίου συμμετέχουν υπήκοοι κρατών - μελών ή νομικά πρόσωπα που έχουν συσταθεί σε κράτος - μέλος και ελέγχονται από υπηκόους κρατών - μελών. Αν όμως ο κύριος του πλοίου δεν έχει κύρια ή δευτερεύουσα εγκατάσταση στην Ελλάδα, θα πρέπει να διορίσει φυσικό ή νομικό πρόσωπο, εγκατεστημένο σ' αυτήν, που θα τον αντιπροσωπεύει και θα ενεργεί τις σχετικές με το πλοίο πράξεις, για να γίνει η υπολόγησή του.

Η προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στο κοινοτικό κεκτημένο δεν θα αυξήσει σε υπολογίσιμο βαθμό τον αριθμό των μετανπολογήσεων πλοίων ελεγχόμενων από υπηκόους άλλων κρατών - μελών στη χώρα μας. Το ελληνικό πλοίο έχει, σε σύγκριση με τα άλλα πλοία που υψώνουν σημαίες ευκολίας, πολύ πιο υψηλό κόστος εκμετάλλευσης. Από την άλλη μεριά, πολλά κράτη - μέλη έχουν δημιουργήσει δεύτερα ή παράλληλα νολόγια που εξασφαλίζουν στα εγγεγραμμένα σ' αυτά πλοία μειωμένο κόστος εκμετάλλευσης. Η προσαρμογή αυτή των νομοθεσιών των κρατών - μελών στις αρχές της ΣΕΚ δεν θα έχει ως αναγκαία συνέπεια την ενοποίηση των όρων υπολόγησης πλοίων. Δεν υπάρχει άλλωστε ανάγκη να καθορίσουν τα κράτη - μέλη ομοιόμορφους όρους για τη υπολόγηση των πλοίων. Και αν ακόμη εξασφαλιζόταν η ομοιομορφία των όρων αυτών σε κοινοτικό επίπεδο, η υπολόγηση δεν θα είχε τα ίδια οικονομικά πλεονεκτήματα για τον πλοιοκτήτη, όποιο και αν ήταν το κράτος - μέλος όπου θα είχε λάβει χώρα. Επίσης δεν θα είχε ως αναγκαία συνέπεια την ουσιαστική εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών - μελών. Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι συντρέχει λόγος για εναρμόνιση ορισμένων συντελεστών, όπως οι δαπάνες υπολόγησης, η φορολογία των πλοίων και τα ελάχιστα όρια αποδοχών των ναυτικών. Προκειμένου να περιοριστούν οι διάφορες ως προς το κόστος μεταφοράς. Οι διαφορές αυτές επηρεάζουν την ελεύθερη ανταλλαγή των αγαθών και νοθεύουν τον ανταγωνισμό στον κοινοτικό και διεθνή στίβο των θαλάσσιων μεταφορών. Προς την κατεύθυνση αυτή κινείται ο Κανονισμός για τη μετανπο-

λόγηση πλοίων στο εσωτερικό της Κοινότητας. Η συμβολή του όμως δεν είναι ιδιαίτερα αισθητή στην πράξη. Η πρόταση για τη δημιουργία κοινοτικού νολογίου θα συμβάλει ως ένα βαθμό, αν λάβει υπόσταση, στην ενοποίηση των όρων υπολόγησης πλοίων στα κράτη-μέλη. Δεν πιθανολογείται όμως ότι θα γίνει δεκτή στο άμεσο μέλλον κυρίως για δύο λόγους: Ο πρώτος είναι ότι δεν εξασφαλίζει στα πλοία που θα καταχωριστούν στο κοινοτικό νολόγιο δυνατότητες ανταγωνισμού των πλοίων που υψώνουν σημαίες ευκολίας και συνεπώς δεν πρόκειται να ανακόψει τη διαγραφή πλοίων από τα εθνικά νολόγια. Ο δεύτερος λόγος έγκειται στο ότι το ΔΕΚ έκρινε, από τη σκοπιά του κοινοτικού δικαίου, νόμιμη την ίδρυση δεύτερων ή παράλληλων νολογίων από τα κράτη - μέλη.

2. Η επιφύλαξη ορισμένων δικαιωμάτων, όπως της ακτοπλοΐας, της παροχής ρυμουλκικών υπηρεσιών, θαλάσσιων αρωγών ή ναυαγοσωστικών, αλιευτικών ή άλλων εργασιών στα ελληνικά χωρικά ύδατα, υπέρ των πλοίων που είναι νολογημένα στην Ελλάδα και φέρουν την εθνική σημαία, δεν εμποδίζει τους υπηκόους των άλλων κρατών - μελών να εγκατασταθούν στην Ελλάδα, να εγγράψουν τα πλοία τους στο ελληνικό νολόγιο και να εκτελέσουν με αυτά τις εν λόγω υπηρεσίες στα ελληνικά χωρικά ύδατα. Εμποδίζει όμως τους υπηκόους των άλλων κρατών - μελών που είναι εγκατεστημένοι σ' αυτά και έχουν καταχωρίσει πλοία στα νολόγια τους, να εκτελέσουν, με τα πλοία αυτά, τις πιο πάνω εργασίες στα ελληνικά χωρικά ύδατα.

Η εγκαθίδρυση κοινής εσωτερικής αγοράς και στο πεδίο των θαλάσσιων ενδομεταφορών, υπαγόρευσε την κατάρτιση, ως προς τους κοινοτικούς πλοιοκτήτες, του προνομίου της ακτοπλοΐας, την «κοινοτικοποίηση» των μεταφορών αυτών. Λόγοι οικονομικής και κοινωνικής συνοχής παρεμπόδισαν την άμεση απελευθέρωσή τους σε τέτοιο βαθμό ώστε να καθίσταται δυνατός ο ανταγωνισμός σε κοινοτικό επίπεδο. Συνέτειναν στο να γίνουν αμοιβαίες υποχωρήσεις και να ψηφιστεί ειδικός κανονισμός. Ο κανονισμός απελευθερώνει σταδιακά τις εν λόγω μεταφορικές υπηρεσίες. Όπως κάθε έργο συμβιβασμού, εμφανίζει ατέλειες, ο χρόνος θα δείξει αν θα έχει βλαπτικές επιπτώσεις που θα καταστήσουν πράγματι αναγκαία την τροποποίησή του. Αν θα υπεισέλθει στη θέση του δύνοντος προνομίου της εθνικής ακτοπλοΐας το προνόμιο της ευρωπαϊκής ακτοπλοΐας, κατά το πρότυπο του προνομίου της αμερικανικής ακτοπλοΐας -όπως είναι γνωστό, οι θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ των ομόσπονδων κρατών της Αμερικανικής Συμπολιτείας επιφυλάσσονται στα πλοία που φέρουν την αμερικανική σημαία.

Οι λόγοι που παρεμποδίζουν την απελευθέρωση της παροχής ρυμουλκικών και σωστικών υπηρεσιών στα ελληνικά χωρικά ύδατα από ρυμουλκά και ναυαγοσωστικά πλοία άλλων κρατών - μελών, έχουν μικρότερο οικονομικό και κοινωνικό αντίκτυπο. Υπαγορεύουν πάντως να γίνει η απελευθέρωση και των υπηρεσιών αυτών με την ψήφιση ειδικού κανονισμού. Ευκαταίο θα ήταν επίσης να συστήσει η ΕΚ την κύρωση ή προσχώρηση στη διεθνή σύμβαση της 28ης Απρι-

λίου 1989 για τη διάσωση στα κράτη - μέλη που δεν έχουν κυρώσει ή προσχωρήσει σ' αυτή. Τα ρυμουλκά και ναυαγιοσωστικά πλοία συμβάλλουν στην προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, καθώς και της θαλάσσιας πανίδας και χλωρίδας. Κάθε μέτρο που συμβάλλει στη διευκόλυνση της εκπλήρωσης της αποστολής τους, πρέπει να επιδοκιμάζεται.

3. Όσον αφορά τη σύνθεση του πληρώματος ελληνικών εμπορικών πλοίων, η κατάσταση έχει αποσαφηνιστεί πλήρως. Η Ελλάς δεν μπορεί όπως άλλωστε και κάθε άλλο κράτος - μέλος, να επιβάλει τη ναυτολόγηση σε ελληνικά εμπορικά πλοία, ως προς ορισμένο, έστω, ποσοστό της οργανικής σύνθεσης, μόνο Ελλήνων υπηκόων. Οι υπήκοοι των άλλων κρατών - μελών έχουν τις ίδιες δυνατότητες ναυτολόγησης σε ελληνικά εμπορικά πλοία, εφόσον ανταποκρίνονται στις προϋποθέσεις που απαιτούνται για τη ναυτολόγηση Ελλήνων υπηκόων στην οικεία θέση. Αυτό ισχύει και όταν η συγκεκριμένη ναυτεργασιακή σχέση λαμβάνει ύπαρξη έξω από το τοπικό πεδίο εφαρμογής της Συνθήκης, έχει ωστόσο την οικονομική έδρα της ή, έστω, ένα αρκετά στενό σύνδεσμο με την εδαφική επικράτεια της ΕΚ.

Μολαταύτα οι νηολογήσεις υπηκόων άλλων κρατών - μελών σε ελληνικά εμπορικά πλοία δεν έκαναν αισθητή την παρουσία τους, διότι το κόστος τους ήταν ιδιαίτερα μεγάλο. Αντίθετα οι προσλήψεις ναυτικών υπηκόων τρίτων χωρών σε ελληνικά και γενικότερα σε κοινοτικά εμπορικά πλοία έλαβαν σημαντικές διαστάσεις. Σ' αυτό συνέβαλε το γεγονός ότι η Ελλάς και άλλα κράτη - μέλη επέτρεψαν, για την αντιμετώπιση της δυσμενούς οικονομικής συγκυρίας, την ανάμειψη των υπηρεσιών των ναυτικών αυτών σύμφωνα με το ουσιαστικό δίκαιο της χώρας προέλευσής τους, δηλαδή με μισθούς πολύ πιο χαμηλούς. Το ΔΕΚ, νομιμοποιώντας τα δεύτερα ή παράλληλα νηολόγια, διευκόλυνε την εξακολούθηση της πρακτικής αυτής. Η εφαρμογή της κοινοτικής σύμβασης του 1980 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές αποτελεί το πιο σοβαρό νομικό εμπόδιο στην αύξηση των ναυτολογήσεων υπηκόων τρίτων χωρών σε ελληνικά και γενικότερα σε κοινοτικά εμπορικά πλοία. Αυτό καθιστά κατά κανόνα ανίσχυρες τις συμφωνίες υπαγωγής της σύμβασης εργασίας των ναυτικών σε ουσιαστικό δίκαιο δυσμενέστερο από εκείνο της χώρας του δικαστή.

Ωστόσο το εμπόδιο αυτό δεν είναι ανυπέρβλητο. Πρώτον, διότι η κοινοτική σύμβαση δεν παραμερίζει τη διάταξη των εγκριτικών πράξεων νηολόγησης πλοίων ως κεφαλαίων εξωτερικού. Η διάταξη αυτή επιτρέπει τη ρύθμιση των αποδοχών των ναυτολογημένων σ' αυτά ναυτικών υπηκόων τρίτων χωρών σύμφωνα με το δίκαιο της χώρας προέλευσής του, έχοντας μάλιστα τυπική δύναμη αντίστοιχη εκείνης των συνταγματικών διατάξεων. Δεύτερον, διότι οι πλοιοκτήτες μπορούν να υψώσουν στα πλοία τους σημαίες ευκολίας, να μεταφέρουν ή να εμφανίσουν ότι έχουν μεταφέρει την έδρα της επιχείρησής τους στη χώρα της σημαίας του πλοίου και να συνομολογήσουν σ' αυτή τις συμβάσεις εργασίας των αλλοδαπών ναυτικών για ν' αποκλείσουν τη διεθνή δικαιοδοσία

των ελληνικών δικαστηρίων, και κατ' επέκταση την υπαγωγή τους στην πιο πάνω κοινοτική σύμβαση. Μολονότι η εκτέλεση ενός τέτοιου έργου δεν είναι ευχερής, έχει επιχειρηθεί από αρκετούς. Γίνεται φανερό ότι θα έπρεπε να επιδιωχθεί, στο πλαίσιο της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, η καθιέρωση ενός συστήματος που θα εξασφάλιζε στο μέτρο του δυνατού απασχόληση στους κοινοτικούς ναυτικούς. Παράλληλα όμως θα περιόριζε το κόστος εκμετάλλευσης του κοινοτικού πλοίου. Αυτό θα συνέβαινε, αν επιτρεπόταν η ναυτολόγηση ναυτικών υπηκόων τρίτων χωρών σε θέσεις αξιωματικών (πλην πλοιάρχου, υποπλοιάρχου και πρώτου μηχανικού) και κατώτερου πληρώματος μέχρι το 50% των θέσεων αυτών. Η δε μισθοδοσία των αλλοδαπών αυτών ναυτικών να ήταν σύμφωνα με το δίκαιο της χώρας προέλευσής τους. Ως προς τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία όμως που εκτελούν τακτικές μεταφορές μεταξύ λιμανιών του ίδιου κράτους - μέλους ή διαφορετικών κρατών - μελών, όλοι οι αξιωματικοί και τα μέλη του πληρώματος που αναφέρονται στο πιστοποιητικό ελάχιστης σύνθεσης, θα έπρεπε να είναι υπήκοοι κράτους - μέλους. Η ελάχιστη σύνθεση του πληρώματος κάθε κοινοτικού πλοίου θα έπρεπε να είναι σύμφωνα με τις αποφάσεις του ΔΝΟ. Αυτό θα μείωνε την ελάχιστη σύνθεση του πληρώματος στα όρια που επιτρέπει η σύγχρονη τεχνολογία. Παράλληλα θα έπρεπε οι κρατικές ενισχύσεις άμεσες ή έμμεσες, ν' αποτελέσουν στοιχεία των στόχων της ναυτιλιακής πολιτικής. Οι κύριοι στόχοι της πολιτικής αυτής θα συνίσταντο στο να περιοριστούν, με την ενοποίηση των κρατικών ενισχύσεων, τα φαινόμενα στρέβλωσης του ανταγωνισμού κατά την εκμετάλλευση, στο εσωτερικό της Κοινότητας, πλοίων που υψώνουν τη σημαία κράτους - μέλους. Καθώς και στο να καταστήσουν, με κατάλληλες κοινοτικές ενισχύσεις, τους εμπορικούς στόλους των κρατών - μελών ικανούς ν' αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό των πλοίων που υψώνουν σημαίες ευκολίας και ν' ανακόψουν τη διαγραφή πλοίων από τα εθνικά νηολόγια των κρατών - μελών. Σε καμιά όμως περίπτωση η επιδίωξη των στόχων αυτών δεν θα έπρεπε να γίνει σε βάρος των όρων της ασφάλειας των πλοίων και της ναυσιπλοΐας, καθώς και της ανάγκης προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Όσον αφορά τους λιμένιους πλοηγούς ή ακτοπλοηγούς, η κατάσταση δεν έχει αποσαφηνιστεί πλήρως. Είναι κοινή η εντύπωση ότι ο βαθμός ασφάλειας και ποιότητας των παρεχόμενων στα λιμάνια των διάφορων κρατών - μελών πλοηγικών υπηρεσιών είναι σε ικανοποιητικό επίπεδο. Η παροχή των υπηρεσιών αυτών δεν θα έπρεπε να απελευθερωθεί πλήρως. Κυρίως διότι η εμφάνιση πολλών επιχειρήσεων στο περιορισμένο αυτό πεδίο οικονομικής δράσης θα δημιουργούσε συνθήκες κατάλληλες για την ανάπτυξη ενός οξυτάτου ανταγωνισμού μεταξύ τους. Κάτι που θα υποβάθμιζε την ποιότητα των υπηρεσιών τους και συνακόλουθα, θα απαύξανε τους κινδύνους κατά τον είσπλου και έκπλου των λιμανιών. Η παροχή των πλοηγικών υπηρεσιών θα έπρεπε να ανατεθεί σε ανεξάρτητες οργανώσεις που θα ελέγχονταν ως προς την ποιότητα των υπηρεσιών τους από τη Λιμενική Αρχή και θα λειτουργούσαν με βάση την οικονομική αρχή χωρίς να επι-

δίδωκαν όμως το κέρδος. Έτσι τα πλοηγικά δικαιώματα θα είχαν ύψος που θα κάλυπτε τις αποδοχές του προσωπικού, τη συντήρηση και τον εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού, την απόσβεση του κεφαλαίου και ορισμένες άλλες δαπάνες που είναι αναγκαίες για την εκτέλεση της υπηρεσίας. Πράγμα που σημαίνει ότι οι χρήστες θα πλήρωναν το πραγματικό κόστος των παρεχόμενων σ' αυτούς υπηρεσιών. Τα πλοηγικά δικαιώματα είναι σήμερα στη χώρα μας πολύ χαμηλά. Αυτό έχει εμποδίσει τον εκσυγχρονισμό της υλικότεχνικής υποδομής της Πλοηγικής Υπηρεσίας, δεν έχει «νοθεύσει» όμως τον ανταγωνισμό. Πάντως η απαλλαγή ορισμένων κατηγοριών ελληνικών πλοίων από την πληρωμή πλοηγικών δικαιωμάτων συνιστά προνομιακή μεταχείριση που βάση έχει την εθνικότητα του πλοίου. Η προνομιακή μεταχείριση θα έπρεπε να καταργηθεί ή να επεκταθεί και στα αντίστοιχων κατηγοριών πλοία που είναι υπολογημένα σε άλλο κράτος - μέλος και φέρουν τη σημαία του. Η πλοήγηση θα έπρεπε να εξακολουθήσει να είναι υποχρεωτική. Ως προς τα πλοία μάλιστα που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία θα έπρεπε να επεκταθεί η θαλάσσια περιοχή, όπου η πλοήγηση τους θα ήταν υποχρεωτική.

Ως προς την προσωπική κατάσταση και τους όρους εργασίας των πλοηγών υπάρχουν σημαντικές διαφορές στα διάφορα κράτη - μέλη. Πολλά από αυτά τα μέλη (μεταξύ αυτών και η Ελλάς) επιτρέπουν να συμμετάσχουν στο διαγωνισμό πρόσληψης πλοηγών και αν πετύχουν, να διοριστούν μόνο πρόσωπα που έχουν την ιθαγένεια του οικείου κράτους - μέλους. Η σχετική διάταξη της ελληνικής νομοθεσίας δεν συμβιβάζεται με την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων και θα έπρεπε να τροποποιηθεί, έτσι ώστε να επιτρέπεται η συμμετοχή στον οικείο διαγωνισμό υπηκόων οποιουδήποτε κράτους - μέλους. Παράλληλα η επιλογή θα έπρεπε να βασίζεται σε αυστηρώς αντικειμενικά επαγγελματικά κριτήρια.

Οι παρατηρήσεις αυτές και ειδικότερα οι όροι παραχώρησης άδειας παροχής πλοηγικών υπηρεσιών θα έπρεπε να διατυπωθούν κατά βάση σε ειδικό κοινοτικό κανονισμό.

4. Τα ανθρώπινα λάθη αποτελούν την κυριότερη αιτία των ναυτικών ατυχημάτων. Για τον περιορισμό τους επιβάλλεται η λήψη μέτρων σε κοινοτικό και διεθνές επίπεδο. Η θέσπιση κοινών προτύπων ελάχιστης εκπαίδευσης και έκδοσης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας δεν περιορίζει μόνο τη δημιουργία εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία των κοινοτικών ναυτικών. Συμβάλλει επίσης στη βελτίωση του βαθμού εκπαίδευσης και ναυτικής ικανότητάς τους και, κατ' επέκταση, στην άσκηση των καθηκόντων τους με τρόπο πιο αποτελεσματικό - πράγμα που σημαίνει ότι εξασφαλίζει πιο υψηλό επίπεδο ασφάλειας στα πλοία που είναι υπολογημένα σε κράτη - μέλη και φέρουν τη σημαία τους.

Κατά τη σημερινή κατάσταση, η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ασφάλειας στα πλοία δεν είναι έργο μόνο του κράτους της σημαίας. Το κράτος ναυλοχίας του πλοίου καλείται να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στο πεδίο αυτό. Κι αυτό γιατί οι σχέσεις κράτους της σημαίας και κράτους της ναυλοχίας ή του λιμένα δεν είναι πάντοτε σχέσεις συνεργασίας. Ωστόσο ο

έλεγχος των πλοίων από το κράτος του λιμένα δεν μπορεί να είναι πάντοτε αποτελεσματικός, έχει ορισμένα όρια. Ο έλεγχος αυτός γίνεται κατά το στάδιο της εκμετάλλευσης του πλοίου και κατά συνέπεια, δεν μπορεί να καλύψει την κατάστασή του από τη ναυπήγηση μέχρι το χρόνο της επιθεώρησής του. Γι' αυτό και περιορίζεται στην επιθεώρηση των πιστοποιητικών ασφάλειας του πλοίου και των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας των μελών του πληρώματος. Ο κίνδυνος όμως των πλαστών πιστοποιητικών είναι επαισθητός. Η διαπίστωση της εκτέλεσης των αναγκαίων επισκευών δημιουργεί πρόσθετα προβλήματα. Επιβεβαιώνει ότι η οργάνωση και λειτουργία του ελέγχου είναι εξαιρετικά δαπανηρή. Παραταύτα η από μέρους του κράτους του λιμένα διεύρυνση του ελέγχου παρεμποδίζει την εκμετάλλευση υποβαθμισμένων πλοίων και, συνακόλουθα, περιορίζει την ανισότητα των όρων του ανταγωνισμού στο διεθνές στίβο των θαλάσσιων μεταφορών. Δεν θα έπρεπε όμως να διευρυνθεί τόσο ώστε να προσβάλλει το δικαίωμα της αβλαβούς διέλευσης ή να αποτελεί πρόφαση για να τεθούν extra commercium πλοία που ανταγωνίζονται τα εθνικά.

5. Οι διμερείς συμβάσεις για την εγκατάσταση, το εμπόριο και τη ναυτιλία που έχουν συνάψει η Ελλάς και άλλα κράτη - μέλη μεταξύ τους ή με τρίτες χώρες, έχουν συνδέσει τα δικαιώματα ναυσιπλοΐας και εμπορίας που τα συμβαλλόμενα μέρη αναγνωρίζουν αμοιβαία, με τα πλοία που είναι υπολογημένα σε κάθε μέρος και φέρουν τη σημαία του. Η ΕΚ δεν έχει πάντοτε ακολουθήσει τη γραμμή αυτή. Ως προς τις θαλάσσιες ενδομεταφορές ο σχετικός Κανονισμός έχει διαλάβει ότι της ελευθερίας εκτέλεσής τους απολαμβάνουν ορισμένα πρόσωπα, φυσικά ή νομικά, που ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες, εφόσον τα πλοία τους είναι υπολογημένα σε κράτος - μέλος, φέρουν τη σημαία του και ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της νομοθεσίας του για την εκτέλεση θαλάσσιων ενδομεταφορών σ' αυτό.

Όσον αφορά όμως τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ κρατών - μελών και μεταξύ κρατών - μελών και τρίτων χωρών, ο οικείος Κανονισμός έχει παραχωρήσει στους υπηκόους κρατών - μελών που είναι εγκατεστημένοι σε κράτος - μέλος και στις ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν συσταθεί σε κράτος - μέλος όπου και έχουν την κύρια εγκατάστασή τους, το δικαίωμα να εκτελούν τις θαλάσσιες αυτές μεταφορές και με πλοία υπολογημένα σε τρίτες χώρες, δηλαδή με πλοία που λειτουργούν με μικρό κόστος εκμετάλλευσης. Αν η ΕΚ επιθυμεί πράγματι να περιορίσει, όσο γίνεται περισσότερο, τη διαγραφή πλοίων από υπολόγια κρατών - μελών και την εγγραφή τους σε υπολόγια κρατών «φιλοφροσύνης», πρέπει αποδέκτες των απονεμόμενων απ' αυτή δικαιωμάτων παροχής μεταφορικών υπηρεσιών να είναι πάντοτε πρόσωπα που έχουν πλοία υπολογημένα σε κράτος - μέλος του οποίου και φέρουν τη σημαία.

Η εμφανιζόμενη πιο έντονα τον τελευταίο καιρό τάση αποσύνδεσης σε μεγαλύτερη κλίμακα των δικαιωμάτων αυτών από την εθνικότητα των πλοίων και προσδιορισμού των δικαιούχων τους με βάση το στοιχείο της εγκατάστασης της οικείας επιχείρησης στο κοινοτικό χώρο, δεν εξυπηρετεί το γενικότερο συμφέρον της ΕΚ αλλά ορισμένων κρατών - μελών.

«Με την ευκαιρία της επανέκδοσης του περιοδικού «Ναυτικά Χρονικά» εύχομαι ολόψυχα σ' όλους τους συντελεστές του «καλή επιτυχία» και πιστεύω ότι η πορεία του στο μέλλον θα είναι ακόμη καλύτερη».

Της Ράνιας Χατζηνικολάου
Αγγελίδου*

Έννοια και νομοθετική ρύθμιση

1. Ανοικτή ή τρέχουσα ασφάλιση είναι μια ειδική μορφή ασφάλισης μελλοντικών κυρίως συμφερόντων, στην οποία είτε τα ασφαλισμένα συμφέροντα ή παθητικά στοιχεία είτε οι ασφαλισμένοι κίνδυνοι προσδιορίζονται μόνον κατά γένος κατά το χρόνο κατάρτισης της ασφαλιστικής σύμβασης. Ο ειδικότερος προσδιορισμός των πραγμάτων που πρόκειται να ασφαλισθούν και συνακόλουθα η συγκεκριμενοποίηση τόσο του ασφαλισμένου συμφέροντος ή παθητικού, όσο και των κινδύνων γίνεται κατά τη διάρκεια της ασφαλιστικής σύμβασης.¹

2. Η ανοικτή ή τρέχουσα ασφάλιση ρυθμίζεται για πρώτη φορά στο πεδίο εφαρμογής των χερσαίων ασφαλίσεων ζημιών με το άρθρο 18 του ν. 2496/1997 για την ασφαλιστική σύμβαση. Προηγουμένως, δεν υπήρχε αντίστοιχη ρύθμιση στον ΕΝ², αλλά μόνον στον ΚΙΝΔ (άρθρο 261 ΚΙΝΔ), όπου η τρέχουσα ασφάλιση ρυθμίζεται ως ειδική μορφή θαλάσσιας ασφάλισης φορτίου.³

Όμως, η τρέχουσα ασφάλιση αρμόζει σε κάθε είδος ασφάλισης ζημιών και ει-

δικότερα στην ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων και στην αντασφάλιση.

Έτσι, μέχρι τη θέση σε ισχύ του Ν. 2496/1997 η τρέχουσα ασφάλιση, ως μορφή ασφάλισης ζημιών ρυθμιζόταν με αναλογική εφαρμογή του άρθρ. 261 ΚΙΝΔ.⁴

Η ανοικτή ασφάλιση κατά το άρθρο 18 ν. 2496/97

1. Σύμφωνα με το άρθρο 18 παρ. 1 του Ν. 2496/97, ανοικτή ασφάλιση, όπως χαρακτηριστικά ονομάστηκε η τρέχουσα ασφάλιση στο νέο νόμο, είναι η ασφάλιση που αφορά στοιχεία (ενεργητικά ή παθητικά) της ασφαλισμένης περιουσίας, τα οποία κατά το χρόνο κατάρτισης της ασφάλισης ορίζονται μόνον κατά γένος και τα οποία, μελλοντικά, θα εμπίπτουν στον ασφαλισμένο κίνδυνο.

Κατά το χρόνο κατάρτισης της ασφαλιστικής σύμβασης το αντικείμενο των κατ' ιδίαν μελλοντικών ασφαλιστικών καλύψεων είναι ακαθόριστο. Ο λήπτης της ασφάλισης ή ο ασφαλισμένος δεν δηλώνει επακριβώς π.χ. ποιά είναι η ασφαλιστική αξία των πραγμάτων που θα μεταφερθούν ή το είδος των πραγμάτων.

Η συγκεκριμενοποίηση όλων αυτών των στοιχείων που προσδιορίζουν επακριβώς τα πράγματα ή τις ασφαλιστικές συμβάσεις που αντασφαλίζονται, πρέπει να

η ανοικτή ή τρέχουσα ασφάλιση σύμφωνα με το Ν. 2496/1997 για την ασφαλιστική σύμβαση

δηλώνονται από το λήπτη της ασφάλισης στον ασφαλιστή, μόλις γίνουν γνωστά, δηλαδή με κάθε φόρτωση στην θαλάσσια ασφάλιση φορτίου, με την παράδοση των πραγμάτων για μεταφορά στη χερσαία ασφάλιση πραγμάτων ή με τη σύναψη κάθε ασφαλιστικής σύμβασης στην αντασφάλιση.⁵

Η τρέχουσα ή ανοικτή ασφάλιση καταρτίζεται ως μία ενιαία και οριστική ασφαλιστική σύμβαση που γεννά δικαιώματα και υποχρεώσεις με την κατάρτισή της και στα δύο συμβαλλόμενα μέρη και δευτερευόντως με κάθε γνωστοποίηση. Δεν είναι μια προσύμβαση, ούτε σύμβαση πλαίσιο που αποτελείται από επιμέρους εκτελεστικές συμβάσεις.⁶

Με την κατάρτισή της εκδίδεται από τον ασφαλιστή ασφαλιστήριο, το οποίο μπορεί να εκδοθεί ονομαστικό, εις διαταγήν ή και στον κομιστή (άρθρ. 2 παρ. 1 Ν. 2446/1997) και με κάθε γνωστοποίηση, εκδίδεται μια βεβαίωση ασφάλισης, όπου ορίζεται η ασφαλιστική αξία των πραγμάτων που μεταφέρονται και προσδιορίζονται ανάλογα το ασφαλιστήριο.

Επίσης μπορεί να συμφωνηθεί μεταξύ των μερών ότι το ασφαλιστικό ποσό θα συμφωνείται κατ' αρχήν ως ένα ανώτατο όριο που θα περιλαμβάνει και θα καλύπτει τις κατ' ιδίαν ασφαλιστικές καλύψεις ή ότι το ασφαλιστικό ποσό θα προσδιορίζεται κάθε φορά με τη συγκεκριμενοποίηση της ασφαλιστικής αξίας του ασφαλισμένου συμφέροντος.⁸

2. Η συγκεκριμενοποίηση των ασφαλισμένων συμφερόντων πρέπει να γίνεται κάθε φορά με δήλωση του λήπτη της ασφάλισης ή του ασφαλισμένου προς τον ασφαλιστή.

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 18 παρ. 1 Ν. 2496/97 η δήλωση αυτή είναι υποχρεωτική για το λήπτη ή τον ασφαλισμένο και πρέπει να γίνεται «ευθύς μόλις λάβει γνώση» για το είδος των πραγμάτων, τις ασφαλιστικές αξίες αυτών και κάθε άλλου στοιχείου προσδιοριστικού της ασφαλιστικής σύμβασης σύμφωνα με τους γενικούς και ειδικούς όρους που περιέχονται στο ασφαλιστήριο.

Η υποχρέωση για δήλωση προς τον ασφαλιστή βαρύνει το λήπτη της ασφάλισης αρχικά ή τον ασφαλισμένο, αν πρόκειται για δύο διαφορετικά πρόσωπα.

Ο τρόπος δήλωσης δεν αναφέρεται στο νόμο, μπορεί όμως να γίνει γραπτά με ειδικό έντυπο που παρέχει ο ασφαλιστής.

Με βάση τη δήλωση αυτή τον ασφαλισμένο, ο ασφαλιστής υπολογίζει κάθε φορά το ασφαλιστήριο, εφόσον με τη δήλωση συγκεκριμενοποιείται το αντικείμενο του ασφαλιστικού συμφέροντος και η αξία αυτού (άρθρ. 18 παρ. 2 Ν. 2496/97).

Η υποχρέωση δήλωσης ή γνωστοποίησης αποτελεί μία γνήσια νομική υποχρέωση του ασφαλισμένου, η οποία αν και βρίσκεται σε δευτερεύουσα θέση έναντι της κύριας υποχρέωσης αυτού για καταβολή του ασφαλιστή, εμπίπτει στο πλαίσιο της παροχής του ασφαλισμένου έναντι της αντιπαροχής του ασφαλιστή για την ανάληψη του κινδύνου. Υποστηρίζεται όμως ότι η υποχρέωση γνωστοποίησης μπορεί να αποτελέσει ασφαλιστικό βάρος.⁹

3. Η εκπλήρωση της υποχρέωσης γνωστοποίησης δεν αποτελεί ουσιαστική προϋπόθεση για την κάλυψη του κινδύνου από τον ασφαλιστή ο οποίος εξακολουθεί να φέρει τον κίνδυνο παρά τη μη γνωστοποίηση.¹⁰

Όπως προβλέπεται στο άρθρο 18 παρ. 3 Ν. 2496/97 η χωρίς δόλο παράλειψη γνωστοποίησης υποχρεώνει το λήπτη της ασφάλισης ή τον ασφαλισμένο να αποκαταστήσει κάθε ζημία που υπέστη ο ασφαλιστής από τη μη γνωστοποίηση.¹¹

Όμως, αν η παράβαση της ως άνω υποχρέωσης οφείλεται σε δόλο του λήπτη της ασφάλισης ή του ασφαλισμένου, τότε ο ασφαλιστής έχει δικαίωμα να καταγγείλει την ασφαλιστική σύμβαση, όπως προβλέπει το άρθρο 3 παρ. 6 και 7, στο οποίο παραπέμπει το άρθρο 18 παρ. 3 Ν. 2496/97. Ο ασφαλιστής, ο οποίος φέρει και το βάρος απόδειξης της ύπαρξης του δόλου έχει δικαίωμα να κα-

ταγγείλει τη σύμβαση μέσα σε προθεσμία ενός μηνός, από τότε που έλαβε γνώση της παράβασης, δηλαδή από τότε που ήταν δυνατή η δήλωση για τη συγκεκριμενοποίηση της ασφαλιστικής σύμβασης (άρθρ. 3 παρ. 6 εδ. 1 Ν. 2496/1997).

Αν η ασφαλιστική περίπτωση πραγματοποιηθεί μέσα στην παραπάνω προθεσμία του ενός μηνός, ο ασφαλιστής απαλλάσσεται της υποχρέωσης καταβολής του ασφαλιστή (άρθρ. 3 παρ. 6 εδ. 2 Ν. 2496/1997).

Η καταγγελία της ασφαλιστικής σύμβασης εκ μέρους του ασφαλιστή επιφέρει άμεσα αποτελέσματα, μόλις περιέλθει αυτή στο λήπτη της ασφάλισης ή τον ασφαλισμένο. (άρθρ. 3 παρ. 7 Ν. 2496/1997). Στην τελευταία αυτή περίπτωση ο ασφαλιστής δικαιούται να εισπράξει τα ασφαλιστήρια που ήταν ληθιπρόθεσμα κατά το χρόνο καταγγελίας της ασφαλιστικής σύμβασης.

Με την καταγγελία επέρχεται και η λύση της ασφαλιστικής σύμβασης ex tunc.

Διαφορετική συμφωνία ως προς τους όρους κατάρτισης της ως άνω ανοικτής ασφάλισης, όπως αυτοί διαγράφονται στο άρθρ. 18 Ν. 2496/97 επιτρέπεται μόνον αν ο λήπτης της ασφάλισης ή ο ασφαλισμένος ενεργούν την ασφάλιση μεταφοράς πραγμάτων ή την αντασφάλιση για επαγγελματικούς λόγους (αρ. 18 παρ. 4 Ν. 2496/1997).

Παραπομπές

1. Για την έννοια της τρέχουσας ασφάλισης βλ. Α. Αργυριάδη, Στοιχεία Ασφαλιστικού Δικαίου, 4η έκδ. (1986), σελ. 46, Β. Κιάντο, Ασφαλιστικό δίκαιο, 5η έκδ. σελ. 142 επ., Γ. Ρόκα, Εισαγωγή στο δίκαιο της ιδιωτικής ασφάλισης, (1990), παρ. 189, σελ. 109, Κ. Ρόκα, Ιδιωτικό Ασφαλιστικό δίκαιο (1974) παρ. 46, σελ. 161. Prolss/Martin, VVG. παρ. 187.
2. Οι διατάξεις του ένατου τμήματος του Εμπορικού Νόμου (άρθρα 189-2250) καταργήθηκαν με τη θέση σε ισχύ του Ν. 2496/1997 για την ασφαλιστική σύμβαση (άρθρ. 33 παρ. 2).
3. Βλ. Α. Αργυριάδη, Στ. Ασφ. Δ. σελ. 46, Β. Κιάντο, Η θαλάσσια ασφάλιση φορτίου (1972), σελ., Κ. Ρόκα, Ιδ. Ασφ. Δ. σελ. 161-162, Τσιριντάνη-Κ. Ρόκα, Τρέχουσα ασφάλιση. Υποχρεωτική και προαιρετική ασφάλιση (Γλυφ.) Θ. 1954, σ. 1135 επ.
4. Βλ. Α. Αργυριάδη, Στ. Ασφ. Δ. σελ. 46, Κ. Ρόκα, Ιδ. Ασφ. Δ. σελ. 162.
5. Βλ. Κ. Ρόκα, Ιδ. Ασφ. Δ. σελ. 162, Γ. Ρόκα ό.π. σελ. 110 και Εισηγητική Έκθεση στο σχέδιο νόμου, σελ. 19.
6. Βλ. Α. Αργυριάδη, Στ. Ασφ. Δ. σελ. 46, Β. Κιάντο, Ασφ. Δ. σελ. 143, Prolss/Martin, Versicherungsvertragsgesetz, παρ. 187, Anm 2 (B.b), Πολ. Πρωτ. Αθ 14133/1983 Ε. Εμπ. Δ. 1985, 487.
8. Βλ. Prolss/Martin, VVG. παρ. 187, Anm 2 (a).
9. Έτσι βλ. Α. Αργυριάδη, Στ. Ασφ. Δ. Δελ. 46, Β. Κιάντο, Ασφ. Δ. σελ. 144, Prolss/Martin, VVG. παρ. 187, Anm 2 (Bc), Πολ. Πρωτ. Αθ. 14133/1984, ΕΕμπΔ 1985, 497, Εφ. Αθ. 4028/1988, ΕΕμπ. Δ. 1989, 617 επ.
10. Βλ. Κ. Ρόκα, Ιδ. Ασφ. Δ. σελ. 163, και πρβλ. ΑΠ 1455/1995 ΕΕμπ. Δ. 1996, 340, σύμφωνα με την οποία αν η δήλωση μεταφοράς πραγμάτων στα πλαίσια τρέχουσας ασφάλισης γίνεται εν γνώσει του ασφαλισμένου ότι έχει επέλθει ο κίνδυνος, τότε υπάρχει παράβαση του ασφαλιστικού βάρους 203 παρ. 3 ΕΝ και ο ασφαλιστής απαλλάσσεται της υποχρέωσης καταβολής ασφαλιστή.
11. Η ίδια λύση και με τη διάταξη του άρθρ. 261 ΚΙΝΔ για την τρέχουσα ασφάλιση στην θαλάσσια ασφάλιση φορτίου, Α. Αργυριάδη, Στ. Ασφ. Δ. σελ. 46, Β. Κιάντο, Ασφ. Δ. σελ. 144, Γ. Ρόκα, ο.π., σελ. 110 που δέχεται ότι μεταξύ των μερών μπορεί να συμφωνηθεί ως κύρωση για την υπαίτια ή ανυπαίτια μια δήλωση η απαλλαγή του ασφαλιστή.

Έτσι Εφ. Αθ. 4028/1988 ΕΕμπ. Δ. 1989, 617 επ.

* Η κ. Ρ. Χατζηνικολάου - Αγγελίδου είναι επίκουρη Καθηγήτρια Νομικού Τμήματος του Πανεπιστημίου Θεσ/νίκης

Προμήθειες ύψους 35 δισ. δρχ. για το Λιμενικό Σώμα

Προμήθειες μαμούθ 35 δισ. δραχμών περιλαμβάνει το εξοπλιστικό πρόγραμμα για το Λιμενικό Σώμα, που προωθεί το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο εκτιμά ότι με την υλοποίησή του το Λ.Σ. θα μπορεί να ανταποκριθεί ακόμα καλύτερα στην ευρύτερη αποστολή του. Ειδικότερα με την ενίσχυσή του και σε έμψυχο υλικό, το Λιμενικό Σώμα θα είναι σε θέση να προστατεύσει αποτελεσματικότερα τα θαλάσσια σύνορά μας (αντιμετώπιση Αλβανών μαφιόζων κ.ά.) και ταυτόχρονα να προσφέρει πολύτιμη βοήθεια σε περιπτώσεις κινδύνου ανά πάσα στιγμή στα ελληνικά πελάγη.



Το εξοπλιστικό πρόγραμμα, που με τις καλύτερες δυνατές προϋποθέσεις αναμένεται να ολοκληρωθεί σε τέσσερα χρόνια, περιλαμβάνει την προμήθεια έξι ελικοπτέρων παντός καιρού.

Για τον συγκεκριμένο διαγωνισμό, που τώρα βρίσκεται (έτσι έλεγαν όλοι) στο τελικό στάδιο, έχουν γραφτεί και ακουστεί τόσα, που πραγματικά ο συγκεκριμένος διαγωνισμός έχει περάσει «από χίλια κύματα»!

Χρόνια ολόκληρα «παλεύουν» υπουργοί Ναυτιλίας και Επιτροπές για την ολοκλήρωσή του, όμως στο... πάρα πέντε όλο και κάτι συμβαίνει και ο διαγωνισμός δεν έχει αίσιο τέλος.

Τώρα, που για μια ακόμα φορά ο διαγωνισμός δείχνει να ολοκληρώνεται, το αξιοσημείωτο είναι ότι τα έξι ελικοπτερα θα ενταχθούν στη δύναμη του Λ.Σ. ύστερα από 18 μήνες. Δηλαδή και για φέτος η εξ ουρανού βοήθεια σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες για τον οποιοδήποτε κινδυνεύοντα... αναβάλλεται. Για τα έξι ελικοπτερα το κονδύλι που έχει προβλεφθεί ανέρχεται σε 18 δισ. δρχ.

— Προ μηνός εντάχθηκε στη δύναμη του Λιμενικού Σώματος, το πρώτο από τα 10 «αβύθισα» ναυαγοσωστικά. Τα ναυαγοσωστικά αυτά επανέρχονται στην κανονική τους θέση, μόλις 3,5 δευτερόλεπτα μετά την ανατροπή τους! Το πρόβλημα στη συγκεκριμένη προμήθεια είναι η επάνδρωση των ναυαγοσωστικών με 10μελές πλήρωμα. Οι λιμενικοί όμως δείχνουν απροθυμία και η ηγεσία «βασανίζεται» για να εξεύρει πληρώματα. Κάθε ναυαγοσωστικό κοστίζει 3,5 δισ. δρχ.

— Με το 1,2 δισ. δρχ. που ενέκρινε τον περασμένο Μάιο το υπουργικό συμβούλιο για έκτακτες ενισχύσεις του Λ.Σ. (είχε προηγηθεί η δολοφονία του λιμενοφύλακα Ζαπάντη στην Κέρκυρα από Αλβανούς μαφιόζους), το ΥΕΝ προχώρησε προ ημερών στην επιλογή τριών ταχύπλων αμερικανικών και ισάριθμων σουηδικών, τα οποία φέρουν σύγχρονο εξοπλισμό.

— Σε εξέλιξη βρίσκονται και οι διαγωνισμοί για την προμήθεια 20 ταχύπλων περιπολικών, προϋπολογισμού 4 δισ. δρχ.

— Δύο αντιρρυστικών πλοίων, συνολικής επένδυσης 900 εκατ. δρχ.

— 25 τζιπ, συνολικού ύψους 350 εκατ. δρχ.

— 20 φουσκωτών, η αξία των οποίων θα ανέλθει σε 450 εκατ. δρχ.

— Με βάση τη συνθήκη Σένγκεν σχεδιάζεται και η προμήθεια άλλων 50 πλωτών διαφόρων τύπων, δύο ελικοπτέρων και τριών αεροσκαφών.

— Το σύστημα ελέγχου θαλάσσιας κυκλοφορίας έχει προϋπολογισθεί σε τρία δισ. δρχ.

— Ακόμα έχει εκδοθεί διακήρυξη διαγωνισμού κλειστής διαδικασίας για την προμήθεια δύο δικινητήριων αεροπλάνων, με στόχο την προστασία του αλιευτικού πλούτου. Ο προϋπολογισμός είναι της τάξης των 3,5 δισ.

Το επενδυτικό πρόγραμμα του ΟΛΠ για το 1998

Σε οκτώ δισ. δρχ. θα ανέλθουν οι επενδύσεις σε λιμενικά έργα και σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό που θα πραγματοποιήσει ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς κατά το 1998, στο πλαίσιο του πενταετούς αναπτυξιακού προγράμματός του.

Σύμφωνα με το επενδυτικό πρόγραμμα που εγκρίθηκε από το διοικητικό συμβούλιο του ΟΛΠ, προβλέπονται τα εξής (τα ποσά κατωτέρω αναφέρονται σε εκατομύρια το 1998):

• Κατασκευή Χερσαίων Έργων, ύψους 2.900 εκατ. Δρχ.

- Ανάπλαση του κεντρικού λιμένα.
- Ολοκλήρωση του περιφερειακού οδικού δικτύου, που συνδέει το λιμανικό συγκρότημα με το εθνικό οδικό δίκτυο.
- Εκσυγχρονισμός και έργα υποδομής στη Ναυπηγοεπισκευαστική Βάση Περάματος.
- Εκσυγχρονισμός και βελτίωση του εκθεσιακού κέντρου του Οργανισμού.
- Έργα υποδομής για τη μεταφορά και στέγαση της υπηρεσιακής μονάδας και των συνεργείων μηχανημάτων του ΟΛΠ.



- Διάφορες νέες κτιριακές εγκαταστάσεις.

• Κατασκευή θαλάσσιων έργων, ύψους 1.100 εκατ. δρχ

- Εκτέλεση λιμενικών έργων στο κεντρικό λιμάνι.
- Κατασκευή προβλήτα III στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων «ΕΛΕΥΘ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» στο Νέο Ικόνιο.
- Κατασκευή πλωτών προβλητών στα Αμπελάκια Σαλαμίνας.
- Επισκευή - θωράκιση του μώλου Δραπετσώνας κ.ά.

• Εκσυγχρονισμός και ανανέωση μηχανολογικού εξοπλισμού, ύψους 3.770 εκατ. δρχ.

Προβλέπεται η εγκατάσταση πλήρους μηχανογραφικού συστήματος. Ήδη κατακυρώθηκε ο σχετικός διαγωνισμός στην INTRASOFT και το έργο αυτό θεωρείται από τα μεγαλύτερα του

είδους του στην ελληνική επικράτεια. Ακόμα προβλέπεται η δυνατότητα προμήθειας 10 νέων οχημάτων στοιβασίας και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, δυο νέων γερανογεφυρών, 20 περionoφόρων διαφόρων τύπων, αυτοκινήτων - πούλμαν μεταφοράς προσώπων, πέντε περionoφόρων για κενά κοντέινερ, ενός αυτοκινήτου γερανού κοντέινερ, 10 συνεργειακών αυτοκινήτων κ.ά.

Τέλος υπάρχει και πρόβλεψη γι' απαλλοτριώσεις χώρων - μελέτες - έρευνες ύψους 200 εκατ. δραχμών, σημαντικό δε τμήμα του προγράμματος είναι ενταγμένο για χρηματοδότηση στα Ευρωπαϊκά Προγράμματα.





ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΠΑΝΟΡΑΜΑ

από τον Νάσο Πουλακίδα

Η εκτέλεση του 42χρονου εφοπλιστή Κώστα Περατικού στην «καρδιά» του Πειραιά από τους δολοφόνους της «17 Νοέμβρη», η απώλεια του Γ. Π. Λιβανού, το Πολυνομοσχέδιο για θέματα της Ναυτιλίας, τα μέτρα ανταγωνιστικότητας για τα ποντοπόρα, το Παναυτικό Συνέδριο της ΠΝΟ, η θέσπιση του συστήματος ηλεκτρονικής κράτησης θέσεως επιβατών στα ακτοπλοϊκά, η δήλωση του πρωθυπουργού Κ. Σημίτη στο τέλος Νοεμβρίου ότι «η κυβέρνηση δεν μειώνει τις συνθέσεις» και η βύθιση του «ΔΥΣΤΟΣ» ήταν ίσως οι κυριότερες στιγμές για τη ναυτιλιακή κοινότητα κατά τη διάρκεια του 1997.

Πιο αναλυτικά στο δωδεκάμηνο που έφυγε, καταγράφηκαν, μεταξύ άλλων και τα ακόλουθα:

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

- 2 Όλο το 1997 υπέστειλαν την ελληνική σημαία 191 πλοία, ενώ στο ελληνικό ημερολόγιο γράφτηκαν μόνον 81 σκάφη. Η μείωση του στόλου ανήλθε συνολικά σε 110 πλοία που μεταφράζεται σε απώλεια εκατοντάδων θέσεων εργασίας.



- 2 Το ναυάγιο του τουριστικού «ΔΥΣΤΟΣ» στο οποίο χάθηκαν 20 άτομα, απασχολεί το πανελλήνιο. Η προανάκριση ανατέθηκε στον πλοίαρχο λιμενικού Γ. Σιάμο και τον εισαγγελέα Ι. Αγγελή.

- 13 Δεκαήμερη απεργιακή κινητοποίηση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας για το φορολογικό.

- 15 Η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων με υπόμνημά στον πρωθυπουργό ζητά «εδώ και τώρα» μέτρα για τη Ναυτιλία.

- 22 Για τρίτη φορά καταθέτει στον εισαγγελέα ο δόκιμος

Χρ. Αναγνώστου, μοναδικός διασωθείς από το ναυάγιο του «ΔΥΣΤΟΣ».

- 23 Σοβαρά προβλήματα δημιουργούνται στον Ο.Λ.Π από την μη τοποθέτηση, επί τρίμηνο, προέδρου στον οργανισμό.

- 23 Μετά από 238 δραματικές ώρες, με ψήφους 9 υπέρ, 5 κατά και μία λευκή, ανεστάλη η απεργία της Π.Ν.Ο. που είχε αποκόψει τη νησιώτικη απ' την ηπειρωτική Ελλάδα.

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ



- 1 Ο υπουργός Σταύρος Σουμάκης προσκαλεί σε διάλογο για τα προβλήματα της Ναυτιλίας εφοπλιστές και ναυτεργάτες.

- 2 Οι ακτοπλοίοι εφοπλιστές ζητούν αύξηση 8,5% στα εισιτήρια.

- 4 Σε πέντε μέλη του πληρώματος του «ΠΗΓΑΣΟΣ», το οποίο «καρφώθηκε» στις 26

Οκτωβρίου 1996 στη βραχονησίδα Πάτροκλος, επιρρίπτει ευθύνες το Α.Σ.Ν.Α.

- 6 Οι οικολόγοι αποκλείουν την είσοδο του Υ.Ε.Ν. και ζητούν μέτρα για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος.

- 11 Ευθύνες στον κυβερνήτη της πυραυλακάτου «ΚΩΣΤΑΚΟΣ» για τη σύγκρουση με το επιβατηγό «ΣΑΜΑΙΝΑ» επιρρίπτει ο πραγματογνώμονας Ηλίας Στεφανάκος.



- 14 Η Ένωση Πλοίαρχων ζητά ενιαία ναυτιλιακή πολιτική και διασφάλιση των θέσεων εργασίας.

ΜΑΡΤΙΟΣ

- 6 Πραγματοποιείται το Γενικό Συμβούλιο της Π.Ν.Ο. ενώ νωρίτερα έχει ξεκινήσει τριμερής διάλογος για τη Ναυτιλία.

- 7 Ο Στ. Σουμάκης απαγορεύει

την έκδοση εισιτηρίων στους καταπέλτες των ακτοπλοϊκών.

- 8 Οι ενώσεις των Κρητών ζητούν φθηνότερα εισιτήρια στις γραμμές Πειραιά-Κρήτης.



- 11 Ο γραμματέας της Π.Ν.Ο. Γ. Χαλός υποστηρίζει ότι σε 15 χρόνια χάθηκαν 70.000 θέσεις εργασίας στη Ναυτιλία.

- 15 Έκρηξη στην υδροφόρα «ΕΥΓΕΝΙΑ» στη ζώνη Περάματος. Σκοτώθηκε ο 39χρονος εργάτης Κ. Γιαβρής, πατέρας δύο παιδιών.

- 22 Διατάσσεται εισαγγελική έρευνα για την τραγωδία στην υδροφόρα «ΕΥΓΕΝΙΑ».

- 24 Στο Λονδίνο πραγματοποιείται η κοινή συνεδρίαση των διοικητικών συμβουλίων της Ε.Ε.Ε. και του Committee. Στην κοινή σύνοδο διαπιστώθηκε κλίμα φυγής από το ημερολόγιο και

ζητείται μείωση των συνθέσεων των πλοίων.

- 27 Στ. Σουμάκης: «Οι λύσεις για τη Ναυτιλία στα χέρια εφοπλιστών και ναυτικών».
- 28 Οι ναυτικοί απειλούν με κινητοποίηση τη Μεγάλη Εβδομάδα στα σκάφη της ακτοπλοΐας, για την τήρηση της νομοθεσίας.

ΑΠΡΙΛΙΟΣ

- 2 Ο συνταξιούχος πλοίαρχος Γ. Ελευθερίου στέλνει επιστολή στο Υ.Ε.Ν. και ισχυρίζεται ότι το «ΔΥΣΤΟΣ» ήταν «σαπιοκάραβο».
- 3 Ο πρωθυπουργός κ. Σημίτης συναντάται με τη διοίκηση της Π.Ν.Ο. και τονίζει ότι δε θα υπάρξει μείωση των συνθέσεων.
- 5 Αντιδρούν οι εφοπλιστές στις θέσεις του κ. Σημίτη.
- 7 Η υφυπουργός Ανάπτυξης Άννα Διαμαντοπούλου επισκέπτεται τη ζώνη Περάματος.
- 10 Στο Ν.Α.Τ. τα ανασφάλιστα πλοία της γραμμής Πάτρας-Ιταλίας.
- 11 Ο.Α.Π. «Πρόβλημα με την αποθήκευση εύφλεκτων φορτίων».
- 12 Η εταιρία Στρίντζης ετοιμάζει ιπτάμενο για τη γραμμή Αργοσαρωνικού.
- 14 Καμιά πρόοδος στο διάλογο εφοπλιστών και Π.Ν.Ο.
- 16 Πρώτη δύναμη η Ναυτιλία μας μεταξύ των κοινοτικών σημαίων. Κατέχει το 50% της συνολικής χωρητικότητας του εμπορικού στόλου της Ένωσης.



- 17 Γιάννης Λύρας: «Η κυβέρνηση πρέπει να λάβει το ταχύτερο μέτρα για την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου».

- 26 Αλβανοί μαφιόζοι στον όρμο Παναγιάς Θεσπρωτίας σκότωσαν τον 24χρονο λιμενοφύλακα Π. Ζαπάντη

ΜΑΪΟΣ

- 1 Αυξήσεις 13% ζητάει η Π.Ν.Ο. για τα κρουαζιερόπλοια.
- 5 Το «ΙΚΑΡΟΣ» καθελκύεται σε σουηδικό ναυπηγείο. Συνολικό κόστος 30 δισ. δρχ.
- 6 Προκηρύχθηκε ο διαγωνισμός για τα 6 ελικόπτερα παντός καιρού.
- 13 Προβλήματα στο λιμάνι του Πειραιά από την έλλειψη πλοηγών.
- 21 Μειώθηκε κατά 7% το ναυτιλιακό συνάλλαγμα τον Ιανουάριο σύμφωνα με τα στοιχεία του Υ.Ε.Ν.
- 25 Λιμενικοί ύστερα από κατάδωξη σκότωσαν πάνω σε θαλαμηγό τον Φίλιππο Παπαδόπουλο, 28 χρονών ο οποίος είχε κλέψει τη θαλαμηγό από τη μαρίνα Ζέας.



- 28 Η τρομοκρατική οργάνωση «17 Νοέμβρη» δολοφονεί στον Πειραιά το 42χρονο εφοπλιστή Κώστα Περαιτικό.

ΙΟΥΝΙΟΣ

- 1 Σε ηλικία 71 χρονών αφήνει την τελευταία του πνοή στον Ευαγγελισμό ο Γεώργιος Π. Λιβανός.
- 15 Αντιδρούν και οι πλοιοκτήτες των επιβατηγών για τη σύνθεση.
- 25 Συγκέντρωση διαμαρτυρίας της Π.Ν.Ο. έξω από το



Υπουργείο Ναυτιλίας.

- 26 Ο Στ. Σουμάκης ετοιμάζει το πολυνομοσχέδιο για την εξυγίανση του Ν.Α.Τ.
- 29 Η διοίκηση της Π.Ν.Ο. ζητά εθνική ναυτιλιακή πολιτική και ξεκινά επαφές με Έλληνες ευρωβουλευτές.

ΙΟΥΛΙΟΣ

- 2 Μέτρα για τις συνθέσεις των ποντοπόρων ανακοίνωσε ο Υπουργός Ναυτιλίας.
- 3 Αυξήσεις μέχρι 250% θα επιβάλει στα τέλη ελλιμενισμού των ακτοπλοϊκών σκαφών η διοίκηση του Ο.Α.Π.
- 5 Ο πρωθυπουργός κ. Σημίτης συγχάριε τηλεφωνικά τον Στ. Σουμάκη για τα μέτρα ανταγωνιστικότητας (από 8-11 Έλληνες ναυτικοί σε κάθε πλοίο ανά κατηγορία) και οι ναυτικοί αναγγέλλουν απεργία στις 4 και 5 Αυγούστου.



- 7 Αντιδρούν οι εφοπλιστές της ακτοπλοΐας στο πολυνομοσχέδιο περί Ν.Α.Τ.
- 9 Με εισαγγελία απειλεί ο Στ. Σουμάκης τους εφοπλιστές ακτοπλοϊκών οι οποίοι «εκβιάζουν».
- 10 Στους φορείς ο νέος νόμος για τον θαλάσσιο τουρισμό.
- 17 Έκτακτα μέτρα του Υ.Ε.Ν.

για υπεράριθμους και εισιτήρια. Αιφνιδιαστικοί έλεγχοι από λιμενικούς ακόμα κι εν πλώ.

- 20 Πρόσκληση Ο.Α.Π. στους εφοπλιστές για να αναβαθμιστεί το λιμάνι του Πειραιά.
- 22 Αντιδρούν οι εφοπλιστές για το νομοσχέδιο περί Ν.Α.Τ. Ζητούν να ενισχυθεί ο ρόλος του Λιμενικού Σώματος.
- 24 Ο Ο.Α.Π. μετατρέπεται σε μονομετοχική ανώνυμη εταιρία. Καθίσταται ευέλικτος και ανταγωνιστικός.
- 27 Η Π.Ν.Ο. ζητά αυξήσεις 13% για τα ποντοπόρα.
- 29 Το φορτηγό «ΣΟΚΟΛ» με ουκρανική σημαία παθαίνει μπλακ-άουτ ανοιχτά της Άνδρου έχοντας στα αμπάρια του 310 λαθρομετανάστες.

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

- 2 Κινητοποιήσεις των λιμενεργατών για τη σύμβαση εργασίας του 1998.
- 3 Ο πρωθυπουργός αναχωρεί από το λιμάνι του Πειραιά με το «MILOS EXPRESS» για τις διακοπές του και μένουν στην προβλήτα οι οδηγοί τριών αυτοκινήτων με τα εισιτήρια στα χέρια!
- 5 Σκληρές ροκ στις προβλήτες του λιμανιού στον Πειραιά. Καθυστερήσεις πλοίων και υπεράριθμοι προκαλούν πονοκέφαλο στο λιμεναρχείο.



- 7 Ο.Α.Π. «Έσοδα 2,5 δισ. δρχ. επείσως από τη συμφωνία με τη «NORASIA»».
- 10 Εξεγείρονται οι πλοιοκτήτες ρυμουλκών κατά του Υ.Ε.Ν. και καταγγέλλουν αδιαφορία

για την παροχή επιθαλάσσιας αρωγής.

- 12** Διπλοσιάζονται τα επιδόματα ανεργίας για τους ναυτικούς.
- 22** Εφτά άτομα μεταξύ των οποίων δύο παιδιά, πνίγηκαν όταν η θαλαμηγός «GOLD FIN» ανατράπηκε βορειοδυτικά της Λέσβου.



ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

- 9** Κωλυσιεργία εφοπλιστών για τα δρομολόγια του '98. «Θα είμαι αυστηρός» δηλώνει ο Στ. Σουμάκης.
- 11** Νέοι όροι για τα πλωτά περιπολικά του Λιμενικού.



- 15** «Ναυμαχία» εταιριών για τις γραμμές της Κρήτης. «Σφήνες» στις κρητικές εταιρίες οι Γ. Στρίντζης και Περ. Παναγόπουλος.
- 16** Νέα μειωμένα τιμολόγια από τον Ο.Λ.Π. με ευνοϊκή απήχηση στις ξένες εταιρίες.
- 17** Το Υ.Ε.Ν. σχεδιάζει την αλλαγή τρόπου χορήγησης των αδειών σκοπιμότητας στην Ακτοπλοία.
- 24** Το μητρώο ναυτικών θα ξεκαθαρίσει το τοπίο. Θα διαγραφούν 110.000 κάτοχοι ναυτικών φυλλαδίων.
- 30** Οι ακτοπλοϊκές εταιρίες της Κρήτης δεσμεύονται για εκσυγχρονισμό των στόλων τους.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

- 2** Το Υ.Ε.Ν. ετοιμάζεται να θε-

σμοθετήσει οικογενειακά εισιτήρια με έκπτωση στην Ακτοπλοία



- 15** Με νομοσχέδιο, κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες όλες οι ναυπηγικές μονάδες της χώρας.
- 16** Κλίμα ανησυχίας από δηλώσεις του κ. Σουμάκη. Αντιδρούν οι ναυτικοί για το όριο συνταξιοδότησης.
- 19** Σε θέση μάχης οι κληρονόμοι για τα 2,7 τρισ. της περιουσίας Νιάρχου.
- 21** Μελέτη εκσυγχρονισμού για το λιμάνι του Πειραιά.



- 22** Με μόρια οι μεταθέσεις στο Λιμενικό Σώμα.
- 26** Τοξικά αέρια «έπνιξαν» τον 52χρονο ναύτη Τ. Μαλαδάκη στο φορτηγό «ΕΛΕΝΗ» ανοιχτά της Χαλκίδας.
- 28** Μέσω Α.Ε. οι προμήθειες για το Λιμενικό. Ο υπουργός Ναυτιλίας προωθεί Πρόεδρικό Διάταγμα.
- 30** Ο Στ. Σουμάκης θα ασκήσει έφεση για την αθώωση των λιμενικών στους οποίους είχαν επιβληθεί ποινές αργίας και φυλάκισης για την υπόθεση «ΔΥΣΤΟΣ».

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

- 7** Αυξήσεις 10% διεκδικούν οι ναυτικοί για το 1998. Αίτημα για διπλά πληρώματα στα Καταμαράν.
- 13** Ανοιχτά της Κέας βυθίζεται άτακτο το υπό σημαία

Αντίγκουα φορτηγό «DON RICARDO». Χάθηκαν πέντε Λιθουανοί ναυτικοί.

- 18** Να παραταθούν τα όρια ηλικίας των πορθμείων ζητούν οι πλοιοκτήτες.
- 19** Κονδύλι 800 εκατ. δρχ. εγκρίθηκε από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας για τα επιδόματα ανεργίας των ναυτικών.
- 26** «Η ναυτιλία μας κινείται σ' ένα εθνικό περιβάλλον αστάθειας και αβεβαιότητας», υποστήριξε ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε., Γ. Λύρας, κατά τη διάρκεια ομιλίας του στο Ελληνοαμερικανικό Εμπορικό Επιμελητήριο.
- 29** Το Υ.Ε.Ν. θα διαθέσει 800 εκατ. δρχ. για λίφτινγκ λιμανιών της νησιώτικης Ελλάδας.



- 29** Καταδικάστηκε η Ελλάδα από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για τον περιορισμό του δικαιώματος εγγραφής στο ελληνικό νηολόγιο μόνο στα πλοία που ανήκουν κατά ποσοστό μεγαλύτερο του 50% σε έλληνες υπηκόους.
- 29** Συνάντηση Σημίτη-εφοπλιστών στο Λονδίνο: «Δεν θα μειωθούν οι συνθέσεις» δήλωσε ο πρωθυπουργός.

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

- 5** Πληγή οι λαθρομετανάστες για τα πλοία στα δρομολό-

για Πάτρας-Ιταλίας. Επιστολή διαμαρτυρίας στον Αρχηγό του Λιμενικού.



- 7** Σύγκρουση πλοίων στη νησίδα Άγιος Γεώργιος του Σαρωνικού. Σώοι όλοι οι ναυτικοί.
- 10** Με βάση τα στοιχεία του προϋπολογισμού του Ν.Α.Τ. για το 1998 οι συνταξιούχοι ανέρχονται σε 61.400 και οι θέσεις εργασίας των ναυτικών σε 28.000
- 10** «Στοιχείωσαν» τα έξι ελικόπτερα διάσωσης. Ούτε σήμερα ελήφθη η απόφαση από τη Διακομματική Επιτροπή.
- 12** Το υπερπολυτελές «ΙΚΑΡΟΣ» των Μινωικών Γραμμών καταπλέει στον Πειραιά. Μια εβδομάδα αργότερα θα ξεκινήσει τα δρομολόγια του στη γραμμή Πάτρας-Ιταλίας.



- 12** «Βαδίζουμε προς έναν ελληνικό εφοπλισμό χωρίς πλοία υπό ελληνική σημαία!» υποστηρίζει σε συνέντευξη τύπου ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. Γ. Λύρας.
- 15** «Ψαλίδι» των ελευθέρων στα σκάφη της Ακτοπλοίας από το Υ.Ε.Ν.
- 23** Αίτημα για εξαμηνια ακινησία των πλοίων από τους ακτοπλόους.
- 23** Νέο πολυτελές πλοίο των Μινωικών, το «ΠΑΣΙΦΑΚ», καθελκύεται στο ναυπηγείο Lanchrona στη Σουηδία.
- 28** Τρισάγιο για τα θύματα του ΔΥΣΤΟΣ. Η αποζημίωση προς τους συγγενείς των τριών από τα θύματα ανέρχεται στα 323.000.000 δρχ. Το πόρισμα ακόμα δεν έχει εκδοθεί.

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

Ο νέος νόμος για τη ναυτιλία

Οι ρυθμίσεις για θέματα ΝΑΤ, Λιμένων, Προσωπικού Λ.Σ. και Οίκου Ναύτου



ψφίστηκε ύστερα από την ολοκλήρωση της κατ' άρθρον συζήτησής του το πολυνομοσχέδιο για τη Ναυτιλία. Το νομοσχέδιο αυτό το οποίο δεν υπέστη ουσιαστικές αλλαγές στην αρχική του μορφή - πλην του άρθρου που αναφέρονται στα θέματα προσωπικού και Εκπαίδευσης -θα τύχει ειδικότερου σχολιασμού στο προσεχές τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών». Στο τρέχον τεύχος δημοσιεύεται το πλήρες κείμενο του νέου αυτού Νόμου προς ενημέρωση των αναγνωστών μας.

Σημειώνεται ότι τυγχάνει ήδη επεξεργασίας και το νομοσχέδιο για τη Ναυτική Εκπαίδευση.

Το πλήρες κείμενο του Νόμου περί ρυθμίσεως θεμάτων αρμοδιότητας Υ.Ε.Ν.:

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Άρθρο 1

Θέματα λειτουργίας, εισφορών και προσωπικού

1. Στην παράγραφο 3 του άρθρου 2 του ν. 989/1979 (ΦΕΚ 260 Α') προστίθενται στοιχεία κατ' και κζ' ως ακολούθως:

"κατ) ι. Εκτιμά, μετά από αίτηση εκείνου που έχει έννομο συμφέρον, την ποιότητα και την αξία ναυπηγικών και ναυπηγο-επισκευαστικών εργασιών και γνωμοδοτεί για κάθε τεχνικό ζήτημα που έχει σχέση με την εκτέλεση τέτοιων εργασιών. Το Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.) του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) μπορεί να αναθέτει τα έργα αυτά είτε σε μόνιμη επιτροπή εκτιμητών, την οποία συγκροτεί ειδικώς για το σκοπό αυτόν, είτε σε μεμονωμένους εκτιμητές.

ii. Αναλαμβάνει, ως προς τα ανωτέρω αντικείμενα και γενικώς για ναυτιλιακά θέματα, τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης, για τη διεξαγωγή της οποίας συνεργάζεται με πραγματογνώμονες, οι οποίοι περιλαμβάνονται σε ειδικό κατάλογο, τον οποίο συντάσσει το Δ.Σ. κάθε δύο χρόνια και ισχύει τόσο για τις ανάγκες του Ν.Ε.Ε. όσο και για τις δικαστικές και διοικητικές αρχές.

iii. Τα σχετικά δικαιώματα του Ν.Ε.Ε., η αποζημίωση των πραγματογνώμων, των μελών της επιτροπής και των λοιπών εκτιμητών και οι κανόνες διεξαγωγής των εκτιμήσεων για τις υποθέσεις που αναλαμβάνει το Ν.Ε.Ε. καθορίζονται με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών, ύστερα από πρόταση του Δ.Σ. του Ν.Ε.Ε. Κατά τον ίδιο τρόπο ρυθμίζεται και κάθε σχετική λεπτομέρεια που ήθελε προκύψει.

κζ) Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, μπορεί να ανατεθούν στο Ν.Ε.Ε. και άλλες δραστηριότητες ναυτιλιακού γενικού περιεχομένου που δεν προβλέπονται ρητώς στον παρόντα νόμο, οι οποίες συμβάλλουν στην ανάπτυξη της ναυτιλιακής οικονομίας και συνδέονται με τους σκοπούς του, όπως αυτοί περιγράφονται στο άρθρο αυτό."

2. Στην παράγραφο 3 του άρθρου 18 του ν. 989/1979 προστίθενται στοιχεία ε' και στ' ως ακολούθως:

"ε) Η Δικαιούσα Επιτροπή (Δ.Ε.) μπορεί, εφόσον υπάρχουν σχετικά κονδύλια στον προϋπολογισμό, να διαθέτει το αναγκαίο κατά περίπτωση ποσό για την κάλυψη δαπανών δημόσιων σχέσεων στην Ελλάδα ή το εξωτερικό, στα πλαίσια των σκοπών του Ν.Ε.Ε. Ως προς τις δημόσιες σχέσεις που υπάγονται στη διάταξη αυτή εφαρμόζονται ανα-

λόγως οι οικείες διατάξεις του ν. 2362/1995 (ΦΕΚ 247 Α') και οι αποφάσεις που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή τους.

στ) Για την αντιμετώπιση ιδιαίτερων αναγκών εκπροσώπησης του Ν.Ε.Ε. στο εξωτερικό από προσωπικό εξειδικευμένο και με αυξημένο κύρος στα ναυτιλιακά θέματα, η Δ.Ε. μπορεί να αποφασίζει αιτιολογημένα τον καθορισμό αυξημένου ύψους ημερήσιας δαπάνης του στο εξωτερικό, κατά παρέκκλιση των διατάξεων που ισχύουν. Οι αποφάσεις αυτές της Δ.Ε. εγκρίνονται με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών, η οποία μπορεί και να μειώνει το ύψος της δαπάνης αυτής».

3. Το στοιχείο γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 21 του ν. 989/1979 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"γ) Τέσσερις (4) θέσεις ειδικών συμβούλων ή συνεργατών με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου, πλήρους ή μερικής απασχόλησης, για την κάλυψη ειδικών αναγκών ναυτιλιακής φύσεως του Ν.Ε.Ε., τις οποίες καταλαμβάνουν κάτοχοι πτυχίου ή διπλώματος Α.Ε.Ι. ή Τ.Ε.Ι. εσωτερικού ή ισότιμου εξωτερικού ή αξιωματικοί Εμπορικού Ναυτικού Α' τάξεως ή ισότιμων ναυτικών σχολών εξωτερικού ή απόστρατοι αξιωματικοί Λιμενικού Σώματος (Λ.Σ.). Οι ανωτέρω πρέπει να έχουν άριστη γνώση της αγγλικής ή γαλλικής γλώσσας και δεκαετή τουλάχιστον εμπειρία στα ναυτιλιακά θέματα σε δημόσιο ναυτιλιακό φορέα ή σε ναυτιλιακές εταιρείες. Τα ειδικότερα καθήκοντά τους ορίζονται με απόφαση της Δ.Ε. Για την κάλυψη των θέσεων εφαρμόζεται η κείμενη νομοθεσία».

4. Οι διατάξεις του άρθρου 27 του β.δ./τος 887/27.11.1966 (ΦΕΚ 231 Α') διατηρούνται σε ισχύ. Τα στοιχεία α' και β' της παραγράφου 1 τροποποιούνται ως ακολούθως:

"α) Εφάπαξ εισφορά ανά ελληνικό πλοίο, η οποία καταβάλλεται από τον εκάστοτε κύριο ή πλοιοκτήτη του πλοίου. Η εισφορά αυτή βεβαιώνεται και εισπράττεται: 1) από τις λιμενικές ή προξενικές αρχές, που έχουν δικαίωμα εξόφλησης ναυτολογίων, κατά τον πρώτο κατάπλου υπολογισμένου πλοίου, για το οποίο δεν έχει καταβληθεί μέχρι τότε η εισφορά αυτή ή

2) από την Αρχή που υπολογίζει τα πλοία αυτά κατά τη υπολόγηση τους ή 3) από το Ν.Ε.Ε. κατά την εγγραφή νέου μέλους.

β) Τακτική συνδρομή όλων των μελών του Ν.Ε.Ε., υπολογιζόμενη κατά κόρο ολικής χωρητικότητας (κοκ) των ελληνικών πλοίων τους και κατά ορισμένες χρονικές περιόδους ή κατά ταξίδια ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο για όλα τα πλοία και ταξίδια ή για ορισμένες κατηγορίες αυτών. Η συνδρομή αυτή βεβαιώνεται από τις λιμενικές και προξενικές αρχές, που έχουν δικαίωμα εξόφλησης ναυτολογίου κατά τον πρώτο κατάπλου του πλοίου, καθώς και χρόνο διαρκείας η περίοδος που οφείλεται η συνδρομή. Η εισπράξη των ετήσιων τακτικών συνδρομών υπέρ του Ν.Ε.Ε., για τα πλοία που δεν έχουν πλήρωμα, γίνεται με μέριμνά του.

Οι οφειλότες πλοιοκτήτες ευθύνονται αλληλεγγύως με τους ειδικούς διαδόχους τους για την εφάπαξ εισφορά και για τις τακτικές συνδρομές, ενώ το πλοίο θεωρείται βεβαρημένο με τις καταβολές αυτές έναντι του Ν.Ε.Ε., έστω και αν επέλθουν μεταβολές στην πλοιοκτησία. Ο πλοιοκτήτης που πληρώνει τις ανωτέρω υποχρεώσεις έχει δικαίωμα αναγωγής κατά του πρωτοφειλέτη."

5. α) Τα θέματα των προμηθειών, μισθώσεων ή εκμισθώσεων, αγορών ή εκποιήσεων ακινήτων και κινητών πραγμάτων, καθώς και κάθε δαπάνη που συμβάλλει στην επίτευξη των σκοπών του Ν.Ε.Ε. ρυθμίζονται με αποφάσεις της Δ.Ε.

β) Το οικονομικό έτος, κατά την εφαρμογή των διατάξεων περί Ν.Ε.Ε., αρχίζει την 1η Ιανουαρίου και λήγει την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου ημερολογιακού έτους.

γ) Ο προϋπολογισμός συντάσσεται από την Δ.Ε. κάθε Οκτώβριο, εγκρίνεται από το Δ.Σ. και υποβάλλεται για έγκριση στους Υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών το Δεκέμβριο του ίδιου έτους. Η διαδικασία αυτή ακολουθείται και για την τροποποίηση του προϋπολογισμού. Κάθε Απρίλιο συντάσσεται από την Δ.Ε. ο απολογισμός, ο

οποίος εγκρίνεται από το Δ.Σ. και υποβάλλεται στους Υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών μέσα στον ίδιο μήνα.

δ) Κάθε δαπάνη προμήθειας υλικού και ανάθεσης έργου για την εγκατάσταση και λειτουργία γραφείων, που ιδρύονται κάθε φορά, διενεργείται με απόφαση του Δ.Σ., σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία και στα πλαίσια του εγκεκριμένου προϋπολογισμού.

6. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομικών μπορούν να ιδρύονται γραφεία του Ν.Ε.Ε. σε άλλες πόλεις της χώρας. Τα θέματα οργάνωσης, στελέχωσης και λειτουργίας των γραφείων αυτών ρυθμίζονται με τον οργανισμό του Ν.Ε.Ε. ή και με το διάταγμα ίδρυσης.

7. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και με τον τίτλο "Κωδικοποίηση των διατάξεων περί Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος" κωδικοποιούνται σε ενιαίο κείμενο οι ισχύουσες διατάξεις περί Ν.Ε.Ε.. Κατά την κωδικοποίηση επιτρέπεται η μεταβολή της σειράς και η δημιουργία νέων άρθρων, παραγράφων ή εδαφίων, η ένταξη ως άρθρων, παραγράφων ή εδαφίων διατάξεων που αναφέρονται αμέσως στο Ν.Ε.Ε. και δεν προβλέφθηκαν κατά την ψήφισή τους να έχουν μία οργανική σύνδεση με την ειδική νομοθεσία περί Ν.Ε.Ε., η απάλειψη μεταβατικών διατάξεων, καθώς και η σύμπτυξη και κάθε αναγκαία φραστική μεταβολή, που αποσκοπεί στη διευκόλυνση και αποσαφήνιση της κωδικοποίησης, χωρίς να αλλοιώνεται η έννοια των σχετικών διατάξεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Άρθρο 2

Λειτουργικά θέματα

1. Πέραν αυτών που προβλέπονται στην κείμενη νομοθεσία, ως λιμενικό έργο θεωρείται επίσης κάθε κατασκευή ή προμήθεια εξοπλισμού και υλικού, που έχουν ως σκοπό τη διασφάλιση της λειτουργικότητας και της τάξης στους χώρους των λιμένων, αλλά και την προστασία των διακινούμενων επιβατών και φορτίων, καθώς και των πλοίων που ελλιμενίζονται σε αυτούς.

2. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 22 του ν. 1577/1985 (ΦΕΚ 210 Α') προστίθεται εδάφιο, το οποίο έχει ως ακολούθως:

"Με όμοια απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται οι όροι και η διαδικασία έκδοσης οικοδομικών αδειών για την εκτέλεση έργων ή εγκαταστάσεων στους χώρους των ζωνών λιμένων ως και κάθε σχετική λεπτομέρεια."

3. Οι διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) εφαρμόζονται στους χώρους των χερσαίων ζωνών των λιμένων από τα όργανα των οικείων λιμενικών αρχών. Η αρμοδιότητα αυτή των λιμενικών αρχών είναι αποκλειστική, καταργουμένης κάθε τυχόν αντίθετης διάταξης. Τα πρόστιμα για παράνομη στάθμευση που επιβάλλονται από όργανα των λιμενικών αρχών κατά την εφαρμογή των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. αποτελούν έσοδο των οικείων Λιμενικών Οργανισμών και Λιμενικών Ταμείων που έχουν τη χρήση και εκμετάλλευση των χώρων αυτών και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις περί εισπράξεων δημοσίων εσόδων. Ποσοστό κράτησης 3% από τα έσοδα αυτά αποδίδεται υπέρ του Ταμείου Αλληλοβοήθειας Ναυτικού (Τ.Α.Ν.). Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών ρυθμίζονται θέματα βεβαίωσης, εισπράξης και απόδοσης των προστίμων αυτών και του ποσοστού υπέρ του Τ.Α.Ν. ως και κάθε λεπτομέρεια, αναγκαία για την εφαρμογή της διάταξης αυτής.

4. Η παράγραφος 1 του άρθρου 7 του ν.δ./τος 2942/1954 (ΦΕΚ 211 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"1. Η χρήση και εκμετάλλευση των χώρων της "ζώνης λιμένος" και

όσων εξομοιώνονται με αυτούς σύμφωνα με το άρθρο 3 του ν.δ/τος 444/1970 (ΦΕΚ 39 Α') ανήκει στο Λιμενικό Ταμείο, το οποίο διακαίουται να προδίνει με αντάλλαγμα σε προσωρινές παραχωρήσεις της χρήσης προς φυσικά ή νομικά πρόσωπα με απόφαση της Λιμενικής Επιτροπής, που εγκρίνεται από τον οικείο Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας μετά από σύμφωνη γνώμη του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού και του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.). Εάν η παραχώρηση γίνεται για χρονική περίοδο μικρότερη του έτους και δεν συνδέεται με την εκτέλεση οποιασδήποτε μορφής έργου μόνιμου χαρακτήρα, δεν απαιτείται η γνώμη αυτή".

5. Το άρθρο 6 του ν. 2399/1996 (ΦΕΚ 90 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως:

α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"1. Σε κάθε επιβάτη που επιβιβάζεται σε θαλάσσιο μεταφορικό μέσο και έχει προορισμό το εσωτερικό της χώρας ή το εξωτερικό, επιβάλλεται ειδικό τέλος για το δημόσιο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα επιβίβασης, ανταποδοτικό για τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των λιμενικών έργων και εγκαταστάσεων, τη χρήση του λιμένα και άλλους συναφείς σκοπούς, σχετικούς με τη βελτίωση της παροχής των λιμενικών υπηρεσιών."

β) Η παράγραφος 2 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"2. Το τέλος συνίσταται σε ποσοστιαία προσαύξηση στην τιμή του εισιτηρίου ή του ναύλου ή σε πάγιο δραχμικό ποσό, ανάλογα με το λιμένα προορισμού του επιβάτη, το είδος του ταξιδιού κατά κατηγορία πλοίων κ.λπ. και καθορίζεται όπως πιο κάτω:

Α. Για επιβάτες των κάθε φύσης Ε/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ και Υδροπτερυγών πλοίων γραμμών εσωτερικού, ποσοστό 5% στην τιμή των εισιτηρίων.

Β. Για επιβάτες Ε/Γ, Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων με ελληνική ή ξένη σημαία γραμμών εξωτερικού:

i. Πάγιο τέλος τριών χιλιάδων (3.000) δρχ. για κάθε επιβάτη με προορισμό οποιοδήποτε λιμένα χώρας του εξωτερικού, με εξαίρεση τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Κύπρου, της Αλβανίας, της Ρωσίας, της Ουκρανίας, της Μολδαβίας και της Γεωργίας στη Μαύρη Θάλασσα.

ii. Πάγιο τέλος πεντακοσίων (500) δραχμών για κάθε επιβάτη με τελικό προορισμό χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και Κύπρου.

iii. Πάγιο τέλος χιλίων (1.000) δραχμών για κάθε επιβάτη με τελικό προορισμό λιμένες της Αλβανίας, της Ρωσίας, της Ουκρανίας, της Μολδαβίας και της Γεωργίας στη Μαύρη Θάλασσα.

iv. Πάγιο τέλος δύο χιλιάδων (2.000) δραχμών για κάθε επιβάτη με τελικό προορισμό τους υπερπόντιους λιμένες (Αμερικής - Αυστραλίας κ.λπ.).

v. Ποσοστό 30% από τα έσοδα του πάγιου τέλους, που προβλέπεται στα προηγούμενα εδάφια της παραγράφου αυτής, αποδίδεται από τα οικεία λιμενικά ταμεία στο Ν.Α.Τ., σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται από τις ισχύουσες σχετικές διατάξεις του Ν.Α.Τ.

Γ. Για επιβάτες που συμμετέχουν σε περιηγητικά ταξίδια (κρουαζιέρες) επιβατηγών - τουριστικών πλοίων (κρουαζιερόπλοίων) με ελληνική ή ξένη σημαία:

i. Πάγιο τέλος πενήντα (50) δραχμών για κάθε επιβάτη που συμμετέχει σε ημερήσια-μονοήμερη κρουαζιέρα μεταξύ ελληνικών λιμένων, για κάθε λιμένα που προσεγγίζει το πλοίο, περιλαμβανομένου και του αφετηρίου λιμένα.

Εάν η μονοήμερη κρουαζιέρα επεκτείνεται και σε λιμένα του εξωτερικού, καταβάλλεται στον τελευταίο λιμένα, ανάλογα με την περίπτωση, το πάγιο τέλος που προβλέπεται στις παραγράφους Β', Β'ii και Β'iii της παρούσας.

ii. Πάγιο τέλος εκατό (100) δραχμών για κάθε επιβάτη που συμμετέχει σε πολυήμερη κρουαζιέρα για κάθε λιμένα που προσεγγίζει το πλοίο, περιλαμβανομένου και του αφετηρίου λιμένα, ανεξάρτητα εάν η κρουαζιέρα περιορίζεται μόνο μεταξύ ελληνικών λιμένων ή επεκτείνεται και σε λιμένες του εξωτερικού.

iii. Πάγιο τέλος πεντακοσίων (500) δραχμών για κάθε επιβάτη

που συμμετέχει σε πολυήμερη κρουαζιέρα, η οποία έχει αφετηρία ελληνικό λιμένα και επεκτείνεται στη συνέχεια, χωρίς προσέγγιση σε άλλο ελληνικό λιμένα, σε λιμένες του εξωτερικού.

Πολυήμερη κρουαζιέρα για την εφαρμογή των περιπτώσεων i' και ii' της παρούσας παραγράφου νοείται η περιήγηση με Ε/Γ-Τ/Ρ πλοίο που διαρκεί τουλάχιστον είκοσι τέσσερις (24) ώρες και περιλαμβάνει μία τουλάχιστο διανυκτέρευση του περιηγητή στο πλοίο.

Δ. Για επιβάτες που διέρχονται "TRANZIT" καταβάλλεται πάγιο τέλος εκατό (100) δραχμών για κάθε επιβάτη σε κάθε ελληνικό λιμένα προσέγγισης του πλοίου.

TRANZIT νοείται ο επιβάτης επαγγελματικού επιβατηγού πλοίου που έχει αφετήριο λιμένα εξωτερικού, ο οποίος αποβιβάζεται σε ένα ή περισσότερα ελληνικά λιμένα, που προσεγγίζει το πλοίο, για περιήγηση της πόλης και αναχωρεί με το ίδιο πλοίο μετά από ολιγόωρη παραμονή, που συνολικά δεν δύναται να υπερβεί το 24ωρο.

Ε. Απαλλάσσονται της καταβολής του τέλους: i) τα νήπια μέχρι ενός έτους, ii) οι επιβάτες που συμμετέχουν σε περιηγητικά ταξίδια εσωτερικού που πραγματοποιούνται από την Εστία Ναυτικών, την Εργατική Εστία και από φιλανθρωπικές οργανώσεις για φιλανθρωπικούς σκοπούς, iii) οι επιβάτες που απαλλάσσονται της καταβολής ναύλου, όταν ταξιδεύουν με ακτοπλοϊκά πλοία και iv) οι επιβάτες των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής και των επαγγελματικών του ν. 438/1976 (ΦΕΚ 256 Α').

γ) Η παράγραφος 4 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"4. Το τέλος περιλαμβάνεται στα εισιτήρια και εισπράττεται με ευθύνη αυτών που εκδίδουν αυτά, δηλαδή τα ναυτικά πρακτορεία, τα τουριστικά γραφεία και συναφείς επιχειρήσεις. Το εισπραττόμενο για κάθε ημερολογιακό μήνα ποσό πρέπει να κατατίθεται από τους υπεύθυνους για την είσπραξη μέχρι το τέλος του επόμενου μήνα στο λογαριασμό για το δικαιούχο δημόσιο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα που τηρείται στην Τράπεζα της Ελλάδος, μαζί με υπεύθυνη δήλωση και κατάσταση εμφανίζουσα τον αριθμό των εκδοθέντων κατά θέσεις εισιτηρίων και το καταβλητέο χρηματικό ποσό. Το χρονικό διάστημα που ορίζεται στην παράγραφο αυτή για κατάθεση από τους υπεύθυνους του εισπραττόμενου ποσού για κάθε μήνα ισχύει και για την απόδοση του ειδικού τέλους διέλευσης δια των προκυμίων οχημάτων πάσης φύσεως που επιβιβάζονται στα πλοία διά της ιδίας αυτών δυνάμεως του ν.δ/τος 158.1969 (ΦΕΚ 63 Α')."

δ) Στην παράγραφο 6 προστίθενται στο τέλος της τα ακόλουθα:

"Σε περιπτώσεις μη υποβολής δήλωσης ή υποβολής εκπρόθεσμης ή ανακριβούς δήλωσης εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του ν. 1642/1986 (ΦΕΚ 125 Α') "Για την εφαρμογή του Φόρου Προστιθέμενης Αξίας και άλλες διατάξεις" και οι σχετικές κυρώσεις επιβάλλονται με ιδιαίτερη πράξη της Λιμενικής Επιτροπής. Η άσκηση οποιοδήποτε ενδίκου βοηθήματος κατά της βεβαίωσης των οφειλόμενων ποσών αναστέλλει την καταβολή του ενός τρίτου της βεβαιωθείσας οφειλής".

ε) Η παράγραφος 7 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"7. Για τη μη είσπραξη, τη μειωμένη είσπραξη ή την καθυστέρηση απόδοσης του τέλους από την υπεύθυνη επιχείρηση μπορεί με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μετά από πρόταση του δημόσιου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του οικείου λιμένα ή της οικείας λιμενικής αρχής να:

i. επιβάλλεται υπέρ του οικείου Λιμενικού Ταμείου πρόστιμο ανερχόμενο μέχρι το 20πλάσιο της αξίας του μη εισπραχθέντος ή καθυστερημένα αποδοθέντος τέλους

ii. αφαιρείται προσωρινά και για χρονικό διάστημα από τριάντα (30) ημέρες μέχρι τρεις (3) μήνες ή ανακαλείται οριστικά, η άδεια σκοπιμότητας πραγματοποίησης δρομολογίων ή η εκτέλεση τουριστικών πλοίων στα θαλάσσια μεταφορικά μέσα της συγκεκριμένης επιχείρησης

iii. αφαιρείται προσωρινά και για χρονικό διάστημα από τριάντα (30) ημέρες μέχρι τρεις (3) μήνες ή ανακαλείται οριστικά η άδεια λειτουργίας του ναυτικού πρακτορείου. Εάν το πρακτορείο ή η επιχείρηση που εκδίδει τα εισιτήρια ή εισπράττει τα οφειλόμενα στο λιμενικό

ταμείο τέλη λειτουργεί σαν τουριστικό πρακτορείο του ν. 393/1976 (ΦΕΚ 199 Α'), η προσωρινή αφαίρεση ή η ανάκληση της άδειας λειτουργίας του πραγματοποιείται με απόφαση του αρμόδιου για τον Τουρισμό Υπουργού, ύστερα από πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας".

στ) Στην παράγραφο 8 διαγράφονται οι λέξεις "ναυτικοί πράκτορες".

ζ) Στις παραγράφους 14 και 16 το "2%" αντικαθίσταται σε "3%".

η) Στην παράγραφο 15: 1) Μετά τις λέξεις "ποσοστό κράτησης" ο αριθμός "2%" αντικαθίσταται σε "3%".

2) Το στοιχείο α' αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"α) από τα πάσης φύσεως τέλη και δικαιώματα προσόρμισης -παρβολής- πρυμνοδέτησης, ελλιμενισμού και παροπλισμού των πλοίων, καθώς και του ειδικού τέλους διέλευσης οχημάτων, για τα λιμενικά ταμεία της χώρας".

θ) Στο τέλος της παραγράφου 18 προστίθενται, από την έναρξη της ισχύος της, τα ακόλουθα:

"Δανειακές υποχρεώσεις που έχουν αναληφθεί από τα Λιμενικά Ταμεία μέχρι την έκδοση του νόμου αυτού βαρύνουν τα έσοδα του ειδικού τέλους του παρόντος άρθρου".

ι) Η παράγραφος 19 τροποποιείται ως ακολούθως:

"19. Οι παραβάτες των διατάξεων του παρόντος άρθρου και των αποφάσεων που εκδίδονται σε εκτέλεσή του τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον τριών (3) μηνών και χρηματική ποινή μέχρι ενός εκατομμυρίου δραχμών".

Άρθρο 3

Θέματα προσωπικού και εκπαίδευσης

1. Στην παράγραφο 3 του άρθρου 12 του ν. 2329/1995 (ΦΕΚ 172 Α') προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως ακολούθως:

"Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται τα προσόντα, τα εξεταζόμενα μαθήματα, τα της διεξαγωγής του διαγωνισμού, τα θέματα που αφορούν στην εκπαίδευσή τους και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την κατάταξη και εκπαίδευση στο Λιμενικό Σώμα Αξιωματικών Ιατρών και Ιερέων".

2. Από τις κατασχεμένες ναρκωτικές ουσίες που δημεύονται ή προρίζονται για καταστροφή, σύμφωνα με τα άρθρα 19 και 22 του ν. 1729/1987 (ΦΕΚ 144 Α'), όπως αυτά αντικαταστάθηκαν και συμπληρώθηκαν με τα άρθρα 17 και 19 αντίστοιχα του ν. 2161/1993 (ΦΕΚ 119 Α'), μπορούν να διατίθενται στο Τμήμα Δίωξης Ναρκωτικών της Διεύθυνσης Ασφαλείας του Υ.Ε.Ν. οι απολύτως αναγκαίες ποσότητες αποκλειστικά για εκπαιδευτικούς σκοπούς. Η διάθεση γίνεται από την κατά τόπο αρμόδια Εισαγγελική Αρχή μετά από αίτημα της ανωτέρω Διεύθυνσης. Οι όροι φύλαξης και ορθής χρήσης των ουσιών αυτών, η κατά περιόδους υποχρεωτική επιστροφή, η αντικατάστασή τους, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3. Η διάταξη της παραγράφου 6 του άρθρου 20 του ν. 1481/1984 (ΦΕΚ 152 Α'), η οποία προστέθηκε σε αυτό με το άρθρο 16 του ν. 2018/1992 (ΦΕΚ 33 Α') και οι διατάξεις του π.δ/τος 281/1993 (ΦΕΚ 122 Α'), που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση της παραγράφου αυτής εφαρμόζονται αναλόγως και για το στρατιωτικό προσωπικό του Λιμενικού Σώματος.

4.α) Η αρχαιότητα μεταξύ ομοιοβάθμων Αξιωματικών Τεχνικών, Ιατρών και Ιερέων προσδιορίζεται από την ημερομηνία υπογραφής του προεδρικού διατάγματος προαγωγής τους.

β) Οι Αξιωματικοί Λ.Σ. που προέρχονται από Λιμενοφύλακες είναι νεότεροι όλων των ομοιοβάθμων τους, ανεξάρτητα από το χρόνο προαγωγής τους.

5. α) Πλωτάρχες Λ.Σ. προερχόμενοι από Ανθυπασπιστές, οι οποίοι μέχρι 31 Δεκεμβρίου του έτους που γίνονται οι κρίσεις συμπληρώνουν τριάντα πέντε (35) έτη πραγματική υπηρεσίας ή καταλαμβάνονται από το όριο ηλικίας του βαθμού τους και συμπληρώνουν τριάντα (30) έτη

πραγματικής υπηρεσίας, λαμβάνουν μισθολογική προαγωγή Πλοιάρχου την 1η Ιανουαρίου του έτους που γίνονται οι τακτικές ετήσιες κρίσεις. Οι ανωτέρω αποστρατευόμενοι δεν δικαιούνται βαθμολογική προαγωγή στο βαθμό του Πλοιάρχου.

β) Η διάταξη της παραγράφου 6 του άρθρου 3 του ν. 2329/1995 καταργείται.

6. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 12 του ν. 1482/1984 (ΦΕΚ 153 Α'), όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 16 του ν. 2329/1995, προστίθενται τα ακόλουθα:

"Κατ' εξαίρεση ο χρόνος υπηρεσίας Ναύτη Λιμενικού και λιμενοφύλακα δεν υπολογίζεται, εφόσον διατηράσσεται η υπάρχουσα σειρά αρχαιότητας. Αξιωματικοί Λ.Σ. (Ε.Υ.) που προήχθησαν με υπολογισμό του χρόνου υπηρεσίας ως Ναύτη Λιμενικού και Λιμενοφύλακα, διατηρώντας την υπάρχουσα σειρά αρχαιότητας:

α) Παραμένουν στο βαθμό που κατέχουν, μέχρι να συμπληρώσουν τα τυπικά προσόντα προαγωγής στο βαθμό αυτόν εκείνοι που ήταν κατά την έναρξη της ισχύος του ν. 2329/1995 αρχαιότεροι τους, οπότε και αποκαθίσταται η σειρά αρχαιότητας.

β) Δεν προάγονται στον επόμενο βαθμό, μέχρι να συμπληρώσουν τα τυπικά προσόντα προαγωγής εκείνοι που ήταν κατά την έναρξη της ισχύος του ν. 2329/1995 αρχαιότεροι τους".

7. α) Οι οργανικές θέσεις των γυναικών Αξιωματικών Λ.Σ. (Ε.Υ.), Ανθυπασπιστών Λ.Σ. και Υπαξιωματικών Λ.Σ., που προέρχονται από τη Σχολή Δοκίμων Υπαξιωματικών Λ.Σ., ορίζονται σε ποσοστό 5% επί του συνολικού αριθμού των οργανικών θέσεων που προκύπτει από το άθροισμα των οργανικών θέσεων των κατηγοριών αυτών. Κάθε άλλη διάταξη που αναφέρεται σε αριθμό οργανικών θέσεων γυναικών Αξιωματικών Λ.Σ. (Ε.Υ.), Ανθυπασπιστών Λ.Σ. και Υπαξιωματικών Λ.Σ. που προέρχονται από τη Σχολή των Δοκίμων Υπαξιωματικών Λ.Σ. καταργείται. Αν κατά τον υπολογισμό των θέσεων προκύπτει κλάσμα, αυτό στρογγυλοποιείται προς τον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό. Αν προκύπτουν ίσα κλασματικά υπόλοιπα, η θέση δίνεται στην κατηγορία των γυναικών.

β) Οι προαγωγές των γυναικών των κατηγοριών αυτών γίνονται κατά τις ισχύουσες διατάξεις χωρίς να διατηράσσεται η ιεραρχία.

γ) Μέχρι τη συμπλήρωση του ως άνω ποσοστού στο σύνολο των οργανικών θέσεων της εν λόγω κατηγορίας του προσωπικού Λ.Σ. επιτρέπεται η κατάταξη γυναικών Υπαξιωματικών Λ.Σ. σε ποσοστό πέραν του 5% και μέχρι 10% του αριθμού των κατατασσόμενων Υπαξιωματικών Λ.Σ.

δ) Τα θέματα που έχουν σχέση με τον καθορισμό του ποσοστού κατάταξης γυναικών, τον τρόπο κάλυψης του εκάστοτε ποσοστού αυτού, που μπορεί να γίνει και με ξεχωριστό πίνακα επιτυχίας, ο τρόπος της τυχόν αναγκαίας τελικής ενοποίησης των πινάκων επιτυχίας και κάθε σχετική λεπτομέρεια καθορίζονται με τη διαδικασία του άρθρου 3 παράγραφος 1 του ν. 2329/1995.

8. α) Οι Αρχιπλοιάρχους Λ.Σ. Τεχνικούς (Τ), εφόσον έχουν συμπληρώσει είκοσι τρία (23) έτη συνολικής υπηρεσίας Αξιωματικού Λ.Σ. εκ των οποίων ένα (1) έτος στο βαθμό αυτό, κρίνονται από το Συμβούλιο Κρίσεως που ορίζεται για τους Αρχιπλοιάρχους Λ.Σ. (ΓΥ).

β) Το Συμβούλιο Κρίσεως συντάσσει τους εξής πίνακες:

1) Πίνακας Α': «Διατηρητέων».

2) Πίνακας Β': «Ευδοκίμως τερματισάντων τη σταδιοδρομία τους».

3) Πίνακας Γ': «Αποστρατευτέων».

γ) Διατηρητέοι κρίνονται όσοι θεωρούνται κατάλληλοι για την αποτελεσματική άσκηση των καθηκόντων του βαθμού τους.

δ) Ευδοκίμως τερματίσαντες την σταδιοδρομία τους κρίνονται όσοι κατά την κρίση του συμβουλίου δεν αποδίδουν σε απόλυτο βαθμό.

ε) Αποστρατευτέοι κρίνονται όσοι θεωρούνται ότι δεν συγκρατούν όλα τα απαιτούμενα προσόντα για την αποτελεσματική άσκηση των καθηκόντων του βαθμού τους. Η κρίση αυτή πρέπει να αιτιολογείται.

στ) Όσοι κρίνονται ευδοκίμως τερματίσαντες τη σταδιοδρομία τους προάγονται κατ' εξαίρεση στον ανώτερο βαθμό εκτός οργανικών θέ-

σεων και με τη συμπλήρωση ενός (1) μήνα από την προαγωγή τους αποστρατεύονται. Όσοι κρίνονται αποστρατευτέοι αποστρατεύονται με τον βαθμό που φέρουν.

2) Αρχιπλοίαρχοι Λ.Σ. (Τ) εφόσον έχουν συμπληρώσει έξι (6) μήνες υπηρεσίας στο βαθμό και υποβάλλουν οποτεδήποτε αίτηση αποστρατείας προάγονται στον επόμενο βαθμό εκτός οργανικών θέσεων και αποστρατεύονται με τη συμπλήρωση ενός (1) μήνα από την προαγωγή τους αυτή.

η) Η προαγωγή και η αποστρατεία, κατά τα ανωτέρω, ενεργούνται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται, για κάθε μία από αυτές, με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

9. α) Οι Αρχιεπίσκοποι Λ.Σ. Ιατροί και οι Πλοίαρχοι Λ.Σ. Ιερείς εφόσον έχουν συμπληρώσει είκοσι τρία (23) και είκοσι δύο (22) έτη συνολικής υπηρεσίας Αξιωματικού Λ.Σ. αντίστοιχα, από τα οποία ένα έτος στον κατεχόμενο βαθμό κρίνονται από τα Συμβούλια Κρίσεων που ορίζονται για τους Αρχιεπίσκοπους Λ.Σ. (Γ.Υ.) και τους Πλοίαρχους Λ.Σ. (Γ.Υ.) αντίστοιχα.

β) Τα συμβούλια αυτά συντάσσουν τους εξής πίνακες:

1) Πίνακας Α': «Διατηρητέων».

2) Πίνακας Β': «Αποστρατευτέων».

γ) Οι ορισμοί των πινάκων αυτών είναι αυτοί που αναφέρονται στα στοιχεία (γ) και (ε) της παραγράφου 8 του άρθρου αυτού.

δ) Όσοι κρίνονται αποστρατευτέοι, αποστρατεύονται με το βαθμό που φέρουν.

ε) Αρχιπλοίαρχοι Λ.Σ. Ιατροί και Πλοίαρχοι Λ.Σ. Ιερείς εφόσον υποβάλουν οποιαδήποτε αίτηση αποστρατείας, αποστρατεύονται με το βαθμό που φέρουν.

στ) Η αποστρατεία ενεργείται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται, με πρόταση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΝΑΥΤΙΚΟ ΑΠΟΜΑΧΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ

Άρθρο 4

Θέματα πόρων

1. α) Το πλοίο, για τον υπολογισμό των εισφορών του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (ΝΑ.Τ.), θεωρείται ότι βρίσκεται σε αργία ή παροπλισμό, εφόσον παραμένει περισσότερο από είκοσι (2) ημέρες ακινητοποιημένο έχοντας διακόψει τους πλόες του. Μετά τη συμπλήρωση του χρόνου αυτού, η αργία ή ο παροπλισμός θεωρούνται ότι άρχισαν από την πρώτη ημέρα της ακινητοποίησής του. Μετακινήσεις σε άλλο αγκυροβόλιο με εντολή ή άδεια της οικείας λιμενικής αρχής δεν διακόπτουν την αργία ή τον παροπλισμό του πλοίου.

β) Στις περιπτώσεις που υπάρχουν οφειλές στο Ν.Α.Τ. χωρίς να καλύπτονται από εγγυητική επιστολή τράπεζας και το πλοίο είναι εφοδιασμένο με ναυτολόγιο και είναι ακινητοποιημένο, έχοντας διακόψει τους πλόες του λόγω κατάσχεσης για χρονικό διάστημα άνω των τριάντα (3) ημερών, η ασφάλιση στο Ν.Α.Τ. των ναυτικών που αναγράφονται στο ναυτολόγιο διακόπτεται μετά τη συμπλήρωση του χρονικού αυτού διαστήματος. Το ναυτολόγιο, με ευθύνη του πλοίαρχου ή της αρμόδιας λιμενικής ή προξενικής αρχής, αποστέλλεται στο Ν.Α.Τ. για εκκαθάριση.

2. α) Απαλλάσσονται από την υποχρέωση να εφοδιάζονται με ναυτολόγιο οι μηχανότρατες μέχρι 30 κοκ, τα ιδιωτικά θαλαμνήγα σκάφη αναψυχής μέχρι 100 κοκ και όλα τα λοιπά ιστιοφόρα-πετρελαιοκίνητα (Ι/Φ-Π/Κ) σκάφη μέχρι 25 κοκ.

β) Οι Έλληνες απογεγραμμένοι ναυτικοί που εργάζονται στις παραπάνω κατηγορίες σκαφών ασφαλίζονται τόσο στο Ν.Α.Τ. όσο και στο οικείο Ταμείο Πρόνοιας Εμπορικού Ναυτικού, την Εστία Ναυτικών, τον Κλάδο Επικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών (Κ.Ε.Α.Ν.) και τον Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών Επιδομάτων Ναυτικών (Ε.Λ.Ο.Ν.), σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις και ανάλογα με το αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας που κατέχουν, την ειδικότητα ναυτολόγησης και την

κατηγορία του πλοίου που εργάζονται. Η ασφάλισή τους πραγματοποιείται με ειδικές καταστάσεις, οι οποίες συντάσσονται από τον πλοίαρχο ή τον κυβερνήτη του σκάφους και υποβάλλονται στο Ν.Α.Τ. ή στις κατά τόπους λιμενικές αρχές κάθε μερολογιακτό μήνα. Η εξόφληση των καταστάσεων αυτών, χωρίς πρόσθετα τέλη, γίνεται μέσα σε διάστημα τριάντα (3) ημερών από την λήξη του μήνα ασφάλισης.

γ) Εφόσον έχουν εξοφληθεί οι εισφορές ναυτικού και εργοδότη, η υπηρεσία των ναυτικών αυτών θεωρείται ότι αποκτήθηκε σε πλοίο εφοδιασμένο με ναυτολόγιο και οι ναυτικοί αποκτούν τα συνταξιοδοτικά δικαιώματα που απορρέουν από την ειδικότητα ναυτολόγησής τους και την κατηγορία του σκάφους που υπηρέτησαν. Σε περιπτώσεις ατυχήματος οι ναυτικοί θεωρούνται ασφαλισμένοι εφόσον έχουν εξοφληθεί οι εισφορές του δεύτερου προηγούμενου μήνα πριν επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος ή εφόσον έχουν κατατεθεί οι καταστάσεις που προβλέπονται στο στοιχείο β' και αφορούν στον προηγούμενο μήνα πριν επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος. Ως εισφορές, κατά τα ανωτέρω, νοούνται αυτές που κατά τις κείμενες διατάξεις εισπράττονται μέσω ναυτολογίου.

δ) Για κάθε μεταβολή της νομικής κατάστασης των σκαφών του στοιχείου α' στα νηολόγια - λημβολόγια δεν απαιτείται πιστοποιητικό μη οφειλής από το Ν.Α.Τ.

ε) Οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη του Διοικητικού Συμβουλίου (Δ.Σ.) του Ν.Α.Τ.

στ) Στις διατάξεις της παραγράφου αυτής δεν υπάγονται τα σκάφη που προβλέπονται από τις διατάξεις του ν. 438/1976.

3. α) Η παράγραφος 8 του άρθρου 28 του ν. 1085/1980 (ΦΕΚ 255 Α') καταργείται.

β) Σε εξαιρετικές περιπτώσεις δύναται να παρέχονται διευκολύνσεις στους πλοιοκτήτες για την καταβολή οφειλών τους που εισπράττο-

νται από το Ν.Α.Τ., με την κατάθεση εγγυητικής επιστολής Τράπεζας αναγνωρισμένης από την Τράπεζα της Ελλάδος ή με παροχή εγγυήσεων άλλης μορφής, οι οποίες καλύπτουν σε κάθε περίπτωση το ποσό της οφειλής και τα πρόσθετα τέλη. Οι διευκολύνσεις αυτές παρέχονται:

α) Με απόφαση του Προέδρου του Δ.Σ. του Ν.Α.Τ., εφόσον κατατίθεται εγγυητική επιστολή, β) Με απόφαση του Προέδρου του Δ.Σ. του Ν.Α.Τ., που ισχύει για διάστημα μέχρι δέκα (10) εργάσιμων ημερών και με απόφαση του Δ.Σ. του Ν.Α.Τ., που ισχύει για διάστημα μέχρι τριών (3) μηνών, εφόσον παρέχεται εγγύηση άλλης μορφής. Λεπτομέρειες για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

4. α) Οι εισφορές στο Ν.Α.Τ., για το χρονικό διάστημα μέχρι και 21 Μαρτίου 1996, των τουριστικών πλοίων που προβλέπονται από τις διατάξεις του ν. 438/1976 υπολογίζονται ως ακολούθως:

ι) Για πλοία με ελληνική σημαία: αα) μέχρι εκατό (100) κοκ, ίδιες με αυτές που καταβάλλονται από ιστιοφόρα-πετρελαιοκίνητα μέχρι ογδόντα (80) κοκ, ββ) μέχρι διακοσίων ενενήντα εννιά (299) κοκ, ίδιες με αυτές που καταβάλλονται από επιβατηγά - ακτοπλοϊκά πλοία μέχρι πεντακόσια (500) κοκ, γγ) άνω των τριακοσίων (300) κοκ, ίδιες με αυτές που καταβάλλονται από επιβατηγά - μεσογειακά πλοία.

ii) Για πλοία με ζώνη σημαία συμβεβλημένη με το Ν.Α.Τ.: Ισχύουν αναλόγως οι διατάξεις του ανωτέρω αριθμού 1. Οι εισφορές υπολογίζονται σε δραχμές και καταβάλλονται σε ελεύθερο συνάλλαγμα λιρών Αγγλίας ή δολαρίων Η.Π.Α., που μετατρέπονται με την επίσημη τιμή αγοράς συναλλάγματος που ισχύει κατά την ημέρα της μετατροπής.

β) Χρηματικές απαιτήσεις πλοιοκτητών τουριστικών πλοίων που προβλέπονται από τις διατάξεις του ν. 438/1976 κατά του Ν.Α.Τ., που προέρχουν από τον υπολογισμό από αυτό των εισφορών σύμφωνα με το ανωτέρω στοιχείο α' της παραγράφου αυτής, παραγράφονται και τυχόν εκκρεμείς δίκες καταργούνται εφόσον δεν έχουν εκδοθεί αμετάκλητες δικαστικές αποφάσεις. Ποσά από σχετικές υποθέσεις που έχουν καταβληθεί από το Ν.Α.Τ. σε εκτέλεση δικαστικών αποφάσεων δεν αναζητούνται.

5. Οι τακτικές μηνιαίες εισφορές που καταβάλλουν οι ναυτικοί,

μέλη συγκροτημένων πληρωμάτων ελληνικών πλοίων και οι πλοιοκτήτες των πλοίων αυτών καθορίζονται σε ποσοστό επί του μηνιαίου μισθού των ναυτικών ως ακολούθως:

α) Επί πλοίων ολικής χωρητικότητας μέχρι 25 κοκ: οι ναυτικοί επτά τοις εκατό (7%) από 1.1.1998, οκτώ τοις εκατό (8%) από 1.1.1999 και εννέα τοις εκατό (9%) από 1.1.2000 και οι πλοιοκτήτες δέκα τοις εκατό (10%) από 1.1.1998, δώδεκα τοις εκατό (12%) από 1.1.1999 και δεκατέσσερα τοις εκατό (14%) από 1.1.2000.

β) Επί πλοίων ολικής χωρητικότητας άνω των 25 κοκ και μέχρι 1500 κοκ: από 1.1.1998, οι ναυτικοί εννέα τοις εκατό (9%) και οι πλοιοκτήτες δεκατέσσερα τοις εκατό (14%).

γ) Επί πλοίων ολικής χωρητικότητας άνω των 1500 κοκ: όπως ισχύουν, ήτοι οι ναυτικοί εννέα τοις εκατό (9%) και οι πλοιοκτήτες δεκατέσσερα τοις εκατό (14%).

6. α) Συνιστάται στο Ν.Α.Τ. ίδιος κλάδος ασφάλισης επιβατών και οχημάτων που μετακινούνται με καταβολή ναύλου μεταξύ ελληνικών λιμένων με κάθε τύπου επιβατηγά, επιβατηγά-οχηματαγωγά και φορτηγά-οχηματαγωγά πλοία ως και ίδιο κεφάλαιο με τον τίτλο "Κεφάλαιο Ασφάλισης Επιβατών και Οχημάτων" (Κ.Α.Ε.Ο.). Ο Κλάδος Ασφάλισης Επιβατών και το Κεφάλαιο Ασφάλισης Επιβατών (Κ.Α.Ε.) που έχουν συσταθεί κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 21 του ν.δ/τος 152/1974 (ΦΕΚ 331 Α') με το π.δ. 91/1979 (ΦΕΚ 18 Α'), όπως το π.δ. αυτό τροποποιήθηκε με το π.δ. 320/1991 (ΦΕΚ 117 Α') καταργούνται και τα μέχρι σήμερα αποθεματικά του Κ.Α.Ε. περιέχονται στο Κ.Α.Ε.Ο. ως πόροι του. Το Κ.Α.Ε.Ο. θεωρείται καθολικός διάδοχος του Κ.Α.Ε.

β) Πόροι του Κ.Α.Ε.Ο. είναι ακόμη: ι) Το ασφαλιστρο επιβατών του πρώτου εδαφίου του άρθρου 10 του π.δ/τος 91/1979, που διατηρείται σε ισχύ και ορίζεται σε 6,5% επί του ναύλου, όπως αναγράφεται στο ναυολογίο που ισχύει και σε περίπτωση ολικής ναύλωσης επί του υλικού ναύλου. ιι) Το τέλος υπέρ του Ν.Α.Τ. του άρθρου 77 παράγραφος 8 στοιχείο β' του ν. 1892/1990 (ΦΕΚ 101 Α'), το οποίο διατηρείται σε ισχύ, καλείται εξεφής "ασφαλιστρο οχημάτων" και ορίζεται σε 6,5% επί του ναύλου, όπως αναγράφεται στο ναυολογίο που ισχύει. ιιι) Οι τόκοι των κεφαλαίων του και οι πρόσδοδοι από περιουσιακά στοιχεία του και κάθε παροχή από χαριστική αιτία με πράξη εν ζωή ή αιτία θανάτου, που διατίθεται στο Ν.Α.Τ. υπέρ του Κ.Α.Ε.Ο.. ιν) Τα πρόσθετα τέλη, πρόστιμα ή προσυζητήσεις που αποδίδονται στο Κ.Α.Ε.Ο. και επιβάλλονται με τις διατάξεις του παρόντος ή άλλες διατάξεις του Ν.Α.Τ. για θέματα που αφορούν το Κ.Α.Ε.Ο..

γ) τα αποθεματικά του Κ.Α.Ε.Ο. τηρούνται σε ίδιο έντοκο τραπεζικό λογαριασμό. Με απόφαση του Δ.Σ. το Ν.Α.Τ. μπορεί να υπάρξει και άλλη μορφή επένδυσης των αποθεματικών του Κ.Α.Ε.Ο., σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

δ) Από τα έσοδα του Κ.Α.Ε.Ο. ποσοστό 75% αποτελεί πόρο του Ν.Α.Τ..

ε) Το ασφαλιστρο καταβάλλεται από τον επιβάτη ή τον οδηγό του οχήματος και συμπεριλαμβάνεται στην τιμή του εισιτηρίου.

στ) Η είσπραξη των πόρων υπέρ του Κ.Α.Ε.Ο., που αναφέρονται στις περιπτώσεις ι και ιι του στοιχείου β', ενεργείται με ευθύνη της πλοιοκτήτριας ή διαχειρίστριας επιχείρησης και η απόδοσή τους στο Ν.Α.Τ., είτε απευθείας σε αυτό είτε μέσω υπολογών του είτε μέσω των Λιμενικών Αρχών, πραγματοποιείται μέσα σε αποκλειστική προθεσμία σαράντα (40) ημερών από το τέλος κάθε ημερολογιακού διμήνου με βάση: ι) θεωρημένο αντίγραφο της προσωρινής ή εκκαθαριστικής δήλωσης του Φ.Π.Α. που κατατίθεται στην αρμόδια Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία (Δ.Ο.Υ.) από τους ανωτέρω υπόχρεους και ιι) ειδικό έντυπο κατάστασης που χορηγείται από το Ν.Α.Τ., όπου εμφανίζονται χωριστά τα υπέρ του Κ.Α.Ε.Ο. ασφαλιστρα, θεωρημένο αντίγραφο της οποίας θα προσκομίζεται στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. από τους υπόχρεους, προκειμένου να πραγματοποιηθεί η υποβολή της προσωρινής δήλωσης του Φ.Π.Α. της επόμενης περιόδου.

ζ) Το Ν.Α.Τ. με τα αρμόδια όργανά του, που ορίζονται από τον

Πρόεδρό του, δύναται να προβαίνει στον έλεγχο των δικαιολογητικών που βρίσκονται στα χέρια των υπευθύνων για την είσπραξη ή τρίτων και να λαμβάνει γνώση σχετικών στοιχείων υπηρεσιών, με σκοπό τη διαπίστωση της κανονικής είσπραξης και απόδοσης των ανωτέρω πόρων. Αν διαπιστώνονται διαφορές από τις αρμόδιες Δ.Ο.Υ. όσον αφορά το ύψος των εσόδων των υπόχρεων για την απόδοση του ασφαλιστρου υπέρ του Κ.Α.Ε.Ο., οι Δ.Ο.Υ. κοινοποιούν στο Ν.Α.Τ. τις διαφορές αυτές με σκοπό τη βεβαίωση των επιπλέον οφειλόμενων ασφαλιστρων.

η) Οι πόροι που αναφέρονται στις περιπτώσεις ι, ιι και ιν του στοιχείου β' θεωρούνται "εισφορές εκ ναυτολογίου", κατά την έννοια του άρθρου 19 παράγραφος 3 του ν. 3170/1955 (ΦΕΚ 76 Α'), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 8 του ν. 4502/1966 (ΦΕΚ 54 Α') και το άρθρο 1 του ν.δ/τος 87/1969 (ΦΕΚ 5 Α') και ετέθη ως παράγραφος 3 του άρθρου 86 του με το π.δ. 913/1978 (ΦΕΚ 220 Α') κωδικοποιημένου νόμου 792/1978.

θ) Η βεβαίωση των οφειλόμενων πόρων γίνεται με πράξη του Προέδρου Ν.Α.Τ., με βάση Φύλλο Εκκαθάρισης που εκδίδεται από τη Διεύθυνση Πόρων του Ταμείου. Το φύλλο εκκαθάρισης είναι τίτλος νόμιμος και εκτελεστός, κατά την έννοια του άρθρου 9 παράγραφος 1 του ν. 4502/1966, όπως ετέθη ως παράγραφος 1 στοιχείο β' του άρθρου 90, του με το Π.Δ. 913/1978 κωδικοποιημένου νόμου 792/1978 και τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 παράγραφος 10 του ν. 1711/1987 (ΦΕΚ 109 Α'). Η αναγκαστική είσπραξη των βεβαιούμενων οφειλών γίνεται είτε από τον Πρόεδρο του Δ.Σ. Ν.Α.Τ., είτε από τον αρμόδιο Προϊστάμενο της αρμόδιας Δ.Ο.Υ., σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του Κώδικα Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων (Κ.Ε.Δ.Ε.). Τα κατά τα ανωτέρω βεβαιούμενα ποσά, προσαυξανόμενα κατά τις διατάξεις του Κ.Ε.Δ.Ε. είναι, κατά το άρθρο 19 παράγραφος 3 του ν. 3170/1955, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 8 του ν. 4502/1966 και το άρθρο 1 του ν.δ/τος 87/1969 και ετέθη ως παράγραφος 9 του άρθρου 86 του με το π.δ/τος 913/1978 κωδικοποιημένου νόμου 792/1978, προνομioύχα επί του πλοίου και του ναύλου άνευ χρονικού προσδιορισμού, κατά το άρθρο 205 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου.

ι) Για τη μη είσπραξη ή την καθυστέρηση απόδοσης των πόρων από την πλοιοκτήτρια ή διαχειρίστρια επιχείρηση, ανεξάρτητα από τις σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία προβλεπόμενες ποινικές κυρώσεις και τις προσυζητήσεις του Κ.Ε.Δ.Ε.: 1) Δύνатаι να απαγορεύεται, με απόφαση του Δ.Σ. του Ν.Α.Τ., ο απόπλους του πλοίου ή των πλοίων, τα οποία διαχειρίζεται η πλοιοκτήτρια ή διαχειρίστρια επιχείρηση.

2) Επιβάλλεται, μέχρι την ολική εξόφληση των οφειλόμενων, πρόστιμο 3% για κάθε μήνα καθυστέρησης, η εξόφληση του οποίου προηγείται της εξόφλησης του οφειλόμενου πόρου.

ια) Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών, ύστερα από εισήγηση του Δ.Σ. του Ν.Α.Τ., μπορεί να ρυθμίζεται κατά διάφορο τρόπο το θέμα των προθεσμιών που αναφέρονται ανωτέρω και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια που αφορά στη διαδικασία βεβαίωσης, είσπραξης, απόδοσης και ελέγχου των υπέρ του Κ.Α.Ε.Ο. πόρων.

ιβ) Στην ασφάλιση του παρόντος υπάγονται οι επιβάτες και της πάσης φύσεως οχήματα που μεταφέρονται με πλοία του στοιχείου α', μόνο εφόσον ο κίνδυνος προέρχεται από ναυτικό ατύχημα, όπως αυτό προσδιορίζεται στο άρθρο 3 του π.δ/τος 91/1979.

ιγ) Όταν επέλθει κίνδυνος που καλύπτεται από την ασφάλιση οφείλεται εφάπαξ αποζημίωση, που προσδιορίζεται ως πολλαπλάσια του μηνιαίου βασικού μισθού ναύτη επιβατηγού-ακτοπλοϊκού πλοίου, όπως ισχύει κάθε φορά, σύμφωνα με τη σχετική Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, ως εξής: αα) Προκειμένου για επιβάτες, η αποζημίωση πρώτης κλάσεως είναι ίση με το εικοσαπλάσιο του ως άνω μισθού και δεύτερης κλάσεως το δεκαπλάσιο αυτού. ββ) Προκειμένου για ολική απώλεια οχημάτων: 1) Επιβατικών αυτοκινήτων και φορτηγών έως έναν (1) τόνο ωφέλιμου φορτίου, το τριπλάσιο του ως άνω μισθού, για κάθε μέτρο μήκους τους. 2) Φορτηγών αυτοκινήτων, λεωφορείων και

λοιπών οχημάτων, το εξαπλάσιο του ως άνω μισθού για κάθε μέτρο μήκους τους. 3) Δίκυκλων και τρίκυκλων, το 1/200 του ως άνω μισθού για κάθε κυβικό εκατοστό της μηχανής τους.

Σε περίπτωση που υπάρξουν περισσότερες της μιας συλλογικές συμβάσεις ναύτη ακτοπλοϊκού πλοίου, τότε η επιλογή της βάσης υπολογισμού των αποζημιώσεων αυτών καθορίζεται με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών. Με ίδια απόφαση μπορεί να αναπροσαρμόζεται η βάση υπολογισμού των ίδιων αποζημιώσεων.

ιδ) Τα άρθρα 6 και 7 του π.δ/τος 91/1979 για τον τρόπο κατανομής και τις προϋποθέσεις χορήγησης της αποζημίωσης για τους δικαιούχους επιβάτες εφαρμόζονται αναλόγως και στους δικαιούχους ιδιοκτήτες οχημάτων και δίκυκλων ή τρίκυκλων, έστω και αν δεν τα συνοδεύουν.

ιε) Τα κεφάλαια του Κ.Α.Ε.Ο. μπορεί να διατίθενται για την πληρωμή των συντάξεων με απόφαση του Δ.Σ. του Ν.Α.Τ., σε περίπτωση, όμως, που επέλθει ασφαλιστικός κίνδυνος, τότε το Ν.Α.Τ. είναι υποχρεωμένο να καλύπτει συμπληρωματικές τις οφειλόμενες κατά τα ανωτέρω αποζημιώσεις.

ιστ) Η ισχύς της παραγράφου αυτής αρχίζει από 1ης Ιανουαρίου 1998.

Άρθρο 5

Θέματα ασφάλισης

1. α) Ο χρόνος της ετήσιας άδειας του ναυτικού, όπως αυτός καθορίζεται εκάστοτε κατά τις κείμενες διατάξεις, λαμβάνεται υπόψη για τη θεμελίωση του συνταξιοδοτικού δικαιώματος και για την επάυξη της σύνταξής του, μόνο για τις υπηρεσίες που απέκτησε ο ναυτικός ως μέλος συγκροτημένου πληρώματος ή με ιδιότητα που εξομοιώνεται με την ιδιότητα τέτοιου μέλους και είναι από αυτές που προβλέπονται στον αριθμό 2, του άρθρου 3, του Κ.Ν. 792/1978, όπως ισχύει μετά την τροποποίησή του με το άρθρο 8 του ν. 1085/1980, σε πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία, σημειωμένα ή μη με το Ν.Α.Τ., αποκλεισμένης κάθε άλλης υπηρεσίας που λογίζεται ή εξομοιώνεται με πραγματική ναυτική υπηρεσία ή αποκτήθηκε σε πλοία μέχρι 25 κοχ και πλωτά ναυπηγήματα ανεξαρτήτως χωρητικότητας.

β) Για κάθε άλλη υπηρεσία, που αναγνωρίζεται ασφαλιστικά από το Ν.Α.Τ., ο χρόνος της ετήσιας άδειας λαμβάνεται υπόψη μόνο για την επαύξηση της σύνταξης, εφόσον έχουν εξοφληθεί στο Ν.Α.Τ., Κεφάλαια, Ειδικούς Λογαριασμούς και Ταμεία Πρόνοιας Εμπορικού Ναυτικού οι τακτικές μηνιαίες εισφορές πλοιοκτήτη και ναυτικού, προσαυξημένες κατά το επίδομα αδείας. Η διάταξη αυτή ισχύει για τις υπηρεσίες που πραγματοποιήθηκαν μέχρι 28 Φεβρουαρίου 1998.

γ) Προκειμένου περί των υπηρεσιών του εδαφίου β', ο χρόνος της ετήσιας άδειας δεν λαμβάνεται υπόψη ούτε για τη θεμελίωση ούτε για την επαύξηση της σύνταξης και ο μισθός επί του οποίου υπολογίζονται οι τακτικές μηνιαίες εισφορές δεν προσαυξάνεται με το επίδομα αδείας, όπως προβλέπεται από τις κείμενες διατάξεις. Η διάταξη αυτή ισχύει από την 1η Μαρτίου 1998.

δ) Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής δεν εφαρμόζονται για τους ναυτικούς που υπηρετούν, κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος, με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου ως καθηγητές των δημοσίων σχολών εμπορικού ναυτικού, για τους οποίους εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι ισχύουσες σχετικές διατάξεις.

2. Η αληθής έννοια της παραγράφου 4 σε συνδυασμό με το στοιχείο β' της παραγράφου 2 της 2311.1/18/1989 απόφασης του Αναπληρωτή Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο 10 του ν. 1844/1989 (ΦΕΚ 100 Α') είναι ότι η καταβολή της επικουρικής σύνταξης του Κ.Ε.Α.Ν. του Ν.Α.Τ. αρχίζει από τον επόμενο μήνα υποβολής της σχετικής αίτησης ή του θανάτου ναυτικού ή συνταξιούχου, εφόσον όμως έχουν προηγουμένως καταβληθεί ολόσχεράς οι εισφορές μιας τουλάχιστον πενταετίας, διαφορετικά και σε κάθε περίπτωση η καταβολή αυτή αρχίζει από τον επόμενο μήνα μετά την ολοσχερή καταβολή των εισφορών μιας πενταετίας.

3. α) Η επικουρική σύνταξη που παρέχεται από τον Κ.Ε.Α.Ν. ορίζεται, κατά την πρώτη παροχή της, σε ποσοστό της εκάστοτε καταβαλλόμενης κύριας σύνταξης του Ν.Α.Τ., στην οποία συμπεριλαμβάνονται και τα κάθε φύσης επιδόματα. Το ποσοστό αυτό ορίζεται ανά έτος ασφάλισης στον Κ.Ε.Α.Ν. και καθορίζεται με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών, ύστερα από πρόταση του Δ.Σ. του Ν.Α.Τ., η οποία στηρίζεται σε αναλογιστική μελέτη βιωσιμότητας του Κ.Ε.Α.Ν..

Όταν πρόκειται για συντάξεις Ν.Α.Τ. κατωτάτου ορίου, το παραπάνω ποσοστό δεν εφαρμόζεται επί του κατώτατου ορίου αλλά επί της δικαιούμενης σύνταξης, ήτοι της κύριας σύνταξης του Ν.Α.Τ. που εκάστοτε δικαιούται ο συνταξιούχος κατ' εφαρμογή των διατάξεων περί συνταξιοδότησης του Ν.Α.Τ..

Η καταβολή της επικουρικής σύνταξης αρχίζει από την ημέρα υποβολής της σχετικής αίτησης.

β) Ο χρόνος ασφάλισης στον Κ.Ε.Α.Ν. για παροχή επικουρικής σύνταξης δεν μπορεί να είναι μικρότερος των πέντε (5) ετών, στα οποία δεν συμπεριλαμβάνεται ο χρόνος άδειας του ναυτικού, όπως προβλέπεται κάθε φορά από τη νομοθεσία περί Ν.Α.Τ.. Στις περιπτώσεις συνταξιοδότησης από το Ν.Α.Τ. λόγω ατυχήματος, ως χρόνος ασφάλισης στον Κ.Ε.Α.Ν. λαμβάνεται υπόψη ο αντίστοιχος χρόνος που υπολογίστηκε από το Ν.Α.Τ. για τη χορήγηση σύνταξης λόγω ατυχήματος. Οι σχετικές διατάξεις περί διαδοχικής ασφάλισης, όπως αυτές ισχύουν κάθε φορά, εφαρμόζονται αναλόγως και στον Κ.Ε.Α.Ν..

γ) Οι διατάξεις των στοιχείων α' και β' ισχύουν για όσους καταστούν συνταξιούχοι Ν.Α.Τ. - Κ.Ε.Α.Ν. μετά την έκδοση της απόφασης που προβλέπεται στο στοιχείο α' και για τους ήδη συνταξιούχους κατά την έκδοση της απόφασης αυτής, των οποίων η κύρια σύνταξη αναπροσαρμόστηκε ή αναπροσαρμόζεται σύμφωνα: 1) με τις διατάξεις των εδαφίων β και στ' της παρ. 2 του άρθρου 23α του κωδικοποιημένου με το π.δ. 913/1978 νόμου 792/1978, το οποίο προστέθηκε σε αυτόν με το άρθρο 5 του ν. 2390/1996 (ΦΕΚ 54 Α') και 2) τις διατάξεις του άρθρου 38 του ν. 2459/1997 (ΦΕΚ 17 Α'). Η επικουρική σύνταξη όσων υπάγονται στην περίπτωση αυτή αναπροσαρμόζεται και καταβάλλεται μετά την έκδοση της παραπάνω απόφασης.

δ) Από την έκδοση της απόφασης, που προβλέπεται στο στοιχείο α', καταργούνται οι διατάξεις των παραγράφων 2 έως και 10 του άρθρου 8 και του άρθρου 9 του ν. 1482/1984 και κάθε σχετική διάταξη που έχει εκδοθεί κατ' εξουσιοδότησή τους ή χωρίς εξουσιοδότηση αλλά έχει κυρωθεί νομοθετικά, οι οποίες προβλέπουν θέματα εξαγοράς και αναγνώρισης υπηρεσίας στην επικουρική ασφάλιση του Κ.Ε.Α.Ν..

ε) α) Στην παράγραφο 3 του κεφαλαίου Β του άρθρου 5 του ν. 2390/1996: αα) Το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από την έναρξη της ισχύος του, ως ακολούθως: "Η αληθής έννοια της τελευταίας περιόδου της παραγράφου δ' του άρθρου 3α του κ.ν. 792/1978, όπως προστέθηκε με το άρθρο 2 παράγραφος 1 περίπτωση β' του ν. 1711/1987 είναι ο ασφαλισμένος να μην λαμβάνει σύνταξη από άλλον κύριο φορέα κοινωνικής ασφάλισης της ημεδαπής ή της αλλοδαπής". ββ) Το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται ως ακολούθως: "Συντάξεις που έχουν χορηγηθεί χωρίς να συντρέχουν οι προϋποθέσεις της ανωτέρω διάταξης διακόπτονται".

β) Το εδάφιο που έχει προστεθεί με το στοιχείο α' της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του ν. 1711/1987 στο τέλος της περίπτωσης β' του άρθρου 3α του κ.ν. 792/1978, όπως το άρθρο αυτό έχει προστεθεί στον κ.ν. 792/1978 με το άρθρο 1 του ν. 1085/1980 τροποποιείται ως ακολούθως: "Για την παραπάνω πενταετή υπηρεσία, απαιτείται να έχουν πληρωθεί ή βεβαιωθεί οι ασφαλιστικές εισφορές και να έχει πραγματοποιηθεί θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον οκτώ (8) μηνών μέσα στην τελευταία τετραετία προτού επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος. Ο χρόνος άδειας δεν συνυπολογίζεται για τη συμπλήρωση της πενταετούς υπηρεσίας".

γ) Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργείται το στοιχείο β' της παραγράφου 1 του άρθρου 2 του ν. 1711/1987. Συντάξεις που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις που καταργούνται δεν θίγονται.

5. Το άρθρο 40 παράγραφος 2 στοιχείο α' του ν. 3170/1955, όπως τέθηκε ως άρθρο 25 παράγραφος 2 στοιχείο α' του κωδικοποιημένου με το π.δ. 913/1978 νόμου 792/1978 καταργείται.

6. Το άρθρο 36 του ν. 4502/1966, όπως τέθηκε ως άρθρο 51 του κωδικοποιημένου με το π.δ. 913/1978 νόμου 792/1978, αντικαθίσταται ως εξής: "Τα έξοδα κηδείας που καταβάλλονται σε όποιους έχουν επιμεληθεί για την κηδεία συνταξιούχων του Ν.Α.Τ. καθορίζονται στο ποσό των εκατόν τριάντα εννέα χιλιάδων (139.000) δραχμών. Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Οικονομικών και Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και εκδίδεται μετά από γνώμη του Δ.Σ. του Ν.Α.Τ., δύνανται να αναπροσαρμόζεται το ποσό αυτό, καθώς και να ορίζονται τα προς πληρωμή αναγκαία δικαιολογητικά, η προθεσμία υποβολής αυτών ο τρόπος απόδειξης αυτού που έχει επιμεληθεί τα της κηδείας και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια".

7. Μετά την απονομή της σύνταξης στον ασφαλισμένο και την παραλαβή των συνταξιοδοτικών του εγγράφων, το ναυτικό φυλλάδιο επιστρέφεται σε αυτόν, αφού προηγουμένως όλα τα φύλλα του ακυρωθούν με σφραγίδα, που θα αναγράφει τις λέξεις "ΑΚΥΡΟ ΕΧΕΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΘΕΙ" στην ελληνική και αγγλική γλώσσα.

8. Η παράγραφος 3 του άρθρου 39 του ν. 3170/1955, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 21 του ν. 4502/1966 και τέθηκε ως παράγραφος 5 του άρθρου 24 του κωδικοποιημένου με το π.δ. 913/1978 νόμου 792/1978 αντικαθίσταται ως ακολούθως: "Τα χρηματικά ποσά των αναδρομικών συντάξεων που οφείλονται από το Ν.Α.Τ. στον δικαιούχο κατά το χρόνο του θανάτου του καταβάλλονται στο αμέριστο στα μέλη της οικογένειάς του που δικαιούνται συντάξεως και εφόσον δεν υπάρχουν στους κληρονόμους του".

9. Κατ' εξαίρεση της κείμενης νομοθεσίας του Ν.Α.Τ. περί υποχρεωτικής ασφάλισης ναυτικών που ανήκουν σε συγκροτημένο πλήρωμα, οι Γενικοί Επιθεωρητές σκάφους και οι Επιθεωρητές Μηχανικών υπάγονται με τις ειδικότητες αυτές στην υποχρεωτική ασφάλιση του Ν.Α.Τ. και για υπηρεσία μέχρι έξι (6) το πολύ μήνες κατά τη διάρκεια ενός ημερολογιακού έτους, μόνον εφόσον: α) υπηρετούν σε πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των χιλίων (100) κοκ και β) έχουν αντίστοιχο δίπλωμα Πλοίαρχου ή Μηχανικού Α' τάξης. Αν καταβλήθηκαν εισφορές για περισσότερο χρόνο από τον ανωτέρω επιστρέφονται.

10. α) Ως δευτεροβάθμια υγειονομική επιτροπή γνωμάτευσης περί της ανικανότητας για το ναυτικό επάγγελμα του ασφαλισμένου στο Ν.Α.Τ. ναυτικού, ορίζεται η Ανώτατη Ναυτική Υγειονομική Επιτροπή (Α.Ν.Υ.Ε.). Αν η Α.Ν.Υ.Ε. κρίνει τον ναυτικό ανίκανο για το ναυτικό επάγγελμα, τότε αυτός συνταξιοδοτείται κατά τα κατωτέρω, διαφορετικά η αίτησή του απορρίπτεται και του επιστρέφεται το ναυτικό φυλλάδιο. Για τη γνωμάτευση περί της ανικανότητας μέλους της οικογένειας ναυτικού εξακολουθούν να έχουν αρμοδιότητα οι δευτεροβάθμιες επιτροπές του Ι.Κ.Α..

β) Ασφαλισμένοι του Ν.Α.Τ. που κρίθηκαν ανίκανοι για το ναυτικό επάγγελμα ή μέλη της οικογένειάς τους που κρίθηκαν ανίκανοι κατά ποσοστό τουλάχιστον 67%, είτε η κρίση προέρχεται από την πρωτοβάθμια είτε, σε περίπτωση προσφυγής, από τη δευτεροβάθμια υγειονομική επιτροπή: αα) συνταξιοδοτούνται προσωρινώς από το Ν.Α.Τ., εφόσον δεν λαμβάνουν σύνταξη από άλλο φορέα κύριας ασφάλισης της ημεδαπής ή της αλλοδαπής και συντρέχουν και οι λοιπές προϋποθέσεις συνταξιοδότησης, ββ) επανεξετάζονται ανά διετία και γγ) δικαιούνται να λάβουν, μέχρι να συνταξιοδοτηθούν οριστικά, εφάπαξ χρηματική παροχή από το οικείο Ταμείο Πρόνοιας Αξιοματικών Εμπορικού Ναυτικού (Τ.Π.Α.Ε.Ν.) ή το Ταμείο Πρόνοιας Κατωτέρων Πληρωμάτων Εμπορικού Ναυτικού (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.). Επικουρική σύνταξη από τον Κ.Ε.Α.Ν. λαμβάνουν εφόσον συνταξιοδοτηθούν οριστικά μετά την έκδοση της απόφασης που προβλέπεται στο στοιχείο α' της παραγράφου 10 του παρόντος άρθρου.

γ) Σε όσους κρίθηκαν ανίκανοι για το ναυτικό επάγγελμα δεν χορηγείται για την αιτία αυτή οριστική σύνταξη του Ν.Α.Τ. σε περίπτωση συνταξιοδότησής τους από άλλο φορέα κύριας ασφάλισης της ημεδαπής ή αλλοδαπής.

11. Στο τέλος του άρθρου 9 του ν. 792/1978 (ΦΕΚ 110 Α'), όπως τέθηκε ως άρθρο 33 στον κωδικοποιημένο με το π.δ. 913/1978 νόμο 792/1978 προστίθεται παράγραφος ως ακολούθως: "Από 1.3.1998 για το επίδομα του παρόντος άρθρου υπολογίζεται και η υπηρεσία των αρχοπλοηγών, πλοηγών και του βοηθητικού προσωπικού των πλοηγικών σταθμών, ως και των πλοηγών σε λιμένες της αλλοδαπής. Η διάταξη αυτή ισχύει και για όσους είναι συνταξιούχοι του Ν.Α.Τ. κατά το χρόνο που αρχίζει η εφαρμογή της".

12. α) Οι συνταξιούχοι του Ν.Α.Τ. υποβάλλουν σ' αυτό τον Ιανουάριο κάθε έτους απλή δήλωση για το αμετάβλητο των συνταξιοδοτικών προϋποθέσεων τους. Αν υπάρχει αμφισβήτηση είναι δυνατόν να ζητηθεί ο τύπος της δήλωσης του κατωτέρω στοιχείου β'.

β) Τα πληρεξούσια τα οποία χορηγούν οι συνταξιούχοι του Ν.Α.Τ. για την είσπραξη των συντάξεών τους μπορεί να είναι αορίστου χρόνου, οι πληρεξούσιοι, όμως, προκειμένου να τους καταβληθεί το ποσό της σύνταξης, υποχρεούνται να καταθέτουν τον Ιανουάριο κάθε έτους στο Ν.Α.Τ. ή στην οικεία τράπεζα δήλωση του συνταξιούχου ότι το πληρεξούσιό τους ισχύει και δεν ανεκλήθη. Η δήλωση αυτή φέρει τον τύπο των δηλώσεων του ν. 1599/1986 (ΦΕΚ 75 Α') με θεωρημένο το γνήσιο της υπογραφής από Λιμενική Αρχή ή από Αρχή που έχει τέτοια αρμοδιότητα.

γ) Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη του Δ.Σ. του Ν.Α.Τ., μπορεί να ρυθμίζεται κατά διάφορο τρόπο ο τύπος των δηλώσεων αυτών, ο τρόπος της υποβολής τους και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.

13. α) Πλοίαρχοι Α' ή Β' Τάξεως και Μηχανικοί Α' ή Β' Τάξεως εμπορικού ναυτικού που εργάζονται σε πλοία, τα οποία τελούν υπό ναυπήγηση στην Ελλάδα ή την αλλοδαπή, είναι άνω των τριών χιλιάδων (3000) κοκ και δεν έχουν εφοδιαστεί με ναυτολόγια, μπορούν, μέχρι δύο το πολύ φορές κατά τη διάρκεια της ασφάλισής τους στο Ν.Α.Τ., να αναγνωρίσουν την υπηρεσία τους σε ανωτέρω πλοία μέχρι δώδεκα (12) μήνες για κάθε πλοίο, εφόσον τα πλοία αυτά υψώσουν κατά την πρώτη νολόγησή τους την ελληνική σημαία και την διατηρήσουν για χρόνο διπλάσιο του χρόνου που εξαγοράζεται.

β) Η διάταξη του ανωτέρω στοιχείου α' εφαρμόζεται για το χρονικό διάστημα της ναυπήγησης του πλοίου και για δύο το πολύ αξιωματικούς των ανωτέρω ειδικοτήτων για κάθε πλοίο, που μπορεί να είναι της ίδιας ή διαφορετικής ειδικότητας.

γ) Πλοίαρχοι Β' Τάξεως που υπάγονται στο στοιχείο α' μπορούν με αίτησή τους να αναγνωρίσουν μέχρι έξι (6) μήνες από την υπηρεσία αυτή για τη συμπλήρωση της συνολικής απαιτούμενης θαλάσσιας υπηρεσίας για την απόκτηση Διπλώματος Πλοίαρχου Α' Τάξεως.

δ) Τα θέματα που έχουν σχέση με την καταβολή των εισφορών, την απόδειξη συνδρομής των σχετικών προϋποθέσεων υπαγωγής στη διάταξη αυτή και γενικώς οι λεπτομέρειες εφαρμογής της παραγράφου αυτής ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα από εισήγηση του Δ.Σ. του Ν.Α.Τ..

Άρθρο 6

Θέματα διοίκησης και περιουσίας

1. α) Η παράγραφος 5 του άρθρου 1012 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας, όπως έχει προστεθεί με την παράγραφο 12 του άρθρου 1 του ν. 1711/1987 καταργείται.

β) Το Ν.Α.Τ. ενημερώνει εγγράφως μέχρι την παραμονή του πλειστηριασμού τον υπάλληλο επί του πλειστηριασμού για τις οφειλές του πλοίου που πλειστηριάζεται.

2. Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 15 του ν.δ/τος 3736/1957 (ΦΕΚ 168 Α') και της παραγράφου 1 του άρθρου 15 του ν.δ/τος 3737/1957 (ΦΕΚ 168 Α') προστίθενται τα ακόλουθα: "Το Ν.Α.Τ. αντιστοίχως δικαιούται να χρησιμοποιεί για ίδια χρήση ακίνητα που ανήκουν στο Τ.Π.Α.Ε.Ν. ή Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν., ύστερα από απόφαση του Δ.Σ. του οικείου Ταμείου".

3. Το εδάφιο β' της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του ν. 458/1976 (ΦΕΚ 280 Α'), το οποίο έχει τεθεί ως εδάφιο ε' της παραγράφου 1 του

άρθρου 6 του κωδικοποιημένου με το π.δ. 913/1978 νόμου 792/1978 αντικαθίσταται ως εξής: "Περί της προμήθειας ειδών ή εκτέλεσης έργων, χωρίς έγκριση του Υπουργού, αξίας μέχρι ενός εκατομμυρίου πεντακοσίων χιλιάδων (1.500.000) δραχμών. Το ποσό αυτό αυξάνεται κάθε φορά με απόφαση του Δ.Σ. του Ν.Α.Τ., που ισχύει εφόσον εγκρίνεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Προκειμένου περί προμήθειας ειδών ή εκτέλεσης έργων αξίας μεγαλύτερης του ποσού αυτού, όπως ισχύει κάθε φορά, η απόφαση του Δ.Σ. υπόκειται σε έγκριση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας".

4. Η παράγραφος 1 του άρθρου 26 του ν. 3170/1955, όπως τέθηκε ως παράγραφος 1 του άρθρου 94 του κωδικοποιημένου με το π.δ. 913/1978 νόμου 792/1978 και τροποποιήθηκε με το άρθρο Μόνο της 145054/9/21.10.1982 απόφασης των Υπουργών Προεδρίας της Κυβέρνησης και Εμπορικής Ναυτιλίας (ΦΕΚ 839 Β') αντικαθίσταται ως εξής: "1. Τις χρηματικές αξίες γενικά με τις οποίες αποστέλλονται χρήματα στο Ν.Α.Τ. εξοφλεί διαχειριστική επιτροπή που αποτελείται από: α) Τον Πρόεδρο ή τον Αντιπρόεδρο του Ν.Α.Τ., με αναπληρωτή τους το Γενικό Διευθυντή. β) Το Διευθυντή Οικονομικού, με αναπληρωτή του το Διευθυντή Επιθεώρησης. γ) Τον Προϊστάμενο του Τμήματος Ταμείου, με αναπληρωτή του τον Προϊστάμενο του Τμήματος Λογιστηρίου".

5. α) Ο Πρόεδρος του Ν.Α.Τ. έχει τις αρμοδιότητες που προβλέπονται από το άρθρο 5 του ν.δ./τος 152/1974, όπως τέθηκε ως άρθρο 5 στον κωδικοποιημένο με το π.δ. 913/1978 νόμο 792/1978, καθώς και τις αρμοδιότητες του Γενικού Διευθυντή του Ν.Α.Τ., που του παραχωρήθηκαν με το άρθρο 17 του ν. 1376/1983 (ΦΕΚ 96 Α'). Μέρος των αρμοδιοτήτων του μπορεί ο Πρόεδρος να παραχωρεί στον Αντιπρόεδρο το Γενικό Διευθυντή ή άλλα όργανα του Ν.Α.Τ..

β) Ο Αντιπρόεδρος του Ν.Α.Τ. ορίζεται χωρίς αναπληρωτή και εκτός των λοιπών αρμοδιοτήτων του αναπληρώνει τον Πρόεδρο του Ν.Α.Τ. όταν δεν υπάρχει, απουσιάζει ή κλύεται. Το τελευταίο εδάφιο του άρθρου 5α του ν. 792/1978, το οποίο προσετέθη σε αυτόν με την παράγραφο 13 του άρθρου 32 του ν. 2166/1993 καταργείται.

γ) Το στοιχείο α' της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του ν.δ./τος 152/1974, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 2 του ν. 374/1976 (ΦΕΚ 166 Α') και τέθηκε ως στοιχείο α' στην παράγραφο 2 του άρθρου 4 του κωδικοποιημένου με το π.δ. 913/1978 νόμου 792/1978 τροποποιείται ως ακολούθως: "α) Ο Αντιπρόεδρος του Ν.Α.Τ.."

δ) Το Δ.Σ. του Ν.Α.Τ. θρίσκεται σε απαρτία όταν παρίσταται ο Πρόεδρος ή ο Αντιπρόεδρος και πέντε (5) τουλάχιστον από τα λοιπά μέλη του, από τα οποία ένα τουλάχιστον από τους εφοπλιστές της φορτηγού ναυτιλίας και ένα από τους ναυτικούς. Αν υπάρχει ισοψηφία υπερικύει η ψήφος του Προέδρου ή του Αντιπροέδρου όταν τον αναπληρώνει.

6. Οι εισφορές που εισπράττονται από το Ν.Α.Τ. μέσω ναυτολογίου ή εκτός αυτού υπέρ Ταμείων, Λογαριασμών ή Κεφαλαίων αποδίδονται τμηματικώς σε αυτά με φροντίδα του Ν.Α.Τ. και με κατάθεση σε ξεχωριστό για καθένα από αυτά τραπεζικό λογαριασμό, τον οποίο ανοίγει και διαχειρίζεται το Ν.Α.Τ.. Ο λογαριασμός φέρει τον τίτλο του Ν.Α.Τ. και του Ταμείου, Λογαριασμού ή Κεφαλαίου στον οποίο αναφέρεται.

7. Οι προθεσμίες που προβλέπονται στην παράγραφο 6 του άρθρου 14 του ν. 2329/1995 θεωρείται ότι αρχίζουν από την έναρξη ισχύος του παρόντος.

8. α) Προϊστάμενος της νομικής υπηρεσίας του Ν.Α.Τ. ορίζεται δικηγόρος του με απόφαση του Δ.Σ., η οποία καθορίζει και το πλαίσιο των καθηκόντων και αρμοδιοτήτων του.

β) Συνιστάται στο Ν.Α.Τ. μία θέση δικηγόρου με έμμισθη εντολή αορίστου χρόνου και πάγια μηνιαία αντιμισθία, η οποία αυξάνει τις αντίστοιχες θέσεις δικηγόρων του και καλύπτεται από δικηγόρο στο Εφετείο ή τον Άρειο Πάγο. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται η κείμενη νομοθεσία και οι διατάξεις του Κώδικα περί Δικηγόρων.

9. Οι διατάξεις της παραγράφου 7 του άρθρου 1 του νόμου αυτού εφαρμόζονται αναλόγως και για τη νομοθεσία του Ν.Α.Τ., του Τ.Π.Α.Ε.Ν. ή του Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.. Με έξοδα του Ν.Α.Τ. οι κωδικοποιήσεις

αυτές εκτυπώνονται και διανέμονται δωρεάν στους ναυτικούς ως αδιατίμητο έντυπό του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

ΔΙΑΦΟΡΑ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Άρθρο 7

Ναυτιλιακά θέματα

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 39 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ν.δ. 187/1973, ΦΕΚ 261 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"1. α) Η γενική ή μερική επιθεώρηση των πλοίων, η χάραξη των γραμμών φόρτωσης, η έκδοση των οικείων πιστοποιητικών, η παρακολούθηση εργασιών ναυπηγήσεων ή μετασκευών, καθώς και ο έλεγχος των πλοιοκτητριών εταιρειών και η έκδοση των οικείων πιστοποιητικών, σύμφωνα με τις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης του 1974 "Περί ασφαλείας ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση" (ΠΑΑΖΕΘ 74) δύναται να ανατεθούν σε αναγνωρισμένους από την Ελλάδα ή Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης οργανισμούς με την υπογραφή επίσημης γραπτής συμφωνίας, το περιεχόμενο της οποίας περιλαμβάνει όσα προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία.

β) Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας αναγνωρίζονται οι οργανισμοί, οι οποίοι πληρούν τα σχετικά κριτήρια που προβλέπουν οι κοινοτικές οδηγίες".

2. Η παράγραφος 4 του άρθρου 63 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"4. Διαγράφονται από τα οικεία μητρώα απογραφέντες ναυτικοί εφόσον εντός τετραετίας από την απογραφή ή την τελευταία ναυτολόγησή τους δεν πραγματοποιήσαν θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον οκτώ (8) μηνών".

3. Μετά το άρθρο 250 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου προστίθεται άρθρο 250α' ως ακολούθως:

"Άρθρο 250α'

Η προσωρινή ή οριστική στέρση του ναυτικού επαγγέλματος παντός κατόχου αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας ή πιστοποιητικού, που έχουν εκδοθεί ή θεωρηθεί από Ελληνικές Αρχές, σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης "Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978", για πράξεις ή παραλείψεις, οι οποίες κατά την κρίση του αρμόδιου Πειθαρχικού Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού μπορεί να θέσουν σε άμεσο κίνδυνο την ασφάλεια της ζωής ή της περιουσίας στη θάλασσα ή το θαλάσσιο περιβάλλον κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους και έχουν σχέση με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τα προαναφερόμενα αποδεικτικά ή πιστοποιητικά, αρχίζει με την προσωρινή ή οριστική αφαίρεση αυτών των αποδεικτικών ή πιστοποιητικών και του ναυτικού φυλλαδίου".

4. Το άρθρο Τέταρτο του ν. 2208/1994 (ΦΕΚ 71 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως:

Άρθρο Τέταρτο

Οι κώδικες επικίνδυνων φορτίων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και οι τροποποιήσεις τους, καθώς και οι κώδικες του ως άνω Οργανισμού που έχουν σχέση με την ασφάλεια των πλοίων, τον έλεγχο των πλοιοκτητριών εταιρειών ή την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οι τροποποιήσεις τους γίνονται αποδεκτοί με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως".

5. α) Επί των ειστηρίων και των αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων που εκδίδονται για τα Επιβατηγά (Ε/Γ) και Επιβατηγά-Οχηματαγωγά (Ε/Γ-Ο/Γ) πλοία, οι πλοιοκτήτες-εφοπλιστές των οποίων έχουν εφοδιασθεί και εγκαταστήσει ή αποδεδειγμένα έχουν συμβληθεί και χρησιμοποιούν ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων και έκδοσης ειστηρίων επιβατών και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων, είναι δυνατή η αναγρα-

φή μίας μόνον τιμής (αξίας), στην οποία θα εμπεριέχονται, εκτός τγού καθαρού ναύλου, οι υπέρ τρίτων επιβαρύνσεις (τέλη, κρατήσεις) και ο Φ.Π.Α.. Στην περίπτωση αυτή ο αναλογών Φ.Π.Α. υπολογίζεται με εσωτερική υφάρεση χρησιμοποιώντας το συντελεστή Φ.Π.Α. που κάθε φορά ισχύει για τις εν λόγω υπηρεσίες στη συνολική αξία που αναγράφεται στα εισιτήρια και τις αποδείξεις μεταφοράς οχημάτων.

β) Κατ' εξαίρεση, στις αποδείξεις μεταφοράς που εκδίδονται για επαγγελματική χρήση, ο Φ.Π.Α. αναγράφεται ξεχωριστά.

γ) Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής της παραγράφου αυτής.

6. Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών μπορούν να καθορίζονται οι όροι, προϋποθέσεις και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την επέκταση της δυνατότητας αναγραφής μίας και μόνο τιμής (αξίας) επί των εισιτηρίων επιβατών και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων που παρέχεται με την προηγούμενη παράγραφο και για Επιβατηγά (Ε/Γ) και Επιβατηγά - Οχηματαγωγά (Ε/Γ - Ο/Γ) πλοία συγκεκριμένων δρομολογιακών γραμμών, οι πλοιοκτήτες ή εφοπλιστές των οποίων δεν υποχρεούνται να έχουν εφοδιαστεί και εγκαταστήσει ή αποδεδειγμένα έχουν συμβληθεί και χρησιμοποιούν ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων επιβατών και αποδείξεων μεταφοράς οχημάτων.

Άρθρο 8

Θέματα του Οίκου Ναύτου

1. α) Ο Πρόεδρος και ο Αντιπρόεδρος του Π.Ν. διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Ως Πρόεδρος του Ο.Ν. ορίζεται πρόσωπο με γνώσεις και πείρα σε θέματα κοινωνικής ασφάλισης και γενικότερα διοίκησης. Ο Πρόεδρος και ο Αντιπρόεδρος του Ο.Ν. δεν απαιτείται να είναι πλήρους απασχόλησης. Ο Αντιπρόεδρος αναπληρώνει τον Πρόεδρο όταν δεν υπάρχει, απουσιάζει ή κωλύεται.

β) Ο Ο.Ν. διοικείται από το Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.). Το Δ.Σ. του Ο.Ν. συγκροτείται από: α) τον Πρόεδρο, β) Τον Αντιπρόεδρο, γ) δύο εκπροσώπους των εφοπλιστών, εκ των οποίων ο ένας είναι παράλληλα και μέλος του Δ.Σ. του Ν.Α.Τ., δ) έναν εκπρόσωπο της Πανελληνικής Ναυτικής Ομοσπονδίας (Π.Ν.Ο.), ε) έναν εκπρόσωπο των συνταξιούχων ναυτικών, στ) έναν εκπρόσωπο του συλλόγου εργαζομένων του Ο.Ν. και ζ) δύο ειδικούς επί νομικών, οικονομικών ή κοινωνικών θεμάτων.

Το Δ.Σ. του Ο.Ν. διορίζεται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και τα μέλη του, εκτός του Προέδρου και Αντιπροέδρου, ορίζονται με τους ισάριθμους αναπληρωτές τους. Οι αναπληρωτές των τακτικών μελών έχουν την ιδιότητα των μελών που αναπληρώνουν.

Οι ειδικοί επί νομικών, οικονομικών ή κοινωνικών θεμάτων και οι αναπληρωτές τους ορίζονται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Τα τακτικά και αναπληρωματικά μέλη που προέρχονται από τις τάξεις των εφοπλιστών, της Π.Ν.Ο. και των συνταξιούχων ναυτικών προτείνονται από τις οικείες οργανώσεις τους εντός δεκαπέντε ημερών (15) από την ημερομηνία που θα ζητηθούν. Ο εκπρόσωπος των εργαζομένων στον Ο.Ν. και ο αναπληρωτής του προτείνονται, εντός του ιδίου χρόνου των δεκαπέντε ημερών (15), από συνέλευση όλων των εργαζομένων, η οποία συγκαλείται από το σύλλογο των υπαλλήλων του Ο.Ν. που έχει με το μεγαλύτερο αριθμό μελών.

Η συνέλευση βρίσκεται σε απαρτία όταν παρίστανται τουλάχιστον οι μισοί από το σύνολο των εργαζομένων στον Ο.Ν. Η ψηφοφορία είναι μυστική και για την εκλογή απαιτείται σχετική πλειοψηφία.

Ο εκπρόσωπος των συνταξιούχων προέρχεται, για το πρώτο μισό της θητείας του Δ.Σ., είτε από οργάνωση συνταξιούχων ναυτικών κατώτερων πληρωμάτων και ο αναπληρωτής του από τη διαφορετική από αυτόν οργάνωση. Για το δεύτερο μισό της θητείας αυτής η εκπροσώπηση των οργάνωσεων γίνεται αντιστρόφως. Σε κάθε περίπτωση ως οργάνωση νοείται η οργάνωση που είναι η πλέον αντιπροσωπευτική του κλάδου.

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, μετά την πάροδο της παραπάνω προθεσμίας των δεκαπέντε (15) ημερών μπορεί να προχωρήσει

ελεύθερα στο διορισμό των οικείων μελών του Δ.Σ..

γ) Το Δ.Σ. βρίσκεται σε απαρτία παρόντος του Προέδρου ή του Αντιπροέδρου και τουλάχιστον τεσσάρων μελών αυτού. Σε περίπτωση ισοψηφίας: αν πρόκειται περί φανεράς ψηφοφορίας υπερικχύει η γνώμη υπέρ της οποίας δόθηκε η ψήφος του Προέδρου ή του Αντιπροέδρου που τον αναπληρώνει, ενώ αν πρόκειται περί μυστικής, κατά την κρίση του Δ.Σ., ψηφοφορίας η πρόταση θεωρείται ότι έχει απορριφθεί.

δ) Η θητεία του Δ.Σ. είναι τριετής. Σε περίπτωση λήξης της θητείας του Δ.Σ. αυτή παρατείνεται μέχρι το διορισμό νέου. Στην περίπτωση αυτή το Δ.Σ. δεν μπορεί να πάρει αποφάσεις δεσμευτικές για το νέο Δ.Σ., αλλά περιορίζεται στη διευθέτηση και προώθηση συνήθων υποθέσεων τρέχουσας φύσης.

ε) Σε περίπτωση παραβάσεων της νομοθεσίας περί Ο.Ν. και γενικώς της κείμενης νομοθεσίας, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να ανακαλέσει την απόφαση διορισμού του Δ.Σ. ή μέλους αυτού.

στ) Εάν κάποιο μέλος απουσιάζει χωρίς σπουδαίο λόγο σε τρεις συνεχείς συνεδριάσεις, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί με απόφασή του να το αντικαθιστά μετά από αιτολογημένη πρόταση του Δ.Σ. και σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται για το διορισμό του.

ζ) Καθήκοντα Γραμματέα του Δ.Σ. εκτελεί υπάλληλος του Ο.Ν., ο οποίος ορίζεται με τον αναπληρωτή του με πράξη του Προέδρου του Δ.Σ..

η) Στις συνεδριάσεις του Δ.Σ. μπορεί να μετέχουν, χωρίς δικαίωμα ψήφου και άλλα πρόσωπα ή εκπρόσωποι φορέων, οι οποίοι καλούνται από το Δ.Σ. για συγκεκριμένο θέμα και αποχωρούν μετά το πέρας της συζήτησης του θέματος.

θ) Οι αρμοδιότητες Προέδρου και Αντιπροέδρου κατανέμονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Με την ίδια απόφαση μπορεί να οριστούν και νέες αρμοδιότητες, πέρα από αυτές που περιγράφονται στις κείμενες διατάξεις.

ι) Στον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τα μέλη του Δ.Σ. καταβάλλεται αμοιβή κατά συνεδρίαση, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, ύστερα από πρόταση του Δ.Σ. για έγκριση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών είναι δυνατή η μετατροπή της σχέσης του Προέδρου ή και του Αντιπροέδρου του Ο.Ν. σε σχέση πλήρους απασχόλησης. Με ίδια απόφαση καθορίζεται, στην περίπτωση αυτή, το ύψος της αποζημίωσης που τους καταβάλλεται.

2. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 3 του ν. 315.1976 (ΦΕΚ 107 Α') προστίθενται τα ακόλουθα:

"Σε περίπτωση κατάργησης επαρχιακού παραρτήματος του Ο.Ν. (Π.Ο.Ν.), οι υπάλληλοι που υπηρετούν σε αυτό τοποθετούνται σε νέα θέση είτε σε κλιμάκιο της κεντρικής υπηρεσίας είτε σε άλλα Π.Ο.Ν., κατά την κρίση και τις ανάγκες της υπηρεσίας, με απόφαση του Δ.Σ. του Ο.Ν. και με σύμφωνη γνώμη του αρμόδιου υπηρεσιακού συμβουλίου".

3. Συνιστώνται στον Ο.Ν. οι ακόλουθες έξι (6) θέσεις ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, καθώς και μία (1) οργανική θέση δικηγόρου ως εξής:

α) Δύο (2) θέσεις ΠΕ ειδικότητας Κυτταρολόγου.

β) Τέσσερις (4) θέσεις ΤΕ ειδικότητας Φυσικοθεραπευτών.

γ) Μία (1) θέση Δικηγόρου με έμμισθη εντολή αορίστου χρόνου και πάγια μηνιαία αμοιβή.

Για τη θέση του δικηγόρου απαιτείται η ιδιότητα του δικηγόρου στο Εφετείο ή στον Άρειο Πάγο. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται η κείμενη νομοθεσία και οι διατάξεις του Κώδικα περί Δικηγόρων.

4. Ως ανώτατο όριο ηλικίας για την πρόσληψη ιατρών στον Ο.Ν. ορίζεται το 45ο έτος.

5. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος οι ώρες εβδομαδιαίας εργασίας των υπαλλήλων των κλάδων ΤΕ Ραδιολογίας-Ακτινολογίας, ΤΕ Ιατρικών Εργαστηρίων, ΔΕ Βοηθών Μικροβιολογικών - Βιοχημικών Εργαστηρίων και ΔΕ Χειριστών Συσκευών Ιατρικών Εργαστηρίων του Ο.Ν. ορίζονται σε τριάντα (30).

Άρθρο 9 Διοικητικά θέματα

1. α) Οι διατάξεις του άρθρου 2 του ν.δ/τος 152/1974, το οποίο ετέθη ως άρθρο 8 του με το π.δ. 913/1978 κωδικοποιημένου νόμου 792/1978, που προβλέπουν θέματα σχετικά με το θεσμό του Υπουργικού Επιτρόπου στο Ν.Α.Τ., καθώς και κάθε άλλη σχετική διάταξη καταργούνται.

β) Οι διατάξεις της παραγράφου 8 του άρθρου 3 του β.δ/τος της 15ης Απριλίου 1936 (ΦΕΚ 219 Α'), που προβλέπουν θέματα σχετικά με το θεσμό του Υπουργικού Επιτρόπου στον Οίκο Ναύτου (Ο.Ν.), καθώς και κάθε άλλη σχετική διάταξη καταργούνται.

γ) Οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας περί Τ.Π.Α.Ε.Ν., Τ.Π.Κ.-Π.Ε.Ν., Εστίας Ναυτικών, Ε.Λ.Ο.Ε.Ν., Ταμείου Επικουρικής Ασφάλισης Προσωπικού Ιδρυμάτων Εμπορικού Ναυτικού, Ν.Ε.Ε. και εν γένει όλων των νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου αρμοδιότητας του Υ.Ε.Ν. που δεν αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο, με τις οποίες προβλέπονται ο θεσμός του Υπουργικού Επιτρόπου ή Κυβερνητικού Επιτρόπου ή Αντιπροσώπου του Υπουργού, οι αρμοδιότητές τους, η ύπαρξη απαρτίας με τη συμμετοχή τους και οποιαδήποτε άλλη σχετική λεπτομέρεια καταργούνται.

δ) Τυχόν προβλήματα λειτουργίας που ήθελαν προκύψει κατά την εφαρμογή της παραγράφου αυτής ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα από γνώμη του οικείου οργανισμού.

2. Στο τέλος της παραγράφου 11 του άρθρου 78 του ν. 1892/1990 προστίθεται εδάφιο ως ακολούθως: "Ειδικά για το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ο συντονισμός όλων ή ορισμένων Διευθύνσεων στις οποίες προΐστανται πολιτικοί υπάλληλοι μπορεί να γίνεται από Γενικό Διευθυντή, πολιτικό υπάλληλο κατηγορίας ΠΕ, όπως ειδικότερα προβλέπεται από τον εκάστοτε ισχύοντα Οργανισμό του".

3. α) Δημιουργείται στο Υ.Ε.Ν. Διεύθυνση Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών, η οποία υπάγεται στον Υπουργό. Σκοπός της Διεύθυνσης αυτής είναι η εισαγωγή και εφαρμογή πληροφορικής και νέων τεχνολογιών στο Υ.Ε.Ν., η ανάλυση και ο σχεδιασμός πληροφοριακών συστημάτων, η οργάνωση, ο συντονισμός και η ενημέρωση των παραγόμενων ή τηρούμενων σε ηλεκτρονική μορφή πληροφοριών και δεδομένων του Υπουργείου, η επίβλεψη και η παρακολούθηση της εύρυθμης λειτουργίας των υπολογιστικών συστημάτων και των δικτύων του Υπουργείου και η σύνταξη μελετών και προγραμμάτων εκσυγχρονισμού του Υπουργείου σε θέματα πληροφορικής και τηλεπικοινωνιών. Προϊστάμενος της Διεύθυνσης ορίζεται είτε ανώτερος αξιωματικός του Α.Σ. (Τ), ο οποίος γνωρίζει τη λειτουργία και χρήση υπολογιστικών συστημάτων και άριστα την αγγλική γλώσσα, είτε υπάλληλος κλάδου ΠΕ Πληροφορικής ή αν δεν υπάρχει ΤΕ Πληροφορικής, ο οποίος γνωρίζει άριστα την αγγλική γλώσσα.

β) Η Διεύθυνση Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών διαρθρώνεται σε τμήματα ως εξής: 1) Τμήμα Επιχειρησιακών Συστημάτων, 2) Τμήμα Ανάπτυξης Πληροφοριακών Συστημάτων Διοίκησης, 3) Τμήμα Εκμετάλλευσης και Υποστήριξης Συστημάτων και Δικτύων.

Στο Τμήμα Επιχειρησιακών Συστημάτων και στο Τμήμα Εκμετάλλευσης και Υποστήριξης Συστημάτων και Δικτύων ορίζεται ως προϊστάμενος αξιωματικός του Α.Σ., ο οποίος γνωρίζει τη λειτουργία και χρήση υπολογιστικών συστημάτων και άριστα την αγγλική γλώσσα. Στο Τμήμα Ανάπτυξης Πληροφοριακών Συστημάτων Διοίκησης ορίζεται ως προϊστάμενος υπάλληλος του κλάδου ΠΕ ή ΤΕ Πληροφορικής και αν δεν υπάρχει υπάλληλος κλάδου ΔΕ Προσωπικού Η/Υ και αν δεν υπάρχει υπάλληλος κλάδου ΠΕ ή ΤΕ, οι οποίοι γνωρίζουν άριστα την αγγλική γλώσσα.

γ) Οι αρμοδιότητες των Τμημάτων είναι:

1) Τμήμα Επιχειρησιακών Συστημάτων: Η ανάπτυξη και διαχείριση επιχειρησιακών εφαρμογών, όπως εφαρμογών αλιείας, δορυφορικών συστημάτων, εφαρμογών λιμενικών αρχών.

2) Τμήμα Ανάπτυξης Πληροφοριακών Συστημάτων Διοίκησης: Η ανάπτυξη και διαχείριση διοικητικών εφαρμογών, όπως βάσεις πλοίων, ναυτικών, σχολών εμπορικού ναυτικού, μισθοδοσίας.

3) Τμήμα Εκμετάλλευσης και Υποστήριξης Συστημάτων και Δικτύων: Η ανάπτυξη και διαχείριση δικτύου, η υποστήριξη και συντήρηση λογισμικού υλικού, η τήρηση ηλεκτρονικών αρχείων απογραφής. Η πρόσβαση σε βάσεις πληροφοριών, η διαχείριση και ενημέρωση ηλεκτρονικών σελίδων του Υπουργείου. Ο έλεγχος τήρησης διαδικασιών ασφαλείας.

δ) Η Διεύθυνση Οργάνωσης και Πληροφορικής του Υ.Ε.Ν. που ήδη υπάρχει μετονομάζεται σε Διεύθυνση Οργάνωσης και Απλούστευσης Διαδικασιών.

ε) Αρμοδιότητες Διευθύνσεων και Τμημάτων ή Γραφείων ή Υπηρεσιών του Υ.Ε.Ν., οι οποίες έχουν σχέση με αρμοδιότητες που αναφέρονται στα προηγούμενα στοιχεία της παραγράφου αυτής είτε με θέματα πληροφορικής, τα οποία αναφέρονται ή όχι στις αρμοδιότητες αυτές, μεταφέρονται αυτοδικαίως στη Διεύθυνση Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών που δημιουργείται.

στ) Για την επίτευξη των σκοπών της Διεύθυνσης Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών του Υ.Ε.Ν. είναι δυνατή, μέσα σε μία διετία από την έναρξη ισχύος του παρόντος, κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων, η ανάθεση έργων και μελετών που εντάσσονται στους σκοπούς της, προϋπολογισμού μέχρι είκοσι (20) εκατομμυρίων δραχμών κατά περίπτωση, σε δημόσιες υπηρεσίες, νομικά πρόσωπα δικαίου ή ιδιωτικού μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα. Α.Ε.Ι. ή Τ.Ε.Ι., ερευνητικά πανεπιστημιακά ιδρύματα και κέντρα τεχνολογικής έρευνας.

4. Η παράγραφος 2 του άρθρου 18 του κ.ν. 792/1978, όπως αντικαταστάθηκε με τα άρθρα 39 του ν. 1085/1980 και 10 παράγραφος 1 του ν. 2329/1995 αντικαθίσταται ως εξής:

2. Με αποφάσεις των Διοικητικών Συμβουλίων των φορέων της παραγράφου 1, που εγκρίνονται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, εγγράφονται κάθε χρόνο στους οικείους προϋπολογισμούς τους ποσά, τα οποία διατίθενται για παροχή δανείων στους υπαλλήλους τους ύψους μέχρι επτά (7) μηνιαίων αποδοχών και προκειμένου για τους συνταξιούχους του Ν.Α.Τ. μέχρι επτά (7) μηνιαίων συντάξεων. Η εξόφληση των δανείων αυτών γίνεται σε τριάντα έξι (36) ισόποσες μηνιαίες δόσεις, με επιτόκιο ίδιο με αυτό που ορίστηκε για την τελευταία, πριν την υποβολή της αίτησης του δανείου, έκδοση ομολόγων του Δημοσίου επίσης διάρκειας".

5. Κυρώνεται από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως η απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας με αριθμό 3423.18/1/25.5.1989 (ΦΕΚ 389 Β').

6. Η διάταξη της παραγράφου 4 του άρθρου 16 του ν. 2227/1994 (ΦΕΚ 129 Α') εφαρμόζεται αναλόγως και για τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ.).

7. α) Επιτρέπεται, ύστερα από απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, στις υπηρεσίες του Υ.Ε.Ν. και στους οργανισμούς, ταμεία και γενικά νομικά πρόσωπα που ανήκουν στην αρμοδιότητά του, η σύνδεση και η χρήση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, δικτύων ηλεκτρονικής επικοινωνίας και πληροφορικής, όπως W.W.W., INTERNET και άλλων συναφών μέσων, για την εξυπηρέτηση των λειτουργικών τους αναγκών.

β) Επιτρέπεται για τις επιχειρησιακές ανάγκες του Λιμενικού Σώματος η σύνδεση και χρήση κινητής τηλεφωνίας. Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών ρυθμίζονται τα θέματα που έχουν σχέση με τα πρόσωπα που δικαιούνται τέτοιας χρήσης, τη διαδικασία χορηγήσεων, αντικαταστάσεων ή ανακλήσεων των τηλεφωνικών παροχών, τον καθορισμό ορίων δαπανών κατά χρήση ή ομάδες χρηστών και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

8. Κατά την πρώτη εκπαιδευτική περίοδο σε πλοίο οι σπουδαστές των Α.Δ.Σ.Ε.Ν. ναυτολογούνται με την ιδιότητα του εκπαιδευόμενου σπουδαστή, η οποία δεν περιλαμβάνεται στις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις εργασίας και δημιουργείται με την παρούσα διάταξη. Οι σπουδαστές λαμβάνουν από 1.1.1997 μέχρι 31.12.1999 αντί αμοιβής και λοιπών επιδομάτων μηνιαίο εκπαιδευτικό επίδομα πρακτικής άσκησης, επί του οποίου καθορίζονται οι οι ασφαλιστικές εισφορές κατά την κείμενη νομοθεσία. Το ύψος και ο τρόπος καταβολής του επιδόματος, τα ειδικά θέματα των εισφορών ως και κάθε σχετική λεπτομέρεια

για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής καθορίζονται με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών.

9. α) Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να συνιστώνται στο Υ.Ε.Ν. μόνιμες ή και κατά περίπτωση επιτροπές για την έκτακτη επιθεώρηση εμπορικών πλοίων και τον έλεγχο της τήρησης των διατάξεων περί προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τήρησης των διεθνών κανονισμών αποφυγής συγκρούσεων στη θάλασσα, οι οποίες έχουν τα δικαιώματα ελέγχου που προβλέπονται για τα οικεία όργανα από την κείμενη νομοθεσία. Το πόρισμα των επιτροπών μπορεί να παραπέμπεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας στην αρμόδια Λιμενική Αρχή ή στη Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υ.Ε.Ν., οι οποίες το αργότερο εντός δέκα (10) ημερών πιστοποιούν το περιεχόμενο του πορίσματος και εφαρμόζουν την ισχύουσα νομοθεσία περί κυρώσεων.

β) Οι διατάξεις της παραγράφου 7 του άρθρου 1 του νόμου αυτού εφαρμόζονται αναλόγως και για τη νομοθεσία του Υ.Ε.Ν. και των νομικών προσώπων που εποπτεύει.

γ) Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας μπορεί να συνιστάται στο Υ.Ε.Ν. μόνιμη ή και κατά περίπτωση νομοπαρασκευαστική επιτροπή για την επεξεργασία των νομών, των προεδρικών διαταγμάτων, των κανονιστικών αποφάσεων και την προετοιμασία κωδικοποίησης της νομοθεσίας του Υ.Ε.Ν. και των νομικών προσώπων που εποπτεύει, εκτός εκείνων που όλα τα μέλη της διοίκησής τους εκλέγουνται.

δ) Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών ρυθμίζονται τα θέματα που έχουν σχέση με τις αρμοδιότητες, την οργάνωση και λειτουργία των ανωτέρω επιτροπών και το ειδικότερο αντικείμενό τους, την αμοιβή, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, των μελών και της γραμματείας τους, που βαρύνει τον ειδικό "Λογαριασμό Κεφαλαίου Λιμενικής Αστυνομίας" των Λιμενικών Αρχών και προκειμένου για το στοιχείο α' τον "Λογαριασμό Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων" και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

ε) Η συγκρότηση των ανωτέρω επιτροπών και ο καθορισμός της διάρκειας λειτουργίας τους γίνονται με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας και των Υπουργών Δικαιοσύνης, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και του εκάστοτε αρμόδιου Υπουργού, όταν πρόκειται να μετέχουν δικαστικοί, μέλη διδακτικού ερευνητικού προσωπικού Α.Ε.Ι. ή εκπαιδευτικού προσωπικού Τ.Ε.Ι. ή υπάλληλοι του δημοσίου ή νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου αντιστοίχως.

10. Στο ν.δ. 712/1970 (ΦΕΚ 237 Α):

α) Η παράγραφος 2 του άρθρου 3 αντικαθίσταται ως ακολούθως: "2. Τα Α.Σ.Ν.Α. είναι επταμελή, συγκροτούνται ανά διετία με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής ναυτιλίας και μετέχουν σε αυτά:

α. Ένας αεροπαγίτης ή Εφέτης, ως Πρόεδρος.

β. Ένας ανώτερος αξιωματικός Λ.Σ..

γ. Ένας ανώτερος τεχνικός αξιωματικός Π.Ν..

δ. Ένας εφοπλιστής ή ειδικός στη ναυτιλιακή θεωρία και πρακτική.

ε. Ένας Πλοίαρχος Εμπορικού Ναυτικού (Ε.Ν.), κάτοχος διπλώματος Α' τάξεως, με πενταετή τουλάχιστον θαλάσσια υπηρεσία σε πλοία χωρητικότητας άνω των 3.000 κοχ.

στ. Ένας Μηχανικός Ε.Ν., κάτοχος διπλώματος Α' τάξεως, με πενταετή θαλάσσια υπηρεσία σε πλοία χωρητικότητας άνω των 3.000 κοχ, τα οποία φέρουν μηχανές εσωτερικής καύσεως άνω των 3.000 ίππων.

ζ. Ένας διπλωματούχος ναυπηγός μηχανικός, κάτοχος διπλώματος του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου ή ισότιμου τίτλου της αλλοδαπής και με προϋπηρεσία ναυπηγού τουλάχιστον δεκαπέντε (15) ετών, η οποία βεβαιώνεται από το Σύλλογο Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος".

β) Το στοιχείο δ της παραγράφου 4 του άρθρου 3 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"δ) Ο Πλοίαρχος και ο Μηχανικός του Ε.Ν. και οι αναπληρωτές τους, εν ενεργεία ή συνταξιούχοι επιλέγονται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας από κατάλογο οκτώ (8) μελών που έχουν τα προσό-

ντα του παρόντος άρθρου, ο οποίος του υποβάλλεται ξεχωριστά από την Πανελλήνια Ένωση Πλοίαρχων Ε.Ν., την Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Ε.Ν., την Πανελλήνια Ένωση Συνταξιούχων Πλοίαρχων Ε.Ν. και την Πανελλήνια Ένωση Συνταξιούχων Μηχανικών Ε.Ν..

Ο διπλωματούχος ναυπηγός μηχανικός και ο αναπληρωτής του επιλέγονται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας από κατάλογο οκτώ (8) εν ενεργεία μελών που κατέχουν τα προσόντα που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, που υποβάλλεται από το Σύλλογο Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανικών Ελλάδος.

Οι παραπάνω κατά φορέα κατάλογοι δεν είναι απαραίτητοι αν δεν υποβληθούν μέσα σε είκοσι (20) ημέρες από την ημέρα που εγγράφως θα ζητηθούν από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας".

γ) Η παράγραφος 6 του άρθρου 3 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"6. Το Ανακριτικό Συμβούλιο Ναυτικών Ατυχημάτων (Α.Σ.Ν.Α.) βρίσκεται σε απαρτία αν είναι παρόντες ο Πρόεδρος και τέσσερα από τα μέλη".

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 10

Καταργούμενες διατάξεις

Με την έναρξη ισχύος του παρόντος, πέραν αυτών που αναφέρονται στα επί μέρους άρθρα καταργούνται:

α) Το άρθρο 2 παράγραφος 1 και τα άρθρα 8, 9, 10, εκτός του πρώτου εδαφίου, 11, 13 και 14 του π.δ/τος 91/1979.

β) Το π.δ. 556/1979 (ΦΕΚ 174 Α').

γ) Το άρθρο 77 παράγραφος 8 στοιχείο β' του ν. 1892/1990, εκτός του πρώτου εδαφίου του.

δ) Το άρθρο 24 του ν. 1957/1991 (ΦΕΚ 114 Α').

ε) Τ π.δ. 320/1991 (ΦΕΚ 117 Α').

στ) Κάθε άλλη διάταξη, που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος νόμου ή ρυθμίζεται ίδια θέματα κατά διάφορο τρόπο.

Άρθρο 11

Δαπάνες σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού

Με την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος προκαλείται επιπλέον οικονομική επιβάρυνση του Κρατικού Προϋπολογισμού του έτους 1997 ύψους 6.077.111 δρχ. και των Προϋπολογισμών των Ν.Π.Δ.Δ., αρμοδιότητας Υ.Ε.Ν., ύψους δρχ. 97.247.500. Για τα επόμενα έτη η επιβάρυνση του Κρατικού Προϋπολογισμού θα ανέλθει σε δρχ. 111.000.000 και των ΝΠΔΔ θα είναι δρχ. 278.000.000 κατ' έτος. Επίσης θα προκληθεί δαπάνη του προϋπολογισμού δημοσίων επενδύσεων δρχ. 1.380.000.000 το έτος 1997 δρχ. 1.260.000.000 το έτος 1998 και δρχ. 1.310.000.000 το έτος 1999 για την καταβολή εκπαιδευτικού επιδόματος στους σπουδαστές των Α.Δ.Σ.Ε.Ν..

Άρθρο 12

Ισχύς

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά σε επί μέρους διατάξεις του.

Αθήνα..... 1998

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

1. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ
2. ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
3. ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
4. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
5. ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
6. ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ
7. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
8. ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
9. ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Ανωτάτου επιπέδου η ναυτιλιακή εκπαίδευση

Ιδρύονται ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού

Ένα όνειρο και μία επιδίωξη των ναυτικών της μεταπολεμικής γενιάς καθώς και των εφοπλιστών που έβλεπαν πάντοτε πολύ μπροστά, η προαγωγή ναυτικής παιδείας ανωτάτου επιπέδου, φαίνεται ότι θα γίνει πραγματικότητα, εάν φυσικά προωθηθεί και συζητηθεί από τη Βουλή το νομοσχέδιο που κατέριψε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για την ουσιαστική αναβάμηση της Ναυτικής Εκπαίδευσης. Ο υπουργός κ. Σταύρος Σουμάκης δήλωσε:

«Πιστεύουμε ότι ικανοποιούμε, έτσι, ένα επείγον αίτημα των καιρών, αλλά και τις πολύχρονες προσπάθειες και προσδοκίες όλων των φορέων που έχουν σχέση με τη ναυτική εκπαίδευση.

Ο εκπαιδευτικός αυτός χώρος εκπροσωπείται σήμερα από τις Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (ΑΔΣΕΝ), που ιδρύθηκαν το 1979 και διαδέχθηκαν τις Δημόσιες Σχολές Εμπορικού ναυτικού που λειτουργούσαν από το 1951.

Από τις Σχολές αυτές αποφοίτησαν άξια στελέχη της Εμπορικής μας Ναυτιλίας, που συνέβαλαν αποφασιστικά στην ανάπτυξη της και στην κατάκτηση μιας κυρίαρχης θέσης σε διεθνές επίπεδο».

Και πρόσθεσε:

«Έχει γίνει, όμως, πλέον σαφές ότι το υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο δεν μπορεί να εξυπηρετήσει τις σύγχρονες ανάγκες της ναυτικής εκπαίδευσης, όπως αυτές έχουν διαμορφωθεί από τις τεχνολογικές, οικονομικές, κοινωνικές και εκπαιδευτικές συνθήκες».

Με το νομοσχέδιο:

- Ιδρύονται σε αντικατάσταση των ΑΔΣΕΝ, οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, που έχουν συγκεκριμένο εκπαιδευτικό επίπεδο, αφού ανήκουν στην τριτοβάθμια εκπαίδευση.
- 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, Συμβούλιο σε κάθε Α.Ε.Ν., Διοικητή Α.Ε.Ν., Διευθυντή Σχολής κ.λπ. με συγκεκριμένες και διακριτές αρμοδιότητες
- Για καλύτερη λειτουργία των Α.Ε.Ν. θεσμοθετούνται διοικητικές υπηρεσίες, όπως Γραμματεία Α.Ε.Ν. και Γραμματείες Σχολών.
- Αναβαθμίζεται ο ρόλος των εκπαιδευτικών με τη δυνατότητα συμμετοχής στη λήψη αποφάσεων σε εκπαιδευτικά θέματα καθώς και στην ανάδειξη οργάνων διοίκησης και εκπαίδευσης (κατάρτιση αναλυτικών προγραμμάτων, επιλογή διευθυντή και αναπληρωτή διευθυντή Σχολών κ.λπ.).
- Δίδεται βαρύτητα στη βελτίωση των συνθηκών σπουδών και διαβίωσης των σπουδαστών στις Α.Ε.Ν. ιδιαίτερα με την ίδρυση γραφείων σπουδαστικής μέριμνας (συνεργασία με άλλα εκπαιδευτικά ιδρύματα, της Ελλάδας και εξωτερικού, επισκέψεις σε παραγωγικές μονάδες, αθλητικές και ψυχαγωγικές εκδηλώσεις, κ.λπ.), τη δημιουργία βιβλιοθηκών.
- Για πρώτη φορά δημιουργούνται, κατ' αναλογία προς άλλα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης, βαθμίδες Εκπαιδευτικού και Ειδικού για να μπορέσουν να ανταποκρι-

θούν στις αυξημένες τωρινές και μελλοντικές απαιτήσεις του ναυτικού επαγγέλματος.

- Θεσμοθετούνται μόνιμες οργανικές θέσεις εκπαιδευτικού προσωπικού αντί των υφισταμένων σήμερα προσωποπαγών θέσεων Ι.Δ.Α.Χ. και εντάσσεται σε αυτές το υπηρετούν προσωπικό ανάλογα με τα προσόντα και το χρόνο εκπαιδευτικής προϋπηρεσίας. Εισάγεται για το εκπαιδευτικό προσωπικό ο θεσμός των εκπαιδευτικών αδειών σε εκπαιδευτικά ιδρύματα και παραγωγικές μονάδες, με σκοπό την μετεκπαίδευση και επιμόρφωσή του και γενικότερα τον εμπλουτισμό και ανανέωση των επιστημονικών, τεχνολογικών και επαγγελματικών γνώσεων. Καθιερώνεται το νέο μισθολόγιο για το εκπαιδευτικό προσωπικό που προσιδιάζει προς το μισθολόγιο του προσωπικού εκπαιδευτικών ιδρυμάτων Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης, αντί της σημερινής αντιστοίχισης προς τα ισχύοντα με τους καθηγητές της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης.
- Προβλέπεται η έκδοση Υπουργικών Αποφάσεων και Προεδρικών Διαταγμάτων που θα ρυθμίζουν εκπαιδευτικά θέματα σύμφωνα με τις σύγχρονες προδιαγραφές και απαιτήσεις της Ναυτικής Εκπαίδευσης (περιεχόμενο και κανονισμός σπουδών, αναλυτικά προγράμματα, εκπαιδευτικά βοηθήματα).

Μέτρα υποστήριξης:

Ο κ. Σουμάκης επ' ευκαιρία αναφέρθηκε και σε μέτρα υποστήριξης της Ναυτικής Εκπαίδευσης, τονίζοντας:

«Βεβαίως ένα νέο νομοθετικό πλαίσιο δεν είναι αρκετό για να δώσει υπόσταση και πνοή σε ένα θεσμό. Επιπλέον απαιτούνται μέτρα διοικητικής υποστήριξης και δημιουργία των υλικοτεχνικών και άλλων προϋποθέσεων για την επιτυχή εφαρμογή του. Στον τομέα αυτό ήδη έχουν γίνει τα πρώτα βήματα, όπως καθιέρωση έξι εξαμήνων φοίτησης με τη διατήρηση του συστήματος εναλλασσόμενης εκπαίδευσης και εσωτερικής υπηρεσίας, διαμόρφωση εργαστηριακών χώρων και βελτίωση των κτιριακών εγκαταστάσεων. Επίσης έχουν προγραμματισθεί οι επόμενες ενέργειες που αφορούν την περαιτέρω ενίσχυση της υλικοτεχνικής υποδομής (κτιριακές εγκαταστάσεις, δημιουργία βιβλιοθηκών, προμήθεια εργαστηριακού εξοπλισμού κ.λπ.), επιμόρφωση Διοικητών στη διοίκηση εκπαίδευσης, επιμόρφωση εκπαιδευτικού προσωπικού σε παιδαγωγικά και εκπαιδευτικά θέματα, νέος τρόπος έκδοσης και διακίνησης εκπαιδευτικών βοηθημάτων κ.ά.

Το επόμενο βήμα στον τομέα της βελτίωσης της ναυτικής εκπαίδευσης θα είναι ο επαναπροσδιορισμός των στόχων και η αναμόρφωση της λειτουργίας των Κέντρων Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ).

Στην προσπάθειά μας αυτή για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης είμαστε βέβαιοι ότι θα συμπράξουν ενεργά όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς και ιδιαίτερα οι εκπαιδευτικοί, η Ε.Ε.Ε., τα ναυτεργατικά σωματεία και οι σπουδαστές».

*With Compliments
and Best Wishes for 1998*

from

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

Περιθώρια μεγάλων

αποδόσεων για

τις Ακτοπλοϊκές Εταιρίες

Του
Χάρη Παυλίδη

Μονόδρομος η λύση του Χρηματιστηρίου

*Ποιο είναι το μέλλον της
ακτοπλοΐας και πόσο
συμφέρει μία επένδυση στο
συγκεκριμένο κλάδο;*

*Τι ρόλο μπορεί να παίξει η
κεφαλαιαγορά στην
ανάπτυξη και στον
εκσυγχρονισμό των
επιχειρήσεων του κλάδου,
υπό το φως μάλιστα και του
ευρωπαϊκού ανταγωνισμού;*

*Στα ερωτήματα αυτά απάντηση δίνει μία έγκυρη μελέτη,
για τις Ακτοπλοϊκές Εταιρίες της εταιρίας χρηματοοικονο-
μικών συμβούλων ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ Α.Ε. Στο βασικό
συμπέρασμα της μελέτης αυτής μπορεί κανείς να
απομονώσει την εξής διαφωτιστική διατύπωση: Αν και ο
κλάδος δεν αποτελεί δυναμικό παραγωγικό τομέα της
ελληνικής οικονομίας, εξακολουθεί να παραμένει ένας
χώρος με μεγάλα περιθώρια για υψηλές αποδόσεις και
κερδοφορία για τις δραστηριοποιημένες επιχειρήσεις.*

*Επιπλέον, μία άλλη διαπίστωση της μελέτης είναι ότι η
αναζήτηση κεφαλαίων στο χρηματιστήριο είναι πλέον
μονόδρομος για να εκσυγχρονισθούν και αναπτυχθούν οι
Ακτοπλοϊκές Επιχειρήσεις. Ειδικότερα η μελέτη
επισημαίνει:*

Η ελληνική ακτοπλοΐα συνδέει περίπου 750 λιμένες, μεταξύ 3.500 νήσων και ακτών, συνολικού μήκους 14.854 χιλιομέτρων. Χάρη στην επικοινωνία που διασφαλίζει κυρίως με τις νήσους του Αιγαίου, ο κλάδος συσχετίζεται άμεσα και με τον τομέα άμυνας της χώρας. Παράλληλα, η άνοδος του τουρισμού στις αρχές της δεκαετίας του '90, σε συνδυασμό με τις μοναδικές δυνατότητες αναψυχής που προσφέρει η χώρα μας, σχεδόν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους επιτρέπει στις εταιρίες του κλάδου να αποκομίσουν σημαντικά οικονομικά οφέλη και ταυτόχρονα να προβάλουν και να καταξιώσουν τον ελληνικό φυσικό πλούτο σε διεθνές επίπεδο. Το γεγονός, ότι η ελληνική ακτοπλοΐα αποτελεί έναν από τους πλέον κερδοφόρους επιχειρηματικούς κλάδους της χώρας και μία σημαντική και μόνιμη πηγή εισροής συναλλάγματος, είναι ενδεικτικό των τεράστιων δυνατοτήτων της για περαιτέρω ενδυνάμωση και διεύρυνση της παρουσίας της. Οι ευνοϊκές όμως αυτές προοπτικές θα καταστούν εφικτές, μόνον υπό την ύπαρξη συγκεκριμένων προϋποθέσεων. Διαπίστωση, η οποία απορρέει από το ότι έχουν εντοπισθεί στον κλάδο σημαντικές διαρθρωτικές αδυναμίες, τόσο σε επίπεδο υποδομής και θεσμικού πλαισίου, όσο και σε επίπεδο εκσυγχρονισμού. Η άμεση παρέμβαση και επίλυση των συγκεκριμένων προβλημάτων αποτελεί, σήμερα επιτακτική ανάγκη.

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

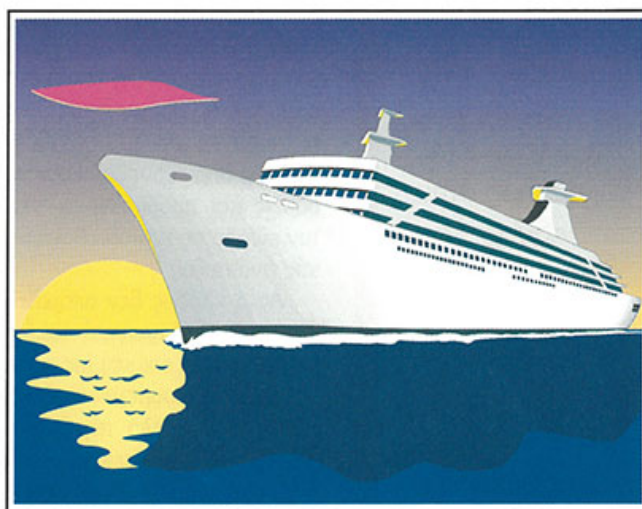
Η μέση ηλικία του στόλου, από 21 έτη το 1988 αυξήθηκε σε 28 έτη το 1996. Στοιχείο που υποδηλώνει ότι παρά την ανανέωσή του, ο στόλος στο σύνολό του δεν εκσυγχρονίστηκε, με αποτέλεσμα να παραμένει (πλην ελαχίστων εξαιρέσεων) σημαντικά γηρασμένος. Γεγονός που υπογραμμίζει τη ανάγκη των εταιριών να προβούν, εντός της τρέχουσας δεκαετίας, σε υψηλές δαπάνες κεφαλαίων, προκειμένου να αυξηθεί η ωφέλιμη ζωή του στόλου. Η τελευταία ορίζεται σε 35 έτη, που αποτελούν την ανώτατη δυνατή ηλικία του πλοίου. Στη διάρκεια των τελευταίων 30 ετών, σημειώθηκε αλματώδης αύξηση της κίνησης στον τομέα της ακτοπλοΐας, καθώς από τρία εκατομμύρια διακινηθέντες επιβάτες το 1965, φθάσαμε στα 12 εκατομμύρια το 1990, με προοπτική τα 20 εκατομμύρια ως το 2004 (έτος άρσης του προστατευτικού καθεστώτος). Τα σχετικά μεγέθη κατατάσσουν την ελληνική ακτοπλοΐα στις πρώτες θέσεις, σε παρωρωπαϊκό επίπεδο.

Από πλευράς πλοιοκτησίας, οι εταιρίες του κλάδου διακρίνονται σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη απαρτίζεται από τις επιχειρήσεις λαϊκής βάσης, που αποτελούν ιδιωτικού χαρακτήρα πολυμετοχικές εταιρίες (η πλειοψηφία των σχετικών μετοχών προέρχεται από συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή). Η δεύτερη κατηγορία αφορά σε ιδιωτικές ολιγομετοχικές επιχειρήσεις, με βασικούς μετόχους μέλη εφοπλιστικών οικογενειών. Συνολικά λειτουργούν στη χώρα μας 30 ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, που διαθέτουν 103 πλοία, συνολικής χωρητικότητας άνω των 500 χιλιάδων κόρων. Το 50% της ολικής χωρητικότητας των πλοίων της ελληνικής ακτοπλοΐας ανήκει στις Λ.Α.Ε.

Είναι σαφές ότι η εξέλιξη του ακτοπλοϊκού στόλου επεκτείνεται στο σοβαρό πρόβλημα της ηλικίας των πλοίων, το οποίο οξύνεται με την πάροδο των ετών. Κατά συνέπεια, εάν συνεχίσει να ισχύει η υποχρεωτική απόσυρση πλοίων, τα σκάφη που θα πρέπει να αντικατασταθούν, περί τα τέλη της τρέχουσας δεκαετίας, θα υπερβαίνουν το 50% του σημερινού συνολικού

στόλου. Η αντικατάσταση, όμως αποτελεί ακανθώδες ζήτημα, διότι συναρτάται άμεσα με τις εξελίξεις σε άλλους τομείς, όπως από τη διείσδυση πλοίων νέας τεχνολογίας, τη λειτουργία του θεσμικού πλαισίου και την εξέλιξη του τουρισμού στην Ελλάδα. Η αλματώδης εξέλιξη της μεταφορικής κίνησης, με βάση παραμετρική ανάλυση που χρησιμοποιεί ως ερμηνευτικούς συντελεστές το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν και τον πληθωρισμό της χώρας, διαφαίνεται ότι θα συνεχισθεί και στην τρέχουσα δεκαετία, με ευνοϊκές επιδράσεις για τον κλάδο.

Από την άλλη πλευρά, η διείσδυση σκαφών νέας τεχνολογίας επικεντρώνεται κυρίως στην εξέλιξη των μέσων φορτοεκφόρτωσης. Ζήτημα που συνδέεται άμεσα με τη βελτίωση της λιμενικής υποδομής και την εισαγωγή τεχνολογίας τηλεπικοινωνιών



ωνιών και πληροφορικής στον ακτοπλοϊκό κλάδο. Ήδη, έχει διαφανεί η επιτακτική ανάγκη μηχανογράφησης των λιμένων και εφαρμογής συστημάτων θαλάσσιας κυκλοφορίας (VIS), τα οποία διευκολύνουν τόσο την πρόληψη των ατυχημάτων, όσο και την ορθολογική διαχείριση των λιμενικών εγκαταστάσεων σε συνθήκες αυξημένης κίνησης. Η επίλυση των συγκεκριμένων προβλημάτων θα επιτρέψει τη διείσδυση πλοίων νέας τεχνολογίας, πέραν των υδροπτερυγών, που ήδη έχουν αποσπάσει το δικό τους μερίδιο αγοράς. Προς το παρόν, πάντως, τα πλοία νέας τεχνολογίας, ακόμη και με την προϋπόθεση αυξημένων ναύλων κατά 10% έως 15%, αντιμετωπίζουν προβλήματα οικονομικής βιωσιμότητας, κυρίως λόγω του υψηλού κόστους κτήσης, του χαμηλού επιπέδου των συμβατικών ναύλων και της αβεβαιότητας για το εάν το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας θα έχει τη δυνατότητα να επιβάλει σε αυτά την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Τα συγκεκριμένα αρνητικά στοιχεία επιβαρύνονται και από το γεγονός ότι η παροχή άδειας σκοπιμότητας δεσμεύει το σκάφος με δέκα προσεγγίσεις (ενδιαμέσους σταθμούς), που συνεπάγεται αναίρεση του σοβαρότερου συγκριτικού πλεονεκτήματος των πλοίων νέας τεχνολογίας, δηλαδή της ταχύτητας. Επιπλέον, οι ελλείψεις της λιμενικής υποδομής απαιτούν συγκεκριμένα έργα για τη βελτίωσή τους σε 28 λιμένες, τα οποία θα απορροφήσουν 260 δισ. δραχμές. Παράλληλα και η δομή του ακτοπλοϊκού δικτύου χρήζει άμεσης βελτίωσης και απαιτεί τον προσδιορισμό μείζονων κομβικών σημείων, καθώς το υπάρχον δίκτυο, με κύ-

ριο κόμβο τον Πειραιά, καθίσταται προβληματικό. Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο αποτελεί και η δυνατότητα σύνδεσης του δικτύου, δηλαδή η εύρεση παραμέτρων με συσχετισμό κλάδων του δικτύου, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και η συχνότητα παροχής υπηρεσιών ανά λιμένα.

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΡΑΤΟΥΣ - ΙΔΙΩΤΩΝ

Παρά την ευόκη εικόνα που παρουσιάζει η δραστηριοποίηση των ακτοπλοϊκών εταιριών στις γραμμές του εξωτερικού, δεν συμβαίνει κάτι ανάλογο και στις γραμμές του εσωτερικού. Στις τελευταίες, η μεταβολή της συγκεκριμένης κατάστασης που επικρατεί θα απαιτήσει πολυετή και συστηματική προσπάθεια, στην οποία θα πρέπει να συμμετάσχουν όλοι οι παράγοντες του κλάδου ώστε να δημιουργηθούν υγιείς βάσεις και προϋποθέσεις για την είσοδο σε περίοδο δυναμικής ανάπτυξης.

Αν ο κλάδος δεν αποτελεί δυναμικό παραγωγικό τομέα της ελληνικής οικονομίας, εξακολουθεί να παραμένει ένας χώρος με μεγάλα περιθώρια για υψηλές αποδόσεις και κερδοφορία για τις δραστηριοποιούμενες επιχειρήσεις. Κατά συνέπεια, η δυνατότητα της Πολιτείας να εξαλείψει τις σημαντικές δυσαρμονίες του αναδεικνύεται ως η καθοριστική παράμετρος για τη μελλοντική του πορεία. Εφόσον διαφανεί η δυνατότητα αυτή, τότε θα παραμερισθούν διάφορα φαινόμενα δυσλειτουργίας, τα οποία μέχρι σήμερα αναιρούν την ορθολογική διαχείριση σημαντικών πόρων που κατευθύνονται στον κλάδο. Η πλέον ενδεδειγμένη οδός για την ανάπτυξη του κρίσιμου τομέα των θαλάσσιων μεταφορών είναι η συνεργασία των ιδιωτικών και κρατικών παραγόντων, για την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού που θα προκύψει μετά το 2000.

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΣΤΟ Χ.Α.Α.

Αν και στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών οι εισηγμένες εταιρείες του κλάδου ανέρχονται μόλις σε τέσσερις, ωστόσο αποτελούν ένα εξαιρετικό δείγμα των προβλημάτων, αλλά και των προοπτικών του κλάδου. Η στροφή των συγκεκριμένων επιχειρήσεων προς την κεφαλαιαγορά θα πρέπει να αξιολογηθεί και ως μελλοντική πρόθεση και για αρκετές ακόμη εταιρίες, προκειμένου να αξιοποιηθούν οι δυνατότητες άντλησης χαμη-

λού κόστους κεφαλαίων. Η εισαγωγή στο Χρηματιστήριο, σύνομα, θα αποτελέσει επιτακτική ανάγκη και πρώτη προτεραιότητα για τα μελλοντικά σχέδια αρκετών εταιριών και η διαπίστωση αυτή τεκμηριώνεται από ορισμένα κοινά χαρακτηριστικά του δείγματος των τεσσάρων εισηγμένων επιχειρήσεων.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, παρατηρείται από έτος σε έτος - προ της εισαγωγής - σταδιακή επιδείνωση των χρηματοοικονομικών μεγεθών, η οποία προήρχετο από αύξηση των συνολικών υποχρεώσεων και την εξυπηρέτηση υψηλών χρεωστικών τόκων. Το αποτέλεσμα ήταν η αφαίρεση πολύτιμων εσόδων και η μείωση του δυναμικού μεγέθους των καθαρών κερδών. Ενώ, όμως, ήταν εμφανής η διαχρονική ανοδική πορεία των πωλήσεων και των κερδών, η προοπτική του άμεσου εκσυγχρονισμού του στόλου (μέσω ανανέωσης της αποσυρόμενης χωρητικότητας) και η ανάγκη μείωσης των αυξανόμενων υποχρεώσεων, στο άμεσο και όχι στο απώτερο μέλλον, επέτεινε την ανάγκη εξεύρεσης υγιών κεφαλαιακών πόρων, για τη δραστηρική αντιμετώπιση των επερχόμενων οδυνηρών αυτών καταστάσεων.

Επιπλέον, λόγω του ότι η μείωση των επιτοκίων δανεισμού δεν αποτελεί μία ταχεία - από πλευράς εξέλιξης - διαδικασία και κατά συνέπεια δεν αποτελεί ορθή στρατηγική επιλογή για να στηρίζεται σε αυτήν την προσδοκία μελλοντικής ανάπτυξης μιας εταιρίας, η εισαγωγή στο Χρηματιστήριο θα πρέπει να θεωρηθεί πλέον ως μονόδρομος και μοναδική ενδεδειγμένη λύση για το εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη των επιχειρήσεων.

Από την άλλη πλευρά ο τουρισμός, που αναμφισβήτητα υπήρξε ο σπουδαιότερος σύμμαχος των ακτοπλοϊκών εταιριών στην πο-

ρεία εξέλιξής τους στις αρχές της δεκαετίας του 1990, εμφάνισε σημεία ύφεσης τα οποία επιδεινώθηκαν στην περίοδο 1995-1996. Η διατήρηση μιας θετικής σχέσης μεταξύ του τουριστικού τομέα και των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων απαιτεί αύξηση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών. Στοιχείο που επιτείνει ακόμη περισσότερο την ανάγκη διαρθρωτικών αλλαγών στον κλάδο.

Στη διάρκεια των τελευταίων 30 ετών, σημειώθηκε αλματώδης αύξηση της κίνησης στον τομέα της ακτοπλοΐας, καθώς από τρία εκατομμύρια διακινηθέντες επιβάτες το 1965, φθάσαμε στα 12 εκατομμύρια το 1990, με προοπτική τα 20 εκατομμύρια ως το 2004 (έτος άρσης του προστατευτικού καθεστώτος). Τα σχετικά μεγέθη κατατάσσουν την ελληνική ακτοπλοΐα στις πρώτες θέσεις, σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.



Του
Χάρη
Παυλίδη

*Η εντός του '97
επιβολή ΦΠΑ επί του
ναυλοσύμφωνου ήταν
το κυρίαρχο θέμα στο
χώρο του
επαγγελματικού
γιώτιγκ τη χρονιά που
μας πέρασε.*

Η επιβολή Φ.Π.Α. πλήττει το σκάφος αναψυχής

Προηγήθηκαν συζητήσεις και ασάφεια ως προς το ποσοστό του ΦΠΑ, αν δηλαδή θα ήταν 4% ή 8%, αλλά ουδείς αρμόδιος προβληματίστηκε για το ποσοστό μείωσης που θα επιφέρει στα ναυλοσύμφωνα αυτός ο φόρος. Και μάλιστα την ίδια ώρα που οι κυριότεροι ανταγωνιστές μας, στο θαλάσσιο τουρισμό, η Τουρκία και η Κροατία, δεν επιβαρύνουν με αντίστοιχο φόρο τους ναύλους.

Έτσι, λοιπόν, η οριστική κατά 8% επιβολή ΦΠΑ μας κάνει ακριβότερους από την Κροατία και την Τουρκία, ενώ ο Έλληνας πλοιοκτήτης υποχρεώνεται εκ των πραγμάτων να πληρώσει απ' την τσέπη του, αν θέλει να κρατήσει τον ίδιο τιμοκατάλογο.

Τα αποτελέσματα αυτής της αψυχολόγητης ενέργειας, η οποία χρησιμοποιεί ως άλλοθι μια ντιρεκτίβα της Κοινότητας, είναι ήδη ορατά μια και πολλά σκάφη εγκατέλειψαν την ελληνική σημαία.

Παρ' όλα αυτά ουδείς απ' αυτούς που υποτίθεται ότι θα έπρεπε ν' ανησυχούν, φαίνεται να ενδιαφέρεται για τους ναύλους που μέσα στη χρονιά που πέρασε κυριολεκτικά χάρισαν στους Τούρκους. Στους γείτονες που, ειρήσθω εν παρόδω, διαθέτουν αυτή τη στιγμή

τέσσερις πολύ καλές μαρίνες και τρεις ακόμα υπό κατασκευή, ενώ δεν υποχρεώνουν τους πλοιοκτήτες, όπως δυστυχώς συμβαίνει εδώ, να πληρώνουν τα καύσιμα με τα τέλη και εκ των υστέρων να τους επιστρέφεται... η διαφορά.

Αλλά ακόμα και στον ΦΠΑ η διαμόρφωση των ποσοστών κατά περίπτωση, σύμφωνα με το νόμο 438/76, δημιουργεί δυσκολίες, ακόμη και στην κατανόησή του.

Έτσι λοιπόν, η διαμόρφωση του ΦΠΑ στο 8% χρειάζεται προσεκτική μελέτη, αφού οι ναύλοι των σκαφών που μπορούν να αποδείξουν την προσέγγιση σε λιμάνι του εξωτερικού απαλλάσσονται του φόρου και η έκπτωση φθάνει το 100%.

Οι υπόλοιπες περιπτώσεις σύμφωνα με το πρωτόκολλο είναι:

— Στα τουριστικά σκάφη που εκτελούν και διεθνείς πλόες, το ποσοστό έκπτωσης του ΦΠΑ είναι 60%

— Στα τουριστικά σκάφη που εκτελούν πλόες από τοπικούς μέχρι μεγάλης ακτοπλοΐας, ποσοστό έκπτωσης ΦΠΑ 50%.

— Στα τουριστικά σκάφη που εκτελούν πλόες από τοπικούς μέχρι και μικρής ακτοπλοΐας, το ποσοστό έκπτωσης είναι 40%.

Τί σημαίνουν τώρα οι όροι, «Διεθνής πλοΐα», «Πλοΐα Μεγάλης Ακτοπλοΐας» και «Πλοΐα Μικρής Ακτοπλοΐας». Ο διεθνής πλοΐα είναι το δρομολόγιο από λιμάνι σε λιμάνια του εξωτερικού και αντιστρόφως, καθώς και οι πλόες μεταξύ λιμανιών του εξωτερικού.

Ο πλοΐα μεγάλης ακτοπλοΐας ορίζεται ως τα μεγάλα δρομολόγια μεταξύ λιμανιών του εσωτερικού.

Τέλος ο πλοΐα μικρής ακτοπλοΐας είναι τα σύντομα ταξίδια κατά τη διάρκεια των οποίων τα σκάφη δεν απομακρύνονται πέραν των 20 μιλίων από την πλησιέστερη ακτή.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στην έννοια της απαλλαγής από το ΦΠΑ περιλαμβάνονται και τα θαλάσσια περιηγητικά ταξίδια.

Το μόνο «παρήγορο» είναι ότι αυτή η σταθεροποίηση του ΦΠΑ δημιουργεί οριακή ισορροπία σ' έναν κλάδο μάλιστα που ήδη θα έπρεπε να αρχίσει να προετοιμάζεται για την άρση του προστατευτισμού.

Η μείωση των επαγγελματικών σκαφών, τα αντικίνητρα (καύσιμα κ.λπ.), τα υπερβολικά τέλη ελλιμενισμού σε σχέση με τις παρεχόμενες υπηρεσίες στις μαρίνες, συνθέτουν ένα κλίμα που κάθε άλλο παρά ευχάριστο θα πρέπει να θεωρείται.

Η ΦΥΓΗ ΑΠΟ ΤΗ ΣΗΜΑΙΑ



Συνεχίστηκε και τον περασμένο Δεκέμβριο η φυγή πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο. Από τα στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας προκύπτει ότι τον περασμένο μήνα από το νηολόγιο διαγράφηκαν 13 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 713.918 κόρων. Στο ίδιο διάστημα ύψωσαν την ελληνική σημαία 6 πλοία, χωρητικότητας 81.714 κόρων.

Από τα πλοία που διαγράφηκαν από τα ελληνικά νηολόγια τα περισσότερα ύψωσαν σημαίες ευκαιρίας, όπως Μπαχάμες, Λιβερίας, Παναμά και Μάλτας.

Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που εγγράφησαν ήταν τριών ετών ενώ αυτών που διαγράφησαν ήταν 11 ετών.

Από την αρχή του 1997 μέχρι την 31η Δεκεμβρίου συνολικά υπέστειλαν την ελληνική σημαία 156 πλοία και την ύψωσαν μόνο 66. Από τη διαφορά των 90 πλοίων η μείωση της δύναμης του εμπορικού στόλου έφθασε σε 2.280.253 κόρους που μεταφράζεται και σε απώλεια εκατοντάδων θέσεων εργασίας για Έλληνες ναυτικούς.

Η «αιμορραγία» του ελληνικού νηολογίου είναι από τις μεγαλύτερες των τελευταίων ετών και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης είναι έντονα προβληματισμένος. Κατ' επανάληψη έχει δηλώσει ότι πλοιοκτήτες και ναυτικοί θα πρέπει να βρουν τις καλύτερες λύσεις προς όφελος της ναυτιλίας και ο ίδιος είναι διατεθειμέ-

νος να υιοθετήσει τις κοινές θέσεις τους, αν βέβαια επιτευχθεί κάτι τέτοιο.

Κατά τη διάρκεια του '96 είχαν διαγραφεί 191 πλοία και είχαν εγγραφεί στο νηολόγιο 81 σκάφη.

Οι εφοπλιστές των ποντοπόρων αλλά και των ακτοπλοϊκών έχουν προσφάτως επανέλθει με προτάσεις τους και ζητάνε μειώσεις συνθέσεων. Το αίτημά τους είναι, ανά κατηγορία πλοίου να ναυτολογούνται από 4 έως 7 Έλληνες ναυτικοί. Αντίθετα ο Στ. Σουμάκης πέρσι τον Ιούλιο ανακοίνωσε τα μέτρα ανταγωνιστικότητας και οι Έλληνες Ναυτικοί σε κάθε κατηγορία ποντοπόρου ανέρχονται από 7 έως 11. Οι πλοιοκτήτες αντιτάχθηκαν σε αυτά τα μέτρα και μάλιστα στις 29 Νοεμβρίου έθεσαν κατά τη διάρκεια συνάντησής τους με τον πρωθυπουργό Κ. Σημίτη επανεξέταση των μέτρων. Ο πρωθυπουργός απέκλεισε κατηγορηματικά μειώσεις συνθέσεων. Αυτή η ανάγκη ανάγκασε λίγες ημέρες αργότερα τον Γιάννη Λύρα πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών να υποστηρίξει ότι «βαδίζουμε προς έναν εφοπλισμό χωρίς πλοία υπό ελληνική σημαία».

Στις 7 Ιανουαρίου ο κ. Σουμάκης δήλωσε κατηγορηματικά σε συνέντευξη Τύπου ότι δεν θα επανεξετάσει τα μέτρα και πως η ελληνική σημαία δεν θα μετατραπεί σε ευκαιρίας...

Σύμφωνα με στοιχεία, στις 31 Δεκεμβρίου στο νηολόγιο ήταν εγγεγραμμένα 780 ποντοπόρα σκάφη.

ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΜΗΝΑ ΝΟΕΜΒΡΙΟ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 Κ.Ο.Χ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 - ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ					
TABLE III DELETIONS FROM BOOKS REGISTRY					
ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠ/ΣΕΩΣ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
		YEAR OF BUILT	ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
ΚΑΣΣΟΣ KASSOS	ΠΕΤΡ/ΡΟ MET/ΦΟΡΟ	1977	69.292	47.293	Πώληση σε αλλοδαπούς SALE TO FOREIGNERS

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠ/ΣΕΩΣ YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
ΝΕΠΤΟΥΝ ΣΚΑΥ NEPTOUN SKY	Φ/Γ - Ο/Γ CARGO FERRY BOAT	1967	3.462	2.455	Πώληση σε αλλοδαπούς SALE TO FOREIGNERS
ΡΟΔΟΣ RODOS	ΠΕΤΡ/ΡΟ - ΜΕΤ/ΦΟΡΟ OIL - ORE CARRIER	1977	74.878	50.181	»
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ HELLAS FOS	Δ/Ξ TANKER	1977	261.862	214.281	»
ΠΑΡΘΕΝΩΝ PARTHENON	Δ/Ξ TANKER	1978	188.947	153.172	»
ΚΙΝΓ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ KING ALEXANDER	Δ/Ξ TANKER	1978	237.768	188.267	»
ΤΖΕΤ ΙΙΙ JET III	Δ/Ξ TANKER	1958	1.110	639	»
ΛΙΜΠΡΑ LIBRA	Φ/Γ CARGO	1970	1.263	1.024	Αλλαγή σημαίας Change of flag
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΝΤΩΡ OLYMPIC MENTOR	Φ/Γ CARGO	1984	17.879	10.576	»
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ OLYMPIC MELODY	Φ/Γ CARGO	1984	17.879	10.576	Αλλαγή Σημαίας Change of flag
ΦΑΙΡ ΜΙΛΟΥ FAIR MILU	Δ/Ξ ΠΛΩΤΟΣ ΔΙΑΧΩΡ.	1959	2.974	1.240	»
ΦΑΙΡ ΔΕΛΤΑ FAIR DELTA	Δ/Ξ ΠΛΩΤΟΣ ΔΙΑΧΩΡ. ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ	1959	12.912	7.283	»
ΜΣΚ ΜΠΡΙΑΝΝΑ MSC BRIANNA	Φ/Γ - ΕΜΠ/ΤΙΩΝ CONTAINER SHIP	1970	28.896	14.742	Πώληση σε αλλοδαπούς SALE TO FOREIGNERS
ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΛΟΡΥ IOLKOS GLORY	Φ/Γ CARGO	1982	41.764	22.448	Αλλαγή Σημαίας Change of flag
ΡΙΓΚΕΛ RIGEL	Δ/Ξ TANKER	1996	24.248	12.317	Πώληση σε αλλοδαπούς SALE TO FOREIGNERS

ΚΑΤΑ ΤΟ ΜΗΝΑ ΝΟΕΜΒΡΙΟ ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΘΗΣΑΝ ΤΑ ΕΞΗΣ ΠΛΟΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 7 - ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ					
TABLE VII CHANGE OF NAME					
ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠ/ΣΕΩΣ YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ AGIOS FANOURIOS	Φ/Γ CARGO	1948	661	383	Μετονομάσθηκε σε «ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ» RENAMED TO «AGIOS RAFAIL»
ΡΩΜΑΝΟΣ ROMANOS	Φ/Γ CARGO	1979	30.249	12.376	Μετονομάσθηκε σε ΜΣΚ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ Renamed to MSC YOKOHAMA
ΣΦΑΚΙΑ SFAKIA	Δ/Ξ TANKER	1961	464	220	Μετονομάσθηκε σε «ΑΓΙΟΣ ΡΑΦΑΗΛ» Renamed to «AGIOS RAFAIL»
ΚΑΛΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΙΙΙ KALI LIMENES III	Δ/Ξ TANKER	1962	261.862	214.281	»
ΠΑΡΘΕΝΩΝ PARTHENON	Δ/Ξ TANKER	1978	488	205	Μετονομάσθηκε σε «ΓΕΩΡΓΙΟΣ» Renamed to «GEORGIOS»
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Τ LEFTERIS T	Φ/Γ CARGO	1951	445	260	Μετονομάσθηκε σε «ΕΙΡΗΝΗ» Renamed to «IRINI»
ΧΕΟΥΝΓΚ-Α-ΣΤΡΕΗΤ HEUNG-A-STRAIT	Φ/Γ CARGO	1979	16.471	6.895	Μετονομάσθηκε σε «ΜΣΚ ΣΑΝΓΚΑΗ» Renamed to «MSC SHANGAI»

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ

Οι ενδιαφερόμενοι για την απόκτηση από πλειστηριασμό πλοίου καταγεγραμμένου στα ελληνικά νηολόγια, ή με ξένη σημαία συμβεβλημένου όμως με το NAT, 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.

28 Ιανουαρίου

Ε/Γ - Τ/Ρ «ΔΙΟΝ» νπ 9668 κοχ 490,64 κκχ:
Δ.Ε. ΣΤΕΦΑΝΟΣ Ν. ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ
Σ: ΑΧΑΡΝΩΝ ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΑΡΛΑΜΑ
(3.810.449)
Τ: Δ. ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η Π: δρχ. 7.450.000

Φ/Γ «DIMARCO» Σ. ΟΝΔΟΥΡΑΣ ΚΟΧ. 2995
Δ.Ε.: Ιωάννης ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ
Σ: ΚΑΛΛ. ΠΕΤΡΟΧΕΙΛΟΥ
Τ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ
1η Π: Δολ. ΗΠΑ (500.000)

Φ/Γ «ΠΕΑΡΛ ΑΘΕΝΣ ΝΠ 9982 ΚΟΧ 58520
Δ.Ε. ΚΑΤΕΡΙΝΑ Γ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΙΟΥ (3214002)
Σ: ΚΩΝ/ΝΑ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Τηλ. 3217.222
Τ: Δ. ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ
1η Π: ΓΙΕΝ Ιαπ. 500.000.000

11 Φεβρουαρίου

Α/Κ «ΙΩΑΝΝΗΣ Δ» ΝΠ 2155 κοχ 63,76
κκχ 31,73
ΔΕ: ΣΩΤΗΡΙΑ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ
Σ: ΠΕΙΡΑΙΑ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΟΛΙΤΑΚΗ - ΠΑΠΑ-
ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ
Τ: Δ. ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ
1η Π: δρχ. 20.000.0000



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.

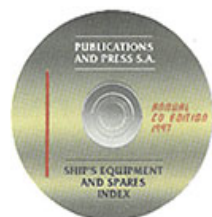
Fully updated with new companies, products and services, including changes of names, phones, fax, etc.

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.

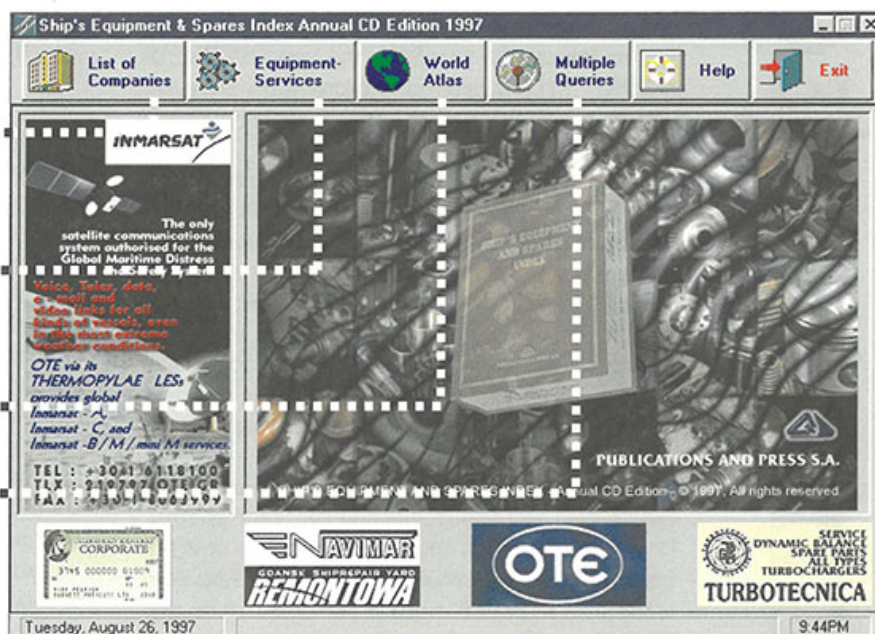
MULTIPLE QUERIES

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: _____

Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων

Η συνεργασία μου με τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» έχει τις ρίζες της στα μέσα της δεκαετίας του '70. Στις στήλες τους φιλοξενήθηκαν απόψεις και προβληματισμοί μου, άρθρα και μελέτες μου. «Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων» μία σειρά δημοσιευμάτων στις αρχές του 1983 ήταν η πρώτη ολοκληρωμένη μελέτη για το θέμα που είχε παρουσιασθεί μέχρι τότε. «Οι Τούρκοι και εμείς» το Σεπτέμβριο του 1985 προέβλεπε την ναυτιλιακή ανάπτυξη της γείτονος. «Επένδυση στη Ναυτιλία, η ανάγκη μιας νέας αντίληψης» στο πανηγυρικό τεύχος του 1987 και πολλά άλλα.

Από τον κ. Τάκη Γ. Μακρή
της OVERSEAS AGENCY LTD.

Η μόνιμη σχέση μου όμως με τα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ήταν στην μηνιαία παρουσίαση των αγοραπωλησιών πλοίων. Επρόκειτο για μία συλλογική εργασία των μεσιτών της OVERSEAS AGENCY LTD., με σχόλια και αναφορές στις πράξεις που είχαν πραγματοποιηθεί κάθε μήνα. Τα reports αποτελούν παράδοση για την OVERSEAS AGENCY LTD., αναπόσπαστο στοιχείο της επαγγελματικής της δραστηριότητας σχεδόν από την ίδρυσή της το 1969. Η αρχή τους έγινε με το 'MARKET REPORT' το 1971, συνεχίστηκαν με το 'THE MARKET FROM THE BUYERS' BROKER POINT OF VIEW' το 1973 και κατέληξαν να φιλοξενούνται για περισσότερο από δέκα χρόνια στις σελίδες των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» μέχρι τη διακοπή της έκδοσής τους το 1996. Γι' αυτό όταν μου ζητήθηκε η συμμετοχή μου στην επανέκδοσή τους αισθάνθηκα χρέος μου να δεχθώ πρόθυμα την πρόσκληση πιστεύοντας πως αυτή η μελέτη ανταποκρίνεται ικανοποιητικά στις ανάγκες όλων εκείνων που τη ζητούσαν.

Η αρχή της καινούργιας χρονιάς παρέμεινε κάτω από τη σκιά των γεγονότων που έκλεισαν το 1997. Η γενικότερη πτώση της ναυλαγοράς και οι εξελίξεις στη χρηματοοικονομία των χωρών της Άπω Ανατολής είναι τα βασικά στοιχεία που οδηγούν σε σκέψεις για τη μελλοντική πορεία τόσο των ναύλων όσο και των τιμών των πλοίων.

Η αγορά το Δεκέμβριο παρουσίασε την παρακάτω εικόνα:

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:

Η αγορά πλοίων υγρού φορτίου παρουσίασε μικρή κινητικότητα, επηρεασμένη από την εορταστική περίοδο.

Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις είχαμε το OBO 'MO-STOLES', 75.395 tdw, κατασκευής του 1981 στη Δ. Γερμανία αντί 11.500.000 δολλαρίων. Τα 'BARRINGTON' 32.714 tdw, κατασκευής του 1989 στην Κορέα και 'PALMERSTON' 36.189 tdw, κατασκευής του 1990 επίσης στην Κορέα, τα οποία πουλήθηκαν μαζί στην TEEKAY αντί 18.000.000 και 19.500 δολλαρίων αντίστοιχα. Επίσης τα LPG's 'NORGAS MARINER' 7.580 tdw, κατασκευής του 1982 στη Νορβηγία και 'NORGAS TRANSPORTER', 6.920 tdw, κατασκευής επίσης του 1982 στη Γαλλία, τα

οποία πουλήθηκαν μαζί στην BELSHIPS αντί 20.000.000 δολλαρίων.

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ:

Το 1997 έκλεισε με τη συνεχιζόμενη πτώση της ναυλαγοράς για τα πλοία ξηρού φορτίου, γεγονός που αναμένεται να έχει οξυύτατες συνέπειες στις εξελίξεις του καινούργιου χρόνου.

Η αγορά των Capesizes παρουσίασε αυξημένη κινητικότητα. Χαρακτηριστικά, το 'SUNNY OCEAN', 187.011 tdw, κατασκευής του 1984 στην Ιαπωνία πουλήθηκε στη ZODIAC αντί 16.200.000 δολλαρίων και το 'IRON PACIFIC' 231.851 tdw, κατασκευής 1986 στην Κορέα πουλήθηκε στον BERGENSEN αντί 33.000.000 δολλαρίων.

Ο χώρος των Panamaxes παρουσίασε μειωμένη κινητικότητα κατά την περίοδο λόγω των εορτών αλλά και της αβεβαιότητας της ναυλαγοράς. Αντιπροσωπευτικές πωλήσεις είχαμε το 'RIOTROMBETAS', 63.671 tdw, κατασκευής του 1984 στη Βραζιλία αντί 6.500.000 δολλαρίων στη NORSUL σε δημοπρασία.

Στην κατηγορία των Handy/Handymaxes και μικρότερα υπήρξαν πράξεις αλλά με αρκετά συγκρατημένες τάσεις. Χαρακτηριστική είναι η πώληση του 'SANKO SPLENDOR' 27.652 tdw κατασκευής του 1985 στην Ιαπωνία αντί 10.000.000 δολλαρίων στη DEVAL και επίσης του BROOMPARK, 30.670 tdw, κατασκευής του 1982 στην Αγγλία αντί 7.000.000 δολλαρίων.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ:

Αυτή η ειδική αγορά υπέφερε στα τέλη του 1997. Η πτώση της ινδικής ρουπίας σε σχέση με το δολλάριο προκάλεσε μεγάλη πτώση των τιμών και οδήγησε πολλούς αγοραστές στο γνωστό back trade προκειμένου να περιορίσουν τις απώλειές τους. Παρ' όλα αυτά η αρχή του νέου χρόνου παρουσίασε βελτίωση, αλλά οι διακυμάνσεις της ρουπίας συνεχίζονται.

Οι πιο υψηλές τιμές παρουσιάζονται στην Ινδία και κινούνται σε επίπεδα Δολ. ΗΠΑ 160-165/ldt για bulkcarriers, λίγο υψηλότερα για tweendeckers σε Δολ. ΗΠΑ 165-170/ldt για tankers.



DIM TRANS LTD
INTERNATIONAL TRANSPORT

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

(GROUPAGE - ΚΟΜΠΙΕ ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΕΥΡΩΠΗ)

ΕΙΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΕΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΝΟΜΕΣ

ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΙ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΣ:

23,5 χλμ. Ν.Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ - ΚΟΡΙΝΘΟΥ
ΜΑΝΔΡΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ
ΤΗΛ.: 5540.231-4, 5560.941-4, 5561.520-5
FAX: 5540.231 - 5560.943
TELEX: 214102 - 214103



Σύντομη ανασκόπηση της παγκόσμιας ναυλαγοράς 1997

Του Γιώργου Μπάνου



Με την ευκαιρία της επανέκδοσης των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» απευθύνουμε στη νέα τους Διεύθυνση τα θερμά συγχαρητήριά μας και τις ειλικρινείς ευχές μας για κάθε επιτυχία στην ευγενική της προσπάθεια για το καλό της ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας και της Ελλάδας. Στο μέτρο των δυνάμεών μας, θα στηρίζουμε μια τέτοια προσπάθεια.

Το παρόν άρθρο σκοπό έχει τη σύντομη περιγραφή, αξιολόγηση και σχολιασμό των εξελίξεων της παγκόσμιας ναυλαγοράς ξηρών και υγρών φορτίων κατά τη διάρκεια του 1997. Τόσον η έκτασή του, όσο και ο χρόνος που συντάσσεται (Δεκέμβριος 1997), επιτάσσουν, η μιν πρώτη, συντομία στην έκφραση με τη μέγιστη δυνατή περιεκτικότητα, ο δεύτερος, λήψη υπόψη δεδομένων, που πιθανό κάποιες απρόβλεπτες εξελίξεις να ανατρέψουν ή αλλοιώσουν προ της εκπομπής τους έτους, πράγμα καθόλου απίθανον υπό τις τρέχουσες συνθήκες νομισματικής και, γενικά, οικονομικής αστάθειας που παγκοσμίως βιώνουμε.

Παρόμοιες αναφορές στο θέμα βρίθουν στις σχετικές εργασίες εξειδικευμένων ερευνητικών κέντρων και ασφαλώς πολλές ακόμη θα ιδούν το φως της δημοσιότητας εντός των ολίγων προσεχών ημερών, όταν τα υπάρχοντα στοιχεία αποκτήσουν το κύρος «αναμφισβήτητων» αριθμών ή και στατιστικών δεδομένων. Κοινό χαρακτηριστικό όλων, η παγκοσμιότητα σε θεώρηση και σχόλια. Ως εκ τούτου, η επικέντρωση της προσοχής του παρόντος άρθρου στην ελληνική πραγματικότητα θα συνιστούσε ουσιώδη διαφοροποίηση από το πλήθος των υπολοίπων δημοσιεύσεων και αξιολογή προσφορά στον ενδιαφερόμενο αναγνώστη αν δεν περιέκλειε τους κιν-

δύνους της ανακρίβειας και έλλειψης αντιπροσωπευτικότητας σε σχέση με τα παγκοσμίως συμβαίνοντα. Και αυτά λόγω της περιορισμένης κυκλοφορίας της πληροφόρησης μεταξύ των παραγόντων του (Πειραικού, κυρίως) shipping, αφ' ενός, αλλά και της μεγάλης ποικιλίας τύπων και μεγεθών πλοίων, πολλά από

τα οποία περιγραφικά βρίσκονται μακράν των stan-dard τύπων, με αντίστοιχες ιδιαιτερότητες (διάβαζε δυσκολίες) στην αποτελεσματική αλλά και κερδοφόρα εκμετάλλευσή τους σε μια αγορά που όλο και πιο έντονα τείνει στην τυποποίηση. Και δεν θα ήταν παρανόηση να θεωρηθεί η παραπάνω παρατήρηση άσκηση κριτικής(;)

A. Ξηρά Φορτία

1. Αρχή του έτους.....	BFI	1513
2. Μέσα Μαρτίου (άνοιγμα αγοράς Plate).....	BFI	1475
3. Μέσα Μαΐου (άνοιγμα Μεγάλων Λιμνών).....	BFI	1281
4. Τέλος Ιουλίου (θερινή ανάπαυλα;).....	BFI	1280
5. Τέλος Σεπτεμβρίου (επιστροφή από διακοπές).....	BFI	1277
6. Τέλη Νοεμβρίου (τελευταίες «αψιμαχίες»).....	BFI	1176
7. Μέσα Δεκεμβρίου (ουσιαστικό κλείσιμο έτους).....	BFI	1287

B. Υγρά φορτία (πετρέλαιο) - σε WS (μέση κατ' εκτίμηση τιμή)

	P/C 45K	AFRAMAX	SUEZMAX	VLCC
1. Αρχή του έτους	230	130	79	55
2. Τέλος Μαρτίου	220	134	97	58
3. Τέλος Ιουνίου	172	120	90	60
4. Τέλος Σεπτεμβρίου	170	120	99	92
5. Μέσα Δεκεμβρίου	165	130	105	68

Παρατήρηση: Οι παραπάνω αριθμοί είναι το αποτέλεσμα ενός συνδυασμού μεγεθών και περιοχών που πιθανόν να περικλείει κάποιο ποσοστό αυθαίρετης εκτίμησης. Όμως, έστω και εάν σαν απόλυτοι αριθμοί είναι ελέγξιμοι για την ακρίβειά τους, σαν «τάση» για τους σκοπούς του παρόντος είναι χρήσιμοι.

ΠΗΓΗ: Αρχείο George Moundreas & Co. SA, Πειραιάς

προς τον μέσο (Πειραιώτη) караβοκύρη για τις ενίοτε επιπόλαιες επιλογές του στις κρίσιμες εκείνες ώρες της ανανέωσης του στόλου του.

Εδώ και μερικά χρόνια, η τάση για αξιολόγηση μιας δεδομένης κατάστασης της ναυλαγοράς και σε μικρότερο βαθμό, των προοπτικών της με την προσφυγή στους αποδεδειγμένους (;) δείκτες (worldscale, Baltic Freight Index, κ.λπ.) φαίνεται συνεχώς να κερδίζει έδαφος. Και ίσως αυτό να έχει ρεαλιστική εφαρμογή σε κάποιο στόλο tramp ορθολογικά συγκροτημένο στη βάση της αρχής της τυποποίησης, για τους λόγους όμως που προαναφέραμε και ιδίως στην κατηγορία του ξηρού φορτίου, ελάχιστα ανταποκρίνεται σε ένα μεγάλο ποσοστό της ελληνόκτητης χωρητικότητας. Και οι παροικούντες την Ιερουσαλήμ όχι σπάνια ακούμε για «σποταρισμένα» πλοία, ακόμη και σε περίοδο ευμερίας των δεικτών!

Επειδή όμως πρέπει ήδη να σεβαστούμε το σκοπό του παρόντος άρθρου, ας σημειώσουμε μερικές συμβατικά χαρακτηριστικές στιγμές του χρόνου που πέρασε προκειμένου να ανιχνεύσουμε τη συμβατική, έστω, πορεία της ναυλαγοράς στην πορεία του χρόνου:

Υπενθυμίζοντας στον αναγνώστη ότι το 1996 είχε αρχίσει με το υψηλό 1600 για να καταλήξει, μέσω μιας κάθετης πτώσης κατά τη διάρκεια του θέρους (κάτω του 1000) εκεί που το βρήκε η χρονιά που πέρασε (1513), θα σημειώσουμε απλώς τις συχνές και μη εύκολα πλέον προβλέψιμες αυξομειώσεις της ζήτησης σε μεσοβραχυπρόθεσμη βάση, φαινόμενο των μετά την τελευταία μεγάλη κρίση (1982 - 1987) περιόδων που διαδέχεται τις ανά διετία ή τριετία κρίσεις stock, που χαρακτήρισαν τα προπολεμικά χρόνια και, ακόμη σαφέστερα, την μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο περίοδο. Παρατηρούμε ακόμη, ότι ούτε η παλαιότερα συνήθης θερινή ανάπαυλα ισχύει πια. Αντίθετα, σαν να περιπαίζει παλαιές συνήθειες και αντιλήψεις, το καλοκαίρι όλο και συχνότερα παρέχει όχι δυσάρεστες για την πλοιοκτησία εκπλήξεις

Το 1997 ακολούθησε μία σαφώς «συνεπέστερη» πορεία, και αυτό με την έννοια συνεχών πτωτικών τάσεων, που οι

μάλλον στιγμιαίες διακυμάνσεις ενωρίς το φθινόπωρο αδυνατούν να σταματήσουν. Ίσως η ανάκαμψη(;) των μέσων του Δεκέμβρη κάτι να σημαίνει. Αν και οι πλείστοι των παρατηρητών της αγοράς, έχοντας προφανώς κατά νου τη μεγάλη νομισματική κρίση της Ν.Α. Ασίας, τα συμβαίνοντα στην Ιαπωνία και κυρίως, στην Κορέα, τείνουν να πιστέψουν ότι η μεγάλη πτώση της ζήτησης δεν εκδηλώθηκε ακόμη...

Όπως και να έχουν όμως τα πράγματα, άξια επισήμανσης είναι η ικανότητα της παγκόσμιας ναυλαγοράς να απορροφήσει το σύνολο της νέας χωρητικότητας, και τούτο χωρίς την αντίστοιχη σε αριθμό και όγκο απαλλαγή της από την παλαιά χωρητικότητα.

Θα άξιζε τον κόπο μία περαιτέρω ανάλυση για τη διακρίβωση του ρόλου που έπαιξαν στη διαμόρφωση της προσφοράς και ζήτησης τα βασικά φορτία tramp: Σιτηρά, άνθρακες, σιδηρομεταλλεύματα και, σε δεύτερο πλάνο, ζάχαρη και λιπάσματα. Σαν μία γενική παρατήρηση μόνο, στο πλαίσιο της έκτασης του παρόντος άρθρου και του χρόνου που γράφεται, διακρίνεται μάλλον ισόρροπη κατανομή της σημασίας εκάστου, με τα σιτηρά και τη ζάχαρη, σαν άμεσα καταναλωτικά αγαθά που παίζουν το ρόλο του ρυθμιστή, ανεξάρτητα από τους ρυθμούς της βιομηχανικής παραγωγής ή άλλης οικονομικής διαδικασίας.

Πριν εγκαταλείψουμε τον τομέα του ξηρού φορτίου, οφείλουμε μία σύντομη αναφορά στην αγορά εμπορευματοκιβωτίων (containers) που σε δραματικούς πια ρυθμούς υποκαθιστά μέχρις... εξαφάνισής το παραδοσιακό liner trading. Και εδώ απλά και μόνο επισημαίνουμε τις υπερβολικές σε όγκο και αριθμό νέες παραγγελίες, πολλές από αυτές με ξένα, ως προς τις ανάγκες της αγοράς, κριτήρια, που σαφώς ανατρέπουν τις ισορροπίες και απειλούν με κατάρρευση τον τομέα. Αναφορά στον τομέα των φθαρτών φορτίων (perishable cargoes), σαν άκρως εξειδικευμένη (πλοία - ψυγεία), εκφεύγει επίσης των σκοπών του παρόντος και θα απαιτούσε ξεχωριστό άρθρο.

Η αναφορά στις εξελίξεις στη ναυλαγορά πετρελαίου για τη χρονιά που πέρασε είναι μάλλον εύκολη, όσο και

ευχάριστη για την πλοιοκτησία υπόθεση. Σε όλα σχεδόν τα μεγέθη και τις περιοχές πλόων σημειώθηκαν σημαντικά κέρδη με έξαρση κατά το μήνα Οκτώβριο, οπότε και σημειώθηκαν ναύλοι από μακρού λησμονημένοι. Αν η καταγραφή, όμως, ενός τόσο πρόσφατου παρελθόντος έχει κάποια σημασία, πολλά περισσότερα σημαίνουν οι άμεσες προοπτικές, ιδίως τώρα που αγορά και ναύλοι φαίνονται να έχουν επιστρέψει σε πιο ήρεμες συνθήκες. Και εδώ ακριβώς είναι που οι πρόσφατες οικονομικές - νομισματικές εξελίξεις στο χώρο της Άπω Ανατολής, με επίκεντρο την Κορέα και το δράμα που σήμερα βιώνει, προδιαγράφουν ένα μέλλον απαισιόδοξο. Με άνω των 300.000 τόννων ημερήσιες εισαγωγικές ανάγκες σε βαρύ πετρέλαιο και με το ενδεχόμενο της κάθετης πτώσης της ζήτησης, ή μάλλον της δυνατότητας της χώρας να πληρώσει για το πετρέλαιο που η οικονομία της χρειάζεται, οι επιπτώσεις της στην παγκόσμια ισορροπία προσφοράς - ζήτησης μπορεί να είναι δραματικές. Σχετικό άρθρο του Lloyd's List (16 Δεκεμβρίου 1997, σελ. 5) δεν επιτρέπει εφησυχασμό.

Σαν μία ψυχική ανάγκη επανόδου σε πιο ευχάριστο, αισιόδοξο κλίμα, μια ματιά στον ελληνικό Εφοπλισμό επιτρέπει ελπίδες για το μέλλον, άμεσο και απώτερο. Ανανεώσεις στόλων προγραμματίζονται, μερικοί επιμένουν να κοιτάζουν προς τα ναυπηγεία, όχι και λίγες νέες δουλειές κλείνονται. Γενικά, ο Έλληνας караβοκύρης ακολουθεί το δρόμο του, σαν τίποτα να μη συμβαίνει. Το «δαιμόνιον» φαίνεται ότι λειτουργεί!

Ο συντάκτης του παρόντος γράφει εδώ και 30 περίπου χρόνια. Άλλοτε αισιόδοξα, άλλοτε όχι και τόσο. Μέσα από τις συμπληγάδες κρίσεων ναύλων, πετρελαϊκών ή όπως αλλιώς θα θέλαμε να τις ονομάσουμε, το ελληνικό βαπόρι ακολουθεί την πορεία του, συνεχώς ανανεώνεται και, παρά τις κατά καιρούς αντιξοότητες, προοδεύει.

* Ο Γιώργος Μπάνος είναι μεσίτης αγοραπωλησιών και ναυπηγήσεων πλοίων, αντιπρόεδρος της γνωστής ναυλομεσιτικής εταιρίας του Πειραιώς, George Moundreas & Company S.A. Γνωστός αναλυτής της αγοράς και παλιός συνεργάτης των «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ».

ΕΦΙΚΤΟΣ Ο ΣΤΟΧΟΣ ΤΩΝ 2.000 ΜΟΝΑΔΩΝ ΤΟ '98

“Χαιρετίζουμε την επανέκδοση των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ, υπό νέα ιδιοκτησία και διεύθυνση εγνωσμένης ικανότητας. Ελπίζω ότι το περιοδικό θα συνεχίσει την πορεία του προσφέροντας στους ναυτικούς μας σωστή και αντικειμενική ενημέρωση”.

Η αφετηρία του 1998 βρίσκει τη διεθνή χρηματιστηριακή σκηνή να διακατέχεται από έκδηλη αβεβαιότητα. Στη Σοφοκλέους εθνικά θέματα και οικονομία καθιστούν ιδιαίτερα επιφυλακτικούς το μεγαλύτερο ποσοστό των επενδυτών.

Αναμφισβήτητα το 1997 υπήρξε μια χρονιά ιδιαίτερα σημαντική και καθοριστική για τη χρηματιστηριακή κοινότητα αν και οι Κασσάνδρες του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών υποστηρίζουν ότι το κλίμα αβεβαιότητας από την κρίση του Οκτωβρίου θα διατηρηθεί και στους πρώτους μήνες της νέας χρονιάς. Χρονιάς επιφυλακτικής με κρίσιμες συγκρούσεις, με νομισματική αβεβαιότητα και με πολιτική ρευστότητα στον εξ Ανατολών κίνδυνο.

Ο Δ. Καραγκούνης*

Πρόεδρος της Ένωσης Μετόχων Εταιρειών,
μιλά στα «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Από τη Λίτσα Μαρέλου

Αυτό το “νευρικό” και σύνθετο περιβάλλον οδηγεί στην ανάγκη προστασίας του κεφαλαίου ειδικότερα του μικροεπενδυτή. Τα “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ” απευθύνθηκαν σ’ ένα από τα πλέον πεπειραμένα στελέχη του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών, τον κ. Δημήτρη Καραγκούνη Πρόεδρο της Ένωσης Μετόχων Εταιρειών (από το 1982), ο οποίος μας παρεχώρησε μια ενδιαφέρουσα συνέντευξη με προβλέψεις για κέρδη στη δύσκολη φετινή συγκυρία.

Λέγεται ότι το 1998 θα είναι μια χρονιά επιλεκτικών επενδύσεων για τη χρηματιστηριακή αγορά. Σε αυτό το σύνθετο περιβάλλον πώς μπορεί να κατοχυρωθεί και παράλληλα να προφυλαχθεί ο επενδυτής και δει ο Έλληνας ναυτιλλόμενος;

Το βασικό στοιχείο που πρέπει να γνωρίζει ο επενδυτής και ειδικότερα ο ναυτιλλόμενος είναι ότι στο Χρηματιστήριο υπάρχουν πολλές εταιρείες με παρόν, μέλλον, δυναμικότητα και κερδοφορία. Εταιρείες που αξίζει να επενδύσει κανείς σε αυτές. Συνιστώ στροφή του επενδυτικού κοινού των ναυτιλλομένων. Στο παρελθόν όταν κάποιος ναυτικός είχε οικονομίες, μια από τις εναλλακτικές λύσεις που είχε ήταν να τις τοποθετήσει σε χρυσές λίρες. Σήμερα αυτή η λύση είναι αντιοικονομική και ανήκει σε αναχρονιστικές αντιλήψεις. Άλλη λύση που προτιμούσαν συχνά οι ναυτικοί ήταν η αγορά

διαμερίσματος. Συνήθως το ενοικιάζανε και όταν συνταξιοδοτούνταν είχαν ένα πρόσθετο εισόδημα. Αλλά στις μέρες μας η μικρή καθώς και η μεγάλη ιδιοκτησία δεν είναι πλέον αποδοτική. Βάλλεται από το ίδιο το κράτος. Αυτές λοιπόν οι “παραδοσιακές” επενδύσεις που είχε μάθει ο ναυτικός δεν αποφέρουν πλέον, λόγω της υψηλής φορολογίας και γενικότερα των επιβαρυνμένων διαδικασιών.

Πολλοί από τους ναυτιλλόμενους προτιμούν επίσης τις καταθέσεις σε ξένο συνάλλαγμα. Αυτό θεωρείται καλή λύση;

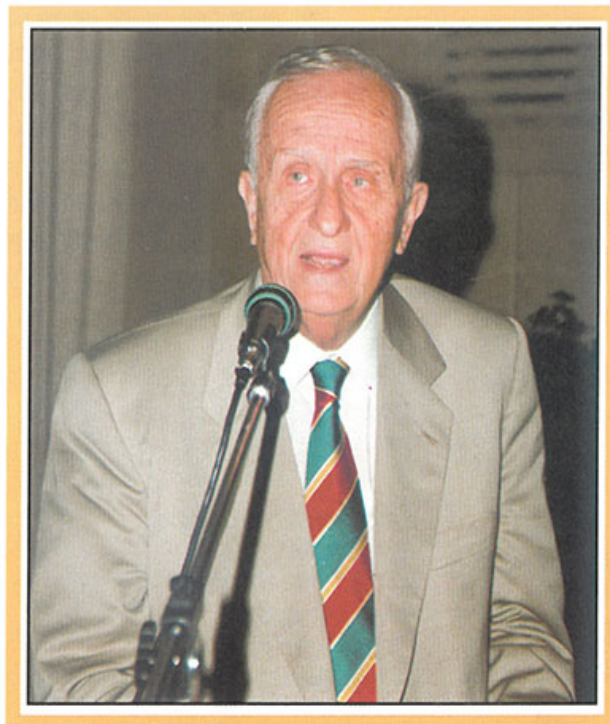
Αυτός ο τρόπος είναι μια επένδυση αλλά όχι τόσο κερδοφόρος. Στην Ελλάδα πρέπει να έχουμε σταθερή δραχμή. Δηλαδή συμφέρει καλύτερα κανέναν να κάνει κατάθεση σε δραχμές που έχει μεγαλύτερο επιτόκιο παρά κατάθεση σε ξένο συνάλλαγμα. Δεδομένου ότι μέχρι το 2001 που θα μπούμε στην ΟΝΕ δεν πρόκειται να υποτιμηθεί η δραχμή. Αρα στην περίπτωση της κατάθεσης σε ξένο συνάλλαγμα, το κεφάλαιο παραμένει το ίδιο, ενώ αν στραφεί στο Χρηματιστήριο και πάρει μετοχές τότε, πλην της αποδόσεως, έχει και την αύξηση του κεφαλαίου.

Στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών οι εισηγμένες εταιρείες του ναυτιλιακού χώρου ξεπέρασαν ήδη τις τέσσερις. Αυτό αποτελεί ένδειξη προοπτικών του κλάδου, μοναδική, ίσως, λύση για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων; Συμβουλευτέ τον μικροεπενδυτή να τις προσεγγίσει ή πρέπει να περιμένει προκειμένου να ξεκαθαρίσει το τοπίο;

Το χρηματιστήριο έχει ανάγκη και “διψάει” για σωστές ναυτιλιακές εταιρείες με παρόν, μέλλον, δυναμικότητα, κερδοφορία και καλή διοίκηση. Ιδιαίτερα όμως κερδοφορία, πραγματική και ουσιαστική! Ας μην ξεχνάμε ότι τα κέρδη τα οποία παρουσίασαν μερικές ναυτιλιακές εταιρείες, τις περιόδους που εισήχθησαν στο Χρηματιστήριο, ήταν δυστυχώς λόγω περιορισμού των αποσβέσεων. Δηλαδή στην ουσία, δεν παρουσίασαν πραγματικά κέρδη. Εφ’ όσον λοιπόν μια εταιρεία ναυτιλιακή έχει δυναμικότητα, μέλλον και κερδοφορία, πραγματική και όχι εικονική, θα είναι ευπρόσδεκτη στο χρηματιστήριο.

Τώρα όσον αφορά τη στήριξη πιστεύω ότι μόνον μία ή δύο ναυτιλιακές εταιρείες αξίζουν να υποστηριχθούν. Όπως σε όλα τα επαγγέλματα υπάρχουν καλοί και σκάρτοι. Ας μην ξεχνάμε τα σκάνδαλα τύπου ΔΕΛΤΑ. Παρουσιάστηκαν στο Χρηματιστήριο 5 εταιρείες οι οποίες δυστυχώς πτώχευσαν. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν μπορούμε να εμπιστευθούμε τις υπόλοιπες. Υπάρχουν πολλές υγιείς εταιρείες.

Αυτή τη στιγμή την οποία μιλάμε, Δεκέμβριος του 1997, κλείνουν τη χρονιά τους οι συνημμένες εταιρείες του Χρηματιστηρίου. Πάρα πολλές από αυτές έχουν σημαντική άνοδο κερδοφορίας. Και αυτό σημαίνει ότι θα έχουν μερίσμα, δηλαδή αντίστοιχο του τόκου, η δε απόδοση θα είναι μεγαλύτερη ή ίση, προς τον τόκο του ταμειυτηρίου. Ο τόκος σήμερα του ταμειυτηρίου είναι 9,5% μικτός. Μείον το 15% φθάνει γύρω στο 8% καθαρός. Την ίδια στιγμή υπάρχουν μετοχές οι οποίες αποδίδουν 8,5% και 10%. Υπάρχουν εταιρείες επενδύσεων που δίνουν καθαρό μερίσμα απαλλαγμένου φόρου – διότι ο φόρος έχει κρατηθεί στην πηγή. Αρα από άποψη αποδόσεως συμφέρει καλύτερα να γίνει στροφή



Α. Καραγκούνης

στις μετοχές παρά στις καταθέσεις. Γενικότερα η φορολόγηση είναι αμελητέα και ισχύει μόνον επί των πωλήσεων.

Πως μπορούμε να χαρακτηρίσουμε το θεσμό του Χρηματιστηρίου; Λειτουργεί αυτόνομα ή η παρέμβαση της πολιτείας είναι καταλυτική;

Ο θεσμός του Χρηματιστηρίου είναι αυτόνομος. Είναι ανώνυμος εταιρεία που ναι μεν η πλειοψηφία ανήκει στο δημόσιο -το 51%- αλλά δουλεύει αυτόνομα. Μάλιστα τώρα γίνεται και μετοχοποίηση. Ετσι το 49% θα περιέλθει στα χέρια ιδιωτών. Είχαμε πολλά σκάνδαλα τα οποία είχαν επηρεάσει το Χρηματιστήριο κατά το παρελθόν αλλά φαίνεται ότι ξεφεύγουμε από αυτό το στάδιο. Εχουμε ληφθεί πάρα πολλά μέτρα ασφαλείας τα οποία μπορούν να περιορίσουν πλέον τα σκάνδαλα τύπου Δέλτα. Αλλά όποιος ανακατεύεται με το Χρηματιστήριο πρέπει να ξέρει ότι έχει και ένα ρίσκο. Αλλά ποια επιχείρηση δεν έχει ρίσκο; Περιορίζουμε το ποσοστό κινδύνου κάνοντας σωστή επένδυση και σωστή αγορά.

Η προσωπική εκτίμηση είναι ότι το 1998 θα είναι μια πάρα πολύ καλή χρηματιστηριακή χρονιά. Ο στόχος τον οποίον έχουμε να φθάσουμε τις 2.000 μονάδες, έναντι των 1.550 που είμαστε σήμερα, φαίνεται εφικτός.

* Ο Α. Καραγκούνης είναι δικηγόρος εν ενεργεία. Σπούδασε στη Σορβόνη και ειδικεύθηκε στο Εμπορικό Δίκαιο. Είναι πρόεδρος στην Ένωση Μετόχων από το 1982 η οποία απαριθμεί εν ενεργεία 12.000 μέλη και εκπροσωπεί το «πλέγμα» των μικροεπενδυτών σε ολόκληρη την Ελλάδα.

MEMORIES

Στη χώρα που έμαθε να μη σέβεται τίποτε, οι αναμνήσεις είναι πολύτιμες. Ίσως γιατί πρέπει να θυμίζουν στους πολίτες της ότι εδώ, στην Ελλάδα, η Ναυτιλία, το πλοίο, ο εφοπλισμός, έχουν γράψει τη δική τους ιστορία, σελίδες που έχουν άμεσα συνδεθεί με τη νεότερη πορεία του έθνους.

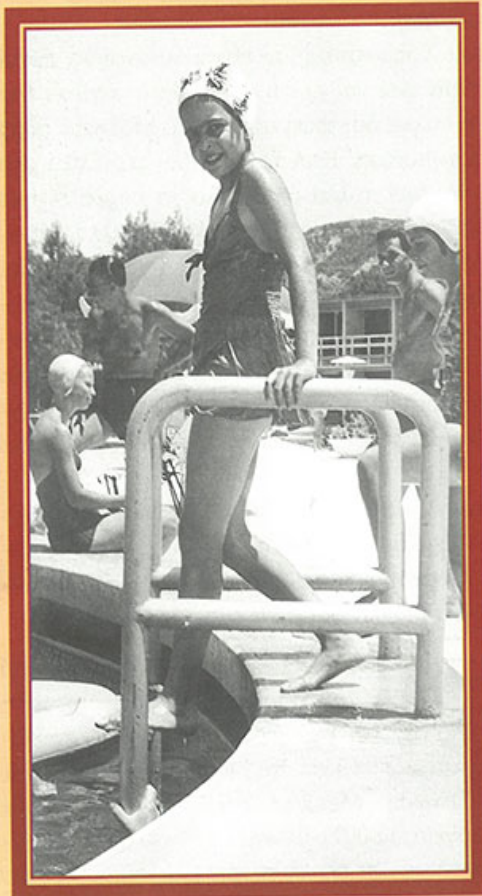
Τώρα, γιατί μερικοί - μάλλον λόγω αγνοίας ή διαφόρων συμπλεγμάτων - επιμένουν να αγνοούν αυτή την ιστορία και προσφορά, είναι κάτι που δύσκολα θα καταλάβουμε...

Τα «Ναυτικά Χρονικά» αποτελούν μέρος αυτής της ιστορίας. Και από τη στήλη που μόλις διαβάσετε, θα σας θυμίζουμε το «χθες» της Ναυτιλίας, η οποία, δυστυχώς, με τα τερτίπια των κατά καιρούς κρατούντων, κινδυνεύει να γίνει «χθες», γενικώς...

Η αξέχαστη Χριστίνα Ωνάση, κυττάζει το φακό πριν βουτήξει στην παιδική πισίνα, στις αρχές της δεκαετίας του '60. Η ομοιότητα με τη μικρή Αθηνά είναι εκπληκτική. Πού να φανταζόταν τη μοίρα του το ανέμελο κορίτσι της φωτογραφίας! Η Χριστίνα παρέμεινε πάντα παιδί. Και πλήρωσε ακριβά αυτή της την παιδική αμέλεια και εν πολλοίς ανωριμότητα...



Δεκέμβριος του 1952 πάνω στο ατμόπλοιο «Νορμανδία», στο Μόντρεαλ. Ο Νικήτας Βενιζέλος, νεαρός εφοπλιστής τότε, με τη μηστή του Κατερίνα Γρέγου, τον Έλληνα πρέσβη στον Καναδά κ. Δεπάστα και ανθρώπους της εφοπλιστικής του εταιρείας. Μαζί τους και ο σκύλος του πλοίου, ο Σμάρτι. Σήμερα ο Νικήτας Βενιζέλος, ξαναμπαίνει στη Ναυτιλία, μαζί με τα... οκτώ παιδιά του. Τουλάχιστον από... πλήρωμα πάει καλά!



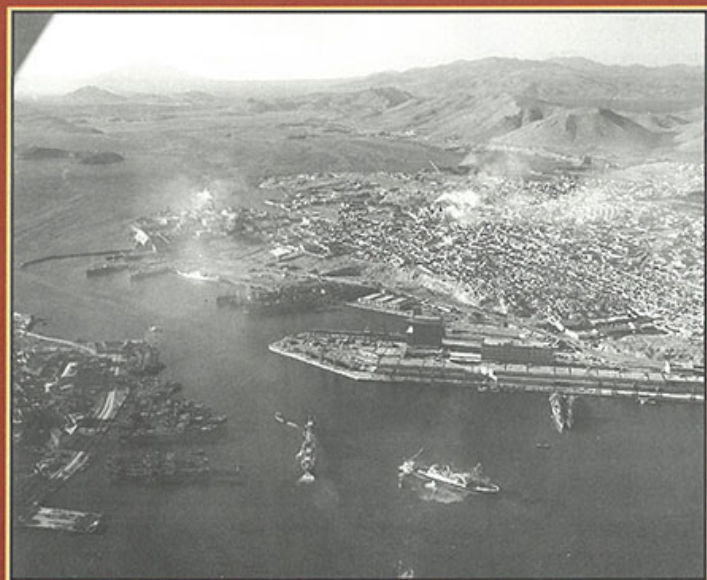
Οι αδελφοί Γιώργος (με το πηλίκιο) και Ανδρέας Ποταμιάνος, σε μία φωτογραφία παρελθόντων ετών. Σήμερα, έπειτα από μία ιδιαίτερως γεμάτη και έντονη πορεία, οι αδελφοί Ποταμιάνοι ταράζουν και πάλι τα νερά της κρουαζιέρας με τις παραγγελίες νέων πλοίων στη Γερμανία. Είναι βέβαιο ότι ο Ανδρέας θα έχει πολύ καιρό να δει τον εαυτό του με... τόσα μαλλιά!



Ο Σταύρος Νιάρχος, σε μία από τις πολλές εκδηλώσεις στα Ναυπηγεία Σκαρामαγκά, που επί των ημερών του αποτελούσαν πρότυπο για την παγκόσμια αγορά. Δίπλα του ο τότε υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας (επί ΕΡΕ του Κων. Καραμανλή) Γεώργιος Ανδριανόπουλος, ο και «Ποδάρας» ονομαζόμενος όταν αγωνιζόταν - μετά των τεσσάρων αδελφών του - στη θρυλική ομάδα του «Ολυμπιακού» Πειραιώς. Έκτοτε δεν υπήρξε άλλος ποδοσφαιριστής που να έγινε υπουργός... Καλό ή κακό, θα το δείξει ο καιρός.



Μία από τις πλέον πρόσφατες φωτογραφίες του καπτα - Γιάννη Λάτση, στην Πάτμο, όταν έγινε η μεγάλη εορτή της Ορθοδοξίας, επί Πατριάρχου Κωνσταντινουπόλεως Δημητρίου. Με το πηλίκιο που δεν αποχωρίζεται ποτέ, ποζάρει ανάμεσα σε ιεράρχες με τους οποίους οι σχέσεις του ήταν πάντοτε άριστες, επειδή πιστεύει και όχι για αποκομίσει ψήφους όπως γίνεται με τους πολιτικούς...



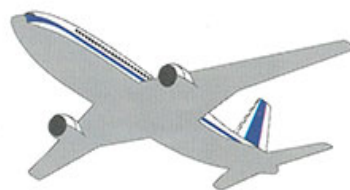
Ο λιμάνι του Πειραιώς το 1960. Διακρίνονται ακόμη τα... βουνά πάνω από το Ικόνιο και το Πέραμα, πριν μετατραπούν - και αυτά - σε δάση αυθαιρέτων τσιμεντοκατασκευών με το άλλοθι να «βάλουμε το κεφάλι μας κάτω από ένα κεραμίδι». Να είχαν γίνει σπίτια με κεραμίδια, να λέγαμε «δεν βαριέσαι»... Αντί κεραμιδιών όμως, η περιοχή έγινε, γενικώς, «κεραμιδαριό»...



Θα παρουσιάζουμε και κάποιες σχετικά πρόσφατες «αναμνήσεις». Όπως ας πούμε, η απονομή του Βραβείου Ωνάση στον τ. Υπουργό Εξωτερικών της Γερμανίας Χανς Ντίτριχ Γκένσερ, από τον τότε πρόεδρο της Δημοκρατίας Κωνσταντίνο Καραμανλή. Δύο μεγάλες προσωπικότητες της εποχής μας, που έχουν αποχωρήσει πλέον από την ενεργό πολιτική και το κενό τους είναι δυσαναπλήρωτο.

Μνήμων

Από τον Ηλία Γ. Μπίσια



Νέα αεροσκάφη για την Crossair

Η Crossair ανακοίνωσε πρόσφατα την παραγγελία νέων αεροσκαφών. Απο αυτά

τέσσερα θα είναι τύπου Avro RJ 100 και έξι Saab 2000s. Η εταιρία σκοπεύει επίσης να μισθώσει και δύο αεροσκάφη τύπου MD 83. Αυτά θα χρησιμοποιηθούν στις πτήσεις



charter της εταιρίας.

Τα νέα αεροσκάφη θα επιτρέψουν στην εταιρία να αρχίσει νέες πτήσεις από τη Βασιλεία προς τη Στοκχόλμη, τη Ρώμη και το αεροδρόμιο City του Λονδίνου. Ας σημειωθεί ότι η εταιρία συνδέει καθημερινά τη Θεσσαλονίκη με τη Ζυρίχη και την Αθήνα με τη Γενεύη. Οι πτήσεις αυτές εκτελούνται με αεροσκάφη τύπου Avro RJ 100 και RJ 85.

Οι Βρυξέλλες αποφασίζουν για American Airlines και British Airways

Μέχρι αρχές Μαρτίου αναμένεται η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη "συμμαχία του αιώνα" μεταξύ British Airways και American Airlines. Ο Βέλγος Επίτροπος για θέματα ανταγωνισμού, Karel Van Miert, τόνισε ότι η συμφωνία μεταξύ των δύο εταιριών θα εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή μόνο στη περίπτωση που οι δύο εταιρίες εγκαταλείψουν ένα σημαντικό αριθμό δικαιωμάτων προσγείωσης κι απογείωσης (slots) στο αεροδρόμιο Heathrow του Λονδίνου.

Η απόφαση της Επιτροπής αναμένεται να επηρεάσει και την απόφαση του Department of Transport (DoT) των Ηνωμένων Πολιτειών, που εξετάζει το ίδιο θέμα. Η απόφαση του DoT αναμένεται να ανακοινωθεί μέχρι το τέλος Απριλίου.

Η ανανέωση της Ολυμπιακής

Τέσσερα νέα αεροσκάφη ευρείας ατράκτου τύπου Airbus A340- 300 σκοπεύει να συμπεριλάβει στο στόλο της η Ολυμπιακή Αεροπορία μέχρι το 2000. Τα δύο πρώτα υπερσύγχρονα Airbus A340 θα παραδοθούν στην εταιρία μέχρι το Μάρτιο ενώ τα δύο επόμενα θα παραδοθούν μέχρι το 1999. Τα αεροσκάφη αυτά θα αντικαταστήσουν τα τρία, παλαιότερης τεχνολογίας, Boeing 747- 200 στα δρομολόγια της εταιρίας προς Ηνωμένες Πολιτείες, Ταϊλάνδη και Αυστραλία.

Νέα παραγγελία A340- 600 από την Virgin Atlantic Airways

Η Virgin Atlantic Airways αποφάσισε να αποκτήσει 16 υπερσύγχρονα Airbus A340- 600 εξοπλισμένα με κινητήρες Rolls Royce H. παράδοση των αεροσκαφών θα ξεκινήσει σταδιακά από το 2002.

Τα αεροσκάφη αυτά θα διαθέτουν, κάτω από την καμπίνα επιβατών, πριβέ υπνοδωμάτια με διπλά κρεβάτια για τους επιβάτες της Upper Class, όπως επίσης ρυθ, γυμναστήριο και ντους. Παράλληλα, μέχρι το καλοκαίρι του 1998, η Virgin θα αυξήσει σταδιακά, τα Airbus A340 που διαθέτει σε δέκα, διεκδικώντας τον τίτλο του πιο σύγχρονου στόλου απ' όλες τις εταιρίες που πετούν από το αεροδρόμιο Heathrow του Λονδίνου.

Η Virgin Atlantic Airways συνδέει καθημερινά την Αθήνα με το αεροδρόμιο Heathrow του Λονδίνου με αεροσκάφος τύπου Airbus A320.



Jet Phone- Η νέα υπηρεσία της Air France



Η Air France είναι η πρώτη ευρωπαϊκή αεροπορική εταιρία που εξοπλίζει όλο το στόλο της, στις πτήσεις εσωτερικού και μεσαίων αποστάσεων, με την υπηρεσία τηλεφωνικής επικοινωνίας "Jet Phone".

Οι τηλεφωνικές αυτές συσκευές έχουν ήδη εγκατασταθεί σε 109 αεροσκάφη της. Τα "Jet Phones" δίνουν τη δυνατότητα στους επιβάτες να κάνουν τηλεφωνικές κλήσεις υψηλής ποιότητας και μάλιστα χωρίς διακοπές! Η διακεκριμένη θέση διαθέτει μία συσκευή ανά δύο καθίσματα ενώ η οικονομική ανά τρία. Το σημείο τοποθέτησης των τηλεφωνικών συσκευών είναι η πλάτη των καθισμάτων.

Η χρέωση των κλήσεων γίνεται μέσω πιστωτικών καρτών και ποικίλλει ανάλογα με τη χώρα που τηλεφωνεί ο επιβάτης καθώς και τη χρονική διάρκεια. Η ελάχιστη χρέωση είναι 590 δραχ. Επίσης στο άμεσο μέλλον προβλέπεται η δυνατότητα αποστολής fax.

Συνεργασία της Northwest με την Continental Airlines

Οι δύο γιγαντιαίοι αερομεταφορείς των ΗΠΑ, Northwest και Continental εξετάζουν σοβαρά το ενδεχόμενο συνεργασίας. Η συνεργασία αυτή θα περιλαμβάνει κοινή στρατηγική marketing, πτήσεις κοινού κωδικού (code sharing) αλλά και κοινά προνόμια στα προγράμματα frequent flyer των δύο εταιριών. Παράλληλα η Northwest σχεδιάζει να αγοράσει το 14% της Continental.

Η μοναδικότητα της Air Greece

Από τις 12 Δεκεμβρίου 1997 η Air Greece είναι η μόνη εταιρία η οποία συνδέει την Πάτρα με τη Θεσσαλονίκη. Σύμφωνα με το πρόγραμμα που έχει ανακοινώσει η εταιρία οι πτήσεις, για τη χειμερινή περίοδο, θα εκτελούνται κάθε Δευτέρα, Τετάρτη, Παρασκευή και Κυριακή με αεροσκάφη τύπου ATR 72. Επόμενος στόχος της εταιρίας είναι από 1η Μαΐου η καθημερινή σύνδεση των

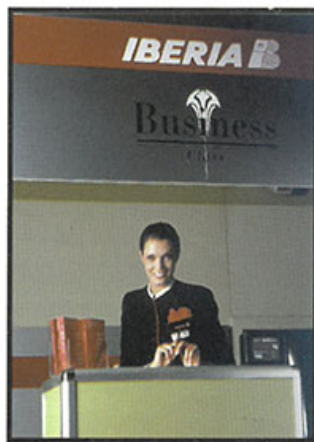
δύο πόλεων. Η Air Greece φιλοδοξεί σύντομα να εγκαινιάσει επίσης πτήσεις μεταξύ Πάτρας-Ηρακλείου καθώς και να συνδέσει την Πάτρα με τη Ρόδο αλλά

και με πόλεις της γειτονικής Ιταλίας.



Χρόνια Πολλά στην Iberia!

Το 1997 η Iberia συμπλήρωσε την ώριμη ηλικία των 70 χρόνων. Σήμερα η "Grupo Iberia" διαθέτει στο δυναμικό της 232 αεροσκάφη σύγχρονης τεχνολογίας.



Πραγματοποιεί κάθε χρόνο 150.000 πτήσεις προς 156 διεθνή αεροδρόμια μεταφέροντας 26.000.000 επιβάτες. Η πρόσφατη συμφωνία της Iberia με την British Airways και την American Airlines θα επιτρέψει στην εταιρία να αυξήσει τις δραστηριότητές της, αφού ο όμιλος θα έχει ακαθάριστα έσοδα 10 τρις. δραχ. Παράλληλα ο όμιλος θα απασχολεί 200.000 εργαζομένους, θα διαθέτει

1.400 αεροσκάφη και θα εξυπηρετεί 150 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο.

Η Iberia είναι η μόνη αεροπορική εταιρία που συνδέει την Αθήνα καθημερινά με τη Βαρκελώνη και τη Μαδρίτη.

Η μετακόμιση της British Airways!

Η British Airways μετέφερε πρόσφατα τα κεντρικά της γραφεία από το Σύνταγμα στη

Γλυφάδα. Η νέα διεύθυνση των γραφείων είναι Θεμιστοκλέους 1, στο ύψος της Λεωφόρου Βουλιαγμένης 130 και τα νέα τηλέφωνα 890 6666. Εκδοτήρια εισιτηρίων θα βρίσκονται στα κεντρικά γραφεία της Γλυφάδας και στον ανατολικό αεροσταθμό του Ελληνικού.

Παράλληλα η εταιρία δημιούργησε τη νέα υπηρεσία Ticket by Mail, όπου με ένα τηλεφώνημα μπορεί ο επιβάτης να κάνει κρατήσεις

θέσεων, χρεώνοντας τη πιστωτική του κάρτα αλλά και να εξασφαλίζει τη παράδοση των εισιτηρίων με courier σε οποιαδήποτε διεύθυνση.



Alitalia και KLM: Η ισχύς εν τη ενώσει

Η ιταλική εταιρία Alitalia ανακοίνωσε στις 17 Δεκεμβρίου την πρόθεσή της για σύναψη στρατηγικής συνεργασίας με την ολλανδική εταιρία KLM! Η "συμμαχία" θα αρχίσει από το Νοέμβριο του 1998 και θα έχει ανάμεσα στους στόχους της, την ανάπτυξη των αεροδρομίων Fiumicino της Ρώμης, Schiphol του Άμστερνταμ καθώς και του νέου αεροδρομίου Malpensa του Μιλάνου σε διεθνείς κόμβους αερομεταφορών. Η KLM αναζητά κι άλλους σύμμαχους στον ευρωπαϊκό χώρο και έχει ήδη εκφράσει ενδιαφέρον για συνεργασία με την πορτογαλική εταιρία Tap- Air Portugal.

Η Swissair αυξάνει τις πτήσεις της!

Ο ελβετικός αερομεταφορέας αύξησε, από τις 10 Ιανουαρίου, τις πτήσεις μεταξύ Αθήνας και Ζυρίχης προσφέροντας πλέον στους επιβάτες δύο καθημερινές αερομεταφορές μεταξύ των δύο πόλεων.

Κατ' αυτόν τον τρόπο οι πτήσεις της Swissair SR307 και 309 θα εκτελούνται καθημερινά με ώρες αναχώρησης από την Αθήνα τις 07:05 και 16:00 αντίστοιχα. Οι πτήσεις θα εκτελούνται με αεροσκάφη τύπου Airbus A321 και A320.

Παράλληλα μέχρι τις 28 Μαρτίου η Swissair, με τη συνεργασία της θυγατρικής της εταιρίας Crossair, συνδέει την Αθήνα με τη Γενεύη με 6 πτήσεις την εβδομάδα ενώ τη Θεσσαλονίκη με τη Ζυρίχη καθημερινά.



Η επιτυχία συνεχίζεται

Με σημαντική ανταπόκριση από το επιβατικό κοινό, συνεχίζει η Cronus Airlines τις τρεις καθημερινές πτήσεις μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης με τα υπερσύγχρονα αεροσκάφη τύπου Boeing 737-300. Οι τιμές των ναύλων της εταιρίας κρατούνται σε πολύ ικανοποιητικό επίπεδο. Και πιο αναλυτικά, το εισιτήριο με επιστροφή είναι 29.800 δρχ. ενώ το "one way" 14.900 δρχ. Επίσης ο νεανικός και senior ναύλος, one way, στις 9.900 δρχ. Ενδιαφέρουσα παραμένει η προσφορά της εταιρίας προς τους επιβάτες, στα πέντε εισιτήρια να παίρνουν το έκτο δωρεάν. Πολύ οικονομικά θεωρούνται επίσης και τα εισιτήρια της Cronus Airlines προς τις μεγάλες πόλεις της Γερμανίας όπως επίσης και στις πτήσεις για Λονδίνο (Heathrow). Η τιμή των ναύλων, με επιστροφή, είναι 59.000 δρχ. Όλες οι παραπάνω τιμές ισχύουν μέχρι 31 Μαρτίου.



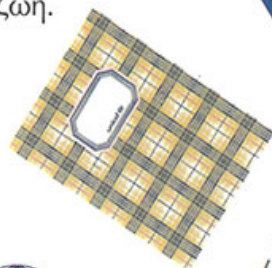
Μπορεί ένα τετράδιο να ικανοποιεί κάτι παραπάνω από τη δίψα για μάθηση;



Ένα απλό τετράδιο μπορεί να κρύβει το απόσταγμα ατελείωτων ωρών μελέτης. Μπορεί να περιέχει το αποτέλεσμα απίμο- νης προσπάθειας. Μπορεί να προσφέρει πολύτιμη γνώση.

Ένα τετράδιο UNICEF όμως προσφέρει κάτι παραπάνω. Γιατί κάθε γράμμα, κάθε παράγραφος, κάθε σελίδα σημαίνει νερό, τροφή, ιατρική περίθαλψη για όλα τα παιδιά του κόσμου μας.

Ένα τετράδιο UNICEF προσφέρει ζωή.



Χάρη στη δική σας ευαισθησία προσφέρει έργο ζωής!

Για περισσότερες πληροφορίες συμπληρώστε και στείλτε μας το κουπόνι που ακολουθεί. Πολύ σύντομα θα έχετε στα χέρια σας διαφημιστικό φυλλάδιο.

Επώνυμο: Όνομα:

Διεύθυνση: Πόλη:

Τ.Κ.: Τηλ.:

Επάγγελμα:



Ξενίας 1, 115 27 Αθήνα, Τηλ.: 748 4184

97. EDITORIAL

98. GO BACK TO THE GREEK SHIPPING REGISTER

The Greek Minister of the Merchant Marine talks to Nassos Poulakidas

102. THE GREEK SHIPBUILDING INDUSTRY AT A CROSSROADS

By Anna Diamantopoulou, Deputy Minister for Development

104. WHERE DID THE LIBERALISATION PROCESS, STARTED BACK IN 1988, LEAD US?

An analysis by the Association of European Airlines

107. RECENT STRIKES AND STRIKE INSURANCE OPTIONS TODAY

By Edward Mocatta, the Strike Club

108. BANKING AND INTERNATIONAL FINANCE - THE SINGLE CURRENCY

By Ruth Finch, Partner in Cameron McKenna

AVIATION SUPPLEMENT

2. RECENT DEVELOPMENTS IN EUROPEAN AIR LAW AND POLICY

By P. D. Dagoglou, Professor of Public Law, University of Athens

10. AIRPORTS APPROACHING THE NEXT MILLENIUM

By Frederik Sørensen, Head of Air Transport Policy Unit, DG VII, the European Commission

13. EUROPE'S AIRLINES STRATEGIES FOR SUCCESS BEYOND 2000

By Professor Rigas Doganis

EDITORIAL

For the second time in the sixty-six years of its journey - a truly historical one - through the world of Greek shipping, NAFTIKA CHRONIKA comes down the shipway. The first was when its founder saw the need for shipping people to have an authoritative source of information about shipping problems. He wanted to offer people of action in all areas of sea transport the indirect but essential information network provided by the circulation of a specialist magazine. It would be their magazine, expressing their opinions. It would create a constructive dialogue between their different positions. It would share their concerns, and fight for the well-being of the only notable branch of industry that Greece possesses.

The second 'launch' of NAFTIKA CRONIKA is in 1998, (just in time for the new millennium). Yes, there is a new owner and a new editorial board, there are new staff - but the sense of responsibility and relevance is still the same as it always was. Rightly is NAFTIKA CHRONIKA known as the 'bible' of Greek shipping and the reference point of its seamen.

Conditions for the magazine's second sailing are not what they were in the past. Greek shipping is still the country's most productive sector from a foreign exchange point of view. But as our magazine enters its new lease of life, shipping under the Greek flag is contracting, it has more problems than before (mainly from international competition), and it has a larger proportion of non-Greeks in its crews. The only thing that hasn't changed is shipping's wariness in its relations with the state. Nor could this be otherwise, from the moment that the Greek body politic turned its attention to enjoying the sweet exchange fruits of shipping without returning the favour in the form of substantial benefits.

The 'new' NAFTIKA CHRONIKA is enriched by sections on aviation and marine tourism. Its goal is to promote and defend the interests of Greek shipping and the people involved in Greek shipping; employers and workers alike. Its hope is that they will all do the best they can to keep alive what is a key sector for Greece, a sector that gives much and gets little back. Let them make a sound analysis of shipping problems, to create a vital link between all the factors involved. This will enable unbreakable bonds of cooperation to be forged between state, ships and seamen: the one and only way for Greek shipping to survive and to develop.

GO BACK

to the Greek Shipping Register

The Greek Minister of the Merchant Marine talks to Nassos Poulakidas

The Greek Minister of the Merchant Marine, Stavros Soumakis, is one of Prime Minister Simitis' staunchest friends. He has seen two periods of service in the public interest of the Piraeus, as Municipal Councillor: the first from 1982 to 1990, under Mayor Yannis Papaspyros, and the second under Mayor Andreas Andrianopoulos. He is the only Councillor for the earlier period who gained most votes yet hasn't ever served as Deputy Mayor. Looking back, and in his own words: "That's to my credit. My contribution to the Piraeus community was made in other posts, not as Deputy Mayor™".

Mr Soumakis stood successfully as parliamentary candidate for the Piraeus in the last two elections - it was towards the end of September 1996 when he put down roots at 150 Gregory Lambrakis Street, 4th Floor, in the Marine Ministry building. Since then he has taken a number of knocks in his first few months as Minister. There have been the Pegasus, Samaina and Dystos accidents, not to mention many days lost through industrial action by seamen. On his own confession, he didn't know enough about shipping, so he made major mistakes. But Soumakis defiantly insists that, no matter what the political cost, as the months roll on he will learn to swim out of his depth and start getting results.

Minister Soumakis has already taken steps to improve harbour infrastructure generally. He is making computer seat bookings the norm. He has stimulated competitiveness among oceangoing vessels - the 'golden mean' between the positions of the owners and the labour force, as he puts it.

He is going ahead with his efforts to upgrade and modernise the Merchant Marine Shipping Ministry's service functions. He has introduced entry to Coastguard College on the points system, and he is making progress towards the consolidation of the Port Police. A fervent supporter of the Hellenic flag, he assures us that he will provide all necessary guarantees for progress and development in the rising new millennium. Shipowners and seamen are called on to heed this message.

In the interview with Nafatika Chronika which follows, Minister Soumakis is talking about shipping in the 21st century. We hear his views on measures for competitiveness; on the shipping register; on the 3-day working partnership; on the Seamen's Pension Fund; on naval education; and on coastal shipping, and how to modernise it in line with Soumakis' plans for 1998.

Today, on the threshold of the 21st century, Mr Minister, has shipping - or perhaps we should ask, has industry worldwide - failed to respond? Has Greece failed to respond directly to the various changes taking place worldwide?

◆ Certainly today's new climate of economic globalisation in an environment without frontiers, and today's information society, technological development, and free circulation of capital and labour, could hardly fail to draw a response from shipping, the world's most international industry. It stands to reason that Greek shipping, with its leading world position in sea transport, has been the first to feel the shock of the ongoing upheavals in world shipping structure.

To enable our shipping to hold up against world groupings and the pressures of the cutthroat international environment it mainly operates in, there's a continuous need to

develop new development strategies and options. Also the shipowning community is going to have to adapt to these requirements and fit in with specific environments as they emerge. This will be the way to strengthen the community's further development with the aid of the State.

Last July's competitiveness measures have in fact not cut down the number of ships going elsewhere. The Prime Minister recently made it clear to the shipowning community that putting the measures into force is a government decision. How do you see the future of our shipping register?

◆ Last July's measures were the outcome of long hard talks between all parties involved. They had two objectives. One was to improve the competitiveness of the Greek merchant fleet, the other was to maintain employment of Greek seamen in parallel. What the measures provide is a flexible

way of manning ships without affecting safety levels and other international official requirements, thus enabling Greek ships to succeed in the face of foreign competition. The measures were in my view the optimum solution for the existing problems -the 'golden mean',TM if you will. It is my firm belief that their return to the Greek shipping register is the key to the development in Greek merchant shipping and improved shipping competitiveness. The Greek flag is surely the only one that provides the full guarantees and the attention necessary to achieve progress and development in the coming millenium. People will soon have to wake up to this fact.

Other measures tending in the same direction are those to update the straturory framework of naval training and to restructure the relevant educational system. This will ensure that there is the essential skilled workforce capable of immediately entering today's shipping labour market. With this institutional framework, we shall at last be able to define what a 'professional seaman'TM is and put an end to the 'black market'TM in shipping labour.

Is it thinkable that you and the shipowners representatives and the seamen's unions might all sit down at the same table and arrive at some final solutions for the future of the Greek shipping industry?

◆ As you know, the Greek 'merchant shipping miracle'TM over the years is the achievement of the "mighty troika"TM - the State, the shipowners, and the working seamen. It has been dialogue between them that, when all's said and done, has been our best ally in every advance made by Greek merchant shipping. No one can deny that the social dialogue is a valuable tool for progress and betterment of living conditions. Moreover, the measures for the competitiveness of the Greek fleet were announced afte constructive discusion between the social partners.

My own view is that when faced with 'the problems of our time'TM, the social partners involved, plus the State, ought to be aware of their roles and responsibilities and make a substantial contribution to the further development of Greek shipping, which is after all the most successful Greek industry of any. Let me however repeat that the shipping question is not just one for our Ministry of the Merchant Marine, but for all the parties involved to discuss. We at the Ministry always look to the tripartite working partnership, and we are happy to encourage any initiative that offers positive prospects for the voyage of our shipping through history.

You have repeatedly declared that you believe in the professional seaman. Do the Merchant Shipping Academies actually ensure production of competent entrants into Greek shipping, at a time when large numbers of students are not getting enough practical training?

◆ I don't think we should just be speaking about "competitive ships": we should be speaking about "competitive seamen" as well. Of course, what's meant by "competitive seamen",TM as you can see from the large number of inter-

national regulations, is well-trained seamen. I shan't waver in my conviction that the quality of seamen is just as important a factor as cost. It's what determines the smooth, uninterrupted running of the ship.

Thought certainly needs to be given to how low working costs can be combined with the high safety levels required. There must be a realisation that a high level of training combined with traditional shipcraft is the only way that Greek seamen can survive in the cutthroat international environment. The Ministry of Merhant Shipping recognises the importance of this sector, and has just recently brought forward new legislation for seamen's training. I'd like to think that this and the innovations that it is bringing in will be a landmark in the history of training - a history which admittedly could be truncated, but only by the existence or creation of problems of one kind or another.

Leaving aside oceangoing vessels for the moment, operators of vessels in coastal waters have also recently put forward a portfolio of claims. Provision has been made for these questions to be resolved in committee. But what's going to happen about computer seat bookings and the port installations that give so many Greek harbours a Sixties look?

◆ As you know, coastal shipping is one of the most important and sensitive areas our Ministry deals with. It is the bridge linking the Greek islands with the Greek mainland. What you say is correct: the coastal vessel owners have lately submitted a portfolio of claims for the resolution of the relevant problems. In the subsequent broader discussions, a decision was taken for small committees to look into the necessary measures point by point and report on them. I'm sure that this process will throw up the proposals indicated, bearing in mind the impending freeing up due to cabotage. In the light of these developments, we shall took into - amongst other things - limitation of the preconditions and the definition of the framework to transform today's coastal shipping scene into that of the new millenium, where trunk lines will be the norm and the passenger will, it is foreseen, be offered an incomparably better service.

With regard to computer bookings and their full application in the summer season: I can give an assurance that an appropriate cutoff date exists, and that it will be adhered to rigorously. With regard to improvements in port installations: we have gone full speed ahead for a survey of the state of Greek harbours and the committees responsible have completed their reports. Hand in hand with our business partners and with local government, we are moving towards the interventions necessary so that passenger movements in the next peak season can produce results even more positive than those that all of us took note of in Summer 1997.

From your angle, Mr Minister, what is being done to bring the steamer fleet up to date?

◆ Modernising the steamer fleet, as you know, is basically a matter for private business, which has to find the

necessary capital working jointly with the money market. From the viewpoint of the State, the question of how to renew the steamer fleet is a high priority option. As Minister of the Merchant Marine, I'm always open to discussion, and I will encourage any initiative that involves placing new-buildings and new technology at the disposal of the steamer routes. They would certainly make the 'passenger of the future' feel the difference in service.

The NAT [Seamen's Pensions Fund] has been in the lime-light for the last fifteen years - always as the villain. Are this hard-pressed Fund's prospects ever going to improve?

◆ This question of the NAT has to be seen against a wider background. It needs to be tackled in the framework, more generally, of the sensitive issue of the Greek seaman's social protection. Everybody realises that the situation at NAT is unacceptable. I'd go so far as to say, straight from the shoulder, that it's a situation clearly against the interests of bona fide professional seamen who've spent their whole working life on the briny. This is a situation that's kept seamen's pensions low, and in my view the 58% was a big step towards more equitable distribution and receipt of pensions without it being possible for them to lose their value, as happened in the past.

I'd further like to emphasise that our Ministry, while supporting all efforts to set the Fund on its feet, is at the same time interested in rearticulating it and reorganizing the way it is managed. There's already a proposed legislative package to deal with issues of functional improvement. Automation of the Fund is going ahead rapidly, as is rechecking of issued pensions. Meanwhile, a committee will study the Fund and bring forward proposals for its further reform. Their findings and proposals will be laid before the social partners, in particular the Panhellenic Seamen's Union, before being put forward and coming into effect.

For the last sixteen months, Mr Soumakis, the helm of the Ministry of the Merchant Marine has been in your hands. What do you see as your most important change to date?

◆ Which one should I start with?! My most important changes, plural, in the last sixteen months, have been:

1. The measures to improve port infrastructure at passenger concourses, in combination with establishing computer seat bookings. This system was part of organisational improvements by coastal shipping lines, and bore spectacular fruit last summer. Among the improvements to harbours have been improvements to the land areas, including proper signposting, essential traffic regulation, railings, and shelters. At the Piraeus a lot has been achieved. The whole of the central area has been turned into a passenger concourse; berths have been grouped by company; a local bus service to the harbour has been introduced; taxi ranks have been created; et cetera.

2. Last July's measures. These, aimed at improving the competitiveness of the Greek oceangoing fleet, are now being put into effect.

3. The continuous efforts to upgrade and modernise the way the Ministry works, with the safeguarding, once and for

all, of meritocracy and transparency. Looking at 1997 in particular, there have been decisive steps towards full automation of Ministry departments, while regular training and retraining of personnel has been continued and upgraded. Entry of coastguards to Coastguard College by the points system has become, by presidential decree, standard procedure, and was applied at the last competitive entry examinations, with the result that it was genuinely the best candidates who were successful. With the same objective, the points system has been made standard for transfers of Port Police personnel. This was necessary in order to do away with a hangover from the past which was causing frustration and resentment.

4. Reinforcing and improving the material and technical infrastructure of the Port Police. This enables it to provide its services to the Greek shipping family and to Greek society 24 hours a day. I went flat out to achieve this, and I believe that we really shall have, and in the very near future, a helicopter search-and-rescue service, an aircraft sea patrol, salvage vessels, and land/sea patrol vehicles.

So what are the Ministry's targets for 1998?

Broadly speaking they are as follows:

- To take up all the national/European Community funds available to the Ministry, and to make use of every opportunity that offers of drawing on capital.
- To continue to try and reinforce the Port Police, as regards personnel and on the material/technical side.
- To look hard at any proposal which might supply the answer to current shipping questions generally.
- To set the seamen's Pensions Fund on its feet, and improve its departmental functioning by the use of mechanised organisation.
- To upgrade the services provided by the ON, and to ensure that the economic help channelled to it is put to good use.
- To reorganise GENE and in parallel to set up a Register of Seamen so as to combat the 'black market' in labour.
- To further improve the available naval training, thus improving the quality standard of Greek seamen.
- To improve the statutory framework of the running of steamer services, and to push on with the legislative reform necessitated by the increase in cabotage.
- To harmonise with the ISM Code of Practice in time to beat its deadline.
- To improve the infrastructure at 46 Greek ports, and to rearticulate the organisation and working of port management.
- To rearticulate the merchant sectors of port organisation at the Piraeus and at Thessaloniki, enabling them to play a major role in the Eastern Mediterranean and in the Balkan area.
- To fully reorganise and modernise the departments of the Ministry of the Merchant Marine, so as to give better service to the citizen.



Το AIDS έχει μπει στη ζωή τους! Το ίδιο κι εμείς...

Το Μαλάουι, με πληθυσμό όσο της Ελλάδας, έχει 1.000.000 φορείς του AIDS. Μία στις τρεις έγκυες γυναίκες είναι μολυσμένη από τον θανατηφόρο ιό και μεταδίδει την ασθένεια στο παιδί της. Αριθμοί τραγικοί που δείχνουν το μέγεθος της εγκατάλειψης αυτών των ανθρώπων. Οι Γιατροί Χωρίς Σύνορα έχουν ήδη μπει στη ζωή τους...

Βρίσκονται δίπλα τους με προγράμματα ενημέρωσης για την πρόληψη του AIDS, ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης και ελέγχου των μεταγίσεων. Όμως οι ανάγκες για την επέκταση των προγραμμάτων είναι τεράστιες.

**Βασιζόμαστε λοιπόν σε σας,
για να μπορέσουμε να δώσουμε σε αυτούς τους ανθρώπους
την ελπίδα για ζωή.**



ΣΤΟΥΡΝΑΡΗ 57, 104 32 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ.: 5.200.500

In today's world of international money markets and labour markets, the Ministry of Development's policy for the Greek shipping industry can be said to be one of rectification following a long period of State dominance and interventionism. Typical of this period were:

by ANNA DIAMANTOPOULOU
Deputy Minister for Development

◆ A lack of direction and strategy in the newbuildings sector;

◆ Absence of Greek newbuildings on the shipping market (with all that this implies, notably during the past fifteen years);

◆ Lack of concern for equipment, and still more importantly, for working methods and the articulation of production;

◆ A reliability crisis in the market, among investors, and in the banking system, about the Greek shipping industry.

All this has made it vitally necessary for the industry to be rectified and modernised, if it is to become an energetic, profitable branch of the Greek production web, breaking the vicious circle 'unreliability - empty order books - outdated processes of production'.

Today things are different. There are opportunities - such as the shipbuilding's ability to play a major part in renewing and modernising Greece's coastal shipping. And from this expansion of ability and opportunity in the sector one can draw the following conclusions:

◆ Renewing and modernising Greece's coastal shipping - and, more generally, her passenger and

coastal light haulage fleet - could be one of the country's biggest investment activities.

◆ The majority of the shipbuildings required could be dealt with by Greek shipyards, which would result in a flourishing Greek shipbuilding industry, to the multiple benefit of the country's economy and society.

But for this double goal of the reorganisation and the modernisation of coastal shipping to be achieved, the participation of the State is essential, as is that of all the active forces of Greek shipbuilding and the Greek shipbuilding industry.

The basic guidelines for the industry's reconstruction have been taken to be:

A) The re-establishing of reliable business partners in the sector's shipbuilding enterprises. These associates must be in a position to carry the weight of the strategic organisation of units, and also their reorganisation and modernisation. To achieve this, the Syros dockyard has been privatised; the plan to sell off 49% of the shares in Greek Shipyards to the yards' workforce has been proceeded with; an independent management consultant for the Yards has been appointed; and the privatisation of the Elefsis Shipyard has been completed. A permanent solution will also be found in the near future to the question of Greek Shipyards (Halkis), when the latter are sold off by ETVA [the Greek Development Bank].

The Greek Shipbuilding industry at a crossroads

B) The cleaning up of the light shipbuilding area around the 'Piraeus-Perama Zone', in order to create substantial small-and-medium businesses able to modernise their working methods and tools. This enterprise is important for two reasons. Firstly, it gives the small businesses that are active in the area an independent role. This is where often more than half of all ship repair work done in Greece has been carried out; and historically it has generated a significant building/rebuilding capacity. Secondly, there is the fact that, in today's world particularly, large shipbuilding and ship repair businesses badly need small, flexible, up-to-date specialist units to act as their satellites, increase their efficiency and productivity, and cover their unavoidable load fluctuations, chiefly in repairs. (This is why the Ministry of Development has put forward legislation for the Seamen's Pensions Fund, and also for a graded enrolment of businesses on a specific Register of Ship Repair Yards).

Re-establishing modern, capable and efficient business partners in the work of the shipbuilding yards generally, is the necessary precondition for the reconstruction of this branch. For that condition to be "both necessary and sufficient", there must be some overall framework including - at very least - measures that are up to the standards of those in force in other countries of the European Union. This will also provide the catalyst to break the vicious circle of 'unreliability - lack of markets for Greek shipyards'.

To achieve this, measures such as the following are being proceeded with:

- ◆ Working increments are being made standard, at 9% for shipyard contracts and 4.5% for rebuilding contracts.

- ◆ Leading yards' investment plans have been incorporated into investment incentives.

- ◆ Small-and-medium businesses in this field have been brought into development programmes such as PEP and the Small-and-Medium Business Initiative.

- ◆ Grants for hotel equipment on ships of certain lines have been made under the Development Laws.

These guidelines and measures together make up a well-focussed policy for the shipping industry. But the policy will not in itself be sufficient to create the required development dynamic, for the following reasons:

- ◆ There is at present, as was noted above, the vicious circle 'unreliable shipyards - distancing from the market - low reliability'. If this circle is to be broken and the

yards are to forge ahead, vigorous action and 'external' intervention is called for.

- ◆ The leading shipyards have long been out of the newbuildings market. Two items are characteristic. First, the yard marketing departments are oriented almost exclusively towards ship repair; and second, of the many ferry-boat rebuilds in Greece over the past decade, to the tune of hundreds of millions of dollars, not one has been carried out in a major Greek shipyard.

- ◆ Also detrimental is the Greek yards' low productivity - constantly posing the dilemma "To take on jobs at a loss? Or to stay out of the market?"

Drawing lessons from the above, and having gauged what prospects are offered today by the mobility forced upon coastal shipping, the Ministries of Development and the Merchant Marine are jointly promoting the development of a comprehensive programme of modernisation and renewal for Greece's coastal shipping fleet, plus the creation of a strategic space in order to orient our shipbuilding workforce to the newbuildings sector. This ambitious programme will provide a full answer to the problem, in three basic directions:

- 1) The reorganisation of coastal shipping lines from scratch and their optimisation, together with the preparation of a development plan for port installations;

- 2) The renewal and modernisation of the coastal shipping fleet, based on whatever requirements the new reorganisation may create;

- 3) The creation of a market for newbuildings and rebuilds in Greek yards.

For this effort to be successful, there must be corresponding activity among operators of coastal vessels as well as among the business forces in the Greek shipbuilding industry as it now undergoes reshaping. Coastal shipping operators must urgently act towards cooperation, good design, and modern, high-quality working practices. The yards must urgently act towards the production of ships to good-quality specifications, and with specialised design and working characteristics.

The rectification and the competitiveness of the Greek shipbuilding industry calls for versatile planning and the cooperation of all forces - those of the State as well as those of production. Are we able to do this? We've got to be able to!

The European liberalisation process began in 1988 with a package of measures giving some flexibility to increase capacity or adjust fares on EU cross-border routes without the need for a process of negotiation between the two countries concerned.

Two successive relaxations of the rules were followed in January 1993 by the Third Package of liberalisation measures which effectively deregulated EU cross-border services from that date, with domestic routes having followed in April 1997.

The scope of the Third Package has been extended to the European Economic Area, bringing Norway and Iceland within its geographical coverage. Several other European countries have signalled their readiness to participate in this Single Market.

So, from April 1997, any airline majority-owned by EU nationals, with the necessary licenses and approvals for safety and financial fitness, can fly at whatever fare it chooses to charge between any of the 446 airports within the EU, Norway and Iceland - and, eventually, any future participants in the single air transport market.

The change from the old regime, based on bilateral regulation internationally and absolute sovereignty over domestic routes, is remarkable, the more so for having been achieved in less than ten years. (In contrast, US deregulation involved no surrender of sovereignty, and the US internal market remains closed to all foreign carriers).

LIBERALISATION OF AIRLINES

The Third Package bestows the freedom to operate throughout the Single market on any airline, majority owned by EU nationals, which satisfies the safety and financial fitness criteria of its national licensing authority.

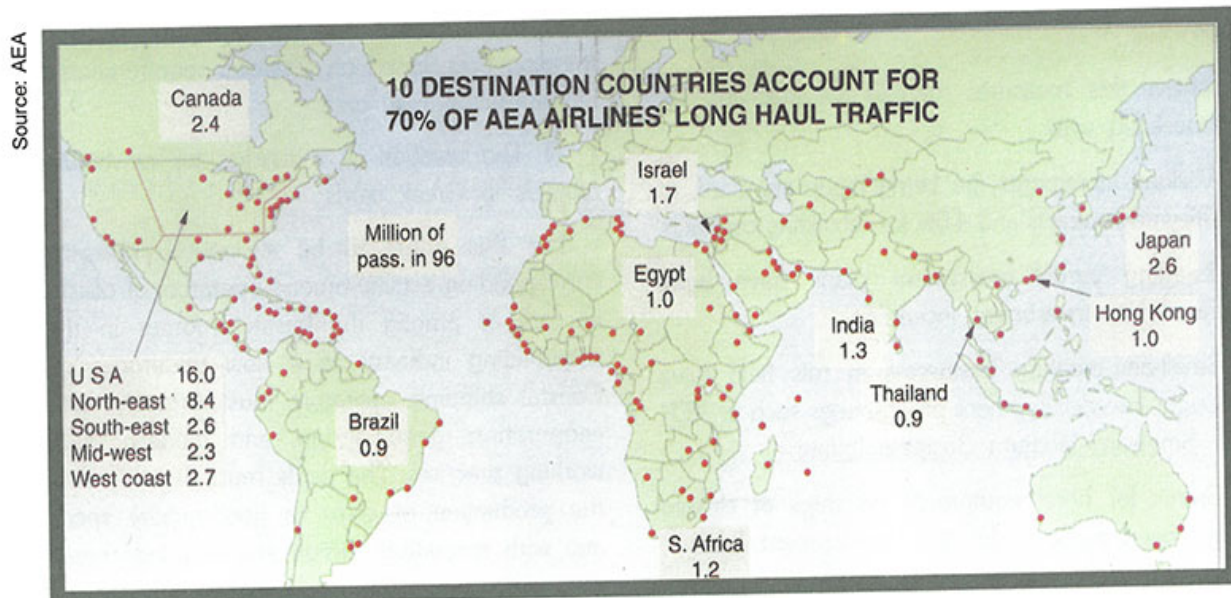
As well as providing substantial opportunities for entirely new airlines, this rule abolished the distinction between scheduled and charter carriers, allowing the latter to diversify into scheduled operation.

In the period since the Third Package came into effect in January 1993, there has been a considerable amount of activity within the airline sector, although the total number of airlines has remained very stable at about 180.

Of the 177 airlines which operated in June 1992, 126 were still in operation four years later. While 51 airlines had suspended operations, their place had been taken by 56 start-ups, bringing the 1996 figure to 182.

In the intervening period, 32 airlines had started operations, subsequently to withdraw again from the market.

This activity must be viewed in the light of the prevailing economic backdrop to the introduction of the Third Package. January 1993 fell at the mid-point of a four-year period of sustained heavy losses in the industry. A number of start-ups during this time severely underestimated the difficulty of obtaining a foothold in the market.



Where did the liberalisation process,

An analysis by the Association of European Airlines (AEA Yearbook 1997)

In the year to mid-1996, only 17 start-up carriers were logged, compared with 28 in the previous twelve months. Since then, there has been a resurgence in the number of new entrants, including some high-profile carriers in major markets, with innovative pricing policies.

The industry divides broadly equally between scheduled jet, scheduled turboprop, and charter airlines, although the Package does not specifically refer to charter carriers, many of whom publish their flight schedules and market to individual travellers.

The most volatile sector is among the small-aircraft operators, with 70% of the failed and 60% of the (as yet) successful start-ups. Subsequent to June 1996, however, there has been rather more new entry by scheduled carriers with larger aircraft.

The United Kingdom, which has always had a diverse mix of numerous companies of all three types, accounts for the largest number of airlines as well as the heaviest market entry/exit activity. France, which had more airlines than the UK in 1992, has seen a net consolidation in the four years of liberalisation.

Sweden has a volatile small-airline sector, with a relatively high failure rate for new entrants. In contrast, Spain has developed from a very closed market to encompass several new entrants, none of whom has subsequently fallen by the wayside.

LIBERALISATION OF FARES

While a number of air fares may exist for the same journey, they tend to fall into one of two categories: flexible, which suit the businessman, and low promotional, intended to fill empty seats without diverting traffic from the higher-yielding on-demand sector, using restrictions such as advance purchase and/or an obligatory Saturday-night stay.

The liberalisation of European air fares under the Third Package has led to a huge increase in the range of fares available, not least those of the flexible type.

Prior to liberalisation, the standard flexible fare, available on any airline, was the full economy tariff, which was also used as the basis for prorating (the apportioning of revenues between carriers on multi-sector journeys). In a number of markets - those to and from the UK, Ireland and the Netherlands - a 'Eurobudget' fare was available at a discount of 10-20%, representing the standard businessman's fare.

January 1993 saw full liberalisation of fares on EU cross-border routes, subject to dumping and dominant-

Source: AEA



Members of the Association of European Airlines

position rules. The result has been massive expansion in the range of fares available, both at the low promotional levels and in the flexible categories.

The fully-flexible economy fare still exists in all markets, but with the proliferation of new fares, its use is essentially for prorating (as described above). 'Eurobudget'-type fares have become available in most country markets.

Additionally, many more carrier-specific fares on individual routes have appeared as airlines have used their new freedoms to fine-tune their pricing to the specific characteristics of each market.

Another important feature of liberalisation has been the widespread availability of 'hub fares', with transfer-connecting service undercutting the tariff for direct flights.

The latest expression of pricing freedom, coupled with the market-entry opportunities of the Third Package, has been the emergence of the so-called 'no frills' carriers. Typically, they do not segment the market with advance-purchase or minimum-stay rules, but use an escalating price structure which gives early-booking passengers the best chance of obtaining the cheapest seats.

started back in 1988, lead us?

EXTERNAL COSTS-TAXES, FEES AND DUTIES

From the earliest stages of the liberalisation process, European airlines have been aware that the new environment would require an emphasis on cost efficiency.

Since the mid-1980s, AEA airlines have held down the costs over which they have some control to an annual increase of just over 1% - well below the underlying level of inflation.

This effort, which has involved a more or less constant process of restructuring, has been accompanied by continued governmental and regulatory involvement in the industry. Rather than encouraging an environment in which airlines could reduce costs in line with the anticipated drop in fares, regulatory authorities have been more active than ever in areas adversely affecting the industry's bottom line.

Nowhere is this more evident than in the proliferation of taxes and levies on the industry, which is seen as a cash cow to be milked by revenue-hungry governments. In many cases it is the customer rather than the airline which is taxed. Either way, tax acts as a dampener on demand, with the increased cost of flying felt most by the leisure traveller.

STRUCTURE OF THE AEA

The AEA counts Europe's major scheduled airlines among its members.

Objectives of the AEA

To serve the common interests of the members of the Association.

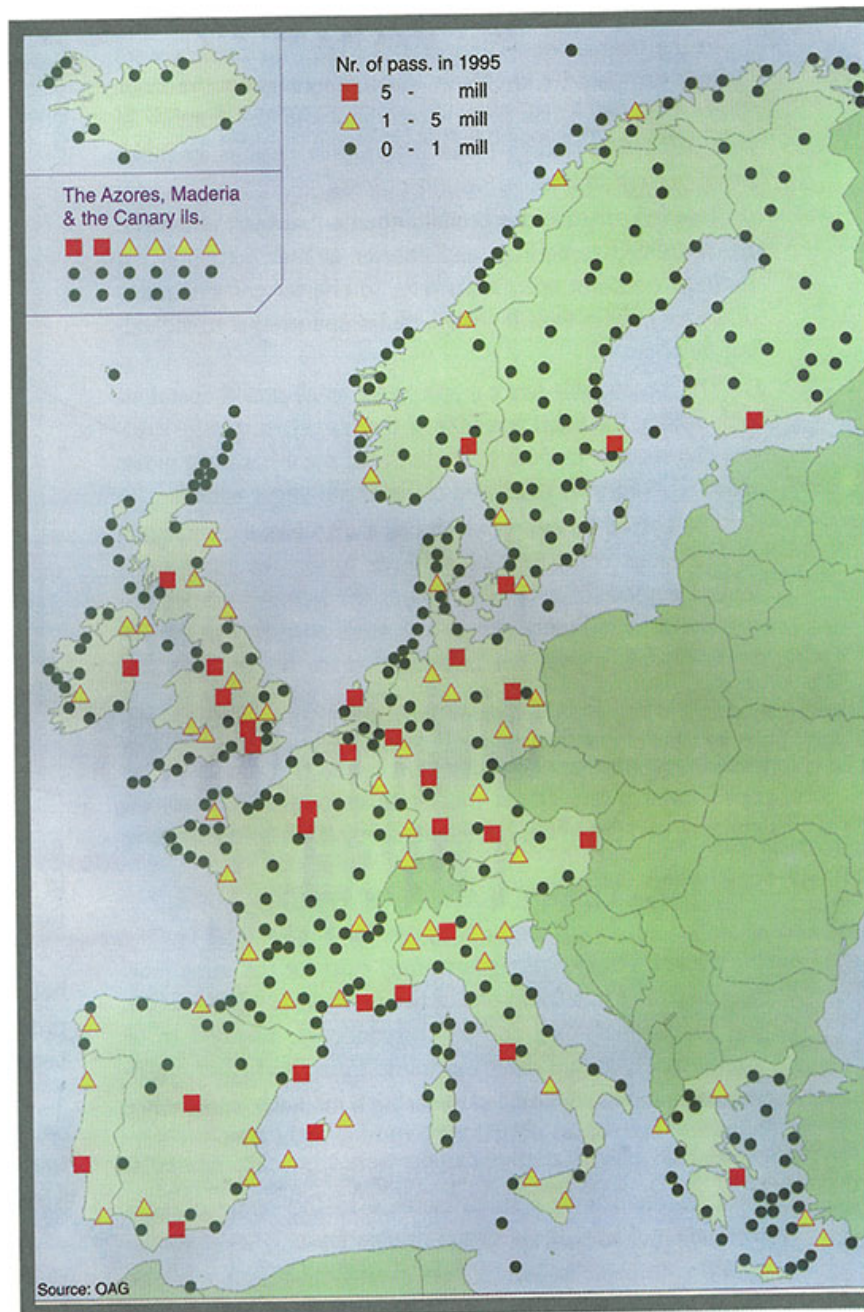
To represent the interests of its members to the institutions of the European Union, to the European Civil Aviation Conference, to any other international organisations or association involved in or likely to be involved in issues of interest to AEA members and, as appropriate, to individual governments.

To advance co-operation amongst its members on any matter likely to be of interest to the membership as a whole and permitted by the laws of the countries in which they operate, whilst respecting the independence of action of its members individually.

Criteria for Membership

A new member of the AEA shall be registered in, licensed by and with principal place of business in an ECAC state.

A new member should have been engaged in passenger or cargo air transport operations in the last three years. (In contrast to previous rules restricting membership to international



The liberalised market - 17 countries, 446 airports

scheduled airlines, membership is now open also to domestic and charter airlines as well as all - cargo operators).

The size of a member's operation shall be significant. When determining size of operations a number of criteria can be used but one guiding factor is number of aircraft seats operated, which shall be of the order of 3.00 minimum or for all-cargo operators a minimum payload of approximately 500 metric tonnes. If such criteria are not met by the major airline in a country, exemption from the above is possible.

New membership is subject to acceptance by the AEA Assembly of Presidents.

Strike insurance has developed very significantly over the past forty years. Although the policies on offer are by no means as homogeneous as P & I, differing from insurer to insurer, cover is now available for losses incurred as a result of a wide range of delays, from causes other than strikes or industrial disputes. Cover for congestion following the end of a shore strike was introduced in the early 1960's. In 1967 cover was introduced for strikes by ship's officers or crew. In the 1990s, some 30 years later, delay cover was introduced which will again be extended further to protect the assured person's cash flow.

In strike insurance the assured persons can choose the 'daily entered sum' for which they wish to be insured, and the number of days deductible they wish to absorb. This may be as low as 'nil'. They also have to choose the number of days' cover required for any one strike. In general premiums are very reasonable.

The expression *strike* is much wider in meaning than normal industrial relations disputes. It includes restraint of labour (whether partial or general); go-slows; 'work-to-rule's; revolution, rebellion, insurrection, riot, or civil commotion; political protest; and action by environmental objectors or religious zealots.

At the time of writing this article, beef cattle farmers throughout the UK are protesting against the collapse of their local market and the flood of cheap imports from other European countries. They are taking a leaf out of their French counterparts' book by beginning "popular action" - blockading ferry ports so as to prevent the unloading of meat products from Ireland and the Continent. Similar 'political' protests - by lorry-drivers in France, and by the farmers in Greece who in 1996 blocked the nation's motorway system (effectively cutting the country in two) - would also give rise to claims for entered ships. The claims would be that time had been lost, less cargo had been carried, or additional expenses had been incurred by diverting to an alternative port.

Environmental concerns seem to be of importance throughout the industrial world. Ships importing genetically engineered soya beans from the U.S. have been delayed by lock-keepers refusing to operate sealsacks at Antwerp and by the withdrawal of stevedore labour in Hamburg. Incidents of this type seem likely to become more common.

Cover is also available for 'delay' resulting from fire, explosion, mechanical breakdown on land; storm, tempest, flood, snow, ice,

there have been several reported incidents of berths being obstructed by other vessels. There have been incidents where the Panama Canal was blocked, following the sinking of a small tug in one of the locks; and the Hooghly river leading to Calcutta was obstructed for several months when a ship sank following a collision. These and other incidents can cause delay to ships and significant losses to either their Owners or Charterers, both of which categories of companies can be insured.

In respect of crew strikes, cover has now been extended to include the loss of time involved when ships are involved in a range of incidents that will give rise to P & I claims.

These are: the discovery of stowaways on board; the rescuing of refugees or the saving of life at sea; the imposition of a state of quarantine; injury, illness or death of persons on board or caused by the entered ship; damage (to fixed and floating objects); pollution emanating (or alleged to have emanated) from the entered ship; and the desertion of any of the ship's officers or crew. Recently the ITF has been taking action against various groups of shipowners around the world. Strikes and boycotts engineered by the ITF may also be covered.

The event giving rise to delay does not have to be confined to the port area, but can occur anywhere in the chain by which cargo is transported from its place of production or extraction to or from the entered ship. Ships can be delayed waiting for cargoes when there are strikes in mines or there is disruption of land connections in the interior far away from port areas.

Recently, European countries have been hit by a wave of strikes, as workers and other sections of the population seek to protest against changes imposed by national governments as regards social security arrangements. Similarly, action against national governments gave rise to significant disruption in Korea in January 1997 and again in Israel in December 1997. Many of these strikes are the result of protests against changes necessary to comply with the Maastricht criteria for the common Euro currency. Most of the industrial action in Spain, France, Italy and Greece over the past two years has been of this type, and many claims have been paid where ships have been delayed, have lost freight, or have incurred extra expenses as a result.

Last year there were significant strikes against government policy in Greece, for the reasons given below. These strikes have continued this year, although having much less impact on maritime industries.

In November 1996, Piraeus pilots went on strike for two days, and

Recent Strikes and Strike Insurance Options Today

by Edward Mocatta, the STRIKE CLUB

earthquake, avalanche, landslide; aircraft impact; accident or diversion; accidental loss or damage to any vehicle, vessel or aircraft carrying or transshipping cargo; partial or total closure of any port, berth, navigable waterway, or canal (by lawfully made order, physical obstruction, high or low level of water preventing ships progressing in the port or navigable water, including canals); closure of borders for political purposes; expropriation of cargo; and physical or electrical damage caused by strikes, saboteurs or malicious persons.

Over the past twelve months, incidents have occurred which have given rise to claims for delays resulting from landslides blocking railways through the Rockies, thus preventing the carriage of grain from the interior of Canada to Vancouver (where ocean-going vessels were delayed for up to ten days). In another incident, a grain silo near Bordeaux exploded (causing significant delay to vessels waiting to load, which were ordered to wait at a nearby anchorage).

There have been several claims when port authorities closed ports as a result of adverse weather conditions (causing delays to ships); and

threatened to go back on strike if their demands were not met. Stevedores in all major Greek ports went on strike for an indefinite period. This was resolved within seven days, following negotiations with the Government.

In December 1996, stevedores went on strike for a week, which was followed by a Customs' Officers' strike, lasting for two days, for better working conditions.

Also in December 1996, Greek farmers protesting against the Government's budget austerity measures and campaigning for subsidies went on a 24-day strike, blockading major and minor roads and cutting the country in two. Major and minor ports were affected, as the barricades set up by farmers prevented the flow of traffic in and out of ports.

The Panhellenic Seamen's Union went on a 5-day strike in December 1996, paralysing ferry services to Italy and the Islands. The seamen were protesting against unemployment, wage cuts, higher taxes and insufficient insurance and pension programmes.

All of which is food for thought for Greek shipowners wanting to protect their cash flow!

Banking and International Finance

- The Single Currency

by Ruth Finch*

"The introduction of a single European currency will affect... the banking sector in particular"

The introduction of a single European currency will represent a change to the monetary law of every EU State. It will affect everyone involved in trade with European companies, and the banking sector in particular.

While there has been much recent political turmoil, this article will look at the practical and legal issues that arise, rather than engage in economic and political forecasting over the potential number and identity of the eventual participants, or whether EMU's current timetable will be postponed.

The timescale

The timetable set out for economic and monetary union consists of three stages, the last of which is the introduction of the single currency.

Stage one began in the summer of 1990, involving: free movement of capital throughout the EU; a commitment by Member States to establishing EMU and joining the European Exchange Rate Mechanism (ERM); and increased co-ordination of Member States' monetary, fiscal, and economic policies through the Committee of Governors of Central Banks.

Stage two, which began on 1st January 1994, is the stage of convergence, during which Member States try to meet the economic convergence criteria described in the Maastricht Treaty. This is the current stage.

— In the course of 1997, the European Monetary Institute (EMI) will collect information to determine whether the criteria have been met. Which Member States qualify for stage three will be determined by majority voting in council (chaired by the UK), on the basis of this evidence: by 1st July 1998 at the latest.

— Once this decision has been made, the EMI will be replaced by the European Central Bank (ECB), and an executive board will be appointed. The ECB will be responsible for monetary policy within the euro zone, as well as for the distribution of euro banknotes and coins.

Stage three is scheduled to begin by 1st January 1999, and has been split into two parts. Part One, the transitional period, will last for three years, and will see:

— The introduction of the euro as the new currency of the participating Member States;

— The replacement of the ECU by the euro, one - for - one, as the EU's new unit of account;

— Former national currencies locking their exchange rates, against each other and the euro, existing from this point on as sub-denominations of the euro (in the same way that the penny is a sub-denomination of the pound);

— The issue of all new government debt of participating Member States in euro, and the operation of the ECB in euro.

Although former national currency units will continue to be used alongside the euro in this transitional period, there will be provision to allow a change of unit (into euro) for various forms of debt. Although this is still being discussed, it is likely that both private and public debt will be open to redenomination.

Euro bank notes and coins will be issued by 1st January 2002 at the latest and will then coexist alongside the national currencies of the participating Member States. A maximum of six months later, national currencies of participating Member States will cease to be legal tender, leaving only the euro.

Business as usual?

The fear that monetary union may pose a threat to the continued performance of existing financial contracts is one of the factors which led to the recent adoption of a Council Regulation (#1103/97) affirming the principle of continuity. The Regulation also provides rules on rounding in currency conversions, and establishes the replacement of the ECU by the euro at par. All of these are important in ensuring that the changeover is as smooth as possible.

Continuity of contracts

Article 3 of the Regulation states: "The introduction of the euro shall not have the effect of altering any term of a legal instrument or of discharging or excusing performance under any legal instrument, nor give a party the right unilaterally to alter or terminate a legal instrument...". This principle shall be "compatible with anything which the parties might have agreed with reference to the introduction of the euro" (Recital 7).

Together, these provisions should form a strong basis to protect the continuity of business whilst allowing parties to end an agreement in the event of EMU if they want to, and if they provide for it explicitly. However, the provisions will be binding only within the European Union, and there may be the need for international legislation to cover continuity of contracts in non-EU jurisdictions.

Rounding rules

The conversion rate between the euro and each participating currency will be set to six significant figures, which may not be abbreviated. For conversion between participating currencies, sums must first be converted into the equivalent amount in euro and then back into the desired currency.

ECU contracts

There are problems associated with the replacement of the ECU by the euro. Whilst it is an accepted principle under international monetary law that sovereign states may replace their currencies, the ECU, being a basket currency unit, not a currency, is not governed by this principle. Consequently, the replacement of the ECU by the euro

under the Regulation will be legally binding only within the European Union.

As a basket currency unit, the ECU has also undergone changes over the years, incorporating more currencies as the EU has expanded. As a result, there are several different versions of the ECU written into contracts, not all of which are covered by the Regulation's definition. The Regulation will convert all references where the most recent (1994) version is used, or where no definition is given. It is not clear what will happen to contracts specifying some different version, such as the 1989 ECU definition.

Furthermore, not all 12 currencies of the basket ECU are likely to join the first wave of EMU. The weaker ones (perhaps because their countries have not met the Maastricht criteria) may be left out, and the euro may, therefore, be stronger for their omission. If this is the case, the result will probably be an immediate appreciation in the value of ECU - denominated debt, which may in turn provide sufficient incentive for a party to litigate or otherwise seek to escape the terms of the original contract.

Redenomination

A second proposed Regulation provides the framework for the transitional period, between the introduction of the euro and the phasing out of national currencies.

Officially, the national currencies of participating Member States will cease to exist at the start of the transitional period. Although these will still be visible in the form of cash and former denominations, they will have become sub-denominations of the euro with the status of currency units, rather than currencies. Technically, therefore, all contracts denominated in the currency of the participating Member State will be euro contracts, although in rather uneven units.

The principle of 'no compulsion, no prohibition' means that people will be free to use the euro unit or continue using national currency units. However, there is provision within Article 8(4) of the proposed Regulation to allow participating Member States to redenominate certain debt instruments from a former national currency unit to the euro unit, resulting in the exclusive use of the euro unit. This raises several contentious issues about redenomination:

"These provisions should form a strong basis to protect the continuity of business..."

- What will redenomination involve?
- Which instruments will face it?
- Who will have authority to do it?
- What law governs it?

In some quarters, the view has been expressed that all debt issued in a participating national currency - including privately held bonds - should face redenomination into the euro unit after the start of the transitional period, at the authority of the government of the participating Member State for that currency. Our view is that the proposed Regulation as it stands would achieve a change of all payments of interest or principal from the relevant national currency unit to the euro unit.

As regulation 1103/97 specifies, the conversion rates between participating national currencies and the euro will be set to six figures, which may not be abbreviated. Consequently, securities held in round numbers of participating national currencies are unlikely to produce neat amounts when converted to the euro unit.

For example, if the rate between the German mark and the euro were set at 0.513473, a DEM 1,000 bond would convert to a bond for 513.473, rounded then to 513.47 euro.

Through this process of rounding, even to the smallest unit of one euro cent, redenomination may therefore result in a change of the economic value of a security. This may require the consent of bondholders, potentially drawing the Proposal into conflict with the law of the contract and (in determining whether such alterations are binding on the issuer) with the law of the issuer.

Renominalisation

It has also been suggested that some settlement systems may not adapt to the use of decimals or floating-point arithmetic, and that redenomination might therefore pose a severe logistical problem, as well as raising legal issues.

To accommodate the awkward amounts resulting from conversion, the process of 'renominalisation' has been proposed: a subsequent amendment to the nominal amount in which the security was held. In our example, this might lead to the creation of a bond of 500 euro and an 'odd lot' of 13.47 euro, which could be sold or passed back to the investor at the next coupon

payment. This would facilitate trading in the redenominated bond, but might give rise to further problems. The redenominated bond might still be subject to market conventions different to bonds issued in euro after the start of the transitional period; a substantial change in the value of the security would most probably require bondholder consent, and could be prejudicial to the rights of the investor where these were dependent upon the size of the holding.

It is doubtful that a Regulation under national monetary law would extend to allow the alteration to contractual terms that this would involve. It is furthermore questionable to what extent a Regulation conferring powers to make such changes would be valid outside the euro zone, or over instruments governed by the law of another jurisdiction.

Conclusions

Subsequently, a number of market organisations have opposed the redenomination of existing issues, preferring that these be allowed to run off in their original currency.

The current wording of the proposed Regulation states that it will be possible for participating Member States to take measures to allow the redenomination of the existing instruments. Although this Proposal will not be adopted before the identity of those participating Member States is known (since only they will be voting upon it), it is expected to be the final version (which will then be adopted immediately, once participants have decided).

Market conventions

The introduction of the single currency has been identified as an opportunity to remove differing conventions in markets which will be trading in the same currency after 1st January 1999. A number of market associations recently released their recommendations that these conventions should be as follows.

For the euro money markets:

- A day count convention of actual over 360;
- A settlement basis of a spot/two day standard;
- A fixing period for derivative contracts of a two day rate;
- A business day convention according to TARGET opening days.

«...it will be possible for participating Member states to take measures to allow the redenomination of existing instruments»

For the euro bond markets:

- A day count convention of actual over actual;
- The adoption of decimals for price quotation;
- A business day convention according to TARGET opening days;
- Settlement dates of a T-plus-three day business cycle.

The EMI has come out in favour of the use of a day count calculation of actual over 360 for the open market operations of the ECB; and it is expected that the euro money markets will follow the practice of ESCB, the European System of Central Banks. Otherwise, it will be for market associations to persuade larger issuers to adopt these conventions.

Accounting

There are no plans for additional EU legislation to cover the introduction of the euro. After consultation with Commission services, the Contact Committee on the Accounting Directives, and the Federation des Experts Comptables Europeens, a recent paper from DG XV concluded that introduction of the single currency can be treated within the framework of existing European accounting legislation. Under proposals put forward by the Commission, companies will be allowed to file and publish accounts in euros (although it will not be possible to force them to do so). Costs involved in transition to a single currency will be characterised as expenditure rather than investment, unless it is possible to identify a clear future gain.

The locking of exchange rates on 1st January 1999 will establish exchange rate gains or losses between participating currencies with certainty. For the purposes of hedging against anticipated transactions, it should still be possible to defer entering these gains or losses in a profit and loss account, through the usual application of the accruals method of accounting.

Tax

Theoretically, replacement of a participating national currency with a different unit of account should be a tax-neutral event. The elimination of foreign currency risks between participating member states may

mean that - should the UK participate - certain obligations will no longer be subject to the foreign exchange rules of the Finance Act (1993). A foreign exchange swap between two participating currencies might become in effect an annuity, with subsequent tax implications.

The 'renominalisation' of former national currency instruments into the euro unit, and the subsequent treatment of 'odd lots' following the rounding process may (depending on the method of disposal of these units) hold tax implications for both the issuer and the holder.

Preparatory steps for banks

- Documentation of all contracts maturing after 1st January 1999 will need to be checked for clauses referring to the introduction of the euro or to EMU generally. Although Regulation 1103/97 should provide a strong basis for the continuity of contracts, it will be binding only within the European Union; and there may be need for local advice on contracts not governed by English law, and organisations incorporated outside the EU.
- Standard form documents will need to be updated.
- All ECU contracts maturing after the start of the transitional period will need to be checked for their definition of the ECU, since their conversion may not be covered by Regulation 1103/97.
- During the transitional period, use of the euro unit will occur simultaneously with use of the national currency units: payments systems will need to be able to handle both. If the UK participates, banks will almost certainly be obliged to offer conversion between the euro unit and former national currencies.
- Hedging contracts between two participating currencies may be robbed of their commercial rationale, becoming effectively an annuity to pay a fixed amount in euros (with potential tax and accounting implications).

* Ruth Finch is a Banking Partner
in Cameron McKenna

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:

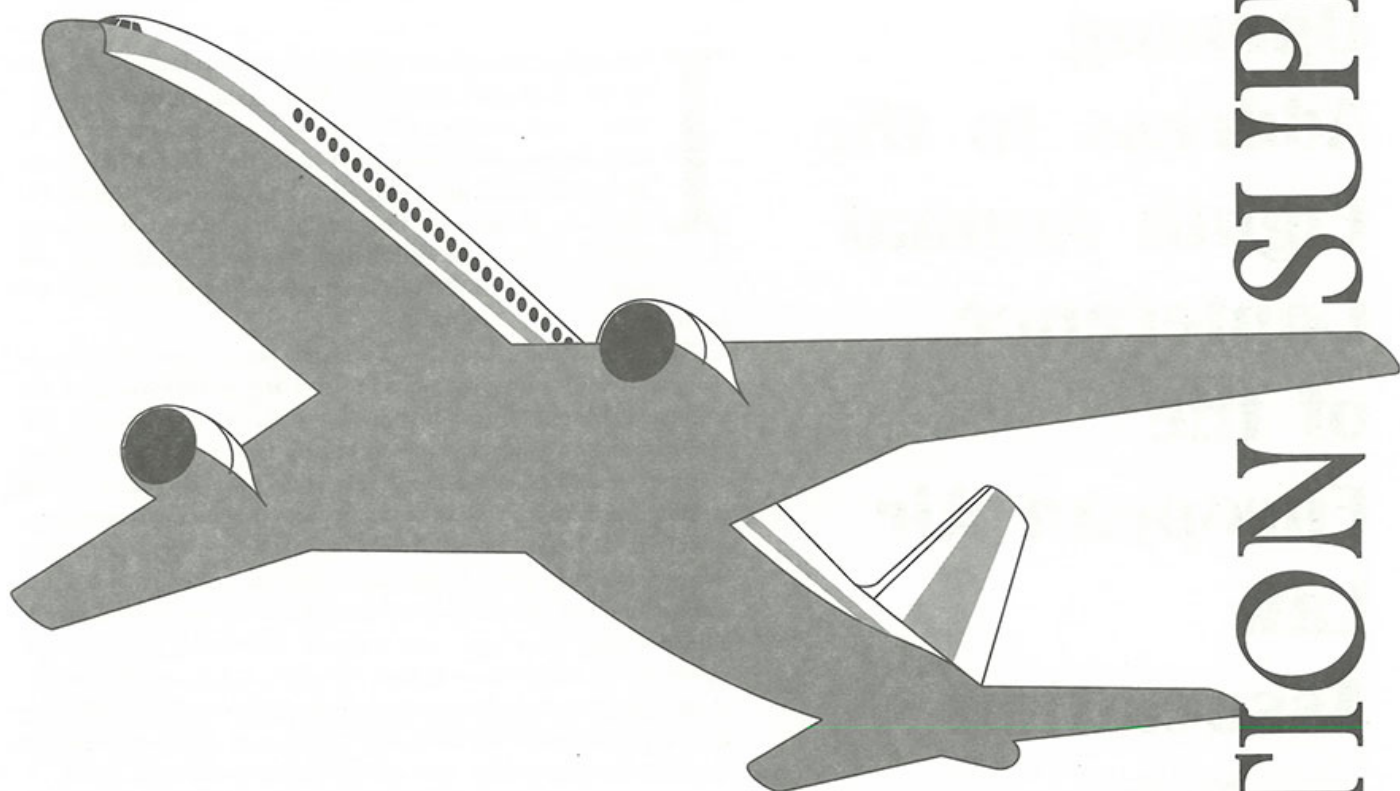
.....

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

NAYTIKA XPONIKA



JANUARY 1998

AVIATION SUPPLEMENT

Recent in European Air

Opening Address to the Eighth Annual Conference of the European Air Law Association on 7th November 1997 in Madrid

I have great pleasure in opening the 8th annual conference of the European Air Law Association, in Madrid. The twelve months since our last annual conference, in Copenhagen, have been marked by the completion of the liberalisation of air transport in the European Union. On April 1st of this year the last cloud in the European open skies seemed to be removed when freedom of cabotage was established. But the result was not uninterrupted sunshine. Far from it!

True, the static picture of European air transport belongs to the past. Now - in principle at least - any airline based in the European Union (plus Norway and Iceland) can operate any international or domestic route anywhere in the European Union, at times and fares and other terms of its own choice, provided it finds the necessary slots, without restrictions or governmental permissions. Now, the only news about airlines which reaches the general daily press is not just about air accidents but about competition and privatisation, state aid and airline re-structuring, alliances and takeovers, new carriers and lower fares, single European air traffic control and air safety agencies. The actions of the European Commission and some member states - especially the United Kingdom and Germany - in liberalising the air transport sector have undoubtedly contributed significantly to a healthier European airline industry, the better to serve an increasingly important market. It is no coincidence that Swissair, which found itself outside the EU market as a result of a negative Swiss referendum, is so anxious to break into Europe's single aviation market that it bought into, and now runs, Belgian Sabena, and recently set up in France, through Crossair, its regional carrier, Europe Continental Airways. Moreover it has linked up with Austrian Airlines and is also interested in cooperation with Alitalia, always keen on securing access to the single air transport market of the European Union.

Nevertheless, there is no reason for triumphant celebrations yet. The achievements on paper are far bigger than those in real life. Still only 6% of European routes are served by more than

Developments Law and Policy*

By **Prodromos D. Dagtoglou**
Professor of Public Law, University of Athens
President of the European Air Law Association

two carriers, many of them by just one carrier. As genuine competition starts only with the arrival of a third airline, this means that on 94% of European routes, consumers are deprived of the benefits of competition.

Moreover, most major airlines are still state-owned and state-aided, uncompetitive and anticompetitive. They are also loss-making - although, after several years of strong growth in air traffic, even they are making profits, which of course are unlikely to outlive the next European recession.

Europeans still pay twice as much for their air fares as Americans, and a round-the-world ticket is still far cheaper than any air tour round Europe. No, it would still be very premature to celebrate the completion of European Open Skies. There is still a long way to go.

Flying High

In the meantime, the number of people flying in 1996 grew to some 1.35 billion, that is, it increased by 5% - and in international air travel by 8% - in comparison with the previous year, in which international air travel had also risen by 8% on the earlier year.

In these circumstances, international airlines made record profits of \$5.5 billion in 1996, despite sudden rises in fuel costs, and felt able to order 954 aircraft from **Boeing** and **Airbus**. But, of course, as *The Economist* rightly pointed out, \$5.5 billion profits are equivalent to a mere 4% return on revenues of \$129 billion.

During this year air traffic continues to grow, by around 7% per annum. In last August, European air traffic rose more than 11% on the same month a year before, and so did profits. Nevertheless, airline revenues are falling worldwide, by about 2% in real terms. The main reason is a growing number of new carriers offering (on a still limited number of European routes) much lower fares which the

major carriers have to match. But while the new entrants pay their staff market-oriented wages, the established airlines are burdened with large salary bills, often the biggest expense for airlines, accounting for 30% or more of costs - a very high proportion in an industry as capital-intensive as the airline industry.

Aviation in Europe has always been over-paid and over-priced. But now even the most profitable airlines are forced to reduce costs: some say this cannot, be done without, in particular, cutting down the flying staff's pay and expenses, and getting their work more flexible. That this can only lead to turbulence was demonstrated last summer when **British Airways**, which wants to cut £1 billion of its annual operating costs by the year 2000, was hit by a three-day strike which cost the airline not less than £125 million. It is a sobering fact how vulnerable airlines are: even rumours of industrial action drive passengers to other carriers. Perhaps no other industry is so dependent on some of its employees as air industry is dependent on its flying personnel, especially its pilots.

Further cost-cutting and profit-boosting is being increasingly achieved by economising at the expense of the passengers or the travel agents, but mostly by giving up or franchising unprofitable routes (such as many European short-hauls are for major carriers), or by outsourcing non-core activities. All three ways lead directly or indirectly to staff reductions. The alternative of setting up low-cost subsidiaries does not avoid redundancies, at least not on the same terms, but it does create new, though less well-paid, jobs. Major private or privatised and therefore flexible airlines such as **British Airways**, **Lufthansa** or **Virgin Atlantic** are using all these ways to cut cost and compete with new entrants.

Privatisation

With state-owned airlines being a huge burden for many

governments and their taxpayers, while privatised carriers lead the world airline industry in profits and general performance, privatisation remains a general trend. Not only was the well protected and ailing Japanese flag-carrier **Japan Air Lines** privatised, but even the Chinese flag-carrier **Air China** (it was recently announced) is planning to issue shares on domestic and overseas exchanges, underlining China's commitment to an accelerated sale of state assets.

British Airways, the first major European airline to exchange public for private ownership and persistent deficits for record profits, this year celebrated ten years as a very successful private company. **Lufthansa** completed its privatisation last month, when the German government sold the remaining state-owned 37% of the total equity of the airline. The issue was more than twice oversubscribed. Obviously the German public believes in the success of a privatised **Lufthansa**. In the Netherlands too, when the government and **KLM** jointly stated that they were exploring the possibilities of a reduction in the state's 38.2% stake, shares in **KLM** rose by 8%.

The reaction of the market to the privatisation of state-controlled airlines would not necessarily be similar: the issue, far from being oversubscribed, might be shunned by investors, individual or institutional. On the other hand, governments anxious to bring down debt ahead of European monetary union are finding that the privatisation of their nationalised industries would hold an additional attraction.

Nevertheless, not every country proceeds towards privatisation with the same decisiveness and consistency (especially without direct state aid) as have the United Kingdom, Germany and the Netherlands. The airline unions are usually against privatisation, and not every government is willing or able to persuade them otherwise, or to defy them.

In Spain, **Iberia** (which has repeatedly received large state subsidies) announced at the beginning of 1997 a three-year plan to increase productivity by more than 40% and cut costs, in the hope that it would make itself attractive to private investors and eligible to join a future **British Airways-American Airlines** alliance. The Spanish government says that **Iberia's** privatisation will happen as early as next year. Few share its optimism. Portugal, with its impressive privatisation record, plans to privatise **TAP** next year or the year after.

In Greece, on the other hand, **Olympic Airways**, which received the first instalment of a very large state subsidy on condition of restructuring, seems to have gone no further. The European Commission, finding that some essential conditions of authorizing the aid were not being fulfilled, has decided that Greece must abstain from paying the second instalment of aid pending the procedure of Article 93(2) of the EC Treaty; this is still pending. Privatisation - if still targeted - seems at the moment a very remote goal.

In France, the idea of privatising **Air France** comes and goes. Last September it became clear that the new government had shelved the plans to privatise the ailing flag-carrier. As a result its chief executive, convinced that the airline could only survive and flourish as a private company, and keen for the privatisation to take place by the end of 1997 or early 1998, resigned. Less than two months later, however, the French government gave, formal clearance for the capital of **Air France** to be opened up to outside investors.

After years of growth in European air traffic, the French national carrier, which has repeatedly received gigantic state subsidies, has recently achieved operational profits enabling it significantly to reduce its enormous net debt and to order twenty aircraft. The opponents of the privatisation of **Air France** may believe that they are winning the argument. For the critics, however, the question remains. Is the small return on the huge assets and revenues which the airline's profits represent and the absorption of vast subsidies, a responsible and indeed democratic way of dealing with public money? Or, on the contrary, is it just a way of transferring wealth from the poor taxpayers to the well-paid **Air France** employees?

Japanese Protests

After the American deregulation of air transport some twenty years ago and the legal completion this year of liberalisation in the European Union, OECD, the Organisation for Economic Cooperation and Development, is about to call for further liberalisation of international air transport. But although - in a report to be published in February 1998 - OECD cautiously suggests that further liberalisation should be put into effect gradually, and should take account of different attitudes and conditions in countries around the world, Japan - for the first time in the history of OECD - has failed to endorse this report (and has moreover already attacked it before publication). Japan accuses the OECD, firstly, of exaggerating the benefits of airline liberalisation and undervaluing the role of bilateral government agreements; secondly, of proposing the relaxation of foreign restrictions on foreign ownership of airlines; and thirdly, of advocating the application of competition rules in the field of air transport. Japan wants national governments alone to study and to decide on liberalisation measures.

Japan's polemic is mainly addressed against American deregulation and the "open skies agreement" policy which is being currently negotiated between the US and Japan and is hotly rejected by Japan's well-sheltered and (untypically) largely inefficient airlines. But what will Japan say when one day the European Commission appears as the negotiator on behalf of the European Union on a platform of liberalised air transport?

Economising & Slimming Down

In order to improve on their poor returns on their huge capital outlay and revenues, some airlines economise at the expense of travel agents. They either sell tickets on-line, or cut down the travel agents' commission. It was recently reported that **Lufthansa** has, in view of the present air traffic boom, cut the travel agents' commission on all domestic flights from 9% to 5%. Other airlines too are believed to be keen on reducing travel agents' commission. **British Airways** announced a couple of days ago, *inter alia*, that the remaining £400 million in the annual saving of £1 billion to be achieved by the end of the century would come from better use of assets and improvements in the "terms of trade with third parties". German travel agents complained that halving their commission made their business unviable and started charging a fee for "travel advising". This leads of course to an increase of travel costs for the public.

Some of the well established airlines pursue cost-cutting by quietly phasing out the frills which are supposed to make

their difference to the low fare carriers. So economy-class passengers are not offered newspapers or even breakfast on morning flights, or are served lean sandwiches instead of lunch, while (modest) meals are reserved for business-class passengers.

Serious cost-cutting is being achieved by outsourcing and franchising. *Outsourcing* is contracting out of services that do not belong to the operation and administration of the flights as such, if they can be provided externally at a lower cost than a similar service produced within the airline. **British Airways** proceeded in this way and, overcoming considerable resistance, sold its Heathrow in-flight catering operation a month ago. Since last year the airline has sold ground fleet, landing gear, wheel, brake and information technology.

Other airlines plan or act in a similar way. The traditionally high salary bill of the airline industry, the highest after jet fuel, means that the costs of many services produced by it tend to be higher than in other sectors, even specialised ones, of the economy. Restructuring of an airline in order to reduce its costs or as a precondition for approving state aid ought perhaps to include outsourcing of non-core activities and selling out of the redundant parts. Whether the airline is state-owned or privatised, well planned and implemented outsourcing and slimming down benefit both the taxpayers and the shareholders. In both cases it leads to lower costs, makes lower fares possible, and benefits the consumers.

Franchising is another way of cutting costs, increasing profits, and expanding operations, with little or no capital outlay or risk. It is a profitable alternative to giving up or not opening a route that is or could become financially unviable because its costs are too high or its yields too low.

Franchising does not seem, however, to be available as a means to allow European carriers access to the US domestic market. It would appear to be exercising effective control on US carriers by foreigners, which would violate American law.

The Way to Globalisation

Globalisation is not just a target of over-ambitious European airlines: it is in many ways a necessity. In the first place, the world is dominated for the first time in history by one sole global superpower, whose gigantic airlines cannot be beaten, so have to be joined. Secondly, the very global shape of the earth and the shortening of distances calls for a global network.

In some successful airlines the majority of passengers are foreigners; in international routes this is as a matter of fact a good criterion of successful airline. On **British Airways** for instance, some 60% of the passengers are non-British. The airline reckons that in a few years this figure will be 80%. This *de facto* internationalisation was, it seems, one reason why the airline took the controversial decision to abandon its British colours for exotic designs of different origins on the tail-fins of its aircraft. There were even persistent rumours about replacing the name **British Airways** with something more universal; but the airline denied that it had this intention.

In all other sectors of industry where the traditional concepts of sovereignty and security have not persistently

hampered and distorted competition, globalisation is an open option. Not so in the air industry, where statutory limits of foreign ownership make it unattainable.

Alliances are the second-best way to achieve a kind of globalisation. But it is not a genuine one: passengers are sometimes attracted on the false pretences of a globally uniform quality of service which usually does not exist. Airlines, on the other hand, expect, often in vain, to increase the numbers of their business passengers, and to benefit from economies of scale. What alliances do make easier, under immunity from antitrust laws, is jointly to restrict capacity and increase fares.

Airlines are forced to form alliances, however, because the law of most countries puts a limit on foreign participation in their airlines. This limit is only 25% in the US. But in Europe, too, foreigners are usually not allowed to control "national carriers", as the recent German law on the completion of **Lufthansa's** privatisation confirmed once again. On the other hand, governmental bilateral agreements, especially with the US, typically designate as carriers qualified to link the two countries only airlines controlled by the government or nationals of the country where the aircraft is registered. The restriction of foreign participation imposed by national laws and the designation of national carriers in the bilateral agreements, combined, ensure that no proper globalisation is yet possible. This is why airlines keen to achieve global scope and status are turning to different forms of alliance.

These cases of cooperation often prove unsatisfactory and are always fragile: few survive over a period of a few years. Many relationships are troubled - see for instance the late cooperation between **British Airways** and **US Airways** (the former **USAir**), or the relationship between **KLM** and **Northwest Airlines**, which however seems now to be settled.

The Pending Alliance

The proposed alliance between **British Airways** and **American Airlines** goes much further than any other cooperation to date. The case and its problems are well known: the two airlines would remain separate, but would pool together their transatlantic flights. As things stand now, the two carriers operate 60% of the flights between the UK and the US, and have between them over 40% of Heathrow's slots. The deal would create the world's biggest airline and would handle a quarter of all air traffic between Europe and the United States. It needs to be approved by the antitrust authorities concerned, that is, the US Justice Department, the UK's Department of Trade and Industry, and the European Commission.

The US Justice Department will not give this partial merger immunity from antitrust law unless an "open skies" agreement is concluded between Britain and America, like the deals the Americans have already made with several European countries, notably Germany. Under such an agreement, which as such is unrelated to the proposed alliance, many more American carriers would be able to fly to London Heathrow Airport, and many more British airlines would be able to fly to US airports. If British and American airlines were to be allowed to fly beyond their first US or UK destination into the American domestic market (even if only through an American partner airline) and other EU destinations respectively (so-called "beyond rights") there

would be "open skies" between the United States and most member states of the European Union which in themselves account for the greater part of the world's international air traffic. Every European or American airline would then be free to operate on almost global terms.

This far-reaching alliance, which was proposed by British Airways and American Airlines in June 1996, one and a half years later is still not completed. So far the only results have been inadvertent. First the existing alliance between BA and US Airways collapsed when US Airways broke off and brought a legal action against BA, its partner and major shareholder, after news of BA's proposed link-up with American Airlines. British Airways consequently sold its stake in US Airways.

The second result, unplanned by BA/AA, was that the proposal of their link-up spurred an alliance between Lufthansa and United Airlines which was allowed by a bilateral "open skies" agreement signed in December 1996 by the US and Germany and freeing air traffic between the two countries. The alliance, called "Star Alliance" was later joined by SAS, Air Canada, Thai Airways and, most recently, by Varig, Brazil's debt-laden flag-carrier, to become a global alliance. More carriers are expected to join, and it is understood that talks are under way with Hong Kong-based Cathay Pacific and with Singapore Airlines.

Star Alliance does not include capacity and revenue pooling but it is confined to code sharing, joint checking and ground handling, joint mileage programme and joint use of lounges. It does not thus seem to go as far as the linkup proposed by British Airways and American Airlines and its market share never, apparently, becomes dominant. Therefore it was considered as not needing the same immunities as the BA-AA alliance. It is nevertheless at the moment the world's most powerful airline grouping.

The European Commission, which was repeatedly criticised for having originally given the green light too easily, seems now to be having second thoughts about the anticompetitive implications of Star Alliance. The Competition Commissioner said last week that he had stepped up his investigation into the Star Alliance, and that he might impose strict conditions on its operations. As he has already demanded as a precondition of their linkup that British Airways and American Airlines give up 350 weekly slots at Heathrow airport, he could insist that Star Alliance, too, surrenders slots.

What's in a slot?

The proposed British-American alliance has thus had significant implications, although it is still not approved by all anti-trust authorities concerned, and does not operate yet. But as the British Government seems to have finally accepted the American precondition of an "open skies" deal, the Americans are said to be ready to grant the necessary immunity.

In order to counterbalance the anticompetitive impact of the proposed alliance, the British Government wants BA to surrender a number of its slots at Heathrow. BA is willing to do this, but on condition that it be allowed to sell the slots. This has now become the stumbling-block. The European Commission, which undoubtedly has jurisdiction over the case, owing to the European implications of the deal, has expressed strong objections. It, too, considers the proposed alliance as a threat to competition, and

dismisses the condition of shedding 5% of the two airlines' slots at Heathrow as "completely inadequate". Moreover, it rejects the proposal of British Airways to sell these slots, pointing out that the airline cannot sell something that is not its property. The Commission demands as a counterweight to the restriction of competition that the proposed alliance would bring about, the abandonment of a much greater number of slots without any compensation. The Commission regards slot trading as illegal. The situation has reached an impasse.

The legal nature of slots is unclear. A slot is a time unit, during which an aircraft can take off from or land at a given airport. The use of a slot implies the use of airspace and of the airport concerned. It presupposes therefore the permission of the public authorities and the consent of the airport operator. Slots at peak times in busy international airports can be very valuable and are treated by airlines as precious assets. Some airlines seem to have no other! But slots certainly cannot be compared with an airline's own aircraft, or its goodwill, whose value is the result of the airline's own efforts. Yet slots are the basis on which airlines build up their operations, and are integrated parts of their financial value. This does not necessarily mean that airlines can simply sell or buy their slots. But it does not necessarily mean either that governments can deprive airlines of this economic basis without any compensation.

The problem needs close investigation. To concede however that slots are public property and then go on to suggest that the state should make a gift of £2.5 billion (representing apparently the value of slots to airlines at Heathrow Airport) to the incumbent airlines, so that they then can sell them for their benefit, as has been repeatedly suggested by *The Economist*, is a bizarre way of treating public money.

Jumping on the Bandwagon

Once the British-American alliance is set up, probably KLM and certainly Iberia would wish to join it. KLM is now, however, negotiating with Alitalia, which is coming out of a restructuring process. KLM would otherwise cause few financial problems as it is both private and basically profitable. As Iberia is neither, despite recent profits following the air traffic boom of the last few years, its joining the alliance of the big two carriers could only be at the end of a long path of restructuring and privatisation. In the meantime Iberia agreed with British Airways and American Airlines to form marketing and code-sharing alliances. Both BA and AA are considering taking stakes in Iberia when it is privatised, and American will also buy half of Iberia's 20% stake in Aerolineas Argentinas.

Last month British Airways and Finnair announced that they were discussing a marketing and network alliance in the region in order to challenge the dominance of SAS in the Nordic system. This dominance has been recently challenged by a number of smaller carriers offering lower fares but also greatly strengthened by the SAS-Lufthansa alliance, which - to the surprise of many - was conditionally approved for ten years by the Commission at the beginning of last year.

The other two large European airlines, Air France and Alitalia, which do not so far belong to any global alliance, decided at the beginning of the year to share codes and

bookings and generally to explore "all possible synergies" between themselves. At present, however, Alitalia is negotiating with KLM. Several other alliances have been formed, between major and minor European airlines. In today's business climate every airline has secured, or is trying to secure, a part in an alliance. Airlines which do not are usually in too bad a state to present an attractive or worthwhile partner.

In these circumstances, anti-trust authorities are sometimes tempted to apply competition law a little too magnanimously, especially to their flag-carrier. Decisions and practices which would normally be considered anti-competitive are suddenly seen in a favourable light if they take place within an alliance. Restrictions on competition, which lead to deterioration of services (reduced frequency, higher fares, inferior cabin service) have a greater chance of being overlooked or tolerated in the framework of an alliance than outside it. This is probably another reason why no airline which can afford it stays outside the network of alliances.

The question is of course what the impact of the airline alliances is on free competition and the protection of the consumer. Both the proposed BA/AA linkup and the Star Alliance have said that their cooperation would result in lower fares. Nothing has happened so far within the already operating Star Alliance. The consumer groups say the alliances could push up fares, and the travel agents consider these fears well founded.

There is a growing concern that business practices which do not pass the free competition test may find their way into acceptability through the window of alliances, cooperations, code-sharings and the like.

Whose Open Skies?

One reason why the British government seems to be prepared to replace the restrictive Bermuda II accord with a liberal "open skies" agreement with the US, is that the Americans would otherwise certainly refuse to allow the BA-AA alliance. Indeed, the Americans have pointed out that if the UK were to achieve more favourable terms, European countries which have already signed "open skies" agreements with the US - Germany, the Netherlands, and several other smaller states - would demand the renegotiation of their agreements. In these circumstances, the UK government had no alternative but to accept the "open skies" agreement which the Americans made a precondition for the BA-AA alliance.

The new agreement would not give British airlines any "beyond rights" into the US domestic market, but of course BA would have access to it through its partner American Airlines, while Virgin Atlantic would have to find an American partner. Speculations about the Americans allowing air franchises for UK carriers do not seem to have led anywhere, as the British airlines would be seen as exercising effective control on their small US franchisees, thereby violating American law which limits foreign ownership in US airlines to 25% of the voting stock and specifies that foreign airlines must not exercise effective control over US carriers.

The Americans are not only barring the European carriers entrance into the US domestic market; they are also preparing legislation (the Aircraft Repair Station Safety Act) which would on safety grounds limit the number of foreign

service stations allowed to service US aircraft, by making it more difficult for foreign companies to acquire the necessary certification from the US Federal Aviation Administration. FAA has however called on Congress not to proceed with such legislation because it would be unjustified.

Other European countries - like France, Italy and Spain - which are not faced with the approval of an alliance similar to the one between BA and AA, have not yet signed "open skies" agreements with the US. But for how much longer? As things stand now, they are left with hardly any alternative but to follow the example of the European countries which have already signed.

The Americans are thus successfully imposing their air transport policy and their interests on the Europeans by negotiating separately with each one of them. Who can blame them? Some of the European countries prefer this to mandating the European Commission to negotiate on behalf of the European Union with the US. Last month the UK and France opposed European Commission's proposals to broaden its mandate to hold talks with the US, to include traffic rights. They obviously believe that they can better look after their own, very different, interests. This may be partly true, but it also allows the Americans to open up the European market while keeping their own domestic market firmly closed. They also may hold up to 49% of a European carrier, whereas European airlines may not acquire more than a 25% stake in a US carrier. The so-called "beyond rights" which the Americans have secured through the "open skies" agreements they have signed with most members of the European Union, notably Germany, are much more valuable to US than to European carriers. In the same way the Americans are now trying to negotiate a similar "open skies" agreement with Japan in order to secure the right of US airlines to fly freely to Japan and beyond to other destinations in the fast-growing (but now troubled and insecure) Asian market.

European airlines want the right to fly beyond their first American destination into the vast, rich US domestic market. The Americans are unlikely ever to concede this valuable right unless they are confronted with a truly united European Union and a European Commission fully and exclusively mandated to negotiate traffic rights with the US. This situation is still unlikely to be fulfilled in the foreseeable future.

The "Charterisation" of the Economy Class

Joining the Americans does not mean - in Europe - joining American air fare structures and practices. The air fare structure and level in Europe have remained in the last twelve months basically unchanged. As a rule, Europeans continue to pay twice as much as Americans. The air fare structure does not reflect, mostly, the quality of the product, but is based to a great extent on quality-unrelated devices, like the Saturday-night stay rule, designed solely to maximise yield.

It is not usually perceived or recognised that the development of the air fare structure in Europe in the last twenty years or so has been marked by what could be called the "charterisation" of the economy class, to make room for the new business class. The new economy or "tourist" class was (and is) really a "charter class" supplying a

product of charter flight quality and inflexibility, but as a part of a scheduled flight and at its price, though without its frills and its former considerable flexibility. The new "business class" was the old economy class, plus free drinks, but at a much higher price. The economy class was thus downgraded to charter flight level, so that the old economy class product could be sold as "business class" at a much higher price. It was a spectacular marketing undertaking.

This new fare structure remains basically unaltered. If anything, it has become more inflexible, with the strict application of the Saturday-night stay (the airlines' significant contribution to family welfare!) and the virtual abolition of interlining. This fare structure has led to the absurd result that any round Europe ticket is much more expensive than a round-the-world ticket with several stopovers. Enabling a "Tour d'Europe" by air at a reasonable price would be a very popular project of the European Commission.

Low-Cost Low-Fare

At the moment, the long-suffering European air passenger is (on some routes) helped by the new low-cost low fare airlines like **Easyjet**, **Debonair**, **Ryanair** or **Air One**, which offer drastically reduced fares, and sell one-way tickets and returns without the Saturday-night precondition. Although the new entrants usually operate from inconvenient airports, the considerable fare reductions and easy booking conditions attract an increasing number of passengers, including businessmen.

The new low-cost low-fare airlines, especially those financially strong enough to withstand the long, rough test of an entrant airline, pose a growing threat even to powerful established carriers. As real competition does not exist without price competition, the significance of the new no-frills entrants is obvious. Their importance is also demonstrated by the fact that in the US, according to its Department of Transportation, cut-price airlines, while often making profits much higher than the established carriers, save passengers some \$4 billion a year.

In Europe, low-cost low-fare airlines stumble over the real or perceived lack of good slots at the main airports. Not much progress has been made here. New entrants have been forced to go to inconvenient peripheral airports. The suggestion to allow slot trading as a solution does not seem to have many supporters outside the United Kingdom. It would as a matter of fact be equal to an enormous subsidy to the incumbent airlines, which (apart from the legal and moral problems of "slot trading") would considerably distort competition. Many believe that in most cases new slots could be found, even in very busy airports, if slot allocation were not implemented in a way shielding the incumbent carriers.

Competition in ground-handling is still often minimal and only slowly improving. The ground-handling directive is so watered down that it is hardly expected to affect old monopolies, whose inefficiency and high fees considerably hamper new entrants in particular. Competition has also been kept relatively low by the slow pace of legal protection afforded to it in Brussels and Luxembourg. In a recent case, **EasyJet** complained that **KLM** has been using predatory pricing (less than half its previous fare) to force it out of the London-Amsterdam route where **EasyJet** offered much

lower fares than originally **KLM**. The Dutch airline denies the charge. The European Commission took a full year before it held a hearing last month, and its decision is still pending. Other new entrants, which usually operate on a lean budget, would, lacking **EasyJet's** rich backer, have collapsed long ago.

Despite all these important hurdles, new entrants keep arriving. Some establish themselves, especially those with a strong financial basis, and then expand their business. In Britain **EasyJet** ordered a dozen new 150-seater jets from Boeing, for half a billion dollars list price, and plans to expand its European operations, as indeed have other low-cost low-fare airlines like **Ryanair**, **Debonair** and **Virgin Express**. The market seems to support them as **Ryanair** and **Debonair** proved with their successful stockmarket flotation earlier this year. **Virgin Express**, too, is soon to become a publicly quoted company.

The remarkable phenomenon is that still very young low-cost airlines are being welcomed into the equity markets which enables them to fund their expansion of routes. These successful low-cost low-fare airlines probably present the greatest danger to the artificially alive but otherwise non-competitive state-owned airlines. After the equity market's welcome, it is now generally accepted that low-cost competition in Europe is here to stay. Their main strength comes from the fact that their low, flexible fares are making good money on European short hauls, in which efficient established airlines (let alone the loss making state-owned carriers), with much higher fares and other yield-producing devices like the Saturday-night rule, are hard put to it to break even.

Low-Cost Subsidiaries

Major European carriers, even those of awesome size and profitability, cannot afford to ignore these newcomers, and do not do so. At stake is not only their part in the European market but, even more important, the feeding of the transatlantic flights which make up the core of their profits. So they try to take them over or, if this fails, to compete with them on their own level by setting up low-cost subsidiaries. This poses several important questions.

The first one is whether and under what circumstances launching a cut-price subsidiary constitutes an abuse of a dominant position. Is it enough for the low fare carrier to allege that the sole purpose of the cut-price subsidiary is to drive it out of business? Or is it necessary to prove the predatory character of each new fare?

A second question is whether cut-cost subsidiaries could in the long run, peacefully coexist with the well-paid core of the carrier. If 'lean' operations yield profits on previously struggling routes, why not make many more operations 'lean', in order to maximise profits?

Trade unions cannot like low-cost subsidiaries. Nor can the marketing managers of the main carriers. For it would make good sense for the modern cost-conscious business traveler to move whenever possible from the high fare main airline to its low-fare subsidiary, reducing yield and launching thereby frustrating and damaging competition between different parts of the same group.

At the end of the day, higher fares can be justified and sustained (in a basically free market, as the European aviation market purports to be) only if and to the extent

that airlines offer a genuinely better product: not because they pay their staff more or less.

The End of the Road for Duty-Free Sales

Airports - at least the increasingly numerous privatised ones - seem more successful than airlines in making serious profits. The biggest, and growing, part of these now comes not from landing charges but from developing the main airports into huge shopping centres. These, unlike shops outside airports, have captive customers with waiting (or delay!) time to spare, as well as spending capacity and euphoria (or frustration!) to get rid of. A considerable part of the profits is generated by the duty-free sales, which are however to be abolished on all intra-EU flights, in July 1999. A powerful and none too scrupulous lobby which - to the outrage of the law-abiding - secured exemption for a full seven and a half years from the completion of the single market on 31 December 1992, is now fighting hard for a second postponement of the abolition. They are apparently so confident of victory that they are considerably expanding their investment.

The European Commission recently made it clear, however, that this is the end of the road for duty-free sales. Why indeed (as has been rightly pointed out) should taxpayers subsidise the fares of travelers, who tend to be better off? The case for duty-free sales is both legally and morally untenable. It is an illicit tax rebate for some of the citizens (more than two billion ECU in excise duty is now lost), and a distortion of competition in the transport sector (not all modes of transport have duty-free sales). It is also a morally indefensible transfer of wealth from the poor to the rich.

It should be generally abolished. This need not be disastrous for the airports, nor lead to big increases in landing fees. As was reported yesterday, BAA (London Heathrow Airport's private operator) is planning to continue discount shopping. This would then be available not only to passengers departing for international destinations, but also to all arriving as well as to all domestic passengers, or indeed to airport visitors. Cut-price shopping could replace most of the enormous duty-free profits, and keep most of the staff. Some of the two billion ECU in excise duty which is now lost could be used, as has been suggested, for direct subsidies to any air services considered socially necessary.

Competition Control

While the airline industry becomes increasingly international and the number of global alliances between the Community and third-country airlines steadily rises, the European Commission does not have the same powers to apply directly articles 85 and 86 of the EC Treaty on air transport between the Community and third countries as it does between Community airports. The Commission therefore follows the procedure of Article 89 of the EC Treaty, which is however of a purely transitional nature. It is now necessary for the Commission to be able to apply Articles 85 and 86 directly and completely, and to follow the same procedure for all alliances, both within the Community and with third-

country carriers. The Commission proposed last May the adoption of two regulations which, if adopted by the Council, would bring an end to the transitional regime of Articles 88 and 89.

The first proposal of the Commission extends the scope of Regulation 3975/87 of the Council (equivalent to Regulation 17) - which at present concerns only air services between Community airports - to air services between the Community and third countries.

The second proposal confers on the Commission the power to grant block exemptions for certain restrictions of competition imposed or effected by accords establishing alliances between Community and third-country airlines. The relevant regulation in force at the moment (Regulation 3976/87) only refers to air transport between Community airports, and has been recently used as a basis to grant block exemptions under Regulations 1617/93 and 3652/93 of the Commission.

The Commission was spurred into action by the fact that in the cases of the proposed alliances between **British Airways** and **American Airlines**, and between **Lufthansa** and **United Airlines**, the British and German authorities, respectively, opened investigations under Article 88 of the EC Treaty, in order to determine whether Articles 85 and 86 had been observed. Although these proceedings comply with regulations 3975/87 and 17 only to the extent that they are limited to air and ancillary services between the Community and the United States, the Commission considers the concentration of all control in its hands ("one-stop shop") to be desirable for reasons not only of cost and time, but also of legal certainty.

It remains to be seen whether the Council will be prepared also to give up national control towards third countries. When the Transport Council met in Luxembourg last month, it heard the Commission present its view that, while Community discussions with the US had been useful, further progress would not be possible unless the Commission were authorised to negotiate on the full range of commercial issues, including market access, capacity and fares. The Council was not, however, prepared unanimously to confer such powers on the Commission. Instead, the Luxembourg Presidency asked the Commission to undertake further work and report back to the December Council.

As regards the air transport relations with Central European countries for which the Commission was mandated by the Council, it is expected that bilateral negotiations will begin shortly, in the hope that a framework multilateral agreement can be signed as soon as practicable.

** This address will be included, together with the other papers from the conference, in EALA Conference Papers, Volume 12 (to be published in 1998).*

This article contains some thoughts on the likely developments of international globalisation in aviation and what this might mean for airports both in respect of opportunities and of what needs to be done. At the risk of being presumptuous, a short description is presented of the policy which has been developed in Europe, because it is a policy which is welding the individual markets of 17 to 27 individual countries into one, and creating possibilities for everybody in the process. In a sense, it is a microcosm of what globalisation could become world-wide.

AIRPORTS APPROACHING THE NEXT MILLENNIUM

Frederik Sørensen

Head of Air Transport Policy,
The European Commission

The internal market

As things stand today, we have created one market for aviation for the 15 Member States (plus Norway and Iceland), and negotiations are under way on the integration of a further ten Central European States into this aviation market. This is an open market, but not quite a deregulated one. The European Union in fact started from scratch, and could therefore choose which policy elements were necessary. The mixture of liberalisation and regulation is therefore of some interest. The basic philosophy is quite straightforward. It is based on market forces, and has created an open system, but with possibilities to intervene if abuse takes place or if the market does not function properly.

It is today possible for an individual or a company from the Union, irrespective of nationality, to create an air carrier anywhere within the Union and from there to operate wherever opportunities may exist within the single market. This means that existing protection has disappeared, since air carriers have the right to operate and do not need government permission, as was the case before. The distinction between scheduled and non-scheduled air services has been eliminated, in a regulatory sense. It is therefore up to the air carriers themselves to decide in which mode they will operate. Air carriers are able to set prices freely, and decide on the amount

of capacity that they want to offer in the market. In other words, our air carriers do have commercial freedom. Furthermore, air carriers are no longer subject to discretionary decisions by the public authorities, but can claim these rights if necessary, in national and Union Courts of Justice.

However, some safeguards have been maintained, to cater for situations when things get out of control.

1) It is possible to impose public service obligations, if the market does not produce services where they are needed. However, any selection is made on a competitive basis, based on a call for tender. This element in our policy has turned out to be very important for regional airports.

2) Capacity can be frozen temporarily for traffic to a country, if a catastrophic situation threatens to develop. This gives the State the possibility to reorganise, which is better than state aid. 3) Catastrophic price developments can be stopped. Finally, 4) a very well developed set of competition rules exist that can stop not only collusion (which would eliminate competition) but that can also be used against anti-competitive behaviour such as predatory pricing.

All of this has resulted in substantial growth and change. There has been a general decline in employment in the transport sector in the last 5 year period, except in aviation, the

only mode of transport which has seen growth. (This is no doubt the result of the new dynamism which has been created by the liberalisation). A number of air carriers have been started up on a non-national basis, and some have been taken over by interests from other Member States. Both when it comes to licensing of new air carriers, increased market access and lower fares, the 'third package' has been used.

With traffic picking up, the slot allocation problem is coming to the fore. This is extremely important for airports, although basically it is a system operated by airlines, and therefore it primarily serves the interests of airlines, and not necessarily those of airports. Airports want a bigger market, best use of capacity and development. **The airline slot allocation system is basically aimed at looking after the airlines which have the slots today.** Change and capacity utilisation is not really among their priorities. In order to gain traffic share, they would rather increase frequency than aircraft size.

This is why common rules for slot allocation have also been introduced. They are trying to strike a balance between airport and air-line interests. Airports have been given a specific role in the allocation process, and this will probably be strengthened in the near future. There are at present four basic principles:

- Transparency;
- Neutrality;
- 'Use it or lose it' (if lost, the slot/slots will be placed in a pool);
- Preference (minimum 50%) for new entrants from the slot pool.

Airports naturally have it in their own power, to some extent, to remove this slot problem by increasing capacity. However, that is difficult where environmental problems exist. In fact, environmental problems are becoming so pre-occupying for air transport that they deserve special attention. Air transport is in a special situation: no other mode of transport can substitute for trips longer than 800 km or more; it is the safest mode of transport; it is vital for international trade. Much has been done to reduce environmental nuisances. That notwithstanding, it is generally perceived as 'the bad boy on the block'. This is counter-productive; and it is urgent to define a policy ensuring that airports can continue their activity and grow.

Another problem which has come up in recent times is code-sharing combined with 'frequent flyer' programmes. These practices are being used by airlines to get a better competitive position. However, in many instances they result in shutting out competition and not between the code-sharing partners only. In such situations the two partners combine services, and fares are at a relatively high level. This results in high yield for the airlines and low revenue for the airports.

There are also dangers for effective competition in a market where code-sharing is combined with 'frequent flyer' benefits. Smaller carriers may find life very difficult and airports wishing to offer a variety of air carriers may be at a disadvantage. The code of conduct on computerised reservation systems helps consumers and airlines but not airports.

Competition rules may indeed be used. If the code-sharing partners are the only ones present in the market, then a code-sharing arrangement may very well be contrary to the rules of competition (if it would eliminate competition). If furthermore the agreement is supplemented by other arrangements

which also reduce competition, then there is clearly a problem.

Infrastructure is one of the burning issues today, because it is now clear that problems exist, and will become worse unless something is done. Services which are provided at airports must therefore be tailored to demand. That is one of the reasons for introducing rules on ground handling. It is necessary to ensure that ground handling is, like CRSs, air carrier-neutral i.e. that no air carrier is given a discriminatory advantage. Likewise there is a need to ensure the best possible interface between carriers and passengers where necessary. In other situations, the ground handling services should provide the necessary quality at reasonable costs. Self-handling possibilities need to be included in these considerations. The present rules aim to satisfy these goals. Competition has been introduced in this area because it is important that the service is related to demand, not preconceived.

Globalisation

It is likely that the world aviation system will move towards a liberalised regime. **It is in the airports' interest that a number of the elements which have been maintained or developed in Europe should also be included in the global system. It should not be a deregulated system, neither should it be protectionist.**

The European Union has opted for efficiency and competition in its overall trade policy (association agreements, cooperation agreements, OECD, GATS, etc). Air transport is, or may well be, included in these agreements, and it is likely that their general approach will also be applied to this sector. However, it is also clear that safety cannot be put at risk, and it is unacceptable that social conditions be negatively affected.

The multilateral framework developed in the EU is in the process of being extended to the rest of Europe. Harmonisation will be an important issue in this respect.

It might also be possible to address the whole North Atlantic market - Europe, USA, Canada and Mexico - in this way. In fact this might bring about a multilateral development not only for Europe but also for the North Atlantic. This can't be envisaged without some deliberation as to what should be included. Judging by the experience of the European Union in policy development, a number of measures have to be included in order to create a 'level playing field'. What are these elements essential to ensure a 'level playing field'?

- Harmonisation.
(This is part of equal opportunities, but it also creates trust, and may overcome shortcomings of national treatment: CRS rules are very important here).
- Non-discrimination.
(This too is part of equal opportunities, but it also creates trust).
- MFN (may be useful).
- Effective enforcement.
(A GATS mechanism is not strong enough).
- Relaxation of ownership & cabotage.
(Important for equal opportunities).
- Elimination of state aid.
(Equal opportunities and trust).
- Competition rules.
(Equal opportunities and trust).

Without these elements there will probably be no agreement. With them, however, it might be possible to realise a liberal framework for world aviation.

To recap. Look at how these principles have been developed into rules in the Community (Table 1). Airports in Europe will tell you that new business and vitality has been created.

It would be interesting if such ideas were developed for other parts of the world. The new agreements involving New Zealand, Singapore and Australia are encouraging, since they also seem to liberalise ownership. It is in this way that the beneficial effects of air transport on international trade can be

realised. It should not be forgotten that air transport is an essential precondition for world economic growth.

International trade is extremely important for economic development, and without air transport international trade would be severely handicapped. Tourism is naturally a significant part of international trade in services. However, air transport as such is not enough. It must exist *where* it is needed, and *as* it is needed. In order to achieve this, air transport must be able to adapt and move in step with the market. Airports have an important role in furthering these developments, which ultimately will be to their own benefit.

STATUS

INTERNAL MARKET

Basic framework:		<i>Done</i>	Third Package Slot Allocation
Fair competition:	Economic	<i>Done</i>	Competition Rules State Aid CRS
	Technical	<i>Under way</i>	Noise rules JARs Cabin Crew
	Social	<i>Starting</i>	Working Hours Flight Time
Infrastructure:	Organisation	<i>Starting</i>	Eurocontrol EASA
	Capacity	<i>Developed</i>	TENs
	Competition	<i>Done</i>	Groundhandling
	Fairness	<i>Under way</i>	Airport Charges
Passengers:	Protection	<i>Developed</i>	DBC Liability Fair Contract Terms Package Tours Distances Sales
Common Aviation Area:		<i>Done</i>	Norway / Iceland
		<i>Under way</i>	Central Europe
		<i>Starting</i>	USA

Europe's Airlines Strategies for Success Beyond 2000

By Professor
Rigas Doganis

1. THE "THIRD PACKAGE"

From the mid-1980s, both the structure of the European industry and its operations began to change at an accelerating pace in response to several developments international regulation. The most important, were the various decisions taken by the European Council of Ministers to create a single competitive market for air transport within the European Community which culminated in the so-called "Third Package" of liberalisation measures which came into force on 1st January 1993. The last element of this package, the full opening up of domestic traffic rights to airlines from other EU states, was completed in July 1997.

Effectively since early 1993, within the area covered by the 15 member states of the European Union plus Norway the Iceland, air services have been completely deregulated except to the Greek islands and the Azores. Within this single market there is no real control of market access, capacity or pricing. Airlines may now be owned by nationals or companies of another member state.

However, the key phase of deregulation which started in 1993 coincided with the worst financial crisis ever experienced by the airline industry. This delayed and distorted responses to the new market opportunities that the "Third Package" created.

From about 1986 onwards a few European

2. EUROPEAN RESPONSES TO DEREGULATION

airlines, accepting the inevitability that liberalisation was leading to deregulation, began to develop strategies for meeting this challenge. British Airways was one of the early leaders in this. On the other hand, the state-owned airlines of Southern Europe were the last to respond, and then only as part of restructuring programmes linked to European Commission approvals for "state aid". The responses to deregulation have generally been the following:

2.1 A search for size and market dominance

The European scheduled airlines were very conscious of the growing concentration within the United States airline industry which had followed the initial, and short-lived proliferation of airlines after domestic deregulation in 1978. The 23 largest US carriers in 1978 had been reduced through bankruptcies and mergers to 10 or so by 1990. The US experience showed that large size was crucial for success not because of cost economies of scale but because of the marketing benefits of scope. An airline to be successful had to be active in virtually every market place and to be able to offer a wide and inter-connected network.

2.1 A search for size and market dominance

To achieve the benefits of large-scale Economies, European airlines have followed three linked strategies:

The first was to ensure a dominant position within their own home markets. British Airways and KLM have both followed such a strategy. Air France's strategy started by building up its shareholding in Air Inter, the dominant French domestic carrier, and by acquiring 35% of TAT, the largest of the French regional carriers. The final success of this strategy was the acquisition early in 1990 of 54.8% of UTA, France's only other large international scheduled airline. Since UTA also held over a third of Air Inter's shares, this deal gave Air France total control of Air Inter as well. But it was required by the European Commission to give up its shareholding in TAT, which was subsequently bought by British Airways.

The second strategy was to gain a foothold in the other major European markets, through the purchase of shares in airlines already established there. British Airways has been the most systematic, entering the two largest European air transport markets outside the UK by acquisition in 1992 of major stakes in Deutsche BA (49%) in Germany and in TAT (49.9%) in France. More recently it took majority control of both TAT and Air Liberté, another French domestic carrier.

The third strategic option was to establish a global presence by marketing alliances with non-European airlines operating in major marketing areas, in which the European airline was not well represented. The two major areas of interest were the United States domestic market and the East Asia-Pacific market. British Airways also targeted these two market areas, purchasing 25% of Australia's Qantas in 1992 and 19.9% of US Air in January 1993. But in 1996, the announcement of a proposed alliance with American Airlines soured British Airways' relationship with US Air, and its shareholding was sold in 1997. The most comprehensive global alli-

ance is the Star Alliance, announced early in 1997 and linking Lufthansa with United (with which it already had a marketing alliance), SAS, Thai Airways, VARIG and Air Canada. Other airlines are currently being wooed to join this alliance.

2.2 Cost reduction strategies

For intra-European services, where sector distances and fuel prices are similar and the aircraft type used are comparable, the most significant variable differentiating unit costs are the level of wages being paid and the productivity of the labour used. Among European airlines wage rates differ by a factor of 3 to 1 while wage costs may represent 25% and 45% of total operating costs. Inevitably therefore, strategies to reduce costs have been focused primarily on cutting labour costs. Several approaches have been adopted.

The first and most obvious has been *to cut staff numbers*. Most European airlines announced several staff cuts since early 1991. For example, Lufthansa's "Programme 93" cost-cutting exercise aimed to cut 1800 jobs in 1992 and a further 3,100 each year in both 1993 and 1994. Olympic Airways cut its staff numbers by 15% during 1994-1995.

While reducing staff numbers, several airlines also *renegotiated existing wage levels and conditions of employment* in order to reduce the cost of the labour they continued to employ. Some froze staff wages for one or two years. At Olympic Airways, wages were frozen for the two years 1994-1995, at a time when inflation averaged close to 10% per annum. Olympic employees also agreed to a series of measures aimed at increasing labour productivity.

Another way to get around existing labour agreements has been for airlines *to set up low-cost subsidiaries*. These aim to have lower wage scales and/or more flexible terms of employment. This is why Iberia set up Viva Air which, while initially operating charters, took over more and more of Iberia's scheduled services in leisure markets. But the Viva Air experiment also failed eventually. British Airways was somewhat more successful in persuading its Gatwick-based staff to accept lower terms and conditions than those of the mainline staff at Heathrow.

Finally, airlines in high wage economies have started *to move certain activities away from their home base* to countries where wages are much lower. Swissair was the first to do this, by moving some of its accounting services to India. Others have followed. BA has moved some of its data management services to India.

2.3 New marketing tools

In marketing, the most dramatic change has been the *much greater pricing freedom* increasingly enjoyed by airlines within Europe. This resulted both from deregulation and from overcapacity. Effectively the range and variety of fare types has increased appreciably. But the most dramatic *fare reductions* have occurred on routes with new entry airlines. It has not been the established national carriers, often operating as duopolies, who have

pushed the fares down. Inevitably it is new entrants coming into established markets who have tried to capture market share by introducing lower and more varied fares, as Virgin has done on the London - Athens route.

Another marketing development has been the increasing use of *code sharing* within Europe. This often involves a smaller airline using a larger airline's flight code as a way of increasing its market profile and in order to attract feeder traffic.

A natural extension of code-sharing is to establish a franchising agreement. Under such agreements, the smaller airline adopts the franchisor's colour and livery for its aircraft and cabin crew, it adopts the latter's brand and service standards and coordinates its schedules to feed the franchisor's flights where possible. In return, its own services are marketed and distributed by its larger partner. Again, British Airways has led the way in Europe, and currently has over ten such franchises, including one or two outside Europe.

2.4 Operational changes

With deregulation, airlines became increasingly conscious that high frequency was a major competitive tool. This was not only important in relation to competition with existing operators, it was crucial in facing the challenge of new entrants on particular routes. In order to maintain and increase their frequency in the more competitive environment, European airlines have been *reducing the size of aircraft* they fly within Europe. This despite the fact that smaller aircraft often mean higher seat/km cost.

Equally significant was the emergency of new "fifth freedom" operations between Community states. As from January 1993, the Third Package removed any restrictions on international "fifth freedom" rights within the Community. As a result, within the last two or three years several European airlines have started operating flights on routes between two countries within the European Union other than their own. Thus Finnair, the Finnish airline, has set up a hub in Stockholm, Sweden, from which it operates to several points elsewhere in Europe without restriction.

2.5 Emergence of low cost new entrants

Up to 1995, the only successful low cost carrier to emerge had been the Irish airline Ryanair. It started with a London (Luton) to Dublin service in May 1986, and subsequently developed a network of services between the UK and Ireland, offering very low fares. These not only generated new demand, but also diverted much traffic from the sea ferries. The airline catered primarily for a niche market, the ethnic "visiting friends and relatives" traffic between the two countries.

However, apart from operating at very high seat factors with very tight cost control, Ryanair did not introduce any significant innovations in the economics of scheduled services.

The first significant innovations came in 1995-1996 when "EasyJet", operating from London (Luton), and Virgin Express, for Brussels, introduced concepts pioneered by

Valujet and others in the United States. These included direct sales only, completely by-passing travel agents, no in-flight drinks or meals, use of cheaper secondary airports, a ban on booking changes, and so on.

It was estimated that Europe's low-cost carriers would carry 7-10 million passengers in 1997. In fact, such has been the market impact of these and other low cost carriers that in early November 1997 British Airways announced it was setting up its own separate loss cost subsidiary, code-named "Blue Sky", to operate low fare services from London's third airport, Stansted!

3. STRATEGIES FOR SURVIVAL BEYOND THE MILLENNIUM

Past experience suggests that the airline industry mirrors the world's economy in being very cyclical, with the bottom of each cycle occurring every 8-10 years. On this basis, most analysts have been predicting that the industry would be facing a downturn sometime between 2000 and 2002. Certainly the period between now and the new millennium is going to be a difficult one for many airlines, both because of the impact of meltdown in East Asia on demand in the world's most buoyant markets, and also because of overcapacity as the aircraft ordered in the "good years" of 1995-1996 are delivered.

To survive and make a profit beyond the millennium, European airlines will have to adopt a number of strategies:

i) They will need to position themselves and identify their strategies in the face of an accelerating trend towards industry concentration. Some airlines will adopt a niche strategy of specialising in particular markets or geographical areas. But most will seek to *achieve scale benefits* through mergers and share purchases, through strong marketing alliances and the wider use of franchises.

While discussion has focused on the emerging global alliances, the vast majority of airlines are not yet members of any such alliance. Many airlines have hitherto been very hesitant about forming real network-wide alliances. Such hesitations are rapidly being overcome. Now airlines face the problem of whom they should ally themselves with. The key point they must bear in mind is that two weak airlines do not make one strong one. The purpose of any alliance must be to reinforce existing strengths and competitive advantages. They are unlikely in themselves to create sufficient competitive benefits.

ii) Many airlines will have difficulties surviving beyond the millennium (or any major downturn in the market) without significant injections of new equity capital. This is particularly true of the state-owned airlines of Europe. While the "state aid" approved by the European Commission has enabled them to restructure their finances, their underlying position is still relatively weak. Too much of the 'state aid' has gone into writing off accumulated debts and not enough has gone into the provision of new capital. The key question is whether they and other state airlines can perform sufficiently well over the next two years or so to go for some form of privatisation or partial trade sale before the downturn in the cycle pushes privatisation out of reach.

iii) *Cost reduction must be seen as a long-term requirement*, not just a short-term response to cyclical downturns. Both British Airways and Lufthansa have understood this, and their CEO's have asked for very substantial cuts in total cost levels by the year 2000.

Cost-cutting strategies must first of all focus on further reductions in wage costs through cuts in staff numbers and renegotiation of wage levels, as well as the renegotiation of work rules. If airline managers cannot achieve the required cost reductions in this way, they may be forced to outsource more of the activities.

Secondly, airlines must also reconsider the continued operation of loss-making routes. Airline managements find it very difficult to decide to axe routes that have been in the network for many years. Yet axing routes and changing the network may be an effective way of reducing costs when the aircraft and resources released can be used more profitably elsewhere or sold off. Surgery of this kind can significantly improve overall performance.

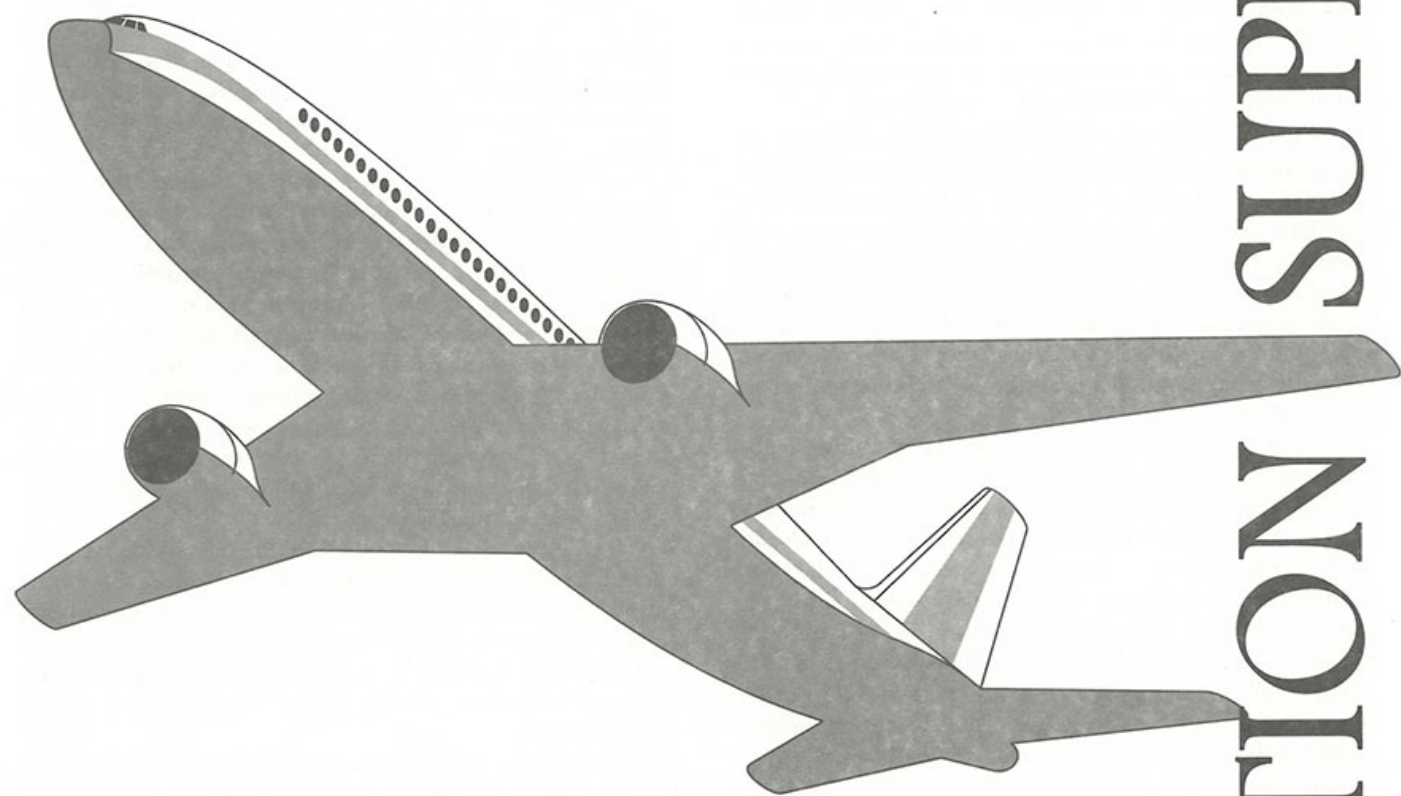
Thirdly, there may well be a need to reassess fleet renewal plans, and delay or even cancel some aircraft orders.

Finally, Europe's scheduled airlines must respond to the new low cost start-up airlines that have entered their markets since 1995. In particular: what lessons can they learn from the low cost carriers' operating and marketing practices that may help the majors reduce their own cost?

iv) *Airlines must improve and differentiate their product.* The most profitable airlines in the crisis years of 1990 to 1993 were those that had succeeded in branding their services (notably British Airways, SIA and Cathay Pacific). Through product and service innovation, individual airlines and alliance groups must brand their services in such a way that they can command a premium when selling, while also generating increased demand. Airlines will need to be increasingly customer focused, and orientated towards assessing customer requirements through extensive behavioural and market research.

But there is a contradiction in the strategies proposed. Product and service improvements and differentiation will tend to push up costs; and yet the underlying objective must be continuous cost reduction. Getting the balance right between service improvement or branding and cost reduction will be crucial for successful airline management.

v) Finally, airlines will need to put greater efforts into winning over their employees in order to resolve another contradiction inherent in the strategies recommended above. Branding and improvement in products and services requires motivated and customer-friendly staff in all areas. Yet at the same time staff may be facing job cuts, reductions in the real value of their pay, and longer and possibly harder working hours. How will airlines manage to reconcile these two contradictory requirements? They will need to be innovative in developing strategies to win the goodwill and willing support of their employees. This may mean offering shares to staff at preferential rates and conditions, bonus payments related to profits greater participation at board level, and so on. In Europe, such policies are still in their infancy.



AVIATION SUPPLEMENT

Η πολυτέλεια ταξιδεύει στο Αιγαίο



ΝΕΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

- Από ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ για ΛΗΜΝΟ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΧΙΟ, ΣΑΜΟ, ΚΑΛΥΜΝΟ, ΚΩ, ΡΟΔΟ
- Από ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ για ΣΚΙΑΘΟ, ΣΥΡΟ, ΤΗΝΟ, ΜΥΚΟΝΟ, ΠΑΡΟ, ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ, ΗΡΑΚΛΕΙΟ

ΚΑΤΕΥΘΕΙΑΝ

- Από ΠΕΙΡΑΙΑ για ΚΑΛΥΜΝΟ, ΚΩ, ΡΟΔΟ
- Από ΠΕΙΡΑΙΑ για ΠΑΡΟ, ΝΑΞΟ, ΙΚΑΡΙΑ, ΣΑΜΟ

καθημερινά



FERRIES

ΑΝΕΤΟ - ΓΡΗΓΟΡΟ ΤΑΞΙΔΙ
ΜΕ LUX KAMPINEΣ - DISCO - ΠΙΣΙΝΑ

▶ ΡΟΔΑΝΘΗ
▶ ΜΑΡΙΝΑ
▶ ΜΙΛΕΝΑ

▶ ΝΤΑΛΙΑΝΑ
▶ ΡΟΜΙΛΑΝΤΑ
▶ ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ

ΝΕΟ
ΠΛΟΙΟ
ΝΕΑ
ΓΡΑΜΜΗ

Κεντρικό Πρακτορείο Πειραιά GA FERRIES

Ακτή Κονδύλη & Αιτωλικού 2, Πειραιάς

ΤΗΛ: (01) 4199100, 4225100

4225106, 4225112, FAX. 4199106

THE TSAKOS GROUP



Facing New Horizons

Piraeus • Chios • London • New York • Montevideo • Singapore