



# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 4 - ΑΠΡΙΛΙΟΣ 1998 - ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

ΚΡ. ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ  
Ευρωπαϊκή  
πολιτική υπέρ  
του Τουρισμού

ΕΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ  
Ανδρ. Ποταμιάνος  
Αλ. Κιοσέογλου  
Π. Παναγόπουλος



WITH  
ENGLISH  
SUPPLEMENT

- Κίνητρα για τις Ευρωπαϊκές Ναυτιλίες
  - Οι "Μινωϊκές" στο Χρηματιστήριο
  - Το ελκυστικό Κυπριακό Νηολόγιο
- Η λαθρομετανάστευση στο λιμάνι της Πάτρας
- Business Class: Η θέση των διακεκριμένων



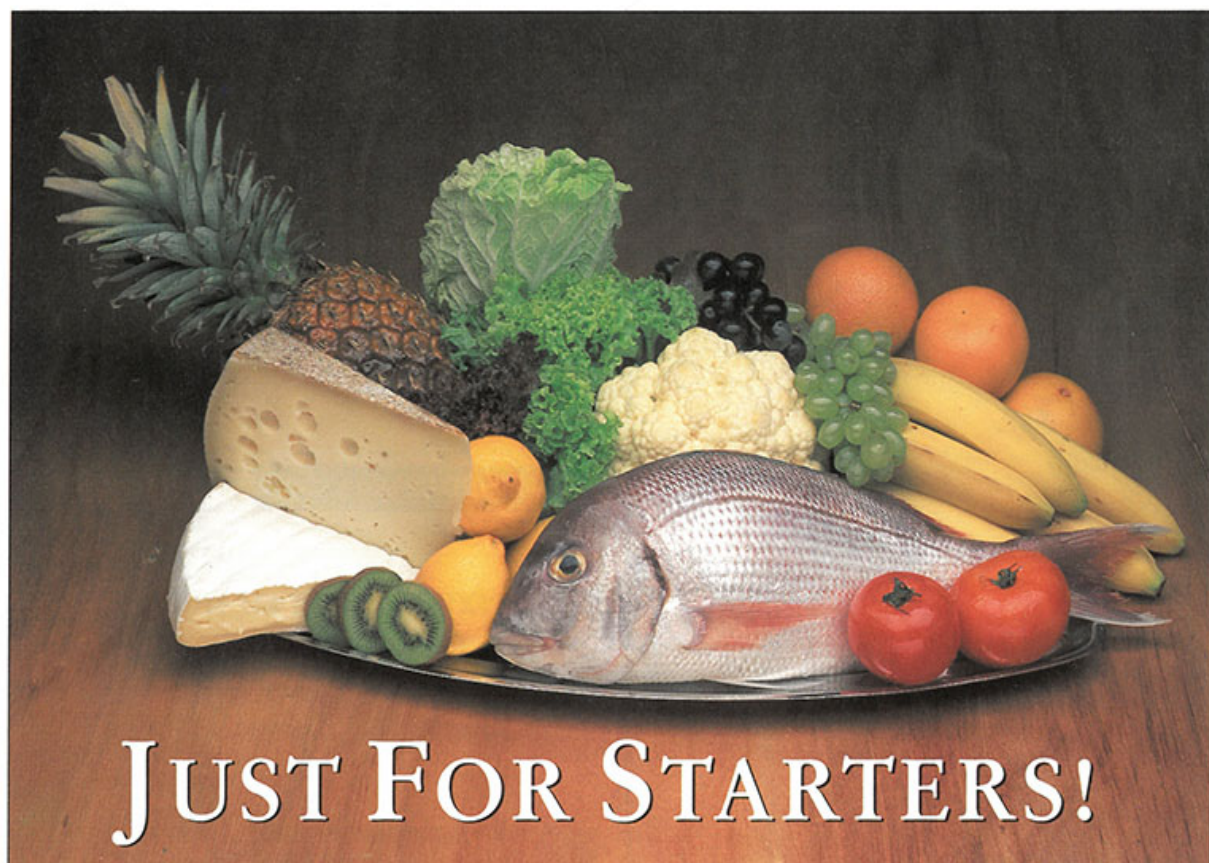
# THE TSAKOS GROUP



## Facing New Horizons

Piraeus • Chios • London • New York • Montevideo • Singapore





## JUST FOR STARTERS!

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

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



FRIO ADRIATIC

ASK WHAT ELSE IS ON THE MENU, CONTACT

**LAVINIAcorp.**  
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Head Office: Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athens

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

Fax : 30-1 6806762-4

or

Frigoship Chartering GmbH, Hamburg

Tel : 49-40 391433

Fax : 49-40 3903492

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



Αριθμός φύλλου 4  
Απρίλιος 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

Ειδικοί Συνεργάτες: Ηλίας Γ. Μπίσιος,  
Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής,  
Θεοδοσία Χαγιαλίδη

Διόρθωση: Ντέμη Σοφοπούλου

Μεταφραστικό Τμήμα: Dr. Richard Witt

Υπεύθυνος συνδρομών: Χρήστος  
Καπάντας

Γραμματεία: Τίνα Αντωνιάδη

Σελιδοποίηση: Μάιρα Λουρή,  
Πόπη Αγγελουπούλου

Μοντάζ: Μαρία Σαρρή

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

Διανομή: Αθηναϊκό Πρακτορείο

Συνδρομές: Εσωτερικού 17.000 δρχ.

Λοιπές χώρες 30.000 δρχ.

Εταιρείες-Οργανισμοί 20.000 δρχ.

Ναυτικοί και φοιτητές 15.000 δρχ.

Gratia Εκδοτική ΕΠΕ

Εκδοτικές Επιχειρήσεις

Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7

185 35 Πειραιάς

Τηλ.: 4227111, Fax: 4226719

e-mail: biss@ath.forthnet.gr

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

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### 6. ΠΑΡΑΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

### 10. ΣΧΟΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

#### ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

### 14. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Του Χρήστου Παπουτσή, επιτρόπου  
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

#### ΘΕΜΑΤΟΓΡΑΦΙΑ

### 16. Η ΑΦΥΠΝΙΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΩΝ

### 18. ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

### 20. ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ: ΑΛΛΑΓΗ ΗΓΕΣΙΑΣ ΕΝ ΜΕΣΩ ΒΟΛΩΝ

### 23. ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ: ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

### 24. Η ΛΑΘΡΟΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Του Βασίλη Κάντα, αντιπλοιάρχου Λ.Σ.



**26. ΠΡΟΣ ΚΑΤΑΡΤΗΣΗ ΤΩΝ ΑΔΕΙΩΝ  
ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ**

**28. ROYAL OLYMPIC CRUISES:  
ΠΛΟΥΣ ΠΡΟΣ ΤΟ 2000**  
*Συνέντευξη των Ανδρέα Ποταμιάνου και  
Αλέξανδρου Κιοσέογλου*

**31. ΘΑ ΠΕΡΙΜΕΝΟΥΜΕ ΤΟ ΝΕΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ  
ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΔΕΙΕΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ**  
*Συνέντευξη του Περίκλη Παναγόπουλου*

**ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ**

**34. ΟΙ ΜΙΝΩΙΚΕΣ HIGH SPEED  
ΣΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ**

**ΚΥΠΡΟΣ**

**36. ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΚΑΙ ΥΠΕΡΑΚΤΙΕΣ  
ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ**

**38. Η ΡΑΓΔΑΙΑ ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΓΙΟΤΙΝΓΚ  
ΒΡΙΣΚΕΙ ΑΝΕΤΟΙΜΟ ΤΟΝ Κ.Ο.Τ.**

**ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ**

**43. Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΟΡΟΣ ΓΙΑ  
ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**  
*Τον Εμμανουήλ Παπαλέξη*

**ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ**

**44. ΣΤΟ ΣΤΟΛΟ ΤΗΣ CERES  
ΔΥΟ ΑΚΟΜΗ TANKER**

**ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ**

**46. ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

**52. MEMORIES**

**54. ΣΥΝΤΟΜΑ ΚΑΙ ΜΗ**

**ΝΗΟΛΟΓΙΑ**

**56. Η ΦΥΓΗ ΑΠΟ ΤΗ ΣΗΜΑΙΑ**

**60. Η ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΞΙΑΣ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ  
(Valuation)**  
*Του Γ. Μπάνου*

**62. ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ**  
*Του Τάκη Μακρή*

**63. ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ**

**ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ**

**64. ΣΕ ΕΝΤΟΝΑ ΑΝΟΔΙΚΗ ΦΑΣΗ  
ΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ**

**ΓΙΟΤΙΝΓΚ**

**68. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ OFF SHORE:  
Ο ΘΡΙΑΜΒΟΣ ΤΗΣ FERRETTI**

**70. FORUM**

**ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

**72. ΑΦΙΕΡΩΜΑ: BUSINESS CLASS  
Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ**

**78. AIR NEWS**  
*Ειδήσεις από τον Ηλία Γ. Μπίσια*

**80. ENGLISH SUPPLEMENT**



**Π**οιος φοβάται - ή πρέπει να φοβάται - τελικά τον ανταγωνισμό; Ο ανταγωνισμός ήταν πάντοτε ένα κίνητρο για τον ελληνικό εφοπλισμό, της φορτηγού ή της επιβατηγού ναυτιλίας και, γι' αυτόν άλλωστε το λόγο, κατόρθωσε να επιβιώσει. Οι σκέψεις αυτές προκαλούνται αφενός μεν από τις διαπιστούμενες προόδους άλλων ναυτιλιών. Οι ναυτιλίες αυτές (όπως αναλύεται σε άλλες σελίδες), με κρατικά κίνητρα καθίστανται ανταγωνιστικότερες της ελληνικής, επειδή τα κράτη αυτά τα οποία έχουν για πατρίδα οι πλοιοκτήτες τους, διαπίστωσαν ότι είναι μεγάλη δύναμη και αυτονομία το να διαθέτεις ισχυρό εθνικό εμπορικό στόλο. Και, αφετέρου, οι σκέψεις αυτές προκαλούνται από τον επιιάτη του cabotage - που έχει γίνει έμμονη ιδέα - σε μια στιγμή που διαπιστώνει κανείς, με τα παραδείγματα των Επιχειρήσεων Αιτικής και των Μινωικών Γραμμών, ότι η ελληνική ακτοπλοΐα αλλά και τα σκάφη των περιηγήσεων συνιστούν μια δύσκολα συναγωνίσιμη ναυτιλία από τους ξένους.

Όλα τα ανωτέρω δεν αναφέρονται προς εφησυχασμόν, αλλά για να καταδείξουν το δυναμισμό και τα αντανεκλαστικά απέναντι στο διεθνή ανταγωνισμό του Έλληνα εφοπλιστή και επιχειρηματία αλλά και τις δυνατότητες της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Την οποία, όχι λίγες φορές, το κράτος προσπαθεί να την εννοχίσει. Με τα παραδείγματα αυτά των Μινωικών και των Επιχειρήσεων Παναγόπουλου καταδεικνύεται ότι ο επιχειρηματικός κόσμος γνωρίζει πώς να αντιμετωπίσει τον όποιο ξενόφερτο ανταγωνισμό, χωρίς τις εύκολα καταστρατηγούμενες και, πολλές φορές, αλυσυτελείς προστατευτικές διατάξεις κάποιων νόμων. Με τον εκσυγχρονισμό και την ποιότητα. Ανάλογος είναι και ο δυναμισμός των ποντοπόρων, οι οποίοι είναι συνηθισμένοι περισσότερο στο σκληρό ανταγωνισμό της διεθνούς πραγματικότητας. Γνωρίζουν και αυτοί τα πλεονεκτήματα του εκσυγχρονισμού, αρκεί τις όποιες προσπάθειες κάνουν να μην τις υπονομεύει το κράτος στο όνομα δήθεν μιας κοινωνικής πολιτικής. Σε τελευταία ανάλυση, οι άρτι αφυπνισθέντες «κουτόφραγκοι» ούτε λιγότερο ευαίσθητοι έχουν αποδειχθεί σε θέματα κοινωνικής πολιτικής ούτε μεγαλύτερη ναυτιλιακή παράδοση έχουν, ώστε να θέλουν να κυριαρχήσουν σ' έναν τομέα όπου η Ελλάδα ήταν ο αδιαμφισβήτητος κυρίαρχος.





# **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





Επιμέλεια: Λίζα Μαρέλου

## Παρα-Ναυτιλιακά

### Ο τελευταίος των Μοϊκανών

**X** Με το θάνατο του Κωνσταντίνου Καραμανλή κλείνει οριστικά ο κύκλος της Μεταπολίτευσης στην Ελλάδα. Στις 23 Απριλίου, στις 2 παρά 20 το πρωί, ο τέως Πρόεδρος της Δημοκρατίας, με τη μακρότερη πρωθυπουργική θητεία Έλληνας πρωθυπουργός, άφηνε την τελευταία του πνοή στο θεραπευτήριο «Υγεία» όπου νοσηλευόταν με καρδιοαναπνευστικά προβλήματα.

Επί των ημερών του και, κυρίως, της πρώτης πρωθυπουργικής οκταετίας η ναυτιλία ευτύχησε να κάνει σημαντικά άλματα, αφού τότε τέθηκαν οι βάσεις και της δικής της ανάπτυξης αλλά και της ναυπηγικής βιομηχανίας στη χώρα μας.

**Π** αραίτηθηκε ο πρόεδρος του ΟΛΠ κ. Γιώργος Κλαυδιανός μετά από διένεξη που είχε με τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σ. Σουμάκη.

Ο πρόεδρος του ΟΛΠ Γ. Κλαυδιανός έχει εκλεγεί δύο φορές βουλευτής το 1981 και το 1990, διατέλεσε πρόεδρος του Οργανισμού προ δεκαετίας και ανέλαβε πάλι το πηδάλιο του ΟΛΠ πέρσι το Φεβρουάριο.

Ο υπουργός έκανε δεκτή την παραίτησή του, ενώ ο κ. Γ. Κλαυδιανός αρνήθηκε να προβεί σε οποιοδήποτε σχόλιο τονίζοντας πως επιφυλάσσεται.

**X** Ο Α.Ν.Ο. Γλυφάδας προκήρυξε και θα διοργανώσει, σε συνεργασία με το Δήμο Γλυφάδας, το ΠΡΩΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ΒΕΤΕΡΑΝΩΝ με σκάφη τύπου LASER.

Το πρωτάθλημα που θα γίνει για πρώτη φορά στην Ελλάδα θα διεξαχθεί στις εγκαταστάσεις του Α.Ν.Ο.Γ. στην 3η μαρίνα και η ημερομηνία διεξαγωγής του καθορίστηκε στις 12 - 14 Ιουνίου. Στο πρώτο ελληνικό πρωτάθλημα βετεράνων μπορούν να λάβουν μέρος όσοι έχουν συμπληρώσει το 30ό έτος της ηλικίας τους, το 1997.

Στο πρώτο ελληνικό πρωτάθλημα βετεράνων υπολογίζεται να λάβουν μέρος τουλάχιστον 60 βετεράνοι ιστιοπλόοι ανάμεσα τους οι Ολυμπιονίκες Τάκης Κουλιγκάς και Ηλίας Χατζηπαυλής και νεότεροι πρωταθλητές στις Ολυμπιακές κατηγορίες. Το ενδιαφέρον αναμένεται μεγάλο, ενώ γίνεται ήδη προσπάθεια να υπάρξει ενεργή συμμετοχή στην οργάνωση των αγώνων από σημερινούς αθλητές της κατηγορίας Laser, ώστε να συνδεθεί ενεργά η σημερινή γενιά με τη γενιά που ουσιαστικά έβαλε τις βάσεις στην ολυμπιακή πλέον κατηγορία Laser.

**Ο** Έλληνας καθηγητής Κώστας Θ. Γραμμένος εξελέγη πρόσφατα αντιπρύτανης εντός του Πανεπιστημίου Σίτι του Λονδίνου, θέση που για πρώτη φορά αναλαμβάνει μη Βρετανός πανεπιστημιακός.

Η τεράστια διδασκαλική εμπειρία του κ. Κώστα Θ. Γραμμένου, η πολύχρονη προσφορά του στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία καθώς και το πρωτοποριακό ερευνητικό έργο του θεωρούνται σήμερα σημεία αναφοράς στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία.

Η ικανότητά του να δημιουργεί στελέχη υψηλών προδιαγραφών αναγνωρίστηκε από το σύνολο της διεθνούς ναυτιλίας και είναι πλέον γεγονός πως το τμήμα Ναυτιλίας, Χρηματοδότησης και Εμπορίου του Πανεπιστημίου Σίτι του Λονδίνου παρέχει όλα τα εχέγγυα για όσους θέλουν να ακολουθήσουν ισχυρή καριέρα στο χώρο της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ας σημειωθεί πως φέτος το τμήμα Ναυτιλίας, Χρηματοδότησης και Εμπορίου συμπλήρωσε 15 έτη ζωής, ενώ πριν από τέσσερα χρόνια η Βασίλισσα της Αγγλίας Ελισάβετ απένειμε στο κ. Γραμμένο το Χρυσό Σταυρό του Τάγματος της Βρετανικής Αυτοκρατορίας για τη διεθνή προσφορά του στους τομείς της Ναυτιλίας και της Χρηματοδότησης.

**X** Να μην ιδιωτικοποιηθεί, αλλά να μετατραπεί σε ανώνυμη εταιρεία του Δημοσίου ο ΟΛΠ, αναφέρεται σε μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιά για το θεσμικό και επιχειρησιακό εκσυγχρονισμό του Οργανισμού.

Η μετάλλαξη αυτή, όπως αναφέρεται στην τριών τόμων μελέτη, θα δώσει τη δυνατότητα στο νέο ΟΛΠ χωρίς ουσιαστικά να αλλάξει ιδιοκτησιακό καθεστώς, να αποκτήσει τη δυναμική και τα χαρακτηριστικά μιας ανώνυμης εταιρείας, οι μετοχές της οποίας θα ανήκουν στο Δημόσιο.

Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται, σύμφωνα με τη μελέτη, το κυρίαρχο δικαίωμα της διατήρησης των εργασιακών σχέσεων στη σημερινή τους μορφή εκτός, ίσως, από την υποχρεωτική, για μια κατηγορία εργαζομένων, αλλαγή.

Η αλλαγή αυτή αφορά τους μονίμους δημόσιους υπαλλήλους του





Οργανισμού (1.248 άτομα) οι οποίοι, στη συνέχεια και κάτω από τις νέες συνθήκες, θα απασχολούνται στην Α.Ε. του Δημοσίου με καθεστώς συμβάσεων εργασίας αορίστου χρόνου. Το συνταξιοδοτικό, η πρωτοβάθμια περίθαλψη, το επικουρικό εξασφαλίζονται με την πιθανή υπαγωγή τους στο ειδικό καθεστώς του ΙΚΑ, το οποίο παρέχει τις ίδιες ακριβώς υπηρεσίες που παρέχει και το Δημόσιο.

Οι άλλες κατηγορίες εργαζομένων δεν θίγονται αφού δεν αλλάζει, ουσιαστικά, τίποτα στο καθεστώς που υπάγονται. Επιπλέον όλοι οι εργαζόμενοι (2.218 άτομα) απολαμβάνουν το προνόμιο της "προσωποπαγούς θέσεως" μέχρι τη συνταξιοδότηση τους.

Οι προσδιορισμοί των στόχων του ΟΛΠ, όπως τονίζεται στη μελέτη, είναι:

- \* Η κατάκτηση της πρώτης θέσης ανάμεσα στα κέντρα θαλάσσιων μεταφορών στην Ανατολική Μεσόγειο.

- \* Η ανάπτυξη και λειτουργία του κεντρικού λιμανιού μόνο ως επιβατικού, ανεξαρτήτως των βελτιώσεων που απαιτούνται για την αποκλειστική χρήση του από επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία συμπεριλαμβανομένων και των κρουαζιερόπλοιων.

- \* Η ανάπτυξη του εμπορικού λιμανιού και ιδιαίτερα του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων στο Ικόνιο.

- \* Κατάλληλος χειρισμός για τα συμβατικά φορτία και έμφαση στα χυδην υγρά φορτία, στα υπαίθρια αποθήκευσης, στα νωπά και κατεψυγμένα προϊόντα κ.λπ.

- \* Η λειτουργία της ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης μετά την ολοκλήρωση βελτιωτικών έργων της υλικοτεχνικής υποδομής.

**Τ**ο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προκήρυξε διαγωνισμό που φέρει το όνομα του Νίκου Καββαδία.

Για τους ενδιαφερόμενους αναγνώστες η περίληψη της προκήρυξης του διαγωνισμού έχει ως εξής :

1. Το YEN με τη συμπράσταση των φορέων της ναυτιλίας με την παρούσα προκήρυξη επανασυνιστά το θεσμό για την προαγωγή των πνευματικών δυνατοτήτων και την ενίσχυση της αντίστοιχης επίδοσης των Ελλήνων ναυτικών που είχε σταματήσει.

2. Ο θεσμός αυτός που φέρει το όνομα του αείμνηστου ποιητή Νίκου Καββαδία, έχει σκοπό την απονομή βραβείων στους Έλληνες ναυτικούς που θα διακριθούν στον πεζό και στον ποιητικό λόγο.

3. Τα χρηματικά ποσά για την απονομή των βραβείων διατίθενται από τη Λέσχη Ελλήνων Πλοιάρχων Λονδίνου, τη Λέσχη Αρχιπλοιάρχων Πειραιά και την Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας Λονδίνου.

4. Τα έργα που θα υποβληθούν θα κριθούν από 3μελή Επιτροπή που ορίζεται από του υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και συγκροτείται από αναγνωρισμένους εκπροσώπους του πνευματικού κόσμου. Ο



πρόεδρος και το ένα μέλος ορίζονται από το YEN ενώ το 3ο μέλος από τους αθλοθέτες.

5. Τα χρηματικά βραβεία του πεζού και του ποιητικού λόγου καθορίζονται ως εξής:

Α' Βραβείο πεζού λόγου 350.000, Α' Βραβείο ποιητικού λόγου 350.000 (Λέσχη Πλοιάρχων Λονδίνου),

Β' Βραβείο πεζού λόγου 250.000, Β' Βραβείο ποιητικού λόγου 250.000 (Λέσχη Αρχιπλοιάρχων Πειραιά).

Γ' Βραβείο πεζού λόγου 150.000, Γ' Βραβείο ποιητικού λόγου 150.000 (Επ. Ναυτιλιακής Συνεργασίας).



Ο πρόεδρος του "The London Maritime Arbitrators Association" Patrick O' Donovan πραγματοποίησε, πρόσφατα, διάλεξη με θέμα:

"London Maritime Arbitration -approaching the Millennium".

Η διάλεξη, που έγινε στις νέες εγκαταστάσεις του Πανεπιστημίου Πειραιώς, οργανώθηκε με πρωτοβουλία του Διοικητικού Συμβουλίου του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων σε συνεργασία με τη W.I.S.T.A. Ελλάδας.

**Ρ**εκόρ συμμετοχών αγγίζουν οι εταιρείες και οι οργανισμοί από 69 χώρες, οι οποίες θα συμμετέχουν στα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '98.

Ο αριθμός των εκθετών καταρρίπτει κάθε προηγούμενη συμμετοχή σ' αυτήν τη διεθνή ναυτιλιακή έκθεση που πραγματοποιείται κάθε δύο χρόνια στον Πειραιά.

«Έχουμε σχεδόν εξαντλήσει το διαθέσιμο χώρο της έκθεσης», λέει ή κα Νανά Μιχαήλ, διευθύνουσα σύμβουλος της έκθεσης Ποσειδώνια Α.Ε., «και αυτή τη στιγμή κάνουμε ό,τι μπορούμε για να δημιουργήσουμε επιπλέον χώρο για τις εταιρείες που εκδήλωσαν ενδιαφέρον την τελευταία στιγμή, μερικές από τις οποίες αποτελούν μεγάλα ονόματα στον τομέα της ναυτιλίας».

Περισσότεροι από 1.350 εκθέτες, σε αριθμό ρεκόρ των 19.500 και πλέον τετραγωνικών μέτρων, θα αντιπροσωπεύουν 69 χώρες εκ των οποίων μερικές θα "φιλοξενηθούν" για πρώτη φορά.

Η Ανγκόλα, το Μπανγκλαντές, η Χιλή, η Γκάνα, η Ιρλανδία, η Λετονία, η Νιγηρία, η Σλοβενία, η Τυνησία και η Βενεζουέλα. Επίσης, τα Τσάνελ Αϊλαντς (Νορμανδικές Νήσοι) και οι Νήσοι Μαν, θα έχουν φέτος τους πρώτους τους εκθέτες.

Στη φετινή έκθεση συμπεριλαμβάνονται 18 εθνικά περίπτερα. Μεταξύ αυτών το περίπτερο των Η.Π.Α. είναι μεγαλύτερο από ποτέ καταλαμβάνοντας μιάμιση φορά την έκταση που κατείχε στα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '96.

Όπως πάντα ένα εντυπωσιακό φάσμα, ναυτιλιακών προϊόντων και υπηρεσιών παρουσιάζεται στα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ", σημειώνει η κα Μιχαήλ, "συμπεριλαμβανομένης και της μεγαλύτερης από ποτέ συμμε-





τοχής ναυπηγείων και ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων απ' όλο τον κόσμο".

Ισχυρή επίσης, θα είναι η παρουσία διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται οι Amver (Ακτοφυλακή Η.-Π.Α.) Bimco, Helmepe, Intertanko, International Bunker Industry Association (IBIA), Salvage Association, Institute of Chartered Shipbrokers και Institute of London Underwriters.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμμετέχει για πρώτη φορά άμεσα στα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ, με τη DG XIII να έχει ένα περίπτερο όπου θα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των έργων του ερευνητικού προγράμματος Τηλεματικών Εφαρμογών για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Τα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 98, η 16η στη σειρά διεθνής έκθεση, θα διεξαχθούν από 1-5 Ιουνίου στο Εκθεσιακό Κέντρο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, στην Ακτή Μιαούλη.

Η εκδήλωση τελεί υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του Δήμου Πειραιώς, του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, της Greek Shipping Co-operation Committee, της Ενώσεως Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορηγών Πλοίων, της Ενώσεως Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων και της Ενώσεως Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας.

**X** Οι εργαζόμενοι της Virgin Atlantic φιλοξένησαν στην πτήση προς Αθήνα τη βρετανική Ολυμπιακή ομάδα αθλητών με ειδικές ανάγκες.

Στη διακριτική υποδοχή που τους επιφύλαξαν κατά την άφιξή τους στο αεροδρόμιο του Ελληνικού, τα λουλούδια, οι ευχές για καλή επιτυχία ήταν αρκετά για να γεμίσουν χαρά οι αθλητές, αλλά και οι εργαζόμενοι της Virgin που παρευρέθηκαν στην τελετή.



Με ανακοίνωσή της το προσωπικό της αεροπορικής εταιρείας ευχαριστεί όλους τους αθλητές της Ολυμπιάδας ατόμων με ειδικές ανάγκες απ' όλο τον κόσμο για τα γεμάτα αισιοδοξία, ευγένεια και αγάπη μηνύματα που στέλνουν σε όλους.

**O** ι απαντήσεις της διεθνούς συμβάσεως ISO 14000 αποσκοπούν σε βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας και στην ενίσχυση της περιβαλλοντικής ευθύνης των ναυτιλιακών εταιρειών.

Η ISO είναι αυστηρότερη από τις προηγούμενες ISO 9000, STCW, ISM. Για την απόκτηση του σχετικού πιστοποιητικού ISO 14001, από την πειραιϊκή ναυτιλιακή εταιρεία Ceres Hellenic Σέρες η ABS ανέλαβε τη σχετική ευθύνη, Quality Evaluations Εκτιμήσεις Ποιότητας ABS, ιδρυτής φύλακας του μητρώου ISO 14000. Έτσι, η Ceres έγινε η παγκοσμίως πρώτη απ' όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες που πήρε το σχετικό πιστοποιητικό, εξακολουθώντας την πολιτική του προέδρου της και ιδρυτή του ΧΕΛΜΕΠΑ, Γεωργίου Π. Λιβανού.

**X** Διαμαρτύρεται προς τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας η Ένωση Πλοιοκτητών Πορθμείων Εσωτερικού για την αύξηση στα πλοία εσωτερικού των Δικαιωμάτων Προσόρμησης κατά 200% και των Δικαιωμάτων Παραβολής κατά 192%. Κατά την Ένωση "τα εξωφρενικά αυτά ποσοστά αύξησης πλήττουν τα πλοία του κλάδου μας και για το λόγο αυτό σας εκφράζουμε τη διαμαρτυρία και δυσσέρεσκέα μας.

Όπως είναι γνωστό τα Ε/Γ - Ο/Γ ανοικτού τύπου τον τελευταίο

καιρό έχουν επιβαρυνθεί με επιπλέον λειτουργικά έξοδα προερχόμενα κυρίως από την εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης Ασφαλείας (I.S.M. CODE) και την επέκταση της SOLAS στα πλοία που εκτελούν δρομολόγια σε γραμμές εσωτερικού.

Μετά τις εν λόγω επιβαρύνσεις είναι τελείως απαράδεκτο ο Ο.-Λ.Π. να επιβάλει αυξήσεις και μάλιστα στο ποσοστό που προαναφέραμε, που, αν μη τι άλλο, συντελούν στην αύξηση του κόστους εκμετάλλευσης των Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων".

**M** ε απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Τζάνειου Νοσοκομείου Πειραιώς η πτέρυγα των χειρουργείων ονομάστηκε «Πέτρος Κόκκαλης», τιμώντας έτσι την προσφορά του εκλιπόντος στην ιατρική επιστήμη.

Στην τελετή παρέστησαν ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σ. Σουμάκης, ο υπουργός Υγείας Κ. Γεϊτονας, οι πρώην υπουργοί κ.κ. Σαραντίτης και Κρεμαστινός, ο νομάρχης, βουλευτές καθώς και η οικογένεια του Σωκράτη Κόκκαλη, ο οποίος δήλωσε ότι το ίδρυμα «Πέτρος Κόκκαλης» θα ενισχύσει τις προσπάθειες εκσυγχρονισμού του Τζάνειου Νοσοκομείου, που θα ξεκινήσουν το καλοκαίρι με την ανέγερση νέας πτέρυγας, η οποία θα περιλαμβάνει μονάδες χειρουργικής, μαιευτικής, παιδιατρικής κλινικής, νεογνών, αιμοδοσίας, εντατικής θεραπείας καθώς και μονάδα τεχνητού νεφρού.



Το έργο θα χρηματοδοτηθεί από κονδύλια δημοσίων επενδύσεων ο δε προϋπολογισμός του αγγίζει τα 4 δισεκατομμύρια δραχμές.

**X** Δόθηκε στη δημοσιότητα το σχέδιο νόμου με το οποίο επιχειρείται, μεταξύ άλλων:

- \* Η καθιέρωση διαδικασιών, η απλούστευση και η προσαρμογή του νομικού πλαισίου στις σύγχρονες απαιτήσεις του θαλάσσιου Τουρισμού.

- \* Η προστασία του ελληνικού επαγγελματικού πλοίου αναψυχής από ξένες ανταγωνιστικές δραστηριότητες.

- \* Η ποιοτική βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών και η προστασία των τουριστών.

- \* Η εκκαθάριση του μητρώου των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής με τον αποκλεισμό των μη επαγγελματιών του κλάδου.

- \* Η καθιέρωση όρων ορθολογικής εκμετάλλευσης του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής.

- \* Η καθιέρωση επιβολής αυστηρών κυρώσεων σε παραβάτες, που στόχο έχουν να προστατεύσουν τόσο τον επαγγελματισμό του κλάδου όσο και τον τουρισμό.

Στα επιμέρους άρθρα του σχεδίου νόμου, ρυθμίζονται τα εξής θέματα:

- \* Η αύξηση του αριθμού μεταφερομένων επιβατών για θαλάσσια αναψυχή από 25 σε 49, με επαγγελματικά πλοία αναψυχής.

- \* Η αύξηση του ολικού μήκους των ιστιοφόρων που εκναυλώνονται, χωρίς μόνιμο πλήρωμα (BARE - BOAT), από 15 μέτρα σε 16,

- \* Η δυνατότητα εκναύλωσης, χωρίς μόνιμο πλήρωμα (BARE - BOAT), μηχανοκινήτων πλοίων ολικού μήκους μέχρι 12 μέτρα.

- \* Η υποχρεωτική ασφάλιση κατά κινδύνων έναντι τρίτων και επιβαίνοντων,

- \* Η καθιέρωση παραβόλου υπέρ του Δημοσίου για την έκδοση άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής κ.ά.



# Τέσσερις νέοι τύποι πλοίων από Έλληνα ναυπηγό

## Ναυπηγήσεις

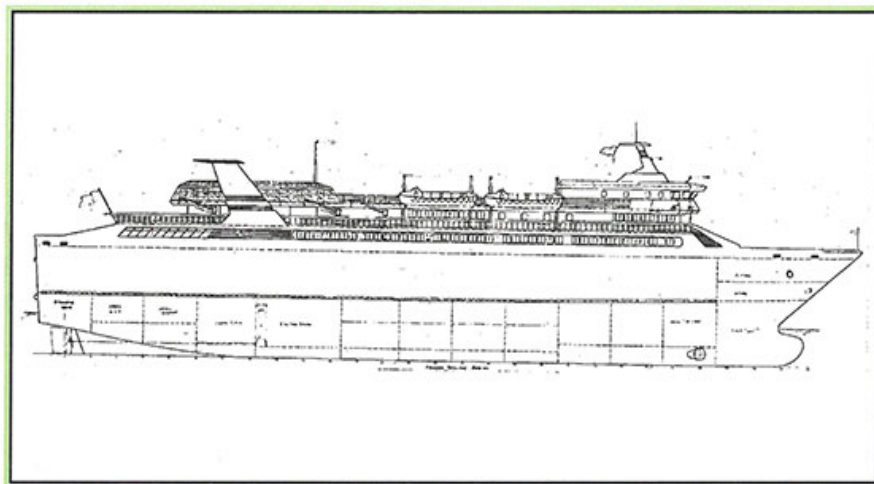
**Π**ολλές ικανοποιητικές λύσεις για τη ναυπήγηση τόσο ακτοπλοϊκών σκαφών όσο και εμπορικών μπορούν να δώσουν αρκετές ελληνικές ναυπηγικές μονάδες και ελληνικές εταιρείες ναυπηγικών μελετών.

Ήδη ένα από τα πιο έμπειρα γραφεία στον τομέα αυτό, εκείνο του κ. Χρήστου Σιμόπουλου, έχει προχωρήσει σε εκπόνηση μελετών νέων σκαφών των οποίων οι προδιαγραφές είναι ειδικά μελετημένες για τις ελληνικές θάλασσες και για το ελληνικό νησιωτικό σύμπλεγμα τόσο του Αιγαίου όσο και του Ιονίου Πελάγους.

Συγκεκριμένα, το Γραφείο "CHRIS SIMOPOULOS ASSOCIATES, CONSULTING NAVAL ARCHITECTS & MECHANICAL ENGINEERS", στο πλαίσιο της προσπάθειας ανάθεσης νέων εργασιών σε ελληνικά ναυπηγεία, η οποία θα υποστηρίζεται από επιδοτήσεις της τάξεως του 15% στους πλοιοκτήτες εκ μέρους του κράτους και 9% στα ναυπηγεία (οδηγία Ε.Ε.), με στόχο την καλύτερη αξιοποίηση του Αιγαίου και την ανάπτυξη των νησιών έχει ολοκληρώσει μια τέτοια εργασία με το προαναφερθέν σκεπτικό αλλά και προοπτικής - μελέτησε και εκπόνησε τέσσερα (4) νέα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, με βάση τις ανάγκες ανάπτυξης των νησιών μας και την εμπειρία από παλαιότερες ναυπηγήσεις (ΝΑΞΟΣ-ΧΡΥΣΗ ΑΜΜΟΣ-ΚΑΛΥΜΝΟΣ κ.λπ.) ώστε να μπορέσουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες να επιλέξουν και να ναυπηγήσουν πλοία από την ελληνική αγορά, για να σταματήσουν επιτέλους οι διάφορες εταιρείες να δίνουν παραγγελίες στο εξωτερικό αδιαφορώντας για τα εγχώρια ναυπηγεία.

Τα πλοία τα οποία είναι ήδη έτοιμα και μπορούν να ξεκινήσουν οι ναυπηγήσεις τους, είναι τα παρακάτω:

- Επιβατηγό/Οχηματαγωγό (μικρής ακτοπλοΐας)  
Ολικού μήκους 65.00 Μ  
Ολικού πλάτους 12.50 Μ  
Ταχύτητας 17 κόμβων
- Επιβατηγό/Οχηματαγωγό (μεγάλης ακτοπλοΐας)  
Ολικού μήκους 85.00 Μ  
Ολικού πλάτους 15.00 Μ  
Ταχύτητας 20 κόμβων



- Επιβατηγό/Οχηματαγωγό (μεγάλης ακτοπλοΐας)  
Ολικού μήκους 95.00 Μ  
Ολικού πλάτους 17.00 Μ  
Ταχύτητας 22 κόμβων
- Επιβατηγό/Οχηματαγωγό (βραχέων διεθνών πλοίων)  
Ολικού μήκους 130.00 Μ

Ολικού πλάτους 21.50 Μ  
Ταχύτητας 23 κόμβων

Ας σημειωθεί ότι από τα παραπάνω, το πλοίο των 95.00 Μ έχει ήδη παραγγελθεί για ναυπήγηση από την υπό ίδρυση εταιρεία νήσων του Αιγαίου ΕΥΡΩ-ΝΗΣΙΩΤΙΚΗ ΑΝΕ.

| CAR/PASSENGER VESSEL (DAILY VOYAGES)<br>MAIN PARTICULARS |                                    |                                  |  |
|----------------------------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|--|
| LENGTH OA .....                                          | ~ 95.00 M                          |                                  |  |
| LENGTH B.P. ....                                         | 80.60 M                            |                                  |  |
| BREADTH MAX .....                                        | 17.00 M                            |                                  |  |
| DEPTH TO MAIN DECK .....                                 | 6.50 M                             |                                  |  |
| FRAME SPACING .....                                      | 0.60 M                             |                                  |  |
| DRAFT .....                                              | 4.10 M                             |                                  |  |
| DISPLACEMENT .....                                       | 3000 TONS                          |                                  |  |
| LIGHTSHIP .....                                          | 2040 TONS                          |                                  |  |
| D.W. ....                                                | 960 TONS                           |                                  |  |
| SPEED .....                                              | 22 KNOTS                           |                                  |  |
| PASSENGERS (SUMMER) .....                                | 1200 PERS                          |                                  |  |
| PASSENGERS (WINTER) .....                                | 700 PERS                           |                                  |  |
| BIG CARS .....                                           | 20 X 25 T                          |                                  |  |
| SMALL CARS .....                                         | 40 X 25 T                          |                                  |  |
| MAIN ENGINES .....                                       | TWO (2) DIESEL ENGINES WARTSILA    |                                  |  |
|                                                          | TYPE 18V26                         | POWER OF 2 x 5580 KW AT 1000 RPM |  |
| DIESEL GENERATORS .....                                  | THREE (3) DIESEL GEN/TORS WARTSILA |                                  |  |
|                                                          | TYPE 4L20                          | POWER OF 3 x 540 KW AT 750 RPM   |  |
| CONTROLABLE PITCH PROPELLER .....                        | Φ=2800 MM                          |                                  |  |





# Εν πλώ

Γράφει ο Νίκος Σίμος

## Λόγοι πραγματικής ανησυχίας

Πολλά έχουν γραφεί για τις δυσχέρειες που θα αντιμετώπιζε η ελληνική ναυτιλία από την εφαρμογή, από του προσεχούς Ιουλίου, του ISM Code. Όμως ο ελληνικός εφοπλισμός, στο σύνολό του, όπως προέκυψε από την κοινή συνάντηση των Συμβουλίων της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας, στο Λονδίνο, διαπίστωσε ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν οργανωθεί και είναι ήδη έτοιμοι να ανταποκριθούν στις νέες διεθνείς απαιτήσεις.

**Π**ράγμα που σημαίνει ότι, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν ήδη προσαρμοστεί οργανωτικά. Αρκεί, βεβαίως, οι έλεγχοι που θα πραγματοποιούνται από του προσεχούς Ιουλίου στα διάφορα λιμάνια να βασίζονται σε ενιαίες αρχές και να αποβλέπουν στη διευκόλυνση της ναυτιλίας να προσαρμοστεί στα νέα συστήματα και όχι στη δυσχέραση της λειτουργίας της.

Αν όμως την ελληνική ναυτιλία δεν τη φοβίζει ένα νέο καθεστώς που διαμορφώνει διαφορετικές συνθήκες από αυτές κάτω από τις οποίες μέχρι σήμερα εδρασηριοποιείτο, εκείνο που εξακολουθεί να την ανησυχεί είναι η συρρίκνωση της υπό ελληνική σημαία ναυτιλίας. Συρρίκνωση που αποδίδεται από τον ελληνικό εφοπλισμό στην αδυναμία των μέτρων που έχουν υιοθετηθεί και που δεν εμφανίζονται επαρκή - όχι μόνο για την παλιννόστηση των πλοίων που εγκατέλειψαν το ελληνικό νηολόγιο, αλλά και για την ανακοπή της σημειούμενης διαρροής.

Εκείνο που, σωστά, παρατηρήθηκε είναι ότι η κατάσταση αυτή έχει σοβαρότατες επιπτώσεις σε βάρος των Ελλήνων ναυτικών. Και τούτο διότι λιγότερα πλοία σημαίνουν και λιγότερες θέσεις εργασίας. Κοινώς, μια διαφορετική αντιμετώπιση του ελληνικού νηολογίου, δεν αποτελεί εξυπηρέτηση του εφοπλισμού, αλλά, αντιθέτως, συνιστά στην πράξη άσκηση κοινωνικής πολιτικής.

Δεν είναι, βεβαίως, δυνατόν να μην αντιλαμβάνεται την κατάσταση αυτήν, η κυβέρνηση. Προφανώς, αντιμετωπίζει - όπως υποστηρίζει ο εφοπλισμός - το σύνθετο πρόβλημα του πολιτικού κόστους. Έτσι και η παρούσα κυβέρνηση δεν έχει τη διάθεση, αυτή τη στιγμή, τουλάχιστον, να έρθει αντιμέτωπη με ορισμένα σωματεία. Λ.χ. δεν λησμονεί τι έχει τραβήξει στο παρελθόν επί έναν περίπου χρόνο από τους συνδικαλιστές, για τα πλοία της ακτοπλοΐας και φοβάται τις αντιδράσεις. Δεν

θέλει να έχει το πολιτικό κόστος μιας τέτοιας σύγκρουσης.

Όμως το ζήτημα δεν είναι ένα προσωρινό κόστος, αλλά οι μακροπρόθεσμες επιπτώσεις μιας συγκεκριμένης πολιτικής και η οποία, όπως προαναφέρθηκε, αποδεικνύεται αντικοινωνική, σε προοπτική ετών. Πράγμα που σημαίνει ότι η κυβέρνηση οφείλει να λάβει υπόψη της τη σημερινή πραγματικότητα. Δηλαδή, όταν η ναυλαγορά δεν επιτρέπει μεγάλα περιθώρια κέρδους είναι λογικό οι πλοιοκτήτες να αναζητούν φθηνότερη χρηματοδότηση. Έτσι, το κόστος του πληρώματος οδηγεί τα πλοία μικρότερου μεγέθους να εγκαταλείπουν την ελληνική σημαία και να αναζητούν νηολόγια με μικρότερο κόστος επάνδρωσης.

Πέραν όμως των επιπτώσεων της κυβερνητικής πολιτικής που ακολουθείται και που εμφανίζεται μεν υπέρ των ναυτικών, αλλά έχει αρνητικές επιπτώσεις επί των θέσεων εργασίας, η κυβέρνηση θα πρέπει να αντιμετωπίσει την ελληνική ναυτιλία μέσα από ένα άλλο πρίσμα και υπό το φως μιας άλλης προοπτικής. Είναι ή όχι η ελληνική σημαία ένα στρατηγικό όπλο για την Ελλάδα, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Όλοι οι παράγοντες της ναυτιλίας, αλλά και οι αρμόδιοι κυβερνητικοί, θα απαντήσουν «ναι». Πώς όμως θα επιτύχουμε να διατηρήσουμε την κυριαρχία αυτήν, όταν εμείς μεν συμβάλλουμε στη συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία στόλου, οι δε άλλες ναυτιλίες και, κυρίως, οι ασιατικές συνεχώς αυξάνονται; Λησμονεί κανείς άραγε ότι, κάποτε, ο ελληνικός εμπορικός στόλος πρωταγωνιστούσε στις κινεζικές μεταφορές και συγκεκριμένα στη δεκαετία του '70 και τώρα οι Κινέζοι έχουν αυτονομηθεί, αναπτύσσοντας τη δική τους ναυτιλία;

Η λύση για τη διατήρηση της ελληνικής ναυτιλιακής πρωτοκαθεδρίας είναι περισσότερο απλή απ' ό,τι φαίνεται και βρίσκεται στα χέρια του κράτους και μόνο.



## Ήρω Ανατολή και ελληνική ναυτιλία (I)

Με ανησυχία ο ελληνικός εφοπλισμός βλέπει τις αρνητικές εξελίξεις στις οικονομίες της Ήρω Ανατολής, όπου οι αγορές των «τίγρεων» μετεβλήθησαν σε... αρνάκια.

**Κ**αι τούτο γιατί θα επηρεαστεί αρνητικά, σύμφωνα με τις σχετικές προβλέψεις και η ελληνική ναυτιλία, η οποία είχε κάνει τους προγραμματισμούς της με βάση τα προ της κρίσεως δεδομένα. Κυρίως, η κινεζική οικονομία θα υποστεί τις επιπτώσεις της κατάστασης αυτής και ως γνωστόν η συγκεκριμένη οικονομία τροφοδοτεί με σημαντικά φορτία τις θαλάσσιες μεταφορές.

Βεβαίως, υπάρχουν, ως αντιστάθμισμα, η αμερικανική οικονομία καθώς και οι ευρισκόμενες σε πορεία ανάπτυξης οικονομίες

των χωρών του πρώην ανατολικού Συνασπισμού. Δεν αρκούν όμως να ανασχέσουν τις επιπτώσεις από αυτό που συνέβη στην Ήρω Ανατολή. Όλα αυτά σημαίνουν ότι χρειάζεται υπομονή και αντοχή, στοιχεία άλλωστε απαραίτητα σε κάθε κρίση. Και τούτο γιατί δεν θα αργήσει η ανάκαμψη της κορεατικής και της ιαπωνικής οικονομίας και κατ' επέκτασιν των μικρότερης κλίμακας οικονομιών της Ταϊλάνδης, των Φιλιππίνων και της Ινδονησίας, προοπτική που διευκολύνεται και από την υποτίμηση των νομισμάτων των χωρών αυτών.

## Ήρω Ανατολή και ελληνική ναυτιλία (II)

Όμως δεν είναι μόνο η κατάρρευση των οικονομιών αυτών που επηρεάζει τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και κατ' επέκταση και την ελληνική ναυτιλία.

**Η** ευφορία που υπήρχε για τις προοπτικές των οικονομιών αυτών και τις εξαγωγές τους οδήγησε σε ορισμένες υπεραισιόδοξες εκτιμήσεις και για την εξέλιξη του διεθνούς εμπορίου και των μεταφορικών αναγκών του. Έτσι άρχισε η υπερανάπτυξη των Ναυπηγείων της Ήρω Ανατολής και κυρίως των κορεατικών, αφού είχαν τη δυνατότητα, υπό καθεστώς υπερθερμαινόμενων οικονομιών, να παίρνουν αφειδώς πιστώσεις από τις τράπεζες. Συνέπεια όλων αυτών ήταν και η υπερπροσφορά χωρητικότητας, ως εύλογο αποτέλεσμα του ταχύτερου ρυθμού ανάπτυξης της παραγωγής από εκείνον του διεθνούς εμπορίου. Πλεονά-

ζουσα δε χωρητικότητα σε περίοδο κρίσεως, δημιουργεί ακόμη περισσότερο αρνητικές καταστάσεις. Και αυτό, ασφαλώς, είναι ένα σημαντικό πρόβλημα. Διότι και πάλι, όταν θα αρχίσει να βελτιώνεται η Ναυλαγορά, θα έχουν ξεχαστεί οι κακές ημέρες και θα αρχίσει μια νέα αναθέρμανση της ναυπηγικής παραγωγής με πρόσθετες παραγγελίες, εν όψει καλύτερων ημερών. Με αποτέλεσμα, να ανατραπεί η ισορροπία προσφοράς και ζήτησης που αποτελεί το μοναδικό παράγοντα για καλούς ναύλους και μεγάλα κέρδη. Προφανώς, με αυτές τις προοπτικές θα αναγκαστεί να πορευτεί μέχρι το 2000 και η ελληνική ναυτιλία.

## Τραγικές ελλείψεις

Έγιναν οι κρίσεις στο Λιμενικό Σώμα, άλλαξε η ηγεσία του και πραγματοποιήθηκαν οι προαγωγές στους λοιπούς βαθμούς, όπως προβλέπει ο Νόμος.

**Τ**ο αν και για ποιο λόγο υπήρξαν παράπονα από την καθυστέρηση στις κρίσεις αυτές, αυτό το γνωρίζουν οι πρωταγωνιστές των κρίσεων, κρίνοντας και κρινόμενοι. Εκείνο που οι στήλες αυτές θα ήθελαν να επισημάνουν είναι ότι με την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας, το Λιμενικό Σώμα, ως διοικητικός φορέας αυτής, δεν είχε αντίστοιχη ανάπτυξη. Λ.χ. το οργανόγραμμα του 1985 προβλέπει 6.000 θέσεις, ενώ σήμερα υπηρετούν μόνο 4.232 λιμενικοί. Είναι μία τραγική έλλειψη σε ανθρώπινο δυναμικό, χωρίς βεβαίως να αναφερθούμε στις ελλείψεις της υλικοτε-

χνικής του υποδομής. Δεν αρκούν οι υποσχέσεις για την ανάπτυξη και τον εξοπλισμό του Σώματος. Εφόσον η πολιτεία εξακολουθεί να θέλει το Λιμενικό Σώμα να παίζει το ρόλο του ως διοικητικού φορέα της ναυτιλίας, πρέπει να το διευκολύνει ώστε να παίζει το ρόλο αυτό σωστά. Παράπονα ασφαλώς από τον εφοπλισμό υπάρχουν για ορισμένες πρωτοβουλίες του Σώματος. Όμως οι περιορισμένες αυτές μειονεξίες πολλαπλασιάζονται ως επιπτώσεις όταν, συν τοις άλλοις, το Λιμενικό Σώμα δεν έχει τις δυνατότητες να παίζει το ρόλο που του έχει ανατεθεί.



## Τι θα κάνει ο Ο.Λ.Π.;

Κάποτε αισιόδοξες όσο και πομπώδεις εκτιμήσεις για το ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν τα ελληνικά λιμάνια, αναφέρονταν ως διαμετακομιστικά κέντρα προς και από Ευρώπη.

**Σ**ήμερα ακόμη και αν κάποιος ήθελε να διατηρήσει την αισιοδοξία αυτή, μάλλον διαψεύδεται από την πραγματικότητα.

Για τον απλούστατο λόγο ότι τα ελληνικά λιμάνια δεν έχουν προσαρμοστεί στις απαιτήσεις που ένας τέτοιος ρόλος απαιτεί. Και όχι μόνο αυτό. Αλλά στην προσπάθεια που επιχειρείται υπάρχει μια λυσσαλέα αντίδραση των εργαζομένων, οι οποίοι, όπως και άλλοι συνάδελφοί τους στο δημόσιο τομέα, δεν θέλουν τον εκουγχρονισμό που συνδέεται με τις ιδιωτικοποιήσεις. Έτσι - και μολοντί έχει περάσει το Νομοσχέδιο που οδηγεί στην ιδιωτικοποίηση των λιμανιών - ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς βρίσκεται αντιμέτωπος, αφενός μεν με την ανάγκη για βελτίωση της λειτουργικότητας του λιμένος, υπό την πίεση όλων όσων τον χρησι-

μοποιούν και, αφετέρου με τους υπαλλήλους οι οποίοι δεν επιθυμούν την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών που, υπό τις σημερινές συνθήκες ανταγωνισμού και επιχειρηματικής ανεπάρκειας του κράτους, αποτελεί τη μοναδική διέξοδο. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας βεβαίως έχει δεσμευθεί με την εφαρμογή οπωσδήποτε των ειλημμένων κυβερνητικών αποφάσεων.

Μακάρι. Διότι, κατά τα άλλα, υπάρχει και το πρόσφατο προηγούμενο της Ολυμπιακής, όπου στα αρχικά σχέδια της κυβέρνησης έχουν γίνει πολλές τροποποιήσεις, υπό την πίεση των εργαζομένων, γεγονός που καθιστά αμφίβολη, πλέον, την αποτελεσματικότητά τους.

## Ακτοπλοΐα και υποτίμηση

**Αναμφισβήτητο, ο μόνος ουσιαστικός κλάδος της ναυτιλίας που επλήγη από την υποτίμηση του εθνικού νομίσματος είναι η ακτοπλοΐα, καθ' ότι εισπράττει σε δραχμές.**

**Α**πό την ημέρα δε που συνέβη το γεγονός αυτό οι ακτοπλοίοι έχουν προβεί σε συνεχείς παραστάσεις στο Υπουργείο Ναυτιλίας ζητώντας αύξηση των ναύλων, αφού οι αυξήσεις που αναγνωρίζει το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας ότι μπορεί να δοθούν δεν φτάνουν για την κάλυψη του κόστους λειτουργίας των πλοίων, όπως επιμένουν οι ιδιοκτήτες τους.

Το πρόβλημα, ασφαλώς, χρειάζεται μια χρυσή τομή. Γιατί η αύξηση μεν των εισιτηρίων στο ποσοστό που επιθυμούν οι ακτοπλοίοι θα έχει, όπως φοβάται η κυβέρνηση, επιπτώσεις πάνω στον πληθωρισμό, σε μια μάλιστα περίοδο που καμιά τιμή δεν μπορεί να συμμαζέψει. Από την άλλη πλευρά πάλι η ζημία που υφίστανται

τα ακτοπλοϊκά πλοία είναι σημαντική, τη στιγμή μάλιστα που η τακτική διασύνδεση της ηπειρωτικής με τη νησιωτική Ελλάδα είναι θέμα εθνικής πολιτικής. Η λύση πρέπει να βρεθεί, έστω και αν οι δύο πλευρές, θα πρέπει να βάλουν νερό στο κρασί τους. Ήδη η υποτιμημένη δραχμή έχει αρχίσει, λόγω της αθρόας εισροής κεφαλαίων στη χώρα μας μια επικίνδυνη - για τους κυβερνητικούς στόχους - ανατιμητική πορεία και έτσι οι ζημιές θα είναι λιγότερες απ' ό,τι αρχικά υπολογιζόταν. Είναι και αυτό ένα στοιχείο που μπορεί να βοηθήσει και τους ακτοπλοΐτες, αλλά και την κυβέρνηση, να βρουν ένα κοινό σημείο επαφής.

## Επικοδομητικές προτάσεις

**Σε αρθρογραφία των «Ναυτικών Χρονικών» σε άλλες στήλες υπογραμμίζεται η σημασία της ναυτικής εκπαίδευσης στη διατήρηση μιας ισχυρής ναυτιλίας.**

**Ε**ίναι μια αδιαμφισβήτητη πραγματικότητα, που έχει επιβεβαιωθεί από την εμπειρία ετών. Υπό αυτή την έννοια, θα πρέπει να θεωρήσουμε ιδιαίτερα εποικοδομητικές τις προτάσεις που κατέθεσε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού, για την εκπαίδευση των πλοιαρχών και αξιωματικών καταστρώματος. Μεταξύ των προτάσεων που θεωρούμε ότι πρέπει να τύχουν άμεσης υλοποίησης είναι ο διαχωρισμός των τμημάτων αξιωματικών και πληρωμάτων, η άμεση ίδρυση τμήματος που να καλύπτει την

απαίτηση του παραρτήματος AVI/2 του κεφαλαίου IV της STCW 95, καθώς και η αύξηση του εκπαιδευτικού και διοικητικού προσωπικού, ώστε να στελεχωθεί και η Σχολή Σκαρμαγκά και να σταματήσει - όπως τονίζεται - η ταλαιπωρία της επίδοσης των πιστοποιητικών μετά από 20 εργάσιμες ημέρες.

Ενδιαφέρουσες προτάσεις έγιναν από τους πλοιαρχούς και για το ΚΕΣΕΝ. Δεδομένου δε ότι συνιστούν το αποτέλεσμα εμπειρίας και διαπιστωμένων στην πράξη ατελειών, θα πρέπει οι προτάσεις αυτές να μην παραπέσουν.



***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



Τα τελευταία χρόνια ο όρος «οικουμενικό χωριό» χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για να περιγράψει τις εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία και τις διεθνείς σχέσεις.

Πράγματι, οι αποστάσεις μεταξύ των περιοχών του πλανήτη μας δείχνουν να μικραίνουν καθημερινά, κυρίως χάρη σε τέσσερις κλάδους της βιομηχανίας: την πληροφορική, τις τηλεπικοινωνίες, τις μεταφορές και τον τουρισμό.

του Χρήστου Παπουτσή  
Επιτρόπου της Ευρωπαϊκής Ένωσης

# Ευρωπαϊκή πολιτική υπέρ του τουρισμού

Είναι πλέον κοινά παραδεκτό ότι αυτοί οι κλάδοι θα συνεχίσουν να αναπτύσσονται με ραγδαίους ρυθμούς και τον προσεχή αιώνα.

Ο τουρισμός είναι η μεγαλύτερη παγκόσμια και ευρωπαϊκή βιομηχανία και στην Ευρώπη αντιπροσωπεύει το 5,5% του ΑΕΠ και το 6% της απασχόλησης. Εάν σε αυτά τα δεδομένα προσθέσουμε όλους τους κλάδους που εξαρτώνται σε μεγάλο ή μικρό βαθμό από τον τουρισμό, τα σχετικά ποσοστά υπερδιπλασιάζονται.

Παράλληλα, όμως, ο τουρισμός είναι ο κατεξοχήν τομέας που εξακολουθεί να δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας. Είναι δε ιδιαίτερα σημαντικό ότι στα τουριστικά επαγγέλματα βρίσκουν μόνιμη ή εποχική απασχόληση ιδιαίτερα ευάλωτες ομάδες της κοινωνίας όπως οι ανειδίκευτοι, οι γυναίκες και οι νέοι.

Χάρη στον τουρισμό πολλές περιοχές που είναι απομακρυσμένες ή βρίσκονται σε κατάσταση παρακμής έχουν την ευκαιρία να αναπτυχθούν και να απασχολήσουν το εργατικό τους δυναμικό.

Τα αδιαμφισβήτητα αυτά στοιχεία μας οδηγούν σε ένα συμπέρασμα: ο τουρισμός

δεν μπορεί πλέον να είναι εκτός των εθνικών και κοινοτικών πολιτικών προτεραιοτήτων. Οφείλουμε να δώσουμε προτεραιότητα στην αιεφόρο ανάπτυξη αυτής της τόσο σημαντικής για την Ευρώπη βιομηχανίας.

Τα τρία τελευταία χρόνια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει κάνει σοβαρές προσπάθειες για την ανάδειξη της σημασίας και του ρόλου του τουρισμού.

Η δημοσίευση, το 1995, της Πράσινης Βίβλου της Επιτροπής «Για το ρόλο της Ένωσης στον τομέα του τουρισμού» προκάλεσε, για πρώτη φορά, έναν πανευρωπαϊκό διάλογο για τις ανάγκες και τις προοπτικές της





ευρωπαϊκής τουριστικής βιομηχανίας.

Το συμπέρασμα αυτού του διαλόγου ήταν ότι πρέπει να προωθηθεί αποτελεσματικά η ποιότητα και η ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού τουρισμού.

Οι δράσεις μας για την εξυπηρέτηση αυτού του στόχου πρέπει να κινηθούν σε δύο βασικές κατευθύνσεις:

1) Την καλύτερη αξιοποίηση των άμεσων και έμμεσων κοινοτικών δράσεων που επηρεάζουν τον τουρισμό.

2) Την ανάπτυξη της συνεργασίας σε όλα τα επίπεδα.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αναπτύσσει έναν τεράστιο αριθμό δράσεων σε τομείς που είναι συνδεδεμένοι με τον τουρισμό. Αναφέρω χαρακτηριστικά την Ενιαία Αγορά, τις Μεταφορές, τα Διαρθρωτικά Ταμεία, την Προστασία των Καταναλωτών, το Περιβάλλον, την Ενέργεια, τον Πολιτισμό, την Τεχνολογία και φυσικά την ανάπτυξη των Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων.

Οι προσπάθειές μας επικεντρώνονται στον καλύτερο συντονισμό αυτών των δράσεων ώστε, σε κάθε περίπτωση, να λαμβάνονται αποτελεσματικά υπόψη τα συμφέροντα του τουρισμού.

Χαίρομαι ιδιαίτερα γιατί η ιδέα της ένταξης του Τουρισμού στη Συνθήκη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως ξεχωριστής κοινοτικής πολιτικής αποκτά συνεχώς νέους υποστηρικτές.

Αυτή την περίοδο χρειαζόμαστε μια σειρά από άμεσα κοινωνικά μέτρα υπέρ του τουρισμού. Τα μέτρα αυτά πρέπει να αναπτυχθούν επί τη βάση τριών κατευθύνσεων:

— Βελτίωση της απόκτησης και της διάδοσης της γνώσης για τον τουρισμό,

— αξιοποίηση όλων των κοινοτικών δράσεων που επηρεάζουν τον τουρισμό και

— συντονισμένες δράσεις μαζί με τα κράτη - μέλη και τη βιομηχανία για ζητήματα κοινού ενδιαφέροντος.

Η πρόταση της Επιτροπής για το πρώτο πολυετές πρόγραμμα υπέρ του ευρωπαϊκού τουρισμού, το PHILOXENIA, στηρίζεται σε αυτές τις κατευθύνσεις.

Παρότι το PHILOXENIA δεν έχει ακόμη υιοθετηθεί από το Συμβούλιο Υπουργών, λόγω των επιφυλάξεων δύο κρατών - μελών σε ό,τι αφορά τον προϋπολογισμό, υπάρχει καθολική συμφωνία για τις κατευθύνσεις αυτές.

Η συνεργασία αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη διατήρηση και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού τουρισμού. Οι αγορές, οι απαιτήσεις των τουριστών και ο ανταγωνισμός έχουν πλέον αποκτήσει διεθνικά χαρακτηριστικά. Συνεπώς απαιτείται:

- **Συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων.** Οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις έχουν κοινά συμφέροντα με τις μεγάλες επιχειρήσεις αφού και στους τουριστικούς προορισμούς αλλά και στις χώρες προέλευσης των τουριστών συμμετέχουν στην ίδια διαδικασία.
- **Συνεργασία μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα.** Η συνεργασία στους τομείς των επενδύσεων, της διαφήμισης, της προστασίας του περιβάλλοντος και του κοινωνικού διαλόγου είναι αναγκαία για την καρποφορία της σχέσης αυτής.
- **Συνεργασία μεταξύ των δημόσιων Αρχών.** Η συνεργασία αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική σε ευρωπαϊκό επίπεδο κυρίως γιατί, αφενός η Κοινότητα μπορεί να διαδραματίσει

καταλυτικό ρόλο στην εξεύρεση και τη διάδοση των καλύτερων πρακτικών και την εφαρμογή κοινών σχεδίων και καινοτόμων μεθόδων και, αφετέρου γιατί πολλοί τουρίστες από τρίτες χώρες αντιμετωπίζουν την Ευρώπη σαν ενιαίο προορισμό.

Τα τελευταία τρία χρόνια η Επιτροπή έχει αναπτύξει μια σειρά από πρωτοβουλίες σε όλους τους παραπάνω τομείς. Θα αναφέρω χαρακτηριστικά το Forum για τον ευρωπαϊκό τουρισμό που συγκέντρωσε αντιπροσώπους από το χώρο του τουρισμού από 18 ευρωπαϊκές χώρες (Δεκέμβριος 1995), το Συνέδριο για τον Τουρισμό και την Απασχόληση (Νοέμβριος 1997), καθώς και τις μελέτες και τα πρωτότυπα σχέδια για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού τουρισμού.

Στα παραπάνω πρέπει να προσθέσω τις σημαντικές προσπάθειες που καταβάλλουμε για την προστασία των τουριστών ως καταναλωτών καθώς και για την καταπολέμηση του σεξουαλικού τουρισμού με θύματα τα παιδιά.

Δεδομένης της σημασίας του τουρισμού για την αύξηση της απασχόλησης, αναλάβαμε πρόσφατα την πρωτοβουλία να συγκροτήσουμε μια Ομάδα Υψηλού Επιπέδου, στην οποία συμμετέχουν προσωπικότητες του ευρωπαϊκού τουρισμού. Η Ομάδα αυτή θα παρουσιάσει συγκεκριμένες προτάσεις για την καλύτερη αξιοποίηση των δυνατοτήτων αυτής της βιομηχανίας για την καταπολέμηση της ανεργίας.

Η τουριστική ανάπτυξη πολλών άλλων περιοχών του πλανήτη μας προκαλεί ολοένα και μεγαλύτερη αύξηση του διεθνούς ανταγωνισμού. Πρέπει, συνεπώς, να συνεχίσουμε να εργαζόμαστε σε ευρωπαϊκό, εθνικό και τοπικό επίπεδο για την αξιοποίηση όλων των σύγχρονων εξελίξεων, με στόχο την ποιοτική βελτίωση του τουρισμού μας και την ικανοποίηση των επισκεπτών μας. Στόχος μας πρέπει να είναι η ανάπτυξη μιας ευρωπαϊκής πολιτικής υπέρ του Τουρισμού στον ορίζοντα του 21ου αιώνα, που θα συμβάλει στην αειφόρο ανάπτυξη, την απασχόληση, την οικονομική και κοινωνική συνοχή και στην προσέγγιση των λαών της Ευρώπης.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση  
αναπτύσσει έναν  
τεράστιο αριθμό  
δράσεων σε τομείς  
που είναι  
συνδεδεμένοι με τον  
τουρισμό. Αναφέρω  
χαρακτηριστικά την  
Ενιαία Αγορά, τις  
Μεταφορές, τα  
Διαρθρωτικά Ταμεία,  
την Προστασία των  
Καταναλωτών, το  
Περιβάλλον, την  
Ενέργεια, τον  
Πολιτισμό, την  
Τεχνολογία και  
φυσικά την ανάπτυξη  
των Μικρομεσαίων  
Επιχειρήσεων.



# Η ΑΦΥΠΝΙΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΩΝ



- \* Σημαντική η πρόοδος στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών ναυτιλιών
- \* Σειρά φορολογικών κινήτρων και εγγυήσεων

**Τ**ο ότι η χάρη μας έχει αρχίσει, εδώ και πολύ καιρό, να υπολείπεται στον τομέα της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του νηολογίου της, δεν είναι κάτι το νέο. Το πιο δυσάρεστο είναι η διαπίστωση ότι η μειονεξία αυτή, που έχει ως αποτέλεσμα να φεύγουν πλοία από την ελληνική σημαία, θέτει την Ελλάδα σε αντίθετη πορεία από αυτήν που ακολουθούν οι λοιπές ευρωπαϊκές χώρες-μέλη της Ε.Ε. Αυτό έχει ως συνέπεια να έχουν καταστεί ανταγωνιστικότερες της ελληνικής, ναυτιλίες που άλλοτε θεωρούνταν πανάκριβες, συγκριτικώς προς το κόστος λειτουργίας του ελληνικού πλοίου. Πέραν όμως αυτού, διαπιστώνεται ότι

ενώ το κράτος δείχνει στοιχειώδεις, απλώς, ενδιαφέρον για την εθνική βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών, οι ξένες κυβερνήσεις έχουν θέσει μεταξύ των κυρίαρχων στόχων της οικονομικής πολιτικής τους, τη ναυτιλιακή ανάπτυξη των χωρών τους.

Έτσι, σύμφωνα με στοιχεία τα οποία έγιναν αντικείμενο συζήτησης σε ειδική συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσης Ευρωπαίων Εφοπλιστών, η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ευρωπαϊκών ναυτιλιών, κατά χώρα, εμφανίζει την εξής εικόνα.



**Ολλανδία:** Τα υιοθετηθέντα τον Ιούλιο 1997 ολλανδικά μέτρα για τη ναυτιλία έχουν ήδη αποδώσει θετικά, είτε με εγγραφή πλοίων στο

ολλανδικό νηολόγιο είτε με εγκατάσταση ναυτιλιακών εταιρειών στην Ολλανδία (383 πλοία το 1996, 439 το 1997, 479 το 1998 και περίπου 100 νέες εγκαταστάσεις εταιρειών). Επισημαίνεται ότι προωθούνται επιπλέον μέτρα για νέο καθεστώς επανδρώσεως των πλοίων, με περισσότερη ευελιξία και με προτεινόμενη ρύθμιση ώστε να επιτρέπεται ακόμη και ο πλοίαρχος να μην είναι κοινοτικός. Η υιοθέτηση των ανωτέρω μέτρων αναμένεται τον Αύγουστο του 1998.





**Νορβηγία:** Το πακέτο θετικών μέτρων, αν και βρίσκεται ακόμη στο στάδιο της έγκρισης από τις Αρχές Επιθεωρήσεως του Ελεύθερου Ευρωπαϊκού Χώρου (EFTA) έχει ήδη αποδώσει θετικά και ως προς την αύξηση των πλοίων (10% σε αριθμό και 12% σε χωρητικότητα) και ως προς τον αριθμό των απασχολούμενων Νορβηγών ναυτικών (περίπου 1.000 ναυτικοί). Παράλληλα, έχει ενισχυθεί η εμπιστοσύνη στον τομέα της ναυτιλίας με αποτέλεσμα την αύξηση των παραγγελιών ναυπηγήσεων από τις οποίες ένα μεγάλο ποσοστό δίδεται στα εθνικά ναυπηγεία της χώρας.



**Σουηδία:** Τον Ιανουάριο του 1998, ολοκληρώθηκαν οι διαπραγματεύσεις μεταξύ εφοπλιστών και ναυτεργατών σωματείων, οι οποίες έγιναν κατόπιν αιτήματος της κυβέρνησης και συνεφωνήθη η δυνατότητα μείωσης του ποσοστού των Σουηδών ναυτικών στην επάνδρωση των πλοίων. Από το μήνα Ιούλιο θα αρχίσουν να εφαρμόζονται οι νέες ρυθμίσεις ώστε να υπάρξει σταδιακή απόλυση ναυτικών με επιδιωκόμενη παράλληλη εγγραφή νέων πλοίων στο σουηδικό υπολόγιο. Με τον τρόπο αυτό, στοχεύεται να επιτευχθεί μια ομαλή μεταβατική περίοδος προς το νέο καθεστώς.



**Γερμανία:** Η γερμανική κυβέρνηση ανακοίνωσε τον Ιούλιο 1997 ένα πακέτο θετικών μέτρων για τη γερμανική ναυτιλία, το οποίο περιλαμβάνει την υιοθέτηση του tonnage tax, περαιτέρω μείωση του ποσοστού κοινοτικών ναυτικών στην επάνδρωση των πλοίων, μείωση 40% των εργοδοτικών εισφορών για τους Γερμανούς ναυτικούς που απασχολούνται στα υπό γερμανική σημαία πλοία, μείωση των κοινωνικών εισφορών για τους ξένους ναυτικούς στα υπό γερμανική σημαία πλοία.

Τα φορολογικά μέτρα για τη ναυτιλία υπάγονται σε ένα γενικότερο αναθεωρητικό φορολογικό νομοσχέδιο. Δεδομένων όμως των εθνικών εκλογών το Σεπτέμβριο του 1998, αναμένεται να καθυστερήσει η υιοθέτηση των ανωτέρω νομοθετικών ρυθμίσεων.



**Αγγλία:** Έχει ιδρυθεί ομάδα εργασίας αποτελούμενη από πλοιοκτήτες, ναυτεργάτες και εκπροσώπους των αρμοδίων υπουργείων με σκοπό την εξέταση οικονομικών, εργασιακών και εκπαιδευτικών ρυθμίσεων για τη ναυτιλία. Οι προτάσεις της εν λόγω ομάδας, επρόκειτο να υποβληθούν το Φεβρουάριο του 1998.



**Ισπανία:** Κατά το έτος 1997 υπήρξαν θετικά μέτρα για πλοία υπολογισμένα στο ειδικό υπολόγιο των Καναρίων Νήσων. Παράλληλα, προωθούνται μέτρα για να δοθούν κίνητρα για επενδύσεις στη ναυτιλία και ανανέωση του στόλου.

Ειδικότερα, έχει συμφωνηθεί ένα σχέδιο κρατικών εγγυήσεων για τη χρηματοδότηση νέων και μεταχειρισμένων πλοίων που θα εισαχθεί στο γενικό προϋπολογισμό για το 1998. Πάντως ο στόλος έχει ήδη αυξηθεί κατά 7%.



**Ιταλία:** Οι Ιταλοί εφοπλιστές συζητούν με την κυβέρνησή τους τη δημιουργία ενός διεθνούς ιταλικού υπολογίου. Το δεύτερο αυτό υπολόγιο θα προσφέρει συνδυασμό οικονομικών και κοινωνικών ελαφρύνσεων, καθώς και το σύστημα tonnage tax.



**Ιρλανδία:** Μια ανεξάρτητη μελέτη κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι ιρλανδικό φορολογικοί νόμοι εμποδίζουν την ανταγωνιστικότητα της εθνικής ναυτιλίας. Το Ιρλανδικό Ναυτικό Επιμελητήριο πιέζει την κυβέρνηση για άμεσα μέτρα με σκοπό να αντιμετωπιστεί το εν λόγω πρόβλημα.



**Δανία:** Μικρές αλλαγές έχουν εισαχθεί για τη ναυτική εκπαίδευση. Ένα σχέδιο επιδότησης για μικρά πλοία, συζητείται στο Κοινοβούλιο.



**Γαλλία:** Η Ένωση Γάλλων Εφοπλιστών συζητεί με την κυβέρνηση για τα αναγκαία μέτρα προς ενίσχυση της ναυτιλίας τους. Τα ισχύοντα μέτρα έληξαν στο τέλος του 1997. Υπάρχουν ελπίδες να επανέλθει το σύστημα συμπλοιοκτησίας (Quirats), το οποίο ακυρώθηκε από την Εθνική Συνέλευση. Η κυβέρνηση πάντως, σκέφτεται την υιοθέτηση νέου συστήματος ευνοϊκής φορολογικής μεταχείρισης των επενδύσεων σε πλοία προς αντικατάσταση του καταργηθέντος, καθώς και άλλα μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του γαλλικού υπολογίου. Σχετική πρόταση επρόκειτο να υποβληθεί στο τέλος Φεβρουαρίου.



**Φινλανδία:** Η Ένωση Φινλανδών Εφοπλιστών πιέζει την κυβέρνηση να υιοθετήσει μέτρα σύμφωνα με τα guidelines της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Οι συζητήσεις επικεντρώνονται στην υιοθέτηση ενός tonnage tax συστήματος, καθώς και σε περισσότερες ευέλικτες ρυθμίσεις αποσβέσεων.



**Α**πό τους πλέον σταθερούς πελάτες της εφορίας είναι οι διαχειριστές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Με τη λήξη κάθε τριμήνου, οι εφοπλιστές καταβάλλουν στην «Εφορία Πλοίων» τον ανάλογο φόρο για κάθε πλοίο τους, είτε έχουν κέρδη είτε ζημιές!

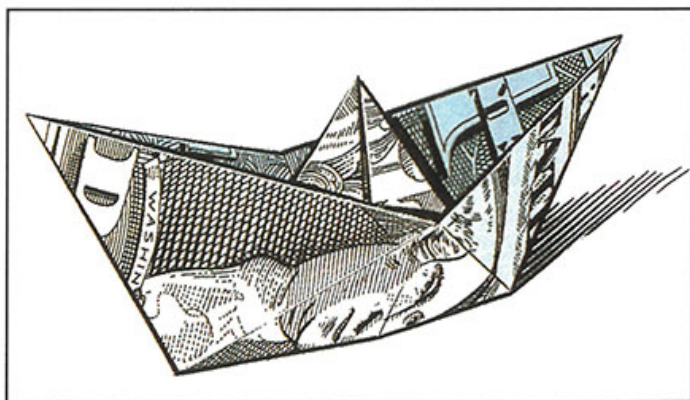
Με το Νόμο 27/75 οι πλοιοκτήτες καταβάλλουν φόρο ανάλογα με τη χωρητικότητα κάθε σκάφους, αλλά και το έτος ναυπήγησης.

Η πιο υψηλή φορολογία επικεντρώνεται στα πλοία ηλικίας από πέντε έως 20 χρόνων, εκεί δηλαδή που ευρίσκεται και ο κύριος όγκος των ποντοπόρων, τα οποία είναι εγγεγραμμένα σήμερα στο ελληνικό νηολόγιο.

Είναι γεγονός ότι η εφορία «δεν ανακατεύεται στα πόδια» των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αφού όπως αναφέρθηκε «χάσουν - κερδίσουν» θα καταβάλουν το φόρο.

Από πλευράς εφοπλιστών για τη φορολογία έχει τεθεί το ερώτημα: «Γιατί να πληρώνουμε φόρο για πλοία μας που εκτελούν μεταφορικό έργο στην Ιαπωνία, τη Βραζιλία ή τις Ηνωμένες Πολιτείες;» Η απάντηση από πλευράς πολιτείας είναι η αξιοπιστία της ελληνικής σημαίας. Με δυο λόγια έχουμε «πλάσμα δικαίου».

Όπως κάθε πολίτης θέλει να μην έχει... δοσοληψίες με την εφορία έτσι και από πλευράς εφοπλιστών αναφέρεται το χαρακτηριστικό παράδειγμα για το τι συμβαίνει στην Κοινότητα όπου, σύμφωνα με οδηγία, η φορολογία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων μπορεί να είναι μηδενική. Δηλαδή με διάφορα συστήματα όλοι οι ανταγωνιστές (π.χ. με τα δεύτερα νηολόγια) της ελληνικής ναυτιλίας, απαλλάσσονται τα πλοία τους από τη φορολογία. Σ' αυτό το επίμαχο σημείο κρύβεται μια ακόμη παράμετρος της περιβόητης ανταγωνιστικότητας που επικαλούνται οι Έλληνες πλοιοκτήτες. Πάντως κυρίαρχο αίτημα των Ενώσεων Εφο-



# Το φορολογικό καθεστώς της ελληνικής ναυτιλίας

Χάσουν - κερδίσουν,  
οι Έλληνες εφοπλιστές,  
καταβάλλουν φόρο

πλιστών τα τελευταία δύο χρόνια είναι η μείωση των συνθέσεων, αίτημα που δεν έχει κάνει αποδεκτό με τοποθέτησή του, μόλις πριν από τρεις μήνες, ο ίδιος ο πρωθυπουργός Κ. Σημίτης.

Φόρους δεν καταβάλλουν οι εφοπλιστές όταν τα πλοία τους αργούν και αυτό βέβαια αποδεικνύεται με επίσημα έγγραφα των αρμόδιων λιμενικών Αρχών.

Όσο για τους φόρους που καταβάλλουν, βάσει επίσημων στοιχείων, σε δύο διαφορετικές περιπτώσεις, για πλοίο 50.000 κόρων, ηλικίας 8 ετών και για πλοίο 150.000 κόρων, ηλικίας 25 ετών, είναι οι εξής:

Στην πρώτη περίπτωση (βρίσκεται ο μεγαλύτερος όγκος των ποντοπόρων) ο επίσημος σταθερός φόρος ανέρχεται σε 24.692.000 δρχ. και στη δεύτερη σε 36.102.375 δρχ.



# 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



**Γ** κρίνια, υπονοούμενα και η παραίτηση του πρώτου υπαρχηγού Περ. Κατσίνα, «χρωμάτισαν» πριν από λίγες ημέρες την αλλαγή ηγεσίας του Λιμενικού Σώματος.

Όλα ξεκίνησαν στις 20 Μαρτίου, όταν ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης έδωσε εντολή να παραταθούν οι κρίσεις των ανώτατων αξιωματικών του Λ.Σ.

Οι σχέσεις της πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας δεν ήταν και οι καλύτερες το τελευταίο διάστημα, όμως μετά την 20ή Μαρτίου πήραν άσχημο δρόμο.

Αποκορύφωμα ήταν, δύο ημέρες πριν από τη συνεδρίαση του ΚΥΣΕΑ (30 Μαρτίου), να υποβάλει την παραίτησή του ο κ. Κατσίνας.

Ο υπαρχηγός κατηγόρησε τον κ. Σουμάκη για αντιθεσμικές ενέργειες ως προς τις κρίσεις των ανώτατων αξιωματικών.

Το μεσημέρι της 30ής Μαρτίου το ΚΥΣΕΑ, υπό την προεδρία του πρωθυπουργού Κ. Σημίτη, αποφάσισε όπως νέος αρχηγός του Σώματος αναλάβει ο Θ. Παπακωνσταντίνου.

Ο νέος αρχηγός, ικανός και έμπειρος αξιωματικός, είναι επιλογή του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας.

Με «βολές» αποχώρησε ο τ. αρχηγός Περ. Ουσαντζόπουλος, αφού κατά την τελετή παράδοσης - παραλαβής τόνισε:

«Ομολογώ ότι αποχωρώ, σε γενικές γραμμές ευχαριστημένος. Θεωρώ την ανανέωση των ηγεσιών σαν υγιή και απαραίτητη διαδικασία. Πρέπει όμως να παρατηρήσω ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση αυτό θα μπορούσε να γίνει κανονικά, χωρίς τις δυστοκίες και καθυστερήσεις που προηγήθηκαν της εκλογής του νέου Αρχηγού και την έλλειψη ενημέρωσης της απερχόμενης ηγεσίας του Λ.Σ., ώστε να είχαν αποφευχθεί οι όποιες αναστατώσεις και δυσαρέσκειες που πιθανόν δημιουργήθηκαν».

Σε σύντομη ομιλία του ο υπουργός τόνισε για τις κρίσεις ότι «έγιναν μεταξύ ικανών, όμως μετράνε και κάποια στοιχεία...»

Η ψυχρότητα ακόμη και στη χειραψία Στ. Σουμάκη και Περ. Κατσίνα, ήταν κάτι παραπάνω από εμφανές.



Στιγμιότυπο από την αλλαγή ηγεσίας του Λιμενικού Σώματος

# ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΣΩΜΑ: Αλλαγή ηγεσίας εν μέσω βοῶν

του Νάσου Πουλακίδα



## Οι στόχοι του νέου αρχηγού

Μιλώντας, κατά τη διάρκεια της τελετής, ο νέος αρχηγός του Σώματος Θεοδόσης Παπακωνσταντίνου ανέφερε:

«Με βαθιά τη συναίσθηση της τιμής που μου έγινε και των ευθυνών μου ως αρχηγού του Λιμενικού Σώματος, που τόσο έχει προσφέρει και εξακολουθεί να προσφέρει στην Εμπορική μας Ναυτιλία, στην προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, του θαλασσιού περιβάλλοντος και στην αστυνόμευση των θαλασσών και των συνόρων μας, είμαι ιδιαίτερα συγκινημένος και σας διαβεβαιώ κύριε Υπουργέ - κύριε Γενικέ, ότι θα καταβάλω κάθε προσπάθεια να φανώ αντάξιος της εμπιστοσύνης σας.

Καλούμεθα να συνεχίσουμε το βαρύ έργο της Διοίκησης της Εμπορικής μας Ναυτιλίας, σε όλο το φάσμα των επιτελικών και εκτελεστικών αρμοδιοτήτων του υπουργείου μας.

Είναι γνωστό ότι η ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, αποτελεί τον πλέον δυναμικό κλάδο της εθνικής μας οικονομίας και έχει διαδραματίσει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο, τόσο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας όσο και στη διαμόρφωση του εθνικού κύρους. Η ανάπτυξη της στηρίχθηκε στη συνεργασία του κράτους, των εφοπλιστών και των ναυτικών.

Οι υπηρεσίες του ΥΕΝ θα συνεχίσουν να συμβάλλουν ουσιαστικά στο πλαίσιο αυτής της συνεργασίας, για την επίτευξη του κοινού στόχου που είναι η βελτίωση των συνθηκών δράσης του υπό ελληνική σημαία πλοίου και η διασφάλιση καλύτερων συνθηκών εργασίας για τους άξιους ναυτικούς μας.

Την περίοδο που διανύουμε καταβλήθηκε και καταβάλλεται μια έντονη και ειλικρινής προσπάθεια, για να βοηθηθεί το ελληνικό πλοίο σαν επιχείρηση με παράλληλο ενδιαφέρον της πολιτείας προς τον ανθρώπινο παράγοντα, τον Έλληνα ναυτικό που αποτελεί βασικό συντελεστή της ναυτιλιακής δραστηριότητας και ανάπτυξης.

Στενά συνδεδεμένη με την πορεία της ναυτιλίας είναι και η ναυτική εκπαίδευση. Είναι κοινή διαπίστωση ότι το επίπεδο εκπαίδευσης του Έλληνα ναυτικού επηρεάζει άμεσα το μέλλον του ελληνικού πλοίου.

Ήδη έχει αρχίσει μια μεγάλη προσπάθεια από το υπουργείο σε συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους φορείς για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό της ναυτικής μας εκπαίδευσης, ώστε να ανταποκριθεί στις σύγχρονες διεθνείς απαιτήσεις. Είναι σίγουρο ότι με το ανθρώπινο δυναμικό που διαθέτει η ελληνική Ναυτιλία, ο σκοπός αυτός θα επιτευχθεί.

Πέραν των ανωτέρω, το προσωπικό του Λ.Σ. σήμερα επιβάλλεται να εντείνει τις προσπάθειές του και στα λοιπά, σοβαρά θέματα της αρμοδιότητάς του όπως είναι:

- η αστυνόμευση του θαλάσσιου χώρου και των θαλάσσιων συνόρων που αποτελούν πλέον και εξωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

- η βελτίωση των θαλάσσιων συγκοινωνιών που είναι αποφασιστικός παράγοντας για την ανάπτυξη και εξυπηρέτηση των νησιών μας,

- η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος που συνδέεται άμεσα με την ποιότητα της ζωής μας,

- η έρευνα και διάσωση καθώς και η ασφαλής ναυσιπλοΐα που συνιστούν τομείς ιδιαίτερα σημαντικούς για τη χώρα μας.

Για να ανταπεξέλθει το Λιμενικό Σώμα σ' αυτές τις υποχρεώσεις, έχει ανάγκη ενίσχυσής του με ανθρώπινο δυναμικό και υλικοτεχνικά μέσα».



## Προγράμματα

Συνεχίζοντας, ο νέος αρχηγός του Λιμενικού, τόνισε:

«Όπως είναι γνωστό, μια από τις προτεραιότητες της πολιτικής του υπουργείου είναι η υλοποίηση των προγραμμάτων προμήθειας των ναυαγοσωστικών σκαφών, των πλωτών, χειραίων και εναερίων περιπολικών μέσων, των ελικοπτέρων έρευνας και διάσωσης κ.λπ., ενώ θα προχωρήσουμε στην κατάρτιση του προγράμματος προμηθειών που επιβάλλουν οι απαιτήσεις του νέου αιώνα.

Όσον αφορά το ανθρώπινο δυναμικό, εκτός από τους 300 λιμενοφύλακες και 29 αξιωματικούς που ήδη εκπαιδεύονται, προβλέπεται μέσα στο χρόνο η ενίσχυση του Σώματος με επιπλέον 500 λιμενοφύλακες και 30 αξιωματικούς.

Παράλληλα, όμως, χρειάζεται και η ποιοτική αναβάθμιση της παρεχόμενης εκπαίδευσης στο προσωπικό. Είναι ένας τομέας που αποδίδω ιδιαίτερη σημασία και θα καταβάλω κάθε προσπάθεια για να το επιτύχω. Θα εργαστώ με κάθε τρόπο για τη δημιουργία ευκαιριών επιμόρφωσης σε όλους, σε ειδικά σεμινάρια και σχολεία, ώστε να επεκταθούν και εξειδικευθούν ακόμη περισσότερο οι γνώσεις, για να μπορέσουμε να ανταποκριθούμε στις προκλήσεις και απαιτήσεις των καιρών.

Ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί στον πολύ σημαντικό τομέα της διοικητικής μέριμνας.

Στο πλαίσιο των δυνατοτήτων μας, θα προσπαθήσουμε, με τη λήψη μέτρων, να βελτιώσουμε ακόμη περισσότερο την κοινωνική και υπηρεσιακή ζωή του προσωπικού.

Τέλος, επειδή αποδίδω μεγάλη σημασία στην άμεση και υπεύθυνη εξυπηρέτηση των πολιτών, θέλω να επισημάνω την υποχρέωση που έχουμε όλοι μας να κατανοούμε τα προβλήματα των πολιτών και να τα αντιμετωπίζουμε με προσοχή και ειλικρινές ενδιαφέρον. Η βελτίωση του επιπέδου απόδοσης στον τομέα αυτό, θα παρακολουθείται καθημερινά και θα αξιολογείται ανάλογα.

Στην προσπάθεια αυτή σημαντική βοήθεια θα αποτελέσει και η εποικοδομητική κριτική της έντυπης και ηλεκτρονικής δημοσιογραφίας και ιδιαίτερα των διαπιστευμένων στο ΥΕΝ συντακτών.

Προσβλέπω στη βοήθεια και συνδρομή όλου του προσωπικού, στρατιωτικού και πολιτικού και σας καλώ να εργαστούμε υπεύθυνα και με πνεύμα συνεργασίας υπό την καθοδήγηση της πολιτικής ηγεσίας του υπουργείου για να ανταποκριθούμε στις απαιτήσεις των καιρών και να επιτύχουμε στο έργο που έχουμε αναλάβει».



## ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΘΕΟΔΟΣΙΟΣ

Αρχηγός Λιμενικού Σώματος



Γεννήθηκε στην Αργολίδα το έτος 1946. Αποφοίτησε από την Πάντειο Ανώτατη Σχολή Πολιτικών Επιστημών το έτος 1968.

Εισήλθε στη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λιμενικών το 1969. Κατά τη διάρκεια της σταδιοδρομίας του υπηρέτησε επί σειρά ετών στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά ως διοικητής Λιμενικών Τμημάτων, τμηματάρχης Ναυτολογίας, διοικητής Λιμενικής Αστυνομίας κ.α. Επίσης έχει υπηρετήσει ως Λιμενάρχης Πύλου και ως υπολιμενάρχης στο Προξενικό Λιμεναρχείο Αμβέρσας.

Τα τελευταία χρόνια υπηρέτησε στο ΥΕΝ ως διευθυντής Ναυτικής Εργασίας και ως διευθυντής Κλάδου Προσωπικού Πλοίων.

Την 26/3/1997 επελέγη ως Β' υπαρχηγός του Λ.Σ.

Κατά τη διάρκεια της σταδιοδρομίας του έχει τιμηθεί με:

- Σταυρό Ανωτέρων Ταξιαρχών Τάγματος Φοίνικα
- Χρυσό Σταυρό Τάγματος Τιμής
- Μετάλλιο Στρατιωτικής Αξίας Α' Τάξεως, καθώς και με διαμνημονεύσεις Αξίας και τιμής, Ευδοκίμου Επιτελικής Υπηρεσίας Α' Τάξεως και Πολυετούς Υπηρεσίας Α' Τάξεως.

Είναι έγγαμος με τη Μαρία Παπακωνσταντίνου και πατέρας δύο παιδιών.



## Ν. ΚΥΠΡΙΑΔΑΚΗΣ

Α' υπαρχηγός Λ.Σ.,  
υποναύαρχος

Γεννήθηκε στον Πειραιά το έτος 1948 όπου τελείωσε το Γυμνάσιο. Αποφοίτησε από την ΑΔΣΕΝ/ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ και έλαβε το δίπλωμα Πλοιάρχου Γ' Τάξεως Ε.Ν.

Σπούδασε Πολιτικές Επιστήμες στο Πανεπιστήμιο Αθηνών

Εισήλθε στη Σχολή Δοκίμων Σημαιοφόρων Λ.Σ. το έτος 1970.

Κατά τη διάρκεια της σταδιοδρομίας του υπηρέτησε στις Λιμενικές Αρχές Μυτιλήνης, Ρόδου, Πειραιά και Θεσ/νίκης ως υπολιμενάρχης.

Επίσης υπηρέτησε στην ΑΔΣΕΝ/ΡΟΔΟΥ ως διοικητής καθώς και στις Λιμενικές Αρχές Μπουένος Αϊρες, Βόλου και Πειραιά ως λιμενάρχης. Επίσης υπηρέτησε στη Δ/νση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος επί σειρά ετών.

Τελευταία υπηρετεί ως διευθυντής Κλάδου Λιμενικής Αστυνομίας και Λιμενικών Έργων.

Ομιλεί την αγγλική και ισπανική.

Είναι έγγαμος με την Άννα Κυπριαδάκη.



## Ι. ΤΖΑΒΑΡΑΣ

Β' υπαρχηγός Λ.Σ.,  
υποναύαρχος

Γεννήθηκε στην Καλαμάτα το 1946. Είναι πτυχιούχος της Νομικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών. Στη Σχολή Δοκίμων εισήλθε το 1970.

Κατά τη διάρκεια της σταδιοδρομίας του υπηρέτησε στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς, στο Λιμεναρχείο Σύρου ως υπολιμενάρχης και λιμενάρχης και στο Λιμεναρχείο Λαυρίου ως λιμενάρχης, στο ΥΕΝ, στις Δ/νσεις Διοικητικού, Πολιτικής Σχεδίασης Εκτάκτου Ανάγκης, Ποντοπλοίας και Ναυτιλιακών Σχέσεων, Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος καθώς και στη μόνιμη Ελληνική Αντιπροσωπεία στις Βρυξέλλες.

Την τελευταία διετία υπηρετεί ως δ/ντής Κλάδου Ποντοπλοίας και Ναυτιλιακών Σχέσεων.

Ομιλεί την αγγλική και γαλλική.

Είναι έγγαμος με την Κατερίνα Κοσμά και πατέρας δύο παιδιών.



# ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

**Π**ρόκειται για ένα νέο θεσμό που λειτουργεί εντός του Πανεπιστημίου με σκοπό την επίτευξη δημιουργικής σύζευξης της Εκπαίδευσης με την παραγωγική διαδικασία, αφού αποτελεί το συνδετικό κρίκο μεταξύ του Πανεπιστημίου Πειραιά και των παραγωγικών μονάδων.

Η ειδική Ημερίδα που πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα διαλέξεων του Πανεπιστημίου Πειραιά με πρωτοβουλία του αντιπρύτανη Β. Μπένου, βρήκε σύμφωνους όλους τους καθηγητές που κλήθηκαν να αναφερθούν στο θέμα, τα μέλη του προγράμματος αυτού αλλά και τα επιχειρηματικά στελέχη που βρέθηκαν εκεί, στο ότι το «Γραφείο Διασύνδεσης - Σταδιοδρομίας» έχει διαθέσιμα εκείνα τα μέσα, ώστε να μπορεί να έρχεται συνεχώς σε επαφή, να ενημερώνεται και να καταγράφει τις ανάγκες των επιχειρήσεων σε σχέση με τις δυνατότητες και ειδικεύσεις των αποφοίτων για να υπάρξει η καλύτερη δυνατή αξιοποίηση του επιστημονικού δυναμικού.

Θεωρείται δε, ότι με τον τρόπο αυτό θα δοθεί ανάσα στους φοιτητές που, ενώ μπορούν να προσφέρουν με τις γνώσεις τους στο κοινωνικό σύνολο, παρ' όλα αυτά, δεν αξιοποιούνται στις θέσεις που θα έπρεπε να τους είχαν δοθεί. Είναι, άλλωστε, αποδεκτό ότι οι περισσότεροι κάτοχοι πτυχίων ανώτατων και ανώτερων σχολών, συνήθως αφότου ολοκληρώσουν τις σπουδές τους, δεν ασχολούνται με το αντικείμενό τους.

Στο έργο του «Γραφείου» εντάσσονται επιπλέον μηχανισμοί όπως:

- συνεισφορά στη διαμόρφωση των προγραμμάτων σπουδών
- υποστήριξη για την υλοποίηση πρακτικής άσκησης
- ενημέρωση των αποφοίτων για τις διαθέσιμες θέσεις εργασίας καθώς και για την οικονομική δραστηριότητα των επιχειρήσεων
- ενημέρωση των φοιτητών και αποφοίτων για ευκαιρίες μεταπτυχιακών σπουδών, για διαθέσιμες υποτροφίες και για σεμινάρια επαγγελματικής κατάρτισης

— πληροφόρηση των επιχειρήσεων και των οργανισμών για διαθέσιμους απόφοιτους καθώς και για τις ειδικότητές τους.

Εκείνα δε τα στοιχεία που αναζητούν οι φοιτητές που εντάσσονται στο Γραφείο Διασύνδεσης από τους συλλογικούς φορείς των επιχειρήσεων είναι:

- Η ευαισθητοποίηση των μελών τους για την αναγκαιότητα και τη χρήση, από την πλευρά τους, των υπηρεσιών του Γραφείου με την προώθηση έντυπου ενημερωτικού υλικού, τη διεξαγωγή εκδηλώσεων αμοιβαίου ενδιαφέροντος κ.ά.

— Η διάθεση πληροφοριών που αφορά τα κύρια χαρακτηριστικά των μελών των εν λόγω φορέων και τη δυνατότητα πρόσβασης των Γραφείων Διασύνδεσης σε ορισμένες Βάσεις Δεδομένων που ορισμένοι φορείς έχουν αναπτύξει.

— Η αποστολή προς τα μέλη τους και η εν συνεχεία συλλογή με συστηματικό τρόπο ερωτηματολογίων και εκθέσεων που σχετίζονται με τις τρέχουσες και μελλοντικές ανάγκες των επιχειρήσεων σε νέο επιστημονικό δυναμικό. Τα στοιχεία αυτά θα είναι δυνατό να τροφοδοτήσουν το πληροφοριακό σύστημα των ΑΕΙ για άμεση πληροφόρηση των Γραφείων Διασύνδεσης για τις ανάγκες των επιχειρήσεων και την άμεση ανταπόκριση μέσω πληροφόρησης των φοιτητών και αποφοίτων.

— Η συμμετοχή των μελών τους σε Ομάδες Εργασίας και Σεμινάρια προς τους φοιτητές/αποφοίτους των ΑΕΙ και τη μεταφορά προς αυτούς εμπειρίας και απαιτήσεων από την αγορά εργασίας.

— Η προώθηση προγραμμάτων Πρακτικής Βοήθειας.

— Η από κοινού ανάληψη με τα ΑΕΙ ερευνών - μελετών σε σχέση με τη ζήτηση πτυχιούχων από τις ελληνικές επιχειρήσεις.



Το Πανεπιστήμιο Πειραιώς ιδρύει  
Ειδικό Γραφείο για την εξασφάλιση  
της σταδιοδρομίας στους αποφοίτους του

**Σ**ε μια προσπάθεια να αντιμετωπιστεί η ανεργία που μαστίζει τη νεολαία και μάλιστα μεγάλο ποσοστό πτυχιούχων Ανώτατων και Τεχνικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων, ξεκινά στον Πειραιά μια προσπάθεια διάνοιξης διεξόδου εύρεσης θέσεων εργασίας στους απόφοιτους του Πανεπιστημίου Πειραιά μέσω του «Γραφείου Διασύνδεσης - Σταδιοδρομίας».



# Η ΛΑΘΡΟΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

του Βασίλη Κάντα\*  
Αντιπλοιάρχου Λ.Σ.

*Η λαθρομετανάστευση αποτελεί για την Ελλάδα τα τελευταία χρόνια μια σύγχρονη μάστιγα που οι συνέπειές της εκτείνονται σε ολόκληρο το φάσμα της νεοελληνικής πραγματικότητας, αφού επηρεάζουν την πολιτική, κοινωνική και οικονομική ζωή του τόπου.*

**Η** εισβολή των λαθρομεταναστών γίνεται, ως γνωστόν, από δύο διαφορετικούς δρόμους: από το δρόμο της Ανατολής (Κούρδοι, Πακιστανοί, Ιρανοί κ.λπ.) και από το δρόμο του Βορρά (Αλβανοί αλλά και Ρουμάνοι, Βόσνιοι, Σέρβοι κ.λπ.).

Όπως είναι φυσικό στα θαλάσσια σύνορα είτε προς Ανατολάς είτε προς Βορειοδυτικά, δίνεται η μεγάλη μάχη για την αποτροπή της λαθρομετανάστευσης.

Η μάχη είναι άνιση, οι δρόμοι πολλοί, το πλήθος ατελείωτο και το καραβάνι των λαθρομεταναστών εξακολουθεί να εισβάλλει χωρίς τέλος.

Όλοι αυτοί οι ετερόκλητοι της λαθρομετανάστευσης μετά την είσοδό τους στη Χώρα, είτε συγκεντρώνονται σε οργανωμένους καταυλισμούς, εφόσον εντοπιστούν, είτε περιέρχονται την Ελλάδα προσπαθώντας να μη γίνουν αντιληπτοί.

Σε όποια κατηγορία και αν ανήκουν, ακολουθούν τρεις διαφορετικούς δρόμους:



- ◆ Ο πρώτος δρόμος είναι η προσπάθεια για εύρεση εργασίας και μέσω αυτής νομιμοποίηση στην Ελλάδα της παραμονής τους.
- ◆ Ο δεύτερος δρόμος είναι αυτός της «παρανομίας». Κλοπές, διαρρήξεις, ληστείες και κάθε λογής εγκλήματα από ανθρώπους πεινασμένους μεν, εθισμένους στο έγκλημα δε.
- ◆ Ο τρίτος δρόμος ακολουθείται από αυτούς που δεν ήρθαν στην Ελλάδα για να μείνουν, αλλά, μέσω αυτής, να προωθηθούν στην υπόλοιπη Δυτική Ευρώπη.

Οι λαθρομετανάστες αυτής της κατηγορίας είναι αυτοί που με την πρακτική τους έχουν δημιουργήσει, εδώ και μια δεκαετία, μια άνευ προηγουμένου δυσάρεστη κατάσταση στο δεύτερο επιβατικό λιμάνι της Χώρας, που είναι και η πύλη της Ελλάδας προς τη Δυτική Ευρώπη.

Πρόκειται κυρίως για Κούρδους, αλλά τώρα τελευταία και για Ρουμάνους, Αλβανούς, Σέρβους και άλλων εθνικοτήτων απελπισμένους οικονομικά πρόσφυγες.

Οι άνθρωποι αυτοί εισβάλλουν κατά εκατοντάδες στην πόλη της Πάτρας, καταλαμβάνουν ακατοίκητα κτίρια και οικοπέδα και τα χρησιμοποιούν ως ορμητήρια για την οργάνωση τρόπων διαφυγής από την Ελλάδα.

Ο στόχος είναι ένας και μοναδικός: Να μπουν σε ένα από τα πλοία της γραμμής Πάτρας - Ιταλίας. Για να γίνει αυτό πρέπει να εντοπίσουν το κατάλληλο φορτηγό όχημα, να μπουν κατά ομάδες σε αυτό και να περιμένουν την ημέρα της φόρτωσής τους σε πλοίο.

Αυτή η τακτική έχει δημιουργήσει μια κατάσταση «πανικού» στο λιμάνι της Πάτρας και πλήττει ευθέως τα συμφέροντα των μεταφορέων, των ναυτιλιακών εταιρειών αλλά κυρίως τα ευρύτερα εθνικά μας συμφέροντα.

Η Ελλάδα είναι αναγκασμένη να «απολογείται» στους λοιπούς Εταίρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ελλιπή σχεδιασμό της προσπάθειας αποτροπής των λαθρομεταναστών για προώθηση στις χώρες τους.

Η πρόσφατη επικύρωση της συνθήκης Sengen από την Ελλάδα βαρύνει περισσότερο την όλη κατάσταση, αφού πλέον διαφυγή στην Ιταλία σημαίνει πρακτικά δυνατότητα του λαθρομετανάστη να κινηθεί ελεύθερα σε όποια ευρωπαϊκή χώρα επιλέξει στη συνέχεια.

Οι συνέπειες στη λειτουργία του λιμανιού της Πάτρας ήταν μέχρι τώρα δραματικές:

α) Επί δύο χρόνια υπήρξε αποπροσανατολισμός των δραστηριοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού του Κεντρικού Λιμεναρχείου, που ήταν και είναι αναγκασμένο να επιδίδεται σε ένα ατέλειωτο «ανθρωποκυνηγητό», παραμελώντας αναγκαστικά άλλα κύρια καθήκοντά του.

β) Οι ναυτιλιακές εταιρείες πληρώνουν ακριβά το τίμημα, με καθυστερήσεις στα ιταλικά λιμάνια, με υψηλά πρόστιμα, με διατάραξη της ομαλής λειτουργίας των υπηρεσιών των πλοίων τους.

γ) Οι μεταφορικές εταιρείες είδαν δεκάδες φορτηγά οχήματα να κατάσχονται στα λιμάνια της Πάτρας και της Ιταλίας και εκατοντάδες άλλα να παθαίνουν μεγάλες καταστροφές στα μεταφερόμενα φορτία.

δ) Η Ελλάδα είδε τα ευρύτερα εθνικά της συμφέροντα να δοκιμάζονται, ευρισκόμενη συχνά στη θέση του κατη-

γορούμενου για μια υπόθεση που ούτε η ίδια δημιούργησε ούτε, φυσικά, φέρει ευθύνη για την εξέλιξή της.

Η όλη υπόθεση περιπλέκεται ακόμη περισσότερο, από την αδυναμία που υπάρχει με το ισχύον νομικό πλαίσιο (Νόμος 1975/91 και Π.Δ. 358/97, 359/97) να κινηθούν διαδικασίες σύλληψης και άμεσης απέλασης των λαθρομεταναστών.

Έτσι λοιπόν και αφού δοκιμάστηκαν όλοι οι πιθανοί τρόποι αποτροπής των εφόδων των λαθρομεταναστών στα πλοία, χωρίς θετικό αποτέλεσμα, το λιμάνι της Πάτρας, δρέθηκε μπροστά σε μια αδήριτη ανάγκη:

Να οργανώσει με τη βοήθεια της τεχνολογίας κατά τέτοιο τρόπο την υποδομή του, ώστε να γίνει αποτρεπτικό για τις εξορμήσεις των λαθρομεταναστών.

Για την οργάνωση αυτή συνεργάστηκαν οι υπηρεσίες του Λιμεναρχείου, η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, το Λιμενικό Ταμείο, οι Ναυτιλιακές Εταιρείες και οι Μεταφορείς.

Αποτέλεσμα ήταν να μπει στη φάση υλοποίησης η ανάπτυξη ενός συστήματος ηλεκτρονικών εφαρμογών που θα πετύχει να καταστήσει το λιμάνι της Πάτρας έναν πλήρως ελεγχόμενο χώρο.

Αυτό θα γίνει με δύο τρόπους:

1. Με την ανάπτυξη ενός πλήρους συστήματος ηλεκτρονικής παρακολούθησης των τεκταινομένων στο λιμάνι, με κάμερες (ημέρας - νύχτας), κέντρου ελέγχου και κομπιούτερ υποστήριξης.
2. Με την προμήθεια μοναδικών, για όλη την Ευρώπη, μηχανισμών ανίχνευσης της ανθρώπινης ζωής σε κλειστούς χώρους.

Η λειτουργία των μηχανισμών αυτών, όπως αποδείχθηκε από τις δοκιμές που έγιναν, είναι ο μοναδικός τρόπος να αποτρέψει το κύμα των απελπισμένων της λαθρομετανάστευσης και να σταματήσει τη δημιουργία των πολυπληθών προβλημάτων που δημιουργεί η συμπεριφορά τους.

Το «πείραμα της Πάτρας» είναι ενδεικτικό και γι' αυτόν το λόγο μάλιστα αναφέρεται εδώ, για τη βοήθεια που μπορεί να παρέξει η σύγχρονη τεχνολογία στην αντιμετώπιση της εγκληματικότητας και της έκνομης συμπεριφοράς γενικά.

Η τεχνολογία, πέραν της αναμφισβήτητης αποτελεσματικότητας, παρέχει τη δυνατότητα εξοικονόμησης προσωπικού και δραστηκής ελάττωσης εργατοωρών που θα καταναλώνονταν για το ίδιο αποτέλεσμα.

Η επιτυχία του όλου εγχειρήματος που θα διαφανεί σύντομα, υποθέτουμε ότι θα επηρεάσει σοβαρά τις σκέψεις και τα σχέδια όλων των υπηρεσιών του λιμανιού αυτού, για τον τρόπο δράσης προς το σκοπό της εξυπηρέτησης των εκατομμυρίων επιβατών του και της εξασφάλισης της δημόσιας τάξης και ασφάλειας στο χώρο.

Έρθε, πιστεύουμε, το πλήρωμα του χρόνου για τη χρησιμοποίηση των επιτευγμάτων της τεχνολογίας σε όλα τα επίπεδα και τις υπηρεσίες των Λιμεναρχείων.

Η ανθρώπινη προσπάθεια συνδυασμένη με έστω και υπερβολικές δόσεις φιλότιμου, δεν είναι πλέον ικανή να υποστηρίξει την ομαλή λειτουργία ενός σύγχρονου λιμανιού...

**Ο Βασίλης Κάντας είναι κεντρικός Λιμενάρχης Πατρών**



# Προς κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας

«Ολοκλήρωσε τον κύκλο του το θεσμικό πλαίσιο»,  
λέει ο Σ. Σουμάκης

**Σ**την αλλαγή καθεστώτος δρομολόγησης των αδειών σκοπιμότητας, προσανατολίζεται το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

«Το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών της χώρας έχει ολοκληρώσει τον κύκλο του και δεν μπορεί πλέον να αντεπεξέλθει στις νέες απαιτήσεις και προκλήσεις του 21ου αιώνα και ιδιαίτερα με δεδομένη την άρση του καμποτάζ το 2004», τόνισε κατά τη διάρκεια ομιλίας του στο «Τουριστικό Πανόραμα» ο υπουργός Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης και συμπλήρωσε: «Η μη ορθολογική διάρθρωση του δικτύου ακτοπλοϊκών γραμμών και κατανομή του στόλου, η ανομοιόμορφη κατανομή προσεγγίσεων στα υπάρχοντα δρομολόγια και η απουσία σύγχρονων πλοίων σε ορισμένες γραμμές είναι διαπιστωμένες δυσλειτουργίες του υφιστάμενου συστήματος».

Σύμφωνα με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας σιγά σιγά θα αρχίσει να υλοποιείται μια σειρά από παρεμβάσεις που εκτιμάται πως θα αλλάξουν τη σημερινή μορφή της ακτοπλοΐας. Οι παρεμβάσεις αυτές αναφέρονται στην:

- 1) Αλλαγή του καθεστώτος δρομολόγησης των πλοίων και την καθιέρωση του θεσμού των συμβάσεων όπως π.χ. «σύναψη συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας». Πιλοτική εφαρμογή αυτού του θεσμού θα αποτελέσει η προωθούμενη για έγκριση αστική θαλάσσια συγκοινωνία Θεσσαλονίκης, η οποία εκτιμάται πως θα δώσει νέα πνοή.
- 2) Αναδιάρθρωση των δρομολογίων κατά περιοχή γραμμών με το σύστημα κόμβων και ανταποκρίσεων. Γνώμονας θα είναι η κάλυψη των κοινωνικών αναγκών των νησιών και η όσο το δυνατόν συχνότερη επικοινωνία τους με το κέντρο.
- 3) Παροχή εμπορικών εκπτώσεων στους ναύλους επιβατών και οχημάτων.
- 4) Δρομολόγηση ταχύπλων νέας τεχνολογίας υπό καθορισμένους όρους και προϋποθέσεις, τα οποία θα αλλάξουν την παραδοσιακή εικόνα για το θαλάσσιο ταξίδι, αφού θα προσφέρουν γρήγορο και άνετο ταξίδι.
- 5) Πλήρη εφαρμογή του ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων με ταυτόχρονη εφαρμογή του check in.
- 6) Σταδιακή προσαρμογή των δρομολογημένων πλοίων σε ενιαίους κανόνες και πρότυπα ασφαλείας που καθιερώνει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα ελληνικά πλοία είναι ασφαλή και στο σύνολό τους έχουν πιστοποιηθεί με τα απαραίτητα δικαιολογητικά.







## 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**

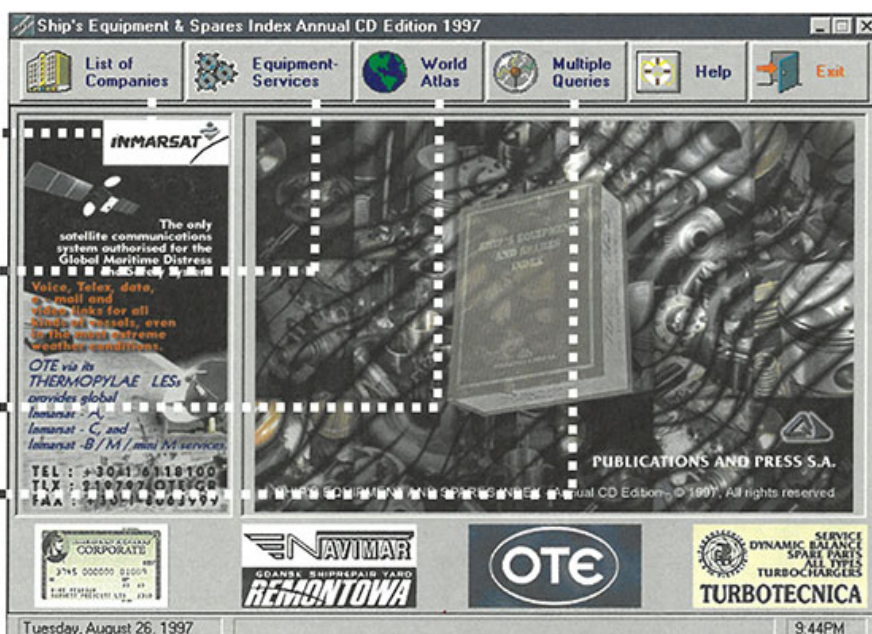
### NOW ON A CD-ROM

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

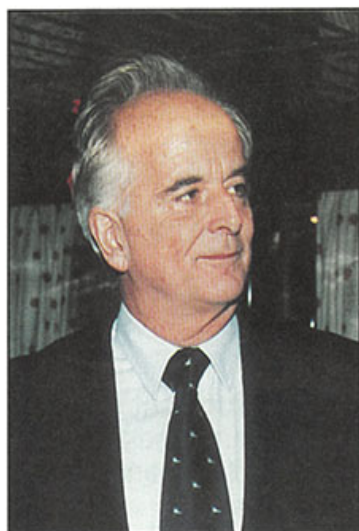
- ☐ ONLY THE BOOK AT THE PRICE OF DRS. 35.000
- ☐ ONLY THE CD-ROM AT THE PRICE OF DRS. 65.000
- ☐ BOOK AND CD-ROM AT THE DISCOUNT PRICE OF DRS. 50.000

COMPANY : \_\_\_\_\_

ADDRESS : \_\_\_\_\_ TEL: \_\_\_\_\_ FAX: \_\_\_\_\_

NAME: \_\_\_\_\_ SIGNATURE : \_\_\_\_\_ DATE : \_\_\_\_\_





Ανδρέας Ποταμιάνος

του Νάσου Πουλακίδα

Royal Olympic Cruises

Πλους προς

το 2000

με δύο νέα

κρουαζιερόπλοια

**Μ**ε... ταχύτητα 27 κόμβων πλέει προς το 2000 η Royal Olympic Cruises των Ανδρέα Ποταμιάνου και Αλέξανδρου Κιοσέογλου.

Τον Απρίλιο του 2000 θα παραδοθεί από τα ναυπηγεία Blohm + Voß του Αμβούργου το πρώτο από τα δύο υπερπολυτελή κρουαζιερόπλοια που έχει παραγγείλει η R.O.C. Ένα χρόνο αργότερα θα παραδοθεί και το δεύτερο.

Στα τέλη του περασμένου μήνα και συγκεκριμένα στις 27 Μαρτίου στο γερμανικό ναυπηγείο έγινε η τελετή έναρξης των εργασιών, με «την κοπή της πρώτης λαμαρίνας».

Η επένδυση ανέρχεται σε 330 εκατομμύρια δολάρια, η μεταφορική ικανότητα κάθε κρουαζιερόπλοιου θα είναι 920 επιβάτες, ενώ η χωρητικότητα κάθε σκάφους 25.000 τόννοι.

Η R.O.C. ιδρύθηκε προ τριετίας με τη σύμπραξη Sun Line και Ηπειρωτικής. Προ διμήνου εισήχθη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης.

Οι περίπου 5.000.000 μετοχές από τις συνολικά 6.100.000 μετοχές διατέθηκαν σε Αμερικανούς επιχειρηματίες.

«Η μετοχή πάει καλά και είναι σταθερή» λέει στα «Ναυτικά Χρονικά» ο Αλέξ. Κιοσέογλου και συμπληρώνει:

«Τα αποτελέσματα θα τα δούμε στο τέλος του 1998. Πάντως η παραγγελία των δύο κρουαζιερόπλοιων είναι η αρχή. Θα κάνουμε κι άλλα βήματα τα προσεχή χρόνια. Βήματα που θα είναι καθοριστικά για την πορεία μας. Όμως και η ελληνική κυβέρνηση θα πρέπει να ξεκαθαρίσει τους στόχους της».





— Δηλαδή;

— Τι θα κάνει με τη σημαία; Θα είμαστε ή όχι ανταγωνιστικοί; Οι ανταγωνίστριες ναυτιλίες παίρνουν μέτρα και εμείς έχουμε μείνει πίσω. Ακόμη τι αποφάσεις θα λάβει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας με τις συνθέσεις των πληρωμάτων. Περιμένουμε αποφάσεις για τέτοια κρίσιμα θέματα, για να γνωρίζουμε κι εμείς πού βαδίζουμε».

— Από πλευράς πολιτείας δηλαδή έχετε παράπονα. Ακόμα και σε ήσσονος σημασίας θέματα δεν έχετε την κατάλληλη αντιμετώπιση;

— Κάπως έτσι είναι τα πράγματα. Δύο χρόνια τώρα έχουμε κάνει πρόταση για τη διαμόρφωση του χώρου στο «Παλατάκι» για σταθμό επιβατών. Ε, ακόμη δεν έχουμε πάρει απάντηση!

— Απ' ό,τι γνωρίζω, την όλη διαμόρφωση θα τη χρηματοδοτήσει η εταιρεία σας.

— Μάλιστα! Με δικά μας χρήματα θέλουμε να φτιάξουμε το σταθμό για την καλύτερη εξυπηρέτηση των τουριστών που αφήνουν στη χώρα μας τα χρήματά τους και δεν μας το επιτρέπουν. Τι δεν μας το επιτρέπουν. Δεν μας έχουν δώσει ούτε απάντηση!...

— Κύριε Κιοσέογλου, πώς βλέπετε να διαμορφώνετε η κατάσταση μετά την

υποτίμηση της δραχμής. Θα υπάρξει αύξηση του τουριστικού ρεύματος;

— Πιστεύω ότι θα υπάρξει αύξηση, όχι όμως σε θεαματικά επίπεδα όπως ισχυρίζονται κάποιοι. Με την υποτίμηση η κρουαζιέρα στη φετινή περίοδο δεν θα είναι τόσο ανταγωνιστική όσο άλλοι κλάδοι. Να μην ξεχνάμε ότι στις ΗΠΑ τα «πακέτα» έχουν κλείσει προ τριμήνου.

— Η R.O.C. έχει φέτος νέα προγράμματα;

— Έχουμε κρουαζιέρες στη Βαλτική και τη Μαύρη Θάλασσα. Κάθε χρόνο προσπαθούμε να παρουσιάζουμε νέα προγράμματα που θα προσελκύουν το κοινό.

— Οι Έλληνες πελάτες σας θα επηρεαστούν λόγω υποτίμησης;

— Αυτό δεν το πιστεύω. Οι τιμές μας κυμαίνονται στα περσινά επίπεδα. Όχι, ο Έλληνας δεν θα επηρεαστεί.



Αλεξ. Κιοσέογλου

Ανδρέας Ποταμιάνος:

## «Αναγκαία η υποτίμηση»

Χρόνια ολόκληρα «πάλευε» το άλλο μεγάλο αφεντικό της R.O.C., ο Ανδρέας Ποταμιάνος, να βρει το κατάλληλο ναυπηγείο



για το «χτίσιμο» των δύο υπερπολυτελών κρουαζιερόπλοιων.

Κρουαζιερόπλοιο με ολικό μήκος 178 μέτρα, πλάτος 25,5 μέτρα, βύθισμα 7,4 μέτρα.

Λίγους μήνες μετά την υπογραφή των συμβολαίων και την εισαγωγή στο Χρηματιστήριο, ήρθε και η υποτίμηση της δραχμής.

Ποιά, όμως, είναι η θέση του Ανδρέα Ποταμιάνου;

«Η υποτίμηση ήταν αναγκαία για να επέλθει ισορροπία, να βοηθήσει τις εξαγωγές της χώρας και βεβαίως το ναυτιλιακό τουρισμό», λέει και συμπληρώνει:

«Είναι όμως αναμφισβήτητο το ότι εφόσον μπορέσει το κράτος και λάβει τα διαρθρωτικά μέτρα τότε να μπορέσει να βοηθήσει το πλοίο και την ανταγωνιστικότητα του. Ακόμη εξαρτάται από την κατανόηση που θα επιδείξουν και η «Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία» αλλά και όλοι οι κλάδοι που κινούνται γύρω από τη ναυτιλία. Τώρα είναι νωρίς να κρίνουμε τα όποια αποτελέσματα».

— *Πόσος χρόνος πιστεύετε ότι πρέπει να παρέλθει;*

— Νομίζω ότι χρήσιμα συμπεράσματα θα έχουμε μετά την παρέλευση εξαμήνου. Ελπίζω να μην εξανεμιστούν τα οφέλη και επαναλαμβάνω ότι το ταχύτερο θα πρέπει το κράτος να λάβει διαρθρωτικά μέτρα. Επιπλέον είναι αναγκαίο το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας να χαράξει σαφή πολιτική, λόγω του cabotage, για τη διατήρηση της ελληνικής σημαίας.

Ανεξάρτητα από εφήμερες πολιτικές ισορροπίες πρέπει το θέμα να αντιμετωπιστεί θαρραλέα, όπως το αντιμετωπίσαν και άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Αν δεν αντιμετωπιστεί έτσι, φοβάμαι ότι η χώρα μας θα χάσει τα πλεονεκτήματα της μεγάλης ναυτιλίας.

— *Τι ακριβώς ζητάτε και ως πρόεδρος της Ένωσης Εφοπιστών Επιβατηγών Πλοίων;*

— Δύο είναι τα κυρίαρχα αιτήματα. Το πρώτο η εναρ-

μόνιση της νομοθεσίας όλων των ευρωπαϊκών χωρών σε θέματα εκμετάλλευσης των πλοίων στην Κοινότητα. Στην αντίθετη περίπτωση το cabotage καταργείται μόνο στη χώρα μας και πουθενά αλλού. Θα πρέπει το «παιχνίδι» να παιχθεί επί ίσους όρους. Αν και η κατάργηση έφθασε, αφού η 1η Ιανουαρίου είναι κοντά, δεν διαβλέπω στον ορίζοντα τέτοιες λύσεις

— *Το δεύτερο αίτημα;*

— Να σταματήσει ο προστατευτισμός και οι επιβαρύνσεις στα διάφορα λιμάνια. Πότε τα Λιμενικά Ταμεία, πότε τα ρυμουλκά, πότε οι λεμβούχοι. Ξέρετε τώρα...

— *Τι άλλο σας «δυσκολεύει» τη ζωή;*

— Μεγάλο πρόβλημα είναι και η Ολυμπιακή Αεροπορία. Πρέπει πολιτεία και εργαζόμενοι να σταθούν στο ύψος των περιστάσεων. Να βρεθούν οι καλύτερες λύσεις. Σε διαφορετική περίπτωση πλήγμα, πλην του εθνικού αερομεταφορέα, θα υποστεί και ο τουρισμός μας.

— *Να έρθουμε και λίγο στα δικά σας. Πώς αισθάνεστε με τη σκέψη ότι ύστερα από δύο χρό-*

*νια θα έχει η R.O.C. το ταχύτερο κρουαζιερόπλοιο στον κόσμο;*

— Σίγουρα πάρα πολύ όμορφα. Επιμένω όμως ότι η πολιτεία θα πρέπει να δώσει λύσεις για την ανταγωνιστικότητα. Μόνον έτσι θα παραμείνει ψηλά η ελληνική σημαία. Η δική μας επένδυση είναι η μεγαλύτερη στο χώρο της κρουαζιέρας. Ας το αντιληφθούν αυτό κάποιοι.

— *Λέτε να μην το έχουν αντιληφθεί, κύριε Ποταμιάνε;*

— Φοβάμαι ότι ακόμη αυτή η επένδυση δεν έχει γίνει αντιληπτή από την πολιτεία!...





του Χάρη Παυλίδη

**Ο** επιχειρηματίας της χρονιάς Περικλής Παναγόπουλος, ανοίγει τα χαρτιά του στα «Ναυτικά Χρονικά», λίγο μετά τις νέες επιχειρηματικές κινήσεις του και την εξαγγελία για τέσσερα νέα super fast, μέχρι τη χρονολογία άρσης του cabotage.

Στη συνέντευξή του αναφέρεται στους ρεαλιστικούς στόχους των «Επιχειρήσεων Αττικής», καταθέτει τις απόψεις του για τη φιλελευθεροποίηση της ακτοπλοΐας και μεταξύ άλλων επισημαίνει τον «παράγοντα γραφειοκρατία» ο οποίος δημιουργεί προβλήματα στο εφοπλιστικό κεφάλαιο που επιθυμεί να επενδύσει στην Ελλάδα. Δείχνει να προσπερνά την υποτίμηση αφού, όπως λέει, «η ανανέωση του στόλου είναι επιτακτική ανάγκη», ενώ καλεί τα ελληνικά ναυπηγεία να καταθέσουν τις προτάσεις και τις προσφορές τους, ώστε εν καιρώ οι Έλληνες εφοπλιστές να ναυπηγήσουν σ' αυτά πλοία καλής ποιότητας.

— *Κύριε Παναγόπουλε, σε ποιο βαθμό ενισχύει τη διεθνή επιβατική ναυτιλία η υποτίμηση;*

Όπως γνωρίζετε, η υπό ελληνική σημαία ναυτιλία επηρεάζεται αρνητικά από το υψηλό κόστος εκμεταλλεύσεως το οποίο την καθιστά μη ανταγωνιστική. Η υποτίμηση φέρνει κάποια πρόσκαιρα μικρά οφέλη τα οποία όμως, αφενός



Ο Περικλής Παναγόπουλος

είναι αμφίδρομα και αφετέρου δεν είναι ικανά να καλύψουν τις απαιτήσεις της αγοράς. Αυτά τα οφέλη θα εξαλειφθούν σε πολύ σύντομο χρόνο. Όσον αφορά την επιβατηγό ναυτιλία, τα οφέλη, αφορούν τα κρουαζιερόπλοια και τα επιβατηγά διεθνών πλοίων ενώ, αντιθέτως, είναι αρνητικά για την ακτοπλοΐα εσωτερικού.

— *Οι νέες ισοτιμίες της δραχμής δημιουργούν προβλήματα στην ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του ακτοπλοϊκού στόλου;*

Η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου δεν είναι θέμα το οποίο προέκυψε από την πρόσφατη υποτίμηση. Είναι μια επιτακτική ανάγκη την οποία οφείλουν να πραγματοποιήσουν όσοι επιθυμούν να παραμείνουν στη δουλειά αυτήν υποτίμηση ή ανατίμηση δεν αλλάζει τίποτα.

— *Είναι υπαρκτός ο κίνδυνος να αναβληθούν ή και να μαιτωθούν κάποια επενδυτικά προγράμματα;*

Η προηγούμενη απάντησή μου, είναι σαφής. Όποιος είχε πρόθεση, γιατί ελάχιστα έργα έχουμε δει μέχρι σήμερα, θα συνεχίσει να έχει τις ίδιες προθέσεις και τώρα μετά την υποτίμηση.

— *Θα μπορούσαν, υπό προϋποθέσεις, να γίνουν κατασκευές στα ελληνικά ναυπηγεία; Τι χρειάζεται για την επαναδραστηριοποίηση των μεγάλων ναυπηγείων;*

Ασφαλώς τα ναυπηγεία της χώρας μας μπορούν εν καιρώ να ναυπηγήσουν πλοία και μάλιστα πλοία καλής ποιότητας. Η γνώμη μου είναι ότι τα προβλήματα που σήμερα υφίστανται οφείλονται στην επιβεβλημένη αναδιοργάνωση, δηλαδή είναι κυρίως οργανωτικά και κατά δεύτερο λόγο τεχνικά. Αυτά λύνονται με μια σωστή αντιμετώπιση και ενδεχομένως και με τη συνδρομή έξωθεν συμβούλων ώστε να υπάρξει ορθολογιστική κατανομή της εργασίας τόσο στον τομέα του προγραμματισμού όσο και στην εκτέλεση του έργου. Ο εφοπλισμός περιμένει τις προτά-



**Όλοι μπορούν να βγουν κερδισμένοι από την  
απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, αρκεί να  
καταλάβουν σύντομα, δηλαδή τώρα, ποιος  
είναι ο ρόλος τους στο μέλλον. Βέβαια, ποιο  
ωφελημένος θα είναι ο νησιωτικός λαός και  
όσοι χρησιμοποιούν τα πλοία της ακτοπλοΐας  
είτε για τουριστικούς ή εμπορικούς λόγους.**

σεις των ελληνικών ναυπηγείων και τις προσφορές τους.

— **Γατί, κατά τη γνώμη σας, το εφοπλιστικό κεφάλαιο δεν επενδύεται στην Ελλάδα;**

Θα προσπαθήσω να απαντήσω με λίγα λόγια γιατί η ερώτηση που μου κάνετε, μπορούσε να είναι το μοναδικό αντικείμενο μιας ολόκληρης συνέντευξης.

Πιστεύω ότι το εφοπλιστικό κεφάλαιο, κατ' ουσίαν δε οι έλληνες εφοπλιστές είναι ιδιαίτερα ευαίσθητοι σε ό,τι αφορά την πατρίδα μας και με βαθύ αίσθημα ευθύνης θα ήθελαν να συμβάλουν στην αναβάθμιση της χώρας μας σε πολλούς τομείς της κοινωνικής και οικονομικής ζωής του τόπου. Το πρόβλημα έγκειται στο ότι, ενώ ζητάμε επενδύσεις, και ιδίως από τους Έλληνες εφοπλιστές, στην ουσία τις απωθούμε προβάλλοντας εμπόδια τα οποία, σε ορισμένες περιπτώσεις αγγίζουν τα όρια του παραλόγου. Το επενδυτικό κλίμα της Ελλάδας, έτσι θα το αποκαλούσα, πρέπει να βελτιωθεί σημαντικά για να δεχθεί και να αξιοποιήσει επενδύσεις. Ας μην ξεχνάμε τον παράγοντα γραφειοκρατία, σε συνδυασμό με το ότι η χώρα μας έχει πάρα πολλά κλειστά επαγγέλματα και μονοπωλιακές ή ολιγοπωλιακές καταστάσεις οι οποίες, κατά κανόνα, με θράσος και απειλές, εμποδίζουν κάθε πρόοδο. Δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο σε άλλες προηγμένες χώρες, εκεί όπου υπάρχουν κανόνες οι οποίοι είναι οι ίδιοι για όλους και όπου οι ίδιοι οι κρατούντες επιτελούν την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό, ενώ οι δικοί μας τον εμποδίζουν και τον απορρίπτουν. Είναι, δυστυχώς, αληθές ότι η αντίθεση στην πρόοδο και την ανάπτυξη είναι στη χώρα μας βαθιά ριζωμένα λόγω συμφερόντων τα οποία έχουν, με την πάροδο του χρόνου, βαθιά ριζωθεί.

— **Ποια είναι η εκτίμησή σας για το ισχύον καθεστώς με τις άδειες σκοπιμότητας και σε ποιο βαθμό αυτό το καθεστώς επηρεάζει τις μελλοντικές επιχειρηματικές σας πρωτοβουλίες;**

Θα περιμένουμε να μάθουμε ποιο θα είναι το προτεινόμενο από το ΥΕΝ νέο νομοθετικό καθεστώς και αναλόγως θα πράξουμε.

— **Μετά την εξαγγελία σας για νέες παραγγελίες super-fast προβλέπεται και νέα άνοδος της μετοχής των «Επιχειρήσεων Αττικής»;**

Πράγματι, εξαγγείλαμε ότι θα διπλασιάσουμε το στόλο μας με παραγγελίες τεσσάρων νέων SUPER FAST. Η τιμή της μετοχής στο Χ.Α.Α. είναι κάτι που εμείς δεν μπορούμε να επηρεάσουμε εξ ου και μου είναι αδύνατον να απαντήσω καθ' οιονδήποτε τρόπο στην ερώτησή σας. Δεν θα ήμουν σοβαρός εάν προέβαινα σε υποσχέσεις ή οτιδήποτε άλλο.

— **Θα ήθελα το σχόλιό σας για την είσοδο των Μινωικών στο Χ.Α.Α.**

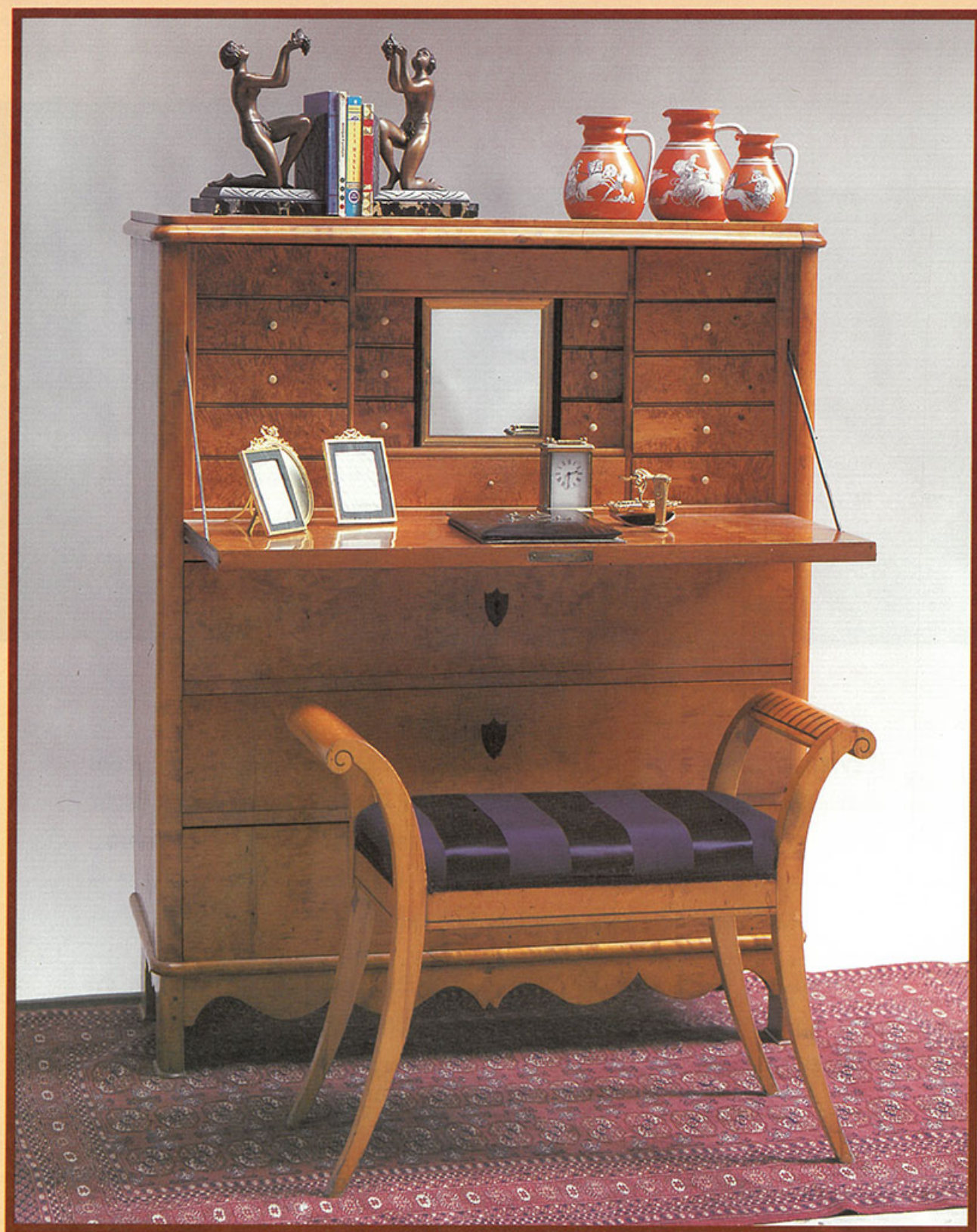
Τους εύχομαι καλή επιτυχία και καλή πρόοδο.

— **Κλείνοντας, κ. Παναγόπουλε, ποιοι πιστεύετε ότι θα χάσουν από τη φιλελευθεροποίηση της ακτοπλοΐας;**

Όλοι μπορούν να βγουν κερδισμένοι από την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, αρκεί να καταλάβουν σύντομα, δηλαδή τώρα, ποιος είναι ο ρόλος τους στο μέλλον. Βέβαια, ποιο ωφελημένος θα είναι ο νησιωτικός λαός και όσοι χρησιμοποιούν τα πλοία της ακτοπλοΐας είτε για τουριστικούς ή εμπορικούς λόγους είτε για μεταφορές αλλά και οι ναυτικοί, διότι τα πλοία δεν θα μειωθούν, αντιθέτως θα αυξηθούν έστω και με ξένα πλοία και έτσι θα δημιουργηθούν προϋποθέσεις ευρύτερης επιλογής, ενώ και οι «ξένοι» θα είναι αναγκασμένοι να χρησιμοποιούν ελληνικά πληρώματα.







# VICTORIANA antiquities

ANNY LAMBROU

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

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





Η εντυπωσιακή υπερκάλυψη της δημόσιας εγγραφής των Μινωικών, διέψευσε το γνωστό «όποιος βιάζεται σκοντάφτει», αφού η κρητική εταιρεία λαϊκής βάσης με την ταχύτητα που τη διακρίνει τα τελευταία χρόνια μπήκε κυριολεκτικά... Highspeed στη χρηματιστηριακή αγορά στην οποία, ήδη, εκτελούν πλόες οι «Επιχειρήσεις Αττικής», η Ν.Ε.Λ., η Στρίντζης και η ΔΑΝΕ.

Η ανταπόκριση του επενδυτικού κοινού ήταν κάτι παραπάνω από αναμενόμενη, όχι μόνο λόγω των αναδόχων αλλά λόγω των εντυπωσιακών αποτελεσμάτων της επιχείρησης και του φιλόδοξου προγράμματος εκσυγχρονισμού του στόλου της.

του Χάρη Παυλίδη

# Οι Μινωικές... Highspeed στο Χρηματιστήριο



## Η ΜΕΓΑΛΗ ΠΟΡΕΙΑ...

Το ξεκίνημα των Μινωικών έγινε στις 25 Μαΐου του 1972 από το Ηράκλειο της Κρήτης. Δύο χρόνια αργότερα ένα μυθικό όνομα ξετύλιξε ένα σύγχρονο μύθο, με το πρώτο ταξίδι του F/B MINOS από τον Πειραιά στο Ηράκλειο. Το '76 γινόταν η δρομολόγηση του δεύτερου σύγχρονου F/B ARIADNE και το '78 δρομολογείται το F/B KNOSSOS. Από τότε μέχρι σήμερα απαιτήθηκαν άλλα 12 πλοία, ενώ το '87 η εταιρεία έκανε με τα F/B FEDRA και EL GRECO την πρώτη γνωριμία της με τη θάλασσα της Αδριατικής.

Μεγάλος σταθμός όμως στην πορεία των Μινωικών ήταν το Highspeed Ferry ARETOUSA, με το οποίο εγκαινιάστηκε το '93 το πενταετές πρόγραμμα της εταιρείας. Δύο χρόνια μετά, το ARETOUSA κάλυπτε την απόσταση Πάτρα - Αγκόνα σε μόλις 22 ώρες, ενώ ταυτόχρονα ο επιβάτης απολάμβανε την πολυτέλεια ενός κρουαζιερόπλοιου σ' ένα πλοίο γραμμής.

## ΑΛΛΑΓΗ ΠΛΕΥΣΗΣ...

Η άντληση κεφαλαίων από το χρηματοπιστωτικό σύστημα, είχε πάντα μειονεκτήματα και αυτός (σε συνδυασμό με την καλή πορεία που είχαν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις) ήταν ο λόγος που άρχισε να ωριμάζει η ιδέα του ΧΑΑ στα υψηλά κλιμάκια των Μινωικών.

Το '96 σε συνέχεια του πενταετούς επενδυτικού προγράμματος, οι Μινωικές Γραμμές προχωρούν στην παραγγελία δύο νέων Highspeed Ferry, του ICARUS και του PASIPHAE. Το συνολικό ύψος της επένδυσης, μοναδικό για τα ελληνικά δεδομένα, ξεπερνά τα 56 δισ. δραχμές.

Ένα χρόνο μετά, στις 5 Μαΐου του '97 πραγματοποιείται η καθέλκυση του ICARUS, ενώ η ευχάριστη έκπληξη του καλοκαιριού του ίδιου έτους, ακούει στο όνομα Highspeed I.

Είναι το αποτέλεσμα μιας στρατηγικής κίνησης που έκαναν οι Μινωικές, να προχωρήσουν στην ίδρυση, μαζί με άλλους γνωστούς εφοπλιστές, της εταιρείας Minoan Lines Highspeed Ferries, η οποία δρομολογεί στις Κυκλάδες το υπερσύγχρονο Catamaran. Το νέο αυτό πλοίο, με ταχύτητα 35-40 κόμβους, μείωσε το χρόνο ταξιδιού στα νησιά των Κυκλά-

δων από τον Πειραιά σε 2-3 ώρες.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η νεοσύστατη εταιρεία απέκτησε από τις Μινωικές το F/B ARIADNE, έναντι του ποσού των 2 δισ. δρχ., ποσό που αποτέλεσε και το κύριο μέρος της συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο της Minoan Lines Highspeed Ferries.

## ΤΟ PASIPHAE...

Το «αδελφάκι» του ICARUS, το H/S/F PASIPHAE, θα παραληφθεί τον Ιούνιο του έτους που διανύουμε, βρίσκοντας τη μετοχή της εταιρείας ίσως στην καλύτερη χρονική περίοδο από πλευράς απόδοσης. Ο διεθνής προσανατολισμός των Μινωικών της επιτρέπει να εισπράττει ένα μεγάλο μέρος των εσόδων της σε συνάλλαγμα, μειώνοντας έτσι τους συναλ-

από αυτήν του οδικού δικτύου των Βαλκανίων.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας του YEN, το 1996 διακινήθηκαν συνολικά στις γραμμές Ελλάδας - Ιταλίας πάνω από δύο εκατομμύρια επιβάτες, γύρω στα 500.000 αυτοκίνητα και πάνω από 300.000 φορτηγά. Η αύξηση της κίνησης σε σχέση με το προηγούμενο έτος ήταν 10% για τους επιβάτες, 13% για τα αυτοκίνητα και 3% για τα φορτηγά.

## Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ...

Τα κεφάλαια που αντλήθηκαν από την αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου πρόκειται να δοθούν για την παραγγελία ενός νέου Highspeed, το οποίο προορίζεται να καλύψει τη γραμμή Πειραιά -

*«Το '96 σε συνέχεια του πενταετούς επενδυτικού προγράμματος, οι Μινωικές Γραμμές προχωρούν στην παραγγελία δύο νέων Highspeed Ferry, του ICARUS και του PASIPHAE. Το συνολικό ύψος της επένδυσης, μοναδικό για τα ελληνικά δεδομένα, ξεπερνά τα 56 δισ. δραχμές».*

λαγματικούς κινδύνους, που ούτως ή άλλως είναι υπαρκτοί, λόγω των υποχρεώσεών της από τη σύναψη δανείων σε συνάλλαγμα για την κατασκευή πλοίων νέας τεχνολογίας.

## Η «ΜΑΧΗ» ΤΗΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

Με τη δρομολόγηση του ARETOUSA και τη ταυτόχρονη δρομολόγηση και των δύο SUPERFAST των «Επιχειρήσεων Αττικής», η αγορά της Αδριατικής αναβαθμιζόμενη δημιουργήσε νέες προοπτικές και ραγδαία αναβάθμιση των υπηρεσιών προς όφελος των επιβατών.

Σύμφωνα με τα στοιχεία, η ζήτηση στην αγορά της Αδριατικής θα αυξηθεί τα επόμενα χρόνια, όχι μόνο λόγω της αναβάθμισης των προσφερόμενων υπηρεσιών, αλλά και λόγω της μείωσης του χρόνου ταξιδιού, που καθιστά τη μετακίνηση οικονομικότερη και ανεπιπρό-

Ηρακλείου σε χρόνους ανταγωνιστικούς με το αεροπλάνο.

Από το '94, ο κύκλος εργασιών της εταιρείας παρουσίαζε μια σταθερή πορεία (28,2 δισ. δρχ.) με κέρδη προ φόρων να φθάνουν τα 5,6 δισ. δρχ.

Την επόμενη χρονιά ο κύκλος εργασιών έφθασε τα ίδια επίπεδα με μειωμένα κέρδη.

Το '96 ο τζίρος των Μινωικών ανήλθε σε 32,3 δισ. δρχ. και τα κέρδη προ φόρων τα 4,3 δισ. δρχ., για να φθάσουμε στην περσινή χρονιά όπου είχαμε μια μεγάλη αύξηση κερδών (6,8 δισ. δρχ.) και τζίρου (34,5 δισ. δρχ.).

Σε κάθε περίπτωση η επιτυχία της δημόσιας εγγραφής δικαιώνει τις επιλογές της διοίκησης των Μινωικών και αποκαθιστά την ισορροπία έναντι του μεγάλου της αντιπάλου των «Επιχειρήσεων Αττικής».

Το τέλος του 2003, χρονολογία άρσης του cabotage, θα βρει τις Μινωικές Γραμμές σε κυρίαρχη θέση όχι μόνο στην Αδριατική αλλά και στην ελληνική αγορά.





# ΚΥΠΡΙΑΚΟ νηολόγιο και ΥΠΕΡΑΚΤΙΕΣ εταιρείες

Πριν από μερικές δεκαετίες, ένα από τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της Κύπρου, ήταν το χαλούμι και η σεφταλιά. Σήμερα τα 25 εκατομμύρια τόνοι που «κουβαλάει» το κυπριακό νηολόγιο, καθιστούν την Κύπρο μία κατ' εξοχήν ναυτιλιακή χώρα.

Βρέθηκα πρόσφατα στην Κύπρο, στην προσπάθειά μου να ανακαλύψω το «μυστικό» που έφερε την κυπριακή ναυτιλία σε περίοπτη θέση στο παγκόσμιο νηολόγιο.

Στο ταξί που με μετέφερε από τη Λάρνακα στη Λευκωσία, μια απόσταση 42 χιλιομέτρων, προσπάθησα να έχω μία πρώτη άποψη, από έναν μη ειδικό, τον οδηγό του.

Όπως ήταν αναμενόμενο, ο άνθρωπος δεν γνώριζε και πολλά πράγματα, ήξερε όμως το πιο σημαντικό ή, αν θέλετε, με δύο λέξεις μου έδωσε τον τίτλο αυτού του άρθρου. «Η Κύπρος, μου είπε, είναι οικονομικό αεροπλανοφόρο...».

Η... αποβίβασή μου στο νησί που, σύμφωνα με το μύθο αναδύθηκε η Αφροδίτη, είναι πλέον ένας φορολογικός... υπεράκτιος παράδεισος στον οποίο αναδύεται ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό νηολόγιο. Στην Κύπρο αυτή την ώρα χτίζεται ένας άλλος μύθος που η παραμονή μου στο νησί με έπεισε ότι δεν κρύβει κανένα «μυστικό», παρά μόνο ένα στρατηγικό σχέδιο που όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη εφαρμόζουν με κάθε λεπτομέρεια...



## Σημαία ευκαιρίας...

Μετά την τουρκική εισβολή στην Κύπρο, ουδείς περίμενε ότι η οικονομική ανάπτυξη του νησιού θα γνώριζε τόσο υψηλούς ρυθμούς. Ακόμα και σήμερα υπάρχουν Κύπριοι που στέκονται με αμηχανία σ' αυτά τα επιτεύγματα και αναρωτιούνται πόσο θα διαρκέσει αυτό το θαύμα.

Όμως στην εποχή μας δεν υπάρχουν θαύματα και αυτό το γνωρίζουν καλύτερα όσοι ασχολούνται με τη ναυτιλία και πολύ περισσότερο ο καθ' ύλην αρμόδιος υπουργός Λεόντιος Ιεροδιακόνου.

Είναι σημαία ευκαιρίας η Κύπρος; Πριν από μερικά χρόνια η απάντηση θα ήταν καταφατική. Σήμερα η κυπριακή σημαία δεν είναι ευκαιρίας, αλλά, αντίθετα, δίνει ευκαιρίες προσφέροντας καλή επικοινωνία, ανταγωνιστικό κόστος και μηδενική φορολογία.

Το κέρδος του πλοιοκτήτη του οποίου το πλοίο είναι στο κυπριακό νηολόγιο, είναι η μηδενική φορολογία επί των κερδών, δεν φορολογούνται οι μετοχές που κληρονομούνται σε πλοιοκτήτρια εταιρεία, ενώ επιπλέον δεν υφίσταται φόρος εισοδήματος των πληρωμάτων και δεν επιβάλλεται χαρτόσημο επί των εγγράφων υποθήκης πλοίου ή άλλων εγγράφων εξασφάλισης.

## Νηολόγιο και φορολογικά κίνητρα

Στην Κύπρο υπάρχουν τρεις κατηγορίες νηολόγησης οι οποίες, σε κάθε περίπτωση, λειτουργούν αποτελεσματικά. Πρόκειται για την προσωρινή νηολόγηση, τη μόνιμη νηολόγηση και την παράλληλη νηολόγηση.

Η προσωρινή νηολόγηση αφορά πλοία που εγγράφονται σε προξενείο του εξωτερικού χωρίς να είναι υποχρεωτική η παρουσία του πλοίου. Έχει ισχύ έξι μηνών και μετά από αυτό το διάστημα το πλοίο μπορεί να καταχωριστεί σε μόνιμη νηολόγηση, ενώ μπορεί να παραταθεί και η προσωρινή νηολόγηση για τρεις μήνες.

Τα φορολογικά κίνητρα είναι ιδιαίτερα ελκυστικά αφού εκτός όσων προαναφέραμε για τον πλοιοκτήτη, οι διαχειριστές των πλοίων εξαιρούνται από: το φόρο εισοδήματος που έχει συντελεστή 4,25% επί των κερδών, δεν υφίσταται φόρος επί των μερισμάτων που πληρώνονται από ναυτιλιακές διαχειριστικές εταιρείες, δεν παρακρατείται φόρος επί των κεφαλαιουχικών κερδών από την πώληση μετο-

χών αυτών των εταιρειών.

Επιπλέον, οι απολαβές πληρωμάτων κυπριακών πλοίων εξαιρούνται από το φόρο εισοδήματος ή από καταβολές κοινωνικών ασφαλίσεων.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι λόγω των συμβάσεων, για την αποφυγή διπλής φορολογίας, που έχει υπογράψει η Κύπρος, τα ξένα πληρώματα μπορούν να απολαμβάνουν μέχρι και πλήρη εξαίρεση από το φόρο στη χώρα διαμονής τους.

## Τα τέλη...

Σύμφωνα με πρόσφατη νομοθεσία, υπάρχουν μειώσεις στους επίσιους φόρους επί χωρητικότητας που καταβάλλονται από πλοία, η διαχείριση των οποίων γίνεται από μια κυπριακή διαχειριστική εταιρεία.

Πάντως, σε πολλές περιπτώσεις τα τέλη είναι χαμηλότερα από πλοία που καταβάλλονται από σημαίες της Λιβερίας ή του Παναμά.

## Τι χρειάζεται μια υπεράκτια εταιρεία

Το κόστος μιας υπεράκτιας εταιρείας ξεκινάει από την αμοιβή ενός δικηγόρου γραφείου που κυμαίνεται γύρω στις 1.500 κυπριακές λίρες, ενώ θα πρέπει να υπολογιστούν και τα ετήσια έξοδα που φθάνουν τις 500 λίρες.

Το ελάχιστο μετοχικό κεφάλαιο για την εγγραφή υπεράκτιας εταιρείας που διατηρεί γραφεία στην Κύπρο και απασχολεί προσωπικό είναι 10.000 λίρες, ενώ όταν δεν διατηρεί γραφεία το ελάχιστο μετοχικό κεφάλαιο είναι 1.000 λίρες.

Η διαδικασία που ακολουθείται για την εγγραφή μιας υπεράκτιας εταιρείας περνάει μέσα από την Κεντρική Τράπεζα.

Γ' αυτόν το λόγο πρέπει να υποβληθεί τραπεζική ή άλλη συστατική επιστολή, στην οποία θα πιστοποιείται η αξιοπιστία του επιχειρηματία καθώς και αντίγραφο του ιδρυτικού και καταστατικού εγγράφου της εταιρείας του αιτούντος. Αφού η Κεντρική Τράπεζα χορηγήσει την άδεια, η εταιρεία πρέπει να εγγραφεί στον έφορο υπηρεσιών. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η διαδικασία (να ένα μικρό «μυστικό») για τη σύσταση και εγγραφή μιας υπεράκτιας εταιρείας δεν είναι χρονοβόρα.

## Το μέλλον της κυπριακής ναυτιλίας...

Το παρελθόν, λένε, προσδιορίζει σ' ένα μεγάλο βαθμό το μέλλον και στην προ-

κειμένη περίπτωση το μέλλον της κυπριακής ναυτιλίας θα πρέπει να θεωρείται εξασφαλισμένο, καθώς το 1960 το κυπριακό νηολόγιο αριθμούσε μόλις 12 πλοία και σήμερα ο αριθμός τους έχει φθάσει τα 2.600.

Στόχος πλέον του Υπουργείου Συγκοινωνιών και συνολικά της κυπριακής κυβέρνησης είναι η ποιοτική αναβάθμιση της ναυτιλίας ακόμη και αν αυτή προϋποθέτει κάποιες απώλειες πλοίων από το νηολόγιο.

Γ' αυτόν ακριβώς το λόγο ο υπουργός Συγκοινωνιών έχει την εξουσία να αποσύρει την κυπριακή σημαία και να διαγράψει από το νηολόγιο κάποιο πλοίο του οποίου αμφισβητείται η αξιοπλοΐα.

Αυτή η κυβερνητική στροφή έχει στόχο να προετοιμάσει την κυπριακή ναυτιλία στα νέα δεδομένα που δημιουργούνται με τον ευρωπαϊκό προσανατολισμό της Κύπρου και την προσαρμογή της στους κανονισμούς που διέπουν τη διεθνή ναυσιπλοΐα.

Προς αυτή την κατεύθυνση, όπως μας είπαν παράγοντες του υπουργείου, κινείται και το πρόγραμμα που αφορά το δίκτυο των εξωτερικών επιθεωρητών - εποπτών πλοίων, οι οποίοι θα τοποθετηθούν (ήδη έχουν τοποθετηθεί 19) σε 50 λιμάνια του εξωτερικού. Επίσης το υπουργείο θα προχωρήσει στην πλήρη μηχανογράφηση του Τμήματος Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ προς την ποιοτική αναβάθμιση κινούνται και δυο άλλα μέτρα που αφορούν την έκδοση όλων των ναυτιλιακών εγγράφων και του βιβλιαρίου ταυτότητας και υπηρεσίας ναυτικών και την πιστή εφαρμογή του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων.

Κλείνοντας αυτό το άρθρο πρέπει να σταθούμε στην αίσθηση που μας δημιουργήσε ο κύκλος συζητήσεων που είχαμε κυρίως με τον πολιτικό κόσμο της Κύπρου. Η κυρίαρχη άποψη είναι ότι ο στόχος πρέπει να είναι η ποιότητα του νηολογίου και όχι ο αριθμός και ο όγκος των πλοίων με την κυπριακή σημαία.

Μάλιστα υπάρχουν και κάποιοι από την αντιπολίτευση που μιλούν για «ξεκαθάρισμα» αλλά, το βέβαιο είναι ότι, η κυβέρνηση δεν έχει πρόθεση σ' αυτό το μεταβατικό στάδιο να δημιουργήσει ρήγμα σ' αυτό που όλοι λένε «οικονομικό αεροπλανοφόρο». Γ' αυτό άλλωστε και η «ποιοτική αναβάθμιση» θα προχωρήσει προσεκτικά και κυρίως συνετά αφού, πολλές φορές, τα επικριτικά σχόλια κρύβουν και την επιθυμία κάποιων ναυτιλιακών κύκλων, εκτός Κύπρου, να πλήξουν την κυπριακή σημαία.

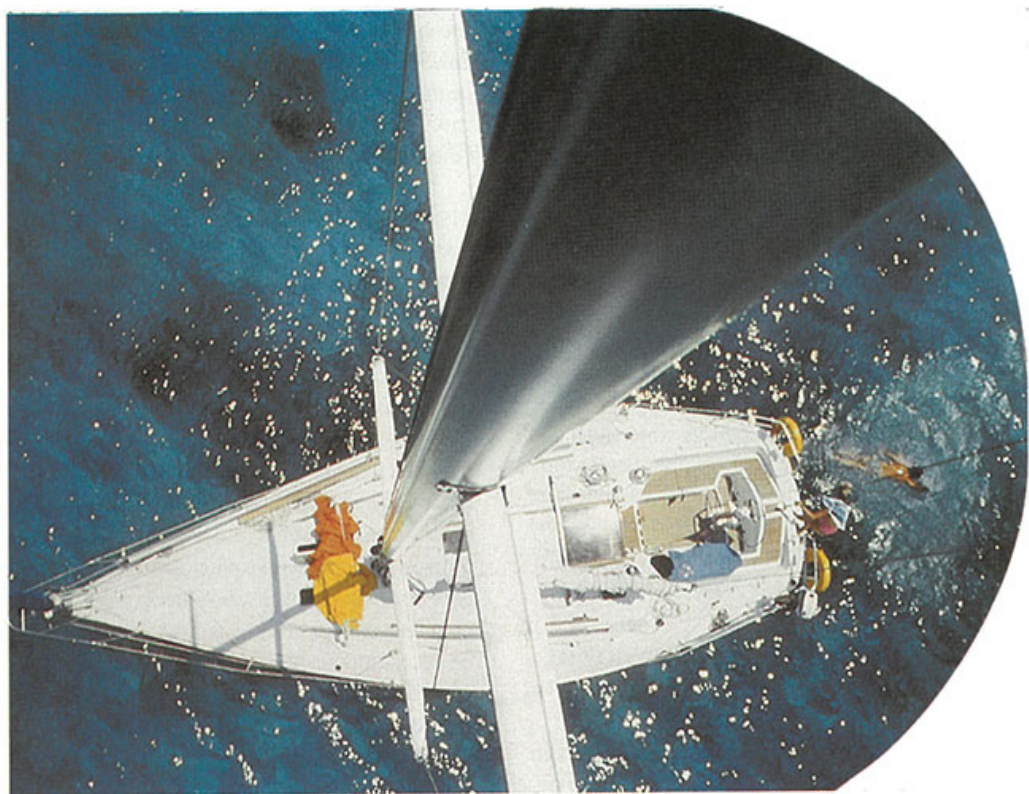


# ΚΥΠΡΟΣ

Τη στιγμή που όλο και περισσότεροι Κύπριοι ανακαλύπτουν το γιότινγκ, ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού ξεκίνησε ακόμη ένα μεγαλειώδες στρατηγικό σχέδιο που αγνοεί αυτό τον τομέα.

του Χάρη Παυλίδη

## Η ραγδαία αύξηση του γιότινγκ



**Ο**ι εξελίξεις στη διεθνή αγορά «αιφνιδίασαν» τον Κυπριακό Οργανισμό Τουρισμού. Αυτήν τη φορά, ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού αγνόησε την άνοδο στη ζήτηση αγκυροβολίων, επαναλαμβάνοντας το λάθος που έκανε το 1993 όταν η Μάλτα και η Τουρκία προσέλκυαν τις περισσότερες θαλαμηγούς από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αντί να εφαρμόσει γρήγορα το σχέδιο του 1997 για το θαλάσσιο τουρισμό, ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού απλά ξεκίνησε άλλο ένα μεγαλειώδες σχέδιο για να προβάλλει τις εγχώριες ξενοδοχειακές επιχειρήσεις.

Επτακόσια επτά ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα υπολογημέ-



να στο κυπριακό νηολόγιο στο τέλος του 1996, με ολική χωρητικότητα 17.657 κόρους. Το νηολόγιο υφίσταται μια ανάπτυξη αλλά η χωρητικότητα των δύο μαρινών της Κύπρου (Λάρνακα και Αγ. Ραφαήλ) είναι, και εξακολουθεί για πολλά χρόνια να είναι, 677, και δεν χωράνε άλλα σκάφη. Όχι μόνο η εξασφάλιση θέσεων είναι πολύ δύσκολη, αλλά και οι ιδιοκτήτες (ειδικά των μεγάλων θαλαμηγών) αναγκάζονται να μεταβούν στις ελληνικές μαρίνες στον Πειραιά και τη Βουλιαγμένη για να βρουν θέσεις.

Οι δύο κυπριακές μαρίνες ήταν πλήρεις από τον Ιανουάριο του 1993, το μήνα που η ενιαία φορολογική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπήκε σε ισχύ και οι Ευρωπαίοι ιδιοκτήτες σκαφών αντιμετώπιζαν τέλη εισαγωγής μέχρι 20% αν έδεναν τα σκάφη τους σε λιμάνια εντός Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πριν από το Γενάρη του 1993, ιδιοκτήτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης απέφευγαν την πληρωμή τελών επί των θαλαμηγών τους δένοντάς τα σε χώρες της ΕΕ εκτός από αυτήν στην οποία κατοικούσαν. Έτσι, ένας Γερμανός ιδιοκτήτης που δεν ήθελε να πληρώσει τέλη για το σκάφος του, μπορούσε να το

Μάλτα και την Τουρκία, ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού άρχισε να στοιχειοθετεί το πρώτο της σχέδιο για να προωθήσει το θαλάσσιο τουρισμό. Τότε, ήταν αργά για.

Η ημι-κρατική φιλοσοφία του Κυπριακού Οργανισμού Τουρισμού είναι, στην καλύτερη περίπτωση, αδιανόητη, αλλά η καθυστέρηση του να ανταποκριθεί στη σαφή ζήτηση για προκυμαίες είναι ασυγχώρητη. Ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού επέτρεψε τα σκάφη που έφευγαν με τις χιλιάδες από την ΕΕ να πάνε στη Μάλτα και την Τουρκία, δύο κράτη που αγωνίζονται λυσσαλέα για ένα κομμάτι του τουρισμού που ανήκει στην Κύπρο.

Καμιά διαφήμιση δεν θα φέρει αυτά τα σκάφη και τις δαπάνες συντήρησής τους στην Κύπρο. Μόνο τα έργα υποδομής θα τοποθετήσουν την Κύπρο στο χάρτη. Για να κριθεί η αντίδραση του Κυπριακού Οργανισμού στη φορολογική μεταρρύθμιση του 1993, πρέπει να αναφερθεί η προσπάθεια της Μάλτας. Η Μάλτα μετέτρεψε ένα σημαντικό σε μέγεθος λιμάνι σε μεγάλη και πλήρη μαρίνα. Προσέλκυσε έτσι και τα παράγωγα επαγγέλματα όπως μεσίτες ασφαλείων, πράκτορες, δικηγόρους, μαραγκούς και άλλους.

# βρίσκει ανέτοιμο τον Κ.Ο.Τ.

δέσει στη Γαλλία ή την Ιταλία. Αυτό το αφορολόγητο παράθυρο έκλεισε το Γενάρη του 1993 και πολλοί ιδιοκτήτες της ΕΕ μετακίνησαν τα σκάφη τους σε χώρες εκτός ΕΕ στη Μεσόγειο.

Ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού «πιάστηκε» στον ύπνο το 1993 και η Κύπρος έχασε τα εμφανή πλεονεκτήματα που μια μαζική προσέλευση σκαφών από την ΕΕ θα έφερνε. Όταν τα μετακινούμενα σκάφη ήδη είχαν δέσει στο Μαρόκο, τη

## Η ζήτηση

«Στο γραφείο μας έφτασαν πολλές αιτήσεις από ιδιοκτήτες από την ΕΕ και ακόμη συνεχίζουν να φτάνουν. Παρ' όλα αυτά, όπως έχουν τώρα τα πράγματα, η Κύπρος δεν μπορεί να φιλοξενήσει ούτε ένα θαλαμηγό 15 ποδιών στις δύο μαρίνες του», λέει ο Άκης Αντωνίου, ένας διαπιστευμένος YACHTMASTER της RYA/DOT, και μέλος του YACHT





BROKERS, DESIGNERS & SURVEYORS ASSOCIATION, ένας από δύο μόνο διαπιστευμένους μεσίτες θαλαμηγών στην Ανατολική Μεσόγειο. Η εταιρία του Αντωνίου, η AKIS ANTONIOU (YACHTING), LTD., είναι αποκλειστικός αντιπρόσωπος για τα ιταλικά σκάφη CRANCHI και SAN LORENZO.

Η θέση του Αντωνίου αποδεικνύεται στο ότι ο πλοίαρχος της Κυπριακής OFFSHORE Ναυτικής Λέσχης, ο Σαββάκης Σαββίδης, δήλωσε στο CYPRUS WEEKLY πέρσι ότι απορρίπτονται 160 αιτήσεις κάθε μήνα για θέση στη μαρίνα της Λάρνακας. Ή ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού δεν καταλαβαίνει τη ζήτηση ή πιστεύει ότι είναι εποχιακή.

Παρ' όλα αυτά, ο Μάριος Ιορδάνου, γενικός διευθυντής της BRAINPOWER LTD. (αποκλειστικοί αντιπρόσωποι της SEA-RAY και AZIMUT), δηλώνει ότι η εγχώρια κυπριακή ζήτηση, που πρώτα εντοπίστηκε πριν από πέντε έτη περίπου, είναι σημαντική και αυξάνεται.

Οι Κύπριοι πουλάνε και θα συνεχίσουν να πουλάνε, τα εξοχικά σπίτια τους στο όρος Τρόδος και τις παραθαλάσσιες περιοχές, λέει ο Μ. Ιορδάνου, για να αγοράσουν κορυφαίες θαλαμηγούς εάν μπορούν να εξασφαλίσουν θέση εκ των προτέρων. Ουδόντα τοις εκατό της ζήτησης, προσθέτει, είναι για μηχανοκίνητα σκάφη άνω των 40 ποδών.

Ο Μ. Ιορδάνου, που έχει πουλήσει πάνω από 52 σκάφη

και όχι δραχμές, και τον αριθμό επισκεπτών αντί για έξοδα κατά κεφαλήν.

## Το σχέδιο του Κυπριακού Οργανισμού Τουρισμού

Πέντε χρόνια μετά την κοινή φορολογική πολιτική της ΕΕ, ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού ακόμα δεν κατανοεί την επείγουσα ανάγκη. Η νωθρή ανάπτυξη και εκτέλεση ίσως είναι προνόμιο όλων των κρατικών και ημικρατικών οργανισμών στην Κύπρο.

Στο αναθεωρημένο σχέδιο για το θαλάσσιο τουρισμό για το 1997, ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού προβλέπει τη δημιουργία 4 ή 5 μεγάλων μαρινών, 2 μεσαίου μεγέθους λιμένων αναψυχής και διαφόρων μικρότερων εγκαταστάσεων, συμπεριλαμβανομένου και καταφύγιου ψαράδων.

Συγκεκριμένα, η μαρίνα της Λάρνακας, χωρητικότητας 450 θαλαμηγών, θα επεκταθεί με τη δημιουργία μιας δεύτερης λεκάνης, προς το Λιμάνι της Λάρνακας, σε κόστος 2,2 εκατομμυρίων λιρών Κύπρου. Όταν ολοκληρωθεί, η καινούργια λεκάνη θα προσθέσει άλλες 200 θέσεις στη μαρίνα της Λάρνακας.

Δεύτερον, το παλιό αλιευτικό λιμάνι της Λεμεσού θα μετατραπεί σε μία μαρίνα 800 θέσεων, δίνοντας κίνητρο στο

*Η ημι-κρατική φιλοσοφία του Κυπριακού Οργανισμού Τουρισμού είναι στην καλύτερη περίπτωση, αδιανόητη, αλλά η καθυστέρηση του να ανταποκριθεί στην σαφή ζήτηση για προκυμαίες είναι ασυγχώρητη. Ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού επέτρεψε τα σκάφη που έφευγαν με τις χιλιάδες από την ΕΕ να πάνε στη Μάλτα και την Τουρκία, δύο κράτη που αγωνίζονται λυσσαλέα για ένα κομμάτι του τουρισμού που ανήκει στην Κύπρο.*

τα τελευταία έτη, αποδίδει την ανάπτυξη της αγοράς στον εγχώριο κυπριακό πληθυσμό και, σε πολύ μικρότερο βαθμό, στην παροικία αλλοδαπών στην Κύπρο. Η δεύτερη και τρίτη κατά σειρά μεγαλύτερη ομάδα αγοραστών, σημειώνει, είναι εκπατριζόμενοι υπάλληλοι από τη Ρωσία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

Είναι σαφές ότι ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού έχει κάμψει στις πιέσεις του λόμπι των ξενοδόχων για να συγκεντρώσει τις προαγωγικές της δραστηριότητες προς τους τουρίστες της Γερμανίας, της Αυστρίας και της Ελβετίας, που ξοδεύουν μεγαλύτερα ποσά.

Παρ' όλα αυτά, όπως δήλωσε ευθέως ένας μεσίτης θαλαμηγών, πόσους τουρίστες, έστω ανώτερου εισοδήματος, χρειάζεται ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού για να συγκεντρώσει τις 50.000 λίρες που ξόδεψε μόνο ένας Άγγλος ιδιοκτήτης θαλαμηγού τα τελευταία τρία χρόνια; Είναι σαφές ότι ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού μετράει λεπτά

θαλάσσιο τουρισμό.

Τρίτον, μια καινούρια μαρίνα, με θέσεις για 900 σκάφη, από τα οποία 300 θα είναι σε δεξαμενισμό, θα χτιστεί στην ακτή της Πάφου, μεταξύ KISSONEGRA και CORAL BAY - μια καινούρια τοποθεσία. Αναμένεται η μαρίνα να αποτελέσει έναν τελευταίο σταθμό για αγορά καυσίμων πριν από το ταξίδι για την Ελλάδα και θα είναι ένα από τα μεγαλύτερα στη Μέση Ανατολή αν το σχέδιο υλοποιηθεί ποτέ.

Τέλος, μια μικρή σε έκταση (20.000 τ.μ.) μαρίνα αναψυχής έχει σχεδιαστεί για την παραθαλάσσια δραστηριότητα, θέρετρο του PROTARAS με χωρητικότητα περίπου 250 θαλαμηγών.

Η εκκίνηση των έργων της μαρίνας Πάφου έχει προγραμματιστεί για δύο χρόνια μετά τη λήψη προσφορών στο διαγωνισμό. Οι ημερομηνίες των προσφορών και της έναρξης των έργων στις άλλες μαρίνες είναι άγνωστες.

Στην περίπτωση της μαρίνας της Πάφου και να υποβάλω-



νταν οι προσφορές σήμερα, τα έργα θα ξεκινούσαν το έτος 2000 και θα ολοκληρώνονταν σε άλλα δύο χρόνια το νωρίτερο. Εως τότε, η Κύπρος θα είναι λιγότερο υπολογίσιμη για ιδιοκτήτες θαλαμηγών από την ΕΕ. Όχι μόνο η Κύπρος θα είναι λιγότερο επιθυμητή λόγω της επικείμενης ένταξής της στην ΕΕ, αλλά και οι χώρες της Αδριατικής προσελκύουν σκάφη από την ΕΕ. Ήδη η Αδριατική προσελκύει ένα σημαντικό αριθμό ναυλώσεων θαλαμηγών και επιχειρηματίες του τουρισμού σ' αυτή την περιοχή εμποδίζονται μόνο από την υπάρχουσα ασαφή πολιτική κατάσταση.

Οι κίνδυνοι αποτυχίας για το σχέδιο του 1997 που έχει καταστρώσει ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού για το θαλάσσιο τουρισμό αυξάνονται με το χρόνο (υποθέτοντας, βέβαια, ότι ο ΚΟΤ δεν θα αναθεωρήσει πάλι το ήδη αναθεωρημένο σχέδιο).

## Η κατάσταση στην Κύπρο

Υπό τις υπάρχουσες συνθήκες, οι μαρίνες της Λάρνακας και του Αγ. Ραφαήλ δεν μπορούν ούτε για λίγες ημέρες να φιλοξενήσουν μεγάλες θαλαμηγούς. Η μαρίνα του Αγ. Ραφαήλ είναι ιδιωτική και γι' αυτό, οι πολιτικές και η διεύθυνσή της υπολογίζονται λιγότερο από αυτές της μαρίνας της Λάρνακας, που διοικείται από τον ΚΟΤ.

Σχετικά με το τελευταίο, οι μεσίτες ναυλώσεων θαλαμηγών στην Κύπρο διαμαρτύρονται για τον αδιάφορο τρόπο της διοίκησης της μαρίνας.

Για παράδειγμα, ένας Κύπριος μεσίτης θαλαμηγών διηγήθηκε την απαίσια διαχείριση που υπέστη ο ιδιοκτήτης του δέκατου πέμπτου κατά σειρά μεγαλύτερου κότερου στον κόσμο. Αυτό το σκάφος με δεκαπενταμελές πλήρωμα, που συνήθως δένει στις Κάννες, είχε έρθει στην Κύπρο για μια επίσκεψη τριών ημερών στο πλαίσιο μιας κρουαζιέρας στη Μεσόγειο. Απαγορεύτηκε η είσοδος του σκάφους στη Λεμεσό και τη Λάρνακα και αναγκάστηκε να αγκυροβολήσει έξω από τα καταφύγια καθ' όλη τη διάρκεια της παραμονής της στα κυπριακά ύδατα. Ακόμη, για να τροφοδοτηθεί με καύσιμα πριν από την αναχώρησή του απαιτήθηκε η χρήση «μέσου» από τον Κύπριο πράκτορα που έκανε τη διαχείριση. Κατά τη διάρκεια της τριήμερης παραμονής του κότερου, ξοδεύτηκαν 6.000 λίρες Κύπρου για καύσιμα (35.000 λίτρα), γλυκό νερό και άλλες προμήθειες. Ο ΚΟΤ επιτρέπει τέτοιου είδους υψηλής απόδοσης δουλειές να του ξεφεύγουν από τα ανοιχτά του χέρια. Επίσης, κάνοντας τη ζωή των πλουσίων ιδιοκτητών θαλαμηγών δύσκολη, ο ΚΟΤ εγγυάται ότι αυτή η φήμη θα διαδοθεί στα ευρωπαϊκά σαλόνια και τις ευρωπαϊκές μαρίνες.

## Εμφανή πλεονεκτήματα για την Κύπρο

Το νησί είναι ευλογημένο με κρυστάλλινα και ατράραχα ύδατα, 340 ημέρες ηλιοφάνειας το χρόνο, ικανά ναυπηγεία και, γενικά, χαμηλότερο κόστος σε σύγκριση με την υπόλοι-

πη Δυτική Μεσόγειο. Το κόστος για τη νηολόγηση υπό την κυπριακή σημαία αποτελεί ένα ισχυρό οικονομικό κίνητρο. Η αρχική επιβάρυνση είναι μόνο 125 λίρες. Η ετήσια επιβάρυνση για φόρους και άδειες είναι 300 λίρες για το πρώτο έτος και 100 λίρες για τα ακόλουθα έτη.

Περίεργως, το γιότινγκ διαδόθηκε στην Κύπρο μόνο την τελευταία πενταετία, παρ' όλο που πολύ Κύπριοι είναι ενθουσιώδες YACHTSMEN. Πριν από την τουρκική εισβολή και κατοχή το 1974, οι ναυλώσεις θαλαμηγών συμπεριελάμβαναν το μικρό λιμάνι της Κερύνειας και το μεγάλο λιμάνι της Αμμοχώστου και τα διάφορα αλιευτικά καταφύγια που είναι σκορπισμένα από την Αμμόχωστο και την Κερύνεια έως την Πάφο, τη Λεμεσό και τη Λάρνακα.

Σήμερα οι παράκτιες διαδρομές περιορίζονται μεταξύ Λάρνακας, Λεμεσού, και Πάφου. Με τις γρήγορες όμως θαλαμηγούς (που αναπτύσσουν ταχύτητες άνω των 24 κόμβων, έχουν εμβέλεια 300 μιλίων και διαθέτουν γεννήτριες και κλιματισμό) οι δίοδοι άνοιξαν για τα ελληνικά νησιά, την Αίγυπτο, το Ισραήλ και το Λίβανο, για να αναφέρουμε μερικούς προορισμούς.

Οι ακτές της Κύπρου μπορεί να προσφέρουν ένα μαγευτικό περιβάλλον για το γιότινγκ, ειδικά γύρω από την Πέτρα του Ρωμίου και κοντά στο Ακρωτήριο Ακάμα πιο δυτικά, αλλά τα πλεονεκτήματα της διατήρησης ενός μεγάλου και ισχυρού θαλαμηγού στην Κύπρο είναι εμφανή μετά από μια κρουαζιέρα τεσσάρων ωρών στο Λίβανο ή οκτώ ωρών στο Ισραήλ ή εννιά ωρών στο Καστελόριζο, το πλησιέστερο ελληνικό νησί.

Η ικανότητα να επισκεφθεί κανείς τη Μέση Ανατολή με το πολιτιστικό και γεωγραφικό της τοπίο και επίσης τα περίπου 200 ελληνικά νησιά στο Αιγαίο είναι το εκλυτικό αίτιο που θα κινήσει την επέκταση της εγχώριας αγοράς - έναν τομέα που παράγει άτομα υψηλού εισοδήματος όλο και πιο συχνά.

Ο Άκης Αντωνίου, ένας μεσίτης θαλαμηγών με 25 έτη εμπειρίας, δηλώνει: «Είναι προφανές ότι τα πιθανά πλεονεκτήματα (του γιότινγκ στην Κύπρο) δεν έχουν εκτιμηθεί». Τονίζοντας την εγγύτητα της Κύπρου και της Μέσης Ανατολής και το γεγονός ότι ένας μεγάλος αριθμός θαλαμηγών που εδρεύουν σε μαρίνες της Δυτικής Μεσογείου πραγματικά ανήκει σε ιδιοκτήτες από τη Μέση Ανατολή, ο Αντωνίου λέει ότι αυτοί οι ιδιοκτήτες σίγουρα θα προτιμούσαν να διατηρούν τις θαλαμηγούς τους στην Κύπρο, όπου και τα έξοδα γενικά θα ήταν χαμηλότερα.

Η σεζόν για το γιότινγκ στη Δυτική Μεσόγειο δεν διαρκεί πάνω από δυο - τρεις μήνες και τα σκάφη εύκολα θα μπορούσαν να ελλιμενιστούν στην Κύπρο για τον υπόλοιπο χρόνο. Στην Κύπρο το κλίμα είναι τέλειο και επιτρέπει τη χρήση θαλαμηγών όλο το χρόνο.

Ο Αντωνίου αναφέρεται σε θαλαμηγούς 120 με 150 πόδια σε μήκος, τα οποία έχουν πολύ μεγάλα έξοδα. Για παράδειγμα, μια ελικοκίνητη θαλαμηγός των 75 ποδιών εύκολα μπορεί να στοιχίσει 20.000-25.000 λίρες το χρόνο σε τακτικά έξοδα συντήρησης, έξοδα πληρώματος και έξοδα για δικαιώματα χρήσης προκυμαίας (μη συμπεριλαμβανομένων και απρογραμμάτιστων επισκευών).

Η Κύπρος, προσθέτει, θα κερδίσει και συνάλλαγμα με



διάφορους τρόπους. Πρώτον, από το νηολόγιο πλοίων που θα προσέλκυε νηολόγηση θαλαμηγών υπό την κυπριακή σημαία. Η Μάλτα προσφέρει εκπτώσεις στο κόστος των δικαιωμάτων χρήσης προκυμαίας για να δώσει κίνητρο στους ιδιοκτήτες να εγγράψουν τα σκάφη τους στο μαλτέζικο νηολόγιο.

Δεύτερον, με αυτές τις νηολογήσεις, οι τοπικοί δικηγόροι θα επωφεληθούν από τις αμοιβές για τη σύνταξη και διαχείριση των πλοιοκτητριών εταιρειών, όπως συμβαίνει στο JERSEY και το GUERNSEY που, παρ' όλο που είναι βρετανικά, έχουν καταφέρει, μέχρι στιγμής, να μείνουν εκτός ΕΕ.

Τρίτον, θα ήταν επίσης πλεονέκτημα για τοπικές ασφαλιστικές εταιρείες επειδή είναι λογικό να ασφαλίσεις τα κότερα στη χώρα που τα διατηρείς. Επίσης, κάτι που δεν χρειάζεται καν επισήμανση, η συντήρηση των κότερων απαιτεί μηχανικούς, ηλεκτρολόγους, μαραγκούς, βαφείς, ειδικούς στις ταπετσαρίες, διακοσμητές και πράκτορες πληρωμάτων και διαχείρισης κότερων.

Ο Άκης Αντωνίου επισήμανε ότι η Ελλάδα έχει ένα σύστημα με το οποίο όλα τα «ξένα» σκάφη που μπαίνουν στις ελληνικές μαρίνες εφοδιάζονται με ένα ημερολόγιο τράνζιτ που ισχύει για 6 μήνες. Το ημερολόγιο ανανεώνεται εάν μένει παραπάνω το κότερο. Όλα τα έξοδα πρέπει να πληρωθούν με συνάλλαγμα, όπως ακριβώς συμβαίνει με τις OFFSHORE εταιρείες στην Κύπρο.

Το ελληνικό σύστημα που ευνοεί «ξένα» σκάφη έπρεπε να είχε τελειώσει το 1993, όταν μπήκε σε ισχύ η κοινή φορολογική πολιτική. Παρά ταύτα, η Ελλάδα παρατείνει το προτέρημα για όσο το δυνατόν περισσότερο. (Τα περισσότερα από τα σκάφη θα πήγαιναν στην Τουρκία.) Η Ελλάδα έχει ακολουθήσει το παράδειγμα της Γαλλίας παρέχοντας προνομιακή μεταχείριση σε «ξένα» σκάφη. Οι γαλλικές Αρχές δεν επιβάλλουν την πληρωμή του φόρου σε «ξένα» σκάφη παρά το γεγονός ότι η αφορολόγητη παραμονή τους στη Γαλλία είναι παράνομη.

«Εδώ στην Κύπρο όχι μόνο δεν έχουμε θέσεις και υποδομή για να φιλοξενήσουμε άλλα κότερα» λέει ο Αντωνίου, «αλλά φοβάμαι ότι δυσκολεύουμε αυτούς που είναι ήδη εδώ. Για παράδειγμα, οι OFFSHORE εταιρείες απολαμβάνουν αφορολόγητα αυτοκίνητα και εξοπλισμό γραφείου, αλλά υποχρεώνονται να πληρώσουν φόρο περίπου 29% σε ένα πετρελαιοκίνητο μηχανοκίνητο κότερο προελεύσεως ΕΕ και ακόμα περισσότερο από άλλες προελεύσεις».

Το πρόβλημα με τα σκάφη εξηγεί, είναι ότι σε δύο ή τρία

έτη ο ιδιοκτήτης πιθανώς θέλει να αλλάξει το σκάφος και επειδή ο φόρος δεν επιστρέφεται, οι ιδιοκτήτες ή πρέπει να πουλήσουν τα σκάφη τους στην περιορισμένη κυπριακή αγορά ή να τα πουλήσουν με μεγάλη οικονομική ζημιά στο εξωτερικό. Ένα μεταχειρισμένο σκάφος με το φόρο πληρωμένο στην Κύπρο μπορεί να είναι πιο ακριβό από ένα καινούριο αφορολόγητο σκάφος στο εξωτερικό.

Σε αντίθεση, το να πληρώσει κανείς φόρο στην ΕΕ δεν είναι τόσο απαγορευτικό λόγω της ενιαίας φορολογικής πολιτικής. Πολλοί ιδιοκτήτες επιλέγουν να πληρώσουν το φόρο στην Ισπανία, που είναι μόνο 14% και στη συνέχεια να χρησιμοποιήσουν ή να πουλήσουν το σκάφος τους σε άλλη χώρα της ΕΕ που δεν θα παρουσιάσει προβλήματα διπλής φορολόγησης. Στην Κύπρο, η διαδικασία προσωρινής εισαγωγής του τελεωνείου (έντυπο C104) εξαιρεί τους ιδιοκτήτες θαλαμηγών που δεν είναι κάτοικοι Κύπρου ή άτομα που δεν διέμεναν πάνω από 365 ημέρες (αθροιστικές) στην Κύπρο τα τελευταία δύο έτη, από την πληρωμή φόρων εισαγωγής, εκτελωνισμό και ΦΠΑ.

Αυτή η φορολογική απαλλαγή εγκρίνεται από την εφορία για ένα χρόνο και ανανεώνεται ετησίως για πέντε χρόνια, μετά από τα οποία το κότερο πρέπει να εξαχθεί. Το σκάφος μπορεί να εισαχθεί πάλι μετά από ένα χρόνο με το ίδιο φορο-

λογικό καθεστώς, με την προϋπόθεση, βέβαια, ότι θα μπορεί να εξασφαλίσει προκυμαία. Υπό αυτό το καθεστώς, πολλοί αλλοδαποί ιδιοκτήτες απλά αποφασίζουν να αποφύγουν την ταλαιπωρία που επιβάλλεται από την Κύπρο για αφορολόγητα σκάφη και να μετακινήσουν το σκάφος τους στον Πειραιά ή τη Βουλιαγμένη. Αυτό αληθεύει ακόμη περισσότερο για τα μεγάλα σκάφη, που έτσι κι αλλιώς θα δυσκολεύονταν να βρουν ελλιμενισμό στην Κύπρο.

Η μαρίνα δεν μπορεί να είναι μια περιορισμένη περιοχή

## Η μαρίνα δεν μπορεί να είναι μια περιορισμένη περιοχή

Περπατώντας στις μαρίνες της Βουλιαγμένης και του Πειραιά δεν μπορεί να αποφευχθεί η αναφορά στην επιβλητική ασφάλεια που εφαρμόζει ο ΚΟΤ στη μαρίνα της Λάρνακας. Η ασφάλεια είναι μείζον θέμα, αλλά μια μαρίνα χρειάζεται να την επισκέπτεται ο τοπικός πληθυσμός, για να ζωντανέψουν τα εστιατόρια και τα μαγαζιά, δίνοντας κίνητρο και σε άλλες επιχειρήσεις να οικοδομήσουν μια ζωντανή συνοικία. Ο ΚΟΤ αγνοεί ακόμα και αυτό το απαραίτητο χαρακτηριστικό.





**Δ**ανειστήκαμε τον τίτλο αυτού του άρθρου από το τεύχος του Μαρτίου 1998 του διεθνώς αναγνωρισμένου περιοδικού της Lloyd's List, «FOCUS». Στο τεύχος αυτό ο εκδότης της Lloyd's List, Michael Grey και οι συνεργάτες του αναφέρονται στην κεφαλαίωδη σημασία της παιδείας και της εκπαίδευσης. Στο αφιέρωμα παρατίθενται τα οφέλη που θα αποκομίσει η χώρα και η ναυτιλία από μία εντατικοποιημένη παιδεία και εκπαίδευση και, αντίστοιχα, η ζημιά που θα προκύψει από την πλημμελή άσκησή της. Οι συντάκτες των άρθρων παρουσιάζουν μια εμπεριστατωμένη ανάλυση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των ναυτικών κάθε εθνικότητας, της εκπαίδευσής τους, των αμοιβών τους καθώς και της προσφοράς εργατικού δυναμικού.

Παράλληλα με το παραπάνω αφιέρωμα του «FOCUS» διαβάσαμε στη Lloyd's List, ότι: «ΟΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΠΟΙΝΗ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ» και «Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ JOHN PRESCOTT ΣΥΝΕΣΤΗΣΕ ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΕΞΕΥΡΕΣΗ ΤΡΟΠΩΝ ΑΝΑΣΤΡΟΦΗΣ ΤΗΣ ΦΘΙΝΟΥΣΑΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ, ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΝΤΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΤΟΥΣ» και ακόμη ότι «ΟΙ ΕΡΓΟΔΟΤΕΣ ΚΑΛΕΣΑΝ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΝΑ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΕΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ, ΝΑ ΚΑΤΑΡΤΙΖΕΙ ΤΗΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΝΑ ΘΕΣΠΙΣΕΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΚΙΝΗΤΡΑ».

Τα συμπεράσματα είναι προφανή, τόσο η κυβέρνηση όσο και γενικά οι ναυτιλιακοί κύκλοι της Μεγάλης Βρετανίας ανησυχούν έντονα. Αν όλα αυτά συμβαίνουν στην Αγγλία, που παρ' όλη τη ναυτιλιακή υποδομή της έχει 959 πλοία (25 εκατομμυρίων DWT) αντιλαμβάνεται κάποιος πόση μεγαλύτερη ανησυχία πρέπει να διακατέχει εμάς τους Έλληνες, για τη στελέχωση των πλοίων, την παιδεία και την εκπαίδευση των ναυτικών, που η χώρα μας έχει 3.300 πλοία και 69 υπό παραγγελία.

Είναι πραγματικά ενθαρρυντικό το ότι οι νέες προτάσεις απευθύνονται στην ελληνική κυβέρνηση για τη θέσπιση νόμων για τη ναυτική εκπαίδευση. Ομοίως είναι ενθαρρυντικό ότι το πρόβλημα της εκπαίδευσης των ναυτικών έχει εντοπιστεί και συζητείται ευρύτατα. Ακόμα περισσότερο ενθαρρυντικό είναι το κονδύλι που περιλαμβάνει ο προϋπολογισμός του κράτους - ποσό δρχ. 650 εκατομμυρίων - για τη ναυτική εκπαίδευση: στη χώρα λειτουργούν ήδη 9 Ναυτικές Σχολές για Αξιωματικούς Καταστρώματος και 4 για Μηχανικούς. Πέραν αυτών υπάρχει το ΚΕΣΕΝ και ιδιωτικοί εκπαιδευτικοί οργανισμοί.

Παρ' όλα αυτά, το ερώτημα παραμένει: Είναι όλα αυτά αρκετά;

Σε μια χώρα, όπως η δική μας, που διαθέτει στόλο 130 εκατομμυρίων DWT και ο οποίος συνεισφέρει στο εθνικό εισόδημα πάνω από 2 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ, η κατάσταση της ναυτιλίας έτσι όπως έχει διαμορφωθεί σίγουρα δεν είναι ικανοποιητική. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα στους τομείς της στελέχωσης των πλοίων, της εκπαίδευσης και της παιδείας των ναυτικών. Μόνο 675 νέοι Έλληνες αποφάσισαν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα φοιτώντας σε Ναυτιλιακές Σχολές το 1997/1998. Εκτιμώντας ότι περίπου 50-60% από αυτούς τελικά θα ακολουθήσουν ναυτική καριέρα, αντιλαμβανόμεθα ότι το πρόβλημα έγκειται στην έλλειψη «προσφερομένων» για

το ναυτικό επάγγελμα. Επομένως, καθίσταται αναγκαίο να επικεντρώσουμε τις προσπάθειές μας στην εξεύρεση τρόπων προσέλκυσης των νέων στη «θάλασσα». Οφείλουμε να ενημερώσουμε τους νέους ότι το ναυτικό επάγγελμα διανοίγει περισσότερες προοπτικές από πολλά άλλα επαγγέλματα που εξασκούνται στη στεριά. Η μεγάλη μερίδα της κοινωνίας μας ενδέχεται να μη γνωρίζει τις δυνατότητες που προσφέρει η επαγγελματική καριέρα στη θάλασσα.

Αφού ανιχνεύσαμε τη ρίζα του προβλήματος, σαν επόμενο στάδιο πρέπει να ασχοληθούμε με την ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ. Οι σχολές που προαναφέραμε δεν διαθέτουν τα απαραίτητα σύγχρονα εποπτικά μέσα, όπως εξομοιωτή, ηλεκτρονικούς υπολογιστές και τον αναγκαίο εξοπλισμό που επιβάλλουν οι απαιτήσεις των καιρών. Η νέα STCW 95, ο Κώδικας ISM, καθώς επίσης και οι περίπλοκοι κανονισμοί προϋποθέτουν αναβαθμισμένη θεωρητική κατάρτιση και σύγχρονα τεχνολογικά εποπτικά μέσα. Οι Σχολές για τις οποίες μιλήσαμε παραπάνω είναι διασπαρμένες σε διάφορες περιφέρειες της χώρας, γεγονός που καθιστά τον εξοπλισμό τους δυσχερή. Θα πρέπει λοιπόν να εξεταστεί ενδεχομένως η συνένωση ορισμένων από τις Σχολές ή ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ, όπως θα αποκαλούνται στο μέλλον.

Μιλώντας για Ναυτική Παιδεία και Εκπαίδευση, πρέπει να γίνει ιδιαίτερη μνεία στους ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ και ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΕΣ. Έχουμε κατάλληλους καθηγητές, εκπαιδευτές και διοικητικά στελέχη; Ο κ. Len Holder στο άρθρο του στο περιοδικό της Lloyd's List αναφέρει:

«Ένας καλός εξομοιωτής, τα καλά βιβλία και video δεν μπορούν να μετατρέψουν έναν κακό καθηγητή σε καλό. Τα άρτια μέσα μπορούν να συντελέσουν ώστε ένας μέτριος καθηγητής να βελτιώσει το επίπεδό του και ένας καλός καθηγητής να γίνει ακόμη καλύτερος. Όταν ο εξοπλισμός βρίσκεται σε σωστά χέρια η διδασκαλία εμπνέει, παρουσιάζει το αντικείμενο καλύτερα, γίνεται αποτελεσματικότερη και ταχύτερη».

Ας δώσουμε, λοιπόν, τη δέουσα έμφαση στους «καθηγητές και εκπαιδευτές» για να διασφαλίσουμε την επιθυμητή αναβάθμιση.

Η Ναυτική Παιδεία και Εκπαίδευση είναι τομείς στους οποίους πρέπει να επενδύσουμε, αν θέλουμε να επιμηκύνουμε την επιτυχημένη διαδρομή της ελληνικής ναυτιλίας. Καλούμε την ελληνική κυβέρνηση και τους ιδιωτικούς φορείς να ασχοληθούν με το καίριο αυτό ζήτημα. Οι μέρες του μαυροπίνακα και της κιμωλίας παρήλθαν «ανεπιστρεπτί». Είμαστε πλέον στην εποχή των εξομοιωτών, των ηλεκτρονικών υπολογιστών, των video, της ηλεκτρονικής επικοινωνίας.

Η Ελλάδα διαθέτει σίγουρα ναυτική παιδεία και εκπαίδευση, αλλά χρειάζονται αναβάθμιση.

Ας βοηθήσουμε όλοι χωρίς να φεισθούμε προσπάθειας, κόπου και υλικής προσφοράς.

του Εμμανουήλ Παπαλέξη  
MARE MARITIME COMPANY S.A.

# ΟΡΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

# Η Ναυτική Εκπαίδευση



Στα ναυπηγεία της SAMSUNG HEAVY INDUSTRIES στο ΚΟJE της Κορέας έγινε στις 16 Μαρτίου, η τελετή βάπτισης και ανάρτησης της ελληνικής σημαίας στα δύο νέα πλοία της εταιρείας CERES, M/T CAP JEAN και M/T CAP LAURENT. Την ελληνική σημαία ανάρτησε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης.



## δύο

Ανάδοχος του M/T CAP JEAN ήταν η κα Andree Gaulin, σύζυγος του κ. Jean Gaulin, αντιπροέδρου της εταιρείας Ultramar Diamond Shamrock Corporation.

Ανάδοχος του M/T CAP LAURENT ήταν η κα Lorraine Anastasio, σύζυγος του κ. Curtis V. Anastasio, αντιπροέδρου και συμβούλου της ίδιας εταιρείας.

Χαιρετώντας τους προσκεκλημένους, ο κ. Πήτερ Γ. Λιβανός είπε μεταξύ άλλων ότι, τα δύο αυτά πλοία κατασκευάστηκαν έτσι ώστε να μπορούν με τις χειρότερες καιρικές συνθήκες του Β. Ατλαντικού να πλέουν με πλήρη ασφάλεια μέσα από τους πάγους του Saint Lawrence το χειμώνα, με το λιγότερο δυνατό κίνδυνο αλλά και ευαισθησία προς το περιβάλλον, σε συνδυασμό με εμπιστοσύνη στους χρόνους παράδοσης του φορτίου.

«Για να φτιάξουμε αυτά τα ειδικά πλοία, συνέχισε ο κ. Πήτερ Γ. Λιβανός, πήγαμε στην Samsung Heavy Industries γνωρίζοντας ότι συνεργαζόμενοι μαζί τους μπορούσαμε να σχεδιάσουμε και να κατασκευάσουμε τα νέα πλοία».



# Στο στόλο της CERES ακόμα τάνκερ

«Τώρα, τρία χρόνια αργότερα, μαζευτήκαμε εδώ, κατασκευαστές, ιδιοκτήτες και ναυλωτές για να συμμετάσχουμε σε μια πολύ ειδική τελετή, την τελετή της ονομασίας του CAP LAURENT και του CAP JEAN. Σύντομα αυτά τα μεγάλα ατσάλινα πλοία θα γίνουν ένα με το πνεύμα της θάλασσας.

Ευχαριστώ τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Σουμάκη, ο οποίος ταξίδεψε τη μακρινή απόσταση από την Αθήνα για να αναρτήσει τη σημαία της Ελλάδας στο CAP LAURENT σήμερα. Είμαστε ιδιαίτερα περήφανοι διότι αυτά τα υπέροχα πλοία θα έχουν τον Πειραιά σαν το πατρικό τους λιμάνι και θα αποτελέσουν μέρος της δύναμης ενός από τους μεγαλύτερους ναυτιλιακούς στόλους στον κόσμο».

Τα πλοία αυτά έχουν σχεδιαστεί με υψηλότερα στάνταρ από αυτά που προβλέπουν οι κανονισμοί. Για παράδειγμα, οι προδιαγραφές του χάλυβα κατασκευής πλοίων με κατάταξη για πλοίες σε περιοχές με πάγους, προβλέπουν διατήρηση των ιδιοτήτων του χάλυβα έως τους -20°C. Στην κατασκευή του πλοίου χρησιμοποιήθηκε χάλυβας που «αντέχει» έως τους -34°C.

Όλο το περίβλημα του σκάφους έχει κατασκευαστεί από ελάσματα μεγαλύτερου πάχους από αυτό που απαιτούν οι κανονισμοί. Ένα ενισχυμένο σκάφος αντιμετωπίζεται πάντοτε ευνοϊκότερα από τις Αρχές και βοηθά όλους μας να κοιμόμαστε λίγο πιο ήσυχα.

Η Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd άνοιξε το δρόμο σε θέματα ασφαλείας όσον αφορά τη σχεδίαση διαιρούμενων δεξαμενών καυσίμων του σκάφους με τις μικρότερες δεξαμενές εξωτερικώς και τις μεγαλύτερες δεξαμενές φορτίου εσωτερικώς. Σε περίπτωση προσκρούσεως, μόνον οι μικρότερες δεξαμενές θα προσβληθούν, γεγονός που εξασφαλίζει ελάχιστη διαρροή καυσίμου.

Η Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd σε συνεργασία με την Japan Radio Co., μια πρωτοπόρο εταιρεία στην τεχνολογία της επικοινωνίας, έχει θέσει σε εξέλιξη ένα ολοκληρωμένο σύστημα διακυβέρνησης. Στο σύστημα αυτό όλα τα βασικά όργανα πλοηγήσεως έχουν τοποθετηθεί σε ένα σημείο πάνω στο πλοίο. Αυτό επιτρέπει τον πλήρη έλεγχο του σκάφους από τον πλοίαρχο ή κυβερνήτη από μία θέση.

## Ναυτιλιακή αυτοκρατορία

Η οικογένεια Λιβανού εισήλθε στο χώρο της ναυτιλίας το 1824. Σήμερα, τα κεντρικά γραφεία της εταιρείας είναι στον

Πειραιά. Άλλα 12 γραφεία βρίσκονται στις τέσσερις ηπείρους.

Το Ceres Group διαχειρίζεται έναν ποικίλο στόλο ο οποίος εξυπηρετεί τρεις πρωταρχικούς τομείς της ναυτιλίας. Αρχικά τον τομέα των χημικών όπου παρέχεται μια ιδιαίτερα καλά οργανωμένη μεταφορά τους. Δεύτερον, τον τομέα του πετρελαίου, μεταφορά αργού πετρελαίου και παραγώγων αυτού και τρίτον, τον τομέα του ξηρού φορτίου, ο οποίος περιλαμβάνει μεταφορές σιτηρών, σιδήρου, κάρβουνου και παρόμοιων εμπορευμάτων.

Η Ceres Hellenic Shipping Enterprises Ltd, απέκτησε το 1990, έξι από τα μεγαλύτερα Super-Tankers σε όλο τον κόσμο. Σήμερα, ο στόλος της εταιρείας ανέρχεται στα 5.000.000 DWT.

Μέσω της εταιρείας Ceres Hydrofoil Joint Service, η εταιρεία διαχειρίζεται επίσης μια επιχείρηση με fast ferries τα οποία εξυπηρετούν πάνω από 45 λιμάνια στα ελληνικά νησιά. Ο στόλος αποτελείται από 28 Υδροπτέρυγα, ένα καινούριο υψηλής ταχύτητας Καταμαράν χωρητικότητας 352 επιβατών και τρία Mega Dolphins χωρητικότητας 250 επιβατών έκαστον. Συνολικά, μέχρι σήμερα έχουν μεταφερθεί με τα προαναφερθέντα πλοία πάνω από 25 εκατομμύρια επιβάτες.

## Αφοσιωμένα Πληρώματα

«Το μεγαλύτερο όφελος στην έννοια των αφοσιωμένων πληρωμάτων είναι η αναπόφευκτη ανταγωνιστικότητα του να είναι οι καλύτεροι».

Στην εταιρεία Ceres τα πληρώματα σε γενικές γραμμές είναι αφοσιωμένα σε ένα τύπο πλοίου και συχνά σε ένα συγκεκριμένο πλοίο. Αυτό απλά βοηθάει τους ανθρώπους μας να αναπτύξουν μία οικογενειακή ατμόσφαιρα και μία ομαδική φιλοσοφία. Τα πληρώματα που εργάζονται αν ομάδα, εργάζονται πιο αποτελεσματικά και με μεγαλύτερη ασφάλεια. Δεν αποτελεί έκπληξη που η ναυτιλιακή βιομηχανία γνωρίζει ότι η εταιρεία Ceres έχει εξειδικευμένα πληρώματα. Τα πληρώματα θέλουν να εργάζονται σε ασφαλή πλοία και ξέρουν ότι η εταιρεία Ceres είναι αφοσιωμένη στην ασφάλεια.

Καπετάνιοι πολλών χρόνων, συχνά παραμένουν στην εταιρεία για να επιβλέψουν τον σχεδιασμό, την ανάπτυξη και το χτίσιμο της καινούργιας γενιάς των πλοίων της εταιρείας Ceres ή να επισκευάσουν τα ήδη υπάρχοντα πλοία.

Αυτή είναι η αρχή, ότι μόνο η αφοσίωση μπορεί να φέρει μέλλον στην εταιρεία.



# ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθμός Απόφασης 1023/1997

**Πρόεδρος:**

Αλ. Παπαμιχαλόπουλος

**Εισηγητής:**

Θεόδωρος Αποστολόπουλος

**Δικηγόροι:**

Γεώργιος Μπαϊρακτάρης, Γεώργιος Βασιλόπουλος, Ανδρέας Νασίκας

II. Με την αγωγή επί της οποίας εκδόθηκε η εκκαλούμενη απόφαση, ζήτησε η ενάγουσα ασφαλιστική εταιρεία να υποχρεωθούν οι εναγόμενοι, η πρώτη ως πλοιοκτήτρια εταιρεία του επιβατηγού - οχηματαγωγού πλοίου «ΡΑΦΑΕΛΛΟ», υπολογίου Πειραιά και ο δεύτερος ως πλοίαρχος του πλοίου αυτού, να της καταβάλουν, σε ολόκληρο ο καθένας, την προσδιοριζόμενη αποζημίωση, για βλάβες που υπέστη από πυρκαγιά και υπαιτιότητα του δεύτερου εναγομένου πλοιάρχου, το αναφερόμενο φορτηγό αυτοκίνητο, κατά τη μεταφορά του με το ανωτέρω πλοίο από BRINDISI της Ιταλίας σε Πάτρα, δεδομένου ότι η ενάγουσα, που είχε ασφαλίσει το παραπάνω αυτοκίνητο, αποζημίωσε τον ιδιοκτήτη του και υποκαταστάθηκε, κατά νόμο, στα δικαιώματα αυτού κατά των υπευθύνων. Το Μονομελές Πρωτοδικείο έκρινε, με την εκκαλούμενη απόφαση, ότι η ένδικη διαφορά διέπεται από το ελληνικό δίκαιο και στη συνέχεια δέχθηκε ως νόμιμη και ουσιαστική βάση την αγωγή, κατά το μέρος που απευθυνόταν κατά του δεύτερου εναγομένου πλοιάρχου, ενώ την απέρριψε ως παθητικά ανομιμοποίητη, κατά το μέρος που στρεφόταν κατά της πρώτης εναγομένης πλοιοκτήτριας. Κατά της ανωτέρω αποφάσεως παραπονούνται με τις κρινόμενες εφέσεις για λανθασμένη εφαρμογή του νόμου και κακή εκτίμηση των αποδείξεων, η ενάγουσα και ο δεύτερος εναγόμενος, ζητώντας να εξαφανισθεί η προσβαλλόμενη απόφαση, η ενάγουσα μεν για να γίνει δεκτή η αγωγή της και ως προς την πρώτη εναγομένη, ο δεύτερος εναγόμενος δε για να απορριφθεί η αγωγή και ως προς αυτούς.

III. Από τις διατάξεις του άρθρου δεύτερου παρ. 2 του Ν. 2107/1992, που επικύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση των Βρυξελλών της 25-8-1924 «για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές» (Κανόνες της Χάγης) και τα τροποποιητικά αυτής πρωτόκολλα των Βρυξελλών της 23-2-1968 (Κανόνες του Βίσμπυ) και της 21-12-1979, σε συνδυασμό με τις διατάξεις των άρθρων 1 περιπτ. β', 5 παρ. 2 και 10 παρ. 2 της ως άνω Δ.Σ., όπως ισχύει μετά τις τροποποιήσεις της με τα παραπάνω πρωτόκολλα, προκύπτει ότι η εν λόγω Δ.Σ. εφαρμόζεται στην Ελλάδα στις θαλάσσιες μεταφορές που τα λιμάνια φορτώσεως και εκφορτώσεως βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη, καθώς και στις μεταφορές μεταξύ ελληνικών λιμένων, με την προϋπόθεση ότι οι παραπάνω μεταφορές καλύπτονται από φορτωτική ή άλλο παρόμοιο έγγραφο που αποτελεί τίτλο για τη θαλάσσια μεταφορά των πραγμάτων, ενώ δεν εφαρμόζεται στις μεταφορές που γίνονται με ναυλοσύμφωνο, εκτός αν εκδοθεί, με βάση αυτό, φορτωτική ή άλλο παρόμοιο έγγραφο, οπότε θα έχει εφαρμογή από τη στιγμή που η φορτωτική ή

το παρόμοιο έγγραφο είναι ο τίτλος που διέπει τις σχέσεις του μεταφορέα και του κομιστή. Για το λόγο αυτό, γίνεται δεκτό ότι οι διατάξεις της πιο πάνω Δ.Σ. δεν εφαρμόζονται, όχι μόνο στη ναύλωση στην οποία δεν εκδόθηκε φορτωτική, αλλά και στη ναύλωση στην οποία εκδόθηκε φορτωτική, εφόσον αυτή παραμένει στα χέρια του ναυλωτή, αφού στις σχέσεις εκναυλωτή και ναυλωτή επικρατούν οι όροι του ναυλοσυμφώνου και όχι της φορτωτικής (άρθρ. 170 παρ. 2 ΚΙΝΔ). Και όταν όμως κυκλοφορήσει περαιτέρω η φορτωτική που εκδόθηκε με βάση το ναυλοσύμφωνο, θα πρέπει να γίνει διάκριση ανάμεσα στην ονομαστική φορτωτική και στη φορτωτική σε διαταγή. Αν εκδόθηκε ονομαστική φορτωτική, η οποία μεταβιβάζεται κατά τους κανόνες που αφορούν την εκχώρηση των απαιτήσεων του ναυλωτή από τη ναύλωση, δεν μπορεί να εφαρμοσθεί η Δ.Σ., γιατί οι σχέσεις του κομιστή (εκδοχέα) προς τον εκναυλωτή διέπονται και πάλι από τους όρους του ναυλοσυμφώνου. Αν, όμως, η φορτωτική που εκδόθηκε και κυκλοφόρησε είναι σε διαταγή, οι σχέσεις του τρίτου κομιστή αυτής και του μεταφορέα (εκναυλωτή) διέπονται μόνον από τους όρους της φορτωτικής (άρθρο 170 παρ. 3 ΚΙΝΔ) και ρυθμίζονται από τη Δ.Σ., αφού η φορτωτική αποτελεί στην περίπτωση αυτή τον τίτλο για τη θαλάσσια μεταφορά (βλ. σχετ. Α. Κιάντου - Παμπούκη, Κύρωση Κανόνων Χάγης - Βίσμπυ και Δίκαιο Ναυλώσεως, στην ΕΝΔ 20, σελ. 287 επ. CARVER, Carriage By Sea, Εκδ. 13η, παρ. 496). Εξάλλου, έγγραφο παρόμοιο με τη φορτωτική που να αποτελεί τίτλο για τη θαλάσσια μεταφορά, είναι προδήλως το έγγραφο που έχει παρόμοια λειτουργία με τη φορτωτική, δηλαδή που μεταβιβάζεται με οπισθογράφηση και ενσωματώνει την αξίωση του κατόχου (κομιστή) αυτού για την παράδοση των πραγμάτων που φορτώθηκαν στον τόπο προορισμού τους (Ν. Δελούκα, Ναυτ. δικ., Εκδ. 1979, παρ. 251 επ.). Τέτοιο έγγραφο, πάντως - παρόμοιο με τη φορτωτική - δεν προβλέπεται στην ελληνική νομοθεσία, ούτε χρησιμοποιείται στη ναυτική πρακτική χωρών με μεγάλη ναυτική παράδοση, όπως η Αγγλία, στην οποία υποστηρίζεται ότι οι λέξεις «άλλο παρόμοιο έγγραφο που αποτελεί τίτλο για τη θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων» τέθηκαν στη Δ.Σ. για να καλύψουν έγγραφα άλλων χωρών, που ήταν παρόμοια με τις φορτωτικές (CARVER, οπ. παρ. 495, σημ. 14). Στην προκειμένη περίπτωση, οι εναγόμενοι (ήδη εφεσθιζήθη και εκκαλών) ισχυρίστηκαν στην πρωτοβάθμια δίκη και ισχυρίζονται πάλι στη δίκη αυτή ότι για το φορτηγό αυτοκίνητο με αριθμό κυκλοφορίας NBN-1178, που είχε φορτωθεί στο Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο της πρώτης εναγομένης «ΡΑΦΑΕΛΛΟ» και υπέστη βλάβες από πυρκαγιά κατά τη διάρκεια της μεταφοράς του με το πλοίο αυτό



από το λιμάνι του BRINDISI Ιταλίας στο λιμάνι της Πάτρας, είχε εκδοθεί η φορτωτική με αριθμό 0010891/4-7-94, η οποία περιέχει τους όρους της μεταφοράς και παρόλο ότι επιγράφεται «πρωτότυπη μη διαπραγματεύσιμη απόδειξη για τη μεταφορά εμπορικών οχημάτων» αποτελεί φορτωτική με την έννοια του νόμου. Από το πιο πάνω έγγραφο, εν τούτοις, του οποίου προσκομίζεται φωτοτυπία της μιας σελίδας του με νόμιμη μετάφραση αυτής από την αγγλική γλώσσα, προκύπτει μόνο ότι πρόκειται για απόδειξη μεταφοράς του συνοδευόμενου από τον οδηγό του ανωτέρω φορτηγού αυτοκινήτου και των μεταφερομένων με αυτό εμπορευμάτων, για τα οποία σημειώνεται ότι αναγράφονται όπως τα είπε ο οδηγός, χωρίς έλεγχο από το μεταφορέα, προς συμμόρφωση με τους κανονισμούς του τελωνείου. Άλλοι όροι, που να έχουν σχέση με τις υποχρεώσεις και την ευθύνη του μεταφορέα (της πρώτης εναγομένης) για τη μεταφορά του αυτοκινήτου και να διέπουν γενικότερα τις σχέσεις του αποστολέα του άνω αυτοκινήτου προς το μεταφορέα, δεν αποδείχθηκε ότι έχουν περιληφθεί στην ανωτέρω απόδειξη και πολύ περισσότερο δεν αποδείχθηκε ότι η απόδειξη αυτή - στην οποία αναγράφεται σαφώς ότι είναι «μη διαπραγματεύσιμη» - αποτελούσε τον τίτλο που θα ρύθμιζε τις σχέσεις του εκάστοτε κατόχου της και του μεταφορέα. Κάτι τέτοιο, άλλωστε, δύσκολα θα μπορούσε να γίνει δεκτό, αν ληφθεί υπόψη ότι το παραπάνω αυτοκίνητο συνοδεύεται από τον οδηγό του που το φόρτωσε ο ίδιος στο πλοίο και ήταν ασφαλώς ο αναγραφόμενος στην ανωτέρω απόδειξη ως παραλήπτης του αυτοκινήτου, το οποίο επομένως νομιμοποιούνταν να παραλάβει μόνον ο συγκεκριμένος οδηγός του και όχι ο οποιοσδήποτε κάτοχος της αποδείξεως μεταφοράς τούτου. Από τα στοιχεία, λοιπόν, που τέθηκαν υπόψη του δικαστηρίου δεν προέκυψε ότι η ως άνω απόδειξη αποτελεί παρόμοιο με τη φορτωτική έγγραφο και συνεπώς, αφού δεν αποδείχθηκε ότι η μεταφορά του εν λόγω αυτοκινήτου καλύπτονταν από φορτωτική ή άλλο παρόμοιο έγγραφο τίτλου, η μεταφορά αυτή δεν υπόκειται στους κανόνες της Δ.Σ. Και είναι αλήθεια ότι εν όψει του άρθρου 6 των Κανόνων της Δ.Σ. και των ερμηνευτικών προβλημάτων που δημιούργησε η ασαφής διατύπωση και ο συσχετισμός των διατάξεων αυτού προς τις διατάξεις των άρθρων 18' και 2 των Κανόνων προβλέπει ότι ο μεταφορέας και ο φορτωτής μπορούν, με συμφωνία που θα περιληφθεί σε απόδειξη η οποία θα είναι και θα σημειώνεται πάνω σ' αυτήν ότι είναι «μη διαπραγματεύσιμη», να νομολογήσουν οποιοσδήποτε όρους για την ευθύνη και τις υποχρεώσεις του μεταφορέα (αποκλείοντας έτσι την εφαρμογή των τυχόν αντίθετων ρυθμίσεων των Κανόνων της Δ.Σ.), σε ειδικές περιπτώσεις φορτώσεων, που δεν έχει εκδοθεί φορτωτική και ο χαρακτήρας ή η κατάσταση του φορτίου καθώς και οι συνθήκες και περιστάσεις της μεταφοράς δικαιολογούν την ειδική αυτή συμφωνία, ενώ τέτοια συμφωνία δεν μπορεί να γίνει στις συνηθισμένες εμπορικές φορτώσεις - υποστηρίχθηκε μεμονωμένα και η άποψη ότι οι Κανόνες της εν λόγω Δ.Σ. εφαρμόζονται σε όλες τις περιπτώσεις μεταφοράς αγαθών δια θαλάσσης και όταν ακόμη οι σχετικές συμφωνίες καλύπτονται από αποδείξεις «μη διαπραγματεύσιμες», εφόσον πρόκειται για συνηθισμένες εμπορικές φορτώσεις που γίνονται στο πλαίσιο των συνηθισμένων εμπορικών συναλλαγών (βλ. W. TETLEY Marine Cargo Claims, Εκδ. Γ', σελ. 11 και 994 επ.). Η άποψη αυτή, όμως, δεν γίνεται δεκτή από τους ερμηνευτές των Κανόνων στις αγγλοσαξονικές χώρες (βλ. σχετ. SCRUTON, On Charterparties and Bills of Lading, Εκδ. 19η, σελ. 427-428 και 461) και σε κάθε περίπτωση δύσκολα θα μπορούσε να γίνει δεκτή στο πλαίσιο του ελληνικού δικαίου και του άρθρου 2 παρ. 1 του κυρωτικού νόμου 2107/1992, που όριζε σαφώς ότι οι διατάξεις της Δ.Σ. εφαρμόζονται στην Ελλάδα και έχουν ισχύ για όλες τις μεταφορές που εκτελούνται «υπό φορτωτική». Σημειώνεται, πάντως, ότι και στην περίπτωση που θα γινόταν δεκτή η παραπάνω άποψη και κρινόταν έτσι ότι η επίδικη μεταφορά διέπεται από τους

Κανόνες της Δ.Σ., η εφαρμογή των Κανόνων αυτών, αντί των σχετικών διατάξεων του ελληνικού δικαίου - που θα έπρεπε να εφαρμοσθούν διαφορετικά, σύμφωνα με τα άρθρα 26 ΑΚ και 4 παρ. 1, 4 και 5 της Δ.Σ. της Ρώμης (Ν. 1792/1988), αφού η επικαλούμενη ζημία από αδικοπραξία επήλθε στο πλοίο με ελληνική σημαία και η επίδικη σύμβαση μεταφοράς συνδέεται στενότερα με την Ελλάδα στην οποία είχε την κύρια εγκατάστασή της η πλοιοκτήτρια (μεταφορέας) και βρισκόταν το λιμάνι εκφορτώσεως - δεν θα είχε καμιά πρακτική συνέπεια, γιατί, όπως θα εκτεθεί παρακάτω, οι ρυθμίσεις των κανόνων της Δ.Σ. και των κοινών διατάξεων του ελληνικού δικαίου, στα κρίσιμα για την ένδικη διαφορά ζητήματα, είναι ταυτόσημες.

IV. Το άρθρο 138 ΚΙΝΔ ορίζει στο εδ. α' ότι ο εκναυλωτής ευθύνεται για το πταίσμα των προσώπων που έχει προστήσει και ιδίως του πλοίαρχου και του πληρώματος σαν να ήταν δικό του πταίσμα και προβλέπει στο εδ. δ' ότι αν η ζημία προκλήθηκε από πυρκαγιά, ο εκναυλωτής ευθύνεται μόνον για δικό του πταίσμα. Οι ως άνω διατάξεις εφαρμόζονται και στη σύμβαση μεταφοράς πραγμάτων, από αυτές δε η διάταξη του εδ. δ' του παραπάνω άρθρου αποδίδει την όμοια ακριβώς διάταξη του άρθρου 4 παρ. 28' των Κανόνων της Χάγης που δεν τροποποιήθηκε με τα πρωτόκολλα των ετών 1968 και 1979. Οι διατάξεις αυτές καθιερώνουν το ανεύθυνο του μεταφορέα για ζημιές από πυρκαγιά και μόνον όταν η πυρκαγιά οφείλεται σε δικό του, προσωπικό, πταίσμα αναβιώνει η ευθύνη του. Πταίσμα του πλοίαρχου ή του πληρώματος και γενικά των προσώπων που έχουν προστεθεί από το μεταφορέα, δεν αρκεί για τη θεμελίωση της ευθύνης του για ζημιές από πυρκαγιά, αλλ' απαιτείται «ίδιον», δηλαδή προσωπικό πταίσμα αυτού ή, εφόσον πρόκειται για εταιρεία, των προσώπων που την εκπροσωπούν ή ασκούν τη διοίκηση αυτής, αφού οι εν λόγω διατάξεις απαλλάσσουν, στη συγκεκριμένη περίπτωση, το μεταφορέα της ευθύνης για το πταίσμα των προστεθέντων του. Για το λόγο αυτό, γίνεται δεκτό ότι οι ανωτέρω διατάξεις (του άρθρου 138 εδ. δ' ΚΙΝΔ και 4 παρ. 28' των Κανόνων της Δ.Σ.) εισάγουν μαχητό τεκμήριο υπέρ του μεταφορέα για την έλλειψη ευθύνης του σε ζημιές από πυρκαγιά, το οποίο μπορεί να ανατραπεί με την απόδειξη προσωπικού πταίσματος αυτού και συνεπώς ο μεταφορέας, για να απαλλαγεί της ευθύνης, αρκεί να αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται σε πυρκαγιά, ενώ ο αντίδικός του που ζημιώθηκε μπορεί να ανατρέψει το άνω τεκμήριο, αποδεικνύοντας ότι η πυρκαγιά προκλήθηκε από προσωπικό πταίσμα του μεταφορέα (Ν. Δελούκας, Ναυτ. Δικ. Εκδ. 1979, παρ. 201, σελ. 320-321, Α. Κιάντου - Παμπούκη, Ναυτ. Δικ. Εκδ. 1989, παρ. 99 σελ. 286 επ. Γ. Βιτάλης, στην Ε.Εμπ.Δ. ΚΑ' σελ. 202-203, βλ. και W. TETLEY, οπ. σελ. 415 επ.). Στην κρινόμενη υπόθεση από τα προσκομιζόμενα διαδικαστικά έγγραφα προκύπτει ότι η ενάγουσα - εκκαλούσα ισχυρίσθηκε με την ένδικη αγωγή ότι οι ζημιές που υπέστη το ασφαλισμένο από αυτή φορτηγό αυτοκίνητο προκλήθηκαν από πυρκαγιά κατά τη διάρκεια της μεταφοράς του με το πλοίο της πρώτης εναγομένης «ΡΑΦΑΕΛΛΟ» και ότι η πυρκαγιά αυτή οφείλεται σε αποκλειστική υπαιτιότητα του δεύτερου εναγομένου πλοίαρχου, για τις αδικοπραξίες του οποίου ευθύνεται σε ολόκληρο με αυτόν και η πρώτη εναγομένη πλοιοκτήτρια (μεταφορέας). Από την άλλη πλευρά, η εναγομένη πλοιοκτήτρια ισχυρίσθηκε, με τις πρωτόδικες προτάσεις της, ότι δεν ευθύνεται για τις ζημιές του ανωτέρω φορτηγού αυτοκινήτου, γιατί προξενήθηκαν από πυρκαγιά, χωρίς δικό της πταίσμα και πικαλίσθηκε για την απόδειξη των ισχυρισμών της τους παραπάνω αγωγικούς ισχυρισμούς. Επομένως, αν ληφθεί υπόψη ότι ο ισχυρισμός για πρόκληση της ζημίας από πυρκαγιά αποτελεί καταχρηστική ένσταση που λαμβάνεται αυτεπαγγέλτως υπόψη από το Δικαστήριο, οποιοσδήποτε διάδικος και αν επικαλεσθεί τα περιστατικά που τη στηρίζουν, και ότι αν η αναφορά (και ομολογία) των περιστατικών της άνω ενστάσεως στην αγωγή καταλύει το ασκούμενο με αυτή δικαίωμα και κάνει την αγωγή βάσιμη κατά νόμο (βλ. σχετ. Δ. Κονδύλη, Το Δεδικασμένο, Εκδ. 1983, σελ. 218, σημ. 27 και σελ. 278,



σημ. 8-Κ. Μπέν, Πολ. Δικ. άρθρ. 262, σελ. 1122 και Δ12, 295), η ένδικη αγωγή, κατά το μέρος που στρεφόταν κατά της πρώτης εναγομένης πλοιοκτήτριας, ήταν μη νόμιμη. Και τούτο, γιατί με βάση τα αναφερόμενα σ' αυτήν περιστατικά δεν υπήρχε κατά της άνω εναγομένης το δικαίωμα για το οποίο ζητούσε η ενάγουσα την παροχή έννομης προστασίας, εν όψει και του γεγονότος ότι η τελευταία όχι μόνο δεν επικαλέσθηκε στην αγωγή «ίδιο» πταίσμα της εναγομένης πλοιοκτήτριας, αλλ' αντίθετα απέκλεισε ρητώς την ύπαρξη τέτοιου πταίσματος, με τους ισχυρισμούς της ότι αποκλειστικά υπαίτιος της πυρκαγιάς ήταν ο εναγόμενος πλοίαρχος και ότι η εναγόμενη πλοιοκτήτρια ήταν υποχρεωμένη να αποκαταστήσει τις ζημιές που προκλήθηκαν, γιατί ευθυνόταν, κατά το άρθρο 84 ΚΙΝΔ, από τις αδικηπραξίες του πλοίαρχου. Κατ' ακολουθία, η εκκαλούμενη απόφαση, παρόλο ότι έκρινε λανθασμένα πως η αγωγή ήταν απαράδεκτη, ως προς την πρώτη εναγομένη, για έλλειψη παθητικής νομιμοποίησης, αντί να κρίνει ότι ήταν μη νόμιμη, ορθά κατ' αποτέλεσμα απέρριψε την αγωγή, ως προς την εναγομένη αυτήν και αβάσιμα υποστηρίζει το αντίθετο η εκκαλούσα ασφαλιστική εταιρεία, με το μοναδικό λόγο της εφέσεώς της.

V. Από το συνδυασμό των άρθρων 40, 84 και 138 ΚΙΝΔ προκύπτει ότι ο πλοίαρχος ευθύνεται για κάθε πταίσμα, επομένως και για ελαφρά αμέλεια, κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας που του ανατέθηκε, αλλά δεν ευθύνεται για τις πράξεις του πληρώματος, έστω και αν το προσέλαβε ο ίδιος, αφού το πλήρωμα είναι βοηθός εκπληρώσεως των υποχρεώσεων του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή και όχι του πλοίαρχου. Την ως άνω ευθύνη υπέχει ο πλοίαρχος κυρίως απέναντι στον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή - με τους οποίους συνδέεται συμβατικά - ενώ απέναντι στους τρίτους και μάλιστα τους φορτωτές ή παραλήπτες του φορτίου, μπορεί να ευθύνεται μόνο κατά τις διατάξεις για τις αδικηπραξίες, δηλαδή όταν κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του προκαλέσει στους τρίτους ζημία με τις προϋποθέσεις των άρθρων 914 επ. ΑΚ. Η ευθύνη αυτή είναι δυνατό να συντρέχει παράλληλα με την ευθύνη του πλοιοκτήτη (άρθρ. 8 παρ. 2 ΚΙΝΔ και 926 ΑΚ) ή να αφορά αποκλειστικά τον πλοίαρχο - όπως στην περίπτωση της πυρκαγιάς - και είναι σε κάθε περίπτωση απεριόριστη, αφού, σε αντίθεση με τον πλοιοκτήτη για τον οποίο προβλέπεται στο νόμο ότι ευθύνεται περιορισμένα (άρθρ 85 επ., 139, 140, 141 ΚΙΝΔ), δεν υπάρχει παρόμοια πρόβλεψη για τον πλοίαρχο στις περιπτώσεις που εφαρμόζονται μόνο οι διατάξεις του ΚΙΝΔ (βλ. σχετ. Ν. Δελούκα, οπ., παρ. 121 σελ. 195 επ., - Α. Κιάντου - Παμπούκη, οπ. παρ. 46, σελ. 129 επ. Δ. Καμβύση, Ιδ. Ναυτ. Δικ., Εκδ. 1982, άρθρ. 40, σελ. 120). Κατόπιν αυτών, γίνεται φανερό ότι σε περίπτωση πυρκαγιάς που προκλήθηκε στο πλοίο από υπαιτιότητα του πλοίαρχου και προξένησε ζημιές στο μεταφερόμενο φορτίο, η αγωγή αποζημιώσεως του φορτωτή ή παραλήπτη τούτου κατά του πλοίαρχου στηρίζεται στην αδικηπραξία και για να είναι ορισμένη αρκεί να περιέχει τα στοιχεία που θεμελιώνουν την αδικηπρακτική ευθύνη του πλοίαρχου και το ύψος των ζημιών. Τα στοιχεία αυτά περιέχονται με πληρότητα στην ένδικη αγωγή και δεν ήταν αναγκαίο να αναφέρεται σ' αυτή, για τον υπολογισμό της ζημίας, η αξία του βλαβέντος φορτηγού αυτοκινήτου πριν και μετά από την πυρκαϊά, όπως στηρίζει με το πρώτο σκέλος του τρίτου λόγου της εφέσεώς του ο εκκαλών πλοίαρχος. Κάτι τέτοιο δεν απαιτείται κατά το άρθρο 914 ΑΚ, ενώ η διάταξη του άρθρου 140 ΚΙΝΔ, που προβλέπει πράγματι παρόμοιο με τον επικαλούμενο από τον άνω εκκαλούμενο τρόπο υπολογισμού της αποζημιώσεως σε περίπτωση βλάβης των μεταφερομένων πραγμάτων (υποκατάσταση της διαφοράς μεταξύ της τιμής πωλήσεως αυτών και της τιμής στην οποία θα επωλούντο, χωρίς τη βλάβη, στον τόπο προορισμού τους) αναφέρεται μόνο στην αποζημίωση που υποχρεούνται να καταβάλει ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής (εκναυλωτής ή μεταφορέας) με βάση τη σύμβαση ή όπως γίνεται ερμηνευτικά δεκτό - και με βάση την αδικηπραξία (Ε. Πειρ. 807/1979 ΕΝΔ 8, 12 - Ε. Πειρ. 1200/1981 ΕΝΔ 10, 13) και δεν έχει

εφαρμογή σε συναφείς αξιώσεις αποζημιώσεως που ασκούνται κατά μη ευθυνόμενων από τη σύμβαση μεταφοράς τρίτων, όπως είναι ο πλοίαρχος, και στηρίζονται μόνο στην αδικηπραξία. Επομένως, οι προβαλλόμενοι με τον ανωτέρω λόγο εφέσεως ισχυρισμοί του εκκαλούντος πλοίαρχου ότι η αγωγή ήταν αόριστη (έμμεσα) και μη νόμιμη, γιατί δεν περιείχε τα απαιτούμενα κατά νόμο στοιχεία για τον υπολογισμό της ζημίας, είναι αβάσιμοι. Ο εκκαλών αυτός, βέβαια, υποστηρίζει την άποψη, ότι η ένδικη διαφορά διέπεται από τους κανόνες της Δ.Σ. που κυρώθηκε με το Ν. 2107/1992 και θεμελιώνει γι' αυτό τους πιο πάνω ισχυρισμούς του στους Κανόνες της Δ.Σ., στη συγκεκριμένη περίπτωση, όμως, οι ισχυρισμοί αυτοί είναι αβάσιμοι, αφού δεν έχει εδώ εφαρμογή η Δ.Σ., ανεξάρτητα από το γεγονός ότι θα ήταν αβάσιμοι και αν εφαρμοζόταν η Δ.Σ. Πράγματι, το άρθρο 4Β' των Κανόνων της Δ.Σ., που προστέθηκε με το Πρωτόκολλο των Βρυξελλών του 1968, προβλέπει στην παρ. 2 ότι αν ασκηθεί κατά υπαλλήλου ή πράκτορα του μεταφορέα αγωγή αποζημιώσεως για απώλεια ή ζημία των εμπορευμάτων, ο υπάλληλος ή πράκτορας αυτός μπορεί να προτείνει τις ενστάσεις και τα όρια ευθύνης που δικαιούται να επικαλεσθεί ο μεταφορέας, ενώ το άρθρο 4 καθορίζει στην παρ. 5α', όπως αντικαταστάθηκε με το πρωτόκολλο του 1979, τα όρια ευθύνης του μεταφορέα κατά δέμα ή μονάδα ή κιλό μεικτού βάρους των εμπορευμάτων που απολέσθηκαν ή υπέστησαν ζημία και ορίζει στην περίπτ. δ' της ίδιας παραγράφου 5, όπως αντικαταστάθηκε με το Πρωτόκολλο του 1968, ότι το συνολικό ποσό της αποζημιώσεως θα υπολογίζεται σε σχέση με την αξία των εμπορευμάτων στον τόπο και τον χρόνο που εκφορτώνονται από το πλοίο ή θα έπρεπε να έχουν εκφορτωθεί, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς και ότι η αξία των εμπορευμάτων θα προσδιορίζεται σύμφωνα με την χρηματιστηριακή τιμή αυτών, ή αν δεν υπάρχει τέτοια τιμή, σύμφωνα με την τρέχουσα τιμή στη αγορά ή, αν δεν υπάρχει καμιά από τις δύο, θα προσδιορίζεται με βάση τη συνθησιμένη αξία των εμπορευμάτων του ίδιου είδους και ποιότητας. Η τελευταία αυτή διάταξη (του άρθρου 4 παρ. 5β' των Κανόνων) είναι πανομοιότυπη με τις διατάξεις του άρθρου 23 παρ. 1 και 2 της Συμβάσεως της Γενεύης για τη διεθνή μεταφορά εμπορευμάτων οδικώς (CMR) που κυρώθηκε στην Ελλάδα με το Ν. 559/1977, με τη διαφορά ότι η τελευταία αυτή Σύμβαση ρυθμίζει λεπτομερώς και τον τρόπο υπολογισμού της αποζημιώσεως τόσο σε περίπτωση ολικής ή μερικής απώλειας των εμπορευμάτων όσο και σε περίπτωση ζημίας αυτών (άρθρ. 23 παρ. 1 και 25 της CMR), ενώ οι κανόνες της Δ.Σ. αναφέρονται γενικά στον υπολογισμό του συνόλου της αποζημιώσεως σε σχέση με την αξία των εμπορευμάτων που χάθηκαν ή υπέστησαν ζημιές και προβλέπουν μόνο τον τρόπο προσδιορισμού της αξίας τους. Για το λόγο αυτό υποστηρίζεται ότι η αξία των εμπορευμάτων, όπως προσδιορίζεται στους Κανόνες, αποτελεί το ανώτατο όριο της αποζημιώσεως ή το σημείο εκκίνησης για τον υπολογισμό αυτής (βλ. σχετ. SCRUTTON, όπως σελ. 456 - W. TETLEY, όπ. σελ. 542) και συνεπώς ο υπολογισμός της αποζημιώσεως, σε περίπτωση βλάβης των εμπορευμάτων, θα γίνει από το Δικαστήριο, το οποίο θα θέσει ως βάση την αξία των εμπορευμάτων και θα εκτιμήσει στη συνέχεια το ύψος της ζημίας, λαμβάνοντας γι' αυτό υπόψη όλα τα στοιχεία που θα προσκομίσουν και θα επικαλεσθούν οι διάδικοι, μεταξύ των οποίων και τη μείωση της τιμής πωλήσεως αυτών, λόγω της βλάβης (πρβλ. άρθρ. 140 ΚΙΝΔ), την αξία των απαιτούμενων επισκευών, την υποτίμησή της αξίας τους από τις επισκευές που έγιναν κλπ. Από όσα εκτέθηκαν προκύπτει, καταρχήν, ότι οι ανωτέρω διατάξεις των Κανόνων της Δ.Σ. για τον καθορισμό της αξίας και τον υπολογισμό της αποζημιώσεως των εμπορευμάτων που χάθηκαν ή υπέστησαν ζημιές, εφαρμόζονται και όταν η αξίωση αποζημιώσεως ασκείται κατά του πλοίαρχου - που περιλαμβάνεται στην έννοια του υπαλλήλου ή πράκτορα του μεταφορέα - και συνάγεται περαιτέρω ότι η σχετική αγωγή, για να είναι νόμιμη και ορισμένη δεν απαιτείται να περιέχει στοιχεία που αναφέρονται σε



συγκεκριμένο τρόπο υπολογισμού της αποζημίωσης, αλλ' αρκεί να επικαλείται σ' αυτή ο ενάγων μία τις προμνημονευόμενες αξίες των εμπορευμάτων (χρηματιστηριακή τιμή ή τρέχουσα τιμή αγοράς ή συνθηγομένη αξία όμοιων εμπορευμάτων), έστω και αν αυτή είναι η τελευταία κατά σειρά και δεν αναφέρεται ότι δεν υπάρχει η προηγούμενη.

Και τούτο, γιατί ο εναγόμενος (μεταφορέας ή πλοίαρχος) διακαιούται σε κάθε περίπτωση να επικαλεσθεί και να αποδείξει την τυχόν προηγούμενη από εκείνη που επικαλείται ο ενάγων τιμή, εφόσον βέβαια είναι μικρότερη, ώστε να έχει έννομο συμφέρον να επιδιώξει τον υπολογισμό της αποζημίωσης με βάση την τιμή αυτή (βλ. για ην όμοια περίπτωση του άρθρου 23 της CMR, ΑΠ 1529/1991 Ελλ. Δικ., 34, 316). Στην προκειμένη υπόθεση, λοιπόν, η ένδικη αγωγή ήταν νόμιμη και ορισμένη και σύμφωνα με τις διατάξεις της Δ.Σ., αφού η ενάγουσα εταιρεία επικαλείται σ' αυτή όχι μόνο τις απαιτούμενες για την αποκατάσταση των ζημιών του ασφαλισμένου φορτηγού αυτοκινήτου δαπάνες, αλλά και την εμπορική αξία τούτου στην Ελλάδα πριν από την πυρκαγιά. Κατά συνέπεια, οι προαναφερόμενοι αντίθετοι ισχυρισμοί του εκκαλούντος πλοίαρχου δεν θα ευσταθούσαν και στην περίπτωση που θα εφαρμοζόταν η ως άνω Δ.Σ.

VI. Ο εκκαλών - πλοίαρχος ισχυρίζεται με τον δεύτερο λόγο της εφέσεώς του ότι η εκκαλούμενη απόφαση δέχθηκε εσφαλμένα ότι ευθύνεται για τις ζημιές που υπέστη το αναφερόμενο φορτηγό αυτοκίνητο από πυρκαγιά, παρόλο ότι η ενάγουσα δεν επικαλέστηκε ούτε απέδειξε το βαθμό υπαιτιότητας αυτού που απαιτεί το άρθρο 48 παρ. 4 των Κανόνων της Δ.Σ., δηλαδή ενδεχόμενο δόλο ή έστω βαρεία αμέλεια με γνώση του ότι θα μπορούσε πιθανώς να προξενηθεί ζημία. Οι ισχυρισμοί αυτοί είναι, καταρχήν, αβάσιμοι, γιατί στηρίζονται σε λανθασμένη προϋπόθεση, αφού στην ένδικη διαφορά δεν εφαρμόζονται, όπως εκτέθηκε σε προηγούμενη σκέψη, οι Κανόνες της Δ.Σ., πέρα από το γεγονός ότι και αν γινόταν δεκτό ότι εφαρμόζονται, οι εν λόγω ισχυρισμοί θα ήταν και πάλι αβάσιμοι. Πράγματι, σε περίπτωση ζημιών από πυρκαγιά, ισχύει με βάση τους άνω Κανόνες (άρθρ. 4B παρ. 2) και για τον πλοίαρχο ο λόγος απαλλαγής από της ευθύνης που προβλέπεται στο άρθρο 4 παρ. 2B' των ίδιων κανόνων για τον μεταφορέα, δηλαδή δεν ευθύνεται για τις ζημιές, εκτός αν ο κύριος του φορτίου αποδείξει ότι η πυρκαγιά οφείλεται σε προσωπικό του (του πλοίαρχου) πταίσμα, με την έννοια της οποιασδήποτε, έστω και ελαφράς, αμέλειας αυτού (SCRUTTON, οπ. σελ. 450). Και στην περίπτωση αυτή, λοιπόν, ο εκκαλών πλοίαρχος θα ευθυνόταν με τις ίδιες ακριβώς προϋποθέσεις που ευθύνεται με βάση τις κοινές διατάξεις για την αδικπραξία, κατά τις οποίες ευθύνεται, όπως έχει αναφερθεί, για κάθε πταίσμα (έστω και ελαφρά αμέλεια) και μάλιστα προσωπικό του πταίσμα, αφού δεν ευθύνεται για πράξεις ή παραλείψεις του πληρώματος. Οι επικαλούμενες από τον εκκαλούντα αυτόν διατάξεις του άρθρου 4B παρ. 4 των Κανόνων - που ορίζουν ότι ο υπάλληλος ή πράκτορας του μεταφορέα δεν μπορεί να επωφεληθεί από τις διατάξεις του άρθρου αυτού, δηλαδή να προτείνει τους λόγους απαλλαγής και τον περιορισμό της ευθύνης που ισχύουν για το μεταφορέα, αν αποδεικνύεται ότι η ζημία ήταν αποτέλεσμα πράξεως ή παραλείψεως του υπαλλήλου ή πράκτορα που έγινε με πρόθεση να προξενηθεί ζημία ή από βαρεία αμέλεια και με γνώση ότι θα μπορούσε πιθανώς να προξενηθεί ζημία - δεν προσδιορίζουν τον βαθμό υπαιτιότητας που απαιτεί η διάταξη του άρθρου 4 παρ. 2B' για να ευθύνεται ο υπάλληλος ή πράκτορας του μεταφορέα, αλλ' αποκλείουν τελείως την εφαρμογή της πιο πάνω διατάξεως και όλων των άλλων διατάξεων που προβλέπουν τους λόγους απαλλαγής και τον περιορισμό της ευθύνης του μεταφορέα, στους υπαλλήλους ή πράκτορες αυτού που προκάλεσαν τη ζημία από πρόθεση ή βαρεία (ευσυνείδητη) αμέλεια. Σημειώνεται ότι όμοιες

με τις παραπάνω διατάξεις (του άρθρου 4B παρ. 4) είναι και οι διατάξεις του άρθρου 4 παρ. 5ε' των Κανόνων, που αναφέρονται στο μεταφορέα, με μόνη τη διαφορά ότι η ανωτέρω παράνομη συμπεριφορά (πρόκληση της ζημιάς από πρόθεση ή ευσυνείδητη αμέλεια) αποστερεί το μεταφορέα μόνο από το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του, ενώ η ίδια συμπεριφορά αποστερεί τον υπάλληλο ή πράκτορα αυτού από το δικαίωμα να προτείνει όχι μόνο τον περιορισμό της ευθύνης, αλλά και τους λόγους απαλλαγής που ισχύουν για το μεταφορέα (SCRUTTON, οπ. σελ. 459). Κατά συνέπεια, η ευθύνη του εναγομένου και ήδη εκκαλούντος πλοίαρχου για τις ζημιές που προκλήθηκαν από πυρκαγιά, επαρκώς θεμελιώνεται στην υπαιτιότητα αυτού που επικαλέστηκε η ενάγουσα με την αγωγή και έκρινε ότι αποδείχθηκε η εκκαλούμενη απόφαση, είτε γίνει δεκτό ότι η ένδικη διαφορά διέπεται από τις ειδικές διατάξεις της Δ.Σ., είτε από τις γενικές διατάξεις για την αδικπραξία, και είναι γι' αυτό αβάσιμος ο προαναφερόμενος δεύτερος λόγος εφέσεως του άνω εκκαλούντος.

VII. Από τις καταθέσεις των μαρτύρων στο ακροατήριο του πρωτοβαθμίου Δικαστηρίου, που περιέχονται στα ταυτάριθμα με την εκκαλούμενη απόφαση πρακτικά συνεδριάσεως, από όλα τα έγγραφα που προσκομίζουν και επικαλούνται οι διάδικοι, μεταξύ των οποίων και ένορκες καταθέσεις μαρτύρων από την προανάκριση που διενήργησε το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πατρών, η από 5-10-1994 έκθεση πραγματογνωμοσύνης των πραγματογνωμόνων Κων. Καραντώνη αντιπύραρχου, Κων. Ζωητού, επιπυραγού και Ιωάν. Αθανασόπουλου, ηλεκτρολόγου μηχανικού, που διορίστηκαν από την ως άνω Λιμενική Αρχή, η έκθεση με αριθμό 40/1005 του ΑΣΝΑ και η από 16-10-1995 έκθεση διερευνήσεως των αιτιών της πυρκαγιάς επί του πλοίου «ΡΑΦΑΕΛΛΟ» της εταιρείας J. H. BURGOYNE AND PARTNERS που συντάχθηκε από το μέλος της εταιρείας αυτής Δρ. C.D. FOSTER, ύστερα από αίτηση των δικηγόρων της πλοιοκτήτριας του άνω πλοίου εφεσίδητης εταιρείας - η έκθεση αυτή προσκομίζεται σε φωτοτυπία στην αγγλική γλώσσα και επίσημη μετάφραση για πρώτη φορά στη δίκη αυτή από τον εκκαλούντα πλοίαρχο και λαμβάνεται υπόψη, κατ' άρθρο 390 ΚΠολΔ, αφού δεν προέκυψε, εν' όψει και του χρόνου εκδόσεώς της, ότι είχε περιέλθει στα χέρια του εκκαλούντος πριν από την πρωτοβάθμια δίκη, ώστε να τεθεί θέμα απαραδέκτου αυτής, κατ' άρθρο 529 παρ. 2 ΚΠολΔ - και από τις ομολογίες που περιέχονται στις προτάσεις των διαδίκων ή συνάγονται (άρθρ. 261 ΚΠολΔ) από αυτές, αποδείχθηκαν τα ακόλουθα: Το υπό ελληνική σημαία Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο «ΡΑΦΑΕΛΛΟ», πλοιοκτήτρια του οποίου, κατά τον κρίσιμο για την προκείμενη υπόθεση χρόνο ήταν η πρώτη εναγομένη και ήδη εφεσίδητη εταιρεία «ΑΧΑΪΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ, Ν.Ε.» και πλοίαρχος ο δεύτερος εναγόμενος και ήδη εκκαλών Γ. Μπαφαλούκος, εκτελούσε τακτικά δρομολόγια της γραμμής Πατρών - Ηγουμενίστας - Brindisi Ιταλίας και στις 4-7-1994 και ώρα 21.15' απέπλευσε από το λιμάνι του Brindisi, το πρώτο λιμάνι κατάπλου την Ηγουμενίστα και τελικό προορισμό το λιμάνι της Πάτρας. Στο πλοίο αυτό επέβαιναν, εκτός από τα μέλη του πληρώματος και 137 επιβάτες, ενώ είχαν φορτωθεί στους χώρους του κλειστού και ανοικτού γκαράζ τούτου 30 φορτηγά και 32 ΙΧΕ αυτοκίνητα. Στο λιμάνι της Ηγουμενίστας κατέπλευσε το άνω πλοίο την 5.40' ώρα της 5-7-1994 και αφού αποβιβάστηκαν εκεί 577 επιβάτες και εκφορτώθηκαν 5 φορτηγά και 16 ΙΧΕ αυτοκίνητα, απέπλευσε τούτο την 6.00 ώρα για τον τελικό προορισμό του. Περί ώρα όμως, 12.10, όταν το πλοίο βρισκόταν 30 μίλια περίπου ανοικτά της Πάτρας, ο ναύτης Δημ. Δημητρόπουλος αντιλήφθηκε, κοιτάζοντας τυχαία προς την πλευρά της πλώρης του κλειστού γκαράζ, να βγαίνουν καπνοί και φλόγα από ένα φορτηγό αυτοκίνητο ψυγείο και ειδοποίησε αμέσως τον ύπαρχο του πλοίου. Στη συνέχεια καταβλήθηκαν έντονες προσπάθειες για την αντιμετώπιση της πυρκαγιάς από το πλήρωμα, που συνεχίστηκαν και με τη βοήθεια του Ρ/Κ



πλοίου «ΠΑΤΡΕΥΣ» μέχρι και τις απογευματινές ώρες της ίδιας ημέρας, αφού προηγουμένως μεταφέρθηκαν οι επιβάτες στο Ε/Γ πλοίο «POSEIDON». Τελικά η πυρκαγιά τέθηκε υπό έλεγχο και το πλοίο ρυμουλκήθηκε προς το λιμάνι της Πάτρας. Έξω από το λιμάνι αυτό ολοκληρώθηκε η κατάσβεση της πυρκαγιάς με τη βοήθεια και της πυροσβεστικής υπηρεσίας του λιμένα και περί ώρα 18.00 της 7-7-1994 εισήλθε το πλοίο και πρυμνοδέθηκε στο λιμάνι της Πάτρας. Από την παραπάνω πυρκαγιά, υπέστησαν σημαντικές ζημιές το πλοίο και τα περισσότερα από τα τοποθετημένα στο χώρο του κλειστού γκαράζ αυτοκίνητα, μεταξύ των οποίων και το Δ.Χ. φορτηγό αυτοκίνητο (ρυμουλκικό μετά ρυμουλκούμενου) με αριθμό κυκλοφορίας ΝΒΝ-1178, ιδιοκτησίας του Ιωάννη Μεγαλίδη, που το είχε ασφαλίσει και για τους κινδύνους από πυρκαγιά στην ενάγουσα και ήδη εφεσίβλητη (στην έφεση του εκκαλούντος πλοίαρχου) ασφαλιστική εταιρεία.

Σχετικά με τα αίτια της πυρκαγιάς, οι πραγματογνώμονες που διορίστηκαν, κατά την προανάκριση, από το Κ.Λ. Πατρών, επισημαίνουν πρώτα στην από 5-10-94 έκθεση πραγματογνωμοσύνης αυτών ότι λόγω της μεγάλης εκτάσεως της καταστροφής από την πυρκαγιά είναι αδύνατο να εντοπισθούν με βεβαιότητα τα ακριβή αίτια της πυρκαγιάς και ερευνώντας στη συνέχεια όλες τις πιθανές αιτίες προκλήσεως αυτής, καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι το ενδεχόμενο να προκλήθηκε και διαδόθηκε η πυρκαγιά από το ηλεκτρικό κύκλωμα του ψυκτικού μηχανήματος του αυτοκινήτου με αριθμό D 995 LWO, που λειτουργούσε αυτόνομα και μέσα στο κλειστό γκαράζ, αποτελεί την περισσότερο πιθανή αιτία, που είναι συμβατή και με τα αναφερόμενα στην έκθεση στοιχεία και ευρήματα. Αντίθετα, η εταιρεία J.H. BURGOYNE AND PARTNERS, που ορίστηκε από την πλοιοκτήτρια και διερεύνησε τα αίτια της πυρκαγιάς δια του μέλους αυτής Δρα C.D. FOSTER υποστηρίζει στην από 16-10-95 έκθεση του τελευταίου ότι το είδος των ζημιών που προξενήθηκαν είναι απόλυτα συμβατό με την εκδοχή ότι η πυρκαγιά προκλήθηκε στην καμπίνα του φορτηγού αυτοκινήτου με αριθμό κυκλοφορίας ΚΙΑ-2708, μέσα στην οποία είχε εγκατασταθεί φορτός ανεμιστήρας, συνδεόμενος με απλό ηλεκτρικό καλώδιο με την μπαταρία στην αριστερή πλευρά του αυτοκινήτου και συμπεραίνει γι' αυτό ότι η αιτία της πυρκαγιάς είναι πιθανότερο να σχετίζεται με το καλώδιο συνδέσεως ή με ελάττωμα του εγκαταστημένου στην καμπίνα του άνω αυτοκινήτου φορτηγού ανεμιστήρα.

Καταρχήν, πρέπει να ειπωθεί ότι τα διαφορετικά πορίσματα των πιο πάνω εκθέσεων δεν οφείλονται μόνο στις διαφορετικές εκτιμήσεις των ευρημάτων της πυρκαγιάς από τους πραγματογνώμονες και τον Δρα CD FOSTER, αλλά και στο γεγονός ότι τα στοιχεία που στηρίζουν το πόρισμα κάθε εκθέσεως είναι διάφορα και σε ορισμένες περιπτώσεις αντίθετα από τα αντίστοιχα στοιχεία της άλλης εκθέσεως. Ειδικότερα, στην από 5-10-94 έκθεση πραγματογνωμοσύνης, το συμπέρασμα των πραγματογνωμόνων ότι η πιθανότερη αιτία της πυρκαγιάς είναι το ηλεκτρικό κύκλωμα του ψυκτικού μηχανήματος του αυτοκινήτου - ψυγείου D 995 - LWO, στηρίζεται βασικά στα εξής στοιχεία: α) Η καταστροφή του οχήματος ήταν ολοσχερής, β) Το ψυκτικό μηχανήμα τούτου βρέθηκε τελείως κατεστραμμένο. Η εικόνα του έδειχνε έντονη επενέργεια φωτιάς, επί μακρό χρονικό διάστημα, διότι τα εξαρτήματά του είχαν λειώσει ή απανθρακωθεί σε μεγαλύτερο βαθμό από αντίστοιχα άλλα ψυγεία, σε όλη την έκταση, κατά πλάτος και καθ' ύψος. Το κάλυμμά του είχε λειώσει σε όλη την έκταση και η εικόνα του έδειχνε ότι δεν ήταν αποτέλεσμα φωτιάς που μεταφέρθηκε από άλλη πηγή και μεταδόθηκε από το πάνω προς το χαμηλότερο μέρος. γ) Το ως άνω αυτοκίνητο βρισκόταν στο επίκεντρο της πλέον κατεστραμμένης περιοχής του πλοίου (οροφή, καλωδιώσεις κλπ.). Στην έκθεση, όμως, διερευνήσεως της εταιρείας J.H. BURGOYNE

AND PARTNERS αποκρούεται το παραπάνω συμπέρασμα, γιατί, όπως αναφέρεται σ' αυτήν και επιχειρείται να τεκμηριωθεί με τις επισυναπτόμενες φωτογραφίες, το ανωτέρω αυτοκίνητο - ψυγείο είχε υποστεί μόνον εξωτερικές, επιφανειακές, ζημιές, ο βαθμός της ζημίας από τη φωτιά στα πλαϊνά φανώματα της μονάδας καταψύξεως ελαττωνόταν από πάνω προς τα κάτω και η δηζελομηχανή της μονάδας αυτής είχε προβληθεί από τη φωτιά περισσότερο στα εμπρόσθια και λιγότερο στην οπίσθια επιφάνεια, ενώ ορισμένα συστήματα ή εξαρτήματα αυτής ήταν άθικτα ή σε καλή κατάσταση. Στη συνέχεια δε, η πιο πάνω έκθεση καταλήγει στο προαναφερόμενο διαφορετικό από την πραγματογνωμοσύνη συμπέρασμα με βάση άλλα στοιχεία και συγκεκριμένα το αναφερόμενο σ' αυτή γεγονός ότι κατά την λεπτομερέστατη εξέταση του φορτηγού αυτοκινήτου μετά ρυμουλκούμενου ΚΙΑ-2708 από τους SALTERS MARITIME CONSULTANTS, όταν γινόταν η εκφόρτωση του ρυμουλκούμενου από αυτό οχήματος στις 15-7-1995 (εννοεί προφανώς 15-7-1994) βρέθηκε στην αριστερή πλευρά του ένα καλώδιο μικρού διαμετρήματος που συνδεόταν με την μπαταρία και διαπιστώθηκε ότι έμπαινε από την κάτω δεξιά γωνία της αριστερής πόρτας στην καμπίνα του οδηγού, ενώ στο δάπεδο της καμπίνας αυτής βρέθηκαν τα υπολείμματα μικρού ανεμιστήρα που λειτουργούσε με ρεύμα μπαταρίας. Από το γεγονός αυτό, συνδυαζόμενο με την ολοσχερή καταστροφή της καμπίνας του παραπάνω αυτοκινήτου από την πυρκαγιά και με το είδος των ζημιών των άλλων οχημάτων, εκτιμάται στην εν λόγω έκθεση ότι είναι πιθανότερο να ξεκίνησε η πυρκαγιά από την καμπίνα του άνω αυτοκινήτου. Για την ανωτέρω έκθεση, πάντως, πέρα από τις σημαντικές διαφορές της με την έκθεση πραγματογνωμοσύνης στην εκτίμηση της εκτάσεως και του είδους των ζημιών του αυτοκινήτου D 995-LWO και του ψυκτικού μηχανήματος τούτου, θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα επιχειρήματα και το τελικό συμπέρασμα αυτής στηρίζονται βασικά στην ανεύρεση από τους αναφερόμενους SALTERS MARINE CONSULTANTS - η ιδιότητα των οποίων και ο λόγος αναμειξεώς τους στη σχετική έρευνα δεν διευκρινίζονται - καλωδίου, συνδεόμενου με την μπαταρία του αυτοκινήτου και υπολειμμάτων ανεμιστήρα, κατά την εκφόρτωση του ρυμουλκούμενου στις 15-7-94, δηλαδή σημαντικών στοιχείων, που δεν τέθηκαν υπόψη της προανακρίσεως και δεν διαπίστωσαν την ύπαρξή τους, όχι μόνο οι πραγματογνώμονες, που διενήργησαν διαδοχικές αυτοψίες στο πλοίο και τα οχήματα, όπως σημειώνουν στην έκθεσή τους, αλλά ούτε και ο συντάκτης της άνω εκθέσεως Δρ. C.D. FOSTER, που αναφέρει σ' αυτή ότι στις 8-7-94 εξήτασε στην Πάτρα 11 φορτηγά αυτοκίνητα και ότι μεταξύ αυτών ήταν και το παραπάνω αυτοκίνητο ΚΙΑ-2708, για το οποίο μάλιστα έβγαλε και τις επισυναπτόμενες στην έκθεση φωτογραφίες με αριθμούς 8-12. Ανεξάρτητα όμως από τα ερωτηματικά που μπορεί να δημιουργήσει η εμφάνιση των πιο πάνω στοιχείων μόνο στην έκθεση της εταιρείας J.H. BURGOYNE AND PARTNERS, είναι γεγονός ότι τα επιμέρους στοιχεία κάθε εκθέσεως και τα αντίθετα πορίσματα αυτών δικαιολογούν, καταρχήν, αμφιβολίες για το ποια μπορεί να είναι η πιθανότερη αιτία της πυρκαγιάς. Παρ' όλα αυτά, αν οι εν λόγω εκθέσεις συνεκτιμηθούν με τις υπόλοιπες αποδείξεις και ιδίως με τις καταθέσεις των μελών του πληρώματος που εξετάστηκαν κατά την προανάκριση την επόμενη ή μεθεπόμενη ημέρα της εισόδου του πλοίου στο λιμάνι Πατρών και είναι γι' αυτό περισσότερο ανεπηρέαστες, προκύπτει σαφώς ότι η πυρκαγιά προήλθε από το ψυκτικό μηχανήμα του φορτηγού αυτοκινήτου - ψυγείου D 995-LWO, όπως δέχθηκαν οι πραγματογνώμονες και δεν ήταν δυνατό να προέλθει από την καμπίνα του φορτηγού αυτοκινήτου ΚΙΑ-2708, όπως υποστηρίζεται στην έκθεση διερευνήσεως που προσκομίζει ο εκκαλών πλοίαρχος. Πράγματι, από το σχέδιο στοιβασίας οχημάτων στο κυρίως (κλειστό) γκαράζ του πλοίου της 4-7-94, που κατέθεσε στην προανάκριση ο



υπεύθυνος της φορτώσεως ύπαρχος Σπ. Καββαδάς - με το σχέδιο αυτό είναι όμοια και τα επισυναπτόμενα στις προαναφερόμενες εκθέσεις σχέδια - προκύπτει ότι τα οχήματα είχαν τοποθετηθεί σε επτά σειρές από την αριστερή προς τη δεξιά πλευρά του πλοίου και του γκαράζ (κατά πλάτος), που εκτείνονται (κατά μήκος) από την πλώρη προς την πρύμνη, και ότι το φορτηγό αυτοκίνητο ψυγείο D 995-LWO ήταν το δεύτερο της τρίτης σειράς, ενώ το φορτηγό αυτοκίνητο KIA 2708 το δεύτερο της πέμπτης σειράς. Και τα δύο αυτοκίνητα είχαν τοποθετηθεί στις θέσεις αυτές με το εμπρόσθιο μέρος τους (καμπίνα οδηγού και μηχανή) - προς την πρύμνη, δηλαδή έξοδο του γκαράζ. Σημειώνεται ότι το ψυκτικό μηχανήμα του ανωτέρω αυτοκινήτου ψυγείου - όπως και όλων συνήθως των αυτοκινήτων ψυγείων - βρισκόταν μεταξύ της καμπίνας του οδηγού και του ρυμουλκούμενου θαλάμου του ψυγείου, με το εμπρόσθιο μέρος τούτου προς την καμπίνα και το οπίσθιο προσαρμοσμένο πάνω στο ρυμουλκούμενο θάλαμο του ψυγείου, για την παροχή, μέσω ανοιγμάτων, του αέρα ψύξεως (βλ. την από 16-10-95 έκθεση διερευνήσεως). Κατόπιν αυτών, ο ναύτης Δημήτριος Δημητρόπουλος, που αντιλήφθηκε πρώτος την πυρκαγιά, κατέθεσε ότι είδε καπνούς και φλόγα να βγαίνουν από το πάνω μέρος ενός φορτηγού αυτοκινήτου - ψυγείου και μάλιστα από το ψυκτικό μηχανήμα τούτου, για το οποίο διευκρίνισε ότι ήταν στραμμένο προς την πρύμνη του πλοίου. Επιπλέον, ο ναύτης αυτός, παρόλο ότι δεν είχε τον αριθμό του αυτοκινήτου - ψυγείου, γιατί βιαζόταν, όπως κατέθεσε, να ειδοποιήσει τη γέφυρα για την πυρκαγιά, προσδιόρισε επαρκώς τη θέση του αυτοκινήτου αυτού και συνακόλουθα την ταυτότητά του, αφού βεβαίωσε ότι μπροστά από το αυτοκίνητο ψυγείο και προς την πρύμνη ήταν στοιβαγμένα σε πολύ μικρή απόσταση ένα συρόμενο όχημα, φορτωμένο με φαρμακευτικό υλικό και αμέσως μπροστά από αυτό ένα επικαθήμενο φορτηγό με φορτίο από ρούχα και με δοχεία. Πρόκειται πράγματι για τα αυτοκίνητα με αριθμούς F 211 GDB και BIB-4317 αντίστοιχα (το 3ο και το 4ο της τρίτης σειράς) που ήταν μπροστά, προς το μέρος της πρύμνης, από το προαναφερόμενο αυτοκίνητο ψυγείο και ήταν φορτωμένα με παρόμοια υλικά - νοσοκομειακό υλικό το πρώτο και ρούχα, υφάσματα ταπετσαρίας και πρώτη ύλη πλαστικού το δεύτερο (βλ. έκθεση πραγματογνωμοσύνης και σχέδιο στοιβασίας οχημάτων). Την πιο πάνω κατάθεση, εξάλλου, ενισχύει και η κατάθεση του υπάρχου του πλοίου Σπ. Καββαδά, ο οποίος βεβαίωσε ότι μετά την εκδήλωση της πυρκαγιάς και τη λήψη των πρώτων μέτρων για την αντιμετώπισή της, κατέβηκε στο γκαράζ φορώντας αναπνευστική συσκευή και είδε μόνο, λόγω του πυκνού καπνού, ότι είχαν καεί οι μουσαμάδες των πρώτων (προς την πλώρη) φορτηγών αυτοκινήτων στις σειρές στοιβασίας Νο3 και 4, ενώ στις άλλες σειρές δεν είδε καμένα υλικά, ούτε εστία φωτιάς. Από τις καταθέσεις αυτές, λοιπόν, αποδεικνύεται ότι η πυρκαγιά άρχισε από το ψυκτικό μηχανήμα του προαναφερόμενου φορτηγού αυτοκινήτου - ψυγείου, το οποίο και μόνο είχε τοποθετηθεί στην περιοχή της 3ης και 4ης σειράς στοιβασίας και ότι δεν ήταν δυνατό να ξεκίνησε από το κουβούκλιο του φορτηγού αυτοκινήτου, που ήταν στην πέμπτη σειρά στοιβασίας και να μεταδόθηκε από αυτό στο ανωτέρω αυτοκίνητο ψυγείο, αφού σε μια τέτοια περίπτωση θα είχε εξαπλωθεί η φωτιά στο μεγαλύτερο μέρος του γκαράζ και συνεπώς ο ναύτης Δημητρόπουλος δεν θα έβλεπε μόνο «καπνούς και φλόγα να βγαίνουν πάνω από ένα φορτηγό αυτοκίνητο ψυγείο» και ο ύπαρχος Καββαδάς θα έβλεπε ασφαλώς καμένα υλικά σε όλες τις σειρές. Με αυτά τα δεδομένα, αποδεικνύεται περαιτέρω και ότι η πυρκαγιά προκλήθηκε από το ψυκτικό μηχανήμα του αυτοκινήτου ψυγείου D995-LWO, το οποίο λειτουργούσε αυτοδύναμα μέσα στο κλειστό γκαράζ του πλοίου, κατά παράβαση του άρθρου 22 του Π.Δ. 256/1988, που επιβάλλει σε τέτοιες περιπτώσεις την τροφοδοσία των ψυκτικών εγκαταστάσεων των οχημάτων από ειδικούς ρευματολήπτες του πλευρικού κυκλώματος του πλοίου,

όπως δέχεται και η έκθεση με αριθμό 40/1995 του ΑΣΝΑ. Επομένως, η εκκαλούμενη απόφαση, που δέχθηκε το ίδιο πράγμα και έκρινε στη συνέχεια - χωρίς να προσβάλλεται ειδικά στο σημείο αυτό με την έφεση - ότι η ως άνω πυρκαγιά οφείλεται σε πταίσμα (βαριά αμέλεια) του πλοιάρχου, ο οποίος αν και ήταν υπεύθυνος για τη διοίκηση και ασφάλεια του πλοίου (βλ. και άρθρ. 104 ΚΑΝΔ), παρέλειψε να επιβάλει και να ελέγξει την εφαρμογή και τήρηση του προβλεπόμενου από την άνω διάταξη κανονισμού ασφαλείας, δεν έσφαλε στην εκτίμηση των αποδείξεων και αβάσιμα παραποιείται ο εκκαλών, με τον πρώτο λόγο της εφέσεώς του, γιατί έγινε δεκτό ότι η πυρκαγιά προήλθε από την αυτόνομη λειτουργία του ψυκτικού μηχανήματος του παραπάνω αυτοκινήτου.

VIII. Από τα ίδια αποδεικτικά στοιχεία προέκυψε, περαιτέρω ότι εξαιτίας της πυρκαγιάς υπέστη σοβαρές ζημιές και το μεταφερόμενο με το Ε/Γ-Ο/Γ πλοίο «ΡΑΦΑΕΛΛΟ» Δ.Δ. φορτηγό αυτοκίνητο με ρυμουλκούμενο, τύπου SCANIA, 85 ίππων, με αριθμό κυκλοφορίας NBN-1178. Η εμπορική αξία του αυτοκινήτου αυτού μαζί με το ρυμουλκούμενο στο λιμάνι της Πάτρας, κατά τον χρόνο της εκφορτώσεως, ανερχόταν στο ποσό των 6.000.000 δραχμών και το ύψος των ζημιών του στο ποσό των 3.500.000 δραχμών τουλάχιστον. Σημειώνεται ότι κατά τις απόψεις της ενάγουσας που επικαλείται την επισυναπτόμενη στην αγωγή αναλυτική κοστολόγηση ζημιών των εκτιμητών Παν. Τερζίδη και Άγγελου Τερζή, το απαιτούμενο για την αποκατάσταση των άνω ζημιών συνολικό ποσό, με το ΦΠΑ, ανέρχεται στο ποσό των 5.066.000 δραχμών, ενώ σύμφωνα με την προσκομιζόμενη από την πλοιοκτήτρια έκθεση (ιδιωτικής) πραγματογνωμοσύνης του εκτιμητή Αριστ. Μπαλάση, - που είναι γενική και αόριστη - το απαιτούμενο για την αποκατάσταση των άνω ζημιών ποσό ανέρχεται συνολικά σε 1.275.000 δραχμές. Από τη συνεκτίμηση όμως των παραπάνω στοιχείων, και του προσκομιζόμενου Εισηγητικού Σημειώματος Διακανονισμού ζημίας με αριθμό 184/1995 της ενάγουσας, το Δικαστήριο κρίνει ότι το ύψος των πραγματικών ζημιών του εν λόγω αυτοκινήτου ανήλθε τουλάχιστο στο ανώτερο ποσό των 3.500.000 δραχμών. Εξάλλου, αποδείχθηκε ότι η ενάγουσα ασφαλιστική εταιρεία, που είχε ασφαλίσει το ανωτέρω αυτοκίνητο και για τους κινδύνους από πυρκαγιά με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο 1653344/0, όπως εκθέτει σαφώς και ορισμένως στην ένδικη αγωγή και αποδεικνύει προσκομίζοντας το συμβόλαιο αυτό, κατέβαλε στον ιδιοκτήτη του ασφαλισμένου αυτοκινήτου Ιωάννη Μεγαλίδη, το ποσό των 3.500.000 δραχμών, εν όψει του γεγονότος ότι το αυτοκίνητο είχε ασφαλισθεί για το ποσό των 4.200.000 δραχμών, δηλαδή για μέρος της ασφαλιστικής του αξίας. Επομένως, και αν ακόμη γινόταν δεκτό ότι η ενάγουσα δεν υπολόγισε σωστά την αναλογία της ζημίας που ήταν υποχρεωμένη από την ασφαλιστική σύμβαση να καταβάλει στον ασφαλισμένο, υποκαταστάθηκε στα δικαιώματα του τελευταίου για το ποσό που κατέβαλε, εφόσον το ποσό αυτό εκάλυπτε πραγματική ζημία του ασφαλισμένου και υπήρχε έτσι αντίστοιχη αξίωση αυτού κατά του υπαίτιου της ζημίας που μεταβιβάστηκε στην ενάγουσα ασφαλιστική εταιρεία (βλ. σχετ. παρατηρήσεις Ι. Ρόκα, στην Ε.Εμπ.Δ. ΚΘ', σελ. 93-921 - Α. Κρητικό, Αποζημίωση από τρ. αυτοκ. ατυχ. Εκδ. 1992, παρ. 2228). Κατόπιν αυτών, οι ισχυρισμοί που προβάλλει ο εκκαλών πλοίαρχος με το δεύτερο σκέλος του τρίτου λόγου της εφέσεώς του και τον τέταρτο λόγο αυτής, ότι δεν αποδείχθηκε το κόστος αποκατάστασης των ζημιών του αυτοκινήτου και ότι η αγωγή ήταν αόριστη γιατί δεν ανέφερε η ενάγουσα ότι είχε καλύψει και τους κινδύνους από πυρκαγιά, είναι αβάσιμοι.

Κατ' ακολουθία όλων αυτών, πρέπει να απορριφθούν οι συνεκδικαζόμενες εφέσεις και να καταδικασθούν, η μεν εκκαλούσα εταιρεία στα δικαστικά έξοδα της εφεσίβλητης, ο δε εκκαλών πλοίαρχος σε μέρος των δικαστικών εξόδων της εφεσίβλητης, γιατί κρίνεται ότι είχε εύλογη αμφιβολία για την έκβαση της δίκης (άρθρ. 176, 179 και 183 ΚΠολΔ).



# MEMORIES

Στιγμές από μια άλλη εποχή.

Στιγμές, όταν η ελληνική ναυτιλία άνοιγε το «βηματισμό» της για τη μεγάλη μετέπειτα πορεία της.

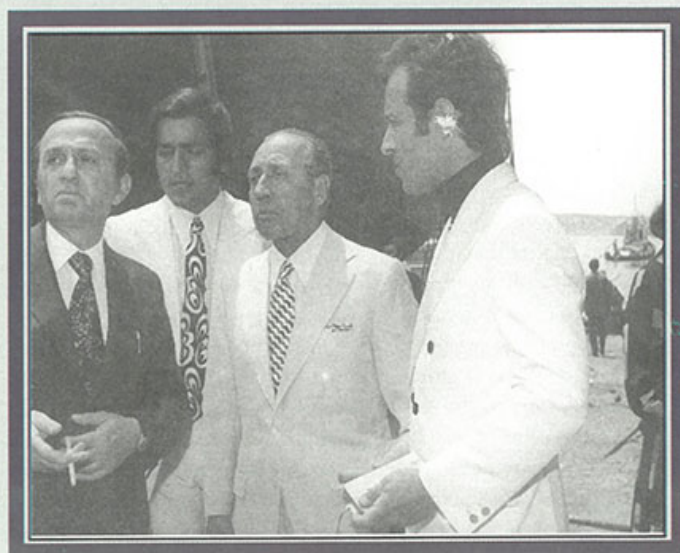
Αρχείο:  
Νίκος Σίμος



Ο τότε υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Γιώργος Βογιατζής εγκαινιάζει το νέο Ραδιοτηλεφωνικό Σταθμό της Βάρης. Ο Σταθμός ήταν δωρεά του μεγαλοεφοπλιστή Σταύρου Νιάρχου και η ακτίνα επαφής του ήταν τα 500 μίλια.

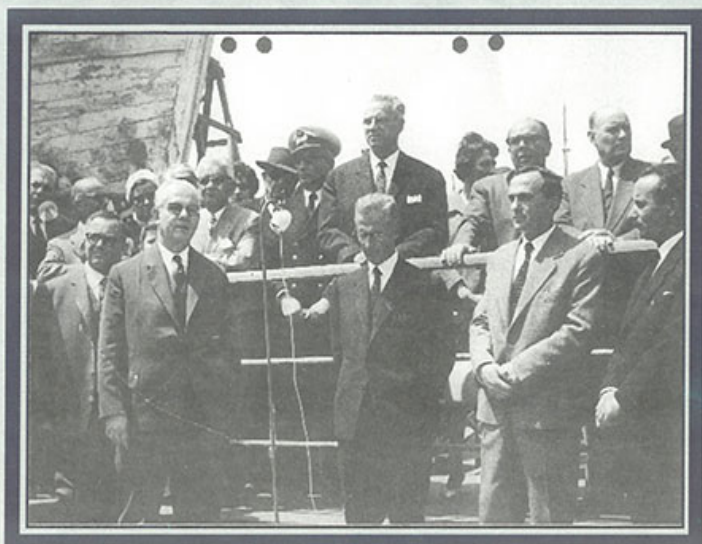


Εγκαίνια της Σχολής Θαλαμηπόλων, στον Πειραιά. Καθισμένοι (από τα αριστερά) οι Δ. Μελέτης, τότε πρόεδρος της Ενώσεως Πλοιάρχων, ο πλοίαρχος Λ.Σ. Ν. Τσενεμπής, ο υπουργός Λέων Μπουρνιάς και ο Αλ Φύριος της εταιρείας υπερωκεανίων των Αφών Γουλανδρή «Γκρικ Λάιν». Όρθιοι οι αντιπλοίαρχοι του Λ.Σ. Σπ. Γουλιέλμος και Ελ. Γεωργαντόπουλος και ο Μ. Πετρουλής, ο εφοπλιστής Σπ. Τυπάλδος, ο Κ. Ρίγγας, ο κ. Χατζηθεοδώρου και ο Αν. Κουτσικόπουλος.



Τις παλιές καλές ημέρες των Ναυπηγείων του Περάματος. Η οικογένεια Παπαλιού έχει καθελκύσει ένα σκάφος της και μαζί τους φωτογραφίζεται και ο ναυπηγός κ. Αναστασιάδης.





Δεκαετία του '60. Στο Πέραμα καθελκύεται το επιβατηγό «Καμέλια», πλοιοκτησίας Γ. Βατικιώτη και Γ. Τζώρτζη. Στη φωτογραφία ομιλών ο τότε υπουργός Ναυτιλίας Κωτιάδης. Όρθιος στο κέντρο μια γνωστή πολιτική φυσιογνωμία του Πειραιά και του αθλητισμού, ο πρώην υπουργός Ναυτιλίας Γεώργιος Ανδριανόπουλος.



Ποσειδώνια, πολλά χρόνια πριν. Επ' ευκαιρία της μεγάλης διεθνούς ναυτιλιακής εκθέσεως, ο εκπρόσωπος της γερμανικής τράπεζας SCHIFMEHRH παρέθεσε δεξίωση και δείπνο στο Ναυτικό Όμιλο προς τιμήν των Ελλήνων εφοπλιστών και άλλων οικονομικών παραγόντων. Η γερμανική αυτή τράπεζα χρηματοδοτούσε την εποχή εκείνη πολλούς Έλληνες εφοπλιστές.



Το ενδιαφέρον των ξένων για επενδύσεις στην Ελλάδα και τη ναυπηγική βιομηχανία ήταν πάντοτε έντονο. Στη φωτογραφία ο πρόεδρος της Τράπεζας του Τόκιο, Ματσοντάρα, μετά της συζύγου του, αδελφής του Αυτοκράτορα της Ιαπωνίας, Χιροχίτο, κατά την άφιξή τους στο αεροδρόμιο του Ελληνικού. Ο Ιάπωνας τραπεζίτης ήταν επικεφαλής ειδικών που θα εξέταζαν το θέμα της συμμετοχής ιαπωνικών συμφερόντων στα ναυπηγεία που θα ιδρύονταν στο Ναυαρίνο.



## IACS και E.E.E.

**Ο** πρόεδρος της Διεθνούς Ενώσεως Νηογνώμωνων (IACS) Δρ T.C. Mathiesen και επιτελείς του Νορβηγικού Νηογνώμονα, επισκέφθηκαν (26.2.98) τα γραφεία της E.E.E. και είχαν ενημερωτική συζήτηση με τον πρόεδρο Γιάννη Κ. Λύρα και μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου. Ο Δρ Mathiesen ενημέρωσε τους συνομιλητές του αναφορικά με τους τομείς στους οποίους ο IACS αναπτύσσει δραστηριότητες και ακολούθησε ανταλλαγή απόψεων για τα προβλήματα εκ της πρακτικής εφαρμογής του I.S.M. Code.

Κατά τη διάρκεια της συνάντησης συζητήθηκαν επίσης, η ασφάλεια των Bulk Carriers και το θέμα της φόρτωσης δεξαμενόπλοιων με τη μέθοδο της υδροστατικής ισορροπίας, ενώ υπογραμμίστηκε η ανάγκη στενής επικοινωνίας και αλληλοενημέρωσης μεταξύ εφοπλισμού και της Διεθνούς Ενώσεως Νηογνώμωνων "προς αμοιβαίο όφελος", όπως χαρακτηριστικά τονίστηκε.

## Το σύστημα GMDSS

**Η** ΕΕΕ με εγκύκλιο προς τα μέλη της υπενθυμίζει ότι την 31.01.99 λήγει η μεταβατική περίοδος που άρχισε το Φεβρουάριο του 1992 για τον πλήρη εξοπλισμό των υπαρχόντων πλοίων, τα οποία έχουν ναυπη-

γηθεί προ του 1995 με το σύστημα GMDSS.

Μετά την ημερομηνία αυτή δεν αναμένεται χορήγηση παρατάσεως συμμορφώσεως ή απαλλαγών.

## Επιδότηση Πρωτοετών

**Μ**ε κοινή απόφαση των υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας, ρυθμίζονται το ύψος και ο τρόπος καταβολής της επιδότησης της πρακτικής άσκησης των πρωτοετών σπουδαστών των ΑΔΣΕΝ επί των ελληνικών εμπορικών πλοίων.

Τα κύρια σημεία της κοινής υπουργικής απόφασης:

- Η επιδότηση για το 1997, ορίζεται στο ποσό των δρχ. 250.000 κατά σπουδαστή, για το 1998 στο ποσό των 260.000 δρχ. και το 1999 στο ποσό των 270.000 δρχ. και θα καταβάλλεται μηνιαίως και μέχρι έξι μήνες κατ' έτος.
- Η επιδότηση θα καταβάλλεται κάθε μήνα στο δικαιούχο από την εταιρεία που διαχειρίζεται το πλοίο επί του οποίου αυτός ασκείται πρακτικά.
- Το ποσό της επιδότησης που υπόκειται σε κρατήσεις υπέρ ΝΑΤ και λοιπών Ταμείων, δικαιούνται και οι πρωτοετείς σπουδαστές που υποχρεούνται να επαναλάβουν το πρώτο εκπαιδευτικό ταξίδι σύμφωνα με τον Κανονισμό Εκπαίδευσης σπουδαστών ΑΔΣΕΝ.

## Η Visa

στις **Η.Π.Α.**



**Χ** Οι αρμόδιες αμερικανικές Υπηρεσίες με νέο Κανονισμό που άρχισε να ισχύει από την 1η Φε-

βρουαρίου τρέχοντος έτους, αυξάνουν τα προξενικά τέλη για τη χορήγηση visa εισόδου στις ΗΠΑ των αλλοδαπών ναυτικών.

Με τις νέες ρυθμίσεις προβλέπεται ότι για τη χορήγηση ομαδικής visa βάσει καταστάσεως πληρώματος (crew list visa) τα καταβαλλόμενα προξενικά τέλη ανέρχονται στο ποσό των δο-

λαρίων ΗΠΑ 45 για κάθε ναυτικό που περιλαμβάνεται στην κατάσταση πληρώματος, ενώ με το προϊσχύσαν καθεστώς τα τέλη αυτά ανέρχονταν στο ποσό των δολαρίων ΗΠΑ 40 για το σύνολο των ναυτικών που περιλαμβάνονταν στην κατάσταση πληρώματος και μέχρι 40 ναυτικούς ή στο ποσό των δολαρίων ΗΠΑ 100, για καταστάσεις που περιελάμβαναν από 41 έως 100 ναυτικούς.

Λόγω της σημαντικής οικονομικής επιβάρυνσης που συνεπάγεται για το πλοίο η εφαρμογή των νέων αμερικανικών ρυθμίσεων, η ΕΕΕ σε συνεργασία με τις άλλες εφοπλιστικές ενώσεις μέλη της CENSA, αλλά και την παράλληλη συνδρομή των Ευρωπαϊκών Κρατών και της Ιαπωνίας κατέβαλε

προσπάθεια, κατά το στάδιο που προηγήθη της εκδόσεως του νέου Αμερικανικού Κανονισμού, με παρεμβάσεις προς τις αμερικανικές Αρχές, να αναγνωριστεί το ειδικό καθεστώς της ναυτιλίας και των ναυτικών, ώστε να μετριάσουν οι οικονομικές επιπτώσεις από τις προωθούμενες ρυθμίσεις.

Αποτέλεσμα των προσπαθειών αυτών είναι ότι η χορηγούμενη πλέον ομαδική visa βάσει καταστάσεως πληρώματος θα είναι διάρκειας 6 μηνών και θα ισχύει για πολλαπλές προσεγγίσεις στις ΗΠΑ κατά το διάστημα αυτό και δεν θα ισχύει για μία μόνο προσέγγιση όπως προέβλεπε το προϊσχύσαν καθεστώς. Επίσης, η visa θα καλύπτει διάρκεια παραμονής στις ΗΠΑ μέχρι 29 μέρες.



## Η Διώρυγα του Παναμά

**Τ**ρίτη μείωση του βυθίσματος των πλοίων που διέρχονται από τη Διώρυγα του Παναμά άρχισε να ισχύει από την 24η Μαρτίου, λόγω του φαινομένου El Niño που εξακολουθεί να κρατεί, λόγω ξηρασίας, σε χαμηλή στάθμη τα ύδατα της περιοχής. Κατόπιν τούτου το επιτρεπόμενο βύθισμα ορίζεται σε 38 πόδια (11.58 μ.) σε tropical fresh water.



λόντος της Τουρκίας, που άρχισε να ισχύει από την 01.01.98



✕ Ένας νέος κανονισμός του Υπουργείου Περιβάλλοντος της Τουρκίας, που άρχισε να ισχύει από την 01.01.98 επιβάλλει υψηλές χρηματικές ποινές σε φυσικά και νομικά πρόσωπα που ρυπαίνουν το περιβάλλον.

Συγκεκριμένα και βάσει του Κανονισμού αυτού ιδιώτες που ευδύνονται για τη μόλυνση του περιβάλλοντος καταβάλλουν πρόστιμο 22.8 εκ. τουρκικών λιρών, που αυξάνεται σε 68.4 εκ. για τις μικρομεσαίες εταιρείες και σε 114 εκ. για τις μεγάλες (1 δολ. = 220.000 τουρκικές λίρες).

Ειδικότερα για τη θαλάσσια ρύπανση εντός των χωρικών υδάτων της Τουρκίας, νέος Κανονισμός προβλέπει μια ευρεία κλίμακα χρηματικών ποινών για τα πλοία, που αυξάνεται αναλόγως με το εκτόπισμά τους.

Συγκεκριμένα, σε πλοία μέχρι 1.000 τόνων το πρόστιμο ανέρχεται σε 114 δισ. τουρκικών λιρών (άνω του ενός εκ. δρχ.). Σε πλοία μεταξύ 1.000 -5.000 τόνων το πρόστιμο ορίζεται σε 2.28 δισ. τ.λ., ενώ σε πλοία άνω των 5.000 τ., το πρόστιμο φθάνει τα 11.4 δισ. τ.λ., δηλαδή των 10 εκ. δραχμών.

Τα πρόστιμα αυτά ισχύουν και για τη θαλάσσια περιοχή Προποντίδας και Στενών του Βοσπόρου.

Πιο αυστηροί οι Τούρκοι

## Οι πιστοποιήσεις βάσει της STCW

- ✕ Σειρά διευκρινίσεων παρεσχέθησαν από το ΥΕΝ σε ερωτήματα που υπέβαλε η ΕΕΕ αναφορικά με τη διαδικασία των πιστοποιήσεων σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση STCW μετά την αναθεώρησή της. Οι κυριότερες από τις διευκρινίσεις αυτές:
- ✕ Μέχρι την 1η Φεβρουαρίου 2002 θα πρέπει να έχουν αντικατασταθεί όλα τα αποδεικτικά που έχουν εκδοθεί βάσει της σύμβασης STCW 78, πριν από την αναθεώρησή της.
- ✕ Η αντικατάσταση αυτή γίνεται από την Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων

του Υπουργείου, η οποία και τηρεί το αρχείο που διασφαλίζει τη γνησιότητα των πιστοποιητικών.

- ✕ Τα πιστοποιητικά πλοιάρχων και αξιωματικών θα ανανεώνονται ανά πενταετία.
- ✕ Όλοι οι ναυτικοί (αξιωματικοί και κατώτερο προσωπικό) που δεν κατέχουν πιστοποιητικό αποφοίτησης από τη Σχολή Σωστικών - Πυροσβεστικών Μέσων, υποχρεούνται να φοιτήσουν αναλόγως με την ειδικότητά τους και σύμφωνα με τον ισχύοντα Κανονισμό.

- ✕ Όπως είναι γνωστό, η εκπαίδευση στα Σωστικά - Πυροσβεστικά Μέσα περιλαμβάνει τέσσερις κύκλους (βασικός, σωστικών, πυροσβεστικών και πρώτων βοηθειών) καθώς και μια νέα ενότητα που αφορά την εκπαίδευση στην ατομική ασφάλεια και τα κοινωνικά καθήκοντα.
- ✕ Τα πιστοποιητικά των ναυτικών έχουν καλύψει όλους τους κύκλους της εκπαίδευσης αυτής. Μετά την αντικατάστασή τους θα ισχύουν επ' αόριστον.



# Η ΦΥΓΗ ΑΠΟ ΤΗ ΣΗΜΑΙΑ



## Μείωση του εμπορικού μας στόλου και το Μάρτιο

**Φ**υγή και αποφυγή του ελληνικού νηολογίου παρατηρήθηκε και το Μάρτιο, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας

Είναι ο 21ος μήνας στη σειρά που το ελληνικό νηολόγιο χάνει τη δύναμή του και ταυτόχρονα υπάρχει μείωση και θέσεων εργασίας.

Τον περασμένο μήνα από το νηολόγιο διαγράφηκαν **17** πλοία, συνολικής χωρητικότητας **398.317** κόρων και γράφτηκαν εννέα, χωρητικότητας **225.673** κόρων. Η δύναμη του εμπορικού στόλου μειώθηκε κατά **172.644** κόρους.

Από την αρχή του **1998** μέχρι και το τέλος **Μαρτίου** έχουν συνολικά υποστεί την ελληνική σημαία **42** σκάφη. Αντίθετα, γράφτηκαν **20** πλοία. Πάντως από τα μέτρα του υπουργού Ναυτιλίας **Σταύρου Σουμάκη** τον **Ιούλιο του '97** για την ανταγωνιστικότητα

των ποντοπόρων, από τα οποία ο εφοπλισμός δεν έχει μείνει ευχαριστημένος σε μεγάλο ποσοστό, η ζημία δεν είναι μόνο η διαγραφή από το ελληνικό νηολόγιο αλλά και η μη εγγραφή των πλοίων που περνάνε σε χέρια **Ελλήνων** εφοπλιστών.

Το πρώτο τρίμηνο του 1998 **Έλληνες** εφοπλιστές έχουν αγοράσει αρκετές δεκάδες πλοία, όμως ελάχιστα ύψωσαν την ελληνική σημαία. Δικαιώνεται έτσι ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών **Γιάννης Λύρας** που είχε αναφέρει στη προ μηνός γενική συνέλευση «για φυγή και αποφυγή του νηολογίου» από τους πλοιοκτήτες.

Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που γράφτηκαν στο νηολόγιο το Μάρτιο ήταν **11,5** έτη ενώ όσων διαγράφηκαν **25** έτη.

Όσα υπέστειλαν σημαία προτίμησαν τα νηολόγια **Μάλτας, Κύπρου, Λιβερίας, Παναμά και Αγίου Βικεντίου.**

### ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ, ΜΗΝΟΣ ΜΑΡΤΙΟΥ '98

| ΕΓΓΡΑΦΕΣ                      |              |                      |              |                                 |                      |                      |              |
|-------------------------------|--------------|----------------------|--------------|---------------------------------|----------------------|----------------------|--------------|
| ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ              |              |                      |              | ΑΡΘΡΟΥ 13                       |                      |                      |              |
| ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ                  | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ | ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. | ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ                    | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ         | ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ | ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. |
| Δ/Ξ                           | ΒΕΡΟΝΙΚΗ ΔΥΟ | Ν.Π. 10533           | 1977         | Φ/Γ                             | ΝΟΡΝΤΑΝΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ | Ν.Π. 10534           | 1989         |
| Φ/Γ                           | ΣΕΝΤΡΕΝΙ 5   | Ν.Ηρακ. 25           | 1987         | Φ/Γ-ΕΜΠ                         | ΜΑΕΡΣΚ ΤΟΓΙΑΜΑ       | Ν.Π. 10535           | 1984         |
| ΑΜΜ/ΚΟ                        | ΚΑΒΟΝΗΣΙ     | Ν.Π. 10542           | 1969         | Δ/Ξ                             | ΑΘΕΝΣ 2004           | Ν.Π. 10536           | 1988         |
|                               |              |                      |              | Ε/Γ-Ο/Γ                         | ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ       | Ν.Π. 10538           | 1974         |
|                               |              |                      |              | Δ/Ξ                             | ΚΑΠ ΛΩΡΑΝ            | Ν.Π. 10539           | 1998         |
|                               |              |                      |              | Ε/Γ                             | ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ     | Ν.Π. 10540           | 1976         |
| ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 3 - ΚΟΧ: 2.566 |              |                      |              | ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 223.107 |                      |                      |              |
| ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 20 ΕΤΗ    |              |                      |              | ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 11,5 ΕΤΗ    |                      |                      |              |



# ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

| ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ               |                    |                      |              |                 | ΑΡΘΡΟΥ 13                        |                |                      |              |                      |
|--------------------------------|--------------------|----------------------|--------------|-----------------|----------------------------------|----------------|----------------------|--------------|----------------------|
| ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ                   | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ       | ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ | ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. | ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ | ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ                     | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ   | ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ | ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. | ΑΙΤΙΑ ΔΙΑΓΡΑΦΗΣ      |
| Ε/Γ                            | ΤΑΚΗΣ              | Ν. Π. 4103           | ΝΑΥΠ.        | ΔΙΑΛΥΣΗ         | Φ/Γ                              | ΜΑΙΡΗ Μ        | Ν.Π. 8469            | 1975         | Π.Α. (ΜΑΛΤΑΣ)        |
| Φ/Γ                            | ΛΥΔΙΑ ΦΟΡΤΣΟΥΝ     | Ν.Π. 10408           | 1969         | Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑΣ) | Φ/Γ                              | ΥΡΙΑ           | Ν.Π. 10036           | 1977         | Π.Α. (ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ) |
| Ε/Γ-Ο/Γ                        | ΚΝΩΣΟΣ             | Ν. Ηρακ. 06          | 1966         | Π.Α. (ΤΟΥΡΚΙΑΣ) | Δ/Ξ                              | ΠΡΙΜΑΡ         | Ν.Π. 10070           | 1988         | Α.Σ. (ΚΥΠΡΟΥ)        |
| Ε/Γ-Υ/Γ                        | ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΧΙ | Ν.Π. 7499            | 1979         | Π.Α. (ΚΥΠΡΟΥ)   | Φ/Γ                              | ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ | Ν.ΑΝΔ. 440           | 1977         | Α.Σ. (ΛΙΒΕΡΙΑΣ)      |
| Φ/Γ                            | ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ         | Ν.Π. 8778            | 1980         | Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑ)   | Δ/Ξ                              | ΑΝΔΡΟΣ         |                      |              |                      |
|                                |                    |                      |              |                 | Φ/Γ                              | ΓΕΩΡΓΙΟΣ       | Ν.Π. 6046            | 1976         | Α.Σ. (ΛΙΒΕΡΙΑΣ)      |
|                                |                    |                      |              |                 | ΠΛ.ΣΥΝΓ.                         | ΠΕΤΡΟΛΑ 18     | Ν.Π. 4980            | 1943         | Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑ)        |
|                                |                    |                      |              |                 | Δ/Ξ                              | ΥΠΕΡΙΩΝ        | Ν.Π. 10501           | 1979         | Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑΣ)      |
|                                |                    |                      |              |                 | Φ/Γ-ΕΜΠΤ.                        | ΚΟΡΡΙΓΚΑΝ      | Ν.Π. 10460           | 1973         | Π.Α. (ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ)     |
|                                |                    |                      |              |                 | Ε/Γ-Ο/Γ                          | ΒΕΡΓΙΝΑ        | Ν.Π. 7430            | 1964         | Α.Σ. (ΒΙΚΕΝΤΙΟΥ)     |
|                                |                    |                      |              |                 | Φ/Γ                              | ΔΕΛΦΙΝΙ        | Ν.Π. 9795            | 1974         | Π.Α. (ΜΑΛΤΑΣ)        |
|                                |                    |                      |              |                 | Φ/Γ                              | ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ | Ν.Π. 9160            | 1977         | Π.Α. (ΠΛΕΙΣ.ΜΑ)      |
|                                |                    |                      |              |                 | Φ/Γ                              | ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ | Ν.Π. 7414            | 1973         | Π.Α. (CHANNEL IS)    |
| ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 5 - ΚΟΧ: 14.457 |                    |                      |              |                 | ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 12 - ΚΟΧ: 383.860 |                |                      |              |                      |
| ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 25 ΕΤΗ     |                    |                      |              |                 | ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 25 ΕΤΗ       |                |                      |              |                      |

## ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ

REGISTRATIONS OF VESSELS OF OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

| Δ.Δ.Σ.<br>SIGNAL<br>LETTERS | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S NAME      | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ<br>DESCRIPTION           | ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ<br>REGISTRY |               | ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ<br>TYPE OF ENGINE | ΕΤΟΣ<br>ΝΑΥΠΗΓ.<br>YEAR OF<br>BUILT | ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ<br>TONNAGE |               | ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S VALUE    | ΠΛΟΙΚΗΤΕΣ<br>OWNERS                                                                                                                  |
|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------------|-----------------------|---------------|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                             |                                  |                                    | ΛΙΜΕΝΑΣ<br>PORT       | ΑΡΙΘΜΟΣ<br>NR |                                 |                                     | ΟΛΙΚΗ<br>GROSS          | ΚΑΘΑΡΗ<br>NET |                                |                                                                                                                                      |
| SX6657<br>5-2-98            | ΗΦΑΙΣΤΟΣ 11<br>IFESTOS 11        | Πλωτός<br>Γερανός                  | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 81            | —                               | 1976                                | 796                     | 706           | —                              | ΝΑΥΤΥΛΙΑΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ<br>ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ<br>ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ Α.Ε. ΑΝΤΙΚΛΗΤΟΣ<br>ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΟΥΓΚΑΛΙΑΝ<br>ΥΠΕΙΣ 1-3 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΗΛ.4595.101 |
| SX6666<br>20-2-98           | ΠΟΣΕΙΔΩΝ III<br>POSEIDON III     | Α/Κ<br>FISHING VESSEL              | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10.528        | ΜΕΚ (1)<br>552 KW               | 1987                                | 249                     | 74            | USD<br>\$862.000               | ΚΟΥΤΟΥΡΙΑΡΗΣ ΤΖΟΥΝΙΟΡ<br>ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν. 959/79<br>ΑΝΤΙΚΛ. ΣΤΑΘΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ<br>ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 5 ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>ΤΗΛ. 4619.116         |
| SX6659<br>22-2-98           | ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ<br>SANTA BARBARA | ΑΜΜΟΛΗΠΤΙΚΟ                        | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10.529        | ΜΕΚ (1)<br>919 KW               | 1973                                | 1.046                   | 313           | USD<br>\$1.000.000             | ΠΕΡΚΟ ΜΑΡΙΝ ΣΕΡΒΙΣ<br>ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν. 959/79<br>ΑΝΤΙΚΛ. ΠΕΤΡΟΣ ΠΕΡΙΜΕΝΗΣ<br>ΗΦΑΙΣΤΟΥ 5 ΓΛΥΦΑΔΑ,<br>ΤΗΛ. 4286480                  |
| SX6660<br>24-2-98           | ΑΙΣΩΠ<br>AESOP                   | Δ/Ξ<br>TANKER                      | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10.530        | ΜΕΚ (1)<br>597 KW               | 1964                                | 873                     | 521           | USD<br>\$800.000               | ΦΡΕΓΑΤΑ I ΝΑΥΤΙΚΗ<br>ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν. 959/79 ΑΝΤΙΚΛ.<br>ΠΟΛΙΤΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ<br>ΙΑΣΟΝΟΣ 2 ΠΕΙΡΑΙΑΣ,<br>ΤΗΛ. 4292.802                        |
| SXDD<br>27-2-98             | ΝΗΡΗΙΣ<br>NIRIS                  | Δ/Ξ<br>TANKER                      | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10.531        | ΜΕΚ (1)<br>19.040 PS            | 1998                                | 56.127                  | 32.751        | Γεν. Ιστωβιάς<br>4.499.570.000 | BIGAL SHIPPING CORP.<br>(LIBERIA) ΑΝΤΙΚΛ.<br>ΣΙΓΓΑΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ<br>ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 5-7 ΠΕΙΡΑΙΑΣ,<br>ΤΗΛ. 4220.001                           |
| —<br>27-2-98                | ΜΙΑΟΥΛΗΣ II<br>MIAOULIS II       | Ε/Γ-Ο/Γ<br>PASSENGER<br>FERRY BOAT | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10.532        | ΜΕΚ (2)<br>2x1.620=3.240 BHP    | 1998                                | 1.500                   | 1100          | —                              | ΜΙΑΟΥΛΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ<br>ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν. 959/79<br>ΑΝΤΙΚΛ. ΣΑΒΙΟΛΑΚΗΣ ΙΩΣΗΦ<br>ΚΑΛΥΨΟΥΣ 34 ΠΕΙΡΑΙΑΣ,<br>ΤΗΛ. 4611.259                         |



# ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

| Δ.Δ.Σ.<br>SIGNAL<br>LETTERS | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S NAME  | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ<br>DESCRIPTION | ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ<br>REGISTRY |               | ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ<br>TYPE OF ENGINE | ΕΤΟΣ<br>ΝΑΥΤΗΓ.<br>YEAR OF<br>DUILT | ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ<br>TONNAGE |               | ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ<br>OWNERS                                                               |
|-----------------------------|------------------------------|--------------------------|-----------------------|---------------|---------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|                             |                              |                          | ΛΙΜΕΝΑΣ<br>PORT       | ΑΡΙΘΜΟΣ<br>NR |                                 |                                     | ΟΛΙΚΗ<br>GROSS          | ΚΑΘΑΡΗ<br>NET |                                                                                     |
| SX6 630<br>6-2-92           | ΒΕΡΟΝΙΚΗ ΔΥΟ<br>VERONIKI DIO | Δ/Ε<br>TANKER            | Π.Λ. ΓΕΝΟΒΑΣ          | —             | ΜΕΚ (1)<br>2.100 BHP            | 1977                                | 1.110                   | 401           | ΠΕΤΡΟΝΑΥΣ ΝΑΥΤΙΚΗ<br>ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν. 959/79<br>ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ 57 - ΑΘΗΝΑ,<br>ΤΗΛ. 3636.111-5 |

## ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

| Δ.Δ.Σ.<br>SIGNAL<br>LETTERS | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S NAME | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ<br>DESCRIPTION   | ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ<br>REGISTRY |               | ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ<br>REMARKS                                                                  |                |            |
|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|-----------------------|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------------|
|                             |                             |                            | ΛΙΜΕΝΑΣ<br>PORT       | ΑΡΙΘΜΟΣ<br>NR |                                                                                          | ΚΟΧ            | ΚΟΧ        |
| SV7 230<br>3-2-98           | ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ 5<br>ALEXANDER 5  | Ρ/Κ<br>TUG                 | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 9.884         | Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>REMEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ | 429<br>545     | 140<br>163 |
| SV 4 138<br>5-2-98          | ΜΙΜΗΣ<br>MIMIS              | Δ/Ε<br>TANKER              | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 7.691         | Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>REMEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ | 498<br>548     | 216<br>237 |
| SV 3 473<br>5-2-98          | ΩΡΑΙΑ ΕΛΕΝΗ<br>OREA ELENI   | Ε/Τ-Τ/Ρ<br>PASSENGER YACHT | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 4.503         | Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>REMEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ | 298<br>289     | 189<br>127 |
| SX2 847<br>13-2-98          | ΜΑΙΚΙ<br>MIKE I             | Φ/Γ<br>CARGO               | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10.277        | Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>REMEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ | 914<br>956     | 522<br>334 |
| SV 3 874<br>13-2-98         | ΑΝΕΣΠΕΡΟΣ<br>ANESPEROS      | Φ/Γ<br>CARGO               | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 4.759         | Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>REMEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ | 498<br>582     | 288<br>306 |
| SV 9 919<br>13-2-98         | ΕΤΖΙΑΝ V<br>AEGEAN V        | Δ/Ε<br>TANKER              | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 6.284         | Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>REMEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ | 1.545<br>1.554 | 839<br>845 |
| SX 6 076<br>13-2-98         | ΑΣΤΕΡΙ<br>ASTERI            | Α/Κ<br>FISHING VESSEL      | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 6.827         | Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>REMEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ | 69<br>170      | 35<br>51   |
| SV 4 133<br>13-2-98         | ΙΟΝΙΟΝ<br>IONION            | Δ/Ε<br>TANKER              | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 7.027         | Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>REMEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ | 1.140<br>999   | 556<br>556 |
| SV 5 218<br>13-2-98         | ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ<br>THEOSKEPASTI | Δ/Ε<br>TANKER              | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 7.112         | Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>REMEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ | 631<br>606     | 340<br>355 |
| SV5 635<br>13-2-98          | ΧΡΙΣΤΙΝΑ<br>CHRISTINA       | Ε/Τ-Τ/Ρ<br>PASSENGER YACHT | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 7.436         | Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>REMEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ | 396<br>395     | 183<br>118 |
| SV 4 271<br>13-2-98         | ΕΝΒΙ ΙΙ<br>ENVI II          | Δ/Ε<br>TANKER              | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 9.272         | Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω ανακαταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>REMEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ | 500<br>697     | 279<br>333 |



## ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ CHANGES OF NAMES

| Δ.Δ.Σ.<br>SIGNAL<br>LETTERS | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S NAME             | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ<br>DESCRIPTION | ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ<br>REGISTRY |               | ΕΙΔΟΣ<br>ΜΗΧΑΝΗΣ<br>TYPE OF<br>ENGINE | ΕΤΟΣ<br>ΝΑΥΠΗΓ.<br>YEAR OF<br>BUILT | ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ<br>TONNAGE |               | ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ<br>REMARKS                                                     |
|-----------------------------|-----------------------------------------|--------------------------|-----------------------|---------------|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|---------------|-----------------------------------------------------------------------------|
|                             |                                         |                          | ΛΙΜΕΝΑΣ<br>PORT       | ΑΡΙΘΜΟΣ<br>NR |                                       |                                     | ΟΛΙΚΗ<br>GROSS          | ΚΑΘΑΡΗ<br>NET |                                                                             |
| SW 7885<br>13-2-98          | ΚΑΡΘΑΙΑ<br>KARTHEA                      | Δ/Ε<br>TANKER            | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 9.861         | ΜΕΚ (2)<br>2 x 960 = 1.920 BHP        | 1970                                | 1.375                   | 896           | Μετονομάστηκε σε «ΛΕΟΝΕ II»<br>Renamed to «LEONE II»                        |
| SV 2262<br>17-2-98          | ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ<br>MACEDONIA                  | Ε/Γ<br>PASSENGER SHIP    | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 8.349         | ΜΕΚ (2)<br>2x225=<br>4.130 BHP        | 1962                                | 250                     | 75            | Μετονομάστηκε σε<br>«ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ ΤΙΝΟΥ»<br>Renamed to<br>«AGIA MARINA TINOU» |
| SZYD<br>20-2-98             | ΠΡΕΣΤΙΖ<br>PRESTIGE                     | Φ/Γ<br>CARGO             | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 9.820         | ΜΕΚ (1)<br>19.200                     | 1978                                | 20676                   | 8.871         | Μετονομάστηκε σε<br>«ΜΣΚ ΤΣΑΙΝΑ»<br>Renamed to «MSC CHINA»                  |
| SVDA<br>24-2-98             | ΧΕΟΥΝΓΚ Α. ΚΑΡΜΕΝ<br>HEUNG A. CARMEN    | Φ/Γ<br>CARGO             | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 9.062         | ΜΕΚ (1)<br>9.400 BHP                  | 1970                                | 14.453                  | 7.511         | Μετονομάστηκε σε<br>«ΖΙΜ ΟΝΤΕΣΣΑ Ι»<br>Renamed to<br>«ZIM ONTESSA I»        |
| SYFZ<br>25-2-98             | ΝΕΔΛΛΟΥΔ ΚΟΡΡΙΓΚΑΝ<br>NEDLLOYD KORRIGAN | Φ/Γ<br>CARGO             | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10.460        | ΜΕΚ (2)<br>39.449 KW                  | 1973                                | 56.135                  | 21.160        | Μετονομάστηκε σε<br>«ΚΟΡΡΙΓΚΑΝ»<br>Renamed to «KORRIGAN»                    |
| SYZJ<br>27-2-98             | ΓΚΡΕΗΣ<br>GRACE                         | Φ/Γ<br>CARGO             | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 9.008         | ΜΕΚ (1)<br>9.400 BHP                  | 1972                                | 14.453                  | 7.511         | Μετονομάστηκε σε<br>«ΖΙΜ ΚΟΝΣΤΑΝΤΖΑ Ι»<br>Renamed to<br>«ZIM KONSTANTZA I»  |

## ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ DEFINITE MEASUREMENTS

| Δ.Δ.Σ.<br>SIGNAL<br>LETTERS | ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ<br>SHIP'S NAME | ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ<br>DESCRIPTION    | ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ<br>REGISTRY |               | ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ<br>REMARKS                                                                                | ΚΟΧ              | ΚΟΧ              |
|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|
|                             |                             |                             | ΛΙΜΕΝΑΣ<br>PORT       | ΑΡΙΘΜΟΣ<br>NR |                                                                                                        |                  |                  |
| SZPI<br>4-2-98              | ΣΑΤΟΥΡΝ<br>SATURN           | Φ/Γ<br>CARGO                | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10.514        | Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ | 42.304<br>42.304 | 14.921<br>14.921 |
| SX6079<br>5-2-98            | ΤΖΟΑΝΝΑ<br>JOHANNA          | Φ/Γ<br>CARGO                | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10.489        | Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ | 1.193<br>1.193   | 727<br>727       |
| SZQY<br>13-2-98             | ΠΕΛΛΑ<br>PELLA              | Φ/Γ-Ο/Γ<br>CARGO FERRY BOAT | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10.509        | Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ | 5.585<br>5.585   | 1.675<br>1.675   |
| SVJU<br>13-2-98             | ΤΟΥΛΑΖ<br>TOULAZ            | Δ/Ε<br>TANKER               | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10.483        | Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ | 57.949<br>57.949 | 31.560<br>31.560 |
| SYJU<br>13-2-98             | ΑΛΤΙΣ Π<br>ALTIS P          | Φ/Γ<br>CARGO                | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10.480        | Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ | 13.675<br>13.661 | 8.636<br>8.636   |
| SXOX<br>13-2-98             | ΔΙΚΕΦΑΛΟΣ<br>DIKEFALOS      | Δ/Ε<br>TANKER               | ΠΕΙΡΑΙΑΣ<br>PIRAEUS   | 10.495        | Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM<br>DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ | 17.877<br>17.877 | 11.560<br>11.560 |



**Σ**ε μια πρώτη φιλολογική θεώρηση, ο γράφων δεν είναι απολύτως βέβαιος αν η ελληνική λέξη “αποτίμηση” αποτελεί ορθή μεταφορά στην ελληνική γλώσσα του γνωστού και κοινά αποδεκτού αγγλικού όρου “valuation”. Η χρήση της λέξης “εκτίμηση” πιθανόν να είναι μια αποδεκτή εναλλακτική λύση. Τα λεξικά, εν προκειμένω, αναδύουν μια χαρακτηριστική ασάφεια. Αυτά προς προβληματισμό των φιλολογούντων, τα σχετικά ενδιαφέροντα των οποίων ουδόλως πρέπει να αποτελούν αφορμή σκωπτικών σχολίων, δεδομένου του προφανούς κινδύνου πτώχευσης ή και αφελληνισμού της ελληνικής ναυτικής και, γενικότερα, εμπορικής ορολογίας στις ημέρες μας.

Το παρόν άρθρο προφανώς αναφέρεται στη γνωστή διαδικασία αποτίμησης της αξίας ενός εμπορικού πλοίου σε δεδομένη χρονική στιγμή και υπό το φως πληροφοριών που αφορούν την κατάσταση του προς αποτίμηση πλοίου, ειδικά στην ύπαρξη ή μη ζημιών και στο βαθμό συντήρησής του. Σαν “αξία” εν προκειμένω εκλαμβάνεται η εικαζόμενη τιμή του εν λόγω πλοίου σε περίπτωση υποθετικής ή πραγματικής πώλησής του κατά το δεδομένο χρόνο.

Πρέπει ευθαρσώς να ομολογηθεί, ότι η επιλογή του θέματος του σημερινού άρθρου αφορμή έχει τον πολύ πρόσφατο θόρυβο γύρω από κάποιες πραγματικές ή κατ’ ισχυρισμόν (“alleged”) ατασθαλίες εκ μέρους ενίων ξένων ναυτιλιακών μεσιτών (shipbrokers) που έχουν και την ιδιότητα του εκτιμητή (“valuer”), ιδιότητα που απορρέει από τη μακρά άσκηση.

Δεν πρόκειται εδώ να διαπράξουμε το ατόπημα έκφρασης κρίσης ή και απλού σχολιασμού της συγκεκριμένης περίπτωσης. Η απουσία δικαστικών αποφάσεων ή, έστω, επαρκών δεδομένων θα καθιστούσε το σχετικό σχολιασμό πράξη επιπόλαια ή και άδικη. Τα μοναδικά έως σήμερα “δεδομένα”, τουλάχιστον εκείνα που εμείς γνωρίζουμε, δεν αξιολογούνται περισσότερο από ένα δημοσιογραφικό κουτσομπολιό. Αν και όταν υπάρξουν αποφάσεις, θα επανέλθουμε διότι, για άλλους λόγους, το θέμα της αποτίμησης μας “καίει”.

Η ανάγκη της εκάστοτε αξιόπιστης αποτίμησης της αξίας ενός εμπορικού πλοίου είναι προφανής. Αρχίζει από τη χρονική στιγμή της γέννησής του, όπου πολλές φορές το άθροισμα κατασκευαστικού κόστους και περιθωρίου κέρδους του ναυπηγού συγκρούεται με τις επιταγές της τρεχούσης αγοράς, προχωρεί στο στάδιο του “resale value”, συνεχίζεται με το “λογιστικό κόστος” κατά την παράδοση (cost on delivery) και, με την είσοδο του πλοίου στην απρόβλεπτη και φοβερή δίνη των ανέμων δια-

κυμάνσεων της παγκόσμιας αγοράς, φτάνει μέχρι την ημέρα που θα οδηγηθεί στο διαλυτήριο ή που (ο Θεός να φυλάει!) της απώλειάς του.

Σε αυτό το χρονικό διάστημα, ανάγκες ρουτίνας (εκτίμηση των περιουσιακών στοιχείων της ναυτιλιακής επιχείρησης πριν από το κλείσιμο μιας διαχειριστικής περιόδου) και ειδικές καταστάσεις (χρηματοδότηση, επαναχρηματοδότηση, παροχή εμπραγμάτων εγγυήσεων προς τρίτους, κατασχέσεις, ναυαγαιρέσεις, κ.ά.) απαιτούν την όσο το δυνατόν ακριβέστερη αποτίμηση της αξίας ενός πλοίου κατά τη δεδομένη στιγμή που δεν συμπίπτει πάντοτε με την τρέχουσα.

Σαν το πλέον κατάλληλο όργανο για μια τέτοια αποτίμηση έχει θεωρηθεί (και όχι αδίκως) ο μεσίτης αγοραπωλησιών πλοίων. Η από καιρού εις καιρόν υποδεικνυόμενη εναλλακτική προσφυγή σε κάποιο επιμελητήριο ή παρόμοιας συγκρότησης “Ίδρυμα” έχει αποδειχθεί ατελέσφορη. Πέρα από τη συλλογή στοιχείων, η σωστή και επακριβής αποτίμηση απαιτεί καθημερινή επαφή με τη “ζώσα πραγματικότητα” που κανένα ίδρυμα δεν μπορεί να εξασφαλίσει. Σε τελική θεώρηση, άλλωστε, το παραγόμενο αποτέλεσμα είναι το έργο του ανθρώπινου παράγοντα. Η αποκλειστική απασχόληση ενός ατόμου με αποτιμήσεις πλοίων από τη θέση του αρμοδίου ενός ιδρυματικού σχήματος, και με δεδομένη την εμπορική και κοινωνική σπουδαιότητα του θεσμού, όπως και παρακάτω θα αναπτύξουμε, θα έδινε στο εν λόγω πρόσωπο υπέρμετρα μεγάλη εξουσία, σε μεγάλο ποσοστό μη ελέγχξιμη.

Ορθώς, λοιπόν, έχει προκριθεί ο μεσίτης αγοραπωλησιών πλοίων σαν το εν προκειμένω πλέον κατάλληλο όργανο. Χωρίς αυτό, βέβαια, να σημαίνει ότι η τέτοια επιλογή είναι ελεύθερη από προβλήματα και παρενέργειες, σε μεγάλο βαθμό ανεπιθύμητες. Και σπεύδω ευθύς να εξηγηθώ...

Η απασχόληση ενός μεσίτη (φυσικού προσώπου ή και εταιρείας) με την έκδοση αποτιμήσεων (Valuations) δεν συνιστά τη βασική για εκείνον πηγή προσόδου. Με εξαίρεση, μάλιστα, τους ελάχιστους μεσίτες του εξωτερικού που συστηματικά επιδίδονται στην έκδοση Valuations καθ’ υπόδειξη και για λογαριασμό χρηματιστηριακών ή τραπεζικών ιδρυμάτων ή άλλων σημαντικών εντολέων, ένας μεσίτης δεν βλέπει την απασχόλησή του με τη εκτίμηση ενός πλοίου παρά σαν πάρεργο, ανάλογα με την περίπτωση, σαν εκδούλευση σε γνωστό τραπέζι, ευκαιρία προαγωγής του ονόματός του ή και επίδειξης κάποιας ανώτερης υπόστασης ή και αυθεντίας, σχεδόν ποτέ, όμως, σαν σημαντικό μέσο εξασφάλισης εισοδήματος. Δεν σπανίζουν οι φορές που οι εκτιμήσεις δίδονται άνευ αμοιβής, ακόμη και προφορικά.

Τελείως ανθρώπινα, λοιπόν (και όποιος συνειδητά αγνοεί την ανθρώπινη φύση πέφτει σε ηθελήμενα λάθη), ένας εκτιμητής μεσίτης δεν μπορεί παρά να λάβει υπόψη του και ωφελιμι-

του Γ. Μπάνου \*

# Η αποτίμηση της αξίας



στικές παραμέτρους κατά την ενάσκηση των καθηκόντων του valuer. Και οι εν λόγω παράμετροι είναι φυσικό να σχετίζονται με τους λοιπούς τομείς δραστηριότητας του μεσίτη (όπως μεσιτείες αγοραπωλησιών πλοίων, ναυπηγήσεων, ναυλώσεων και, σπανιότερα, ασφαλειών).

Σαν σε παρένθεση, η παραπέρα ανάπτυξη του θέματος προϋποθέτει την επαρκή ενημέρωση του μεσίτη-αποτιμητή όσον αφορά δεδομένα της αγοράς και στοιχειωδώς ορθή χρήση τους. Γι' αυτό, αυτομάτως αποκλείονται όσοι προφανώς, σαν αποτέλεσμα μικρού "μεγέθους" ή ελλιπούς οργάνωσης, στερούνται των αντικειμενικών δυνατοτήτων και, επομένως, αδυνατούν να φέρουν επαρκώς σε πέρας την αποστολή του valuer για καθαρά αντικειμενικούς λόγους.

Όσο και αν η ορθή χρήση των δεδομένων πραγματικών στοιχείων της αγοράς επιτρέπουν επακριβή αποτίμηση, πάντοτε ένα περιθώριο αβεβαιότητας παρέχει έδαφος για υποκειμενική κρίση. Με εξαίρεση, λοιπόν, της περίπτωσης ηθελμένης σοβαρής παρέκκλισης, όπως αυτή φημιολογείται και που προσφάτως απασχόλησε το ναυτιλιακό Τύπο, η δυνατότητα επίδειξης "εύνοιας" εκ μέρους του αποτιμητή προς το "ενδιαφερόμενο" μέρος παραμένει, αν όχι σημαντική, τουλάχιστον αξιόλογη, σαν αποτέλεσμα ευλυγισίας.

Αναφέραμε ήδη τους συνήθεις λόγους, για τους οποίους η επίδειξη εύνοιας μπορεί να εκδηλωθεί. Όμως, με δεδομένη πλέον τη σημασία της αποτίμησης σαν ευρύτερης εμβέλειας αγαθού μέσα στο όλο οικονομικό και κοινωνικό γίγνεσθαι, και αυτές ακόμη οι έστω μικρές δυνατότητες πρέπει, στο μέτρο του ανθρώπινα δυνατού, να εξαλειφθούν ή, έστω, να περιοριστούν. Και αυτό, όχι μόνο σα ζήτημα ουσίας, αλλά και αρχής.

Πώς, όμως, εκδηλώνεται αυτή η σχέση αποτιμητή-ενδιαφερόμενου σε πρακτικό επίπεδο; Για χάρη της γλαφυρότητας, ας γίνουμε όσο το δυνατόν πιο συγκεκριμένοι. Μια γενική περίπτωση είναι εκείνη που αναφέρεται στις αγοραπωλησίες. Εδώ ο valuer, με διαφορετικές μεθόδους προσέγγισης που εξαρτώνται από το βαθμό της σχέσης με τον ενδιαφερόμενο, μπορεί να αφήσει να εννοηθεί ότι η εξάντληση του περιθωρίου προς την επιθυμητή κατεύθυνση εξαρτάται από την υποστήριξη (support) του δεύτερου προς τον πρώτο σαν μεσίτη για τις αγοραπωλησίες πλοίων. Το αυτό μπορεί να λεχθεί και για τις ναυλώσεις, εδώ όμως ιδιαίτερη έμφαση συνήθως είναι δυνατή στην περίπτωση που ο μεσίτης διαθέτει καλά οργανωμένο τμήμα tanker chartering με ισχυρές διασυνδέσεις με majors, όπου η ιδιαίτερη μεταχείριση του πλοιοκτήτη από το μεσίτη συνιστά ένα σημαντικό παράγοντα της επιτυχούς εκμετάλλευσης των δεξαμενόπλοιοι που ο πλοιοκτήτης τυχόν διαχειρίζεται. Ο "εκβιασμός" στην προκειμένη περίπτωση είναι πλέον ή προφανής. Για χάρη της πληρότητας, εδώ ας προσθέσουμε και την περίπτωση που η εταιρεία του πλοιοκτήτη διατηρεί κάποιες λεπτές χρηματοδοτι-

κές ισορροπίες ή και είναι εισηγμένη σε χρηματιστήριο, περίπτωση που η αποτίμηση της αξίας του στόλου της έχει ζωτική σημασία και όπου ο αποτιμητής είναι μόνιμος ή τακτικός valuer για την ενδιαφερόμενη τράπεζα ή και χρηματιστηριακό ή επενδυτικό ίδρυμα.

Είναι φανερό ότι, για λόγους ηθικής και επαγγελματικής τάξης, τα φαινόμενα του είδους, όσον και αν εν πολλοίς αναφέρονται σε σχέσεις ιδιωτικού δικαίου και σε κανόνες ελεύθερης οικονομίας, πρέπει να αντιμετωπίζονται. Τι μπορεί να γίνει σχετικά;

Τίποτα το απόλυτα αποτελεσματικό! Ο αποκλεισμός των μεσιτών είναι, για τους λόγους που ήδη αναφέραμε, a priori απορριπτέα λύση. Μια παραίνεση προς τράπεζες και χρηματοδότες / επενδυτές, τους μόνους που έχουν προφανείς λόγους εξασφάλισης ρεαλιστικών αποτιμήσεων, αλλά και που απαλλάσσει συγχρόνως την πλοιοκτησία από πιθανούς εκβιασμούς, θα μπορούσε να είναι:

Απευθυνθείτε σε έναν όσο το δυνατόν πιο μεγάλο αριθμό μεσιτών, ελέγξατε προσεκτικά την ικανότητά τους και το ιστορικό όσο και επιχειρηματικό τους υπόβαθρο (background). Κάνετε τις επιλογές σας καταλήγοντας σε ένα σχετικά μεγάλο αριθμό valuers, εκάστοτε χρησιμοποιώντας ικανό μέρος εξ αυτών προς εξαγωγή μέσου όρου.

Μη χρησιμοποιείτε "μόνιμους" valuers.

Ζούμε σε συνθήκες μιας ελεύθερης, και δη παγκοσμιοποιημένης οικονομίας. Δεν πρέπει να περιμένουμε και πολλά από την επιβολή κανόνων, διοικητικών ή άλλων. Όμως, μια στοιχειώδης τάξη πάντοτε πρέπει να βρίσκεται εντός των επιδιώξεών μας.

Σε μιαν εποχή "παγκοσμιοποίησης" των πάντων και πανταχόθεν σκληρού ανταγωνισμού, τα φαινόμενα παρέκκλισης από τους κανόνες επαγγελματικής δεοντολογίας καθημερινά πληθύνονται. Και συχνά ο πλοιοκτήτης ευρίσκεται προ διλήμματος πολλαπλών πιέσεων που εξ αντικειμένου αδυνατεί να ικανοποιήσει.

Και η πολύ πικρή αλήθεια είναι ότι το καθεστώς της άκριτης χρησιμοποίησης μονίμων αποτιμητών του εξωτερικού, απλά και μόνο χάρη στο πικρό όνομα, έχει κατά τρόπον αθέμιτο αποστερήσει τον Έλληνα μεσίτη από ένα πολύ σεβαστό μέρος της φυσικής πελατείας του, με προφανώς αρνητικές επιπτώσεις στην ελληνική οικονομία, γεγονός που, προστιθέμενο στα όσα ήδη παραπάνω αναφέραμε, πρέπει να αποτελέσει αρχή σχετικού προβληματισμού και πιθανής δράσης.

---

*\*Ο Γ. Μπάνος είναι μεσίτης αγοραπωλησιών και ναυπηγήσεων πλοίων, αντιπρόεδρος της γνωστής ναυλομεσιτικής εταιρείας του Πειραιά George Moundreas & Company S.A., γνωστός αναλυτής της αγοράς και παλιός συνεργάτης των "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ".*

# ενός πλοίου (Valuation)



## Η οπωσδήποτε αρνητική κατάσταση της ναυλαγοράς των πλοίων ξηρού φορτίου και ο σκεπτικισμός των υποψήφιων αγοραστών όσον αφορά την εξέλιξή της, όπως επίσης και οι αργίες του Πάσχα διατήρησαν τους χαμηλούς τόνους.

Σε σύγκριση με το πρόσφατο παρελθόν ο αριθμός των αναφερθέντων πωλήσεων ήταν αρκετά χαμηλός. Σημαντικό, παρ' όλα αυτά, είναι το γεγονός ότι όλα τα διαθέσιμα προς πώληση Bulkers καλών προδιαγραφών και ναυπηγήσεως των μέσων της δεκαετίας του 1980, αλλά και νεότερα, επιθεωρούνται από αριθμό ενδιαφερομένων. Αναφέρθηκαν π.χ. τέσσερις επιθεωρήσεις για Bulker περίπου 40.000 τόνων του 1984 σε λιμάνι της Κορέας, τρεις για παρόμοιο πλοίο στην Αμερική κ.ο.κ., χωρίς ωστόσο να είναι βέβαιο ότι κάποιοι θα ξεκινήσουν διαπραγματεύσεις και σε ποια επίπεδα τιμών.

Όσον αφορά τα Tankers, συνεχίστηκε η σε σύγκριση μεγαλύτερη κινητικότητα του πρόσφατου παρελθόντος που, σε συνδυασμό με τη σχετική σταθερότητα της ναυλαγοράς, διατήρησαν τα υψηλά επίπεδα τιμών.

Η αγορά των διαλύσεων, τέλος, παρουσίασε σημαντικές διακυμάνσεις ενώ παρουσιάστηκε και κάποιος σύγχυση όσον αφορά τις τιμές, αφού σε μερικές περιπτώσεις συγχρόνως με τις χαμηλότερες τιμές των επιπέδων του τέλους του προηγούμενου μήνα, αναφέρθηκαν και ενισχυμένες τιμές για μεγάλα Bulkers πλέον των 155 δολλαρίων ανά τόνο.

Η ιστορία των επαναδιαπραγματεύσεων είναι κάτι που οι αγοραστές προσπαθούν να συντηρήσουν με οποιονδήποτε τρόπο, ενώ οι προσφερόμενες τιμές από Κινέζους διαλυτές συνεχίζουν να κυμαίνονται στα επίπεδα των 127 δολλαρίων ανά τόνο, με κυριότερους πελάτες πλοιοκτήτες της Άπω Ανατολής.

Ενδεικτικά αναφέρθηκαν, μεταξύ άλλων, οι ακόλουθες πωλήσεις για το διάστημα από 15/3 έως 15/4, 1998:

9.600.000 δολλαρίων Η.Π.Α. συνολικά, σε Έλληνες αγοραστές. Το gearless «DOCEMARTE» 38.186 TDW κατασκευής του 1980 στη Βραζιλία πωλήθηκε αντί 2.000.000 δολλαρίων Η.Π.Α. σε Κινέζους αγοραστές, το «DELFINI» 34.995 TDW κατασκευής του 1975 στην Ισπανία αντί 1.875.000 δολλαρίων Η.Π.Α. στην «GIGILINIS SHIPPING», το «ANDREAS A» 27.188 TDW κατασκευής του 1978 στην Ιαπωνία αντί 1.600.000 δολλαρίων Η.Π.Α. σε Έλληνες αγοραστές, το «MANILA ANGUS» 28.019 TDW κατασκευής του 1985 στην Ιαπωνία αντί 6.800.000 δολλαρίων Η.Π.Α. σε μη αναφερθέντες αγοραστές, το «NIRA NAREE» 23.757 TDW κατασκευής 1977 στην Ιαπωνία αντί 1.670.000 δολλαρίων Η.Π.Α. στην «KING SHIPPING», το «MARITIME JOY» 17.529 TDW κατασκευής 1976 στην Ιαπωνία αντί 1.000.000 δολλαρίων Η.Π.Α. σε Ινδούς αγοραστές και το «SAMSUN CHALLENGER» 6.273 TDW κατασκευής του 1981 στην Ιαπωνία αντί 950.000 δολλαρίων Η.Π.Α. σε Έλληνες αγοραστές. Τέλος, το «ADAMANTIA» 23.245 TDW κατασκευής του 1987 στη Γερμανία με δυνατότητα περίπου 850 Containers πωλήθηκε αντί 7.700.000 δολλαρίων Η.Π.Α. στην «PACIFIC & ATLANTIC» του Πειραιά και το «IRON DAMPIER» 21.889 TDW του 1981 στη Γερμανία με δυνατότητα περίπου 700 Containers αντί 3.750.000 δολλαρίων Η.Π.Α. σε άλλους Έλληνες αγοραστές.

### ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τα ULCC «GOLAR STIRLING» και «GOLAR GLASGOW», 300.000 TDW κατασκευής 1992 στην Κορέα πωλήθηκαν αντί 120.000.000 δολλαρίων Η.Π.Α. συνολικά στην «MOSVOLD» το «MEGA PILOT» 232.000 TDW κατασκευής του 1975 στην Κορέα αντί 10.000.000 δολλαρίων Η.Π.Α. σε Ινδούς αγοραστές, το «ELIKI» 136.000 TDW κατασκευής 1977 στη Φινλανδία αντί 5.000.000 δολλαρίων Η.Π.Α. σε μη αναφερθέντες αγοραστές, το «ORIENTAL LADY» 105.400 TDW κατασκευής 1998 στην Κορέα αντί 40.000.000 δολλαρίων Η.Π.Α. στην «NORDEN», «BONA RAINBOW» 97.115 τόνων κατασκευής 1980 στην Ιαπωνία αντί 14.250.000 δολλαρίων Η.Π.Α. στη «SOPONATA» τα τέσσερα αδελφά «JULIE», «EMILIE», «STEPHANIE», «COLBY» περίπου 97.000 TDW κατασκευής 1996, 1995, 1995, 1993 στην Κορέα αντί 155.000.000 συνολικά στην Μ.Ε.Μ. των Η.Π.Α., το «ASTRO PEGASUS» 81.275 TDW κατασκευής του 1975 στην Ιαπωνία αντί 4.800.000 δολλαρίων Η.Π.Α. στην «POLEMBROS», το «CHIBA SPIRIT» 60.875 TDW κατασκευής του 1980 στην Ιαπωνία αντί 10.600.000 δολλαρίων Η.Π.Α. στην «GREGOS», το «CHANCE» 82.000 TDW κατασκευής του 1981 στην Ιαπωνία αντί 15.200.000 δολλαρίων Η.Π.Α. στην «ULTRA-PETROL», το LPG «STAFFORDSHIRE» 56.180 TDW κατασκευής του 1977 στη Γαλλία αντί 24.000.000 δολλαρίων Η.Π.Α. σε Κινέζους αγοραστές και το «SEA CHAMPION» 36.572 TDW κατασκευής 1973 στην Ιαπωνία αντί 2.600.000 δολλαρίων σε μη αναφερθέντες αγοραστές.

### ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Το Tanker «BAY I» 92.145 TDW κατασκευής του 1976 αντί 162,5 δολλαρίων Η.Π.Α. ανά τόνο light weight και το Tanker «SUNETTA» 87.813 TDW κατασκευής του 1975 αντί 166 δολλαρίων Η.Π.Α. ανά τόνο σε αγοραστές του Bangladesh, τα Bulkers «IMAREA» 81.880 TDW κατασκευής 1976 αντί 145 δολλαρίων Η.Π.Α. ανά τόνο σε αγοραστές του Pakistan «MAGNUM» 68.326 TDW κατασκευής του 1972 αντί 156 δολλαρίων Η.Π.Α. 156 και «HEAVY METAL» 54.682 TDW κατασκευής 1974 αντί 151 δολλαρίων Η.Π.Α. 151 ανά τόνο και τα δύο σε Ινδούς αγοραστές και το «FENG KANG» 62.480 TDW κατασκευής 1974 αντί 142 δολλαρίων Η.Π.Α. 142 ανά τόνο σε αγοραστές του Bangladesh. Τέλος, πωλήθηκε αριθμός Tweendeckers και Containers κατά πλειοψηφία σε αγοραστές των Ινδών αντί 140 έως 158 δολλαρίων ανά τόνο light weight.

# Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων

του Τάκη Γ. Μακρή  
της OVERSEAS AGENCY LTD

### ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Το «BRIGHT ROSE» 139.779 TDW κατασκευής 1984 στην Ιαπωνία, πωλήθηκε στην «TRANSMED» αντί 13.800.000 δολλαρίων Η.Π.Α., το PANAMAX «HALLA GRACE» 71.749 TDW κατασκευής 1990 στην Ιαπωνία πωλήθηκε στην «IOLCOS» αντί 15.800.000 δολλαρίων Η.Π.Α. και τα επίσης Panamax «HALLA PRIDE» και «HALLA VENUS» 72.900 TDW και τα δύο κατασκευής του 1998 στην Κορέα πωλήθηκαν στην «COECLERICH» αντί 24.000.000 δολλαρίων Η.Π.Α. το καθένα. Τα αδελφά handysize «SPRING VEGA/SALLOW/DRAKE/GANNET» περίπου 42.000.000 TDW κατασκευής του 1985 στην Ιαπωνία πωλήθηκαν στους Νορβηγούς αγοραστές «TSCHUDI & EITZEN» αντί περίπου 35.000.000 δολλαρίων Η.Π.Α. συνολικά, ενώ τα μικρότερα «HALLA MOON» 25.600 TDW και «HALLA STAR» 26.300 TDW κατασκευής 1984 και τα δύο στην Ιαπωνία πωλήθηκαν αντί



Οι ενδιαφερόμενοι για την απόκτηση από πλειστηριασμό πλοίου καταγεγραμμένου στα ελληνικά νηολόγια ή με ξένη σημαία συμβεβλημένου όμως με το ΝΑΤ, πρέπει να γνωρίζουν ότι οι οφειλές εκ ναυτολογίου ή εκ καταστάσεως πληρώματος, για την περίπτωση των συμβεβλημένων πλοίων, ακολουθούν το πλοίο και βαρύνουν τον υπερθεματιστή.

Συνεπώς απαιτείται προηγούμενη διερεύνηση για να διαπιστώνεται η τυχόν ύπαρξη οφειλών εκ ναυτολογίου ώστε και στην προσφορά για την απόκτηση εκπλειστηριαζόμενου πλοίου να συνυπολογίζεται και το βάρος εκ της οφειλής αυτής.

## 8 Απριλίου

Θ/Γ-Τ/Ρ «ΛΑΪΔΑ» ΝΠ 5342

ΚΟΧ: 37,54 ΚΚΧ: 36,25

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ:

ΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (3820473)

ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΟΣ ΑΘΗΝΩΝ:

ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ (3818662)

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΑΛΙΜΟΥ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. ≠ 1.500.000 ≠

ΚΑΤ/ΚΟ «ΑΓΙΑ ΜΗΤΕΡΑ» ΝΠ 8330

ΚΟΧ: 286,78

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ:

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΛΑΘΟΥΝΗΣ (4520922)

ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ:

ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ

ΤΟΠΟΣ: ΚΟΙΝΟΤΗΣ ΑΜΠΕΛΑΚΙΩΝ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 880.000

Α/Κ «ΧΡΥΣΟΥΛΑ» ΝΠ 9346

ΚΟΧ: 290 ΚΚΧ: 130

ΔΙΚ. ΕΠΙΜ:

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΛΑΓΙΑΚΟΥ - ΦΕΤΑΝΗ

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΔΗΜΗΤΡΕΛΛΟΥ ΣΤΥΛΙΑΝΗ

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜ. ΚΑΤΑΣΤ. ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 350.000.000

Ε/Γ - Τ/Ρ «ΑΡΓΩ» Ν. ΧΙΟΥ 21

ΚΟΧ: 120 ΠΕΡ. (υπό ναυπήγηση)

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: ΑΝΝΑ ΚΟΥΤΛΙΔΟΥ (3834507)

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΑΡΙΛΕΝΑ ΜΑΓΓΟΥ (ΜΑΡΗΝΗ 8)

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 75.000.000

## 29 Απριλίου

Ρ/Κ «ΑΝΤΑΙΟΣ Κ» ΝΠ 3250

ΚΟΧ: 161,60 ΚΚΧ: 30,39

ΔΙΚΑΣΤΙΚΟΣ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ:

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΛΑΘΟΥΝΗΣ

ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ:

ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 960.000

Ε/Γ-Ο/Γ «ΘΗΣΕΥΣ» ΝΠ 9895

ΚΟΧ: 3.026,89 ΚΚΧ: 1.627,08

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΛΑΘΟΥΝΗΣ

ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ:

ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΑΤ/ΜΑ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: USD 1.500.000

## 6 Μαΐου

Φ/ΓΙΔΑ - ΖΑΝΤΖΑ «ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ»

II ΝΠ 6671 ΚΟΧ: 23,50

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ:

ΓΕΩΡΓ. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ (3623631)

ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΓΡΑΦΟΣ:

ΑΛΕΞ/ΔΡΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - ΚΑΚΚΟΥ (ΑΘΗΝΩΝ)

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 4.500.000

## 27 Μαΐου

ΠΛΩΤΟΣ ΓΕΡΑΝΟΣ:

ΜΑΣΤΡΟΝΗΛΙΑΣ ΝΠ 49 (W 457/76)

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: ΠΛΑΤΩΝ ΚΑΡΑΖΑΦΕΡΗΣ (3248850)

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΣΙΛΙΚΑΚΗ (ΑΘΗΝΩΝ)

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 40.000.000

1494/17-3-98

ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ & ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ Ε.Π.Ε.

ΕΔΡΑ: Πειραιάς, Σερφιώτου 6-8

**Α.Μ. 3975.** Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 6-7-93. Αναμένεται διορισμός προσωρινού συνδίκου πτώχευσης μετά από την αποποίηση της δικηγόρου Δήμητρας Βασιλικής Χρηστάκου, τηλ. 4535.125, που ορίστηκε αρχικά αλλά αποποιήθηκε.

1632/20-3-98

1) ΒΙΟΜΕΛΛ Α.Β.Ε.Ε ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΛΑΣΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

2) ΗΛΙΑΔΗΣ ΑΛΕΞ. ΤΟΥ ΧΑΡΑΛ.

κάτοικος Ρέντη Σερμού 5

**Α.Μ. 3976.** Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 1-9-97. Διορίζει προσωρινό σύνδικο πτώχευσης το δικηγόρο Πειραιά Χρυσικόπουλο Στέφανο, τηλ. 4128.989.

Ορίζει ημέρα συνέλευσης πιστωτών προς εκλογή οριστικού συνδίκου την 9/4/98 ημέρα Πέμπτη, ώρα 9-10



# ΣΕ ΕΝΤΟΝΑ ΑΝΟΔΙΚΗ ΦΑΣΗ ΤΟ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΕΜΦΑΝΙΖΟΝΤΑΙ ΣΗΜΕΙΑ «ΕΝΗΛΙΚΙΩΣΗΣ» ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Από την  **ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ \***  
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

*Η πρόσφατη  
αναστροφή της  
νομισματικής  
πολιτικής και ο  
απεγκλωβισμός από  
το δόγμα της  
σκληρής δραχμής,  
το οποίο είχε  
εξαντλήσει την ισχύ  
του ως προς την  
περαιτέρω  
αποκλιμάκωση των  
επιτοκίων και του  
πληθωρισμού,  
επιβαρύνοντας  
παράλληλα  
ζωτικούς τομείς,  
όπως τις εξαγωγικές  
δραστηριότητες,  
δημιούργησε νέες  
συνθήκες στην  
ελληνική  
κεφαλαιαγορά.*

**Ε**να από τα βασικά οφέλη της ένταξης της δραχμής στο Μηχανισμό Συναλλαγματικών Ισοτιμιών, υπήρξε η αναβάθμιση της αξιοπιστίας της κεφαλαιαγοράς και η εκδήλωση σημαντικού ενδιαφέροντος εκ μέρους θεσμικών επενδυτών του εξωτερικού, με αποτέλεσμα τον υπερδιπλασιασμό της συμμετοχής τους κατά τις πρώτες συνεδριάσεις που ακολούθησαν την ανακοίνωση της ένταξης της δραχμής στο ΜΣΙ και τη λήψη των μέτρων οικονομικής εξυγίανσης.

Η απόφαση των διαχειριστικών επιτροπών διαφόρων χαρτοφυλακίων του εξωτερικού, που σε ένα μεγάλο μέρος τους φαίνεται να ανήκουν σε συνταξιοδοτικά ταμεία (pension funds), να εντάξουν την Ελλάδα στη διάρθρωσή τους έστω και σε μικρό ποσοστό, συνιστά γεγονός μείζονος σημασίας για την πορεία της ελληνικής χρηματιστηριακής αγοράς.

Ένα σημαντικό στοιχείο είναι ότι σε αντίθεση με τα περιχαρακωμένα κεφάλαια (hedge funds), που κατά κανόνα χαρακτηρίζονται από τις βραχυπρόθεσμες κινήσεις τους, οι πρόσφατες κινήσεις των συνταξιοδοτικών ταμείων, αποτελούν τοποθετήσεις διαρκείας που έχουν εκτιμηθεί με βάση την προοπτική βελτίωσης των βασικών μακροοικονομικών μεγεθών της

ελληνικής οικονομίας και τις δυνατότητες υλοποίησης της εξαγγελθείσας νέας οικονομικής πολιτικής που έχει στόχο την επιτάχυνση της ένταξης της εγχώριας οικονομίας στην οικονομία της αγοράς. Ήδη η συμμετοχή των αλλοδαπών θεσμικών επενδυτών υπερβαίνει το 4% της συνολικής κεφαλαιοποίησης της αγοράς και οι πιθανότητες συγκλίνουν προς τη διεύρυνσή τους αρκετά πέραν του ορίου του 5% σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Η κίνηση αυτή που εκδηλώθηκε εντελώς αιφνιδιαστικά δημιουργεί ορισμένα προβλήματα, τα οποία εκμηδενίζουν τις δυνατότητες ορθολογικών προβλέψεων της πορείας των τιμών. Ο κυριότερος λόγος είναι η μικρή, σε σχέση με τα ευρωπαϊκά δεδομένα, διασπορά των μετοχών. Οι ελληνικές μεγάλες εισηγμένες επιχειρήσεις διοικούνται από ισχυρές καταστατικές πλειοψηφίες, με συνέπεια να περιορίζεται η πραγματική διασπορά στο 30% περίπου της κεφαλαιοποίησης. Το φαινόμενο αυτό που λειτούργησε επί μακρά περίοδο ως μοχλός περιορισμού των επισφαλειών, στις τοποθετήσεις σε εταιρείες υψηλής ή ακόμη και μεσαίας κεφαλαιοποίησης, τείνει να δημιουργήσει στρεβλώσεις στην αγορά μετά από την απότομη μεταβολή του βάθους της.

## ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ Χ.Α.Α. (31/12/97 - 7/4/98)

| ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ 31/12/97-7/4/98 | ΜΕΣΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΚΙΝΗΣΗ |
|---------------------------------|----------------------|
| 2.175,037 Δισ.                  | 33,46 Δισ.           |

|               | ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ Χ.Α.Α. |           |
|---------------|------------------------|-----------|
| Τιμή 31/12/97 | Τιμή 7/4/98            | Απόδοση % |
| 1.479,63      | 2.129,08               | 43,892    |



| ΔΕΙΚΤΕΣ Χ.Α.Α.  |              |             |           |
|-----------------|--------------|-------------|-----------|
| Κλάδος          | Τιμή 31/2/97 | Τιμή 7/4/98 | Απόδοση % |
| Τραπεζικός      | 2.303,3      | 3.495,90    | 51,77788  |
| Κατασκευαστικός | 445,97       | 450,72      | 1,06509   |
| Συμμετοχών      | 1.291,76     | 1.977,06    | 53,05165  |
| Βιομηχανικός    | 1.167,28     | 1.665,51    | 42,68298  |
| Ασφαλιστικός    | 734,95       | 982,08      | 33,62541  |
| Επενδύσεων      | 597,33       | 745,00      | 24,72167  |
| Leasing         | 259,28       | 266,59      | 2,81934   |
| Διάφορες        | 975,42       | 1.529,38    | 56,79194  |
| Παράλληλη       | 77,53        | 119,96      | 54,7272   |
| FTSE/ASE 20     | 845,88       | 1.261,74    | 49,163    |

Είναι πολύ πιθανό, με δεδομένη και τη συμμετοχή των εγχώριων θεσμικών σε σημαντικά ποσοστά σε αρκετές εταιρείες, ότι ένα δεύτερο κύμα τοποθετήσεων από το εξωτερικό θα μεταβάλει

άρδην τις ισορροπίες και τους συσχετισμούς της αγοράς, καθώς στην πραγματικότητα θα πρέπει να ικανοποιηθεί από μια μικρή στην ουσία διασπορά. Μια εξέλιξη αυτής της μορφής θα συνιστά ου-

σιαστικά τα προεόρτια της μετάταξης της ελληνικής κεφαλαιαγοράς από την κατηγορία των αναδυόμενων στην κατηγορία των ωρίμων, και το μόνο που θα μένει θα είναι και η τυπική επισημοποίηση του

**ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΣΤΟ Χ.Α.Α.**  
(31/12/97 - 7/4/98)

| ΠΟΡΕΙΑ ΜΕΤΟΧΩΝ |               |             |            |                            |                |
|----------------|---------------|-------------|------------|----------------------------|----------------|
| Μετοχή         | Τιμή 31/12/97 | Τιμή 7/4/98 | Μεταβολή % | Μέση Ημερήσια Εμπορικότητα | Όγκος Περιόδου |
| ΒΕΡΝΙΚΟΣ       | 2.060         | 2.750       | 33.495     | 471                        | 30.610         |
| ΔΑΝΕ           | 396           | 408         | 3.030      | 15.564                     | 1.011.675      |
| ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ  | 3.170         | 4.730       | 49.211     | 123.524                    | 8.029.036      |
| ΝΕΛ            | 895           | 940         | 5.027      | 4.387                      | 285.160        |
| ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ      | 804           | 1.440       | 79.104     | 29.291                     | 1.903.940      |

| ΜΕΓΙΣΤΑ - ΕΛΑΧΙΣΤΑ |         |            |          |            |
|--------------------|---------|------------|----------|------------|
| Μετοχή             | Μέγιστο | Ημερομηνία | Ελάχιστο | Ημερομηνία |
| ΒΕΡΝΙΚΟΣ           | 2.845   | 26/3/98    | 1.770    | 26/02      |
| ΔΑΝΕ               | 473     | 16/3/98    | 263      | 20/2       |
| ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ      | 5.090   | 6/4/98     | 3.100    | 2/1        |
| ΝΕΛ                | 988     | 6/4/98     | 850      | 19/1       |
| ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ          | 1.375   | 6/4/98     | 720      | 26/2       |

| ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗ ΑΞΙΑ 7/4/98 |             |       |                 |
|-----------------------------|-------------|-------|-----------------|
| Μετοχή                      | Αρ. Μετοχών | Τιμή  | Χρημ/κή Αξία    |
| ΒΕΡΝΙΚΟΣ                    | 1.486.000   | 2.750 | 4.086.500.000   |
| ΔΑΝΕ                        | 9.299.149   | 408   | 3.812.600.000   |
| ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ               | 31.536.000  | 4.730 | 149.165.300.000 |
| ΝΕΛ                         | 7.256.655   | 940   | 6.821.000.000   |
| ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ                   | 18.604.680  | 1.440 | 26.789.800.000  |



συμβάντος. Αυτόματα τότε θα επαναληφθούν τα συμπτώματα των αγορών της Ισπανίας και της Πορτογαλίας, που σε βραχύτατο χρονικό διάστημα διπλασίασαν την αξία της κεφαλαιοποίησής τους.

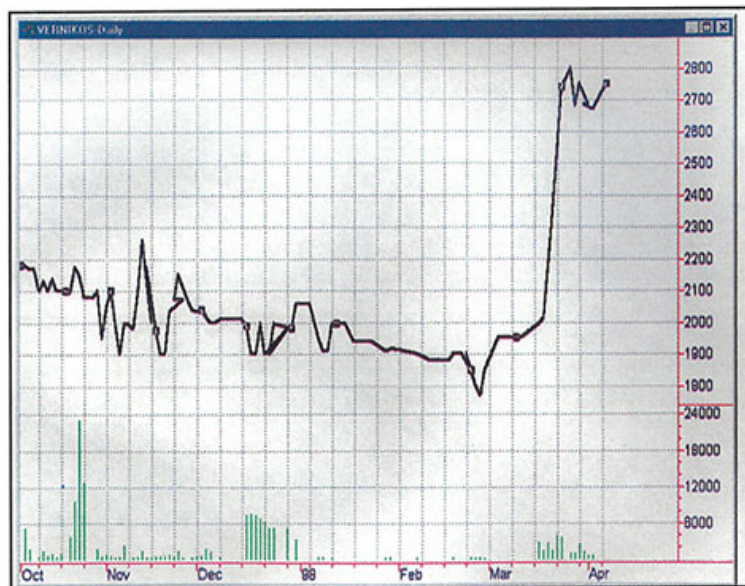
Η ελληνική αγορά όμως παρουσιάζει μια ιδιομορφία λόγω της μικρής διασποράς πολλών τίτλων. Ναι μεν όσο οι τοποθετήσεις των αλλοδαπών θεσμικών θα επικεντρώνονται στον τραπεζικό κλάδο και στον ΟΤΕ, είναι απλό να υποθέσει κανείς ότι η ζήτηση θα ήταν πιθανό να ικανοποιηθεί μέσω της μείωσης της συμμετοχής των ταμείων, αλλά θα υπάρξει σοβαρό πρόβλημα στην περίπτωση που ένα δεύτερο κύμα τοποθετήσεων κινηθεί προς τους ισχυρούς βιομηχανικούς τίτλους μεσαίας κεφαλαιοποίησης. Η κατάσταση περιπλέκεται ακόμη περισσότερο, καθώς οι εγχώριοι θεσμικοί στο διάστημα από 16/03 έως 18/03 προέβησαν σε εκτενέστερες ρευστοποιήσεις, περιορίζοντας τη συμμετοχή τους στο 1,5% περίπου της συνολικής κεφαλαιοποίησης. Οι εξελίξεις αυτές προδικάζουν ισχυρές

στρεβλώσεις στην αγορά για το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα, πλην όμως οι οποιοδήποτε κλυδωνισμοί θα είναι βραχυχρόνιοι και η μεσοχρόνια πορεία της αγοράς θα είναι θετική, καθώς ευνοείται, πέραν των προοπτικών της οικονομίας και από τις ευνοϊκές εξελίξεις των θεμελιωδών μεγεθών των ισχυρών εισηγμένων εταιρειών. Παράλληλα, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η ισχυρή ζήτηση ελληνικών τίτλων σύντομα θα μπορούσε να προκαλέσει μια αυτοτροφοδοτούμενη άνοδο, στην οποία θα συμμετέχουν κεφάλαια τα οποία θα προέρχονται τόσο από το εξωτερικό όσο και από το εσωτερικό.

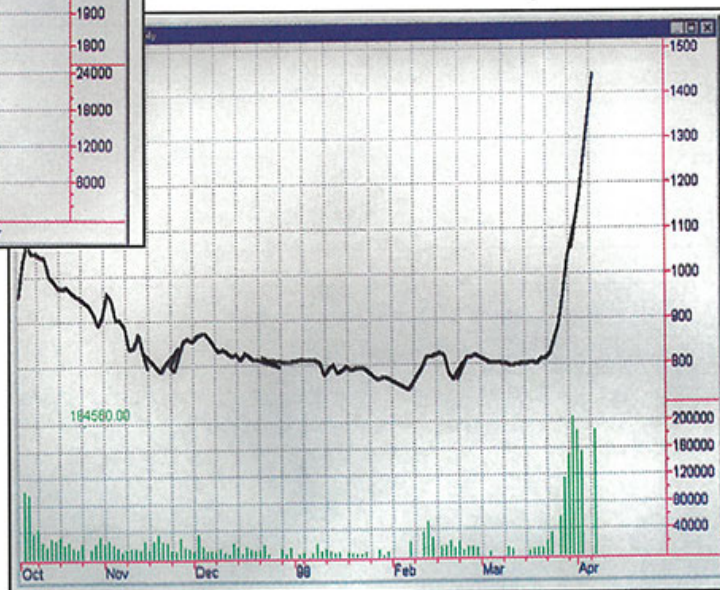
Η αγορά σαφέστερα ωριμότερη, μετά από μια εκρηκτική περίοδο ανάκαμψης, που όμοιά της δεν υπήρξε κατά τη διάρκεια της τρέχουσας δεκαετίας, εισέρχεται σε μια κρίσιμη φάση, που πιθανότητα θα διαρκέσει ολόκληρο το α' εξάμηνο του 1998 και θα χαρακτηριστεί από την εξαιρετικά μεγάλη επίδραση της πορείας των μακροοικονομικών μεγεθών και της εκτέλεσης του προϋπολογισμού. Αν και

από την πλευρά της κυβέρνησης έχουν ήδη εκφραστεί αρκετές ευοίωνες προβλέψεις που εστιάζονται στην περαιτέρω αποκλιμάκωση του πληθωρισμού και των επιτοκίων, θα πρέπει να θεωρηθεί δεδομένη η ισορροπία που θα πρέπει να αναζητηθεί μεταξύ του «επιθυμητού» και του «εφικτού», ώστε η οικονομία να διατηρηθεί σε τροχιά σύγκλισης, χωρίς σημαντικές αντιδράσεις και συμπτώματα κοινωνικής αναταραχής. Κατά συνέπεια, η αγορά θα βασιστεί περισσότερο στην υλοποίηση των αποκρατικοποιήσεων την ομαλή εκτέλεση των μεγάλων έργων υποδομής και την εισροή νέων ξένων κεφαλαίων. Το κρίσιμο διάστημα, κατά το οποίο θα διαφανεί η επιτυχία της ακολουθούμενης οικονομικής πολιτικής, είναι το α' εξάμηνο του 1998, που θα κρίνει τη δυνατότητα συμπίεσης του πληθωρισμού στα επίπεδα των στόχων που έχουν τεθεί και της αποκλιμάκωσης των επιτοκίων σε βαθμό που δεν θα επιδρούν πλέον ανασταλτικά στην ανάπτυξη της οικονομίας.

## ΒΕΡΝΙΚΟΣ (7-10-97 – 7-4-98)



## ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ (7-10-97 – 7-4-98)





Δ.Α.Ν.Ε. (7-10-97 – 7-4-98)



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ  
(7-10-97 – 7-4-98)



ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ  
(7-10-97 – 7-4-98)



ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΕΙΚΤΗΣ Χ.Α.Α.



ΕΔΡΑ: ΕΘ. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΩΝ 4, ΠΛ. ΚΥΠΡΟΥ, 85100 ΡΟΔΟΣ  
ΤΗΛ. (0241) 39730 - 39731  
ΓΡΑΜΜΗ ISDN (FAX): 70070, email: [epend@rdo.forthnet.gr](mailto:epend@rdo.forthnet.gr)

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ: ΑΝΤΗΝΩΡΟΣ & ΙΟΦΩΝΤΟΣ 16, 16121  
ΤΗΛ.: 7295.306, 7295.307  
ΓΡΑΜΜΗ ISDN (FAX): 7290.326, email: [epend@ath.forthnet.gr](mailto:epend@ath.forthnet.gr)





Το φετινό Πρωτάθλημα «παίχθηκε» στον πόντο. Δέκα συμμετέχοντες «έδωσαν» σκληρή μάχη μέχρι το τέλος. Την παράσταση «έκλεψε» η «Dream Team» που έτρεξε με τα χρώματα της Ferretti η οποία αποθεώθηκε.

Στους δρόμους του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος Ανοικτής Θαλάσσης 1997 τα φώτα της δημοσιότητας «μονοπόλησε» το άστρο της ιταλικής Ferretti, της γνωστής κατασκευαστικής εταιρείας σκαφών αναψυχής το όνομα της οποίας με επιτυχία «σπκώνει στους ώμους της» 14 και πλέον χρόνια η ΕΚΚΑ ΣΚΑΦΗ, στην Ελλάδα αλλά και το εξωτερικό.

Το σκάφος Ferretti απέδειξε για μια ακόμη φορά ότι έχει κράση πρωταθλητή στο στίβο του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος Ανοικτής Θαλάσσης, ανεβαίνοντας για 2η φορά στο βάθρο του νικητή.

ματα της Ferretti, η οποία αποθεώθηκε κόβοντας το νήμα στο φινάλε της τελευταίας αγωνιστικής κούρσας. Ήταν ένα Πρωτάθλημα που «έκοψε» ανάσες.

Διαδρομές συναρπαστικές! Άψογη οργανωτική προετοιμασία, πρωφανής αγωνιστική επιτυχία, ζεστή φιλοξενία σε κάθε χώρα - σταθμό του ταξιδιού και φυσικά η πληθωρική παρουσία του Αιόλου χρωμάτισαν και αυτήν τη διοργάνωση, χαράσσοντας μια αισιόδοξη ρότα για τις ναυμαχίες που θα ακολουθήσουν τα επόμενα χρόνια. Ένας θεσμός με μέλλον, λοιπόν!

Ένας θεσμός που έχει καταφέρει

# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ

## Ο θρίαμβος

Αν και θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει ότι τα σημερινά αγωνιστικά σκάφη μοιάζουν πιο ίδια μεταξύ τους παρά ποτέ, ψάχνοντας λίγο πιο βαθιά είναι φανερό ότι η καινοτομία και η εξέλιξη ακόμη παίζουν σημαντικό ρόλο στην εξεύρεση των κρίσιμων εκατοστών του δευτερολέπτου που ξεχωρίζουν τους νικητές από τους «επίσης συμμετέχοντες».

Αυτό πιστοποιήθηκε και με τη λήξη του φετινού Παγκόσμιου Πρωταθλήματος Ανοικτής Θαλάσσης 1997, στο οποίο έδωσαν το «παρών» 7 διαφορετικά κράτη με παράδοση στο χώρο του «υγρού» μηχανοκίνητου αθλητισμού: Σαουδική Αραβία, Βραζιλία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ιταλία, Νορβηγία και Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής.

Το φετινό Πρωτάθλημα «παίχθηκε» στον πόντο. Δέκα συμμετέχοντες «έδωσαν» σκληρή μάχη μέχρι το τέλος. Την παράσταση «έκλεψε» η «Dream Team» που έτρεξε με τα χρώ-

να «κλέβει καρδιές» των φίλων του θεάματος και όχι μόνον, αφού τα σκάφη που διαγωνίζονται προκαλούν πολλές φορές το αίσθημα του κινδύνου σε θεατές και συμμετέχοντες με μια σειρά από αεροδυναμικά κόλπα και «κινησιακές ευλυγισίες» - επιδείξεις στις οποίες επιδίδονται άφοβα οι πιλότοι τους, ποντάροντας αναμφισβήτητα στα πλέον εξελιγμένα συστήματα ασφαλείας που τους παρέχει η προηγμένη τεχνολογία που « συνοδεύει» τα αγωνιστικά μοντέλα.

Ποιος μπορεί άλλωστε να ξεχάσει το χαμό του άτυχου Καζιράγκι στο Μονακό πριν από μερικά χρόνια, στη διάρκεια αγώνων του Πρωταθλήματος Ανοικτής Θαλάσσης; Από τότε έχουν γίνει άλματα στον τομέα της ασφαλείας που παρέχουν τα αγωνιστικά μοντέλα καθώς οι ταχύτητες στις κούρσες ανοικτής θαλάσσης είναι κάτι παραπάνω από μεγάλες, σε κάποιες περιπτώσεις εξωφρενικές για το νου ενός νηφάλιου θεατή, αφού ο



πιλότος του σκάφους σε αυτές τις περιπτώσεις είναι συνεπαρμένος με την κίνηση και τη δύναμη που αισθάνεται εκείνες τις ώρες, χωρίς να υπολογίζει τον κίνδυνο. Αξίζει δε να σημειωθεί ότι αυτές οι σημαντικές βελτιώσεις που αφορούν τους τομείς ασφάλειας και τεχνολογίας «αντιγράφονται» και στο σκαρί των μοντέλων που διοικούνται στην αγορά.

Δεν είναι τυχαίο ότι το όνομα Ferretti είναι ένα όνομα συνώνυμο της πολυτέλειας, της αισθητικής τελειότητας, της λειτουργικής κομψότητας, της άνεσης αλλά, πάνω απ' όλα, της ασφάλειας, με λίγα λόγια της απόλαυσης!

Επάξια λοιπόν στο βάθρο του νικη-

Ένας θεσμός που έχει καταφέρει να

«κλέβει καρδιές» των φίλων του θεά-

ματος και όχι μόνον, αφού τα σκάφη

που διαγωνίζονται προκαλούν πολλές

φορές το αίσθημα του κινδύνου σε θεα-

τές και συμμετέχοντες.

# OFF SHORE

## της Ferretti

τή ανέβηκε η αγωνιστική μονάδα της Ferretti Jolly Motor, η οποία ξεχώρισε έχοντας στο τιμόνι τον 28χρονο Laith Pharaon από τη Σαουδική Αραβία.

Πρόκειται για την αποκάλυψη του φετινού Πρωταθλήματος, το όνομα του οποίου «μικρός πάνθηρας» υπόσχεται πολλά, καθώς ο νεαρός οδηγός ντεμπουτάρισε κατοχυρώνοντας ήδη μια παγκόσμια πρωτιά στο ενεργητικό του. Μια ευχάριστη έκπληξη λοιπόν αποτέλεσε η παρουσία του μικρού Laith Pharaon ο οποίος ξανανέβασε την ομάδα της Ferretti, της γνωστής ιταλικής εταιρείας, στο βάθρο του νικητή μετά από 3 χρόνια. Από την αρχή η Ferretti Jolly Motor ξεχώρισε στις υδάτινες κούρσες του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος και έτσι ο νεαρός Laith Pharaon από καλύτερος νέος και ελπίδα για το αύριο, μεταμορφώθηκε σε γερό αντίπαλο το όνομα του οποίου θα γραφτεί με χρυσά γράμματα στην ιστορία καθώς είναι ο πρώτος Άραβας που κατέκτησε αυτό τον πολυπόθητο τίτλο του νικητή. Διπλή η γέυση της απόλαυσης λοιπόν. Και ακόμη μια καινού-

ρια χρυσή διάκριση στο ημερολόγιο της Ferretti, της εταιρείας που από το 1968 χαράσσει τη δική της ρότα στις θαλάσσιες διαδρομές.

Από νωρίς ο μικρός Άραβας μπήκε σε τροχιά τίτλου εξαπολύοντας πραγματικά μια άνευ προηγουμένου επίθεση, αφού γνώριζε καλά ότι τα πρωταθλήματα δεν κερδίζονται στην τελευταία κούρσα. Η παρουσία του αποδείχθηκε ακροβασία στην αίσθηση της μεγάλης ασφάλειας που του παρείχε ένα μοναδικό σκαρί όπως το Ferretti. Γρήγορα εξελίχθηκε σε βασιλιά του θεάματος επενδύοντας στις μοναδικές δυνατότητες του σκάφους, χωρίς να παραγνωρίζει κανείς τις ικανότητες όχι μόνο του πρωταγωνιστή αλλά ολόκληρης της αγωνιστικής ομάδας - εμπειρία, νεανικός ενθουσιασμός, σωστές αντιδράσεις, προσαρμοστικότητα σε κάθε καιρό, ταμπεραμέντο. Αδιαμφισβήτητο το αστέρι της Ferretti, ένα όνομα που κυριαρχεί στα παγκόσμια χωρικά ύδατα, στο πρόσωπο του Laith Pharaon βρήκε έναν άξι-

εκπρόσωπο, ένα σύμμαχο που υπόσχεται πολλά.

Η μεγάλη προβολή των αγώνων (TWI, BBC, RAI TV, DUBAI TV και διεθνή πρακτορεία ειδήσεων - Τύπος) «αγκαλιάστηκε» από πληθώρα φίλων του θεάματος και όχι μόνον, οι οποίοι υποδέχθηκαν τους αγωνιζόμενους σε κάθε λιμάνι - σταθμό στη διάρκεια του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος. Σε κάθε πόλη είχε στηθεί μια λαμπρή πανηγυρική φέστα υποδοχής, καθώς το θέαμα και το άστρο των διαγωνιζομένων (Ferretti - Lamborghini) ξεσήκωσε στην κυριολεξία το πλήθος και τους απανταχού θιασώτες του σπορ πιστοποιώντας για μια ακόμη φορά το κύρος του θεσμού. Ομολογουμένως ήταν ένα πρωτάθλημα χωρίς προγνωστικά, στο όνομα του οποίου μια εταιρεία κολοσός η Lamborghini, «πάντρεψε» την ιστορία που χρόνια τώρα γράφει στο χώρο των 4 τροχών με το σκαρί ενός σκάφους. Έτσι όλα τα αγωνιζόμενα μοντέλα είχαν εφοδιαστεί με μηχανές της γνωστής κατασκευάστριας εταιρείας.

Βέβαια δεν έλειψαν και τα απρόοπτα, τα εντυπωσιακά ευτράπελα και τα τεχνικά προβλήματα, καθώς ο Αίολος άρχισε να δείχνει τις απειλητικές του διαθέσεις από την εκκίνηση κιόλας με αποτέλεσμα να αναβληθεί η προγραμματισμένη διαδρομή στο Κάπρι. Γεγονός είναι όλοι οι διαγωνιζόμενοι πέρασαν από σαράντα κύματα, ενώ κάποιοι έτρεξαν στα όριά τους.

Η ιταλική Ferretti επιβεβαίωσε για μια ακόμη φορά τη φήμη που τη συνοδεύει χρόνια τώρα στον κόσμο της θάλασσας, εισπράττοντας μια ακόμη χρυσή διάκριση. Τρία χρόνια μετά την πρώτη επιτυχία η ιταλική εταιρεία «γεύεται» μια ακόμη πρωτιά «ρίχνοντας» στη μάχη ένα καινούριο σκαρί υψηλών προδιαγραφών με την υπογραφή Ferretti, μια υπογραφή που υπόσχεται πολλά στον κόσμο των αγώνων αφού είναι γνωστό ότι οι μηχανικοί της Ferretti έχουν εξειδίκευση στις μετατροπές των Catamaran, πετυχαίνοντας σημαντικές βελτιώσεις και εφαρμόζοντας αποκλειστικές εφαρμογές στα μηχανικά μέρη των σκαφών αυτών, με ένα συνδυασμό μεγάλων ταχυτήτων αλλά και ασφάλειας.

**ΕΚΚΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ**  
ΔΑΒΑΚΗ 2 & ΛΕΩΦ. ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ  
ΑΛΙΜΟΣ, ΤΗΛ. 9848.992



- ✓ Η συλλογή των casualwear της HANES κάθε σεζόν εμπλουτίζεται με νέα είδη υπογεγραμμένα με τη γνωστή ποιότητα της φίρμας.

Για την άνοιξη και το καλοκαίρι του '98 η HANES παρουσιάζει μια πλούσια και ολοκληρωμένη συλλογή ρούχων από T-shirt με rib μακρυμάνικα ή κοντομάνικα, φούτερ με κουκούλα, παντελόνια φόρμας ή βερμούδες, polos, πουκάμισα και παντελόνια chinos, καθώς και αντιανεμικά μπουφάν μονής ή διπλής όψης.

Τα HANES casual wear θα τα βρείτε σε επιλεγμένα καταστήματα σε όλη την Ελλάδα.



- ✓ Η InterCar A.E. προσφέρει στους πελάτες της, κατόχους αυτοκινήτων BMW και μόνο, μια ειδική υπηρεσία με την ονομασία "Άμεση Επέμβαση BMW".

Η νέα αυτή υπηρεσία παρέχει εντελώς δωρεάν γρήγορη και εξειδικευμένη οδική-τεχνική βοήθεια στους οδηγούς των οποίων τα αυτοκίνητα έχουν υποστεί βλάβη στο δρόμο.

Η Άμεση Επέμβαση εξυπηρετεί τις μεγαλύτερες πόλεις στην Ελλάδα, καλύπτοντας σήμερα το 95% των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων BMW. Το τηλεφωνικό κέντρο λειτουργεί σε 24ωρη βάση στον αριθμό 01- 93 06 333-4, οι δε ώρες λειτουργίας των services mobiles της BMW είναι από τις 7:30 π.μ. έως 10:00 μ.μ. κάθε μέρα, ακόμα τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες.



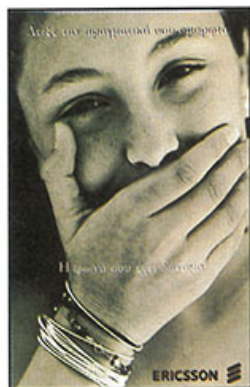
- ✓ Σ' ένα χώρο υψηλής αισθητικής, ειδικά διαμορφωμένο για τους φίλους της θάλασσας, η εταιρεία Νικ. Ι. Θεοχαράκης δημιούργησε το εξειδικευμένο "θαλασσινό" τμήμα της και το ονόμασε "Marine Division". Στην έκθεση φιλοξενούνται όλα τα θαλάσσια προϊόντα που αντιπροσωπεύει η εταιρεία και πιο συγκεκριμένα, τα σκάφη τύπου bow-rider και cuddy-cabin

της Celebrity, τα jet ski και jet boats της Sea-Doo καθώς τα συμβατικά φουσκωτά Marini και τους εξωλέμβιους κινητήρες Suzuki.

Η εταιρεία ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ προσφέρει στους πελάτες του Marine Division τη δυνατότητα χρηματοδότησης με πολύ καλούς όρους από την Εγγατία Τράπεζα.

- ✓ Η νέα καμπάνια της Ericsson με κεντρικό σλόγκαν "φωνή σου έχει δύναμη" δημιουργήθηκε με προοπτική να αποτελέσει τον κορμό των επικοινωνιακών ενεργειών για όλα τα προϊόντα της εταιρείας.

Η τηλεοπτική μαυρόασπρη καμπάνια, που ενσωματώνει την κεντρική φιλοσοφία της Ericsson, δημιουργήθηκε από το διεθνές δίκτυο της διαφημιστικής εταιρείας Young & Rubicam, μετά από εντατική έρευνα και δοκιμή όλων των προγραμματισμένων ενεργειών σε όλες τις χώρες. Η καμπάνια θα "τρέξει" σε όλο τον κόσμο, ξεκινώντας από την Ευρώπη.



- ✓ Οι αγώνες του Συλλόγου για την Προστασία της Θαλάσσιας Χελώνας (ΣΠΘΧ) στοχεύουν στην ευαισθητοποίηση της ελληνικής κοινωνίας. Είναι γνωστό ότι οι σημαντικότερες παραλίες ωοτοκίας της Caretta - Caretta στη Μεσόγειο βρίσκονται στην Ελλάδα και η προσπάθεια του Συλλόγου επικεντρώνεται στη διάσωσή τους.

Για το σκοπό αυτόν εθελοντές από την Ελλάδα αλλά και το εξωτερικό συμμετέχουν στα καλοκαιρινά προγράμματα του ΣΠΘΧ στα νησιά της Ζακύνθου και της Κρήτης, καθώς και στην Πελοπόννησο αποκτώντας μια μοναδική εμπειρία γνωρίζοντας από κοντά αυτό το είδος που απειλείται με εξαφάνιση.

Αν λοιπόν είστε 18 χρονών και μπορείτε να διαθέσετε 3 εβδομάδες, μπορείτε να λάβετε μέρος στα καλοκαιρινά προγράμματα του ΣΠΘΧ σε κάποια από τις παραλίες ή ακόμα και στα προγράμματα διάσωσης της Caretta - Caretta που λειτουργούν όλο το χρόνο στο Κέντρο Διάσωσης στη Γλυφάδα.

Για περισσότερες πληροφορίες και αιτήσεις συμμετοχής στο τηλ: 3844146, E-mail: stps@compulink.gr

- ✓ Μια από τις πρωτοβουλίες που αξίζει επισήμανσης είναι αυτή της εταιρείας Helena Rubinstein, η οποία δημιούργησε και καθιέρωσε 4 βραβεία σχετικά με τη γυναίκα και την επιστήμη.

Στην απονομή, που έγινε στη γαλλική πρωτεύουσα, την Ελλάδα εκπροσώπησε η Διδάκτωρ Πελαγία Στραβοράβδη, υπεύθυνη του εργαστηρίου Ηλεκτρονικής Μικροσκοπίας στο Συμμεωνίδειο Ερευνητικό Κέντρο του Θεαγενείου Νοσοκομείου Θεσσαλονίκης.

Η απονομή έγινε από το γενικό διευθυντή της Unesco καθηγητή Frederico Mayor και το νομπελίστα καθηγητή του International Institute of Cellular and Molecular Pathology, Christian de Duve.

Για την Ευρώπη βραβεύτηκε η κα Pascale Cossart, υπεύθυνη της μονάδας Interactions Bacteries-Cellules του Institut Pasteur στο Παρίσι.

- ✓ Η Olympic Marine κράτησε σταθερές τις τιμές που αφορούν τα τέλη ελλιμενισμού στη μαρίνα του Λαυρίου. Όπως ανακοινώθηκε από τη Διοίκηση της εταιρείας, οι ισχύουσες τιμές για το έτος 1988 είναι κατά 15% χαμηλότερες από τη μαρίνα Καλαμακίου, ενώ διατηρούνται οι υψηλές επιπέδου υπηρεσίες που παρέχει η Olympic Marine στους πελάτες της.

Παράλληλα, ολοκληρώνονται τα έργα της νέας επένδυσης και έχουν ήδη κατασκευαστεί οι 350 θέσεις ελλιμενισμού ενώ μέχρι το καλοκαίρι θα έχουν ολοκληρωθεί και οι 700 θέσεις.

Για περισσότερες πληροφορίες στο τηλ: 0292-27701-5



εσείς ποιά εικόνα προτιμάτε;



για να γίνει η εικόνα αυτή  η μόνη αληθινή  
υιοθετήστε μια θαλάσσια χελώνα

Δεν εννοούμε βέβαια να την φιλοξενήσετε σπίτι σας. Μπορείτε όμως να καλύψετε μέρος των εξόδων περίθαλψης για μία ή περισσότερες τραυματισμένες χελώνες, που φτάνουν κάθε χρόνο στο **Κέντρο Περίθαλψης Θαλάσσιων Χελωνών**, που λειτουργεί στη Γλυφάδα. Οι ανάδοχοι γονείς θα παραλάβουν όλα τα στοιχεία, που συγκέντρωσαν οι ερευνητές του **Συλλόγου** για την **Προστασία της Θαλάσσιας Χελώνας**, για την εξέλιξη της υγείας του ζώου που έχουν υιοθετήσει, μαζί με το "Πιστοποιητικό Υιοθεσίας" και την ειδική έκδοση με τίτλο "Θαλάσσιες Χελώνες"

ΣΥΛΛΟΓΟΣ για την ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ  
της ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΧΕΛΩΝΑΣ

Σοφωμού 35, 106 82 Αθήνα  
Τηλ. - Fax: (01) 3844146

#### ΑΙΤΗΣΗ ΥΙΟΘΕΣΙΑΣ

ΟΝΟΜΑ .....

ΕΠΩΝΥΜΟ .....

ΟΔΟΣ ..... ΑΡ.....

ΤΚ ..... ΠΟΛΗ .....

ΤΗΛ .....

Πληρωμή με ταχυδρομική επιταγή  
ή Mastercard, αριθμός..... ημερ. λήξης.....



Θέλω να υιοθετήσω  
μία τραυματισμένη χελώνα:

- ☐ Για μία εβδομάδα (10.000 δρχ)
- ☐ Για δύο εβδομάδες (20.000 δρχ)
- ☐ Για ένα μήνα (40.000 δρχ)
- ☐ Για δύο μήνες (75.000 δρχ)

Σημειώστε ☒ στο ☐ που επιθυμείτε.





# BUSINESS CLASS:

η θέση των  
διακεκριμένων

του Ηλία Γ. Μπίσια



**Business Class.** Η θέση των επιχειρηματιών στις αεροπορικές γραμμές, η θέση κύρους. Οι αεροπορικές εταιρείες βρίσκονται σε ένα συνεχή ανταγωνισμό, με πακέτα κινητήρων, προκειμένου να προσελκύσουν μεγαλύτερο αριθμό επιβατών στις διακεκριμένες θέσεις, οι οποίες αναμφισβήτητα προσφέρουν πολλές ευκολίες στους υψηλής εισοδηματικής τάξης ταξιδιώτες, ώστε οι μετακινήσεις τους να είναι πιο άνετες και όπως αρμόζει στις αυξημένες απαιτήσεις τους. Τα «Ναυτικά Χρονικά» επιχειρούν να διερευνήσουν τα προνόμια της business class και τον τρόπο με τον οποίο οι αεροπορικές εταιρείες προωθούν τις διακεκριμένες θέσεις, με σειρά ερωτήσεων που έθεσαν στους ακόλουθους:



- Victor Ziegler, γενικό διευθυντή της Austrian Airlines (OS) στην Ελλάδα
- Βασίλη Δάλαρη, διευθυντή πωλήσεων της British Airways (BA) στην Ελλάδα
- Σταύρο Δαλιάκα, διευθυντή πωλήσεων της Ολυμπιακής Αεροπορίας (OA) στην Ελλάδα
- Luca de Carli, διευθυντή πωλήσεων και marketing της Swissair (SR) στην Ελλάδα
- Τάσο Μάη, διευθυντή πωλήσεων της Virgin Atlantic Airways (VS) στην Ελλάδα και Κύπρο.



\* Στο αφιέρωμα οι αεροπορικές εταιρείες δημοσιεύονται κατά αλφαβητική σειρά.



## Ερωτήσεις

### 1. Πόσο αναπτυγμένη είναι στη χώρα μας η αγορά των εισιτηρίων με ναύλο διακεκριμένης θέσης σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη; Υπάρχουν περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης;

**OS.** Η διακεκριμένη θέση δεν έχει αναπτυχθεί τόσο στην Ελλάδα όσο στις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα μπορούσα να πω ότι μάλλον βρίσκεται στο τέλος της λίστας. Παρ' όλα αυτά πιστεύω ότι υπάρχουν πολλές προοπτικές για βελτίωση. Θα πρέπει να οδηγηθούμε σ' ένα διαφορετικό τρόπο σκέψης, σε μια φιλοσοφία που θα οδηγήσει στην αποφυγή της αγοράς ενός φθηνού εισιτηρίου σ' ένα ακριβότερο το οποίο, όμως, θα αξίζει πραγματικά το κόστος του.

**BA.** Η οικονομική ύφεση των τελευταίων ετών στη χώρα μας υπήρξε ένας ανασταλτικός παράγοντας όσον αφορά την αύξηση ζήτησης εισιτηρίων διακεκριμένων θέσεων. Αυτό βεβαίως δεν σημαίνει ότι δεν είμαστε ικανοποιημένοι από την παρούσα κατάσταση, αλλά σίγουρα υπάρχουν περιθώρια ανάπτυξης. Τα τελευταία δύο χρόνια, ιδιαίτερα, έχει αρχίσει να παρουσιάζεται μια βελτίωση που οφείλεται εν μέρει στα μεγάλα έργα και σε άλλους θετικούς παράγοντες της οικονομίας. Αυτό το γεγονός, σε συνάρτηση με την Ολυμπιάδα του 2004 και τη δημιουργία του νέου αεροδρομίου στα Σπάτα, μπορεί να σηματοδοτήσει την άνθηση του τομέα.

**OA.** Η αγορά εισιτηρίων με ναύλο διακεκριμένης θέσης στην Ελλάδα είναι της τάξης του 8% έναντι της συνολικής. Από αυτήν, η OA κατέχει μερίδιο 29% ενώ οι υπόλοιποι αερομεταφορείς μοιράζονται το 71%. Στην ευρωπαϊκή αγορά η επιβατική κίνηση στη διακεκριμένη θέση ανέρχεται στο 29% του συνόλου. Το σχετικά χαμηλό ποσοστό που παρουσιάζεται στην Ελλάδα, μπορεί ουσιαστικά να βελτιωθεί, εφόσον με συντονισμένες προσπάθειες οι αρμόδιοι για την ανάπτυξη του τουρισμού φορείς οργανώσουν και προβάλλουν κυρίως, το συνεδριακό τουρισμό. Αυτό, φυσικά, προϋποθέτει σημαντική βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών σε όλα τα επίπεδα.

**SR.** Στη χώρα μας οι πωλήσεις εισιτηρίων διακεκριμένης θέσης αποτελούν το 14% των συνολικών πωλήσεων εισιτηρίων της Swissair. Υπάρχουν σαφώς περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης λόγω των νέων ειδικών ναύλων Business Class.

**VS.** Στην Ελλάδα το ποσοστό των επιβατών που ταξιδεύουν στη διακεκριμένη θέση αποτελεί περίπου το 15% της συνολικής επιβατικής κίνησης. Το ποσοστό αυτό είναι κατά πολύ μικρότερο των αντίστοιχων ποσοστών που υπάρχουν στις άλλες ευρωπαϊκές αγορές. Τον τελευταίο χρόνο έχει αρχίσει σημαντική ανάκαμψη του αριθμού των μετακινούμενων επιβατών σε ναύλο διακεκριμένης θέσης. Η πορεία ανάκαμψης της ελληνικής οικονομίας και η σταθερά αυξανόμενη εμπιστοσύνη ξένων επενδυτών για την αγορά μας, επιτρέπουν στις αεροπορικές εταιρείες να αποβλέπουν σε μια ετήσια αύξηση της κίνησης κατά 10% περίπου.

### 2. Ποια θεωρείτε ότι είναι η πιο ακαταμάχητη και παράλληλα ανταγωνιστική υπηρεσία που προσφέρετε στους επιβάτες της Business Class;

**OS.** Η διακεκριμένη θέση της OS που ονομάζεται GRAND CLASS στις υπερπόντιες πτήσεις και GRAND CLASS EUROPE στις πτήσεις κοντινών και μεσαίων αποστάσεων μπορεί να συγκριθεί με τις καλύτερες πρώτες θέσεις των ανταγωνιστών μας με κόστος ναύλου αυτόν της διακεκριμένης θέσης. Κατ' αυτό τον τρόπο η OS προσφέρει value for money με εξαιρετική εξυπηρέτηση και ιπτάμενο προσωπικό που συμπεριφέρεται σύμφωνα με το σλόγκαν «like a smile in the sky».

**BA.** Η πιο ανταγωνιστική υπηρεσία που προσφέρει η British Airways στους επιβάτες της Business Class είναι το ίδιο το προϊόν, το οποίο αποτελείται από ένα πακέτο ολοκληρωμένων υπηρεσιών απευθυνόμενο στους ανθρώπους οι οποίοι ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους. Η BA προσφέρει τα πιο αναπαυτικά, ανατομικά και ευρύχωρα καθίσματα στην Club World, δηλαδή στη θέση business για τα υπερπόντια ταξίδια, ενώ οι επιβάτες της πρώτης θέσης (First) έχουν τη δυνατότητα να ξαπλώσουν σε ένα κανονικών διαστάσεων κρεβάτι στην ιδιωτική τους καμπίνα. Η Club Europe - δηλαδή η business class για πτήσεις εντός Ευρώπης - αναβαθμίστηκε πριν από λίγα χρόνια και θεωρείται από τις καλύτερες στο είδος της προσφέροντας άνετα καθίσματα, υπέροχα φαγητά, άψογη εξυπηρέτηση, τηλεφωνικό check-in και γρήγορη και άμεση διεκπεραίωση των ελέγχων αποσκευών και διαβατηρίων μέσω του Fast Track στο Heathrow. Οι υπηρεσίες των διακεκριμένων θέσεων της BA τόσο κατά τη διάρκεια της πτήσης όσο και κατά την άφιξη και παραμονή των επιβατών στο αεροδρόμιο, συνθέτουν ένα πρωτοποριακό προϊόν που έχει καθιερωθεί στις προτιμήσεις ενός μεγάλου ποσοστού ταξιδιωτών από ολόκληρο τον κόσμο.

**OA.** Σαν σημεία υπεροχής έναντι των ανταγωνιστών θα ήθελα να αναφέρω τον πλούσιο δίσκο, την ποικιλία των ποτών, την καλή γνώση ξένων γλωσσών του προσωπικού και την άνεση των καθισμάτων στα αεροσκάφη A300-B4 και A300-600.

**SR.** Η Swissair νοιάζεται πραγματικά για τους επιβάτες της σε κάθε στάδιο του ταξιδιού τους και για κάθε λεπτομέρεια. Τα ενδιαφέροντα και οι προτιμήσεις των επιβατών αποτελούν πάντα την προτεραιότητά μας και προσφέρουμε το πιο αξιόπιστο προϊόν με



ατομική και διακεκριμένη εξυπηρέτηση σε κάθε επιβάτη μας. Πιστεύουμε ότι το ταξίδι με την Swissair θα πρέπει να είναι έξω από τα συνηθισμένα. Οι προσφερόμενες υπηρεσίες θα πρέπει να είναι προσωπικές, διακεκριμένες και ανταγωνιστικές, με ανθρώπινο πρόσωπο.

**VS.** Η Business Class της Virgin Atlantic υπερτερεί των άλλων σε πολλά - και όχι μόνο σε ένα - σημεία. Ενδεικτικά αναφέρω τα εξής:

- Μεταφορά όλων των επιβατών μας προς/από το αεροδρόμιο των Αθηνών με ειδικά ναυλωμένα TAXI.
- Προσωπικό Video - watchman για κάθε επιβάτη με επιλογή από τριάντα ταινίες.
- Επιλογή από 3 διαφορετικά μενού (το ένα ειδικά για χορτοφάγους).
- Δυνατότητα προπαραγγελίας από το duty free του αεροπλάνου.
- Γενναιόδωρο πρόγραμμα μιλίων, με το οποίο μετά τη συμπλήρωση 5 ταξιδιών στη Business Class, το έκτο ταξίδι είναι δωρεάν (FREEWAY - Frequent flyer program).

### 3. Η εταιρεία σας ακολουθεί τη συμφωνηθείσα τιμή της IATA στο δρομολόγιο Αθήνας - Λονδίνου ή υποστηρίζει άλλη στρατηγική;

**OS.** Φυσικά, αλλά υπάρχουν και ειδικές προσφορές για τους πιστούς μας πελάτες, τα μέλη του προγράμματος Qualiflyer.

**BA.** Η BA ακολουθεί την τιμολογιακή πολιτική της IATA. Παρ' όλα αυτά, κατά καιρούς έχουμε και ειδικές προσφορές για εμπορικούς λόγους και για λόγους ανταγωνισμού. Σημειώστε ότι οι τιμές των εισιτηρίων της BA είναι πολύ ανταγωνιστικές και προσφέρουν value for money.

**OA.** Η OA πέραν των ισχυόντων IATA τιμών, προσφέρει στους επιβάτες της ειδικούς ναύλους για ταξίδι διάρκειας 15 ημερών με σημαντική έκπτωση. Στη διαδρομή π.χ. ΑΘΗΝΑ - ΛΟΝΔΙΝΟ - ΑΘΗΝΑ η συμφωνηθείσα μέσω της IATA τιμή είναι 381.300 δρχ. και η ειδική της OA 228.800 δρχ. Επιπλέον παρέχεται η δυνατότητα, σε επιβάτες κατόχους εκδρομικών εισιτηρίων, της αναβάθμισης θέσης έναντι τέλους που στην περίπτωση της προαναφερόμενης διαδρομής κυμαίνεται από 22.000 — 30.500 δρχ. ανά σκέλος και ανάλογα με το ναύλο που ήδη έχει πληρώσει ο επιβάτης.

**SR.** Η τιμή εισιτηρίου για το δρομολόγιο Αθήνα - Λονδίνο ανέρχεται στις 114.000 δρχ. - ενώ υπάρχει και η ειδική τιμή των 99.000 δρχ. - με περιορισμούς ως προς τις κρατήσεις. (Η τιμή διακεκριμένης θέσης: 234.000 δρχ.).

**VS.** Ναι, ακολουθούμε τα τιμολόγια της IATA. Η υψηλή μας πληρότητα - αποτέλεσμα της αποδοχής των υπηρεσιών μας από τους επιβάτες της Business Class - μας δίνει το περιθώριο να μην ακολουθούμε χαμηλότερους ναύλους που χρησιμοποιούν άλλες εταιρείες «έκτης ελευθερίας».

### 4. Πόσο θα επηρεάσει την επιβατική κίνηση της εταιρείας σας η υποτίμηση της δραχμής; Πιστεύετε ότι θα λειτουργήσει ανασταλτικά στους μελλοντικούς στόχους σας;

**OS.** Πολύ αρνητική θα είναι η εξερχόμενη κίνηση από την Ελλάδα ενώ η εισερχόμενη θα παρουσιάσει θετική εικόνα κυρίως για τους τουρίστες που θέλουν να πραγματοποιήσουν φθηνές διακοπές στην Ελλάδα.

Η ΑΑΤ, η θυγατρική αεροπορική εταιρεία charter της OS, εκτελεί κάθε χρόνο 1.500 πτήσεις charter προς τα ελληνικά νησιά.

**BA.** Η υποτίμηση της δραχμής, πιθανότατα θα επηρεάσει όλες τις αεροπορικές εταιρείες που διατηρούν δρομολόγια από την Ελλάδα, τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των αμέσως επόμενων μηνών. Σύντομα όμως η αγορά θα επανέλθει στα φυσιολογικά επίπεδα.

**OA.** Λόγω του ότι η υποτίμηση της δραχμής, όπως είναι ευνόητο, καθιστά την Ελλάδα ελκυστικό οικονομικά προορισμό και για την OA το 70% των εσόδων της προέρχεται από τους σταθμούς μας στο εξωτερικό, οι προβλέψεις είναι μάλλον ευοίωνες.





**SR.** Η πρόσφατη υποτίμηση της δραχμής βασικά δεν επηρεάζει την επιβατική κίνηση αφού οι αναπροσαρμογές στις τιμές θα είναι μικρές.

**VS.** Ο εισερχόμενος τουρισμός θα αυξηθεί περισσότερο από τον αναμενόμενο αριθμό επιβατών, πριν από την υποτίμηση. Η κίνηση από Ελλάδα θα παρουσιάσει μια μικρή κάμψη το πρώτο δίμηνο (Απρίλιο - Μάιο) και θα παρουσιάσει ανάκαμψη με γρηγορότερους από τους περσινούς ρυθμούς, από τον Ιούνιο του 1998. Προκειμένου να υλοποιηθούν οι στόχοι και τα σχέδια που είχαμε προγραμματίσει για το 1998, ίσως υποχρεωθούμε να προβούμε σε περιόδους προσφορών υπό μορφή ταξιδιωτικών πακέτων (δηλ. με μεταφορές και ξενοδοχεία) πάνω σε όλο μας το δίκτυο.

#### **5. Πόσο ενήμερο είναι το ελληνικό επιβατικό κοινό για τα προνόμια που προσφέρει το πρόγραμμα "frequent flyer" της εταιρείας σας;**

**OS.** Ο αριθμός των μελών του προγράμματος Qualiflyer σε συνεργασία με τη Swissair και τις άλλες αεροπορικές εταιρείες της συμμαχίας αναπτύσσεται σταδιακά αλλά υπάρχουν ακόμα προοπτικές για βελτίωση και προώθηση.

**BA.** Η BA στην Ελλάδα έχει την τύχη να διαθέτει μια βάση πιστών πελατών που αριθμούν περίπου 4.000 και είναι μέλη του Executive Club της εταιρείας μας. Κάθε μέλος του EC ενημερώνεται προσωπικά κατά τακτά χρονικά διαστήματα για τις δυνατότητες και τις προσφορές που «τρέχουν» ανά πάσα στιγμή. Το πρόγραμμα μιλιών της BA είναι από τα καλύτερα που υπάρχουν στην παγκόσμια αγορά και είναι πολύ δημοφιλές και στην Ελλάδα. Μέσω δημοσιευμάτων στον Τύπο, επικοινωνούμε με τα προγράμματα αυτά ενημερώνοντας το μεγαλύτερο ποσοστό των ανθρώπων που ταξιδεύουν.

**OA.** Στο πελατολόγιο της OA συμπεριλαμβάνονται περίπου 1.500 επιχειρήσεις, με τις οποίες διατηρούμε τακτική επικοινωνία μέσω των εξειδικευμένων πωλητών μας, αλλά και εγγράφως. Οι ταξιδιωτικοί πράκτορες επίσης είναι πλήρως ενημερωμένοι και ενημερώνουν αντίστοιχα τους πελάτες τους. Παρ' όλα αυτά, επιπλέον ενημερωτική προσπάθεια θα γίνει, επ' ευκαιρία της επικείμενης αναμόρφωσης του ισχύοντος συστήματος.

**SR.** Το ελληνικό επιβατικό κοινό ενημερώνεται με όλα τα μέσα σχετικά με το πρόγραμμα «Qualiflyer». Τα μέλη του "Qualiflyer" έχουν προσωπική τακτική - ανά δίμηνο - ενημέρωση για κάθε νέο σχετικά με το πρόγραμμα και τα προνόμια του καθώς και για την κίνηση του λογαριασμού τους.

**VS.** Έχουμε ήδη μέσα σ' ένα χρόνο που ξεκινήσαμε το FREEWAY πρόγραμμα στην ελληνική αγορά, 2.400 μέλη, από τα οποία το 90% είναι «ενεργό». Με αυτό εννοούμε επιβάτες που πετούν τουλάχιστον μία φορά κάθε 40 μέρες με την Virgin. Στόχος μας είναι μέχρι το τέλος της χρονιάς να επικοινωνήσουμε πιο πλατιά στην ελληνική αγορά τα προνόμια του προγράμματός μας και να αυξήσουμε τον αριθμό των μελών στα 8.000.

#### **6. Πόσα μίλια προσφέρονται στον επιβάτη της πτήσης Αθήνας - Λονδίνου και πόσα χρειάζεται για να κερδίσει ένα δωρεάν εισιτήριο στην οικονομική θέση; Προσφέρει η εταιρεία σας ταξιδιωτικά πακέτα με κέρδος μιλίων για τον επιβάτη;**

**OS.** Τα μίλια που προσφέρονται είναι για τις ακόλουθες διαδρομές σε Οικονομική θέση:

Αθήνα - Βιέννη 792

Βιέννη - Λονδίνο 780

σύνολο 1572 μίλια για απλή μετάβαση από Αθήνα σε Οικονομική θέση και αντίστοιχα σύνολο 2360 μίλια για την ίδια διαδρομή σε Διακεκριμένη θέση. Χρειάζεται πίστωση 20000 μιλίων για ένα δωρεάν εισιτήριο Οικονομικής θέσης εντός Ευρώπης.

**BA.** Ο επιβάτης Αθήνας - Λονδίνου που λαμβάνει μέρος στο FFP της BA κερδίζει 1.494 συν 500 μίλια ως μπόνους. Με τη συμπλήρωση 30.000 μιλίων, ο επιβάτης δικαιούται ένα δωρεάν εισιτήριο για Λονδίνο στην Euro Traveller, δηλαδή στην οικονομική θέση της BA.





**ΟΑ.** Οι τακτικοί μας πελάτες, κάτοχοι της GOLDEN OLYMPIC CARD δικαιούνται 1 δωρεάν εισιτήριο με την πραγματοποίηση του ελάχιστου απαιτούμενου αριθμού ταξιδιών ως εξής:

- 6 εισιτήρια μετ' επιστροφής με προορισμούς την Ευρώπη ή τη Μ. Ανατολή ή περιοχές του αραβικού Κόλπου,
- 3 εισιτήρια μετ' επιστροφής με προορισμούς την Αμερική, Άπω Ανατολή, Αυστραλία, Αφρική,
- 5 εισιτήρια με μεικτούς προορισμούς.

Όμως μέσα στο 1998 θα αναμορφωθεί το ισχύον σύστημα χορήγησης δωρεάν εισιτηρίων και θα ισχύσει νέο με βάση τα πραγματοποιηθέντα μίλια.

**SR.** Ο επιβάτης της Οικονομικής θέσης στην πτήση Αθήνα - Λονδίνο πιστώνεται με τα μίλια της απόστασης μεταξύ των δύο πόλεων. Στον επιβάτη της διακεκριμένης θέσης η πίστωση είναι προσαυξημένη κατά 50%.

Για ένα δωρεάν εισιτήριο στην οικονομική θέση χρειάζονται 20.000 μίλια, ενώ για ένα εισιτήριο «συνταξιδιώτη» (επιβάτη συνοδεύοντα τον επιβάτη με κανονικό εισιτήριο) χρειάζονται 15.000 μίλια. Κατά την περασμένη σεζόν η εταιρεία μας προσέφερε επιπλέον μίλια με την ευκαιρία του εορτασμού των πενήντα χρόνων στην Ελλάδα.

**VS.** Για κάθε ταξίδι - με επιστροφή - προς Λονδίνο, ο επιβάτης κερδίζει 6.000 μίλια. Μετά τη συμπλήρωση 2 Business Class ταξιδιών (με επιστροφή) και με το επιπλέον bonus που παίρνει ο επιβάτης που εγγράφεται στο FREEWAY, κερδίζουν ένα ταξίδι στην Οικονομική Θέση. Στο πρόγραμμα μιλίων της Virgin Atlantic, συμμετέχουν όλοι οι ναύλοι μας, ακόμη και ο ναύλος που χρησιμοποιείται για το «πακέτο» οικονομικού ταξιδιού.

## 7. Ποια τα αναπτυξιακά προγράμματα της εταιρείας σας και ποιοι οι μελλοντικοί στόχοι;

**OS.** Η OS θα εγκαταστήσει μια επιπλέον καθημερινή πτήση από την Αθήνα την 1η Ιουνίου και θα αυξήσει παράλληλα τους προορισμούς που εξυπηρετεί σύμφωνα με τις ανάγκες των επιβατών μας.

Η συνεργασία με τις αεροπορικές εταιρείες που αποτελούν την Atlantic Excellence Alliance θα διευρυνθεί και θα ισχυροποιηθεί για να ανταγωνιστεί τις άλλες αεροπορικές συμμαχίες.

**BA.** Οι βασικοί μας στόχοι είναι η τοποθέτηση της BA ως πρώτη επιλογή αεροπορικής εταιρείας για τους ταξιδιώτες σε κάθε γωνιά του κόσμου και η καθιέρωσή μας ως ο αδιαφιλονίκητος πρωτοπόρος στον παγκόσμιο τουριστικό τομέα. Το αναπτυξιακό πρόγραμμα της εταιρείας μας περιλαμβάνει την επέκταση του συμμαχικού μας δικτύου με την προσθήκη νέων εταιρειών σε αυτό και με την επικύρωση από την ΕΕ και τις ΗΠΑ της συμμαχίας μεταξύ της BA και της American Airlines, την παραλαβή 100 νέων αεροσκαφών και φυσικά τη δημιουργία ενός πέμπτου τέρμιναλ στο αεροδρόμιο Heathrow για αποκλειστική χρήση από τη BA. Στο πλαίσιο αυτού του αναπτυξιακού οργασμού, θα συνεχίσουμε να αναβαθμίζουμε τις υπηρεσίες μας και τα προϊόντα μας για να παραμείνουμε στην κορυφή της προτίμησης των εκατομμυρίων επιβατών που μας τιμούν κάθε χρόνο ταξιδεύοντας με τα φτερά της BA.

**ΟΑ.** Για λογαριασμό της ΟΑ έχουν εκπονηθεί από συμβούλους, νέο πενταετές επιχειρησιακό σχέδιο καθώς και σχέδιο οργανωτικής - λειτουργικής αναδιοργάνωσης τα οποία αναμένεται να βελτιώσουν σημαντικά όλους τους επιμέρους τομείς.

**SR.** Η Swissair αναπτύσσεται προσθέτοντας συνεχώς νέες πτήσεις στο δίκτυό της και νέα αεροσκάφη στο στόλο της που είναι και ο νεότερος της Ευρώπης. Η επικοινωνία, η ευελιξία και ο δυναμισμός αποτελούν σημαντικά γνωρίσματα του «Seamless Customer Care» που η Swissair προσφέρει στους επιβάτες της.

**VS.** Ξεκινώντας από το σταθμό της Αθήνας, θα επιδιώξουμε άμεσα να εξασφαλίσουμε τα απαραίτητα «slots» για να διατηρήσουμε δύο δρομολόγια ημερησίως, Λονδίνο - Αθήνα και κατά τη χειμερινή περίοδο.

Ακολούθως, θα αναπροσαρμόσουμε την κατανομή θέσεων Business & Economy στο δρομολόγιό μας, προσφέροντας περισσότερες θέσεις για τους επιβάτες της Business Class. (Σε δύο μήνες θα διαμορφωθεί σε 18 Business - 132 Economy.)

— Ευρύτερα θα προσθέσουμε 3 νέους προορισμούς από το Λονδίνο το Νοέμβριο του 1998 και έναν επιπλέον από τον Απρίλιο του 1999.

— Έχουμε ήδη παραγγείλει 5 επιπλέον A340 που θα παραλάβουμε μέχρι το Μάρτιο του 2000.





| Ερωτήσεις                                                                                                                                                                                                                                                    | OS                                                                                                                                                                                                                                                                                     | BA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | OA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | SR                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | VS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Πόσες πτήσεις την ημέρα διαθέτει η εταιρεία σας μεταξύ Αθήνας - Λονδίνου;                                                                                                                                                                                 | Καθημερινά στις 14.50 και κάθε ΔΕ, ΤΡ, ΤΕ, ΠΑ στις 08.05, μέσω Βιέννης                                                                                                                                                                                                                 | Τρεις καθημερινές πτήσεις μεταξύ Αθήνας - Λονδίνου με ώρες αναχώρησης τις 8.00, 15.15 και 18.30.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Τρεις καθημερινές πτήσεις μεταξύ Αθήνας - Λονδίνου με ώρες αναχώρησης τις 7.45, 13.30 και 19.30.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Καθημερινά δύο πτήσεις για τη Ζυρίχη και μία για τη Γενεύη, με άριστες ανταποκρίσεις για το Λονδίνο.                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Καθημερινά (εκτός Τρίτης) στις 7.45 και στις 18.00 και κάθε Τρίτη στις 10.00                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| 2. Ποιον τύπο αεροσκάφους χρησιμοποιεί η εταιρεία σας και ποια η ηλικία του;                                                                                                                                                                                 | MD-80 (6 ετών)                                                                                                                                                                                                                                                                         | Boeing 767 (4,3 χρόνων) για Heathrow και Boeing 757 (9,3 χρόνων) για Gatwick.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Δραμοδοτούμε συνήθως αεροσκάφη AB6 και B734 4 ετών.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Airbus A321 ηλικίας 1-2 χρόνων.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Airbus A320-200 6 ετών.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| 3. Πόσοι αεροσυνοδοί/φροντιστές αντιστοιχούν στους επιβάτες της business class και πόσοι μιλούν την ελληνική γλώσσα (κατά προ-σέγγιση);                                                                                                                      | Στη διακεκριμένη θέση υπάρχουν 1 Senior και 1 Junior Hostess - κανένας δε μιλάει την ελληνική γλώσσα                                                                                                                                                                                   | Γίνεται προσπάθεια να υπάρχει τουλάχιστον ένα μέλος του πληρώματος που μιλάει την τοπική γλώσσα κάθε σημείου αναχώρησης. Ανάλογα με τον αριθμό των επιβατών, απορροάζεται και ο αριθμός των αεροσυνοδών/φροντιστών.                                                                                                                                                                                                                                                                             | Στη διακεκριμένη θέση αντιστοιχούν 2 άτομα πλήρωμα και 1 εποπτεύον. Το προσωπικό είναι Έλληνες.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Ένας φροντιστής για κάθε 15 περίπου επιβάτες. Οι φροντιστές μιλούν τουλάχιστον τέσσερις γλώσσες, τα δε βασικά μνημόνευτα υπάρχουν μαγνητοφωνημένα και στην ελληνική για τις πτήσεις από / προς την Αθήνα.                                                                                                                                                                                  | Ένας προς 7 και όλοι μιλούν την ελληνική γλώσσα.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 4. Οι επιβάτες της business class από πόσα γεύματα και από πόσα αλκοολούχα ποτά μπορούν να επιλέξουν; Ποια είναι τα ψυχαγωγικά προγράμματα που υπάρχουν κατά τη διάρκεια της πτήσης; Επίσης, διαθέτει το αεροσκάφος fax, τηλεπικοινωνία και φορητά computer; | Επιλογή μεταξύ δύο μενού στη Διακεκριμένη θέση.                                                                                                                                                                                                                                        | Επιλογή τριών κυρίως γευμάτων για τους επιβάτες της Club Europe και ευρύ φάσμα αλκοολούχων ποτών και σπέσιαλ κρασιά, ενώ σερβίρεται και σαμπάνια, η οποία έχει δημιουργηθεί ειδικά για τους επιβάτες της BA. Το πρόγραμμα «πτά-μενης διασκέδασης» προσφέρει προσωπικές οθόνες και μια σειρά των πιο πρόσφατων κινηματογραφικών επιτυχιών, όπως επίσης ντοκιμαντέρ, τις ειδήσεις του BBC World Services και δημοφιλών κωμικών σειρών. Επίσης υπάρχει και ένα ραδιοφωνικό πρόγραμμα οκτώ σταθμών. | 1 πλήρες γεύμα με επιλογή κρέατος ή ψαριού.<br>Επιλογή μεταξύ 20 διαφορετικών αλκοολούχων ποτών.<br>Επιλογή μεταξύ 7 καναλιών.<br>Προσφέρεται ειδικό τσανάκι με χρίσμα για το ταξίδι αντικείμενα και δώρα.<br>Στα νέα B737-800 και A340 έχουν τεθεί οι ακόλουθες προδιαγραφές: Τηλέφωνο, Fax, Computer, Ατομικές οθόνες για προβολή video, Ανεισώδη καθίσματα (sleepers) κ.α.<br>Τα τηλέφωνα εν πτήση θα τοποθετηθούν και στον υπάρχοντα στόλο μέσα στο τρέχον έτος. | Δυνατότητα επιλογής από τρία μενού και δωρεάν ποτά (συμπεριλαμβανομένης και της σαμπάνιας) με μεγάλη επιλογή από κρασιά. Οι πτήσεις μακρινών διαδρομών είναι εξοπλισμένες με το πιο εξελιγμένο σύστημα πληροφοριών και ψυχαγωγίας στον κόσμο. Επίσης, όλα τα αεροπλάνα είναι εξοπλισμένα με δωροφορικά τηλέφωνα ενώ έχει εγκατασταθεί παροχή ηλεκτρικού ρεύματος για φορητούς υπολογιστές. | Οι επιβάτες της Business Class μπορούν να επιλέξουν όσα ποτά θέλουν και 3 γευστά γεύματα (συμπεριλαμβανομένου ενός «vegetarian») και 16 ειδικά μενού κατόπιν παραγγελίας.<br>Τα ψυχαγωγικά προγράμματα που διατίθενται κατά τη διάρκεια της πτήσης είναι τα εξής:<br>— Προσωπικό Sony Video Watchman με επιλογή 30 ταινιών πρώτης προβολής.<br>— Ελληνική, κλασική και ξένη μουσική από εξη διαφορετικά κανάλια του Virgin Radio.<br>— Το αεροσκάφος δεν διαθέτει FAX, τηλεπικοινωνία και φορητά computers. |
| 5. Ποιές είναι οι υπηρεσίες που προσφέρονται στους επιβάτες της "business lounge" στα αεροδρόμια Λονδίνου και Αθηνών; Προσφέρεται δωρεάν δια-κίνηση από και προς το αεροδρόμιο;                                                                              | Στην Acropolis lounge διατίθενται: H/Y, φωτοα-νιγραφικό μηχανήμα, καλωδίωση για labtops, δωρεάν τηλέφωνο (εξαι-ρούνται υπερσυστάσεις συν-διαλέξεις), τηλεόραση (CNN weather, econo-my), διεθνείς εφημερίδες και self service για καφέ, αναψυκτικά και οισιανευ-ματώδη αλλά και snacks. | Στο Heathrow και τα κυριότερα αεροδρόμια του κόσμου, η BA δια-θέτει τα δικά της lounges αποκλει-στικά για τους επιβάτες που ταξι-δεύουν μαζί μας. Η πολυτέλεια και οι υψηλές υπηρεσίες γίνονται αμέ-σως αντιληπτές από τους χρήστες των αθουσών αυτών, οι οποίες πα-ρέχουν τη δυνατότητα ξεκούρασης, σίας, κόρη στον εξοπλισμό γρα-φείου με την τελευταία λέξη της τεχνολογίας.                                                                                                                 | Στο ανακαινισμένο Business lounge στην Αθήνα παρέχονται τηλέφωνα, FAX, τηλεό-ραση, ξένος και ελληνικός τύπος, ταχυ-δρομική εξυπηρέτηση, ποικιλία ποτών και sandwiches καθώς και δωρεάν τρίτηρη σταθμευση στο αεροδρόμιο και μεταφορά με ξεχωριστό όχημα από/προς το αεροσκά-φος. Ανώτερες υπηρεσίες προσφέρονται και στο Λονδίνο.<br>Μεταφορά από/προς το αεροδρόμιο του Λονδίνου παρέχεται στους επιβάτες που αγοράζουν το πακέτο Olympic Executive Passport.       | Αίθουσες ανάπαυσης, καφέτσια, εγκαταστάσεις για χρησιμοποίη-ση labtops, φαξ, φωτοτυπικά μη-χανήματα, τηλέφωνα, τηλεοπτικά μόνιτορς με τα τελευταία επιχει-ρησιακά και χρηματοπιστωτικά νέα, γκαρνταρόμια, τηλεοράσεις, ντους, ειδικά μαγαζιά με αφορο-λόγητα είδη, ευκολίες για επιβά-τες με ειδικές ανάγκες.                                                                              | Στην Αθήνα χρησιμοποιείται το Acro- polis Lounge στο δε Λονδίνο χρησι-μοποιείται, το Heathrow «Club House» που ανήκει στην Virgin και διαθέτει πλήρως εξοπλισμένο γραφείο όπως και βιβλιοθήκη, μπαρ, κομμωτή-ριο, δωμάτιο μουσικής, ηλεκτρονικά παι-χνίδια, ski simulator κ.α. Από τον Ιού-νιο θα υπάρχει Club House και στο Gatwick. Προσφέρεται δωρεάν μετάβα-ση προς και από το Αεροδρόμιο του Ελληνικού με πολυτελή TAXI.                                                                               |
| 6. Πόσα προϊόντα διαθέτετε προς πώληση στο duty free του αεροσκάφους; Προσφέ-ρονται στους επιβάτες μίλια από αυτές τις αγορές;                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Ευρύ φάσμα προϊόντων άνευ δα-σμών, από αρώματα και τσιγάρα μέχρι ρολόγια, δερμάτινα είδη, αζε-σουάρ ένδυσης, παιχνίδια κ.ά.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Διατίθενται προς πώληση 122 προϊόντα όπως: Κολώνιες - αρώ-ματα, στυλό, ωρολόγια, αναπτή-ρες, δερμάτινα είδη, γυαλιά κ.α.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Πολύ μεγάλη ποικιλία από αφο-ρολόγητα είδη. Προσφέρεται ένα «bonus mile» για κάθε ελβετικό φράγκο.                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Διατίθενται 220 είδη. Και γίνεται συ-γκέντρωση μιλίων μόνο εάν χρησιμο-ποιηθεί το σύστημα της προπαραγγε-λίας.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |





## Πετάξτε στη Μάλτα με την Emirates



Από τις 30 Μαρτίου 1998 η Emirates εγκαινίασε τη νέα της γραμμή Ντουμπάι- Μάλτας μέσω Αθήνας. Η Μάλτα αποτελεί τον 44ο προορισμό για την Emirates στο διεθνές της δίκτυο και το 12ο στην Ευρώπη. Η πτήση εκτελείται με αεροσκάφη τύπου A300- 600R και συνδέει κάθε Δευτέρα και Σάββατο την Αθήνα με το Ντουμπάι (με ώρα αναχ. τις 19.15) αλλά, και τη Μάλτα (με ώρα αναχ. τις 12.10). Η πτήση αυτή διαθέτει πρώτη, διακεκριμένη και οικονομική θέση και προσφέρει άνετες ανταποκρίσεις για τη Μέση Ανατολή, την Ασία και την Αυστραλία.

Virgin Planet: σε ταξιδεύει

Παράλληλα με τις καθημερινές πτήσεις προς τα αεροδρόμια Heathrow και Gatwick του Λονδίνου, η Virgin Atlantic προσφέρει ανταποκρίσεις οι οποίες διευκολύνουν το επιβατικό κοινό της. Συγκεκριμένα γι' αυτό το καλοκαίρι οι πτήσεις καθορίστηκαν ως εξής:



| Δρομολόγιο         | Αναχ. | Αφιξη | Δε | Τρ | Τε | Πε | Πα | Σα | Κυ      |
|--------------------|-------|-------|----|----|----|----|----|----|---------|
| Από Αθήνα προς     |       |       |    |    |    |    |    |    |         |
| Βοστώνη            | 07.45 | 13.25 | *  |    | *  | *  | *  | *  | *       |
| Γιοχάνεσμπουργκ    | 18.00 | 10.00 | *  |    | *  | *  | *  | *  | (1)     |
| Κουάλα Λουμπούρ    | 18.00 | 17.45 | *  |    | *  | *  | *  | *  | (1) (2) |
| Νέα Υόρκη (Newark) | 07.45 | 15.40 | *  |    | *  | *  | *  | *  | (3)     |
| Ορλάντο            | 07.45 | 16.40 | *  |    | *  | *  | *  | *  |         |

| Δρομολόγιο         | Αναχ. | Αφιξη | Τρ | Τε | Πε | Πα | Σα | Κυ      |
|--------------------|-------|-------|----|----|----|----|----|---------|
| Προς Αθήνα από     |       |       |    |    |    |    |    |         |
| Βοστώνη            | 20.20 | 16.45 | *  | *  | *  | *  | *  | (1)     |
| Γιοχάνεσμπουργκ    | 20.15 | 16.45 | *  | *  | *  | *  | *  | (1)     |
| Κουάλα Λουμπούρ    | 11.00 | 03.00 | *  | *  | *  | *  | *  | (1) (2) |
| Νέα Υόρκη (Newark) | 18.30 | 16.45 | *  | *  | *  | *  | *  | (1) (3) |
| Ορλάντο            | 20.40 | 03.00 | *  | *  | *  | *  | *  | (1)     |

1- την επόμενη μέρα 2- με τη συνεργασία της Malaysia Airlines 3- με τη συνεργασία της Continental

## Η Lufthansa επεκτείνεται στη Θεσσαλονίκη



Η Lufthansa επανασυνδέει, αυτή την άνοιξη τη Θεσσαλονίκη με τη Φρανκφούρτη. Κάθε Δευτέρα, Τρίτη, Πέμπτη και Παρασκευή θα παραγματοποιείται μια

πρωινή πτήση από τη Θεσσαλονίκη προς τη Φρανκφούρτη με ώρα αναχώρησης τις 05.05 και κάθε Σάββατο και Κυριακή τις 13.55. Οι πτήσεις αυτές εκτελούνται με αεροσκάφη τύπου Αντ Ρ 100 και προσφέρουν άνετες ανταποκρίσεις προς την Ευρώπη και την Αμερική. Παράλληλα με την πτήση προς τη Φρανκφούρτη η Lufthansa συνδέει καθημερινά τη Θεσσαλονίκη με το Μόναχο με ώρα αναχώρησης τις 15.40. Από την Αθήνα η Lufthansa πετάει τρεις φορές την ημέρα για Φρανκφούρτη και δύο φορές την ημέρα για Μόναχο.



## Κερδοφόρος η SAir Group για το 1997



Ο όμιλος της SAir ανακοίνωσε λειτουργικό κέρδος για το 1997 της τάξεως των 658 εκατ. ελβετικών φράγκων (αύξηση 91% σε σχέση με το 1997), ενώ το καθαρό κέρδος ανήλθε σε 324 εκατ. ελβετικών φράγκων έναντι 497 εκατ. ζημίας το 1996. Πιο αναλυτικά, οι τέσσερις ενότητες του ομίλου παρουσίασαν τα ακόλουθα κέρδη:

- 1- SAirLines 264 εκατ. ελβετικά φράγκα
- 2- SAir Services 127 εκατ. ελβετικά φράγκα
- 3- SAir Logistics 43 εκατ. ελβετικά φράγκα
- 4- SAir Relations 181 εκατ. ελβετικά φράγκα

## Καλημέρα Βιέννη!

Νέα πρωινή πτήση εγκαινιάζει η Austrian Airlines μεταξύ Αθήνας και Βιέννης. Η πτήση OS 880 θα εκτελείται από την Αθήνα κάθε Δευτέρα, Τρίτη, Τετάρτη και Παρασκευή με ώρα αναχώρησης τις 08.05 και από τη Βιέννη κάθε Δευτέρα, Τρίτη, Πέμπτη και Κυριακή με ώρα αναχώρησης τις 19.50. Οι πτήσεις αυτές προσφέρουν εξαιρετικές ανταποκρίσεις προς και απ' όλη την Ευρώπη και την Αμερική με φιλικές τιμές.



## Επιτυχία σε όλα τα μέτωπα



Crossair μιας και η εταιρεία αύξησε κατά 24% την κίνηση των επιβατών της και κατά 12% το συντελεστή

Το 1997 ήταν η πιο κερδοφόρος χρονιά της Crossair από την ίδρυσή της το 1975 έως σήμερα. Η εταιρεία μετέφερε 4,7 εκατ. επιβάτες -19% περισσότερους σε σχέση με το 1996. Τα λειτουργικά έσοδα ανήλθαν σε 883 εκατ. ελβετικά φράγκα και τα καθαρά κέρδη σε 43,2 εκατ. ελβετικά φράγκα. Το πρώτο τρίμηνο του 1998 ήταν επίσης πολύ ικανοποιητικό για την

πληρότητας. Στους άμεσους στόχους της εταιρείας είναι η πρόσθεση 12 νέων αεροσκαφών μέσα στα επόμενα δύο έτη και η ανάπτυξη του αεροδρομίου της Βασιλείας σε διεθνή κόμβο.

## Νέοι ορίζοντες για τη BRITISH AIRWAYS

Αύξηση χωρητικότητας κατά 30% στη γραμμή Αθήνας- Λονδίνου έθεσε σε ισχύ η British Airways από τις 29 Μαρτίου. Στις δύο καθημερινές πτήσεις για Heathrow η BA επανέφερε τα αεροσκάφη ευρείας ατράκτου τύπου Boeing 767, τα οποία έχουν τη δυνατότητα μεταφοράς 247 επιβατών. Η τρίτη καθημερινή πτήση προς Gatwick θα εκτελείται με αεροσκάφη τύπου Boeing 757. Στα αεροσκάφη αυτά προσφέρεται το πρόγραμμα "ιπτάμενης διασκέδασης" που συμπεριλαμβάνει ειδήσεις πρόσφατες κινηματογραφικές επιτυχίες και ντοκιμαντέρ.

Ανάμεσα στους νέους ευρωπαϊκούς προορισμούς της British Airways συμπεριλαμβάνονται το Στάβαγκερ, η Λιουμπλιάνα, η Τερνέστη και το Βίλνιους.



## NAFTIKA CHRONIKA

A monthly magazine about shipping, aviation and marine tourism

Issue no. 4  
April 1998

**Founder:** D. N. Kottakis

**Founded:** 1931

**Proprietors:** Gratia Publications Ltd

**Editor & Director:** Ioanna Bissias

**Editorial adviser:** Nikos E. Simos

**Editor-in-chief:** Liza Marelou

**Editorial team:** Charis Pavlidis,  
Nassos Poulakidas

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

**Translation Office:** Dr Richard Witt

**Subscriptions Manager:** Christos  
Kapantais

**Secretariat:** Tina Antoniadis

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

**Gratia Publications Ltd**

Publications

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

185 35 Piraeus, Greece

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

Fax: (0030) - (1) 4226719

e-mail: [biss@ath.forthnet.gr](mailto:biss@ath.forthnet.gr)

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

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



## Contents

- 82. EUROPEAN POLICY ON TOURISM**  
By Ch. Papoutsis
- 84. LONDON MARITIME ARBITRATION:  
CURRENT DEVELOPMENTS AND TRENDS**  
By P. O'Donovan
- 86. THE HELLENIC NAVY**  
By D. Kokkinos
- 90. DEALING WITH THE MEDIA:  
AN OWNERS DILEMMA**  
By S. Askins
- 92. CTO CAUGHT NAPPING  
BY YACHT MARKET BOOM**  
By Charis Pavlidis



# EDITORIAL

**W**ho's afraid of - who needs to be afraid of - competition, anyway? Greek shipowners always found it an incentive, whether they were operating freight or passenger vessels. Competition was what made them survive.

*These thoughts are prompted, partly by the undoubted success of shipping industries abroad. A glance at other pages of our magazine is enough to show that shipping in other countries gets state incentives that make it more competitive than Greek shipping. This is because the shipowner nationals of these countries have realised the truth that it gives one great power and independence of action if one has a strong national merchant fleet at one's disposal. And partly these thoughts are prompted by the bugbear of cabotage (by now an idee fixe), to a point where one can see, with the examples of **Attica Enterprises** and **Minoan Lines** to hand, that Greek coastal shipping together with touring craft is a force foreign companies will find it hard to compete with.*

*The object of these remarks is not to make us smug, but to point up the dynamism of the Greek shipowner - businessman and his reflexes in response to international competition; and also to indicate the potential of private enterprise. Time after time, the Greek state attempts to castrate enterprise. But the examples quoted above - Attica Enterprises and Minoan Lines - suffice to show that the business world is well aware how to face up to competition from abroad, in whatever shape or form, without the need of protectionist legislative measures that are easily evaded and all too often fail to achieve their purpose.*

*What the business world relies on is modernisation and high quality. With this can be compared the dynamism of the operators of ocean - going vessels, who are more used to the rough - and - tumble of international reality. They too are well aware of the advantages accruing from modernisation, provided that their efforts are not undercut by the state in the sacred name of social policy. When all is said and done, the "dumb Europeans", just woken from their slumbers, are demonstrably no less sensitive to questions of social policy, and have no greater a maritime history, than we. The result is that they hope to dominate an area where in the past it has been Greece that was dominant beyond dispute.*



# A EUROPEAN POLICY ON TOURISM

by Christos Papoutsis  
European Commissioner

**T**hese past few years, developments in world economy and international relations have more and more often been summed up in the catchphrase "global village". It is a fact that distances between areas of our planet look as if they are shrinking day by day, thanks mainly to four branches of industry - information technology, telecommunications, transport, and tourism.

It is now commonly accepted that these branches will go on developing in the new century at breakneck speed.

Tourism is the biggest world industry, and the biggest industry in the European Union. In Europe it accounts for 5.5% of GNP, and 6% of jobs. If one adds to the branches which are to a greater or lesser extent dependent on tourism, the figures just given will more than double.

At the same time however, tourism is also the number one area for sustained job creation. It is also especially important that the social groups which find permanent or seasonal work in the tourist professions are particularly susceptible ones such as unskilled workers, women and the young.

Tourism has provided many remote and decaying areas with an opportunity to develop and employ their workforce potential.

These undeniable facts can lead us to the conclusion, that tourism cannot remain outside national or EC policy

priorities. We have a duty to give a high priority to the sustainable development of what is an extremely important industry for Europe.

Over the last three years the European Commission has done a great deal to point up the importance and the function of tourism.

In 1995 the Commission published a Green Paper entitled «On the EU's Role in the field of Tourism» and this stimulated an unprecedented Europe - wide dialogue about the needs and prospects of the European tourist industry.

The actions we need to take in order to achieve this goal must basically move in two directions: (1) towards improving the way direct and indirect EC activities affecting tourism are utilized; and (2) towards developing partnership at all levels.



The European Union is developing on enormous number of activities in areas linked to tourism. We need only think of the Common Market, Transport, the Structural funds, Consumer Protection, the Environment, Energy, Culture, Technology and of course the development of Small to Medium Businesses.

Our efforts are concentrated upon better coordination of these activities. The aim is in each case to effectively take into account the interests of tourism.

I am particularly happy that the idea of inserting tourism into the EU's Treaty, as a distinct Community policy, is now winning more and more new supporters.

It is a time when we need to take a whole series of direct Community measures in favour of tourism, measures which must develop along three baselines:

- ◆ Improvements in acquiring and transferring tourism know-how
- ◆ Making good use of all Community activities that bear on tourism; and
- ◆ Concerted actions between Member States and industry on topics of common interest.

The Commission has a proposal for a pioneer programme over a number of years designed to assist European tourism. The name of this programme is *Philoxenia* and it is based on the above goals.

*Philoxenia* has not yet been adopted by the Council of Ministers, because two Member States have reservations about its budgetary side, but there is across - the - board agreement on its goals.

Partnership is a *sine qua non* if the competitiveness of European Tourism is to be maintained and improved. Markets, tourist requirements and competitiveness have by now acquired certain characteristic features the world over. So the requirements are for:

- ◆ Partnership between businesses. Small-to-medium businesses and big business have this in common, that they go through one and the same procedure both at the tourism's destination and in the country of origin.
- ◆ Partnership between the public and private sectors. Partnership in sectors such as investment, advertising,

environmental protection, and social dialogue are essential for the productivity of this relationship.

- ◆ Partnership between public authorities. This type of partnership is particularly important at the European level. The main reason for this is that the EC can thus act as a catalyst for the discovery and transmission of better working practices and the application of joint plans and innovative methods; while at the same time many tourists from third countries are coming to terms with Europe as a single destination.

Over the last three years the Commission has developed a series of initiatives in all the sectors mentioned above. Typical examples might be the forum for European Tourism in December 1995, which attracted representatives of the tourist industry from eighteen European countries; the conference on employment and Tourism, in November 1997; or our studies and pilot projects for improving European tourism's competitiveness.

To these should be added the significant efforts we have made for the protection of the tourist as consumer and for the fight against sex tourism and the exploitation of minors.

Since tourism is of such importance in increasing the number of jobs, we have recently taken the initiative of creating a high level group including well-known figures in European tourism. This group will put forward specific proposals on how to make better use of the potential of this industry for fighting unemployment.

Because there are many other parts of the planet where tourism is being developed, international competition is continuously, on the increase. This means that we must go on working - at the European, national and local level - for the utilization of all the latest methods, our goals being qualitative improvement and the satisfaction of our visitors. What we must aim at is to evolve a European policy for tourism as we enter the twenty - first century, a policy that will contribute to sustainable development, employment, economic and social cohesion, and the rapprochement of the peoples of Europe.



# LONDON MARITIME ARBITRATION

## Current Developments and Trends

London developed as an arbitration centre for the obvious reasons that many shipowners were based in London, their ships were traded on the Baltic Exchange, and their hull and P & I insurance was placed in London. To the extent that other expertise needed to be called on (including maritime lawyers, surveyors and engineers) it was readily available.

by Patrick O'Donovan

President, London Maritime Arbitrators Association

Despite the fact that there are now few UK-flagged vessels and despite a certain fragmentation of the insurance market and the market growth of other trading areas, London has remained (by a clear margin) the pre-eminent centre of maritime arbitration in the world. Notwithstanding healthy competition from long-established venues like New York and Paris (and newer venues such as Moscow, Hamburg, Beijing, Hong Kong, Tokyo and Vancouver) it does seem that London still conducts more maritime arbitrations in any year than all the other centres put together.

In most of the cases referred to arbitration, one (or more usually both) of the parties will be foreign companies, but in many cases the companies will be supported financially by a P & I or Defence Association, the majority of which are still based (either directly or through managers or agents) in London.

### Addressing the challenges

The challenges to London maritime arbitration come not only from competition abroad but also from criticism that the arbitral process is not what it once was, in that the simplicity of the process has in most cases been lost, that it has become more complex, slower, 'over-lawyered', and expensive. The LMAA is obviously alert to criticism and is always looking to see ways in which to give effect to the views of its users and to develop new procedures whereby valid criticisms can be addressed.

### The Arbitration Act 1996

It is now well-known that England has a new Arbitration Act 1996, which has been described by Lord Bingham, the Lord Chief Justice, as 'a new departure, a fresh and very hopeful attempt to lay down a clear, flexible, fair, efficient, modern, accessible and intelligible set of rules to govern the conduct of arbitration in this country'. The LMAA played a full part in the consultation process leading up to the passing of the Act.

The new Act states clearly that:

*'The object of arbitration is to obtain the fair resolution of disputes by an impartial tribunal without unnecessary delay or expense'.*

That is followed up by a statement of party autonomy, subject only to such safeguards as are necessary in the public interest, with limited powers of intervention by the Courts. The emphasis is on the fairness of the process, the impartiality of the Tribunal and the absence of unnecessary delay and expense. These principles are picked up in a section which sets out what the general duty of the arbitrators is, namely to:

*'...act fairly and impartially as between the parties, giving each party a reasonable opportunity of putting his case and dealing with that of his opponent and... adopt procedures suitable to the circumstances of the particular case, avoiding unnecessary delay or expense, so as to provide a fair means for the resolution of the matters... to be determined'.*



A parallel duty is imposed on the parties to "do all things necessary for the proper and expeditious conduct of the arbitral proceedings". In other words, there is clear and unambiguous duty on all those involved in the process to get on with it quickly, efficiently, fairly and at a reasonable cost.

The right of the tribunal to decide all procedural and evidential matters, subject to the right of the parties to agree any matter, is an extremely useful tool. It is now put beyond doubt that the arbitrator has very wide powers indeed (subject, of course, to the overriding doctrine of party autonomy). The Arbitrator can, for example, order that written submissions are to be dispensed with and that the reference shall proceed direct to a hearing; he can decide to adopt an inquisitorial approach (as opposed to the adversarial approach usually followed); he can decide whether there should be discovery and to what extent. He can even order whether and to what extent there should be oral or written submissions. Having made that point, it must be stressed that in considering a contested application for an oral hearing, an arbitrator should have at the front of his mind the overriding obligation imposed on him 'to act fairly and impartially as between the parties, giving each party a reasonable opportunity of putting his case and dealing with that of his opponent' and to adopt procedures suitable to the circumstances of the particular case avoiding unnecessary delay or expense, so as to provide a fair means for the resolution of the matters falling to be determined.

Arbitrators are prepared to use these new powers by confidently making orders which parties will have to respect - or pay the price. I suggest that there will be an increased willingness on the part of maritime arbitrators to develop new procedures, in accordance with the duty imposed on them under the Act, fortified by the knowledge that they will, save in the unlikely case of a breach of the rules of natural justice, be backed by the judges of the Commercial Court.

It is perhaps too early to say exactly how the Act is working in practice. Anecdotal evidence and the experience of the writer indicate that the number of interlocutory applications has fallen in cases governed by the new Act and if this does indeed reflect a new trend it is to be welcomed; on the other hand, it is plain that some users and their advisors have not appreciated the extent to which a new approach has to be adopted to ensure that the object of arbitration as defined in the Act ('the fair resolution of disputes... without unnecessary delay or expense') is achieved.

### LMAA Terms (1997)

The LMAA has revised its Terms and has produced the LMAA Terms (1997) to take account of the changes introduced by the Act. Copies of those Terms have been widely promulgated and are available from the LMAA office on request.

### Small Claims Procedure

A Small Claims Procedure was introduced some years ago to provide a simplified, quick and inexpensive procedure for the resolution of small claims (where neither the claim or any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000). The Small Claims Procedure provides for a fixed fee for the arbitrator (£1,000). Unless the parties agree otherwise, the recoverable legal costs are capped at £1,750, the actual amount awarded up to that figure being in the arbitrator's discretion. The parties agree to exclude the right of appeal. The Small Claims Procedure is becoming increasingly popular.

### FALCA

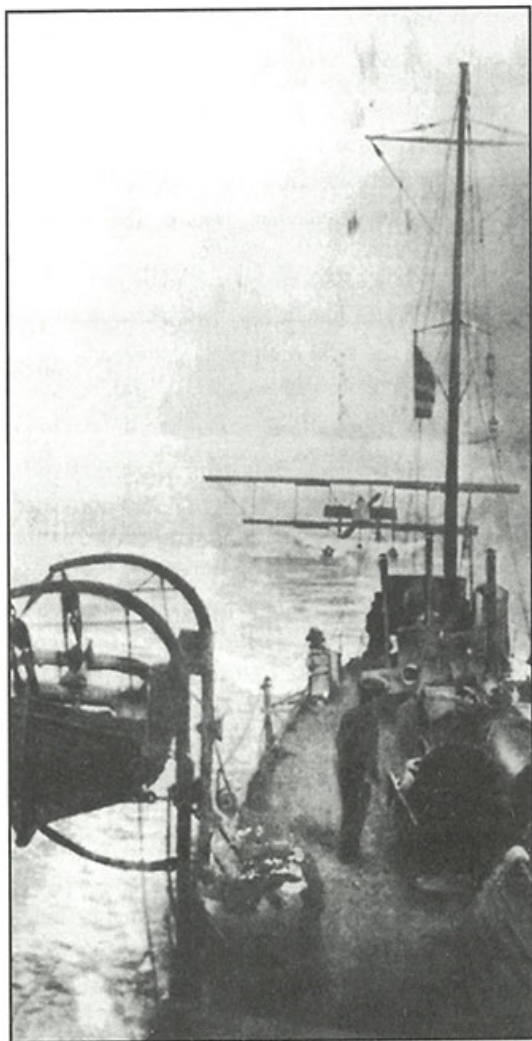
Although earlier versions of the LMAA Terms had contained a procedure for a 'documents only' arbitration, that specific procedure was in practice relatively rarely used. For some time, the LMAA had felt that some form of intermediate procedure between a full-blown arbitration and the Small Claims Procedure was appropriate. Entirely independently of the LMAA Committee's deliberations on this, the UK Defence Club had reached a similar conclusion and, in conjunction with Clyde & Co., had developed a very advanced draft of a similar form of procedure which they had called FALCA Rules (Fast And Low Cost Arbitration). The LMAA's offer to participate in the late stages of the drafting of the FALCA Rules (and to take on the role of making appointments under those Rules) was willingly taken up by the UK Defence Club, and what emerged as the final version was last year launched as the LMAA FALCA Rules. The new LMAA FALCA Arbitration Clause allows the parties to choose for themselves the size of the claim to which the FALCA Rules will apply but, if no figure is inserted, the Rules will apply to claims under US\$250,000. Claims under US\$50,000 will continue to be dealt with under the Small Claims Procedure.

FALCA provides for the dispute to be decided by a single arbitrator (appointed by the President of the LMAA if not agreed) in accordance with a strict timetable designed to produce an Award no later than 8 months after appointment, with no right to appeal to the Courts. There is no oral hearing (save in very exceptional circumstances); there is a slimmed-down procedure strictly controlled by the arbitrator, and accordingly a saving in legal fees. A further important factor is that the individual arbitrators appointed by the LMAA will be chosen by reference to their qualities to determine the particular issues involved and their ability to proceed to an Award within the time scale provided.

### Conclusion

The LMAA is confident that, armed with the new powers available to arbitrators under the 1996 Act and with the wide range of arbitration procedures described above, London is indeed well-placed to retain its position as the world's pre-eminent maritime arbitration forum.





The hydroplane of the Greek aviator, Lieutenant Moutoussis, after overflying Gallipoli and coming to rest on the sea, as it is towed towards Limnos at a speed of twenty knots.

The Greek war navy is a unique naval case in the world, in that it has the longest history in the smallest sea space. The history of the Greek war navy is 4000 years old, but the sea space in which this navy operated and still operates is a sea area approximately 400 sea miles long and 200 sea miles wide, studded by about 3000 large and small islands, and called the Aegean Sea. Command of this sea was and is the principal mission of the Greek war navy, the Hellenic Navy.

by D. Kokkinos\*

# The Hellenic Navy

**T**his Aegean sea is packed with history. The Trojan war happened there, The sea battle of Salamis was fought there, the Arabs and Byzantines clashed there, Actium and Lepanto happened near by, the Greek War of Independence was decided there, the sea part of the Balkan wars was fought there, the Dardanelles and Gallipoli campaigns of the W.W.1 unfolded there, Matapan and the Battle of Crete took place there in the W.W.2 and during the Cold War the Aegean was the last defense to stop the Soviet Navy from challenging for control of the Mediterranean Sea.

It is the story of a navy that had to transform continuously itself and develop its technology as geopolitics changed and as Greece changed with the centuries. Most of the great questions

that occupy the thoughts of today's naval men were addressed at some point of its history in this small sea area, and constitute today textbook cases. Naval architecture and naval technology played an equally important role with that of the seamen who rowed, sailed, steamed and gas-turbined on and under its waters.

The story starts in 2000 B.C. with the Cretan naval empire. Crete was so secure with its navy that its rich cities were not fortified. The Cretan navy exercised command in the Aegean and protected the sea lanes around Crete that brought to Crete copper from Cyprus, timber from the Lebanon, and the rich goods of Egypt. It also kept under control the Aegean vassal islands and shores that paid tribute to Crete, as far as Athens and beyond.



Warships were about 50 ft long, and slender (1:8 ratio), were rowed usually by 30 men and had one trapezoidal sail in square rig that aided navigation when the wind was near beam and aft.

At the beginning of the second millennium B.C., sea engagements were decided by boarding. In the frescoes of Thera, an island of the Aegean, we see for the first time the long lances that were used to clear the deck before boarding the enemy ship (17th century B.C.). Those lances, over 30 ft long and mentioned by Homer five centuries later as 'ship fighting lances' are the first truly naval weapon.

Seeing those beautiful slim ships, their line plan superbly reconstructed by Professor Thomas C. Gillmer, of US Naval Academy (Ret.), the warriors and rowers painted on them, it is easy to understand the principal mission of that navy: projection of military power. This is also the story of the Trojan War. Homer describes in detail the 1200 ship fleet that transported about 80,000 Greek warriors to besiege Troy.

The "black ships" that Homer describes each carried from 120 rowing soldiers at the most to 30 rowing soldiers at least. Without this navy, mighty Troy would have continued to control the Hellespont and Bosphorus straits that are the gate to the Aegean, restricting Greek commerce with the Black Sea.

At the beginning of the first millennium, the standard capital warship was the *penteconter*, a fifty-oared ship with a single bank of oars. It was at that time that the second naval weapon emerged: the *ram*. This weapon completely differentiated warships from merchant vessels, and this is the beginning of naval tactics.

The ram evolved into a stout projection in the bow, just under the waterline, strongly connected with the hull and from the 7th century B.C. bronze sheathed. The change in naval tactics from boarding to ramming affected naval architecture. Rapid maneuvering was the principal requirement, and the more than 120 ft long *penteconter* of 25 tons displacement was superseded by the shorter 50 oared double-banked *penteconter*, which with its 60 ft length and 15 ton displacement could outmaneuver the longer ship and ram it in the side.

But gigantism and horsepower increase is not only a phenomenon of our own time. Soon a more seaworthy and more powerful warship was designed: the hundred-oared, double-banked *bireme*. Strength considerations marched the materials of the time, since cedar and pine could not allow for longer than 120 ft ships. Speed needed more rowers, and the ram needed their muscles to catch the enemy's ship and smash its ribs. By the late 8th century the final type emerged.

The one-man equivalent of today's Naval Technical Directorates, the Corinthian Naval Architect Ameinokles, was the first in Greece to design, the most renowned type of war vessel of Antiquity and a Classic of all times: the *trireme*, a three-banked, 170-oared ship, displacing 48 tons with a L.O.A. of 125 ft and max beam of 18 ft. It had a 9.5 knot ramming speed.

How difficult it must have been to design the ship given the length limitations and fit in a third line of rowers was understood only recently, when the work of Morissons and Coates in 1960-1970 correctly interpreted the archeological evidence and solved the mystery.

Athens is the first Democracy on record to vote for resources allocation to create a major fleet. The roots of the Athenian naval empire were in the silver mines of Lavrion. It was Themistocles who persuaded the Athenians not to use the income from the silver mines for public consumption, but to build and maintain an expensive fleet.

This commitment to a 180 trireme strong navy of the Athenians was the basis of victory in Salamis. The battle is too well known to need description here. What is less well known was that the defense of Thermopylae before the Salamis battle was possible because the Greek navy protected the sea flank of the Spartans from the Persian fleet, which otherwise would have disembarked troops behind the Spartan lines.

Alexander the Great used the fleet without love for it. After the fleet covered his landings on Asia Minor in his Persian campaign, Alexander, short of funds and human resources, sent it back to Greece. He did however implement a naval strategy. By conquering by land all the shore cities of Asia Minor, he refused the Persian fleet the bases that were absolutely necessary for the Persian vessels to command the Aegean and to move troops swiftly from what is today modern Lebanon to the Aegean shores of Asia Minor and cut its communications from the rear.

With the decline of Greek cities, the Romans conquered Greece. The Eastern Roman Empire gradually became the Greek-dominated Byzantine Empire, with Constantinople (modern Istanbul) the new capital at the northern gates of the Aegean sea. A new navy with a new type of ship was required to protect the capital and keep the sea lanes open for trade. This new type of ship that emerged in the 6th century A.D. and could go on longer missions was called a *dromon*.

The *dromon* was an approximately 170ft long, double-banked, oared ship of about 150 tons displacement, that had two masts and lateen sails. It had a much greater radius of action than the trireme since its triangular sails gave it sailing ability at more points of the compass and resting the rowers ashore at night was not absolutely necessary.

This tall well-protected ship had a strong forecastle and a poop castle, and sometimes a middle castle (on which catapults and ballistae were installed to give it the possibility of engaging the enemy at a maximum distance of 100 yards). This was the third naval weapon in history.

The Arabs, the emerging Islamic force in the area could build ships almost as good as the *dromons*, and had masses of people to man them. The Byzantine empire, like any empire, could not waste on engagements of attrition its human and material



resources. Superior technology was then as now the answer, and it came with the new naval weapon, *Greek fire*, from 670 A.D. onwards.

Greek fire is an oil-based liquid that was pumped and ignited through a siphon located mainly in the bow, like a modern flame thrower. Or it could be thrown (enclosed in a clay container) by a catapult, like a modern Molotov Cocktail. Dromons with Greek fire defeated the Moslem fleet at the Battle of Cyzicus near Constantinople in 672 A.D. and again in 717 A.D. on the Sea of Marmara inside the Bosphorus.

Four dromons only burned the Russian fleet of small vessels when it threatened Constantinople in 941 A.D. In a continuous struggle with the Arabs, from the sixth to the tenth century the Byzantine fleet kept mastery of most of the Aegean by Greek fire. Crete fell in 825 to Islam, which profited by the ninth century internal power struggles of the Greeks and the decline of their navy. The Byzantines then understood that without a navy the empire would be lost. Between 880 and 960 A.D. a reformed Byzantine Navy regained control of the Aegean and reconquered the strongly fortified Crete.

From the 13th century till the fall of Constantinople the Byzantine Navy went into a very sad decline. This started with Byzantine emperors attracting western freebooters and giving them titles and money to organize fleets to recover islands. The last victorious action of the last Byzantine fleet (80 ships) was in 1283 in the divided Empire. Then the end came, with the decision of Andronikos Palaiologos to abolish the Navy for reasons of economy and hire a navy (Genoese or Venetian) when needed. The 14th century started with an Empire with no Navy for the first time after 1000 years. Byzantium lost its navy, lost its islands and lost the coast of Asia Minor, where the Ottomans started building ships of their own. The loss of Asia Minor's coast, which was essentially due to the abolishment of the Navy, was the prelude to the conquest of the Empire by the Ottomans.

Greeks were and are a sea race. The Ottoman occupation could not stop them from sailing ships, this instrument vital for their survival. From the 17th century onwards, a Greek Merchant Navy was reborn and the Greek islands even provided the sailors for the Ottoman Navy. That was the first school for the future war of Independence navy in Greece. The biggest school however was the Tripoli pirates. Greeks had to arm their merchant vessels to stand up to them. The type of ship that emerged was a two

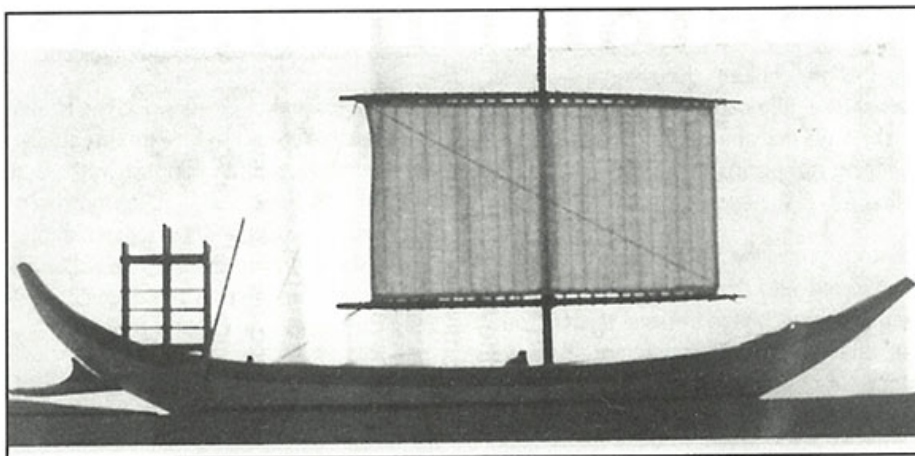
- or three - masted merchant brig, usually armed with 12 to 20 guns, 9 to 12 pounders, on the deck.

The finishing touches to the naval education of the Greek navy, prior to the War of Independence in 1821, were given by Nelson, when he was blockading the French Mediterranean ports. Greek vessels were blockade runners. As the British used to hang blockade runners, the Greeks had an additional incentive to profit, by designing very fast tall-masted ships, which they learned to sail to the limits of stability.

During the War of Independence, if the Ottomans could move troops by sea the war would have been lost. Greeks could fight the Ottoman army in the mountains, but massive troop movement by sea would have quenched the revolt.

The Greek war navy was constituted by the merchant fleets (mainly grain brigs) of the Greek islands under the flagships of their shipowners - captains who also provided the funds of the fleet. Greek ships were smaller and could outsail and outmaneuver the Ottoman two - and three - decked ships of the line, but could not win a definite naval victory. Greek gunnery was weak both in caliber and in training. The shipowners allowed enough training only to fight pirates, for reasons of cost, and not enough to fight the greatest sea power in the Eastern Med. This is a lesson for those who economize on live training today. Technology came to the rescue again. The Greeks introduced

fireships in the struggle. The fireship was a small two masted ship that had been filled inside with tar, resin, alcohol, turpentine and brushwood and carried half casks filled with powder on top of which fireballs made with coarse powder, saltpeter and sulfur were stashed. A powder line



Replica of a ship from Thera built around 1650 b.c.

inside of the ship to the wheel post at the stern where a charcoal brazier was burning. There was a burning charcoal brazier.

A crew of twenty would approach the enemy ship of the line, preferably at night, throw grapnels to secure the fireship on the windward side of the enemy vessel, and set fire to it by throwing the embers of the brazier on the powder line - escaping by rowing in the 'salvation boat'.

The fireships checked the Ottoman fleet and stopped free troop movement. The Greek navy did not win the War of Independence but it was not defeated either. When the Egyptian Navy joined the Ottoman Navy, the Greek Navy could just keep fighting. The War ended when the joint fleets of Britain, France and Russia destroyed the combined Ottoman and Egyptian fleet in Navarino Bay in 1828. But the Greek navy, by refusing the



Aegean sea lines to the enemy, kept the struggle on for eight years, until the West decided to intervene. It also secured another technological first: the first steamship in the world that actually fought in sea battles. The British - built paddle steamer schooner *Karteria* of twin 80 HP engines and 233 tons displacement armed with eight 68 lb Paixans guns, fought a hostile flotilla and won and won again near Salamis.

When Greece became a state, the Hellenic navy was reconstituted with the Boston - built frigate *Hellas* as its flagship. Although the first Naval Cadet School was established in 1827, it was a difficult transition. The revolution's fighters, the owner-captains, could not accept easily the discipline of an officer corps. The first mission of the new Hellenic Navy was to wipe out piracy in the Aegean and in this it was successful. It took fifty years however for the Navy to shape up into a professionally-run navy with officers and petty officers trained in Naval Cadet Schools.

At the beginning of the 20th century, the clouds of war once again filled the air of the crumbling Ottoman Empire. Greece, Bulgaria, Serbia and Montenegro formed a war alliance. This could succeed only if the Aegean sea lanes were refused to the Ottoman troop-carrying ships, and this was the mission of the Greek Navy. Greece had ordered, in 1909, a pre-dreadnought, the "*George Averoff*" of 10,000 tons displacement, 23.9 knot trials speed, four 9.2 inch guns, and eight 7.5 inch guns.

It was the most modern ship in the Aegean. In the 1912 Balkan War, in two engagements at Cape Helles, and at Lemnos, the Hellenic Navy, with "*George Averoff*" in the van, forced the Ottoman fleet to abandon the Aegean and stay inside the Bosphorus straits. The navy help went further than that. Torpedo Boat No 11 torpedoed and sank the Ottoman armoured cruiser "*Fetih Bulent*" which, anchored in the port of Salonica, was covering with its guns the land approaches to the city. With "*Fetih Bulent*" sunk, the city surrendered to the Greek Army.

Greece was among the first countries to use submarines to fire torpedoes in war (1912), but it also has another technological first: that of the first navy airplane to bomb ships.

In 1912 Lieutenant Moutoussis, a navy pilot, took off with his Farman hydroplane outside the Bosphorus straits, flew over them and bombed (unsuccessfully) an Ottoman warships anchored in Marmara Bay, outside Constantinople. He returned safely to become the first man to execute a naval air war mission.

The reconquest of the Aegean Islands was a purely naval achievement. Greece by now understood the need for a permanent strong Navy. The Second World War found Greece with a fleet

of submarines and destroyers that contested the freedom of movement of Italy in the ferrying of troops to Albania to fight Greece there. The Greek navy lost control of the Aegean to the German Stukas. Greek ships took to Alexandria, in Egypt, and carried on submarine and destroyer warfare in the Aegean during the war. With them was the veteran "*George Averoff*", which did continuous convoy protection work, and won from the British the nickname "*George Never-off*". She was also among the luckiest ships in the history of the Greek navy in that in her almost 50 years of naval service she won all her engagements and suffered only minor damage. A new first was also achieved WW2. The destroyer "*Adrias*" struck a mine in the Aegean and lost the forward third of the ship. The crew shored bulkheads, and sailed 200 miles to Alexandria harbour, bringing the remaining 2/3 of the ship back.

After the war the Hellenic Navy, as part of NATO's Mediterranean Command was preparing to fight the Russian fleet in the Aegean which was the last stop before the Soviets emerged in the Med.

The U.S. Navy supported the Hellenic Navy in this mission with the transfer of U.S. ships, training and material, and a close co-operation resulted. The Hellenic Navy renewed itself in the Period 1965-1980, and was among the first navies to adopt Missile Fast Patrol Boats, modern fast diesel submarines and ASW Helicopters. In 1990 the Hellenic Navy undertook its first postwar mission in another sea: it participated with a frigate in the Gulf War, the first nation to declare its support for the United Nations' effort.

Looking back, it is clear that, more than any human effort, it was the Aegean Sea which shaped the Hellenic Navy. The needs of the islands and the shore cities for trade protection, communication and projection of power obliged the Hellenic Navy, throughout its 4000 year history, to move in this archipelago, to develop its medium and mostly small ships, choose its weapons, and train its crews in this sea. The field is still the same, but knowledge about the field has vastly increased. The quest for technology continues. A great debate is now going on on the survival ability of frigates in these confined waters, of the role of shore based missiles, on helicopters, submarines and FPBGs.

Looking back, advanced technology mixed with Seamanship was always the key to success. But above all this technical debate, a historical fact remains dominant. Never, in its 4000 years history has a Greek war vessel struck its colours in the presence of the enemy. Ships were lost, sea battles were lost. But vessels never surrendered. This is the heaviest burden that every new naval cadet has to bear.

\* Mr. D. Kokkinos is a Naval Architect and Marine Engineer. He is at present an External Consultant to the European Commission



# DEALING WITH THE MEDIA

As recent maritime losses have shown, newspaper editors and producers of television news recognise that high profile maritime casualties make "good" disaster stories. Advances in technology mean that an incident happening anywhere in the world can be reported live on television within 30 minutes.

Over the past few years, we as legal consultants in the maritime sector, have seen the tone of the media coverage for such incidents change from reluctant acceptance to outright hostility. It has been suggested that shipping has entered an era of zero tolerance. People will no longer just accept as an inevitability that ships sink or cause pollution without warning and without someone being at fault. The patience of the trade press appears to have been exhausted and the headlines in local Greek newspapers have begun to take on a mocking tone. There is no doubt that the next casualty (and there will be a next casualty) will receive very close attention from the press.

By **Stephen Askins**  
Ince Consultants & Co OE

## AN OWNERS' DILEMMA

In the aftermath of a loss owners are continually surprised by the pressure they find themselves under from the media. The press in general demands that owners show care, demonstrate commitment and speak with clarity about a crisis. This is never easy when an office, often unprepared for a crisis, faces a maritime disaster, especially where it involves loss of life or pollution to environmentally sensitive areas. Not only does an owner have to deal with the human emotions of shock and surprise, but faced with insufficient information and an escalating train of events, there is a danger of loss of control and faced with intense scrutiny from outside agencies, a siege mentality sets in, creating a sense of panic and loss of short-term focus. There is no doubt that the presence of even a small number of press will compound these feelings. It should be remembered that during the Braer incident there were no less than 678 accredited press people on the Shetland Islands.

There is probably nothing anyone can do about the headlines that appear in the aftermath of a casualty but experience shows that it is possible, if an owner chooses to do so, to influence the content of the story below the headline. It is after all within the text that we find the facts and half facts which will mould the opinion of the reader who may be anyone from a relative of a crew member, a potential charterer, the owner of the cargo or the underwriter of the vessel. The dilemma owners face is whether to respond or not. The natural inclination of the less experienced owner is to do nothing.

One small part of the owners' obligations in complying with the new quality management regime laid down by ISM includes satisfying the auditing authorities that there is a contingency plan to cope with a maritime emergency. Some owners have subcontracted the handling of the casualty to such organisations as Marespond. However, they may not be in a position to deal with the press camped outside the manager's office in Piraeus or Maroussi. An element of self help will be required. Owners are slowly acknowledging this, albeit reluctantly, and are beginning to take steps to train senior management to deal with the media. Because there are legal implications in disclosing information to the press, the owners now also look to their lawyers for advice both on the commercial and media aspects of the case.

In the immediate aftermath of a casualty, the lawyer appointed by an owner must be ready to



advise on the short and long term legal implications and is there basically to protect an owner's bottom line. It is in the lawyer's interest to get the facts as quickly as possible so as to form a view on causation, liability etc. The journalists' role is also to find facts and they are under pressure to meet deadlines which will normally correspond to live television news programmes or printing times for newspapers. Investigative journalists are extremely good at their job. Whereas they may not have access to the best source of information (although in the case of the Braer the radio operator was contacted and gave what was, fortunately, a short live interview before the vessel went aground), they will quickly contact ex-crewmembers, families of crew, class societies and port state control, to name but a few, in order to be able to put a story together as quickly as possible. Often those investigations will give rise to a line of enquiry and will give the story the "angle" which a journalist is always looking for.

An owner always has the choice to say nothing. However, in our experience this simply forces the press to go elsewhere and to rely on second hand opinion. With the owner on the back foot, the press can set the agenda, which will rarely show the owner in the best light. The first reports of an incident often cloud a reader's view and perceptions will always win over the truth. Responding positively to press enquiries will allow the owner to redress the balance, to correct misperceptions and allow him to impose his own agenda on the journalists to ensure that his commercial reputation suffers the least possible damage.

Part of the owners' dilemma is a perception that the

press cannot be controlled. Journalists are regarded as the enemy and although the press hates to be managed they know it happens. They are prepared to allow some degree of manipulation because at the end of the day the owner has what they want, namely first hand information about the casualty. The media battle is fought in distinct phases. During the early phase the information available is limited. Even if a representative is able to give a brief statement on what happened, where and when, the effect is to create an impression that the situation is under control and being managed in a responsible way. Later on when further facts are found and the press have their angle, the probing and questioning may get more specific. At that time the owner may want to face the press in a more formal interview or press conference (if the size of the casualty warrants it) in order to be able to correct misconceptions and inaccuracies. However, a story will always run out of steam naturally and as the story moves off the front pages it makes no sense for an owner to be encouraged to stick his head up above the parapet if it is not required. In any battle a tactical withdrawal may often be the best strategy.

In an age where information highways and technology generally play an ever greater role in our professional lives, owners are trusted by the public to operate ships in a safe and responsible manner and, whether they like it or not, will be held increasingly accountable by that public. Accordingly, it is becoming more difficult to envisage a maritime casualty where an owner can shut the door in the face of a journalist with a resounding "no comment".

## NEWS

### Senior management appointments at ABS Europe

Dimitis Houliarakis has been appointed Vice President - Eastern Region for ABS Europe Ltd.

Mr. Houliarakis was previously ABS Country Manager for Greece. In his new position he will report directly to Antonio Lino Costa, President, ABS Europe, and will assume overall responsibility for ABS activities in twenty countries in the Eastern Mediterranean and Black Sea area including Greece, Cyprus, Turkey, Croatia, Ukraine, and Egypt. The position is based at the ABS Europe regional office in Piraeus.

Konstadinos Klapanis has been appointed ABS Manager for Greece to replace Mr. Houliarakis. Mr. Klapanis has served most recently as Principal Surveyor for the Middle Eastern Region of ABS Europe, stationed at the ABS regional office in Dubai.

Mr. Houliarakis brings a wealth of industry experience to the position. Prior to his current service with ABS, he was Superintendent Engineer with International Operations S.A., a prominent Greek shipowner. He also has seagoing experience as a marine engineer, shipyard experience from a stint at Hellenic Shipyards, and naval experience with the Hellenic Navy as a former section leader of marine engineering projects.

Within ABS Mr. Houliarakis has held a number of increasingly senior positions from Field Surveyor to Assistant Survey Manager prior to his appointment as Country Manager for Greece in 1994. In addition to his professional qualifications he also holds a BSs (Hons) in mechanical and engineering.

"This is a significant appointment for the Bureau", says Robert D. Somerville, President of ABS. "The Eastern Region of Europe is one of the most important shipowning and shipmanagement areas in the world. Dimitri Houliarakis brings both strong technical experience and an equally keen commercial sense to this position which, combined with his tremendous local knowledge, will help expand ABS' already considerable presence within the region"



# CTO CAUGHT NAPPING BY YACHT MARKET BOOM

Just when increasing numbers of Cypriots are discovering yachting, the CTO launches yet another grandiose strategic plan forgetting the sector. The Cyprus Tourism Organization has been caught napping, once again, by developments in the global market. This time, the CTO has turned a blind eye to the yachting boom repeating its 1993 mistake which saw Malta and Turkey attracting the bulk of EC boats. Instead of rapidly implementing the 1997 masterplan for nautical tourism, the CTO has simply launched yet another grandiose plan to lift the local hotel industry from its weighted lethargy and complacency.

By Charis Pavlidis

## A SECOND MISS

A total of 707 sailing and power boats were registered under the Cyprus flag at the end of 1996, with a gross tonnage of 17,657. The register is experiencing a boom but the berthing capacity of the two Cyprus marinas (Larnaca and St. Raphael) which currently stands, and has stood for a great number of years, at 677 cannot accommodate more boats. Not only are available berthing spaces very hard to come by but owners, especially of larger boats, are forced to berth in the nearby Greek marinas of Piraeus and Vouliagmeni.

The berths at the two Cyprus marinas were fully occupied in January 1993, the month the EC common taxation policy was enforced and European owners were faced with import duties of up to 20% if they wished to berth their boats within the EC.

Prior to January 1993, EC owners circumvented the payment of import duties on boats by keeping them in a different EC country than their usual place of residency. Therefore, a German owner who did not wish to pay duty on his boat, could berth the vessel in France or Italy. This duty free window was closed in January 1993, and many EC owners moved their boats from EC berths to non-EC marinas in the Mediterranean.

The CTO was caught napping in 1993, and Cyprus missed out on the obvious benefits that the en masse berthing of EU boats would have brought. When the relocating boats were safely berthed in Morocco, Malta and Turkey, the CTO went into action drawing its first masterplan to promote nautical tourism. But by then, it was too late.

The semi-governmental CTO philosophy is mind boggling at best; however, its foot dragging to the clear 1993 demand for

berths is inexcusable. The CTO allowed the boats leaving the EC to relocate in their thousands to Malta and Turkey, two countries vehemently working for a slice of the tourism cake which has been Cyprus.

No amount of advertising will bring these boats and their running expenses to Cyprus.

Infrastructure alone will put Cyprus on the yachting map. To judge the CTO's response to the 1993 common taxation policy, the Maltese effort must be mentioned. Malta converted a good-sized port into a large and fully operational marina, attracting a bonus spin-off industry of insurance brokers, yacht agents, solicitors, carpenters, and others.

## THE DEMAND

"We, at our office, had many requests (from EC owners) and still do, but as the situation stands now, Cyprus cannot even accommodate a 15 foot boat in either of the two marinas", says Akis Antoniou, a qualified RYA/DoT yachtmaster and a member of the Yacht Brokers, Designers & Surveyors Association, one of only two qualified yacht brokers in the eastern Mediterranean. Antoniou's company, Akis Antoniou (Yachting) Ltd, is the exclusive agent for the Italian-made Cranchi and San Lorenzo boats.

Proving Antoniou's point, the Commodore of the Cyprus Offshore Yacht Club, Savvakis Savvides, told the *Cyprus Weekly* last year that some 160 applications for berths at the Larnaca Marina are turned down each month. Either the CTO cannot read the demand or believes it to be seasonal.

However, Marios Iordanou, general manager of Brainpower Ltd, the exclusive agents of Sea-Ray and Azimut boats, says the



local Cypriot, onshore demand, identified some 5 years ago, is considerable and growing.

Cypriots are selling, and will continue to sell, their country homes on the Troodos Mountains and in the coastal resorts, says Ioannou, to purchase top of the range boats provided berthing space is secured beforehand. Eighty percent of the current demand, he adds, is for motorboats over 40 feet.

Iordanou, who has clocked over 52 sales in the last few years, attributes the growth in the market to the local Cypriot population and, to a much smaller extent, the expatriate community on the island. The second and third largest groups of buyers, he notes, are expatriate employees from Russia and the United Kingdom.

It is clear that the CTO has bowed to pressure from the hotel lobby to re-focus its promotional activities toward the higher spending visitor from Germany, Austria and Switzerland.

However, as one local yacht broker bluntly put it, how many tourists, albeit very deep pocketed, will the CTO need to attract in order to meet the CYP 50.000 spent by just on English boat owner in Cyprus during the last three years? It is clear that the CTO is pressured into counting cents rather than pounds, and the number of visitor arrivals rather than their per capita spend.

## THE CTO PLAN

Five years after the EC common taxation policy, the CTO still does not see the urgency of the matter. The CTO's lackadaisical development and enforcement pace is perhaps the prerogative of all and any governmental and semi-governmental organisation in Cyprus.

It is revised 1997 masterplan on nautical tourism, the CTO envisages the creation of 4 to 5 large marinas, 2 medium-sized pleasure harbours and several smaller facilities, including the use of fishing shelters.

Specifically, the 450-berth Larnaca Marina will be expanded through the creation of another basin, towards the Port of Larnaca, at a cost of Cyprus pounds 2.2 million. When completed the new basin will add a further 200 berths to the Larnaca Marina.

Second, the old fishing port of Limassol will be turned into an 800 boat marina, giving the seaside resort additional stimulus.

Third, a new marina with a capacity for 900 boats, 300 of which in drydock, will be built on the coast of Paphos between Kissonegra and Coral Bay - a revised location. The marina is expected to act as the last refuelling stop before the crossing for Greece, and will be one of the largest in the Near East if the plan ever leaves the drawing board.

Lastly, a small 20.000 square metre pleasure harbour is planned for the bustling seaside resort of Protaras with a capacity of some 250 berths.

Construction of the Paphos marina is scheduled to begin two years after the admission of tenders. The tender and construction dates for the other marinas are unknown.

In the case of the Paphos marina, even if the tenders were submitted today, construction would begin in the year 2000 to be completed within another two years at the very least. By that time, Cyprus will figure less as a yacht berthing nation to European boat owners. Not only will Cyprus be less attractive due to its impending EC membership, but the Adriatic countries will attract ERC boats. Already the Adriatic attracts a good number of yacht charters, and tourism entrepreneurs in that region are only being held back by the current, volatile political situation.

The CTO is pressured into  
counting cents  
rather than pounds, and the number  
of visitor arrivals rather than  
their per capita spend.

The risks of failure for the 1997 CTO plan on nautical tourism increase with the passage of time, assuming of course that the CTO does not re-revise its revised masterplan.

## THE CYPRUS SITUATION

In its present state, the Larnaca and St. Raphael marinas cannot accommodate large boats visiting the island even for a few days. The St. Raphael marina is a private concern and, as such, its policies and administration figure less than those of the Larnaca Marina run by the CTO.

With regard to the latter, yacht charter agents in Cyprus complain about the offhand manner of the Larnaca Marina administration.

To demonstrate the point, a local yacht broker, recounted the horrific treatment received by the female owner of the world's 15th largest yacht two years ago. The megayacht with 15 crew, which usually berths at Cannes, had called on Cyprus for a 3-day visit in a longer Mediterranean itinerary. The yacht was denied entry into Limassol and Larnaca and was forced to moor outside the shelters during its entire stay in Cyprus waters. Even refuelling by its departure date demanded the pulling of strings by the local company handling its management. During the megayacht's 3-day stay, it spent CYP 6.000 on fuel (35.000 litres), fresh water, and other provisions. The CTO is allowing such high yield business to run freely away through its open hands. And, by giving high net-worth yacht owners a hard time, the CTO guarantees a bad experience to be spread around the salons of European cities and marinas.

## OBVIOUS BENEFITS FOR CYPRUS

The island is blessed with crystal clear and calm waters, over 340 sunny days each year, skilled repair yards, and lower costs across-the board compared to the western Mediterranean. The costs involving the registration of boats under the Cyprus flag, in particular, constitute a strong fiscal incentive. The initial registration fee is only CYP 125. The annual taxes and licenses amount to CYP 300 for the first year, dropping to CYP 100 in the next years.

Surprisingly yachting did not really take off in Cyprus until the last five years, although many Cypriots are passionate yachtsmen. Prior to the 1974 invasion and occupation of Cyprus by Turkey, yachting charters included the small port of Kerynia and the large port of Famagusta, as well as the fishing shelters



along the coast from Famagusta and Kerynia on to Paphos, Limassol and Larnaca.

Today the coastal routes are limited between Larnaca, Limassol and Paphos. But, the development of fast motoryachts with top speeds of 24 knots, and a range of 300 nautical miles, equipped with generators and air conditioning, have opened up the routes to the Greek islands, Egypt, Israel and Lebanon to mention a few destinations.

The coastline of Cyprus may provide an enchanting backdrop for yachting, especially around Petra tou Romiou and off the Akamas Peninsula further west, but the advantages of keeping a large and powerful boat in Cyprus become obvious after a 4-hour cruise to Lebanon, an 8-hour cruise to Israel, or a 9-hour cruise to the nearest Greek island of Kastellorizon.

The ability to visit the Middle East with its cultural and geographic landscape, as well as the 1,000 or so Greek islands dotting the Aegean Sea is the magnificence which will fuel the expansion of the local market - a segment giving rise to high net-worth individuals with increasing frequency.

Akis Antoniou, a 25-year veteran yacht broker, says: "It is obvious that the possible benefits (of yachting for Cyprus) have been underestimated. Stressing the proximity of Cyprus to the Middle East, and the fact that a large number of yachts based in marinas in the western Mediterranean actually belong to Middle

the time being to remain outside the EC.

Third, it would also be an advantage to local insurance companies as it makes sense to insure yachts in the country where they are normally kept. And, needless to note, yacht maintenance requires engineers, electricians, carpenters, painters, upholsterers, decorators, crew and yacht management and brokerage offices.

Akis Antoniou pointed out that Greece has a system where all "foreign" yachts on entering Greek marinas are issued with a transit log valid for 6 months. The log is renewed if the yacht stays longer. All expenses must be paid in foreign currency, exactly in the manner of offshore companies operating in Cyprus.

The Greek system favouring "foreign" yachts should have ended in 1993 when the common taxation policy came into effect. However, Greece prolongs the benefit for as long as possible. (Most of these yachts would relocate to Turkey). Greece has followed France's example in extending favoured status to "foreign" yachts. The French authorities do not enforce the payment of tax on "foreign" yachts despite the fact that their duty free stay in France is illegal.

"Here in Cyprus, not only do we not have space or facilities to accommodate more yachts", says Antoniou, "but, I am afraid, we do not make it easy for those who are already here. For instance, offshore companies enjoy duty free cars and office equipment, but are required to pay taxes of around 29% on a diesel motor yacht of EC origin, more from elsewhere".

The problem with yachts, he explains, is that in two to three years the owner probably wants to change his boat and, as the tax is non-refundable, owners will either have to sell their yachts in the limited Cyprus market, or abroad at a huge loss. A tax paid pre-owned yacht in Cyprus could be more expensive than a brand new duty free boat abroad.

On the contrary, paying tax in the EC is not so forbidding because of the common taxation policy. Many owners choose to pay the tax in Spain where it is only 14% and then use or sell their boat in another EC country without double taxation problems. In Cyprus, the Customs and Excise temporary importation procedure (form C104) exempts boat owners who are not residents of Cyprus, or persons who have not spent more than 365 days in Cyprus, accumulative, in the last two years, from paying import taxes, excise duties, and VAT.

The tax exemption is approved by the Customs and Excise Department for one year, renewable annually for a maximum successive period of 5 years, whence the boat must be exported. The boat can be reimported after one year under the same tax status provided, of course, that berthing is secured. Under this system, many offshore owners have simply decided to forego the hassle imposed by Cyprus for tax exempt boats, and simply relocated their boats in Piraeus and Vouliagmeni. This is especially true of the larger boats, which in any case would be hard-pressed to obtain berthing in Cyprus.

## A MARINA CANNOT BE A RESTRICTED AREA

Walking through the Vouliagmeni and Piraeus marinas, one cannot but bring to mind the strong arm tactics of the CTO at the Larnaca Marina in the name of security. Security is an important issue, but a marina needs the local population to visit it and bring to life the eateries and shops, thus, encouraging other businesses to build a vibrant marina community. The CTO is blind even to this essential characteristic.

**The Greek system favouring  
"foreign" yachts should have  
ended in 1993 when the common  
taxation policy came into effect.  
However, Greece prolongs  
the benefit for as long as possible.**

Eastern owners, Antoniou says, these owners would definitely favour keeping their boats in Cyprus where costs are also lower across-the-board.

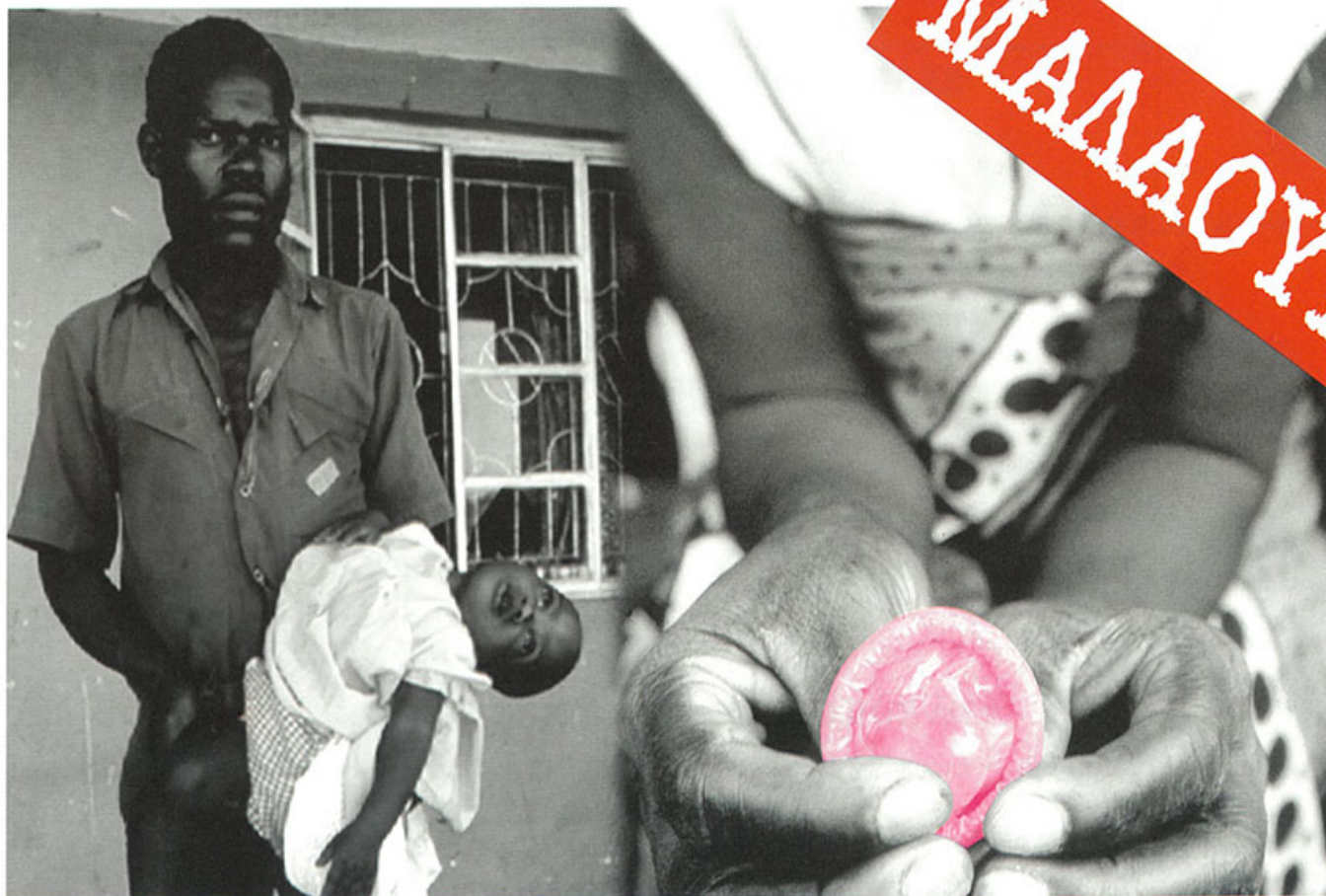
The sailing season in the western Mediterranean is not more than two to three months long, and the boats could easily be based in Cyprus for the rest of the time, where the climatic conditions are perfect and permit the use of yachts almost year-round.

Antoniou is referring to yachts 120 to 150 feet in length which have huge running expenses. For instance, a 75 foot motorboat can easily cost CYP 20,000 - 25,000 a year in routine maintenance expenses, crew and moorings, excluding unexpected repairs.

Foreign currency, he adds, will be earned by Cyprus in several ways. First, by the Registrar of Ships which would attract yacht registration under the Cyprus flag. Malta offers discounts on moorings to encourage owners to register under the Maltese flag.

Second, with such registrations, local solicitors will benefit from administration charges levied for the formation and management of yacht owning companies, as is the situation in Jersey and Guernsey, which although British have managed for





ΜΑΛΑΟΥΙ

## 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



## ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΓΡΑΦΗΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

Επιθυμώ να γίνω συνδρομητής στα **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ**

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ/ΕΠΩΝΥΜΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑΣ:

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ / ΟΔΟΣ / ΑΡΙΘΜΟΣ / Τ.Κ. / ΠΟΛΗ

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ / ΔΟ.Υ. / Α.Φ.Μ.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ / ΦΑΞ

### ΑΞΙΑ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ:

• Ιδιώτες: **17.000 δρχ.** • Εταιρίες / Οργανισμοί: **20.000 δρχ** • Ναυτικοί / Φοιτητές: **15.000 δρχ.**

Παρακαλούμε ταχυδρομήστε το παρόν μαζί με φωτοτυπία κατάθεσης της αξίας συνδρομής στην Τράπεζα Εργασίας, σε πίστωση Gratia Εκδοτική ΕΠΕ - Αριθ. Λογαριασμού 002/62047 - 00 / 40

## ANNUAL SUBSCRIPTION FORM

Please enter my subscription to **NAFTIKA CHRONIKA**

NAME / COMPANY:

ADDRESS & POSTCODE:

POSITION:

TELEPHONES / FAX:

### SUBSCRIPTION RATES (postage included)

Greece: **17.000 drs** • Companies: **20.000 drs** • Other Countries: **30.000 drs**

Cheques should be made payable to : GRATIA EKDOTIKI E.P.E. with ERGOBANK Piraeus, Greece  
A/C No 002/62047 - 00 / 40



VERSACE

MANDARINA  
DUCK

CERRUTI  
1881



*For you who appreciate the  
finest things in life*

HYDRA 180 40  
GREECE  
TEL.FAX:  
0298 54105

**PETER'S** collection  
*Jewels, Arts & Furs*



# VIRGIN ICE CREAM

## Σε σκλαβώνει



Πετώντας με την Virgin Atlantic, η μια ευχάριστη έκπληξη διαδέχεται την άλλη...

Τι θα λέγατε για μια δροσερή συντροφιά, όπως ένα υπέροχο παγωτό, ενώ ακούτε τη μουσική σας;

Σας το συνιστούμε και σας το προσφέρουμε με το πιο γλυκό μας χαμόγελο.

Η προθυμία, η άψογη, φιλική εξυπηρέτηση, η διακριτική -αλλά συνεχής- φροντίδα μας,

θα σας κάνουν να νιώσετε τόσο όμορφα, που δεν θα θέλετε να τελειώσει το ταξίδι.

Την επόμενη φορά, είναι σίγουρο ότι θα νιώσετε το ίδιο υπέροχα. Γιατί η Virgin Atlantic σας κάνει να νιώθετε κάθε φορά όπως την πρώτη φορά. Αρκεί να πετάξετε μαζί της, και θα καταλάβετε.

Για περισσότερες πληροφορίες, απευθυνθείτε στον ταξιδιωτικό σας πράκτορα ή στην Virgin Atlantic, τηλ.: 9249100, <http://www.fly.virgin.com/atlantic/>

ΑΘΗΝΑ • ΛΟΝΔΙΝΟ • ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ • ΒΟΣΤΟΝΗ • ΟΥΑΣΙΝΓΤΟΝ • ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ • ΣΑΝ ΦΡΑΝΣΙΣΚΟ • ΜΑΙΑΜΙ • ΟΡΑΑΝΤΟ • ΤΟΚΙΟ • ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ • ΓΙΟΧΑΝΕΣΜΠΟΥΡΓΚ

Business  
Class

Economy

virgin atlantic  
ΑΛΛΟΣ ΑΕΡΑΣ

