



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 5 • ΜΑΙΟΣ 1998 • ΤΙΜΗ : 1.500 ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '98

Γ. ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ
Το ευρώ και
η Ελλάδα

ΑΡΧΗΓΟΣ Λ.Σ.:
Πειρατεία
Και όμως υπάρχει

ΕΝΘΕΤΟ: ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ



- Η μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιά για το Λιμάνι Πειραιά
- Όλο το Ν/Σ για τα επαγγελματικά σκάφη
- Εικόνες της θάλασσας με το χρωστήρα Ελλήνων ζωγράφων

Lombard Odier & Cie



Harmony in the art of asset management

Lombard Odier & Cie



**Our first 200 years
as private bankers**

11, rue de la Corraterie
1204 Geneva - Switzerland



Lombard Odier

Worldwide

Zurich - London - Amsterdam - Frankfurt - Gibraltar - New York - Montreal - Bermuda - Tokyo - Hong Kong



Υπάρχει, φαίνεται, ένα τεράστιο ψάρι που γυρίζει όλο τον κόσμο
χωρίς να το 'χει πιάσει ποτέ κανείς.

Ο κόσμος
είναι **ΠΙΟ ΚΟΝΤΑ**
απ' όσο φαντάζεστε.

BRITISH AIRWAYS

Η κοσμογώνιμη αεροπορική εταιρία





Μια νέα Ελληνική Σημαία κυματίζει στη Ναυτιλία.

Η πρώτη Ελληνική τράπεζα του ιδιωτικού τομέα, η Alpha Τράπεζα Πίστεως, ανοίγει τις πόρτες της στην πρώτη ναυτική δύναμη του κόσμου.

Η Alpha Τράπεζα Πίστεως με πείρα πάνω από έναν αιώνα στον χρηματοοικονομικό τομέα, με ενεργητικό της τάξεως των Δρ.3,5 τρισ., πρωτοποριακά προϊόντα και υπηρεσίες που καλύπτουν όλες τις ανάγκες μιας ναυτιλιακής επιχειρήσεως και των ανθρώπων της, χαράζει μια νέα πορεία στον χώρο της Ναυτιλίας.

Με πάνω από 200 Καταστήματα στην Ελλάδα, διεθνή παρουσία στη Μεγάλη Βρετανία (Λονδίνο), το Jersey (Channel Islands), τη Ρουμανία, την Αλβανία και ένα ευρύτατο δίκτυο ανταποκριτών σε όλο τον κόσμο, η Alpha Τρά-

πεζα Πίστεως μπορεί να εξυπηρετήσει τόσο τις υψηλές απαιτήσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όσο και τις καθημερινές ανάγκες των συνεργατών της και των ναυτικών. Επιπλέον, με τις πρωτοπόρες εταιρίες του Ομίλου Alpha Τραπεζής Πίστεως που καλύπτουν τον ευρύτερο χρηματοοικονομικό και ασφαλιστικό τομέα, μπορεί να προσφέρει ακόμα και τις πιο εξειδικευμένες υπηρεσίες. Τώρα, τα πλοία που μεταφέρουν την Ελλάδα σε όλο τον κόσμο, μπορούν να έχουν την υποστήριξη και τη συνεργασία της πρώτης Ελληνικής τραπεζής του ιδιωτικού τομέα.

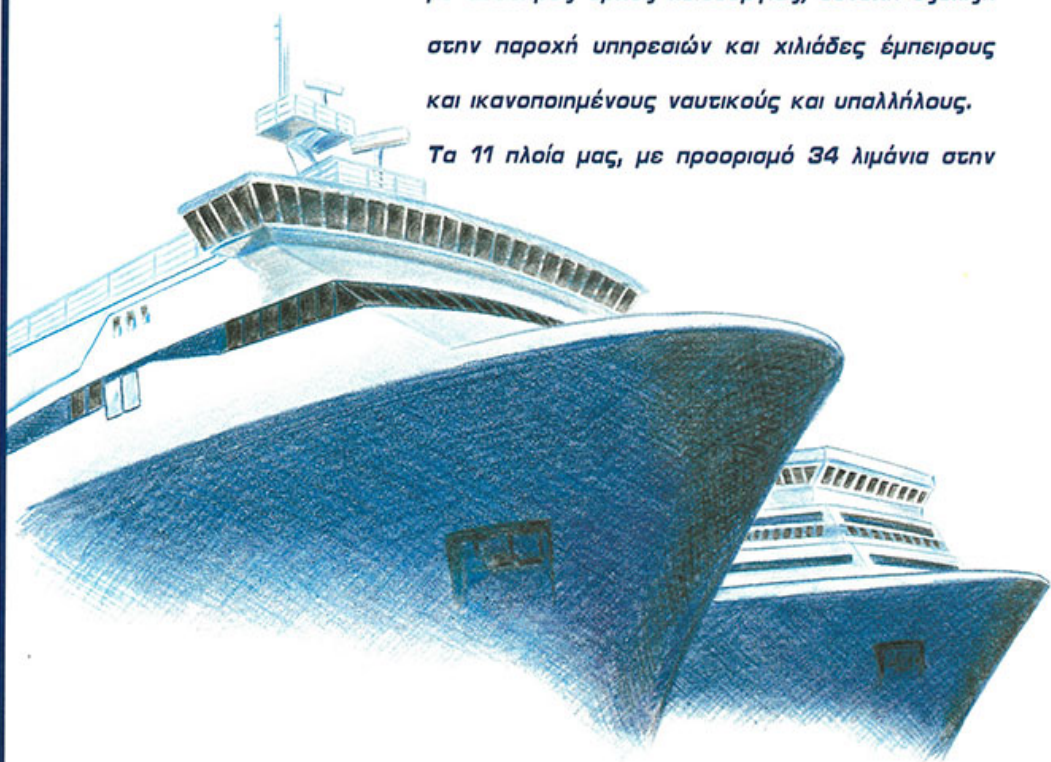
Alpha Τράπεζα Πίστεως, Διεύθυνση Ναυτιλιακών Εργασιών, Ακτή Μιαούλη 89, 185 38 Πειραιεύς, τηλ.: 429 0116, fax: 429 0348.



ΣΤΑΘΕΡΗ ΑΞΙΑ ΣΤΟ ΚΥΜΑ

Strintzis lines: 100 ολόκληρα χρόνια ναυτικής παράδοσης και συνέπειας. Ένα καταξιωμένο όνομα στο χώρο των θαλάσσιων συγκοινωνιών με αυστηρές αρχές λειτουργίας, συνεχή εξέλιξη στην παροχή υπηρεσιών και χιλιάδες έμπειρους και ικανοποιημένους ναυτικούς και υπαλλήλους.

Τα 11 πλοία μας, με προορισμό 34 λιμάνια στην



Ελλάδα και την Ιταλία, ταξιδεύουν κάθε χρόνο 2.000.000 περίπου επιβάτες. Για όλους αυτούς, η επιλογή ήταν απλή. Η παράδοση, η εμπειρία και η ανθρώπινη επικοινωνιακή φιλοσοφία Strintzis lines αποτελούν εγγύηση για ένα απολαυστικό και ασφαλές ταξίδι.

Εγγύηση σταθερής αξίας στο κύμα.

Strintzis lines

Παραναυτιλιακά	.10
Σχολιογραφία	.14
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 30 χρόνια ναυτικής προβολής της Ελλάδας	.18
Οι Κορυφαίοι της Ναυτιλίας για τα Ποσειδώνια	.22

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

Το Ευρώ & η Ελλάδα του Γ. Αλογοσκούφη	.24
Δεύτερος Πλους του Ε. Μουτσόπουλου	.26
Η Αναθεωρημένη Σύμβαση STCW και ο Κώδικας ISM του Ε. Μητρόπουλου	.28
ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ: Και όμως υπάρχει του Θ. Παπακωνσταντίνου	.32
Και όμως λείπει το όραμα από τις Ναυτικές Σπουδές του Χρήστου Ε. Ντούνη	.36
Εξη προτάσεις για το λιμάνι του Πειραιά του Γ. Κασσιμάτη	.40

ΘΕΜΑ

Λιμάνι Πειραιά Τι προβλέπει η μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιώς	.42
Σεμινάριο για τη Ναυτική ασφάλεια Οργανωτής η Mare Maritime	.46
ΙΣΠΑΝΙΑ: Ο Μεσογειακός Εταίρος του Alejandro Huerta	.48
Η ALPHA Τράπεζα Πίστεως στη Ναυτική αγορά του Χ. Α. Κοκκίνη	.50

Ανάπτυξη των Ναυπηγείων τώρα του Γ. Μίχα	.52
---	-----

Το δικό του σπίτι αποκτά το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας	.54
--	-----

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Καταργούνται οι άδειες σκοπιμότητας	.56
--	-----

ΓΙΟΤΙΝΓΚ

Επαγγελματικό σκάφος: Επιτέλους αλλάζει το θεσμικό πλαίσιο	.60
---	-----

ΝΗΟΛΟΓΙΑ

Η φυγή από τη σημαία Η Ελλάδα Επιχειρηματική βάση της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας του Γ. Μπάνου	.67
Αγοραπωλησίες του Τάκη Μακρή	.73

ΤΕΧΝΗ

Εικόνες της Θάλασσας του Τάκη Μαυρωτά	.74
--	-----

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ

Στατιστικά Ναυτιλιακών Εταιρειών εισηγμένων στο Χ.Α.Α.	.77
Ιδιωτική Ναυτιλιακή Εκπαίδευση Συνέντευξη στον Γ. Μανιατάκη	.81

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η Αθήνα κόμβος αερομεταφορών	.83
AIR NEWS	.86
FORUM	.88
ENGLISH SUPPLEMENT	.90





Like a smile in the sky.

Ενας παραδοσιακός Βιεννέζικος καφές σας περιμένει στην νέα μας πρωινή πτήση.*



*
στις 08:05
στην
OS 880

Με την νέα μας πρωινή πτήση OS 880 από 1ης Ιουνίου έχετε την ευκαιρία να ξεκινήσετε το ταξίδι σας νωρίς, ταξιδεύοντας σ' όλο τον κόσμο με άριστες ανταποκρίσεις προς όλη την Ευρώπη και τις υπε-

ρατλαντικές μας πτήσεις. Νέα Υόρκη, Ατλάντα, Οδησσό Μίνσκ, Πεκίνο, Σανγκάη κ.α. Αν όμως το ταξίδι σας είναι πιο σύντομο, πετάξτε το πρωί και με την πτήση μας OS 879 θα είστε

σπίτι σας το βράδυ, αυθημερόν. Ρωτήστε λοιπόν πρώτα εμάς για κάθε σας ταξίδι.

Αθήνα τηλ.: 01 - 96 01 240-3, 96 01 273
Θεσσαλονίκη τηλ.: 031 - 239 421-2

Επισκεφθείτε μας στο Ίντερνετ:
<http://www.aua.com>

AUSTRIAN AIRLINES

THE MOST FRIENDLY AIRLINE.

Έχουν περάσει πάνω από είκοσι χρόνια από την ημέρα που πραγματοποιήθηκαν για πρώτη φορά στη χώρα μας τα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ. Ήταν μια σύλληψη, που, κυρίως, απέβλεπε στην προώθηση της ελληνικής Ναυτιλίας, αλλά, πρωτίστως της Ελλάδας ως της πρώτης ναυτιλιακής δύναμης. Τα χρόνια πέρασαν και ανά διετία Εκθέσεις των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ έγιναν ένας διεθνής θεσμός. Στους στόχους τους ήταν να έρθουν πιο κοντά οι άνθρωποι της ναυτιλίας, να βρίσκουν την ευκαιρία παράγοντες της ναυτιλίας απ' όλο τον κόσμο να ανταλλάσσουν απόψεις για τα επίκαιρα θέματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, έστω και άπαξ τη διετία και -το τερπνό μετά του ωφελίμου- να κλείνονται δουλειές. Χωρίς να παραγνωρίζει κανείς τη σημασία όλων αυτών των χρήσιμων δυνατοτήτων που παρέχουν τα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ, πιστεύουμε ότι η μεγαλύτερή τους προσφορά έγκειται στο γεγονός ότι, με τη διεθνή προβολή της χώρας ως ναυτιλιακού κέντρου, έστω και υπό την έννοια ότι αποτελεί την πατρίδα της πρώτης και πιο δυναμικής ναυτιλίας στον κόσμο, εξανάγκασε το κράτος να αξιολογήσει θετικότερα τη σημασία για την Ελλάδα της πλουτοπαραγωγικής της αυτής πηγής και να βελτιώσει τις υπηρεσίες της και την υποδομή της.

Όμως όπως όλα τα πράγματα στην Ελλάδα γίνονται μεν με καθυστέρηση, αλλά συγχρόνως αυτό που επιχειρείται δεν δημιουργείται με μακροπρόθεσμη προοπτική ώστε να μη θεωρείται γρήγορα ξεπερασμένο, έτσι και τα όσα έγιναν, ως κρατική υποδομή για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, είναι δυσανάλογα πεπερασμένα ως προς το εύρος και το δυναμισμό της. Χώρια που ατυχείς πολιτικές στο γενικότερο ζήτημα της εθνικής βιομηχανίας, συνέβαλαν στην υποβάθμιση της τεχνικής της υποδομής, με αποτέλεσμα, τώρα, να αντιμετωπίζουμε ένα μεγάλο κενό.

Η ελληνική Ναυτιλία, τόσο λόγω διεθνών συγκυριών όσο και λόγω της κρατικής πολιτικής -όπως και με άλλη ευκαιρία έχουμε αναπτύξει- δεν βρίσκεται σήμερα στην καλύτερη φάση της. Ευχόμαστε, τα φετινά ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ τα οποία έχουν, λόγω της εντυπωσιακά αυξημένης σε σχέση με άλλες χρονιές συμμετοχής, μεγαλύτερες δυνατότητες να δείξουν το δυναμισμό της ναυτιλιακής βιομηχανίας, να πείσουν και το ελληνικό κράτος για τη χρησιμότητα της ελληνικής βιομηχανίας των θαλάσσιων μεταφορών. Και να την αγκαλιάσει, όχι μόνο για τα μεγάλα οφέλη που μπορεί να αποκομίσει η εθνική οικονομία, αλλά και για τον πρόσθετο λόγο ότι είναι η μόνη εθνική δραστηριότητα, σε όλα τα επίπεδα, το κύρος και η ισχύς της οποίας αναγνωρίζονται διεθνώς. Σε όλα τα άλλα έχουμε μόνιμη θέση στο διεθνές περιθώριο.

Mühlhan Hellas s.a.

Member of

Mühlhan Group

Corrosion Protection - tank coating



Head Office: Hamburg - Germany

Affiliates: Bahrain, China, Denmark, Greece, Nederland, Poland, Russia, USA

Greek Office: 12 Palaska Str. Skaramanga, 12462 Haidari, Greece
Telefon (301) 5576994, Telefax (301) 5578443

NAFTIKA CHRONIKA

A monthly magazine about shipping, aviation and marine tourism

Issue no.5
May 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: Giouli Papadopoulou

Subscriptions: Greece 17.000 drs.

Other Countries 30.000 drs.

Companies & Organizations 20.000 drs.

Seamen and students 15.000 drs.

Gratia Publications Ltd

Publications

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

185 35 Piraeus, Greece

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

Fax: (0030) - (1) 4226719

e-mail: biss@ath.forthnet.gr

The views expressed in the following articles do not necessarily reflect the Editorial opinion of the magazine. Every effort has been made to ensure that the information contained in NAFTIKA CHRONIKA is correct, but the magazine is not liable for any inaccuracy that may have been introduced into it. No text or photograph may be reproduced without express permission in writing beforehand from NAFTIKA CHRONIKA.

NAYTIKA XRONIKA

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

Αριθμός φύλλου 5
Μάιος 1998

Ιδρυτής: Δ. Ν. Κοττάκης

Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια

Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε. Σίμος

Διευθύντρια Σύνταξης: Λίσα Μαρέλου

Συντακτική Ομάδα: Χάρης Παυλίδης,

Νάσος Πουλακίδης

Ειδικοί Συνεργάτες: Ηλίας Γ. Μπίσιας,

Γιώργος Μπάνος, Τάκης Μακρής,

Θεοδοσία Χαγιαλίδη

Οικονομική Διεύθυνση: Ιωάννα Σωτήρχου

Κανάκη

Διόρθωση: Ντέμη Σοφοπούλου

Μεταφραστικό Τμήμα: Dr. Richard Witt

Υπεύθυνοι συνδρομών: Χρήστος Καπάντας,

Νίκος Ευστρατιάδης.

Γραμματεία: Γιούλη Παπαδοπούλου

Δημιουργικό: Art Tree, τηλ. 4117120

Σελιδοποίηση: Μάρα Λουρή, Πόπη

Αγγελόπουλου, Πέγκυ Μπουρνού

Μοντάζ: Μαρία Σαρηή

Υπεύθυνος Εκτύπωσης: Άλκης Αργύρης

Νοταρά 77, Τηλ. 4178869, Fax: 4176649

Διανομή: Αθηναϊκό Πρακτορείο

Συνδρομές: Εσωτερικού 17.000 δρχ.

Λοιπές χώρες 30.000 δρχ.

Εταιρείες-Οργανισμοί 20.000 δρχ.

Ναυτικοί και φοιτητές 15.000 δρχ.

Gratia Εκδοτική ΕΠΕ

Εκδοτικές Επιχειρήσεις

Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυριδωνος 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 αναπαράχθει, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.

Αρθρογράφοι

Γ. Αλογοσκούφης
Βουλευτής Επικρατείας Καθηγητής
Πανεπιστημίου

Γ. Κασσιμάτης
Πρόεδρος Εμπορικού και
Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά

Χ. Α. Κοκκίνης
Διευθυντής Διεύθυνσης Ναυτιλιακών
Εργασιών
ALPHA Τράπεζα Πίστωσης

Τ. Μαυρωτάς
Επιμελητής Ιδρύματος Πιερίδη
Ελλάδα - Κύπρου

Γ. Μίχας
Πρόεδρος Εργατικού Κέντρου
Πειραιώς

Ε. Η. Μητρόπουλος
Διευθυντής Ναυτικής Ασφαλείας IMO

Ε. Μουτσόπουλος
Ακαδημαϊκός

Θ. Παπακωνσταντίνου
Αντιναύαρχος - Αρχηγός Λιμενικού
Σώματος

Alejandro Huerta
Οικονομικός και Εμπορικός
Σύμβουλος της Ισπανικής Προσβείας
στην Αθήνα

D. C. Anagnostopoulos
General Manager Shipping
ABN - AMRO

Tony Norton
Garlicke & Bousfield Inc
Durban, South Africa

John G. Poles
Poles, Tublin, Patestides & Stratakis
LLP, New York



**INDEPENDENT SHIP MANAGEMENT
WITH A PERSONAL TOUCH**

Quality Ship Management



- TECHNICAL MANAGEMENT
- COMMERCIAL MANAGEMENT
- FINANCIAL MANAGEMENT
- SHIP INVESTMENT
- CONSULTANCY

MARE MARITIME COMPANY S.A.

75 POSIDONOS AVENUE

ALIMOS

ATHENS 174 55

GREECE

TEL: +30 (0)1 98 52 900

FAX: +30 (0)1 98 52 777

TLX: 214271 MARE GR

CONTACT: GEORGE PANAYOTOPOULOS

GLOBAL MARITIME SERVICES LTD.

3 BERKELEY SQUARE

LONDON W1X 5HG

ENGLAND

TEL: +44 (0)171 491 1040

FAX: +44 (0)171 491 1060

TLX: 8813231 GLOMAR G

CONTACT: CHRISTOS PAPALEXIS





Επιμέλεια: Λίζα Μαρέλου

Παρα-Ναυτιλιακά

X Η συμμετοχή των χωρών και επιχειρήσεων στη Διεθνή Ναυτιλιακή Έκθεση «Ποσειδώνια '98», έφθασε τις 1.450 επιχειρήσεις και τις 71 χώρες, καταρρίπτοντας κάθε προηγούμενο ρεκόρ.

Χαρακτηριστικά είναι τα στοιχεία συμμετοχής στις εκθέσεις των «Ποσειδωνίων» που διοργανώθηκαν στον Πειραιά τα 20 τελευταία χρόνια.

Το 1978 μετείχαν 600 εταιρείες και 34 χώρες. Το 1980 οι εταιρείες παρέμειναν 600 αλλά οι χώρες έγιναν 40. Το 1982 είχαμε αύξηση των εταιρειών κατά 50% (έφθασαν τις 900) και οι χώρες έγιναν 43. Το 1984 μειώθηκαν οι εταιρείες (750) αλλά αυξήθηκαν οι χώρες (47) ενώ το 1986 οι εταιρικές συμμετοχές έγιναν 800 και οι χώρες 50. Μειώθηκαν οι εταιρείες το 1988 (έφθασαν τις 600) αλλά και οι χώρες (44) για να υπάρξει θεαματική αύξηση των εταιρικών συμμετοχών (938) το 1990 ενώ οι χώρες έφθασαν τις 48. Η ανοδική πορεία συνεχίστηκε και το 1992 φθάσαμε τις 1200 εταιρείες και τις 53 χώρες ενώ το 1994 οι εταιρικές συμμετοχές ήταν 1428 και οι εθνικές 52. Πριν δύο χρόνια, το 1996, στα «Ποσειδώνια» οι εταιρικές συμμετοχές έφθασαν τις 1400 και οι εθνικές τις 64 για να φθάσουμε στο εφετινό ρεκόρ, των 1450 εταιρειών και των 71 κρατών.

Τα «Ποσειδώνια '98» θα διεξαχθούν από 1-5 Ιουνίου.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να απευθυνθείτε στα τηλέφωνα: 4283608-4283610.

Π ραγματοποιήθηκε στη Μαδρίτη το χρονικό διάστημα 27-30/04/98 η 31η Σύνοδος της Επιτροπής του Μνημονίου συνεννόησης των Παρισίων (Paris MOU). Τα κυριότερα θέματα που απασχόλησαν την Επιτροπή είναι τα ακόλουθα:

- Έγινε ανάλυση των αποτελεσμάτων του συγκεντρωτικού ελέγχου των συνθηκών Διαβίωσης και Εργασίας που έλαβε χώρα το χρονικό διάστημα από 01/09/97 έως 30/11/97 σε όλους τους λιμένες του Paris MOU. Διατηρήθηκε δε ότι πάνω από το 25% των 3791 πλοίων που επιθεωρήθηκαν είχαν ελλείψεις σε ένα τουλάχιστον από τους παραπάνω τομείς. Από τα πλοία που είχαν ελλείψεις το 35% είτε κρατήθηκε είτε ζητήθηκε από τους πλοιάρχους των να αποκαταστήσουν τις ελλείψεις προ απόπλου.

- Εγκρίθηκαν οι οδηγίες προς του επιθεωρητές για την διεξαγωγή του συγκεντρωτικού ελέγχου για την εφαρμογή του κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (Concentrated Inspection Campaign on ISM Code) που θα πραγματοποιηθεί το χρονικό διάστημα 01/07/98-30/09/98. Όλα τα πλοία στα οποία είναι υποχρεωτική η εφαρμογή του κώδικα θα επιθεωρούνται κατά τη διάρκεια διεξαγωγής του ελέγχου. Όποιο πλοίο δεν είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικά ISM σε ισχύ θα κρατείται.

Εάν δεν υπάρχουν άλλες ελλείψεις μπορεί να επιτρέπεται ο απόπλους του προς αποφυγή συμφόρησης στο λιμάνι (port congestion) αλλά θα απαγορεύεται η είσοδός του σε όλα τα λιμάνια του Paris MOU μέχρις ότου εφοδιαστεί με ισχύοντα πιστοποιητικά ISM.

- Το χρονικό διάστημα από 01/04/99 - 30/06/99 θα λάβει χώρα ο Συγκεντρωτικός έλεγχος των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων (Concentrated Inspection Campaign on Bulk Carriers) άνω των 30.000 κόντων ολικής χωρητικότητας και ηλικίας άνω των 15 ετών που θα έρχονται σε όλους τους λιμένες του Paris MOU. Ο έλεγχος έχει σκοπό να θεωρηθεί η ασφάλεια του συγκεκριμένου τύπου πλοίων και θα επικεντρώνεται στην κατασκευαστική δομή. Θα επιθεωρούνται δε μεταξύ των άλλων οι χώροι φορτίου (αμπάρια) και οι δεξαμενές έρματος.

X Πρόσφατα υπεγράφη συμφωνία μεταξύ του γνωστού επισκευαστικού ναυπηγείου της Κίνας SHANHAIGUAN SHIPYARD, του Qinbuangalao (στις βόρειες ακτές της Κίνας) με τη GEORGE MOUNDREAS and COMPANY S.A. ανανεώνοντας έτσι την αποκλειστική εκπροσώπηση του με την Ελληνική Εταιρεία.

Η «Shanghaiuan Shipyard» είναι μια από τις μεγαλύτερες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες της Κίνας με άρτιον εξοπλισμό και 25ετή πείρα. Προς το παρόν διαθέτει 1260 μέτρα αποβάθρες με βύθισμα 7-9 μέτρων και δύο δεξαμενές διαστάσεων 170X27 μ. και 240X38 μ. αντίστοιχα, ενώ τον προσεχή Οκτώβριο αναμένεται να θέσει σε λειτουργία τρίτη δεξαμενή διαστάσεων 240X64 μ. ικανής να δεχθεί όλα τα μεγέθη πλοίων, μέχρι και VLCC. Τόσο ο άρτιος και επαρκής εξοπλισμός του εν λόγω ναυπηγείου όσο και η προσφάτως αυξηθείσα παραγωγικότητά του επιτρέπουν την προσφορά πράγματι ανταγωνιστικών τιμών.

Mετά τις αρχαιρεσίες στο Piraeus Marine Club η σύνθεση του νέου Διοικητικού Συμβουλίου είναι η ακόλουθη:

Πρόεδρος	ΔΑΛΑΚΟΥΡΑΣ Δ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ
Αντιπρόεδρος	ΠΑΤΕΡΑΣ Δ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ
Γεν. Γραμματέας	ΡΟΔΟΠΟΥΛΟΣ Α. ΑΛΕΞΙΟΣ
Ταμίας	ΠΡΕΒΕΖΑΝΟΥ Σ. ΜΑΡΙΑ
Σύμβουλοι	ΔΟΜΒΡΟΣ Κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ
	ΕΥΛΑΣ Α. ΙΩΑΝΝΗΣ
	ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΕΜ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ
	ΚΟΛΛΑΚΗΣ Ε. ΠΑΝΤΕΛΗΣ
	ΜΑΝΙΑΣ Σ. ΑΡΗΣ

X Το ετήσιο βραβείο σε συγγραφέα ή δημιουργό στο χώρο του πνεύματος και της τέχνης, που καθιέρωσε ο κ. Γιάννης Κρητικός, Ιδρυτής Εταίρος της Ελληνικής Εταιρείας Λονδίνου, απενεμήθη στον Prof. Christian Habicht για το βιβλίο του «Athens from Alexander to Anthony».

Για το έτος 1998 υπεβλήθησαν άνω των 70 βιβλίων τα οποία αξιολόγησε Επιτροπή από δύο Πανεπιστημιακούς καθηγητές της Οξφόρδης και δύο του King's College του Πανεπιστημίου του Λονδίνου.

Η τελετή της απονομής του βραβείου θα γίνει στο Λονδίνο στα μέσα Ιουλίου.

O Μπιλ Γκέιτς, Πρόεδρος της MICROSOFT και ο Νικόλαος Α. Βερνίκος, Μέλος του Δ.Σ. του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, συναντήθηκαν στο Νταβός της Ελβετίας στην φετινή ετήσια συνάντηση του World Economic Forum.

Ο Μπιλ Γκέιτς έδειξε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τις εξελίξεις στην Ωκεανοπόρο ναυτιλία, σχετικά με την εφαρμογή του IMS. Από το χώρο της Ναυτιλίας, το συνέδριο του Νταβός παρακολούθησε φέτος, για πρώτη φορά, και ο κ. Π. Γ. Γουλανδρής (Ceres).



X Κατά τη διάρκεια Συνέντευξης Τύπου που δόθηκε το μήνα Μάιο η εταιρία ταχυμεταφορών TNT επισήμανε τα σχέδιά της για την ενίσχυση της θέσης της στην Ελληνική αγορά. Μεταξύ άλλων ο Γενικός Διευθυντής της TNT στην Ελλάδα κ. Bon's Winkelmann τόνισε:

«Η Ελλάδα κατέχει ήδη ηγετική θέση στην περιοχή των Βαλκανίων και η γεωπολιτική της επιρροή ήδη ηγετική θέση στην περιοχή των Βαλκανίων και η γεωπολιτική της επιρροή θα αυξηθεί σημαντικά με την ολοκλήρωση της διαδικασίας ένταξής της στην ΟΝΕ. Η Θεσσαλονίκη είναι η φυσική πύλη σε αυτή την περιοχή και ως εκ τούτου απαιτεί ειδική μεταχείριση.



Για αυτό το λόγο η TNT αποφάσισε την έναρξη αεροπορικής σύνδεσης με τη Θεσσαλονίκη, η οποία θα τεθεί σε λειτουργία σε λίγους μήνες, συνδέοντας τη Θεσσαλονίκη με το διεθνές δίκτυο της TNT μέσω του καινούργιου κέντρου της εταιρίας στο αεροδρόμιο της Λιέγης».

Στο πλαίσιο της προσπάθειας βελτίωσης της θέσης της TNT στην Ελλάδα, η εταιρία διερευνά διάφορες πιθανότητες συνεργασίας. Έτσι, η TNT ανακοίνωσε την υπογραφή ειδικού συμφωνητικού με την Gold-air, προκειμένου να διερευνηθεί η πιθανότητα δημιουργίας στρατηγικής συμμαχίας.

Η παρουσία της TNT στην Ελλάδα χρονολογείται από το 1989, όταν εξαγόρασε την εταιρία Ταχυδέμα. Η TNT εξαπλώθηκε τα έσοδά της μέσα σε διάστημα οκτώ ετών. Σήμερα η TNT απασχολεί 115 εργαζομένους στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη. Ο ετήσιος κύκλος εργασιών της εταιρίας είναι της τάξεως του 1,6 δισεκατομμυρίων δραχμών.

Mε πρωτοβουλία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, πραγματοποιήθηκε στο Πανεπιστήμιο Πειραιά, υπό την αιγίδα της Διεύθυνσης Αλιείας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συνάντηση των εμπειρογνομόνων των Χωρών-Μελών, με θέμα την «Εφαρμογή Δορυφορικών Συστημάτων για τον έλεγχο των Αλιευτικών Δραστηριοτήτων».

Όπως είναι γνωστό, η Ευρωπαϊκή Ένωση, στα πλαίσια της κοινής αλιευτικής πολιτικής που είχε σαν αποτέλεσμα την σημαντική εξέλιξη του ελέγχου των αλιευτικών δραστηριοτήτων κατά την τελευταία πενταετία θέσπισε την εφαρμογή δορυφορικών συστημάτων παρακολούθησης αλιευτικών σκαφών, σαν μέρος των σημαντικών προσπαθειών που συνεχώς καταβάλλονται για την βελτίωση της κατάστασης των ιχθυοαποθεμάτων.

Έτσι, σύμφωνα με τους παραπάνω Κανονισμούς, τα Κράτη Μέλη με την εφαρμογή των σύγχρονων τεχνολογιών, εντός του 1998, θα ιδρύσουν και θα θέσουν σε λειτουργία κέντρα ειδικά εξοπλισμένα για την παρακολούθηση των εθνικών και κοινοτικών αλιευτικών σκαφών, που θα εφοδιαστούν με τον κατάλληλο δορυφορικό εξοπλισμό.



X Για τον εορτασμό των δέκα χρόνων από την ίδρυση του Μεσογειακού Συνδέσμου για τη Σωτηρία των Θαλασσίων Χελωνών - MEDASSET - οργανώνεται μουσική βραδυά και δείπνο την Τετάρτη 24 Ιουνίου και ώρα 20.30 στο Μουσείο Βορρέ στην Παιονία Αττικής.

Η εκδήλωση τελεί υπό την αιγίδα 24 Πρεσβειών και του Δημάρχου Αθηναίων Δημήτρη Αβραμόπουλου καθώς και του συντονιστή του Μεσογειακού Προγράμματος Δράσης του Περιβαλλοντικού Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών (UNEP/MAP), Lucien Chabason και του Δημάρχου Παιανίας και Προέδρου του Μουσείου Βορρέ, Ίωνα Βορρέ.

Το διεθνές ρεπερτόριο στα Ελληνικά, Αγγλικά, Γαλλικά και Ιταλικά, ευγενικά προσφερόμενοι, θα ερμηνεύσουν η παγκοσμίου φήμης σοπράνο Nadia Weinberg, και ο τενόρος Κωνσταντίνος Παλιατσάρας, συνοδευόμενοι από την Ορχήστρα Δωματίου του Δήμου Αθηναίων, ευγενική προσφορά του Δημάρχου Αθηναίων.

Ο σύνδεσμος MEDASSET, εργάζεται από το 1988 για την προστασία του αποδημητικού αυτού είδους που ζει στον πλανήτη μας πάνω από 100 εκατομμύρια χρόνια. Με τη διοργάνωση και εκτέλεση σχετικών ερευνητικών προγραμμάτων και την ενημέρωση επιδιώκει τη συλλογή στοιχείων, την ευαισθητοποίηση του κοινού και την πληροφόρηση των κυβερνήσεων για όλα τα αναγκαία μέτρα που απαιτούνται για την προστασία τους.

Χορηγός της εκδήλωσης είναι η ROTHMANS Εταιρεία Διανομών ΑΕΕ.

Τα έσοδα της εκδήλωσης θα διατεθούν για τα προγράμματα του MEDASSET.

Για να προμηθευτείτε εισιτήρια μπορείτε να επικοινωνήσετε στα τηλέφωνα 3613572, 7243007.

Κατά τις πρόσφατες αρχαιρεσίες για την ανάδειξη των νέων μελών του Διοικητικού Συμβουλίου του Συνδέσμου Επιχειρηματιών Ελλάδος - Φιλιππίνων, εξελέγησαν οι:

Για το Διοικητικό Συμβούλιο:

1. Ηλίας Γκότσης/Πλοιοκτήτης	Πρόεδρος του Δ.Σ.
2. Κων/νος Αρνοκούρος/Επιχειρηματίας	Α' Αντιπρόεδρος
3. Περικλής Γεωργιάδης/Επιχειρηματίας	Β' Αντιπρόεδρος
4. Δημήτριος Ζώτος/Δικηγόρος	Γραμματέας
5. Χρήστος Στάθης/Επιχειρηματίας	Ταμίας
6. Βασίλειο Περιστέρη/Επιχειρηματίας	Μέλος του Δ.Σ.
7. Ευάγγελος Σταυρόπουλος/Επιχειρηματίας	Μέλος του Δ.Σ.
8. Αντώνιος Γκρισί/Επιχειρηματίας	Αν/κο Μέλος του Δ.Σ.

Για την Εξελεγκτική Επιτροπή:

1. Σταύρος Γαλανάκης/Πλοιοκτήτης-Επιχειρηματίας	Πρόεδρος της Εξελεγκτικής Επιτροπής
2. Νικόλαος Κολιάρης/Επιχειρηματίας	Μέλος της Εξελεγκτικής Επιτροπής

X «Με Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE) έχουν πιστοποιηθεί από 04/5/98 έως 11/5/98.

Α. Ε/Γ-Ο/Γ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Εταιρείες υπόχρεες σε συμμόρφωση: 89
Πλοία υπόχρεα σε συμμόρφωση: 208
Σύνολο εταιρειών που έχουν πιστοποιηθεί μέχρι 15-02-98: 89
Σύνολο πλοίων που έχουν πιστοποιηθεί μέχρι 15-02-98: 201

Β. ΠΟΝΤΟΠΟΡΑ Φ/Γ ΠΛΟΙΑ

Σύνολο εταιρειών που έχουν υποβάλει αίτηση για πιστοποίηση: 1244
πλοία με Ελληνική Σημαία και 86 πλοία με ξένη σημαία.

Πιστοποιήθηκαν κατά τη χρονική περίοδο από 21 μέχρι 27/4/98.

Υπό πιστοποίηση εταιρείες: 11

Υπό πιστοποίηση πλοία: 20

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

Πρόστιμα συνολικού ύψους 41.950.000 δρχ. επέβαλαν οι Λιμενικές Αρχές όλης της Χώρας για 192 παραβάσεις που αφορούσαν διενέργεια παράνομης αλιείας κατά το χρονικό διάστημα από 1/1/98-31/03/98.

Συγκεκριμένα βεβαιώθηκαν:

- **86 αλιευτικές παραβάσεις κατά επαγγελματιών αλιέων** και επιβλήθηκαν πρόστιμα συνολικού ύψους 21.400.000 δρχ., με παράλληλη αφαίρεση των αδειών των σκαφών επί 1330 ημέρες συνολικά και 1400 ημέρες αφαίρεσης των ατομικών τους αδειών.

- **100 αλιευτικές παραβάσεις κατά ερασιτεχνών αλιέων** και επιβλήθηκαν πρόστιμα συνολικού ύψους 16.000.000 δρχ., με παράλληλη αφαίρεση των αδειών των σκαφών επί 365 ημέρες συνολικά και 470 ημέρες αφαίρεσης των ατομικών τους αδειών.

- **6 παραβάσεις για κατοχή ή αλιεία με εκρηκτικές ή τοξικές ύλες** και επιβλήθηκαν πρόστιμα συνολικού ύψους 4.450.000 δρχ., με παράλληλη αφαίρεση των αδειών των σκαφών 0 ημέρες και ατομικών αδειών επί 60 ημέρες.

X Για πρώτη φορά από Πειραιά... στη γραμμή ΑΙΓΙΝΑ - ΠΟΡΟΣ - ΥΔΡΑ - ΣΠΕΤΣΕΣ - ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ - ΕΡΜΙΟΝΗ μπορείτε να ταξιδέψετε μ' ένα ταχύτατο, πολυτελέστατο, υπερασύγχρονο πλοίο. Το Mirage της Srintzis Lines, αποτελεί την πιο εξελιγμένη, δυνατή, πρωτοποριακή πρόταση για τα ταξίδια σας.



Με ολόκληρο σύστημα βελτίωσης συνθηκών ταξιδιού και ηλεκτρονικό υπολογιστή που αναλαμβάνει τη λειτουργία και τον έλεγχο του συστήματος σταθεροτήτων TRIM TABS και T-FOILS για πιο ευχάριστο και ξεχωριστό ταξίδι και σε περιπτώσεις δυσμενών καιρικών συνθηκών.

Γνωρίστε κι εσείς το νέο απόκτημα... της Srintzis Lines. Ταξιδέψτε από τον Πειραιά προς τα πανέμορφα νησιά του Σαρωνικού.

Aπό τις αρχαιρεσίες του 1998 προέκυψε το νέο Διοικητικό Συμβούλιο της WISTA Ελλάς (Women's International Shipping and Trading Association), που έχει ως εξής:

Πρόεδρος	Χάρις Κιοσέογλου
Αντιπρόεδρος	Στέλλα Βασιλάκη-Πώποτα
Γενική Γραμματέας	Βίκυ Κυριαζή
Ταμίας	Θννα-Μαρία Μαρκαντωνάκη
Μέλος	Αθηνά Βεζύρη
Αναπληρωματικά Μέλη	Τζένη Πουρνάρα - Μπαρδαβίλια
	'Αννα Καρατζή
	Ελίζαμπεθ Ιωαννίδη

X Κατόπιν των αρχαιρεισίων που πραγματοποιήθηκαν την 28η Απριλίου 1998, το νέο Διοικητικό Συμβούλιο του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας για την περίοδο 1998-2000 έχει ως ακολούθως:

1. Πρόεδρος: Γιαννούλης Παναγιώτης
Διπλ. Ναυπηγός Μηχανολόγος
2. Αντιπρόεδρος: Μαυράκος Σπυρίδων
Δρ. Ναυπηγός - Καθηγητής ΕΜΠ
3. Γ. Γραμματέας: Κάβουρας Δημήτριος
Διπλ. Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός
4. Ταμίας: Βαρβατές Νικόλαος
Διπλ. Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός - Πλοιοκτήτης

H πρωτοπόρος του Πρωταθλήματος Α' κατηγορίας, ομάδα Πόλο Γυναικών του Α.Ν.Ο. Γλυφάδας, εξασφάλισε σημαντική οικονομική χρηματοδότηση από την εταιρεία «ODESSA INTERMARINE».

Η πορεία «ODESSA INTERMARINE», ένα από τα ισχυρότερα ονόματα ναυτιλιακών εταιρειών της Ουκρανίας, αποδέχθηκε σχετική πρόταση της εταιρείας «ΔΙΣΚΟΒΟΛΟΣ Αθλητικές Χορηγίες Ε.Π.Ε.» η οποία

δραστηριοποιείται αποκλειστικά στο χώρο των αθλητικών χορηγιών αναδεικνύοντας την αθλητική χορηγία, ως την πλέον αποτελεσματική μορφή επικοινωνίας και προβολής επιχειρήσεων.



Η «ODESSA INTERMARINE» δραστηριοποιείται στις επανδρώσεις πλοίων με επιλογή και παροχή πληρωμάτων, υψηλής κατάρτισης και μεγάλης απόδοσης, για όλους τους τύπους πλοίων με τους καλύτερους οικονομικούς όρους και εξυπηρετεί την Ελληνική Ναυτιλία με τον πιο υπεύθυνο, αποτελεσματικό και οικονομικό τρόπο έχοντας συνεργασθεί με πληθώρα εταιρειών. Η εταιρεία έχει ήδη ολοκληρώσει τη διαδικασία πιστοποίησης διασφάλισης ποιότητας ISO 9002.

Η «ODESSA INTERMARINE» αντιπροσωπεύεται στην Ελλάδα από την «KINDOS MARINER S.A.» η οποία αποτελεί μια πρωτοπόρο ναυτιλιακή εταιρεία καθώς τα τελευταία 25 χρόνια με τις συνεργασίες δημιουργεί πολλές φορές τις εξελίξεις στον Ελληνικό και Διεθνή ναυτιλιακό χώρο.

Πληροφορίες:

Swissair, Όθωνος 4 Αθήνα
Τηλ: 323 5811
ή
www.swissair.com

Μπήκε στο αεροπλάνο φανερά εκνευρισμένη.
Προσπαθώντας να βρεί τη δέση,
της έπεσε η τσάντα σκορπίζοντας το περιεχόμενό της.
Την βοηθήσαμε να τα μαζέψει, την ηρεμήσαμε
και της δείξαμε τη δέση της και το τηλέφωνο που
υπήρχε πλάι.
Σήκωσε το ακουστικό, σχημάτισε έναν αριθμό
και ξαφνικά χαμογέλουσε ησυχασμένη.
Σε λίγο απογειωθήκαμε.

swissair 
the refreshing airline



Το δράμα του πρώτου λιμένος (I)

Το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας φαίνεται ότι χάνει το τρένο. Τα όσα συνέβησαν μεταξύ του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκη και του παραιτηθέντος προέδρου του ΟΛΠ Γ. Κλαυδιανού, φαίνεται ότι υποκρύπτουν πολλά περισσότερα, τα οποία δημιουργούν αξεπέραστες συνθήκες και διογκώνουν τα τεράστια προβλήματα που ήδη υπάρχουν.

Ενώπιον τέτοιων καταστάσεων οι αλληλοκατηγορίες και η αναζήτηση του ποιος έχει δίκιο και ποιος άδικο λίγη σημασία έχουν. Το αν λ.χ. η κυβέρνηση δεν άντλησε κοινοτικούς πόρους 11 δισ. δρχ. για λιμενικά έργα υποδομής - τη στιγμή μάλιστα που είναι γνωστή και εξ επισήμων χειλέων ομολογημένη η κυβερνητική αδυναμία στην απορροφητικότητα των κοινοτικών πόρων - ή το αν δεν υπάρχει ο αναγκαίος αριθμός χειριστών στις γερανογέφυρες και να μην μπορούν να εξυπηρετηθούν οι χρήστες, είναι ασφαλώς σημαντικά προβλήματα τα οποία πάντως δεν προσδιορίζουν την πραγματική έκταση των κινδύνων περιθωριοποίησης του λιμένα του Πειραιά.

Ακόμη και το ζήτημα της ιδιωτικοποίησης του λιμένος, στο οποίο έχουν κάνει αναφορά τα "Ναυτικά Χρονικά" δεν αποτελεί μια εύκολη υπόθεση, όχι μόνο λόγω των αντιδράσεων που υπάρχουν ή και

λόγω συγκεκριμένων νομικών προβλημάτων. Αδιευκρίνιστο λ.χ. παραμένει αν το ίδιο το κράτος έχει καταλήξει -δηλαδή η κυβέρνηση- στο τι ακριβώς θέλει για το λιμάνι του Πειραιά. Στοιχείο που δημιουργεί το εύλογο ερώτημα αν υπάρχει λιμενική πολιτική. Και, για να μην αδικήσουμε κανέναν, αν ΠΟΤΕ ΥΠΗΡΞΕ λιμενική πολιτική, σε αυτήν εδώ τη χώρα ή μόνο αποσπασματικές πολιτικές που εφαρμόζονται με αφορμή τις όποιες ανάγκες παρουσιάζονται κάθε φορά. Προφανώς αυτό συμβαίνει και σήμερα. Και οι επισημάνσεις, κάθε φορά, για τις αρρυθμίες του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, της Διεθνούς Ναυτικής Εκδόσεως, που έχουν φέρει σε απόγνωση τους χρήστες του πρώτου λιμένος της χώρας, ουσιαστικά αποτελούν μια προειδοποίηση είτε για τον επίνευλο που ενδεχομένως θα χρειαστεί να επιβληθεί από τις ναυτιλιακές εταιρείες είτε -σε μακροπρόθεσμη βάση- για την περιθωριοποίηση του Πειραιά.

Το δράμα του πρώτου λιμένος (II)

Το ότι ο Πειραιάς αδυνατεί να διαδραματίσει πλέον πρωταγωνιστικό ρόλο στη Μεσόγειο, εξαιτίας των αρρυθμιών στη λειτουργία του, είναι δεδομένο. Όμως ιδιαίτερως σκοτεινό εμφανίζεται και το μέλλον του κάτω από τις σημερινές συνθήκες, αν μάλιστα ληφθούν υπόψη οι αναπτυξιακές πρωτοβουλίες που αναπτύσσονται σε άλλα μεσογειακά λιμάνια. π.χ στην Αίγυπτο, εμπειρογνώμονες έχουν εκπονήσει ένα πιλοτικό σχέδιο για το λιμάνι του Αλ Ταριφά-Εστ καθώς και για μια βιομηχανική ζώνη στην ανατολική πλευρά της διώρυγας του Σουέζ.

Κατά τον Αιγύπτιο υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών Σουλεϊμάν Μετουαλί, ο λιμένας αυτός που φιλοδοξεί να αποτελέσει το Ρότερνταμ της Εγγύς Ανατολής, θα καλύπτει επιφάνεια 800 εκταρίων ενώ η βιομηχανική ζώνη εκ 4.800 εκταρίων που θα τον περιβάλλει, θα κατασκευαστεί στην περιοχή του Πορτ Σάιντ, επί της Μεσογείου. Θα διαθέτει δύο δεξαμενές μήκους η καθεμία 1,25 χμ. ικανών να δεχθούν έως και 16 πλοία συγχρόνως και τέρμιναλ κοντέινερ ικανότητας εξυπηρέτησεως 700.000 EVP, τον πρώτο χρόνο. Σημειώνεται ότι οι ξένες εταιρείες θα έχουν συμμετοχή κατά 60% στο κοινοπρακτικό το οποίο θα αναλάβει την κατασκευή του λιμένος. Τα λοιπά ποσοστά θα καλυφθούν μεταξύ του αιγυπτιακού κράτους κατά 24% και του ιδιωτικού τομέως κατά 16%.

Σε ένα άλλο σημείο της Γης, τη Βραζιλία (αναφέρουμε το παράδειγμα για να καταδειχθεί ο διεθνής προβληματισμός), βρίσκεται υπό ιδιωτικοποίηση το λιμάνι της Seretiba, που βρίσκεται μεταξύ Santos και Rio de Janeiro.

Στόχος είναι, το λιμάνι αυτό να καλύψει περισσότερο από το μισό των φορτίων από τις νοτιοανατολικές περιοχές της Βραζιλίας και το 25% των φορτίων από το Rio Grande do Sul, την Ουρουγουά και την Αργεντινή.

Αυτά είναι μερικά μόνο παραδείγματα της λιμενικής ανάπτυξης που βρίσκεται σε εξέλιξη διεθνώς, τη στιγμή που στη χώρα μας, κατά τη γνωστή μας συνήθεια, αναλωνόμαστε στα επουσιώδη βλέποντας το δέντρο και χάνοντας το δάσος.

Περί ανταγωνιστικότητας

Μεγάλης ασφαλώς σημασίας η προειδοποίηση από τον ίδιο το συνδικαλισμό για τις επιπτώσεις από την απώλεια της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας. Ο πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού Γεώργιος Βελισσαράτος κρούει και αυτός τον κώδωνα του κινδύνου λέγοντας, πολύ εύστοχα, ότι οι πλοίαρχοι που έχουν συμβάλει, με τις άλλες ειδικότητες, στο μεγάλο κατόρθωμα της ελληνικής ναυτιλίας και που έχει σχέση με την παγκόσμια αγορά, πιστεύουν ότι πρέπει να γίνουμε ανταγωνιστικοί, ώστε να έχουμε παρόν και μέλλον στη ναυτιλία.

Σωστά, αρκεί και το ναυτεργατικό δυναμικό να θελήσει να συμβάλει προς την κατεύθυνση αυτή. Εν πάση περιπτώσει, πάντως, σημασία έχει αν το σημαντικό αυτό μήνυμα το λαμβάνει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας που διαμορφώνει τη σχετική πολιτική, αφού τώρα έχει και τη σύμφωνη γνώμη ενός ισχυρού κλάδου του ναυτικού συνδικαλισμού για να προχωρήσει σε ριζοσπαστικά μέτρα. Το τι μπορεί να ισχυρίζεται το εκτός πραγματικότητας ΚΚΕ περιπτεύει και το πόσο άδικο έχει στην προσέγγιση του θέματος της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας θα φανεί όταν διογκωθεί κι άλλο η ανεργία μεταξύ των ναυτικών.

Το πρόβλημα, βεβαίως, της ανταγωνιστικότητας δεν είναι "προνόμιο" μόνο της ελληνικής ναυτιλίας. Το αντιμετωπίζουν έντονο και οι

Γάλλοι πλοιοκτήτες, οι οποίοι δια της Ενώσεώς τους έχουν ήδη επισημάνει στη γαλλική κυβέρνηση ότι στην παγκόσμια κατάταξη η Γαλλία έχει υποχωρήσει κατά μία θέση και η γαλλική σημαία βρίσκεται στην 28η θέση μεταξύ των άλλων ναυτιλιών καλύπτοντας το 0,9% του ακαθάριστου παγκόσμιου τονάζ.

Ο γαλλικός στόλος διαθέτει 210 πλοία, χωρητικότητας 4,21 τόνων γκρος υπό γαλλική σημαία και καμιά εκατοστή σκάφη γαλλικών συμφερόντων.

Ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου είναι 15 ετών, κάτι που δείχνει μια ελαφρά παλαιώσή του. Η ανανέωση των ακτοπλοϊκών πετρελαιοφόρων και των υγραεριοφόρων εξισορροπεί κάπως τη μεγάλη ηλικία των άλλου τύπου πλοίων.

Αιρετικά αλλά όχι εξωπραγματικά

Πάντως, υπάρχουν και ορισμένες αιρετικές απόψεις πάνω στο θέμα της ανταγωνιστικότητας, που δεν είναι κατ' ανάγκην εκτός πραγματικότητας, επειδή πηγάζουν "κόντρα στο ρεύμα". Πολύ γνωστός πλοιοκτήτης και άνθρωπος της "πίτσας", έλεγε στα "Ναυτικά Χρονικά" ότι το ζήτημα της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας δεν είναι μόνο ζήτημα μείωσης της σύνθεσης.

Εστω δηλαδή ότι ο εφοπλισμός κατόρθωνε να πείσει το Υπουργείο Ναυτιλίας να προσλαμβάνουν υπό ελληνική σημαία πλοία ένα μόνον καπετάνιο. Αυτό δεν θα σήμαινε αυτομάτως και αύξηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου. Αντιθέτως, κατά την άποψη του συγκεκριμένου πλοιοκτήτη, θα είχε μεγαλύτερη σημασία η διερεύνηση των προϋποθέσεων για την επαναφορά στην ελληνική ναυτιλία των συνθηκών που ίσχυαν όταν αυτή έκανε τα μεγάλα της βήματα διατηρώντας την ανταγωνιστικότητά της. Όταν υπήρχε, πράγματι, η τριμερής συνεργασία επιχειρηματία, ναυτικού και κράτους. Με το κράτος, να διευκολύνει την ανάπτυξη της ναυτιλίας και όχι να την επιβαρύνει. Με τους ναυτικούς να είναι παραγωγικοί και κληρονόμοι πραγματικής ναυτοσύνης και με όραμα -καθόλου εξωπραγματικό- να γίνουν και αυτοί κάποτε πλοιοκτήτες.

Πώς θα μπορούσαν να επανέλθουν οι συνθήκες αυτές; Εν πρώτοις με την αναθεώρηση των συλλογικών συμβάσεων επί μιας πιο ρεαλιστικής βάσης, σε τρόπο ώστε, χωρίς να χρειάζεται δραστική μείωση του πληρώματος, να εξασφαλίζονται θέσεις για περισσότερους. Έτσι και το κόστος λειτουργίας μπορεί να κρατηθεί σε ανταγωνιστικά επίπεδα αλλά και η ανεργία να μειωθεί.

Κατά δεύτερο λόγο με τη δημιουργία κινήτρων για την επιστροφή των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, κινήτρων που δεν είναι μόνο οικονομικά, αλλά και θεσμικά και κίνητρα εξέλιξης.

Προς το παρόν, και ανεξαρτήτως του πόσο αποτελεσματικές μπορεί να αποδειχθούν στην πράξη οι απόψεις αυτές, το βέβαιο είναι ότι ο προβληματισμός για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας είναι μονόπλευρος.

Πότε θα αντιδράσουμε συλλογικά:

Θα μπορούσε και να δοθεί μεταφυσική και μόνο ερμηνεία στη διαπίστωση ότι η ελληνική ναυτιλία αν και παραμένει η ισχυρότερη στον κόσμο, εν τούτοις, αδυνατεί να επηρεάσει τις εξελίξεις, ιδίως στα θεσμικά θέματα της βιομηχανίας των θαλάσσιων μεταφορών. Το είδαμε αυτό σε πολλές περιπτώσεις με πιο πρόσφατη αυτήν του ISM Code. Και το ζουν η ελληνική ναυτιλία και ο Έλληνας πλοιοκτήτης σχεδόν καθημερινά, με την πολεμική που ασκείται σε βάρος της ελληνικής σημαίας και των ελληνικών συμφερόντων, απ' όλους αυτούς τους παλαιότερους ή όψιμους ανταγωνιστές των.

Ας πάρουμε παράδειγμα τους ελέγχους από τις λιμενικές Αρχές στα διάφορα λιμάνια του κόσμου, σε βάρος των ελληνικών, ειδικά, πλοίων. Έλεγχος εξονυχιστικός σε σύγκριση με τους

διακριτικούς, που γίνονται σε άλλων συμφερόντων εμπορικά πλοία. Η υποκρισία σε όλο της το μεγαλείο, γιατί στόχος είναι το ελληνικό πλοίο και μόνο. Ο ανταγωνισμός και η προκατάληψη στην πιο εκρη-

κτική τους μορφή. Σε σημείο μάλιστα που οι Αρχές αυτές που πραγματοποιούν τους ελέγχους να μη λαμβάνουν υπόψη ούτε τα πιστοποιητικά των εγκύρων Νηογνώμονων που προηγήθηκαν στον έλεγχο. Προς τι, τότε, να υπάρχουν οι Νηογνώμονες; Αυτό είναι ενδεικτικό μόνο παράδειγμα του τι υφίστανται μεταξύ άλλων η ισχυρότερη Ναυτιλία στον κόσμο. Αυτός όμως ο ισχυρός πελάτης της παγκόσμιας βιομηχανίας που ζει από τις δραστηριότητες των θαλασσιών μεταφορών, δεν θα μπορούσε να αποτρέψει το σε

βάρος του καθεστώ, αυτό το κυνήγι που του γίνεται, με κάθε ευκαιρία, επί σειρά ετών; Χρειάζεται μία βασική προϋπόθεση. Συντονισμός προσπαθειών. Αναγνώριση του κοινού συμφέροντος. Μελέτη των προβλημάτων και κοινή δράση. Συλλογική αντίδραση και συνολική απαίτηση, από ελληνικής πλευράς, ώστε τις επιπτώσεις να τις αισθανθούν οι διεθνείς υπονομευτές της Ελληνικής Ναυτιλίας. Υπάρχουν άραγε όλες αυτές οι προϋποθέσεις; Και Ποιοί είναι διατεθειμένοι να τις εφαρμόσουν;

Αφυπνίσθηκαν οι Τούρκοι

Με τον αποκαλυπτικό πρόλογο "η Τουρκική Κυβέρνηση εδημιούργησε ένα νέο διεθνές νηολόγιο, κατανοώντας τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ναυτιλία" το περιοδικό του Loyd's List αφιερώνει ένα ολόκληρο τεύχος στην Τουρκική Ναυτιλία.

Ειδικώς ο πρόλογος τον οποίον αναφέρουμε είναι ενδεικτικός του πόσο ευαίσθητες είναι οι τουρκικές κεραίες και πόσο μεθοδικά προσπαθεί η γειτονική χώρα να μπει δυναμικά στη διεθνή αγορά. Και αυτό επιχειρεί να το επιτύχει δημιουργώντας ένα ανταγωνιστικό Νηολόγιο, το οποίο θα λειτουργήσει και ως κίνητρο για την επιστροφή των Τούρκων επιχειρηματιών στην Τουρκία. Αξίζει να υπογραμμιστεί στο σημείο αυτό και μια άλλη παράμετρος των προσπαθειών αυτών της Τουρκίας. Στη διαμόρφωση της νέας

ναυτιλιακής της Τουρκικής Κυβερνήσεως, αλλά και σε θέματα ασφαλείας της ναυσιπλοίας στο Βόσπορο, σημαντικό ρόλο έχουν διαδραματίσει Τούρκοι πλοιοκτήτες και ναυτιλιακοί επιχειρηματίες. Αυτά προς γνώση.

Δηλαδή για τη σημασία που έχει η ενεργός συμμετοχή του εφοπλισμού στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής, αν πράγματι ένα κράτος επιθυμεί η πολιτική αυτή να είναι αποτελεσματική και προοδودόρος.

Υποκρισίες

Αξίζει η αναφορά στο γεγονός, γιατί δείχνει ότι, έστω και με καθυστέρηση, τα τείχη που ορθώνει η πολιτική, πέφτουν και οι οικονομικές συνεργασίες μπορεί να αποκατασταθούν προς όφελος των άλλοτε αντιμαχόμενων χωρών έστω και με τον υποκριτικό τρόπο που αναλύεται.

Για πρώτη φορά από το 1949 ένα κινέζικο πλοίο επισκέφτηκε λιμάνι της Ταιβάν. Χρειάστηκε δηλαδή να περάσουν 40 ολόκληρα χρόνια.

Η νέα κατάσταση ευνοήθηκε από μία συμφωνία των οποίων οι δύο Κίνες είχαν υπογράψει για άμεσες υπηρεσίες μεταξύ τους.

Ετσι 6 γραμμές της Ταιβάν και 6 της ηπειρωτικής Κίνας εξουσιοδο-

τήθηκαν να εκφορτώνουν_αμοιβαίως σε αντίστοιχους λιμένες των δύο χωρών. Μόνο που τα εμπορεύματα που θα έφταναν στο λιμάνι Καοχσιούνγκ της Ταιβάν, θα πρέπει να μεταφορτώνονται(!) προηγουμένως εκτός των χωρικών υδάτων της Ταιβάν, επί άλλων πλοίων.

Από το ολότελα.....

- Πωλείται κατάφυτο νησί 100 στρεμμάτων στον Κορινθιακό Κόλπο, καθαροί τίτλοι. Τηλ.: 3609.548-9

ΕΞΟΧΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ

- ΥΔΡΑ, τριόροφο πέτρινο παραδοσιακό σπίτι 120 τ.μ., βεράντες αυλές πλακόστρωτες.

Μόνο σοβαρές προτάσεις. Τηλ.: 4227.111, **ώρες γραφείου**

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

Τηλ.: 3610.063, **ώρες γραφείου**



VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851



DESIGN BY VICKY DANIEL

SALVAGE & TOWAGE
POLLUTION FIGHTING

**24 HOUR
SERVICE**

35-39 AKTI MIAOULI STREET, 185 35 PIRAEUS GREECE
TEL.: 42 92 201 - 6 • TLX.: 212450 VERN GR. • FAX: 42 92 200

FOR YOUR SAFETY AT SEA

Επιμέλεια: Νίκος Σίμος

Ηλικία 30 ετών κλείνουν τα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ, η ελληνική διεθνής ναυτιλιακή έκθεση, τη σύληψη της οποίας είχε ο δημοσιογράφος και λογοτέχνης Θεόδωρος Βώκος, ιδρυτής και ενός από τα παλαιότερα έντυπα για τη Ναυτιλία. Της ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ. Την ιδέα που είχε για τα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ, ο Θεόδωρος Βώκος την καλλιέργησε μαζί με το φίλο του Ρίτσαρντ Σταμης. Και

το 1969 της έδωσαν σάρκα και οστά. Η Ελλάδα, χώρα κατ' εξοχήν ναυτική και με κυριαρχία στην παγκόσμια βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών, έπρεπε να αποτελέσει το κέντρο μιας διεθνούς εκδήλωσης που θα πρόβαλε την ναυτιλιακή της κυριαρχία. Η πρώτη έκθεση έγινε στο Ζάππειο. Είχε επιτυχία. Πολλά ναυτιλιακά κράτη έλαβαν μέρος στην έκ-

ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ

**30 χρόνια
ναυτικής προβολής
της Ελλάδας**

θεση εκείνη και πολλές ναυτιλιακές εταιρείες απ' όλο τον κόσμο. Η Έκθεση, επαναλήφθηκε και το 1970 και έκτοτε αποφασίστηκε να γίνεται κάθε δύο χρόνια.

Η επιτυχία ήταν τεράστια και η διεθνής απήχηση ακόμη μεγαλύτερη. Ο χώρος πλέον δεν επαρκούσε και γι' αυτό κρίθηκε αναγκαία η μεταφορά της στις εγκαταστάσεις του ΟΛΠ, στον Πειραιά. Τα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ ήταν εκείνα που συνέβαλαν ώστε οι εγκαταστάσεις του επιβατικού σταθμού του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς να εξελιχθούν σε μεγάλο Εκθεσιακό Κέντρο. Και συγχρόνως να προβληθεί και ο Πειραιάς ως διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, ναυτιλιακή πρωτεύουσα της χώρας.

Τα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ είναι το σημείο ανάδειξης των τελευταίων τεχνολογικών επιτευγμάτων για τη

Η πρώτη Έκθεση
των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ,
μετά τη μεταπολίτευση.
Υπουργός Εμπορικής
Ναυτιλίας στην κυβέρνη-
ση του Κωνσταντίνου
Καραμανλή, ο
Αλέξανδρος
Παπαδόγγονας, τη στιγ-
μή της προσέλευσής
του στο χώρο της
Έκθεσης.
Ιούνιος του 1976.



ναυτιλιακή βιομηχανία αλλά και το σημείο συνάντησης των κορυφαίων παραγόντων της. Όχι μόνο για την ανταλλαγή των εποικοδομητικών, οπωσδήποτε, απόψεων για τις εξελίξεις στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών και των προοπτικών του. Αλλά και για τη συνομολόγηση

συμβολαίων αξίας πολλών δισεκατομμυρίων που καταξιώνουν το θεσμό, όχι μόνο ως ένα κεντρικό σημείο συνάντησης για τον απλό προβληματισμό των παραγόντων της ναυτιλίας αλλά, κυρίως και ως ένα χώρο προώθησης σημαντικών συνεργα-

σιών. Συγχρόνως τα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ, ποσελκύνοντας υψηλής ειδοσηματικής τάξης επιχειρηματίες και παράγοντες απ' όλο τον κόσμο, συμβάλλουν στην προβολή της Ελλάδας για την ανάπτυξη ενός υψηλής κλάσεως τουρισμού, αντάξιου των ιστορικών προδιαγραφών της χώρας μας και της πολιτιστικής της κληρονομιάς.

Στο πλαίσιο των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ πραγματοποιείται πάντοτε με πολύ μεγάλη επιτυχία στο διεθνές ναυτιλιακό συνέδριο ΦΟΡΟΥΜ, στο οποίο κορυφαίοι παράγοντες της βιομηχανίας των θαλάσσιων μεταφορών αναπτύσσουν τις απόψεις τους και διατυπώνουν τον προβληματισμό τους για επίκαιρα ναυτιλιακά ζητήματα. Το ΦΟΡΟΥΜ είναι μία από τις



εγκυρότερες εκδηλώσεις προβληματικού γύρω από τα ζητήματα αυτά.

Η δημοσιευόμενη φωτογραφία είναι από το συνέδριο που έγινε στο πλαίσιο των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ του 1982. Στο κέντρο διακρίνεται ομίλων ο τότε πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπιστών Μένης Καραγεώργης και δίπλα του ο Γ.Π. Λιβανός.

Ιούνιος του 1980.

Ήταν μια από τις φορές που πρωθυπουργός της χώρας τίμησε τη διεθνή ναυτιλιακή έκθεση των Ποσειδωνίων.

Ο Γεώργιος Ράλλης, προσέρχεται στην εμπορική Έκθεση.

Πίσω του διακρίνονται ο τότε υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Φικιώρης και ο πρόεδρος της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών Αντώνης Χανδρής.

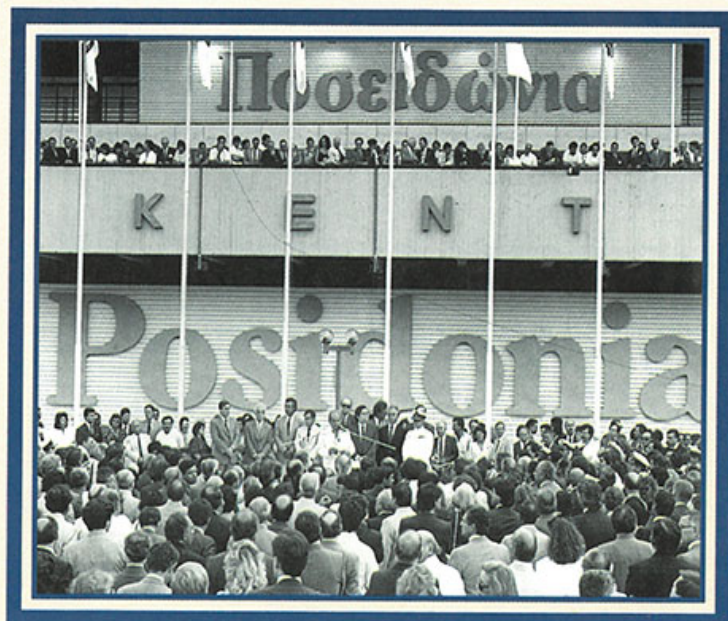


1984. Την κυβέρνηση της Ν.Δ. την έχει αντικαταστήσει ήδη από το 1981 κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ. Ένας από τους πρώτους υπουργούς Ναυτιλίας των Σοσιαλιστών, ο Β. Αλεξανδρής, ο οποίος διετέλεσε και υπουργός Δικαιοσύνης.

Τον υποδέχεται ο κ. Θέμις Βώκος. Πίσω του διακρίνεται ο κ. Ανδρέας Ποταμιάνος και ακόμη ο κ. Ι. Ζίγδης, ο κ. Ε. Γουρδομιχάλης, καθώς και οι κ.κ. Στέφανος Μάνος και Φώτης Χρηματόπουλος (πίσω από τον κ. Γουρδομιχάλη).

1986. Το ΠΑΣΟΚ έχει ήδη ξανακερδίσει τις εκλογές και τη φορά αυτήν έχει τοποθετηθεί ως υπουργός Ναυτιλίας ο Γιώργος Κασιφάρας. Προσέρχεται στην Έκθεση συνοδευόμενος από τον τότε Κεντρικό Λιμενάρχη Πειραιώς και μετέπειτα αρχηγό του Λ.Σ. κ. Πελοποννήσιο και τη διευθύντρια των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ Νανά Μιχαήλ.





1988. Μια άλλη άποψη από την τελετή εγκαινίων των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ. Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας είναι ο σημερινός υπουργός Δικαιοσύνης Ε. Γιαννόπουλος, ο οποίος εκφωνεί τον καθιερωμένο χαιρετισμό προς τους ανθρώπους της Ναυτιλίας και τους λοιπούς προσκεκλημένους στη μεγάλη εκδήλωση. Πίσω του ακριβώς διακρίνεται ο τότε Δήμαρχος Πειραιώς Ανδρέας Ανδριανόπουλος.

1992. Η νέα Δημοκρατία έχει ξαναγίνει πάλι κυβέρνηση και ο πρωθυπουργός Κ. Μητσοτάκης τιμά τα εγκαίνια των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ. Δίπλα του ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αριστοτέλης Παυλίδης και ο τότε πρόεδρος της Ενώσεως Εφοπλιστών Ι. Γκούμας. Στο ένα άκρο ο κ. Θέμις Βώκος, πρόεδρος των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ και στο άλλο ο κ. Ανδρέας Ποταμιάνος.



1994. Υπουργός και πάλι ο κ. Γ. Κατσιφάρας. Προσέρχεται στα εγκαίνια συνοδεύοντας υψηλό προσκεκλημένο και συνοδευόμενος από την ηγεσία του Λιμενικού Σώματος και τον πρόεδρο του Δ.Σ. της διεθνούς εκθέσεως.



1996. Η τελευταία Έκθεση των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ. Τη χώρα κυβερνά η νέα κυβέρνηση Σημίτη (πριν από τις εκλογές) της ίδιας χρονιάς. Υπουργός Ναυτιλίας Κοσμάς Σφυρίου, ο οποίος κόβει την κορδέλα των εγκαινίων. Δίπλα του και ο Δήμαρχος Πειραιώς Στ. Λογοθέτης.



ΟΙ ΚΟΡΥΦΑΙΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ

Χαιρετισμός

του **Σταύρου Σουμάκη**
Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας



Τα " ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '98 " όπως άλλωστε και όλες οι προηγούμενες διοργανώσεις αποτελούν ξεχωριστό γεγονός για τον Πειραιά.

Πιστεύω βάσιμα στην επιτυχία της Έκθεσης και φρονώ πως εκφράζει όχι μόνο την εξέχουσα θέση που κατέχει παγκόσμια η Εμπορική μας Ναυτιλία αλλά και τον δυναμισμό του Ελληνικού Εφοπλισμού και του Ναυτεργατικού μας κόσμου. Μέσα από αυτή την Έκθεση η οποία φιλοξενεί εκθέτες από όλο τον κόσμο πηγάζει το κλίμα του ελεύθερου ανταγωνισμού και εδραιώνεται η απαίτηση για υψηλής στάθμης θαλάσσιες μεταφορές και υπηρεσίες, με την αξιοποίηση όλων των νέων τάσεων στην ναυπηγική και εν γένει των κατασκευών υψηλής Τεχνολογίας.

Εύχομαι στους εκθέτες, στους οργανωτές καθώς και σε όλους τους συμμετέχοντες καλή επιτυχία.



Δήλωση

του **ΓΙΑΝΝΗ Κ. ΛΥΡΑ**
Προέδρου Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών

Αυτές τις ημέρες φιλοξενούμε στον Πειραιά την 16η διοργάνωση της Διεθνούς Εκθέσεως των "Ποσειδωνίων".

Η Ενωση Ελλήνων Εφοπλιστών εβοήθησε και συμπαράσταθηκε στη δημιουργία αυτού του θεσμού, από τα πρώτα κι όλες βήματά του, πριν από τρεις περίπου δεκαετίες. Και τούτο γιατί προέβλεψε ότι θα μπορούσε να προβληθεί αποτελεσματικά η μητρόπολις της ελληνικής ναυτιλίας και, συγχρόνως, να ενισχυθεί η διεθνής ναυτιλιακή συνεργασία με μια άμεση, ακόμη και σε προσωπικό επίπεδο, επικοινωνία των φορέων και των εκπροσώπων της παγκόσμιας βιομηχανίας των θαλάσσιων μεταφορών.

Η εξέλιξη του θεσμού δεν διέψευσε την πρόβλεψη αυτή. Κάθε δύο χρόνια και στο διάστημα ενός πεντημέρου ο Πειραιάς γίνεται τόπος συνάντησης και σημείο αναφοράς ολόκληρου του επιχειρηματικού, οικονομικοπολιτικού και τεχνολογικού φάσματος, μέσα στο οποίο δραστηριοποιείται καθημερινά το πλοίο, διεθνώς. Τα "Ποσειδωνία" έχουν καθιερωθεί ως το σημαντικότερο ναυτιλιακό γεγονός του είδους τους σε παγκόσμια κλίμακα, αντανakλώντας την επίδοση της χώρας μας στην διεθνή ναυτιλία.

Πιστεύω ότι και τα φετινά "Ποσειδωνία", συνεχίζοντας την επιτυχημένη τους παράδοση, θα συμβάλουν στην προώθηση μιας πολύπλευρης συνεργασίας και μάλιστα σε περίοδο ραγδαίων εξελίξεων και θεμελιωδών μεταβολών, στον παγκόσμιο οικονομικό και ναυτιλιακό στίβο.

ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ

του Γιάννη Χατζηπατέρα
Προέδρου του Committee - Λονδίνο



Έρθε και πάλι η χρονιά των "Ποσειδωνίων"! Η ναυτιλιακή εμποροπανήγυρη όπου οι άνθρωποι της θάλασσας ανά την Υφήλιο έρχονται στην ωραία Ελλάδα για να συναντήσουν του Έλληνες της ναυτικής τέχνης και να ανταμωθούν μεταξύ τους.

Και ακούω με χαρά ότι τα φετινά "Ποσειδώνια" θα γνωρίσουν νέο ρεκόρ επισκεπτών, αφού και νέο ρεκόρ παρουσιάζει και ο αριθμός των εκθετών και συμμετοχών.

Προσωπικά χαιρετίζω με συγκίνηση το θεσμό των "Ποσειδωνίων", που έζησα από κοντά από της γέννησής τους και τα ετήσια στην αρχή και δίχρονα μετά τα γενέθλιά τους.

Τι πιο συγκινητικό για μας του Έλληνες, να ακούμε από τους φίλους μας, από Ανατολή και Δύση ?Ραντεβού στο "Ποσειδώνια", στον Πειραιά.

Καλώς να μας έρθουν οι ξένοι μας και καλώς να ανταμώσουμε όλοι μας και να ζήσουμε την εβδομάδα των "Ποσειδωνίων", γιορτάζοντας τον Μαραθώνα των δεξιώσεων.

Και επιτυχία και συγχαρητήρια στους οργανωτές των "Ποσειδωνίων", που έγραψαν μια διαφορετική αλήθεια πάντα θαλασσινή σελίδα στην ιστορία της ναυτιλίας.

ΟΙ ΚΟΡΥΦΑΙΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΓΙΑ ΤΑ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ

ASTERIADIS
VAKIRTZIS
VASSILIOU
GRAMMATOPOULOS
GIKAS
ENGONOPOULOS
MANOUSSAKIS
SIKELIOTIS
SPYROPOULOS
TSAROUCHIS

KARAS
KOKINIDIS
MAKROULAKIS
MYTARAS
NIKOLAIDI
PREKAS
STEFANOY
TETSIS
TSOCLIS
FASSIANOS

IMAGES OF THE SEA MODERN GREEK ARTISTS

ADAMAKOS
ANTONOPOULOU
GHEORGAS
GOLFINOS
ILOPOULOU
LEVENDAKOU
MAROUDI
METZIKOF
PAPATRIANTAFILOPOULOS
PANDALEON
PATRASKIDIS
TANIMANIDES
FIDAKIS
CHAROS
PSYCHOPEDIS

PIERIDIS MUSEUM-MUNICIPALITY OF GLYFADA
May 29 - June 5

ASTROLAVOS
June 10-30

CITIBANK

PIREAEUS-THE SEA

May 26 - June 26

GHEORGAS
ZAHARAKI
KOKINIDIS
MANOUSSAKIS
PAPATRIANTAFILOPOULOS
PREKAS
STEFANOY
TETSIS
FASSIANOS

ASTROLAVOS
PIREAEUS



ASTROLAVOS
Art Galleries

Athens: 11, Xanthipou str., 106 75, Tel.: 729 4342-3, Fax: 729 3317
Piraeus: 140, Androutsou str., 185 32, Tel.: 412 8002, Tel. Fax: 411 1127

ΤΟ ΕΥΡΩ ΚΑΙ Η ΕΛΛΑΔΑ

του Γιώργου Αλογοσκούφη
Βουλευτή επικρατείας της Ν.Δ.

Η μετάβαση στο ενιαίο νόμισμα αποτελεί ουσιαστικό βήμα στη διαδικασία της ευρωπαϊκής οικονομικής ολοκλήρωσης και θα επηρεάσει όλες τις χώρες της Ευρώπης.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο καθόρισε την πρώτη ομάδα των χωρών που πληρούν τα κριτήρια οικονομικής σύγκλισης που καθορίστηκαν στη συνθήκη του Maastricht. Τα κριτήρια αυτά αναφέρονται, ως γνωστόν, στον πληθωρισμό, στα δημοσιονομικά ελλείμματα, στο δημόσιο χρέος, στα επιτόκια και στη συμμετοχή στο Ευρωπαϊκό Νομισματικό Σύστημα για δύο χρόνια χωρίς υποτίμηση.

Επελέγησαν 11 χώρες, 3 χώρες επέλεξαν να μη συμμετάσχουν παρ' ότι ικανοποιούσαν τα κριτήρια και η Ελλάδα δεν επελέγη διότι δεν ικανοποιούσε τα κριτήρια.

υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε. Το πρόγραμμα σύγκλισης, παρ' όλη τη ρητή δέσμευση για το αντίθετο, δεν εξασφάλισε τη συμμετοχή της χώρας μας από την αρχή. Η κυβέρνηση ήδη από τα τέλη του 1996 αναθεώρησε τις προθεσμίες συμμετοχής της χώρας μας για το 2001. Τα ερωτηματικά που ανακύπτουν είναι πολλά. Ποιες θα είναι οι συνέπειες από τη μη συμμετοχή της χώρας μας από την αρχή; Υπάρχουν εγγυήσεις για τη συμμετοχή μας το 2001; Τι θα γίνει αν χαθεί και το επόμενο ραντεβού του 2001; Η μη συμμετοχή της Ελλάδας στην ΟΝΕ από το 1999 θα έχει δυσμενέστερες πολιτικές, οικονομικές και εθνικές συνέπειες.

Πρώτον, η Ελλάδα θα αποκλειστεί από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα και το άτυπο Συμβούλιο Συντονισμού για το ευρώ (Ευρώ-11), γεγονός που σηματοδοτεί την περαιτέρω μείωση της επιρροής μας στις αποφάσεις που αφορούν την οικονομική πολιτική στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Αποφάσεις για τα επιτόκια, για το συντονισμό των μακροοικονομικών πολιτικών, για την εναρμόνιση της φορολογίας και άλλες θα λαμβάνονται ουσιαστικά πριν ακουστούν καν οι απόψεις της Ελλάδας.

Δεύτερον, με την επικύρωση του αποκλεισμού της Ελλάδας από την πρώτη ομάδα χωρών που θα συγκροτήσουν το ευρώ οι κερδοσκοπικές πιέσεις θα είναι εντονότερες και τα επιτόκια θα είναι υψηλότερα και πιο ευμετάβλητα,

Οι συνέπειες από τη μη συμμετοχή

Η Οικονομική και Νομισματική Ένωση (ΟΝΕ) θα αρχίσει ουσιαστικά την 1η Ιανουαρίου 1999, όταν οι ισοτιμίες του ευρώ με τα νομίσματα που συμμετέχουν θα καθοριστούν οριστικά. Η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα θα αρχίσει να χρησιμοποιεί το ευρώ για τον προσδιορισμό της νομισματικής της πολιτικής και θα αρχίσει και η έκδοση δημοσίου χρέους σε ευρώ. Τέλος, την 1η Ιανουαρίου 2002, θα κυκλοφορήσουν για πρώτη φορά χαρτονομίσματα και κέρματα σε ευρώ. Η κυκλοφορία τους θα γίνει υποχρεωτική και τα εθνικά νομίσματα των χωρών που μετέχουν στην ΟΝΕ θα αποσυρθούν μέχρι την 1η Ιουλίου 2002.

Η Ελλάδα δεν θα μπορέσει να συμμετάσχει εξαρχής στη διαδικασία αυτή. Είναι η μόνη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που δεν συμμετέχει παρά τη θέλησή της, λόγω του ότι δεν ικανοποιεί κανένα από τα κριτήρια της συνθήκης. Οι δημοσιονομικές ανισορροπίες είναι πολύ μεγαλύτερες και ο πληθωρισμός πολύ υψηλότερος απ' ό,τι στις

κάτι που θα υπονομεύσει τις μελλοντικές προοπτικές συμμετοχής μας. Αυτό πιστοποιείται και με την πρόσφατη νομισματική κρίση που οδήγησε στην υποτίμηση της δραχμής. Άλλωστε, η ίδια η υποτίμηση της δραχμής είναι αποτέλεσμα της αποτυχίας της κυβερνητικής πολιτικής να εξασφαλίσει τη συμμετοχή της χώρας στην ΟΝΕ από την αρχή και οι επιπτώσεις της μπορεί να δυσχεράνουν και τη μελλοντική μας συμμετοχή.

Τέλος, μετά την απομόνωσή μας, είναι σχεδόν βέβαιο ότι η αίτησή μας για ένταξη στο ευρώ θα συνδεθεί από τους εταίρους μας με τη στάση μας σε άλλα θέματα κοινού ενδιαφέροντος, μη αμιγώς οικονομικού χαρακτήρα. Δεν υπάρχει καμιά αμφιβολία ότι η απόφαση για τη συμμετοχή μας ή όχι στο μέλλον θα είναι μια απόφαση πολιτική. Άρα η διαπραγματευτική μας θέση θα είναι αδύναμη και θα υποστούμε πιέσεις για υποχωρήσεις και σε θέματα που δεν σχετίζονται άμεσα με την ΟΝΕ. Έρχομαι τώρα

στο δεύτερο ερώτημα. Υπάρχουν εγγυήσεις για συμμετοχή της χώρας το 2001. Αυτό προϋποθέτει τη επίτευξη των στόχων της συνθήκης από το 1999. Υπάρχει δηλαδή περιθώριο μόλις δεκαοκτώ μηνών. Μόλις δεκαοκτώ μήνες για να μειωθούν τα δημοσιονομικά ελλείμματα, ο πληθωρισμός και το δημόσιο χρέος.

Η αρχική επίπτωση της υποτίμησης στα δύο τουλάχιστον από τα τρία αυτά μεγέθη, τον πληθωρισμό και το δημόσιο χρέος θα είναι έντονα αυξητική. Στην ουσία η κρίσιμη περίοδος είναι το 1999. Σε όλη αυτή την περίοδο, μετά την αρχική ευφορία των αγορών χρήματος και κεφαλαίου, η Ελλάδα θα βρίσκεται υπό διαρκή παρακολούθηση. Κάθε ολιγωρία της κυβέρνησης, όπως με την Ολυμπιακή, κάθε αστοχία της, κάθε διαταραχή ή μη επίτευξη των προσδοκωμένων θα οδηγεί σε υψηλότερα επιτόκια. Με υψηλότερα και πιο ευμετάβλητα επιτόκια και με υψηλότερο πληθωρισμό η περαιτέρω δημοσιονομική προσαρμογή δυσχεραίνεται, ενώ αυξάνονται και οι κίνδυνοι κερδοσκοπικών επιθέσεων που θα αποσταθεροποιήσουν και πάλι τη δραχμή και την οικονομία όπως συνέβη πρόσφατα.

Επιπλέον, δεδομένου ότι τα δημοσιονομικά στοιχεία που παρουσιάζει η κυβέρνηση δεν έχουν ελεγχθεί επαρκώς από τις υπηρεσίες της Ε.Ε., ελλοχεύει πάντοτε ο κίνδυνος να αμφισβητηθούν, και μάλιστα την κρίσιμη στιγμή της αίτησής μας για ένταξη. Ο κίνδυνος αυτός θα αυξάνεται στο βαθμό που μερικές χώρες από αυτές που θα συμμετάσχουν από την αρχή δεν ικανοποιούν το 1999 τα διαλαμβανόμενα στο σύμφωνο σταθερότητας. Δεν αποκλείεται συνεπώς καθόλου η εκ νέου αναβολή της συμμετοχής της Ελλάδας στην ΟΝΕ. Είναι ίσως η πιθανότερη εξέλιξη. Ποιες θα είναι όμως οι συνέπειες μιας μακράς παραμονής της Ελλάδας εκτός της ΟΝΕ; Πρώτον, θα σημάνει την απώλεια της ευκαιρίας συμμετοχής σε μια ευρύτερη νομισματική ζώνη. Η προοπτική της ΟΝΕ είναι μια ιδιαίτερα ελκυστική προοπτική για ολόκληρη την Ευρώπη και ιδιαίτερα για τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις και τους ευρωπαίους καταναλωτές. Ο λόγος είναι ότι θα υπάρξει σημαντι-

νηση θα πρέπει να τηρήσει απαρέγκλιτα το αναθεωρημένο πρόγραμμα σύγκλισης. Αυτό είναι ήδη εκτός πραγματικότητας και δεν επαρκεί. Θα έπρεπε να είχαμε εξασφαλίσει την ισότιμη συμμετοχή της Ελλάδας στο ενιαίο νόμισμα από την πρώτη στιγμή. Αυτό που χρειάζεται είναι αλλαγή κατεύθυνσης στο πρόγραμμα σύγκλισης. Η ονομαστική σύγκλιση απαιτεί ταχύτερη και αμεσότερη δημοσιονομική προσαρμογή, με έμφαση στη μείωση των καταναλωτικών δαπανών του Δημοσίου. Χρειάζεται η πολιτική της μείωσης των ελλειμμάτων να βασιστεί αποκλειστικά στη μείωση των τρεχουσών δημοσίων δαπανών, για μια διετία, στην αποφυγή αντανάπτυξιακών επιλογών όπως η αύξηση της φορολογίας, αλλά και στη γενναία υιοθέτηση αναπτυξιακών πολιτικών όπως η αποκρατικοποίηση. Δυστυχώς κάτι τέτοιο δεν γίνεται και η πολιτική της ονομαστικής σύγκλισης κρέμεται πλέον από μια κλωστή. Η ονομαστική σύγκλιση χρειάζεται όμως και πολύ ταχύτερους ρυθμούς ανάπτυξης, δηλαδή την πραγματική σύγκλιση. Αυτό απαιτεί την επιτάχυνση των διαρθρωτικών αλλαγών. Ποιες πρέπει όμως να είναι οι προτεραιότητες της διαρθρωτικής πολιτικής; Εδώ οδηγός μας πρέπει να είναι το ποιοι κλάδοι θα υποστούν πρώτοι τις συνέπειες του ευρωπαϊκού ανταγωνισμού στο πλαίσιο του ενιαίου νομίσματος καθώς και το τι γίνεται στην υπόλοιπη Ευρώπη στο πλαίσιο των προσπαθειών ενίσχυσης της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας και της καταπολέμησης της ανεργίας. Θα περιοριστώ σε δύο μόνο επισημάνσεις.

Ο πρώτος κλάδος που θα υποστεί τις συνέπειες του ευρωπαϊκού ανταγωνισμού μετά την καθιέρωση του ευρώ είναι ο τραπεζικός. Με την εισαγωγή του ευρώ, αν δεν υπάρξει δραματική βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών τραπεζών, το ελληνικό τραπεζικό σύστημα θα υποστεί σημαντική συρρίκνωση. Είναι λοιπόν ανάγκη να υπάρξει άμεση αποκρατικοποίηση και των μεγάλων κρατικών τραπεζών.

Μια δεύτερη σημαντική προτεραιότητα είναι η επιπλέον απελευθέρωση της αγοράς εργασίας. Αυτό είναι απαραί-

στην ΟΝΕ από το 1999

κή μείωση του κόστους των συναλλαγών και της νομισματικής αβεβαιότητας, κάτι που αναμφίβολα θα οδηγήσει σε επέκταση του εμπορίου, της παραγωγής και της απασχόλησης. Αυτό είναι πάντα επωφελές για την οικονομία.

Επιπλέον, για χώρες με αδύναμα νομίσματα όπως η Ελλάδα, θα υπάρξει και σημαντική μείωση του κόστους του χρήματος, καθώς θα εξαλειφθούν οι προσδοκίες υποτίμησης που κρατούν τα πραγματικά επιτόκια σχετικά υψηλά. Αυτό θα έχει εξαιρετικά θετικές συνέπειες.

Επίσης θετικό είναι το γεγονός ότι τυχόν συμμετοχή μας στο ενιαίο νόμισμα θα εμπεδώσει τη δημοσιονομική πειθαρχία και θα οδηγήσει σε οικονομικές μεταρρυθμίσεις που έχει ανάγκη η χώρα, αλλά που δεν τολμά να επιβάλει το εγχώριο πολιτικό σύστημα. Θα χαθεί επίσης η ευκαιρία μείωσης της αβεβαιότητας που συνδέεται με τον υψηλό πληθωρισμό.

Τι πρέπει να γίνει; Δεν αρκεί πλέον να λέμε ότι η κυβέρ-

νηση προκειμένου να τροφοδοτηθεί η ανάπτυξη των επιχειρήσεων και ιδιαίτερα των μικρομεσαίων. Η απελευθέρωση όμως δεν μπορεί παρά να γίνει με διάλογο, αλλά διάλογο ουσιαστικό και όχι προσηχηματικό.

Παράλληλα θα πρέπει να προχωρήσει ένα ευρύτατο πρόγραμμα αποκρατικοποίησης και εξυγίανσης των δημοσίων επιχειρήσεων και του δημόσιου τομέα. Εδώ είναι σχεδόν έτοιμος σχετικός νόμος πλαίσιο της Νέας Δημοκρατίας για το πώς πρέπει να προχωρήσει η διαδικασία αυτή, τις διασφαλίσεις που πρέπει να υπάρξουν ώστε να περιοριστεί το κόστος και να μεγιστοποιηθεί το όφελος από τις αποκρατικοποιήσεις.

Το δυσάρεστο είναι ότι η κυβέρνηση δεν έχει κάνει σοβαρή προεργασία ούτε για την περαιτέρω μείωση των ελλειμμάτων και του πληθωρισμού, αλλά ούτε και για τις διαρθρωτικές αλλαγές.

Αυτοσχεδιάζει, ενώ ο χρόνος τρέχει. Με τις συνθήκες αυτές είναι δύσκολο να είναι κανείς αισιόδοξος.

ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΠΛΟΥΣ

η φιλοσοφική αξιοποίηση μιας παροιμίας

Του **Ε. Μουτσόπουλος**, της Ακαδημίας Αθηνών

Εθνος ναυτιλλομένων από πολύ ενωρίς, οι Έλληνες ώργωσαν το Αιγαίο αλλά και τη Μεσόγειο με τις προεκτάσεις της, εγκαθιστώντας, παντού, αρχικώς εμπορικούς σταθμούς αργότερα αποικίες και αναπτύσσοντας έναν υψηλού επιπέδου ναυτικόν πολιτισμό. Επόμενον ήταν ν' αναπτυχθή, υπό τις συνθήκες αυτές, ένα εκτεταμένο, ναυτικής προελεύσεως, λεξιλόγιο που οπωσδήποτε επηρέασε την καθημερινή γλώσσα κ' εισεπήδησε και στην περιοχική του παροιμιακού λόγου. Μία από τις διαδεδομένες παροιμίες κατά την κλασική περίοδο της ελληνικής ιστορίας, υπήρξε κι αυτή που ανεφέρετο στον *"δεύτερον πλουν"* μ' άλλους λόγους, σε μίαν επαναλαμβανόμενη, διωρθωμένη όμως, την φορά αυτήν, πλευσση από ένα λιμάνι σ' άλλο. Η παροιμιακή αυτή έκφραση, της οποίας η χρήση σύντομα επεξετάθη κ' ενσωματώθη στην φιλοσοφική γλώσσα, προϋποθέτει έναν *"πρώτον πλουν"* ο οποίος, φυσικά εκ των υστέρων, έχει αποβή ανεπιτυχής, όχι όμως κι όλως άχρηστος. Αν, πράγματι, η εμπειρία συνεπάγεται ένα *"πάθει μάθος"*, τότε ο *"πρώτος πλους"* αποβαίνει εμπλουτιστικός της εμπειρικής γνώσεως τόσον, ώστε ένας *"δεύτερος πλους"* ικανοποιητικώς προετοιμασμένος, ν' αποβαίνει κι ο τελευταίος αναγκαίος για την επιτυχή έκβαση του εκγυρήμετου.

Την παροιμιακή αυτήν έκφραση υιοθέτησεν ο Πλάτων για να την εντάξει στον φιλοσοφικό του λόγον ως έκφραση τεχνικής τάξεως προκειμένου να δηλώσει δι' αυτής μίαν γνώση υπέρτερη της συνήθους. Στην

Ζ' Επιστολή του, κείμενο που συντάξε σε προχωρημένη ηλικία, και της οποίας η γνησιότης από πολλού δεν αμφισβητείται πια, ο ίδιος αναφέρεται στο δεύτερο ταξίδι του στην Σικελία όπου, αδιόρθωτα ρομαντικός, μάταια προσεπάθησε να προσπλύσει στον φιλοσοφικό τρόπο διαβιώσεως τον τύραννο των Συρακουσών Διονύσιο τον νεώτερο, αφού και κατά την πρώτη του μετάβαση στην πόλη αυτήν είχε αποτύχει να κερδίσει το ενδιαφέρον του Διονυσίου του πρεσβύτερου: *"η υστέρη πορεία... τε και πλους"* (337 ε). Ένας *"τρίτος πλους"* εν προκειμένω επέρωτο να επιφέρει γενικώτερην καταστροφή.

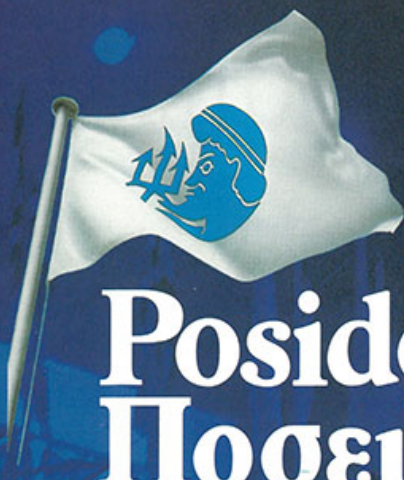
Ανεξάρτητα από τις αποτυχίες του στον πρακτικό τομέα, ωστόσο, ο Πλάτων επέτυχε, θεωρητικώς τουλάχιστον να θεμελιώσει την σημασιολογικήν αντίληψη της εκφράσεως *"δεύτερος πλους"* επί τριών επιπέδων. Το πρώτο επίπεδο αποβλέπει στην λειτουργία των νόμων. Στον διάλογο Πολιτικόν, 300 b-c, ο φιλόσοφος διδάσκει πώς *"τοίς περί οτοούν νόμοις και συγγράμμασι τιθεμένοις δεύτερος πλους το παρά ταύτα μήτε ένα μήτε πλήθος μηδέν μηδέποτε εάν δραν μηδ' οτοούν"*, εννοώντας, είκοσι τρεις αιώνες πριν από τον Ροϊδη, πως ένας μόνον επί πλέον νόμος πρέπει να θεσπισθή και να τηρείται απαρεγκλίτως: οι προϋπάρχοντες νόμοι να εφαρμόζονται αυστηρώς! Εδώ η *"διόρθωση"* αφορά όχι σε λανθασμένη προδιαγραφή πορείας, αλλά σ' αποκλείσεις από την προδιαγραφή αυτήν. Το δεύτερο επίπεδο αφορά στην επιδίωξη της γνώσεως σε δεύτερον βαθμό, μιας γνώσεως δηλαδή που

να υπερβαίνει την συνήθη γνώση, που να είναι απώτερη ως προς εκείνην, συνεπώς και πληρέστερη. Στον διάλογο Φαίδωνα, 99d, ο Πλάτων αντιλαμβάνεται *"τον δεύτερον πλουν"* ως μίαν *"επί της αιτίας ζήτησιν"*, προετοιμάζοντας, με τον τρόπο αυτόν, όσα θα διδάξει στο Ζ' βιβλίο της Πολιτείας, 530 c-e, σχετικά προς τον ρόλο της φιλοσοφίας στην επιστημονική έρευνα, όσακις αυτή νοείται πέραν του κόσμου των φαινομένων, προκειμένου ν' αναζητήσει τους *"λόγους"*, δηλαδή τ' απώτερα αίτια τους, και να τα αναγάγει σε *"προβλήματα"*. Στην περίπτωση αυτήν, σημαίνει έρευναν εις δεύτερον βαθμόν. Το τρίτο, τέλος, επίπεδο είναι σαφώς σωκρατικής εμπνεύσεως κι αφήνεται να διαφανή στον διάλογο *Φίληβον*, 19c, όπου υπογραμμίζεται η σημασία της εκφράσεως *"δεύτερος πλους"* αναφορικώς προς την μεταστροφήν του φιλοσοφικού ενδιαφέροντος από τον αντικειμενικό κόσμο προς την συνείδηση: *"καλόν μιν τα σύμπαντα γινώσκειν τω σώφρονι, δεύτερος δ' είναι πλους δοκεί μη λανθάνειν αυτόν αυτόν"*. Το δελφικό *"γνώθι σαυτόν"*, που ο Σωκράτης είνυ ιδιοποιηθή, προβάλλετ' εδώ και πάλιν ως αξίωμα, τάξεως τόσον επιστημολογικής όσον κ' ηθικής.

Τα τρία επίπεδα όπου ο Πλάτων προβαίνει στην χρήση της εκφράσεως *"δεύτερος πλους"* συνιστούν τρία φιλοσοφικά σκαλοπάτια: εμπειρικό, επιστημονικό, ηθικό, στα οποία η φιλοσοφική συνείδηση καλείται ν' ανέλθει διαδοχικώς, πριν προσεγγίσει την τελείωσή της. Ένας τεχνικός όρος ευρέως διαδεδομένος, λόγω του πολιτιστικού προσανατολισμού μιας κοινωνίας, είναι δυνατόν, καταλλήλως χρησιμοποιούμενος από έναν φιλοσοφικό νου μακράς εμβελείας, ν' αξιοποιηθή δημιουργικώς, ώστε ν' αποβή ύψιστον μάθημα για την κοινωνία αυτήν.

Σήμερα, και για την ιδική μας.

Flying the flag for world shipping



Posidonia
Ποσειδώνια



The International Shipping Exhibition
Piraeus, 1-5 June 1998



Join the excitement, the energy, the 'buzz' that is Posidonia. A magnet for the maritime industry, drawing the shipping elite to Piraeus.

Five days of non-stop business and social activity. Discussion and debate at the highest level. An international showcase of new ideas, products and technology. Thousands of shipping people sharing a passion for their industry.

The place to talk, do business and savour Greek hospitality at its best. Book now for Posidonia 98.

For the latest information contact:

Posidonia Exhibitions SA on +30 1 428 3608/3609 (phone),
+30 1 428 3610 (fax), 241937 Expo Gr. (telex)

or The International Selling Agents:

The Seatrade Organisation on +44 1206 545121 (phone),
+44 1206 545190 (fax), 100125.543@compuserve.com (E-mail)

Η ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ STCW ΚΑΙ ΚΩΔΙΚΑΣ ISM: ΣΤΟΧΟΙ ΑΜΕΣΟΥ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΟΣ ΤΟΥ IMO

του Ε.Η. Μητρόπουλου
Διευθυντού Ν. Ασφαλείας IMO

Με ευχαρίστηση ανταποκρίνομαι στην πρόσκληση των "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ" να συμμετάσχω στην έκδοσή τους την αφιερωμένη στα Ποσειδώνια '98. Επέλεξα μια σύντομη αναφορά σε δύο νομοθετήματα του IMO κεφαλαιώδους σημασίας τόσο για κυβερνήσεις όσο και για τη ναυτιλιακή βιομηχανία γενικότερα: στην αναθεωρημένη Σύμβαση STCW και τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων (ISM). Και τούτο γιατί, όπου βρεθούν αυτές τις ημέρες οι παροικούντες τη Ναυτιλιακή Ιερουσαλήμ, αναπόφευκτα θα μιλήσουν ή θα τους ζητηθεί να μετάσχουν

σε συζήτηση που θα έχει
στο επίκεντρό της την
STCW ή τον ISM ή και
τα δύο μαζί.

Και διερωτάται κανείς: Γιατί να συμβαίνει κάτι τέτοιο; Προφανώς γιατί ορισμένες υποχρεωτικές μορφής διατάξεις των δύο νομοθετημάτων αντικατοπτρίζουν ό,τι ακριβώς επιθυμούσαν οι κυβερνήσεις μέλη των αντίστοιχων Δ. Συμβάσεων (STCW και SOLAS) και ίσως, πάλι, γιατί χρησιμοποιώντας τις δύο Συμβάσεις σαν μέσο για την υποχρεωτική εφαρμογή τους θα περιθωριοποιούσαν στο ελάχιστο κάθε απόπειρα καταστρατηγήσεων των από ελαστικής συνειδήσεως επιχειρηματίες που αποβλέπουν σε οικονομικά οφέλη μέσω ανασφαλών πρακτικών ή χρησιμοποιώντας ανειδίκευτα πληρώματα.

Η πρώτη Ιουλίου, όταν ο ISM Κώδικας θα γίνει υποχρεωτικός για τη μεγάλη μερίδα πλοίων του παγκόσμιου στόλου, πλησιάζει ταχύτατα, λιγότερο από ένα μήνα από σήμερα και σύμφωνα με στοιχεία που συνέλεξε πρόσφατα ο IMO από 28 χώρες που εκπροσωπούν τους μεγαλύτερους στόλους του κόσμου, περίπου 80% του συνόλου θα έχουν συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του κώδικα όταν φθάσει η καταληκτική ημερομηνία. Το ποσοστό αυτό είναι κατά πολύ υψηλότερο εκείνου που πολλοί προέβλεπαν μόλις ένα χρόνο πριν και οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η δημοσιότητα που δόθηκε στη σημασία και σπουδαιότητα του Κώδικα, μαζί με τις συνέπειες σε εταιρείες και πλοία που δεν θα έχουν συμμορφωθεί, έπαιξε καταλυτικό ρόλο στο να επισπευσθούν οι διαδικασίες αποκτήσεως των πιστοποιητικών που απαιτούνται. Στην ουσία δεν θα βρει κανείς έναν τομέα της ναυτιλίας (κράτη σημαίας και λιμένος, πλοιοκτήτες, ναυτικές οργανώσεις, ναυλομεσίτες,



ναυτασφαλιστές) που να μην έχει εκφραστεί ανοικτά υπέρ του Κώδικος και των ωφελειών του. Όλοι θα θυμόμαστε ότι οι ρίζες του Κώδικος ανατρέχουν στο τέλος της δεκαετίας του '80, όταν το ατύχημα του Herald of Free Enterprise έφερε στο φως σοβαρές ανεπάρκειες και αδυναμίες της πλοιοκλήτριας εταιρείας του. Ο Κώδικας στη συνέχεια υιοθετήθηκε σαν ψήφισμα της Συνελεύσεως του IMO το Νοέμβριο 1993 και θεσμοθετήθηκε στη σημερινή υποχρεωτική του μορφή, μέσω της Δ. Συμβάσεως SOLAS, το Μάιο 1994. Δεν μπορεί λοιπόν κανείς να ισχυριστεί ότι

θέματος βρίσκεται στο επίκεντρο του Κώδικος. Και αποσκοπεί στο να καταστήσει σαφές, πέρα πάσης αμφιβολίας ακόμη και στους πιο σκεπτικιστές πλοιοκλήτες, ότι η ασφάλεια αυτών που επανδρώνουν τα πλοία πρέπει να αποτελεί πρωταρχική φροντίδα και όχι σκέψη που γίνεται παρεμπιπτόντως ή μεταγενεστέρως. Και ενώ ο Κώδικας θα καταστεί υποχρεωτικός για επιβατηγά πλοία, δεξαμενόπλοια, bulk carriers και σκάφη υψηλών ταχυτήτων τον προσεχή Ιούλιο, μετά τέσσερα χρόνια θα επεκταθεί και στα γενικού φορτίου πλοία. Διερωτήθηκε όμως κανείς πό-

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι σε παγκόσμια κλίμακα οι λιμενικές Αρχές είναι αποφασισμένες να εξασφαλίσουν την αυστηρή εφαρμογή του Κώδικος από την πρώτη ημέρα της εφαρμογής του. Είναι πλέον κοινή γνώση ότι ένα από τα πρώτα πράγματα που θα ζητήσουν επιθεωρητές επιβιβαζόμενοι σε πλοία μετά την 1η Ιουλίου 1998 θα είναι το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχειρίσεως.

αιφνιδιάστηκε με τις περί τον Κώδικα εξελίξεις ούτε ότι δεν δόθηκε ικανός χρόνος συμμορφώσεως με τις απαιτήσεις του. Αντίθετα, ένας αντικειμενικός παρατηρητής θα πρέπει να παραδεχθεί τη σταδιακή εξέλιξη του Κώδικος σαν ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο που επισημαίνει τι πρέπει να γίνει και από ποιον στην αλυσίδα των δραστηριοτήτων μιας ναυτιλιακής επιχειρήσεως - και όλ' αυτά με στόχο την ανύψωση των επιπέδων ναυτικής ασφάλειας και, σε τελική ανάλυση, την περιφρούρηση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Νομίζω ότι το πρώτο πράγμα που θα πρέπει να ειπωθεί για τον Κώδικα είναι ότι ο σκοπός του δεν είναι να εισαγάγει νέα βάρη στη ναυτιλιακή επιχείρηση αλλά να εξασφαλίσει ότι αυτοί που τη διαχειρίζονται δίνουν στην ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος τη δέουσα σημασία. Ο Κώδικας έχει σκοπίμως διατυπωθεί κατά τρόπο γενικό ώστε να μπορεί να εφαρμόζεται απ' όλες τις εταιρείες.

Κριτική που έχει ασκηθεί κατά του Κώδικος εστιάζεται στις οικονομικές του συνέπειες. Ίσως εκείνοι που την ασκούν θα έπρεπε να αναλογιστούν το κόστος μη συμμορφώσεως με τις απαιτήσεις του αν, σαν συνέπεια, το απευκταίο συμβεί και, στη χειρότερη περίπτωση, αν καθούν ανθρώπινες ζωές. Αυτή ακριβώς η διαφορά στη σύλληψη του

σο αποτελεσματικός θα είναι; Ή ποια θα είναι η διαφορά στην ασφάλεια των πλοίων στην post-code εποχή;

Πιστεύω ότι την απάντηση θα μας τη δώσει ο χρόνος, αν και προς το παρόν οι ενδείξεις είναι θετικές. Το 20% των πλοίων που δεν θα έχουν συμμορφωθεί τον προσεχή Ιούλιο (και ειλικρινά εύχομαι αυτό το ποσοστό να μειωθεί ακόμη περισσότερο), θα βρεθούν σε δύσκολη θέση. Με την ακόμη παρατηρούμενη υπερπροσφορά χωρητικότητας σε ορισμένους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών, οι φορτωτές θα έχουν κάθε ευχέρεια επιλογής του καταλληλότερου για τις ανάγκες τους πλοίου - και, φυσικά, δεν θα προτιμήσουν εκείνο που δεν θα έχει πιστοποιητικό ISM. Γιατί να διακινδυνέψουν καθυστέρηση στην παράδοση του φορτίου τους; Παράλληλα, αρκετές ασφαλιστικές εταιρείες έχουν ήδη εξαγγείλει ότι θα θεωρήσουν τη μη συμμόρφωση με τον Κώδικα σαν αιτία να αρνηθούν κάλυψη, κάτι που πολλές κυβερνήσεις θα λάβουν σοβαρώς υπόψη τους στη λήψη των δικών τους μέτρων.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι σε παγκόσμια κλίμακα οι λιμενικές Αρχές είναι αποφασισμένες να εξασφαλίσουν την αυστηρή εφαρμογή του Κώδικος από την πρώτη ημέρα της εφαρμογής του. Είναι πλέον κοινή γνώση ότι ένα από τα πρώτα

πράγματα που θα ζητήσουν επιθεωρητές επιβιβαζόμενοι σε πλοία μετά την 1η Ιουλίου 1998 θα είναι το Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισεως. Πλοίαρχοι που δεν θα έχουν να το παρουσιάσουν, θα αντιμετωπίσουν πολλά και σοβαρά προβλήματα.

Εταιρείες που δεν έχουν ακόμη πιστοποιηθεί κατά τον Κώδικα σύντομα θα ανακαλύψουν ότι τα πλοία τους θα αποκλειστούν από ξένα λιμάνια, θα παύσουν να έχουν ασφαλιστική κάλυψη και, κατά συνέπεια, θα τεθούν στο περιθώριο των θαλάσ-

ς ναυτιλιακή βιομηχανία δεν θα 'πρεπε να είναι περισσότερο ανεκτική στους κινδύνους και τα ατυχήματα απ' ό,τι άλλες βιομηχανίες: το γεγονός ότι η θάλασσα ελλοχεύει τόσο πολλούς και τόσο σοβαρούς κινδύνους θα 'πρεπε να μας κάνει περισσότερο αποφασιστικούς στις όποιες ενέργειές μας έχουν σχέση με την προσφορά ναυτιλιακών υπηρεσιών που τόσο έχει ανάγκη η παγκόσμια κοινότητα.

Στη διαδικασία εμπεδώσεως αυτής της νοοτροπίας ασφαλείας που μνημονεύεται πιο πάνω, ο

Και ενώ ο Κώδιξ θα καταστεί υποχρεωτικός για επιβατηγά πλοία, δεξαμενό-πλοια, bulk carriers και σκάφη υψηλών ταχυτήτων τον προσεχή Ιούλιο, μετά τέσσερα χρόνια θα επεκταθεί και στα γενικού φορτίου πλοία. Διερωτήθηκε όμως κανείς πόσο αποτελεσματικός θα είναι; Ή ποια θα είναι η διαφορά στην ασφάλεια των πλοίων στην post-code εποχή;

σιων μεταφορών. Η Δ. Σύμβαση SOLAS δεν προβλέπει παράταση των καταληκτικών ημερομηνιών για την εφαρμογή του Κώδικος και εταιρείες που έχουν ήδη συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του θα έχουν κάθε λόγο να αντιδράσουν σε οποιαδήποτε ευμενή μεταχείριση των ανταγωνιστριών τους εταιρειών που δεν θα έχουν συμμορφωθεί. Για να δοθεί παράταση ή αναβολή της ημερομηνίας εφαρμογής του Κώδικος απαιτείται τροποποίηση της SOLAS και μέχρι στιγμής πρόταση για κάτι τέτοιο δεν έχει υποβληθεί στον IMO από καμιά από τις 137 κυβερνήσεις - μέλη της Συμβάσεως. Επιμύθιο: ο Κώδικας έρχεται και τίποτε δεν μπορεί να τον σταματήσει.

Για πολλούς η εισαγωγή του Κώδικος στη ναυτιλιακή πρακτική έχει καθυστερήσει και για όλους, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, είναι ευπρόσδεκτη γιατί θα δυσχεράνει την περαιτέρω λειτουργία των όσων ακόμη κυκλοφορούν υποβαθμισμένων πλοίων. Προσωπικά πιστεύω ότι το σπουδαιότερο πράγμα που φέρνει μαζί του Κώδιξ είναι η αρχή που ενσωματώνει και προβάλλει: η νοοτροπία ασφαλείας (safety culture) που θα πρέπει να χαρακτηρίζει το σύνολο των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

Ίσως κάποιοι συμφωνήσουν ότι αυτή η safety culture δεν έχει εμπεδωθεί στη δική μας βιομηχανία τη ναυτιλιακή, όπως σε άλλες της ξηράς και του αέρος. Δεν θα 'πρεπε να είναι έτσι και

Κώδιξ ISM αντιπροσωπεύει ένα σπουδαίο στοιχείο - όχι όμως το μοναδικό. Σήμερα, περισσότερο ίσως από ποτέ άλλοτε, έχει γίνει κοινή διαπίστωση ότι η ασφάλεια δεν είναι υπόθεση μόνον του ενός - και επιπλέον, ότι οι οποιοσδήποτε ευθύνες αλληλοσυνδέονται. Το προσωπικό ξηράς των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και τα πληρώματα των πλοίων είναι, ή τουλάχιστον θα 'πρεπε να θεωρούν ότι είναι, μέλη μιας και της αυτής ομάδας και όχι ανεξάρτητα άτομα δρώντα μεμονωμένως.

Όταν συμβαίνει ένα ατύχημα, θα πρέπει να ερευνάμε ποια ήταν η γενεσιουργός του αιτία: πλημμελής εκπαίδευση; Κακή σχεδίαση ή συντήρηση του εξοπλισμού (γέφυρας, μηχανής κ.λπ.); Ή μήπως ο εξοπλισμός ήταν ακατάλληλος για τη συγκεκριμένη περίπτωση; Ήταν αποτέλεσμα κοπώσεως ή της εντάσεως που προξενεί πολλές φορές τη μοναξιά και απομόνωση, στοιχεία χαρακτηριστικά του ναυτικού επαγγέλματος όπως έχει εξελιχθεί στις μέρες μας;

Συνήθως όταν κάτι δεν πάει καλά, η συνηθισμένη τάση είναι να ψάξουμε για μια μοναδική αιτία, κατά προτίμηση μια απλή εξήγηση ή ευκολοκατανόητο παράγοντα που ξεκίνησε την όλη διαδικασία που κατέληξε στο ατύχημα. Κάτι τέτοιο συνήθως καταλήγει στο να επιρρίψουμε την ευθύνη σε κατασκευαστικό ή μηχανικό λάθος ή σφάλμα, αμέλεια ή παράβλεψη ενός συγκεκριμένου ατόμου, στρεφόμενοι, κατά κανόνα, προς τον πλοίαρχο ως

το πρόσωπο που φέρει την εσχάτη ευθύνη. Παρά ταύτα, κάθε φορά που υπεισερχόμεθα σε λεπτομέρειες κατά την εν ψυχρώ εξέταση ενός ναυτικού ατυχήματος, σχεδόν απυρεγκλίτως καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι αυτό οφειλόταν σε αλυσίδα ολόκληρων παραγόντων. Η αντιμετώπισή τους, κάθε παράγοντα χωριστά στην ανάπτυξη των συνθηκών που κατέληξαν στο ατύχημα, μπορεί να μην είχε τότε θεωρηθεί αναγκαία, στο σύνολό τους όμως συνέβαλαν στην εξέλιξη μιας καταστάσεως που επέφερε το απευκταίο. Προσωπικά πιστεύω ότι η σωστή εφαρμογή του Κώδικος θα συμβάλει στην αντιμετώπιση του θέματος "Ασφάλεια" σαν μιας ενότητας που θα συνεπικουρείται από άλλες συναφείς πρωτοβουλίες, η σπουδαιότερη από τις οποίες είναι αναμφισβήτητη η αναθεωρημένη σύμβαση STCW που ρυθμίζει θέματα εκπαιδύσεως, πιστοποιητικών και φυλακών των ναυτικών.

Ο επερχόμενος Αύγουστος, λοιπόν, θα είναι ένας άλλος υψίστης σημασίας μήνας για τη ναυτιλία γιατί τότε θα είναι που τα κράτη-μέλη της Συμβάσεως θα πρέπει να υποβάλουν στον IMO πληροφοριακές εκθέσεις σχετικές με τις διοικητικές ρυθμίσεις και προγράμματα και διαδικασίες ναυτικής εκπαίδευσης και χορηγήσεως πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας, τις οποίες ακολουθούν στην προσπάθειά τους συμμορφώσεως με τις απαιτήσεις της Συμβάσεως.

Οι εκθέσεις αυτές θα εξεταστούν από ομάδες ειδημόνων οι οποίες θα συμβουλευθούν το γενικό γραμματέα ως προς το ποιες χώρες βρέθηκαν πλήρως συμμορφούμενες με τη Σύμβαση. Ο γ. γραμματέας, με τη σειρά του, θα υποβάλει σχετική έκθεση στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) η οποία θα αποφασίσει τελικά. Οι χώρες που κατά την MSC, εφαρμόζουν επιτυχώς την STCW, θα καταχωρηθούν στην ονομαζόμενη "white list", μια λίστα που η πρακτική της σημασία θα είναι ότι πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας εκδιδόμενα από μια χώρα της λίστας θα γίνονται αποδεκτά από άλλα κράτη - μέλη της Συμβάσεως. Η Σύμβαση STCW έχει μέχρι τώρα κυρωθεί από 130 χώρες των οποίων οι στόλοι αντιπροσωπεύουν το 98% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Κατά συνέπεια, η εξασφάλιση μιας θέσης στη λευκή λίστα θα είναι κεφαλαιώδους σημασίας, ιδιαίτερα για τις χώρες εκείνες οι οποίες προμηθεύουν ναυτικούς σε μεγάλους αριθμούς σε στόλους ξένων σημαίων (Φιλιππίνες, Ινδονησία, Ινδία κ.ά.) η

αναθεωρημένη σύμβαση απαιτεί υψηλά standards - ιδίως αν συγκριθεί με τη μητρική του 1978, η οποία, ακόμη και όταν διατυπωνόταν, πριν 20 ολόκληρα χρόνια, είχε θεωρηθεί ανεπαρκώς και υπερβολικά ελαστική.

Τα υψηλά standards της νέας Συμβάσεως δεν θα πρέπει να τύχουν κριτικής, ιδίως αν αναρωτηθούμε πώς αλλιώς θα βελτιώσουμε τη ναυτική ασφάλεια και προστατεύσουμε το περιβάλλον από θαλάσσια ρύπανση. Και αν αναλογιστούμε ότι οι αλλαγές που εισάγει η αναθεωρημένη Σύμβαση έγιναν ομόφωνα αποδεκτές και με την πλήρη υποστήριξη όλων των 130 χωρών - μελών της, ποιος μπορεί, με δόση σοβαρότητας, να διατυπώσει αντιρρήσεις τώρα που επέστη ο χρόνος εφαρμογής των αλλαγών αυτών;

Γι' αυτό και δεν θα πρέπει να προξενήσει κατάπληξη το γεγονός ότι περιορισμένη μόνο κριτική έχει ασκηθεί σχετικά με την εισαγωγή στη ναυτιλία των τροποποιήσεων της Συμβάσεως STCW. Οι κυβερνήσεις, τόσο των ανεπτυγμένων όσο και των αναπτυσσόμενων χωρών, προχώρησαν με επιμέλεια στην αναθεώρηση των εκπαιδευτικών συστημάτων και προγραμμάτων τους και στις αναγκαίες διοικητικές μεταρρυθμίσεις που κατέστησε αναγκαίες η τροποποιημένη Σύμβαση.

Υπήρξαν, φυσικά και ορισμένοι αμφισβητίες της αποτελεσματικότητας των τελευταίων αυτών καινοτομιών του GMO. Πιστεύω ότι σύντομα θα αντιληφθούν την εσφαλμένη εκτίμησή τους. Όπως πιστεύω ότι η πλειοψηφία των χωρών θα εξασφαλίσει μια θέση στη λευκή λίστα και ότι η βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών θα ωφεληθεί από τις ναυτεκπαιδευτικές μεταρρυθμίσεις της STCW, όπως θα ωφεληθεί και από την εφαρμογή του Κώδικος ISM, γιατί και τα δύο κείμενα έχουν σαν στόχο την "ποιότητα".

Ο Κώδιξ εστιάζεται στην ποιότητα της διαχειρίσεως των πλοίων από τη στεριά και στη θάλασσα, ενώ η αναθεωρημένη STCW εστιάζεται στην ποιότητα των ναυτικών. Μαζί αποτελούν μια δέσμη που πιστεύω ότι όχι μόνο θα εισαγάγει μεγαλύτερη ασφάλεια στις ναυτιλιακές δραστηριότητες, αλλά συγχρόνως θα τις καταστήσει πιο αποδοτικές.

**Με αυτές τις σκέψεις εύχομαι
στα "Ναυτικά Χρονικά"
και τα Ποσειδώνια '98
κάθε επιτυχία.**

ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Και όμως υπάρχει...

Επισκόπηση του φαινομένου Μέτρα αντιμετώπισής του

Του αρχηγού Λ.Σ. αντιναυάρχου
Θ. Παπακωνσταντίνου



ΓΕΝΙΚΑ

Η πειρατεία ως κίνδυνος που απειλεί την ασφάλεια του Εμπορικού πλοίου και των ναυτικών αποτελεί μια μορφή εγκληματικότητας που οι αιώνες και η εξέλιξη δεν μπόρεσαν να εξαλείψουν με αποτέλεσμα να είναι και σήμερα ένα πρόβλημα που απασχολεί την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα και κατ' επέκταση τη χώρα μας με δεδομένο το διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλίας της.

Ως στοιχεία που χαρακτηρίζουν την πειρατεία και τη διακρίνουν από άλλους τύπους εκδήλωσης βίαιων και έκνομων ενεργειών μπορεί να αναφερθούν τα εξής:

α) Είναι κοινό ποινικό έγκλημα (χωρίς ιδεολογικό ή άλλο υπόβαθρο)

β) Αποσκοπεί στον προσπορισμό οικονομικού οφέλους στους δράστες.

γ) Προϋποθέτει την πρόσκαιρη έστω και μερική απόκτηση ελέγχου του πλοίου από τους δράστες.

δ) Επιβάλλεται βιαίως με απειλή κατά της σωματικής ακεραιότητας ή και της ζωής του πληρώματος, καθώς και την ασφάλεια των αγαθών που αντιπροσωπεύουν το πλοίο και το φορτίο.

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΠΕΙΛΗΣ

• 1. Από τα μέχρι σήμερα υπάρχοντα διεθνή στοιχεία περιστατικών "Πειρατείας/Ληστρικών επιθέσεων εναντίον πλοίων" προκύπτει ότι αυτά εντοπίζονται με ιδιαίτερη συχνότητα, στις παρακάτω γεωγραφικές περιοχές:

- α. ΝΟΤΙΑ ΑΜΕΡΙΚΗ - Λιμάνια Καραϊβικής Θάλασσας
- β. ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ
- γ. ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ
- δ. ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - Ινδονησία - Στενά Μάλαγχα - Σιγκαπούρη

•2. Στις περιοχές αυτές εκδηλώνεται με συνέπεια συγκεκριμένος τύπος δράσης κατά των πλοίων που μπορούμε να τον εντάξουμε σε δυο γενικές κατηγορίες.

α. “Πειρατική επίθεση” όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω, διερχόμενο από τις ύποπτες περιοχές (ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ συνήθως).

β. “Άποτρηκή επίθεση” όταν το πλοίο βρίσκεται αγκυροβολημένο σε ράδα εν αναμονή ελλιμενισμού του ή ελλιμενίζεται προσδεδεμένο σε κρηπιδώματα για φορτοεκφόρτωση (Α-Δ ΑΦΡΙΚΗ - Ν. ΑΜΕΡΙΚΗ).

ΤΡΟΠΟΙ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΠΕΙΛΗΣ

•1. Κατά την εκδήλωση “ΠΕΙΡΑΤΙΚΩΝ ΕΠΙΘΕΣΕΩΝ” όταν το πλοίο ταξιδεύει εμφανίζονται τα παρακάτω ειδικότερα χαρακτηριστικά στοιχεία δράσης.

α. Οι δράστες είναι σχετικά ολιγάριθμοι, οργανωμένοι σε ομάδες, εφοδιασμένοι με σύγχρονο φορητό οπλισμό και επιβαίνουν σε ταχύπλοα σκάφη.

β. Επιτίθενται κυρίως σε πλοία που διαπλέουν τα στενά Μάλαγας - Σιγκαπούρης, σπανιότερα δε σε εξωτερικά αγκυροβόλια λιμανιών (δηλαδή μακριά από βάσεις διωκτικών Αρχών).

γ. Συνήθως χρησιμοποιούν τρία (3) ταχύπλοα σκάφη, τα δύο (2) εκ των οποίων πλευρίζουν το πλοίο-στόχο και προσπαθούν να αποσπάσουν την προσοχή του πληρώματος, ενώ από το τρίτο ταχύπλοο που προσεγγίζει εκείνη τη στιγμή στην πρύμνη του πλοίου, επιχειρείται αιφνιδιαστική αναρρίχηση (σ’ αυτό) των δραστών με σχοινιά και γάντζους.

δ. Οι δράστες, με την απειλή των όπλων τους, κλέβουν χήματα, προσωπικά είδη του πληρώματος μεγάλης αξίας, ακόμη δε και μέρος του φορτίου που μπορούν να μεταφέρουν, ιδίως αν αυτό αποτελείται από αντικείμενα αξίας (στερεοφωνικά - ηλεκτρονικά κ.λπ.).

ε. Οι χρόνοι των επιθέσεων αυτών εντοπίζονται τόσο κατά τη διάρκεια της νύκτας όσο και την ημέρα.

στ. Οι δράστες είναι εξαιρετικά επικίνδυνοι, λόγω του οπλισμού τους και του δυναμικού τρόπου δράσης τους.

•2. Κατά την εκδήλωση “ΛΗΣΤΡΙΚΩΝ ΕΠΙΔΡΟΜΩΝ” όταν το πλοίο βρίσκεται αγκυροβολημένο σε ράδα ή και σε λιμάνια εμφανίζονται τα παρακάτω ειδικότερα χαρακτηριστικά δράσης:

α) Οι δράστες είναι σχετικά πολυάριθμοι, διαθέτουν συνήθως υποτυπώδη οπλισμό π.χ. μαχαίρια - ξύλα (σπάνια όμως μπορεί να φέρουν και όπλα) και επιβαίνουν σε κωπηλάτα τοπικού τύπου σκάφη ή, μερικές φορές, σε μηχανοκίνητα ιδίου τύπου.

β) Ενεργούν συνήθως επιδρομές σε εμπορικά πλοία που είναι αγκυροβολημένα στους προλιμένες ή σε πιο απομακρυσμένα σημεία, έχουν όμως σημειωθεί και κρούσματα σε πλοία που βρίσκονται μέσα στο λιμάνι.

γ) Προσπαθούν να επιβιβάζονται κρυφά στο πλοίο/στόχο μέχρι να συγκεντρωθούν σε αριθμό που τους επιτρέπει να αναλάβουν δράση και στη συνέχεια κλέβουν οτιδήποτε βρουν προστό, ανεξάρτητα από την αξία του (π.χ. χρήματα - προσωπικά αντικείμενα των μελών πληρώματος - τρόφιμα - μέρος φορτίου - ή εφόδια του πλοίου, όπως κάβους - χρώματα - δοχεία κ.λπ.) και αποχωρούν προσπαθώντας να μη γίνουν αντιληπτοί.

δ) Οι χρόνοι των επιδρομών αυτών, εντοπίζονται σχεδόν

πάντοτε κατά τη διάρκεια της νύκτας και ιδίως τις πρώτες πρωινές ώρες, πριν ξημερώσει.

ε) Παρ’ ότι δεν επιδιώκουν συμπλοκές, λόγω του αριθμού τους και του οπλισμού τους, μπορεί να είναι εξαιρετικά επικίνδυνοι εφόσον εντοπιστούν και συναντήσουν αντίδραση.

•3. Κατά την εκδήλωση επιδρομών όταν το πλοίο βρίσκεται ελλιμενισμένο για φορτοεκφόρτωση σε κρηπιδώματα και λιμενικές εγκαταστάσεις εμφανίζονται τα παρακάτω ειδικότερα χαρακτηριστικά:

α. Οι δράστες ενεργούν μεμονωμένα ή σαν ολιγομελής ομάδα και μπορεί να φέρουν οποιοδήποτε είδος οπλισμού (ξύλα - μαχαίρια - πιστόλια).

β. Επιβιβάζονται κρυφά στο ελλιμενισμένο πλοίο, από μη επιτηρούμενες διόδους, (π.χ. άγκυρες - κάβους), προσεγγίζοντας από την ξηρά ή από τη θάλασσα.

γ. Κλέβουν οτιδήποτε μπορεί να αφαιρεθεί και είναι προστό σ’ αυτούς αλλά κυρίως ελαφρά είδη και αντικείμενα αξίας που μπορούν να βρουν και να μεταφέρουν εύκολα (χήματα - ατομικά είδη πληρώματος - τρόφιμα - ηλεκτρονικά κ.λπ.). Προσπαθούν συνήθως να μη γίνουν αντιληπτοί.

δ. Οι χρόνοι της δράσης τους εντοπίζονται κυρίως κατά τη



διάρκεια της νύκτας αλλά και οποιαδήποτε άλλη χρονική περίοδο μπορέσουν να δράσουν απαρατήρητοι, λόγω απουσίας ή απασχόλησης του πληρώματος.

ε. Παρ’ ότι δεν επιχειρούν κατά εμφανή και δυναμικό τρόπο, επειδή σε αρκετές περιπτώσεις οπλοφορούν, μπορεί να είναι επικίνδυνοι και ιδίως όταν αντιληφθούν ότι κινδυνεύουν να συλληφθούν και να παραδοθούν στις τοπικές Αρχές.

•4. Η στάση των πειρατών έναντι του πληρώματος και του πλοίου στις προαναφερθείσες περιπτώσεις ποικίλλει. Έτσι έχουν καταγραφεί περιστατικά στα οποία το πλήρωμα δεν εκτέθηκε σε κίνδυνο ούτε ασκήθηκε βία σ’ αυτό, στην πλειονότητα όμως των επιθέσεων το πλοίο και το πλήρωμα τίθενται υπό έλεγχο, οπότε ενδέχεται οι πειρατές είτε να καταλάβουν το πλοίο και να το διακυβερνήσουν επί εβδομάδες, εξαναγκάζοντας το πλήρωμα να επιβιβαστεί σε βάρκες είτε να κρατήσουν ομήρους για απαίτηση λύτρων και απόσπαση χημάτων και άλλων πολύτιμων αντικειμένων των ναυτικών, ενώ έχουν καταγραφεί και περιπτώσεις πυρπόλησης πλοίων (26 το 1997).

•5. Ωστόσο δεν πρέπει να θεωρηθεί σαν δεδομένο ότι οι

προαναφερθείσες δύο (2) τυπικές περιπτώσεις δράσης, εκδηλώνονται σταθερά και με τον ίδιο πάντοτε τρόπο ή αποκλειστικά στις γεωγραφικές περιοχές που προαναφέραμε αλλά είναι πιθανό να εμφανιστούν με παραλλαγμένο τρόπο και σε άλλες, παραπλήσιες με τις ευαίσθητες, περιοχές.

ΜΕΤΡΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

Η ένταση που είχε προσλάβει η πειρατεία κατά την τελευταία 15ετία, κινητοποίησε, όπως ήταν εύλογο, τη διεθνή κοινότητα που ανέλαβε μια σειρά από πρωτοβουλίες στις οποίες η χώρα μας συμμετέχει ενεργά.

Οι πρωτοβουλίες αυτές εκδηλώνονται με μια σειρά ενεργειών που προϋποθέτουν τη διεθνή συνεργασία αλλά και την ενημέρωση πλοιοκτητών, πλοιαρχών και πληρωμάτων για τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνουν για να περιορίζουν και να αποτρέπουν τους κινδύνους πειρατικών επιθέσεων.

Στο πλαίσιο αυτό ο IMO υιοθέτησε το 1983 την απόφαση A545 (13) που περιγράφει τα μέτρα πρόληψης της πειρατείας και ένοπλης ληστείας κατά των πλοίων ενώ περαιτέρω μέτρα υιοθετήθηκαν τα έτη 1991 και 1993 με ανάλογες αποφάσεις [(A683 (17) και A738 (18)].

Επίσης το 1993 με πρωτοβουλία του IMO συγκροτήθηκε ειδική ομάδα εργασίας στην οποία συμμετείχε και η χώρα μας με αξιωματικό Λ.Σ., η οποία επισκέφθηκε τη Μαλαισία, τη Σιγκαπούρη και την Ινδονησία για να μελετήσει τρόπους αντιμετώπισης της πειρατείας που παρουσίαζε έξαρση την περίοδο εκείνη στην περιοχή του Πορθμού MALACCA και της θάλασσας της Ν. Κίνας. Τα πορίσματα της επιτροπής αυτής υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του IMO και εκδόθηκαν οι συστάσεις MSC/CIRC 622 και MSC/623 προς τα κράτη και τους πλοιοκτήτες πλοιαρχούς και πληρώματα αντίστοιχα.

Παράλληλα το YEN θεωρώντας την ενημέρωση και ενεργοποίηση των αμέσως ενδιαφερομένων και θιγομένων από τις πειρατικές επιδρομές (πλοιοκτήτες - ναυτικούς), ως παράγοντα πρωταρχικής σημασίας για την αντιμετώπισή τους εξέδωσε το Μάρτιο του 1984 τη Ναυτιλιακή Οδηγία αριθ. 15 στην οποία παρέχονται διεξοδικές και αναλυτικές οδηγίες και μέτρα για την πρόληψη και αποτροπή πειρατικών ενεργειών και επισημαίνονται όλες οι παράμετροι, οι συνθήκες και δεδομένα που πρέπει να ληφθούν υπόψη για να ελαχιστοποιηθούν οι σχετικοί κίνδυνοι. Ειδικότερα στην εν λόγω οδηγία περιλαμβάνονται οι περιοχές και οι μέθοδοι επίθεσης των πειρατών, οι παράγοντες που ευνοούν ή ενθαρρύνουν τους επιδρομείς, η πρακτική που συνιστάται για να περιοριστούν οι κίνδυνοι τέτοιων επιθέσεων και τα ληπτέα μέτρα κατά τις διάφορες φάσεις εκδήλωσης αυτών.

ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ - ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ

Ωστόσο είναι γεγονός ότι οι επιθέσεις σε βάρος των εμπορικών πλοίων έχουν σημειώσει σημαντική αύξηση κατά την περίοδο 1995-1997 παρουσιάζοντας παράλληλα και μία διαφοροποίηση ως προς το βαθμό βιαιότητάς τους. Χαρακτηριστικά εν προκειμένω είναι τα πρόσφατα στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα το INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (IMB) σύμφωνα με τα οποία ενώ το 1993 και 1994 δεν σημειώθηκαν θάνατοι, το 1995 και 1996 σκοτώθηκαν 26

ναυτικοί κατ' έτος. Το 1997 μάλιστα σε τέτοια περιστατικά σκοτώθηκαν 51 ναυτικοί και τραυματίστηκαν 30, παρουσιάζοντας αύξηση 100% περίπου σε σύγκριση με το 1996.

Η επιδείνωση της κατάστασης ενεργοποίησε, όπως ήταν αναμενόμενο, την MSC, η οποία εξουσιοδότησε τον γ.γ. του IMO να διεξαγάγει διαβουλεύσεις σε επίπεδο πρέσβων των χωρών στα ύδατα των οποίων εκδηλώθηκαν τα περισσότερα περιστατικά (Ν.Α. Ασία Ν. Αφρική και περιοχές ανοικτά των ακτών της αμερικανικής ηπείρου και της αραβικής Χερσονήσου). Εάν μάλιστα οι κυβερνήσεις των χωρών αυτών εκδηλώσουν ενδιαφέρον και ανταποκριθούν θετικά στην πρωτοβουλία του γ.γ. θα διοργανωθούν αποστολές στις εν λόγω χώρες ώστε να ευαισθητοποιηθούν και να λάβουν τα αναγκαία μέτρα πρόληψης και καταστολής των πειρατών.

Παράλληλα ο γ.γ. του IMO έχει προγραμματίσει για τις 3-9-98 τη διεξαγωγή τεσσάρων σεμιναρίων στο ADEN (ή MADAJA),

“ Η ένταση που είχε προσλάβει η πειρατεία κατά την τελευταία 15ετία, κινητοποίησε, όπως ήταν εύλογο, τη διεθνή κοινότητα που ανέλαβε μια σειρά από πρωτοβουλίες στις οποίες η χώρα μας συμμετέχει ενεργά ”.

στο LAGOS (ή ACCTA), στο RIO DE JANEIRO και τη Σιγκαπούρη και έχει καταρτίσει σχετικό προϋπολογισμό δαπάνης 245.000 δολ. ΗΠΑ στο οποίο η χώρα μας συμμετέχει με 20.000 δολ. ΗΠΑ (8,16% του συνόλου).

Είναι νομίζω προφανές ότι η πειρατεία ως πρόβλημα που επηρεάζει την ασφάλεια των πλοίων και των ναυτικών, δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπιστεί ικανοποιητικά μόνο από μεμονωμένες προσπάθειες κρατών αλλά απαιτεί μια διεθνή κινητοποίηση η οποία, όπως προκύπτει απ' όσα προεκτέθηκαν, έχει ήδη εκδηλωθεί με συνεχείς και έντονες πρωτοβουλίες.

Στην προσπάθεια αυτή η χώρα μας συμμετέχει ουσιαστικά συμβάλλοντας στο έργο του IMO με την μορφή χρηματικής ενίσχυσης των προγραμμάτων του, τη συμμετοχή αξιωματικών Λ.Σ. στις αποστολές που διοργανώνει ή και με τη διατύπωση προτάσεων για την αντιμετώπιση του προβλήματος, δραστηριότητες οι οποίες έχουν αποσπάσει κατ' επανάληψη θετικά σχόλια τόσο από πλευράς IMO όσο και από πλευράς των ναυτιλιακών Αρχών και φορέων.

Η αντιμετώπιση της πειρατείας είναι ευθύνη ισότιμα κατανεμημένη σε όλα τα κράτη της διεθνούς κοινότητας. Ο συντονιστικός ρόλος που έχει ανατεθεί στον IMO εκτιμάται ότι θα συντελέσει στη λήψη αποτελεσματικών μέτρων πρόληψης και καταστολής της διεθνούς αυτής μάστιγας, δεδομένου ότι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός αποτελεί ένα διεθνές όργανο με ισχυρή διπλωματική επιρροή. Η πρόσφατα αναληφθείσα πρωτοβουλία του για διεξαγωγή σεμιναρίων και αποστολή εμπειρογνομόνων στις χώρες “υψηλού κινδύνου” εκτιμάται ότι θα συμβάλει στη μείωση των περιστατικών, χωρίς να πιστεύω ότι η ριζική καταπολέμηση του φαινομένου είναι εύκολη υπόθεση και θα επέλθει σύντομα.

Ωστόσο εκφράζεται η βεβαιότητα ότι τέτοιου είδους πρωτοβουλίες θα ενισχύσουν σημαντικά τους αποδέκτες τους ώστε να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά την πειρατεία και να εξασφαλιστεί κατ' αυτό τον τρόπο η ασφάλεια και η ομαλότητα των θαλάσσιων μεταφορών και του παγκόσμιου εμπορίου.

On the occasion of
POSIDONIA 98
GREETINGS AND
BEST WISHES
to our shipping friends
everywhere...



ASTRON MARITIME COMPANY S.A.
Akti Miaouli & Philellinon 1-3
GR 185 36 Piraeus Greece
Tel.: (01) 4293.180 Tlx: 211796 ASTR GR Fax: (01) 4293.713

FAROS MARITIME LIMITED
192 Sloane Street
London SW1X 9QX
England
Tel.: 0171 838 9555 Tlx: 25469 FAROS G Fax: 0171 838 9914

1948 - 1998

ΚΑΙ ΟΜΩΣ ΛΕΙΠΕΙ ΤΟ ΟΡΑΜΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ

του Χρήστου Ε. Ντούνη*

Σε πρωινή καθημερινή εφημερίδα δημοσιεύτηκε άρθρο έμπειρου, περί τα ναυτιλιακά, δημοσιογράφου με τίτλο που ευθέως θεωρεί ότι η Ανωτατοποίηση των Ναυτικών Σχολών είναι χωρίς αντίκρισμα.

Αρχικά βέβαια πρέπει να γίνει κατανοητό ότι είναι πολύ μικρός ο χώρος στο πλαίσιο ενός άρθρου να παρατεθεί μια αναλυτική επιχειρηματολογία που απαιτείται για ένα τόσο σοβαρό θέμα.

Εγώ θα ήθελα να σχολιάσω ορισμένες θέσεις του δημοσιεύματος που, νομίζω, θα βοηθήσουν τον αναγνώστη να το προσεγγίσει όσο το δυνατόν περισσότερο.

1. Εξασφάλιση ικανού διδακτικού προσωπικού

Στο σημείο αυτό εστιάζει το δημοσίευμα μεγάλο μέρος της σωστής επιχειρηματολογίας του για τη μη αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών. Και είναι γεγονός ότι οι επιλογές του διδακτικού προσωπικού μέχρι σήμερα δεν γίνονται πάντοτε με βάση τα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα που απαιτεί η διδασκαλία του συγκεκριμένου γνωστικού αντικείμενου στις ΑΔ-ΣΕΝ.

Και δικαίως ερωτά ο αρθρογράφος με τους ίδιους καθηγητές που είναι σήμερα για ποια πλέον τυπική και ουσιαστική αναβάθμιση των ναυτικών σπουδών μιλάμε.

Και ασφαλώς έχει δίκιο χωρίς να σημαίνει αυτό ότι το σημερινό διδακτικό προσωπικό είναι εξ' ολοκλήρου ακατάλληλο. Αλλά η ανεύρεση του προσοντούχου διδακτικού προσωπικού είναι έργο της πολιτείας που δεν έχει ασκήσει μέχρι τώρα με την ευθύνη και το σεβασμό που απαιτεί το επίπεδο της ναυτικής εκπαίδευσης.

Και διερωτάται ο κάθε καλόπιστος πολίτης της χώρας αυτής: αφού η ανάγκη αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης είναι δεδομένη, το γεγονός ότι η αναβάθμιση ΔΕΝ ΥΛΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ή εάν υλοποιηθεί θα παραμένει γράμμα κενό, επειδή σήμερα δεν διατίθενται στο σύνολό τους προσοντούχοι καθηγητές με υψηλά προσόντα, αποτελεί αυτό τόσο σοβαρή αδυναμία τουλάχιστον όσο προβάλλεται;

Είναι αλήθεια πειστικό ένα τέτοιο επιχειρήμα; Δηλαδή δεν παράγουμε περισσότερο μορφωμένους αξιωματικούς που έχει

ανάγκη η ελληνική ναυτιλία, επειδή σήμερα δεν "μπορέσαμε να βρούμε" καθηγητές με ανάλογα προσόντα;

Και φέρνω ένα παρόμοιο παράδειγμα στη Σάμο, τη Χίο και τη Ρόδο λειτουργούν Πανεπιστημιακές Σχολές εδώ και χρόνια. Ερωτάται, όταν αυτές για πρώτη φορά άνοιξαν εδώ και 15 ή 20 χρόνια πόσοι καθηγητές διατίθεντο; Αλλά και σήμερα ακόμη όλοι γνωρίζουμε ότι το βάρος της διδασκαλίας το φέρνουν οι βοηθοί κ.λπ. αφού ένας πολύ μικρός μόνο αριθμός καθηγητών υπηρετεί σ' αυτές.

Ετόλμψε όμως ποτέ κανένας να αμφισβητήσει την ποιότητα του πτυχίου τους και να αξιολογήσει το πτυχίο του Μαθηματικού από τη Σάμο ως κατώτερο αυτού των Αθηνών ή του Τμήματος Διοικήσεως Επιχειρήσεων της Χίου ως κατώτερο του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών; Ασφαλώς ουδείς το διανοείται.

Άλλο παράδειγμα είναι οι Παιδαγωγικές Ακαδημίες διετούς φοίτησης που πριν από λίγα χρόνια μετατράπηκαν σε πανεπιστημιακά παιδαγωγικά τμήματα. Αλήθεια, εκεί είχε προηγουμένως εξασφαλιστεί το καθηγητικό προσωπικό;

Κατά συνέπεια το σχόλιο του αρθρογράφου ότι θα παραχθούν κάτοχοι πανεπιστημιακού τίτλου χωρίς ουσιαστικό επίπεδο γνώσεων πανεπιστημιακού επιπέδου πιστεύω ότι δεν ευσταθεί για τη ναυτική εκπαίδευση όπως δεν ευσταθεί -όπως αποδείχτηκε- και για τους άλλους τομείς της εκπαίδευσης στη χώρα μας.

2. Η δημιουργία Κέντρων Ναυτικής Εκπαίδευσης

Το δημοσίευμα θίγει πραγματικά ένα καίριο θέμα που είναι η δημιουργία Κέντρων Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Χωρίς αμφιβολία η αναβάθμιση τόσο μεγάλου αριθμού ΑΔΣΕΝ ανά την επικράτεια δεν φαίνεται να είναι πρακτικά δυνατή παρ' όλο που κάτι ανάλογο έχει γίνει και με τις Παιδαγωγικές Ακαδημίες (Ανώτατης Εκπαίδευσης) που σε μια νύχτα μετατράπηκαν σε Πανεπιστημιακά Παιδαγωγικά Τμήματα διπλάσιου χρόνου φοίτησης (από δύο σε τέσσερα) διάσπαρτα στις διάφορες περιοχές της χώρας.

Γι' αυτό και πολύ σωστά νομίζω, το δημοσίευμα αναφέρει ενδεικτικά ότι μια τέτοια αναβάθμιση μπορεί να γίνει σε μεγάλα Κέντρα στην Αττική και Θεσσαλονίκη. Με άλλα λόγια, τα κέντρα αυτά μπορεί να είναι για παράδειγμα οι ίδιες οι ΑΔΣΕΝ Ασπροπύργου ή Νέας Μηχανιώνας ή και ακόμη των Χανίων όπου υπάρχει ευχέρεια εξεύρεσης διδακτικού προσωπικού, ενώ παράλληλα διατίθεται σήμερα αρκετά ικανοποιητικός εξοπλισμός. Και διερωτάται πάλι ο πολίτης αυτής της χώρας γιατί αυτά τα 3 μεγάλα κέντρα Ναυτικής Εκπαίδευσης να μην παράγουν υψηλής ποιότητας αξιωματικούς που χρειάζεται η ναυτιλία αφού:

α) Ο εξοπλισμός που διατίθεται σήμερα μπορεί να θεωρηθεί επαρκής.

β) Το καθηγητικό προσωπικό μπορεί να εξευρεθεί και σταδιακά να δημιουργηθεί. Αυτό που με βεβαιότητα μπορεί να ληχθεί (προς ανακούφιση αυτών που έχουν τις αμφιβολίες τους) είναι ότι το ποσοστό των προσοντούχων καθηγητών στα τρία ενδεικτικά αναφερθέντα κέντρα θα είναι πολύ μεγαλύτερο απ' ό,τι είναι σήμερα σε άλλες περιφερειακές Πανεπιστημιακές Σχολές π.χ. Αιγαίου, Θράκης, Ιονίου κ.λπ. έστω και αν αυτές λειτουργούν για μερικά χρόνια.

γ) Ο χρόνος σπουδών παραμένει ο ίδιος όπως και σήμερα στις ΑΔΣΕΝ που απαιτούνται 4 χρόνια σπουδών (3 θεωρητικής φοίτησης και δύο εξάμηνα πρακτικής άσκησης στα πλοία) για την απόκτηση του πτυχίου της Σχολής και συγχρόνως του Διπλώματος Γ' Τάξεως.

Και διερωτάται ο πολίτης αυτής της χώρας γιατί ως ναυτιλία να μην εκμεταλλευτούμε μια πρόσθετη πηγή προέλευσης στελεχών στη ναυτιλία. Και επαναλαμβάνεται κάτι που έχει γραφεί πολλές φορές. Μια πρόσθετη (πέρα από την πηγή των ΑΔΣΕΝ) πηγή προέλευσης ναυτικών στελεχών.

Αλήθεια, υπάρχει άνθρωπος στην ελληνική ναυτιλία που να θεωρεί ότι οι πανεπιστημιακού επιπέδου γνώσεις δεν είναι αναγκαίες για τον Έλληνα πλοίαρχο Μηχανικό, ενώ για παράδειγμα είναι αναγκαίες για τον Αμερικάνο, τον Ιάπωνα, το Ρώσο, τον Αιγύπιο, τον Τούρκο και τόσους άλλους.

Και κάτι ακόμη που προβάλλουν κατά κόρον οι αντιδρούντες. Είναι πειστικό, αλήθεια, το επιχείρημα ότι από τους αποφοιτούντες πλοίαρχους και μηχανικούς της προέλευσης αυτής η διαρροή θα είναι μεγαλύτερη απ' ό,τι σήμερα των ΑΔΣΕΝ; Κατ' αρχάς το πτυχίο πανεπιστημιακού επιπέδου δεν σημαίνει διαφορετικά επαγγελματικά δικαιώματα στη θάλασσα ούτε

δυνατότητες επέκτασης των επαγγελματικών δικαιωμάτων σε βάρος άλλων επαγγελματικών τάξεων της ξηράς που πολλοί ίσως να φοβούνται.

Με άλλα λόγια, ο ναυτίλος Αξιωματικός ούτε λογιστής θα είναι ούτε δικηγόρος ούτε ναυπηγός, καθώς και ο Μηχανικός ούτε ναυπηγός ούτε Μηχανολόγος θα είναι με δικαιώματα λόγου χάρη υπογραφής μηχανολογικών εγκαταστάσεων.

Θα είναι και οι δύο αυτές ναυτικές ειδικότητες των Αξιωματικών αυτές που είναι σήμερα με τη διαφορά όμως ότι οι απόφοιτοι θα αναγνωρίζονται ως γνώστες στο Ανώτατο επίπεδο του γνωστικού αντικείμενου που υπηρετούν. Είναι το στοιχείο που θα τους προσδίδει την επαγγελματική επάρκεια, το επαγγελματικό κύρος και την κοινωνική καταξίωση.

Και αυτό είναι το ζητούμενο γιατί το απαιτεί όχι μόνο η καλπάζουσα τεχνολογική εξέλιξη και η λειτουργική ναυτιλιακή πραγματικότητα αλλά και η ανάγκη προσέλευσης σπουδαστών υψηλών επιδόσεων. Και σε κάθε περίπτωση οι έχοντες τις αντιρρήσεις τους ας λάβουν υπόψη τους ότι θα έχουν μια πρόσθετη πηγή προέλευσης με πολύ μεγαλύτερη προσέλευση με τα ίδια επαγγελματικά δικαιώματα στη θάλασσα και χωρίς τις τυπικές προϋποθέσεις άσκησης ενός διαφορετικού εξειδικευμένου επαγγέλματος στην ξηρά (π.χ. Δικηγόρου, Λογιστού, Μηχανολόγου, Ναυπηγού κ.λπ.).

Αλήθεια, δεν σκέπτονται όσοι διατηρούν ακόμη τις αμφιβολίες τους, τι ώθηση θα δώσει και πόσο θα προβάλλει την τόσο περιθωριοποιημένη σήμερα ναυτιλιακή σταδιοδρομία στη σπουδάζουσα νεολαία από την οποία προσδοκάμε να αντλήσουμε το στελεχιακό δυναμικό της ναυτιλίας;

Είναι δυνατό σήμερα, έχοντας σαν μοναδικό κριτήριο τη δήθεν αγάπη προς τη θάλασσα, να αποτεινόμεστε σε σπουδαστές κατωτέρας επίδοσης για να αντλήσουμε τα στελέχη της ναυτιλίας;

Μα η δήθεν αυτή αγάπη προς τη θάλασσα, ας μην κρυβόμαστε και ας μην εθελουφλούμε, εκδηλώνεται περισσότερο γιατί συνδυάζεται με την αρχή της ήσσονος προσπάθειας και της ευκολίας φοίτησης στις ΑΔΣΕΝ. "Γιατί εάν ήταν πράγματι διαφορετικός ο βαθμός της αγάπης προς τη θάλασσα" το ποσοστό παραμονής θα ήταν πολύ μεγαλύτερο.

3. Ανωτατοποίηση μετά την απόκτηση του διπλώματος Α' τάξεως

Ο αρθρογράφος διατυπώνει και μία ακόμη πρόταση, πολύ γνωστή βεβαίως, που έχει απασχολήσει τον Τύπο αλλά το προβάλλουν και οι ναυτικές ενώσεις.

"Να ανωτατοποιηθεί το δίπλωμα Α' τάξης μόνο για όσους παρακολουθήσουν στη συνέχεια ορισμένα μαθήματα".

Όπως είναι γνωστό, στις περισσότερες χώρες το επίπεδο των ναυτικών σπουδών το προσδιορίζει το επίπεδο των Ναυτικών Σχολών γι' αυτό και οι Ναυτικές Σχολές είναι Ανωτάτου Επι-

πέδου και όχι το δίπλωμα Ε.Ν.

Όπως στην Αγγλία που το σύστημα είναι περισσότερο ευέλικτο ως βάση του επιπέδου των ναυτικών σπουδών αναγνωρίζεται εμμέσως το δίπλωμα Γ ή Β ή Α τάξεως. Και πραγματικά με δίπλωμα Γ ή Β τάξεως μπορεί ο κάτοχός του να εγγραφεί στο δεύτερο έτος του τριετούς κύκλου ναυτιλιακών σπουδών για απόκτηση Bachelor of Science in Shipping. Όμως ο κάτοχος διπλώματος Α' τάξεως μπορεί να παρακολουθήσει απευθείας το shipping course για απόκτηση MASTER IN SHIPPING. Σημειώνεται ότι αυτής της δυνατότητας έχουν κάνει χρήση και Έλληνες πλοίαρχοι που έχουν αποκτήσει MASTER OF SCIENCE.

Εμμέσως συνάγεται πλην σαφώς ότι πάνω στο ναυτιλιακό και μόνο αντικείμενο το δίπλωμα του πλοιάρχου Α' τάξεως στην Αγγλία ισοδυναμεί με Bachelor of Science αφού αποτελεί εναλλακτικό προσόν απόκτησης Master εις το Shipping. Αυτή την ίδια φιλοσοφία, όπως είναι γνωστό, ακολουθεί και το Διεθνές ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο του MALMO που λειτουργεί υπό την αιγίδα του IMO και χορηγεί MASTER OF SCIENCE σε ναυτιλιακά αντικείμενα όπως είναι η Διαχείριση της Ναυτιλιακής Ασφάλειας, η Ναυτιλιακή Εκπαίδευση, η Διοίκηση Λιμένων, η Προστασία Θαλάσσιου Περιβάλλοντος οι θαλάσσιες μεταφορές κ.λπ.

Και από το MALMO υπάρχουν επίσης Έλληνες Πλοίαρχοι που έχουν αποκτήσει MASTER OF SCIENCE.

Και ερωτάται, υπάρχουν τέτοιες πιθανότητες ένα τέτοιο σύστημα να επιτύχει στην Ελλάδα;

Προσωπικά θεωρώ ότι στη χώρα μας είναι ΑΔΥΝΑΤΗ η εφαρμογή του αγγλικού συστήματος γιατί με βεβαιότητα θα υπάρξει καθολική αντίδραση της εδώ Πανεπιστημιακής Κοινότητας και κυρίως των Πανεπιστημιακών Σχολών που διδάσκουν μερικά μαθήματα ναυτιλίας.

Δηλαδή δεν θα επιτρέψουν για παράδειγμα με ένα χρόνο παρακολούθησης ειδικών μαθημάτων οι διπλωματούχοι Α' Πλοίαρχοι να αποκτήσουν Ναυτιλιακό δίπλωμα Πανεπιστημίου. Η αντίδραση θα ήταν καθολική δεδομένου ότι θα εθεωρείτο κάτι σαν "εισβολή" σε κάποιον απαγορευμένο χώρο. Εάν όμως πράγματι αυτό κατορθωθεί η ναυτιλία θα το χαιρετίσει, γιατί ως μέτρο μπορεί να μην αγγίζει την ουσία του προβλήματος αναβάθμισης των ναυτικών σπουδών όμως θα αποτελέσει ένα μέτρο προς τη σωστή κατεύθυνση.

4. Το προωθούμενο νομοσχέδιο για τη Ναυτική Εκπαίδευση

Η προσωπική μου άποψη είναι ότι γίνεται πολύς θόρυβος για το τίποτε. Και το λέγω αυτό γιατί, όπως είναι γνωστό, οι ΑΔΣΕΝ αναβαθμίστηκαν αρχικά στην Ανώτερη Παιδεία από το 1973 με δύο νόμους: α) τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (1973) β) τον Αναγκαστικό νόμο 99/1973.

Κατά συνέπεια, εάν το ΥΕΝ για τους δικούς του κατά καιρούς λόγους δεν τοποθετεί το διδακτικό προσωπικό σύμφωνα με τα προσόντα που προβλέπονται για το ανάλογο προσωπικό

των ΤΕΙ αυτό δεν σημαίνει ότι σήμερα οι ΑΔΣΕΝ δεν είναι στο επίπεδο ΤΕΙ και ότι απαιτείται Νόμος για να ενταχθούν στα ΤΕΙ.

Κατά συνέπεια το Νομοσχέδιο παραμένει στο επίπεδο του "τακτοποιητικού" χωρίς οποιοδήποτε όραμα και χωρίς να προωθεί τη ναυτική εκπαίδευση στα επίπεδα που το έχει ανάγκη για να επιβιώσει η ναυτιλιακή μας βιομηχανία.

Επισημαίνω με θλίψη ότι χάνεται άλλη μια ακόμη ευκαιρία για να ανοίξουμε διάπλατα τις πύλες της ναυτιλιακής σταδιοδρομίας σε μια νεολαία που διψά για μάθηση, για δυναμική παρουσία, για προοπτική.

5. Συμπεράσματα

Όσοι ζουν από κοντά τα προβλήματα της ναυτιλίας και το καθημερινό άγχος του πλοιοκτήτη για να βρει υψηλού επιπέδου, ικανά και υπεύθυνα στελέχη θα αντιληφθεί ο ίδιος ότι η προβαλλόμενη έλλειψη διδακτικού προσωπικού ΔΕΝ αποτελεί πρόβλημα για να εκπαιδεύσουμε σωστά τα στελέχη της ναυτιλίας ούτε ο φόβος της διαρροής τέτοιων εκπαιδευμένων στελεχών έχει τη διάσταση που φοβούνται ότι θα υπάρξει. Το πανεπιστημιακό δίπλωμα της Σχολής στην πράξη δεν συνεπάγεται την επέκταση των επαγγελματικών δικαιωμάτων των ναυτικών στελεχών σε βάρος άλλων κατηγοριών επιστημονικών επαγγελματιών της ξηράς και για το λόγο αυτόν, η διαρροή δεν φαίνεται ότι θα διαφοροποιηθεί από τα σημερινά επίπεδα διαρροής των αποφοίτων ΑΔΣΕΝ. Όμως θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι της πανεπιστημιακής βαθμίδας Αξιοματικοί θα αποτελούν μια πρόσθετη πηγή προέλευσης ναυτικών στελεχών πέραν της Μέσης βαθμίδας των ναυτικών Λυκείων και της Ανώτερης βαθμίδας των ΑΔΣΕΝ με τα ίδια επαγγελματικά δικαιώματα και τις ίδιες διαδικασίες ανέλιξης στη ναυτική ιεραρχία.

Η λύση των Κέντρων Ναυτικής Εκπαίδευσης είναι λύση αναβάθμισης εφικτή, με πολλά πλεονεκτήματα, που οφείλει η πολιτεία να την εξετάσει, όπως οφείλει να εξετάσει επίσης τη δυνατότητα εξίσωσης του Διπλώματος Α' τάξεως των Αποφοίτων ΑΔΣΕΝ με πανεπιστημιακό δίπλωμα με μια διαδικασία που θα γίνει αποδεκτή και από το Υπουργείο Παιδείας.

Έχω βαθιά την πεποίθηση και χαίρομαι που ήλθε πια ο καιρός να σπάσουν τα δεσμά που κρατούν τη ναυτική εκπαίδευση και συνακόλουθα την ελληνική ναυτιλία απομονωμένη και περιθωριοποιημένη από την αστείρευτη δεξαμενή της τροφοδότησής της που είναι μια διψασμένη για μάθηση, διψασμένη για πανεπιστημιακούς τίτλους σπουδάζουσα ελληνική νεολαία.

*Επίτιμος Αρχηγός Λιμενικού Σώματος
Γενικός Διευθυντής Hellenic Hull Management

VERISTAR INFO

Ship Management on the Internet



Marine Division



Cedex 44 - 92077 Paris La Défense - France - Tél. : 33 (1) 42 91 52 91 - Fax : 33 (1) 42 91 52 62

**BUREAU
VERITAS**

Εξη προτάσεις

για το



του Γεωργίου Κασσιμάτη
Προέδρου του ΕΒΕ Πειραιώς

Ο Πειραιάς από αρχαιότατων χρόνων έπαιξε μεγάλο ρόλο στην ιστορία του Αιγαίου. Το λιμάνι ανάγεται ήδη στον 5ο π.Χ. αιώνα, όταν ο οξυδερκής Θεμιστοκλής εκτιμώντας τη στρατηγική του θέση, το οχύρωσε, το οργάνωσε και το έκανε ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια του αρχαίου κόσμου και το θεμέλιο της ένδοξης ιστορίας της Αθήνας.

Έτσι το λιμάνι του Πειραιά είναι από τα αρχαιότερα λιμάνια της χώρας και διαδραμάτισε σημαντικότατο ρόλο στην παγκόσμια ναυτιλία και το εμπόριο, αλλά και στα ιστορικά πεπρωμένα του έθνους μας.

Το λιμάνι του Πειραιά εξυπηρετεί σήμερα όλες τις δραστηριότητες, που πρέπει να πληροί ένα σύγχρονο λιμάνι, όπως ναυτιλιακές, εμπορευματικές, επιβατικές, ναυπηγοεπισκευαστικές, εφοδιαστικές, ειδικών βοηθητικών εξυπηρετήσεων κ.ά.

Έτσι:

- Σαν εμπορικό λιμάνι είναι το μεγαλύτερο των Βαλκανίων και της περιοχής Ανατολικής Μεσογείου - Ευξείνου Πόντου.
 - Σαν επιβατικό λιμάνι είναι το μεγαλύτερο ολόκληρης της Μεσογείου.
 - Σαν ναυπηγοεπισκευαστικό, εφοδιαστικό και βοηθητικό λιμάνι είναι ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου και της Ευρώπης.
- Σαν ναυτιλιακό κέντρο είναι η μητρόπολη

του ελληνικού εμπορικού στόλου και ένα από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου.

Θα πρέπει να πούμε επίσης ότι αποτελεί κύρια θαλάσσια πύλη της Ελλάδας, το πρώτο διαμετακομιστικό κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου και την κύρια θαλάσσια πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ακριβέστερα δε τη μοναδική νότια πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το λιμάνι εξυπηρετεί σήμερα 6,5 εκατ. επιβάτες και 1 εκατ. οχήματα το χρόνο. Στον αριθμό αυτό πρέπει να προστεθούν και τα ταξί που διακινούνται στη ζώνη του λιμανιού και που πλησιάζουν το μισό εκατομμύριο. Η κίνηση αυτή παρουσιάζει μια έντονη εποχική ακμή κατά τους θερινούς μήνες, όπου εξυπηρετείται το 70% της ετήσιας κίνησης.

Η πολυδιάστατη, όμως, αυτή διαρκής δραστηριότητα του λιμανιού απαιτεί ιδιαίτερη προσπάθεια για διαρκή βελτίωση και εκσυγχρονισμό ώστε να είναι προσαρμοσμένη πάντα στις ανάγκες της εποχής.

Ιδιαίτερα απαιτείται:

- Ανάπλαση και επέκταση του λιμανιού, ώστε να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες πολυσχιδείς απαιτήσεις.
- Μεγαλύτερη ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, ώστε να εξυπηρετούνται

οι ανάγκες και των πλέον σύγχρονων πλοίων, γεγονός που θα φέρει στην πόλη και γενικότερα στη χώρα πολύτιμο συνάλλαγμα.

- Οδική και σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού με την ενδοχώρα και την ηπειρωτική Ευρώπη.
- Έργα οδοποιίας για να αποσυμφορήσουν και να διευκολύνουν τους ήδη υπερφορτωμένους και καταπονημένους δρόμους της πόλης.
- Εξεύρεση παρκούς και κατάλληλου χώρου για την αποθήκευση, κατασκευή και διακίνηση ειδών "τράνζιτο".
- Προσαρμογή στις νέες μεθόδους και τα πρότυπα λειτουργίας των Ευρωλιμένων απαιτεί πλήρη εκσυγχρονισμό του λιμανιού στους τομείς μηχανοργάνωσης και πληροφορικής.

Ταυτόχρονα θα πρέπει να αναβαθμίσει την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών ώστε να γίνει περισσότερο παραγωγικό και ανταγωνιστικό.

Η γεωγραφική θέση του Πειραιά του επιτρέπει να διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στον ιστό του διαμετακομιστικού εμπορίου μεταξύ Ευρώπης και άλλων χωρών της Εγγύς Ανατολής και Βορείου Αφρικής. Για να επιτευχθεί, όμως, αυτό προϋποτίθεται η ίδρυση και η λειτουργία Ελεύθερων

Λιμάνι του Πειραιά



Ζωνών. Το Επιμελητήριό μας, προβλέποντας και στο χώρο αυτό, ηγείται της πρωτοβουλίας σε συνεργασία με ιδιώτες επιχειρηματίες για την ίδρυση και λειτουργία ενός σύγχρονου εμπορευματοκέντρου με ελεύθερη ζώνη υποδοχής, διαλογής, αποθήκευσης, διαμετακόμισης και ελαφράς μεταποίησης εμπορευμάτων σε περιοχή της αρμοδιότητάς του.

Τα οφέλη που προκύπτουν από τη λειτουργία των Ελεύθερων Ζωνών είναι τεράστια και αναφέρω μερικά:

- Προσέλκυση ξένου κεφαλαίου για επενδυτικές δραστηριότητες.
- Προώθηση των εξαγωγών μεταποιημένων προϊόντων.
- Χρήση ντόπιων παραγωγικών συντελεστών (εργασία, πρώτες και βοηθητικές ύλες, ημικατεργασμένα και ημιτελή προϊόντα).
- Έσοδα από άλλες υπηρεσίες (βιομηχανικά κτίρια, αποθήκες, ψυγεία, τραπεζικές εργασίες, ταχυδρομικά και τηλεφωνικά τέλη).
- Γενικά έσοδα από φόρους.
- Προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και της επίλυσης οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων της περιφέρειας.

Σήμερα τα μεγάλα λιμάνια αναπτύσσονται σε συνθήκες εντονότατου ανταγωνισμού και λειτουργούν με τους ρυθμούς που επιβάλλουν οι συνεχώς μεταβαλλόμενες συνθήκες στις διεθνείς μεταφορές και το εμπόριο, αλλά και οι πολιτικές και οικονομικές διεθνείς συγκυρίες.

Γι' αυτό και το πρώτο μέλημά μας είναι να προσαρμοστούμε στις νέες αυτές συνθήκες, ώστε να αναδείξουμε το λιμάνι και την πόλη μας ως πόλο ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού.

Λιμάνι Πειραιά

•Τι προβλέπει η μελέτη του Πανεπιστημίου
•Σχεδόν αδύνατη η ιδιωτικοποίηση

του Νάσου Πουλακίδη

Θα ιδιωτικοποιηθεί, θα μετοχοποιηθεί, τι επιτέλους θα συμβεί με τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς;

Έχουμε την αίσθηση ότι ούτε και οι πλέον αρμόδιοι δεν γνωρίζουν τι επιφυλάσσει η... μοίρα στον ΟΛΠ.

Ο παραιτηθείς με πάταγο από την προεδρία του Οργανισμού Γιώργος Κλαυδιανός κατά τη διάρκεια συνέντευξης Τύπου δήλωσε επί λέξει: "Η όποια ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ πρόκειται να επιτευχθεί πριν από τέσσερα χρόνια".

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης σχολιάζοντας την άποψη του Γ. Κλαυδιανού τόνισε: Οποιοδήποτε χρειάζονται μελέτες για τη μετατροπή του ΟΛΠ. Πάντως ο Οργανισμός δεν μπορεί να "βαδίσει" όπως σήμερα. Πρέπει να εκσυγχρονιστεί, για να μην μπει ο ΟΛΠ στο "κόκκινο". Μόνο με τον εκσυγχρονισμό θα γίνει ανταγωνιστικό το λιμάνι του Πειραιά. Μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιά που γνωστοποιήθηκε προ μηνός, υποστηρίζει ότι θεωρείται σχεδόν αδύνατη η ιδιωτικοποίηση.

Πιο συγκεκριμένα τα συμπεράσματα αλλά και οι προτάσεις του Πανεπιστημίου Πειραιά, για τη μετάλλαξη ή μη του ΟΛΠ, είναι τα ακόλουθα:

Ο ν.2414/1996 προσδιορίζει ένα "ευέλικτο πλαίσιο" μετεξέλιξης ΝΠΔΔ σε Α.Ε. του Δημοσίου. Στο προτεινόμενο σχέδιο προβλέπεται η μετάλλαξη του Οργανισμού σε Α.Ε. του Δημοσίου όπως ακριβώς ορίζεται στο ν. 2414/1996. Η μετάλλαξη αυτή 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. Έτσι εξασφαλίζεται το κυριαρχικό 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 δημοσίου υπαλλήλους του ΟΛΠ (1.248 άτομα) οι οποίοι στη συνέχεια και κάτω από τις νέες συνθήκες θα α-

πασχολούνται στην Α.Ε. του Δημοσίου με καθεστώς συμβάσεων εργασίας αορίστου χρόνου. Το συνταξιοδοτικό, η πρωτοβάθμια περίθαλψη, το επικουρικό κ.λπ., 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 τίποτε στο καθεστώς στο οποίο υπάγονται (προσωπικό σε θέσεις προσωρινές 114, εργατικό προσωπικό σε μόνιμες και προσωρινές θέσεις 856). Επιπλέον, όλοι οι εργαζόμενοι (2.218 άτομα) απολαμβάνουν το προνόμιο της (προσωποπαγούς θέσεως), μέχρι τη συνταξιοδότησή τους. Κατ'αυτό τον τρόπο ο συνολικός αριθμός των εργαζομένων στο λι-



μένα μπορεί να μειώνεται σταδιακά χωρίς να δημιουργούνται κοινωνικές αναταραχές. Η υπαγωγή μιας κατηγορίας εργαζομένων στο ειδικό καθεστώς του ΙΚΑ ώστε να μη θιγούν οι εργασιακές σχέσεις και η μετάλλαξη του Οργανισμού σε Α.Ε. του Δημοσίου επιβάλλονται από το ν.2414/1996. Εναλλακτικά θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί και η λύση της μετάλλης ή της εθελουσίας εξόδου.

Στο προτεινόμενο καθεστώς ο ΟΛΠ διατηρεί όλα τα προνόμια ως "οικονομικός καθολικός διάδοχος", γιατί η κατάργησή τους θα δημιουργήσει προβλήματα στον Οργανισμό. Η προσπάθεια αποτίμησης των περιουσιακών του στοιχείων προκειμένου να καθοριστεί επακριβώς το μετοχικό κεφάλαιο θα οδηγήσει σε προβλήματα παρόμοια με αυτά της

περίπτωσης του ΟΤΕ. Ακόμη, το καθεστώς παραχώρησης ή χρήσης που επικρατεί αντί της κυριότητας είναι πιθανόν να δημιουργήσει επιπρόσθετα προβλήματα που κάνουν την ιδιωτικοποίηση σχεδόν αδύνατη. Μικρής κλίμακας μετοχοποίηση είναι βεβαίως δυνατή εφόσον υπάρξει η ανάλογη κυβερνητική απόφαση. Στην περίπτωση αυτή η συμμετοχή των εργαζομένων με κάποιο ικανοποιητικό ποσοστό κρίνεται από τους μελετητές ως επιβεβλημένη.

Σε ό,τι αφορά το επιχειρησιακό πλαίσιο του νέου Ο.Λ.Π. που περιγράφεται με σύγχρονα συστήματα λειτουργίας και διαχείρισης, με αναδιάταξη των δραστηριοτήτων με τρόπο ώστε να αποτελούν ανεξάρτητες αλλά ομοειδείς ομάδες υπηρεσιών, διακριτά κέντρα κόστους, ανακατανομή αρμοδιοτήτων και ευθυνών και σε σημαντικό βαθμό αποκέντρωση των υπηρεσιών από το γραφειοκρατικό ιστό του ΝΠΔΔ, είναι σίγουρο ότι θα οδηγήσει το Οργανισμό σε γρήγορη ανάπτυξη. Στο προτεινόμενο σχέδιο προβλέπεται η δημιουργία τριών γενικών διευθύνσεων. Η Γενική Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών περιλαμβάνει τρεις Διευθύνσεις, η Γενική Διεύθυνση Σχεδιασμού και Ανάπτυξης περιλαμβάνει τέσσερις Διευθύνσεις και η Γενική Διεύθυνση Επιχειρηματικών Λειτουργιών περιλαμβάνει επίσης τέσσερις Διευθύνσεις. Προβλέπονται ακόμα Διεύθυνση Διοίκησης και Ενημέρωσης και Διεύθυνση Επιθεώρησης, Ελέγχου και Ποιότητας. Έτσι από την οριζόντια οργάνωση του ΝΠΔΔ ο Οργανισμός εξελίσσεται με κάθετη οργάνωση σε ανώνυμη εταιρεία με επίπεδα ιεραρχίας, κέντρα κόστους, θέσεις ευθύνης, κατανομή αρμοδιοτήτων κ.λπ.

Προκειμένου η νέα μορφή του ΟΛΠ να αποτελέσει πράγματι κάτι το ξεχωριστό στο χώρο των λιμένων, στο προτεινόμενο σχέδιο έχουν ληφθεί σοβαρά υπόψη τα βασικά οργανωτικά και λειτουργικά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα ο Οργανισμός τα οποία έχουν ομαδοποιηθεί, όπως έχουμε ήδη περιγράψει, στις εξής κατηγορίες:

α. Αναχρονιστική θεσμική και οργανωτική λειτουργία

β. Συγκεντρωτική λειτουργία των υπηρεσιών

γ. Ελλιπής προσανατολισμός προς την αγορά και τις ανάγκες των πελατών

δ. Επικάλυψη αρμοδιοτήτων και έλλειψη συντονισμού μεταξύ των διευθύνσεων

ε. Ελλείψεις στην οργάνωση και λειτουργική των παρεχόμενων υπηρεσιών

στ. Σχετική υστέρηση σε θέματα υποδομής, νέας τεχνολογίας και διοικητικής πληροφόρησης.

Η πρώτη κατηγορία προβλημάτων κυριαρχεί στο θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο του Οργανισμού που δρα μέσα από δημοσιονομική λειτουργία και ισχύει από το 1951.

Η δεύτερη κατηγορία προβλημάτων αφορά τη συγκεντρωτική λειτουργία του, που οφείλεται στη συγκέντρωση λειτουργικών και διοικητικών αρμοδιοτήτων στην κεντρική Διοίκηση και πολύ λιγότερο στις περιφερειακές και τοπικές Διευθύνσεις, παρ' ό,τι ο ΟΛΠ θα μπορούσε να λειτουργεί και ως ένας αποκεντρωμένος Οργανισμός. Η έλλειψη μιας πραγματικά αποκεντρωμένης δομής έχει σημαντικές επιπτώσεις και ο-

δηγεί στην ανικανότητα του ΟΛΠ να λειτουργήσει με έναν ολοκληρωμένο προσανατολισμό προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες, τους πελάτες και την ανάπτυξη. Έτσι οι αρμοδιότητες των μονάδων παραγωγής αφενός περιορίζονται κατά κύριο λόγο στην εκτέλεση διοικητικών δοσοληψιών χωρίς να είναι συνδεδεμένες με θέματα της ποιότητας της παρεχόμενης υπηρεσίας και αφετέρου οι κύριες αρμοδιότητες των περιφερειακών υπηρεσιών περιορίζονται στον έλεγχο της σωστής (διοικητικά και οικονομικά) εκτέλεσης αυτών των δοσοληψιών, χωρίς να επεκτείνονται στην ανάληψη πρωτοβουλιών προώθησης των υπηρεσιών.

Η τρίτη κατηγορία προβλημάτων που εστιάζεται στον ελλιπή προσανατολισμό του Οργανισμού προς την αγορά και τις ανάγκες των πελατών οφείλεται κυρίως σε δύο χαρακτηριστικά του ΟΛΠ:

- Στη σημαντική έλλειψη των αρμοδιοτήτων για προώθηση πωλήσεων



και marketing, με αποτέλεσμα την ελλιπή ενημέρωση για τις εξελίξεις στην αγορά και τη μερική γνώση των αναγκών των πελατών-χρηστών.

- Στην έμφαση στη διοικητική εκτέλεση των λειτουργιών χωρίς να προωθείται επαρκώς κλίμα ικανοποίησης του πελάτη.

Η τέταρτη κατηγορία προβλημάτων αναφέρεται στην επικάλυψη αρμοδιοτήτων και στην έλλειψη συντονισμού μεταξύ των οργανωτικών μονάδων. Τα προβλήματα αυτά οφείλονται κυρίως στον ασαφή καθορισμό των αρμοδιοτήτων και των καθηκόντων κάθε οργανωτικής μονάδας και στην έλλειψη μιας συντονίστριας Διεύθυνσης, με αποτέλεσμα τη δημιουργία σύγχυσης και σύγκρουσης κατευθύνσεων μεταξύ διευθύνσεων για παρόμοιες δραστηριότητες και ροές πληροφοριών.

Η πέμπτη κατηγορία προβλημάτων περιλαμβάνει τις οργανωτικές και λειτουργικές ελλείψεις διαχείρισης του λιμενικού έργου στην ίδια διεύθυνση που είναι υπεύθυνη για κανονιστικά, λειτουργικά και τιμολογιακά θέματα με τις υπόλοιπες επιχειρηματικές διευθύνσεις. Το αποτέλεσμα αυτής της δομής είναι η έλλειψη συστηματικής παρακολούθησης και μεθοδικής οργάνωσης τόσο των λειτουργιών οικονομικής διαχείρισης όσο και των λειτουργιών διαδικασιών και κανονισμών.

Η έκτη κατηγορία προβλημάτων είναι συνδεδεμένη με την ανάγκη οργανωτικής αναβάθμισης της υπάρχουσας υποδομής, της προμήθειας νέων μηχανημάτων -όπου απαιτείται- και της υποστήριξης με συστήματα πληροφορικής σύγχρονης γενιάς.

Βέβαια στη μελέτη αναφέρονται και οι απαραίτητες προϋποθέσεις

προκειμένου να μετεξελιχθεί ο ΟΛΠ σύμφωνα με τα προαναφερόμενα και οι οποίες είναι:

- Η θετική βούληση της Πολιτείας για την αναδιοργάνωση και θεσμική επανίδρυση του Οργανισμού ώστε να λειτουργήσει με ιδιότυπο καθεστώς ως σύγχρονη Δημόσια Επιχείρηση Κοινής Ωφέλειας με την μορφή Α.Ε. με μία μετοχή αναπαλλοτρίωτη υπέρ του κράτους.
- Ο προσδιορισμός του σκοπού ύπαρξης του ΟΛΠ, όπως προκύπτει από τις ισχύουσες διατάξεις που είναι η οργάνωση, η ανάπτυξη, η εκμετάλλευση, η διοίκηση και γενικά η εύρυθμη λειτουργία του.
- Ο προσδιορισμός των στόχων του, οι οποίοι είναι:

✓ Η λειτουργία του ως ευέλικτη, δυναμική, αυτόνομη και αυτοδιοικούμενη δημόσια επιχείρηση μέσα σε ένα συνεχώς εξελισσόμενο και ανταγωνιστικό περιβάλλον, η οποία θα παρέχει σύγχρονες υπηρεσίες στους πολίτες, στις ιδιωτικές επιχειρήσεις και στο δημόσιο τομέα.

✓ Η κατάκτηση της πρώτης θέσης ανάμεσα στα κέντρα θαλάσσιων μεταφορών στην Ανατολική Μεσόγειο. Ακόμη θα μπορούσε να αποτελέσει τη νότια πύλη εισόδου στην Ενωμένη Ευρώπη, τα Βαλκάνια και τον Εύξεινο Πόντο.

✓ Η ανάπτυξη και η λειτουργία του Κεντρικού Λιμένος μόνο ως επιβατικού λιμένος, ανεξάρτητα των εργασιών και βελτιώσεων που απαιτούνται για την αποκλειστική χρήση του από επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία (γραμμών εσωτερικού-εξωτερικού) συμπεριλαμβανομένων και των κρουαζιερόπλοιων.

✓ Η ανάπτυξη και η λειτουργία του Εμπορικού Λιμένος σε δύο τομείς δράσης, οι οποίοι καθορίζονται και χωροταξικά:

1. Ο ένας θα είναι προσανατολισμένος στο χειρισμό του συμβατικού φορτίου με την προοπτική να δοθεί περισσότερη έμφαση σε συγκεκριμένες κατηγορίες φορτίων π.χ. γενικό φορτίο, χύδην υγρό φορτίο, φορτία υπαίθριας αποθήκευσης, κατεψυγμένα και νωπά προϊόντα κ.λπ.

2. Ο άλλος θα είναι ο σταθμός εμπορευματοκιβωτίων "Ελευθέριος Βενιζέλος" στο Νέο Ικόνιο, του οποίου ο δεύτερος προβλήτας υπολογίζεται να ολοκληρωθεί στο τέλος του 1988.

✓ Η λειτουργία της Ναυπηγοεπισκευαστικής Βάσης μετά την ολοκλήρωση βελτιωτικών έργων της υλικοτεχνικής υποδομής.

- Η συμβολή της Διοίκησης και των εργαζομένων στην εφαρμογή της νέας πολιτικής, ώστε να αντιληφθούν και οι δυο φορείς τους ρόλους τους και να κατανοήσουν πλήρως ότι για να έχουν τα επιθυμητά αποτελέσματα θα πρέπει να συνυπάρχουν και να συνεργάζονται αρμονικά.

Βεβαίως, όπως έχουμε ήδη αναφέρει και στον πρώτο τόμο της μελέτης στο αντίστοιχο εδάφιο, η τελική απόφαση είναι συνάρτηση και άλλων παραγόντων και κυρίως της σύμφωνης γνώμης εργαζομένων, φορέων, χρηστών και πολιτείας.

Εάν παρουσιαστούν αντιπαραθέσεις χωρίς να προτείνονται συγχρόνως ουσιαστικές βελτιωτικές προτάσεις, τότε είναι πιθανόν να οφείλονται σε προσωπικές επιδιώξεις και να οδηγήσουν σύντομα σε αλυσιδωτές αρνητικές επιδράσεις με ό,τι αυτό συνεπάγεται στην εκσυγχρονιστική πορεία του ΟΛΠ.

Δήλωση του ΟΛΠ

Με αφορμή δημοσιεύματα, θέσεις και απόψεις, από τον ΟΛΠ εκδόθηκε η ακόλουθη ανακοίνωση:

"Ουδέποτε ήταν αντικείμενο της μελέτης του Πανεπιστημίου Πειραιώς να εξετάσει την (έστω και μερική) ιδιωτικοποίηση του Ο.Λ.Π. Αντικείμενο της μελέτης ήταν μόνο η μετεξέλιξη του Ο.Λ.Π. σε μονομετοχική Α.Ε. του Δημοσίου. Με βάση την εντολή αυτή, η μελέτη δεν ανέλυσε κανένα σενάριο ιδιωτικοποίησης.

Επομένως οποιοδήποτε "συμπέρασμα" ότι η ιδιωτικοποίηση του Ο.Λ.Π. είναι δύσκολη ή αδύνατη δεν προκύπτει στη φάση αυτή από πουθενά και τουλάχιστον αποπροσανατολίζει από την προσπάθεια αναζήτησης του πλέον κατάλληλου μοντέλου μετεξέλιξης"...

Δήλωση του υπουργού Υ.Ε.Ν. Στ. Σουμάκη

Ο ΟΛΠ θα μετατραπεί σε Ανώνυμη Εταιρεία, που θα είναι μονομετοχική και θα ανήκει στο Δημόσιο.

Αυτά τόνισε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης στη συνέντευξη της 13ης Μαΐου, που συμπλήρωσε ότι τους προσεχείς μήνες θα προκηρυχθεί διεθνής διαγωνισμός για την πρόσληψη συμβούλου που θα προτείνει λύσεις για την ιδιωτικοποίηση ΟΛΠ και ΟΛΘ.

Όπως έχει αποφασιστεί, σε ιδιώτες θα παραχωρηθεί μέχρι και το 49%.

Από τους 3.240 εργαζόμενους, όπως δεσμεύτηκε ο υπουργός, κανένας δεν θα απολυθεί.

Σπούδασε στο SBE Επαγγέλματα με Διεθνές Κύρος

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ

&

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ

SBE

SHIPPING

&

BUSINESS EDUCATION

ΑΠΟΚΤΗΣΕ ΙΣΧΥΡΑ ΠΤΥΧΙΑ !

**DIPLOMA
POSTGRADUATE DIPLOMA
MASTER'S DEGREE**

στην Ελλάδα ή στη Μ. Βρετανία

ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΑΝΗΚΕΙ Σ' ΑΥΤΟΥΣ ΠΟΥ ΕΠΙΛΕΓΟΥΝ ΣΩΣΤΑ!

ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ 85 & ΟΛΥΜΠΙΑΣ 1, Τ.Κ. 185 34 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ.: 4129814, 4114763, 4133638 - FAX: 4274019

Ενα ενδιαφέρον Σεμινάριο για τη Ναυτική Ασφάλεια

Οργανωτής η MARE

του Νίκου Σίμου

Ένα εξαιρετικά
ενδιαφέρον σεμι-
νάριο γύρω από
θέματα Ναυτικής
Ασφάλειας διοργά-
νωσε στις 7 Μαΐου
η ναυτιλιακή εται-
ρεία MARE
MARITIME με ομι-
λητές επιφανή στε-
λέχη της ελληνικής
Ναυτιλίας και με
την συμμετοχή του
εκδότη της εφημε-
ρίδος LLOYD'S LIST
κ. Michael Grey.



ο κ. M. Grey

Τα λοιπά στελέχη της Ναυτιλίας που έλαβαν μέρος στο σεμινάριο με εισηγήσεις τους ήταν ο κ. Εμμανουήλ Παπαλέξης της MARE MARITIME COMPANY, ο οποίος ανέπτυξε το θέμα του τρόπου διαχείρισης των κρίσεων στη Ναυτιλία, ο αντιναύαρχος ε.α. του Λιμενικού Σώματος κ.Σρ. Ντούνης, γενικός διευθυντής της Hellenic Hull Management Ltd (με θέμα "Ναυτική και Ασφαλιστική Συνειδηση") ο κ. Δημ.Μητσότσος, γενικός διευθυντής της HELMEPA (με θέμα "η HELMEPA και οι στόχοι της"), οι πλοίαρχοι Ε.Ν.Γ.Μπόγρης και Ε. Σπαθής (με θέμα "Οι τελευταίες εξελίξεις στις επιθεωρήσεις πλοίων") και ο κ. Γ. Βασιλάκης (με θέμα "Η εμπειρία από την εφαρμογή του κώδικα ISM").

Καλωσορίζοντας τους συμμετέχοντες στο σεμινάριο, ο πρόεδρος της MARE MARITIME COMPANY κ.Γεώργιος Παναγιωτόπουλος, επεσήμανε ότι η εταιρεία του είναι σθεναρός υποστηρικτής της παγκοσμιοποίησης των ναυτιλιακών πρακτικών, με δεδομένο ότι η φύση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων είναι εξαιρετικά διεθνοποιημένη. "Ο χαρακτήρας αυτός της Ναυτιλίας, παρατήρησε, σήμερα έχει αναπτυχθεί με περισσότερο εμφαντικό τρόπο, λόγω της συνδυασμένης δράσης όλων των χωρών, στην υιοθέτηση, εφαρμογή και προώθηση ενιαίων κανόνων, σε όλους τους τομείς της ναυτιλιακής δραστηριότητας". Κατέληξε δε ο κ. Ε.Παπαλέξης λέγοντας ότι η MARE, συνειδητοποιώντας τις τάσεις αυτές, θεωρεί τα σεμινάρια αυτά ως το κατάλληλο FORUM για την ανταλλαγή απόψεων, μεταβίβαση γνώσεων και προώθηση προτάσεων μεταξύ των διαφόρων μελών που αγωνίζονται στη Ναυτιλία, από διάφορα σημεία του κόσμου.

Ο κ. Ε. Παπαλέξης ανέλυσε διεξοδικά το σημαντικότερο θέμα του τρόπου χειρισμού των κρίσεων, κάτι που, όπως είπε δεν είναι ένα καινούργιο θέμα, αλλά λόγω των τελευταίων εξελίξεων στη Ναυτιλία, οι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες αλλά και όλα τα μέλη μιας ναυτιλιακής επιχειρήσεως, χρειάζονται ειδική εξάσκηση προκειμένου να αντιμετωπίσουν τις κρίσεις αυτές. Κρίσεις που περιλαμβάνουν τις προσαράξεις των πλοίων, τις εκρήξεις πάνω σε σκάφη, τις συγκρούσεις και, βεβαίως και τη θαλάσσια ρύπανση. Για όλα αυτά βέβαια οι βασικές αρχές χειρισμού τους παραμένουν οι ίδιες και σήμερα, με τη διαφορά ότι, τώρα, οι υπεύθυνοι μιας επιχείρησης που βρίσκεται αντιμέτωπη με ένα από τα προαναφερθέντα συμβάντα, είναι υποχρεωμένοι να αντιμετωπίσει και τα MEDIA. Και πρέπει οι ναυτιλιακοί επιχειρηματίες, όπως είπε ο κ. Παπαλέξης να μάθουν πως να αντιμετωπίζουν τα MEDIA διότι υπάρχει διαφορετική προσέγγιση έναντι των δημοσιογράφων της τηλεόρασης, του ραδιοφώνου και των εφημερίδων. Α.χ. τα ρεπορτάζ του ραδιοφώνου και της τηλεόρασης θα πρέπει να θεωρούνται διεθνή ρεπορτάζ, ανεξαρτήτως αν η επιχείρηση που τα εκπροσωπεί είναι τοπικού ή εθνικού δικτύου. Όσον αφορά δε τις εφημερίδες, ο κ. Παπαλέξης έκανε ιδιαίτερη αναφορά στις λεπτομερειακές ανάγκες που απαιτεί η αναφορά στο γεγονός, ιδιαίτερα στις τοπικές εφημερίδες.

Με εξαιρετική δεινότητα που θύμιζε αρχισυντάκτη μεγάλης εφημερίδας ο κ.Παπαλέξης ανέλυσε τις απαιτήσεις των MEDIA σε πληροφοριακό υλικό καθώς και το περιεχόμενο των Δελτίων Τύπου, ή των τηλεοπτικών συνεντεύξεων.

Ο εκδότης του Lloyd's List κ. Michael Grey, αναφέρθηκε στη συμβολή του ανθρώπινου παράγοντος

στη Ναυτική Ασφάλεια. Ο κ. Grey ανέλυσε σφαιρικά το θέμα της Ναυτικής Ασφάλειας, σήμερα, σημειώνοντας, ότι, ενώ σε απόλυτους όρους τα ατυχήματα και οι απώλειες πλοίων παραμένουν σε χαμηλό επίπεδο, στατιστική, η αντίληψη της κοινής γνώμης, στο συγκεκριμένο θέμα, παραμένει πολύ διαφορετική. Οι προσδοκίες για την ασφάλεια στη θάλασσα είναι περισσότερο υψηλές, από κάθε άλλη φορά, και υπάρχει -είπε- η ευρέως διαδεδομένη πεποίθηση, η οποία ενισχύεται από τα media που ενδια-

ναφορές. Την εγγυάται εξίσου αποτελεσματικά η συνειδητοποίηση, ακόμη και από αυτόν τον καθαριστή του πλοίου ότι η καλή λειτουργία του πλοίου και η συνέχισή της επικερδούς εκμετάλλευσής (που εξασφαλίζει και τη δική του εργασία και προοπτική) εξαρτάται από τη δική του συμβολή. Αναφερόμενος στους στόχους της HELMEPA, ο γενικός διευθυντής κ.Δ. Μητσάτσος ανέπτυξε τον τρόπο με τον οποίο ο Οργανισμός προσεγγίζει το θέμα της ασφάλειας και πρόληψης της ρυπάνσεως

Ο κ. Ε. Παπαλέξης



MARITIME COMPANY

φέρονται μόνο για τα ναυτικά ατυχήματα, ότι οι πλοιοκτήτες παίζουν ασυνείδητα τόσο με τη ζωή των ανθρώπων στη θάλασσα όσο και με το περιβάλλον. Ο κ. Grey ανέπτυξε και μια σειρά αντιφάσεων όπως λ.χ η σημασία που δίδεται στον ανθρώπινο παράγοντα αλλά και η πίεση για τον περιορισμό ακόμη περισσότερο του ανθρώπινου δυναμικού στα πλοία, η επιθυμία για την εξάλειψη των αιτιών των ναυτικών ατυχημάτων, που έχει ως συνέπεια τη θέσπιση κανονισμών αντί να περιορίζονται οι συνέπειές τους κ.λ.π. Ο κ. Grey παρατήρησε επίσης, ότι οι απόψεις των πρακτικών θαλασσοπόρων στα θέματα ασφαλείας, έχουν περιθωριοποιηθεί πλέον, ενώ υπάρχει μεγάλη εισαγωγή σχετικών στοιχείων από μη επαγγελματίες.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΥΝΕΙΔΗΣΗ

Μιλώντας για την Ναυτική και Ασφαλιστική Συνείδηση, ο Αντιναύαρχος Α.Σ.ε.α.κ. Χρ. Ντούνης, επεσήμανε ότι ο ανθρώπινος παράγοντας αποτελεί όχι μόνο το μοχλό για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της προστασίας του θαλασσιού περιβάλλοντος αλλά κάτι πολύ περισσότερο. Έχει καταστεί το βάθρο μιας νέας φιλοσοφίας στην παροχή υπηρεσιών ποιότητας στις θαλάσσιες μεταφορές. Αναφερόμενος στον κώδικα ISM είπε ότι θα πρέπει να τον δούμε σαν ένα εργαλείο που θα μας βοηθά να καταγράφουμε την κάθε συμπεριφορά του ανθρώπινου παράγοντα σε όλα τα επίπεδα, ώστε ευκολότερα να αντιμετωπίζουμε τις εσφαλμένες ενέργειες ή τις παραλείψεις. Κατά τον κ.Ντούνη, την επιτυχία του ISM Code, δεν την εγγυώνται μόνο οι καταγραφές των ελλείψεων και οι πολλαπλές α-

καθώς επίσης και τον ρόλο του ανθρώπινου παράγοντος στο πλαίσιο του κώδικα ISM, υπό το πρίσμα της ιδιότητας του μέλους της HELMEPA.

Ο κ. Δ. Μητσάτσος επιχείρησε επίσης να δώσει μια απάντηση στο αν οι στόχοι του ISM Code θα επιτευχθούν τελικώς. Για την αναθεώρηση του OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) και τις επιθεωρήσεις του Port State Control μίλησε ο πλοίαρχος κ. Ευ. Ι. Σπάθης. Ο OCIMF αντιπροσωπεύει τις περισσότερες από τις μεγαλύτερες εταιρείες πετρελαίου και έχει σκοπό να αναγνωριστεί ως η ανώτερη αρχή για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος και την υπεύθυνη λειτουργία των πετρελαιοφόρων και εγκαταστάσεων ξηράς των διυλιστηρίων. Στην εκτενή αναφορά του ο κ. Σπάθης κατέγραψε τις συνηθέστερες ελλείψεις και παραλείψεις που διαπιστώνονται κατά τη

κ. ΣΠΑΘΗΣ παρέθεσε και πίνακα που εμφανίζει τις κυριότερες παραλείψεις και ελλείψεις που εντοπίστηκαν κατά την τριετία 1993-1995 στους ελέγχους του Memorandum of Understanding των Παρισίων, δηλαδή στη διοικητική συμφωνία μεταξύ των Ναυτιλιακών Αρχών των μελών του, για τον έλεγχο της γενικής κατάστασης ενός πλοίου, όταν αυτό βρίσκεται σε λιμάνια της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Ο κ. Σπάθης παρέθεσε και πίνακα που εμφανίζει τις κυριότερες παραλείψεις και ελλείψεις που εντοπίστηκαν κατά την τριετία 1993-1995 στους ελέγχους του Memorandum of Understanding (M.O.U) καθώς επίσης και στη σημερινή ισχύουσα κατάσταση προτεραιότητας των επιθεωρήσεων του (M.O.U) που έχουν σχέση με τη σημαία που φέρει το πλοίο και τους Νηογνώμονες που παρακολουθούν το προς επιθεώρηση πλοίο.

Για τις εμπειρίες από την εφαρμογή του Κώδικα ISM στα πλοία, μίλησε ο υποπλοίαρχος Ε.Ν. κ. Γεώργ. Βασιλάκης. "Με το νέο κώδικα ασφαλείας όσο και αν η ζωή μας δυσκολεύτηκε, είπε ο κ. Βασιλάκης, νοιώθουμε ότι δεν κρινόμαστε μόνο εμείς που εργαζόμαστε σ'αυτά, αλλά ένα ολόκληρο σύστημα που το απαρτίζουν όλοι οι εργαζόμενοι μιας εταιρείας."

Ο κ. Βασιλάκης έθεσε επίσης καίρια ερωτήματα, όπως, κατά πόσο η κάθε ναυτική εταιρεία βοηθάει μέσω της οργάνωσης και προγραμματισμού της στην καλύτερη και πιο εύκολη εφαρμογή του κώδικα στα πλοία, κατά πόσο αξιωματικοί και πληρώματα έχουν την κατάλληλη υποδομή και επαγγελματική κατάρτιση ώστε να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις και τι



διάρκεια των επιθεωρήσεων του OCIMF.

Σε σχέση με τις επιθεωρήσεις του Post State Control, ο κ. ΣΠΑΘΗΣ έκανε ειδική αναφορά στο Memorandum of Understanding των Παρισίων, δηλαδή στη διοικητική συμφωνία μεταξύ των ναυτιλιακών Αρχών των μελών του, για τον έλεγχο της γενικής κατάστασης ενός πλοίου, όταν αυτό βρίσκεται σε λιμάνια της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Ο

ΙΣΠΑΝΙΑ

Ο Μεσογειακός Εταίρος

του ALEJANDRO HUERTA

Οικονομικού και Εμπορικού Συμβούλου της Πρεσβείας της Ισπανίας στην Αθήνα

Τόσο η γεωγραφική όσο και η ιστορική θέση της Ελλάδας και της Ισπανίας στη Μεσόγειο, τις καθιστούν επάλληλεις της Νότιας Ευρώπης. Η δραστήρια εμπορική παρουσία της Ισπανίας στο χώρο της Μεσογείου, έχει αρχίσει εδώ και πολύ καιρό, όταν ακόμη οι ισπανοί έμποροι έπρεπε να συναγωνιστούν με τους εμπόρους της Βενετίας της Φλωρεντίας, της Ελλάδας και της Τουρκίας. Όμως, πολύ πιο πριν, είχε αρχίσει η παρουσία της Ελλάδας στη Μεσόγειο. Η Ισπανία οφείλει πολλά στην Ελλάδα στον ιστορικό χώρο, όπως επίσης και στην εμπορική της προβολή.



Ο κος
ALEJANDRO
HUERTA

Οι εμπορικές σχέσεις μεταξύ των δύο χωρών είναι πολύ παλιές και διερευνήθηκαν με το πέρασμα του χρόνου. Η είσοδος της Ελλάδας το 1981 και της Ισπανίας το 1986 στην Ευρωπαϊκή Ένωση, επέτρεψαν την παγίωση αυτών των σχέσεων αν και είμαστε πεπεισμένοι, πως έχουμε ακόμη πολύ δρόμο να διανύσουμε.

Δύο χώρες, όπως είναι η Ελλάδα και η Ισπανία, γείτονες στη Μεσόγειο και παλιοί φίλοι στην ιστορία, θα πρέπει αυτήν τη στιγμή, να καταβάλλουν προσπάθειες αμοιβαίας γνωριμίας.

Η Ισπανία είναι μια κοινοβουλευτική μοναρχία. Ο Βασιλιάς είναι ο αρχηγός του κράτους και η κυριότερη αποστολή του είναι να διαιτητεύσει και να ρυθμίζει τις κανονικές λειτουργίες των θεσμών του κράτους, σύμφωνα με το Σύνταγμα. Η εφαρμογή των νόμων αποτελεί ευθύνη του Ισπανικού Κοινοβουλίου, το οποίο περιλαμβάνει τη Σύνοδο της Βουλής και τη Γερουσία, των οποίων τα μέλη εκλέγονται σε γενικές εκλογές κάθε τέσσερα χρόνια.

Η χώρα διαιρείται διοικητικά σε 17 Αυτόνομες Κοινότητες. Οι Κοινότητες αυτές έχουν τις δικές τους εκτελεστικές και δικαστικές αρχές. Είναι ένα σύστημα, παρόμοιο με αυτό των ομόσπονδων κρατών.

Το Βασίλειο της Ισπανίας έχει μια εθνική αγορά 40 εκατομμυρίων κατοίκων και με ένα κατά κεφαλήν εισόδημα, της τάξης των 14.000 \$, όπως επίσης και μια πρόσθετη ζήτηση από 60 εκατομμύρια τουρίστες, οι οποίοι επισκέπτονται τη χώρα κάθε χρόνο.

Η δομή της Ισπανικής οικονομίας είναι παρόμοια με αυτήν των βιομηχανικών χωρών, στην οποία πρωτοστατεί ο τομέας παροχής υπηρεσιών με τη μεγαλύτερη συνεισφορά στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν. Η Ισπανία, παρουσιάζεται σαν μια χώρα δυναμική, που κατάφερε να επιτύχει μια οικονομική ανάπτυξη υψηλού επιπέδου, υπερβαίνοντας, κατά πολύ, το μέσον όρο άλλων βιομηχανικών χωρών.

Η χώρα απολαμβάνει μιας εξαιρετικής ποιότητας ζωής και είναι ανοιχτή στους ξένους. Έχει ζεστό μεσογειακό κλίμα και περισσότερα από 4.000 χλμ παραλιών, όπως επίσης μια πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, την οποία της άφησαν μεταξύ των άλλων, οι Κέλτες, οι Έλληνες, οι Ρωμαίοι και οι Άραβες.

Μια πρόσφατη μελέτη, η οποία εκπονήθηκε από το γνωστό οικονομικό περιοδικό "The Economist", τοποθετούσε την Ισπανία στην τρίτη θέση, παγκόσμια, σε ότι αφορά την

κοινωνική ευημερία, η οποία περιλάμβανε τόσο κοινωνικές, όσο και οικονομικές και πολιτιστικές όψεις.

Πληθώρα στατιστικών, σχετικών με την οικονομική ανάπτυξη της Ισπανίας, την τοποθετούν σαν την ενδέκατη βιομηχανική χώρα στον κόσμο. Ορισμένες από τις ισπανικές βιομηχανίες καταλαμβάνουν την πρώτη θέση:

Η Ισπανία είναι 5ος παραγωγός αυτοκινήτων παγκοσμίως, είναι 2ος παραγωγός κεραμικών πλακιδίων και ξεχωρίζει στην παραγωγή διαφόρων τύπων μηχανημάτων υψηλής προστιθέμενης αξίας τα οποία και εξάγει σε βιομηχανοποιημένες χώρες.

Η Ισπανία έχει μια έντονη εμπορική δραστηριότητα με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σε ότι αφορά τις εμπορικές σχέσεις μεταξύ Ισπανίας και Ελλάδας, αυτές εκπροσωπούν πλέον του 1.3 δις δολαρίων, δηλαδή ελληνικά προϊόντα αξίας περίπου 300 εκατομμυρίων δολαρίων, αγοράζονται από την Ισπανία ενώ ισπανικά προϊόντα αξίας 1 δις δολαρίων πωλούνται στην ελληνική αγορά.

Η Ισπανία αποτελεί τον έκτο προμηθευτή της Ελλάδας, υπερέχοντας κατά πολύ, των χωρών, όπως είναι η Ιαπωνία, η Ρωσία, η Σαουδική Αραβία και οι Σκανδιναβικές χώρες. Θα σας δώσω ένα παράδειγμα: το 34% των εισαγομένων αυτοκινήτων στην Ελλάδα, είναι ισπανικά. Το ίδιο συμβαίνει και με το 17% των πλακιδίων και το 16% των φρέσκων φρούτων.

Επιπλέον, θα ήθελα να αναφέρω μερικές γνωστές ισπανικές εταιρείες με σταθερή παρουσία στην Ελλάδα: IBERIA, SOL MELIA (διοίκηση ξενοδοχείων) ZARA (12 καταστήματα), MANGO (καταστήματα ένδυσης), MAPFRE, EUROSOS (Ασφάλειες), HELL-ENIC TANNERIES (βυρσοδεψείο στην Πάτρα), MAC HELLAS (ανελκυστήρες) FOMESA TEKA, SPRINGFIELD κ.α Οι ισπανικές εταιρείες έχουν ολοένα και περισσότερο τάση προς το εξωτερικό, όντας μια από τις πρώτες επενδυτικές χώρες στην ισπανόφωνη Αμερική.

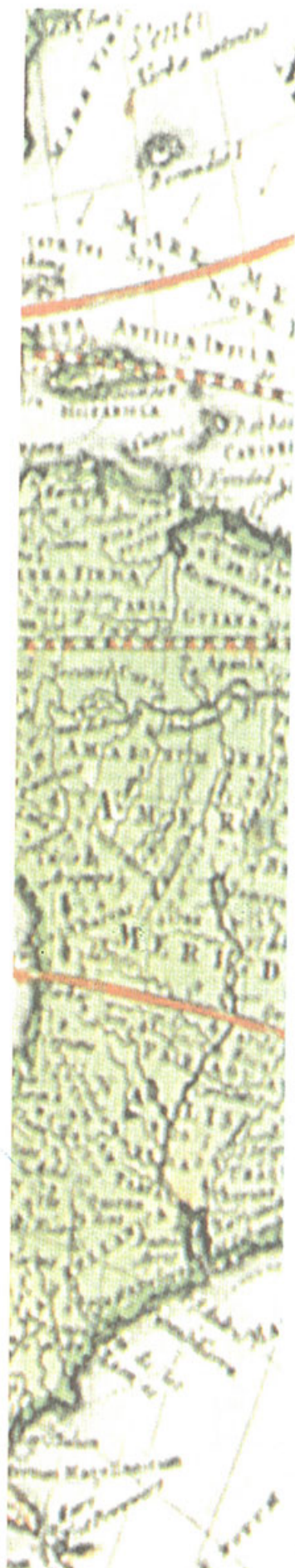
Δεν θα ήθελα, να παραλείψω, να υπογραμμίσω τη παρουσία της Ελλάδας σε μεγάλες ισπανικές τεχνικές εταιρείες, οι οποίες συμμετέχουν σε διάφορους διεθνείς διαγωνισμούς, που αφορούν έργα υποδομής, όπως είναι οι: FOMENTO DE CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS (Λιμάνι της Ηγουμενίτσας), DRAGANOS Y CONSTRUCCIONES, FERROVIAL-AGROMAN καθώς και άλλες εταιρείες οι οποίες συμμετέχουν επίσης σε διεθνείς διαγωνισμούς για την προμήθεια ποικίλου εξοπλισμού, όπως είναι η CASA CONSTRUCCIONES AERONAUTICAS (8 αεροπλάνα), INDRA (τηλεπικοινωνίες), BAZAN (ναυπηγεία).

Το Ισπανικό Ινστιτούτο Εξαγωγικού Εμπορίου (ICEX), μέσω του εμπορικού γραφείου έχει προγραμματίσει για το 1998 τις κάτωθι δραστηριότητες στην Ελλάδα:

- Συμμετοχή 14 ισπανικών εταιρειών στη Διεθνή Ναυτιλιακή Έκθεση «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 98», τον Ιούνιο, μεταξύ των οποίων τα μεγαλύτερα Ναυπηγεία της Ισπανίας, ASTILLEROS ESPANOLES και BAZAN.
- Συμμετοχή στην Έκθεση DEFENDORY, τον Οκτώβριο.
- Αποστολή ελληνικής συμμετοχής στην ισπανική έκθεση επίπλων FIM τον Σεπτέμβριο στην Βαλένθια.
- Κλαδική Εμπορική Αποστολή της AFEMMA τον Ιούλιο (πρόκειται για μηχανήματα κατεργασίας ξύλου).
- Πολυκλαδικές Εμπορικές Αποστολές της AMEC τον Ιούνιο, του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου της Μαδρίτης τον Οκτώβριο.

Προβλέπεται επίσης, η προετοιμασία ενός σεμιναρίου σχετικά με επενδύσεις υψηλού επιπέδου που πιθανότατα θα πραγματοποιηθεί στην Ισπανία πριν το τέλος του έτους.

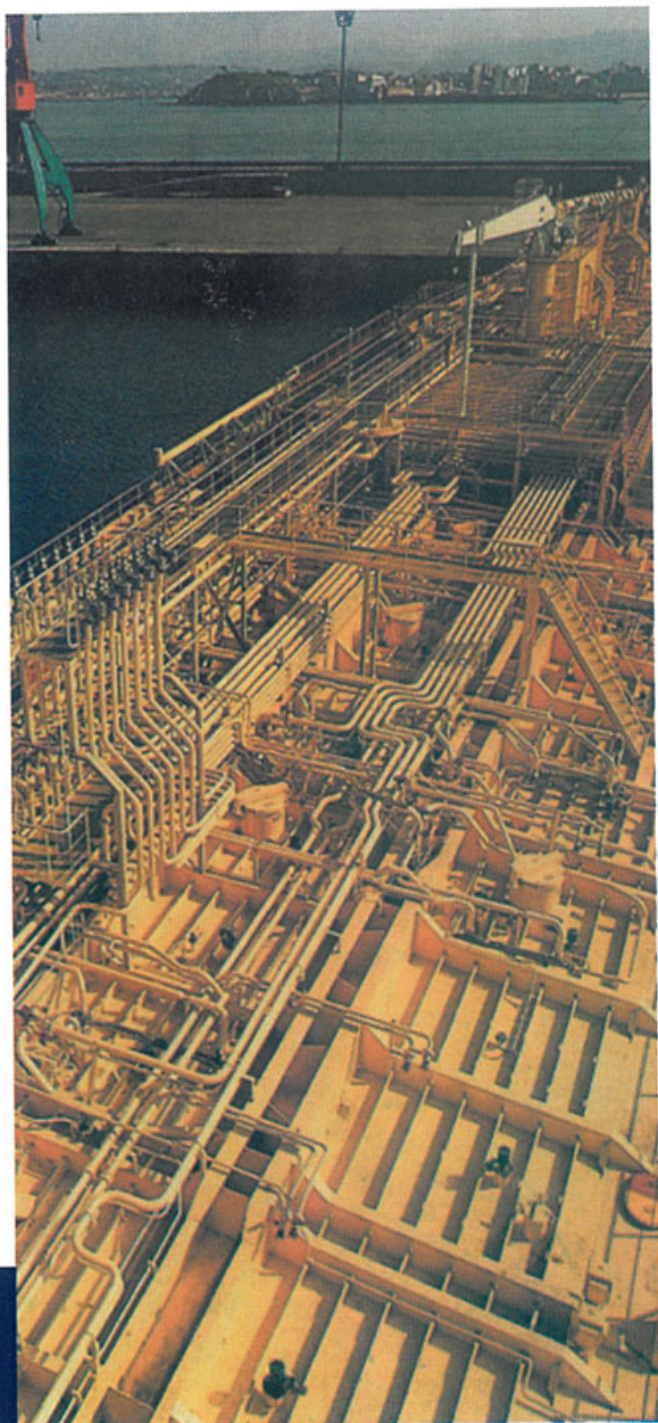
Το αντικείμενο αυτού του σεμιναρίου θα είναι η ενεργοποίηση της επενδυτικής κίνησης μεταξύ των δύο χωρών.



Τραπεζικό σύστημα και Ναυτιλία

του Χ.Α.Κοκκίνη

Διευθυντή Διευθύνσεως Ναυτιλιακών Εργασιών
της Alpha Τράπεζας Πίστωσης

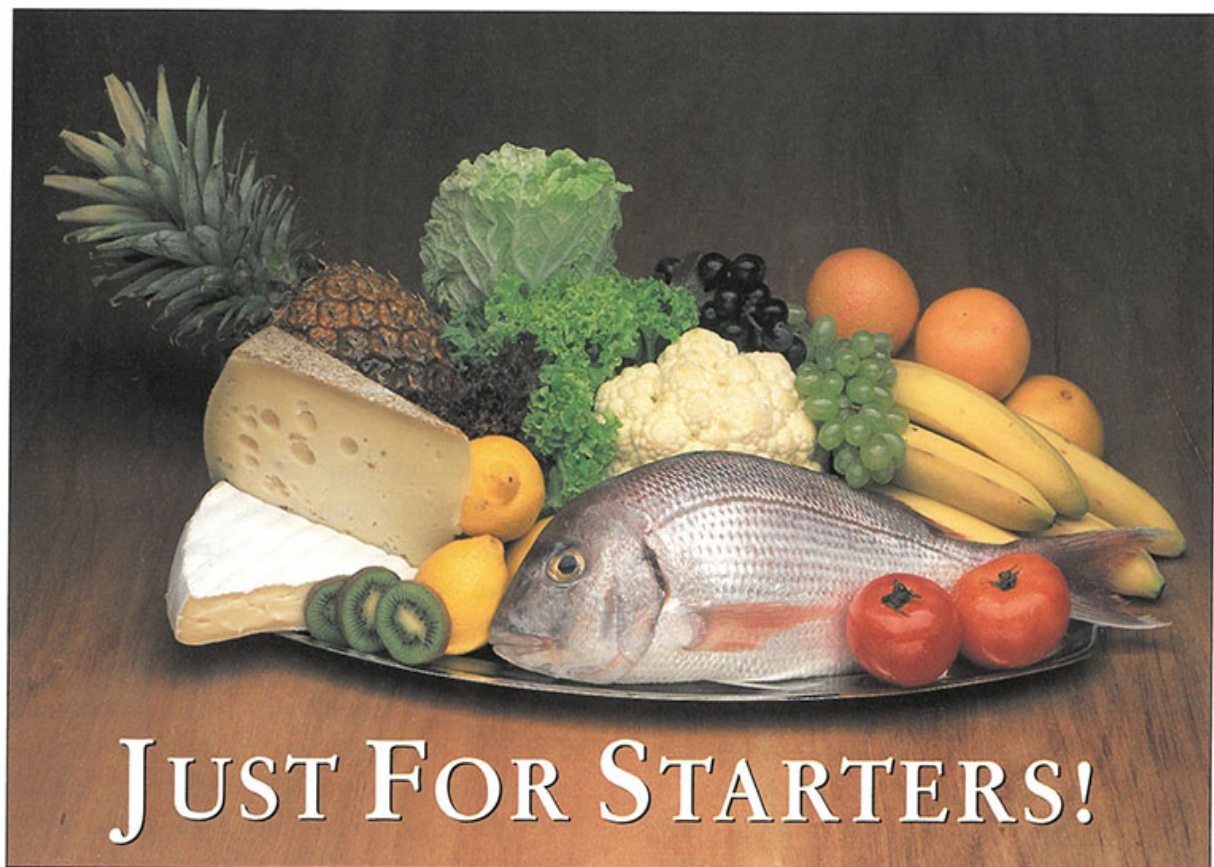


Η ναυτιλιακή διεύθυνση της Alpha Τραπεζής Πίστωσης, της μεγαλύτερης Ελληνικής τράπεζας του ιδιωτικού τομέα, δραστηριοποιήθηκε στα μέσα του 1997 με σκοπό - κάνοντας μία συντηρητική προσέγγιση, συγκεντρωμένη στη δημιουργία μακροχρόνιων τραπεζικών σχέσεων με τους ναυτιλιακούς πελάτες της - να προσφέρει ένα ολοκληρωμένο πακέτο τραπεζικών προϊόντων που θα περιλαμβάνει ναυτιλιακά δάνεια για την αγορά πλοίων ξηρού, υγρού ή εξειδικευμένου φορτίου, παροχή κεφαλαίου κινήσεως για τις ανάγκες των ναυτιλιακών εταιριών καθώς και όλες τις παράλληλες τραπεζικές εργασίες (έκδοση εγγυητικών επιστολών, αγορά/πώληση συναλλάγματος, εμβάσματα, καταθέσεις, κ.α.).

Η κίνηση αυτή πραγματοποιήθηκε μετά από προσεκτική μελέτη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της ναυτιλιακής αγοράς, την πρωτοπόρο θέση των Ελλήνων πλοιοκτητών στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη καθώς και την καθιέρωση του Πειραιά σαν ένα από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα στον κόσμο.

Με βασικό χαρακτηριστικό την μακροχρόνια προοπτική, η Τράπεζα έχει σκοπό να αναπτύξει σχέσεις με τα παραδοσιακά ονόματα της Ελληνικής ναυτιλίας χρηματοδοτώντας τα επενδυτικά τους σχέδια και δημιουργώντας ένα διαφοροποιημένο χαρτοφυλάκιο όσον αφορά τύπους, ηλικία και μεγέθη πλοίων.

Κατά τον πρώτο χρόνο λειτουργίας, έμφαση έχει δοθεί στη στελέχωση της Διευθύνσεως με εξειδικευμένο προσωπικό καθώς και στη δημιουργία ειδικών ναυτιλιακών τραπεζικών προϊόντων. Παράλληλα, έχει ολοκληρώσει μια σειρά από χρηματοδοτήσεις, αναπτύσσοντας με σταθερά και συντηρητικά βήματα το χαρτοφυλάκιο της. Με την μεταστέγαση στο καινούργιο ναυτιλιακό κατάστημα στην Ακτή Μιαούλη, (τα εγκαίνια του οποίου θα γίνουν κατά την διάρκεια των Ποσειδωνίων), η Τράπεζα θα είναι απολύτως έτοιμη να προσφέρει το πλήρες φάσμα προϊόντων και τραπεζικών υπηρεσιών στην Ελληνική ναυτιλία.



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!



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.

“Ανάπτυξη των

του Γιάννη Μίχα

Προέδρου του Εργατικού Κέντρου Πειραιά
και Προέδρου Δ.Σ. Ο.Λ.Π.

Η Ελληνική Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία βρέθηκε ουσιαστικά σε λήθαργο για μια μακρά χρονική περίοδο, με ευθύνη όλων των μέχρι σήμερα κυβερνήσεων, αλλά και των ιδιωτών που είχαν στα χέρια τους Ελληνικά Ναυπηγεία.

Δυστυχώς, την τελευταία 15ετία στη χώρα μας δεν υπήρξε στρατηγική για τον κλάδο, ούτε αντίστοιχη πολιτική για κάθε οργανωμένη επιχείρηση. Ταυτόχρονα με αυτή την κατάσταση στα οργανωμένα ναυπηγεία έχουμε τη δραματική συρρίκνωση της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, με αποτέλεσμα να χαθούν χιλιάδες θέσεις εργασίας και πολύτιμο συνάλλαγμα. Οι ευθύνες και εδώ ανήκουν και στην πολιτεία και στους μικρομεσαίους, οι οποίοι δεν κατάφεραν να εκσυγχρονίσουν, να ενωθούν και να μπουκνουν δυναμικά στο δρόμο της ανάπτυξης.

Μέχρι σήμερα κυριαρχεί το παράδοξο μια ναυτική χώρα, όπως είναι η Ελλάδα, με αναπτυγμένες ακτοπολιτικές συγκοινωνίες, να κινδυνεύει να χάσει τα ναυπηγεία, τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, αδυνατώντας να συνδέσει τη ζήτηση με την προσφορά πλοίων.

Είναι, επίσης, γνωστό ότι για να αναπτυχθεί ένας βιομηχανικός κλάδος και να γίνει ανταγωνιστικός πρέπει να στηριχθεί στην εγχώρια ζήτηση των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και των Ελλήνων εφοπλιστών.

Σήμερα, είναι η στιγμή για αποφάσεις. Η κυβέρ-

νηση και το αρμόδιο Υπουργείο Ανάπτυξης πρέπει να προσεγγίσουν στην Ελληνική Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία και να ανατρέψουν τα σημερινά δεδομένα που οδήγησαν τον κλάδο σε απραξία και απαξίωση.

Σήμερα πρέπει να παρουσιάσουν πλαίσιο πολιτικής για τα ναυπηγεία, τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, το οποίο θα συνδέεται με το αναγκαίο κατασκευαστικό πρόγραμμα για την ελληνική ακτοπλοΐα -αν θέλει να γίνει ανταγωνιστική εν όψει της άρσης του καμποτάζ το 2004- σε συνδυασμό με τον εκσυγχρονισμό και την αναδιοργάνωση των Ναυπηγείων και την οργάνωση και ανάπτυξη την Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης.

Δεν πρέπει, όμως, να παρθούν για άλλη μια φορά αποσπασματικά μέτρα, πρέπει να υπάρξει μια σύνθετη, πολύπλευρη και αποτελεσματική παρέμβαση που δεν θα αρκестεί μόνο σε ανακοινώσεις, αλλά θα έχει και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των μέτρων.

Οι κατευθύνσεις που πρέπει να κινηθούν οι αποφάσεις είναι απαραίτητο να συνδυάζουν μέτρα ενίσχυσης των ναυπηγικών μονάδων και της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης με στρατηγική εκσυγχρονισμού της ακτοπλοΐας μέσα από στήριξη των νέων κατασκευών από το ελληνικό τραπεζικό σύστημα, υπό την προϋπόθεση κατασκευής σε ελληνικές ναυπηγικές μονάδες.

Θα δοθεί με αυτό τον τρόπο η δυνατότητα και η ευκαιρία στο ελληνικό ναυπηγικό δυναμικό να μπει σε μια αγορά που μέχρι σήμερα δεν είχε επαφή και να αποκτήσει έτσι εξειδίκευση σε έναν τομέα που θα απασχολήσει τόσο τα ναυπηγεία όσο και τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη την επόμενη 10ετία. Πρέπει να αξιοποιηθεί η υπάρχουσα τεχνογνωσία, ως προς το ξενοδοχειακό εξοπλισμό, η εγχώρια

ναυπηγείων, τώρα”!

παραγωγή των απαιτούμενων υλικών, καθώς και το υπάρχον εργατικό δυναμικό που μπορεί να αποτελέσει το μεγαλύτερο όπλο για την ανάπτυξη του κλάδου.

Τα όποια μέτρα για εκσυγχρονισμό των ναυπηγικών μονάδων και της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, πρέπει να συνοδεύονται με μέτρα στήριξης των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται γύρω από τη Ζώνη και τις μεγάλες ναυπηγικές μονάδες. Πρέπει επίσης, να δοθούν κίνητρα για πρόσληψη εργαζομένων στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη με κάλυψη μέρους του ημερομισθίου, καθώς επίσης και των εργοδοτικών εισφορών.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις, θα χρειαστούν τα επόμενα τρία χρόνια επενδύσεις πάνω από 30 δισ. δραχμές για τον εκσυγχρονισμό των ναυπηγείων

και της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης.

Θα απαιτηθούν, επίσης, επενδύσεις 140 δισ. το χρόνο για κατασκευές και μετασκευές πλοίων, που θα απασχολούν 10.000 - 12.000 εργαζόμενους μόνο στην άμεση παραγωγική διαδικασία. Οι συναλλαγματικές επιπτώσεις, επίσης, θα είναι σημαντικές όχι μόνο λόγω της εξοικονόμησης συναλλάγματος για τις ίδιες τις κατασκευές ή μετασκευές, αλλά επειδή ο εκσυγχρονισμός του ακτοπλοϊκού στόλου αποτελεί προϋπόθεση της ανταγωνιστικότητάς του και στον τουριστικό τομέα. Μόνο μέσα από ΑΜΕΣΕΣ αποφάσεις που θα δώσει νέα ρότα στα ναυπηγεία και τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη θα υπάρξει ΑΝΑΠΤΥΞΗ, θα υπάρξει προοπτική για τον Πειραιά, θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας και θα μειωθεί η ΑΝΕΡΓΙΑ που απειλεί άμεσα όλους μας.



Το δικό του σπίτι αποκτά

του Νάσου Πουλακίδα

Υπήρξαν σενάρια προ ολίγων εβδομάδων ότι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας θα καταργηθεί ή θα συγχωνευθεί με το Μεταφορών. Σε πείσμα αυτών των σεναρίων το ΥΕΝ μέχρι τα μέσα του 2000 πιστεύεται πως θα έχει αποκτήσει τη δική του στέγη!

Αυτές τις ημέρες θα προκηρυχθεί διαγωνισμός για τα έργα μετασκευής στις παλιές αποθήκες του ΟΛΠ στη Ηετιώνεια ακτή, στο λιμάνι του Πειραιά.

Τα έργα μετασκευής θα τα αναλάβει η κτηματική υπηρεσία του Δημοσίου και ο προϋπολογισμός ανέρχεται σε 7,5 δισ. δραχμές. Τα 4,5 δισ. θα καλυφθούν από δάνειο με την εγγύηση του Υπουργείου Οικονομικών και τα υπόλοιπα 3 δισ. δρχ. από

Έτοιμο

σε 18 μήνες,

με προϋπολογισμό

7,5 δισ. δρχ.



τον προϋπολογισμό δημόσιων επενδύσεων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Υπάρχει σκέψη και για αυτοχρηματοδότηση όμως η περίπτωση αυτή είναι ασθενής.

Μετά την προκήρυξη και την ανάθεση του έργου, πιστεύεται, όπως δήλωσε ο γενικός γραμματέας του

ΥΕΝ Αθην. Τσουροπλής, ότι η μετεγκατάσταση θα πραγματοποιηθεί εντός 18 μηνών.

Οι προμελέτες για το νέο κτίριο που θα φιλοξενήσει όλες τις υπηρεσίες του υπουργείου έγιναν από τον ΟΛΠ. Αυτήν τη στιγμή οι υπηρεσίες του ΥΕΝ είναι διάσπαρτες σε 11 διαφορετικά σημεία με αποτέλεσμα

το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας



να μην υπάρχει συντονισμός και η εξυπηρέτηση του κοινού να γίνεται μετ' εμποδίων. Το δε ενοίκιο ξεπερνά τα 350 εκατ. δρχ. σε ετήσια βάση. Με τη συ-

γκέντρωση όλων των υπηρεσιών πιστεύεται ότι το έργο του υπουργείου θα γίνει πιο παραγωγικό, ενώ σημαντική δύναμη λιμενικών που τώρα απασχολείται με τη φρούρηση κτιρίων θα προσφέρει υπηρεσίες από άλλα πόστα.

Στο τετραώροφο κτίριο οι υπηρεσίες θα στεγαστούν σε συνολικό εμβαδόν **29.850** τετραγωνικών μέτρων και έχει προβλεφθεί να λειτουργήσουν αμφιθέατρο, τρεις συνεδριακοί χώροι και τέσσερις αίθουσες συσκέψεων. Θα λειτουργήσουν εστιατόριο και χώροι στάθμευσης για **350** αυτοκίνητα. Η περιοχή θα αναβαθμιστεί ενώ στο κτίριο θα στεγαστεί και το VTMS, το «σύστημα θαλάσσιας επιτήρησης». Η προκήρυξη για το συγκεκριμένο σύστημα αναμένεται εντός των προσεχών ημερών. Ο προϋπολογισμός θα ανέλθει σε 5,5 δισ. δραχμές.



OCEAN MARINE MUTUAL AN INDEPENDENT P&I CLUB

GREEK REPRESENTATIVE: Capt. J. A. SCOUNTZOS

HELLAS P&I SERVICES CO S.A.

66 Filonos Street, 185 35 Piraeus

Tel.: 4283421 (4 Lines), Fax: 4283424, Telex: 212353 HPIS GR

**FOR BETTER TERMS - FOR BETTER SERVICE
ON THE COVERAGE OF YOUR VESSEL OR YOUR FLEET**

ΚΑΤΑΡΓΟΥΝΤΑΙ οι άδειες

του Χάρη Παυλίδη

Μία δήλωση του υπουργού στην έκθεση "Τουριστικό Πανόραμα", οι θέσεις του Ναυτικού Επιμελητηρίου για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας και η κίνηση των Μινωικών Γραμμών να "απορροφήσει" στην ουσία τη ΛΑΝΕ, σηματοδοτούν τις ραγδαίες εξελίξεις που σημειώνονται αυτό τον καιρό στην ακτοπλοΐα.

Να πάρουμε όμως τα πράγματα με τη σειρά. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας εγκαινιάζοντας τουριστική έκθεση, μίλησε για πρώτη φορά για το ενδεχόμενο ν'

αλλάξει το καθεστώς δρομολόγησης των πλοίων με την κατάργηση των αδειών σκοπιμότητας. "Το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών της χώρας έχει ολοκληρώσει τον κύκλο του και δεν μπορεί πλέον ν' ανταπεξέλθει στις νέες αποκτήσεις και προκλήσεις του 21ου αιώνα και ιδιαίτερα με δεδομένη την άρση του Cabotage το 2004".

Αυτή η δήλωση (περίπου αναμενόμενη για όσους έχουν συζητήσει το θέμα με τον υπουργό), όπως ήταν φυσικό σήμανε συναγερμό μεταξύ των ενδιαφερομένων και κυρίως εκείνων που προς το παρόν παρακολουθούν τα δρώμενα εκτός δρομολογίων.

Όμως ο Σταύρος Σουμάκης δεν σταμάτησε εκεί. Συμπληρώνοντας τη δήλωσή του τόνισε με νόημα: "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".

Χωρίς αμφιβολία οι επισημάνσεις του υπουργού δεν έγιναν στην τύχη ούτε βέβαια εντάσσονται στη λογική κάποιου αιφνιδιασμού. Απλώς ο υπουργός επέλεξε τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο αποστολής ενός μηνύματος με πολλούς αποδέκτες, περιμένοντας τις αντιδράσεις. Άλλωστε ποτέ δεν έκρυψε την πρόθεσή του να προχωρήσει σε παρεμβάσεις που θα

προετοιμάσουν το κλίμα ώστε η αλλαγή της σημερινής εικόνας να γίνει χωρίς να προκληθούν κραδασμοί.

Έτσι λοιπόν οι παρεμβάσεις αυτές θα στοχεύουν:

1. Στην αλλαγή του καθεστώτος δρομολόγησης των πλοίων και στην καθιέρωση του θεσμού των συμβάσεων όπως π.χ. "σύμβαση 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. Στην αναδιάρθρωση των δρομολογίων κατά περιοχή των συγκοινωνιακών αναγκών των νησιών και η όσο το δυνατόν συχνότερη επικοινωνία τους με το κέντρο.
3. Στην παροχή εμπορικών εκπτώσεων στους ναύλους επιβατών και οχημάτων.
4. Στη δρομολόγηση ταχυπλοίων νέας τεχνολογίας υπό καθορισμένους όρους και προϋποθέσεις.
5. Στην πλήρη εφαρμογή του ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων με ταυτόχρονη εφαρμογή του check in.
6. Τέλος, στη 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.

Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΤΟ Ν.Ε.Ε.

Το θεσμικό πλαίσιο της ακτοπλοΐας απασχόλησε και το Ν.Ε.Ε. το οποίο εξέφρασε τις θέσεις του στο υπουργείο. Οι θέσεις αυτές πολύ πριν περάσουν το

κατώφλι του υπουργείου έγιναν αντικείμενο έντονης κριτικής και σχολιασμού από την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας. Η απόφαση του Δ.Σ. του Επιμελητηρίου η οποία είχε διαρρεύσει δημιούργησε βαρύ κλίμα αφού, σύμφωνα με την Ε.Ε.Α., η απόφαση δεν καλύπτει το ενδεχόμενο της απελευθέρωσης της ακτοπλοΐας.

Η Ε.Ε.Α. θέλοντας να παρέμβει στις εξελίξεις τόνισε προς κάθε κατεύθυνση ότι το ισχύον καθεστώς έχει κατοχυρωθεί "μετά από σκληρούς εθνικούς αγώνες με την 3577/92 απόφαση του Συμβουλίου της Ευρώπης μέχρι και την 1/1/2004". Δηλαδή, μέχρι τότε που επέρχεται και η άρση του προνομίου της Ελληνικής σημαίας. Όπως φαίνεται, οι εφοπλιστές προσπαθούν να προλάβουν κάποιες κινήσεις που ουσιαστικά θα αίρουν αυτό το προνόμιο πριν από την ώρα του και κυρίως θα δημιουργούν τετελεσμένα.

Στις θέσεις του Ν.Ε.Ε. όπως αυτές διατυπώθηκαν στην εφημερίδα "ΗΜΕΡΙΣΙΑ", απάντησε με επιστολή της η Ε.Ε.Α. την οποία υπογράφουν ο Πρόεδρος Παντελής Σφηνιάς και ο Γεν. Γραμματέας Ιωάννης Λεφάκης:

"Κύριε Πρόεδρε,

Στην εφημερίδα ΗΜΕΡΙΣΙΑ της 8ης Μαΐου 1998 και συγκεκριμένα στη σελίδα 59 που είναι αφιερωμένη στη ναυτιλία, καταχωρήθηκε δημοσίευμα στο οποίο αναφέρεται ότι στις προθέσεις του Επιμελητηρίου σας, ύστερα από απόφαση του, είναι να εισηγηθεί στο ΥΕΝ την πλήρη απελευθέρωση της Ακτοπλοΐας.

Επειδή μετά από σχετική διερεύνηση αντιληφθήκαμε ότι η ληφθείσα κατά τη συνεδρίαση του Δ.Σ. της 7 Μαΐου 1998 απόφαση έχει ως βάση την θέση της

Έντονες διεργασίες στο χώρο της ακτοπλοίας
Οι Μινωικές απαντούν με τη συγχώνευση της ΛΑΝΕ

σκοπιμότητας;



οποίου είμαστε πάντοτε πιστοί θιασώτες".

ΚΙΝΗΣΗ ΜΑΤ ΤΩΝ ΜΙΝΩΙΚΩΝ

Και ενώ η απελευθέρωση της ακτοπλοίας για άλλους είναι αυτοσκοπός και για άλλους χρήσιμο εργαλείο εκσυγχρονισμού, μια συμφωνία εν όψει της άρσης του cabotage αλλάζει το σκηνικό και οδηγεί σε ραγδαίες εξελίξεις. Φορέας των εξελίξεων οι Μινωικές, οι οποίες μετά την εντυπωσιακή επιτυχία που σημείωσε η εισαγωγή της στο χρηματιστήριο δείχνει να ορίζει σε σημαντικό βαθμό τους όρους του "παιχνιδιού" με τη στρατηγικής σημασίας συγχώνευση με την Λασιθιώτικη Ναυτιλιακή Εταιρεία (ΛΑΝΕ). Σύμφωνα με τις βασικές θέσεις της

καταρχήν συμφωνίας που έχουν αποδεχθεί και οι δύο εταιρείες, προβλέπεται ότι:

1) Η ΛΑΝΕ θα ενταχίσει στις Μινωικές Γραμμές με διαδικασία που θα υλοποιηθεί μετά την αποτίμηση των περιουσιακών στοιχείων της και την αντικατάσταση των σημερινών της με τις ανάλογες, σύμφωνα με την τρέχουσα χρηματιστηριακή τους αξία, μετοχές των Μινωικών.

2) Οι δύο εταιρείες θα δεσμευθούν για τη συνέχιση της λειτουργίας της σημερινής γραμμής Πειραιάς - Άγιος Νικόλαος - Σητεία, η οποία εξυπηρετείται από το F/B "ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ" και την εξέταση της περαιτέρω διερεύνησης και του εκσυγχρονισμού της, με στόχο την ποιοτικότερη εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών του νομού Λασιθίου.

Αξίζει να επισημανθεί ότι η ΛΑΝΕ εκμεταλλεύεται τη γραμμή Πειραιά - Αγ. Νικολάου - Σητείας με το F/B "ΒΙΤΣΕΝΤΖΟΣ ΚΟΡΝΑΡΟΣ", το οποίο κατά τη διάρκεια του 1997 πραγματοποίησε κύκλο εργασιών ύψους 1,75 δισ. δρχ. Δεδομένης της άρσης του cabotage στο τέλος του 2003 και της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας, οι

ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας ότι οι ναυτιλιακές γενικά δραστηριότητες, πρέπει να διέπονται από τις αρχές του ελεύθερου ανταγωνισμού, σας παρακαλούμε όταν γίνονται εκτιμήσεις και ειδικά όταν πρόκειται να ληφθούν από το Ν.Ε.Ε. αποφάσεις για την ακτοπλοία μας έστω και συμβουλευτικής υφής, να ζητούνται οι θέσεις του Δ.Σ. της Ένωσής μας.

Ο Πρόεδρος της Ένωσής μας, ο οποίος συμπίπτει να είναι και μέλος της Διοικούσας Επιτροπής και του Διοικητικού Συμβουλίου του ΝΕΕ, είναι ο πιο αρμόδιος να μεταφέρει στο Συμβούλιό σας τις επίσημες θέσεις του Διοικητικού μας Συμβουλίου τόσο στο σοβαρό αυτό θέμα, όπως είναι το θεσμικό πλαίσιο, όσο και σε όλα γενικά τα θέματα που αφορούν την ακτοπλοία.

Πέραν των γενικών πιο πάνω θέσεων, θέλουμε να επισημανούμε ότι οι διατυπούμενες στο πιο πάνω δημοσίευμα θέσεις σχετικά με την Ακτοπλοία, αν πράγματι είναι όπως εμφανίζονται, εκφράζουν τις απόψεις μεμονωμένων παραγόντων, που εκμεταλλευόμενοι ενδεχόμενως την απουσία του Προέδρου της Ένωσής μας είναι πιθανόν να προσπάθησαν

να παρασύρουν το Δ.Σ. του ΝΕΕ σε αποφάσεις που μπορεί να καλύπτουν μεν τα συμφέροντά τους αλλά είναι τελείως αντίθετες όχι μόνο με τις θέσεις της πλειοψηφίας των Ακτοπλόων πλοιοκτητών αλλά και με τις επίσημες εθνικές θέσεις για την επικράτηση των οποίων έγιναν σκληροί αγώνες και μεγάλες προσπάθειες.

Η διατήρηση του υπάρχοντος καθεστώτος για την ελληνική επιβατηγό ακτοπλοία έχει κατοχυρωθεί με τον 3577/92 Κανονισμό του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δεν είναι στις προθέσεις του ΥΕΝ να ζητήσει την άρση του Cabotage προ το 2004.

Αν η πρότασή μας για αναμόρφωση της παρ. 2 δεν γίνει αποδεκτή, πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια να μη δεχθούμε την τροποποίηση του άρθρου 3:

2. Πρόταση Οδηγίας για το καθεστώς επάνδρωσης των Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων που εκτελούν τακτικές γραμμές στην Κοινότητα. Δεν έχουμε αντίρρηση για το περιεχόμενο γενικά της πρότασης αφού με τις εισαγόμενες ρυθμίσεις επέρχονται ορισμένες ισορροπίες στην απασχόληση και αμοιβή των πληρωμάτων που ενισχύουν τον ελεύθερο και θεμιτό ανταγωνισμό του

ναυτιλιακές εταιρείες θα οδηγηθούν σε εξαγορές ή συγχωνεύσεις ώστε να ισχυροποιήσουν τη θέση τους στην αγορά και οι Μινωικές άνοιξαν και πάλι πρώτες το δρόμο.

Μετά από αυτή την κίνηση οι Μινωικές καθίστανται κυρίαρχες στις γραμμές της Ανατολικής Κρήτης, ενώ είναι βέβαιο ότι ανοίγει και ο δρόμος για την κυριαρχία τους και στο Νότιο Αιγαίο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, στην ανακοίνωση που εκδόθηκε από τις Μινωικές για τη συμφωνία με τη ΛΑΝΕ, γίνεται λόγος για την ορθολογικότερη εκμετάλλευση των ακτοπλοϊκών πλοίων (την ίδια λέξη χρησιμοποίησε και ο υπουργός στην ομιλία του στο "Τουριστικό Πανόραμα"), τονίζεται το ότι αυτή η πρωτοβουλία των Μινωικών ανοίγει το δρόμο για τη συσπείρωση των δυνάμεων της ελληνικής ακτοπλοΐας, ενώ έχει ιδιαίτερη σημασία το γεγονός ότι στην ανακοίνωση εκδηλώνεται το ενδιαφέρον για τους Έλληνες ναυτικούς "που πρέπει να διατηρήσουν τις θέσεις εργασίας τους" και η ελληνική σημαία "να εξακολουθήσει να κυματίζει στα πλοία μας στο Αιγαίο".

ΤΟ '98 ΕΤΟΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ

Το έτος που ήδη διανύουμε, σύμφωνα με την ηγεσία του ΥΕΝ, θα είναι ποιοτικά αναβαθμισμένο για την ακτοπλοΐα, παρά τις δυσκολίες που παρουσιάζονται και τις κατά καιρούς επιθέσεις που δέχεται ο ελληνικός τουρισμός από ξένα έντυπα.

Για να γίνει όμως αυτό θα πρέπει να υπάρξει το καλό κλίμα, αφού το θεσμικό πλαίσιο αργά ή γρήγορα θα το διαμορφώσει η ίδια η αγορά. Το θέμα είναι αν τα 11 εκατομμύρια επιβάτες του '97, που σίγουρα αποτελούν δέλεαρ για όσους αλλοδαπούς θέλουν να επενδύσουν στην ακτοπλοΐα, θα αυξηθούν και κυρίως θα μείνουν ικανοποιημένοι από τις προσφερόμενες υπηρεσίες...

Στη γραμμή Ελλάδας-Ιταλίας Μινωικές: Αύξηση 53% στις κρατήσεις επιβατών

του Νάσου Πουλακίδα

Τα στοιχεία κρατήσεων της γραμμής Ελλάδας - Ιταλίας του πρώτου τετραμήνου 1998 εμφανίζουν θεαματική αύξηση 53% περίπου σε σύγκριση με το αντίστοιχο χρονικό διάστημα του περασμένου χρόνου, επιβεβαιώνοντας το δυναμισμό και την ηγετική θέση της MINOAN LINES στις Γραμμές της Αδριατικής.

Πιο συγκεκριμένα, μέχρι την 1.5.98 στο ηλεκτρονικό σύστημα κρατήσεων της εταιρείας είχαν καταχωρηθεί κρατήσεις 319.389 επιβατών, έναντι 209.184 για την αντίστοιχη περίοδο το 1997.

Πιο αναλυτικά, τα στοιχεία κρατήσεων ανά γραμμή είναι τα εξής:

Α) ΓΡΑΜΜΗ ΑΓΚΩΝΑ

Τη μερίδα του λέοντος στη σημαντική αύξηση των κρατήσεων του 1998 κερδίζει η γραμμή της Αγκώνα με 138.641 επιβάτες έναντι 54.657 επιβατών το αντίστοιχο διάστημα το 1997.

Η MINOAN LINES διπλασιάζοντας την παρουσία της από πλευράς μεταφορικής δυναμικότητας στη γραμμή της Αγκώνα σε σύγκριση με το 1997 (σημείωση: το 1997 η εταιρεία δρομολογούσε στη γραμμή μόνο το H/S/F ARETOUSA), υπερδιπλασίασε τον αριθμό των κρατήσεων επιβατών παρουσιάζοντας αύξηση 154%.

Η θεαματική αυτή αύξηση των κρατήσεων οφείλεται κυρίως στην ένταξη των δύο νέων Highspeed Ferries IKARUS και PASIPHAE στις γραμμές Πάτρα-Αγκώνα και Ηγουμενίτσα-Αγκώνα, τα οποία θα προσφέρουν καθημερινές αναχωρήσεις στις γραμμές αυτές. Υπενθυμίζουμε ότι το IKARUS είναι δρομολογημένο στη γραμμή της Αγκώνα από τις 21-12-97, ενώ το PASIPHAE, το οποίο θα παραληφθεί στα μέσα Ιουνίου, πρόκειται να ενταχθεί στη γραμμή Αγκώνα από τις 4 Ιουλίου.

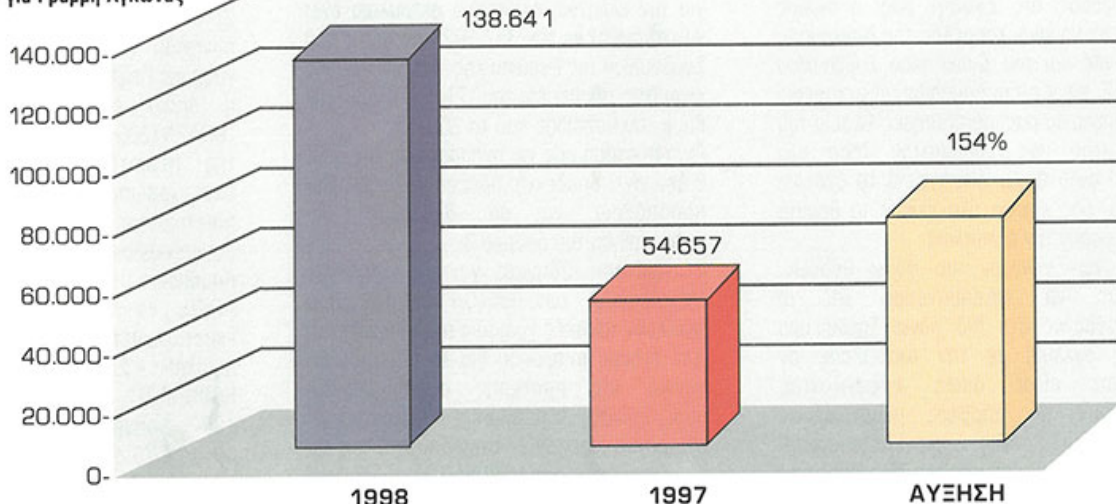
Είναι ιδιαίτερα σημαντικό ότι από τα μέχρι στιγμής στοιχεία, η στρατηγική επιλογή της εταιρείας να συνδέσει με τα δύο νέα Highspeed Ferries IKARUS και PASIPHAE με καθημερινές αναχωρήσεις το λιμάνι της Ηγουμενίτσας - επίνειο της Βόρειας Ελλάδας προς την υπόλοιπη Ευρώπη και ταυτόχρονα πύλη εισόδου/εξόδου των υπόλοιπων βαλκανικών χωρών- στο χρόνο ρεκόρ των 15 ωρών με το λιμάνι της Αγκώνα δικαιώνεται απόλυτα, με βάση τις μέχρι σήμερα κρατήσεις, αφού το 39% των κρατήσεων επιβατών της γραμμής της Αγκώνα (54.3745 άτομα) επιλέγουν να επιβιβαστούν/αποβιβαστούν στην Ηγουμενίτσα.

2. ΓΡΑΜΜΗ ΒΕΝΕΤΙΑΣ

Η γραμμή Βενετίας, η οποία το 1998 αναβαθμίστηκε σημαντικά από πλευράς παρεχόμενων υπηρεσιών με τη δρομολόγηση του H/S/F ARETOUSA, εξυπηρετείται και φέτος με καθημερινές αναχωρήσεις. Η γραμμή Βενετίας συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μέρος των προτιμήσεων του επιβατικού κοινού της MINOAN LINES, με 180.748 άτομα (δηλαδή το 59% των κρατήσεων της MINOAN LINES συγκεντρώνεται στη γραμμή της Βενετίας).

Ο αριθμός των κρατήσεων επιβατών είναι αυξημένος κατά 17% σε σχέση με το 1997 (1997:154.527 άτομα), γεγονός που αποδεικνύει την καθιέρωση της γραμμής αυτής στη συνείδηση του επιβατικού κοινού, την οποία η MINOAN LINES εξυπηρετεί εδώ και 4 χρόνια, διαθέτοντας αποκλειστικούς χώρους προσέγγισης των πλοίων της, καθώς επίσης και ένα δικό της terminal επιβατών.

Αύξηση κρατήσεων για Γραμμή Αγκώνας





FOLLOW THE HEART OF CUTTY SARK



ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟ ΣΚΑΦΟΣ

Επιτέλους αλλάζει το θεσμικό πλαίσιο

του Χάση Παυλίδη

Πέρασαν 22 χρόνια από τότε που ο Αλέξανδρος Παπαδόγγονας με το νόμο 438 επιχειρούσε να βάλει κάποια τάξη στο θαλάσσιο τουρισμό που βρισκόταν στα πρώτα του βήματα. Σε γενικές γραμμές ο τότε υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, άνθρωπος της θάλασσας και δεινός ιστιοπλόος, είχε καταφέρει μ' εκείνο το θεσμικό πλαίσιο να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις ανάπτυξης του κλάδου.

Στη δεκαετία του '80 οι ραγδαίες εξελίξεις ξεπέρασαν ουσιαστικά τις διατάξεις του 438/76 και γύρω στα μέσα της δεκαετίας ξεκίνησαν οι συζητήσεις για την τροποποίησή του.

Θυμάμαι ότι από το '84 που πρωτασχολήθηκα με το θέμα, κάθε φορά που συζητούσα με τον εκάστοτε υπουργό μου έλεγε ότι πρώτο του μέλημα θα ήταν η τροποποίηση ή ακόμη και η αντικατάσταση του ν. 438/76.

Παρ' όλα αυτά και παρά τις προτάσεις των πλοιοκτητών, τα υπομνήματα και τις συζητήσεις πάντα κάτι συνέβαινε (που δεν το μαθαίναμε ποτέ) και το σχέδιο νόμου ξεκινούσαν στο συρτάρι.

Πριν από μερικούς μήνες, όταν πληροφορηθήκαμε ότι ο σημερινός υπουργός θα προχωρούσε στην κατάθεση στη Βουλή νομοσχεδίου για τα σκάφη αναψυχής, θυμηθήκαμε ανάλογες εξαγγελίες του παρελθόντος και όπως ήταν φυσικό δεν δώσαμε ιδιαίτερη σημασία.

Τελικά όμως ο Σταύρος Σουμάκης και αιφνιδίασε ευχάριστα μ' ένα νομοσχέδιο το οποίο ξεκαθαρίζει το τοπίο και επιτέλους αντικαθιστά τον υπέργηρο νόμο 438/76.

Ο υπουργός αντιλαμβάνομαι την τεράστια σημασία του κλάδου για την εθνική οικονομία αλλά και το στρατηγικό του χαρακτήρα σε εθνικό επίπεδο, προχώρησε κοινοποιώντας το σχέδιο νόμου στους ενδιαφερόμενους φορείς, ώστε πολύ σύντομα να έρθει στη Βουλή προς ψήφιση.

Βασικό χαρακτηριστικό είναι ότι τα ελληνικά επαγγελματικά σκάφη αναψυχής διατηρούν το δικαίωμα περιήγησης επιβατών σε ελληνικά νησιά. Άλλωστε το «ξεκαθάρισμα» του τοπίου αυτό το νόημα είχε αφού είναι κοινό μυστικό στις μαρίνες πως γίνονται οι παράνομες ναυλώσεις σκαφών με ξένη σημαία, αλλά και πως κυκλοφορούν στις ελληνικές θάλασσες σκάφη «μαϊμούδες».

Το νομοσχέδιο, από τη μια κατοχυρώνει το προνόμιο που μέχρι σήμερα έχουν τα ελληνικά επαγγελματικά σκάφη αναψυχής, ενώ από την άλλη επιβάλλει αυστηρές κυρώσεις σε όσους εκναυλώνουν σκάφη με ξένη σημαία.

Αυστηρές διατάξεις αλλά και εμφανής η πρόθεση μέσα στο νομοσχέδιο για απλούστευση των διαδικασιών για την έκδοση αδειών και εκσυγχρονισμό με το ειδικό έντυπο πληροφοριακών στοιχείων του σκάφους.

Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να δοθεί στο άρθρο 2 του σ/ν όπου όλα αλλάζουν, σχετική με τις προϋποθέσεις για την έκδοση άδειας.

Έτσι λοιπόν για να κάνει κάποιος το σκάφος του επαγγελματικό χρειάζεται η άδεια του υπουργού, η οποία εκδίδεται αφού ο πλοιο-

κτήτης υποβάλει αίτηση στην αρμόδια διεύθυνση του υπουργείου με τα εξής δικαιολογητικά:

Α) Επικυρωμένο φωτοαντίγραφο του εγγράφου εθνικότητας από το οποίο προκύπτει η οριστική υπολόγηση του σκάφους αναψυχής σε ελληνικό υπολόγιο.

Β) Επικυρωμένο φωτοαντίγραφο πρωτοκόλλου γενικής επιθεώρησης ή άλλου πιστοποιητικού αξιοπλοΐας σε ισχύ, από το οποίο να προκύπτει ότι το πλοίο αναψυχής έχει κριθεί κατάλληλο σύμφωνα με τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις περί επιθεώρησης εμπορικών πλοίων.

Γ) Βεβαίωση της αρμόδιας Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας ότι έχει κάνει έναρξη επιτηδεύματος με αντικείμενο την εκμετάλλευση επαγγελματικών σκαφών αναψυχής.

Δ) Απόδειξη καταβολής του παραβόλου και υπεύθυνη δήλωσή του σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 1599/86 (75Α) ότι το σκάφος προορίζεται για επαγγελματική χρήση.

Η άδεια επαγγελματικού σκάφους ανανεώνεται κάθε τρία χρόνια, αλλά μπορεί να ανακληθεί εφόσον δεν εκπληρώνονται οι υποχρεώσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 6 και 7 του άρθρου 3. Επίσης θα πρέπει η αίτηση ανανέωσης να κατατίθεται ένα τρίμηνο πριν από τη συμπλήρωση τριών ετών από την έκδοση ή την τελευταία ανανέωση ή τη λήξη της παράτασης που έχει χορηγηθεί.

Στο ίδιο άρθρο θα πρέπει να σημειωθεί ότι, αναφέρεται η διάταξη σύμφωνα με την οποία η εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με την καταβολή ναύλου γίνεται αποκλειστικά από σκάφη αναψυχής με ελληνική σημαία.

ΒΑΣΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Με το σχέδιο νόμου επιχειρείται να ρυθμιστούν μια σειρά βασικών ζητημάτων τα οποία επί σειρά ετών δημιουργούσαν προβλήματα στον κλάδο.

Στο άρθρο 2 όπως προαναφέραμε ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την άδεια επαγγελματικών σκαφών.

— Στο άρθρο 4, διαβάζουμε για το ειδικό έντυπο των πληροφοριακών στοιχείων του σκάφους αναψυχής για ευχερέστερο έλεγχο.

— Στο άρθρο 5 προβλέπεται η επάνδρωση πλοίων αναψυχής. Ακόμη μεταξύ άλλων επιχειρείται:

— Η προστασία του ελληνικού επαγγελματικού σκάφους αναψυχής από ξένες ανταγωνιστικές δραστηριότητες.

— Η ποιοτική βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών και η προστασία των τουριστών

— Αύξηση του αριθμού μεταφερόμενων επιβατών για θαλάσσια αναψυχή από 25 σε 49, με επαγγελματικά σκάφη αναψυχής.

— Η εκκαθάριση του μητρώου των επαγγελματικών σκαφών με τον αποκλεισμό των μη επαγγελματιών του κλάδου.

— Η καθιέρωση όρων ορθολογικής εκμετάλλευσης του επαγγελματικού σκάφους αναψυχής.

— Η καθιέρωση επιβολής αυστηρών κυρώσεων σε παραβάτες, που στόχο έχουν να προστατεύσουν τόσο τον επαγγελματικό του κλάδο όσο και τον τουρισμό.

Αυτά ως προς τις βασικές ρυθμίσεις του νομοσχεδίου. Στα επιμέρους άρθρα όμως συντελείται η μεγάλη αλλαγή αφού προβλέπεται και η ναύλωση μηχανοκίνητων σκαφών χωρίς πλήρωμα. Με τα επιμέρους άρθρα ρυθμίζονται τα εξής θέματα:

— Η δυνατότητα ναύλωσης μηχανοκίνητων σκαφών χωρίς πλήρωμα (Bare Boat) ολικού μήκους μέχρι 12 μέτρων.

— Η αύξηση του ολικού μήκους των ιστιοπλοϊκών σκαφών που ναυλώνονται χωρίς πλήρωμα, από 15 σε 16 μέτρα.

— Η υποχρεωτική ασφάλιση κατά κινδύνων έναντι τρίτων και επιβαινόντων.

— Η καθιέρωση παραβόλου υπέρ του Δημοσίου για την έκδοση άδειας επαγγελματικού σκάφους αναψυχής.

— Η διάθεση του εισπραττόμενου συναλλάγματος από το δικαιούχο σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της Τράπεζας της Ελλάδος.

— Η δυνατότητα καθιέρωσης κατώτατου ορίου ημερήσιου ναύλου κατά κατηγορία σκαφών.

— Η επιβολή τελών κυκλοφορίας σε όλα τα σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης.

— Η διασφάλιση του δικαιώματος των ελληνικών επαγγελματικών σκαφών αναψυχής για διενέργεια ναυλώσεων στην Ελλάδα με τη θέση σαφών περιορισμών στα υπό ξένη σημαία θαλαμηγά που κινούνται στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο και, τέλος,

— Ο καθορισμός αυστηρότατων κυρώσεων ιδίως για παράνομες ναυλώσεις από θαλαμηγά με ξένη σημαία.

Τέλος, κλείνοντας αυτή την αναφορά στις βασικότερες ρυθμίσεις που προωθεί το νομοσχέδιο, αξίζει να σταθούμε στην εκμετάλλευση των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, η οποία επιτρέπεται μόνο με ολική ναύλωση 24ωρης διάρκειας που αποδεικνύεται από το ναυλοσύμφωνο. Αντιθέτως, απαγορεύεται η ολική ή μερική ναύλωση για μεταφορά προσώπων με εισιτήριο ή πραγμάτων με ναύλο. Επίσης προβλέπεται ότι εκμετάλλευση επαγγελματικών σκαφών αναψυχής έχουν δικαίωμα οι πλοιοκτήτες για τα υπό πλοιοκτησία τους και οι εφοπλιστές για τα υπό εφοπλισμό τους σκάφη. Δικαίωμα εκναύλωσης, σύμφωνα με το νομοσχέδιο, έχουν ακόμη οι ναυλομεσίτες, οι κάτοχοι άδειας λειτουργίας γραφείου γενικού τουρισμού και οι κάτοχοι άδειας ναυτικού πράκτορα.

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

«Επαγγελματικά πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΟΡΟΙ

Άρθρο 1

Εννοιολογικοί προσδιορισμοί

1. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος, οι όροι που χρησιμοποιούνται έχουν την ακόλουθη έννοια:
 - α) «Πλοίο αναψυχής»: Κάθε σκάφος ολικής χωρητικότητας άνω των πέντε (5) κόρων και ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων, το οποίο, ανεξάρτητα του αν διαθέτει ή όχι χώρους ενδιαίτησης, έχει τη δυνατότητα από τη γενική κατασκευή του να χρησιμοποιείται αποκλειστικώς για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης.
 - β) «Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής»: Το πλοίο αναψυχής ολικής χωρητικότητας μέχρι εξακόσια πενήντα (650) GT και μεταφορικής ικανότητας μέχρι και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει χώρους ενδιαίτησης πέραν αυτών του πληρώματος και χρησιμοποιείται αποκλειστικώς για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με καταβολή ναύλου.

γ) «Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής»: Το πλοίο αναψυχής ανεξαρτήτως μεταφορικής ικανότητας που δεν είναι επαγγελματικό.

δ) «Ναυταθλητικό πλοίο»: Κάθε κωπήλατο ή ιστιοφόρο σκάφος, με ή χωρίς χώρους ενδιαίτησης, καθώς και κάθε μηχανοκίνητο σκάφος χωρίς χώρους ενδιαίτησης, που ανήκει κατά πλήρη κυριότητα σε αναγνωρισμένο, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, ναυτικό όμιλο ή ναυταθλητικό σωματείο, είναι καταχωρημένο στα επίσημα βιβλία, στοιχείο ή μητρώα αυτού και χρησιμοποιείται αποκλειστικώς για ναυταθλητικούς σκοπούς. Στην έννοια του ναυταθλητικού πλοίου υπάγεται και το κωπήλατο ή ιστιοφόρο σκάφος που δεν διαθέτει χώρους ενδιαίτησης και ανήκει κατά πλήρη κυριότητα σε ναυταθλητές, μέλη αναγνωρισμένου ναυτικού ομίλου ή ναυταθλητικού σωματείου.

ε) «Πλοίαρχος»: Το πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί, με σύμβαση ναυτολόγησης, η διακυβέρνηση του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής ή το πρόσωπο το οποίο πραγματικά και ουσιαστικά ασκεί τη διακυβέρνηση ιδιωτικού πλοίου αναψυχής.

στ) «Κυβερνήτης»: Ο επιβάτης ή το προσλαμβανόμενο από το ναυλωτή πρόσωπο, που διαθέτει ναυτική ικανότητα και εμπειρία και του ανατίθεται η διακυβέρνηση επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, το οποίο μπορεί να εκναυλώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα. Ο κυβερνήτης έχει όλες τις αρμοδιότητες, υποχρεώσεις και ευθύνες που προβλέπονται για τον πλοίαρχο.

ζ) «Πλήρωμα»: Το σύνολο των προσώπων που υπηρετούν με σύμβαση ναυτολόγησης σε επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, εκτός του πλοιάρχου.

η) «Επιβάτης»: Κάθε πρόσωπο το οποίο επιβαίνει σε πλοίο αναψυχής, είτε επαγγελματικό είτε ιδιωτικό, εκτός του Πλοιάρχου ή του Κυβερνήτη, του πληρώματος και των παιδιών ηλικίας κάτω του ενός έτους.

θ) «Επιβαίνοντες»: Ο Πλοίαρχος ή ο Κυβερνήτης, το πλήρωμα, οι επιβάτες και τα παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους.

ι) «Χώροι Ενδιαίτησης»: Οι χώροι διαμονής ή και σίτισης εντός του πλοίου.

ια) «Λιμένας αφετηρίας»: Ο ελληνικός λιμένας από τον οποίο αποπλέει επαγγελματικό πλοίο αναψυχής και πραγματοποιείται η έναρξη του ταξιδιού για αναψυχή ή και περιήγηση.

ιβ) «Υπουργός»: Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας

ιγ) «Υπουργείο»: Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

2. Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής μπορεί να χρησιμοποιείται με καταβολή ναύλου και για άλλη συναφή με το θαλάσσιο τουρισμό δραστηριότητα. Με απόφαση του Υπουργού, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ορίζονται οι συναφείς αυτές δραστηριότητες.

3. Τα πλοία τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 4 αριθμός 1 περίπτωση β' της «Διεθνούς Σύμβασης για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων 1969», η οποία κυρώθηκε με το ν. 1373/1983 (92Α) υπάγονται στο στοιχείο β' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις του στοιχείου αυτού, χωρίς την υποχρέωση καταμέτρησης της χωρητικότητάς τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Άρθρο 2

Άδεια επαγγελματικών πλοίων αναψυχής

1. Για να καταστεί ένα πλοίο αναψυχής επαγγελματικό απαιτείται άδεια του Υπουργού, η οποία εκδίδεται αφού ο πλοιοκτήτης ή ο νόμιμος εκπρόσωπος της πλοιοκτητικής εταιρείας ή της συμπλοιοκτησίας ή ο εφοπλιστής ή ο με ειδικό πληρεξούσιο νομιμοποιούμενος τρίτος υποβάλει αίτηση στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου, στην οποία επισυνάπτονται τα ακόλουθα δικαιολογητικά.
 - α) Επικυρωμένο φωτοαντίγραφο του εγγράφου εθνικότητας, από το οποίο προκύπτει η οριστική νολόγηση του πλοίου αναψυχής σε ελληνικό νολόγιο.

- β) Επικυρωμένο φωτοαντίγραφο Πρωτοκόλλου Γενικής Επιθεώρησης ή άλλου πιστοποιητικού αξιοπλοΐας σε ισχύ, από το οποίο να προκύπτει ότι το πλοίο αναψυχής έχει κριθεί κατάλληλο για την εκπλήρωση του προορισμού του, σύμφωνα με τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις περί επιθεώρησης εμπορικών πλοίων.
 - γ) Βεβαίωση της αρμόδιας Δημόσιας Οικονομικής Υπηρεσίας (Δ.Ο.Υ.) ότι έχει κάνει έναρξη επιτηδεύματος με αντικείμενο την εκμετάλλευση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής.
 - δ) Απόδειξη καταβολής του παραβόλου που προβλέπεται από την παράγραφο 1 του άρθρου 7.
 - ε) Υπεύθυνη δήλωσή του, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1599/1986 (75Α') ότι το πλοίο προορίζεται για επαγγελματική χρήση.
2. Η άδεια επαγγελματικού πλοίου αναψυχής ισχύει μέχρι την ανάκλησή της, κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 5, αλλά η ισχύς της ανανεώνεται ανά τριετία, με θεώρησή της από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου, εφόσον έχουν εκπληρωθεί οι υποχρεώσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 6 και 7 του άρθρου 3 και υποβληθεί, από πρόσωπο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, σχετική αίτηση κατά το τελευταίο τρίμηνο πριν τη συμπλήρωση τριών (3) ετών από την έκδοση ή την προηγούμενη ανανέωση ή τη λήξη της παράτασης που τυχόν έχει χορηγηθεί.
- Στην αίτηση επισυνάπτονται: α) Η απόδειξη καταβολής του παραβόλου που προβλέπεται από την παράγραφο 3 του άρθρου 7, β) Επικυρωμένο αντίγραφο του «Ειδικού Εντύπου Πληροφοριακών Στοιχείων Πλοίου», γ) Βεβαίωση από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) ότι δεν υπάρχουν οφειλές του πλοίου προς αυτό και δ) Βεβαίωση της οικείας Τράπεζας περί του συναλλάγματος, αν πρόκειται για εφαρμογή της παραγράφου 6 του άρθρου 3.
3. Κατ' εξαίρεση, εφόσον υποβληθεί, από πρόσωπο που αναφέρεται στην παράγραφο 1, εμπρόθεσμα αίτηση στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου, στην οποία επισυνάπτεται η απόδειξη καταβολής του προβλεπόμενου από την παράγραφο 4 του άρθρου 7 παραβόλου, η ισχύς άδειας μπορεί να μην ανανεωθεί αλλά να παραταθεί για μία μόνο φορά και για ένα (1) μόνο έτος χωρίς την πραγματοποίηση του προβλεπόμενου κατώτατου ορίου ημερών ναύλωσης και με σκοπό τη συμπλήρωση αυτού, αν η μη πραγματοποίηση του ορίου οφείλεται σε περιπτώσεις ανωτέρας βίας ή και ευρείας έκτασης μετασκευών ή επισκευών, που έχουν έγκαιρα και γραπτά αναφερθεί και επαρκώς αιτιολογηθεί στην πλησιέστερη Λιμενική Αρχή.
4. Σε περίπτωση που δεν ανανεώθηκε εμπρόθεσμα η άδεια, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου επιτρέπεται η ανανέωση της άδειας για τρία (3) έτη με αναδρομική ισχύ από την ημερομηνία συμπλήρωσης των τριών (3) ετών από την έκδοση ή την προηγούμενη ανανέωση ή τη λήξη της παράτασης, που τυχόν έχει χορηγηθεί, κατά περίπτωση, εφόσον:
- α) Υποβληθεί, από πρόσωπο που αναφέρεται στην παράγραφο 1, σχετική αίτηση, στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου, εντός προθεσμίας τριών (3) μηνών από την ημερομηνία συμπλήρωσης των τριών (3) ετών από την έκδοση ή την προηγούμενη ανανέωση ή τη λήξη της παράτασης, που τυχόν έχει χορηγηθεί, κατά περίπτωση.
 - β) Έχουν εκπληρωθεί οι υποχρεώσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 6 και 7 του άρθρου 3 και
 - γ) Προσκομιστεί απόδειξη καταβολής τους παραβόλου που προβλέπεται από την παράγραφο 4 του άρθρου 7.
5. Η χορηγούμενη, κατά τις διατάξεις του παρόντος νόμου, άδεια επαγγελματικού πλοίου αναψυχής ανακαλείται στις ακόλουθες περιπτώσεις:
- α) Μετά από αίτηση προσώπου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.
 - β) Αν διαγραφεί το πλοίο από τα ελληνικά νηολόγια, σύμφωνα με το άρθρο 18 του Ν.Δ. 187/1973 (261 Α) ή τη νομοθεσία που εκάστοτε ισχύει.

- γ) Ως διοικητική ποινή, κατά τις διατάξεις των παραγράφων 9 του παρόντος άρθρου 4 και του άρθρου 12.
- 6α) Σε περίπτωση αλλαγής λιμένα υπολόγησης, πλοιοκτησίας ή εφοπλισμού ή μεταβολής των στοιχείων του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, η άδεια και τα δικαιολογητικά των εδαφίων α' και β' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου κατατίθεται με αίτηση στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου και εντός προθεσμίας τριάντα (30) ημερών από την ημερομηνία που επήλθε η μεταβολή, για έκδοση νέας.
- β) Ειδικά την περίπτωση αλλαγής πλοιοκτησίας ή εφοπλισμού, ο νέος πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής υπεισέρχεται στις ευθύνες και υποχρεώσεις του προηγούμενου, που απορρέουν από τις διατάξεις του παρόντος νόμου.
- γ) Η άδεια επαγγελματικού πλοίου αναψυχής αντικαθίσταται σε περίπτωση απώλειας με την υποβολή, από το δικαιούχο, υπεύθυνης δήλωσης του άρθρου 8 του ν. 1599/1986, με την οποία βεβαιώνεται το γεγονός αυτό.
- δ) Με απόφαση του Υπουργού που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής της παραγράφου αυτής.
7. Η άδεια παύει αυτοδικαίως να ισχύει εφόσον μέσα στις προβλεπόμενες προθεσμίες δεν εκδοθεί νέα, δεν ανανεωθεί ή δεν παραταθεί η ισχύς της, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παραγράφους 2, 3, 4 και 6 του παρόντος άρθρου.
8. Επιτρέπεται η έκδοση νέας άδειας, μετά την ανάκληση ή την παύση της ισχύος της προηγούμενης, εφόσον:

 - α) Υποβληθεί από το δικαιούχο σχετική αίτηση στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου, στην οποία επισυνάπτονται τα δικαιολογητικά των εδαφίων α', β' και γ' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.
 - β) Έχει παρέλθει ένα (1) έτος από την ημερομηνία της ανάκλησης ή της παύσης της ισχύος της.
 - γ) Έχουν εκπληρωθεί οι φορολογικές υποχρεώσεις, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και
 - δ) Προσκομιστεί απόδειξη καταβολής του παραβόλου που προβλέπεται από την παράγραφο 2 του άρθρου 7 προσαυξημένου στο διπλάσιο.

9α) Συνιστάται τριμελής Επιτροπή Επιθεώρησης Επαγγελματικών Πλοίων Αναψυχής (Ε.Ε.Ε.Π.Α.), η οποία αποτελείται από έναν ανώτερο Αξιωματικό Λιμενικού Σώματος (ΛΣ) ως πρόεδρο και από έναν εκπρόσωπο του Ν.Ε.Ε. και της πλέον αντιπροσωπευτικής Ένωσης Πλοιοκτητών Επαγγελματικών Πλοίων Αναψυχής, ως μέλη. Έργο της Επιτροπής είναι ο έλεγχος της επαγγελματικότητας και λειτουργικότητας και γενικά της άρτιας κατάστασης, διατήρησης και συντήρησης των χώρων των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, κατά τη διάρκεια ισχύος της άδειας χαρακτηρισμού πλοίου αναψυχής ως επαγγελματικού. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι δεν συντρέχουν τα παραπάνω, η Επιτροπή εισηγείται στον Υπουργό την ανάκληση της άδειας. Ο Υπουργός μπορεί να θέσει προθεσμία συμμόρφωσης προς τις παρατηρήσεις της Επιτροπής και αν αυτή δεν τηρηθεί τότε μπορεί να αποφασίσει την ανάκληση της άδειας.- β) Η συγκρότηση της Επιτροπής, ο τρόπος λειτουργίας της, η γραμματειακή της υποστήριξη, οι ειδικότερες αρμοδιότητές της και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 3

Εκναύλωση

1. Η εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης ή άλλης συναφούς με το θαλάσσιο τουρισμό δραστηριότητας με την καταβολή ναύλου, σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στον παρόντα νόμο, πραγματοποιείται αποκλειστικά από πλοία αναψυχής υπό ελληνική σημαία, που έχουν χαρακτηριστεί ως επαγγελματικά κατά τις διατάξεις του προηγούμενου άρθρου.

2. Η εκμετάλλευση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής επιτρέπεται μόνον με ολική ναύλωση διάρκειας είκοσι τεσσάρων (24) τουλάχιστον ωρών, που αποδεικνύεται από το ναυλοσύμφωνο και έχει ως αποκλειστικό σκοπό την αναψυχή ή και περιήγηση ή άλλη συναφή με το θαλάσσιο τουρισμό δραστηριότητα. Ολική ή μερική ναύλωση για μεταφορά προσώπων με εισιτήριο ή πραγμάτων με ναύλο απαγορεύεται.
3. Δικαίωμα εκναύλωσης έχουν οι πλοιοκτήτες για τα υπό την πλοιοκτησία τους και οι εφοπλιστές για τα υπό τον εφοπλισμό τους επαγγελματικά πλοία αναψυχής.
- 4α) Δικαίωμα εκναύλωσης έχουν επίσης:
 - i) Οι ναυλομεσίτες.
 - ii) Οι κάτοχοι άδειας λειτουργίας γραφείου γενικού τουρισμού.
 - iii) Οι κάτοχοι άδειας ναυτικού πράκτορα.
- β) Η άσκηση του δικαιώματος εκναύλωσης από τα πρόσωπα της παραγράφου αυτής προϋποθέτει την έγγραφη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή, με τους οποίους καθίστανται συνυπεύθυνα για την τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου και των όρων του ναυλοσυμφώνου.
- γ) Τα προσόντα και η σχετική διαδικασία για τη χορήγηση άδειας άσκησης επαγγέλματος ναυλομεσίτη επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας ναυλομεσιτικών γραφείων και κάθε σχετική λεπτομέρεια καθορίζονται με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Ανάπτυξης και Οικονομικών.
5. Η επιβίβαση στο επαγγελματικό πλοίο για αναψυχή ή και περιήγηση ή άλλη συναφή με το θαλάσσιο τουρισμό δραστηριότητα άλλων προσώπων πέραν αυτών που αναγράφονται στη θεωρημένη, από τη Λιμενική Αρχή του λιμένα αφετηρίας, κατάσταση επιβαινόντων τεκμαίρεται ως υποναύλωση και απαγορεύεται, εκτός εάν η επιβίβαση αυτή επιτρέπεται ρητά από το ναυλοσύμφωνο.
6. Εφόσον η εκναύλωση γίνεται σε αλλοδαπούς, το τυχόν εισπραττόμενο συνάλλαγμα θα διατίθεται από το δικαιούχο σύμφωνα με τις σχετικές ρυθμίσεις της Τράπεζας της Ελλάδος.
- 7α) Το κατώτατο, ανά τριετία, όριο ημερών ναύλωσης κάθε επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, που αποδεικνύεται από το «Ειδικό Έντυπο Πληροφοριακών Στοιχείων Πλοίου Αναψυχής», ορίζεται σε εκατόν ογδόντα (180) ημέρες, όταν εκναυλώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα και σε εκατόν είκοσι (120) ημέρες, όταν εκναυλώνεται με πλοίαρχο και πλήρωμα. Τυχόν έλλειμμα από τις ημέρες αυτές συμπληρώνεται από το πλεόνασμα της προηγούμενης τριετίας.
- β) Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Ανάπτυξης και Οικονομικών, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μετά από γνώμη του Ν.Ε.Ε. μπορεί:
 - i) Να τροποποιείται το κατώτατο όριο ημερών ναύλωσης του στοιχείου α' της παραγράφου αυτής, ανάλογα με την προσφορά και τη ζήτηση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής και τις διενθείς συγκυρίες.
 - ii) Να ορίζεται κατώτατο ημερήσιο όριο ναύλου ανάλογα με την κατηγορία, τη χωρητικότητα, το μήκος ή τη μεταφορική ικανότητα σε επιβάτες των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών που επικρατούν στη ναυλαγορά.

Άρθρο 4 Ναυλοσύμφωνο

1. Η σύμβαση ολικής ναύλωσης έχει ως αντικείμενο τη χρησιμοποίηση του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής μόνον για αναψυχή ή και περιήγηση ή άλλη συναφή με το θαλάσσιο τουρισμό δραστηριότητα. Η σύμβαση αποδεικνύεται εγγράφως με την κατάρτιση ναυλοσυμφώνου, του οποίου ο τύπος, η διαδικασία σύνταξης, υπογραφής και θεώρησής του, οι βασικοί σταθεροί όροι που διέπουν την εκναύλωση, τις βασικές υποχρεώσεις εκναυλωτή και ναυλωτή καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια καθορίζονται, μετά από γνώμη του Ν.Ε.Ε., με απόφαση του Υπουργού, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

- 2α) Κάθε επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, εφόσον είναι ναυλωμένο, πρέπει πριν από τον απόπλου του από το λιμένα αφετηρίας να είναι εφοδιασμένο με αντίγραφο ναυλοσυμφώνου. Το ναυλοσύμφωνο αυτό βρίσκεται πάντοτε επί του πλοίου, επιδεικνύεται σε κάθε ζήτηση και θεωρείται από τη Λιμενική Αρχή του λιμένα αφετηρίας. Θεωρημένο αντίγραφο του ναυλοσυμφώνου αυτού κατατίθεται από τον πλοιοκτήτη, τον εφοπλιστή ή τον εκναυλωτή κατά περίπτωση και το ναυλωτή, με την υποβολή της εκκαθαριστικής δήλωσης στην αρμόδια για τη φορολογία τους Δ.Ο.Υ.
- β) Τα ναυλοσύμφωνα διατηρούνται και φυλάσσονται με μέριμνα και ευθύνη του πλοιοκτήτη επί μία πενταετία από την ημερομηνία θεώρησής τους.
- γ) Με απόφαση του Υπουργού, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορούν να καθορίζονται η διαδικασία καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια για τη χορήγηση άδειας απόπλου από τη Λιμενική Αρχή σε επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, στην περίπτωση που απαιτείται να πλεύσει με προορισμό συγκεκριμένο λιμένα για την παραλαβή επιβατών - ναυλωτών, με σκοπό την εκτέλεση ταξιδιών θαλάσσιας αναψυχής ή και περιήγησης ή άλλης συναφούς με το θαλάσσιο τουρισμό δραστηριότητας ή αντίθετα στην περίπτωση επιστροφής του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής στο λιμένα του μόνιμου ελλιμενισμού του μετά την οριστική αποβίβαση των επιβατών - ναυλωτών.
3. Ως λιμένας αφετηρίας και ελέγχου για τη σύμβαση ολικής ναύλωσης, στις περιπτώσεις που πραγματοποιείται έναρξη του ταξιδιού στην αλλοδαπή, θεωρείται ο πρώτος ελληνικός λιμένας στον οποίο προσεγγίζει το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής.
4. Πριν από τον απόπλου, ο πλοίαρχος ή κυβερνήτης κάθε επαγγελματικού πλοίου αναψυχής είναι υποχρεωμένος να καταθέτει στην οικεία Λιμενική Αρχή κατάσταση με τα πλήρη στοιχεία των επιβαινόντων, αντίγραφο της οποίας, θεωρημένη από την ίδια Αρχή, πρέπει να φέρει μαζί με τα λοιπά έγγραφα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.
- 5α) Με άδεια του Υπουργού, η οποία χορηγείται μετά από αίτηση του ενδιαφερόμενου, μπορεί να επιτρέπεται η εκτέλεση μέχρι πέντε (5) ταξιδιών κατ' έτος χωρίς το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής να τελεί υπό ναύλωση. Τα ταξίδια αυτά δεν μπορούν να διαρκούν συνολικά περισσότερο από τριάντα (30) ημέρες, εκ των οποίων μόνο δεκαπέντε (15) ημέρες μπορούν να πραγματοποιούνται κατά το χρονικό διάστημα από 1ης Απριλίου μέχρι 31ης Οκτωβρίου. Ταξίδια για λόγους προβολής του θαλάσσιου τουρισμού, που γίνονται για λογαριασμό του Δημοσίου ή φορέων αυτού, δεν υπολογίζονται.
- β) Η εκτέλεση των ταξιδιών που αναφέρονται στο προηγούμενο στοιχείο α' αναγράφεται στο «Ειδικό Έντυπο Πληροφοριακών Στοιχείων Πλοίου Αναψυχής».
- γ) Κατά την εκτέλεση χωρίς ναύλο των ταξιδιών της παραγράφου αυτής εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος νόμου που ρυθμίζουν τη σύνθεση πληρώματος.
6. Η Λιμενική Αρχή σε λιμένα αρμοδιότητας της οποίας είναι ελλιμενισμένο το πλοίο κατά την έκδοση άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, χορηγεί το «Ειδικό Έντυπο Πληροφοριακών Στοιχείων Πλοίου Αναψυχής», η αξία του εντύπου αυτού, που αποτελεί έσοδο του Ειδικού Λογαριασμού Κεφαλαίου Λιμενικής Αστυνομίας της Λιμενικής Αρχής που το χορηγεί, ο τύπος, το περιεχόμενο, η ισχύς, η διαδικασία αντικατάστασής του σε περίπτωση απώλειας, τα θέματα είσπραξης και κατάθεσης των εσόδων στον Ειδικό Λογαριασμό καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 5 Πλήρωμα - Κυβερνήτης

1. Η οργανική σύνθεση πληρώματος των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής του παρόντος νόμου καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών χαρακτηριστικών τους.

2. Τα προσόντα του Κυβερνήτη καθορίζονται, μετά από γνώμη του Ν.Ε.Ε., με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Με ίδια απόφαση ρυθμίζονται και τα θέματα που έχουν σχέση με την ασφαλιστική κάλυψη των κυβερνητών.
3. Ιστιοφόρα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, ολικού μήκους μέχρι δεκαέξι (16) μέτρων και μηχανοκίνητα επαγγελματικά πλοία αναψυχής, ολικού μήκους μέχρι δώδεκα (12) μέτρων μπορούν να εκναυλώνονται και χωρίς να υπηρετούν σε αυτά πλοίαρχος και πλήρωμα. Στις περιπτώσεις αυτές τη διακυβέρνησή τους αναλαμβάνει ένας από τους επιβάτες που διαθέτει προσόντα Κυβερνήτη. Σε περίπτωση που κανένας από τους επιβάτες δεν συγκεντρώνει τα προσόντα αυτά, η διακυβέρνηση αναλαμβάνεται από τον κυβερνήτη, που θεωρείται προστεθείς του ναυλωτή, όπως ειδικότερα θα προβλέπεται στη σύμβαση ολικής ναύλωσης.

Άρθρο 6

Μητρώο και Αρχείο επαγγελματικών πλοίων αναψυχής

1. Στο Υπουργείο τηρούνται Μητρώο και Ατομικοί Φάκελοι των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής. Στο Μητρώο καταγράφονται τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής και ο αριθμός του φορολογικού μητρώου του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή. Στους ατομικούς φακέλους φυλάσσονται όλα τα δικαιολογητικά χαρακτηρισμού των συγκεκριμένων πλοίων αναψυχής ως επαγγελματικών, αντίγραφο της άδειας και κάθε σχετικό με τα πλοία αυτά έγγραφο.
2. Με αίτηση οποιουδήποτε έχει έννομο συμφέρον χορηγούνται πιστοποιητικά εγγραφής ή διαγραφής από το Μητρώο.
3. Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών ρυθμίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 7

Παράβολο

1. Για την έκδοση άδειας επαγγελματικού πλοίου αναψυχής καταβάλλεται παράβολο υπέρ του Δημοσίου, το ύψος του οποίου ορίζεται σε δέκα χιλιάδες (10.000) δραχμές ανά μέτρο ολικού μήκους.
2. Σε περίπτωση αντικατάστασης, για οποιοδήποτε λόγο, επαγγελματικού πλοίου αναψυχής με άλλο, για την έκδοση της νέας άδειας χαρακτηρισμού ως επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, το παράβολο υπέρ του Δημοσίου καθορίζεται στο ποσό των έξι χιλιάδων (6.000) δραχμών ανά μέτρο ολικού μήκους.
3. Κατά την ανανέωση της άδειας ανά τριετία καταβάλλεται παράβολο υπέρ του Δημοσίου, το ύψος του οποίου ορίζεται σε πέντε χιλιάδες (5.000) δραχμές ανά μέτρο ολικού μήκους.
4. Ειδικά για την κατ' εξαίρεση χορήγηση παράτασης, που προβλέπεται από την παράγραφο 3 του άρθρου 2 καθώς και για την εκπρόθεσμη ανανέωση, που προβλέπεται από την παράγραφο 4 του άρθρου 2 καταβάλλεται παράβολο υπέρ του Δημοσίου, το ύψος του οποίου ορίζεται σε δέκα χιλιάδες (10.000) δραχμές ανά μέτρο ολικού μήκους.
5. Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις κλάσμα μέτρου θεωρείται ως ολόκληρο μέτρο.
6. Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Ανάπτυξης και Οικονομικών, μπορούν να αυξομειώνονται τα παραπάνω ποσά των παραβόλων.

Άρθρο 8

Ειδικές ρυθμίσεις

1. Η κίνηση και κυκλοφορία επαγγελματικών πλοίων αναψυχής απαγορεύεται εάν τα σκάφη αυτά δεν είναι ασφαλισμένα, ιδίως για: α) αστική ευθύνη για θανάτους, τραυματισμούς και ζημιές έναντι τρίτων και επιβαινόντων, από πρόσκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία και β) πρόκληση ρύπανσης. Τα όρια της

ασφάλισης καθορίζονται κάθε φορά με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Ανάπτυξης, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

- 2α) Για τη μετακίνηση των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, τα οποία τηρούν ναυτολόγιο, προς ναυπηγεία, κερκάρια, επισκευαστήρια, δοκιμαστικά ταξίδια ή μεθορμίσεις, δεν απαιτείται έκδοση ναυτολογίου, κατά παρέκκλιση του άρθρου 19 του ν. 3170/1955 (76 Α'), όπως αυτό τροποποιήθηκε με το άρθρο 8 του ν. 4502/1966 (54 Α'), αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 1 του άρθρου 1 του ΝΔ 87/1969 (5Α') και τέθηκε ως παράγραφος 1 του άρθρου 86 του κωδικοποιημένου με το ΠΔ 913/1978 (220 Α') νόμου 792/1978.
- β) Η μετακίνηση των πλοίων στην περίπτωση αυτή γίνεται με πλήρωμα ασφαλείας, το οποίο πρέπει να είναι ασφαλισμένο σε ασφαλιστική εταιρεία. Η σύνθεση του πληρώματος καθορίζεται από τον προϊστάμενο της αρμόδιας, κατά τόπο, Λιμενικής Αρχής και δεν μπορεί να είναι μικρότερη από το μισό της κατά ειδικότητα κανονικής σύνθεσης.
3. Οι πλοιοκτήτες τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων υπό ελληνική σημαία που υπάγονται στις καταργούμενες διατάξεις του ν. 438/1976 (256 Α') καθώς και οι πλοιοκτήτες πλοίων αναψυχής κατά την έννοια των διατάξεων του παρόντος νόμου υποχρεούνται, όταν τα πλοία αυτά διαγράφονται από τα ελληνικά νηολόγια λόγω αλλαγής σημαίας, στην καταβολή του συναλλάγματος, που αντιστοιχεί προς την αξία των πλοίων ή πλοιαρίων κατά το χρόνο της διαγραφής, εφόσον αυτό χορηγήθηκε κατά την εισαγωγή τους. Η αξία αυτή καθορίζεται από ειδική επιτροπή του Ν.Ε.Ε., που συνιστάται και λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 στοιχείο β' του άρθρου 18 του ν. 989/1979 (260 Α').
- 4α) Με την επιφύλαξη της ισχύος των διατάξεων του στοιχείου δ' της παραγράφου 1 του άρθρου 1, οι λοιποί όροι και προϋποθέσεις αναγνώρισης ενός σκάφους ως ναυαθλητικού πλοίου καθώς και οι λεπτομέρειες που αφορούν τη χρησιμοποίησή του, καθορίζονται με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Οικονομικών και Πολιτισμού, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
- β) Με την ίδια απόφαση μπορεί κατ' εξαίρεση να αναγνωρίζεται ως ναυαθλητικό είτε πλοίο ιστιοφόρο, ειδικής κατασκευής, με χώρους ενδιαίτησης είτε πλοίο μηχανοκίνητο χωρίς χώρους ενδιαίτησης, που ανήκει κατά πλήρη κυριότητα σε ναυαθλητές, οι οποίοι έχουν επιτύχει διάκριση σε διεθνώς αναγνωρισμένους αγώνες.
- γ) Με ίδια απόφαση καθορίζονται επίσης ειδικότερα οι όροι, οι προϋποθέσεις, το είδος της διάκρισης, οι αναγνωρισμένοι αγώνες και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του ανωτέρω στοιχείου β'.
5. Το ειδικής κατασκευής ιστιοφόρο που είναι αναγνωρισμένο ως ναυαθλητικό πλοίο και ανήκει κατά πλήρη κυριότητα σε ναυαθλητές, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην απόφαση που προβλέπεται από το στοιχείο β' της προηγούμενης παραγράφου, μπορεί να πάρει άδεια επαγγελματικού πλοίου αναψυχής, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου 2. Στην περίπτωση αυτήν το ιστιοφόρο ναυαθλητικό πλοίο αναψυχής διέπεται από διατάξεις του παρόντος νόμου που αναφέρονται στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής.
6. Με απόφαση του Υπουργού, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως καθορίζονται οι προϋποθέσεις και τα κριτήρια με βάση τα οποία τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής χαρακτηρίζονται ως ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα στις περιπτώσεις κατά τις οποίες είναι εφοδιασμένα με βοηθητική μηχανή ή βοηθητική ιστιοφορία αντίστοιχα.
7. Τα ελληνικά επαγγελματικά πλοία αναψυχής θεωρούνται ως επιβατηγά πλοία και υπάγονται, για τα τέλη διέλευσης της Διώρυγας Κορίνθου, στο τιμολογιακό καθεστώς της κατηγορίας Α' (ΑΛΦΑ).

- 8α) Φυσικά πρόσωπα, τα οποία έχουν υπηκοότητα χώρας μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μπορούν να υπολογούν και να έχουν την εκμετάλλευση, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου, επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, για τα οποία έχουν συνάψει χρηματοδοτική μίσθωση με τράπεζες ή θυγατρικές εταιρείες τραπεζών, που έχουν καταστατική έδρα σε χώρα που ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
- β) Η διάταξη του στοιχείου α' εφαρμόζεται και για νομικά πρόσωπα που είτε έχουν συσταθεί και λειτουργούν κατά την ελληνική νομοθεσία είτε υπάγονται τις ρυθμίσεις των άρθρων 52 και 58 της Σύμβασης της Ρώμης.
- γ) Για τα πλοία που υπάγονται στις διατάξεις της παραγράφου αυτής τηρείται ειδική κατάσταση στο νηολόγιο Πειραιά, η οποία ενημερώνεται για κάθε εγγραφή ή μεταβολή, με έγγραφο του οικείου νηολογίου της χώρας. Τα πλοία αυτά φέρουν ειδική ένδειξη στο έγγραφο εθνικότητας ότι υπάγονται στις διατάξεις της παραγράφου αυτής.
- δ) Στο Μητρώο και Αρχείο επαγγελματικών πλοίων αναψυχής του άρθρου 6 του παρόντος κατατίθεται κάθε χρόνο βεβαίωση της οικείας τράπεζας ή της θυγατρικής της εταιρείας ότι τηρούνται οι όροι του σχετικού συμβολαίου της χρηματοδοτικής μίσθωσης από αμφοτέρω τα μέρη.
Σε περίπτωση που δεν τηρούνται οι όροι του σχετικού συμβολαίου της χρηματοδοτικής μίσθωσης από αμφοτέρω τα μέρη.
- ε) Σε περίπτωση που δεν τηρούνται οι όροι του σχετικού συμβολαίου της χρηματοδοτικής μίσθωσης σύμφωνα με το ανωτέρω στοιχείο δ' ή δεν πραγματοποιηθεί αγορά του πλοίου από το χρηματοδοτούμενο μετά τη λήξη της διάρκειας της χρηματοδοτικής μίσθωσης, τότε αυτοδικαίως το πλοίο διαγράφεται από τα ελληνικά νηολόγια και η σχετική άδεια παύει να ισχύει.
- στ) Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Εθνικής Οικονομίας, Ανάπτυξης και Οικονομικών ρυθμίζεται η διαδικασία νηολόγησης ως και κάθε λεπτομέρεια σχετική με την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου αυτής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Άρθρο 9 Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής

- Η παράγραφος 4 του άρθρου 4 εφαρμόζεται αναλόγως και για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής.
- Η παράγραφος 1 του άρθρου 8 μπορεί με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Ανάπτυξης να εφαρμόζεται αναλόγως και για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική ή και ξένη σημαία καθώς και για τα ταχύπλοα σκάφη, όπως αυτά προσδιορίζονται στους κανονισμούς λιμένα.
- Στο άρθρο 11 του ν. 1940/1991 (40 Α') «Λειτουργία σχολείων Κυβερνητών σκαφών αναψυχής ιδιωτικής χρήσης και έκδοση αδειών διακυβέρνησης αυτών» προστίθενται παράγραφοι 3 και 4 ως ακολούθως:
«3. Οι παραβάτες των διατάξεων του παρόντος άρθρου και των Υπουργικών Αποφάσεων που εκδίδονται σε εκτέλεση αυτών, ανεξάρτητα από τις ποινικές και αστικές ευθύνες που συντρέχουν κατά την ισχύουσα νομοθεσία, υπόκεινται και στις κυρώσεις του άρθρου 157 του Ν.Δ. 187/1973 (261 Α') ενώ μπορεί παράλληλα με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, μετά από εισήγηση του προϊστάμενου της Λιμενικής Αρχής, να επιβληθεί και προσωρινή στέρηση της άδειας λειτουργίας του σχολείου διάρκειας μέχρι έξι (6) μηνών.
- Στους κατόχους άδειας διακυβέρνησης ιδιωτικού πλοίου αναψυχής μπορεί να επιβάλλεται από τον Προϊστάμενο της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, ανεξάρτητα από άλλες κυρώσεις που προβλέπονται για παραβάσεις των κειμένων διατάξεων και προσωρινή στέρηση της άδειας διακυβέρνησης διάρκειας μέχρι έξι (6) μηνών».

Άρθρο 10 Τέλη κυκλοφορίας

- Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής ανεξαρτήτως σημαίας, ολικού μήκους άνω των επτά και μισό (7,5) μέτρων που πλέουν στα ελληνικά χωρικά ύδατα καταβάλλουν τέλη κυκλοφορίας υπέρ του Ειδικού Λογαριασμού Κεφαλαίου Λιμενικής Αστυνομίας, που προβλέπεται από το άρθρο 37α του ΝΔ 187/1973 (261 Α'), όπως αυτό έχει προστεθεί με το άρθρο 9 του ν. 2329/1995 (172 Α'). Τα τέλη κυκλοφορίας διακρίνονται σε μηνιαία ή ετήσια διάρκειας και υπεύθυνος για την καταβολή τους είναι ο πλοίαρχος ή κυβερνήτης του ιδιωτικού πλοίου αναψυχής. Τόσο τα μηνιαία όσο και τα ετήσια τέλη κυκλοφορίας οφείλονται από την ημερομηνία εισόδου των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής στα ελληνικά χωρικά ύδατα, προκαταβάλλονται στον πρώτο ελληνικό λιμένα που καταπλέουν, όπως ειδικότερα ρυθμίζεται στην παράγραφο 6 του παρόντος άρθρου, και ισχύουν για όλους τους λιμένες και τα χωρικά ύδατα της χώρας.
- Τα μηνιαία τέλη ανέρχονται στο ποσό των πεντακοσίων (500) δραχμών ανά μέτρο ολικού μήκους για ιδιωτικά πλοία αναψυχής που φέρουν σημαία Κράτους Μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (Ε.Ζ.Ε.Σ.), πλην Ελβετίας (ν. 2155/1993) και στο ποσό των χιλίων (1.000) δραχμών ανά μέτρο ολικού μήκους για ιδιωτικά πλοία αναψυχής που φέρουν σημαία άλλης χώρας, ενώ τα ετήσια τέλη ανέρχονται σε τρεις χιλιάδες (3.000) δραχμές και έξι χιλιάδες (6.000) δραχμές ανά μέτρο ολικού μήκους, αντίστοιχα. Κλάσμα μέτρου θεωρείται ολόκληρο μέτρο.
- Η Λιμενική Αρχή, εκτός των άλλων κυρώσεων που προβλέπονται από τις διατάξεις του παρόντος νόμου, μπορεί να απαγορεύσει τον απόπλου του ιδιωτικού πλοίου αναψυχής μέχρις ότου καταβληθούν τα οφειλόμενα τέλη κυκλοφορίας.
- α) Ιδιωτικά πλοία αναψυχής που κατά την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος νόμου έχουν ήδη εισέλθει και πλέουν ή ελλιμενίζονται στην Ελλάδα υποχρεώνονται στην καταβολή των τελών κυκλοφορίας από την ημερομηνία αυτήν, έστω και αν παραμένουν σε ακινησία στη θάλασσα λόγω επισκευών ή για οποιαδήποτε άλλη αιτία. Η υποχρέωση καταβολής των τελών κυκλοφορίας για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής που κατά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου ευρίσκονται στην Ελλάδα αλλά είναι αποπληρωμένα στην ξηρά ή επισκευάζονται σε εγκαταστάσεις ξηράς, αρχίζει από την ημερομηνία που το ιδιωτικό πλοίο αναψυχής κατελκύεται στη θάλασσα.
- Ιδιωτικά πλοία αναψυχής που ανήκουν σε Διεθνείς ή Εθνικούς Οργανισμούς Δημόσιους ή Ιδιωτικούς μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα που εξυπηρετούν κοινωνικούς ή ανθρωπιστικούς σκοπούς και ιδιωτικά πλοία αναψυχής που δεν ανήκουν αλλά ενεργούν στο πλαίσιο προγραμμάτων των Οργανισμών αυτών μπορούν με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Οικονομικών και Ανάπτυξης, που εκδίδεται κατά περίπτωση, να απαλλάσσονται των τελών κυκλοφορίας.
- Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Οικονομικών και Ανάπτυξης, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορούν να αυξομειώνονται τα τέλη κυκλοφορίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 11 Πλοία αναψυχής με ξένη σημαία

- Πλοία αναψυχής κατά την έννοια των διατάξεων του στοιχείου α' της παραγράφου 1 του άρθρου 1, τα οποία φέρουν ξένη σημαία απαγορεύεται να εκτελούν ταξίδια αναψυχής ή και περιήγησης ή και άλλης συναφούς με το θαλάσσιο τουρισμό δραστηριότητας με την καταβολή ναύλου μεταξύ λιμένων ή και ακτών της Ελληνικής Επικράτειας, έστω και αν έχουν αρχική προέλευση ή τελικό προορισμό λιμένα του εξωτερικού.

2. Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Ανάπτυξης, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορεί να ρυθμίζεται κάθε λεπτομέρεια σχετικά με τη χρήση, κίνηση, κυκλοφορία και παραμονή στην Ελλάδα των υπό ξένη σημαία ιδιωτικών πλοίων αναψυχής ανεξαρτήτως χωρτικότητας ή και μεταφορικής ικανότητας.
3. Κάθε παρέκκλιση από τις απαγορεύσεις των προηγούμενων παραγράφων θεωρείται ως παράνομη εκναύλωση και επισύρει τις ποινικές και διοικητικές κυρώσεις του άρθρου 12.
- 4α) Με άδεια του Υπουργού, που εκδίδεται κατά περίπτωση, μπορεί, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, να επιτραπεί, για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, η ολική ναύλωση του πλοίου αναψυχής υπό ξένη σημαία, εφόσον ειδικοί λόγοι επιβάλλουν αυτό.
- β) Με απόφαση του Υπουργού που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως καθορίζονται το ανώτατο όριο του ναύλου, οι όροι και προϋποθέσεις, η διαδικασία, τα ασφαλιστικά θέματα και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για τη χορήγηση της άδειας αυτής.
- 5α) Τα υπό ξένη σημαία ιδιωτικά πλοία αναψυχής που εισέρχονται στην Ελλάδα εφοδιάζονται, από τη Λιμενική Αρχή του λιμένα που καταπλέουν για πρώτη φορά, με Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕΚΠΑ), το οποίο συμπληρώνεται από τον πλοίαρχο με τα στοιχεία του πλοίου και των επιβαινόντων, θεωρείται από την ίδια Λιμενική Αρχή και παραμένει στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού στην Ελλάδα. Το Δελτίο αυτό, με ευθύνη του πλοιάρχου, προσκομίζεται για θεώρηση στη Λιμενική Αρχή κάθε λιμένα που καταπλέει το πλοίο.
- β) Δεν απαιτείται ο εφοδιασμός των υπό ξένη σημαία ιδιωτικών πλοίων αναψυχής με ΔΕΚΠΑ, εφόσον γι' αυτά, σύμφωνα με τις Τελωνειακές διατάξεις, προβλέπεται ο εφοδιασμός τους με Δελτίο Κίνησης Θαλαμηγού (TRANZIT LOG BOOK).
- γ) Ο τύπος, το περιεχόμενο, η ισχύς, η διαδικασία αντικατάστασής του σε περίπτωση απώλειας, η αξία του, που αποτελεί έσοδο του Ειδικού Λογαριασμού Κεφαλαίου Λιμενικής Αστυνομίας της Λιμενικής Αρχής που το εκδίδει, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια σχετικά με το ΔΕΚΠΑ καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο 12 Κυρώσεις

1. Η, κατά παράβαση των διατάξεων του παρόντος νόμου, εκναύλωση πλοίων αναψυχής και η ανακριβής δήλωση του εισπραττόμενου ναύλου τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον έξι (6) μηνών.
2. Ανεξάρτητα από τη συντρέχουσα ποινική ευθύνη, για κάθε παράβαση των διατάξεων του παρόντος νόμου επιβάλλεται, με αιτιολογημένη απόφαση του προϊσταμένου της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, πρόστιμο από διακόσιες χιλιάδες (200.000) μέχρι πέντε εκατομμύρια (5.000.000) δραχμές.
3. Κατ' εξαίρεση, οι εκναυλώσεις που θεωρούνται παράνομες κατά την παράγραφο 3 του άρθρου 11 τιμωρούνται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός (1) έτους. Ακόμη στους παραβάτες των ίδιων διατάξεων επιβάλλεται από τον Υπουργό, μετά από εισήγηση του προϊσταμένου της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, πρόστιμο από ένα εκατομμύριο (1.000.000) μέχρι πενήντα εκατομμύρια (50.000.000) δραχμές.
4. Σε περίπτωση παραβάσεων καθ' υποτροπή, τα όρια του προστίμου, όπως αυτά καθορίζονται στις προηγούμενες παραγράφους, διπλασιάζονται, ενώ μπορεί παράλληλα να ανακληθεί από τον Υπουργό, για χρονικό διάστημα μέχρι τρία (3) έτη, η άδεια χαρακτηρισμού πλοίου αναψυχής ως επαγγελματικού. Ως υποτροπή νοείται η τέλεση νέας παράβασης των διατάξεων του παρόντος νόμου μέσα σε ένα (1) έτος από την τέλεση της προηγούμενης.

5. Η διαδικασία επιβολής των παραπάνω διοικητικών κυρώσεων αρχίζει από τη σύνταξη βεβαίωσης της παράβασης από το Λιμενικό όργανο που τη διαπίστωσε.
6. Πριν από την επιβολή του προστίμου οι παραβάτες καλούνται να εκθέσουν τις απόψεις τους μέσα σε σαράντα οκτώ (48) ώρες από την επίδοση της κλήσης.
7. Από τη σύνταξη της παραπάνω βεβαίωσης και μέχρι την πληρωμή του προστίμου απαγορεύεται ο απόπλους του πλοίου αναψυχής, με εξαίρεση τον απόπλου του πλοίου το οποίο έχει χαρακτηριστεί ως επαγγελματικό, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου. Η απαγόρευση απόπλου αίρεται αν κατατεθεί ισόποση προς το πρόστιμο που επιβλήθηκε εγγυητική επιστολή τράπεζας που λειτουργεί μόνιμα στην Ελλάδα. Ο απόπλους μπορεί επίσης να επιτραπεί, χωρίς την καταβολή του προστίμου ή την κατάθεση της εγγυητικής επιστολής τράπεζας, αν παρέχεται άλλη επαρκής ασφάλεια και είναι εκ των πραγμάτων ανέφικτη η άμεση προσκόμιση τραπεζικής εγγύησης.
8. Κατά της απόφασης επιβολής προστίμου επιτρέπεται προσφυγή ενώπιον του Υπουργού, απευθείας ή μέσω Λιμενικής Αρχής, μέσα σε ανατρεπτική προθεσμία ενός (1) μηνός από την κοινοποίησή της.
9. Αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία αυτή ή μετά την έκδοση της απόφασης του Υπουργού επί της προσφυγής, τα πρόστιμα που επιβάλλονται περιέρχονται στο Δημόσιο και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα Είσπραξης Δημόσιων Εσόδων.
10. Με απόφαση των Υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας και Οικονομικών μπορούν να αυξομειώνονται τα όρια των προστίμων που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3 του παρόντος άρθρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε' ΤΕΛΙΚΕΣ - ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ - ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 13

Επαγγελματικά πλοία και πλοίαρχα του ν. 438/1976

- α) Οι αποφάσεις αναγνώρισης τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων ως επαγγελματικών που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τις καταργούμενες διατάξεις του ν. 438/1976 και είναι σε ισχύ αντικαθίστανται, κατά τη θεώρησή τους, με άδειες επαγγελματικών πλοίων αναψυχής.
- β) Όσες από τις ανωτέρω αποφάσεις έχουν την ένδειξη ότι «ισχύουν μέχρις ανακλήσεώς τους», παύουν να ισχύουν μετά πάροδο έξι (6) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, εκτός αν συντρέχουν οι λόγοι θεώρησής τους σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 438/1976 που καταργούνται, οπότε και αντικαθίστανται με άδειες επαγγελματικών πλοίων αναψυχής.
- γ) Με απόφαση του Υπουργού που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ρυθμίζεται το θέμα των ημερομηνιών και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.

Άρθρο 14 Καταργούμενες Διατάξεις

.....

Άρθρο 15 Έναρξη ισχύος

.....

Η ΦΥΓΗ ΑΠΟ ΤΗ ΣΗΜΑΙΑ



Μείωση του εμπορικού μας στόλου και τον Απρίλιο

Απογορευτική ήταν η πορεία του ελληνικού νηολογίου και τον Απρίλιο, αφού για 21ο σερί μήνα συνεχίστηκε η φυγή πλοίων.

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας τον περασμένο μήνα διαγράφηκαν από το νηολόγιο 12 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 294.644 κόρων με μέσο όρο ηλικίας τα 21 έτη.

Στο ίδιο χρονικό διάστημα στο νηολόγιο γράφτηκε μόλις ένα σκάφος, το δεξαμενόπλοιο "Γουόλντ Κριέισον", ναυπήγησης 1997 και χωρητικότητας 156.505 κόρων. Η δύναμη του εμπορικού στόλου μειώθηκε κατά 138.139 κόρους.

Τον Απρίλιο με βάση τις πάγιες διατάξεις γράφτηκαν στο νηολόγιο έξι υδροπτερύγα (η συνολική χωρητικότητα είναι 1.020 κόροι) και διεγράφησαν δύο μικρά επιβατηγά.

Οι Έλληνες εφοπλιστές συνέχισαν, λοιπόν, τη τακτική των διαγραφών δείχνοντας στην πράξη πως δεν είναι ικανοποιημένοι από τα μέτρα ανταγωνιστικότητας του Ιουλίου του '97 του υπουργού Ναυτιλίας Σταύρου Σουμάκη.

Η "αιμορραγία" του νηολογίου όπως είναι φυσικό επηρεάζει και το ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Τρανό παράδειγμα η πώση που σημειώθηκε το 1997 σε σύγκριση με το '96, που έφθασε το 7% όπως ανακοινώθηκε από το ΥΕΝ.

Η συρρίκνωση του στόλου θα συνεχιστεί και τους προσεχείς μήνες όπως εκτιμούν κύκλοι της ακτής Μιαούλη, αφού οι Έλληνες εφοπλιστές προτιμούν να υψώνουν στα πλοία τους σημαίες άλλων χωρών οι οποίες τους παρέχουν περισσότερες διευκολύνσεις. Είναι χαρακτηριστικό ότι τον περασμένο μήνα στα ελληνόκτητα φορτηγά "Νέλσον" και "Μιχαλάκης" υψώθηκαν σημαίες του Αγίου Βικεντίου και της Καμπότζης!

Το ότι οι εφοπλιστές προτιμούν ξένα νηολόγια φαίνεται ξεκάθαρα και από τα στοιχεία του Committee σύμφωνα με τα οποία τον περασμένο Φεβρουάριο τα ελληνόκτητα πλησίαζαν τα 3.000. Επιπλέον, αυτό το διάστημα Έλληνες συνεχίζουν να αγοράζουν σκάφη από δεύτερο "χέρι" όμως προτιμούν ξένα νηολόγια.

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

ΕΓΓΡΑΦΕΣ							
ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Α/Ψ	ΛΑΤΩ	Ν. ΑΓ. ΝΙΚ. 72	1984	Δ/Ξ	ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΚΡΙΕΪΣΟΝ	Ν.Π. 10544	1997
Ε/Γ-Υ/Γ	ΜΗΛΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ Ι	Ν. ΜΗΛΟΥ 41	1985				
Ε/Γ-Υ/Γ	ΜΗΛΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΙΙ	Ν. ΣΥΡΟΥ 420	1984				
Ε/Γ-Υ/Γ	ΜΗΛΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΙΙΙ	Ν. ΣΥΡΟΥ 421	1984				
Ε/Γ-Υ/Γ	ΜΗΛΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΙV	Ν. ΣΥΡΟΥ 422	1984				
Ε/Γ-Υ/Γ	ΔΕΛΦΙΝΙ XXX	Ν.Π. 10543	1986				
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 6 - ΚΟΧ: 1.020				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 1 - ΚΟΧ: 156.505			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 13,5 ΕΤΗ				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 1 ΕΤΟΣ			

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-Ο/Γ	ΝΙΚΟΣ Π	Ν. Π. 7361	1980	Π.Α. (ΙΤΑΛΙΑ)	Φ/Γ	ΠΑΝΟΚΡΑΤΩΡ	Ν.Π. 10095	1984	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
Θ/Γ	ΒΘΞ	Ν.Π. 6872	1976	Π.Α. (ΑΓΓΛΙΑ)	Φ/Γ	ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	Ν.Π. 10090	1983	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Φ/Γ	ΦΟΡΤΣΟΥΝ	Ν.Π. 10382	1986	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					ΦΓ-ΚΟΝΤΕΪ	ΜΣΚ ΠΑΜΕΛΑ	Ν.Π. 10261	1972	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑ)
					Δ/Ξ	ΑΘΩΣ	Ν.Π. 9855	1971	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					ΦΓ-ΧΥΔΗΝ	ΝΕΛΣΩΝ	Ν.Π. 10306	1980	Α.Σ. (ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤ)
					Φ/Γ	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν.Π. 3165	1968	Α.Σ. (ΚΑΜΠΟΤΖΗ)
					ΕΓ-ΚΡΟΥΑΖ	ΓΚΡΕΪΣ Μ	Ν.Π. 10154	1972	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					ΦΓ-ΧΥΔΗΝ	ΓΟΥΙΝΕΡ	Ν.Π. 9483	1972	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)
					Δ/Ξ	ΙΡΙΝΑ	Ν.Π. 10350	1983	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					Δ/Γ	ΛΕΝΙ	Ν.Π. 10133	1981	Π.Α. (ΜΑΛΤΑ)
					ΦΓ-ΚΟΝΤΕ	ΦΡΟΝΤΙΕΡ	Ν.Π. 10506	1971	Π.Α. (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 2 - ΚΟΧ: 558					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: 12 - ΚΟΧ: 294.644				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 20 ΕΤΗ					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: 21 ΕΤΗ				

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΕΣ

CHANGES OF NAMES

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SV9689 13-3-98	ΛΑΕΡΤΗΣ LAERTIS	Α/Κ FISHING VESSEL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8.778	ΜΕΚ (1) 365 BHP	1980	128	64	ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΤΗΚΕ ΣΕ «ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ» RENAMED TO «BLUE SKY»
SVUR 17-3-98	ΤΟΜΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ TOMIS PROGRESS	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.002	ΜΕΚ (1) 6.800 BHP	1982	49.101	25.533	ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΤΗΚΕ ΣΕ «ΕΝΑΛΙΟΣ ΝΗΡΕΥΣ» RENAMED TO «ENALIOS NIREUS»
SKYG 20-3-98	ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ NISOS DELOS	Δ/Ξ TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.837	ΜΕΚ (1) 14.670	1978	51.379	22.019	ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΤΗΚΕ ΣΕ «ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΟΔΕΙΔΩΝ» RENAMED TO «ENALIOS POSEIDON»
SKAV 23-3-98	ΝΕΔΛΟΥΔΙΑΒΑ NEDLLOYD JAVA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.842	ΜΕΚ (1) 19.200	1978	20.676	8.871	ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΤΗΚΕ ΣΕ «ΜΣΚ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ» RENAMED TO «MSC SINGAPORE»
SV4146 31-3-98	ΒΕΡΜΙΟΝ VERMION	Φ/Γ CARGO	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ THES/NIKI	169	ΜΕΚ (1) 700 HP	1965	478	272	ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΤΗΚΕ ΣΕ «ΝΤΑΝΙΕΛ» RENAMED TO «DANIEL»

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR	
SYUI 4-3-98	ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ AGIA SOFIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8.793	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM REMEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ ΚΟΧ 24.524 14.237 24.524 14.812
SV9689 13-3-98	ΛΑΕΡΤΗΣ LAERTIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8.778	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM REMEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ 122 80 128 64
SV2262 16-3-98	ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ ΤΙΝΟΥ AGIA MARINA TINOU	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8.349	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM REMEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ 250 75 282 85

ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΣΗΜΑΤΟΛΟΓΗΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 100 ΚΟΧ ΚΑΙ ΑΝΩ REGISTRATIONS OF VESSELS OVER 100 GRT HAVING AN INTERNATIONAL CALL SIGN

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SX6630 5-3-98	ΒΕΡΟΝΙΚΗ ΔΥΟ VERONIKI DIO	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.533	ΜΕΚ (1) 2.100 BHP	1977	1.110	401	USD \$ 1.600.000	ΠΕΤΡΟΝΑΥΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν. 959/79 ΑΝΤΙΚΑ. ΡΩΜΟΥΣΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΟΚΤΟΝΟΥ 8-10 ΑΘΗΝΑ ΤΗΛ. 3637.441
SZXA 9-3-98	ΝΟΡΔΑΝΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ NORDANA CHALLENGER	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.534	ΜΕΚ (1) 7.596 KW	1989	15.903	8.105	USD \$8.300.000	VIRGINIA MARINE CORP. (LIBERIA) ΑΝΤΙΚΑ. ΠΙΤΤΑΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ
SXEL 10-3-98	ΜΑΕΡΣΚ ΤΟΓΙΑΜΑ MAERSK TOYAMA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.535	ΜΕΚ (1) 35.066 KW	1984	40.283	16.983	USD \$25.000.000	GUILMORE NAVIGATION S.A. (LIBERIA) ΑΝΤΙΚΑ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛ. ΖΕΦΥΡΟΥ 60, Π. ΦΑΛΗΡΟ ΤΗΛ. 9390.000
SZNT 12-3-98	ΑΘΕΝΣ ATHENS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.536	ΜΕΚ (1) 17.850 PS	1998	57.925	31.693	USD \$42.700.000	SEAPORT SHIPPING CORP. LIBERIA ΑΝΤΙΚΑ. ΖΑΦΕΙΡΗΣ Κ. ΘΩΜΑΣ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ 9, ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΤΗΛ. 9308.920
SVGF 13-3-98	ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΙ IONIAN VICTORY	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.538	ΜΕΚ (2) 28.000 PS	1974	11.098	4.562	Ι ΔΟΛ. ΗΠΑ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΑΞΙΟ- ΛΟΓΩΝ ΠΑΡΟΧΩΝ	ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΙΠΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡ. ΑΝΤΙΚΑ. ΡΩΔΙΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 25, ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΤΗΛ. 4225.000
SWEB 18-3-98	ΚΑΡ ΛΟΡΑΝ CAP LAURENT	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.539	ΜΕΚ (1) 22.920 BHP	1998	81.148	46.543	USD \$60.178.000	ULTRA TANKERS LTD (LIBERIA) ΑΝΤΙΚΑ. ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ ΔΗΜ., ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 69, ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΤΗΛ. 4591.000
SYSX 19-3-98	ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ OLYMPIC COUNTES	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.540	ΜΕΚ (1) 5.240 BHP	1976	16.795	7.370	USD \$17.000.000	SOLAR NAVIGATOR CORP. (LIBERIA) ΑΝΤΙΚΑ. ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 87, ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΤΗΛ. 4291.000
SX6121 23-3-98	ΚΑΒΟΝΗΣΙ KAVONISSI	Φ/Γ ΑΜΜΟΛΗΠΤΙΚΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.542	ΜΕΚ (1) 718 BHP	1969	996	605	Δρχ. 85.000.000	ΚΑΒΟΝΗΣΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡ. Ν. 959/79 ΑΝΤΙΚΑ. ΠΑΤΣΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΑΣΤΕΛΙ ΧΑΝΙΩΝ 0822/22520
SX 6645 17-3-98	ΣΕΝΤΡΕΝΙ 5 SENTRENI 5	Φ/Γ CARGO	ΗΡΑΚΛΕΙΟ IRAKLIO	25	ΜΕΚ (2) 440 BHP	1987	460	138	USD \$85.000	ΑΜΜΟΛΗΠΤΙΚΗ ΚΡΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν. 959/79

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΙΝΑΚΑ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

DELETIONS FROM THE PROVISIONAL DOCUMENTS TABLE

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SX 6630 5-3-98	ΒΕΡΟΝΙΚΗ ΔΥΟ VERONIKI DIO	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.533	ΜΕΚ (1) 2.100 BHP	1977	1.110	401	ΠΕΤΡΟΛΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν. 959/79 ΑΝΤΙΚ. ΡΩΜΟΥΣΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΟΚΤΟΝΟΥ 8-10 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ. 3637.441
SX 6645 17-3-98	ΣΕΝΤΡΕΝΙ 5 SENDRENI 5	Φ/Γ CARGO	ΗΡΑΚΛΕΙΟ IRAKLIO	25	ΜΕΚ (2) 440 BHP	1987	460	138	ΑΜΜΟΛΗΠΤΙΚΗ ΚΡΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ N 959/79

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	
SX4381 9-3-98	ΛΥΔΙΑ ΦΟΡΤΙΣΤΟΥΝ LYDIA FORTUNE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.408	ΜΕΚ (1) 900 BHP	1969	999	497	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to Foreigners
SZML 10-3-98	ΜΑΙΡΗ Μ MARY M	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8.469	ΜΕΚ (1) 14.000 BHP	1975	23.289	12.492	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to Foreigners
SV 5549 13-3-98	ΦΛΑΙΝΓ ΝΤΟΛΦΙΝ ΧΙ FLYING DOLPHIN XI	Ε/Γ-Υ/Γ PASSENGER HYDROFOIL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7.499	ΜΕΚ (2) 2.000 BHP	1979	142	93	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to Foreigners
SYHD 13-3-98	ΥΡΙΑ YRIA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.036	ΜΕΚ (1) 11.400 BHP	1977	15.639	8.714	Αλλαγή Σημαίας Change of Flag
SYZI 17-3-98	ΠΡΙΜΑΡ PRIMAR	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.070	ΜΕΚ (1) 10.680 BHP	1988	25.368	10.927	Αλλαγή Σημαίας Change of Flag
SZVS 18-3-98	ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ANDROS GEORGIOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	6.046	ΜΕΚ (1) 33.000 BHP	1976	113.831	91.155	Αλλαγή Σημαίας Change of Flag
SYRV 19-3-98	ΠΕΤΡΟΛΑ 18 PETROLA 18	ΔΙΣΕΛΟΚΙΝΗΤΟ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟ ΠΛΟΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	4.980	ΜΕΚ (2) 2x900 = 1.800 BHP	1943	2.293	1.525	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to Foreigners
SWSA 20-3-98	ΥΠΕΡΙΟΝ HYPERION	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.501	ΜΕΚ (1) 14.930 KW	1979	45.603	22.057	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to Foreigners
J4XH 24-3-98	ΒΕΡΓΙΝΑ VERGINA	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7.430	ΜΕΚ (2) 2x5.250=10.500 BHP	1964	8.039	3.447	Αλλαγή Σημαίας Change of Flag
SYFZ 24-3-98	ΚΟΡΡΙΓΚΑΝ KORRIGAN	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.460	ΜΕΚ (2) 39.449 KW	1973	56.135	21.160	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to Foreigners
SXFE 26-3-98	ΔΕΛΦΙΝΙ DELFINI	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.795	ΜΕΚ (1) 11.550 BHP	1974	19.307	12.435	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to Foreigners
SYML 27-3-98	ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ FORUM VICTORY	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.160	ΜΕΚ (1) 15.000 BHP	1977	40.038	23.363	Μετά από Δημόσιο Πλειστηριασμό που έγινε στο DUBAN της Ν. Αφρικής την 26-2-97 περιήλθε στη «SEA FRANTIC CO LTD» (ΜΑΛΤΑ)
J4VE 31-3-98	ΡΟΚΟΣ / ΒΕΡΓΩΤΗΣ ROKOS / VERGOTTIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7.414	ΜΕΚ (1) 9.400 BHP	1972	12.170	6.782	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to Foreigners
SV 9689 31-3-98	ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ BLUE SKY	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8.778	ΜΕΚ (1) 365 BHP	1980	128	64	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to Foreigners
SV3870 24-3-98	ΚΡΗΤΗ KRITI	Φ/Γ CARGO	ΧΙΟΣ CHIOS	384	ΜΕΚ (1) 600 HP	1953	498	391	Αλλαγή Σημαίας Change of Flag
SWYG 12-3-98	ΚΝΩΣΣΟΣ KNOSSOS	Ε/Γ-Ο/Γ PASSENGER FERRY BOAT	ΗΡΑΚΛΕΙΟ IRAKLIO	6	ΜΕΚ (4) 4x2.520=10.080 BHP	1966	12.394	4.884	Πώληση σε αλλοδαπούς Sale to Foreigners
SXLI 19-3-98	ΑΝΔΡΟΣ, ΟΚΕΑΝΙΑ ANDROS, OCEANIA	Δ/Ε TANKER	ΑΝΔΡΟΣ ANDROS	440	ΜΕΚ (1) 9.900 BHP	1977	22.148	11.948	Αλλαγή Σημαίας Change of Flag

ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ DEFINITE MEASUREMENTS

Α.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS	ΚΟΧ	ΚΟΧ
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SX5997 6-3-98	ΜΕΓΑ ΝΤΟΛΦΙΝ XXXI MEGA DOLPHIN XXXI	Ε/Γ-Υ/Γ PASSENGER HYDROFOIL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.472	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ	172 190	69 120
SX5998 6-3-98	ΜΕΓΑ ΝΤΟΛΦΙΝ XXXII MEGA DOLPHIN XXXII	Ε/Γ-Υ/Γ PASSENGER HYDROFOIL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	1.473	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ	172 190	69 120
SX6005 6-3-98	ΜΕΓΑ ΝΤΟΛΦΙΝ XXX MEGA DOLPHIN XXX	Ε/Γ-Υ/Γ PASSENGER HYDROFOIL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.475	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ	218 190	136 120
SYKT 24-3-98	ΣΑΜΤΖΟΝ ΑΜΙΤΥ SAMJOHN AMITY	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.521	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ	38.846 38.846	24.517 24.517
SVLE 24-3-98	ΣΑΜΤΖΟΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ SAMJOHN LIBERTY	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.523	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ	38.846 38.846	24.517 24.517
SXDB 27-3-98	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Ω CHRISTINA O	Ε/Γ - Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.507	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ	2.100 1.849	750 1.081

ΠΤΩΧΕΥΣΕΙΣ

2417/30-4-1998

Αριθμός Μεριδος: 3982

KAPPA GROUP MARITIME
CORPORATION

ΕΔΡΑ: ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8-10 (Μονρόβια Λιβερίας)

ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ: ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ - ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 19-1-1996.

Διορίζει προσωρινό σύνδικο τον Αριστείδη Αδελίνη, δικηγόρο Πειραιά - κάτοικο Πειραιά - Νοτάρ 79-81, τηλ. 4123061.

Ορίζει ημέρα συνελεύσεων πιστωτών προς εκλογή οριστικού συνδίκου την 20/5/1998 ημέρα Τετάρτη και ώρα 10-11, τόπο δε το κατάστημα του Πρωτοδικείου.

5-5-98 Αίτηση αποποίησης προσωρινού συνδίκου δικ 5-6-98.

ΑΙΤΟΥΣΑ: Εταιρεία «MAN B & W DIESEL A.G.» με έδρα τη Γερμανία (ROSTFACH 100080 86135 AUGSBURG).

2454/30-4-98

A.M.: 3983

«ΔΟΥΦΟΡΟΣ ΕΠΕ»

ΕΔΡΑ: ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Λ. ΕΙΡΗΝΗΣ 253

ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΣ:

ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ - ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΦΜ. 95599257.

Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών 26 Αυγούστου 1997.

Διορίζει προσωρινό σύνδικο τον Ξενοφώντα Αθανασιάδη Κυζίκου αρ. 34, τηλ. 4314830 (δικ. Πειραιά).

Ορίζει ημέρα συνελεύσεων πιστωτών προς εκλογή οριστικού συνδίκου την 20/5/98 ημέρα Τετάρτη και ώρα 11-12 τόπο δε το κατάστημα του πρωτοδικείου Πειραιώς.

ΑΙΤΩΝ:

Γεράσιμος Νεόφυτος Κατ. Πειραιά (Σερφίου 240).

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

27/5/98

α) Ε/Γ - Ο/Γ ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΙΑΝ ΣΚΑΪ ΝΠ 4246 ΚΟΧ: 16533

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΥ 4183990

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΘΗΝΑ ΡΑΒΑΖΟΥΛΑ

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 300.000.000

β) ΑΚ ΡΟΥΛΑ ΝΠ 1667 ΚΟΧ 93,05 ΕΠΙ ΠΟΣΟΣΤΟΥ 50%

ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ

Συμβ/φος: ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - ΚΑΚΟΥ

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 10.000.000

3/6/98

α) Φ/Γ «BARKETALLA H» ΣΗΜΑΙΑΣ BELIZE ΚΟΧ: 1705

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΣ: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ, 4520922

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΝΔΡΕΑΣ ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ, 4178710

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 60.000.000

10/6/98

α) Φ/Γ «SEBES» ΣΗΜΑΙΑ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ ΚΟΧ: 3493

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛΗΣ: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΜΑΛΑΘΟΥΝΗΣ, 4520922

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΜΕΛΠΟΜΕΝΗ ΜΠΑΡΛΑΜΑ

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑΣ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 40.000.000

β) Φ/Γ «DARIA I» ΣΗΜ. ΜΑΛΤΑΣ ΚΟΧ: 4817

ΔΙΚ. ΕΠΙΜ.: ΣΠΥΡΟΣ ΑΛΕΞΙΟΥ, 4122980

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΖΑΦΕΙΡΙΑ ΣΟΥΡΗ, 4134021

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΟΛ. ΗΠΑ (210.000)

17/6/98

α) Ε/Γ - Ο/Γ ΜΙΑΟΥΛΗΣ II

N.Π. 10532 (τελεί υπό ναυπήγηση) ΚΟΧ 1500 ΠΕΡ

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: ΣΟΦΙΑ ΑΛΜΥΡΑΝΤΗ, 4130347

ΣΥΜΒ/ΦΟΣ: ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΧΑΒΑΜΗ ΚΟΥΤΣΟΜΠΕΤΗ, 4120280

ΤΟΠΟΣ: ΔΗΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ

1η ΠΡΟΣΦΟΡΑ: ΔΡΧ. 40.000.000

Η ΕΛΛΑΔΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΒΑΣΗ της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας

Οι επισημάνσεις του παρόντος άρθρου στηρίζονται σε απλές εμπειρικές παρατηρήσεις του γράφοντος που, με την ιδιότητα του μεσίτη ναυπηγήσεων, είναι φυσικό να ευρίσκεται σε άμεση επαφή με ένα μεγάλο αριθμό ναυτιλιακών εταιρειών, εκ των πιο εγκύρων ή, τουλάχιστον, να έχει αξιόπιστες ενδείξεις δράσεως και προθέσεων των εν λόγω εταιρειών.

του Γ. Μπάνου*

Φυσιολογικά άγεται κανείς στη σκέψη ότι η διασαλπόμενη «φυγή» του ελληνόκτητου πλοίου από την ελληνική σημαία, σαν άμεση συνέπεια θα είχε και την αντίστοιχη μετεγκατάσταση, εν μέρει ή εν όλω, και της επιχειρηματικής (ή επιχειρησιακής) βάσης της ναυτιλιακής εταιρείας από τον ελληνικό σε κάποιον άλλο χώρο της αλλοδαπής.

Εν τούτοις, σήμερα κάτι τέτοιο ούτε παρατηρείται ούτε καν συζητείται. Και ενώ η κάποτε ουσιαστική σε όγκο και σημασία ελληνική παρουσία στη Νέα Υόρκη ανήκει μάλλον στο παρελθόν, εκείνου του Λονδίνου φαίνεται να βρίσκεται σε χαρακτηριστική στασιμότητα με τάσεις συρρίκνωσης και τρίτες επιλογές (όπως το Μονακό ή η Ελβετία) δεν αξίζουν καν ιδιαίτερη μνεία.

Με στενή τοπική έννοια, ο Πειραιάς παρουσιάζει μια ελαφρά ίσως κάμψη ως προς τον όγκο και τον αριθμό εγκατεστημένων εταιρειών. Εάν όμως «Πειραιάς» θεωρηθεί και η ευρεία περιοχή της πρωτεύουσας, με αιχμή την περιοχή των Βόρειων Προαστίων (Κηφισιά - Μαρούσι - Χαλάνδρι), Νότιων Προαστίων (Βούλα-Γλυφάδα) και Λεωφόρου Συγγρού, σαφώς η εν λόγω περιοχή ευρίσκεται σε στάδιο προχωρημένης ανάπτυξης, που σε τίποτε δεν θυμίζει τις περί «αφελήνισμου» πρόσφατες και τρέχουσες αναφορές.

Τι συμβαίνει, λοιπόν; Γιατί αυτή η αντίφαση μεταξύ σημαίας και τόπου επιχειρηματικής δράσης; Προς τι η απομάκρυνση του πλοίου από την πρώτη και η παραμονή ή η παραπέρα προσέλευση του manager στην Ελλάδα;

Στην κρίση του γράφοντος δεν υπάρχει καμιά αντίφαση και όλα εξηγούνται. Αρκεί κανείς να λάβει υπόψη του τις βασικές παραμέτρους, τους δεσμούς, που συνδέουν την ελληνική Εμπορική Ναυτιλία με τον ελλαδικό χώρο και να προβεί στην ορθολογική ερμηνεία τους. Ο γράφων έχει πολλές φορές αναφερθεί στο θέμα με διάφορα δημοσιεύματα, τόσο παλαιότερα στα «Ναυτικά Χρονικά» όσο και προσφάτως σε άλλα ναυτιλιακά έντυπα. Ως εκ τούτου, δεν θεωρεί σκόπιμο να προβεί εδώ σε επανάληψη των σχετικών προς το θέμα θέσεων. Απλά, μέσα στην παραπέρα διαδικασία ανάπτυξης του θέματος θα «παρεισφρήσουν» στοιχεία τινα της σχετικής με το ευρύτερο θέμα θεωρίας.

Ναι, λοιπόν, πρέπει να το αντιληφθούμε πλέον. Η σημαία, σαν παράγων προσπορισμού φορολογικών εσόδων, συναλλάγματος και απασχόλησης, αν και επιθυμητή και ευκαταία, δεν αποτελεί πλέον σήμερα εκείνον τον καθοριστικό παράγοντα του πολύ πρόσφατου παρελθόντος. Τα φορολογικά έσοδα, άλλωστε, ουδέποτε ήταν τόσο σημαντικά ώστε να αποτελούν, μόνο αυτά, λόγο παροχής παραπέρα προνομίων, ενώ το «πολύτιμο» άλλοτε ναυτιλιακό συνάλλαγμα, σαν ποσοστό του όλου συναλλάγματος που εισρέει στη χώρα, συνεχώς συρρικνώνεται μέσα στο πλήθος των έξωθεν πηγών. Το κυριότερο, ίσως, η σαν αποτέλεσμα της ανόδου του βιωτικού επιπέδου στην Ελλάδα πρόσφατη τρομερή συρρίκνωση του ναυτεργατικού κόσμου έχει αποδυναμώσει το βασικό φορέα μεταφοράς της ναυτιλιακής προσόδου ή, μάλλον, του πλέον σημαντικού μέρους της, προς την Ελλάδα.

Αντίθετα, δίπλα σε ένα πολυπληθές, πεπειραμένο και άξιο σε επιδόσεις δυναμικό στελεχών που προήλθε κυρίως από το πλοίο, και που

ουσιαστικά σήκωσε επάνω του ολόκληρο το βάρος του management κατά τις τελευταίες δεκαετίες στην Ελλάδα, σήμερα βαθμδόν εισέρχεται στην αγορά εργασίας και μεγάλος αριθμός αποφοίτων ανώτατων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και ναυτιλιακών σχολών, εντοπίων και της αλλοδαπής, με εξειδικευμένες γνώσεις, υψηλή γενική μόρφωση και ανάλογες προσδοκίες αμοιβής.

Παράλληλα, σημαντικές εκτάσεις αστικών περιοχών γίνονται αντικείμενο εξειδικευμένης ανάπτυξης (land development) που βρίσκει την έκφρασή της στην κατασκευή «μοντέρνων» σε ρυθμό κτιρίων προς στέγαση μεγάλων επιχειρηματικών συγκροτημάτων. Το διαθέσιμο ναυτιλιακό κεφάλαιο έχει προφανώς ανακαλύψει εκεί έναν τρόπο ικανοποίησης των επενδυτικών και διοικητικών αναγκών του, μαζί και μία ευκαιρία κοινωνικής προβολής και ανάδειξης των φορέων του.

Ό,τι, λοιπόν, τείνει σήμερα προς συρρίκνωση στο δεσμό της ελληνικής ναυτιλίας με τον ελλαδικό χώρο στους τομείς της σημαίας, φορολογίας και πληρώματος, φαίνεται να αναπτύσσεται στον τομέα της οικιστικής ανάπτυξης και της αξιοποίησης γης και κατασκευαστικού έργου, σε άμεσο συνδυασμό με την κάλυψη των αναγκών εγκατάστασης επιχειρηματικής βάσης της ναυτιλίας μας, κάτω από συνθήκες που, από κάθε σχεδόν άποψη, θα μπορούσε να θεωρηθούν ιδανικές.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι ο παράγων «επιχειρηματική βάση» πάει να υποκαταστήσει τους παράγοντες «πλοίο-σημαία-πλήρωμα» σαν βασικός δεσμός της ελληνικής ναυτιλίας με την Ελλάδα.

Αν, ως εκ τούτου, η ελληνική οικονομία ακολουθήσει τον ήδη αρκετά σαφώς προδιαγραφόμενο δρόμο της (πράγμα που σημαίνει παραπέρα συρρίκνωση του ναυτεργατικού δυναμικού και ακόμη μικρότερη εξάρτηση από το ναυτιλιακό συνάλλαγμα) οι σχέσεις της με τη ναυτιλία βαθμδόν θα τείνουν προς μετατόπιση του κέντρου βάρους από τους παραπάνω δεσμούς προς τον παράγοντα «τόπος εγκατάστασης της επιχειρηματικής βάσης».

Αν κάτι τέτοιο συνεπάγεται και την αντίστοιχη ανάπτυξη και την εγκατάσταση στον ελλαδικό χώρο και όλων εκείνων των παραναυτιλιακών υπηρεσιών που παρακολουθούν την πλοιοκτησία (χρηματοδότηση, νομική προστασία, προμήθειες, παροχή τεχνικών υπηρεσιών, κ.λπ.), ίσως βρισκόμαστε στην αυγή μιας «ναυτιλιακής άνοδου» της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά με κάπως διαφορετικούς όρους και λόγους από εκείνους που οι «οραματιστές» αρθρογράφοι των τελευταίων ετών είχαν προβλέψει.

Ο γράφων δεν γνωρίζει αν πρέπει να χαίρεται ή να λυπάται για τα παραπάνω, θεωρεί όμως καθήκον να προβεί στις ανάλογες επισημάνσεις, που δεν φαίνονται να απέχουν και πολύ από μια λογική ερμηνεία των τρεχόντων φαινομένων.

* Ο Γ. Μπάνος είναι μεσίτης αγοραπωλησιών και ναυπηγήσεων πλοίων, αντιπρόεδρος της ναυλομεσιτικής εταιρείας του Πειραιά George Moundreas & Company S.A.

Παρά τη συνεχιζόμενη δυσμενή κατάσταση στη ναυλαγορά των πλοίων ξηρού φορτίου, παρατηρήθηκε σημαντική κινητικότητα τον τομέα των Bulkers καλών προδιαγραφών ναυπηγήσεως 1985 και νεότερα, όπου στις περισσότερες περιπτώσεις αριθμός αγοραστών προκάλεσε συνθήκες ανταγωνισμού. Αντίθετα, παλαιότερης ηλικίας πλοία ακόμη και αξιόλογων προδιαγραφών και επιπέδου συντηρήσεως, παρέμειναν εκτός ενδιαφέροντος.

Κάπως παρεμφερής παρουσιάστηκε η κατάσταση και στα Tankers όπου ως επί το πλείστον υπήρξαν διαπραγματεύσεις αφορώσες σε πλοία υψηλής αξίας στις περισσότερες περιπτώσεις, όμως με βάση subjects, με αποτέλεσμα να υπάρχει σύγχυση ως προς το ποια ακριβώς από αυτά πουλήθηκαν και για ποια οι πωλήσεις ακυρώθηκαν.

Τέλος, στον τομέα των διαλύσεων παρατηρήθηκε εμφανής πίεση των τιμών προς τα κάτω ενώ, όπως και κατά τους προηγούμενους μήνες αναφέραμε, η ιστορία με τις επαναδιαπραγματεύσεις της τιμής μέχρι και την τελευταία στιγμή προ της παραλαβής, συνεχίζεται με «απόλυτη επιτυχία» των παραληπτών.

Ενδεικτικά αναφέρθηκαν μεταξύ άλλων οι ακόλουθες πωλήσεις για το διάστημα από 15/4 έως 15/5, 1998:

Οι Αγοραπωλησίες Πλοίων

του Τάκη Γ. Μακρή
της «Overseas Agency Ltd»

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Το «**MERIDIAN SPICA**» 146.939 TDW ναυπηγήσεως 1986 στην Ιαπωνία Δολάρια Η.Π.Α. 16.100.000 στην «**Seacrest**», το Panamax «**UNITED HOPE**» 69.011 TDW ναυπηγήσεως 1983 στην Ιαπωνία Δολάρια Η.Π.Α. 7.100.000 σε Έλληνες αγοραστές, το Panamax «**CHEMI OCEAN**» 62.210 TDW ναυπηγήσεως 1982 στην Ιαπωνία Δολάρια Η.Π.Α. 5.100.000 στην «**Tsatsakis Shipping**», το «**MUHITTIN OZTURK**» 41.824 TDW ναυπηγήσεως 1986 στην Ιαπωνία Δολάρια Η.Π.Α. 9.300.000 στην «**Skaugen**», το «**GTS AURORA**» 46.056 TDW ναυπηγήσεως 1985 στην Ιαπωνία Δολάρια Η.Π.Α. 9.200.000 στην «**Windward Shipping**», το «**BONITA**», 44.969 TDW ναυπηγήσεως 1983 στην Ιαπωνία Δολάρια Η.Π.Α. 8.000.000 σε Έλληνες αγοραστές, το «**VIVITA**» 38.706 TDW ναυπηγήσεως 1985 στην Ιαπωνία Δολάρια Η.Π.Α.

7.900.000 σε Έλληνες αγοραστές, το «**LUNA II**» 37.895 TDQ ναυπηγήσεως 1986 στην Ιαπωνία Δολάρια Η.Π.Α. 7.900.000 επίσης σε Έλληνες αγοραστές και τα μικρότερα «**IVYBANK**» 15.216 TDW **Tweendecker** ναυπηγήσεως 1974 στη Βρετανία Δολάρια Η.Π.Α. 1.380.000, «**UNIMAR**» 13.700 TDW **Tweendecker** ναυπηγήσεως 1980 στη Γερμανία Δολάρια Η.Π.Α. 2.400.000 και το «**LA BRIANTAIS**» 7.020 TDW **Singledecker** ναυπηγήσεως 1977 στη Νορβηγία Δολάρια Η.Π.Α. 1.680.000.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Το ULCC «**HYUNDAI DIAMOND**» 300.700 TDW ναυπηγήσεως 1998 στην Κορέα Δολάρια Η.Π.Α. 84.000.000 σε αγοραστές των Η.Π.Α., το VLCC «**ERICA**» 260.000 TDW ναυπηγήσεως 1995 στην Κορέα Δολάρια Η.Π.Α. 75.000.000 στην «**Seatrade**», το «**IOANNIS**» 136.695 TDW ναυπηγήσεως 1989 στην Κορέα Δολάρια Η.Π.Α. 38.000.000 σε Έλληνες αγοραστές, το «**EAGLE LYRA**» 95.000 TDW ναυπηγήσεως 1993 στην Κορέα Δολάρια Η.Π.Α. 37.000.000 σε μη αναφερθέντες αγοραστές, το «**LARVIK**» 173.864 TDW ναυπηγήσεως 1976 στην Ιαπωνία Δολάρια Η.Π.Α. 6.500.000 σε Κινέζους αγοραστές και το «**BRALI**» 48.581 TDW ναυπηγήσεως 1985 στην Κορέα Δολάρια Η.Π.Α. 17.000.000 στην «**P.L.M.**» των Η.Π.Α.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τα Bulkcarriers «**STANDARD VIRTUE**» 66.490 TDW ναυπηγήσεως 1973 αντί Δολαρίων Η.Π.Α. 159 ανά τόνο lightweight σε Ινδούς αγοραστές, «**OCEAN TRANSPORTER**» 30.165 TDW ναυπηγήσεως 1972 αντί Δολαρίων Η.Π.Α. 151 αντί τόνο lightweight επίσης σε Ινδούς αγοραστές, «**ANURADHA**» 34.169 TDW ναυπηγήσεως 1972 αντί Δολαρίων Η.Π.Α. 153 ανά τόνο lightweight σε αγοραστές του Bangladesh και «**MASHAKTI**» 22.049 TDW ναυπηγήσεως 1972 σε αγοραστές του Pakistan, τα **Tweendeckers** «**RENATA P**» 16.157 TDW ναυπηγήσεως 1975 αντί Δολαρίων Η.Π.Α. 152 ανά τόνο lightweight σε Ινδούς αγοραστές και «**VICTORIA**» 12.400 TDW ναυπηγήσεως 1968 αντί Δολαρίων Η.Π.Α. 147 ανά τόνο lightweight σε αγοραστές του Pakistan και τα Tankers «**RASHA**», «**FEDA**», «**WAFI**», «**NADA**» όλα άνω των 100.000 TDW αντί Δολαρίων Η.Π.Α. 126.5 ανά τόνο lightweight για παραλαβή από τους αγοραστές στο Mina al Ahmadi και «**LEONIA**» 313.000 TDW ναυπηγήσεως 1977 αντί Δολαρίων Η.Π.Α. 113.5 ανά τόνο lightweight σε αγοραστές του Bangladesh.

«ΕΙΚΟΝΕΣ της



Έργο του Γ. Σικελιώτη

Έργο του Π. Πρέκα



Έργο του Α. Φασιανού



Έργο του Γ. Τσαρούχη

Θάλασσας»

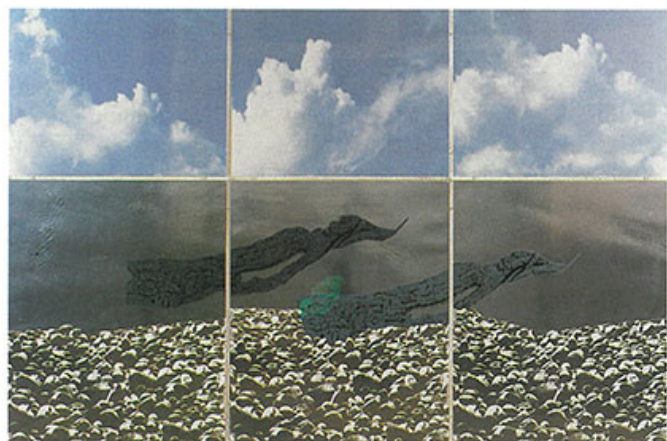
του Τάκη Μαυρωτά*



Έργο της Μάγδας Λεβεντάκου

Η ιστορική μοίρα του ελληνισμού είναι άμεσα συνδεδεμένη με τη θάλασσα. Ο Όμηρος τη χαρακτηρίζει πορφυρέη, πολύφλοισβο, ευρύπορο, γλαυκή, μέγα πέλαγος. Ο κόσμος των εικόνων της ξεκινάει από τα πρωτοϊστορικά χρόνια την αιγυπτιακή και την κρητομυκηναϊκή τέχνη έως και τις μέρες μας, αποκαλύπτοντας τη ζωή, το δέος και το μυστήριό της. Σημαντικές φάσεις του ελληνικού πολιτισμού συνδέονται στενά με υπερπόντιες εκστρατείες και εξερευνησεις, όπως π.χ. οι εμπορικές συναλλαγές των Μυκηναίων με την Ανατολική και Κεντρική Μεσόγειο, ο αποικισμός της Κύπρου, η ίδρυση αποικιών στην Κάτω Ιταλία και την ανατολική Μεσόγειο. Η αρχαία αγγειογραφία, η κεραμοπλαστική, η μεταλλοτεχνία, η σφραγιδογλυφία και οι τοιχογραφίες πλουτίζονται με μοναδικές εικόνες της θαλασσινής ζωής. Εξαιρετικά δείγματα αποτελούν οι τοιχογραφίες της Θήρας (γύρω στο 1600 π.Χ.), όπως της «ναυτικής εκστρατείας» με την ιστόρηση της στενόμακρης ζωοφόρου με τα επτά πολεμικά πλοία και την πολυάριθμη ακολουθία των μικρότερων, τις τρεις καλοχτισμένες πόλεις, τις ογδόντα περίπου ανθρωπίνες μορφές και τα διάφορα ζώα ή ο «Ψαράς» χαρακτηριστική αιγαιοπελαγίτικη μορφή, που αποκαλύπτουν την εκφραστική δεξιότητα των μινωικών τεχνιτών της Σαντορίνης. Βέβαια, εξίσου σημαντική είναι η μνημειακή απεικόνιση των «Δελφινιών» (γύρω στο 1600 π.Χ.) στην Κνωσό.

Τη λαμπρή αυτή εικονιστική προσέγγιση, με άλλη μορφή, τη συναντάμε στις βυζαντινές τοιχογραφίες και τη λαϊκή τέχνη ανακαλύπτοντας τη βαθιά αγάπη των καλλιτεχνών - τεχνιτών για την προσέγγιση του ανεξάντλητου αυτού θέματος. Ο δέκατος ένατος και ο εικοστός αιώνας έχουν να επιδείξουν σημαντικά έργα όλων των στιλιστικών κατευθύνσεων όπως του Ανδρέα Κριεζή, ο οποίος αποδίδει τη θάλασσα σε συνδυασμό με τις μορφές προσώπων ή τις αναπαραστάσεις ιστορικών γεγονότων, των εκπροσώπων της Σχολής του Μονάχου Νικηφόρου Λύτρα με τα κορυφαία έργα «Το Ψαριανό Μοιρολόι» και την «Πυρπόληση της Τουρκικής Ναυαρχίδας από τον Κωνσταντίνο Κανάρη», Κωνσταντίνου Βολανάκη με την πληθώρα εικόνων της ζωής στα λιμάνια και τις παραλίες, καθώς επίσης τις υπέροχες ναυμαχίες «Έξοδος του Άρεως», «Ναυμαχία Σαλαμίνας», «Αργοναυτική Εκστρατεία» κ.ά., Βασιλείου Χατζή πιστού μαθητή του Βολανάκη, Θάλεια Φλωρά - Καραβία, Νικόλαου Οθωνάου κ.ά., Ιωάννη Αλταμούρα με τις προϊμπρεσιονιστικές διατυπώσεις, Συμεών Σαββίδη, Περικλή Πανταζή, Άγγελου Γιαλινά, Βικέντιου Μποκατσιάμπη, Νικόλαου Χειμώνα, των μεγάλων ανακαινιστών της ελληνικής ζωγραφικής Κωνσταντίνου Παρθένη, Κωνσταντίνου Μαλέα, Μιχαήλ Οικονόμου, Νικόλαου Λύτρα, Σπύρου Παπαλουκά και των Γεράσιμου Στέρη και Λυκούργου Κογεβίνα μεταξύ των πολλών άλλων. Οι ζωγραφίες του Παναγιώτη Ζωγράφου και τα έργα του Θεόφιλου αποτελούν αυθεντικά δείγματα απόδοσης του ελληνικού φωτός και φύσης. Οι δημιουργοί σ' όλο αυτό το διάστημα δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στην ερμηνεία και προ-



Χαρακτικό της Τόνιας Νικολαΐδη



Έργο του Μανώλη Χάρου

σέγγιση της «δύσκολης» ελληνικής φύσης χωρίς να παραμερίζουν την ανθρωποκεντρική ζωγραφική, η οποία είναι συνηθισμένη με όλες τις περιόδους της ελληνικής τέχνης.

Οι «Εικόνες της Θάλασσας», η πολυπρόσωπη και πολυφωνική έκθεση που οργάνωσαν οι Αίθουσες Τέχνης «Αστρολάβος» αυτή τη μεγάλη παράδοση επιχειρεί να συνεχίσει με την παρουσίαση αντιπροσωπευτικών έργων ζωγραφικής, χαρκτητικής και εγκαταστάσεων από τρεις διαφορετικές γενιές. Οι καλλιτέχνες της γενιάς 1898-1922 εκπροσωπούνται από τους διακεκριμένους ζωγράφους Α. Αστεριάδη, Γ. Βακιρτζή, Σ. Βασιλείου, Κ. Γραμματόπουλο, Ν. Χατζηκυριάκο - Γκίκα, Γ. Μανουσάκη, Γ. Τσαρούχη, Γ. Σικελιώτη, Γ. Σπυρόπουλο και Ν. Εγγονόπουλο. Πρόκειται για επιλεγμένα έργα της εξελεγκτικής τους πορείας όπως «Η νύχτα στο λιμάνι της Ύδρας» με τη μετακυβιστική γραφή του Γκίκα, «Το Τοπίο» με την ιδιότυπη αδρή εξπρεσιονιστική γραφή του Σικελιώτη, «Το γυναικείο γυμνό μπροστά στη θάλασσα» με τη λυρική έμφαση του Βακιρτζή, το νοσταλγικό συννεφιασμένο «Τοπίο» του Βασιλείου, τη γαλήνια «Καστέλα» του Τσαρούχη, το «Τοπίο» με τη νευρώδη πινελιά του Σπυρόπουλου πριν αφοσιωθεί στην αφαίρεση, το «Αιγαίο XVI» με τη χαρακτηριστική δεξιοτεχνία σε πλάγιο ξύλο του Γραμματόπουλου τη «Σύνθεση με τα ψάρια» με τη χιουμοριστική διάθεση του Αστεριάδη και το «Από τον Κατσούρμπο στον Χάση» με την υπερρεαλιστική διατύπωση του Νίκου Εγγονόπουλου. Πίνακες που στο σύνολό τους θαρρείς ότι αποπνέουν, πέρα από τις διαφορετικές μορφοπλαστικές τους εκφράσεις, κυρίαρχα τη μοναδική δύναμη του ελληνικού τοπίου επιβεβαιώνοντας το στοχασμό του Πλάτωνα «Αληθινή είναι μόνο η ηδονή που μας δίνουν τα όμορφα χρώματα και τα σχήματα και τα πιο πολλά αρώματα και οι ήχοι και όσα με μια λέξη πραγματώνουν με την παρουσία τους μια καθαρή ηδονή».

Η θάλασσα αλλάζει πρόσωπα γίνεται ερωτική, εκδικητική, γαλήνια, πλανεύτρα και η αγωνία του καλλιτέχνη εστιάζεται στο να αιχμαλωτίσει με το χρωστήρα του την εκφραστική της αλήθεια. Οι καλλιτέχνες της γενιάς 1923-1940 αντιπροσωπεύονται από τους Π. Τέση, Π. Πρέκα, Κ. Τσόκλη, Χ. Καρα, Αλ. Φασιανό, Ν. Στεφάνου, Δ. Μυταρά, Τ. Νικολαΐδη, Μ. Μακρουλάκη και Δ. Κοκκινίδη. Έργα με το γνώριμο προσωπικό εκφραστικό τους ιδίωμα αποκαλύπτουν αρκετές πρωτόφαντες εικόνες της θάλασσας και της ζωής της. Δημιουργίες που διακρίνονται άλλοτε από την έντονη σχηματοποίηση και τη σωστή προοπτική, άλλοτε από τον καθοριστικό ρόλο του φωτός και του χρώματος και άλλοτε από την υπέρβαση των ορίων μιας κλασικής ζωγραφικής για την κατάκτηση της νέας εικόνας.

«Τη θάλασσα, τη θάλασσα, ποιος θα μπορέσει να την εξαντλήσει;», γράφει ο Γιώργος Σεφέρης και οι δημιουργοί της μεταπολεμικής γενιάς 1941-1959 δίνουν τις δικές τους απαντήσεις με τις ευφάνταστες δημιουργίες τους. Οι Τ. Πατρασκίδης, Γ. Ψυχουαΐδης, Κ. Παπατριανταφυλλόπουλος, Μ. Γεωργιάς, Γ. Γκολφίνος, Γ. Μετζικώφ, Γ. Αδαμάκος, Ε. Ηλιόπουλου, Θ. Πανταλέων, Π. Τανιμανίδης, Μ. Λεβεντάκου, Π. Φειδάκης, Μ. Χάρος, Μ. Μαρουδή και Ν. Αντωνοπούλου, δίνουν προσωπικές απαντήσεις εμμένοντας στο γνώριμο ύφος της δουλειάς τους.

Οι εικόνες της θάλασσας αποκαλύπτουν μοναδικές στιγμές του ελληνικού φωτός και του ελληνικού τοπίου ενδυναμώνοντας μέσα από την πολυφωνία τους το διάλογο με τη ζωή και την ουσία της ύπαρξής μας.

* Επιμελητής Ιδρύματος Πιερίδη Ελλάδας - Κύπρου

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ:

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ

από την



ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ*

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

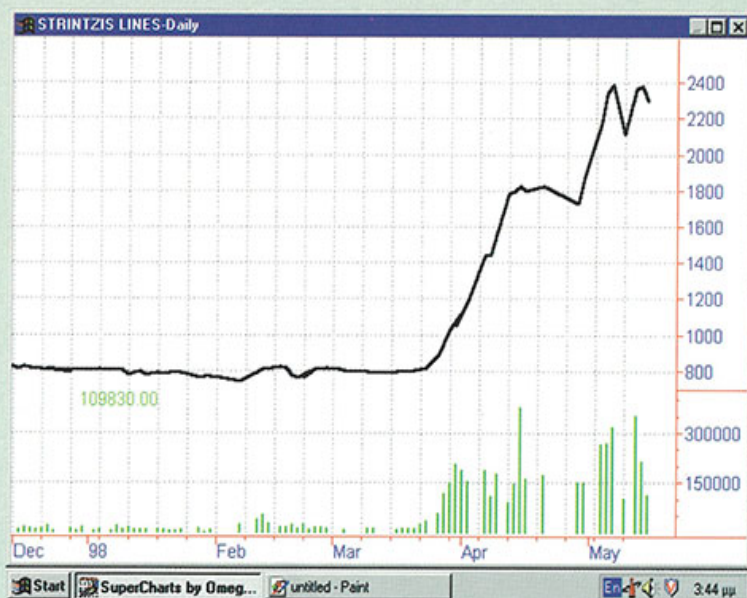
Η εταιρεία «Μινωϊκές γραμμές Α.Ε.» είναι η μεγαλύτερη στον κλάδο της ακτοπλοΐας, με στόλο 12 επιβατηγών/οχηματαγωγών, εκ των οποίων τα 3 είναι νεοαναυπηγηθέντα πλοία νέας τεχνολογίας (το τρίτο δρομολογείται τον Ιούνιο του 1998). Από το 1981 η εταιρεία δραστηριοποιείται στις γραμμές Ελλάδος-Ιταλίας, στις οποίες κινεί πλέον 6 πλοία, από τα οποία τα 3 είναι τα πλοία νέας τεχνολογίας, (High Speed). Από το 1996 η εταιρεία έχει εγκαινιάσει ένα ευρύ πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του στόλου της, επικεντρώνοντας τις προσπάθειές της στις γραμμές Ελλάδος- Ιταλίας, όπου παρατηρείται οξύτατος ανταγωνισμός, και με τη δρομολόγηση των νέων πλοίων έχει εμποδίσει τη συρρίκνωση του μεριδίου της. Η πολιτική της αναβάθμισης του στόλου θα μετατοπισθεί και προς τις γραμμές του εσωτερικού, ώστε η εταιρεία να είναι έτοιμη εν όψει της απελευθέρωσης και της εσωτερικής αγοράς το 2004 (λόγος που την οδήγησε, έστω και καθυστερημένα, στην εισαγωγή της στο Χ.Α.Α.)

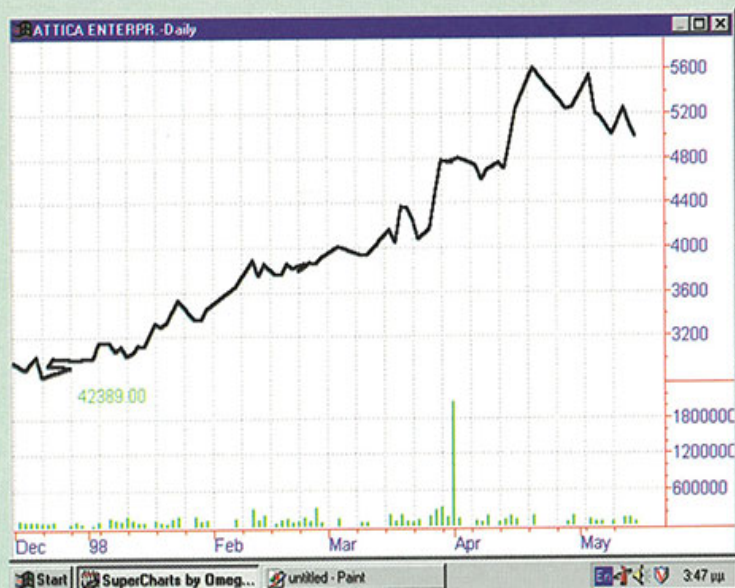
	1995	1996	1997
Πάγια:	34.674	37.326	66.470
Απαιτήσεις :	2.897	5.482	4.027
Ενεργητικό :	36.691	44.530	73.767
Ιδια Κεφάλαια :	16.893	23.882	28.943
Δανεισμός :	15.229	11.887	34.213
Κύκλος Εργασιών :	27.960	32.287	34.560
Λειτουργικά Εξοδα :	5.089	5.847	5.980
Χρημ/κά Εσοδα (Εξοδα):	(753)	(548)	(571)
Κέρδη προ φόρων :	3.110	4.962	6.752
Μέρισμα :	143*	172*	200*

*Αναπροσαρμοσμένο.



ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΟΥ 1997: Στην περίοδο 1996-1998, υλοποιείται το μεγαλύτερο επενδυτικό πρόγραμμα στην ιστορία της εταιρείας που αφορά τη ναυπήγηση των δύο νέας τεχνολογίας πλοίων ΙΚΑΡΟΣ και ΠΑΣΙΦΑΗ, ύψους 56 δις δραχμών. Το ΙΚΑΡΟΣ δρομολογήθηκε το Δεκέμβριο του 1997, ενώ το ΠΑΣΙΦΑΗ δρομολογείται τον Ιούνιο του 1998, γεγονός που συνεπάγεται ότι η πλήρης επίδραση των δύο πλοίων στον κύκλο εργασιών της εταιρείας θα γίνει αισθητή το 1999. Κατά συνέπεια η άνοδος του κύκλου εργασιών κατά 7% και των κερδών προ φόρων κατά 35% κατά το 1997, έχει συντελεσθεί ουσιαστικά χωρίς τη συνεισφορά των δύο νέων πλοίων, στοιχείο ιδιαίτερα σημαντικό, αν συνεκτιμηθεί το γεγονός ότι το 60% των εσόδων της εταιρείας προέρχεται από τις γραμμές Ελλάδος-Ιταλίας, όπου δρομολογούνται τα νέα πλοία. Για το 1998 εκτιμάται άνοδος του κύκλου στις γραμμές του Νότου (λιμένες άφιξης Μπάρι και Μπρίντεζι) η κίνηση παραμένει σταθερή με ελαφρά πτωτικούς ρυθμούς. Με την κίνηση αυτή η εταιρεία επέτυχε να παγιώσει το ισχυρότερο μερίδιο στην γραμμή της Βενετίας (54,9% των επιβατών, 59,0% των αυτοκινήτων και 58,5% των φορτηγών, ενώ και στην γραμμή της Αγκώνας διατηρεί επίσης ισχυρό μερίδιο (23,6% των επιβατών, 21,5% των αυτοκινήτων και 26,8% των φορτηγών). Η άνοδος της κίνησης των γραμμών του Βορρά θα συνεχισθεί και τα επόμενα χρόνια (θα υπερβεί πιθανώς το 70% του συνόλου των γραμμών Ελλάδος-Ιταλίας) και για το λόγο αυτό η εταιρεία δρομολογεί και τα δύο νεότευκτα πλοία της στις γραμμές αυτές. Ηδη στο σύνολο των γραμμών του Βορρά, η εταιρεία με τα δύο νέα της πλοία εκτιμάται ότι θα αποσπάσει στην τρέχουσα χρήση το μεγαλύτερο πιθανώς μερίδιο, καθώς στο σύνολο των γραμμών Ελλάδος-Ιταλίας (στοιχεία 1996) η εταιρεία διατηρούσε την πρωτοκαθεδρία κατέχοντας το 14,38% της κίνησης επιβατών, το 21,69% της κίνησης αυτοκινήτων και το 16,52% της κίνησης φορτηγών.





ΕΔΡΑ: ΕΘ. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΙΩΝ 4,
ΠΛ. ΚΥΠΡΟΥ, 85100 ΡΟΔΟΣ
ΤΗΛ. (0241) 39730 - 39731
ΓΡΑΜΜΗ ISDN (FAX): 70070,
email: 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



Συνέντευξη στον
Γ. Μανιατάκη*

Καθώς διανύουμε την τελευταία δεκαετία του αιώνα μας, παρακολουθούμε καθημερινά τον ιλιγγιώδη ρυθμό με τον οποίο μεταβάλλεται ολόκληρος ο κόσμος. Σήμερα συμβαίνουν πράγματα, τα οποία χθές δεν μπορούσαν όχι να σχεδιασθούν, αλλά ούτε καν να προβλεφθούν. Μέσα στην τελευταία δεκαετία η Ανατολική Ευρώπη έζησε συγκλονιστικές αλλαγές, το παγκόσμιο σύστημα ασφαλείας ανετράπη πλήρως, τα σύνορα αλλάζουν στη Γηραιά Ήπειρο και ο οικονομικός χάρτης της υδρογείου ξανασχεδιάζεται από την αρχή, με κορυφαία δεδομένα τη ραγδαία άνοδο της Ιαπωνίας, αλλά και της Ενωμένης Ευρώπης. Οι κοσμογονικές αλλαγές δρομολογήθηκαν με τη συμβολή της Πληροφορικής Επανάστασης, δηλαδή του Τεχνολογικού Περιβάλλοντος που συνέβαλε αποφασιστικά στην αλλαγή του πολιτικού, του οικονομικού, του κοινωνικού, του οικολογικού, του διεθνούς θεσμικού και του επιχειρηματικού περιβάλλοντος.

Ο κ. Γ. Μανιατάκης Διευθύνων Σύμβουλος του ιδιωτικού κολλεγίου S.B.E. σχολιάζει τη σημερινή επιχειρηματική κατάσταση στον ευρύτερο χώρο της ναυτιλίας:

«Οι επιχειρήσεις σήμερα βρίσκονται μπροστά στο νέο οικονομικό χάρτη με τις νέες του ευκαιρίες και απειλές.

Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία κατά συνέπεια και οι Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις, στις οποίες ανήκει, έχουν να αντιμετωπίσουν την πρόκληση του εκουγχρονισμού και της ανάπτυξης.

Στην τελευταία αυτή δεκαετία του αιώνα μας, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν να αντιμετωπίσουν θεσμικές αλλαγές, κατευθύνσεις για πιστοποίηση των επιχειρήσεων και των στελεχών τους και έναν αρκετά μεγάλο αριθμό άλλων επιχειρηματικών απειλών σε διεθνές επίπεδο. Είναι ανάγκη να απαντήσουμε με εκουγχρονισμό και οργάνωση των επιχειρήσεων, με ανάπτυξη του ανθρώπινου παράγοντα των επιχειρήσεων και με επιστράτευση του "Ελληνικού Δαιμονίου". Ήρθε η ώρα να ελιχθούμε, να αποφύγουμε τις απειλές και να μετατρέψουμε τον "κίνδυνο" σε "ευκαιρία". Η επιχειρηματική ευκαιρία θα προκύψει με έγκαιρη ενημέρωση - πληροφόρηση, με εκουγχρονισμό και ανάπτυξη του ανθρώπινου παράγοντα, των στελεχών, των μέσων, της οργάνωσης και του έργου των επιχειρήσεων. Επομένως, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις πρέπει να αναγνωρίσουν έγκαιρα, να αναλύσουν σωστά και να μελετήσουν ορθολογιστικά τα προβλήματα και την υπάρχουσα επιχειρηματική τους κατάσταση, ώστε να αποφασίσουν και έμπρακτα να δρομολογήσουν αλλαγές, για εκουγχρονισμό και ανάπτυξη των στελεχών τους και της επιχείρησής τους.

Όπως είναι φυσικό σε τέτοιες ρευστές περιόδους οι ρόλοι ανακατανομούνται. Θα αξιοποιηθούν τα συγκριτικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της επιχείρησης με στόχο την επιτάχυνση για ανάπτυξη και νίκη.

Στο σημείο αυτό παρεμβαίνει η προσφορά του κολλεγίου S.B.E. (SHIP-

PING BUSINESS EDUCATION) που με την δεκαετή συμμετοχή του στο επιχειρηματικό γίγνεσθαι του Πειραιά, δραστηριοποιείται στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των στελεχών και των επιχειρήσεων, με ιδιαίτερη έμφαση στο έργο των επιχειρήσεων, τα μέσα, την οργάνωση και τον ανθρώπινο παράγοντα».

Ποιοι είναι οι Στρατηγικοί Στόχοι του κολλεγίου S.B.E.;

Οι στρατηγικοί στόχοι του κολλεγίου είναι δύο:

- Εκσυγχρονισμός και ανάπτυξη ναυτιλιακών στελεχών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων
- Δημιουργία νέων ναυτιλιακών στελεχών.

Από το πρώτο στάδιο της ζωής του κολλεγίου S.B.E. δραστηριοποιήσαμε στην έρευνα αγοράς και στον εντοπισμό των προβλημάτων και αναγκών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των στελεχών τους.

Αναλύσαμε έτσι δεδομένα αρκετά μεγάλου εύρους, εφόσον η έρευνα έχει συμπεριλάβει 500 επιχειρήσεις μικρές, μεσαίες και μεγάλες του κλάδου, είτε της Ποντοπόρου Φορτηγού Ναυτιλίας, είτε Ναυτιλίας Τακτικών Γραμμών, είτε Ακτοπλοίας, είτε και Κρουαζιερόπλοιων.

Η πρώτη έρευνα πραγματοποιήθηκε το 1988 και ανά διετία ανατροφοδοτείται και εμπλουτίζεται με νέα στοιχεία.

Σήμερα μας γνωρίζει ένας μεγάλος αριθμός ναυτιλιακών επιχειρήσεων που είτε έχει στείλει στελέχη του σε διεπιχειρησιακά προγράμματά μας, είτε έχουμε εκτελέσει ενδοεπιχειρησιακό πρόγραμμα σ' αυτές.

Από το πρώτον στάδιο ζωής της επιχείρησης, είχε γίνει αντιληπτό στους συνεργάτες μας, ότι ο προσανατολισμός μας και η φιλοσοφία μας ήταν η ποιότητα, αξιοποιώντας όλα τα εργαλεία του σύγχρονου Μάνατζμεντ της Ολικής Ποιότητας. Την ποιότητα εύκολα μπορείς να τη διαγνώ-

σεις και να τη διακρίνεις στις εγκαταστάσεις μας (20 αίθουσες σε 1200 τ.μ.) με τον κλιματισμό και την εργονομική τους σχεδίαση, στις οπτικοακουστικές μας εγκαταστάσεις (Projectors, video, TV, Multimedia κ.λ.π.) στις προσεγμένες ειδικές σημειώσεις ανά πρόγραμμα και βεβαίως στην επιλογή των συνεργατών μας, ειδικών επισημών και εμπειρογνομόνων.

Επομένως από τις αρχικές μας κατευθύνσεις η φιλοσοφία και το πνεύμα μας είναι η ποιότητα στην παροχή υπηρεσιών για την ανάπτυξη στελεχών και επιχειρήσεων.

Ποιοι είναι οι θεματολογικοί άξονες που ενδιαφέρουν περισσότερο τις επιχειρήσεις;

Είναι δύσκολο να περιγραφούν με δύο λόγια όλες οι ανάγκες και επιθυμίες των επιχειρήσεων για εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη των ικανοτήτων και δεξιοτήτων των στελεχών τους.

Μπορούμε όμως επιγραμματικά να συνοψίσουμε τρεις άξονες με ενδιαφέρουσες θεματολογικές ενότητες που αναπτύσσουν αντίστοιχες ικανότητες:

1. Διοικητικές Ικανότητες

- Management
- Marketing
- Strategic Planning
- Total Quality Management κ.λ.π.

2. Ικανότητες Επικοινωνίας

- Management Performance
- Motivation
- Teamwork κ.λ.π.

3. Τεχνικές Ικανότητες

- Shipping Law
- Law of Carriage of Goods by sea
- Marine Insurance
- Shipping Economics
- Finance in Shipping Industry
- Ship , Sale & Purchase
- Port Technology, Operation & Management

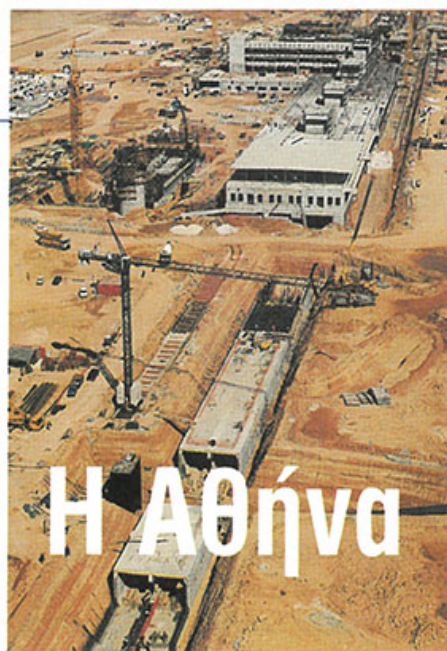
- Safety Management & Marine Pollution
- Ships & Cargo Operations
- Liner Trades
- International Through Transport and International Trade
- Chartering (Dry Cargo & Tanker)
- Shipboard Management
- Management of Shipping Companies
- Marketing in Shipping κ.λ.π.
- I.S.M. CODE

Ποιοι είναι οι στόχοι του διετούς προγράμματος SHIPPING and TRANSPORT;

Οι κύριοι στόχοι του διετούς προγράμματός μας μετά την ολοκλήρωσή του από τους σπουδαστές είναι:

- Να αποκτήσουν την αντίληψη των εργασιών και λειτουργιών του SHIPPING και την άμεση σχέση του με το διεθνές εμπόριο.
- Να αναπτύξουν τις απαιτούμενες ικανότητες και επιδεξιότητες, ώστε να εργαστούν ως στελέχη στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.
- Να εκπαιδευτούν στη λήψη των μικρών ή μεγάλων καθημερινών αποφάσεων στις λειτουργίες του SHIPPING.
- Να αποκτήσουν την απαιτούμενη γνώση για να συνεχίσουν σε άλλα προγράμματα σπουδών.
- Να αναπτύξουν όλες τις ικανότητες και επιδεξιότητες για τη διοίκηση και λειτουργία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.
- Να έχουν την δυνατότητα να δώσουν εξετάσεις για την συμμετοχή τους ως μέλη του Institute of Chartered Shipbrkers.

* Ο Γ. Μανιατάκης είναι Ναυπηγός, Αρχιτέκτων, Σύμβουλος Εκπαίδευσης και Ανάπτυξης Στελεχών και Επιχειρήσεων, Διευθύνων Σύμβουλος του S.B.E., Δημοτικός Σύμβουλος Πειραιά.



Η Αθήνα

κόμβος Αερομεταφορών

Επιμέλεια: Ηλίας Μπίσιος

Το νέο αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος" θα αλλάξει εντελώς την εικόνα των Μεσογείων. Η περιοχή που απαρτίζεται από 13 δήμους, φιλοδοξεί από το 2001 να γίνει ο νέος πόλος ανάπτυξης της Αττικής. Με την κατασκευή και ολοκλήρωση του νέου αεροδρομίου διαμορφώνεται παράλληλα ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για τη βιώσιμη ανάπτυξη των Μεσογείων προσφέροντας παράλληλα 22.000 νέες θέσεις εργασίας.

Το έργο ξεκίνησε με το **Συνολικό Χρονοδιάγραμμα Κατασκευής** που απορρέει από τη Σύμβαση Κατασκευής και το οποίο, παρ' ότι αποτελούσε το Συμβατικό Χρονοδιάγραμμα, προέβλεπε ένα πολύ μεγάλο όγκο εργασίας προς το τέλος του Έργου. Το χρονοδιάγραμμα αυτό προέβλεπε την ολοκλήρωση της κατασκευής μετά από 56 μήνες, δηλαδή στο τέλος **Φεβρουαρίου του 2001**.

Λίγο αργότερα δημιουργήθηκε ένα πιο **ρεαλιστικό** και πιο **απαιτητικό** χρονοδιάγραμμα, το οποίο ονομάζεται «Level 1 Baseline» και βασίζεται στη συμβατική περάτωση των εργασιών μέχρι το μήνα 56, υπολογίζοντας όμως ότι τα περισσότερα έργα, συμπεριλαμβανομένων και των κυρίων αναθέσεων, θα έχουν τελειώσει πριν από το μήνα 51, δηλαδή στο τέλος **Σεπτεμβρίου 2000**.

Αυτή την εποχή διαμορφώνεται ένα πιο **δύσκολο** και πιο **γρήγορο** χρονοδιάγραμμα, που ονομάζεται «Στόχος 51», και σύμφωνα με αυτό πολλές βασικές δραστηριότητες ξεκινούν και ολοκληρώνονται νωρίτερα. Το χρονοδιάγραμμα αυτό περιλαμβάνει πολλές δραστηριότητες που έχουν ήδη ολοκληρωθεί και τις παρουσιάζει σαν να έγιναν ακριβώς «στην ώρα τους», παρόλο που προηγούνται του χρονοδιαγράμματος της Σύμβασης Κατασκευής κατά 3-5 μήνες. Επιπλέον, αυτό το χρονοδιάγραμμα δεσμεύει τον εργολάβο να ολοκληρώσει όλες τις Εργασίες συμπε-

ριλαμβανομένης και της ανάθεσης έως τον Σεπτέμβριο του 2000, δηλαδή 51 μήνες από την έναρξη του Έργου, που ήταν την 1η Ιουλίου 1996.

Η νέα αυτή προσέγγιση θα επιτρέψει στην Εταιρεία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών να προετοιμασθεί και να πραγματοποιήσει την έναρξη της λειτουργίας του Αεροδρομίου τον Μάρτιο του 2001, με λιγότερους περιορισμούς από πλευράς κατασκευής.

Εργασίες

Οι πλέον γνωστές και χαρακτηριστικές ποσότητες του συνόλου των Εργασιών που έχουν καταγραφεί μέχρι στιγμής είναι:

- 22 εκατ. κυβικά μέτρα Χωματουργικών (εκσκαφή και επίχωση)
- 1.25 εκατ. κυβικά μέτρα παραγωγής σκυροδέματος για όλες τις κατασκευές και την άκαμπτη επίστρωση διαδρόμων αποπροσγείωσης, κυκλοφορίας και στάθμευσης
- 1 Κυρίως Κτίριο και 1 Κτίριο Δορυφόρος, 1 Πύργος Ελέγχου και Κτίριο Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, 17 Βοηθητικά κτίρια και 9 Γέφυρες.

Όσον αφορά στις χωματουργικές εργασίες, μέχρι σήμερα έχει εκτελεσθεί το 85% του συνόλου των εργασιών και τον Ιούνιο του 1998 προβλέπεται να έχουν ολοκλη-

ρωθεί οι γενικές χωματουργικές εργασίες. Απολύτως ομαλά προχωράει και το χαμήλωμα του βορείου λόφου.

Στο κυρίως Κτίριο του αεροδρομίου έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί οι δομικές εργασίες σε δύο από τα επτά τμήματα του κτιρίου ενώ η ανέγερση της μεταλλικής οροφής είναι σε πλήρη εξέλιξη. Στα υπόλοιπα τρία τμήματα του Κεντρικού Αεροσταθμού οι δομικές εργασίες έχουν πραγματοποιηθεί κατά 60%. Σε εξέλιξη βρίσκονται ακόμη τα αρχιτεκτονικά τελειώματα, οι προσόψεις, οι ηλεκτρολογικές και οι μηχανολογικές εργασίες για το ίδιο κτίριο.

Η σκυροδέτηση των πλακών των βάσεων και των τοιχείων της υπόγειας σύνδεσης μεταξύ του Κεντρικού Αεροσταθμού και του Κτιρίου Δορυφόρου προοδεύει ομαλά και έχει καλυφθεί το 55% της συνολικής εργασίας.

Στον κύριο Σταθμό Πυρόσβεσης έχουν ολοκληρωθεί οι δομικές εργασίες και οι μονώσεις / στεγανοποιήσεις της οροφής ένα μήνα περίπου νωρίτερα από την προβλεπόμενη ημερομηνία. Τα τελειώματα προχωρούν ταχύτατα ενώ η τοιχοποιία έχει σχεδόν ολοκληρωθεί. Το 85% των δομικών εργασιών στο κτίριο Συντήρησης Κτιρίων και Εδάφους έχει ήδη υλοποιηθεί και έχουν ξεκινήσει τα τελειώματα.

Οι δομικές εργασίες στα κτίρια Υπηρεσιών Ράμπας έχουν ολοκληρωθεί κατά 73% στο πρώτο κτίριο και κατά 56% στο δεύτερο.

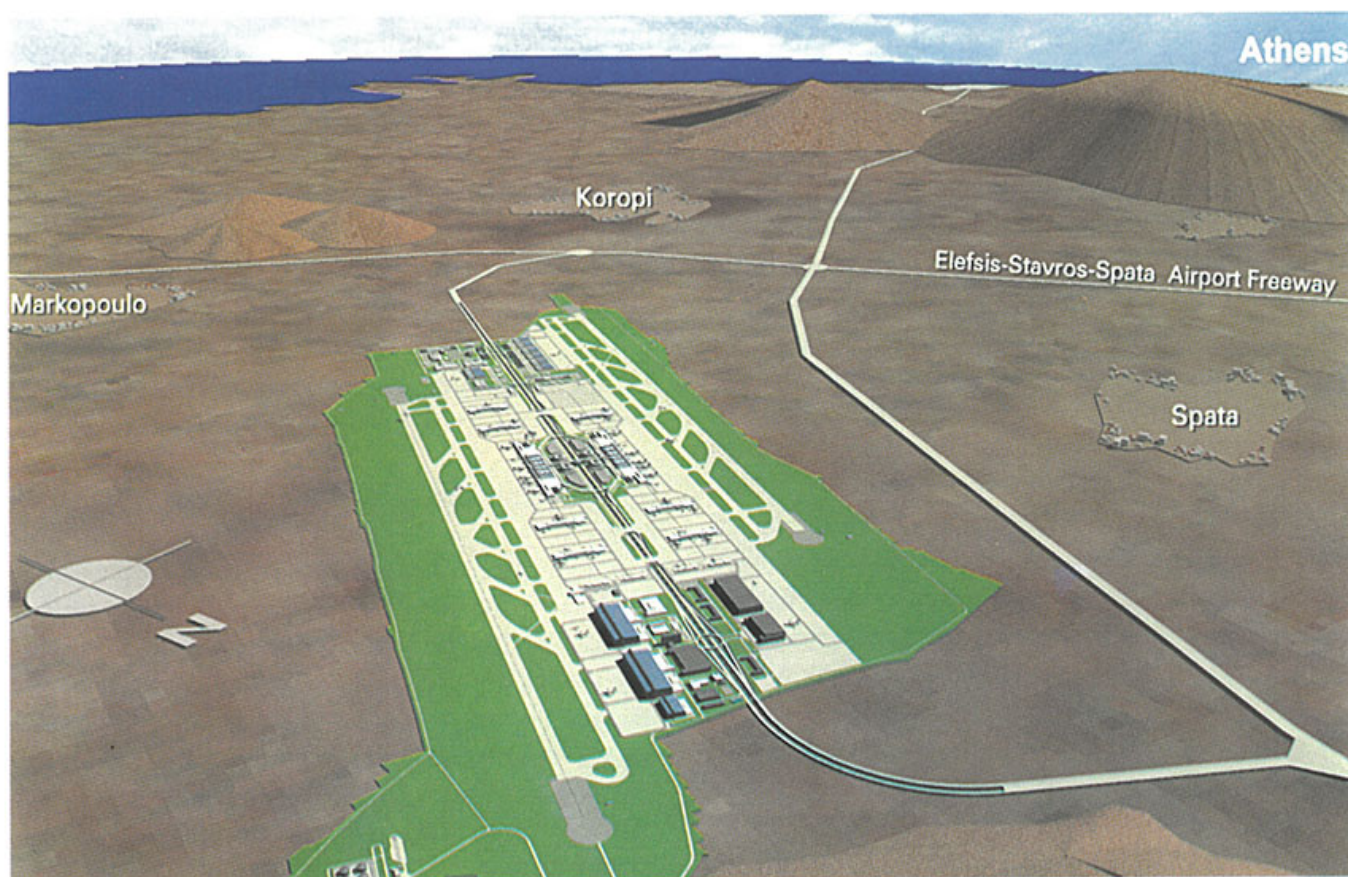
Η κατασκευή καθώς και οι μηχανολογικές εργασίες του αγωγού του δικτύου παροχής όλων των υπηρεσιών (ηλεκτροδότηση, υδροδότηση κ.λπ.) έχουν ολοκληρωθεί.

Στα εξωτερικά δίκτυα παροχών (αποχέτευση, πόσιμο νερό, όμβρια ύδατα, καλωδιώσεις κλπ) έχει ήδη υλοποιηθεί το 30% των οικοδομικών εργασιών που συνεχίζονται κανονικά.

Δύο πολύ σημαντικά έργα για το νέο Αεροδρόμιο είναι ο Πύργος Ελέγχου και το Κτίριο Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας. Οι εργασίες θεμελίωσης και των δύο κτιρίων ξεκίνησαν 5 μήνες νωρίτερα από το συμβατικό χρονοδιάγραμμα. Ήδη έχει ολοκληρωθεί το 32% των δομικών εργασιών και ο Πύργος Ελέγχου έχει φθάσει σε ύψος τα 26.4 μέτρα έναντι 65 μέτρων που θα είναι το τελικό του ύψος.

Για τα κτίρια: Παροχής Ηλεκτρικού Ρεύματος, Δορυφόρου και Διοίκησης του Αεροδρομίου έχουν ολοκληρωθεί οι χωματουργικές εργασίες και πρόσφατα ξεκίνησαν οι εργασίες θεμελίωσης.

Η διάστρωση της υπόβασης του δυτικού και του ανατολικού διαδρόμου αποπροσγείωσης έχει ουσιαστικά ολοκληρωθεί και η προετοιμασία για την επίστρωση της βάσης και της σκυροδέτησης αντίστοιχα έχει ξεκινήσει. Η τελική επίστρωση θα ξεκινήσει τον Ιούνιο του 1998.





Περιβάλλον και Αρχαιολογικά Ευρήματα στο Εργοτάξιο του Νέου Αερολιμένα

Η HOCHTIEF δημιούργησε Τμήμα Περιβάλλοντος στο Εργοτάξιο του Νέου Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος». Το αντικείμενο αυτού του τμήματος ορίζεται από τη συμφωνία Ανάπτυξης Αεροδρομίου - Νόμος Κύρωσης του Έργου, τη Σύμβαση Κατασκευής του Έργου, τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων καθώς και τους περιβαλλοντικούς νόμους του Ελληνικού Κράτους, εκπληρώνοντας έτσι τη συμβατική υποχρέωση της HOCHTIEF προς τον Εργοδότη. Η πρωταρχική λειτουργία του Τμήματος είναι η παρακολούθηση Περιβαλλοντικών θεμάτων στο Εργοτάξιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» το οποίο αποτελείται από τις Εργοταξιακές Εγκαταστάσεις της HOCHTIEF, των Συνεταίρων της και των Υπεργολάβων και το τμήμα για να ασκήσει τις παραπάνω λειτουργίες, έχει ετοιμάσει τον Περιβαλλοντικό Οδηγό, βάση του οποίου πραγματοποιούνται έλεγχοι καθημερινώς στις Εργοταξιακές Εγκαταστάσεις και στις περιοχές κατασκευής/εργασίας. Κατόπιν συνεργασίας με τους αντιπροσώπους των σχετικών εταιρειών, το Τμήμα παρέχει οδηγίες και λύσεις σε περιβαλλοντικά θέματα που προκύπτουν.

Επιπλέον, το Τμήμα έχει στενή συνεργασία με την Επιθεώρηση Περιβάλλοντος - τμήμα που δημιούργησε η

Εταιρεία του Αεροδρομίου - πραγματοποιώντας από κοινού Επιθεωρήσεις στο Εργοτάξιο, διοργανώνοντας μηνιαίες συσκέψεις και ανταλλάσσοντας πληροφορίες σχετικά με περιβαλλοντικά θέματα, βοηθώντας έτσι την Εταιρεία του Αεροδρομίου στην εκπόνηση της περιβαλλοντικής έκθεσης που υποβάλλεται στο ΥΠΕΧΩΔΕ κάθε εξάμηνο.

Σύμφωνα με πρόσφατες δηλώσεις του Εργοδότη, μέχρι στιγμής οι περιβαλλοντικές συνθήκες στο Έργο έχουν διατηρηθεί σε ικανοποιητικά επίπεδα, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος του Έργου αυτού και τον συνεχώς αυξανόμενο αριθμό των εμπλεκόμενων σε αυτό.

Όσον αφορά στην επίβλεψη των αρχαιολογικών ανασκαφών στο Εργοτάξιο, το Τμήμα έχει χειριστεί με επιτυχία τα έργα στο Λόφο Ζάγανι, τη μεταφορά της εκκλησίας των Αγίων Αποστόλων Πέτρου και Παύλου και τις περισσότερες αρχαιολογικές περιοχές που έχουν οριστεί από το Υπουργείο Πολιτισμού εντός του Εργοταξίου. Αυτή τη στιγμή, το Τμήμα επιβλέπει τις αρχαιολογικές ανασκαφές που διεξάγονται από τρεις αρχαιολόγους του Υπουργείου Πολιτισμού και τρεις ομάδες εργατών σε δύο περιοχές του Εργοταξίου. Στη συνέχεια θα γίνουν εργασίες στις υπόλοιπες περιοχές που παρουσιάζουν αρχαιολογικό ενδιαφέρον.

Κατασκευάστριες εταιρείες: Επικεφαλής HOCHTIEF - KRANTZ, ABB

Η Alitalia στη Θεσσαλονίκη

Από την 1η Ιουνίου η Alitalia θα συνδέσει για πρώτη φορά τη Θεσσαλονίκη με τη Ρώμη. Οι πτήσεις θα είναι καθημερινές και θα εκτελούνται με αεροσκάφη τύπου MD-80. Πιο συγκεκριμένα η πτήση AZ 735 θα αναχωρεί καθημερινά από τη Θεσσαλονίκη στις 07:00 με ώρα άφιξης στο αεροδρόμιο Fiumicino της Ρώμης τις 8:00 ενώ η πτήση AZ 734 θα αναχωρεί από τη Ρώμη στις 21:00 με ώρα άφιξης στη Θεσσαλονίκη τις 23:55. Οι νέες αυτές πτήσεις της ALITALIA προσφέρουν πολύ καλές ανταποκρίσεις προς πόλεις της Ιταλίας, της υπόλοιπης Ευρώπης και των ΗΠΑ. Από την Αθήνα η Alitalia θα πετά από τον Ιούνιο με 2 πτήσεις την ημέρα για Μιλάνο και με τέσσερις προς Ρώμη.



Η Virgin ανακοινώνει...

Τα νέα σχέδια της Virgin Atlantic Airways ανακοίνωσε πρόσφατα ο υπεύθυνος Τύπου της εταιρείας στο Ηνωμένο Βασίλειο, κατά τη συνάντησή του στη Βρετανική πρωτεύουσα με Έλληνες αρχισυντάκτες. Η VIRGIN σχεδιάζει να ξεκινήσει από το φθινόπωρο πτήσεις προς τρία νησιά της Καραϊβικής: το Barbados, τη St. Lucia και την Antigua όπως και να εγκαινιάσει άμεσα πτήσεις προς το Κέϊπ Τάουν, τη Σανγκάη και το Τορόντο. Στους άμεσους στόχους είναι και η αύξηση των πτήσεων προς Αθήνα, Νέα Υόρκη και Λος Άντζελες. Στα πιο μακρυπρόθεσμα σχέδια της εταιρείας είναι η έναρξη πτήσεων προς τη Μόσχα αλλά και την Ινδία.

Μέσα στο 1998 η VIRGIN θα παραλάβει ένα ακόμα Airbus A340 όπως και ένα Boeing 747-400. Παράλληλα η εταιρεία μόλις αγόρασε από την Air New Zealand πέντε Boeing 747-200



Από την 1η Ιουνίου 1998 η Swissair επεκτείνει τη «non-smoking» πολιτική της, σε όλες τις πτήσεις της. Προς το παρόν, οι πτήσεις μη καπνίζοντων αφορούν μόνο την Ευρώπη και το Βόρειο Ατλαντικό. Η απόφαση της γενίκευσης του μέτρου ακολουθεί τόσο την αυξανόμενη τάση που υπάρχει στο χώρο των αερομεταφορών

όσο και τις στατιστικές που δείχνουν ότι τέσσερις στους πέντε-ακόμη και καπνίζοντες-επιβάτες της Swissair προτιμούν να ταξιδεύουν σε ένα περιβάλλον απαλλαγμένο από καπνό.



No smoking please!

Πετυχημένα γενέθλια για την Emirates

Η επέτειος των δύο χρόνων παρουσίας της Emirates στην Ελλάδα συμπίπτει με την αύξηση των πτήσεων της εταιρείας από δύο σε τρεις στη γραμμή Ντουμπάϊ - Αθήνας. Η νέα πτήση εγκαινιάζεται στις 5 Ιουνίου και θα εκτελείται κάθε Παρασκευή ως εξής: EK 027 Ντουμπάϊ- Αθήνα αναχ. 14.40 άφιξη 18.30 και EK 028 Αθήνα- Ντουμπάϊ αναχ. 19.50 άφιξη 01.20. Η πτήση θα εκτελείται με Airbus A300- 600R. Οι δύο υπάρχουσες πτήσεις της Emirates προς Αθήνα (κάθε Δευτέρα και Σάββατο) εξυπηρετούν και τη Μάλτα ενώ η νέα πτήση θα εξυπηρετεί αποκλειστικά και μόνο την Αθήνα λόγω της σταθερά αυξανόμενης κίνησης προς και από την Ελλάδα.



Η αύξηση των πτήσεων της Emirates προς Αθήνα δεν οφείλεται τόσο σε σύμπτωση μετά από δύο χρόνια παρουσίας στην Ελλάδα όσο στην επιτυχημένη παρουσία της εταιρείας στην Ελλάδα.



Austrian Airlines:

Αύξηση 250% στα αποτελέσματά της

Προσοδοφόρο ήταν το 1997 για την Austrian Airlines. Πιο συγκεκριμένα, το αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων σημείωσε άνοδο κατά 252 εκατομμύρια σελίνια σε σχέση με το 1996. Ο αριθμός των επιβατών στις τακτικές καθώς και στις ναυλωμένες πτήσεις αυξήθηκε σε ένα σύνολο 11,4% αυξάνοντας, αντίστοιχα, και τον αριθμό των επιβατών σε 4 εκατομμύρια περί-

που. Ο μέσος όρος κρατηθέντων θέσεων αυξήθηκε κατά 6% και έφθασε το 65,3%. Οι σημαντικότεροι λόγοι που η εταιρεία πέτυχε αυτά τα αποτελέσματα ήταν ο ορθός προγραμματισμός των εξόδων διοίκησης, η αξιοποίηση του δικτύου της Austrian Airlines Group, η επιτυχημένη συνεργασία μέσα στο πλαίσιο διεθνών συνεργασιών, και η αύξηση της παραγωγικότητας σε ολόκληρη την εταιρεία. Κατά τον Ιανουάριο και Φεβρουάριο του 1988 ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε κατά 15% περίπου, συγκρινόμενος με την ίδια περίοδο του 1997.

Η Pakistan International πετά και πάλι προς Αθήνα!



Μετά από σύντομη διακοπή των πτήσεων προς Ελλάδα, η Pakistan International Airlines, συνδέει και πάλι από τις 17 Μαΐου την Αθήνα με το Πακιστάν. Οι πτήσεις εκτελούνται κάθε Τετάρτη και Κυριακή με αεροσκάφη τύπου Airbus A 310. Οι πτήσεις της PIA προσφέρουν άμεσες ανταποκρίσεις προς Μπανγκόκ, Βομβάη, Μπεϊτζίνγκ, Κολόμπο, Ντάκα, Τζακάρτα, Κατμαντού, Μανίλα, Τόκιο κ.α. Λόγω της διακοπής των πτήσεων πολλών ξένων αεροπορικών εταιριών που συνέδεαν την Ελλάδα με την Ασία, η PIA θα προσπαθήσει εκ νέου να καλύψει τις τουριστικές αλλά και τις επιχειρηματικές ανάγκες του ελληνικού και ασιατικού επιβατικού κοινού. Ο γενικός αντιπρόσωπος της PIA στην Ελλάδα είναι η GOLDAIR.

ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ - ΣΥΝΕΔΡΙΑ

• Το Διοικητικό Συμβούλιο του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων σε συνεργασία με την εταιρεία SYSCOM οργάνωσε διάλεξη με θέμα: «Μηχανοργάνωση γραφείου (Ηλεκτρονική διαχείριση τηλεπικοινωνιών, ηλεκτρονική αρχειοθέτηση και ηλεκτρονική διαχείριση φορμών)».

• Η Hamburg Messe und Congress GmbH θα παρουσιάσει, στις 28 Μαΐου, στο Ναυτικό Όμιλο της Ελλάδος, τη ναυπηγική έκθεση της SMM 98 Hamburg.

• Η Association Europeenne Des Avocats (European Association of Lawyers) διοργανώνει ετήσιο σεμινάριο στη BRUGES του Βελγίου από τις 12 έως 15 Ιουλίου '98.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να γράψετε στη διεύθυνση: College of Europe, Dyver 11, 8000 Bruges - Belgium ή στη διεύθυνση: European Association of Lawyers Avenue Louise 137 btel, B-1050 Bruxelles - Belgium

Τηλέφωνο: 0032 2543 0200 - Fax: 0032 2538 1378 e-mail: legal @ vancutsem.be

• Ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς οργάνωνει το 3ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου με θέμα: «Το ναυτικό ατύχημα ως νομικό πρόβλημα». Το Συνέδριο θα διεξαχθεί από τις 27-30 Μαΐου '98 στο Ευγενίδειο Ίδρυμα.

• Στη Βαρκελώνη της Ισπανίας οργάνωνεται Διεθνές Συνέδριο με θέμα «Διαιτησία και Ναυτικό Δίκαιο». Οι ημερομηνίες διεξαγωγής του Συνεδρίου είναι από 24-28 Ιουνίου 1998: Πληροφορίες στο τηλέφωνο 0091 308 3095, Fax: 0091 310 3516 ή στη διεύθυνση Spanish Maritime Arbitration Association - Imarko Srta. Maite Arranz/Mrs. Maite Arranz Recoletos, 15, 2o Izda - 28001 Madrid.

✓ Η MARITEL - ναυτιλιακές τηλεπικοινωνίες υπηρεσίες Πειραιά Α.Ε. ιδρύθηκε τον Μάιο του 1997 με πρωτοβουλία της Ελληνικής Ναυτιλιακής Κοινότητας και του ΟΤΕ, για να καλύψει ένα μεγάλο κενό στον τομέα των Ναυτιλιακών Τηλεπικοινωνιών, με την παροχή όλων των σχετικών υπηρεσιών και με την εγγύηση της πλέον αξιόπιστης εφαρμογής.

Η πλήρης υποστήριξη του ΟΤΕ σε θέματα τεχνικά, προσωπικού και τεχνολογίας, η συνεργασία με τις διεθνείς φήμες εταιρείες του χώρου Global One, Alcatel Telecom Hellas, καθώς και η υποστήριξη της Ελληνικής Ναυτιλιακής Κοινότητας αποτελούν αυτή την εγγύηση για την ποιότητα των υπηρεσιών της.

Αντικείμενο της MARITEL είναι η παροχή τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών, με την εγκατάσταση, ανάπτυξη, λειτουργία και εκμετάλλευση σύγχρονου τηλεπικοινωνιακού δικτύου μεταφοράς δεδομένων.

Οι υπηρεσίες που η MARITEL παρέχει είναι:

- Telex-Fax
- Μεταβίβαση Δεδομένων (DATA)
- Frame Relay
- Ηλεκτρονική Ανταλλαγή Δεδομένων κ.α.
- Διασύνδεση Τοπικών Δικτύων
- X.400 Ηλεκτρονικό Ταχυδρομείο

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να απευθυνθείτε στο τηλέφωνο: 4599500

✓ Αναδείχθη το καλύτερο ελληνικό πλήρωμα στους διεθνείς τελικούς, που έγιναν στη Σουηδία, για το CAMEL TROPHY '98.

Σε μία παραδοσιακή σουηδική φάσμα, φιναλίστ - ανάμεσα τους και 10 γυναίκες - από 20 συμμετέχουσες χώρες - πέρασαν πέντε συναρπαστικές μέρες γεμάτες δράση και διασκέδαση.

Χωρισμένοι σε ομάδες των 5 χωρών, εκπαιδεύτηκαν και αγωνίστηκαν σε: καγιάκ, ποδηλασία βουνού, οδήγηση 4x4, ορειβατικό σκι, χιονορακέτες, snowboard και σε μία σειρά δοκιμασιών πλοήγησης που απαιτούσαν όχι μόνο καλή φυσική και ψυχική κατάσταση αλλά στρατηγική σκέψη και οργανωτικές ικανότητες.

Οι εξεταστές, έμπειροι συμμετέχοντες σε προηγούμενες διοργανώσεις, ανάμεσά τους και δικός μας Νίκος Σωτήρης - μέλος του ελληνικού πληρώματος που κατέκτησε το CAMEL TROPHY 1996 - και ειδικοί τεχνικοί της LAND ROVER - έστησαν τις αντίστοιχες δοκιμασίες αναζητώντας τα όρια στις φυσικές και ψυχικές ικανότητες των υποψηφίων.

Το ελληνικό πλήρωμα στο 19ο CAMEL TROPHY '98 θα αποτελέσουν οι Πάνος Ζώης και Στέφανος Καμπαράκης.



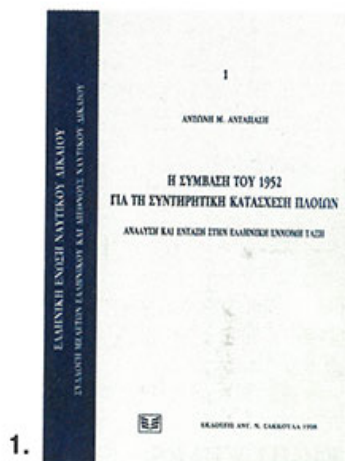
✓ Ακολουθώντας το παράδειγμα Ισπανών και Βρεττανών, η ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ Α.Ε. - MARINE DIVISION, αντιπρόσωπος των σκαφών της BOMBARDIER (Sea Doo, Celebrity) στην Ελλάδα, πρόκειται να λανσάρει στην αγορά, ένα διασωστικό μοντέλο της Sea Doo (Jet ski - ασθενοφόρο) που έχοντας μία ειδική πλατφόρμα - φορείο, έχει τη δυνατότητα να φτάνει άμεσα στον τόπο του ατυχήματος και να μεταφέρει γρήγορα τον ασθενή στην ακτή. Εκεί, το φορείο αποσπάζεται εύκολα από το Sea Doo και ο μεταφερόμενος τοποθετείται απ' ευθείας στο ασθενοφόρο όχημα, χωρίς να χάνεται πολύτιμος χρόνος.



Το διαγωνιστικό jet της Sea Doo έχει ήδη δοκιμαστεί και αποδεικνύει την αξία του, είναι σίγουρο δε πως θα προκαλέσει το ενδιαφέρον και των Ελληνικών Αρμόδιων Αρχών. Όσον αφορά τα μοντέλα αναφυκής, το MARINE DIVISION διαθέτει φέτος μία πλοία γκάμα με jets από 55 έως 130 HP και jets boats από 82 έως 220 HP, και σε τιμές μάλιστα που σ' αρκετά μοντέλα είναι «παγωμένες». Τα νέα μηχανάκια της Sea Doo για το '98 είναι οι εκδόσεις «limited» των XP, GTX με κινητήρα ROTAX 130 HP καθώς και το πρωτοποριακό GTX RFI των 110 HP με σύστημα fuel injection. Για περισσότερες πληροφορίες απευθυνθείτε στην

ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ Α.Ε. - MARINE DIVISION, Λαμίας 7 & Μ. Αλεξάνδρου, Αργυρούπολη, Τηλ. 9959.301-2 9961.055, Fax: 9959.303

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ



1.

1. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΟΥ 1952 ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

του κ. **Αντώνη Μ. Αντάπαση**, αναπληρωτή Καθηγητή
Εμπορικού Δικαίου, Νομικής Σχολής Παν. Αθηνών

ΕΚΔΟΣΕΙΣ: ΑΝΤ. Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑ

Όπως αναφέρει ο συγγραφέας στον πρόλογο του βιβλίου του: «Η διεθνής σύμβαση των Βρυξελλών της 10ης Μαΐου 1952 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων σχετικών με τη συντηρητική κατάσχεση πλοίων κινούμενων στη θάλασσα αφορά θέμα που ενδιαφέρει ιδιαίτερα όχι μόνο τον πλοιοκτήτη αλλά και κάθε άλλο πρόσωπο που συμμετέχει με τον ένα ή τον άλλο τρόπο στη ναυτική αποστολή. Γι' αυτό και η εφαρμογή της υπήρξε αρκετά συχνή στη χώρα μας και άλλες συμβαλλόμενες χώρες και έδωσε λαθρή στο να διατυπωθούν διαφορετικές απόψεις για το πεδίο εφαρμογής της και το περιεχόμενο των ουσιαστικών διατάξεών της, να γίνουν αισθητές οι αδυναμίες της και η ανάγκη της αναθεώρησής της.

Αν συνεκτιμήσει κανείς ότι η σύμβαση δεν έγινε αντικείμενο ειδικότερης μελέτης ιδίως στη χώρα μας, θα δικαιολογήσει, νομίζω, την απόφασή μου να εξετάσω αναλυτικά τις διατάξεις της και να παρακολουθήσω την εφαρμογή τους ιδίως στην ελληνική έννομη τάξη. Η έρευνα αυτή είναι και επίκαιρη, διότι συνεχίζονται στο διεθνές πεδίο οι προσπάθειες για την αναθεώρησή της».

2. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ τεύχος Α'

του κ. **Νικολάου Μ. Πουλιαντζά**
Αναπληρωτή Καθηγητή Ναυτικού Δικαίου και του Διεθνούς
Δικαίου της Θάλασσας του Πανεπιστημίου Πειραιώς -
Δικηγόρου παρ' Αρείω Πάγω

ΕΚΔΟΣΕΙΣ: Α. ΣΤΑΜΟΥΛΗ

Η εμφάνιση ενός νέου συγγράμματος στο Ναυτικό Δίκαιο αποτελεί πάντοτε στην Ελλάδα ένα σημαντικό γεγονός λόγω του σπουδαίου ρόλου που παίζει η ελληνική ναυτιλία στο εγχώριο αλλά και στο διεθνές πεδίο.



2.

Ο συγγραφέας εξετάζει με ωριμότητα, αλλά και με πρωτότυπες αναφορές σε πολλά έργα ξένων κυρίως αλλά και ελλήνων, συγγραφέων, τις πηγές του ναυτικού δικαίου και την προοδευτική του κωδικοποίηση δια μέσου των αιώνων.

Σε ένα δεύτερο μέρος η νομική φύση του πλοίου, καθώς και η εθνικότητα και η κτήση κυριότητας του πλοίου κατά το

ελληνικό ιδιωτικό και δημόσιο δίκαιο, γίνονται αντικείμενο ενδελεχούς εξέτασης.

Στο επόμενο κεφάλαιο του μέρους αυτού εξετάζονται οι τρόποι εκμετάλλευσης του πλοίου από φυσικά πρόσωπα και η σαφής επεξήγηση των όρων κύριος του πλοίου, πλοιοκτήτης και εφοπλιστής, που γίνονται αντικείμενο σύγχυσης ακόμα και από νομικούς.

Στο δεύτερο μέρος του κεφαλαίου αυτού ερευνώνται οι τρόποι εκμετάλλευσης του πλοίου από εμπορικές εταιρείες. Η εξέταση των μορφών που συνήθως λαμβάνουν οι ναυτιλιακές εταιρείες επιχειρείται με πρωτότυπες πηγές - ελληνικές και ξένες - καθώς και με αναφορά στη νομολογία των ελληνικών δικαστηρίων.

Στο τρίτο μέρος του τόμου αυτού ερευνάται η νομική φύση της θαλάσσιας μεταφοράς και οι υποχρεώσεις του εκναυλωτή μέχρι την έναρξη του πλου, κατά τη διάρκεια του πλου, καθώς και μετά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι προορισμού και την παράδοση του φορτίου. Στο μέρος αυτό γίνεται επίσης παραπομπή στην ελληνική νομολογία.

Σαν παράρτημα στο τέλος του βιβλίου αυτού προσαρτώνται ο νόμος 3826/1958 «Περί κυρώσεως του Κώδικος Ιδιωτικού Δικαίου», καθώς και ο ν. 2.107/1992 «για την ενοποίηση ορισμένων νομικών κανόνων σχετικά με τις φορτωτικές» και των δύο Πρωτοκόλλων του 1968 και του 1979, όπως και δείγματα φορτωτικής και ναυλοσυμφώνων κατά ταξίδι (GENCON) και κατά χρόνο (BALTIME).

Ο Β' Τόμος του Ναυτικού Δικαίου, αναμένεται να εκδοθεί μέσα στο 1998.

3. ΛΕΞΙΚΟ ΕΡΓΑΣΙΑΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ: ΕΛΛΑΔΑ ΕΚΔΟΣΕΙΣ: ΠΑΠΑΖΗΣΗ ΑΕΒΕ

Οι Εκδόσεις Παπαζήση εξέδωσαν το «Λεξικό Εργασιακών Σχέσεων: ΕΛΛΑΔΑ» σε συνεργασία με την υπηρεσία επισήμων εκδόσεων των ευρωπαϊκών κοινοτήτων.

Το λεξικό αυτό, που κυκλοφορεί σ' όλες τις ευρωπαϊκές γλώσσες, περιέχει 800 καταχωρήσεις με τις οποίες εξηγούνται με σαφήνεια βασικοί όροι και έννοιες που αφορούν στο εργατικό δίκαιο και στις εργασιακές σχέσεις, όπως χρησιμοποιούνται στην Ελλάδα. Στην εισαγωγή καθορίζεται το ιστορικό και τα κύρια χαρακτηριστικά του εθνικού συστήματος εργασιακών σχέσεων. Με τις πολυάριθμες παραπομπές του και το ευρετήριο του, το παρόν έργο είναι βασικό εργαλείο για όλους όσους χρειάζονται πληροφορίες για θέματα που αφορούν τις εργασιακές σχέσεις και το εργατικό δίκαιο στην Ελλάδα.

Contents

- 92. REVISITING OPA - 90**
AFTER AN INTERLUDE OF EIGHT YEARS
By John G. Poles
- 95. A HISTORICAL EVOLUTION OF THE FINANCING**
OF THE GREEK-OWNED FLEET
By D. C. Anagnostopoulos
- 98. ARRESTS AND ATTACHMENTS IN SOUTH AFRICA**
By Tony Norton
- 100. MEGAYACHTS**
By Theodossia Hayalides

EDITORIAL

*It is now more than twenty years since the **Posidonia** celebrations first took place in Greece. The concept was one which was principally intended to promote Greek shipping and, above all, Greece as the leading maritime nation. As the years went by, the biennial **Posidonia** Exhibition became a national institution. One of its aims was to bring shipping people closer together and for leading figures in shipping from all countries of the world to have the chance of swapping views on topical issues in the shipping industry; and - business before pleasure - to make deals. Without wishing to underrate all these useful functions of the **Posidonia**, we believe that its greatest contribution lies elsewhere. For it compels the Greek State, through the country's public exposure as a shipping centre (by which we mean Greece as the homeland of the first and most dynamic shipping industry in the world), to put a more positive value on the importance to our country of this source of wealth, and to improve its services and infrastructure.*

Everything in Greece happens behind schedule, however; and at the same time projects are carried without any long-term planning (so as not to be thought of as out of date). That is why such efforts as have been made towards a state infrastructure for the shipping industry are disproportionately cramped as regards its breadth of outlook and driving force. Not to mention the fact that failed policies in the more general field of national industry have contributed to the downgrading of its technological infrastructure. The result today is that we are facing a massive void.

*Greek shipping is not at its best these days. For this there are two reasons: international conjunctures and Greek state policy. We have said this before and we say it again. Because this year participation is unprecedentedly large, it is our hope that the 1998 **Posidonia** will be more able to show off the vigour of the Greek shipping industry and convince the Greek state that the marine transport sector is a national utility. We hope that the state will take the industry to its heart, not simply because shipping can provide the Greek economy with a major source of income, but because it is also the one and only national enterprise, at all levels, whose weight and power are appreciated internationally. In every other area we occupy our usual place - on the international fringe.*

Revisiting OPA - 90

(AFTER AN INTERLUDE
OF EIGHT YEARS)

More than eight years have passed since the United States Oil Pollution Act of 1990 P.L. 101-380, 42 U.S.C. Section 9601 et seq. (OPA) became law.

Within this period, the world shipping community has engaged in much discussion, expressions of frustrations, and uncertainties. Fortunately, the community has not faced the ultimate test of a catastrophic spill, accompanied by the ancillary vagaries of litigation.

By John G. Poles

The theoretical interpretations of the various provisions of OPA have been digested and intellectualized ad nauseam, and many hours have been expended discussing whether or not OPA is good or bad; these discussions are now irrelevant. We must accept the factual existence of OPA and await the potential catastrophic spill which all dread but most expect. The absence of a catastrophic spill creates difficulty in predicting the many variables presented by potential litigation. The purpose of this article is (i) to create a starting point from which the shipping community can discuss a potential major spill and its judicial realities, and (ii) to encourage the shipping community to continue its efforts to induce the U.S. Congress to make some modifications in the law.

The shipping community must realise that the difficulty in making judicial predictions is exacerbated by emotional influences that energize the U.S. public: (i) the catastrophic nature of the spill; (ii) the public perceptions created by the new media; and (iii) the emotional, political and legal effects these elements exert upon the human vulnerability of the judiciary which must deal with the facts and application of the law. Admittedly, it is difficult to quantify these subjective elements; however, their presence must be accepted as a practical reality within the total litigation environment.

In order to prepare oneself to deal with the judicial realities of a major spill, a familiarity with the statute is required, especially those provisions dealing with: (i) liability; (ii) the parties who may be liable; (iii) the extent of their potential liabilities; (iv) defences and limitation of liability; (v) third party liability and indemnification agreements; (vi) criminal, civil and administrative penalties; (vii) vessel design and manning, crew training and spill response; (viii) establishing financial responsibilities and P & I problems; (ix) mortgagee's and shareholder's interest insurance coverage; (x) analysis of the laws of the different states; (xi) the creation of defensive corporate organizational strategies; and (xii) public relations.

Individual shipping organizations must also be prepared for the necessary intraorganizational coordination, i.e. (i) operations department, (ii) clean up and environmental services, (iii) P & I Club, (iv) public relations people and (v) their lawyer. In short, the potential magnitude, complexity and severity of liabilities require a carefully

thought out team effort subject to the coordination of a designated "quarterback" - the lawyer. Many owners cavalierly dismiss the preparations required by the suggested pre-spill coordination; such a dismissal will lead to certain regret in the event of a major spill.

The EXXON VALDEZ caused a wild proliferation of emotional media coverage, with understandable public and political furor. This emotionally charged environment ultimately led to OPA-90 and its comprehensive and punitive characteristics; i.e. (i) liability for spills was substantially increased (8 times), (ii) establishment of private damage claims, (iii) substantial increase of proof of financial responsibility, (iv) unlimited liability pursuant to some state pollution laws; and (v) mandate of double hulls.

The pre-EXXON VALDEZ Water Pollution legislation was varied, fragmented and confusing. The avowed intent of the U.S. Congress, in this post-EXXON VALDEZ era, was to create order out of chaos and to save the marine environment of the United States from perceived irreparable damage. OPA-90, as originally conceived, was designed to follow the international protocols dealing with limitation of pollution which many nations, though not the U.S., ratified. OPA-90 was passed after gestating for 15 years, during which time the shipping community did very little to influence the law. It was originally a Transportation Bill, which politically mutated into an Environmental Bill, carrying with it all of the misleading emotional and radical baggage that the word "environment" implies.

The shipping community is justly concerned with the extent to which liability will be "tracked" by the court system in the event of a "substantial oil spill" (potential liabilities exceeding 700 million U.S. Dollars, 500 million limit of P & I coverage, 200 million coverage available in commercial market). As you know, OPA-90, with its Draconian sanctions has turned the American maritime legal community topsy turvy. In order to realistically understand the potential legal impact of OPA-90 and the problematical answers which may follow, one must be cognizant of the fact that the bill is basically punitive in nature and politically motivated. It must also be understood that the federal law (OPA-90) does not preempt the various states from creating their own individual laws; therefore, the potential legal chaos is compounded. **Hence, the basic questions:** How far will American courts allow

liability to travel beyond the offending vessel and its corporate owner? Will liability reach stockholders, directors, officers, agents or lenders?

Unfortunately, a definitive answer founded upon a satisfactory degree of certitude is almost impossible. A pragmatic, cautious, responsible owner should start with the assumption that the risk of liability can potentially reach the remotest "nook and cranny" of his "empire". A prudent owner should anticipate a possible Armageddon. However, in spite of the present amorphous state of the case law, there are certain analytical guidelines which can help focus our analysis of potential liability. This can be done by (i) familiarizing ourselves with CERCLA cases, and (ii) making a reasonable attempt to mitigate the adverse, long-reaching legal effects of OPA-90 through a defensive corporate strategy.

Why the CERCLA cases? Due to the absence of sufficient court opinions interpreting OPA-90, it is suggested that we must look to CERCLA for guidance (The Comprehensive Environmental Response Compensation and Liability Act, which Act deals with shoreside pollution). Reference to the CERCLA cases, for analogy, is necessary because there are substantial numbers of court opinions available which present problems similar to potential OPA-90 cases. An analysis and distillation of the CERCLA cases in many U.S. Federal Court jurisdictions should lead one to reasonably conclude that the Court's language in *Kelly v. Thomas Solvent Co.*, 727 F. Supp 1532 sets forth a test showing how far the courts will go in tracking liability beyond the vessel and its corporate owner. The court stated as follows:

"After distilling the facts supporting liability in this line of cases, I believe that a court under the circumstances before me should weigh the factors of the corporate individual's degree of authority in general and specific responsibility for health and safety practices, including hazardous waste disposal. These factors should be applied in order to answer the question of whether the individual in the close corporation could have prevented or significantly abated the hazardous waste discharge that is the basis of the claim. Although liability under CERCLA is essentially a strict liability scheme, the case law indicates that where CERCLA seeks to impose liability beyond the corporate form, an individual's power to control the practice and

policy of the corporation, and the responsibility undertaken by that individual in this area, should be considered». (Emphasis supplied).

The test to be applied on a case to case basis seems to depend upon a factual determination of whether the individual, which the court is seeking to hold responsible, had the responsibility, power or knowledge to prevent or mitigate the contamination, and did he or she make a reasonable attempt to prevent or mitigate the contamination. (Passive - active test).

It is suggested that an owner who hopes to have a reasonable degree of success in protecting shareholders, directors, personal property, and isolating non-offending vessels must abandon the simple and transparent corporate structures which served the pre OPA-90 era. The trust seems to be the best legal passive device to serve as the ultimate depository of all equity. Because of the Draconian sanctions of OPA-90, the erstwhile simple practical "liberty ship" corporate organization is a sure formula for disaster.

Traditionally, we have looked upon the corporation as a legal form for protection of stockholders, directors and officers through the concept of limitation of liability. Prudence now dictates that the shipping community carefully consider the concept of piercing the corporate veil (especially in a case with strong emotional or political overtones). Piercing the corporate veil is a vague and illusory concept; probably the most confusing concept in American corporate law, which is applied by the courts in an extremely discriminatory manner. It is not codified but is a common law creation; in spite of attempts to formulate comprehensive standards for piercing the corporate veil, none, to date, has worked. The subject of piercing the corporate veil is too extensive to be included in this article; however, it is reasonable to assume that a major oil spill will create sufficient adverse media coverage and political chaos to make it easier for a court to find visceral reasons to pierce the corporate veil. As distasteful as the realization may be, the shipping community must understand that the protection of the corporate veil is not sacred especially when one considers the political, media and visceral pressures placed upon the judiciary resulting from a catastrophic spill.

Don't give up! Don't be dissuaded! Shipping has, for over 5,000 years, found ways to cope with judicial or governmental intrusions which are potentially destructive to the individual shipping organization and, indeed, unwittingly damaging to the long term interests of the intruding government. Shipping has, in fact, survived where governments have fallen and disappeared. A resourceful shipping industry will find ways to cope with the Draconian sanctions of OPA-90 and will survive for the benefit of worldwide shipping and ultimately for the long-term practical, commercial, economic, political and environmental balance of the United States of America. True, the extremely punitive characteristics of OPA-90 will cause a great deal of disruption and disorientation in the shipping industry when applied to those involved in the initial major spills. Individual preparations must be made for the unlikely event that your organization will be among the first to feel the litigation pains of OPA-90. One must not blithely rely on the reasonableness, fairness or sympathetic approach of the U.S. Government, individual state and municipal governments, or potential private claimants or the courts. You must carefully prepare to protect yourself. First and foremost, operationally, each company should take steps toward continuous inspection and maintenance of its vessels and equipment, and hire top-grade personnel, whose training should be upgraded and monitored on a regular basis. Secondly, from the corporate point of view, each organization should consider devising a corporate organizational strategy which is aimed at protecting the totality of its vessels, or other assets, personal or otherwise, from the catastrophic casualty of one vessel.

Apart from taking steps to assure that all corporate formalities are duly observed, and that all transactions with at-risk corporations are accomplished on an arm's length basis, each organization will devise differing organizational defensive strategies depending upon its individual needs. However, these individual corporate strategies must be supplemented with the protection provided by the organization's individual governments and vessels' flag states. **You must tirelessly continue lobbying your own governments, your vessels' flag states and the U.S. Congress for practical modifications which will protect the shipping industry without harming the environment.**

It is for some people difficult to explain why a small country like Greece is the most important maritime nation. It is therefore necessary to make a short historical description of dates and events which I think have had a major impact on Greek Shipping tradition and welfare.

«Argo» the first vessel mentioned in **Greek mythology** was built from wood by Argus of Pelion under the supervision and support (first

occupied and ruled the formation of the modern Greek state until 1829. However, a number of islands (Syros, Cephalonia, Ithaca) which stayed under the protection of western nations, and some of the occupied ones (Hydra, Spetsai) were able to carry on their sea trade and develop maritime tradition and wealth. After **1574** Greeks were given permission and the necessary capital to trade with vessels under the Russian flag. Despite the fact that the Greek-owned fleet was almost destroyed during the War of Independence (**1821-1828**), the Greek shipping and trade fortunes already emerging outside the country laid the foundations of the future growth of the Greek fleet.

A Historical Evolution of the Financing of the Greek-owned Fleet

by D. C. Anagnostopoulos

financing?) of the Goddess Athena, who gave also a sacred oak to be fitted to the stem. The great achievements of the Argonauts (second only to those of Ulysses) symbolize the struggle of the ancient Greeks and early Greek races for the conquest of the sea, which today with the accumulation of wealth, experience and the help of modern technology have been transformed into a strong merchant fleet, the world's Number One.

After the fall of Constantinople in **1453** the Ottoman Empire

Raising capital locally was scarce and mostly captains contributed with their own savings. Usually relatives, local merchants and seamen were given "shares" in the ownership of the vessel. The example of Syros island, which had been under the protection of France, became at that time the centre of the Greek Merchant Marine up until the breakthrough of steam in **1899**, offering services such as shipyards, finance and insurance.

During the second half of the 19th century, shipowners from the Greek islands, usually captains, did not have access to foreign financial markets. Thus the financing necessary to build steamships was practically not available.

50% of the finance needed to acquire steamships before **1912** was provided by Greek merchants and bankers residing abroad (mostly U.K.,

Black Sea & Danube) while the balance was provided from the island of Syros, the Bank of Athens and other family or private funds.

The difficulty of raising funds by mortgaging these vessels was overcome through an arrangement very common even in our own days. Each purchased vessel -usually bought by her captain/owner- was represented by 100 shares each of which was registered in the name of the buyer at the registry of her home port. This practice facilitated not only the raising of finance but also made the sale at a later stage of the vessel easier.

The three-year Boer War, which started in **1899** is considered as the first large-scale boom period of Greek maritime history. The need to convert from sail to steam created urgent demand for financing since the amounts involved in this fleet replacement were large. As explained, wealthy Greeks living abroad mostly provided the funds.

Rich businessmen such as the Cephalonian Panaghis Valianos in London, who made a large fortune through his activities in foreign commercial centres, gave valuable financial support by buying vessels, which he chartered to Greek captains to sail/operate them against a fee of up to 8% of their annual revenues. This example was followed by other large Ionian merchants (Dracoulis, Theofilatos, Stathatos, Vlassopoulos) and the Andriote Embririkos, who were the first among many to become successful shipowners through these schemes.

In **1910** a law was passed in Greece which enabled shipowners to borrow from foreign banks with guarantees from local financial institutions. This opened the London financial market to all Greek shipowners.

Greek shipping went through the two World Wars with extensive losses of ships. Simultaneously though, Greeks took advantage of their entrepreneurial skills, courage and the freight market cycles to build with their own ways of financing (as described above) the primitive but

effective infrastructure of their companies, laying the foundations for the rapid expansion of the fleet that followed after the end of the 2nd World War.

In **1946** the United States sold Liberty type ships at low prices and favourable credit terms to shipowners backed with state guarantees. This was basically done in compensation for the destruction of the Greek merchant fleet during the War. The Greek Government guaranteed the purchase of 100 of these ships by Greek shipowners. This "subsidized financing" is considered the cornerstone of the postwar success of the Greek shipping industry. The foundations for what Greek shipping is now, just before our entry into the 21st century had been laid.

The expansion of the fleet and the «creation» of the Livanos, Niarchos, Onassis and similar empires opened new opportunities for others to follow their steps. The expansion of the international financial markets during the 50's & 60's coupled with the climate of trust in Greek shipping, made financial institutions keen to lend to Greek shipowners.

During this period about 90% of the financing of the Greek-owned fleet was done abroad; mostly in London and New York. The major traditional shipping families were residing and had their headquarters in these cities conducting very little business, mostly crewing out of Piraeus.

A turning point for Greek shipping was the famous Law 89 in **1967**, which provided the necessary incentives for Greek shipowners, not only to sail under the Greek flag but also to consider relocating their head offices in Greece. The legal and technical infrastructure was created and at once foreign banks started opening branches the one after the other. With Citibank in 1965 first establishing in Piraeus, many others followed: to name but a few, Continental Illinois, First Chicago, Bank of America, Paribas, Chase, Williams & Glyn's (later Royal Bank of Scotland), and Algemene Bank Nederland (later ABN AMRO Bank).

Shipping loans were booked in Piraeus in the form of traditional short or long term financing. At the end of the 70's, an amount of approx. USD 1.8 bln was outstanding. Local financing was done on second hand tonnage, as most of the large owners buying newbuildings were booking their loans out of London and New York. The '73 - '76 crisis (oil price shock and reopening of Suez Canal) did very little to affect the local market, with only a couple of Banks departing from the Piraeus waterfront and only a few owners facing losses.

What though affected tremendously Greek shipping and its financier banks tremendously, though, is the shipping crisis of 1982-1986. Over-ordering, excess borrowing from banks, as well as long depressed freight markets, created a liquidity squeeze. The total loan portfolio in Piraeus was then about USD 3 bin. In most cases, the banks did not follow their clients through the crisis. Some closed down, some remained inactive. The "autopsy" at the end of the '80s showed that the corrective (cooperative or uncooperative) action taken by both banks and owners, although it resulted in large write-offs and contraction of assets respectively, made it obvious that the rules of shipping operation and financing were to change. Banks which were committed to the industry through the crisis have grasped their benefits. As a result, they push their peers to become more selective about the names they lend to require more equity for any shipfinance project, and overall take a more conservative approach. Many of the "owners" with shallow equity and experience who appeared in the early eighties have disappeared and, an overall spirit of cautiousness prevails. The good freight market of the '87 through early 90's period, coupled with the problems of the Scandinavian K/S schemes, guided Greek shipowners to continue through orderly sale and purchase moves, upgrading and modernizing their fleet, and, most importantly, increasing their cash reserves. Their strong fleet position, with younger and more sophisticated management techniques is, evidenced today by their ability not

only to obtain traditional bank financing but also to tap the international capital markets and raise funds through public flotations (Anangel-American, Global Marine, Royal Olympic Cruises, M. I. F.) or private debt placements (Eletson, Drytank, Pegasus).

In contrast to the 60's, most of the Greek-owned fleet is now headquartered in Greece, while the percentage of ship finance transactions booked and/or negotiated in Greece is approximately 80%. The Piraeus banking community continues to play an important role, providing, apart from conventional shipping loans, a full range of supplementary products (Treasury, Retail, Private Banking, advisory for placements and j....etc), which cover the entire spectrum of a what a modern shipping group requires to operate effectively world wide.

The Top Ten lenders of the Greek shipping industry figure today as follows, in alphabetical order: ABN AMRO Bank, Bank of New York, Chase, Citibank, Deutsche Schiffsbank, Indosuez, Midland, Nedship, and the Royal Bank of Scotland.

Total loans to the Greek-owned fleet are estimated to be around USD 9.5 bln, representing approx. 50% of the fleet's market value. The financial strength behind is enormous, considering that total cash or other liquid assets in the hands of Greek shipowners exceeds USD 40bin.

The historically proven ability of Greek seafarers to overcome difficulties and adjust to the changes of their operational environment, has made Greece a major maritime nation of the world. There is no doubt that Greek shipowners operating offshore and independently of the bureaucratic grasp of their home country will further strengthen their ties with the modern financial world, exploiting opportunities and challenging the cyclical nature of the industry.

No one should forget that what goes up, goes down, usually unpredictably, so is the shipping market that Greeks have managed to master!

ARRESTS AND ATTACHMENTS

in South Africa

The admiralty jurisdiction of the High Court of South Africa is limited to hearing and determining claims defined as maritime claims in circumstances where the claimant is entitled to proceed either *in personam* or *in rem*.

By Tony Norton
of Garlicke & Bousfield Inc

Maritime Claims

Section 1 (1) of the Admiralty Jurisdiction Regulation Act, No 105 of 1983 ("the Act") sets out a long list of maritime claims. To give some idea of the extent of that list: it includes, for example, any claim for, arising out of or relating to:

- ◆ an agreement for the sale of a ship;
- ◆ any container/or any agreement relating to containers;
- ◆ salvage relating to any aircraft;
- ◆ the rendering of services by aircraft or other means in connection with the carrying of persons or goods to or from a ship;
- ◆ the remuneration of or disbursements made by an agent, broker or attorney;
- ◆ wrongful or malicious proceedings;
- ◆ P&I club calls;

- ◆ any other matter which by virtue of its nature or subject matter is a marine or maritime matter.

Maritime Proceedings

A claimant may bring an action *in rem* by arresting property of one or more of the categories as specified in section 3(5) in four sets of circumstances:

1. Where he has a maritime lien over the property to be arrested - section 3(4) (a) of the Act.

The liens recognised in South African law are:

- ◆ Seamen's and Master's wages;
- ◆ Salvage;
- ◆ Damage received by or done by a ship;
- ◆ Bottomry and respondentia bonds.

2. Where the present owner of the property against or in respect of which

the claim lies and which is to be arrested would be liable to the claimant in an action *in personam* in respect of the cause of action concerned - section 3 (4) (b) of the Act.

3. By the arrest of an associated ship instead of the ship in respect of which the maritime claim arose - section 3 (6) and (7) of the Act.

In this regard an associated ship is defined as being "a ship, other than the ship in respect of which the maritime claim arose:

(i) owned, at the time when the action is commenced, by the person who was the owner of the ship concerned at the time when the maritime claim arose; or

(ii) owned, at the time when the action is commenced, by a person who controlled the company which owned the ship concerned when the maritime claim arose; or

(iii) owned, at the time when the action is commenced, by a company which is controlled by a person who owned the ship concerned, or controlled the company which owned the ship concerned, when the maritime claim arose".

The test for common control is factual and involves proof of the ability of the common component to steer the direction of the company. In that respect the question is whether the common component has the legal right to oblige the company/ies to take a particular course of action against the wishes of all others with an interest in the company/ies concerned. It is therefore necessary to identify with whom **the ultimate legal power** over the company/ies concerned vests and that such sources are common.

In most countries share holding will often reflect the ultimate source of control over a company and, consequently, common majority shareholding will prove common control.

The existence of a common director/s is only relevant in so far as the common element has the power by agreement or otherwise to over-ride the decisions of all other directors in the company/ies concerned.

Control of vessels by the same managing agents will on most cases be insufficient for the purposes of proving an association.

4. By the arrest of an associated ship of a Charterer

A party with a claim against a charterer of the ship in respect of which the maritime claim arose may arrest a ship in the associated ownership or control of that charterer. Thus, such creditor is entitled to arrest a vessel:

- ◆ owned, at the time when the action is commenced, by the person who was the charterer of the ship concerned at the time when the

maritime claim arose (sections 3 (7) (a) (i) and 3 (7) (c)).

- ◆ owned, at the time when the action is commenced, by a person who controlled the company which chartered the ship concerned when the maritime claim arose (sections 3 (7) (a) (ii) and 3 (7) (c));
- ◆ owned, at the time when the action is commenced, by a company which is controlled by a person who chartered the ship concerned when the maritime claim arose (sections 3 (7) (a) (iii) and 3 (7) (c));
- ◆ owned, at the time when the action is commenced, by a company which is controlled by a person who controlled the company which chartered the ship concerned when the maritime claim arose (section 3 (7) (a) (iii) and 3 (7) (c)).

An action *in personam* in respect of a maritime claim may only be instituted against a person.

- ◆ who is resident or carrying on business at any place in South Africa. In the case of a company, if the registered office is in the Republic;
- ◆ whose property within the jurisdiction of the court concerned has been attached to found or confirm jurisdiction;
- ◆ who has submitted to the jurisdiction of the court; and
- ◆ if the court has jurisdiction over him in terms of Chapter IV of the Insurance Act, 1943 (Act No. 27 of 1943), which relates to business underwritten by underwriters at Lloyds.

Whereas a warrant of arrest in an action *in rem* may be issued by the Registrar on his own authority, a writ of attachment or warrant of arrest in an action *in personam* may only be issued in terms of an order of court granted on application.

The following need be proven on affidavit to obtain an order for arrest or attachment in a action *in personam*:

- ◆ a *prima facie* case;
- ◆ that the claim is a maritime claim;
- ◆ that the property sought to be attached is owned by the Defendant, details of that property, its value and situation;
- ◆ that no security or undertaking has been provided in respect of the claim.
- ◆ reasons for hearing the application urgently where that is necessary.

If the defendant is a foreigner the order must also provide for the manner in which process is to be served and the application must contain allegations sufficient to persuade the court to allow service in the manner sought.

Although the procedure for arrest or attachment in an action *in personam* is more cumbersome than that for an arrest *in rem* a significant advantage is that whereas a claimant may only arrest specific types of property *in rem* and then only if that property is either that in respect of which the claimant has a maritime lien or that in respect of which the maritime claim arose or an associated ship, any property of the debtor (including, for example, debts owed to him) may be attached to found or confirm jurisdiction in a action *in personam*.

A further possible advantage relates to the quantum of security that must be established by the debtor in order to secure the release of property. Whereas a debtor may secure the release of property arrested *in rem* by furnishing security to the value of the claim or the value of the property, whichever is the lesser, it is arguable in terms of the South African common law (Roman Dutch law) that property under attachment can only be released by furnishing security to the value of the claim.

megayachts

by Theodossia Hayalides

They cost more than a Boeing 747, contain more marble than a roman temple, carry more staff than Buckingham Palace, and are usually used by only two people at a time.

Welcome to the exclusive world of "megayachts" defined as boats of at least 85 metres in length (about 280 feet), where extravagance takes on a new meaning, anything goes, one-upmanship is de rigueur, and today's entrance fee is at least \$100 million for a new example!

No whim is too far fetched and no dream is unrealisable as yacht designers strive ever harder to satisfy the fancies of their jaded clients.

These floating palaces of the super-rich have become the ultimate status symbol of conspicuous consumption and in some cases not so conspicuous consumption as many owners go to great lengths to conceal their ownership of these pleasure craft.

It is no longer necessary to be a sea-dog or have any nautical leanings. Most of these yachts rarely leave their marinas; and if they do, it is only to cruise for a few days within the sheltered waters of the Mediterranean or the Caribbean. In fact some yacht owners actually put their yachts on cargo ships that carry them across the Atlantic or Pacific Ocean. Few contemplate letting their yachts undertake these voyages themselves.

At the very top of this elite club of floating sumptuousness stand the world's ten biggest private yachts, each one built in a style of her own and carefully tailored to the individual lifestyle of the owner... Each one having a tale or two to tell...

1. NAME: SAVAROVA (named after an African swan)

LENGTH: 136 metres

When/ where built: 1931, Blohm & Voss, Germany (in a record eleven months)

Owners past and present: Originally built for Emily Cadwalader, a U.S. steel heiress whose grandfather built the Brooklyn Bridge and the Golden Gate. After owning her for just a couple of years, Mrs Cadwallader offered her for sale and she was eventually purchased in 1938 by the Turkish government, which used her as a State Yacht for their first modern President, Kemal Ataturk.

Unfortunately he only enjoyed the *Savarona* for less than a year before his death and the yacht was laid-up, until she was eventually transferred to the **Turkish Navy** for use as a training vessel. After years of disuse and a major fire, she was finally sold in 1989 on a forty-nine year lease to a company headed at the time by the Turkish ship-owner, **Kahraman Sadikoglu**, who spent three years refurbishing her to her pre-war glory. Now, under new control, the lease-owing company is reportedly for sale at the knockdown price (in megayacht terms) of \$25 M.

Outstanding features: 65 years after her maiden voyage, the *Savarona* still stands as the world's largest private yacht. Her classical beauty embodies a bygone era of "Belle Epoque" elegance and a design style which sharply contrast with today's futuristic angular-looking yachts. She is particularly noted for her **distinctive large funnels** a unique feature among the top ten megayachts- and her **six decks**, covering over **twenty thousand metres of teak floors**. The *Savarona's* refit was masterminded by designer Donald Starkey who was given more or less carte-blanc as to the interior redesign of the yacht. He meticulously restored some of the yacht's original features such as the **390 brass windows** and Kemal Ataturk's own suite where most of Kemal's original furniture was preserved. Starkey also filled the cabins, the staterooms, and the **20 metre main saloon** with antiques found on the street markets of Istanbul, mixing '30s flamboyancy with an Oriental flavour, and installed **300 tons of marble for the Turkish bath alone** whose design was inspired by Istanbul's most famous "hamam".

Furthermore the all modern amenities were installed, including modern diesel engines and air-conditioning to replace the old plant. Nevertheless a small army of **over fifty crew** are still required to run the yacht.

2. NAME: ALEXANDER (ex REGINA MARIS)

LENGTH: 104/121 metres

When/ where built: 1976 Lubecker Flender Werft, Germany.

Owners, past and present: While this yacht started off her life as a cruise ship, she was later purchased by oil, banking and shipping mogul John Latsis, who added her to his existing collection of yachts. Latsis uses his yachts primarily to entertain Saudi royals and business partners, and given that Latsis is one first-name basis with most world leaders, his yachts have seen more politicians than the White House. President Bush and Party Secretary Gorbachev have spent many carefree moments aboard with their families, and even Prince Charles and Princess Diana spent their attempted "second honeymoon" on board.

Outstanding features: Known as the "Love Boat" (since she was used by the Prince and Princess of Wales for their romantic interlude), she looks like a small cruise



liner and feels like one when on board. Although she may lack some of the decorative excesses of other megayachts (she's like the Connaught Hotel inside says a regular visitor) the *Alexander* can carry ninety people at a time and cater to their every need. Should they require to leave at a moment's notice, there is a helicopter service. Should they desire some peace and quiet from the children, a fully equipped kindergarten is provided. Not surprisingly, therefore, the *Alexander* is presently undergoing a \$12 million refit at Hellenic Shipyards, so that she can be re-used as a small cruise ship.

3. NAME: ATLANTIS II

LENGTH: 116 metres

When/ where built: 1981, Hellenic Shipyards, Greece

Owners, past and present: Built and owned by the late Stavros Niarchos. Niarchos owned a fair number of famous large yachts in his time including the *Creole*, a beautiful sailing vessel which is now in the hands of the Gucci family and the first *Atlantis* which is now owned by the Saudi Royal Family. It was his ever present rivalry with Aristotle Onassis, his brother-in-law, which kept him building bigger and better yachts. In fact, the permanent berth of *Atlantis II* in Monte Carlo is where Onassis's *Christina* used to reside when Onassis was alive. Nowadays, the *Atlantis II*'s future is unclear. The likeliest scenario is that she will be used by Niarchos's children.

Outstanding features: Externally, she looks rather nondescript, the result having been built at a yard which mainly constructed cargo ships and tankers. *Atlantis II* does however provide the musts for a megayacht such as a helipad for "a small squadron of helicopters" a cinema complex, and a lift. Designer Michael Sumner created an interior which is fairly low-key by today's "floating palace" standards. He chose a style which transports one into the BCBG world of the traditional English country house with its wood panelling, rather than the fantasy world of a megayacht. Nevertheless, because Niarchos was legendary as an art collector, *Atlantis II* contains an exceptional collection of rare paintings and antique furniture.

4. NAME: LADY MOURA

LENGTH: 105 metres

When and where built: 1991, Blohm & Voss,

Germany

Owners, past and present:

Built and owned by Nasser Al-Rashid, one of Saudi Arabia's wealthiest businessmen and the man responsible for building Riyadh Airport. He is also the ex-husband of (his wife for 17 years), Mouna Al-Rashid now Mouna Al-Ayoub, who keeps most of the world's haute couture houses busy single handed.

Outstanding features: One of the most expensive yacht ever built (it cost about US\$ 105M), winner of an international award for outstanding design ("as the most extraordinary yacht") with an interior which is by far the most lavish. Designer and architect Luigi Sturchio spared no expense to provide all the luxuries that such a floating palace demands. (A single room alone could cost millions of dollars to decorate). Speedboats, anchors, liferafts, and helicopters are hidden behind covers so as to leave the aesthetic of the yacht pure. Doors, flaps, roofs, platforms, and gangways are all hydraulically operated. A bathing platform complete with artificial sand, deckchairs and palm trees and a 98-foot dining-table, a living-room which can be open-air at the touch of a button; a crew of more than fifty and the highest security yet found aboard a yacht (the chief officer has never visited the master cabin): these are some of the further features to be found aboard.

5. NAME: SEA CLOUD (ex Angelita, Patria, Hussar II, Antarna, Sea Cloud of Grand Cayman)

LENGTH: 196 metres

When and where built: 1931, FR. Krupp, Germany

Owners, past and present: Originally built for Edward Hutton (father of Barbara Hutton alias Mrs Gary Grant not to mention her other eight husbands) as a present for his wife, Marjorie Merryweather Post (of the breakfast-cereal dynasty). The couple hosted numerous lavish social events onboard inviting Royalty, film stars and other prominent guests. As part of their divorce settlement, Marjorie Post kept the yacht. With her third husband, Joseph Davies, she used the *Sea Cloud* as an ambassadorial palace, in Leningrad. After World War II, during which *Sea Cloud* was used as a weather-observation ship (at President Roosevelt's request). The vessel was sold to President Trujillo of Dominica and was renamed *Angelita* (after Trujillo's daughter). Trujillo's son sold her in 1967 and after a succession of owners, she languished in Panama. Then a group of German shipowners purchased her, in 1978, sailing her back to her original yard in Kiel, for refurbishment. A German shipping company, associated with the two German businessmen, Harald Block and Hermann Ebel, purchased her about 3 years ago for US \$28M and they are currently operating her as a small, exclusive cruise ship. "Today is the first day of the rest of my life - thank you Sea - Cloud!" once wrote an enthusiastic guest in one of her Visitors' Book.

Outstanding features: She is unique among the top ten private yachts in being a 4 masted sailing yacht (the world's largest and most luxurious sailing yacht) whose gleaming white hull is spectacularly topped off by 30 sails which when fully unfurled cover an area of 32,000 square feet. Internally, she has all the accoutrements of a traditional elegant sailing ship containing brass fittings, carved mahogany, marble and murals. She is maintained in her original format, with the owners' cabins being in their original pristine condition with fire-places, gold taps and floor-length mirrors. The *Sea-Cloud* can take up to 69 passengers catered to by over 60 crew. Sports enthusiasts can take advantage of a water-ski launch, jogging on the main deck (5 times round is a 1000 metres), or clay-pigeon shooting. Designed for performance sailing, *Sea Cloud* is a reminder of what these boats should really be about - sailing on the waves and not permanently nestling in marinas. From spring to autumn, she sails a number of different itineraries in the Med, calling at places such as Nice, Lisbon, Palma de Mallorca, Sardinia, Palermo, Monte-Carlo, Mykonos, Corfu, Venice, Malta, Gibraltar. In winter she crosses the Atlantic, to the Caribbean, where she sleekly sails between the islands.

6. NAME: LIMITLESS

LENGTH: 96 metres

When/ where built: 1997, Lurssen Werft, Germany

Owners, past and present: She was built in great secrecy, for an American retailing magnate, Leslie Wexner, owner of Henri Bendel, Abercrombie & Fitch and of the Limited stores. He traded the 42 metre predecessor of the *Limitless* for this 96 metre giant.

Outstanding features: With the help of Jon Bannenberg's designing genius, it has been possible to create a floating masterpiece with all the latest amenities. She is the most technically advanced superyacht afloat today and the largest privately owned US flagged yacht. (A special Bill of Congress was passed to exclusively accommodate this yacht during her construction allowing her to fly the US flag). Her engineering is so sophisticated that the term "private ship" would probably be more appropriate. "Describing her as a yacht is almost an insult", says the Wood Report. In areas sensitive to humidity (such as computer rooms), special sensors have been installed to monitor air quality. The bathing platform includes a couple of digital displays that show the water's temperature and depth.



The swimming-pool can be made deep or shallow, depending on the size of the occupant, and includes a **jet-stream system** which allows you to swim for miles without actually leaving the pool. Her sleek dark-blue hull and white superstructure gracefully garage her specially-commissioned speed-boat tenders and her **900 square metres of teak planking**. The Limitless is usually occupied by a limited number of guests (max10), a highly-qualified crew of twenty, and a couple of cats **Nick and Soot Face**. Also unusual among megayachts is the **possibility to reach a 26 knots speed** when using all four engines.

7. NAME: CLELIA II

LENGTH: 88 metres

When/ where built: 1990, Cantieri Navale Ferrari, Italy

Owners, past and present: Originally built for Renaissance Cruises (part of the Norwegian **Fearnley and Eger Group**), she was one of a series of 8 mini-cruiseships. When the Company went bankrupt recently she was very astutely picked up by the Haji-loannou family for only US \$ 12 M (which must be one of the cheapest prices ever paid for a modern megayacht). She was renamed Clelia II (after Clelia Haji-loannou who has had a fair number of cargo ships and pleasure craft named after her). The family now use the vessel privately or let her out on the charter market. Last August, they co-hosted a day cruise together with the Monegasque royal family, on the occasion of the Grimaldi dynasty's 700th anniversary, where various royals were entertained aboard.

Outstanding features: A modern cruise ship exterior hides a refined yacht-like interior, which has been newly refurbished under the supervision of Clelia Haji-loannou. Apart from offering her guests all modern megayacht amenities, she has made sure that her girlfriends are properly pampered by highly qualified **beauticians in the Beauty Salon** and that her gourmet friends enjoy "international delicacies cooked to perfection" by a renowned **cordon bleu chef**. The Clelia II can play host to **84 people** at any one time, and sails primarily between the Greek Islands and the French Riviera.

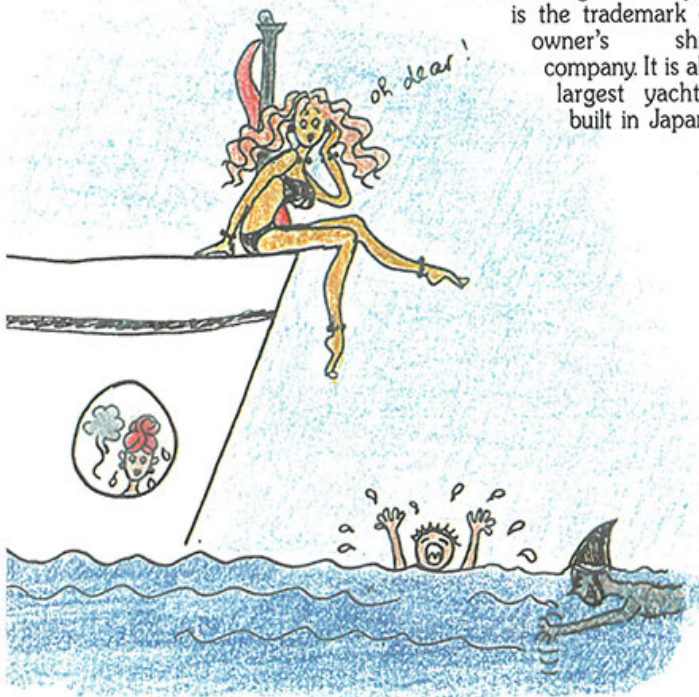
8. NAME: EVERGREEN

LENGTH: 92 metres

When/ where built: 1997, Japan

Owners, past and present: She has just been completed for her present owner, the Taiwanese shipping tycoon and billionaire, **Y.F. Chang**, founder and chairman of Evergreen Lines, the world's second largest container-shipping line, and now building up a large airline currently No 2 in Taiwan (EVA Airlines).

Outstanding features: The newest megayacht afloat; very sophisticated technically, as befits a Japanese built yacht. It has a distinctive green livery which is the trademark of the owner's shipping company. It is also the largest yacht ever built in Japan.



9. NAME: ARCTIC

LENGTH: 87 metres

When/ where built: 1969, F. Schichau (converted in 1995).

Owners, past and present: Originally built as a salvage tug and owned by a German towing and salvage company, Arctic is the latest conversion of a commercial tug into a private superyacht. The £13 million conversion work was carried out in Malta, at the expense of the present owner, media mogul **Kerry Packer**, one of the world's largest media tycoons and Australia's richest man, who has often expressed an antipathy for boats "because they rock too much".

Outstanding features: Considered the "world's ugliest private yacht" (by Nigel Dempster), Arctic is a prime example of the current trend of converting ex-commercial vessels into pleasure yachts. This particular one, as its name implies, was a ice-class tug which had a few extra decks added and whose interior was fully refitted and turned into a classic yacht interior with all the traditional woodwork and with modern amenities. From the icy waters of the Poles, she now sails in the warmer waters of the Mediterranean or the Caribbean and is used by her present owner primarily for "adventure holidays" to places where other daintier craft would be unable to go. The Arctic comes complete with a large variety of essential megayacht accessories including a couple of 40-foot powerboats, a swimming-pool and a fully customised seaplane/helicopter pad.

10. NAME: KINGDOM (ex TRUMP PRINCESS, ex NABILA)

LENGTH: 86 metres

When/ where built: 1980, Benetti Shipyard, Italy (sending them bankrupt)

Owners, past and present: Originally built for the Saudi arms dealer and "Mr Fix It" **Adnan Khashoggi** and named after his eldest daughter Nabila. This Bannenberg-design yacht remained with its first owner until financial problems forced him to sell it. The next owner was the brash New York real-estate tycoon, **Donald Trump**, who renamed her «Trump Princess», painted a T on the helicopter pad (instead of the usual H) and moored her next to his Atlantic City Casinos, which nearly sent him bankrupt. (Spot a pattern?). Whilst Trump was restructuring his empire, creditors sold Trump Princess to **Saudi prince, Talil - Al - Waleed - Bin - Talal**, who is famous for buying large chunks of Citibank, Euro-Disney and major international hotels (including the George V in Paris and ironically a majority stake in New York's Plaza Hotel, once one of Trump's prized possessions).

Outstanding features: With her angular exterior designed to still look futuristic in 20 year's time, the now renamed Kingdom stands in sharp contrast to more traditional yacht design. When it was built, it **set new standards** which many yachts have since emulated. At the time, Khashoggi commissioned Bannenberg to create the most outstanding yacht the world had ever seen. Her "dramatically decorated" interior, (believed to have cost more than the yacht herself), matches her exterior for superlatives. It includes a **patisserie(!)**, a **discotheque** with a laser light show and state-of-the-art sound systems, a hospital with an operating theatre which would put the Mayo Clinic to shame; an exclusive **whirlpool swimming pool**; **150 telephones**; a **cinema** with an **800-film library**; a special «**Barbecue Deck**» which can cater for up to 100 guests; and very garish furnishing. Just to give you a flavour, elephant skins and chamois leather cover the walls, the bathrooms are made out of hand-carved onyx and each suite is named and themed after a jewel or precious metal. Nowadays, Kingdom is moored in St. Tropez.

"TOYS" (everything the well-equipped megayacht should have on board)

- Crews the size of a small army
- Garages for cars and motorbikes
- Jet skis, custom built speedboats and tenders
- Helicopters and/or seaplanes

- Swimming pools, jacuzzis, state-of-the-art gym
- Saunas and/or Turkish baths
- A bathing platform, complete with sand
- Half a dozen blonde Swedish masseuses
- A dozen well-built gym instructors
- Inflatable floating trampolines
- Remote-control underwater-operated cameras
- Mini-submarines
- Satellite communications
- fully equipped hospitals
- A Harley Street physician and/or a handsome plastic surgeon
- A Cordon Bleu chef
- A cinema complex
- A museum-quality art collection

MEGAYACHT SPOTTERS' GUIDE

You have the best chances of seeing one of these yachts in Monte Carlo, Antibes, Marbella, Sardinia, or the Greek Islands in the summer months. In the winter months, many migrate to the Caribbean, East Asia or the Persian Gulf.

TYPICAL HOME BASES (Main superyacht marinas, yacht clubs and marine resorts)

- International Yacht Club - Antibes, Monte-Carlo Harbour, Club De Mar-Palma
- Fort Lauderdale - Florida
- Raffles Marina - Singapore
- Langkawi Yacht Club - Malaysia
- Costa Smeralda - Sardinia

HOW TO ENJOY MEGAYACHTS WITHOUT ACTUALLY OWNING ONE

1. RENTING ONE

Most of the world's largest superyachts can actually be chartered on a weekly basis to carry you and your friends. It costs from around \$350,000 a week for the CLELIA II to about \$35,000 a week for somewhat smaller yachts. Of course, over and above these prices there are a lot of extras.

2. GOING ON A CRUISE

Cunard (01703 - 634166), Hanseatic and certain other companies run some very small and luxurious cruise ships (such as the SEA GODDESS I) which are the size of a large yacht whilst offering all the services you expect on full size cruise ships. Of today's megayachts SEA CLOUD (0582-419792) and coming shortly ALEXANDER come into the above category. Most of these ships have between fifty and eighty cabins and therefore still feel quite cosy, coupled with the fact that their small size allows them to visit ports that normal cruise ships could not enter.

3. GETTING YOURSELF INVITED ONTO A MEGAYACHT

Forget renting a small motor cruiser with a few friends where things are a bit cramped and cooking and cleaning duties are shared. On a megayacht your only thought is how to avoid the paparazzi and whether you've brought your dinner jacket for the Red Cross Ball at Monte Carlo. Since the crew to guest ratio is five-to-one on average you will always be pampered and looked after as if you were at a five star hotel.

SEVEN ALTERNATIVES TO BUYING A MEGAYACHT

1. Two fully customized "his-and-her" Boeing 757s.
2. Five (hopefully authentic) Van Gogh's for your living-room
3. Ten large houses on Bishop's Avenue, London
4. Twenty small islands in the Caribbean
5. One thousand red Ferrari 355s
6. Two thousand gold-and-diamond Rolex watches
7. Saving up for the divorce settlement if you don't have a good lawyer.

A STEP BY STEP GUIDE TO BUILDING OR BUYING YOUR VERY OWN MEGAYACHT

In this rarified area it is all-important that you choose the right designer, builder and broker for your next megayacht since a faux pas in this area could have you exiled to the less sought-after berths of all good marinas.

1. Probably the doyen of yacht designers is Jon Bannenberg, whose long experience in designing yachts for the mega rich has made him a household name in these circles. The list of famous clients who have used his talents is very large and probably coincides with most members of the Forbes Billionaire listing.

Also very well known are Terence Disdale, Donald Starkey, Andrew Winch and Paola Smith who all have many spectacular megayachts to their credit. All these designers will turn your every whim and fantasy into reality and, as long as it floats they will create it for you. Nothing is too outlandish these days when one considers that these yachts cost about \$1 million a metre.

2. It is then paramount that you get your yacht built at the right shipyard such as Blohm und Voss; Lurssen Werft in Germany; Benetti, Codecas and Perini Navi in Italy; Amels, de Vriels or Van Lent in Holland; Oceanfast in Australia; and of course, Camper & Nicholson, DML, or Pendennis in Great Britain.

All these yards have long experience of turning fantasies into reality. They probably use more marble than you would find in a hotel foyer, more gold leaf than most cathedral ceilings and sophisticated enough communications equipment to make the Pentagon look ordinary.

3. Finally, the choice of broker, whether you are buying, selling or chartering a megayacht is very important if you are to find exactly the right yacht for you. The expertise of Nicholas Baker at Camper and Nicholson, Kate Millar or Jonathan Becker at Nigel Burgess, London or Nicholas Hidirolou at Pacifica in Greece, will help you find your way through the minefield of information that you will need to know.

4. However if all you can do is dream about megayachts, at least do so with the glossiest, choicest publications such as Wood Report (the leading business journal for the construction, management and operation of luxury yachts) and Boat International.

LARGEST STATE OWNED YACHTS

1. PRINCE ABDUL AZIZ	(SAUDI ARABIA)	1984	147	METRES
2. EL HORRIYA	(EGYPT)	1865	145	METRES
3. BRITANNIA	(UNITED KINGDOM)	1954	125	METRES
4. AL SALAMAH	(SAUDI ARABIA)	1973	116	METRES
5. AL SAID	(OMAN)	1982	104	METRES
6. AL YAMAMAH	(SAUDI ARABIA)	1981	82	METRES
7. NORGE	(NORWAY)	1937	80	METRES
8. DANNEBROG	(DENMARK)	1931	74	METRES
9. AWAL II	(BAHRAIN)	1990	65	METRES
10. AL RIYADH	(SAUDI ARABIA)	1978	64	METRES

If you thought that megayachts were purely the property of billionaires think again. The Prince Abdul Aziz is the property of the King of Saudi Arabia and at 147 metres, she is the world's largest yacht at present. She cost over \$100 million to build and came with such extras as Exocet missiles in order to keep unwelcome guests at bay. However if the Saudi King is bored there are at least another three mega yachts he can use, all being over 200 feet long and yet few are used for more than day trips out of Marbella or the Red Sea.

Apart from the Middle East's oil-rich countries all the other state yachts including the Egyptian one are at least thirty years old and would be more at home as museums than as modern pleasure craft for Saturday afternoon yachtsmen.

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

ΕΛΛΑΔΑ ΙΤΑΛΙΑ



NEO

ΠΑΤΡΑ-ΑΓΚΩΝΑ σε **20** ώρες

ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΑΓΚΩΝΑ σε **15** ώρες

ΠΑΤΡΑ-ΚΕΡΚΥΡΑ-ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ-ΒΕΝΕΤΙΑ

**ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΕΣ
ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ**



MINOAN LINES

VIRGIN DICTIONARY

Σε καταλαβαίνει

Λονδίνο



Αθήνα

Πετώντας με την Virgin Atlantic, δε χρειάζεται να ξεσκονίσετε τα αγγλικά σας. Μιλάμε ελληνικά.

Είτε γνωρίζετε είτε όχι τη γλώσσα του Σαίξπηρ, χαρείτε την άνεση της μητρικής σας γλώσσας κι αφήστε μας να λύσουμε κάθε απορία σας σε άπταιστα ελληνικά. Η προθυμία, η άψογη, φιλική εξυπηρέτηση, η διακριτική -αλλά συνεχής- φροντίδα μας, θα σας κάνουν να νιώσετε τόσο όμορφα, που δεν θα θέλετε να τελειώσει το ταξίδι. Την επόμενη φορά, είναι σίγουρο ότι θα νιώσετε το ίδιο υπέροχα. Γιατί η Virgin Atlantic σας κάνει να νιώθετε κάθε φορά όπως την πρώτη φορά.

Αρκεί να πετάξετε μαζί της, και θα καταλάβετε.

ΑΘΗΝΑ • ΛΟΝΔΙΝΟ • ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ • ΒΟΣΤΟΝ • ΟΥΑΣΙΝΓΤΟΝ • ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ • ΣΑΝ ΦΡΑΝΣΙΣΚΟ • ΜΑΙΑΜΙ • ΟΡΑΝΤΟ • ΤΟΚΙΟ • ΧΟΝΓΚ ΚΟΝΓΚ • ΓΙΟΧΑΝΕΣΜΠΟΥΡΓΚ

Business
Class

Economy

virgin atlantic
ΑΛΛΟΣ ΑΕΡΑΣ

