



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 6 • ΙΟΥΝΙΟΣ 1998 • ΤΙΜΗ: 1.500 ΔΡΧ.

SHIPPING - AVIATION - YACHTING

ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΡΥΣ



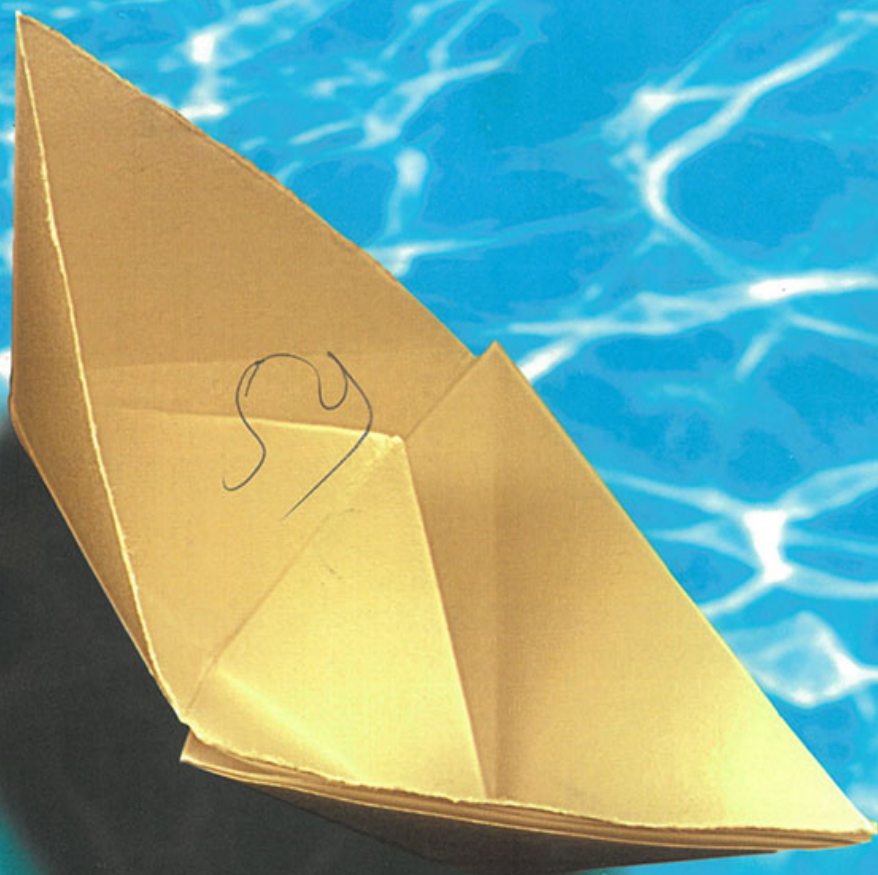
Η Ναυτιλία μπροστά
στη νέα χιλιετία

ΝΙΚΟΣ ΡΟΛΑΝΔΗΣ
Η Κύπρος να γίνει
ανταγωνιστική

ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΑΣ
Το cabotage
κυρίαρχο θέμα για
την Π.Ν.Ο.

With
English supplement

- Ναυτικά ατυχήματα και νομικές συνέπειες
- Υπόμνημα των ακτοπλόων για τα λιμάνια
- Άμεση απαίτηση της Ε.Ε.Ε.
- Money Show 98 Κύπρος



THE TSAKOS GROUP



Facing New Horizons

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



EMIRATES, Αεροπορική Εταιρία της Χρονιάς. Για περισσότερες λεπτομέρειες περάστε μέσα.

Στα φετινά βραβεία για την καλύτερη αεροπορική εταιρία στον κόσμο, η EMIRATES πήρε το Βραβείο Καλύτερης Ποιότητας Οίνων και Φαγητών, το Βραβείο Καλύτερου Πληρώματος, το Βραβείο Καλύτερης Οικονομικής Θέσης και αρκετά βραβεία ακόμα.

Με εννέα βραβεία, η EMIRATES πήρε φυσικά και το μεγάλο βραβείο της Αεροπορικής Εταιρείας της Χρονιάς 1998. Αν λοιπόν ο προορισμός σας είναι ένας από τους 44 της EMIRATES, μην χάσετε την ευκαιρία να αισθανθείτε Επιβάτης της Χρονιάς.



AIRLINE OF THE YEAR 1998

(Βραβεία κατόπιν ψηφοφορίας αναγνώστων του περιοδικού Executive Travel)

ΠΑΝΩ ΑΠΟ 150 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΔΙΑΚΡΙΞΕΙΣ, ΠΑΝΩ ΑΠΟ 44 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΙ. ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΤΕ ΣΤΑ ΤΗΛ.: 36.37.101, 36.37.872, FAX: 36.38.452
Η ΣΤΟΝ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΟ ΣΑΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑ (<http://www.ekgroup.com/>)



Σχολιογραφία	6
Παραναυτιλιακά	10
Εμπρός για τα Ποσειδώνια του 2000!	14

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

Η Ναυτιλία μπροστά στη νέα χιλιετία του Γ. Δρυ, υφυπουργού Οικονομικών	18
Cabotage: Στην πρώτη γραμμή δράσης η Π.Ν.Ο. Συνέντευξη του Γραμματέα της Π.Ν.Ο. Γ. Χαλά	22
Η Νέα Διευθύντρια Θαλάσσιων Μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή	26
“ΕΥΡΩ”: Οξύνεται ο τραπεζικός ανταγωνισμός Συνέντευξη του Γκίκα Χαρδούβελι, της Διεύθυνσης Σχεδιασμού & Οικονομικού Ελέγχου Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος	28

ΡΕΠΟΡΤΑΖ

Άμεση απαίτηση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας	30
Εγκύκλιος του Υπ. Οικονομικών περί αφορολόγητης υπεραξίας από πώληση μετοχών ναυτικών εταιρειών	32
Internet και Ναυτιλία του Γιάννη Ν. Κωσάρα, Πλοιάρχου Εμπορικού Ναυτικού	34

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

Είμαστε ενδέκατοι στην Ευρώπη Συνέντευξη του Διον. Μελισσηνού, διευθυντή Ελληνικού Νηογνώμονα	36
Τα ναυτικά ατυχήματα και οι νομικές συνέπειες: Τι συζητήθηκε στο 3ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου	38
Διεθνείς Εξελίξεις στη Ναυτιλία: Τι συζητήθηκε στην ημερίδα του Πανεπιστημίου Πειραιώς	40

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Πρόταση των Ακτοπλόων για τα λιμάνια	42
Νέα εποχή ανατέλλει για τη ΝΕΛ	43
Αίρεται το cabotage στα κρουαζιερόπλοια	44
Νέο Catamaran για τις CERES	46

ΚΥΠΡΟΣ

Η Κύπρος να γίνει ανταγωνιστική Συνέντευξη του υπουργού Βιομηχανίας-Εμπορίου και Τουρισμού της Κύπρου, Νίκου Ρολάνδη	48
Money Show 98 στην Κύπρο	50
Κυπριακή υπεράκτια εταιρεία: Κίνητρα, διαδικασίες και δυνατότητες ίδρυσής της του Μάρκου Γεωργιάδη, δικηγόρου Λευκωσίας - Κύπρου	52
MEMORIES, το φωτογραφικό "χθες" της ναυτιλίας μας	54

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Ναυτικά ατυχήματα και νομικές συνέπειες	56
--	----

ΝΗΟΛΟΓΙΑ-ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η πορεία του νηολογίου	60
Επίκαιρα, του Γ. Μπάνου	65
Αγοραπωλησίες, του Τ. Μακρή	66

ΓΙΟΤΙΝΓΚ

Οι ναυλώσεις σκαφών δεν είναι μόνο υπόθεση για αλλοδαπούς	68
Τα "Ναυτικά Χρονικά" στα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	70
ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ	72

ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Air News	77
Τα δικαιώματα του επιβάτη σε περίπτωση άρνησης επιβίβασής του από τις αεροπορικές εταιρείες	80
Forum	82
English Supplement	84

Τίως τα όσα, κατά κόρον, γράφονται, κατά μονότονη επανάληψη, από αυτήν αλλά και από άλλες στήλες, για την ανάγκη να αξιολογήσει η Πολιτεία στις σωστές της διαστάσεις την ελληνική Ναυτιλία, να είναι μάταια. Και τη ματαιότητα των σχετικών επισημάνσεων την επιβεβαίωσε κατά τον πιο εύγλωττο τρόπο, η προκλητική, θα λέγαμε, απουσία της ελληνικής πολιτικής ηγεσίας, από το κορυφαίο ναυτιλιακό γεγονός που πραγματοποιείται στη χώρα μας, τα “Ποσειδώνια”. Η διαφορά στην αξιολόγηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας από τους ξένους και από τους Έλληνες πολιτικούς είναι εμφανής. Ενώ οι Έλληνες, πρωτοστατούντων του πρωθυπουργού και του αρχηγού της αξιωματικής αντιπολίτευσης, έλαμψαν δια της απουσίας τους, ο Πειραιάς, κατά τη διάρκεια της εκθέσεως, συγκέντρωσε πολλούς υπουργούς Ναυτιλίας και Μεταφορών από πολλές χώρες, οι κυβερνήσεις των οποίων, προφανώς, έχουν άλλον τρόπο αξιολόγησης του συγκεκριμένου κλάδου στην εθνική τους οικονομία.

Το θλιβερό στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι ότι η Εμπορική Ναυτιλία είναι ο μόνος συναλλαγματοφόρος κλάδος που εισφέρει στο κράτος και δεν παίρνει δραχμή, τη στιγμή που ο εξίσου συναλλαγματοφόρος τουρισμός απομυζεί τεράστια κονδύλια για υποδομή και προβολή του “προϊόντος”. Αντιθέτως, σε οποιαδήποτε άλλη οικονομική εκδήλωση και της τελευταίας ψευδοβιομηχανίας, η πολιτική ηγεσία του τόπου σπεύδει να δηλώσει το “παρών” της, διότι προφανώς, στις περιπτώσεις αυτές, οι συνθήκες για τη σύσφιξη των γνωστών πελατειακών σχέσεων πολιτικών και ψηφοφόρων είναι ευνοϊκότατες.

Η πολιτεία θα όφειλε πλέον να έχει κατανοήσει ότι η σχέση κράτους και Ναυτιλίας είναι ετεροθαλής. Περισσότερο ανάγκη έχει τη Ναυτιλία της η Ελλάδα, απ’ ό,τι η Ναυτιλία την Ελλάδα, τηρουμένων, βεβαίως, κάποιων αναλογιών. Σε τελευταία ανάλυση, για τη διατύπωση τόσο κινικών διαπιστώσεων, δεν ευθύνεται η Ναυτιλία και οι άνθρωποί της, αλλά το ίδιο το κράτος και οι κυβερνήσεις του. Ας θυμηθούν τουλάχιστον, αυτοί που βρίσκονται κάθε φορά στην εξουσία, τα όσα έλεγε ο Γέρος της Δημοκρατίας, ο Γεώργιος Πανδρέου: “Προσέξτε, τα καράβια έχουν προπέλα και φεύγουν...”

NAFTIKA CHRONIKA

A monthly magazine about shipping, aviation and marine tourism

Issue no. 6
June 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

Advertising and Communication

Manager: Christos Profilis

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 Ναυτική, την Αεροπορία και το Θαλάσσιο Τουρισμό

Αριθμός φύλλου 6
Ιούνιος 1998

Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης

Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδότρια & Διευθύντρια: Ιωάννα Μπίσια

Σύμβουλος Έκδοσης: Νίκος Ε. Σίμος

Διευθύντρια Σύνταξης: Λίζα Μαρέλου

Συντακτική Ομάδα: Χάρης Παυλίδης,
Νάσος Πουλακίδας

Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων:

Ηλίας Γ. Μπίσιας

Ειδικοί Συνεργάτες: Γιώργος Μπάνος,
Τάκης Μακρής, Θεοδοσία Χαγιαλίδη

Διεύθυνση Διαφήμισης & Επικοινωνίας:

Χρήστος Προφίλης

Οικονομική Διεύθυνση: Ιωάννα Σωτήρχου
Κανάκη

Διόρθωση: Ντέμη Σοφοπούλου

Φωτογράφος: Άγγελος Μπαφατάκης

Μεταφραστικό Τμήμα: Dr. Richard Witt

Υπεύθυνοι συνδρομών: Χρήστος
Καπάντας, Νίκος Ευστρατιάδης

Γραμματεία: Γιούλη Παπαδοπούλου

Δημιουργικό: Art Tree, τηλ. 4117.120

Σελιδοποίηση: Μάϊρα Λουρή,
Πόπη Αγγελουπούλου, Πέγκυ Μπουρνό

Μοντάζ: Μαρία Σαρρή

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

Διανομή: Αθηναϊκό Πρακτορείο

Συνδρομές: Εσωτερικού 17.000 δρχ.

Λοιπές χώρες 30.000 δρχ.

Εταιρείες-Οργανισμοί 20.000 δρχ.

Ναυτικοί και φοιτητές 15.000 δρχ.

Gratia Εκδοτική ΕΠΕ

Εκδοτικές Επιχειρήσεις

Φίλωνος 46 & Αγίου Σπυρίδωνος 5-7

185 35 Πειραιάς

Τηλ.: 4227111, Fax: 4226719

e-mail: biss@ath.forthnet.gr

Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν απαραίτητα την γνώμη του περιοδικού. Παρ' όλο που καταβλήθηκαν προσπάθειες για να βεβαιωθούμε 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 NAYTIKΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



Εν πλω

Γράφει ο Νίκος Σίμος

Το καλυμμένο μήνυμα Κίνοκ (1)

Θεωρητικό ή όχι το κοινότοπο απόφθεγμα ότι η γιγάντωση της ελληνικής Ναυτιλίας οφείλεται στη στενή συνεργασία των τριών παραγόντων της, δηλαδή του εφοπλισμού, των ναυτικών και του διοικητικού της φορέα, η ουσία είναι ότι τώρα φαίνεται πως η συνεργασία μεταξύ τουλάχιστον των δύο παραγόντων της Ναυτιλίας, των πλοιοκτητών και του Υπουργείου, δεν λειτουργεί. Διαφορετικά, ο εφοπλισμός δεν θα θεωρούσε ως βασική αιτία της συρρίκνωσης του υπό ελληνική σημαία στόλου τη ναυτιλιακή πολιτική που ασκεί το κράτος.

Κατά τον πρόεδρο της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών Γ. Λύρα η μοίρα του ελληνικού Νηολογίου είναι τραγική, διότι, ενώ οι λοιπές ευρωπαϊκές Ναυτιλίες έχουν τη δυνατότητα με την κρατική στήριξη να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητά τους, η Ελλάδα εξακολουθεί να υφίσταται τις συνέπειες της παρεμβατικής πολιτικής της κυβέρνησης, με αποτέλεσμα το ελληνικό Νηολόγιο να είναι ασύμφορο και η φυγή από την ελληνική σημαία επιταχυνόμενη.

Πολλοί θα σπεύσουν να υποστηρίξουν ότι οι διακριτικές επιθέσεις και οι συχνές αιχμές κατά του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και της πολιτικής που ακολουθεί στο συγκεκριμένο θέμα είναι αυτονόητες διότι ο εφοπλισμός θέλει, απλώς, να προωθήσει τα συμφέροντά του. Στο επιχείρημα αυτό υπάρχει ο αντίλογος τον οποίο δεν προβάλλει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών αλλά ο ίδιος ο... κοινοτικός επίτροπος Μεταφορών, ο Νιλ Κίνοκ. Ο επίτροπος κατά την τελευταία επαφή που είχε με εκπροσώπους της Ενώσεως εξέφρασε την ανησυχία του για τους ταχείς ρυθμούς συρρίκνωσης του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου και αντιστοίχως, του μεγαλύ-

τερου Νηολογίου της Ευρωπαϊκής Ενώσεως. Και ευχήθηκε να καταστρεί δυνατή η ανάκαμψη του ελληνικού Νηολογίου. Ασφαλώς και δεχόμαστε και τις επισημάνσεις και τις ανησυχίες αλλά και τις ευχές του κ. Κίνοκ για να καταστεί εύρωστη και πάλι η ελληνική σημαία. Φοβόμαστε όμως πως οι παρατηρήσεις του κοινοτικού επιτρόπου εμπεριέχουν και ένα σαφές μήνυμα. Ότι η Ελλάδα, ως χώρα-μέλος, της οποίας, η υπό εθνική σημαία Ναυτιλία συρρικνώνεται, δεν έχει τη δύναμη και, κατά συνέπειαν δεν νομιμοποιείται, να πρωταγωνιστεί με τις πιέσεις που θα μπορούσε να ασκεί μια ισχυρή Ναυτιλία, στη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής της Κοινότητας. Και, αναλόγως, να επιτυγχάνει οφέλη δι' εαυτήν. Αν την Ελλάδα την ενδιαφέρει ο παρεμβατικός της ρόλος στην κοινοτική πολιτική των θαλάσσιων μεταφορών, τότε θα πρέπει να επανακτήσει τη ναυτιλιακή της ισχύ και εν πάση περιπτώσει να ανακόψει την αποδυνάμωση του Νηολογίου της. Η αναστροφή αυτή βρίσκεται στα χέρια του κράτους και μόνο και, φυσικά εναπόκειται η όποια εξέλιξη στη ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθεί. Το ποιος τη διαμορφώνει, όλοι το γνωρίζουν.

Εντυπωσιακά μέτρα (2)

Εχει ενδιαφέρον η αναφορά στους τρόπους τους οποίους αναζητούν οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις για να καταστήσουν ανταγωνιστικές της Ναυτιλίες τους και, το κυριότερο, να προσελκύσουν πλοία στο εθνικό Νηολόγιο. Η γερμανική λ.χ. κυβέρνηση αποφάσισε όπως οι Γερμανοί εφοπλιστές αλλά και όσοι, γενικώς, έχουν εγγεγραμμένα πλοία στο γερμανικό Νηολόγιο, να εισπράττουν, υπό μορφή επιδότησης το 40% της φορολογίας που εισπράττεται από τους ναυτικούς που υπηρετούν σε ποντοπόρα πλοία για περισσότερες από 183 ημέρες το χρόνο. Δηλαδή θα επιχορηγείται η μι-

σθοδοσία που καταβάλλουν οι πλοιοκτήτες που εγγράφουν τα πλοία τους στο γερμανικό Νηολόγιο! Πέραν όλων αυτών, οι πλοιοκτήτες θα απαλλάσσονται από την υποχρέωση να καταβάλλουν εισφορές για συνταξιοδότηση και, γενικά, κοινωνική ασφάλιση, των αλλοδαπών ναυτικών που χρησιμοποιούν και οι οποίοι δεν διαμένουν μόνιμως στη Γερμανία.

Ακριβώς ό,τι συμβαίνει και εδώ!

Οι νεκροθάφτες (3)

Τα “Ναυτικά Χρονικά” δεν πολιτικολογούν. Ενδιαφέρονται μόνο για το καλό και την ανάπτυξη της ελληνικής Ναυτιλίας και, κατ’ επέκταση, των Ελλήνων ναυτικών. Όμως δεν είναι δυνατόν να αγνοήσουν πολιτικές φωνές - από όποιο χώρο και αν αυτές προέρχονται - για να μην παρεξηγηθούν. Ειδικά μάλιστα όταν οι φωνές αυτές ταυτίζονται με όσα έχουν ήδη πει οι άνθρωποι της Ναυτιλίας μας.

Ο πρώην πρωθυπουργός Κ. Μητσοτάκης προέβη σε μια πολύ σκληρή δήλωση κατά της κυβερνήσεως, η οποία, ουσιαστικά, επιβεβαιώνει τους φόβους τους οποίους έχουν ήδη διατυπώσει προς το Υπουργείο Ναυτιλίας οι Έλληνες εφοπλιστές. Καταγγέλλει, λοιπόν, ο επίτιμος πρόεδρος της Ν.Δ. την κυβέρνηση διότι κατάφερε, όπως λέει, να φέρει στα πρόθυρα της καταστροφής το μόνο κλάδο της ελληνικής οικονομίας που ήταν αποδεδειγμένα ανταγωνιστικός, διεθνώς. Την ελληνική Ναυτιλία.

“Η υπό ελληνική σημαία ποντοπόρος ελληνική Ναυτιλία, επισημαίνει ο κ. Μητσοτάκης, έχει ήδη χάσει με την πολιτική του ΠΑΣΟΚ, τα τελευταία χρόνια, το 1/3 της αρχικής δύναμής της. Αντιμετωπίζει θανάσιμη κρίση. Ακούγεται ήδη ο επιθανάτιος ρόγχος της. Από τις αρχές του επομένου έτους θα αντιμετωπίσουν τον ευρωπαϊκό ανταγωνισμό και τα ελληνικά

κρουαζιερόπλοια, τα οποία, με την ισχύουσα νομοθεσία, κινδυνεύουν, είτε να χρεοκοπήσουν είτε να φύγουν αμέσως από την ελληνική σημαία. Οι πρώτοι που θα πληρώσουν από τις εξελίξεις αυτές είναι οι εναπομείναντες (λίγοι δυστυχώς) Έλληνες εργαζόμενοι στα ελληνικά πλοία. Στην καταδικασμένη προσπάθεια να προστατευθεί η εργασία ελαχίστων, θα χάσουν όλοι τη δουλειά τους. Κυβέρνηση και συνδικαλιστές παρακολουθούν εν τούτοις άβουλοι και μοιραίοι την ολέθρια αυτήν πορεία”. Η φράση - κλειδί στη δραματική αυτήν έκκληση είναι ότι προκειμένου να προστατευτεί η εργασία ελαχίστων, θα χάσουν όλοι τη δουλειά τους. Τα “Ναυτικά Χρονικά” κατ’ επανάληψη έχουν υπογραμμίσει το σοβαρότατο κίνδυνο μιας τέτοιας εξέλιξης. Η ευθύνη όμως ανήκει σε άλλους, οι οποίοι, ασφαλώς, δεν θα θέλουν να αποτελέσουν τους νεκροθάφτες της ελληνικής Ναυτιλίας.

Ελληνική αντίληψη

“Ολα τα ‘χει η Μαριόρη, ο φερετζές της έλειπε”, όπως λέει και ο λαός. Αποφασίστηκε να αυξηθούν πάνω από 1.000% τα καταβαλλόμενα δικαιώματα παροπλισμού των Λιμενικών Ταμείων, σε όλη την Ελλάδα. Το χειρότερο δε είναι ότι, πέραν της πρωτοφανούς αυτής αύξησης, η σχετική απόφαση επιβλήθηκε κατά τρόπο αιφνιδιαστικό, χωρίς να γίνει καμιά γνωστοποίηση, προηγουμένως στους ενδιαφερόμενους - και πληττόμενους - πλοιοκτήτες. Θα προσθέταμε ότι η απόφαση έχει και στοιχεία παρολογισμού διότι επιβάλλεται σε μια εποχή ιδι-

αιτέρως δύσκολη για το πλοίο, λόγω της πτώσεως των ναύλων και του αναγκαστικού παροπλισμού στον οποίο οδηγείται, ελλείψει απασχόλησεως. Εκείνο στο οποίο μπορούμε να καταλήξουμε, ως συμπέρασμα, είναι ότι η Πολιτεία, αντί να σταθεί αρωγός στη χειμαζόμενη ελληνική Ναυτιλία, επειδή έχει ανάγκη πρόσθετων πόρων για να καλύψει τα ελλείμματά της, περίμενε την κατάλληλη στιγμή. Μόλις άρχισαν να παροπλίζονται τα ελληνικά πλοία, το ένα μετά το άλλο, αποφάσισε να αυξήσει τα σχετικά τέλη. Αυθεντικά ελληνική, πράγματι, αντίληψη...

Το (σκοτεινό) μέλλον της αγοράς

Η παγκόσμια Ναυτιλία - και κατ’ επέκταση και η ελληνόκτητη - δεν περνά τις πιο ευτυχισμένες ημέρες της. Η ασιατική κρίση που εξακολουθεί να επηρεάζει τους ναύλους έχει τη διάρκειά της και, παρά κάποιες αισιόδοξες προβλέψεις, οι περισσότεροι εκτιμούν ότι η ανάκαμψη δεν θα έλθει πριν από την επόμενη... χιλιετία.

Η εξάπλωση της ασιατικής κρίσης υπήρξε σταδιακή και σταθερή. Να θυμίσουμε ότι ξεκίνησε από την Ταϊλάνδη το περασμένο καλοκαίρι, πέρασε το φθινόπωρο στην Κορέα και σ’ όλες τις αποκληθείσες -για την οικονομική τους ανάπτυξη- “Τίγρεις”, χώρες της Ασίας. Η ανάπτυξη των χωρών αυτών αποδιδόταν, μέχρι σήμερα, στις εξαγωγές των βιομηχανικών προϊόντων, στη δε περίπτωση της Κορέας στις πωλήσεις που πραγματοποιούσαν κυρίως τα ναυπηγεία τους. Η κατάρρευση των ασιατικών χρηματιστηρίων και των νομισμάτων των χωρών αυτών είχε την αναπόφευκτη συνέπεια της επί των οικονομικών δυνατοτήτων των παραγόντων του ασιατικού εμπορίου αλλά και των κρατών αυτών. Και έτσι άρχισαν τα αυστηρά προγράμματα λιτότητας, τα οποία επέβαλε η διεθνής χρηματοπιστωτική Κοινότητα. Το αποτέλεσμα των μέτρων αυτών ήταν ή άμεση συρρίκνωση της οικονομικής δραστηριότητας της ασιατικής ζώνης και κατ’ επέκταση του εμπορίου.

Στην περίπτωση της Κορέας βέβαια η σοβαρή υποτίμηση του εθνικού νομίσματος είχε ως συνέπεια να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητά της η κορεατική ναυπηγική βιομηχανία, ειδικά στις αγορές που εξειδικεύεται. Δηλαδή στα VLCC, τα σκάφη μεταφοράς χημικών, στα ξηρού φορτίου και στα κοντέινερ-σιπ. Βεβαίως το πλεονέκτημα αυτό άρχισε ήδη να περιορίζεται από τον πληθωρισμό, από τα χρηματοδοτικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα Ναυπηγεία αλλά και από τα προγράμματα αναδιάρθρωσης που καθυστερούν τις παραδόσεις των πλοίων. Πολλοί εφοπλιστές εξάλλου που φοβήθηκαν το ενδεχόμενο της χρεοκοπίας των κορεατικών μονάδων ακύρωσαν ορισμένες από τις παραγγελίες τους.

Όλη αυτή η κατάσταση είχε τον αντίκτυπό της στις μεταφορές, αφού λ.χ. οι κορεατικές εισαγωγές πετρελαίου και αερίου μειώθηκαν σημαντικά. Τί προβλέπεται; Όσον αφορά το πετρέλαιο, οι προβλέψεις είναι τώρα υπό αναθεώρηση. Η INTERTANKO π.χ. επισημαίνει ότι “η ασιατική ατμομηχανή, αφού συνέβαλε στην

αύξηση των ναύλων σε επίπεδα ρεκόρ στους περισσότερους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών, συναντά τώρα σοβαρές τεχνικές δυσκολίες". Τροποποιούνται έτσι οι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των Γιαπωνέζων και των Κορεατών ναυλωτών των VLCC. Τα μεσαίου μεγέθους σκάφη θα έχουν μάλλον σταθερή αγορά.

Όσον αφορά τα χύδην ξηρά φορτία, η Ασία που αντιπροσωπεύει το 37% των παγκοσμίων μεταφορών, εφέτος τουλάχιστον, δεν αναμένεται να αποτελέσει για τη συγκεκριμένη αγορά κινητήριο μοχλό.

Το γενικό συμπέρασμα από την αξιολόγηση της μέχρι σήμερα κατάστασης είναι ότι

θα παραταθεί η μειωμένη απορρόφηση καταναλωτικών αγαθών και εξοπλισμού από τις ασιατικές αγορές. Συγχρόνως υπάρχει αβεβαιότητα για τις δομικές αλλαγές στις τακτικές γραμμές, στην περίπτωση που οι εξαγωγές ενισχυθούν, από τη μείωση του κόστους παραγωγής, προς τις χώρες με ισχυρά νομίσματα. Η ανισοροπία στις μεταφορές προς και από την Ασία αναμένεται να επιδεινωθεί, σύμφωνα προς τους ειδικούς, τη στιγμή μάλιστα που εμφανίζεται πλεονάζουσα χωρητικότητα προς Ανατολάς από την Ευρώπη αλλά και προς Δυσμείς προς τον Ειρηνικό. Κοινώς χρειάζεται υπομονή και μάλιστα, μεγάλη.

Τα ιδιωτικά γραφεία

Σε λίγες μέρες η κυβέρνηση είναι υποχρεωμένη - θεωρητικώς τουλάχιστον - να καταθέσει τις προτάσεις της για το μικρό ασφαλιστικό πακέτο, με το οποίο θα επιχειρείται σταδιακή αναμόρφωση του ασφαλιστικού μας συστήματος. Έτσι, θα γνωρίζουμε και αν οι φόβοι της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας για τη λειτουργία στη χώρα μας ιδιωτικών γραφείων ευρέσεως εργασίας θα επαληθευθούν. Η Π.Ν.Ο., με επιστολή του γενικού γραμματέα της Ι. Χαλά στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Στ. Σουμάκη ζητεί να μην επιτραπεί η λειτουργία τέτοιων γραφείων - και

εν πάση περιπτώσει να μην ισχύουν για τη ναυτική εργασία - με το επιχείρημα ότι η μέχρι σήμερα εμπειρία είχε αποδείξει ότι τα μεσιτικά γραφεία απομυζούν τον Έλληνα ναυτεργάτη. Σωστός οι ανησυχίες, αρκεί να υπάρχουν και... Έλληνες ναυτικοί. Ας μην εκπλήττεται εξάλλου ο κ. Χαλάς για τη συγκεκριμένη επιλογή της κυβέρνησης. Όταν μιλάμε για ιδιωτικοποιήσεις, εννοούμε ελεύθερη λειτουργία και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Σε τελευταία ανάλυση, καμιά ιδιωτικοποίηση δεν έχει προχωρήσει μέχρι τώρα...

Η νέα τουριστική περίοδος και η Ακτοπλοΐα

Πριν από μερικές εβδομάδες η ηγεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας δεσμεύτηκε με τη βελτίωση των υπηρεσιών που παρέχει η Ακτοπλοΐα στο επιβατικό κοινό. Ο τελικός απολογισμός, βεβαίως, θα γίνει στο τέλος του καλοκαιριού, όταν η υψηλή περίοδος που συμβαίνουν και τα περισσότερα παρatrάγουδα που ταλαιπωρούν Έλληνες και αλλοδαπούς επιβάτες, θα έχει παρέλθει. Βεβαίως, τη χρονιά αυτή έχουμε την εφαρμογή απ' όλες τις εταιρείες της Ακτοπλοΐας μηχανογραφικού συστήματος έκδοσης εισιτηρίων, ώστε να αποφεύγονται οι διπλοκρατήσεις, αρκεί να συμμορφωθούν και οι τουριστικοί πράκτορες.

Πιστεύουμε ότι δεν φτάνουν μόνο αυτά. Αποτελούν μία καλή αρχή, αλλά, ως μη ξεχνάμε ότι "ακτοπλοΐα" δεν είναι μόνο το σκάφος το οποίο θα μεταφέρει τον επιβάτη. Σήμερα τα μέσα έχουν βελτιωθεί με την είσοδο στην Ακτοπλοΐα εξαίρετων μονάδων όπως είναι τα σκάφη των "Επιχειρήσεων Αττικής" και των "Μινωικών Γραμμών". Σ' αυτή την εξέλιξη συμβάλλει και η είσοδος των πλοιοκτητριών εταιρειών στο Χρηματιστήριο και η ανάγκη για καλά οικονομικά αποτελέσματα που μόνο η προσέλκυση μεγαλύτερου επιβατικού κοινού εξασφαλίζει. Όμως ακτοπλοΐα, υπό την ευρύτερη μορφή της, είναι και τα λιμάνια, η κατάσταση των οποίων ταλαιπωρεί τους ταξιδιώτες αλλά και τα δρομολόγια τα οποία δεν διακρίνονται για τη συνέπειά τους. Όλα αυτά είναι στην ευθύνη του κράτους. Και το Υπουργείο θα δώσει και φέτος τις εξετάσεις του, για να διαπιστωθεί αν οι υποσχέσεις που δόθηκαν στην αρχή της τουριστικής περιόδου θα τηρηθούν. Συγχρόνως όμως το θέμα της Ακτοπλοΐας πρέπει να επανεξεταστεί σε μια ευρύτερη βάση που επιβάλλει την εφαρμογή μιας άλλης πολιτικής με συγκεκριμένα διαρθρωτικά μέτρα.

Θα πρέπει λ.χ. οι νησιωτικές συγκοινωνίες της Ελλάδας να εξεταστούν από την αρχή, αφού ληφθούν υπόψη οι ιδιαιτερότητες των πλοίων διαφόρων τεχνολογιών καθώς και οι εποχικές μεταφορικές ανάγκες. Στόχος θα πρέπει να είναι η αύξηση της αποτελεσματικότητας του κάθε πλοίου και ο περιορισμός των άσκοπων εξόδων. Λ.χ. ποιά σκοπιμότητα εξυπηρετεί η ύπαρξη, το χειμώνα, σε μία γραμμή με λίγους επιβάτες πολλών πλοίων, όταν την καθημερινή ή άλλη σύνδεση θα μπορούσαν ανέτως να καλύπτουν λιγότερα δρομολόγια; Από την άλλη πλευρά θα πρέπει να διερευνηθεί πόσο ενθαρρύνει το κράτος τη χρησιμοποίηση πλοίων νέας τεχνολογίας, υψηλής ταχύτητας και κόστους, όταν τα πλοία αυτά είναι αναγκασμένα να προσεγγίζουν στα νησιά της λεγόμενης άγονης γραμμής ή σε νησιά που η λιμενική υποδομή είναι ανεπαρκής. Ένας εξορθολογισμός των απαιτήσεων του συγκοινωνιακού δικτύου, ασφαλώς και θα συνέβαλε στην αναβάθμιση της ποιότητας της ελληνικής Ακτοπλοΐας, ενώ θα πρέπει να επανεξεταστεί και το ζήτημα των επιδοτήσεων των άγονων γραμμών.

SOUTHERN SHIPPING & FINANCE CO. LTD

SOUTHERN SHIPPING (CHARTERING) LTD



HALKIDON SHIPPING CORPORATION

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

85 Akti Miaouli & 2 Flessa Str.
185 38 Piraeus

Ναυτιλιακά & παραναυτιλιακά

από τη Λίζα Μαρέλου

✓ Στη συνεδρίαση της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (ΓΕΑΣ), εγκρίθηκε το αίτημα των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ για τη χορήγηση δύο νέων αδειών σκοπιμότητας στη Γραμμή Πειραιώς-Ηρακλείου. Τα δύο νέα πλοία των Μινωικών Γραμμών θα αντικαταστήσουν προοδευτικά τα ήδη δρομολογημένα στη Γραμμή αυτή King Minos & N. Καζαντζάκης.

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά των δύο νέων πλοίων θα είναι τα εξής:

Ολικό Μήκος	195 μέτρα
Πλάτος	25 μέτρα
Κ.Κ.Κ.	12.000
Κ.Ο.Χ.	30.000
Βύθισμα	6,90 μ.
Έτος Ναυπήγησης	νεοαναυηγούμενα
Ταχύτητα (υπηρεσιακή)	29,5 κόμβοι
Δυνατότητα μεταφοράς επιβατών	1.500
Κρεβάτια	750 σε δίκλινες, τρίκλινες, τετράκλινες καμπίνες
Καθίσματα αεροπορικού τύπου	750
Οχήματα	1000 Ι.Χ.
	ή
	95 φορτηγά των 10 μ. και 500 Ι.Χ.

Η υψηλή υπηρεσιακή τους ταχύτητα (29,5 κόμβοι), τα κατατάσσει ως τα ταχύτερα κλασικού τύπου ferries παγκοσμίως θα μειώσουν δε στο μισό το χρόνο ταξιδιού, καλύπτοντας την απόσταση Πειραιά-Ηράκλειο σε 6 μόλις ώρες, έναντι των 11 που απαιτούνται σήμερα, προσφέροντας καθημερινά διπλά δρομολόγια. Σύμφωνα με το αίτημα των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ, που εγκρίθηκε από το ΥΕΝ, το πρώτο από τα δύο νέα πλοία θα δρομολογηθεί τον Ιούλιο του 2000.

Τα δύο νέα πλοία των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ θα διαθέτουν για το επιβατικό κοινό ανέσεις υποδοχής, φιλοξενίας και διασκέδασης. Πιο συγκεκριμένα, τα δύο πλοία θα διαθέτουν: 3 σαλόνια, εστιατόρια a la carte και self-service, shopping center, σινεμά, playroom για παιδιά, αναρρωτήριο, δορυφορική τηλεπικοινωνία, σύστημα τηλεϊατρικής παρακολούθησης και άλλες πρωτοποριακές υπηρεσίες.

Με τη νέα αυτή εντυπωσιακή επενδυτική τους κίνηση, που θα ανέλθει σε 70 δισ. δρχ. περίπου οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ πιστεύουν ότι κα-

λύπουν απόλυτα τις μελλοντικές συγκοινωνιακές ανάγκες της Κρήτης για τις επόμενες δεκαετίες. Με διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM CODE) έχουν πιστοποιηθεί από 11/5/98 έως 18/5/98.

✓ Α.Ε/Γ-Ο/Γ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Εταιρείες υπόχρεες σε συμμόρφωση : 89
Πλοία υπόχρεα σε συμμόρφωση : 208
Σύνολο εταιρειών που έχουν πιστοποιηθεί μέχρι 1/6/98: 89
Σύνολο πλοίων που έχουν πιστοποιηθεί μέχρι 1/6/98: 203

✓ Β. ΠΟΝΤΟΠΟΡΑ Φ/Γ ΠΛΟΙΑ

Σύνολο εταιρειών που έχουν υποβάλλει αίτηση για πιστοποίηση: 75(244 πλοία με ελληνική σημαία και 86 πλοία με ξένη σημαία)
Πιστοποιήθηκαν κατά τη χρονική περίοδο από 2 μέχρι 9/6/98: 01
Υπό πιστοποίηση εταιρείες: 10
Υπό πιστοποίηση πλοία : 15
Σύνολο εταιρειών που έχουν πιστοποιηθεί μέχρι 9-06-98: 52 (163 πλοία με ελληνική σημαία και 44 πλοία με ξένη σημαία)
Ορισμένες εταιρείες που διαχειρίζονται Φ/Γ ποντοπόρα πλοία αναμένεται να πιστοποιηθούν από εξουσιοδοτημένους οργανισμούς.

✓ Πρόστιμα συνολικού ύψους 52.830.000 δρχ. επέβαλαν οι Λιμενικές Αρχές όλης της χώρας για 240 παραβάσεις που αφορούσαν διενέργεια παράνομης αλιείας κατά το χρονικό διάστημα από 1/1/98-30/4/98.

Συγκεκριμένα βεβαιώθηκαν :

- 114 αλιευτικές παραβάσεις κατά επαγγελματιών αλιέων και επιβλήθηκαν πρόστιμα συνολικού ύψους 29.100.000 δρχ., με παράλληλη αφαίρεση των αδειών των σκαφών επί 1.810 ημέρες συνολικά και 1870 ημέρες αφαίρεσης των ατομικών τους αδειών.
- 118 αλιευτικές παραβάσεις κατά ερασιτεχνών αλιέων και επιβλήθηκαν πρόστιμα συνολικού ύψους 18.280.000, με παράλληλη αφαίρεση των αδειών των σκαφών επί 445 ημέρες συνολικά και 550 ημέρες αφαίρεσης των ατομικών τους αδειών.
- 8 παραβάσεις για κατοχή ή αλιεία με εκρηκτικές ή τοξικές ύλες και επιβλήθηκαν πρόστιμα συνολικού ύψους 5.450.000 δρχ. με παράλληλη αφαίρεση των αδειών των σκαφών και ατομικών αδειών επί 60 ημέρες

✓ Η Ελληνική Εταιρεία στην Προστασία του Θαλασσιού Περιβάλ-

λοντος εξασφάλισε μια πρωτιά στον τομέα που δραστηριοποιείται με την απόκτηση του Πιστοποιητικού Διασφάλισης Ποιότητας ISO 9001 από το Διεθνή Οργανισμό DNV (De Norske Veritas).

Κύριο αντικείμενο της εταιρείας είναι η αντιμετώπιση βιομηχανικών και θαλασσίων ρυπάνσεων και ειδικότερα η καταπολέμηση πετρελαιοκηλίδων σε ολόκληρο τον ελληνικό χώρο έχοντας καταναείμει το στόλο των αντιρρυπαντικών σκαφών που διαθέτει σε 10 σημαντικά λιμάνια, ενώ εκτελεί επίσης ανάλογες εργασίες και στον ευρύτερο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου.

Η Τεχνική Προστασία Περιβάλλοντος Α.Ε. επίσης δραστηριοποιείται και στην κατασκευή Διαχωριστήρων Πετρελαίου νερού, μετρητών πε-



Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και ο πρόεδρος της εταιρείας Κος Ι. Πολυχρονόπουλος στην τελετή της απονομής

ριεκτικότητας πετρελαίου [σύμφωνα με το νέο κανονισμό του IMO "MEPC 60(33)], βιολογικών συστημάτων πλοίων [σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές MEPC.2(VI) του IMO], καθώς και την κατασκευή ανόδων ψευδαργύρου και αλουμινίου με τα τελειότερα συστήματα ποιοτικού ελέγχου.

✓ Τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρο Σουμάκη επισκέφθηκε ο υπουργός Μεταφορών της Αγγλίας και προεδρεύων του Συμβουλίου Μεταφορών της Ε.Ε. GAVIN STRAND που συνοδεύεται από τον πρέσβη της Αγγλίας στην Αθήνα κ. NILES.

Στη διάρκεια συνάντησης συζητήθηκαν θέματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος των δύο χωρών καθώς και θέματα που αποτελούν αντικείμενο συζήτησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση εν όψει και της προσεχούς σύγκλησης στις 18 Ιουνίου του Συμβουλίου των Υπουργών Μεταφορών της Ε.Ε.

Επισημάνθηκε το ιδιαίτερο ενδιαφέρον που έχουν οι δύο κυβερνήσεις και την ανάγκη στενής συνεργασίας για την ανάπτυξη της Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ο κ. Σουμάκης τόνισε ιδιαίτερα την ανησυχία της Ελλάδας για το θέμα της απασχόλησης των ναυτικών εν όψει μάλιστα και της πρότασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το CABOTAGE, θέση που κατανοήσε και ο Βρετανός ομόλογός του.

Παραναυτιλιακά

✗ Με την ευκαιρία του εορτασμού της Παγκόσμιας Ημέρας Περιβάλλοντος ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης απύθνησε μήνυμα προς τους Έλληνες ναυτικούς υπογραμμίζοντας το νόημα του εορτασμού που είναι η ευαισθητοποίηση της περιβαλλοντικής συνείδησης των λαών έναντι των μελλοντικών γενεών και τονίζοντας παράλληλα το πρωταρχικό μέλημα της Πολιτείας που είναι τόσο η Προστασία του Περιβάλλοντος όσο και η διαφύλαξη της θαλάσσιας κληρονομιάς μας.

Τέλος, ο υπουργός επεσήμανε την αμέριστη συμπαράσταση του Υ.Ε.Ν. και των υπηρεσιών του ώστε το θαλάσσιο περιβάλλον και η καθαρότητα των ακτών να διασφαλιστούν ως πρωταρχικά δημόσια αγαθά.

✗ Η CIMAC (Conseil International de Machines a Combustion-International Council on Combustion Engines), ο διεθνής επιστημονικός οργανισμός, ιδρύθηκε το 1951 στο Παρίσι και σήμερα αριθμεί 18 κράτη - μέλη απ' όλο τον κόσμο, ενώ μέσω των εθνικών ενώσεων αριθμεί πάνω από 200 μέλη εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή των ναυτικών κινητήρων καθώς και άλλων κινητήρων καύσεως, με σύνολο εργαζομένων άνω των 1.500.000 ατόμων. Πρόσφατα στη Σύνοδο της CIMAC, η οποία έγινε στην Κοπεγχάγη, εξελέγη το νέο Διοικητικό Συμβούλιο με αντιπρόεδρο, για την περίοδο 1998-2001, τον Νικόλαο Κυριάτο, καθηγητή Ναυτικής Μηχανολογίας και πρόεδρο του τμήματος Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Στη θέση του προέδρου εξελέγη ο Steven Dexter, Manager της AVL, Αυστρίας.

✗ Σε πλήθος προσκεκλημένων η HELMEPA παρουσίασε τη νέα της "Interactive" Έκθεση στον πολυτελή χώρο της εταιρείας-μέλος Ceres Hellenic Shipping Enterprises S.A.

Στην εκδήλωση, που έγινε την ημέρα έναρξης της Διεθνούς Ναυτιλιακής Έκθεσης ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '98, παρευρέθηκαν οι υπουργοί Εμπορικής Ναυτιλίας και ΠΕΧΩΔΕ κ. Σουμάκης και Λαλιώτης καθώς και σημαίνοντες παράγοντες της ελληνικής και διεθνούς ναυτιλίας.

Την έκθεση προσφώνησε και παρουσίασε στους προσκεκλημένους ο πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της HELMEPA Καπετάν Βασίλης Κ. Κωνσταντακόπουλος. Στην προσφώνησή του ο πρόεδρος αναφέρθηκε στη "θλιβερή πρώτη επέτειο του θανάτου του εμπνευστή της HELMEPA Γιώργου Π. Λιβανού". Σαν ελάχιστο φόρο τιμής τα μέλη της HELMEPA αφιέρωσαν αυτήν την έκθεση στη μνήμη του.

Στη συνέχεια ο υπουργός Υ.Ε.Ν. Στ. Σουμάκης αφού εξήρε την προσφορά και το έργο του εκλιπόντος αναφέρθηκε στην επιτυχημένη 16ετή πορεία της HELMEPA και τη διακεκριμένη παρουσία της στο χώρο της ναυτιλίας καταλήγοντας ότι η Πολιτεία και το Υ.Ε.Ν. θα τη συνδράμουν πάντα στις προσπάθειές της.

✗ Ημερίδα με θέμα "Διεθνείς Εξελίξεις στη Ναυτιλία" διοργάνωσε το

τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, σε συνεργασία με το Ελληνοβρετανικό Εμπορικό Επιμελητήριο και το Erasmus University Rotterdam. Η ημερίδα διεξήχθη στο πλαίσιο της Διεθνούς Ναυτιλιακής Εκθέσεως ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ '98.

Την έναρξη κήρυξε ο υπουργός Ε.Ν. Σταύρος Σουμάκης και προλόγισε ο γεν. γραμματέας της Διεθνούς Ναυτιλιακής Ενώσεως W.A. O' Neil.

Τα θέματα που ανεπύχθησαν στη διάρκεια της ημερίδας ήταν τα εξής:

- "Οι κεφαλαιαγορές ως πηγή χρηματοδότησης για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες", με ομιλητή τον καθηγητή Κων. Γραμμένο, Αντιπρύτανη του City University of London
- "Η κοινή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Ακτοπλοία", από τον κ. Wil. de Ruiter, εκπρόσωπο της Γενικής Διεύθυνσης Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- "Η κοινή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι επιδράσεις της στη δομή της Διεθνούς Ναυτιλίας", με ομιλητή τον καθηγητή Η. Χαρχαλαμπή του Erasmus University Rotterdam
- "Μελλοντικές προοπτικές του Λιμένος Πειραιώς", από τον καθηγητή Χαρ. Ψαραύτη, γενικό διευθυντή του Ο.Λ.Π.
- "Ο ρόλος της Ευρώπης στην ανάπτυξη του κλάδου της Ναυτιλίας διεθνώς", από τον κ. Mike Daunt, συντονιστή των προγραμμάτων εκπαίδευσης κατάρτισης στη Ναυτιλία της UNCTAD.
- Η ημερίδα έκλεισε με τα συμπερασματικά σχόλια του καθηγητή Πανεπιστημίου Πειραιώς Ελ. Θαλασσινού.

Στην ημερίδα παρέστησαν ο Λόρδος δήμαρχος του Λονδίνου και πλήθος εκπροσώπων του ελληνικού και διεθνούς ναυτιλιακού χώρου.

✕ Σχεδιασμένο στη

Σκανδιναβία και ναυπηγημένο στη Γερμανία, σύγχρονο, άνετο και γρήγορο θεωρείται το νέο ferry, που προστέθηκε στο στόλο της ΕΛΜΕΣ με προορισμό τη γραμμή του BRINDISI.

Το νέο ferry, που ονομάζεται ΕΓΝΑΤΙΑ II, είναι χωρητικότητας 12.000 τόνων γκρος, μεταφέρει 1.600 επιβάτες, 320 Ι.Χ. ή 46 πούλμαν και πλέει με υπηρεσιακή ταχύτητα 19 κόμβων από και προς την Πάτρα, την Κεφαλονιά, την Ήγουμενίτσα και την Κέρκυρα. Διαθέτει 250 κλίνες 2-3 και 4 κλινών με ντους και τουαλέτα, ενώ στα πολυτελή δύο καταστρώματα υπάρχουν τα σαλόνια, μπαρ, εστιατόρια, boutique, duty free, dancing club, video games και slot machines, play room για τα παιδιά, αίθουσα για προβολές TV Video movies, ακόμα και χώρους για εκθέσεις και καλλιτεχνικές προβολές.

Το ΕΓΝΑΤΙΑ II για τη φετινή χρονιά θα συνεργάζεται με το ήδη δρομολογημένο πλοίο της ίδιας εταιρείας ΜΗΔΙΑ II και θα εξυπηρετούν τα Ιόνια νησιά απευθείας από την Ιταλία με προσεγγίσεις στην Κέρκυρα, Παξούς, Ζάκυνθο και Κεφαλονιά (απ' όπου συνδέονται η Ιθάκη και η Λευκάδα).

✕ Το Greek Shipping Co-operation Committee τίμησε στην καρδιά

του City με το δικό του ξεχωριστό τρόπο τη στενή συνεργασία και αλληλοεκτίμηση που έχει αναπτυχθεί μεταξύ των Ελλήνων και Αγγλων

της ναυτιλίας.

Ετσι στις 15 Μαΐου το Floor του Baltic ήταν κατάμεστο από προσκεκλημένους του χώρου των Brokers, τραπεζίτες, ακαδημαϊκούς, ασφαλιστές, δικηγόρους, εκπροσώπους διεθνών οργανισμών και εφοπλιστές.

Την εκδήλωση άνοιξε ο πρόεδρος του Committee Ιωάννης Α. Χατζηπατέρας, ο οποίος μετά το σύντομο χαιρετισμό προς τους προσκεκλημένους ανήγγειλε τον πρώτο ομιλητή, τον κ. Ρίτσαρντ Σέγιερ, πρόεδρο των Admiralty Solicitors της Μεγάλης Βρετανίας, που αναφέρθηκε στο ιστορικό της συστάσεως του Committee και τη σημαντική σημασία του στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο.

Στη συνέχεια μίλησε ο αντιπρόεδρος του Committee Επαμεινώνδας Γ. Εμπειρικός και ακολούθησε ο κ. Κώστας Γραμμένος, διευθυντής του Maritime School του City University.

Τέλος, ο πρόεδρος του Committee πρόσφερε αναμνηστικές πλακέτες στους τρεις ομιλητές καθώς και στους κ.κ. Eric Sawyer πρόεδρου της ναυλομεσιτικής εταιρείας E.A. Gibson και της Baltic Exchange, Rex Harrington, Anthony G. Burgess, Jim Buckley, Θέμης Βώκο του οργανισμού SEA TRADE - ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ, Γιάννη Λύρα Προέδρου της Ε.Ε.Ε. και Βασίλη Ζαφειρόπουλο πρόεδρο της Ελλάδας.

✕ Ο καθηγητής Κώστας Γραμμένος ανακηρύχθηκε πρόσφατα από

το Seatrade "Προσωπικότητα της Χρονιάς" για το έτος 1998, για την εξαιρετική προσφορά του στην εκπαίδευση στο χώρο της ναυτιλίας. Το βραβείο δόθηκε στον καθηγητή από το Δούκα του Εδιμβούργου κατά τη διάρκεια του δείπνου που παρέθεσε το Seatrade Awards στο Λονδίνο.

Ο κ. Κώστας Γραμμένος είναι ο τρίτος Έλληνας που λαμβάνει το τιμητικό βραβείο. Πρώτος, το 1990, ήταν ο εκλιπών Γ. Λιβανός και ακολούθησε το 1996 ο πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου Ιωάννης Αδ. Χατζηπατέρας.

✕ Βήμα επέκτασης της Αγροτικής Τράπεζας στο εξωτερικό αποτελεί η

έναρξη λειτουργίας του δικτύου καταστημάτων της στη Γερμανία. Ετσι, η Αγροτική Τράπεζα θα βρίσκεται πλέον σε πέντε πόλεις της Γερμανίας (Φρανκφούρτη, Μόναχο, Στουτγάρδη, Ντίσελντορφ και Βερολίνο), με πλήρη κυριακό, μηχανολογικό και μηχανογραφικό εξοπλισμό και στελέχη με υπαλλήλους από Έλληνες της Γερμανίας. Η έναρξη του δικτύου έγινε από τον υποδιοικητή της Α.Τ.Ε. κ. Θανάση Παπαγεωργίου, ο οποίος δήλωσε ότι με την ενέργεια αυτή η τράπεζα στοχεύει να βρεθεί κοντά στον ελληνισμό της Γερμανίας και να αποτελέσει σημαντικό δεσμό μεταξύ των Ελλήνων της Γερμανίας και της Ελλάδας.

✕ Το περιβαλλοντικό πρόγραμμα του Ο.Η.Ε. (UNEP) ανένειμε στην

Παιδική HELMEPA της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος, το βραβείο GLOBAL 500 για την περιβαλλοντική δραστηριότητα των παιδιών-μελών της στην Ελλάδα.

Το βραβείο απενεμήθη επίσης, σε 22 ακόμα άτομα και οργανισμούς για τη δραστηριότητά τους στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος.

Στην ομιλία του ο γεν. διευθυντής της UNEP-Nairobi Klaus Topfer



Ο πρόεδρος του Δ.Σ. της HELMEPA Καπετάν Κ. Κωνσταντοκόπουλος

δήλωσε για τη συμμετοχή των Ελληνόπουλων στις δραστηριότητες της Παιδικής HELMEPA: "Αυτοί οι προστάτες του περιβάλλοντος κατέδειξαν ότι η δράση για την προστασία του αποβάλλει την πλήρη της σημασία όταν γίνεται σε τοπικό επίπεδο και μέσα στις τοπικές κοινωνίες. Τιμώντας τους η UNEP ελπίζει ότι το παράδειγμά τους θα εμπνεύσει και θα οδηγήσει σε μια παγκόσμια συμμαχία αφιερωμένη στην προστασία του περιβάλλοντος".

Η Παιδική HELMEPA θα συμμετέχει στο δίκτυο της UNEP που αποτελούν όλοι οι βραβευθέντες μέχρι σήμερα με το GLOBAL 500, με σκοπό την υλοποίηση ιδεών για την περιβαλλοντικά βιώσιμη ανάπτυξη της αυριανής κοινωνίας.



✕ Τα θερμά του συγκαρτηρία εξέφρασε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας με επιστολές του προς τις διαχειρίστριες εταιρείες DANAOS SHIPPING CO LTD, CARDIFF MARINE INC και REMI MARITIME CORP, για την απόφασή τους να υψώσουν την ελληνική σημαία. Αναλυτικότερα, η πρώτη εταιρεία στα πλοία Φ/Γ "Πήγασος", "Χάντιν Ελίζαμπεθ", "Χάντιν Μπρέμεν" και "Χαντιν Σινγκαπούρ" και οι άλλες στο Φ/Γ πλοίο "Χάντιν Φελιστόου" και στο Δ/Ξ πλοίο "Μισούρι" αντίστοιχα.

✕ Τα οικονομικά αποτελέ-

σματα, για το έτος 1997 ανακοίνωσε τον μήνα Ιούνιο η BUREAU VERITAS. Πιο συγκεκριμένα, ο τζίρος της εταιρείας ξεπέρασε τα 4,2 δισ. γαλλικά φράγκα σημειώνοντας αύξηση της τάξεως του 14,5% σε σχέση με αυτήν του 1996. Όπως τόνισε ο πρόεδρος του ομίλου BUREAU VERITAS Bernard Renard, το 1997 ήταν μια αποδοτική χρονιά και για τις έξι δραστηριότητες του ομίλου με ιδιαίτερη άνοδο αυτόν της ναυτιλίας ο οποίος και παρουσίασε αύξηση κατά 13,5%.

Στη διάρκεια της περυσινής χρονιάς πιστοποιήθηκαν από τη BUREAU VERITAS 200 πλοία άνω των 100 τόνων. Επίσης το ίδιο έτος και λόγω των αυξημένων εργασιών, ο όμιλος προσέλαβε 1.000 άτομα φτάνοντας έτσι να απασχολεί 9.000 εργαζόμενους. Σημειώθηκε ότι στα άμεσα σχέδια της BUREAU VERITAS για το έτος 1998, είναι η κάλυψη 1.200 νέων θέσεων εργασίας.



✕ Η πρώτη κυρία των Η.Π.Α. Χίλαρι Κλίντον υποδέχθηκε, τον μήνα Μάιο, την πρώτη κυρία της Λιберίας Κα Taylor. Η Κα Taylor πραγματοποίησε την πρώτη επίσημη επίσκεψή της στις Ηνωμένες Πολιτείες μετά τις πρόσφατες εκλογές που διεξήχθησαν στη χώρα της και τη

συντριπτική όσο και δίκαιη νίκη του συζύγου της Προέδρου Taylor. Στην 35λεπτη συνάντηση που είχαν οι δύο "πρώτες κυρίες" συζητήθηκαν προγράμματα τα οποία θα μπορούσαν να βοηθήσουν τη Λιберία να αναδιοργανώσει την εσωτερική της δομή και την οικονομία που επλήγη από τον επταετή εμφύλιο πόλεμο.

Σχολιάζοντας τη συνάντηση ο πρόεδρος της Λιберίας στις Η.Π.Α. Η.Ε.



Rachel Diggs δήλωσε: "Για να δανειστώ μια φράση η οποία συνδέεται με τον Αμερικανό Πρόεδρο, θέλω να πιστεύω ότι η Λιберία είναι το "παιδί που επανέρχεται" της αφρικανικής ηπείρου, καθώς η συνάντηση μεταξύ των πρώτων κυριών μας θύμιζε ότι είμαστε οι ιστορικοί Αφρικανοί συνέταιροι της Αμερικής".

✕ Με την ευκαιρία της συμπλήρωσης των πέντε χρόνων από τη σύστασή της σαν Εθνική WISTA η WISTA HELLAS (Women's International Shipping and Trading Association) γιόρτασε μαζί με τα μέλη της και πλήθος καλεσμένων την προσφορά της στο ναυτιλιακό χώρο. Στη δεξίωση, η οποία δόθηκε στο Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος, παρέβρεθησαν ο υπουργός Ε.Ν. Σταύρος Σουμάκης, ο αντιδήμαρχος Νέας Σμύρνης Γιώργος Πώποτας, ο πρόεδρος του Σωματίου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων Νίκος Πενθερουδάκης, ο γενικός γραμματέας της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας Γιάννης Χαλάς, καθώς και πολλές προσωπικότητες του ναυτιλιακού χώρου.



Τέσσερα από τα πέντε μέλη του Δ.Σ. της WISTA. Από αριστερά η Στέλλα Βασιλάκη Πώποτας, η Άννα Μαρία Μαρκαντωνάκη, η Αθηνά Βεζύρη και η Χάρης Κισιολόγλου.

Εμπρός,

για τα

“Ποσειδώνια 2000”

του Νάσου Πουλακίδα

Στην ιστορία ανήκουν πλέον τα “Ποσειδώνια '98”. Η διοργάνωση, σύμφωνα με αντικειμενικά κριτήρια, ήταν πετυχημένη. Τώρα, λίγες ημέρες μετά το κλείσιμο των πυλών, άρχισε η προεργασία για τα “Ποσειδώνια 2000”!

Τα “Ποσειδώνια 2000”, θα επιχειρήσουν - αν και δύσκολο - να ξεπεράσουν τον εαυτό τους. “Τα Ποσειδώνια '98” κατέρριψαν κάθε ρεκόρ, προσελκύοντας έναν αριθμό δίκως προηγούμενο: 1.485 εται-

προσέλευση των επισκεπτών ήταν μεγαλύτερη από ποτέ, ξεπερνώντας ακόμη και τους 20.000 επισκέπτες των “Ποσειδωνίων '96”.

Εκτός από τα μέλη της ελληνικής κυβέρνησης, την έκθεση επισκέφθηκαν υπουργοί άλλων χωρών, πρέσβεις, καθώς και ο λόρδος δήμαρχος του Λονδίνου που ταξίδεψε ειδικά στον Πειραιά για να προβάλει τις υπηρεσίες που προσφέρονται από το City στη ναυτιλιακή κοινότητα. Την Παρασκευή 5 Ιουνίου το ευρύτερο κοινό μπόρεσε να απολαύσει την εξαιρετικά μεγάλη ποικιλία των περιπτέρων, ενώ η επίδειξη προετοιμασίας τσαγιού του Ιαπωνικού Εθνικού Περιπτέρου αποδείχθηκε ένα από τα πιο δημοφιλή θεάματα. Για την παραδοσιακή αυτή τελετουργία, τέσσερις “tea ceremony masters” ήρθαν αεροπορικώς από την Ιαπωνία. Ένα άλλο περίπτερο που συγκέντρωσε τις προτιμήσεις του κοινού, ήταν εκείνο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας της Ελλάδος, του οποίου η επίδειξη “Τα Πλοία Γράφουν Ιστορία” συνοδευόταν από έγγραφα, φωτογραφίες και πληροφορίες, που αφορούσαν, μεταξύ άλλων και γίγαντες του χώρου της ναυτιλίας, όπως ο Αριστοτέλης Ωνάσης και ο Σταύρος Νιάρχος. Μπορούσε κανείς να δει εξαιρετικά μοντέλα πλοίων, που τα ίδια αξίζουν πολλά χρήματα, από τα Superfast φέρι της δεκαετίας του 1990 μέχρι τα πλοία των αρχών του δέκατου ένατου αιώνα.

Οι δημοσιογράφοι μπορεί να γράφουν ειδήσεις αλλά αυτήν τη φορά αποτέλεσαν οι ίδιοι ειδηση! Ο αριθμός τους, που ήταν 236, πιστεύεται πως είναι ο μεγαλύτερος που ενεγράφη ποτέ σε οποιαδήποτε



Από τη παραδοσιακή τελετή κοπής της κορδέλλας, στο εγκαίνια.

ρείες από 72 χώρες. Συγχρόνως αποδείχθηκε ότι η έκθεση συγκεντρώνει τις πιο σημαντικές ηγετικές φυσιογνωμίες της ναυτιλίας στον κόσμο. Μέσα στα περίπου 20.000 τ.μ., οι άνθρωποι που επισκέπτονται από παλιά τα Ποσειδώνια - η έκθεση που τελείωσε ήταν η 16η - πρόσεξαν αμέσως τη διαφορά. Η



Εκατοντάδες προσκεκλημένοι τίμησαν με τη παρουσία τους τα εγκαίνια των "Ποσειδωνίων '98"



Συγκρατήτρια του Στ. Σουμάκη στον Ανδρέα Ποταμίνο μετά την υπογραφή των συμβολαίων για τα δύο κρουαζιερόπλοια. Αριστερά, ο μητροπολίτης Πειραιά κ. Καλλίνικος.

ναυτιλιακή έκθεση. Αν το δει κανείς διαφορετικά, η παρουσία των μέσων μαζικής ενημέρωσης ήταν σχεδόν διόμισι φορές μεγαλύτερη από τον αριθμό των εκθετών στα πρώτα Ποσειδώνια του 1969!

Σε ό,τι αφορά το εμπορικό μέρος, ο Yoji Ito, υποδιευθυντής του Τμήματος Επιχειρήσεων της Japan

μαντικό είναι ότι ήταν οι άνθρωποι που έπρεπε". Η έκθεση εγκαινιάστηκε την 1η Ιουνίου, από τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρο Σουμάκη. Ο κ. Σουμάκης συναντήθηκε με το γενικό γραμματέα της International Maritime Organisation, William O'Neil, που έκανε ένα ταξίδι - αστραπή στον Πειραιά μεταξύ δύο συναντήσεων του Ιμο στο Λονδίνο. Ο υπουργός παρέστη επίσης στην υπογραφή της συμφωνίας μεταξύ της Royal Olympic Cruises (Ποταμιάνος - Κιοσέογλου) και του ομίλου εταιρειών της γερμανικής τράπεζας KFW στον οποίο συμπεριλαμβάνεται και η Dresden Bank, για δύο ταχύπλοα κρουαζιερόπλοια που ναυπηγούνται στα γερμανικά ναυπηγεία Blohm + Voss. Αυτά τα αδελφά πλοία, που μπορούν άνετα να μεταφέρουν 1.000 επιβάτες και θα παραδοθούν το 2000 και το 2001, θα κοστίσουν συνολικά 450 εκατομμύρια δολάρια, και θα υψώσουν ελληνική σημαία.

Μεταξύ των πολλών σημαντικών γεγονότων της εβδομάδας στο Εκθεσιακό Κέντρο του ΟΛΠ στον Πειραιά, ήταν η αναγγελία της συμφωνίας που υπέγραψε η NEL Lines με το γαλλικό ναυπηγείο GEC Alsthom Leroux Naval, για την κατασκευή ενός ταχύπλοου φέρι Corsair 12000 ικανού να μεταφέρει 1.000 επιβάτες και 210 Ι.Χ. αυτοκίνητα με ταχύτητα 36 κόμβων. Αναφέρθηκε ότι η τιμή του θα είναι 40 εκατομμύρια δολάρια.

Οι νιογνώμονες χρησιμοποιούν κατά παράδοση τα Ποσειδώνια για σημαντικές ανακοινώσεις. Τη Δευτέρα, ο Det Norske Veritas ανακοίνωσε ότι δίνει στη δημοσιότητα τους παγκοσμίως πρώτους risk based classe rules. Η Διεθνής Ένωση Νιογνώμωνων (IACS), εορτάζοντας τα 30 χρόνια από την ίδρυσή της, χρησιμοποίησε την ευκαιρία για την πρώτη ανοικτή σε όλους συνέ-



Ο Αμερικανός πρέσβης Ν. Μπέρνς και ο υπουργός Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης. Δεξιά ο Θ. Βήκος.

Ship Exporters' Association, δήλωσε ότι οπωσδήποτε θα λάβουν μέρος και στα επόμενα Ποσειδώνια. Το ίδιο συνέβη και με την China State Shipbuilding Corporation. Ο Wei Wendong από τη Marine Equipment Division, επιβεβαίωσε ότι είχαν κάνει σημαντικές επαφές που θα συνεχίζονταν αμέσως. Ο Peter Andersen, υπεύθυνος του περι-

Η πολιτική και στρατιωτική ηγεσία του ΥΕΝ, μετά τη δεξίωση στον "Αστέρα".



πτέρου της Bimco, είπε: "Είμαστε πολύ ευχαριστημένοι. Περισσότεροι άνθρωποι από ποτέ πέρασαν από το περίπτερό μας, και αυτό που είναι πολύ ση-



Το περίπτερο του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας στα "Ποσειδώνια '98"

ντευξη Τύπου που έδωσε την Τρίτη, κατά τη διάρκεια της οποίας ανακοινώθηκε ότι ο πολω-

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 1.200 εταιρείες και τις

Από αριστερά, ο Α. Πανάγος πρόεδρος των ναυτικών πρακτόρων ακτοπλοΐας, ο υπαρχηγός Λ.Σ. Γ. Τζαβάρης, ο λιμενάρχης Πειραιά Δ. Καβαλάρης και οι δημοσιογράφοι Ν. Μπαρδούνης και Νάσος Πουλακίδης.

νικός Νπογνώμονας (PRS) αποκαταστάθηκε ως Συνεργαζόμενο Μέλος.

Ο κ. Nickolas Burns, ο Αμερικανός πρεσβευτής στην Ελλάδα, εγκαινίασε το μεγάλο εθνικό περίπτερο των ΗΠΑ. Η ατμόσφαιρα που επικρατούσε στο περίπτερο περιγράφηκε χαρακτηριστικά από τον κ. Άρν Τροχανά, από την Eltrak, τον εγκατεστημένο ελληνικό αντιπρόσωπο για τους κινητήρες της Caterpillar, ο οποίος είπε: "Τα Ποσειδώνια λειτουργούν ως καταλύτης για εμπορικές συμφωνίες... Φυτέψαμε μερικούς σπόρους για τα επόμενα δύο χρόνια". Μια-δυο σημαντικές συμφωνίες κλείστηκαν κατά τη διάρκεια της εβδομάδας που "σίγουρα" ήταν αξίας εκατομμυρίων δολαρίων. Ο κ. Τροχάνης πρόσθεσε: "Δεν λείπουμε ποτέ από αυτή την έκθεση".

Επισημώς, τα Ποσειδώνια διαρκούν πέντε ημέρες αλλά συχνά μοιάζουν με δέκα με τις δεξιώσεις που γίνονται κατά το Σαββατοκύριακο που προηγείται των εγκαίνιων και οι επισκέπτες ή συνεχίζουν της συζητήσεις τους μετά το τέλος της ή κατευθύνονται για κάποιο ελληνικό νησί. Μερικοί τα κάνουν και τα δύο ταυτόχρονα!

Τα "Ποσειδώνια 2000" θα λάβουν χώρα από τις 5 έως τις 9 Ιουνίου 2000.

Για την ιστορία να αναφέρουμε τα χαρακτηριστικά στοιχεία συμμετοχής στις εκθέσεις των "Ποσειδωνίων" που διοργανώθηκαν στον Πειραιά τα 20 τελευταία χρόνια.

53 χώρες, ενώ το 1994 οι εταιρικές συμμετοχές ήταν 1.428 και οι εθνικές 52. Πριν από δύο χρόνια, το 1996, στα "Ποσειδώνια" οι εταιρικές συμμετοχές έφθασαν τις 1.400 και οι εθνικές τις 64 για να φθάσουμε στο φετινό ρεκόρ, των 1.450 εταιρειών και των 72 κρατών.

Όπως γίνεται αντιληπτό, τα "Ποσειδώνια 2000" έχουν πολύ δρόμο να διανύσουν προκειμένου να αποτελέσουν το λαμπρότερο ναυτιλιακό γεγονός στο λυκαυγές της νέας χιλιετίας. Γι' αυτό και στην "Ποσειδώνια ΑΕ" οι ρυθμοί εργασίας δεν αλλάζουν. Τα "Ποσειδώνια '98" τελείωσαν, εμπρός για τα "Ποσειδώνια 2000"!

Η ηγεσία του Λιμενικού Σώματος στη πρώτη σειρά των επισήμων.



Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΜΠΡΟΣΤΑ ΣΤΗ ΝΕΑ ΧΙΛΙΕΤΙΑ

Η απλοποίηση των νόμων και διαδικασιών στο Ναυτιλιακό Εμπόριο

του Γεωργίου Δρυ υφυπουργού Οικονομικών



Για τις παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες, όπως η Ελλάδα, η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς της οικονομίας, με διεθνή ποικιλόμορφη δραστηριότητα και προσφορά που ξεπερνά το στενό οικονομικό πλαίσιο.

Σήμερα κανείς δεν αμφισβητεί το σημαντικό ρόλο της Ναυτιλίας στη διακίνηση και μεταφορά των αγαθών κατά τον οικονομικότερο και πιο φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο.

Εν όψει της νέας χιλιετίας έχω την αίσθηση ότι στο χώρο της ναυτιλίας βρισκόμαστε στα πρόθυρα ενός καινούριου διεθνούς περιβάλλοντος όπου αναζητούνται νέοι τρόποι δραστηριοποίησης των παραγόντων της ναυτιλίας. Ζούμε σε μια εποχή που όλα είναι ρευστά και η ναυτιλία δεν θα μπορούσε να αποτελέσει την εξαίρεση.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης, μιας λέξης που τον τελευταίο καιρό ακούγεται όλο και πιο συχνά και που δεν σημαίνει τίποτε άλλο από τον παραμερισμό όλων των συνόρων και διαχωριστικών γραμμών, όχι μόνο των φυσικών, αλλά κυρίως των οικονομικών και νομικών και της ενοποίησής τους στο μέγιστο δυνατό βαθμό. Η εξάπλωση της παγκοσμιοποίησης, οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ανάπτυξη της τεχνολογίας, της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών, αλλά και στην απελευθέρωση του εμπορίου, με τη μείωση των περιορισμών και του χρόνου και του κόστους των μεταφορών. Η ραγδαία βελτίωση του παγκόσμιου δικτύου επικοινωνίας καταργεί πολλά εμπόδια για τις συναλλαγές από μεγάλη απόσταση. Έτσι οι περισσότερες εταιρείες μπορούν να παρέχουν σήμερα τις υπηρεσίες τους και να παράγουν τα προϊόντα τους σε μια χώρα και να τις εξάγουν σε μια άλλη με εύκολο τρόπο και μικρό κόστος.

Μέσα λοιπόν στη νέα τάση της παγκοσμιοποίησης, είναι βέβαιο ότι θα πρέπει να γίνουν σημαντικές προσπάθειες προς την κατεύθυνση της απλοποίησης των νόμων και των διαδικασιών που διέπουν το ναυτιλιακό εμπόριο, αλλά και του τρόπου με τον οποίο επιλύονται οι διαφορές που προκύπτουν από το ναυτιλιακό εμπόριο και τις θαλάσσιες μεταφορές.

Το ναυτιλιακό εμπόριο είναι μια επιχειρηματική δραστηριότητα με εξαιρετικά διεθνή χαρακτήρα και πολλά εμπλεκόμενα μέρη. Κράτη, πλοιοκτήτες, ναυτικοί, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, δικηγόροι, υπογνώμονες, ασφαλιστές, P & I Clubs, αποτελούν μια αλυσίδα, κάθε κρίκος της οποίας επιτελεί το δικό του ξεχωριστό ρόλο, αλλά όλοι μαζί έχουν μερίδιο στην επιτυχία ή την αποτυχία.

Αναμφίβολα, οι νέοι κανονισμοί και οι διεθνείς συμβάσεις έχουν συμβάλει θετικά στην ανάπτυξη του ναυτιλιακού

εμπορίου, αλλά και στην ασφάλεια του πλοίου και στην προστασία του περιβάλλοντος. Μερικές φορές, όμως χρειάζεται ρεαλισμός και γενναιότητα, ώστε να επιτευχθεί μια απλοποίηση των νόμων και διαδικασιών.

Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο από διεθνή συνεργασία για την εναρμόνιση των νόμων και διαδικασιών σε όλες τις χώρες του κόσμου, όπου αναπτύσσεται το ναυτιλιακό εμπόριο, με σκοπό την άρση του παρεμβατισμού, που ενίοτε εμποδίζει τον ομαλό ανταγωνισμό.

Σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του ναυτιλιακού εμπορίου διαδραματίζει η διεθνής Σύμβαση "Περί διευκολύνσεως της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κίνησης" που υπεγράφη στο Λονδίνο την 9η Απριλίου 1965 και της οποίας συμβαλλόμενο μέρος είναι και η χώρα μας από το 1971 (Κυρωτικός νόμος 1028/1971).

Η Σύμβαση αυτή έχει ως σκοπό την υιοθέτηση εκ μέρους των συμβαλλομένων μερών όλων των αναγκαίων μέτρων για τη διευκόλυνση και επιτάχυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης για την αποτροπή καθυστερήσεων των πλοίων αλλά και των προσώπων και αγαθών που διακινούνται με αυτά.

Ομοίως, σύμφωνα με τη Σύμβαση αυτήν, τα συμβαλλόμενα μέρη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να συνεργαστούν για τη διατύπωση και εφαρμογή μέτρων προς διευκόλυνση της αφίξεως, παραμονής και αναχωρήσεως των πλοίων και την εξασφάλιση στο μεγαλύτερο δυνατό πρακτικά βαθμό της ομοιομορφίας των διαδικασιών, διατυπώσεων και απαιτούμενων εγγράφων.

Στο πλαίσιο της εν λόγω διεθνούς συμβάσεως αλλά και των διατάξεων της εναρμονισμένης κοινοτικής νομοθεσίας που εφαρμόζει η χώρα μας, ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στο μέτρο που συμμετέχουν στις προβλεπόμενες από τις διατάξεις αυτές σχετικές διαδικασίες οι υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών και ειδικότερα η Τελωνειακή Υπηρεσία, καταβάλλονται προσπάθειες για την περαιτέρω απλοποίηση των σχετικών διαδικασιών που αφορούν όλους τους τρόπους μεταφοράς και εν προκειμένου και τη θαλάσσια διακίνηση εμπορευμάτων και επιβατών.

Έτσι, με σκοπό την ταχεία διευκόλυνση του ναυτιλιακού εμπορίου έχουν καθιερωθεί απλοποιημένες τελωνειακές διαδικασίες, που μεταξύ άλλων αφορούν:

- Την προσωρινή εισαγωγή εμπορευματοκιβωτίων και παλετών, μέσα που χρησιμοποιούνται ευρέως στις θαλάσσιες μεταφορές.
- Τον εφοδιασμό των πλοίων.
- Τη διακίνηση εμπορευμάτων μέσω των

Ελευθέρων Ζωνών στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας π.χ. Πειραιά, Θεσσαλονίκης, παρά τα διάφορα χωροταξικά και λειτουργικά προβλήματα που παρουσιάζονται σε αυτά.

- Το θαλάσσιο ενδοκοινοτικό εμπόριο που μέσα στο πλαίσιο της κοινοτικής διαμετακόμισης εφαρμόζονται ειδικές απλουστευμένες διαδικασίες, οι οποίες συνεχώς βελτιώνονται.

- Την κατάργηση από 1.1.1993 των ελέγχων των αποσκευών επιβατών που διακινούνται με ενδοκοινοτικό θαλάσσιο μέσο μεταφοράς.

Σημειώνεται ότι η λειτουργία του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος Τελωνείων θα συμβάλει, σε μεγάλο βαθμό, στην περαιτέρω απλούστευση των τελωνειακών διατυπώσεων και διαδικασιών.

Ένας πολύ σημαντικός παράγοντας προς την κατεύθυνση της απλοποίησης των τελωνειακών διαδικασιών αποτελεί το κοινοτικό πρόγραμμα δράσης "Τελωνείο 2000" που καθιερώθηκε με την Απόφαση 210/1977 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 1996 και θέτει σαν σκοπό την υποστήριξη της ελεύθερης ροής της κυκλοφορίας των εμπορευμάτων, την εξασφάλιση της ασφάλειας των συναλλαγών και την ανάπτυξη κοινής προσέγγισης όσον αφορά την εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου, που βασίζεται στην αρχή της αμοιβαίας εμπιστοσύνης μεταξύ των τελωνειακών διοικήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η επίτευξη του παραπάνω σκοπού προϋποθέτει:

- α. Το σχεδιασμό, κατάσταση και εφαρμογή ενός εθνικού προγράμματος δράσης.
- β. Την αναμόρφωση του θεσμικού και λειτουργικού πλαισίου δράσης της τελωνειακής μας διοίκησης σε όλους εκείνους τους τομείς που μία σύγχρονη τελωνειακή υπηρεσία καλείται να λειτουργήσει.

Στα παραπάνω η Τελωνειακή μας Διοίκηση ήδη προχωρεί:

Πρώτο στην αναδιοργάνωση της τελωνειακής υπηρεσίας, τόσο ως προς τις δομές όσο και ως προς τη λειτουργία της για να καταστεί δυνατή η υλοποίηση των στόχων της Απόφασης "Τελωνείο 2000" όσο και η ισότιμη συμμετοχή της εθνικής μας Τελωνειακής Διοίκησης, στις κοινές δράσεις που θα αναλαμβάνονται με τα άλλα κράτη - μέλη και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Δεύτερο στη βελτίωση των μεθόδων εργασίας, που συνοψίζονται:

- α. Στην υιοθέτηση ενός εθνικού συστήματος ανάλυσης κινδύνων.
- β. Το λογιστικό έλεγχο των επιχειρήσεων.
- γ. Τη μηχανοργάνωση των τελωνειακών διαδικασιών.

δ. Την περαιτέρω απλοποίηση των τελωνειακών διαδικασιών και

ε. Την εφαρμογή ομοιόμορφων ελέγχων στα εξωτερικά σύνορα της Κοινότητας με σκοπό την ταχεία διακίνηση εμπορευμάτων και μεταφορικών μέσων.

Τρίτο στη συνεργασία της τελωνειακής διοίκησης με τους εμπλεκόμενους σε όλες τις διαδικασίες φορείς.

Στις διαδικασίες διακίνησης, εκτελωνισμού και ελέγχου των εμπορευμάτων που διακινούνται μέσω της θαλάσσιας οδού εμπλέκονται διάφορα Υπουργεία, φορείς και Οργανισμοί, οι οποίοι χρειάζεται να συντονίζονται τις ενέργειές τους με στόχο την επίτευξη του ζητούμενου αποτελέσματος που πρέπει να είναι:

- α. Η ασφάλεια στις μεταφορές.
- β. Η προστασία του δημόσιου συμφέροντος.
- γ. Η προστασία του υγιούς εμπορίου και ανταγωνισμού.
- δ. Η προστασία των καταναλωτών.

Τέταρτον την εκπαίδευση των τελωνειακών υπαλλήλων.

Η εκπαίδευση του προσωπικού κρίνεται επιβεβλημένη ύστερα από τις αλματώδεις αλλαγές που συνέβησαν στις χώρες της Ενωμένης Ευρώπης καθώς και στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης.

Στα θέματα που θα πρέπει να εκπαιδευτούν οι υπάλληλοι είναι η ανάλυση κινδύνου, ναρκωτικά, ξέπλυμα χρήματος, επιδοτήσεις διαμετακομιστικού εμπορίου και διασυνοριακές διελύσεις.

Σημαντικό ρόλο στο ναυτιλιακό εμπόριο πρέπει να διαδραματίζουν και οι ελεύθερες ζώνες που υπάρχουν στα λιμάνια της χώρας μας (Πειραιώς και Θεσσαλονίκης). Υπάρχει το νομικό πλαίσιο που καθορίζει σαφώς τον τρόπο λειτουργίας των ζωνών αυτών. Υπάρχει ακόμα και η αναγκαία τεχνολογία από τη λειτουργία των ζωνών αυτών στα μεγάλα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πρόθεσή μας είναι να αξιοποιήσουμε στο έπακρο τις δυνατότητες που παρέχονται από την κοινοτική νομοθεσία στις ελεύθερες ζώνες, έτσι που να δημιουργηθεί μια διαφορετική αντίληψη στον τρόπο λειτουργίας τους, που να διασφαλίζει κατά τον καλύτερο τρόπο τα πλεονεκτήματα και τις δυνατότητες που συνδέονται με την άσκηση του διαμετακομιστικού εμπορίου στην περιοχή μας.

Στο πλαίσιο αυτό, σκοπός μας είναι να ξεπεράσουμε τις όποιες αδυναμίες ή αντιξοότητες παρατηρούνται σε νομοθετικό ή λειτουργικό επίπεδο, αντιμετωπίζοντας αποτελεσματικά προβλήματα που έχουν σχέση με τη διαχείριση των εμπορευμάτων, το χρόνο διεκπεραίωσης των διαδικασιών ή

τη χωροταξική αναδιάρθρωση λειτουργιών και υπηρεσιών, έτσι που οι ελεύθερες ζώνες να καταστούν μοχλοί ανάπτυξης στο ναυτιλιακό εμπόριο, συμβάλλοντας αποφασιστικά στην ανταγωνιστικότητα των λιμένων της χώρας μας.

Η γεωγραφική θέση της χώρας μας είναι τέτοια που μπορεί να παίζει ρόλο στο διαμετακομιστικό εμπόριο. Είναι η γέφυρα μεταξύ Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής και ο

χώρος της Ευρώπης, της Ασίας και της Αφρικής, θα πρέπει τάχιστα να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες που διαμορφώνονται. Πρέπει να γίνουν ανταγωνιστικά, τόσο σε θέματα τιμών όσο και σε θέματα παροχής υπηρεσιών απέναντι στα λιμάνια των γειτονικών μας χωρών και κυρίως αυτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Απαραίτητες προϋποθέσεις για την επίτευξη του παραπάνω στόχου είναι:

α. Η βελτίωση των τεχνικών και κτιριακών υποδομών.

β. Η βελτίωση του τρόπου λειτουργίας όλων των υπηρεσιών που εμπλέκονται στις διαδικασίες του ναυτιλιακού εμπορίου (Τελωνεία, Οργανισμοί λιμένος κ.λπ.). Στον τομέα αυτόν πρέπει να κάνουμε άμεσα πολύ γρήγορα βήματα. Πρέπει να λάβουμε σοβαρά υπόψη τους τρόπους οργάνωσης και λειτουργίας των άλλων μεγάλων λιμανιών της Μεσογείου.

γ. Η μηχανοργάνωση όλων των υπηρεσιών που υπάρχουν στους λιμένες. Το Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα των Τελωνείων, που βρίσκεται στο στάδιο της υλοποίησής του, θα έχει τη δυνατότητα να διασυνδεθεί και να παρέχει υπηρεσίες προς τα Πληροφοριακά Συστήματα των λιμένων μέσω της τεχνολογίας EDI, με στόχο αφενός μεν τον αποτελεσματικότερο έλεγχο

μοσιονομικών συμφερόντων της χώρας. Οι πρόσφατες συναντήσεις στο Ρέθυμνο (1-2 Ιουλίου 1997) και στη Ρόδο (8-10 Οκτωβρίου 1997) στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας Νοτιοανατολικής Ευρώπης "SECI" (SOUTHEAST EUROPEAN COOPERATIVE INITIATIVE) θα συμβάλουν στην ταχεία διακίνηση των εμπορευμάτων.

στ. Οι ελεύθερες ζώνες πρέπει να έχουν την κατάλληλη τεχνική υποδομή για τη γρήγορη και ασφαλή προώθηση των εμπορευμάτων.

ζ. Ο συντονισμός και η συνεργασία των φορέων που εμπλέκονται στην υποδοχή και περαιτέρω διαχείριση και απελευθέρωση των εμπορευμάτων, είναι επιβεβλημένος γιατί συμβάλλει στην ταχύτερη διακίνησή τους. Τυχόν δε υπάρχοντα προβλήματα είναι ανάγκη να ξεπεραστούν.

Η παγκόσμια κοινωνία έχει ανάγκη τη ναυτιλία και το πλοίο και η λειτουργία του πρέπει να διευκολύνεται έτσι ώστε να είναι σε θέση να επιτελεί το δύσκολο ρόλο του στη δια θαλάσσης διακίνηση των ανθρώπων και των αγαθών.

Η ναυτιλία είναι εξαιρετικά χρήσιμη γιατί προσφέρει ίσως τον πλέον οικονομικό τρόπο για τη μεταφορά των αγαθών, γιατί μεταφέρει αναλογικά τις μεγαλύτερες ποσότητες και γιατί αποτελεί το πιο φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς. Χωρίς την πραγματικά εντυπωσιακή δραστηριότητα της ναυτιλίας είναι βέβαιο ότι η ευρύτερη διεθνής οικονομική δραστηριότητα θα ήταν πολύ διαφορετική. Άλλωστε δεν είναι τυχαίο ότι ναυτιλία και οικονομική δραστηριότητα είναι άρρηκτα συνδεδεμένες. Για να συνεχίσει όμως η ναυτιλία να αποτελεί ένα γρήγορο, ασφαλές, οικονομικό για τον καταναλωτή, αλλά και επικερδές για τον επιχειρηματία, μέσο μεταφοράς αγαθών, θα πρέπει να τύχει και της απαραίτητης προσοχής και διευκόλυνσης και η απλοποίηση των νόμων και διαδικασιών έχει να επιτελέσει ένα πολύ σημαντικό ρόλο προς αυτή την κατεύθυνση.

Η χώρα μας, κατέχοντας έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους του κόσμου, έχει τις δυνατότητες να αντιμετωπίσει έγκαιρα και αποτελεσματικά τις προκλήσεις που διαμορφώνονται στο διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο. Είμαστε αποφασισμένοι να αντιμετωπίσουμε αποτελεσματικά όλα τα πληονεκτήματα και τις υποχρεώσεις που μας παρέχει η δύναμη του εμπορικού μας στόλου, ώστε και τη νέα χιλιετία η χώρα μας να αποτελεί το σταυροδρόμι του θαλάσσιου εμπορίου προς τις χώρες της Ευρώπης, της Ασίας και της Αφρικής.



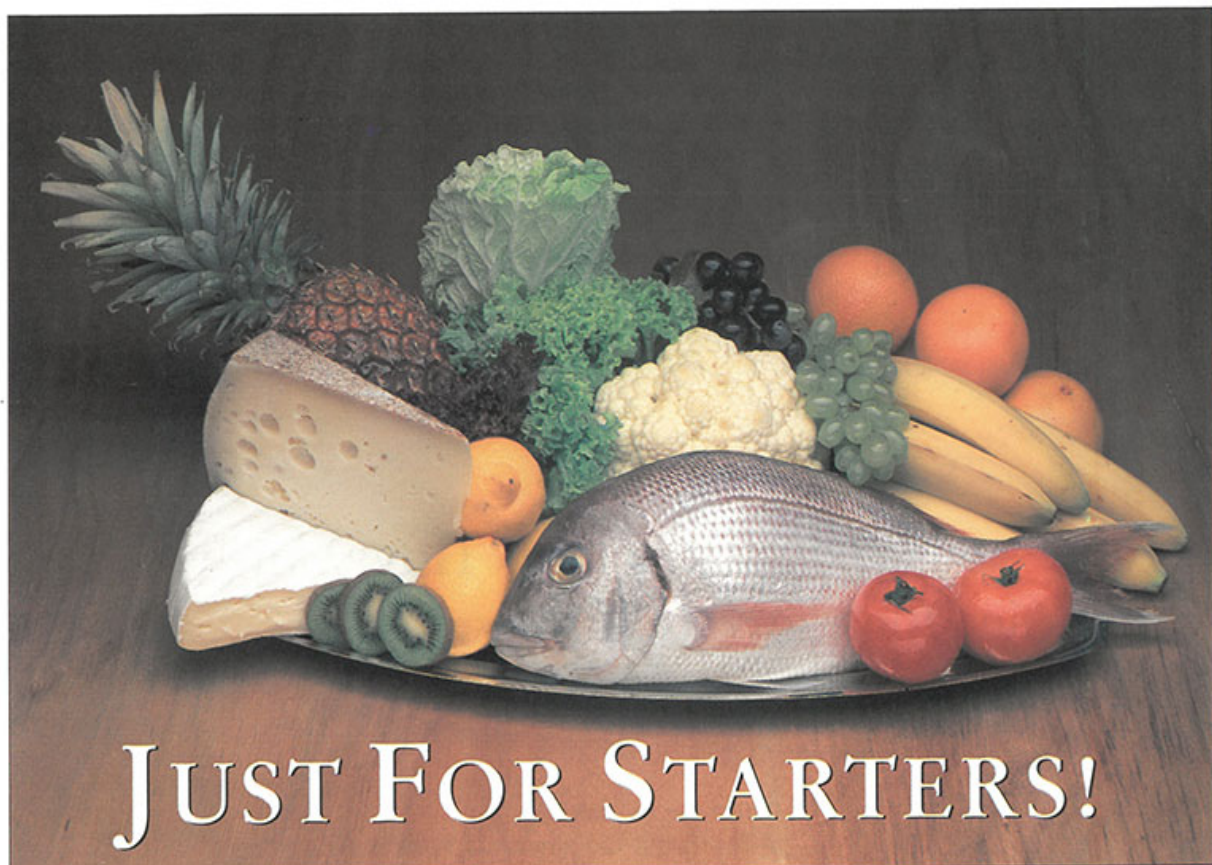
συνδετικός κρίκος των βαλκανικών χωρών, των χωρών της Παρευξείνιας Συνεργασίας με την Ενωμένη Ευρώπη.

Οι θαλάσσιες μεταφορές με σύγχρονα πλοία, με σύγχρονα μέσα φορτοεκφόρτωσης και με την κατάλληλη υποδομή των πλοίων προσφέρονται για τις μεταφορές λόγω του φθηνού κόστους, σε σχέση με το κόστος μεταφοράς των χερσαίων και αεροπορικών μεταφορικών μέσων. Εάν θέλουμε τα μεγάλα λιμάνια της χώρας μας, τη νέα χιλιετία που έρχεται, να συνεχίσουν να είναι βασικοί κόμβοι του διαμετακομιστικού εμπορίου προς τις

των διακινούμενων προϊόντων, αφετέρου δε την ταχύτερη εξυπηρέτηση των επιχειρήσεων που ασχολούνται με το θαλάσσιο εμπόριο.

δ. Η στελέχωση όλων των υπηρεσιών με προσωπικό που θα έχει τις απαραίτητες γνώσεις τόσο σε θέματα οργάνωσης όσο και σε θέματα διαδικασιών του θαλάσσιου εμπορίου.

ε. Η διασυννοριακή διέλευση του διαμετακομιστικού εμπορίου μεταξύ των βαλκανικών χωρών θα πρέπει να είναι έγκαιρη αλλά παράλληλα να υπάρχουν και κατάλληλοι έλεγχοι για την προάσπιση των δη-



JUST FOR STARTERS!

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

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



FRIO ADRIATIC

ASK WHAT ELSE IS ON THE MENU, CONTACT

LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Head Office: Laskaridis Shipping Co. Ltd., Athens

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

Fax : 30-1 6806762-4

or

Frigoship Chartering GmbH, Hamburg

Tel : 49-40 391433

Fax : 49-40 3903492

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

Cabotage:

Στην πρώτη γραμμή δράσης η Π.Ν.Ο.

Συνέντευξη του γραμματέα της Πανελληνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας Γιάννη Χαλά

από τον Νάσο Πουλακίδα

Από τα μέσα Δεκεμβρίου, με την επανεκλογή του, ξεκίνησε η δεύτερη θητεία του Γιάννη Χαλά, στη θέση του γραμματέα της "Πανελληνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας".

Τα δεδομένα στη ναυτιλία, με την παγκοσμιοποίηση της οικονομίας έχουν αλλάξει και οι ναυτικοί βρίσκονται μπροστά σε συνθήκες διαφορετικές απ' ό,τι πριν από πέντε ή δέκα χρόνια. Η διοίκηση της ΠΝΟ βρίσκεται σε κρίσιμη περίοδο και θα πρέπει να καταβάλει κάθε προσπάθεια για να σηκώσει το "βάρος" των νέων δεδομένων.

Επιπλέον οι "έριδες" που έχουν σημειωθεί στους κόλπους της ναυτεργασίας κάνουν ακόμη πιο δύσκολο το έργο όλων.

Ο Γιάννης Χαλάς μετά την επιτυχημένη θητεία του στη διοίκηση της Ένωσης Πλοιαρχών, έχει εγκατασταθεί την τελευταία πενταετία στον τρίτο όροφο της ακτής Μιαούλη 47. Σε αυτά τα πέντε χρόνια ξέσπασαν πολλές "φουρτούνες" ενώ το κλίμα τελευταία δεν είναι ιδιαίτερα καλό.

Ο ίδιος πιστεύει ότι οι ναυτικοί δεν θα βγουν κερδισμένοι από τις εσωτερικές αντιπαράθεσεις. Ακόμη, ότι μόνο η "εσωτερική συνοχή της Ομοσπονδίας" αποτελεί την αναγκαία και ικανή συνθήκη για τη χωρίς προσκόμματα προώθηση των διεκδικήσεων των Ελλήνων ναυτικών.

Ο κ. Χαλάς στη συνέντευξή του στα "Ναυτικά Χρονικά" αναφέρεται στο cabotage, στις σχέσεις με τους πλοιοκτήτες και την Πολιτεία, στο μέλλον του ΝΑΤ.

—Κύριε Χαλά, πολλά ακούστηκαν και γράφτηκαν τελευταία για το καμποτάζ. Από πλευράς ΠΝΟ ποιες ενέργειες θα γίνουν και κατά πόσο συμπαρίστανται στο ναυτεργατικό κόσμο, Πο-

λιτεία και εφοπλιστές;

—Το ζήτημα του καμποτάζ εξακολουθεί να βρίσκεται στην πρώτη γραμμή δράσης της ΠΝΟ, η οποία και το έχει αναγάγει σε μείζον για το παρόν αλλά πολύ περισσότερο για το μέλλον της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτεργατών θέμα. Από την άλλη μεριά, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ειδικότερα ο επίτροπος αρμόδιος για τις μεταφορές, Neil Kinnock, αλλά και η ίδια η αγγλική προεδρία αναπτύσσουν ιδιαίτερες πρωτοβουλίες με στόχο την καταρχήν συζήτηση σχεδίου τροποποίησης του άρθρου 3 του Κανονισμού 3577/92.

Το περιεχόμενο της παραπάνω πρότασης της Επιτροπής, μολονότι σκοπεύει στη διασφάλιση των θέσεων εργασίας των κοινοτικών ναυτεργατών, όπως υποστηρίζει η σχετική συνοδευτική εισηγητική έκθεση, παρ' όλα αυτά η ήδη εκφρασμένη βούληση της Επιτροπής δεν διατυπώνεται με σαφήνεια στο σχετικό κείμενο με αποτέλεσμα να προκύπτει σύγχυση και ασάφεια.

Για την Ομοσπονδία κυρίαρχο θέμα αποτελεί η συνέχιση και μετά την παρέλευση της μεταβατικής ημερομηνίας (δηλ. 2004) του σημερινού καθεστώτος που αφορά το καμποτάζ, καθεστώς που εγγυάται την απρόσκοπτη απασχόληση Ελλήνων ναυτεργατών στα ακτοπλοϊκά επιβατηγά πλοία. Την ίδια ακριβώς θέση υποστηρίζει η ΠΝΟ και για την κρουαζιερόπλοιο ναυτιλία, η οποία τελικά περιελήφθη στο πεδίο εφαρμογής της πιο πάνω πρότασης, πράγμα που υπήρξε το



Την ίδια ακριβώς θέση υποστηρίζει η ΠΝΟ και για την κρουαζιερόπλοιο ναυτιλία, η οποία τελικά περιελήφθη στο πεδίο εφαρμογής της πιο πάνω πρότασης, πράγμα που υπήρξε το αποτέλεσμα αδιάκοπων και συνεχών παρεμβάσεων και πιέσεων της Ομοσπονδίας σε όλα τα επίπεδα, ιδιαίτερα τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα.

αποτέλεσμα αδιάκοπων και συνεχών παρεμβάσεων και πύσεων της Ομοσπονδίας σε όλα τα επίπεδα, ιδιαίτερα τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα.

Δεδομένου ότι η τροποποίηση του σχετικού Κανονισμού θα απασχολήσει την Ένωση κατά τους αμέσως επόμενους μήνες και λαμβανομένου υπόψη ότι το σχετικό κείμενο θα συζητηθεί από εδώ και πέρα σε επίπεδο κρατών-μελών και μόνον, οι παρεμβάσεις μας θα έχουν κατά κύριο λόγο αποδέκτη το ίδιο το κράτος και ειδικότερα το ΥΕΝ, το οποίο γνωρίζει τους προβληματισμούς και τις θέσεις μας και εκτιμούμε ότι θα πράξει καθετί δυνατόν στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων που θα ακολουθήσουν με κεντρικό στόχο τη διασφάλιση των σημερινών και αυριανών θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών. Εξάλλου, οι Έλληνες εφοπλιστές οφείλουν και εκείνοι από την

Είναι πέραν κάθε λογικής αμφιβολίας ότι συμφέρον των Ελλήνων ναυτεργατών είναι η ύπαρξη μιας ΠΝΟ δυνατής και ενωμένης σε τρόπο ώστε να είναι σε θέση να ανταποκριθεί στα προβλήματά τους εκπληρώνοντας συγχρόνως και τις προσδοκίες τους.

πλευρά τους να πράξουν τα δέοντα, σε τρόπον ώστε η συντονισμένη δράση και των τριών φορέων της ναυτιλίας μας να αποφέρει τους καρπούς που όλοι αναμένουμε, και πάνω απ' όλους οι Έλληνες ναυτεργάτες.

—Τους τελευταίους μήνες υπάρχει έντονη αντιπαράθεση με συναδέλφους στο συγκεκριμένο χώρο. Συμφέρει αυτή η αντιπαλότητα;

—Είναι πέραν κάθε λογικής αμφιβολίας ότι συμφέρον των Ελλήνων ναυτεργατών είναι η ύπαρξη μιας ΠΝΟ δυνατής και ενωμένης σε τρόπο ώστε να είναι σε θέση να ανταποκριθεί στα προβλήματά τους εκπληρώνοντας συγχρόνως και τις προσδοκίες τους. Προϋπόθεση για την επίτευξη των παραπάνω είναι η εσωτερική συνοχή της Ομοσπονδίας, πράγμα που αποτελεί την αναγκαία και ικανή συνθήκη για τη χωρίς προκρίματα προώθηση των διεκδικήσεων του ελληνικού ναυτεργατικού κόσμου. Τούτο βεβαίως δεν σημαίνει ότι δεν θα υπάρξουν διαφορετικές γνώμες και απόψεις ή και ακόμη ασυμφωνία για κάποιο επιμέρους θέμα. Στόχος μας όμως ήταν, είναι και θα εξακολουθήσει να είναι η σύνθεση όλων των διαφορετικών φωνών που ακούγονται στο πλαίσιο μιας διαλεκτικής διαδικασίας με γνώμονα πάντα τα συμφέροντα των ναυτεργατών.

Είναι επίσης βέβαιο ότι τελικά οι μόνοι που δεν θα είναι κερδισμένοι από εσωτερικές αντιπαράθεσεις και αντιπαλότητες, όπως αυτές που συνέβησαν πρόσφατα, είναι, σε τελευταία ανάλυση, οι ίδιοι οι ναυτεργάτες οι οποίοι, οφείλω να υπογραμμίσω, βρίσκονται συσπειρωμένοι στην ανώτατη

τη συνδικαλιστική τους οργάνωση.

—Το ελληνικό νηολόγιο κάθε μήνα αποδυναμώνεται. Οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών μειώνονται. Από τη δική σας σκοπιά, ποια μέτρα θα πρέπει να ληφθούν ώστε να σταματή-

σει η συρρίκνωση του στόλου;

—Όπως είναι γνωστό, η Διοίκηση της ΠΝΟ υπέβαλε στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας από τον Οκτώβριο του 1996 μια συνολική και εμπεριστατωμένη πρόταση, η οποία παρείχε λύσεις για μια σειρά ζητημάτων που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με την πορεία του ελληνικού νηολογίου. Δυστυχώς, η πρόταση αυτή δεν ευτύχησε να αξιοποιηθεί, όπως αναμέναμε, με αποτέλεσμα οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών να ακολουθούν καθοδική πορεία, ενώ από την άλλη μεριά η μετανηολόγηση ελληνικών πλοίων στις σημαίες ευκαιρίας να παρουσιάζει σταθερή άνοδο.

Εφόσον οι εφοπλιστές, Έλληνες και αλλοδαποί, θα εξακολουθούν να έχουν τη δυνατότητα ύψωσης στα πλοία τους μιας σημαίας ευκαιρίας είναι πλέον ή βέβαιο ότι ο αριθμός των υπό σημαίες ευκαιρίας πλοίων θα αυξάνει σε βάρος των πρώτων νηολογίων παραδοσιακών ναυτιλιών. Κατά συνέπεια είμαι της γνώμης ότι για να δοθούν λύσεις στα προβλήματά μας πρέπει να χτυπηθεί το κακό στη ρίζα του με τρόπο ώστε να επιτευχθεί σταδιακή εξάλειψη των σημαίων αυτών. Η ελληνική Πολιτεία πρώτα και κύρια έχει καθήκον αλλά και υποχρέωση να αναλάβει ουσιαστικές και αποτελεσματικές πρωτοβουλίες στο πλαίσιο διεθνών και περιφερειακών οργανισμών με στόχο την απώλεια του συγκριτικού πλεονεκτήματος που διαθέτουν οι σημαίες ευκαιρίας, πράγμα που θα επιτρέψει την επάνοδο των πλοίων στις φυσικές των σημαίες, δηλαδή τα παραδοσιακά πρώτα νηολόγια.

—Η κακοδαιμονία του NAT συνεχίζεται. Υπάρχουν λύσεις ώστε κάποτε να ορθοποδήσει;

—Η ΠΝΟ έχει κατ' επανάληψιν υποβάλει προτάσεις με συγκεκριμένο πλαίσιο λύσεων για την έξοδο από την κρίση που μαστίζει τον άλλοτε εύρωστο ασφαλιστικό φορέα των Ελλήνων ναυτεργατών. Τελευταία φορά μάλιστα (Νοέμβριος 1996) στο πλαίσιο της ειδικής Επιστημονικής Ομάδας που είχε συγκροτηθεί με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας για τη μελέτη του προβλήματος του NAT, επαναδιατυπώσαμε ολοκληρωμένες και ρεαλιστικές προτάσεις με δύο κεντρικούς άξονες, δηλαδή μέτρα αποκατάστασης της αναλογιστικής κεφαλαιοποιητικής ανταποδοτικότητας του Ταμείου καθώς επίσης μέτρα αποκατάστασης της αναλογιστικής διανεμητικής ανταποδοτικότητας των εισφορών και παροχών και των αρχών της κοινωνικής δικαιοσύνης.

Αναλυτικά οι προτάσεις της Π.Ν.Ο. είναι:

2. Α' ΕΝΟΤΗΤΑ-ΦΑΣΗ: Μέτρα αποκατάστασης της αναλογιστικής κεφαλαιοποιητικής ανταποδοτικότητας του Ν.Α.Τ., διαρθρωτικού και στρατηγικού χαρακτήρα, εισροών και εκροών, διοίκησης, διαχείρισης και λειτουργίας

2.1 Ρύθμιση του συνολικού, ισολογικού, σωρευτικού και αναλογιστικού ελλείμματος του Ν.Α.Τ. καθώς και των σχετικών δανειακών βαρών (κεφαλαίου και τόκων) και ανάληψη των αντίστοιχων επιβαρύνσεων από το κράτος, ως



οφειλόμενου σε παρεμβατικά αίτια-μέτρα του κράτους, σύμφωνα και με τις αντίστοιχες εκτιμήσεις και ρυθμιστικές προτάσεις όλων των μέχρι σήμερα μελετών και εκθέσεων κορυφαίων παραγόντων του ΥΥΠΚΑ και μελετητών π.χ. Έκθεση καθηγητή Ι. Βαρθολομαίου, γ.γ. ΥΥΠΚΑ, Γ.Ι. Τιμαγένη, προέδρου Ν.Α.Τ., Θ. Ζαφείρα, προέδρου ΕΠΟΕΝ.

2.2 Απόδοση στο Ν.Α.Τ. των ισόποσων, ισολογιστικών, σωρευτικών και αναλογιστικών επιβαρύνσεων του, από την κρατική κοινωνική προνοιακή και αναπτυξιακή ναυτιλιακή πολιτική, κατ' εφαρμογή και της ισχύουσας νομοθεσίας (Ν. 2084/92 άρθρο 68 καθώς και τα σχετικά του άρθρου 44 5, άρθρου 75 και Ν.Δ. 465/70 άρθρο 3, ΑΝ 1846/51 άρθρο 24).

2.3 Απόδοση και στο Ν.Α.Τ. του ισόποσου, ισολογιστικά και σωρευτικά, της οφειλόμενης κρατικής συμμετοχής (τριμερής χρηματοδότηση), που χορηγείται σε όλους τους άλλους -πλην Ν.Α.Τ. και Ο.Ν.- φορείς Κύριας Σύνταξης και Ασθένειας, όχι μόνο της μισθωτής αλλά και της εργοδοτικής εργασίας, όπως έχει συμφωνηθεί με το συνδικαλιστικό κίνημα (3/9) και όπως προβλέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία (Ν. 2084/92 άρθρα 22 και 35), υπολογιζόμενης επί των πάσης φύσεως αποδοχών των ασφαλισμένων/εργαζομένων ναυτικών.

2.4 Αποκατάσταση και στο Ν.Α.Τ. της εισφοροδοτικής σχέσης-χρηματοδότησης ασφαλισμένων/εργαζομένων ναυτικών (2/9), εργοδοτών (4/9) και κράτους (3/9), υπολογιζόμενης στις πάσης φύσεως οικείες αποδοχές (σχετικά: Ν. 2084/92 άρθρα 22, 35, 46, 55 καθώς και η Διεθνής Σύμβαση Εργασίας 102 άρθρο 71).

2.5 Επαναπόδοση στο Ν.Α.Τ. των αφαιρούμενων πόρων του από το νεοϊδρυμένο ΕΛΕΘΜΜΕ / ΥΕΝ Ν. 2390/21-3-96 άρθρο 5, για τη χορήγηση επιδότησης παραγωγικότητας στο προσωπικό του Υ.Ε.Ν., ΓΕΝΕ κ.λπ. με επιβάρυνση του Ν.Α.Τ. αντί του κρατικού Προϋπολογισμού (Προϋπολογιζόμενο ποσόν 1 δισ/ριο δρχ. ετησίως).

2.6 Ανάπτυξη προγράμματος για τη συνέχιση της ασφάλισης των άνεργων ναυτικών στο Ν.Α.Τ. και την άμεση απόδοση σ' αυτό των σχετικών εισφορών και ειδικότερα του κύκλου μαθητείας, εργασίας, συνταξιοδότησης.

2.7 Ανάπτυξη προγράμματος απόδοσης μέρους του οφέλους που προκύπτει για τους πλοιοκτήτες, λόγω των οικονομικών κλίμακος-σύνδεσης του Ν.Α.Τ. με τις αντίστοιχες οικονομικές ομάδες (πλοία) και κυρίως λόγω της εκτεταμένης χρησιμοποίησης "μαύρης" και "νεκρής" εργασίας κ.λπ. θεμάτων οργανικής σύνθεσης πληρώματος, αύξηση της παραγωγικότητας και λειτουργικότητας λόγω και των πρόωρων συνταξιοδοτήσεων κ.λπ. (σχετικές και οι διατάξεις των Ν. 1902/90 άρθρο 11, Ν. 1976/91 άρθρο 10, Ν. 2084/92 άρθρο 46 §4).

2.8 Άμεση αναζήτηση και απόδοση στο Ν.Α.Τ. των οφειλόμενων σ' αυτό ποσών από την εφαρ-

μογή της διαδοχικής ασφάλισης κ.λπ. σχετικά.

2.9 Άμεσος, διαπιστωτικός και ελεγκτικός προσδιορισμός και καταγραφή των πάσης φύσεως και μορφής επιβαρύνσεων του Ν.Α.Τ., οικονομικών, παραχώρησης περιουσιακών του στοιχείων ή προσωπικού απασχολούμενου σ' αυτό ή διατιθέμενου σε οποιουδήποτε τρίτους, στέγασης αυτών ή επιβάρυνσης του Ν.Α.Τ. για παραχωρημένο σ' αυτό προσωπικό κ.λπ. για την άμεση αποκατάσταση των πραγμάτων, διακοπή των μη νομιμοποιούμενων επιβαρύνσεων, απόδοση των οφειλόμενων καθώς και των διατεθειμένων περιουσιακών στοιχείων, του οφέλους τρίτων εξ αυτών κ.λπ.

2.10 Άμεση αποκατάσταση της αυτόνομης κοινωνικής υπόστασης του Ν.Α.Τ. με την απόδοση της πλειοψηφίας της διοίκησής του στους ασφαλισμένους του, εργαζομένους και συνταξιούχους και την ενίσχυση της παρουσίας της εργοδοτικής πλευράς σ' αυτή, σύμφωνα και με τα οριζόμενα στο Ν. 1539/85 άρθρο 20 κ.λπ. καθώς και της ελεύθερης διαχείρισης των περιουσιακών του στοιχείων, για την καλύτερη προστασία και αξιοποίησή τους, την κατάργηση του ΑΝ 1611/1950 κ.λπ. (ώστε τα έξοδα διαχείρισής τους να μην είναι ισόποσα ή μεγαλύτερα από τα έσοδα αυτών) και την άμεση απόδοση των οφειλόμενων πόρων λόγω της επί δεκαετίας εφαρμογής του ΑΝ 1611/1950 κ.λπ.

2.11 Άμεση απόδοση στο Ν.Α.Τ. των παρακρατούμενων εισφορών ναυτικών και πλοιοκτητών κατά τη διενέργεια της μισθοδοσίας, βάσει συναποστελλόμενου σ' αυτό αντίγραφου της μισθοδοτικής κατάστασης και όχι κατά τη μεθυστερη επιβεβαιωτική οριστική εκκαθάριση του ναυτολογίου.

2.12 Άμεση ανάπτυξη προγράμματος μηχανοργάνωσης του Ν.Α.Τ. και των συνδεδεμένων μ' αυτό λοιπών φορέων, κεφαλαίων κ.λπ. και παράλληλη εκπόνηση του απαιτούμενου νέου παραγωγικού οργανογράμματος στελέχωσης υπηρεσιών και ορθολογικής κατανομής προσωπικού, αποτύπωση της προέλευσης, μισθολογικής, εργασιακής σχέσης κ.λπ. αυτού και την πλήρη αρμοδιότητα του Ν.Α.Τ. για κάθε θέμα πρόσληψης και διαχείρισης του εργασιακού δυναμικού του και των διασυνδεδεμένων φορέων ευθύνης του.

Ανάληψη των μισθολογικών κ.λπ. βαρών από τον κρατικό Προϋπολογισμό σε όλες τις περιπτώσεις κάλυψης θέσεων εκτός οργανογράμματος και ευθύνης του Ν.Α.Τ.

2.13 Άμεση ρύθμιση θεμάτων ουσιαστικής αντιπροσωπευτικής συμμετοχής και εκπροσώπησης της ναυτικής εργασίας στα διάφορα Συμβούλια, Επιτροπές κ.λπ. Ανεργίας, Εφαρμογής Κανονισμών, ελέγχων, επιθεωρήσεων, σύνταξης πορι-



σμάτων, διαχείρισης πόρων, δαπανών, περιουσίας, προσωπικού κ.λπ.

2.14 Άμεση ρύθμιση θεμάτων σχετικών με το κύκλωμα μεσιτειών-ανεργίας-απασχόλησης.

2.15 Κατοχύρωση του Ν.Α.Τ. από τις συνέπειες κινητικότητας της σημαίας καθώς και των συνδεόμενων μ' αυτό πλοίων, κινήτρων κ.λπ. συναφή.

2.16 Απόδοση από το Ν.Α.Τ. στους συνδεδεμένους μ' αυτό φορείς, κεφάλαια κ.λπ. του ανήκοντος σ' αυτούς ποσού των συνεισπραττόμενων από αυτό εσόδων τους, μετά την είσπραξη αυτών και όχι κατά τη βεβαίωσή τους.

2.17 Άμεση απόδοση της διοίκησης, διαχείρισης και λειτουργίας των φορέων, κεφαλαίων κ.λπ. στους εκπροσώπους των ασφαλισμένων τους, εφόσον χρηματοδοτούνται μονομερώς απ' αυτούς, καθώς επίσης και την κατά πλειοψηφία συμμετοχή τους στις περιπτώσεις διμερούς κ.λπ. χρηματοδότησής τους.

2.18 Ρύθμιση θεμάτων αφερεγγυότητας κ.λπ. εργοδότη.

4. Β' ΕΝΟΤΗΤΑ - ΦΑΣΗ: Μέτρα αποκατάστασης της αναλογιστικής διανεμητικής ανταποδο-

τικότητας των εισφορών και παροχών και των αρχών της κοινωνικής δικαιοσύνης

4.1 Καθορισμός των αποδοχών υπολογισμού εισφορών, στο σύνολο των πάσης φύσεως αποδοχών, όπως διαμορφώνονται κατά περίπτωση, βάση των οικείων

κατά κλάδο ναυτικής εργασίας Σ.Σ.Ε., που ισχύουν κάθε φορά.

4.2 Καθορισμός των αποδοχών υπολογισμού παροχών, στο 80% των κατά περίπτωση αποδοχών υπολογισμού εισφορών (αρχή της εσωτερικής αλληλεγγύης) και υπολογισμός των συντάξεων με το πηλίκο που προκύπτει μετά τη διαίρεσή του με τα οικεία, κατά περίπτωση, ανώτατα χρονικά όρια ασφάλισης και αναπλήρωσης εισοδήματος.

4.3 Καθιέρωση κινήτρων παραμονής στην εργασία, με τη χορήγηση ποσοστιαίας προσαυξήσεως της δικαιούμενης ανώτατης σύνταξης, για κάθε χρόνο παραμονής στην εργασία-ασφάλιση, πέραν του οριζόμενου γι' αυτήν ανώτατου χρονικού ορίου ασφάλισης, για την επιμήκυνση του χρόνου ασφαλιστικής ωρίμανσης, εκτός από την κύρια σύνταξη και για την επικουρική και το εφάπαξ.

4.4 Σύνδεση των συντάξεων με τους μισθούς και αναπροσαρμογή τους βάσει του 80% των αποδοχών υπολογισμού τους όπως διαμορφώνεται κάθε φορά από τις οικείες, κατά περίπτωση, Σ.Σ.Ε., πέραν των κινήτρων παραμονής.

4.5 Εξορθολογισμός διατάξεων αναφορικά με το τρίπτυχο: Εισφορών, παροχών, προϋποθέσεων θεμελίωσης δικαιώματος, συνταξιοδότησης και διαμόρφωσης του ποσού της σύνταξης, άμεσης



και έμμεσης, γήρατος, αναπηρίας, θανάτου, βάσει και της υπαγωγής της ναυτικής εργασίας στα ΒΑΕ καθώς και στα ΥΠΕΡ/ΒΑΕ για ορισμένους κλάδους και ειδικότητες.

4.6 Συνολική, συνδυαστική εξέταση του καθεστώτος όλων των σχετικών με τη ναυτική εργασία φορέων καθώς και των διαφόρων σχέσεων τους και δοσοληψιών με το Ν.Α.Τ., ως βασικής προϋπόθεσης για τη λήψη των αναγκαίων μέτρων εξυγίανσής τους.

4.7 Άρση ασφαλιστικών ανισοτήτων των ασφαλισμένων της ναυτικής εργασίας έναντι των ασφαλισμένων άλλων Ταμείων Εργασίας (αρχές κοινωνικής δικαιοσύνης).

4.8 Καθιέρωση κινήτρων προσέλκυσης της ελληνικής σημαίας και υπαγωγής στο Ν.Α.Τ., όχι σε βάρος του (οργανική σύνθεση, μειώσεις εισφορών κ.λπ.) αλλά με αντιστάθμιση για τις υπέρ αυτού επιβαρύνσεις, βάσει άλλων, εκτός Ν.Α.Τ., κινήτρων.

4.9 Αυτοτελής ιδιαίτερη χρηματοδότηση του Ο.Ν. κ.λπ. όχι με τις εισφορές κ.λπ. έσοδα του Ν.Α.Τ. (εισφορές Ασθενείας, Ανεργίας κ.λπ.).

4.10 Αύξηση των πόρων του ΚΑΕ.

4.11 Κρατική επιχορήγηση του ΚΑΑΝ, Ο.Ν. Ε.Ν. κ.λπ. όπως γίνεται και για τους άλλους τομείς εργασίας (Ο.Α.Ε.Δ. κ.λπ.), σύμφωνα με τις αρχές της κοινωνικής δικαιοσύνης.

4.12 Επιδότηση θέσεων ναυτικής εργασίας, κίνητρα συμπλήρωσης οργανικών συνθέσεων κ.λπ. όπως γίνεται και για τους εργοδότες επιχειρήσεων ξηράς.

4.13 Απόδοση προμήθειας στο Ν.Α.Τ. επί του ναυτικού συναλλάγματος.

4.14 Απόδοση του ΕΚΑΣ και στους συνταξιούχους ναυτικούς κ.λπ. σχετικά με τις συντάξεις κατώτατων ορίων, ποσοστών δικαιολόγων (π.χ. χήρας-χήρου από 60% σε 70% -ΙΚΑ και επιδόματα παιδιών 20%, 15%, 8%- τρίτου παιδιού κ.λπ.). Επιβαρύνσεις κράτους προνοίας και για τη ναυτική εργασία.

4.15 Αυτοτέλεια εισφορών κύριας σύνταξης και καθιέρωση ιδιαίτερων εισφορών για Ασθένεια, Ανεργία κ.λπ., παράλληλα με την αναμόρφωση αυτών με σχέση 1:2, εργαζομένων-εργοδότη, κατ' εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας.

Το ελληνικό νηολόγιο κάθε μήνα αποδυναμώνεται. Οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών μειώνονται. Από τη δική σας σκοπιά, ποια μέτρα θα πρέπει να ληφθούν ώστε να σταματήσει η συρρίκνωση του στόλου;



Η Κω Ζωρζέττα Λάλη

Η νέα διευθύντρια ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

■ Ανέλαβε τα καθήκοντά της η νέα διευθύντρια Θαλάσσιων Μεταφορών στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών (VII) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η ανάληψη της θέσεως αυτής από μία Ελληνίδα επιστήμονα αποτελεί τιμή για τη χώρα μας και συγχρόνως επιβεβαιώνει τη σημασία που οι Ευρωπαίοι εταίροι μας αποδίδουν στην Ελλάδα ως κυρίαρχης ναυτιλιακής δύναμης.

Η κ. Ζωρζέττα Λάλη τελείωσε το Αμερικάνικο Κολέγιο θηλέων στην Αθήνα. Ακολουθώντας την οικογενειακή παράδοση εισήχθη στη Νομική Αθηνών.

Το 1974, μετέβη στο Στρασβούργο για μεταπτυχιακές σπουδές στο Διεθνές και Ευρωπαϊκό Δίκαιο. Η παραμονή της στη γαλλική πόλη της έδωσε την ευκαιρία να τελειοποιήσει τη γαλλική γλώσσα, να βελτιώσει σημαντικά τη γερμανική και την ισπανική και να αποκτήσει πολύτιμη εμπειρία διδάσκοντας στη Νομική σχολή του Στρασβούργου, θεσμικό δίκαιο της Κοινότητας.

Με την ένταξη της χώρας μας στην ΕΟΚ, πέρασε με επιτυχία τις εξετάσεις στην Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, όπου προσελήφθη το 1981 ξεκινώντας έτσι, την καριέρα της στην ΕΟΚ.

Η πρώτη της ενασχόληση αφορούσε την ελεύθερη εγκατάσταση και παροχή υπηρεσιών όπου αντιμετώπισε πολλά ελληνικά προβλήματα όπως, η αγορά γης από ξένους στις παραμεθόριες περιοχές, η άσκηση ελευθέρων επαγγελμάτων, η αμοιβαία αναγνώριση ξένων πτυχίων, κ.ά.

Μετά από ένα σύντομο πέρασμα από τις διεθνείς διαπραγματεύσεις για την απελευθέρωση των υπηρεσιών, ανέλαβε τη σημαντική θέση του βοηθού του γενικού διευθυντή της Εσωτερικής Αγοράς και της Βιομηχανίας. Από αυτό το πόστο ξεκίνησε ουσιαστικά και η ανοδική της πορεία. Το αμέσως επόμενο βήμα ήταν η συνεργασία της κ. Λάλη ως μέλος του γραφείου της Ελληνίδας επιτρόπου Βάσως Παπανδρέου. Στη θέση αυτήν παρέμεινε επί τέσσερα χρόνια και ασχολήθηκε κυρίως με θέματα μεταφορών αποκτώντας έτσι πληρέστερη εικόνα της ελληνικής πραγματικότητας.

Όταν τελείωσε η θητεία της επιτρόπου κ. Β. Παπανδρέου, τον Ιανουάριο 1993, η κ. Ζωρζέττα Λάλη επέστρεψε στις υπηρεσίες της Κομισιόν όπου διετέλεσε προσωπάρχης και τμηματάρχης Προϋπολογισμού στη Γενική Διεύθυνση Βιομηχανίας, εδραιώνοντας έτσι την εμπειρία της σε θέματα διαχείρισης πόρων και management.

Το 1996 πήρε νέα προαγωγή αναλαμβάνοντας μια περισσότερο "πολιτική" θέση: Τμηματάρχης, υπεύθυνη για τις σχέσεις με το Συμβούλιο Υπουργών. Έτσι συμμετείχε στην προετοιμασία των Συνόδων Υπουργών των σχετικών με όλες τις πολιτικές της Κοινότητας όπως εσωτερική αγορά, μεταφορές, βιομηχανία, ενέργεια, έρευνα, παιδεία, κοινωνικά θέματα, κλπ.

Το Μάρτιο του 1998 η Επιτροπή επέλεξε την Ζωρζέττα Λάλη ως διάδοχο του απελθόντος κ. Ροδόλφου Παπαϊωάννου.

Με την ανάληψη των νέων καθηκόντων η κ. Ζ. Λάλη πήρε και τον τίτλο της πρώτης Ελληνίδας διευθύντριας και μιας από τις 19 γυναίκες με διευθυντικά πόστα στην Κοινότητα. Αναγνώριση ιδιαίτερα σημαντική, αφού μέχρι πρόσφατα η Κομισιόν επέλεγε, συνήθως, άνδρες για ανώτατα στελέχη.



PUBLICATIONS & PRESS S.A.

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



SHIP'S EQUIPMENT AND SPARES INDEX

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

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

Price of Volume: DRS. 35.000

NOW ON A CD-ROM

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

Price of CD - ROM: DRS. 65.000



MAIN MENU SCREEN

LIST OF COMPANIES

Three options are available:

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

EQUIPMENT - SERVICES

Two options are available:

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

WORLD ATLAS

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

MULTIPLE QUERIES

Three options are available:

- "Query": Search by Country, City, Category etc. Or a combination of these fields.
- "Advanced Query": By typing in the "Equipment/Services" fields any text the query proceeds to search the Data Base for associations. The headers "Containing text" or "Not containing text" above the "Equipment/Services" fields and the operators "Match case", "Whole word" allow you to customise your search.
- "Query Result": Upon completion of the query the "Query Result" screen automatically appears. All companies are listed in alphabetical order, and a list of print options is offered.



SPECIAL OFFER

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

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

ORDER FORM

TO: PUBLICATIONS AND PRESS S.A.

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

☐

ONLY THE BOOK AT THE PRICE OF DRS. 35.000

☐

ONLY THE CD-ROM AT THE PRICE OF DRS. 65.000

☐

BOOK AND CD-ROM AT THE DISCOUNT PRICE OF DRS. 50.000

COMPANY: _____

ADDRESS: _____ TEL: _____ FAX: _____

NAME: _____ SIGNATURE: _____ DATE: _____

“ΕΥΡΩ”:

Οξύνεται ο τραπεζικός ανταγωνισμός

Συνέντευξη του Γκίκα Χαρδούβελη στα “Ν.Χ.”

■ Πόσο θα επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τραπεζικού συστήματος η καθιέρωση του «ευρώ»; Τι πρέπει να γίνει για να επιβιώσουν οι ελληνικές τράπεζες από τον ευρωπαϊκό ανταγωνισμό;

Η εισαγωγή του ευρώ, σε συνδυασμό με την παρατηρούμενη παγκοσμιοποίηση των χρηματοπιστωτικών αγορών, θα εντείνει τον ανταγωνισμό στον ευρωπαϊκό χρηματοπιστωτικό χώρο. Επιπρόσθετα, η παρουσία του Ευρώ θα διαμορφώσει νέες συνθήκες στην τραπεζική αγορά στις εγχώριες αγορές χρήματος και κεφαλαίου, συνθήκες που εκτιμάται ότι θα επηρεάσουν τις πηγές κερδοφορίας των ελληνικών τραπεζών. Οι εξελίξεις αυτές καθιστούν επιτακτική την ανάγκη επαναπροσδιορισμού της στρατηγικής των ελληνικών τραπεζών. Τα εγχώρια χρηματοπιστωτικά ιδρύματα θα πρέπει να επικεντρώσουν τις δραστηριότητές τους στις εργασίες εκείνες που παρουσιάζουν συγκριτικό πλεονέκτημα.

Τι προοπτικές έχει η Ελλάδα να επιτύχει τους στόχους σύγκλισης και σε τι οφείλεται η μέχρι σήμερα υστέρηση των οικονομικών μεγεθών από τις απαιτήσεις του Μάαστριχ;

Η Ελλάδα βρίσκεται πολύ κοντά στην ικανοποίηση των κριτηρίων σύγκλισης. Ήδη για το 1998 προβλέπεται ότι θα ικανοποιεί το κριτήριο του δημοσίου ελλείμματος. Η αναμενόμενη αποκλιμάκωση του πληθωρισμού, αφού ολοκληρωθεί η απορρόφηση των πληθωριστικών πιέσεων που προκάλεσε η πρόσφατη αναπροσαρμογή της ισοτιμίας της δραχμής, θα επιτρέψει την ικανοποίηση και του κριτηρίου του πληθωρισμού. Οι πρόσφατες εξελίξεις στην αγορά ομολόγων προοιωνίζονται ότι κατά την ημερομηνία αξιολόγησης (αρχές 2000) η Ελλάδα θα πληροί και το κριτήριο των επιτοκίων. Η ένταξη, εξάλλου, της δραχμής στο Μηχανισμό Συναλλαγματικών Ισοτιμιών δίνει στην Ελλά-

Αισιόδοξος για την ικανοποίηση των κριτηρίων σύγκλισης από την Ελλάδα και την επίτευξη, έτσι,

του στόχου της συμμετοχής της χώρας στην

Ο.Ν.Ε. είναι ο κ. Γκίκας Χαρδούβελης επικεφαλής

της Διεύθυνσης Σχεδιασμού και Οικονομικού

Ελέγχου της ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΤΗΣ ΕΛ-

ΛΛΑΔΟΣ. Στη συνέντευξή του προς τα ΝΑΥΤΙΚΑ

ΧΡΟΝΙΚΑ, ο κ. Χαρδούβελης, μιλάει ακόμη για

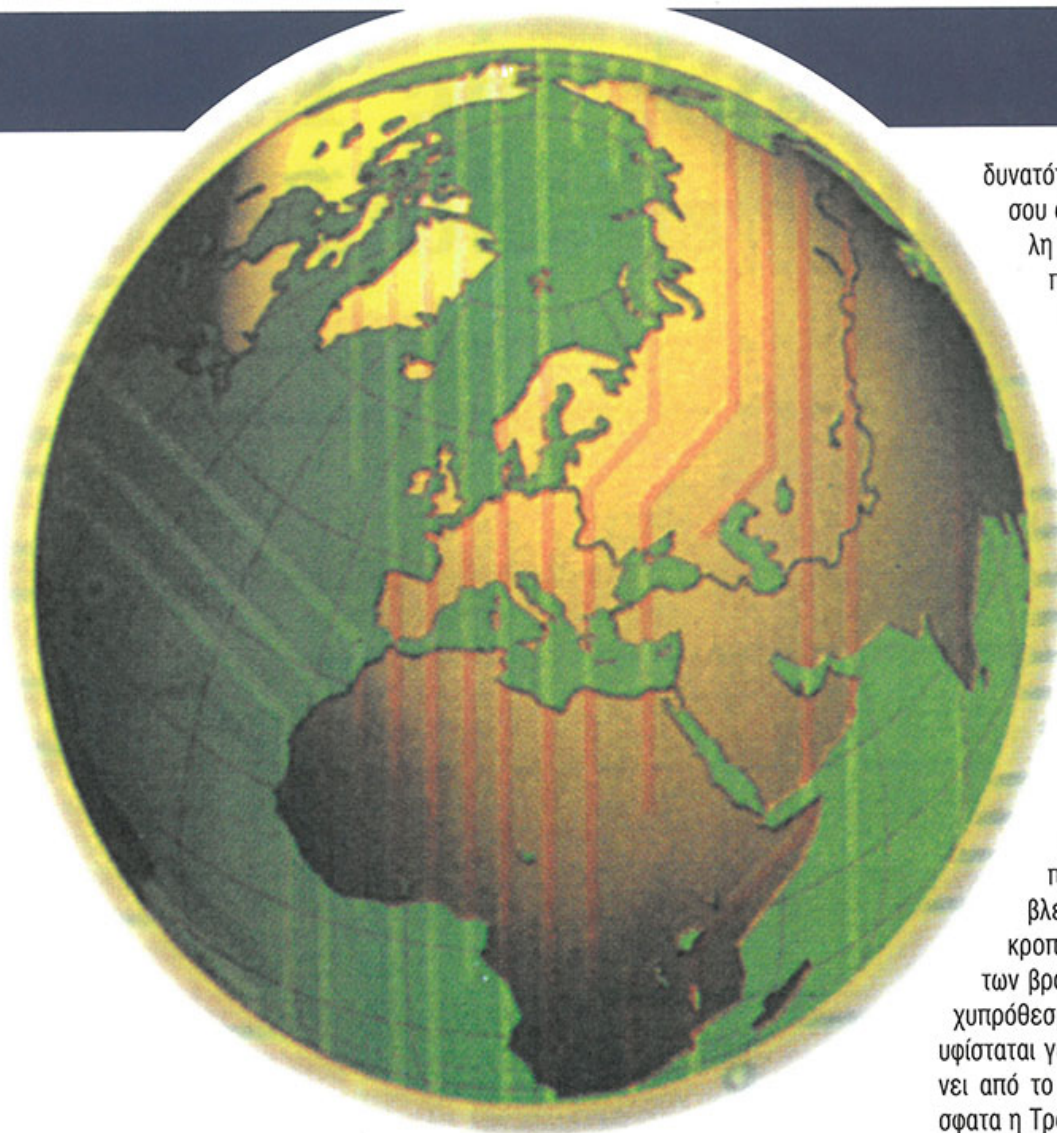
την επίδραση του “ευρώ” στο ελληνικό τραπεζικό

σύστημα, για τις συγχωνεύσεις και για τις ιδιωτι-

κοποιήσεις των τραπεζών αλλά και για την απο-

κλιμάκωση των επιτοκίων, που είναι και το ζητού-

μενο της οικονομικής πολιτικής που ακολουθείται.



δυνατότητα στις εν λόγω τράπεζες να είναι εξίσου αποδοτικές με τις ιδιωτικές. Από την άλλη μεριά, όμως, η μετοχοποίηση ή ιδιωτικοποίηση και η ένταξη ορισμένων τουλάχιστον από αυτές σε ευρύτερα επιχειρηματικά συγκροτήματα θα ενισχύσει τον ανταγωνισμό και θα διασφαλίσει την περαιτέρω ανάπτυξη του ελληνικού χρηματοπιστωτικού συστήματος.

Πόσο εφικτό είναι να μειωθούν συντόμως τα επιτόκια και κάτω από ποιες προϋποθέσεις;

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η αποκλιμάκωση των επιτοκίων είναι όχι μόνο εφικτή αλλά και αναμενόμενη, όπως άλλωστε τούτο προκύπτει και από τη μορφή της καμπύλης των αποδόσεων. Αυτή είναι αναστραμμένη, πράγμα που υποδηλώνει ότι η αγορά προβλέπει πτώση των επιτοκίων, αφού τα μακροπρόθεσμα είναι σημαντικά χαμηλότερα των βραχυπρόθεσμων. Η διαμόρφωση των βραχυπρόθεσμων επιτοκίων σε υψηλότερα επίπεδα θα υφίσταται για όσο διάστημα ο πληθωρισμός αποκλίνει από το μεσοπρόθεσμο στόχο που έθεσε πρόσφατα η Τράπεζα της Ελλάδος. Η επίτευξη του στόχου προϋποθέτει συνετή πολιτική τιμών εκ μέρους των επιχειρήσεων, αλλά και την υλοποίηση των συνοδευτικών μέτρων που ανακοινώθηκαν ταυτόχρονα με την προσαρμογή της συναλλαγματικής ισοτιμίας της δραχμής.

Ποια η σημερινή συμμετοχή του ελληνικού τραπεζικού συστήματος στη ναυτιλιακή ανάπτυξη των ελληνικών επιχειρήσεων;

Το ελληνικό τραπεζικό σύστημα της Ελλάδας έχει μακρά παράδοση στην εξυπηρέτηση την ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας. Ειδικότερα, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος σήμερα με το ναυτιλιακό κατάστημα του Πειραιά, που εποπτεύεται από τη Δ/νση Ναυτιλιακών Χορηγήσεων, καθώς και με το κατάστημα της Τράπεζας στο City του Λονδίνου και τη θυγατρική Atlantic Bank στη Ν. Υόρκη προσφέρει ένα ευρύ φάσμα τραπεζικών υπηρεσιών.

Όσον αφορά τις χορηγήσεις του συνόλου των εμπορικών τραπεζών προς τη ναυτιλία, στο τέλος του 1997 ανερχόταν σε 497 δισεκ. δραχμές έναντι 387 δισεκατ. το 1996 (αύξηση κατά 28%).

δα τη δυνατότητα να διεκδικήσει ανάλογη αξιολόγηση με αυτή των χωρών που εντάχθηκαν ήδη στη ζώνη του ευρώ. Αναφορικά με την υστέρηση προσαρμογής των οικονομικών μεγεθών της Ελλάδας θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας ότι η απόκλιση των μεγεθών, ειδικότερα των δημοσιονομικών, ήταν τέτοιας έκτασης που καθιστούσαν ανέφικτη την ικανοποίηση των κριτηρίων ταχύτερα.

Τι είναι προτιμότερο; Να συγχωνεύονται οι ελληνικές κρατικές τράπεζες ή να ιδιωτικοποιούνται;

Δεν υπάρχει κάποια θεώρηση που να παρέχει επιχειρήματα αποκλειστικά υπέρ της μιας εκ των δύο επιλογών. Η συγχώνευση των τραπεζών που ελέγχονται από το Δημόσιο συμβάλλει στη δημιουργία του μεγέθους το οποίο θα επιτρέψει σε αυτές να λειτουργήσουν ανταγωνιστικά στο νέο περιβάλλον. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τη λειτουργία των τραπεζών με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, δίνει τη

Άμεση απαίτηση της Ε.Ε.Ε. από το Υπουργείο Ναυτιλίας

- Να σταματήσει η “αιμορραγία” του ελληνικού νηολογίου
- Τι συζητήθηκε από την αντιπροσωπεία του εφοπλισμού στις Βρυξέλλες



Την αναθεώρηση των μέτρων για την ανταγωνιστικότητα των ποντοπόρων ζήτησε ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Γιάννης Λύρας.

«Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δεν θα πρέπει να καθυστερήσει άλλο. Σήμερα κιάλας να αναθεωρήσει τα μέτρα ανταγωνιστικότητας που έλαβε τον περασμένο Ιούλιο και τα οποία μόνο ζημία προξένησαν» τόνισε ο κ. Λύρας, που συμπλήρωσε: «Είχαμε επισημάνει το πρόβλημα πριν από τις εκλογές του Σεπτεμβρίου του '96 στον πρωθυπουργό. Δεν μας άκουσαν και σήμερα οι συνθήκες στη ναυτιλία είναι ακόμη πιο δύσκολες».

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΕΕ το πρώτο τετράμηνο του 1998 από το νηολόγιο διεγράφησαν 43 πλοία και ενεγράφησαν 13. Αυτήν τη στιγμή το ελληνικό νηολόγιο μετρά 646 σκάφη, άνω των 3.000 κόρων. Η συρρίκνωση θα συνεχιστεί κατά τις προβλέψεις των πλοιοκτητών αν και ο ελληνόκτητος στόλος αριθμεί περίπου 3.300 πλοία.

Για την «αιμορραγία» του ελληνικού νηολογίου την ανησυχία του, σε αντιπροσωπεία της ΕΕΕ σε πρόσφατη επίσκεψη στις Βρυξέλλες εξέφρασε και ο επίτροπος Ν. Κίνοκ που ευχήθηκε να αλλάξουν οι συνθήκες για αναστροφή αυτής της τάσης. Οι εφοπλιστές υποστήριξαν και χθες ότι ένα ελληνικό δεξαμενόπλοιο σε σύγκριση με ένα ανταγωνιστικό (λόγω σύνθεσης, αφού τα ελληνικά ανάλογα με την κατηγορία έχουν 8 έως 11 Έλληνες ναυτικούς) επιβαρύνεται καθημερινά με 1.000 δολάρια, ενώ η διαφορά σε ένα μπαλκ κάριερ είναι 700 δολάριο ημερησίως.

Στη συνέντευξη της 21ης Μαΐου ο κ. Λύρας αναφέρθηκε και στις συνομιλίες ιδιαίτερου ενδιαφέροντος που είχε η εφοπλιστική αντιπροσωπεία στις Βρυξέλλες.

Η ελληνική αντιπροσωπεία στην οποία μετείχαν οι δύο Αντιπρόεδροι της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών Νικ. Ευθυμίου και Παύλος Ιωαννίδης, το μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών και αντιπρόεδ-

δρος του Greek Shipping Co-Operation Committee Επαμεινώνδας Εμπειρικός και η Δρ Άννα Μπρεδήμα-Σαβ-
βοπούλου, κατέθεσε σχετικό υπόμνημα και είχε συναντήσεις με τους Επιτρόπους Μεταφορών, Εξωτερικών
Σχέσεων και Κοινωνικών Υποθέσεων N. Kinnock, Sir Leon Brittan και P. Flynn, ενώ είχε επίσης την ευκαιρία
ανταλλαγής απόψεων με διευθυντικά στελέχη των Επιτρόπων Βιομηχανίας, Ανταγωνισμού καθώς και του
Έλληνα επιτρόπου Χρήστου Παπουτσή.

Τα θέματα γύρω από τα οποία περιστράφηκαν οι συζητήσεις ήταν, μεταξύ των άλλων και τα ακό-
λουθα:

- * **Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος (εγκαταστάσεις υπο-
δοχής καταλοίπων, λιμενικός έλεγχος, καμπάνια ποιοτικής ναυτιλίας).**
- * **Νέα ναυπηγική πολιτική σε σχέση με την πρόσφατη απόφαση του Συμβουλίου Υπουργών
Βιομηχανίας, η οποία απαγορεύει λειτουργικές ενισχύσεις μετά το έτος 2000.**
- * **Νέα λιμενική πολιτική.**
- * **Προτάσεις επανδρώσεως των επιβατηγών πλοίων (cabotage).**
- * **P&I Clubs (περιορισμός ορίου καλύψεως).**

Επίσης συζητήθηκαν τα θέματα του χρόνου εργασίας των ναυτικών, ο κοινωνικός διάλογος, οι διαπραγμα-
τεύσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου και η νέα Διατλαντική Αγορά.

Ειδικότερα, οι συζητήσεις μεταξύ της ελληνικής εφοπλιστικής αντιπροσωπείας και των κοινοτικών αρμοδίων
εστιάστηκαν:

- Στις ενισχύσεις προς τη ναυπηγική βιομηχανία όπου επανελήφθη η αντίθεση της Ενώσεως Ελλήνων Εφο-
πλιστών στη χορήγηση ενισχύσεων, ενώ διευτυώθη με έμφαση η θέση της όπως τεθεί σε ισχύ η συμφωνία
του ΟΟΣΑ, ευθύς μετά την κύρωσή της από τις Ηνωμένες Πολιτείες.
- Στις επιπτώσεις από την πρόσφατη οικονομική κρίση στη Νοτιοανατολική Ασία, στην παγκόσμια ναυτιλία και
ειδικότερα στον τομέα των ναυπηγήσεων. Για το θέμα αυτό, οι Ευρωπαίοι επιτρόποι εξέφρασαν τις ανησυ-
χίες τους ως προς το ενδεχόμενο η οικονομική βοήθεια που θα δοθεί στις χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας
και ειδικότερα στην Κορέα, να μη χρησιμοποιηθούν για την έμμεση επιδότηση των ναυπηγείων.

Σχετικά με την κοινοτική πολιτική για τους λιμένες, όπως αυτή παρουσιάστηκε στην Πράσινη
Βίβλο, οι Έλληνες εφοπλιστές διατύπωσαν τη θέση της Ενώσεώς τους, σύμφωνα με την οποία παρέ-
χεται στήριξη στις θέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το ζωτικής σημασίας θέμα των χρεώσεων
των διαφόρων λιμενικών υπηρεσιών. Συγκεκριμένα, διευκρινίστηκε ότι τρεις καθοριστικές αρχές θα
πρέπει να εφαρμοστούν με αυστηρά κριτήρια: σύνδεση των χρεώσεων με το πραγματικό κόστος των
υπηρεσιών, διαφάνεια των χρεώσεων και μη διακριτική μεταχείριση των χρηστών. Επιπροσθέτως, το-
νίστηκε ότι θα πρέπει να σταματήσει η αλληλοεπίδραση μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών χρηστών
και μέσων μεταφοράς.

Αναφορικώς, εξάλλου, με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας η αντιπροσωπεία της Ενώσεως Ελλήνων Εφο-
πλιστών εξήρε την προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την επιδίωξη ποιότητας στη ναυτιλία
(quality shipping campaign) και την εξάλειψη όλων των υποβαθμισμένων πλοίων. Υπογράμμισε επίσης
την ευαισθησία της ως προς το θέμα επανδρώσεως των επιβατηγών πλοίων που πραγματοποιούν τα-
κτικούς πλόες μεταξύ χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως προτείνεται με την πρόσφατη ανακοίνω-
ση της Commission και ειδικότερα όσον αφορά το θέμα της επέκτασης ρυθμίσεων που αφορούν το
καθεστώς cabotage, στους διεθνείς πλόες.

Εγκύκλιος

ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Αφορολόγητη η υπεραξία από πώληση μετοχών ναυτικών εταιρειών

Απαλλάσσεται της φορολογίας η υπεραξία από πώληση ναυτικής εταιρείας σύμφωνα με απόφαση του Υπουργείου Οικονομικών κατόπιν γνωμοδότησης του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

Ειδικότερα η σχετική εγκύκλιος του Υπουργείου Οικονομικών αναφέρει τα εξής:

1. Με τις διατάξεις της υποπερ. ββ' της περ.α' παρ.1 του άρθρου 13 του ν.2238/1994, όπως ισχύουν μετά την τροποποίησή τους με την παρ.1 του άρθρου 15 του ν.2459/1997, ορίζεται ότι, φορολογείται αυτοτελώς με συντελεστή είκοσι τοις εκατό (20%), λογιζόμενο ως εισόδημα κάθε κέρδος ή ωφέλεια που προέρχεται από τη μεταβίβαση μετοχών μη εισηγμένων στο Χρηματιστήριο Αθηνών, εταιρικών μεριδίων ή μεριδίων, καθώς και ποσοστών συμμετοχής σε κοινωνία αστικού δικαίου που ασκεί επιχείρηση ή επάγγελμα ή σε κοινοπραξία της παρ.2 του άρθρου 2 του Κ.Β.Σ.

2. Με τις διατάξεις του ν.959/1979 καθιερώθηκε ο τύπος της ναυτικής εταιρείας η οποία έχει ως σκοπό την κυριότητα ελληνικών εμπορικών πλοίων, την εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών ή ξένης σημαίας εμπορικών πλοίων, καθώς και η απόκτηση μετοχών άλλων ναυτικών πλοίων καθώς και η απόκτηση άλλων ναυτικών εταιρειών και το κεφάλαιό της, που δεν μπορεί να είναι κατώτερο των 300.000 δρχ., είναι χωρισμένο σε μετοχές που μπορούν να εισαχθούν και στο Χρηματιστήριο.

3. Επίσης, με τις διατάξεις της παρ.1 του άρθρου 2 του ν.27/1975 ορίζεται ότι ο φόρος που επιβάλλεται σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του νόμου εξαντλεί κάθε υποχρέωση του πλοιοκτήτη, καθώς και του μετόχου ή εταιρού ημεδαπής ή αλλοδαπής εταιρείας οποιουδήποτε τύπου από φόρο εισοδήματος, καθόσον αφορά τα κέρδη τα οποία προκύπτουν από την εκμετάλλευση πλοίων.

Περαιτέρω, με τις διατάξεις της παρ.2 του ίδιου ως άνω άρθρου ορίζεται ότι, ως εισόδημα απαλλασσόμενο νοείται και η τυχόν υπεραξία η οποία πραγματοποιείται από την εκποίηση του πλοίου, την είσπραξη ασφαλιστικής αποζημίωσης ή από οποιαδήποτε άλλη αιτία.

4. Εν όψει των ανωτέρω, δημιουργήθηκε το ερώτημα αν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της υποπερ. ββ' της περ.α' της παρ.1 του άρθρου 13 του ν.2238/1994 για το κέρδος ή την ωφέλεια που προέρχεται από τη μεταβίβαση μετοχών ναυτικής εταιρείας του ν.959/1979, δηλαδή αν το εισόδημα αυτό φορολογείται αυτοτελώς με συντελεστή 20% ή απαλλάσσεται της φορολογίας.

5. Η Ολομέλεια του ΝΚΣ με την αριθ.39/1998 γνωμοδότησή του, που έγινε αποδεκτή από τον υφυπουργό Οικονομικών, γνωμοδότησε ομόφωνα ότι, οι προαναφερθείσες διατάξεις του άρθρου 13 του ν.2238/94 δεν εφαρμόζονται στις ναυτικές εταιρείες, καθόσον η ναυτική εταιρεία, κατά τη βούληση του νομοθέτη, σαφώς διακρίνεται από την ανώνυμη εταιρεία, παρά την κυριαρχία του "χαρτιού" της μετοχή στο κείμενο του νόμου.

6. Μετά απ' όλα όσα αναφέρθηκαν πιο πάνω, προκύπτει ότι, η υπεραξία που προκύπτει από την πώληση μετοχών ναυτικής εταιρείας του ν.959/1979 δεν υπόκειται σε φορολογία εισοδήματος.



7. Με την παρούσα σας κοινοποιούμε και την αριθ. 39/1998 γνωμοδότηση του ΝΚΣ για πληρέστερη ενημέρωσή σας.

**-Εγκ. Υπ. Οικον.Π. 5676/129
π.ε./17-3-1998**

Τον Ιούνιο 1998 θα πραγματοποιηθεί ο επανέλεγχος των βιβλίων ατελείας των αλιευτικών σκαφών, ενώ η θεώρησή τους θα είναι χρονικής ισχύος ενός ημερολογιακού έτους. Αυτά γνωστοποιήθηκαν αρμοδίως με την παρπάνω εγκύκλιο του Υπουργείου Οικονομικών, το κείμενο της οποίας έχει ως εξής:

Σε συνέχεια της αριθ. Τ.1430/134/13.11.96 Δ.Υ.Ο. σχετικά με τον έλεγχο των βιβλίων ατελούς παράδοσης καυσίμων στα αλιευτικά σκάφη, με σκοπό τα καύσιμα αυτά να διατίθενται ατελώς μόνο στην επαγγελματική αλιεία, σας ανακοινώνουμε ότι ο επανέλεγχος των βιβλίων αυτών θα πραγματοποιηθεί τον Ιούνιο του 1998.

Η θεώρηση των βιβλίων ατελείας θα γίνει σύμφωνα με τις οδηγίες που σας έχουν κοινοποιηθεί με τις Δ.773/75/96 και Τ. 1430/134/96 Δ.Υ.Ο. και θα είναι χρονικής ισχύος ενός ημερολογιακού έτους. Η ισχύς των ανωτέρω βιβλίων θα παρατείνεται για ένα κάθε φορά ημερολογιακό έτος ύστερα από αίτηση των ενδιαφερομένων αλιέων και κατάθεση προβλεπόμενων δικαιολογητικών.

Οι καταστάσεις των θεωρημένων βιβλίων θα συντάσσονται σύμφωνα με το συνημμένο υπόδειγμα και θα αποστέλλονται εφεξής μόνο στο ΙΑ Τελωνείο Πειραιά, προκειμένου να ενημερωθεί το αρχείο-ευρετήριο που τηρείται σύμφωνα με το άρθρο 28 της Τ.3300/47/84 Α.Υ.Ο.

ΤΟΝ ΙΟΥΝΙΟ ΤΟΥ 1998 ΘΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΕΙ Ο ΕΠΑΝΕΛΕΓΧΟΣ ΤΩΝ ΒΙΒΛΙΩΝ ΑΤΕΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

We strengthen* the Greek and Cypriot Shipowners' insurance cover

* Apart from improving quality in services to our Members, within three closed underwriting years, the Association has created a Surplus of more than 5 million US Dollars in addition to its 5.5 million Reserves.



The Hellenic Hull Mutual Association has been formed to provide Greek and Cypriot shipowners with reliable H & M insurance cover against all risks, but more flexible in terms offered and more familiar to their needs (War etc. Risks cover and Mortgagees Interest Insurance is available exclusively for our Members as well).

Having the insight into the local market and its Members' needs, and by using English practice, the Hellenic Hull Mutual Association is the most suitable insurance organisation for Greek and Cypriot shipowners. The steady increase in membership and the continuing financial growth prove that your trust in the Hellenic Hull Mutual Association has been rightly placed.

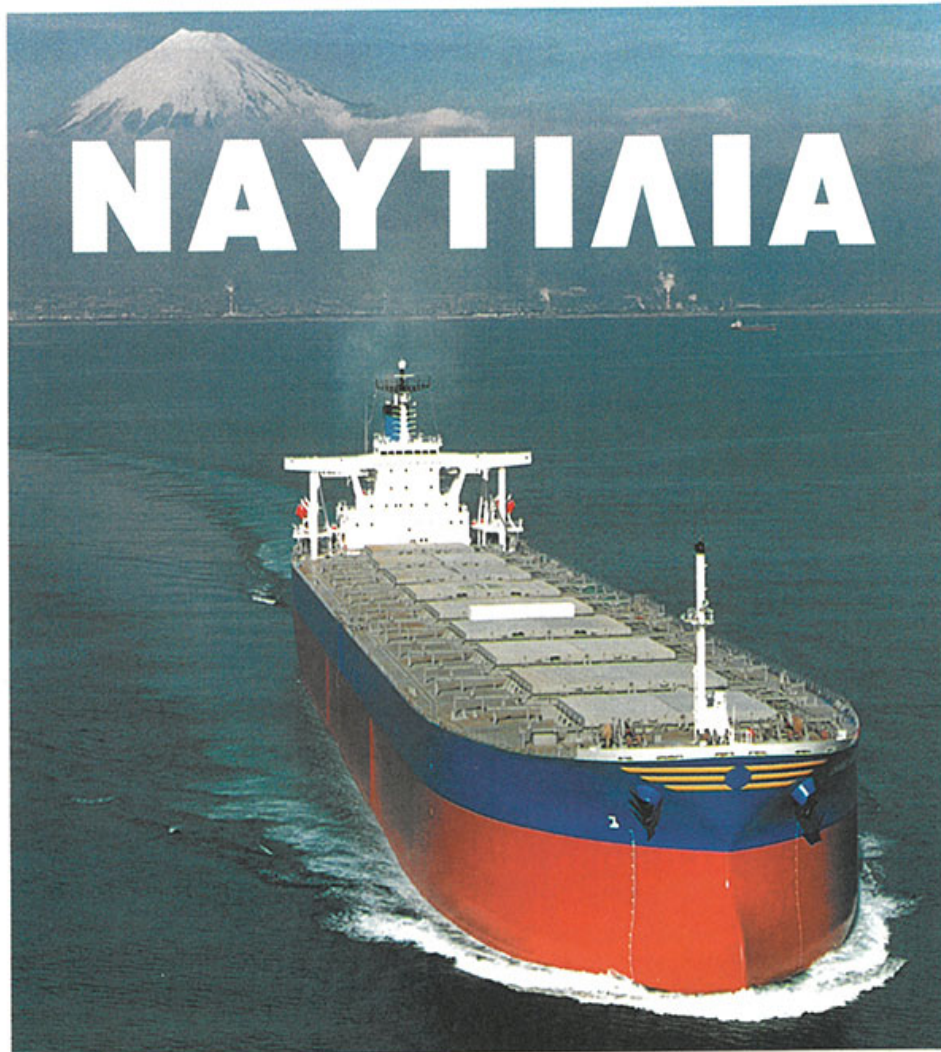


Hellenic Hull Mutual Association (HMA) Limited

Stands along your risks

Managers' Piraeus Office: 8, Kanari Str. GR-185 38 Piraeus, Tel.: +301 452 2395

INTERNET &



του Γιάννη Ν. Κωστήρα (Πλοιάρχου Εμπορικού Ναυτικού)

Το Internet αποδεικνύει ότι τα κράτη και οι κάθε είδους εξουσίες χάνουν τον ολοκληρωτικό έλεγχο στην πληροφορία.

(ΝΙΚΟΛΑΣ ΝΕΓΡΕΠΟΝΤΕ, κορυφαίος ερευνητής QIT)

Απλωμένο σχεδόν σε κάθε γωνιά του πλανήτη το Internet είναι ένα δίκτυο που συνδέει μεταξύ τους άλλα δίκτυα υπολογιστών (εξ ου και η ονομασία Δια-δίκτυο). Ένα σύνολο από δύο ή περισσότερους Η/Υ που συνδέονται μεταξύ τους με γραμμές ενσύρματης ή ασύρματης επικοινωνίας ονομάζεται δίκτυο υπολογιστών. Το Internet επομένως είναι ένα μέσο το οποίο παρέχει τη δυνατότητα να διασυνδεθούν μεταξύ τους όλα τα δίκτυα του πλανήτη! Δεν είναι καθόλου άστοχο λοιπόν που πολλοί το 'χουν χαρακτηρίσει ως το όγδοο θαύμα του κόσμου.

Το Διαδίκτυο δίνει τη δυνατότητα σε εκατομμύρια φοιτητές, καθηγητές, επιστήμονες, επιχειρηματίες, έμπορους, ιδιώτες απ' όλο τον κόσμο να έχουν πρόσβαση στα χιλιάδες προγράμματα και δεδομένα που βρίσκονται τοποθετημένα στους υπολογιστές του, να αντλούν πληροφορίες που καλύπτουν όλους τους πιθανούς χώρους ενδιαφέροντος καθώς και να επικοινωνούν μεταξύ τους.

Το Internet δημιουργήθηκε κατά τη διάρκεια του ψυχρού πολέμου στα τέλη της δεκαετίας του 1960 από το υπουργείο Άμυνας των Η.Π.Α. σε μια προσπάθεια διασύνδεσης των υπολογιστικών του δικτύων. Έτσι γεννήθηκε το ARPANET (Advanced Research Projects Agency NETwork) το οποίο αποτελεί τον πρόγονο του Internet. Σκοπός των δημιουργών του ήταν η κατασκευή ενός δικτύου το οποίο θα μπορούσε να λειτουργεί ακόμα και αν καταστρέφονταν μερικοί υπολογιστές (ή κόμβοι) του σε περίπτωση πυρηνικού πολέμου. Την ίδια ιδιότητα χαρακτηρίζει σήμερα και το Διαδίκτυο. Έτσι, αν π.χ. καταστρεφόταν η γραμμή που συνδέει τον κόμβο της Αθήνας με τον κόμβο του Λονδίνου, τότε τα δεδομένα θα μπορούσαν να συνεχί-

σουν να μεταφέρονται μέσω του κόμβου του Παρισιού.

Αρχικά, το ARPANET χρησιμοποιήθηκε για να συνδέει μεταξύ τους κόμβους πανεπιστημιακών ιδρυμάτων και ερευνητικών κέντρων των Η.Π.Α. Το 1973 συνδέεται το University College London και σιγά σιγά το ARPANET, το οποίο από το 1983 παίρνει την ονομασία Internet, διασυνδέει τα πανεπιστήμια όλου του κόσμου. Ήδη από το 1980 διατίθεται σε όλους και όχι μόνο στα πανεπιστημιακά ιδρύματα.

Το Διαδίκτυο όμως γίνεται ευρύτερα γνωστό το 1990 μετά την ανάπτυξη του παγκόσμιου ιστού (World Wide Web-WWW) από το Βρετανό ερευνητή του Ευρωπαϊκού Εργαστηρίου Μοριακής Φυσικής της Γενεύης (CERN) Τιμ Μπέρνερ-Λι. Αυτό δίνει στους χρήστες τη δυνατότητα να έχουν πρόσβαση σε μια μεγάλη ποικιλία πληροφοριών, όπως κείμενο, εικόνα και ήχο! Από εκεί και πέρα ένα πλήθος προγραμμάτων εμφανίζονται με αποκορύφωμα το πλέον δημοφιλές Mosaic το 1993 από τον 22 μόλις ετών φοιτητή Μαρκ Αντριπσεν, ένα επαναστατικό πρόγραμμα πλοήγησης στο Διαδίκτυο φιλικό προς το χρήστη. Με το πρόγραμμα αυτό καθίσταται δυνατή η ταυτόχρονη θέαση μπροστά

στο χρήστη εικόνων, κειμένου και ήχου. Η τεράστια επιτυχία αυτού του προγράμματος (1 εκατ. πωλήσεις μέσα στο 1993!) είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία από τους Άντρισεν και Κλαρκ της Netscape Communications και του πασίγνωστου πλέον προγράμματος πλοήγησης στο Διαδίκτυο Netscape Navigator (βλ. εικόνα). Το Netscape χρησιμοποιεί τη δυνατότητα υπερκειμένου (hypertext) που προσφέρει το WWW η οποία επιτρέπει στο χρήστη να μεταβεί από μια ιστο-σελίδα σε μια άλλη επιλέγοντας απλώς το σύνδεσμο τους (link) με ένα μόνο κλικ του ποντικιού.

Σήμερα είναι συνδεδεμένοι στο Διαδίκτυο περισσότεροι από 20 εκατομμύρια Η/Υ δίνοντας τη δυνατότητα σε 100 εκατομμύρια περίπου ανθρώπους απ' όλο τον κόσμο να επικοινωνήσουν μεταξύ τους. Μέχρι το 2000 οι αριθμοί αυτοί υπολογίζονται σε 180 εκατ. Η/Υ και 700 εκατ. χρήστες αντίστοιχα. Οι αριθμοί αυτοί για τη χώρα μας είναι σήμερα 10.000 Η/Υ και 40.000 χρήστες. Εδώ και μερικά χρόνια υπάρχει και η Ένωση Ελλήνων Χρηστών Internet (EEXI) την οποία μπορείτε να επισκεφτείτε στην Internet διεύθυνση: <http://www.eexi.gr>, ενώ στη διεύθυνση <http://www.eexi.gr/SailingGr/ethe> βρίσκεται η ιστο-σελίδα της Ελληνικής Θαλάσσιας Ένωσης (Ε.Θ.Ε.).

Πέραν της πλοήγησης στο Διαδίκτυο, το πιο δημοφιλές πρόγραμμα είναι αυτό του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (electronic mail - email) που δίνει τη δυνατότητα σε κάποιον χρήστη να στέλνει μηνύματα σε κάποιον άλλο χρήστη οπουδήποτε στον κόσμο και αν βρίσκεται ο τελευταίος, με χρήση της ηλεκτρονικής διεύθυνσής του. Το email είναι ένας ενδιάμεσος τρόπος επικοινωνίας μεταξύ του τηλεφώνου και της επιστολής.

Τέλος, πρόσφατα έχει εμφανιστεί και στη χώρα μας η ιδέα του ηλεκτρονικού εμπορίου. Έτσι είναι δυνατή η εξ αποστάσεως ενημέρωση των πελατών για τα προϊόντα μιας εταιρείας η οποία διαθέτει ιστο-σελίδα στο Διαδίκτυο, η επιλογή και η πληρωμή τους με (με πιστωτική κάρτα) από την οθόνη του Η/Υ του πελάτη και, τέλος, η αυτόματη τιμολόγηση και αποστολή τους, η ενημέρωση της αποθήκης και η ύπαρξη στατιστικών πληροφοριών που αφορούν τις πωλήσεις! Πρωτοπόρος σε αυτού του είδους τις εμπορικές δραστηριότητες στη χώρα μας είναι η IBM Hellas η οποία δημιούργησε, μαζί με την CIS, την υπηρεσία KYKLOS (<http://www.gr/kyklosmain.htm>) η οποία δίνει τη δυνατότητα ενημέρωσης και ηλεκτρονικής λήψης παραγγελιών προϊόντων και υπηρεσιών μέσω των ηλεκτρονικών σελίδων των επιχειρήσεων. Επίσης, κυκλοφορεί και το πρόγραμμα Intershop Online (<http://www.intershop.com>) το οποίο δίνει τη δυνατότητα στον καθένα να δημιουργήσει το δικό του "κατάστημα" στο Διαδίκτυο με όλα τα πλεονεκτήματα που προαναφέραμε και με απόλυτη ασφάλεια, όπως ισχυρίζονται οι δημιουργοί του. Η παραπάνω εφαρμογή θα αποτελέσει επομέ-



ως την αρχή μιας νέας εποχής που θα γίνουν οι συναλλαγές των ναυτιλιακών εταιρειών με τους πελάτες, πράκτορες, φορτωτές, ναυλωτές κ.λπ. Για πολλούς, το Διαδίκτυο φαίνεται ότι θα αποτελέσει το απόλυτο μέσο επικοινωνίας του μέλλοντος ιδιαίτερα μετά την υλοποίηση του Internet II με την εκτεταμένη χρήση της τεχνολογίας των οπτικών ινών.

Σε πειραματικό στάδιο βρίσκεται η μεταφορά ψηφιακών σημάτων μέσω του ηλεκτρικού δικτύου ρεύματος ώστε μελλοντικά να είναι δυνατή η επικοινωνία του χρήστη από το αυτοκίνητό του με μια κάμερα που βρίσκεται στο... ψυγείο του ώστε να μπορεί να ξέρει εκ των προτέρων τι χρειάζεται να ψωνίσει πριν επιστρέψει σπίτι του!

Ήδη είναι δυνατή η μετάδοση ήχου και κινούμενης εικόνας. Ραδιοφωνικοί σταθμοί εκπέμπουν on-line μέσα από το Διαδίκτυο και δεν μένει παρά να συνδεθούμε με την ιστο-σελίδα τους για να ακούσουμε μουσική ή τις ειδήσεις από τα ηχεία του Η/Υ μας. Επίσης αυξάνεται ο αριθμός των χρηστών που χρησιμοποιούν το Διαδίκτυο για να επικοινωνήσουν όπως ακριβώς και με το τηλέφωνο, χρησιμοποιώντας ένα μικρόφωνο για αποστολή φωνής, ενώ με τη βοήθεια μιας μικρής κάμερας μπορούν να βλέπουν τον ομιλητή τους (όπως με το εικονοτηλέφωνο).

Εφαρμογές τηλεσυνδιάσκεψης είναι πλέον πραγματικότητα και κοστίζουν πολύ λιγότερο στις πολυεθνικές εταιρείες από τη μεταφορά των προσώπων στα γραφεία συνεδριάσεων. Υπηρεσίες του μέλλοντος, όπως το εικονοτηλέφωνο, το βίντεο κατά παραγγελία κ.ά. αλλά και σημερινές υπηρεσίες όπως το τηλέφωνο, η τηλεόραση, αναμένεται να προσφέρονται από μία μόνο σύνδεση στο Internet, η οποία θα δίνει τη δυνατότητα σε κάθε πολίτη να κανονίζει τις τηλεαγορές του, τις οικονομικές και τραπεζικές συναλλαγές του και κάνει πραγματικότητα την τηλεεργασία.

Η συνδρομή για σύνδεση με το Διαδίκτυο κοστίζει σήμερα γύρω στις 60.000-70.000 δρχ. το χρόνο, με κυριότερους παροχείς το OTENET, την Hellas on Line και την Compulink.

Το Internet ανοίγει μια νέα εποχή στην πληροφόρηση και αποτελεί ένα παράθυρο επικοινωνίας με κάθε άνθρωπο του πλανήτη που είναι συνδεδεμένος με αυτό. Ασχέτως αν το μέλλον του είναι αβέβαιο, το Διαδίκτυο αποτελεί μια ανεξερεύνητη χώρα (γνωστή ως "Κυβερνοχώρος") που εξελίσσεται καθημερινά και που περιμένει να την εξερευνήσετε... και για τη ναυτιλία.

Είμαστε ενδέκατοι στην Ευρώπη...

Διονύσης Μελισσηνός

Συνέντευξη στον Χάρη Παυλίδη

Η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (πο ειδικά οι εμπειρογνώμονες της Κομισιόν, εισηγήθηκαν ότι, ο Ελληνικός Νηογνώμων, δεν πληροί τις προϋποθέσεις να μπει στο club) είναι γεγονός ότι προκάλεσε αίσθηση στους ναυτιλιακούς κύκλους και ένα σχετικό «μούδιασμα» στον αριθμό 23 της Ακτής Μιαούλη.

Η ειδηση αναμφισβήτητα έδωσε την ευκαιρία σε κύκλους που δεν έβλεπαν με καλό μάτι την ανάπτυξη του Ελληνικού Νηογνώμονα, να θριαμβολογήσουν ώστε να δικαιολογήσουν τη σκληρή κριτική που ασκούν τα τελευταία χρόνια στην εταιρεία.

Τελικά, αναγνωρίζεται από τις ευρωπαϊκές χώρες ο Ελληνικός Νηογνώμων ή όχι; Η απόφαση είναι τόσο τραγική και οι διαστάσεις της τόσο ολέθριες ή τα πράγματα δεν είναι ακριβώς έτσι και η άλλη άποψη τοποθετεί το θέμα στις πραγματικές του διαστάσεις;

Αυτή την άλλη άποψη αναζητήσαμε στη συζήτηση που είχαμε με έναν άνθρωπο που με τις γνώσεις του αλλά και την προσφορά του, έχει συνδέσει το όνομά του με την ανάπτυξη του Ελληνικού Νηογνώμονα. Ο γενικός τεχνικός διευθυντής της εταιρείας ή αν θέλετε η «ψυχή» και το «μυαλό» της, ο Διονύσης Μελισσηνός, μιλάει γι' αυτό το μείζον θέμα και εξηγεί χωρίς περιστροφές τι γίνεται από 'δω και πέρα...

—Τελικά, «ναυάγησε» το όνειρο του Ελληνικού Νηογνώμονα να καταταγεί στους μεγάλους της Ευρώπης;

—Το τελευταίο πράγμα που πεθαίνει στους ανθρώπους είναι η ελπίδα.

Η μεθοδικότητα, η εργατικότητα και η συνέπεια που έχουμε επιδείξει όλα αυτά τα χρόνια μας βοήθησαν ώστε ο Ελληνικός Νηογνώμων να είναι σήμερα στην 11η θέση της διεθνούς κλίμακας Νηογνώμωνων σε ένα σύνολο που ξεπερνά τους 40. Η αναγνώρισή μας από την Ευρωπαϊκή Ένωση ότι πληρούμε τα αυστηρά ποιοτικά κριτήρια τα οποία η ίδια έχει θέσει για την αναγνώριση των Νηογνώμωνων υποδηλώνουν ότι ακόμη και αν δεν είμαστε από τους μεγάλους στην Ευρώπη, είμαστε από τους ση-

μαντικούς.

— Η απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής θα έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην πορεία της εταιρείας;

— Προκειμένου η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και κατ' επέκταση τα κράτη-μέλη να αναγνωρίσουν κάποιο Νηογνώμονα θα πρέπει ο τελευταίος να πληροί αυστηρά ποιοτικά κριτήρια. Πράγματι, ο Ελληνικός Νηογνώμων, μετά από επιθεώρηση εμπειρογνώμωνων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Κομισιόν), απέδειξε ότι πληροί τα κριτήρια αυτά και αναγνωρίστηκε. Έτσι, όποιο κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιθυμεί μπορεί να τον εξουσιοδοτήσει να εκδίδει κυβερνητικά πιστοποιητικά για λογαριασμό του.

Προκειμένου όμως τα κράτη-μέλη, πέραν της αναγνώρισης, να υποχρεούνται επιπλέον να εξουσιοδοτήσουν έναν αναγνωρισμένο Νηογνώμονα να εκδίδει για λογαριασμό τους κυβερνητικά πιστοποιητικά, θα πρέπει ο Νηογνώμων αυτός να πληροί ορισμένες ακόμη προϋποθέσεις. Ορισμένες εξ αυτών είναι η πλήρης νομική εγκατάστασή του στο κράτος-μέλος που θα τον εξουσιοδοτήσει, το να παρακολουθεί περισσότερα από 1.000 ποντοπόρα πλοία, το να έχει 100 και πλέον επιθεωρητές αποκλειστικής απασχόλησης και το συνολικό gross tonnage των πλοίων του να είναι μεγαλύτερο των 5 εκατομμυρίων.

Αυτούς τους επιπλέον όρους που είναι κυρίως ποσοτικά κριτήρια, οι εμπειρογνώμονες της Κομισιόν, ακολουθώντας δική τους ερμηνεία για την προσμέτρηση των παραπάνω, εισηγήθηκαν στην υπηρεσία τους ότι δεν τα πληρούμε. Έτσι, ενώ αναγνωριστήκαμε, οι ευρωπαϊκές χώρες δεν υποχρεούνται αλλά δύνανται εφόσον το επιθυμούν, να μας εξουσιοδοτήσουν να εργαζόμαστε για λογαριασμό τους.

Στο πλαίσιο της πολιτικής μας, η οποία βραχυπρόθεσμα δεν προβλέπει την εγκατάστασή μας και σε άλλη ευρωπαϊκή χώρα, η αναγνώρισή μας αυτή ήταν ικανοποιητική και γι' αυτό δεν προσφύγαμε σε κοινοτικές νομικές υπηρεσίες, προκειμένου να ερμηνευτεί σωστά η Οδηγία περί Νηογνώμωνων.



για αυτή είναι πρωτοποριακή και καινοτόμος, πλην όμως έχει και τη μοναδικότητα, πέραν της λογικής απαίτησης των ποιοτικών κριτηρίων, να θέτει κριτήρια μεγεθών:

—Να θέσω ευθέως το ερώτημα. Ποιοι ωφελούνται από αυτή την απόφαση;

—Νομίζω ότι ήδη σας έχω απαντήσει. Θα μου επιτρέψετε να μην προχωρήσω περισσότερο.

—Σε ποιο βαθμό συνετέλεσαν κάποια δημοσιεύματα εις βάρος του Ελληνικού Νηογνώμονα, όσον αφορά τις παρεχόμενες υπηρεσίες;

—Κακόβουλα και ανεύθυνα δημοσιεύματα και μάλιστα σε ελληνικά έντυπα, ασφαλώς και δεν προσφέρουν υπεύθυνη ενημέρωση ούτε και μπορούν να έχουν θετικά αποτελέσματα. Ωστόσο, θεωρώ ότι όταν μιλάμε για έναν ετήσιο τζίρο άνω των 550 εκατομμυρίων δολαρίων που κάνει η ελληνόκτητος ναυτιλία στους Νηογνώμονες οι οποίοι της παρέχουν τις υπηρεσίες τους, οι αποφάσεις λαμβάνονται με άλλου είδους κριτήρια.

—Αν θυμάμαι καλά, πριν από ένα ή δύο χρόνια η είσοδος του Νηογνώμονα στην IACS εθεωρείτο σχεδόν βέβαιη. Τι άλλαξε ξαφνικά;

—Αυτό που έχω ισχυριστεί στο παρελθόν είναι ότι επιθυμούμε ο Ε.Ν. να έχει καλή και στενή συνεργασία με όλους τους Νηογνώμονες αλλά και με την Ένωση Νηογνώμωνων (IACS) η οποία είναι η πλέον προβλεπόμενη και αριθμεί 11 μέλη. Φυσικά σε αυτή μας τη θέση τίποτα δεν έχει αλλάξει και η συνεργασία μας τόσο με τους Νηογνώμονες όσο και με την εν λόγω ένωση καθημερινά διευρύνεται. Τον περασμένο χρόνο π.χ. είχα συνομιλίες στα γραφεία μας για την ανάπτυξη των σχέσεών μας με τον πρόεδρο του Κινέζικου Νηογνώμονα, καθώς και με τον πρόεδρο και το διευθύνοντα σύμβουλο του Κορεάτικου Νηογνώμονα, που είναι μέλη του IACS. Προ ημερών δε και συγκεκριμένα στις 29 Απριλίου 1998, είχαμε την επίσκεψη του γενικού γραμματέα και του τεχνικού διευθυντή του IACS, J. Bell και H. Jin, αντίστοιχα, με τους οποίους συζητήσαμε εκτενώς θέματα διμερούς συνεργασίας στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

—Θα υπάρξει επαναπροσδιορισμός της στρατηγικής που θα ακολουθήσει η εταιρεία;

—Όπως αντιλαμβάνεστε από τα παραπάνω, η στρατηγική μας είναι σταθερή και μέχρι σήμερα επιτυχής, ενώ δεν είναι τυχαίο ότι πάνω από 45 χώρες μας έχουν αναγνωρίσει, πολλές εκ των οποίων τα τελευταία χρόνια.

— Σε τρία χρόνια θα ξανα συζητηθεί το θέμα. Μέχρι τότε;

—Ανέκαθεν δίνουμε και θα δίνουμε έμφαση στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών μας διότι πιστεύουμε ότι η ποιότητα είναι πρωταρχικός παράγοντας για την ανάπτυξη.

—Πίσω από αυτή την απόφαση εκτιμάτε ότι υπάρχει παρασκήνιο;

—Ίσως γνωρίζετε ότι εκ των ευρωπαϊκών χωρών που έχουν εγκατεστημένους στη χώρα τους εθνικούς Νηογνώμονες, μόνο η Ελλάδα έχει εξουσιοδοτήσει περισσότερους από έναν να εκδίδει για λογαριασμό της πιστοποιητικά σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις. Όλες οι χώρες, όπως η Ιταλία, η Γαλλία, η Αγγλία, η Γερμανία, κ.ά είχαν μέχρι την εφαρμογή της κοινοτικής οδηγίας εξουσιοδοτήσει τον εθνικό τους Νηογνώμονα να εκδίδει πιστοποιητικά, πραγματοποιώντας κατ' αυτό τον τρόπο τις εργασίες του. Η οδηγία αυτή ήρθε να καλύψει το κενό που η μονοπωλιακή πολιτική κάθε χώρας είχε δημιουργήσει στον ελεύθερο ανταγωνισμό. Πιστεύω δε ότι η Οδη-

Από τις 27-30 Μαΐου 1998 έλαβε χώρα στο Ευγενίδειο Ίδρυμα το 3ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου που οργάνωσε ο Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς. Σε μια πανηγυρική ατμόσφαιρα ο υπουργός Δικαιοσύνης Ευάγγελος Γιαννόπουλος κήρυξε την έναρξη των εργασιών του Συνεδρίου. Το Συνέδριο ασχολήθηκε με το ναυτικό ατύχημα ως νομικό πρόβλημα. Η διερεύνησή του έγινε σε τρεις ενότητες.

Η πρώτη αφορούσε την πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων, η οποία και εξετάστηκε στο πλαίσιο έξι εισηγήσεων. Ειδικότερα εισηγήθηκαν ο διευθυντής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού Ευθύμιος Μητρόπουλος για τον Κώδικα διερεύνησης των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, ο διευθυντής του Τομέα Θαλάσσιας Ασφάλειας, Περιβάλλοντος και Τεχνικών Θεμάτων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Jacques de Dieu για τη στρατηγική μιας ποιοτικά υψηλής ναυτιλίας, ο πρόεδρος Πρωτοδικών Πειραιώς Ιωσήφ Τσαλαγανίδης για το διοικητικό έλεγχο του ναυτικού ατυχήματος στο πλαίσιο της ελληνικής νομοθεσίας, ο καθηγητής των Παν/μίων Λουβαίνης και Αμβέρσας M. Huybrecht για το διεθνή κώδικα ασφαλούς διαχείρισης πλοίων και την εφαρμογή του ιδίως στα οχηματαγωγά και τα επιβατηγά πλοία, η δικηγόρος Πειραιώς και διδάκτωρ Νομικής Λία Αθανασίου για το πρόβλημα του ανταγωνισμού και της ευθύνης των νηογνωμόνων, το οποίο επηρεάζει το ναυτικό ατύχημα, οι καθηγητές του Παν/μίου της Γένοβας Sergio Carbone και Francesco Munari για την κοινοτική πολιτική που αντικείμενο έχει την ασφάλεια

σεων. Ειδικότερα εισηγήθηκαν ο δικηγόρος Πειραιώς και διδάκτωρ Νομικής Πολυχρόνης Τσιρίδης για την ποινική αντιμετώπιση του ναυτικού ατυχήματος, ο καθηγητής του Παν/μίου Αθηνών και ακαδημαϊκός Εμμανουήλ Ρούκουνας για τα ζητήματα διεθνούς δικαίου που έχουν αιτία το ναυτικό ατύχημα, ο καθηγητής του Παν/μίου Dalhousie Edgar Gold για την επιδίωξη μιας ρεαλιστικής ισορροπίας ανάμεσα στην ευθύνη και την αποζημίωση των ζημιών που οφείλονται σε θαλάσσια ρύπανση, η ομότιμη καθηγήτρια του Παν/μίου Θεσ/νίκης Αλίκη Κιάντου-Παμπούκη για τα ζητήματα αστικής ευθύνης από τη σύγκρουση πλοίων, ο καθηγητής του Παν/μίου του Αμβούργου R. Herber για την ευθύνη εις ολόκληρον σε περίπτωση σοβαρών ναυτικών ατυχημάτων, ο δικηγόρος Αθηνών και διδάκτωρ Νομικής Παναγιώτης Σωτηρόπουλος για τον περιορισμό της ευθύνης σε σχέση με τις απαιτήσεις που απορρέουν από ναυτικό ατύχημα και ο καθηγητής του Παν/μίου Αθηνών Αντώνης Αντάπας για τη θεώρηση του ναυτικού ατυχήματος ως νομοθετικού προβλήματος. Των πέντε συνεδριάσεων προήδρευσαν κατά σειρά οι κ.κ. Ιωάννης Σχινάς, καθηγητής του Δημοκρίτειου

Τα ναυτικά ατυχήματα και οι νομικές συνέπειες

Τι συζητήθηκε στο 3ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου

στη θαλάσσια ζώνη των λιμένων και τα χωρικά ύδατα.

Η δεύτερη ενότητα αφορούσε τα ζητήματα που ανακύπτουν όταν λαμβάνει χώρα το ναυτικό ατύχημα, τα οποία και εξετάστηκαν στο πλαίσιο τεσσάρων εισηγήσεων. Ειδικότερα ο γνωστός καθηγητής του Παν/μίου του Μπορντό Antoine Vialard εξέτασε το ζήτημα της υποχρέωσης παροχής βοήθειας στη θάλασσα, ο ειδικός ερευνητής του Παν/μίου του Σαουθάμπτον Richard Shaw τα πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες της διεθνούς σύμβασης του 1989 για τη θαλάσσια αρωγή, ο καθηγητής του Παν/μίου Αβο της Φινλανδίας Peter Wetterstein για τη θαλάσσια αρωγή και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και ο δικηγόρος Πειραιώς και διδάκτωρ Νομικής Ν. Κωνσταντινίδης για τα ζητήματα που δημιουργούνται από ναυάγια κείμενα στη θαλάσσια ζώνη λιμένων.

Η τρίτη ενότητα αφορούσε τις συνέπειες (αστικές, διοικητικές και ποινικές) του ναυτικού ατυχήματος, οι οποίες και εξετάστηκαν στο πλαίσιο επτά εισηγή-

ου Παν/μίου Θράκης, Φοίβος Χριστοδούλου, καθηγητής του Παν/μίου Αθηνών, Jean-Jacques Lavenue, καθηγητής του Παν/μίου Π της Αίλλης, Michael Sturley, καθηγητής του Παν/μίου του Τέξας (Όστιν) και Μιχ. Σταθόπουλος, καθηγητής του Παν/μίου Αθηνών.

Μετά το πέρας των εισηγήσεων κάθε συνεδρίασης έλαβε χώρα επιστημονική συζήτηση. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον είχαν ιδίως οι συζητήσεις για το διοικητικό έλεγχο των ναυτικών ατυχημάτων, την ευθύνη των νηογνωμόνων έναντι τρίτων, την υποχρέωση παροχής βοήθειας στη θάλασσα, την ανέλκυση ναυαγίων και την ποινική αντιμετώπιση των ναυτικών ατυχημάτων.

Ο τελευταίος εισηγητής και πρόεδρος της Οργανωτικής Επιτροπής του Συνεδρίου, καθηγητής Αντώνης Αντάπας, συνοψίζοντας τα πορίσματα των εργασιών του, υπογράμμισε τα εξής: Οι κανόνες που αφορούν την πρόληψη και τον περιορισμό των συνεπειών των ναυτικών ατυχημάτων, δηλ. τη ναυτική ασφάλεια, έχουν κατά κανόνα διεθνή προέλευση.

Είναι ως επί το πλείστον αποτέλεσμα εργασιών που έχουν λάβει (και λαμβάνουν) χώρα στο Διεθνή Ναυτικό Οργανισμό (ΔΝΟ). Οι κανόνες αυτοί έχουν τέτοια έκταση ώστε να μην υπερβάλει κανείς λέγοντας ότι καλύπτουν ολόκληρο το πεδίο του ναυτικού δικαίου. Η έκταση όμως αυτή, η πολυπλοκότητα των ζητημάτων, νομική και τεχνική, και η εξειδίκευση, ολοένα και μεγαλύτερη, των πλοίων έχουν συμβάλει στην ανάπτυξη μιας ακατάσχετης πολυνομίας που, αν συνεχίσει με τον ίδιο ρυθμό, θα γίνει, αν δεν έχει ήδη γίνει, ένας νέος συναφής με τη ναυσιπλοΐα κίνδυνος. Ο ΔΝΟ πρέπει να συγκεντρώσει περισσότερο την προσοχή του στο ζήτημα αυτό και να προχωρήσει, μεταξύ άλλων, σε αρτιότερη συστηματοποίηση των αφάνταστα πολυάριθμων κανόνων του.

Ανεξάρτητα όμως από αυτό, οι κανόνες της ναυτικής ασφάλειας πρέπει να έχουν πηγή προέλευσης διεθνή οργανισμό και ειδικότερα το ΔΝΟ. Δεν θα έπρεπε να ευνοηθεί η θέσπιση περιφερειακών και εθνικών κανόνων στο αντικείμενο αυτό. Η ανάπτυξη διαφορετικών περιφερειακών και εθνικών κανόνων για τη ναυτική ασφάλεια θα οδηγήσει στη νομική αναρχία και θα καταστήσει εξαιρετικά προβληματική τη διεξαγωγή της διεθνούς ναυσιπλοΐας.

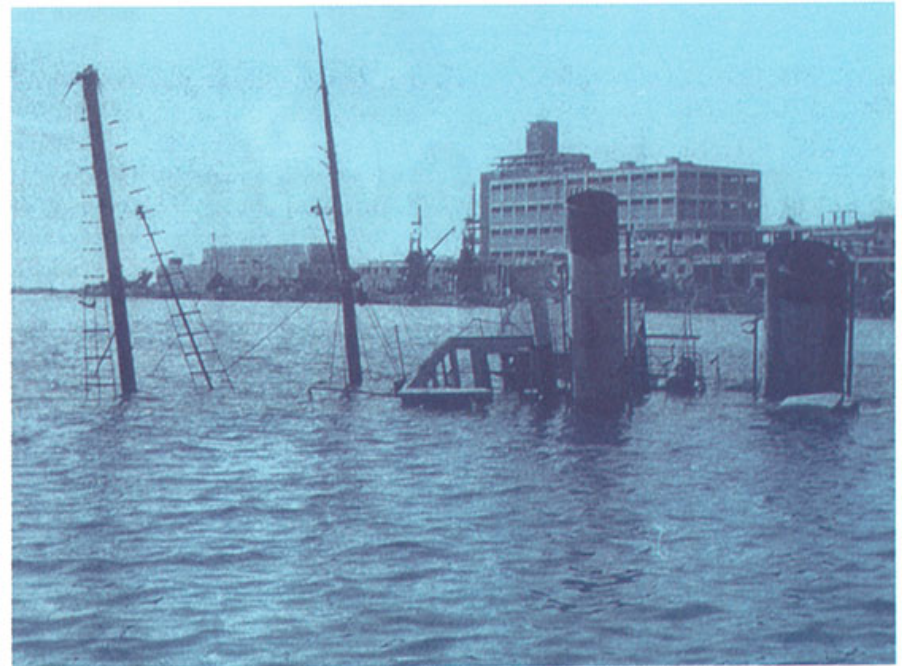
Επίσης επιβάλλεται να στρέψουν όλοι (κράτη και διεθνείς οργανισμοί) την προσοχή τους στο ζήτημα της εφαρμογής των κανόνων της ναυτικής ασφάλειας. Η εφαρμογή των κανόνων αυτών έχει καταρχήν ανατεθεί στο κράτος της σημαίας του πλοίου. Παράλληλα έχει αναγνωριστεί δικαίωμα ελέγχου στο κράτος του λιμένα. Ο έλεγχος του κράτους του λιμένα έχει αποδειχθεί ιδιαίτερα αποτελεσματικός. Επιβάλλεται να ενισχυθεί, μέσω των αρμόδιων διεθνών οργανισμών, η συνεργασία κρατών της σημαίας και κρατών του λιμένα. Σ' αυτό μπορούν επίσης να συμβάλουν οι νηογνώμονες που λειτουργούν με υψηλές προδιαγραφές. Στο παρόν στάδιο δεν είναι εφικτή η δημιουργία ενός παγκόσμιου οργανισμού στον οποίο και θα ανετίθετο το έργο της ασφάλειας του πλοίου και της ναυσιπλοΐας.

Η παροχή βοήθειας στη θάλασσα δεν πρέπει να επιδιωχθεί με τη θέσπιση μιας γενικής υποχρέωσης παροχής βοήθειας, η παράλειψη της οποίας ν' αποτελεί αξιόποινη πράξη. Θα έπρεπε να επιδιωχθεί με τη γενναιοδωρή αποζημίωση και αντάμειψη του θαλάσσιου αρωγού, ιδίως όταν μάλιστα αυτός συμβάλλει στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Εν όψει αυτών, οι διατάξεις της νομοθεσίας μας για την υποχρέωση παροχής βοήθειας σε πρόσωπα ή πλοία που κινδυνεύουν στο θαλάσσιο χώρο έχουν ανάγκη νομοθετικής αποσαφήνισης, ενώ η διεθνής σύμβαση του 1989 για τη διάσωση χρειάζεται να συμπληρωθεί σε ορισμένα σημεία για να ενισχύσει τη νομική θέση του αρωγού ή διασώστη. Αλλά και η ημεδαπή νομοθεσία για τα ναυάγια πλοίων και φορτίων επιβάλλεται ν' απλοποιηθεί και να συμπληρωθεί. Όταν ο κύριος του ναυαγίου δεν προβαίνει στην ανέλκυση ή μετατόπιση του, πρέπει το Δημόσιο να έχει υποχρέωση διενέργειας των πράξεων αυτών, αν το ναυάγιο αποτελεί κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα ή ρυπαίνει το θαλάσσιο περιβάλλον. Ευκατά θα ήταν ακόμη η ανάληψη από τους ασφαλιστές των πλοίων που εισπλέουν ή εκπλέουν από το λιμάνι του Πειραιά της υποχρέωσης ανέλκυσης ή μεταποίησης ναυαγίου, κειμένου στη θαλάσσια ζώνη του λιμένα Πειραιά. Η προσαύξηση του κόστους της ασφάλισης από την ανάληψη της υποχρέωσης αυτής είναι πολύ μικρή και δεν επηρεάζει την ανταγωνιστικότητα του λιμένα Πειραιά.

Το γεγονός ότι τα περισσότερα ναυτικά ατυχήματα

έχουν αιτία το ανθρώπινο σφάλμα, επιβάλλει τη διαρκή εκπαίδευση των πληρωμάτων και τη διατήρηση των όρων εργασίας τους σε υψηλά επίπεδα. Αυτό καθίσταται αναγκαίο και από το γεγονός ότι, ενώ ο αριθμός των μελών του πληρώματος μειώνεται, η ποιότητα των υπηρεσιών τους αυξάνει συνεχώς.

Περαιτέρω, η ευθύνη από την παράβαση των κανόνων της ναυτικής ασφάλειας πρέπει να καταστεί ιδιαίτερα αισθητή. Ο ναυτικός επιχειρηματίας και οι βοηθητικοί της ναυτιλίας επαγγελματίες πρέπει ν' αποκτήσουν συνείδηση ότι δεν μπο-



ρούν να δρουν επιρρίπτοντας τις συνέπειες της δράσης τους στους ώμους τρίτων ή στο κοινωνικό σύνολο. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και το ζήτημα της ευθύνης των νηογνώμωνων απέναντι τρίτων. Πάντως η ευθύνη όλων αυτών των παραγόντων πρέπει να διατηρηθεί περιορισμένη. Ο εύλογος όμως περιορισμός της θέτει ζήτημα συνολικής επανεξέτασης του ζητήματος στο διεθνές πεδίο. Ο ναυτικός επιχειρηματίας δεν πρέπει ακόμη να μπορεί ν' απαλλαγεί από την ευθύνη για παράλειψη των μέτρων ασφάλειας, επικαλούμενος το νόμο της σημαίας, όταν το δίκαιο του κράτους του λιμένα και γενικότερα του τόπου ναυλοχίας του πλοίου ορίζει διαφορετικά.

Ωστόσο τα συνοπτικώς εκτιθέμενα αυτά πορίσματα δεν αποτελούν τη πιο σημαντική συμβολή του Συνεδρίου στο κοινωνικό γίγνεσθαι. Η πιο σημαντική συμβολή του έγκειται στην προαγωγή μιας νοοτροπίας ασφαλούς ναυσιπλοΐας, μιας "safety culture" αντάξιας της ναυτοσύνης του Έλληνα και της ναυτικής παράδοσής του.

Στο πλαίσιο, τέλος, του Συνεδρίου έγινε το βράδυ της 30ής Μαΐου 1998 θεατρική αναπαράσταση της δίκης του αρχαίου Φονικού Δικαστηρίου της Φρεαττύδας. Η παράσταση στηρίχτηκε στο δικαστικό δράμα του Δικηγόρου - Λογοτέχνη Δημήτρη Πιστικού "Ο άνθρωπος που ερχόταν από το νερό". Το έργο αφορά υπόθεση που έλαβε χώρα το 400-390 π.Χ. στον Αρχαίο Πειραιά. Χαρακτηριστικό της δίκης ήταν ότι ο κατηγορούμενος για φόνο απελογείτο από πλοίο για να μη μιάνει τη γη της Αττικής. Η παράσταση ήταν υψηλής ποιότητας και την παρακολούθησαν γύρω στα 2.500 άτομα.

"Η Ναυτιλία & οι διεθνείς προοπτικές"

Στην ημερίδα συμμετείχαν οι ακόλουθοι ομιλητές:

Β. Μπένος αντιπρύτανης Πανεπιστημίου Πειραιά
Σ. Σουμάκης υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας

W.A. O'Neil
Γενικός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού

Lord Mayor of London
Καθηγητής Κ. Γραμμένος αντιπρύτανης
Επικεφαλής Τμήματος Ναυτιλίας Εμπορίου και Οικονομικών
Πανεπιστημίου City του Λονδίνου

Wil de Ruiter Επικεφαλής της επιτροπής για εφαρμογή του
κοινοτικού δικαίου στη ναυτιλιακή μεταφορά της Ευρωπαϊκής
Ένωσης

Καθηγητής Η. Χαραλαμπίδης
Πανεπιστήμιο Erasmus, Rotterdam Διεθνής Ναυτιλία

Καθηγητής Χ. Ψαραύτης
Γενικός διευθυντής του ΟΛΠ

M Daunt Συντονιστής Προγράμματος TRAINMAR

Καθηγητής Ε. Θαλασσινός
Πανεπιστήμιο Πειραιά Ευρωπαϊκή Έδρα JEAN MONNET

Στο πλαίσιο της Διεθνούς Ναυτιλιακής Έκθεσης ΠΟ-ΣΕΙΔΩΝΙΑ 1998 πραγματοποιήθηκε στις 2 Ιουνίου 1998 από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά με οργανωτή τον κύριο Ε. Θαλασσινό ημερίδα με θέμα "Διεθνείς Εξελίξεις στη Ναυτιλία".

Πιο αναλυτικά, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Σταύρος Σουμάκης αφού αρχικά ευχαρίστησε όλους τους παρευρισκόμενους και ιδιαίτερα τον κύριο Ο' Neil, γενικό γραμματέα του IMO, εξέφρασε την άποψη ότι παρότι η συζήτηση γύρω από τις Διεθνείς Εξελίξεις στη Ναυτιλία δεν μπορεί να εξαντληθεί στο πλαίσιο μιας ημερίδας, τα προσόντα των διακεκριμένων ομιλητών θα εξασφαλίσουν την ποιότητα του προβληματισμού που θα δημιουργηθεί σε όλους.

Τόνισε ότι η ναυτιλία σήμερα οφείλει να προσαρμοστεί στο τρίπτυχο ασφάλεια πλοίου και ανθρώπινης ζωής - προστασία θαλασσίου περιβάλλοντος - ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών.

Η συμμετοχή της Ελλάδας, κατεξοχήν θαλασσινής χώρας, παίζει καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής τόσο στο πλαίσιο του IMO όσο και σε αυτό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο κυριότερος στόχος της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής είναι η συμμόρφωση όλων των πλοίων που πλέουν στα ελληνικά νερά (ανεξαρτήτως σημαίας) στα δεδομένα του IMO και του ILO.

Ο κ. Σουμάκης θεωρεί απαραίτητη την επιμόρφωση των επιθεωρητών του Port State Control προκειμένου να εφαρμόζουν τους κανονισμούς ασφαλείας. Δήλωσε ότι το YEN θα συμμετάσχει στην προσπάθεια δημιουργίας ενός κέντρου ναυτιλιακής εκπαίδευσης στον Πειραιά.

Ακόμη τόνισε ότι δεν πρέπει στο βωμό του κόστους και της ανταγωνιστικότητας να θυσιάσουμε την ασφάλεια και την ποιότητα και αναφέρθηκε σε σχετική μελέτη του ΟΟΣΑ που κατέρριψε το μύθο της άμεσης σύνδεσης ποιότητας - κόστους.

Κλείνοντας, εξέφρασε την άποψη ότι χρέος όλων να ενδυναμώσουμε τη ναυτιλία σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο μειώνοντας τη φυγή των πλοίων μας προς σημαίες με χαμηλότερο ιδιωτικό κόστος.

Ο εκπρόσωπος της UNCTAD Mike Daunt στην ομιλία του υποστήριξε ότι παρατηρείται αλλαγή ρόλου της UNCTAD που ενώ παλαιότερα θεωρούνταν εκθρόνισ των συμφερόντων της ναυτιλίας της Δύσης, σήμερα έχει επικεντρώσει το ενδιαφέρον της στην ανάπτυξη των αναπτυσσόμενων χωρών μέσω του εμπορίου και στην επίτευξη περισσότερο επικερδούς εμπορίου στις χώρες αυτές χωρίς ωστόσο, να θίγει συμφέροντα άλλων χωρών.

Η UNCTAD αναγνωρίζει την ανάγκη για εκπαίδευση στο ναυτιλιακό τομέα την οποία παρείχε από το 1970 αλλά πρόσφατα επικέντρωσε τις προσπάθειές της στη δυνατότητα των αναπτυσσόμενων χωρών να επιλύσουν τα προβλήματά τους με τοπική εκπαίδευση που ανταποκρίνεται στις τοπικές ανάγκες μέσω του προγράμματος του ΟΗΕ Trainmar. Η ιδέα μάλιστα αυτή έχει αντιγραφεί σε τομείς όπως τηλεπικοινωνίες και αερομεταφορές.

Ο ομιλητής αναφέρθηκε στα προβλήματα που αντιμετωπίζονται με την εκπαίδευση κατά τόπους: την αξιοπιστία των εκπαιδευτών κατά τόπους που δεν είναι αντίστοιχη με των ξένων ειδικών, την έλλειψη γνώσης του πώς να προσφερθεί ποιοτική εκπαίδευση και την έλλειψη πόρων που θα επιτρέψουν την παροχή καλής εκπαίδευσης.

Εξέφρασε την άποψη ότι τα παιδαγωγικά ιδρύματα της Ευρώπης μπορούν να προσφέρουν πολλά με τη γνώση και την εμπειρία τους αν συνεργαστούν με τα εκπαιδευτικά κέντρα των αναπτυσσόμενων χωρών στην παροχή εκπαίδευσης στο ναυτιλιακό τομέα. Εξάλλου, επαφές με επαγγελματικούς οργανισμούς είναι επίσης αναγκαίες αφού η ναυτιλία είναι στενά συνδεδεμένη με τον τομέα των επιχειρήσεων, των οικονομικών και της διοίκησης. Ωστόσο, συνέχισε, η έλλειψη πόρων και οι οικονομικές δυσκολίες ινστιτούτων και επαγγελματικών οργανισμών αναστέλλουν αυτή τη διάθε-

ση βοήθειας προς τις αναπτυσσόμενες χώρες. Ιδιαίτερη μέριμνα πρέπει να ληφθεί για την καλλύτερη αξιοποίηση κεφαλαίων που διατίθενται για συνεργασίες.

Κλείνοντας, τόνισε την πεποίθηση της UNCTAD ότι με την προώθηση συνεργασιών θα επιτευχθεί ανάπτυξη των συμφερόντων των αναπτυσσόμενων χωρών.

Ο πρόεδρος του ΟΛΠ καθηγητής Χαρίλαος Ψαραύτης αναφέρθηκε στα μελλοντικά σχέδια που αφορούν το σημαντικότερο λόγω γεωγραφικής θέσης και περιβαλλοντικών συνθηκών λιμάνι του Πειραιά. Είπε ότι ο ΟΛΠ αντιπροσωπεύεται σε όλα τα κέντρα αποφάσεων και ενεργά συμμετέχει σε όλες τις εξελίξεις.

Προκειμένου να αυξήσει την παραγωγικότητα και την ανταγωνιστικότητα του έχει εισαγάγει ένα νέο σύστημα πληροφορικής, το οποίο καλύπτει τις σημερινές αλλά και τις μελλοντικές ανάγκες για επέκταση αφού αναμένεται αύξηση στη διακίνηση των επιβατών αλλά και των φορτίων.

Κάνοντας μια αναδρομή στο παρελθόν ο ομιλητής επισήμανε ότι το 1996 υπήρξε μείωση 3% στην κίνηση container σε σύγκριση με το 1995, η οποία οφειλόταν κυρίως στη μείωση της μεταφορτωτικής κίνησης. Η προσέγγιση που ακολουθήθηκε ήταν η μείωση των μεταφορτωτικών τιμών για να γίνουν ανταγωνιστικές και η παροχή εγγυήσεων σε εταιρείες ότι θα έχουν άμεσο αγκυροβόλιο και γερανό αν επέλεγαν τον Πειραιά. Παράλληλα οι αρμόδιοι άρχισαν διαπραγματεύσεις με 2 εταιρείες. Η πολιτική τιμών που υιοθετήθηκε ήταν ότι για εισαγωγές και εξαγωγές containers που η ζήτηση ήταν χαμηλότερη ορίστηκαν υψηλότερες τιμές από τις τιμές των μεταφορτώσεων για τις οποίες η ζήτηση ήταν υψηλότερη. Επίσης έγιναν αυξήσεις μέχρι και 200% στις τιμές για αγκυροβόλιο ferries. Το αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής ήταν ότι επιτεύχθηκε αύξηση 16% σε σύγκριση με το 1996 στην κίνηση των containers.

Υποστήριξε ότι το 2004 αποτελεί διπλή πρόκληση για τον ΟΛΠ λόγω των Ολυμπιακών αγώνων και της παράκτιας ναυτιλιακής αποκατασκευής. Εξαιτίας των δύο αυτών γεγονότων αναμένουν σημαντική αύξηση της κίνησης των επιβατών και για το λόγο αυτό έχουν ξεκινήσει τη βελτίωση έργων υποδομής.

Σήμερα ο ΟΛΠ βρίσκεται στη διαδικασία μετατροπής σε νομικό πρόσωπο που θα ανήκει στο κράτος, με απώτερο σκοπό την εισαγωγή του στο Χρηματιστήριο Αξιών της Αθήνας.

Ο δήμαρχος του Λονδίνου Λόρδος Alderman Richard Nichols, στην ομιλία του αρχικά αναφέρθηκε στο Λονδίνο ως έδρα της ναυτικής βιομηχανίας για πολλά χρόνια, λιμάνι εμπορικό, πόλη που υποστήριζε και χρηματοδοτούσε το θαλάσσιο εμπόριο. Σήμερα, συνέχισε, είναι διεθνές οικονομικό κέντρο γεγονός που οφείλεται στους ακόλουθους παράγοντες:

* Στρατηγικά πλεονεκτήματα (καλό φορολογικό και νομικό περιβάλλον και έμπειρο εργατικό δυναμικό)

* Προσωπική επαφή που εμπνέει εμπιστοσύνη ενώ παράλληλα τιμωρείται η τυχονομική συμπεριφορά

* Φήμη

* Θετική στάση απέναντι στις καινοτομίες και την τεχνολογία.

Τόνισε ότι καμιά άλλη εμπορική χώρα δεν παρέχει τόσο ευρεία γκάμα ναυτιλιακών και οικονομικών υπηρεσιών και αναφέρθηκε στις σημαντικότερες:

* Η Baltic Exchange έχει μεγάλο μερίδιο στις διεθνείς ναυλώσεις

* Χρηματοδότηση πλοίων (10 τράπεζες που ειδικεύονται σε δανεισμό πλοίων)

* Ασφάλιση πλοίων (25% το μερίδιο της λονδρέζικης αγοράς)



* Νομικές υπηρεσίες (Το αγγλικό δίκαιο εφαρμόζεται σε ναυτιλιακές διαφωνίες περισσότερο από κάθε άλλης χώρας. Νέα πράξη διαιτησίας τέθηκε σε ισχύ τον Ιανουάριο 1997)

* Αγγλικός υπογνώμονας (LRS) που το γραφείο για την περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου εδρεύει στον Πειραιά. Σημαντική η συμβολή του στις εκδόσεις ναυπηγικής βιομηχανίας

* Ινστιτούτο Ναυπηγών Μηχανικών που είναι ο μοναδικός διεθνής οργανισμός για ναυπηγούς μηχανικούς

* Το Πανεπιστήμιο City έχει ειδικευμένες σχολές για ναυτιλιακό εμπόριο υπό την ηγεσία του καθηγητή κ. Γραμμένου

* Το Ναυτικό Ινστιτούτο και το Ινστιτούτο Ναυλωτών προσφέρει εκπαίδευση σε επαγγελματίες του χώρου

* Το Ναυτικό Επιμελητήριο που εκπροσωπεί τους πλοιοκτήτες σε διαπραγματεύσεις με την κυβέρνηση.

Αναφερόμενος στους Έλληνες πλοιοκτήτες του Λονδίνου είπε ότι αποτελούν μεγάλη κοινότητα που υποστηρίζει το ρόλο του Λονδίνου σαν διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Ιδιαίτερη μνεία έκανε στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό που εδρεύει στο Λονδίνο και κύριοι στόχοι του είναι η βελτίωση της ασφάλειας και η αποτροπή της μόλυνσης.

Τέλος, ο γενικός γραμματέας του IMO William O'Neil αρχικά εξέφρασε ευχαριστίες για την πρόσκλησή του στα Ποσειδώνια που εί-

ναι μια ευκαιρία ανταλλαγής απόψεων για τις εξελίξεις στον τομέα της ναυτιλίας.

Είπε ότι ο IMO γιορτάζει τα 50 του χρόνια και ότι η ναυπηγική βιομηχανία έχει αλλάξει πάρα πολύ σε πολύ λίγο χρόνο. Προέβλεψε ότι η ναυτιλία θα παραμείνει το σημαντικότερο μέσο μεταφοράς διεθνών εμπορευμάτων και για το λόγο αυτό πρέπει να διασφαλίσουμε ότι θα είναι ασφαλής (η ανθρώπινη ζωή είναι πολύτιμη για να αγνοείται από κάποιους) και δεν θα μολύνει το περιβάλλον.

Τόνισε ότι πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στην εφαρμογή των κανονισμών και των συνθηκών που οι κυβερνήσεις συντάσσουν από τα μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας.

Αναφερόμενος στον ISM (Διεθνής κώδικας Ασφάλειας) ο οποίος από 1ης Ιουλίου 1998 γίνεται υποχρεωτικός, υποστήριξε ότι είναι πολύ σημαντικός γιατί μεταθέτει την ευθύνη σε αυτόν που πραγματικά την έχει, δηλαδή στον πλοιοκτήτη. Ωστόσο εξέφρασε την ανησυχία ότι αρκετοί πλοιοκτήτες θα είναι εκπρόθεσμοι και είπε ότι πρέπει να προσπαθήσουμε όλοι να αλλάξουμε στάση.

Προανήγγειλε ότι σε 4 χρόνια ο ISM Code θα επεκταθεί για να καλύψει 20.000 πλοία γενικού φορτίου. Είπε ακόμα ότι από 1/8/98 θα ισχύσουν οι τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για τα στάταρτ της Πιστοποίησης Εκπαίδευσης των ναυτικών. Γι' αυτούς που ήδη είναι ναυτικοί ή απασχολούνται σε επαγγέλματα σχετικά με τη ναυτιλία θα ισχύσει μια μεταβατική περίοδος μέχρι 1/2/2002, για να αποκτήσουν πιστοποίηση ικανότητας στη στεριά και τη θάλασσα.

Τέλος, αναφέρθηκε στα θέματα τα οποία θα προβληματίσουν τον IMO στο μέλλον και τα οποία επικεντρώνονται στον ανθρώπινο παράγοντα όπως ότι η κούραση παίζει σημαντικό ρόλο στα θαλάσσια ατυχήματα, ότι οι εκπαιδευόμενοι επαγγελματίες κάνουν λάθη εξαιτίας πιέσεων και το κατά πόσο τα πλοία-πλωτές πολυτελείς που κατασκευάζονται μπορούν να εγγυηθούν την ασφαλή εγκατάλειψη σκάφους αν υπάρξει ανάγκη.

Κλείνοντας εξέφρασε τις ευχαριστίες του στον υπουργό για το ότι η Ελλάδα υπήρξε ιδιαίτερα συνεργάσιμη σε ό,τι αφορά τις προσπάθειες του IMO να βελτιώσει την ασφάλεια στις θάλασσες και να προωθήσει τον ISM Code μέσω σεμιναρίου που έλαβε χώρα το 1997.

Τα λιμάνια των νησιών βρίσκονται σε απογοητευτική κατάσταση, υποστηρίζουν οι πλοιοκτήτες και οι κίνδυνοι για τη ναυσιπλοΐα είναι σημαντικοί.

Συντονισμένη δράση για τη ριζική βελτίωση του λιμενικού δυναμικού και την παροχή ουσιαστικών κινήτρων για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου πρότεινε στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας. Όπως αναφέρουν σε υπόμνημα προς τον υφυπουργό Χ. Πάχτα, που υπογράφουν ο πρόεδρος της Ένωσης Παντ. Σφηνιάς και ο γ.γ. Ι. Λεφάκης, θα προσπαθήσουν να συμβάλουν στη σύνταξη του

Πρόταση των ακτοπλόων για τα λιμάνια

- Εναλλακτική λύση το Λαύριο
- Να γίνει λιμάνι στην Κόρινθο

ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΣΤΟΝ ΥΦΥΠΟΥΡΓΟ Χ. ΠΑΧΤΑ

αναπτυξιακού προγράμματος 2000-2006 εν όψει μάλιστα και της απελευθέρωσης του cabotage το 2004.

Σύμφωνα με την ΕΕΑ το λιμάνι του Πειραιά δεν μπορεί πλέον να ανταποκριθεί στις ολοένα αυξανόμενες ανάγκες της ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης του αιγαίοπελαγίτικου χώρου. Τα βασικά χαρακτηριστικά του είναι σήμερα οι περιορισμένοι λιμενικοί χώροι, οι ανύπαρκτες διασυνδέσεις με οδικά δίκτυα, οι υπερφορτωμένες οδοί προσέγγισης και κόμβοι και ο ασφυκτικός εναγκαλισμός του λιμανιού από την πόλη. "Το λιμάνι του Λαυρίου θα μπορούσε να αποτελέσει μια αξιόλογη εναλλακτική λύση αν ληφθεί υπόψη η ορατή πλέον δημιουργία του αεροδρομίου των Σπάτων και το αναπτυξιακό έλλειμμα της περιοχής" αναφέρεται χαρακτηριστικά στο υπόμνημα, ενώ κρίνεται πως δε θα πρέπει να διατεθούν περαιτέρω κονδύλια για το λιμάνι της Ραφήνας. Τα λιμάνια των νησιών, κατά τους πλοιοκτήτες, βρίσκονται σχεδόν στο σύνολό τους σε απογοητευτική κατάσταση. Σε καμία περίπτωση δε μπόρεσαν να ακολουθήσουν τη γιγαντιαία αύξηση της κίνησης και τη μεγέθυνση των πλοίων. Τα Λιμενικά Ταμεία, αναφέρει η ΕΕΑ, χαρακτηρίζονται για βραδύτητα προσαρμογής, δεν εκτελούν έργα βελτιώσεων και «διακρίνονται» για τις αυξήσεις των τελών κατά 200 έως 300%. Οι πλοιοκτήτες προτείνουν να γίνουν κατά μεγάλα σύνολα λιμανιών ιδιωτικοί φορείς οργάνωσης, λειτουργίας, σχεδιασμού και ανάπτυξης των λιμανιών σε αντικατάσταση των Λιμενικών Ταμείων κατά το πρότυπο ευρωπαϊκών χωρών. Υποστηρίζεται ότι με τον τρόπο αυτό θα επιτευχθεί γρήγορος εκσυγχρονισμός που θα επιτρέψει την περαιτέρω ανάπτυξη των νησιών αλλά και μείωση του δημόσιου κόστους.

Το λιμάνι της Πάτρας και η διώρυγα της Κορίνθου, όπως τονίζεται στο υπόμνημα, έχουν ξεπεράσει τις δυνατότητές τους. Προτείνεται η δημιουργία ενός σύγχρονου επιβατικού και εμπορευματοικού λιμανιού στην Κόρινθο.

Για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας τονίζεται ότι η αναγκαία προετοιμασία έχει ήδη καθυστερήσει πολύ, ενώ ζητείται να εξεταστεί όχι μόνο το επιθυμητό αλλά και το εφικτό, αυτά δηλαδή που ως ρυθμίσεις ή ενισχύσεις είναι δυνατόν να επιτραπούν από την ΕΕ. Προτείνεται ο ανασχεδιασμός των ακτοπλοϊκών συνδέσεων αφού τα μεγάλα πλοία δε μπορούν να προσεγγίζουν στα μικρά νησιωτικά λιμάνια. Ακόμα οι πλοιοκτήτες ζητάνε αποτελεσματικά κίνητρα που θα συμβάλουν στον εκσυγχρονισμό και την ανανέωση του στόλου.

Εκπτώσεις στα πλοία

Οι εμπορικές εκπτώσεις στην ακτοπλοΐα είναι πλέον γεγονός, όμως, θα ισχύουν από την επόμενη περίοδο, δηλαδή από τον Απρίλιο του 1999. Με απόφαση της Γνωμοδοτικής Επιτροπής Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών του Υπουργείου Ναυτιλίας στα εισιτήρια επιβατών και οχημάτων μετ' επιστροφής θα παρέχεται έκπτωση 20%

Στις πολλαπλές διαδρομές (5 εισιτήρια και άνω) έκπτωση μέχρι 25%

Ομαδικά εισιτήρια (25 τουλάχιστον ατόμων) μέχρι 30%.

Οικογενειακά εισιτήρια επιβατών (4 άτομα και άνω) έκπτωση μέχρι 25%.

Αν ο επιβάτης εμπίπτει σε περισσότερες της μίας περίπτωσης καταβολής μειωμένου ναύλου, παρέχεται κατ' εκλογή του μία μόνο έκπτωση.

Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες που θα παρέχουν τις εκπτώσεις υποχρεούνται να ενημερώνουν με κλειστή επιστολή το τμήμα ναυτολογίου του ΥΕΝ ένα μήνα πριν από την έναρξη κάθε δρομολογιακής περιόδου.

Νέα εποχή ανατέλλει για τη ΝΕΛ

Νέο πλοίο - Νέες γραμμές

του Χάρη Παυλίδη

Ο πρόεδρος της ΝΕΛ Γιάννης Αντωνίου (αριστερά), με τον κεντρικό πρόκτορα της εταιρείας στον Πειραιά Ανδρέα Πανάγο.



Η Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου (Ν.Ε.Λ.) γιορτάζει 25 χρόνια ζωής κάνοντας ένας "δωρό" στον εαυτό της, το σύγχρονο επιβατηγό οχηματογώγο τύπου Corsaire 12000 του γαλλικού ναυπηγείου ALSTHOM LEROUX NAVAL.

Πρόκειται για ένα πλοίο 119 μέτρων, το οποίο θα αναπτύσσει ταχύτητα 36 κόμβων, θα μεταφέρει 1.000 επιβάτες και 210 Ι.Χ. αυτοκίνητα και φορτηγά. Το κύριο χαρακτηριστικό του πλοίου είναι ότι θα είναι χαλύβδινο, μονοκάρενο, ενώ θα παρέχει υψηλού επιπέδου πολυτέλεια στους επιβάτες.

Το πλοίο, όμως, το οποίο θα παραληφθεί από τη ΝΕΛ το '99, είναι η αρχή μιας στρατηγικής που θέλει την εταιρεία να κυριαρχεί τα επόμενα χρόνια στο Β. Αιγαίο, αλλά και στις Ανατολικές Κυκλάδες.

Σ' αυτό ακριβώς το σημείο ο πρόεδρος της Ν.Ε.Λ. Γιάννης Αντωνίου επισημαίνει ότι στόχος της εταιρείας θα είναι οι ταξιδιώτες του Σαββατοκύριακου και των τριημέρων. "Με ασφάλεια θα διαλέξουν - αναφέρεται στο νέο πλοίο - αυτή τη μορφή "φυγής" από το άγχος. Αν το 1% των οδικών εκδρομών στραφεί στη μοντέρνα αυτή διέξοδο η ακτοπλοϊκή κίνηση θα αυξηθεί κατά 27%".

Αυτός λοιπόν είναι ένας από τους στρατηγικούς στόχους μιας εταιρείας με χαμηλό προφίλ, η οποία δείχνει ότι το business plan που καλείται να υλοποιήσει τα επόμενα χρόνια αποτελεί κυρίως στον εκσυγχρονισμό του στόλου της.

"Δεν επιλέξαμε, τονίζει ο πρόεδρος της ΝΕΛ, πλοίο κλασικού τύπου, αντίθετα επιλέξαμε την πλέον νέα πρωτοποριακή εξέλιξη των πλοίων νέας τεχνολογίας ταχύτητας 36 μιλίων την ώρα με την πεποίθηση ότι ο τύπος αυτός θα επικρατήσει στη μικρή αλλά και στη μεγάλη ακτοπλοία με τα αντίστοιχα μεγέθη πλοίου".

Με τα όσα τονίζει στα "Ναυτικά Χρονικά" ο Γιάννης Αντωνίου οριοθετεί με σαφήνεια τα επόμενα βήματα της ΝΕΛ που "αθόρυβα" σχετικά επιχειρεί να πάρει μια καλή θέση την εκκίνηση της μεγάλης κούρσας που θα ξεκινήσει με την άρση του cabotage.

Πάντως η ΝΕΛ δείχνει ότι θέλει να είναι μέσα στις εξελίξεις παρακολουθώντας τις κινήσεις των Μινωικών Γραμμών αλλά και των "Επιχειρήσεις Αττικής", ούτως ώστε αν η ακτοπλοία οδηγηθεί σ' ένα καθεστώς συμπτύξεων και κοινοπραξιών, η ΝΕΛ να είναι

έτοιμη, από κάθε άποψη, ν' ανταποκριθεί.

ΚΑΙΝΟΥΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Η νέα εποχή που ανατέλλει, για τη ΝΕΛ, εκτός από το καινούριο πλοίο, φέρνει μαζί της και καινούριες γραμμές. Δύο νέες άδειες σκοπιμότητας για δύο υπερταχύ-πλοια που θα ταξιδεύουν καθημερινά, μεταξύ Πειραιά ή Ραφήνας, Χίου, Μυτιλήνης και Κυκλάδων.

Η ΝΕΛ έχει ζητήσει και άδεια σκοπιμότητας, μ' ένα πλοίο γύρω στα 80 μέτρα, το οποίο θα εκτελεί δρομολόγια στις Σποράδες. Το πλοίο όπως λένε στη ΝΕΛ, θα είναι από αλουμίνιο monohull και θα μεταφέρει και φορτηγά.

Σ' αυτό το σημείο παρουσιάζει ενδιαφέρον η θέση του προέδρου της εταιρείας για το ενδεχόμενο κατάργησης των αδειών σκοπιμότητας.

"Η κατάργηση ή η οποιαδήποτε αλλαγή ενός δοκιμασμένου καθεστώτος δεν είναι ούτε σίγουρη ούτε εύκολη ούτε απόλυτα διευκρινισμένη. Οποιοδήποτε - συνεχίζει - το σύστημα θα προσαρμοστεί στα κοινοτικά δεδομένα, θ' αλλάξει σίγουρα όνομα και θα δώσει τη θέση του σ' ένα πιο εκσυγχρονισμένο νομικό πλαίσιο".

ΟΙ ΕΠΟΜΕΝΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ

Στη ΝΕΛ δεν κρύβουν ότι μέσα στα σχέδιά τους είναι και γραμμές εκτός Αιγαίου. Το "παιχνίδι" της Αδριατικής παίζεται με γνωστούς όρους και κανόνες, γι' αυτό και το βλέμμα της ΝΕΛ στρέφεται προς τη Μαύρη Θάλασσα, όπου η επιχειρηματική δραστηριότητα του μετόχου της ΝΕΛ Π. Τσάκου, ενισχύει μια τέτοια προοπτική. Βέβαια είναι πολύ νωρίς γι' αυτήν τη γραμμή, αλλά ο σχεδιασμός υποδηλώνει και την ουσία του τελικού στόχου, που είναι η κυριαρχία της εταιρείας εντός και εκτός Ελλάδας.

ΣΤΑ ΚΥΜΑΤΑ ΤΟΥ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΥ

Η εισαγωγή της ΝΕΛ στο Χρηματιστήριο συνέπεσε με την είσοδο του ΟΤΕ και ίσως να ήταν και αυτός ένας λόγος που η μετοχή δεν είχε την αναμενόμενη πορεία. Παρ' όλα αυτά η μετοχή της εταιρείας δείχνει και μετά τις εξελίξεις για τον εκσυγχρονισμό του στόλου, ότι έχει τις δυνατότητες ν' ανέβει αισθητά. Έχει ιδιαίτερη σημασία να τονιστεί

ότι 7.500 μέτοχοι έχουν καρτιά που είναι περίπου τέσσερις φορές πάνω από την ονομαστική αξία της μετοχής.

Το Χρηματιστήριο για τη ΝΕΛ, όπως και για τις άλλες εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες αποτελεί την πλέον αξιόπιστη πηγή εσόδων για το αναπτυξιακό πρόγραμμα που έχει χαράξει.

Ο Γ. Αντωνίου, αξιολογώντας τη συμμετοχή μιας ακτοπλοϊκής επιχείρησης στη χρηματιστηριακή αγορά, θα πει:

"Οι επενδύσεις σε πάγια τεράστια ποσών βρήκε διέξοδο μέσα απ' το Χρηματιστήριο και εκτιμώ ότι η ανάγκη εκσυγχρονισμού του συνόλου του ακτοπλοϊκού στόλου μόνο μέσα από τις σύγχρονες αντιλήψεις της χρηματοοικονομικής αγοράς που εκφράζει το Χρηματιστήριο μπορεί να υλοποιηθεί".

Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ Π. ΤΣΑΚΟΥ

Η συμμετοχή του μεγαλοεφοπλιστή Παναγιώτη Τσάκου και του συνεργάτη του Δ. Σταυρόπουλου βοήθησε, από κάθε άποψη, το νέο προφίλ της ΝΕΛ. Από το Σεπτέμβριο μέχρι σήμερα η παρουσία του στο Δ.Σ. ενίσχυσε την εικόνα της εταιρείας, ενώ ταύτοχρονα ανέπτυξε ένα ρόλο θετικό και γόνιμο σε όποιες συνεδριάσεις έλαβε μέρος.

Ο πρόεδρος της ΝΕΛ αναφερόμενος στον Χιώτη εφοπλιστή και στο συνεργάτη του θα πει ότι "οι θέσεις τους τις περισσότερες φορές συμπιέπουν με αυτές της πλειοψηφίας των μελών του Δ.Σ. και από αυτή την άποψη ο ρόλος τους κρίνεται θετικός και γόνιμος".

Η ΕΠΟΜΕΝΗ ΜΕΡΑ

Θα ήταν λάθος να πούμε ότι η επόμενη ημέρα για τη ΝΕΛ, αρχίζει με την παραλαβή του Corsaire 12000 στα τέλη του ερχόμενου χρόνου. Αντιθέτως, η επόμενη ημέρα έχει ήδη περάσει αφήνοντας πίσω μία σειρά πρωτοβουλιών που τους επόμενους μήνες θα γίνουν αισθητές στην ακτοπλοϊκή οικογένεια. Οι ραγδαίες αλλαγές στο χώρο και η άρση του cabotage δεν θα αιφνιδιάσουν τη ΝΕΛ.

Αίρεται το **cabotage** στα κρουαζιερόπλοια

Μια μεγάλη δοκιμασία, ενώ το κράτος αδρανεί

Επειγόντως παυσίπωνα ταχείας δράσης θα υποχρεωθεί να αναζητήσει στις αρχές του 99, ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Σταύρος Σουμάκης, προκειμένου να αντιμετωπίσει το άλγος που προκαλεί η κατάργηση του cabotage στα κρουαζιερόπλοια. Η κυβέρνηση και κυρίως ο υπουργός, θα πρέπει εντός του τρέχοντος εξαμήνου να πάρει σημαντικές αποφάσεις έτσι ώστε να δώσει κίνητρα στους επιχειρηματίες της τουριστικής ναυτιλίας να αντιμετωπίσουν τις έντονες πιέσεις που θα αναπτυχθούν από την είσοδο αλλοδαπών στο χώρο της κρουαζιέρας. Όπως πολλάκις έχει επισημάνει ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Επιβατηγού Ναυτιλίας, Ανδρέας Ποταμιάνος, η κυβέρνηση πρέπει άμεσα να προχωρήσει στην αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου που αφορά τα νηολόγια για τα κρουαζιερόπλοια.



του Χάρη Παυλίδη

Εδώ ακριβώς εστιάζεται και το μεγάλο πρόβλημα του υπουργού, ο οποίος γνωρίζει και αναγνωρίζει τη διάσταση του ζητήματος αλλά ξέρει ταυτόχρονα τις αντιδράσεις που θα προκαλέσει μια απόφαση προς την κατεύθυνση της ελεύθερης σύνθεσης των πληρωμάτων.

Μπρος γκρεμός λοιπόν και πίσω ρέμα, αφού είναι σχεδόν βέβαιο ότι η όποια απόφαση θα δυσχεράσει τη μια ή την άλλη πλευρά. Προς αναζήτηση της χρυσής τομής, την οποία εν προκειμένω ουδείς γνωρίζει, αυτήν τη χρονική στιγμή.

Την ίδια στιγμή στους εφοπλιστικούς κύκλους κυριαρχεί η εντύπωση ότι, αφού μέχρι σήμερα δεν άλλαξε κάτι, είναι ιδιαίτερα δύσκολο οι όποιες αλλαγές να συντελεστούν εντός εξαμήνου. Έτσι θεωρούν ότι η ελληνική σημαία αργά ή γρήγορα θα αποτελεί γλυκιά ανάμνηση για τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια και φροντίζουν αυτή την άποψη να την εκφράζουν πλέον και δημόσια.

Πρόσφατα ο Α. Ποταμιάνος, μιλώντας σε μεγάλη αθηναϊκή εφημερίδα, τόνισε με έμφαση ότι, "σε μια αγορά άκρως ανταγωνιστική δεν μπορείς να λειτουργείς με τριπλάσιο κόστος από αυτό με το οποίο λειτουργούν οι ανταγωνιστές σου. Ο λόγος της τεράστιας διαφοράς στο κόστος λειτουργίας δεν είναι άλλος από αυτόν της σύνθεσης των πληρωμάτων".

Επιθυμώντας, ενδεχομένως, να γίνει πιο σαφές το μήνυμα που έστειλε στην ηγεσία του Υπουργείου, έγινε αποκαλυπτικότερος:

"Τα περισσότερα κρουαζιερόπλοια ελληνικών συμφερόντων από τον επόμενο χρόνο, δεν θα έχουν υψωμένη τη γαλανόλευκη, αν η κυβέρνηση δεν αποφασίσει να προχωρήσει στην αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου". Ο Α. Ποταμιάνος δεν είπε το αυτονόητο, ότι δηλαδή και ο ίδιος (γνωστός για την ελληνοπρέπεια που τον διακρίνει) δεν θα διστάσει αυτοαμυνόμενος να υψώσει ξένη σημαία στα δύο κρουαζιερόπλοια που έχει παραγγείλει η Royal Olympic και χιζονται στη Γερμανία.

Δεν είναι όμως ο μόνος. Όπως προαναφέρθηκε και άλλοι εφοπλιστές σκέφτονται σοβαρά αυτή την προοπτική μια και γνωρίζουν καλύτερα από τον καθένα ότι το πλεονέκτημα του υφιστάμενου καθεστώτος (τα ξένα κρουαζιερόπλοια δεν μπορούν να επιβιβάσουν τουρίστες από ελληνικό λιμάνι) λειτουργούσε εξισορροπιακά στο υψηλό λειτουργικό κόστος.

Το βέβαιο είναι ότι, ανεξάρτητα από αυτό που θέλει ο υπουργός και από αυτό που λένε οι εφοπλιστές, οι ξένες εταιρείες με τα σχετικά νέα και σύγχρονα πλοία τους θα διεκδικήσουν και θα πετύχουν ένα σημαντικό κομμάτι της αγοράς στο Αιγαίο.

Το ζητούμενο είναι, λοιπόν, όχι μόνο ο εκσυγχρονισμός του στόλου, κάτι το οποίο έστω αργά υλοποιείται από τις ελληνικές εταιρείες, αλλά και η ανταγωνιστικότητά του στη διεθνή αγορά.

Προς αυτή την κατεύθυνση κινείται και ο Α. Ποταμιάνος, ο οποίος το τελευταίο διάστημα επιχειρεί να ανασυνθέσει τις απόψεις διαβλέποντας και ο ίδιος ότι η χρυσή τομή είναι προτιμότερη από ένα επικίνδυνο αδιέξοδο. Πιστεύει, λοιπόν, ότι το όπλο του ελληνικού κρουαζιερόπλοιου είναι η φιλοξενία, στέλνοντας έτσι το μήνυμα, εμμέσως πλην σαφώς, ότι οι Έλληνες ναυτικοί δεν κινδυνεύουν να χάσουν τις δουλειές τους από την αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου που αφορά το νπολόγιο.



Πάντως, και σε κάθε περίπτωση, είναι βέβαιο ότι, τους πρώτους μήνες του '99 το τοπίο θα αλλάξει και η όσο γίνεται πιο γρήγορη προσαρμογή στα νέα δεδομένα εκτός από αναγκαία θα αποβεί και σωτήρια όχι μόνο για τους εφοπλιστές αλλά και για τους ναυτικούς. Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας απέδειξε ότι τα δόγματα του σιλι "δεν μπορεί να υπάρξει ελληνική ναυτιλία χωρίς Έλληνες ναυτικούς", μπορεί να ηχούν ευχάριστα αλλά απέχουν μακράν της πραγματικότητας. Άλλωστε, αν πραγματικά όλοι οι ενδιαφερόμενοι θέλουν να ζήσει η ελληνική ναυτιλία πρέπει να γυρίσουν την πλάτη στο παρελθόν και να αντιμετωπίσουν με ευθύνη τα νέα δεδομένα. Στο κάτω κάτω το πλοίο θα συνεχίσει να πλέει, όποια σημαία κι αν κυματίζει στον ιστό του...

Νέο Καταμαράν για τις Ceres

Αρχίζει δρομολόγια τον Ιούλιο

Ένα νέο υπερταχύπλοο καταμαράν παρέλαβαν οι Ceres από τα ναυπηγεία της Austal της Αυστραλίας.



■ Το νέο αυτό απόκτημα της CERES παρελήφθη και ύψωσε την ελληνική σημαία στις 3 Ιουνίου, μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής και τα επιτυχή αποτελέσματα των δοκιμών του πλοίου που επιβεβαίωσαν και υπερέβησαν τις προσδοκίες της εταιρείας.

Η διαγωγή του πλοίου απεδείχθη άριστη και η ταχύτητα δοκιμών έφθασε τα 45 μίλια ή περίπου 83 χλμ. την ώρα. Η ταχύτητα συνεχούς λειτουργίας με φορτίο αντίστοιχο του βάρους 516 επιβατών και των αποσκευών τους έφθασε τα 42 μίλια. Οι δοκιμές ανοικτής θαλάσσης με κυματισμό αντίστοιχης δύναμης των 7 μποφόρ, απέδειξαν την αποτελεσματικότητα του συστήματος σταθεροποίησης πλεύσης, το οποίο εξασφαλίζει άριστη συμπεριφορά και αξιοπλοία του πλοίου ταξιδεύοντας σε τρικυμώδη κατάσταση θαλάσσης με υψηλή ταχύτητα.

Η επιθεώρηση και οι εξαντλητικές δοκιμές των συστημάτων ασφαλείας του πλοίου, παρουσία του γερμανικού νηογνώμονα και των επιθεωρητών της "Υπηρεσίας Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων" του Υπουργείου, ολοκληρώθηκαν με επιτυχία, καλύπτοντας όλες τις απαιτήσεις των νέων ευρωπαϊκών και διεθνών κανονισμών ταχύπλων σκαφών, πιστοποιώντας και κατατάσσοντας το πλοίο στην ανώτατη κλάση της κατηγορίας του.

Η άνεση και η ιδιαίτερη πολυτέλεια στα τρία σαλόνια των επιβατών, αναβαθμίζει το θαλασσινό ταξίδι στο υψηλότερο επίπεδο, θέτοντας νέες προδιαγραφές στην ταχύπλοο ακτοπλοΐα.

Το Flying Dolphin 2000, φορτωμένο σε ειδικό ποντοπόρο πλοίο, αναμένεται στον Πειραιά σε λίγες ημέρες και προγραμματίζεται να ξεκινήσει τα δρομολόγια του στο Σαρωνικό την πρώτη εβδομάδα του μηνός Ιουλίου.

Θα αναχωρεί από το Ceres Terminal των Flying Dolphins στο κεντρικό λιμάνι του Πειραιά, μπροστά στην εκκλησία του Αγίου Σπυρίδωνα, τις καθημερινές στις 8.00 και 15.00 για Πόρο, Ύδρα, Σπέτσες και Πόρτο Χέλι, ενώ τις ημέρες αιχμής θα εκτελεί πολλά κατευθειάν δρομολόγια προς Ύδρα, Σπέτσες και Πόρτο Χέλι.

**Πρόσκληση προς
ΧΟΡΗΓΟΥΣ - ΕΚΘΕΤΕΣ
ΣΥΝΕΔΡΟΥΣ**

**Η Νέα Αγορά Χρήματος
Διαμορφώνεται Σήμερα**



**MONEY
SHOW
ΚΥΠΡΟΥ '98**

**ΠΟΛΥΣΥΝΕΔΡΙΟ - ΕΚΘΕΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
& ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Υπό την αιγίδα της Ελληνικής Πρεσβείας Κύπρου

**4-5 ΙΟΥΛΙΟΥ
HILTON ΛΕΥΚΩΣΙΑ**

ΟΡΓΑΝΩΤΕΣ:

**ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ
OFF THE RECORD A.E.**

ΤΗΛ.: 7295 306-7, 7224 911-13 • FAX: 7295 306-7

Ο Κυπριακός Τουρισμός να γίνει ανταγωνιστικός

Συνέντευξη του κ. Νίκου Ρολάνδη

υπουργού Βιομηχανίας, Εμπορίου και Τουρισμού

στον Χάρη Παυλίδη

Ο Νίκος Ρολάνδης, ένας από τους πιο νηφάλιους και συγκροτημένους Κύπριους πολιτικούς, ίσως και να ήταν σήμερα γενικός γραμματέας του Ο.Η.Ε., αν δεν συνέβαινε να έχει σειρά η Αφρική. Αυτό όμως μάλλον σε καλό της Κύπρου βγήκε, αφού η ανάθεση στον πρόεδρο των Φιλελευθέρων του νευραλγικού Υπουργείου, Βιομηχανίας - Εμπορίου και Τουρισμού, έδωσε το στίγμα της πολιτικής που θα ακολουθήσει τα επόμενα χρόνια η κυβέρνηση του Προέδρου της Κυπριακής Δημοκρατίας Γλαύκου Κληρίδη. Για τον υπουργό Βιομηχανίας - Εμπορίου και Τουρισμού, ένα αξιόλογο τουριστικό προϊόν προϋποθέτει βελτίωση ανταγωνιστικότητας και ενίσχυση της υποδομής.

Σ' αυτό το πλαίσιο ο Ν. Ρολάνδης και εν όψει της πορείας προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, κρούει τον κώδωνα του κινδύνου και συστήνει συγκράτηση του κόστους, το οποίο θέτει την Κύπρο εκτός ανταγωνισμού κυρίως στον Τουρισμό.

Στη συνέντευξη που παραχώρησε, δηλώνει με σαφήνεια ότι δεν υπάρχει άλλος δρόμος από αυτόν της μείωσης του κράτους, της εξυγίανσης επιχειρήσεων του Δημοσίου, ενώ προαναγγέλλει επενδύσεις 250 εκατ. λιρών για τα επόμενα χρόνια.

Στόχος, τα δύο περίπου εκατομμύρια τουριστών που επισκέπτονται την Κύπρο να φθάσουν τα τρία...

- Κύριε υπουργέ, ηγείστε ενός τομέα ιδιαίτερα κρίσιμου για την οικονομική πορεία της Κύπρου. Ειλικρινά πιστεύετε ότι η Κύπρος μπορεί να ανταποκριθεί στην πρόκληση της ευρωπαϊκής πορείας που έχει χαράξει;

- Πιστεύω, όταν προσεχτούν ορισμένα πράγματα, μπορούμε να ανταποκριθούμε. Άλλωστε, η Κύπρος, τα τελευταία 25 χρόνια έσωσε και μέσα σε συνθήκες πλήρους καταστροφής, κατόρθωσε να ανορθώσει την οικονομία της.

Τώρα, είναι γεγονός ότι αυτό το υπουργείο συγκεντρώνει σχεδόν ολόκληρη την παραγωγική πλευρά της οικονομίας, τη βιομηχανία, την ενέργεια, τον

τουρισμό, τις συνεργατικές - αυτό που στην Ελλάδα ονομάζετε συνεταιρισμούς - 12 κρατικούς οργανισμούς, τρεις με τέσσερις εταιρείες που ανήκουν στο Δημόσιο, γεωργικών προϊόντων και ορισμένα άλλα πράγματα. Άρα, πολλά αναμένονται από αυτό το υπουργείο. Εκείνο που θα έλεγα σαν μία προκαταρκτική παρατήρηση είναι ότι η Κύπρος χρειάζεται να προσέξει ιδιαίτερα την ανταγωνιστικότητα των προϊόντων της. Αυτό είναι ένα σημείο που πρέπει να προσέξουμε και έχω αρκετές φορές εισηγηθεί στους διάφορους κοινωνικούς εταίρους της Κύπρου να προσέξουν αυτό το θέμα.

- Τι εννοείτε όταν λέτε να προσέξουν;

- Θα σας πω ένα παράδειγμα.

Ο τουρισμός συνεισφέρει περίπου το 20% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος ωστόσο είναι οι λειτουργίες του κατά 20% πιο ακριβές απ' ό,τι σε άλλες μεσογειακές χώρες. Τώρα με την υποτίμηση της δραχμής είμαστε περίπου 25% με 30% ακριβότεροι από την Ελλάδα, περίπου 35% με 40% από την Τουρκία και κατά 10% με 15% πιο ακριβοί ακόμη και από ορισμένες χώρες της δυτικής πλευράς της λεκάνης της Μεσογείου.

Έχουμε λοιπόν να κάνουμε δύο πράγματα. Αφενός να βελτιώσουμε την ανταγωνιστικότητα και αφετέρου να ενισχύσουμε την υποδομή μας για να έχουμε ένα πιο αξιόλογο τουριστικό προϊόν. Αυτή την ώρα κάνουμε σχέδια για μαρίνες, γήπεδα γκολφ, καζίνο...

- Έχουν προχωρήσει αυτά τα σχέδια;

- Έχω αναλάβει καθήκοντα πριν από λίγο καιρό και ως εκ τούτου έχω στόχο να φέρω σε πέρας αυτό το πρόγραμμα τα επόμενα χρόνια. Η θέση της κυβέρνησης είναι ότι πρέπει τα έργα να γίνουν από την ιδιωτική πρωτοβουλία, αφού μιλάμε για συνολικές επενδύσεις 250 εκατ. λιρών. Ευελπιστώ ότι αν προχωρήσουν τα έργα, ο τουρισμός της Κύπρου θα αυξηθεί κατά 50%. Θα κάνω ανοίγματα και προς την Ιαπωνία

και προς τις ΗΠΑ και στόχος μου είναι τα επόμενα χρόνια το ρεύμα προς την Κύπρο που είναι αυτήν τη στιγμή της τάξης του 1,9 εκατ. τουρίστες, να πλησιάσει τα 3 εκατ.

- Πώς όμως, κ. υπουργέ, θα πείσετε τους επενδυτές να συμμετάσχουν σε αυτά τα προγράμματα, όταν η οικονομία της Κύπρου διακρίνεται από έναν έντονο κρατισμό;

- Εδώ θα μου επιτρέψετε να διαφωνήσω, γιατί δεν βρίσκω ότι υπάρχει έντονος κρατισμός στην Κύπρο. Αν εξαιρέσει κανείς τους διάφορους οργανισμούς κοινής ωφελείας και έναν αριθμό επιχειρήσεων όχι πολύ μεγάλο στις οποίες το κράτος έχει μετοχές (Κυπριακές Αερογραμμές, Hilton κ.λπ.) θα έλεγα ότι στην Κύπρο το κράτος είναι ελάχιστο.

Βέβαια, η δική μου θέση είναι ότι πρέπει να μικρύνουμε ακόμη περισσότερο το κράτος, αφού έχουμε επιλέξει -και σωστά- να κινηθούμε προς τον ευρωπαϊκό χώρο και να τολμήσουμε να κάνουμε κι εμείς εκείνο που κάνουν σήμερα οι σοσιαλιστές στην Ελλάδα και αλλού.

Θα πρέπει, λοιπόν, να προχωρήσουμε στην εξυγίανση ορισμένων εταιρειών και οργανισμών και αφού προηγηθεί διάλογος και κατοχυρωθεί το κοινωνικό όφελος το οποίο αναμένουμε από αυτούς. Πάντως, σε πρώτη φάση είμαι της άποψης ότι το κράτος πρέπει να διατηρήσει τον έλεγχο κάποιων οργανισμών. Για παράδειγμα, στις Κυπριακές Αερογραμμές όπου θα χρειαστούν κάποιες στρατηγικές συμμαχίες, όπως άλλωστε κάνουν όλες οι ευρωπαϊκές εταιρείες και ίσως εξαίρεση είναι η Ολυμπιακή που έχει τα προβλήματά της...

- Τι ποσοστό έχει αυτήν τη στιγμή το κράτος;

- Αυτήν τη στιγμή έχει άνω του 80% του κεφαλαίου και στόχος είναι να μειωθεί στο 51% ώστε το 30% να αγοραστεί στις σωστές τιμές για να επιτευχθεί αυτός ο στρατηγικός σχεδιασμός.

- Ποιος θα μπορούσε να είναι ο ρόλος του Χρηματιστηρίου;

- Θα μπορούσε να ήταν σημαντικός, αφού έτσι θα ενισχυόταν και η θέση του. Βέβαια, το Χ.Α.Κ. είναι ένας νέος θεσμός, με συνολική αξία των εταιρειών να κινείται γύρω στα 2 δισ. δολάρια και ένα χρηματιστήριο αυτού του μεγέθους χωρίς αμφιβολία χρειάζεται να μεγαλώσει. Γιατί, για να μιλάει κανείς για θεσμό, πρέπει να έχει εταιρείες της τάξης των 4-5 δισ. δολαρίων. Είναι αυτονόητο λοιπόν να θέλουμε την ενίσχυση του Χ.Α.Κ.

- Σας προβληματίζουν τα κεκτημένα των συντεχνιών;

- Εμείς στο Υπουργείο Βιομηχανίας, Εμπορίου και Τουρισμού συστήνουμε και θα συνεχίσουμε να συστήνουμε συγκράτηση του κόστους. Κρούουμε τον κώδωνα του κινδύνου σε όλους αυτούς τους κλάδους. Είμαστε εκτός ανταγωνισμού σε αρκετούς τομείς και φυσικά επειδή οι Κύπριοι δουλεύουν αποτελεσματικά και η αγορά μας είναι μικρή και κινούνται

όλοι προς όλες τις κατευθύνσεις κατορθώνουμε να κρατήσουμε την οικονομία.

Στον τουρισμό, για παράδειγμα, έχουμε περίπου 2 εκατ. ανθρώπους από ένα σύνολο 360 εκατ. που κινούνται στην αγορά κι από ένα σύνολο 8-9 εκατ. που πάνε στην Ελλάδα. Πρέπει λοιπόν να έχουμε υπόψη μας ότι δεν είναι πολλοί άνθρωποι στον πλανήτη που είναι διατεθειμένοι να πληρώνουν περισσότερο για πολύ καιρό. Μπορείς να πληρώσεις περισσότερο για κάποιον καιρό αν σου αρέσει μία χώρα, αλλά η αύξηση του κόστους είναι βέβαιο ότι θα στρέψει τον τουρισμό αργά ή γρήγορα προς άλλη κατεύθυνση.

Όσον αφορά τα συνδικάτα δεν μπορώ να παρέμβω στο τι θα κάνει το Υπουργείο Εργασίας. Υπάρχουν σοβαρά προβλήματα και θα έλεγα, σε αυτή τη διαπραγμάτευση που γίνεται, ότι η δική μου ευχή και παραίνεση είναι να μπορέσουν οι διάφοροι και κοινωνικοί και οικονομικοί εταίροι να λύσουν τα προβλήματα με τέτοιο τρόπο ώστε να διαφυλαχθεί η ανταγωνιστικότητα.

- Υπάρχει η προοπτική ενός ενιαίου "οικονομικού δόγματος" με την Ελλάδα;

- Πρέπει να σας πω ότι δεν το έχω μελετήσει, διότι η Ελλάδα οφείλει να χειρίζεται την Κύπρο σαν μία χώρα που είναι εκτός Ε.Ε. έστω και αν συνδέεται τελωνειακά μαζί της.

Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να υπάρχει ιδιαίτερος χειρισμός γιατί τότε θα έχουμε προβλήματα με τις άλλες χώρες της Ε.Ε. Πρέπει λοιπόν να τηρούνται οι ευρωπαϊκοί κανόνες και οι θεσμοί, διότι μπορεί όπως εμείς και εσείς να έχετε προβλήματα με άλλες χώρες της Ε.Ε.

- Η ελληνική εμπειρία θα αποτελέσει πλότο της προσπάθειάς σας;

- Παρακολουθούμε τα τεκταινόμενα αλλά σε κάθε περίπτωση παίρνουμε και χρήσιμα μαθήματα. Γιατί και η Κύπρος - τουλάχιστον οι Ελληνοκύπριοι - αποτελεί μια προέκταση του ευρύτερου ελληνισμού. Τελικά το αντικείμενο είναι να βάλουμε στην Ευρώπη ολόκληρη την Κύπρο, στην οποία θα μετέχουν ασφαλώς και Έλληνες και Τούρκοι. Είμαστε της γνώμης ότι έστω και αν μιλάμε για οικονομία πρέπει να προσέξουμε τους λεπτούς χειρισμούς που χρειάζονται σε μία χώρα, όπως είναι η Κύπρος με τα δύο κοινοτικά στοιχεία, για να μην καταστρέψουμε τις ισορροπίες που μπορεί τελικά να οδηγήσουν σε προβληματική συνέχεια.

- Η ανάθεση του υπουργείου σε έναν εκφραστή του φιλελεύθερου χώρου υποδηλώνει και τις προθέσεις της κυβέρνησης να προχωρήσει σε αλλαγές στη δομή της οικονομίας;

- Η παράταξη του προέδρου Κληρίδη και του προέδρου του ΔΗ.ΣΥ. Ν. Αναστασιάδη με την οποία συγχωνεύεται τώρα το Κόμμα των Φιλελευθέρων ενστερνίζεται τη φιλοσοφία της οικονομίας της αγοράς, την οποία αποδέχονται πλήρως όλα τα φιλελεύθερα κεντροδεξιά και συντηρητικά κόμματα της Ευρώπης. Κατά συνέπεια, πιστεύω ότι εκφράζοντας φιλελεύθερες θέσεις εκφράζω και τον πρόεδρο της κυβέρνησης αλλά και στο κυβερνών κόμμα, του οποίου ηγείται ο Ν. Αναστασιάδης.

MONEY SHOW 98

Μιλάει ο Δ/νων Σύμβουλος της **OFF THE RECORD**
Τάσος Τσιπλάκος

ΚΥΠΡΟΣ

Στο Hilton της Λευκωσίας διεξάγεται, για πρώτη φορά, μεταξύ 4 και 5 Ιουλίου, το Πολυ-συνέδριο Χρηματοοικονομικών και Χρηματοπιστωτικών Υπηρεσιών, το γνωστό τα τελευταία επτά χρόνια στην Ελλάδα Money Show.

Στόχος της εταιρείας συμβούλων επικοινωνίας OFF THE RECORD, που έχουν αναλάβει τη διοργάνωση του Money Show στην Κύπρο, είναι να καταδειχθεί το γεγονός ότι η Λευκωσία μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην περιοχή και να εξελιχθεί σε πρωτεύουσα χρηματοοικονομική δύναμη της Ν Ανατολικής Μεσογείου. Το Money Show 98 Κύπρος, τελεί υπό την αιγίδα του Ελληνογερμανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου και της ελληνικής πρεσβείας της Κύπρου, ενώ στο πλαίσιο του διήμερου Πολυ-συνεδρίου θα διεξαχθεί το κεντρικό Συνέδριο με θέμα τις ενταξιακές διαπραγματεύσεις της Κύπρου με την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στο Συνέδριο από ελληνικής πλευράς θα συμμετάσχουν ο υφυπουργός παρά τω πρωθυπουργώ, Γιώργος Πασχαλίδης, ο Αναπληρωτής ΥπΕξ, Γιάννος Κρανιδιώτης και η υφυπουργός Ανάπτυξης Άννα Διαμαντοπούλου.

Κύριος ομιλητής θα είναι ο υπουργός Οικονομικών της Κύπρου, Χριστόδουλος Χριστοδούλου, ενώ ακόμη θα μιλήσουν ο υπουργός Βιομηχανίας, Εμπορίου και Τουρισμού, Νίκος Ρολάνδης, ο πρόεδρος του ΔΗΣΥ, Νίκος Αναστασιάδης, ο πρόεδρος της ΕΔΕΚ, Βάσος Λυσσαρίδης και ο κοινο-

βουλευτικός εκπρόσωπος του ΔΗΚΟ, Τάσος Παπαδόπουλος.

Περισσότερα όμως για τους στόχους, τις προοπτικές αλλά και τη φιλοσοφία του Money Show εξηγεί στη συνέντευξη που παραχώρησε στα "Ναυτικά Χρονικά" ο διευθύνων Σύμβουλος της OFF THE RECORD Τάσος Τσιπλάκος.

– Τι ακριβώς είναι το Money Show;

– Το Money Show θα το χαρακτηρίζα ως έναν ιδανικό συνδυασμό διήμερων συνεδρίων και Έκθεσης, που απευθύνονται στην ευρύτερη Επενδυτική και Χρηματοπιστωτική αγορά. Η επάχρονη παρουσία του στην Ελλάδα, θεωρείται από κάθε άποψη επιτυχής.

Θα πρέπει σε αυτό το σημείο να επισημάνω, ότι πυρήνας των εκδηλώσεων είναι τα Συνέδρια, τα οποία με τη θεματολογία τους, το κύρος και τους σημαντικούς ομιλητές τους προσελκύουν το ενδιαφέρον του κοινού, το οποίο χαρακτηρίζει υψηλό κοινωνικό και οικονομικό status.

Το Money Show 98 Κύπρος προέκυψε από τη συνεργασία της OFF THE RECORD A.E. με τον Όμιλο ORGANOTECNICA και ήταν απότοκο του δικού μας ενδιαφέροντος για γεωγραφική μεταφορά της διοργάνωσης στο χώρο της Κύπρου και της αγοράς των διεθνών επενδύσεων.

– Ποια είναι η ειδοποιός διαφορά του Money Show από τις υπόλοιπες οικονομικές εκθέσεις και συνέδρια που γίνονται κατά καιρούς;

– Όπως σας είπα το Money Show, δεν εί-

ναι ούτε έκθεση αλλά ούτε και συνέδριο υπό τη στενή έννοια των όρων. Είναι ένας πρακτικός συνδυασμός των δύο, προσανατολισμένος επικοινωνιακά στην πρακτική ανάλυση των επενδυτικών θεμάτων και στη διαμόρφωση επιχειρηματικών επαφών.

Κατά συνέπεια, το κοινό του Money Show είναι εκ των προτέρων ελέγξιμο οργανωτικά, ποιοτικά και ποσοτικά.

Η έκθεση λειτουργεί ως χώρος συζήτησης συνεργασιών και κατά δεύτερο λόγο ως χώρος ενημέρωσης, αλλά, όπως σας είπα, για καθαρά προεπιλεγμένο κοινό.

Η σχεδιαστική φιλοσοφία του Money Show δεν περιορίζεται απλώς στη λογική της εταιρικής προβολής, αλλά στην οργανωμένη διαδικαστικά δυνατότητα για συζητήσεις ή συμφωνίες με τους πιο σημαντικούς πελάτες κάθε συμμετέχοντος.

– Ποιοι είναι οι λόγοι που σας οδήγησαν να αποφασίσετε τη διοργάνωση του Money Show στην Κύπρο;

– Κατ' αρχάς θα ήθελα να ξεκαθαρίσω κάτι, που για όλους τους συνεργάτες της OFF THE RECORD A.E. αποτελεί πεποίθηση. Εμείς δεν βλέπουμε την Κύπρο ως πεδίο επιχειρηματικής δράσης ή τουλάχιστον όχι μόνο. Θεωρούμε ότι είναι αναπόσπαστο κομμάτι του Ελληνισμού το οποίο έχει ξεκινήσει μια πορεία που θα την οδηγήσει στην ουσιαστική της συμμετοχή στην Ε.Ε. και με τις δικές μας δυνάμεις συμβάλλουμε σε αυτή την προοπτική. Το Money Show 98 Κύπρος, μέσα σε αυτό το πλαίσιο και με δεδομένη τη σταδιακή απελευθέρωση της

αγοράς χρήματος εν όψει της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, έρχεται να συνδράμει το ενδιαφέρον του κοινού, είτε για χρηματοδοτήσεις είτε για επενδύσεις και να παράσχει το αυτονόητο που δεν είναι άλλο από την ενημέρωση. Ενημέρωση για προϊόντα και υπηρεσίες που προσφέρει σήμερα η κυπριακή αγορά χρήματος και είναι γνωστά σε όλη τους την έκταση μόνο στους ειδικούς, ενώ στο ευρύ κοινό είναι γνωστά μόνο επιμέρους υπηρεσίες ή προϊόντα.

— Υπάρχουν διαφορές μεταξύ της διοργάνωσης της Κύπρου και αυτών που γίνονται στην Ελλάδα;

— Φαντάζομαι να αντιλαμβάνεστε ότι το ζητούμενο δεν είναι σε καμιά περίπτωση να μεταφέρουμε αυτούσια μία διοργάνωση, όσο επιτυχής και αν είναι, αφού υπάρχουν ιδιαιτερότητες τις οποίες έπρεπε να λάβουμε υπόψη μας.

Ασφαλώς η φιλοσοφία είναι ίδια και εκείνο που διαφέρει θα έλεγα ότι είναι το κεντρικό πολιτικοοικονομικό συνέδριο στο οποίο θα λάβουν μέρος πολιτικές προσωπικότητες από την Ελλάδα και την Κύπρο και για το οποίο ο στόχος μας, αν θέλετε η φιλοδοξία μας, είναι να καταστεί βήμα συσσιαστικού πολιτικού διαλόγου που θα σηματοδοτεί τις εξελίξεις στην πολιτική και οικονομική σκακιέρα του τόπου.

— Με βάση το σχεδιασμό του Money Show 98 Κύπρος ποια είναι η καινοτομία του συνεδριακού μέρους;

— Η επικοινωνιακή καινοτομία είναι ότι δίνουμε τη δυνατότητα στους συνέδρους να προσεγγίσουν άμεσα κάποιους πολύ συγκεκριμένους από τους είκοσι περίπου ομιλητές του συνεδρίου, που τους ενδιαφέρουν, για συζήτηση συγκεκριμένων συνεργασιών.

Ταυτοχρόνως δημιουργούνται προϋποθέσεις, από πλευράς ακροατών, για σφαιρική και έγκυρη ενημέρωση στο θέμα που τους ενδιαφέρει άμεσα, ενώ παρέχεται η δυνατότητα στους χορηγούς του Money Show 98 Κύπρος να αξιοποιήσουν την εικόνα τους θετικά μέσα από μια σειρά εκδηλώσεων που παρουσιάζουν για τους ομιλητές και τους ακροατές άμεσο επιχειρηματικό ενδιαφέρον.

— Αναφερθήκατε στο Κεντρικό Πολιτικοοικονομικό Συνέδριο. Ποιος εκτιμάτε ότι πρόκειται να είναι ο παρεμβατικός του ρόλος στην πολιτική και οικονομική σκηνή και σκέψη των δύο χωρών;

— Ξέρετε, οι συνεργάτες μου και εγώ προσωπικά, είμαστε άνθρωποι χαμηλών τόνων, αλλά παρ' όλα αυτά θέλω να πιστεύω ότι οι πολιτικοί που θα λάβουν μέρος στο Κεντρικό Συνέδριο, τόσο από την Ελλάδα

όσο και από την Κύπρο, θα προσδιορίσουν με σαφήνεια και το ρόλο του. Εκτιμώ ότι, σε κάθε περίπτωση το Κεντρικό μας Συνέδριο, το οποίο εύχομαι να γίνει θεσμός, θα ενισχύει και θα σφυρηλατήσει τους πολιτικούς και οικονομικούς δεσμούς, ανάμεσα στις δύο χώρες, αλλά και επιπλέον θα γίνει κήρυκας θέσεων που θα αναπαραχθούν από τα Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας.

— Θα ήθελα να σταθούμε λίγο στο σκέλος της εκδήλωσης που αποκαλείται Money Land. Με ποιους τρόπους βοηθά την προώθηση των συμμετεχόντων;

— Το Money Land είναι το εκθεσιακό μέρος του Money Show 98 Κύπρος, μέσα από το οποίο παρέχεται η δυνατότητα στη δυναμική κυπριακή επενδυτική αγορά να προβεί σε σφαιρική παρουσίαση όλων των δραστηριοτήτων της. Επίσης παρέχουμε τη δυνατότητα παρουσίας των νέων τραπεζικών ή ασφαλιστικών προϊόντων - υπηρεσιών από τους σημαντικότερους επενδυτές ή επενδυτικούς φορείς.

Θα μπορούσα ακόμη να σας αναφέρω ότι το εκθεσιακό μέρος βοηθά το κοινό να γνωρίσει από κοντά εκθέτες επαγγελματίες, ειδικευμένους σε προϊόντα και υπηρεσίες που δεν συνδέονται μόνον άμεσα με το χρηματοοικονομικό χώρο (brokers, venture capital κ.ά.).

Αυτό το μέρος του Money Show 98 Κύπρος, δίνει την ευκαιρία στην κυπριακή αγορά χρήματος να διαφημίσει την παρουσία της στην Κύπρο, μέσω μιας αποκλειστικά δικής της εκδήλωσης, που προβάλλει τον καθοριστικό της ρόλο.

Τέλος, το Money Land, δίνει τη δυνατότητα στους εκθέτες να συναντήσουν με προκαθορισμένο ραντεβού όποιον εκ των συνέδρων ή ομιλητών των συνεδρίων τους ενδιαφέρει, καθώς και να πραγματοποιήσουν επιχειρηματικές επαφές και το κλείσιμο συμφωνιών με ήδη υπάρχοντες ή μελλοντικούς πελάτες. Αυτή είναι και η βαρύτητα που δίνεται στο εκθεσιακό μέρος που αποκαλούμε Money Land.

— Πώς μπορεί το Money Show να αποτελέσει έναν άξονα επικοινωνίας και συνεργασίας των οικονομιών Κύπρου και Ελλάδας;

— Η Κυπριακή Οικονομία βρίσκεται απέναντι στη μεγάλη πρόκληση του εκσυγχρονισμού και της ανάπτυξης μέσω της ένταξής της στην Ε.Ε. Η ελληνική εμπειρία θα αποτελέσει οδηγό σε αυτή τη μεγάλη προσπάθεια που έχει ως βασικό στόχο τη μετατροπή της Κύπρου σε επιχειρηματικό κέντρο, καθώς και κέντρο υπηρεσιών και εμπορίου.

Το Money Show 98 Κύπρος, είναι ένας δι-

αυλος επικοινωνίας που θα μεταφέρει αυτή την εμπειρία προς τη κατεύθυνση εκείνη που θέλει την Κύπρο σταυροδρόμι επιχειρηματικής δράσης μεταξύ Ευρώπης, Μέσης Ανατολής και Ανατολικής Ευρώπης.

Εκ των πραγμάτων η επίτευξη του στόχου που περνάει μέσα από την παρουσία του τις νέες ευκαιρίες που παρουσιάζονται για την κυπριακή οικονομία. Νέες ευκαιρίες που μεταφράζονται στην προσέλκυση, αφενός ξένων επιχειρήσεων και κεφαλαίων στην Κύπρο, και αφετέρου στη διεύθυνση των κυπριακών επιχειρήσεων (από μόνες τους ή με στρατηγικές συμμαχίες) στις νεοδημιουργούμενες αγορές.

— Σε ποιο επίπεδο βρίσκεται μέχρι στιγμής το ενδιαφέρον συμμετοχής στην εκδήλωση, τόσο από την Κύπρο όσο και από την Ελλάδα και το εξωτερικό;

— Το ενδιαφέρον, μετά από αρκετά ταξίδια που έχουμε πραγματοποιήσει στην Κύπρο και τις επαφές που είχαμε με οικονομικούς και πολιτικούς παράγοντες, μπορώ να σας πω με βεβαιότητα ότι είναι ειλικρινές. Βέβαια το γεγονός ότι ο θεσμός είναι καινούριος δημιουργεί κάποιες δυσκολίες στην επικοινωνία του, αλλά πιστεύω ότι η οξυδέρκεια που διακρίνει τον Κύπριο επιχειρηματία θα λειτουργήσει τελικά υπέρ των συμφερόντων του.

Πάντως, αυτήν τη στιγμή είμαστε στην τελική ευθεία (το Money Show 98 Κύπρος θα γίνει στο Hilton Λευκωσίας από 4 έως 5 Ιουλίου), το ενδιαφέρον έχει μεταβληθεί σε συμμετοχή και η εκτίμησή μου είναι ότι η πρώτη χρονιά της διοργάνωσης θα βάλει γερά θεμέλια για τα επόμενα χρόνια. Όσον αφορά την Ελλάδα και το εξωτερικό το ενδιαφέρον είναι πολύπλευρο και δεδομένο.

— Κλείνοντας, πιστεύετε ότι η επιτυχία του πρώτου Money Show στην Κύπρο, θα αποτελέσει το εφαλτήριο για τη δημιουργία παρόμοιων εκδηλώσεων και στην ευρύτερη περιοχή της ΝΑνατολικής Μεσογείου;

— Η επιτυχία του πρώτου Money Show 98 Κύπρος, θα στείλει ένα και μοναδικό μήνυμα. Ότι η Λευκωσία μπορεί και πρέπει να γίνει η πρωτεύουσα χρηματοοικονομική δύναμη της ΝΑ Μεσογείου. Κατά συνέπεια, ο σκοπός μας είναι το Money Show 98 Κύπρος να γίνει θεσμός και σημείο αναφοράς για όλη την περιοχή της ΝΑνατολικής Μεσογείου.

Η "Off The Record A.E." θα έχει συντελέσει το σκοπό της, εάν το Money Show 98 Κύπρος καταφέρει να αποτελέσει έναν από τους παράγοντες που θα βοηθήσουν την Κύπρο να κερδίσει το οικονομικό και πολιτικό στοίχημα του 21ου αιώνα.

• Κίνητρα για τους Έλληνες επιχειρηματίες • Διαδικασίες και δυνατότητες ίδρυσής της

του Μάρκου Γεωργιάδη*

Ο όρος "υπεράκτια εταιρεία" δεν έχει οριστεί νομοθετικά αλλά χρησιμοποιείται σαν μία βολική έκφραση για να περιγράψει εκείνες από τις κυπριακές εταιρείες που ανήκουν εξ ολοκλήρου σε αλλοδαπούς και το εισόδημα των οποίων πηγάζει από δραστηριότητες που διεξάγουν εκτός Κύπρου. Κάθε κυπριακή υπεράκτια εταιρεία καταβάλλει φόρο 4.25% πάνω στο καθαρό φορολογητέο εισόδημά της, ενώ δεν υπόκειται σε φορολογία υπερτίμησης κεφαλαίου εκτός εάν διαθέτει ακίνητη ιδιοκτησία που βρίσκεται στην Κύπρο. Η κυπριακή υπεράκτια εταιρεία δεν δικαιούται να διεξάγει εργασίες στην Κύπρο εκτός από ορισμένες περιπτώσεις που αφορούν την παροχή χρηματοοικονομικών υπηρεσιών.

Η διαδικασία ίδρυσης κυπριακής υπεράκτιας εταιρείας μπορεί να ολοκληρώνει μέσα σε λίγες μέρες. Η κυπριακή υπεράκτια εταιρεία λειτουργεί μέσα σε νομικό πλαίσιο γνώριμο σ' εκείνους που έχουν εμπειρία με εταιρείες που έχουν συσταθεί σε χώρες όπου εφαρμόζεται το αγγλοσαξονικό δίκαιο. Η κυπριακή υπεράκτια εταιρεία διοικείται από το Διοικητικό της Συμβούλιο και αποτελεί ανεξάρτητο νομικό πρόσωπο το οποίο δεν ταυτίζεται με τους μετόχους της. Οι μέτοχοι κυπριακής υπεράκτιας εταιρείας δεν φέρουν οποιαδήποτε ευθύνη για υποχρεώσεις που έχει αναλάβει η ίδια η εταιρεία. Οι υποχρεώσεις των μετόχων εξαντλούνται με αποπληρωμή του μετοχικού τους κεφαλαίου. Για τη σύσταση επιστολή κυπριακής υπεράκτιας εταιρείας απαιτείται από την Κεντρική Τράπεζα της Κύπρου τραπεζική συστατική επιστολή. Η ταυτότητα των "πραγματικών μετόχων" της κυπριακής υπεράκτιας εταιρείας μπορεί να μη γίνει γνωστή αφού οι μετοχικοί τίτλοι μπορεί να εγγραφούν στο όνομα θεματοφυλάκων (trustees).

Η Κύπρος έχει υπογράψει διμερείς συμβάσεις για αποφυγή διπλής φορολογίας με ένα μεγάλο αριθμό

κερδών που αφορούν ακίνητη ιδιοκτησία).

Η ορθή χρήση των συμβάσεων αποφυγής διπλής φορολογίας μπορεί να αποφέρει σημαντικά οφέλη στον καλά πληροφορημένο επενδυτή ο οποίος χρησιμοποιεί ως μέσο επενδύσεώς του την κυπριακή υπεράκτια εταιρεία. Ειδικότερα, όσο αφορά τον Έλληνα επενδυτή υπάρχουν σοβαρά κίνητρα αφού ενδεχομένως να έχει τη δυνατότητα να επαναπατρίσει τα κέρδη του από κυπριακή υπεράκτια εταιρεία και να απαιτήσει ως αποτέλεσμα της σύμβασης αποφυγής διπλής φορολογίας μεταξύ Κύπρου Έλλάδας "χαριστική πίστωση" πάνω σε μερίσματα τα οποία πληρώνουν κυπριακές υπεράκτιες εταιρείες στους Έλληνες ιδιοκτήτες τους. Με βάση το επιχείρημα αυτό οι Έλληνες επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν κυπριακή υπεράκτια εταιρεία δικαιούνται φορολογικής απαλλαγής απ' όλους τους σχετικούς φόρους που δεν καταβάλλουν στην Κύπρο λόγω των υφιστάμενων φορολογικών κινήτρων.

Οι δυνατότητες του θεσμού των υπεράκτιων εταιρειών είναι ιδιαίτερα ελκυστικές σαν ενδιαμέσος φορέας για επενδύσεις προς τρίτες χώρες. Πραγματική, ελληνική εταιρεία η οποία θέλει να επενδύσει σε κάποια τρίτη χώρα με την οποία η Κύπρος έχει συνάψει σύμβαση για αποφυγή διπλής φορολογίας, μπορεί να εγγραφεί στην Κύπρο θυγατρική υπεράκτια εταιρεία. Στη συνέχεια η θυγατρική υπεράκτια εταιρεία επενδύει στη χώρα με την οποία η Κύπρος έχει συνάψει σύμβαση αποφυγής διπλής φορολογίας εγκαθιδρύοντας ή συμμετέχοντας στο κεφάλαιο εταιρείας η οποία ιδρύεται για το σκοπό αυτό. Η εταιρεία που ιδρύεται στην τρίτη αυτή χώρα με την οποία η Κύπρος έχει συνάψει σύμβαση αποφυγής διπλής φορολογίας θα διεκπεραιώνει τις σχετικές εργασίες της και το εισόδημα το οποίο κερδίζει στη χώρα αυτή θα υπόκειται σε φορολογία στην τρίτη αυτή χώρα. Το καθαρό κέρδος της ξένης αυτής εταιρείας, μετά την πληρωμή οποιασδήποτε φορολογίας, μπορεί να διανεμηθεί ως μέ-

Κυπριακή

χωρών περιλαμβανομένης της Ελλάδας, Ρωσίας, Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Ουγγαρίας, Κίνας, Γερμανίας, Ινδίας, Η.Π.Α. και Αυστρίας. Ο σκοπός των συμβάσεων αυτών είναι η αποφυγή διπλής φορολογίας επί του ιδίου εισοδήματος, με τον εκμηδενισμό ή μείωση της φορολογίας που επιβάλλεται στη χώρα όπου παράγεται το σχετικό εισόδημα. Ο τύπος του εισοδήματος ο οποίος συνήθως απολαμβάνει των πλεονεκτημάτων των συμβάσεων για αποφυγή διπλής φορολογίας είναι τα μερίσματα, οι τόκοι, τα δικαιώματα εκμετάλλευσης και τα κεφαλαιουχικά κέρδη (εκτός των

ρισμάτων στη μητρική της εταιρεία που δεν είναι άλλη από την κυπριακή υπεράκτια εταιρεία και αναλόγως των διατάξεων της σχετικής σύμβασης αποφυγής διπλής φορολογίας, το μερίσμα θα πληρωθεί στην κυπριακή υπεράκτια εταιρεία χωρίς οποιαδήποτε άλλη επιβάρυνση ή μετά την αφαίρεση κάποιου χαμηλότερου φόρου παρακράτησης όπως προβλέπει η σχετική σύμβαση. Για παράδειγμα, εάν η επένδυση έχει γίνει στη Βουλγαρία ή στη Ρωσία, το μερίσμα θα πληρωθεί από τη ρωσική ή βουλγαρική εταιρεία στην κυπριακή υπεράκτια εταιρεία χωρίς να καταβληθεί οποιοσδήποτε φόρος παρακράτησης.

Η κυπριακή υπεράκτια εταιρεία θα καταβάλει στη συνέχεια φόρο στην Κύπρο προς 4,25% επί του καθαρού φορολογητέου εισοδήματός της και στη συνέχεια θα δικαιούται να διανέμει τα κέρδη της στην ελληνική μητρική της εταιρεία χωρίς την παρακράτηση οποιουδήποτε φόρου στην Κύπρο.

Η κυπριακή υπεράκτια εταιρεία μπορεί να χρησιμοποιηθεί κατά τον ίδιο τρόπο για σκοπούς μεταφοράς τεχνολογίας στην τρίτη χώρα στην οποία ο Έλληνας επενδυτής σκοπεύει να πραγματοποιήσει την επένδυσή του. Η κυπριακή υπεράκτια εταιρεία θα δικαιούται να εισπράξει δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας από την εταιρεία στην οποία έχει μεταφερθεί η σχετική τεχνολογία και η οποία θα διεξάγει τις σχετικές εργασίες στην τρίτη αυτή χώρα. Οι πληρωμές δικαιωμάτων από την εταιρεία αυτή προς την κυπριακή υπεράκτια εταιρεία πιθανόν να θεωρούνται ως έξοδο στη χώρα από την οποία γίνεται η πληρωμή και δυνατό να εξαιρούνται από την παρακράτηση οποιουδήποτε φόρου στη χώρα αυτή. Σε αντίθετη περίπτωση, η σχετική παρακράτηση δυνατό να είναι μειωμένη λόγω της ύπαρξης σύμβασης αποφυγής διπλής φορολογίας με την Κύπρο.

Η κυπριακή υπεράκτια εταιρεία θα καταβάλει φόρο προς 4.25% επί του καθαρού φορολογητέου εισοδήματός της το οποίο προκύπτει από την εισπράξη πνευματικής ιδιοκτησίας από την κυπριακή υπεράκτια εταιρεία όσο και το κόστος απόκτησης σχετικών δικαιωμάτων ευρεσιτεχνίας από τον ξένο ιδιοκτήτη τους θα αποτελέσει έξοδο της κυπριακής υπεράκτιας εταιρείας. Το κέρδος της κυπριακής υπεράκτιας εταιρείας μπορεί να επαναπατριστεί χωρίς επιπρόσθετη φορολογία στην Κύπρο.

Με παρόμοιο τρόπο η κυπριακή υπεράκτια εταιρεία μπορεί να χρησιμοποιηθεί με σκοπό να χρηματοδοτήσει κάποια επένδυση στην τρίτη χώρα με την οποία η Κύπρος έχει συνάψει σύμβαση για αποφυγή διπλής φορολογίας. Η κυπριακή υπεράκτια εταιρεία θα χρηματοδοτήσει θυγατρική της εταιρεία στην τρίτη χώρα, παρέχοντας στη θυγατρική εταιρεία έντοκο δάνειο ούτως ώστε ο τόκος επί του δανείου να αποτελέσει φορολογικό έξοδο για τη θυγατρική εταιρεία (νοούμενου ότι αυτό επιτρέπεται από τη σχετική νομοθεσία της χώρας).

Επίσης η κυπριακή υπεράκτια εταιρεία μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εταιρεία παροχής υπηρεσιών ή εργατικού δυναμικού οι υπηρεσίες του οποίου υπενοικιάζονται από εταιρείες που λειτουργούν εκτός Κύπρου. Η κυπριακή υπεράκτια εταιρεία χρεώνει κάποια αμοιβή για την παροχή του εργατικού αυτού δυναμικού.

Η κυπριακή υπεράκτια εταιρεία μπορεί να χρησιμοποιηθεί για διεξαγωγή οικοδομικών εργασιών στις χώρες με τις οποίες η σχετική σύμβαση αποφυγής διπλής φορολογίας προνοεί ότι η δημιουργία εργοταξίου για οικοδομικές εργασίες στη χώρα αυτή για περίοδο μέχρι και δώδεκα μήνες δεν δημιουργεί "μόνιμη εγκατάσταση" της κυπριακής υπεράκτιας εταιρείας στη χώρα όπου διεξάγεται η σχετική εργασία. Ως αποτέλεσμα η κατασκευάστρια εταιρεία (δηλαδή η κυπριακή υπεράκτια εταιρεία) εξαιρείται από οποιοδήποτε φόρο στη χώρα εκείνη και υπόκειται μόνο σε φόρο στην Κύπρο προς 4.25% επί του καθαρού φορολογητέου εισοδήματός της. Οι χώρες με τις οποίες η Κύπρος έχει συνάψει συμβάσεις αποφυγής διπλής φορολογίας που περιλαμβάνουν μια τέτοια διάταξη είναι: Κίνα, Γαλλία, Νότια Αφρική, Ουγγαρία, Ινδία, Κουβέιτ, Πολωνία, Ρουμανία, Συρία, Ρωσία και Γιουγκοσλαβία. Η συνθήκη αποφυγής διπλής φορολογίας μεταξύ της Κύπρου και Αυστρίας προνοεί ότι η περίοδος κατά την οποία επιτρέπεται η παρουσία του εργοταξίου, στο έδαφός της, χωρίς να θεωρείται κυπριακή υπεράκτια εταιρεία ότι έχει αποκτήσει "μόνιμη εγκατάσταση" στην Αυστρία, είναι 24 μήνες.

Η κυπριακή υπεράκτια εταιρεία δυνατό να επιλέξει τη συσσώρευση των κερδών της στην Κύπρο για τους σκοπούς επανεπένδυσης σε κάποιο μεταγενέστερο στάδιο. Σε αυτή την περίπτωση, εάν ο ελληνικός νόμος δεν υποχρεώνει την κυπριακή εταιρεία να διανέμει τα κέρδη της (ως θυγατρική εταιρεία της ελληνικής μητρικής εταιρείας), η συσσώρευσή τους στην Κύπρο επιπυγκάνει αναβολή του φόρου πάνω σε τέτοια κέρδη ο οποίος δυνατό να καταβλήτετο στην Ελλάδα. Η κυπριακή υπεράκτια εταιρεία θα μπορεί τότε να χρησιμοποιήσει τα κέρδη αυτά σε κάποια άλλη επένδυσή της.

Η Κύπρος διαθέτει μια εξαιρετη υποδομή η οποία σε

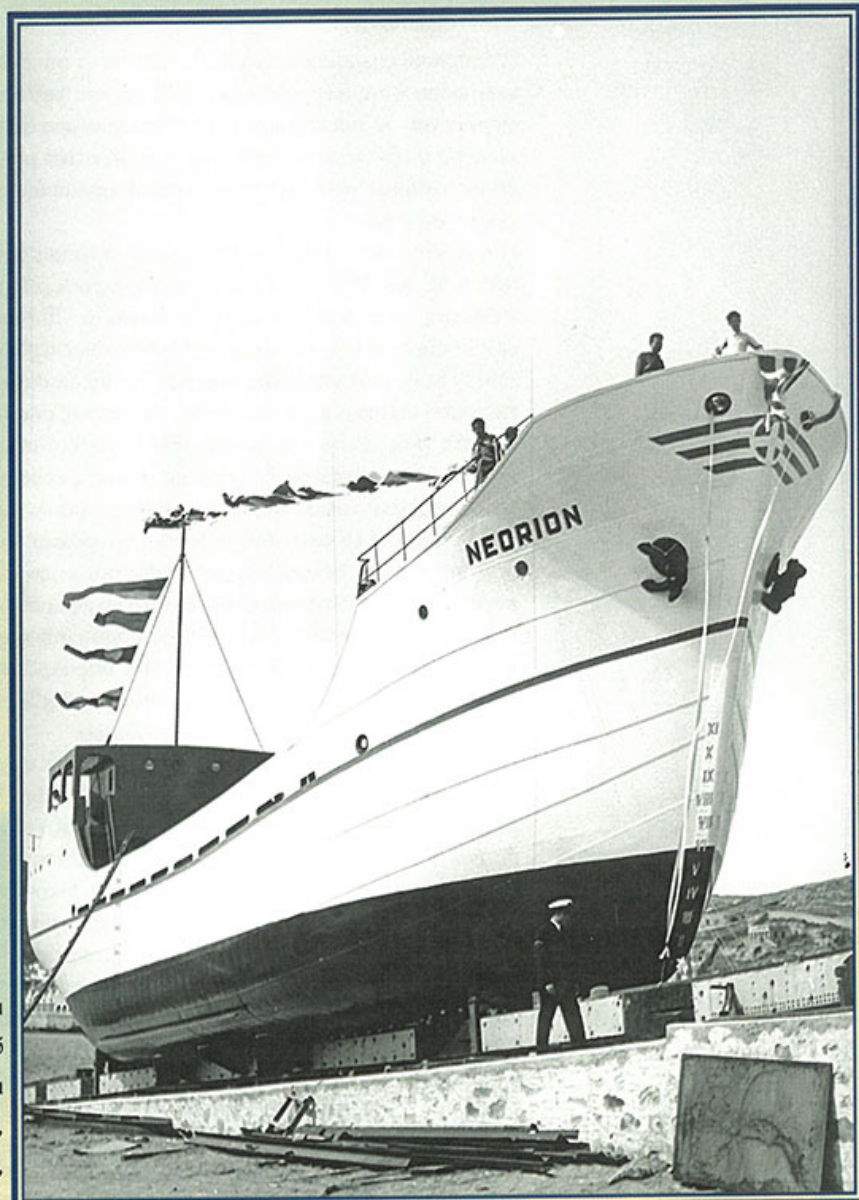
ΥΠΕΡΑΚΤΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Η κυπριακή υπεράκτια εταιρεία θα εισπράξει στη συνέχεια τον τόκο αυτό χωρίς να πληρώσει ή με μειωμένο παρακρατηθέντα φόρο από πλευράς της χώρας στην οποία λειτουργεί η θυγατρική εταιρεία, αναλόγως των διατάξεων της σχετικής σύμβασης αποφυγής διπλής φορολογίας.

Η κυπριακή υπεράκτια εταιρεία μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για συνήθεις επιχειρηματικές δραστηριότητες της μητρικής της εταιρείας ενεργώντας ως εμπορικός αντιπρόσωπος και παίρνοντας προμήθειες ή αναλαμβάνοντας την αγορά και πώληση εμπορευμάτων σε

συνδυασμό με το υψηλό επίπεδο των επαγγελματικών υπηρεσιών που προσφέρονται στο νησί, καθώς και με όλες τις άλλες απαραίτητες διευκολύνσεις που παρέχονται στον Έλληνα επιχειρηματία συνθέτουν το αναγκαίο αλλά και πολύ ελκυστικό επαγγελματικό περιβάλλον μέσα στο οποίο ο τελευταίος μπορεί να επωφεληθεί πλήρως τα φορολογικά κίνητρα που προσφέρει η χρήση της κυπριακής υπεράκτιας εταιρείας.

* Ο κ. Μάρκος Γεωργιάδης είναι συντάκτης στο δικηγορικό γραφείο Γεωργιάδης & Γεωργιάδης, Λευκωσία.



Περασμένα ναυπηγικά μεγαλεία, με την τεχνολογία της δεκαετίας του '50. Παρουσία του τότε υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Γ. Ανδριανόπουλου καθελκύεται από τα Ναυπηγεία των Αδελφών Ρεθύμνη στη Σύρο, το πρώτο ελληνικής κατασκευής δεξαμενόπλοιο, 400 τόνων.



Ένα επαναστατικό σκάφος αναψυχής για την εποχή του. Δεκαετία του '60. Καθελκύεται στο Φαληρικό Δέλτα και ανήκει στην εταιρεία "Χάντμπαλ". Το σκάφος μπορούσε να αναπτύξει ταχύτητα 35 μιλίων, ανεξαρτήτως από τις καιρικές συνθήκες που επικρατούσαν. Έτσι τουλάχιστον διαφημίστηκε τότε...



Στη νεοσύστατη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς, εγκαινιάζεται μια σειρά εκδηλώσεων. Μια από αυτές οργανώνεται σε συνεργασία με τα γνωστά ιαπωνικά Ναυπηγεία Ισικαβαζίμα-Χαρίμα και προβάλλεται ταινία για τον τρόπο κατασκευής πλοίων 360.000 τόνων στην Ιαπωνία.

Εξαμελής ομάδα δημοσιογράφων, με επικεφαλής τον τότε πρόεδρο της Ενώσεως Συντακτών Π.Τρουμπούννη, αναχωρεί για το Λονδίνο προκειμένου να ενημερωθεί από εκπροσώπους του "Κομμίτ", για τις εξελίξεις στην ελληνική Εμπορική Ναυτιλία. Στο αεροδρόμιο προπέμπει τους δημοσιογράφους ο εκπρόσωπος των εφοπλιστών (που διακρίνεται στο μέσον) Ιωσήφ Κολοκοτρώνης. Διακρίνονται ακόμη ο σημερινός εκδότης-διευθυντής του "Αδέσμευτου Τύπου" Δ. Ρίζος, ο Κ. Δούκας, ο Π.Τρουμπούννης, ο Μ. Κυριακίδης, ο Κ. Καγκελλάρης και ο Αθ. Γεωργάκαλος.



1966. Εορτάζεται η Εργατική Πρωτομαγιά. Αριστερά διακρίνεται ο Ηλίας Κροκιδάς, γενικός γραμματέας της Πανελληνίου Ναυτικής Ομοσπονδίας.

Ο εφοπλιστής Β.Σ. Ροσόλιμος, πρόεδρος της Ελληνικής Επιτροπής του Bureau Veritas, ομιλεί κατά τη συνεδρίαση για την ίδρυση της συγκεκριμένης Επιτροπής. Διακρίνονται ακόμη ο Π. Μπλαν, γενικός διευθυντής του Νηογνώμονος, ο Γ. Μπουρσό, διευθυντής Ναυτιλιακών Υπηρεσιών του Οργανισμού και ο Π. Προστ, γενικός αντιπρόσωπος του Bureau Veritas για την Ελλάδα.



Η ποινική ευθύνη του πλοιάρχου και αντιπλοιάρχου για έκρηξη, ανθρωποκτονία και σωματική βλάβη από αμέλεια

...στοιχειοθετείται από την έλλειψη της απαιτούμενης προσοχής και από τη δυνατότητα να προΐδει το αξιόποινο αποτέλεσμα

Α.Π. 698/1996 (Τμ. Ε' Ποιν.)

Προεδρεύων: Κ. ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ, Αντιπρόεδρος

Εισηγητής: Ν. ΣΤΥΛΙΑΝΑΚΗΣ, Αρεοπαγίτης

Ι. Από τις διατάξεις των άρθρων 28, 271 σε συνδυασμό με άρθρο 270, 302 και 314 του Π.Κ., όπως τα δύο τελευταία άρθρα αντικαταστάθηκαν με τα άρθρα 15 και 16, αντίστοιχα, του ν. 1419/1984, συνάγεται ότι, για τη θεμελίωση των προβλεπόμενων και τιμωρούμενων από αυτές εγκλημάτων της εκρήξεως, της ανθρωποκτονίας και της σωματικής βλάβης, από αμέλεια, απαιτείται, αφενός μεν να μην έχει καταβληθεί από το δράστη η, κατ' αντικειμενική κρίση απαιτούμενη, προσοχή στην οποία κάθε μετρίως συνετός και ευσυνειδητός άνθρωπος οφείλει, υπό τις ίδιες περιστάσεις, να καταβάλει, βάσει των νομικών κανόνων, των συνθηκών που κρατούν στις συναλλαγές, της κοινής κατά τη συνήθη πορεία των πραγμάτων πείρας και λογικής, αφετέρου δε να μπορούσε αυτός λόγω των προσωπικών του καταστάσεων, ιδιοτήτων, γνώσεων και ικανοτήτων να προΐδει και αποφύγει το παραχθέν αξιόποινο αποτέλεσμα, το οποίο τελεί σε αντικειμενικό αιτιώδη σύνδεσμο προς την πράξη ή την παράλειψή του. Εξάλλου, η καταδικαστική απόφαση περιέχει την απαιτούμενη από τις διατάξεις των άρθρων 93, παρ. 3, του Συντάγματος και 139, του ΚΠΔ ειδική και εμπεριστατωμένη αιτιολογία, η έλλειψη της οποίας ιδρύει λόγω αναιρέσεως από το άρθρο 510, παρ. 1 στοιχ. Δ' του ίδιου Κώδικα, όταν αναφέρονται σ' αυτήν τα πραγματικά περιστατικά, που προέκυψαν από την ακροαματική διαδικασία, στην οποία στηρίχθηκε η κρίση του δικαστηρίου, για τη συνδρομή των αντικειμενικών και υποκειμενικών στοιχείων του εγκλήματος, οι αποδείξεις που θα θεμελιώσαν και οι σκέψεις υπαγωγής αυτών στην ουσιαστική ποινική διάταξη, που στη συγκεκριμένη περίπτωση εφαρμόστηκε. Περαιτέρω, εσφαλμένη εφαρμογή ουσιαστικής ποινικής διατάξεως, η οποία αποτελεί λόγω αναιρέσεως, κατά το άρθρο 510, παρ. 1 στοιχ. Ε', του ΚΠΔ, υπάρχει και όταν η παραβίαση αυτής γίνει εκ πλάνου, διότι δεν αναφέρονται στην απόφαση, με σαφήνεια, πληρότητα και συγκεκριμένο τρόπο, τα πραγματικά περιστατικά που προέκυψαν, κατά την κρίση του δικαστηρίου, από την ακροαματική διαδικασία ή κατά την έκθεση αυτών υπάρχει αντίφαση είτε στην ίδια αιτιολογία είτε μεταξύ της αιτιολογίας που τα περιέχει και του διατακτικού της αποφάσεως, ώστε να μην είναι εφικτός από τον Α.Π., ο έλεγχος για την ορθή ή όχι εφαρμογή του νόμου, οπότε η απόφαση στερείται νόμιμης βάσεως. Στην εξεταζόμενη υπόθεση το Τριμελές Εφετείο Πειραιώς, που εξέδωσε την προσβ-αλλόμενη απόφαση, δέχθηκε ανελέγκτως, ότι από τα αποδεικτικά μέσα που κατ' είδος προσδιορίζει, αποδείχθηκαν τα ακόλουθα: "Το Δ/Π Α.Γ. ν.π. 9088, κόρων ολικής χωρητικότητας

41590,02 ολικού μήκους 243,80 μ., και πλοιοκτησίας της C.M.E.S.A. με πλοίαρχο τον Α.Θ. και υποπλοίαρχο τον Μ.Γ. και 27μελές πλήρωμα, την 4.9.1988 και περί ώρα 07.10 κατέπλευσε και αγκυροβόλησε έξω από το λιμάνι του Πειραιά. Το πλοίο είχε εκφορτώσει ακατέργαστο πετρέλαιο, τύπου ZUETINA, στο λιμάνι του Αμβούργου και απέπλευσε την 22.8.1988 για Μεσόγειο, αναμένοντας εντολές. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, προ του κατάπλου στον Πειραιά, όπως προκύπτει από το ημερολόγιο του πλοίου, έγινε πλύση των δεξαμενών του φορτίου του πλοίου, δι' εκτοξεύσεως ύδατος με τη βοήθεια συσκευών BUTTER NORTH. Το πρωί της ημέρας κατάπλου στον Πειραιά επέβη του πλοίου ο χημικός - μηχανικός Ε.Π., ο οποίος, αφού επιθεώρησε και ήλεγξε τους δέοντες χώρους (δεξαμενές φορτίου, χώροι ασφαλείας, αντλιοστάσιο), κορήγησε στον πλοίαρχο με το αριθμ. πρωτ. 941/4/9/1988 πιστοποιητικό απαλλαγής από επικίνδυνα αέρια, προκειμένου να επιτραπεί η είσοδος του πλοίου και η αγκυροβολία τούτου στην επισκευαστική ζώνη του Περάματος, δίνοντας εντολή στους υπευθύνους του πλοίου, να συνεχίσουν τον εξαερισμό των δεξαμενών φορτίου, οι οποίες περιείχαν έρμα και νερό κατά το μεγαλύτερο μέρος τους, έχοντας τα καπάκια τούτων ανοικτά. Στις 5.9.1988 το πλοίο εισήλθε στην παραπάνω επισκευαστική ζώνη και προσέδεσε στην προβλήτα Β', δίπλα στο πλοίο Ι. Την ίδια ημέρα ο Ε.Π. επισκέφθηκε και πάλι το πλοίο και μετά από γενόμενο έλεγχο, με τη βοήθεια του υποπλοιάρχου και του αντλιογράφου του πλοίου Ε.Π., διαπίστωσε ότι στο πλοίο και ειδικότερα στους χώρους που αναγράφονται στο οικείο πιστοποιητικό τα αέρια ήταν στα επιτρεπόμενα όρια και έτσι την 16.00 ώρα της 5.9.1988 εξέδωσε το με αριθμ. πρωτ. 954/1988 πιστοποιητικό απαλλαγής από επικίνδυνα αέρια (για είσοδο ανθρώπων, εκτέλεση εργασιών) ισχύος μέχρι την 16:00 ώρα της 9.9.1988. Σύμφωνα με τον εν λόγω πιστοποιητικό, χώροι ασφαλείς για άνθρωπο και θερμές εργασίες (χρήση φλόγας) θεωρήθηκαν "το κύριο κατάστρωμα του πλοίου, το μηχανοστάσιο, το αντλιοστάσιο και το λεβητοστάσιο του πλοίου". Στη δεύτερη σελίδα του το πιστοποιητικό αυτό αναφέρει διάφορους περιορισμούς μεταξύ των οποίων και "απαγορεύεται κάθε θερμή εργασία στα δίκτυα σωληνώσεων (σωλήνες, εξαεριστικά, καταμετρικά, καλοριφέρ, επιστόμια, φίλτρα κ.ά.) επιθέματα λαμαρίνας και γενικά σε κάθε κλειστό εξάρτημα καθώς και σε σημεία που βρίσκονται σε λιγότερα από 50 cm απόσταση από δεξαμενές καυσίμων και από κάθε κλειστό χώρο που δεν ελέγχθηκε ή που χαρακτηρίζεται μη ασφαλής για εργασίες φλόγας". Επί-



σης αναφέρει ότι "η αποσύνδεση των δικτύων των σωληνώσεων πρέπει να γίνεται με εργαλεία που δεν παράγουν σπινθήρα, εκτός αν άλλως αναφέρεται. Στο χώρο που γίνεται εργασία αποσύνδεσης απαγορεύεται κάθε θερμή εργασία μέχρι να σφραγιστεί αεροστεγώς το δίκτυο και να επαναχαρακτηρισθεί ο χώρος κατάλληλος και ασφαλής για θερμές εργασίες". Η παράβαση ενός και μόνο από τους όρους αυτούς, το καθιστά χωρίς καμία ισχύ, εναξάρτητα από το χρόνο ισχύος του. Το πρωί της 6.9.1988 ανέβηκαν στο πλοίο για εκτέλεση εργασιών τα συνεργεία α) Γ.ΟΕ (Α.Ε., Γ.Κ.Ε.Φ.) που θα εκτελούσε μηχανολογικές εργασίες και επισκευές του εργάτη αγκυρών, β) Ε.Ζ.-Χ.Φ. Ο.Ε. για εκτέλεση σωληνουργικών εργασιών στο κατάρωμα και επισκευές διαφόρων βαρούλκων και γ) Κ.Κ. με επικεφαλής τους Θ.Β. και Χ.Ν., που θα εκτελούσε εργασίες καθαρισμού των δεξαμενών έρματος και άρχισαν να εργάζονται. Από τα συνεργεία αυτά μόνο το πρώτο είχε εφοδιαστεί με άδεια του Κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιά (με αριθ. πρωτ. 3731/1988) "μικροεπισκευών πλοίου χωρίς φλόγα", κατόπιν σχετικής αίτησης και δήλωσης του ν.δ. 105/1969 του Γ.Κ. ότι για τις απούμενες επισκευές "δεν θα γίνει χρήση φλόγας". Για το άλλο συνεργείο του Ζ.Φ. είχε υποβληθεί αίτηση προς το ΚΛΠ από τον πλοίαρχο του πλοίου Α.Θ. για τη χορήγηση της σχετικής άδειας "εκτελεσθησομένων σωληνουργικών εργασιών, στο κατάρωμα, στα κύττα και το μηχανοστάσιο του πλοίου" με συνημμένα έκθεση επιθεώρησης του Ι.Μ. και υπεύθυνη δήλωση της Ε.Ζ., ότι οι εκτελεσθησόμενες εργασίες "δεν περιλαμβάνουν δεξαμενές καυσίμων ή δίκτυα σωληνώσεων μεταφοράς πετρελαίου ή χώρους γεπνιάζοντες τον ανώτερο χώρο". Γύρω στις 10:15 της 6.9.1988 σημειώθηκε ισχυρότατη έκρηξη που είχε επίκεντρο το μέσον περίπου του πλοίου Α.Θ. και συγκλόνισε ολόκληρη τη γύρω περιοχή. Από την έκρηξη αυτή σκοτώθηκαν επιτόπου και τα διαμελισμένα μέλη τους βρέθηκαν σε διάφορα σημεία του καταστρώματος οι Θ.Β., Α.Δ. και Χ.Κ., ενώ το πτώμα του Χ.Ν. βρέθηκε παγιδευμένο μέσα στα ερείπια του πλοίου μετά τρίμηνο, όταν το πλοίο προετοιμαζόταν για ρυμούλκηση. Επίσης από την έκρηξη τραυματίστηκαν σε διάφορα μέρη του σώματός τους τα 13 άτομα που αναφέρονται στο διατακτικό της παρούσας, τα οποία εργάζονταν σε διάφορα

σημεία του πλοίου και του παραπλεύρως ΙΓΡΕ. Το πλοίο υπέστη υλικές ζημιές μεγάλης έκτασης (ανύψωση, αποκόλληση και στρέβλωση του καταστρώματος στην περιοχή της εγκαρσίας διαχωριστικής φρακτής των κεντρικών δεξαμενών φορτίου Νο 3 και Νο 4 καθώς και των πλευρικών δεξαμενών έρματος Νο 4). Δημιουργήθηκε επίσης ρήγμα μεγάλης έκτασης σε όλο το πλάτος του καταστρώματος, που καλύπτει τις παραπάνω δεξαμενές και άλλο ρήγμα κατά την έννοια του κατακόρυφου στη δεξιά και αριστερά πλευρά του πλοίου, μεταξύ των νομένων 66-67, μήκους μέχρι 0,90 μ. και 1,20 μ. από τον πυθμένα για την αριστερή και δεξιά πλευρά, αντίστοιχα, σχήματος σφήνας με τη βάση προς τα επάνω. Λόγω της ισχυρής έκρηξης εκτοξεύθηκαν σε μεγάλη απόσταση διάφορα μεταλλικά εξαρτήματα και μικροτμήματα του σκάφους, ένα δε από αυτά εκτοξεύθηκε σε απόσταση 200 μ. περίπου και έκανε τρύπα στη χαλύβδινη υπερκατασκευή του παραπλεύρως πλοίου ΙΓΡΕ κάτω από το δεξιά μπαλκόνι της γέφυρας. Στην περιοχή του καταστρώματος, μεταξύ των δεξαμενών Νο 3 και Νο 4, εργάζονταν, με χρήση φλόγας, οι Δ. και Κ., που βρήκαν το θάνατο.

Κοντά σ' αυτούς και πάνω από το κατάρωμα της αριστερής δεξαμενής καθαρού έρματος Νο 4 εργάζονταν οι επίσης φονευθέντες Β. και Ν. βγάζοντας με βαρούλκο από τη δεξαμενή αυτή κατάλοιπα καθαρισμού. Στη δεξαμενή αυτή εργάζονταν έξι ακόμη καθαριστές του συνεργείου που τραυματίστηκαν. Από την από 9.9.1988 "έκθεση πραγματογνωμοσύνης" του Ταγματάρχη Πυροτεχνουργού Δ.Κ. προκύπτει ότι η έκρηξη, λόγω της εκτάσεως της καταστροφής, αλλά και της μη ανεύρεσης σχετικών πειστηρίων, δεν προήλθε από τοποθέτηση εκρηκτικού μηχανισμού στο εν λόγω δεξαμενόπλοιο. Αμέσως μετά την έκρηξη ο μάρτυρας Ν.Τ. που κλήθηκε, ειδοποιημένος από το Κ.Λ. Πειραιά, προέβη σε μέτρηση αερίων, με τα μηχανήματα μέτρησης (γκαζόμετρα) μάλιστα του ίδιου του πλοίου και δεν βρήκε ίχνος επικινδύνων αερίων σ' ολόκληρο το πλοίο. Στην από 2.5.1988 έκθεσή τους οι ορισθέντες αρμοδίως πραγματογνώμονες Α.Μ., Κ.Τ. και Π.Ι. επισημαίνουν ότι πιθανότατα η έκρηξη προκλήθηκε από χρήση φλόγας οξυγόνου στην περιοχή μεταξύ των κεντρικών δεξαμενών φορτίου Νο 3 και Νο 4, δηλαδή διάπυρο τεμαχίδιο προί-

όν της θερμής εργασίας που εκτελούσαν οι νεκροί Κ. και Δ. έπεσε μέσα από το ανοικτό καπάκι της θυρίδας του συστήματος πλήσης της κεντρικής δεξαμενής Νο 3, μέσα στη δεξαμενή αυτή και λόγω ύπαρξης ικανής ποσότητας επικινδύνων αερίων μέσα στην εν λόγω δεξαμενή έγινε η έκρηξη. Μικρότερη πιθανότητα πρόκλησης της έκρηξης δίνεται στη δημιουργία σπινθήρα από τα σφυριά και κοπιδία που χρησιμοποιούσε το συνεργείο Ζ.Φ. για να ξεμοντάρει βίδες από σωληνώσεις τις οποίες αποσυνέδεε και πολύ μικρή πιθανότητα να προκλήθηκε η έκρηξη από τσιγάρο (παρ' όλο που βρέθηκαν αποτσίγαρα στην περιοχή). Στις καταθέσεις τους, ενώπιον του ακροατηρίου, από τους πραγματογνώμονες αυτούς, οι Ν.Τ. και Α.Μ., διαφοροποιούνται, σε κάθε όμως περίπτωση παραδέχονται ότι η έκρηξη και τα απ' αυτήν επακόλουθα ήταν αποτελέσματα της δράσης επικινδύνων αερίων, προερχομένων από ακατέργαστο πετρέλαιο (τελευταίο φορτίο του πλοίου), τη συγκέντρωση των οποίων, σε επικίνδυνο βαθμό μέσα στην κεντρική δεξαμενή Νο 3 του πλοίου, αδυνατούν με βεβαιότητα να εξηγήσουν. Είναι όμως γεγονός ότι η ζημιολογία έκρηξη σημειώθηκε κατά την εκτέλεση εργασιών με χρήση φλόγας οξυγόνου σε μικρή απόσταση από το κατάστρωμα των δεξαμενών φορτίου και ειδικότερα κοπής και λύσης διαφόρων σωληνώσεων μεταξύ των οποίων και φορτίου με τη χρήση οξυγόνου, κοπιδιών και σφυριών σε απόσταση περί τα 3-5 μ., από τα ανοικτά καπάκια του συστήματος πλήσης. Η έκρηξη προκλήθηκε από χρήση φλόγας οξυγόνου κατά την εκτέλεση επισκευαστικών εργασιών σε ένα σωλήνα φορτίου, πάνω στις δεξαμενές φορτίου με αριθ. 3 και 5. Οι σωλήνες φορτίου αποτελούν μέρος του πολύπλοκου συστήματος σωληνώσεων του πετρελαιοφόρου και με τη χρήση διαφόρων βανών και βαλβίδων συγκοινωνούν μεταξύ τους και με τις δεξαμενές φορτίου του πλοίου και είναι ανέφικτο να καταστούν εντελώς ελεύθεροι αερίων, τα οποία πάντα υπάρχουν μέσα σ' αυτούς σε ανεξέλεγκτες ποσότητες. Έτσι, εξαιτίας της εκτέλεσης των παραπάνω εργασιών στον εν λόγω σωλήνα δημιουργήθηκε υπερθέρμανση στην εξωτερική επιφάνειά του, η οποία προκάλεσε τη δημιουργία θερμότητας στο εσωτερικό του σωλήνα και υπερθέρμανσης των αερίων που υπήρχαν μέσα σ' αυτόν. Στη συνέχεια λόγω της υπερθέρμανσης των αερίων αυτών προκλήθηκε μικρή έκρηξη τούτων στο εσωτερικό του σωλήνα και εκτόνωση των αερίων αυτών, αλλά και άλλων σωληνώσεων προς τη δεξαμενή Νο 3 με την οποία συγκοινωνούσε ο εν λόγω σωλήνας. Τα αέρια αυτά εμπλούτισαν τη μέχρι τότε ακίνδυνη ποσότητα των αερίων που υπήρχαν μέσα στη δεξαμενή αυτή, με συνέπεια να αλλάξουν οι συνθήκες μέσα σ' αυτήν και να προκληθεί έτσι η δεύτερη και ζημιολογία έκρηξη των αερίων αυτών. Με τα δεδομένα αυτά, τα οποία προκύπτουν από την εκτίμηση του όλου παραπάνω αποδεικτικού υλικού δεν μπορούν να αποδοθούν ευθύνες στον κατηγορούμενο Ε.Π., όπως ομόφωνα αποφάνθηκε και το ΑΣΝΑ στη με αριθμό 83/89 έκθεσή του, αφού, όπως αποδείχθηκε, αυτός προκειμένου να εκδώσει το με αριθμ. 954/5.9.1988 πιστοποιητικό απαλλαγής από επικίνδυνα αέρια (dangerous gas free certificate) διενήργησε τον έλεγχο που έπρεπε στους ορισμένους χώρους του πλοίου για τους οποίους εξέδωσε τούτο, αναγράφοντας μάλιστα σ' αυτό τους όρους και τις προϋποθέσεις υπό τους οποίους ίσχυε τούτο και αφού έγινε ευθεία παραβίαση των όρων τούτων (χρήση φλόγας οξυγόνου, σφυριών και κοπιδιών στις σωληνώσεις φορτίου του πλοίου), χωρίς την οποία (παραβίαση) δεν θα συνέβαινε η ζημιολογία έκρηξη, αλλά και για τη μη τήρηση των μέτρων ασφαλείας κατά την εκτέλεση των εργασιών αυτών, οπωσδήποτε δε μπορεί να είναι υπεύθυνος ο εν λόγω χημικός - μηχανικός και για τους λόγους αυτούς πρέπει να κηρυχθεί αθώος των αποδομένων εις αυτόν αξιολογίων πράξεων της έκρηξης, των ανθρωποκτονιών και σωματικών βλαβών κατά συρροή, από αμέλεια. Αντίθετα ευθύνη για τις παραπάνω αξιόποινες πράξεις υπέχουν οι 1) Α.Θ. και 2) Μ.Γ., οι οποίοι, ως πλοίαρχος και υποπλοίαρχος, αντίστοιχα, του εν λόγω πλοίου, από αμέλειά τους, δηλαδή από έλλειψη της προσοχής που όφειλαν από τις περιστάσεις και μπορούσαν να καταβάλουν, δεν προείδαν το από τις παραπάνω πράξεις τους παραχθέν αξιόποينو αποτέλεσμα, αν και ήταν συνεπεία του επαγγελματός τους υπόχρεοι σε ιδιαίτερη επιμέλεια και προσοχή και συγκεκριμένα όντες υπεύθυνοι ο μόνος για την ασφάλεια του

πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου ο δε, ο άμεσος συνεργάτης του Πλοίαρχου, για παν ό,τι αφορά το πλοίο, τους επιβάτες και το φορτίο (άρθρα 4 παρ. 3, 27 παρ. 1, 28 παρ. 1 του β.δ. 806/1970, προβλ. και άρθρ. 140 του ΚΔΝΔ), μολονότι ε γνώριζαν ότι κατά την εκτέλεση μέρους των εργασιών επισκευής στο εν λόγω πλοίο θα γινόταν χρήση φλόγας οξυγόνου σε μέρη τούτου, που σύμφωνα με την κοινή πείρα και λογική ενείχαν υψηλό βαθμό κινδύνου έκρηξης, λόγω της πιθανότητας ύπαρξης επικινδύνων αερίων, προερχομένων από το φορτίο - πετρέλαιο του πλοίου και έχοντας υπόψη τους απαγορευτικούς όρους και περιορισμούς του με αριθμ. 954/1988 παραπάνω πιστοποιητικού για την ακίνδυνη εκτέλεση των εργασιών αυτών, παρά ταύτα, επέτρεψαν στα μέλη του συνεργείου της εταιρείας Ε.Ζ.-Χ.Φ. ΟΕ (το οποίο μάλιστα δεν ήταν αρμόδιες Λιμενικές Αρχές), να ανέβουν στο εν λόγω πλοίο και να αρχίσουν την εκτέλεση των προγραμματισμένων εργασιών επισκευής με χρήση φλόγας οξυγόνου, κοπιδιών και σφυριών, στα παραπάνω σημεία του πλοίου, με αποτέλεσμα, λόγω της πιο πάνω συγκλίνουσας αμέλειας τούτων, να σημειωθεί η προαναφερομένη έκρηξη με τα ως άνω καταστροφικά αποτελέσματα. Ακολούθως το Εφετείο, κήρυξε ενόχους τους αναιρεσιδόντες Α.Θ. και Μ.Γ., πλοίαρχο και αντιπλοίαρχο, αντίστοιχα, του παραπάνω πλοίου, εκρήξεως από αμέλεια, τεσσάρων (4) ανθρωποκτονιών από αμέλεια, κατά συρροή και δεκατριών (13) σωματικών βλαβών από αμέλεια, κατά συρροή παρ' υποχρέων, και τους καταδίκασε σε συνολική ποινή φυλακίσεως 35 μηνών και 10 ημερών, τον καθένα, την εκτέλεση της οποίας ανέστειλε για τρία έτη. Με αυτά που δέχθηκε το Εφετείο, διέλαβε στην προσαλλόμενη απόφασή του την, από τις προμνημονεύομενες διατάξεις του Συντάγματος και του ΚΠΔ, απαιτούμενη ειδική και εμπειριστική αιτιολογία, με την ως άνω έννοια, αφού εκθέτει σ' αυτήν, με σαφήνεια, πληρότητα και χωρίς αντιφάσεις, τα πραγματικά περιστατικά, τα οποία αποδείχθηκαν από την ακροαματική διαδικασία, τα οποία συγκροτούν πράγματι την αντικειμενική και υποκειμενική υπόσταση των προαναφερομένων τριών εγκλημάτων, για τα οποία κηρύχθηκαν ένοχοι και καταδικάστηκαν οι αναιρεσιδόντες, τις αποδείξεις από τις οποίες τα συνήγαγε, καθώς επίσης και τους συλλογισμούς βάσει των οποίων έκανε την υπαγωγή των περιστατικών αυτών στις πιο πάνω ουσιαστικές ποινικές διατάξεις του ΠΚ, που εφαρμόσε, χωρίς να παραβιάσει αυτές εκ πλάγιου, λόγω ασαφών και αντιφατικών αιτιολογιών. Ειδικότερα, το Εφετείο, με τις ως άνω ουσιαστικές παραδοχές του, εκθέτει στην προσαλλόμενη απόφασή του, κατά τρόπο σαφή και συγκεκριμένο, τις ενέργειες και παραλείψεις των αναιρεσιδόντων, που συνθέτουν την, με την παραπάνω έννοια, συγκλίνουσα αμέλεια τους, που την δέχεται ότι είναι μη συνειδητή, προσδιορίζει με τρόπο απόλυτα κατανοητό το αίτιο της εκρήξεως και αναφέρει όλα εκείνα τα, κατά νόμο, στοιχεία, που απαιτούνται για να αποδοθούν τα επεληθόντα από την έκρηξη πιο πάνω αξιόποινά αποτελέσματα, στην αμελή συμπεριφορά των αναιρεσιδόντων. Επομένως, οπρώτος λόγος συνεκδικαζόμενων υπό κρίση αιτήσεων αναιρέσεως, των προμνημονευόμενων αναιρεσιδόντων, με τον οποίο πλήσσεται η προσαλλόμενη απόφαση, σύμφωνα με το άρθρο 510, παρ. 1 στοιχ. Δ' και Ε' του ΚΠΔ, για έλλειψη ειδικής και εμπειριστικής αιτιολογίας και για έλλειψη νόμιμης βάσεως, πρέπει να απορριφθεί, ως αβάσιμος.

II. Από τα πρακτικά της δίκης, κατά την οποία εκδόθηκε η προσαλλόμενη απόφαση, προκύπτει ότι μεταξύ των άλλων εγγράφων, αναγνώσθηκε και η από 9.9.1988 έκθεση πραγματογνωμοσύνης του Ταγματάρχη Πυροτεχνουργού Δ.Κ., που ήταν συννημένη στο από 15.9.1988 έγγραφο της στρατιωτικής διοικήσεως Αθηνών προς το ΚΛΠ (Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά). Κατά συνέπεια και ο δεύτερος λόγος των συνεκδικαζόμενων αιτήσεων αναιρέσεως, με τον οποίο προβάλλεται η αιτίαση, ότι επήλθε απόλυτη ακυρότητα της διαδικασίας στο ακροατήριο, που δικαιολογεί, κατά το άρθρο 510, παρ. 1, στοιχ. Α' του ΚΠΔ, την αναιρέση της προσαλλόμενης, δίδει το Εφετείο, για το σχημασμό της κρίσεώς του περί της ενοχής των αναιρεσιδόντων, έλαβε υπόψη του, όπως προκύπτει από τις αιτιολογίες της αποφάσεώς του αυτής και την έκθεση πραγματογνωμοσύνης του προαναφερομένου πυροτεχνουργού, πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος.

ΔΕΝ ΞΕΡΟΥΜΕ ΤΙ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΙΣΩ ΑΠΟ ΚΑΘΕ ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΑ.



Μεθοδικές κινήσεις, διορατικότητα, αυτοπεποίθηση, ρίσκο, γνώση της αγοράς και των κανόνων της ...

Αυτά και αρκετά άλλα υπάρχουν πίσω από κάθε επιτυχημένο επιχειρηματία.

Και μπροστά του υπάρχει η **ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ**.

Γιατί για να εκμεταλλευτεί κανείς τις ευκαιρίες που δίνει αυτή η εφημερίδα πρέπει να είναι από τη στόφα του επιτυχημένου. Πρέπει να διαθέτει ευφυΐα και οξυδέρκεια για να σταθμίσει και να εκτιμήσει τις έγκυρες και πάντα διασταυρωμένες ειδήσεις της, ή τις αξιόπιστες αναλύσεις της.

ΞΕΡΟΥΜΕ ΟΜΩΣ ΤΙ ΥΠΑΡΧΕΙ ΜΠΡΟΣΤΑ ΤΟΥ.



Να αντλήσει κάθε φανερή ή "κρυφή" πληροφορία από τα σχόλια και τις ειδήσεις των **FINANCIAL TIMES** που καθημερινά και κατ' αποκλειστικότητα δημοσιεύει η **ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ**.

Γιατί μόνο έτσι θα μάθει αυτό που ζητά. Το επικείμενο.

Αυτό που πρόκειται να γίνει.

Αυτό που 75 χρόνια τώρα έχει καθιερώσει τη **ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ** ως το συνώνυμο της οικονομικής ενημέρωσης και τον αναγνώστη της ως το συνώνυμο του επιτυχημένου επιχειρηματία ...

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ

Η ΒΙΒΛΟΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ

Για πρώτη φορά μετά από 21 μήνες υπήρξαν χαμόγελα για το ελληνικό νηολόγιο

Τον περασμένο μήνα από το ελληνικό νηολόγιο διαγράφηκαν εννιά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 124.900 κόρων. Στο ίδιο διάστημα ύψωσαν την ελληνική σημαία οκτώ πλοία, χωρητικότητας 223.160 κόρων.

Η δύναμη του εμπορικού μας στόλου, σύμφωνα με τα στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, αυξήθηκε το Μάιο κατά 98.260 κόρους.

Πάντως, σημάδια ανάκαμψης δεν διαφαίνονται στον ορίζοντα. Οι εφοπλιστές επιμένουν πως πρέπει να αλλάξει γραμμή πλεύσης το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ως προς τα μέτρα ανταγωνιστικότητας.

Από την πλευρά του ο υπουργός Ναυτιλίας Στ. Σουμάκης επιμένει πως η πορεία δεν αλλάζει.

Μετά από 21 μήνες
Χαμόγελα
για το ελληνικό
νηολόγιο

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΜΗΝΟΣ ΜΑΪΟΥ 1998

ΕΓΓΡΑΦΕΣ							
ΠΑΓΙΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ				ΑΡΘΡΟΥ 13			
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.	ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΛΙΜ. & ΑΡ. ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ.
Φ/Γ	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ	Ν.Π.10546	1966	Φ/Γ	ΑΙΣ ΚΙΝΓΚ	Ν.Π.10545	1994
Φ/Γ	ΛΕΝΑ Ι	Ν.Π.10548	1963	ΦΓ-ΕΜΠ	ΖΙΜ ΣΕΝΖΕΝ	Ν.Π.10547	1986
				Φ/Γ	ΑΙΣ ΚΟΥΙΝ	Ν.Π.10549	1994
				ΦΓ-Ο/Γ	ΣΗΤΡΕΗΛΕΡ	Ν.Π.10550	1973
				Δ/Ξ	ΚΡΟΥΝΤΜΕΝΤ	Ν.Π.10551	1989
				Δ/Ξ	ΚΑΠ ΖΑΝ		
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: -2- ΚΟΧ: 1.560				ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: -6- ΚΟΧ: 221.600			
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: -33,5- έτη				ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: -9- έτη			

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
Δ/Ξ	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ν.Π.9778	1957	Π.Α. (ΛΙΒΕΡΙΑ)	Φ/Γ	ΜΥΚΗΝΑΙ	Ν.Π. 9799	1979	Α.Σ. (ΠΑΝΑΜΑΣ)
Φ/Γ	ΝΗΣΟΣ ΜΗΛΟΣ	Ν.Π. 6907	1955	Π.Α. (ΟΝΔΟΥΡΑ)	ΦΓ-ΕΜΠΟΡ.	ΦΕΗΜ	Ν.Π.10513	1972	Π.Α. (ΓΕΡΜΑΝΙΑ)
Φ/Γ	ΒΑΛΕΡΙΟΣ	Ν.Π.10357	1978	Π.Α. (ΠΑΝΑΜΑ)	ΦΓ-ΧΥΔΗΝ	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ			
Φ/Γ	ΕΡΜΗΣ	Ν. Σύρου				ΒΕΡΤΣΙΟΥ	Ν.Π. 9032	1973	Π.Α. (ΜΠΑΧΑΜΕΣ)
		408	1966	ΔΙΑΛΥΣΗ	Φ/Γ	ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ Λ	Ν.Π. 9860	1975	Π.Α. (ΚΥΠΡΟΣ)
					Δ/Ξ	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ	Ν.Π. 7847	1968	Π.Α. (ΑΓ. ΒΙΚΕΝΤΙΟΣ)
ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: -4- ΚΟΧ: 3.585					ΣΥΝΟΛΟ ΠΛΟΙΩΝ: -5- ΚΟΧ: 121.515				
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: -34- έτη					ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ: -25- έτη				

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 ΝΑΥΤΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SX6722 23-4-98	ΔΕΛΦΙΝΙ XXX DELFINI XXX	Ε/Γ-Υ/Γ PASSENGER HYDROFOIL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.453	ΜΕΚ (2) 1x6690 KW 1x735 KW	1986	344	111	1 Δολ. ΗΠΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟ- ΛΟΓΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ	ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΘΗΡΑΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν. 959/79 ΑΝΤΙΚΛ. ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΜΑΡΙΟΣ ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΑΣ
SX 6726 29-4-98	ΣΑΜΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ III SAMOS FLYING DOLPHIN III	Ε/Γ-Υ/Γ PASSENGER HYDROFOIL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	6.970	ΜΕΚ (2) 2x1000 HP	1979	139	41	USD \$ 140.000	ΚΩΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν. 959/79 ΑΝΤΙΚΛ. ΣΤΑΥΡΙΝΟΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΕΒΑΣΤΟΥΠΟΛΕΩΣ 65 ΑΘΗΝΑ ΤΗΛ. 7370.347
SXTE 30-4-98	ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΡΙΕΪΣΟΝ WORLD CREATION	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.544	ΜΕΚ (1) 36.960 BHP	1998	156.505	108.374	USD \$ 84.560	ADDEA SHIPPING COMPANY (LIBERIA) ΑΝΤΙΚΛ. ΚΟΥΤΡΟΥΜΠΟΥΣΗΣ ΔΗΜ. ΠΟΡΦΥΡΑ 20 ΒΟΥΛΑ ΤΗΛ. 4293.597
SX 6892 2-4-98	ΛΑΤΟ LATO	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ AGIOS NIKOLAOS	72	ΜΕΚ (2) 2x520=1040 BHP	1984	120	55	ΔΡΧ. 15.000.000	ΜΕΝΕΓΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ
SX 6894 21-4-98	ΜΗΛΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ II MILOS FLYING II	Ε/Γ-Υ/Γ PASSENGER HYDROFOIL	ΣΥΡΟΣ SIROS	420	ΜΕΚ (2) 2x1000=2000 BHP	1984	142	93	USD \$100.000	ΛΑΠΙΔΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΗΛΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ II Ν.Ε. ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ: ΛΑΔΑΣ ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΓ. ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ 9 ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΤΗΛ. 4227.192
SX 6895 21-4-98	ΜΗΛΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ III MILOS FLYING III	Ε/Γ-Υ/Γ PASSENGER HYDROFOIL	ΣΥΡΟΣ SIROS	421	ΜΕΚ (2) 2x1000=2000 BHP	1984	142	93	USD \$ 100.000	ΜΗΛΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ III Ν.Ε. ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ: ΛΑΔΑΣ ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΓ. ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ 9 ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΤΗΛ. 4227.192
SX 6896 21-4-98	ΜΗΛΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ IV MILOS FLYING IV	Ε/Γ-Υ/Γ PASSENGER HYDROFOIL	ΣΥΡΟΣ SIROS	422	ΜΕΚ (2) 2x1000=2000 BHP	1984	142	93	USD \$ 100.000	ΜΗΛΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ IV Ν.Ε. ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ: ΗΛΙΑΣ ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΓ. ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ 9 ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΤΗΛ. 4227.192
SX 6897 22-4-98	ΜΗΛΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ IV MILOS FLYING	Ε/Γ-Υ/Γ PASSENGER HYDROFOIL	ΜΗΛΟΣ MILOS	41	ΜΕΚ (2) 2x960= 1920 BHP	1985	130	39	—	ΜΗΛΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ I Ν.Ε. ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ: ΗΛΙΑΣ ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΓ. ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ 9 ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΤΗΛ. 4227.192

ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ / PROVISIONAL SHIPPING DOCUMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΤΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE		ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET		
SXHN 15-4-98	ΑΦΡΙΚΑΝ ΑΝΤΑΞ AFRICAN ADDAX	Δ/Ε TANKER	ΠΙΝΕ / ΠΕΙΡΑΙΑ PINE / PIRAEA		ΜΕΚ (1) 20.300 BHP	1974	43.432	31.633	USD \$ 5.000.000	ΣΟΥΣΑΡΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Ν. 959/79 ΑΝΤΙΚΛ. ΜΠΑΞΕΒΑΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ, ΣΑΧΤΟΥΡΗ 11 ΠΕΙΡ. ΤΗΛ. 4283.008
SV 7235 8-4-98	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ GEORGIOS S	Φ/Γ CARGO	ΠΙΝΕ / ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ PINE / AMBOURG		ΜΕΚ (1) 750 HP	1966	1.063	504	—	ΓΕΩΡΓΙΟΣ II ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΚΤΗ ΤΣΕΛΕΠΗ 4, ΤΗΛ. 4125.800

ΑΝΑΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ / REMEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY		ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS		
			ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR			
SW 5988 3-4-98	ΑΞΙΟ ΕΣΤΙΝ AXION ESTIN	Ε/Γ-Ο/Γ ΔΡΟΜ. PASSENGER FERRY BOAT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.492	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM REMEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ	ΚΟΧ 308	ΚΚΧ 144
SX5322 23-4-98	ΟΚΤΑΝΑ OKTANA	Θ/Γ YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.455	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM REMEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ	200 264	130 79
SV 4001 23-4-98	ΜΑΡΙΑ Κ MARIA K	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.109	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM REMEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ	478 746	308 411

ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

DEFINITE MEASUREMENTS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY	ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ REMARKS
SXGB 1-4-98	ΧΑΝΤΖΙΝ ΚΟΜΠΕ HANJIN KOBÉ	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.526	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ	KOX 36.270 KKX 14.811 35.598 14.762
SX6630 6-4-98	ΒΕΡΟΝΙΚΗ ΔΥΟ VERONIKI DYO	Δ/Ε ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.533	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ	1.110 401 941 605
SZLM 21-4-98	ΧΑΨ ΣΠΙΝΤ 1 HIGH SPEED 1	Ε/Γ-Ο/Γ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.484	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ	4.480 1.344 2.722 1.724
SX 5382 22-4-98	ΑΛΣ ALS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.465	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ	833 462 785 445
SWQOA 23-4-98	ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΒΙΓΚΟΡ GLOBAL VIGOR	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.481	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ	35.603 22.695 35.603 20.900
SXQK 23-4-98	ΒΑΣΙΛΙΚΗ VASSILIKI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.498	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ	2.026 1.015 2.026 1.015
SX 6113 23-4-98	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ KONSTANTINOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.511	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ	546 226 546 226
SVLP 23-4-98	ΑΛΕΞΗΣ ALEXIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.520	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ	11.897 6.911 11.897 6.911
SZGS 29-4-98	ΚΑΠ ΖΩΡΖ CAP GEORGE	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.524	Διορθώθηκε η χωρ/τα λόγω οριστικής καταμέτρησης ΑΠΟ/FROM DEFINITE MEASUREMENT FIGURES TONNAGE ΣΕ/ΤΟ	81.148 46.543 81.148 46.543

ΠΤΩΧΕΥΣΗ

Αριθ. Δήλωση Αποφάσεων: 3233/29-5-1998
Αριθμός Μεριδος: 3992
Στεφάνου Ιωάννης του Χαλαλάμπου
Πειραιάς - Μπιζανίου 36
Είδος Επιχειρήσεως: Εμπόριο Ναυτιλιακών Ειδών
(ΑΦΜ 27633706)
Ορίζει ημέρα παύσεως πληρωμών την 18-3-1998.
Διορίζει προσωρινό σύνδικο τη δικηγόρο Πειραιά Ασπασία Αλιφραγκή - κάτοικο Πειραιά - Υγείας 2 και Α. Μουτσοπούλου, τηλ. 4536526.
Ορίζει ημέρα συνελεύσεως πιστωτών προς εκλογή οριστικού συνδίκου την 22/6/1998 ημέρα Δευτέρα και ώρα 11-12 τόπο δε το κατάστημα του Πρωτοδικείου.

ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΙ

1/7/98

Α) Φ/Γ «ΣΕΒΕΣ» σημαίας Ρουμανίας
κοχ 3493
Δικ. Επιμελ. Στέφανος Μαλαθούνης, 4520922
Συμβ/φος: Μελοπομένη Μπαρλαμά, 3810449
Τόπος: Δήμος Κερατσινίου
1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ (\$ 180.000).

Β) Φ/Γ «ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ» Ν.Π. 10442
ΚΟΧ: 3764
ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: Στέφανος Μαλαθούνης, τηλ. 4520.922, 5734345
Συμβ/φος: Μπαρλαμά Μελοπομένη, τηλ. 3810449
Τόπος: Δήμος Κερατσινίου
1η προσφορά Δολ. ΗΠΑ (\$ 850.000).

8/7/98

Α) Θ/Γ - Τ/Ρ «ΜΑΡΙΑ» Ν.Π. 5709

ΚΟΧ 20,33

ΔΙΚ. ΕΠΙΜΕΛ.: Νικόλαος Σταυρόπουλος
3218.120
Συμβ/φος: Μιχαήλ Λεβέντης
Τόπος: Δήμος Αλμίου
1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ (\$ 37.000).

Β) Ε/Γ - Υ/Γ «ΑΣΚΛΗΠΙΟΣ» Ν.Π. 6226
ΚΟΧ 138
Δικ. Επιμελητής: Σάββας Παπαδόπουλος
(Κιν. 094-293860)
Συμβ/φος: Νεραντζούλα Χατζηαγγελή - Κιτρι-
νά
Τόπος: Δήμος Κω
1η προσφορά: Δρχ. 46.000.000

Γ) Ε/Γ - Υ/Γ «ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ Ο ΚΩΣ»,
Ν.Π. 6385, ΚΟΧ 134,

ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ / DELETIONS FROM REGISTER BOOKS

Δ.Δ.Σ. SIGNAL LETTERS	ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S NAME	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ DESCRIPTION	ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ REGISTRY ΛΙΜΕΝΑΣ PORT	ΑΡΙΘΜΟΣ NR	ΕΙΔΟΣ ΜΗΧΑΝΗΣ TYPE OF ENGINE	ΕΤΟΣ ΝΑΥΠΗΓ. YEAR OF BUILT	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ TONNAGE ΟΛΙΚΗ GROSS	ΚΑΘΑΡΗ NET	ΑΞΙΑ ΠΛΟΙΟΥ SHIP'S VALUE	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΕΣ OWNERS
SZIX 3-4-98	ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ PLATITERA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.090	ΜΕΚ (1) 11.100 BHP	1984	22.076	11.770	10 ΔΟΛ. ΗΠΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ	ΠΩΛΗΣΗ ΣΕ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ SALE TO FOREIGNERS
SXCW 3-4-98	ΠΑΝΟΚΡΑΤΩΡ PANTOKRATOR	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.095	ΜΕΚ (1) 11.100 BHP	1984	22.076	11.770	10 ΔΟΛ. ΗΠΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ	ΠΩΛΗΣΗ ΣΕ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ SALE TO FOREIGNERS
SYAD 3-4-98	ΦΟΡΤΣΟΥΝ FORTUNE	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.382	ΜΕΚ (1) 10.450 BHP	1986	36.098	21.824	10 ΔΟΛ. ΗΠΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ	ΠΩΛΗΣΗ ΣΕ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ SALE TO FOREIGNERS
SYKA 3-4-98	ΜΣΚ ΠΑΜΕΛΑ MSC PAMELA	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.261	ΜΕΚ (2) 26.800 BHP	1972	50.159	17.147	USD \$ 6.000.000	ΠΩΛΗΣΗ ΣΕ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ SALE TO FOREIGNERS
SZAI 6-4-98	ΑΘΩΣ ATHOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.855	ΜΕΚ (1) 12.000 BHP	1971	17.800	12.019	1 ΔΟΛ. ΗΠΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ	ΠΩΛΗΣΗ ΣΕ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ SALES TO FOREIGNERS
SZVT 7-4-98	ΝΕΛΣΟΝ NELSON	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.306	ΜΕΚ (1) 8.000 BHP	1980	13.677	8.254	—	ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ CHANGE OF FLAG
SVYE 8-4-98	ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ MICHALAKIS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	3.165	ΜΕΚ (1) 13.800 BHP	1968	24.538	13.069	—	
SX 6091 8-4-98	ΒΟΞ VOX	Θ/Γ YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	6.872	ΜΕΚ (2) 1.320 BHP	1976	112	38	ΔΟΛ ΗΠΑ 1	ΠΩΛΗΣΗ ΣΕ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ SALE TO FOREIGNERS
SV 5541 9-4-98	ΝΙΚΟΣ Π. NIKOS P.	Ε/Γ - Ο/Γ PASSENGER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	7.361	ΜΕΚ (3) 2x275=550 BHP 1x320=320 BHP		446	281	USD \$ 900.000	ΠΩΛΗΣΗ ΣΕ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ SALE TO FOREIGNERS
SVWJ 10-4-98	ΓΚΡΕΪΣ Μ GRACE M	Ε/Γ ΚΡΟΥΑΖ/ΠΛΟΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.154	ΜΕΚ (2) 17.800 BHP	1972	7.009	3.747	1 ΔΟΛ. ΗΠΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ	ΠΩΛΗΣΗ ΣΕ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ SALE TO FOREIGNERS
SYWP 15-4-98	ΓΟΥΙΝΕΡ WINNER	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.483	ΜΕΚ (1) 11.600 BHP	1972	15.653	10.597	USD \$ 866.085,93	ΠΩΛΗΣΗ ΣΕ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ SALE TO FOREIGNERS
SXNI 16-4-98	ΙΡΙΝΑ IRINA	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.350	ΜΕΚ (1) 8.100 BHP	1983	15.063	7.641	1 ΔΟΛ. ΗΠΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ	ΠΩΛΗΣΗ ΣΕ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ SALE TO FOREIGNERS
SVGK 23-4-98	ΦΡΟΝΤΙΕΡ FRONTIER	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.506	ΜΕΚ (1) 29.830 BHP	1971	57.393	22.824	USD \$ 3.496,056	ΠΩΛΗΣΗ ΣΕ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ SALE TO FOREIGNERS
SZSE 28-4-98	ΛΕΝΙ LENI	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.133	ΜΕΚ (1) 12.000 BHP	1981	13.102	6.172	1 ΔΟΛ. ΗΠΑ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ	ΠΩΛΗΣΗ ΣΕ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ SALE TO FOREIGNERS

Δικ. Επιμ.: Κων/νος Γρηγοράκης,
κιν. τηλ. 094-293860
Συμβ/φος: Νεραντζούλα Χατζηαγγελή Κιτρινά
Τόπος: Δήμος Κω
1η προσφορά: Δρχ. 46.000.000

Δ) Ε/Γ - Ο/Γ «ΘΗΣΕΥΣ» Ν.Π. 4895
ΚΟΧ 2353,45
Δικ. Επιμ.: Ιωάννης Χονδροκούκης,
τηλ. 4130056
Συμβ/φος: Αγγελική Χαραμή Κουτσομπέλη,
τηλ. 4125514
Τόπος: Δήμος Περάματος
1η Προσφορά: Δρχ. 300.000.000

Ε) Θ/Γ - Τ/Ρ «ΑΡΓΩ» Ν. ΧΙΟΥ 21
(Υπό ναυπήγηση), ΚΟΧ: 120 περ.
Δικ. Επιμ.: Άννα Κουτλίδου, 3834507
Συμβ/φος: Μαρίλιν Μάγγου

Τόπος: Δήμος Περάματος
1η προσφορά: Δρχ. 95.000.000

15/7/98
Ε/Γ - Ο/Γ «ΜΑΡΘΑ» Ν.Π. 2937 ΚΟΧ 825,02
Δικ. Επιμ.: Ν. Βαρζακάκος
Συμβ/φος: Θεόδωρος Τσαβδαρίδης (Νεάπολη)
Τόπος: Δήμος Νεάπολης Λακωνίας
1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ (\$ 500.000)

22/7/98
Α/Κ «ΧΡΥΣΟΥΛΑ» Ν.Π. 9346 ΚΟΧ 516
Δικ. Επιμ.: Ευαγγελία Καλαγιάκου - Φετάνη
Συμβ/φος: Στυλιανή Δημητρώλου
Τόπος: Δήμος Κερατσινίου
1η προσφορά Δρχ. 350.000.000

Β) Φ/Γ «NORSE TRADE R» Σημαίας Μάλτας
ΚΟΧ 23207

Δικ. Επιμ.: Απόστολος Χρήστου 4183990
Συμβ/φος: Μιχαήλ Λεβέντης
Δήμος: Πειραιά
1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ (\$ 1.750.000).

Γ) Φ/Γ «ΑΘΗΝΑ» Ν. ΘΕΣ/ΚΗΣ 202 ΚΟΧ 433,70
Δικ. Επιμ.: Α. Καλφίνη - Αγγελουπούλου,
4134027
Συμβ/φος: Ανδρέας Χρονόπουλος
Τόπος: Δήμος Περάματος
1η προσφορά Δρχ. 10.000.000

29/7/98
Ε/Γ - Τ/Ρ «ΒΑΝΤΙΛΙΑ» Ν.Π. 9854 ΚΟΧ 82,20
Δικ. Επιμ.: Μιχελής Γ. Ευάγγελος
(Ιπποκράτους 52-54 Αθήνα, τηλ. 3622572)
Συμβ/φος: Στεφανάκος Θ. Γεώργιος
Τόπος: Δημοτικό Κατάστημα Δήμου Αλίμου
1η προσφορά: Δολ. ΗΠΑ 500.000

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	
SYGD 2-4-98	ΝΗΣΟΣ ΣΙΚΙΝΟΣ NISSOS SIKINOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.975	ΜΕΚ (1) 16.800	1978	49.648	26.645	ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΘΗΚΕ ΣΕ «ΕΝΑΛΙΟΣ ΤΙΤΑΝ» RENAMED TO «ENALIOS TITAN»
SYJC 6-4-98	ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ NISSOS KITHNOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	8.893	ΜΕΚ (1) 20.300 BHP	1976	47.570	29.267	ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΘΗΚΕ ΣΕ «ΕΝΑΛΙΟΣ ΔΡΟΜΕΥΣ» RENAMED TO «ENALIOS DROMEUS»
SXZC 9-4-98	ΣΗ ΛΑΝΤ ΙΤΑΛΙΚΑ SEA LAND ΙΤΑΛΙΚΑ	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.597	ΕΝΑΣ ΑΤΜ/ΒΙΛΙΟΣ 38.000 SHP	1976	35.350	13.620	ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΘΗΚΕ ΣΕ «ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΑ» RENAMED TO «CARMEN CARA»
SWUO 14-4-98	ΜΑΕΡΣΚ ΧΟΥΣΤΟΝ MAERSK HOUSTON	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.294	ΜΕΚ (1) 31.800 BHP	1976	34.382	12.918	ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΘΗΚΕ ΣΕ «ΧΟΥΣΤΟΝ» RENAMED TO «HOUSTON»
SXLO 10-4-98	ΤΣΟΓΙΑΝΓΚ ΕΞΠΡΕΣ CHOYANG EXPRESS	Φ/Γ CARGO	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.340	ΜΕΚ (1) 12.000 BHP	1978	14.050	5.425	ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΘΗΚΕ ΣΕ «ΕΞΠΡΕΣ» RENAMED TO «EXPRESS»
SX 6218 14-4-98	ΜΥΤΟΣ MYTOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.519	ΜΕΚ (2) 2x305=610 BHP	1972	950	455	ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΘΗΚΕ ΣΕ «ΒΑΣΙΛΙΟΣ Δ» RENAMED TO «VASILIOS D»
SYKE 14-4-98	ΝΗΣΟΣ ΣΙΦΝΟΣ NISSOS SIFNOS	Δ/Ε TANKER	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.974	ΜΕΚ (1) 16.800 BHP	1978	49.648	26.645	ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΘΗΚΕ ΣΕ «ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ» RENAMED TO «ENALIOS APOLLON»
SYVL 14-4-98	ΟΛΥΜΠΙΚ 2004 OLYMPIC 2004	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.105	ΜΕΚ (2) 30.000 BHP	1961	28.574	13.221	ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΘΗΚΕ ΣΕ «ΑΠΟΛΛΩΝ» RENAMED TO «APOLLON»
SYVL 22-4-98	ΤΣΑΡΙΟΤ CHARIOT	Ε/Γ PASSENGER SHIP	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.105	ΜΕΚ (1) 40.060 BHP	1986	28.574	22.944	ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΘΗΚΕ ΣΕ «ΛΑΜΠΡΟΤΕΡΑ» RENAMED TO «LABROTERA»
SX4709 22-4-98	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ AGIOS NIKOLAOS	Ε/Γ-Τ/Ρ PASSENGER YACHT	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	10.487	ΜΕΚ (2) 2x492=984 BHP	1996	189	127	ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΘΗΚΕ ΣΕ «ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ Β'» RENAMED TO «ARISTOVOULOS B»
SW 8838 30-4-98	ΙΑΠΕΤΟΣ ΙΙ IAPETOS II	Ε/Γ-Υ/Γ PASSENGER HYDROFOIL	ΠΕΙΡΑΙΑΣ PIRAEUS	9.965	ΜΕΚ (2) 2x1.000=2.000 BHP	1977	142	93	ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΘΗΚΕ ΣΕ «ΣΑΜΟΣ ΦΛΑΪΝΓΚ ΝΤΟΛΦΙΝ ΙV» RENAMED TO «SAMOS FLYING DOLPHIN IV»

του Γ. Μπάνου

Μεσίτης αγοραπωλησιών και ναυπηγήσεων πλοίων,
αντιπρόεδρος της ναυλομεσιτικής εταιρείας του
Πειραιά George Moundreas & Company S.A.

Το παρόν άρθρο περιέχει σκέψεις και εντυπώσεις από μερικές σύντομες ματιές στα τρέχοντα διεθνή ναυτιλιακά ζητήματα που, εν τούτοις, αφορούν άμεσα τα ελληνικά ενδιαφέροντα και συμφέροντα.

Τα "Ποσειδώνια 1998" πέρασαν πια στην ιστορία, πλησιάζουμε ήδη στην καρδιά του θέρους και πολλοί ίσως να έχουν σαν πρώτο μέλημα τις διακοπές. Να δύο στοιχεία που ήδη εμνημονεύσαμε και που αξίζει για μία στιγμή να σταθούμε σ' αυτά.

"Ποσειδώνια"! Με την τόσο αναμφισβήτητη καθιέρωση του θεσμού δεν υπάρχει πια η ανάγκη περιγραφής του. Αυτό το γνωρίζουν πια και οι μη ειδικοί. Έτσι, για τη φετινή εκδήλωση που μόλις έληξε, ο γράφων δεν θα είχε να παρατηρήσει παρά μόνο το παράδοξο μιας αντίφασης μεταξύ της σχετικά χαμηλής διεθνούς ναυλαγοράς, χωρίς απτές τουλάχιστον προοπτικές σύντομης ανάκαμψης και της ζωηρής ατμόσφαιρας που βασιλευσε τόσο στο χώρο της έκθεσης όσο και σε εκείνους τους χώρους που οργανώθηκαν πολυάριθμες δεξιώσεις. Λες και οι χιλιάδες των ναυτιλιακών παραγόντων, Ελλήνων και ξένων, που τίμησαν το θεσμό, προσπάθησαν να ξορκίσουν το κακό!

"Καλοκαίρι"! Η άλλη πλευρά της τρέχουσας επικαιρότητας... Κάποτε (δεν έχουν περάσει πολλά χρόνια από τότε) εσπίμινε τη βέβαιη ("εποχιακή") ανάπαυλα της ναυλαγοράς. Σήμερα δε επισημαίνει τίποτε τέτοιο. Οι κρίσεις στη ναυλαγορά έρχονται σε οποιαδήποτε εποχή και στιγμή του έτους με την ίδια ευκολία που είδαμε στο πρόσφατο παρελθόν και κάποια αυγουσιτιάτικα booms!

Η αγορά, λοιπόν, όπως είπαμε, είναι κακή. Στο ξηρό φορτίο πολύ κακή, στα πετρέλαια σε κάποια στασιμότητα. Κι όμως! Από τη θέση που βρίσκεται και εργάζεται ο γράφων, ένα αισιόδοξο πνεύμα, μαζί και μία τάση για ανανέωση και επέκταση του υπάρχοντος στόλου, συνιστούν μία απτή πραγματικότητα. Και δεν αναφέρομαι μόνο στο γνωστό και τόσο προσφιές στον Έλληνα κυνίγι του βαποριού από "δεύτερο χέρι" (second hand). Τόσο σοβαρό ενδιαφέρον από τόσους πολλούς Έλληνες πλοιοκτήτες για νέες ναυπηγήσεις (newbuilding) είχε πολλά χρόνια να φανε!!! Και ο απολογισμός των τελευταίων ολίγων μηνών αποτελεί αδιάφυστη επιβεβαίωση των ανωτέρω. Αν τα αρχεία του γράφοντος λέγουν τα αληθή, μέχρι τη στιγμή που αυτές οι γραμμές γράφονται, οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν παραγγείλει μέσα στο 1998 περί τα 28 πλοία συνολικής αξίας \$ 1.040.000.000 περίπου. Χώρια οι παλαιές και εκκρεμούσες παραγγελίες.

Παράλληλα διαπιστώνουμε αναζωπύρωση του ενδιαφέροντος για διαλύσεις παλαιών πλοίων. Και εδώ τα αποτελέσματα θα ήταν πολύ πιο σημαντικά, αν η βιομηχανία διαλύσεων βρισκόταν σε καλύτερη κατάσταση από άποψη οργάνωσης. Αλλά ως μην επεκταθούμε σε θέμα που θα μπορούσε από μόνο του να λάβει έκταση ολόκληρου άρθρου.

Τί συμβαίνει λοιπόν; Πολλοί διατείνονται ότι, αντί-

θετα απ' ό,τι γενικά πιστεύεται και λέγεται, ο Ελληνικός Εφοπλισμός στη μεγάλη πλειονότητα ευρίσκεται σε πολύ καλή κατάσταση από άποψη ρευστότητας και ότι, εν πάση περιπτώσει, ο δανεισμός είναι τώρα εύκολος και το χρήμα μάλλον "φθηνό". Άλλωστε, υπάρχει και η λύση των junk bonds!...

Επί του τελευταίου πολλά έχουν ήδη λεχθεί και ασφαλώς πολύ περισσότερα θα λεχθούν στο προσεχές μέλλον. Το εάν πρόκειται να υποκαταστήσει την παραδοσιακή μέθοδο τραπεζικής χρηματοδότησης ή εάν συνιστά μία "μεταβατική" μορφή προς νέους τρόπους άμεσης συμμετοχής του χειμάζοντος κεφαλαίου στη διαδικασία θαλάσσιων μεταφορών, ο χρόνος μόνο θα το δείξει. Και με την ταχύτητα που προσλαμβάνουν οι εξελίξεις στις ημέρας μας, ο χρόνος αυτός δεν φαίνεται τόσο μακρός... Ο χρόνος αποπληρωμής των πρώτων πράξεων θα δώσει πολύ καλή γεύση βιωσιμότητας ή μη της μεθόδου.

Εν των μεταξύ, παρά τη συνεχιζόμενη συρρίκνωση του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού, ο Ελληνικός Εφοπλισμός και, όπερ σχεδόν συνώνυμο, ο ελληνόκτητος στόλος οδεύουν την ανιούσα. Από ενωρίς ήδη στο χώρο του ξηρού φορτίου, καταλαμβάνει μία εξέχουσα θέση στις μεταφορές πετρελαίου και επεκτείνεται ήδη σε τομείς πλέον εξειδικευμένους. Εδώ ως μας επιτραπεί η παρατήρηση μιας τάσης συρρίκνωσης του όγκου των δια πλοίων - ψυγείων μεταφερόμενων φορτίων που βαθμιαία τρέπονται προς τα εμπορευματοκιβώτια (μάκρος λέξης κι αυτό!) που έτσι αποκτούν μία δυναμική που, ως λέγεται και γράφεται από πολλούς αναλυτές, τείνουν προς επίσημα ανάπτυξη ζήτησης άνω του 8% σε μία στιγμή που, για τους γνωστούς λόγους (υπερβολικές, σε αριθμό και όγκο, ναυπηγικές παραγγελίες - πολλές ακυρωθείσες ήδη υπό το βάρος της επιπόλαιας πράξης, αφενός και η νομισματική και οικονομική κρίση στην Άπω Ανατολή, αφετέρου), οι νέες παραγγελίες προσφάτως είχαν παγώσει. Και εδώ πρέπει να επισημάνουμε την πολύ πρόσφατη επιστροφή Ελλήνων πλοιοκτητών στην αγορά με παραγγελίες containers, τρέχουσες ή επικείμενες.

Οι ναυπηγικές τιμές ευρίσκονται ακόμη σε "λογικά" επίπεδα. Ο γράφων όμως διατηρεί την άποψη ότι, με την πλήρωση των ολίγων κορεστικών κλινών που ακόμη απομένουν μέχρι καλύψεως του 2000, κατ' ανάγκην θα οδηγηθούμε σε "σκληρότερη" στάση των ναυπηγών, που δεν είναι, άλλωστε, τίποτε περισσότερο από την επάνοδο στις πρότερες τιμές.

Ο γράφων πιστεύει ότι τίποτε δεν είναι πιο "επικαιρο" κάτω από τις σημερινές συνθήκες απ' όσα παραπάνω αναφέρονται. Και το τελικό συμπέρασμα είναι ότι, παρά τις αντιξοότητες και παρά τη βαθμιαία απόλεια μερικών εκ των χαρακτηριστικών που ανέδειξαν την Ελλάδα σε πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο, ο δυναμισμός του Έλληνα ναυτιλιακού επιχειρηματία παραμένει αkéραιος, χωρίς σημάδια κόπωσης. Και τούτο είναι αισιόδοξο μήνυμα...

Αγοραπωλησίες πλοίων

του Τάκη Γ. Μακρή
της "Overseas Agency Ltd"

Ενώ πλέον ο ναυλάρητος των πλοίων ξηρού φορτίου βρίσκεται στα κατώτερα επίπεδα από το 1987, τα κατά τα άλλα πολύ ενδιαφέροντα και επιτυχημένα Ποσειδώνια τελείωσαν με έκδηλη την περιέργεια και την αγωνία όλων των περί τη ναυτιλία για το τι μέλει γενέσθαι και η καλοκαιρινή περίοδος μπήκε για τα καλά, παρατηρούμε μια σταδιακή αλλά εμφανή μείωση του αγοραστικού ενδιαφέροντος και εντονότερη προσπάθεια των αγοραστών να πιέσουν τις τιμές προς τα κάτω, το οποίο ίσως γίνει εφικτό σύντομα, τουλάχιστον όσον αφορά τα πλοία ξηρού φορτίου.

Η κατάσταση της ναυλαγοράς στον τομέα των Tankers διαφέρει από εκείνη των φορτηγών ξηρού φορτίου, εν τούτοις και εδώ οι αγοραπωλησίες επηρεάστηκαν το τελευταίο διάστημα από το γενικό κλίμα επιφυλακτικότητας, πλην βεβαίως των σημαντικών αγορών και του συνεχιζόμενου ενδιαφέροντος για αγορές από συμφέροντα του Νορβηγού Fredriksen.

Τέλος, στις διαλύσεις τα πρόσφατα οικονομικά μέτρα της κυβέρνησης των Ινδών και η επιβολή πρόσθετων επιβαρύνσεων, σε συνδυασμό με τα διεθνή πολιτικο-οικονομικά μέτρα εναντίον της Ινδίας και του Πακιστάν για τις πυρηνικές δοκιμές τους παρέσυραν τις τιμές προς τα κάτω, με τελευταίες προσφορές για Bulkcarriers στα περίπου 120 έως 125 δολάρια Η.Π.Α. ανά τόνο light, αναλόγως αυξημένες για Tankers και βαριά Tweendeckers.

Και ενώ η περίοδος των Μουσώνων αναμένεται να επηρεάσει ακόμα δυσμενέστερα την κατάσταση, από διάφορες πηγές "διαρρέουν" πληροφορίες ότι οι Κινέζοι διαλυτές προτίθενται να αγοράσουν σύντομα ίσως και 150 πλοία, τα περισσότερα του εθνικού τους στόλου σε επίπεδα που μόλις μπορούν να ξεπερνούν τα 100 δολάρια Η.Π.Α. ανά τόνο light. Ενδεικτικά αναφέρθηκαν μεταξύ άλλων οι ακόλουθες πωλήσεις για το διάστημα 15/5 έως 15/6 1998:

ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Το "HALLA GIANT", 73.000 DWT ναυπηγήσεως 1997 στην Κορέα αντί δολαρίων Η.Π.Α. 21.500.000 σε Έλληνες αγοραστές (ενώ η προηγουμένως αναφερθείσα πώληση του ίδιου πλοίου είχε εν τω μεταξύ ακυρωθεί), το "CLYMENE", 63.325 DWT ναυπηγήσεως 1981 στην Taiwan αντί δολαρίων Η.Π.Α. 7.000.000 σε Έλληνες

αγοραστές, το "PEARL SEA", 37.615 DWT ναυπηγήσεως του 1984 στην Ιαπωνία αντί δολαρίων Η.Π.Α. 7.250.000 σε Έλληνες αγοραστές, το "MANILA CYNTHIA", 29.100 DWT ναυπηγήσεως 1984 στην Ιαπωνία αντί δολαρίων Η.Π.Α. 5.750.000 σε Έλληνες αγοραστές. Επίσης το "CONCORD DAISEN" (Tweendecker/Container) 22.880 DWT ναυπηγήσεως 1981 στην Ιαπωνία αντί δολαρίων Η.Π.Α. 3.250.000 σε μη αναφερθέντες αγοραστές και το "SOLO", 15.080 DWT (Freedom type Tweendecker) ναυπηγήσεως 1977 στην Ιαπωνία αντί δολαρίων Η.Π.Α. 750.000 σε Έλληνες αγοραστές.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Το "JAHRE VIKING", 564.739 DWT ναυπηγήσεως 1976 στην Ιαπωνία αντί δολαρίων Η.Π.Α. 50.500.000 σε συμφέροντα Fredriksen, το "EMPRESS DES MARS", 423.700 DWT ναυπηγήσεως 1976 στην Ιαπωνία αντί δολαρίων Η.Π.Α. 35.000.000 επίσης στην Fredriksen, το "PALM MONARCH", 60.961 DWT ναυπηγήσεως του 1981 στην Ιαπωνία αντί δολαρίων Η.Π.Α. 13.500.000 στην Seacrest. Το "PACIFIC CRYSTAL", 38.598 DWT ναυπηγήσεως 1981 στην Ιαπωνία αντί δολαρίων Η.Π.Α. 11.800.000 στην Kronos και τα "SITARA/SININNI", 29.997 DWT ναυπηγήσεως του 1991 και 1992 αντίστοιχα στην Πολωνία αντί δολαρίων Η.Π.Α. 34.000.000 συνολικά στην Drytank με συμφωνία χρονοναυλώσεως bareboat στους πωλητές.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Το "IOLCOS PIONEER", 131.260 DWT ναυπηγήσεως του 1974 στην Ιαπωνία αντί δολαρίων Η.Π.Α. 151 ανά τόνο light weight σε αγοραστές του Vietnam, τα Bulkcarriers "CAPTAIN BILL", 51.000 DWT ναυπηγήσεως του 1974 Βραζιλία αντί δολαρίων Η.Π.Α. 140 ανά τόνο light weight για παράδοση Karachi/Bangladesh range και "MERINI", 38.000 DWT ναυπηγήσεως 1972 στην Ιαπωνία στα ίδια επίπεδα για παρόμοια παράδοση. Το "HWA SONG", 16.770 DWT ναυπηγήσεως του 1969 στην Ιαπωνία αντί δολαρίων Η.Π.Α. 110 ανά τόνο light weight σε αγοραστές της Κίνας καθώς επίσης και τα Tweendeckers "GUIDE YUN" και "LIBANUS" σε μη αναφερθέντες αγοραστές της Ινδίας και του Bangladesh αντίστοιχα.



Το AIDS έχει μπει στη ζωή τους! Το ίδιο κι εμείς...

Το Μαλάουι, με πληθυσμό όσο της Ελλάδας, έχει 1.000.000 φορείς του AIDS. Μία στις τρεις έγκυες γυναίκες είναι μολυσμένη από τον θανατηφόρο ιό και μεταδίδει την ασθένεια στο παιδί της. Αριθμοί τραγικοί που δείχνουν το μέγεθος της εγκατάλειψης αυτών των ανθρώπων. Οι Γιατροί Χωρίς Σύνορα έχουν ήδη μπει στη ζωή τους... Βρίσκονται δίπλα τους με προγράμματα ενημέρωσης για την πρόληψη του AIDS, ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης και ελέγχου των μεταγγίσεων. Όμως οι ανάγκες για την επέκταση των προγραμμάτων είναι τεράστιες.

**Βασιζόμαστε λοιπόν σε σας,
για να μπορέσουμε να δώσουμε σε αυτούς τους ανθρώπους
την ελπίδα για ζωή.**



ΣΤΟΥΡΝΑΡΗ 57, 104 32 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ.: 5.200.500

Οι ναυλώσεις σκαφών δεν είναι μόνο υπόθεση για αλλοδαπούς...

NAVA YACHTS

του Χάρη Παυλίδη

Ο θαλάσσιος τουρισμός, το επαγγελματικό τουριστικό σκάφος αναψυχής, μετά τη δρομολογούμενη αλλαγή του θεσμικού πλαισίου, δείχνει ότι μπορεί να ελπίζει σε καλύτερες ημέρες αν και η σεζόν που διανύουμε δεν θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και η καλύτερη.

Η μεγάλη ανεργία που πλήττει τη Γερμανία, μια χώρα της οποίας οι πολίτες επιλέγουν την Ελλάδα για θαλάσσιο τουρισμό, αλλά και η κρίση στις ασιατικές αγορές σε συνδυασμό με τα ελκυστικότερα τιμολόγια των γειτονικών χωρών, έχουν δημιουργήσει μια εικόνα λιγότερο ευχάριστη για τη χώρα μας.

Παρ' όλα αυτά και με βάση ότι αυτή η κατάσταση είναι δεδομένη την τελευταία δεκαετία οι προβλέψεις είναι ευοίωνες αρκεί το ελληνικό επαγγελματικό σκάφος αναψυχής να στραφεί και στον Έλληνα τουρίστα, που ελάχιστα πράγματα γνωρίζει γύρω από τη ναύλωση ενός σκάφους.

Μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες, η Nava Yachts, ενώ η πελατεία της κατά ένα μεγάλο ποσοστό προέρχεται από τις βορειοευρωπαϊκές χώρες, τα τελευταία χρόνια έχει εστιάσει το ενδιαφέρον της στην ελληνική αγορά. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη σταδιακή αύξηση των Ελλήνων πελατών της καθώς και του ποσοστού όσων ναύλωσαν σκάφος για δεύτερη φορά που έφθασε το 60%.

Η Nava Yachts, αριθμεί αυτή την ώρα ένα στόλο 30 ισοπλοϊκών σκαφών μικρής ηλικίας, από 11 έως 15 μέτρα και κατέχει το αντίστοιχο ποσοστό ναυλώσεων μεταξύ 3.000 πραγματικών επαγγελματικών σκαφών.

Αυτό όμως που κάνει τη διαφορά δεν είναι η ποσότητα αλλά η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Όλα τα σκάφη της εταιρείας -τα οποία εισάγει η ίδια- βγαίνουν από τη θάλασσα, από το Νοέμβριο μέχρι τον Απρίλιο, όπου περνούν από εξονυχιστικό έλεγχο.

Το προσωπικό της βάσης είναι μόνιμο και έτσι,

όπως θα επισημάνει ο πρόεδρος της εταιρείας Ορέστης Γκικόκας, διασφαλίζεται η πλήρης γνώση της τεχνικής κατάστασης των σκαφών.

Αυτό βέβαια έχει σημαντικό κόστος λειτουργίας αλλά, όπως λέει ο Ορ. Γκικόκας, "Το γεγονός ότι στα

Ο Ορέστης Γκικόκας με τους ανθρώπους της εταιρείας του.





Ένα από τα ιστιοφόρα που ναυλώνει η Nava Yachts

8 χρόνια λειτουργίας της Nava Yachts δεν είχαμε ούτε ένα ατύχημα, αποδεικνύει την ορθότητα αυτής της πολιτικής".

Τον Ορέστη Γκίοκα συναντήσαμε στα γραφεία της Nava Yachts στον Πειραιά και του ζητήσαμε να μας πει πού οφείλεται το μικρό ποσοστό Ελλήνων που νοικιάζουν σκάφη και πώς η εταιρεία του στρέφεται σε αυτή την αγορά, όταν μάλιστα γνωρίζει ότι είναι μικρή.

Σε αυτήν τη σύντομη συνομιλία ο πρόεδρος της Nava Yachts μίλησε ακόμα για την αντικατάσταση του νόμου 438 και για τις μαρίνες.

Πού οφείλεται το μικρό ποσοστό Ελλήνων που νοικιάζουν σκάφη αναψυχής;

Ο μαζικός τουρισμός άρχισε να αναπτύσσεται στη χώρα μας τα τελευταία 10-15 χρόνια. Το γιότινγκ, σαν ειδικό κομμάτι του τουρισμού και λέγω ειδικό διότι απαιτεί και ειδικές γνώσεις από αυτούς που τα χρησιμοποιούν, ναυλώνουν, ήρθε τελευταίο να καλύψει αυτό το κενό.

Όπως γνωρίζετε, προκειμένου μια ομάδα 4-12 ατόμων να ταξιδέψει ένα ιστιοπλοϊκό σκάφος, πρέπει 2 τουλάχιστον μέλη αυτής της ομάδας να κατέχουν το αντίστοιχο δίπλωμα ιστιοπλοϊκίας. Αυτό πάλι προϋποθέτει εκπαίδευση 4 εβδομάδων σε ιστιοπλοϊκή σχολή. Εκτός αυτού και παρ' ότι ένα κότερο ιστιοπλοϊκό χαρίζει μοναδικές στιγμές απόλαυσης, προϋποθέτει για το πλήρωμα ή για ένα τουλάχιστον μέρος αυτού παράλληλα με την απόλαυση και ένα είδος σωματικής άσκησης. Αυτός ο συνδυασμός -διακοπές με άσκηση είναι επίσης καινούριος στην Ελλάδα.

Ευτυχώς οι νέοι και σήμερα αναζητούν αυτό το ήδη καθιερωμένο είδος διακοπών και έτσι ευελπιστούμε ότι το μέλλον θα αναδείξει περισσότερο την αξία του γιότινγκ.

Η επικείμενη ψήφιση του θεσμικού πλαισίου για το θαλάσσιο τουρισμό, δημιουργεί τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του;

Ο βασικός νόμος Ν.438 του 1976 περί τουριστικών πλοίων όπως και μερικοί άμεσα συνδεδεμένοι νόμοι με τον κλάδο ήταν πρωτοποριακοί για τις εποχές τους, αλλά φοβάμαι ότι πολλά πράγματα άλλαξαν από τότε, όπως άλλαξαν άλλωστε και οι ανάγκες της αγοράς. Το νέο σχέδιο νόμου που συζητείται, σίγουρα θα προσφέρει ανάπτυξη του κλάδου εάν ληφθούν υπόψη και οι γνώμες των ενδιαφερόμενων φορέων. Όλα αυτά βέβαια πρέπει να εξεταστούν παράλληλα και σε συνάρτηση με άλλες συναφείς δραστηριότητες όπως οι παρεχόμενες τραπεζικές υπηρεσίες μαρινών κτλ.

Η Nava Yachts επιχειρεί μια στροφή στην ελληνική αγορά. Αυτή η διαφοροποίηση, σε σχέση με τον ανταγωνισμό, πού οφείλεται;

Η Nava Yachts εδώ και τρία περίπου χρόνια έχει εστιάσει την προσοχή της στην εγχώρια αγορά. Οι λόγοι είναι πολλοί. Πρώτον είναι, πιστεύω, ευθύνη μας να φέρουμε αυτόν το διαφορετικό τρόπο διακοπών πιο κοντά στους Έλληνες, που από τη φύση τους είναι ένας ναυτικός λαός με μεγάλη αγάπη προς τη θάλασσα.

Ποια είναι η άποψή σας για τις επικρατούσες συνθήκες στις μαρίνες;

Για την υποδομή δεν νομίζω ότι χρειάζεται να πω τίποτε, διότι είναι γνωστά τόσο στην πολιτεία όσο και στο χώρο μας. Αλλά, "φωνή βοώντος εν τη ερήμω". Σπατάληση, συχνές και πολύωρες καθυστερήσεις στις πτήσεις, πλήρης αναρχία και μεγάλος συνωστισμός στις λίγες υπάρχουσες μαρίνες, δημιουργούν προϋποθέσεις έντονης δυσανεκτικότητας στον τουρισμό, και ταυτόχρονα εμποδίζουν το σωστό επιχειρηματία να προσφέρει καλές, όπως θα έπρεπε, υπηρεσίες. Πηγαίνετε Σάββατο στο Καλαμάκι και απολαύστε τους τουρίστες και τα πληρώματα των βάσεων, να πασχίζουν ανάμεσα σε σκουπίδια, σκόνη και παρκαρισμένα αυτοκίνητα να βρουν συγκεκριμένο σκάφος που πιθανώς να είναι ελλιμενισμένο σε τέτοιο μέρος. Είμαι απόλυτα βέβαιος και πιστεύω ότι δεν υπερβάλλω καθόλου λέγοντας ότι εάν υπήρχε έστω η κατάλληλη υποδομή σε μαρίνες στην Αττική (όπου και το μεγάλο πρόβλημα) ο κλάδος της ιστιοπλοΐας θα είχε αναπτυχθεί σε διπλάσια μέγεθος απ' ότι είναι σήμερα.



Ο κ. Η. Μπίσιος με τη διδα Θ. Χαγιαλίδη και τον κ. Ι. Βαρουζάκη.



ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ ΣΤΑ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ

Τα "Ναυτικά Χρονικά", το περιοδικό που υπηρετεί την Εμπορική Ναυτιλία πάνω από μισό αιώνα, δεν θα μπορούσαν να λείπουν από την κορυφαία ναυτιλιακή εκδήλωση των "ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ".

Στο καλαίσθητο περίπτερό τους τα "Ναυτικά Χρονικά" και ειδικότερα η οικογένεια Γ. Μπίσια υποδέχονταν το μεγάλο αριθμό επισκεπτών οι οποίοι είχαν την ευκαιρία να ανταλλάξουν με την ιδιοκτησία, αλλά και με το συντακτικό επιτελείο του περιοδικού, επίκαιρες σκέψεις πάνω στα θέματα της ελληνικής ναυτιλίας.

Ο πρόεδρος της Ναυτιλιακής Λέσχης Γ. Δαλακούρας, ο σύμβουλος έκδοσης των "Ν.Χ." Ν. Σίμος και ο κ. Γ. Μπίσιος.



Η βουλευτής του Συνασπισμού Στέλλα Αλφιέρη με την κ. Ι. Κανάκη και τους εκδότες.

Ο κ. Ν. Σούτος με τον πρέσβη J.Cooper και τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας της Λιθερίας Β. Urey.



Ο καθηγητής Α. Αντάπας με τον κ. L. Aisenstein και τον κ. Γ. Μπίσια.



Η δις Ε. Νταϊφά, η κ. Φ. Κοντομηνά και οι εκδότες.





Ο κ. και η κα Μπίσια με τον εκδότη του LLOD'S LIST, κ. M. Grey.

Ο κ. Γ. Γιαβρίδης με τους εκδότες.



Ο κ. Α. Κράτσας με τον κ. Γ. Μπίσια.



Ο κ. Κ. Αγαπητός, ο κ. Π. Σφηνιάς, οι εκδότες και ο κ. Γ. Λεφάκης.



Ο καθηγητής και πρόεδρος του Ν.Α.Τ. Κ. Γκιζιάκης μαζί με τους εκδότες.



Στιγμιότυπα από την πρόσφατη επίσκεψη του ισπανικού βασιλικού ζεύγους στην Αθήνα. Σε επίσημη τελετή που εδόθη προς τιμήν τους στο Δημαρχείο Αθηνών, ο δήμαρχος Δημ. Αβραμόπουλος τους παρέδωσε το χρυσό κλειδί της πόλης.



Φλάς στα γεγονότα

Πληροφορική

από την



ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ ΑΕΛΔΕ*

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Η ενιαία ευρωπαϊκή αγορά αποτελεί ήδη μια πραγματικότητα, που συνεπάγεται για όσους, δραστηριοποιούνται στο πλαίσιο της, την προσαρμογή τους σε συνθήκες οξυμμένου ανταγωνισμού, οι οποίες απορρέουν από το περιβάλλον της ελεύθερης αγοράς και της κατάρτησης των μέτρων προστατευτισμού. Βασικός μοχλός επιτάχυνσης της προσαρμογής στα νέα δεδομένα που διαμορφώνονται, είναι η ενσωμάτωση των εφαρμογών της πληροφορικής, τόσο στη δημόσια διοίκηση και στους οργανισμούς όσο και στη βιομηχανία της χώρας. Το στοιχείο αυτό αποτελεί ουσιαστικά τον κύριο άξονα ανάπτυξης του κλάδου της πληροφορικής στην Ελλάδα, λόγω των επιτακτικών αναγκών ευθυγράμμισης προς τα ευρωπαϊκά δεδομένα. Η αναγκαιότητα αυτή επιτείνεται ακόμη και από το γεγονός ότι η δημόσια διοίκηση και οι οργανισμοί υποφέρουν σοβαρά από εγγενείς αδυναμίες υποστήριξης της λειτουργίας τους και παροχής υπηρεσιών, καθώς και από τις χρόνιες ενδογενείς αδυναμίες της ελληνικής βιομηχανίας, λόγω της εμμονής στην παραδοσιακή δομή, της ανεπάρκειας στην καθετοποίηση της παραγωγής και της αδράνειας στη μεταφορά και αξιοποίηση νέας τεχνολογίας και τεχνογνωσίας. Κατά συνέπεια, τουλάχιστον θεωρητικά, υπάρχουν οι παράγοντες που θα ήταν δυνατόν να ευνοήσουν μια απότομη ανάπτυξη του κλάδου της πληροφορικής, καθώς τα έργα πληροφορικής είναι εκείνα που κατεξοχήν θα προσδώσουν στις παραγωγικές δυνάμεις της χώρας, τη δυνατότητα ταχείας εξόδου από το τέλμα των τελευταίων ετών, με παράλληλη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους.

Ο Κλάδος: Στον κλάδο της πληροφορικής δραστηριοποιούνται δύο μεγάλες κατηγορίες επιχειρήσεων, από τις οποίες η πρώτη περιλαμβάνει επιχειρήσεις που ασχολούνται με εισαγωγή εμπορία, υποστήριξη, συντήρηση και μερικές φορές και κατασκευή ηλεκτρονικών συσκευών (δηλαδή Η/Υ, συσκευών αυτοματισμού γραφείων και άλλων) και η δεύτερη επιχειρήσεις που ασχολούνται με σχεδίαση και παραγωγή λογισμικού. Στο περιβάλλον που κινούνται οι επιχειρήσεις της πληροφορικής δρουν ανασταλτικά για την ανάπτυξή τους, ορισμένοι σοβαροί παράγοντες, από τους οποίους οι σημαντικότεροι είναι η αστάθεια της βιομηχανικής πολιτικής και ο συχνά άσκοπος κρατικός παρεμβατισμός, η αναποτελεσματικότητα και αδιαφορία πολλών κρατικών υπηρεσιών. Παράλληλα οι περιορισμένες δυνατότητες για τη χρηματοδότηση επενδύσεων σε έργα πληροφορικής από τις εταιρείες που πραγματικά τις χρειάζονται για να ανταπεξέλθουν στις νέες συνθήκες που διαμορφώνει η ένταξη της ελληνικής αγοράς σε έναν ευρύτερο οικονομικό σχηματισμό και οι σοβαρές ελλείψεις της αγοράς εργασίας σε προσωπικό που να συνδυάζει επαγγελματική πείρα και κατάλληλη νοοτροπία αποτελούν ένα βασικό χαρακτηριστικό του κλάδου. Το χαμηλό επίπεδο της χρηματοδότησης έργων πληροφορικής παρουσιάζεται ανάγλυφα στο γεγονός ότι οι δαπάνες του τακτικού προϋπολογισμού για συστήματα πληροφορικής στη δημόσια διοίκηση μόλις φθάνουν το 0,035% του συνόλου, έναντι αντίστοιχου ποσοστού της τάξης του 1% στην Ε.Ε. Ακόμη και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που κατευθύνουν το 5% του συνόλου των εξόδων τους σε έργα πληροφορικής, υπολείπονται αισθητά από το ανάλογο 10% των χωρών της Ε.Ε.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι δαπάνες των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων κάλυψαν το 43% του κύκλου εργασιών του κλάδου σε συστή-

ματα Η/Υ μεσαίου (mini computers) και μεγάλου (mainframes) μεγέθους έως και το 1995. Το 1994 υπήρξε καθοριστική περίοδος για την ανάπτυξη του κλάδου διότι κατά την περίοδο 1992-1993 είχε επιβραδυνθεί ουσιαστικά ο ρυθμός ανάπτυξης. Όμως ο κλάδος απέτυχε να διατηρήσει την ανοδική του τροχιά, προλειαίνοντας τις εντυπωσιακές εξελίξεις της περιόδου 1995-1996.

Ανταγωνισμός: Μετά από τη δεκαετία του 1980, κατά τη διάρκεια της οποίας ο κλάδος παρουσίασε θεαματικούς ρυθμούς ανάπτυξης, από την εποχή της κρίσης του Περσικού Κόλπου παρουσίασε σημεία κάμψης και επιδείνωσης βασικών χρηματοοικονομικών μεγεθών, στοιχείο που οδήγησε σε δραματικές μειώσεις τιμών, οξύτατο ανταγωνισμό, και σε ορισμένα προϊόντα, σε πολέμους τιμών. Τα γεγονότα αυτά απεικονίζονται στο γεγονός ότι κατά τη διάρκεια της τελευταίας τριετίας (1994-1996) διάφορα τυποποιημένα προϊόντα λογισμικού (επεξεργαστές κειμένου, προγράμματα ιστογραμμάτων, βάσεις δεδομένων) συρρικνώθηκαν στο 20% της αρχικής αξίας πώλησης και ανάλογα φαινόμενα επικρατούν και στο χώρο των προσωπικών υπολογιστών (PC), όπου πολλοί διακινούνται στο 35% της αρχικής αξίας πώλησης προ τριετίας. Η επιδείνωση των ρυθμών ανάπτυξης της αγοράς λόγω της όξυνσης του ανταγωνισμού, στοιχειοθετείται και από τις επιδόσεις των δέκα μεγαλύτερων εταιρειών του κλάδου. Βέβαια, οι επιπτώσεις της κρίσης δεν είναι ίδιες για όλες τις εταιρείες. Όμως οι επενδύσεις των μεγάλων επιχειρήσεων δεν επαρκούν για να αντιστρέψουν το δυσμενές κλίμα της αγοράς του κλάδου, καθώς η σπονδυλική της στήλη από μικρομεσαίες επιχειρήσεις, στις οποίες σημειώνεται δραστική περικοπή δαπανών. Επιπλέον το πάγωμα των προμηθειών του δημόσιου τομέα, επί διετία, επηρέασε αρνητικά όχι μόνο τις μεγάλες εταιρείες του κλάδου, αλλά και τις μικρότερες.

Προοπτικές: Οι ελπίδες του κλάδου για την είσοδό του σε φάση γοργής ανάπτυξης, εναποτίθενται στο Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΠΑ). Στο πλαίσιο του σχεδίου αυτού που χρηματοδοτείται κατά ένα μεγάλο ποσοστό από την Κοινότητα εντάσσονται τα πενταετή προγράμματα Κλεισθένης, ΕΠΕΤ II και ΠΑΒΕ. Το πρόγραμμα Κλεισθένης αφορά τον εκσυγχρονισμό της δημόσιας διοίκησης και προβλέπει δαπάνες ύψους 95 δισ. δρχ. από τα οποία 79 δισ. δρχ. διοχετεύονται σε έργα πληροφορικής και 16 δισ. δρχ. στην εκπαίδευση προσωπικού. Το πρόγραμμα ΕΠΕΤ II υπάγεται στη Γενική Γραμματεία Ερευνας και Τεχνολογίας και εστιάζεται σε έργα πληροφορικής ύψους 120 δισ. δρχ. Το Πρόγραμμα Ανάπτυξης Βιομηχανικής Ερευνας (ΠΑΒΕ) αφορά έργα πληροφορικής ύψους 130 δισ. δρχ. Πέραν αυτών των βασικών προγραμμάτων υπάρχουν τα προγράμματα του Υπουργείου Παιδείας ύψους 36 δισ. δρχ. για την εισαγωγή της πληροφορικής στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση και τα προγράμματα των οργανισμών, όπου μόνον η προγραμματιζόμενη από τον ΟΤΕ επένδυση σε συστήματα πληροφορικής για την ερχόμενη πενταετία φθάνει τα 30 δισ. δρχ. Οι επενδύσεις αυτές κατά κύριο λόγο θα ευνοήσουν τις μεγάλες εταιρείες του κλάδου, οι οποίες ούτως ή άλλως καρπούνται τη μερίδα του λέοντος από τις ήδη εκτελούμενες εντατικές επενδύσεις των μεγάλων επιχειρήσεων και τραπεζών, αφενός λόγω του μεγέθους τους και αφε-

τέρου διότι οι επενδύσεις αυτές εντάσσονται σε πολυετή προγράμματα, τα οποία δεν αναστέλλονται ακόμη και σε περιόδους ύφεσης. Στο σύνολό του όμως ο κλάδος υφίσταται ακόμη τις συνέπειες της ύφεσης, με αποτέλεσμα αρκετές εταιρείες να πωλούν με πολύ χαμηλά περιθώρια κέρδους ή κάτω του κόστους, για να διατηρήσουν τα επίπεδα του κύκλου εργασιών τους, ενώ αρκετές, προκειμένου να καρπωθούν συμβάσεις του Δημοσίου, δεν διστάζουν να προσφέρουν δωρεάν πολυετή υποστήριξη και παροχή υπηρεσιών. Οι ενέργειες αυτές και προκαλούν πολέμους τιμών αλλά και διευρύνουν τις επισφάλειες, ενώ είναι αμφίβολο το εάν και κατά πόσον μπορούν να δικαιολογηθούν σαν μέθοδοι εξεύρεσης κεφαλαίων κίνησης. Η σημαντική αύξηση της απορρόφησης κονδυλίων που εμφανίστηκε κατά την περίοδο 1995-1996, ενίσχυσε πάντως την ανάκαμψη της αγοράς και με βάση το βαθμό διείσδυσης της πληροφορικής στη χώρα μας, η αγορά παρουσιάζει ακόμη σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης. Ο ρυθμός όμως θα εξαρτηθεί από την ικανότητα της κρατικής μηχανής για την απορρόφηση των πόρων και την ορθή αξιοποίησή τους, διότι εάν αναλωθούν σε απρογραμματίστες αγορές εξοπλισμού (hardware), μόνον και μόνον για να επιτευχθεί η απορρόφηση των πόρων, τότε η ανάκαμψη θα είναι περιορισμένη (έχει συμβεί και στο παρελθόν), προδικάζοντας την έλλειψη ακόμη χειρότερων συνθηκών ύφεσης.

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ (ΣΕ ΔΙΣ. ΔΡΧ.) (1991-1997 (Ε))

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997(Ε)
Συστήματα Η/Υ, Περιφερειακά, Αναλώσιμα	72,0	74,1	75,1	78,6	85,7	97,8	117,3
Λογισμικό	21,7	25,4	30,2	34,8	42,2	48,2	54,9
Αυτοματισμοί γραφείου	36,1	36,4	36,7	38,1	35,1	38,2	39,8
Επικοινωνίες	5,0	7,2	12,2	20,0	23,5	28,1	37,6
ΣΥΝΟΛΟΝ ΚΛΑΔΟΥ	134,8	143,3	154,2	171,5	186,5	212,3	249,6

ΤΟΜΕΑΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ Η/Υ

Ο τομέας των συστημάτων Η/Υ γνωρίζει ραγδαία εξέλιξη κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, αφενός μεν λόγω των πρωτοφανών τεχνολογικών εξελίξεων που οδήγησαν στη δημιουργία πληθώρας προϊόντων με αναρίθμητες εφαρμογές και αφετέρου λόγω των εντεινόμενων αναγκών των σύγχρονων κοινωνιών για αποδοτικότερη και αποτελεσματικότερη οργάνωση. Η εγχώρια αγορά ακολούθησε σε γενικές γραμμές τις τάσεις που επικράτησαν στο διεθνή χώρο, με σημαντική όμως χρονική υστέρηση, η οποία οφείλεται στις γενικότερες συνθήκες της ελληνικής οικονομίας και ιδίως στους χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης που επικράτησαν επί μακρόν και στη στασιμότητα που χαρακτήρισε κατά περιόδους τις ιδιωτικές και δημόσιες επενδύσεις. Πάντως με την εμφάνιση των προσωπικών υπολογιστών (PC), παρατηρήθηκαν και στην Ελλάδα εκρηκτικοί ρυθμοί ανόδου της αγοράς συστημάτων Η/Υ, της τάξης του 50%, οι οποίοι μετά από μία διετία σοβαρής υστέρησης (1992-1993), εμφανίζονται κατά την τελευταία τριετία σταθεροποιημένοι στα επίπεδα του 20%. Η τυποποίηση της τεχνολογίας των προσωπικών υπολογιστών και ο υψηλός βαθμός συμβατότητας των διαφόρων εξαρτημάτων, παρέχουν επίσης τη δυνατότητα εγχώριας συναρμολόγησης υπολογιστών που εξυπηρετούν

τις λειτουργικές και ποιοτικές απαιτήσεις σημαντικού μέρους της αγοράς. Η αξιοπιστία αυτών των "εγχώριων" συσκευών, έχει βελτιωθεί σημαντικότερα κατά τη διάρκεια της τελευταίας διετίας, με αποτέλεσμα να καλύπτουν ευρύ φάσμα αναγκών της εγχώριας αγοράς. Όσον αφορά τα μεγάλα συστήματα υπολογιστών (mainframe και mini-computers), η προσφορά περιορίστηκε πλέον στην εισαγωγή επώνυμων προϊόντων που κατά κανόνα συνοδεύονται από έτοιμες μηχανογραφικές λύσεις και υποστηρίζονται από εγχώριους εισαγωγείς/αντιπροσώπους. Τα συστήματα αυτά έφθασαν στις αρχές τη δεκαετίας του '90 να αποτελούν το 43% των πωλήσεων του τομέα, αλλά σταδιακά υπεχώρησαν, καθώς σε πολλές πλέον εφαρμογές υποκαθίστανται από ισχυρά συστήματα προσωπικών υπολογιστών. Η τάση αυτή επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι οι δύο από τις τρεις εισηγμένες εταιρείες που δραστηριοποιούνται κυρίως σε συστήματα προσωπικών υπολογιστών (ALTEC και ΠΟΥΛΙΑΔΗΣ) κατέχουν το 25% περίπου της αγοράς του τομέα συστημάτων Η/Υ, τάση που αναμένεται να ισχυροποιηθεί, καθώς οι τεχνολογικές εξελίξεις βαίνουν προς όφελος των προσωπικών υπολογιστών (PC). Στον τομέα αυτό συνωστίζεται η πλειοψηφία των εταιρειών του κλάδου, δηλαδή το 51% του συνόλου.

ΠΟΥΛΙΑΔΗΣ

Α. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ

	1995	1996	1997
Πάγια:	254	258	360
Απαιτήσεις:	6.013	9.456	12.731
Ενεργητικό:	9.018	14.518	19.334
Ίδια Κεφάλαια:	1.008	2.340	3.159
Δανεισμός:	4.014	6.975	9.063
Κύκλος εργασιών:	17.035	22.201	28.594
Λειτουργικά Εξοδα:	1.223	1.693	2.420
Χρημ/κά Εσοδα(Εξοδα):	(559)	(496)	(700)
Κέρδη προ φόρων:	913	1.195	1.605
Μέρισμα:	58	110	105

Β. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ (από 1 έως 5)

Γ. ΜΕΤΟΧΗ

Κλάδου:	4	Χαρακτηριστικά:	Υψηλή Απόδοση, Μέση Ασφάλεια
Εταιρείας:	5	Ελαστικότητα:	Μέση
Προϊόντων:	5	Εμπορευσιμότητα:	Χαμηλή προς Μέση
Αγοράς:	4	P/E 96 (31/12/96):	9,8
Εξέλιξη κερδών:	5	P/E 97 (31/12/97):	13,0
Προβλεψιμότητας:	5	Μερισματική απόδοση '96:	5,4%
Επενδυτικής Ασφάλειας:	3	Μερισματική απόδοση '97:	3,5%
		Beta:	1,19
		R2:	0,31
		Συμμετοχή Θεσμικών:	0,82%

Ταχύτατα αναπτυσσόμενη εταιρεία που κατέχει την πρώτη θέση από πλευράς πωλήσεων στον κλάδο πληροφορικής, ανεξάρτητα του τομέα δραστηριοποίησης, κατέχει δε το ηγετικό μερίδιο στο χώρο των συστημάτων Η/Υ. Από το 1996 η εταιρεία έχει εισέλθει και στη συναρμολόγηση νέων προσωπικών υπολογιστών (PC), με εξαιρετικά μέχρι στιγμής αποτελέσματα, διατηρώντας κατά την τελευταία τριετία σταθερό ετήσιο ρυθμό διεύρυνσης των πωλήσεων κατά 30%, που αποτελεί έναν από τους ισχυρότερους της αγοράς. Σημαντικό στοιχείο που επέτρεψε την απρόσκοπτη ανοδική της πορεία, υπήρξε το γεγονός ότι αποτελεί τον αποκλειστικό διανομέα ολοκλήρου του φάσματος προϊόντων του οίκου INTEL, που κατέχει σε διεθνές επίπεδο τα πρωτεία στην αγορά πλη-

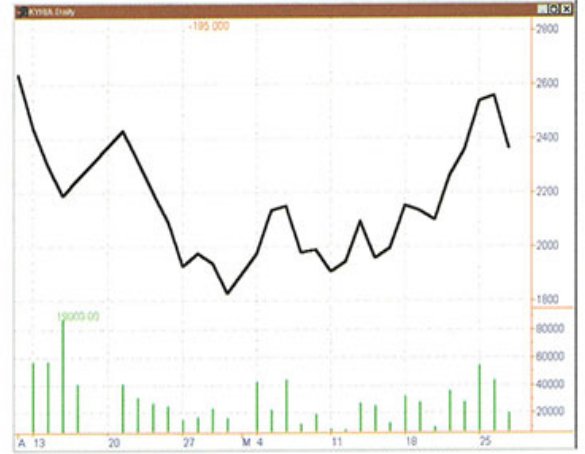
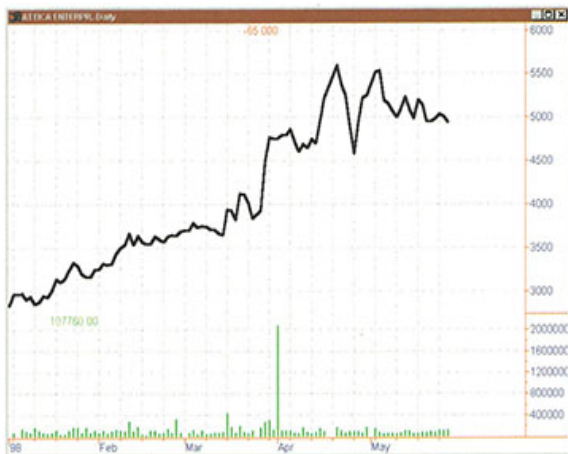
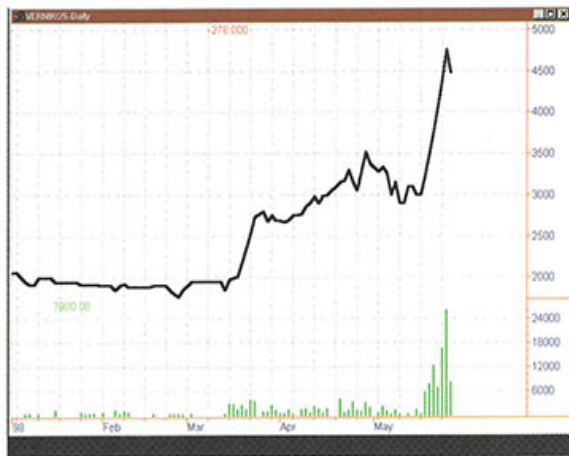
ροφορικής. Κατά κύριο λόγο, η εταιρεία κινείται στο χώρο των προσωπικών υπολογιστών (PC) και των παρελκομένων τους, στον οποίο κατά τη διάρκεια της τρέχουσας δεκαετίας παρατηρούνται και οι σημαντικότερες τεχνολογικές εξελίξεις, που μεταφέρονται ταχύτατα στην αγορά, επιταχύνοντας τους ρυθμούς ανάπτυξής της.

ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΟΥ 1997: Κατά τη διάρκεια του 1997, η εταιρεία επιβεβαίωσε τους ισχυρούς ανοδικούς ρυθμούς, ολοκληρώνοντας παράλληλα την εγκατάσταση του συστήματος διασφάλισης ποιότητας κατά ISO 9001. Παράλληλα η συναρμολόγηση προσωπικών υπολογιστών επεκτάθηκε και στη Θεσσαλονίκη και την Κύπρο σε νέες εγκαταστάσεις, ενώ έχει προβλεφθεί και η δημιουργία νέας μο-

νάδας στην Αθήνα. Αν και η εταιρεία είχε εισέλθει από το 1989 στη συναρμολόγηση προσωπικών υπολογιστών, εν τούτοις η μεγάλη επιτυχία της στον τομέα αυτό ήλθε κατά την πρόσφατη διετία με τη σειρά PLATO PC, με πωλήσεις που υπερβαίνουν τις 10.000 συσκευές σε ετήσια βάση.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ:

Παρά την εκρηκτική άνοδο του κλάδου της πληροφορικής και την ταχύτατη διεύρυνση του φάσματος των προϊόντων και των υπηρεσιών, η εταιρεία παρέμεινε προσηλωμένη στη φιλοσοφία λειτουργίας ενός μεγάλου διανομέα, με ισχυρό δίκτυο (2000 σημεία πώλησης στην Ελλάδα). Ακόμη και οι θυγατρικές που δημιουργήθηκαν (PC SYSTEMS, DESPEC HELLAS και CD MEDIA), είχαν ως κύριο στόχο τους την περαιτέρω ενίσχυση και υποστήριξη της μητρικής (ΠΟΥΛΙΑΔΗΣ και ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ), στη λειτουργία της διανομής και επέκτασης του δικτύου. Υπό την πίεση όμως των εξελίξεων, ειδικά στο χώρο των τηλεπικοινωνιών, δημιουργήθηκαν δύο νέες θυγατρικές, εκ των οποίων η πρώτη καλύπτει τις τηλεπικοινωνίες με αναμενόμενα έσοδα 9 δισ. δραχμών για το 1998 και η δεύτερη για την κάλυψη των απαιτήσεων που προέκυψαν από τη νέα συμφωνία με την DELL COMPUTERS, από την οποία αναμένονται έσοδα ύψους 2,5 δισ. δραχμών κατά το 1998. Η DELL ειδικεύεται σε επαγγελματικούς υπολογιστές με κύριους αποδέκτες των προϊόντων της, τράπεζες και μεγάλες επιχειρήσεις, κατέχει δε την τρίτη θέση παγκοσμίως από πλευράς πωλήσεων. Με την κίνηση αυτή η εταιρεία στοχεύει στην αγορά των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων στην Ελλάδα, όπου παρατηρούνται οι μεγαλύτερες αναλογικά δαπάνες σε προϊόντα και υπηρεσίες πληροφορικής (περίπου το 40% του συνόλου) και βέβαια στις ανερχόμενες δυναμικές ελληνικές επιχειρήσεις, οι οποίες εμφανίζουν μεγάλες ανάγκες μηχανοργάνωσης. Τέλος μία ακόμη κατηγορία αποτελούν οι μεγάλοι οργανισμοί, οι οποίοι σύντομα θα εισέλθουν σε διαδικασία αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού του μηχανογραφικού τους εξοπλισμού. Σε γενικές γραμμές, και σε συνδυασμό με τις κινήσεις της σε χώρες των Βαλκανίων, προβλέπεται ότι και κατά το 1998, η εταιρεία (σε επίπεδο ομίλου), θα διατηρήσει ρυθμό ανόδου των πωλήσεων κατά 30% και της κερδοφορίας κατά 35%.



ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΣΤΟ Χ.Α.Α.
(15/05/98-05/06/98)

ΠΟΡΕΙΑ ΜΕΤΟΧΩΝ

Μετοχή	Τιμή 15/05/98	Τιμή 05/06/98	%	Μεταβολή Μέση Ημερήσια Εμπορευσιμότητα	Όγκος Περίοδου
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	3.000	3650	22,00	0,48%	106.630
ΔΑΝΕ	475	650	36,8	0,55%	776.835
ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ	4.985	5090	2,1	0,17%	1.009.263
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.	1.995	2260	13,28	0,93%	355.390
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ Α.Ε.	7.400	8135	9,9	0,56%	1.991.965
ΝΕΛ	1.204	1725	43,27	1,35%	1.468.785
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	2.300	2590	12,61	0,86%	2.407.250

ΜΕΓΙΣΤΑ - ΕΛΑΧΙΣΤΑ

Μετοχή	Μέγιστο	Ημερ/νία	Ελάχιστο	Ημερ/νία
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	4940	27/5/98	3000	15/5/98
ΔΑΝΕ	840	1/6/98	445	19/5/98
ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ	5340	19/5/98	4900	28/5/98
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.	2650	26/5/98	1980	15/5/98
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	8490	4/6/98	7150	27/5/98
ΝΕΛ	1745	4/6/98	1090	15/5/98
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	2645	4/6/98	2180	27/5/98

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗ ΑΞΙΑ 05/06/98

Μετοχή	Αρ.Μετοχών	Τιμή	Χρημ/κή Αξία
ΒΕΡΝΙΚΟΣ	1.486.000	3.650	5.423.900.000
ΔΑΝΕ	9.299.149	650	6.044.446.850
ΕΠΙΧ. ΑΤΤΙΚΗΣ	37.843.200	5.090	192.621.888.000
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.	2.531.720	2.260	5.721.687.200
ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	23.642.000	8.135	192.327.670.000
ΝΕΛ	7.256.655	1.725	12.517.729.875
ΣΤΡΙΝΤΖΗΣ	18.604.680	2.590	48.186.121.200

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ Χ.Α.Α. (15/05/98-05/06/98)

Κύκλος Εργασιών Σε Δισ. Δραχμές	Μέση Ημερήσια Κίνηση
15/5-05/6/98 1.036,682	64,792

Γενικός Δείκτης Χ.Α.Α.		
Τιμή 15/5/98 2469,84	Τιμή 05/06/98 2.562,82	Απόδοση % 3,76

Δείκτες Χ.Α.Α.

Κλάδος	Τιμή 07/04/98	Τιμή 15/05/98	Απόδοση %
Τραπεζικός	4350,51	4522,03	3,94
Κατασκευαστικός	488,02	533,72	9,36
Συμμετοχών	2076,46	2222,1	7,01
Βιομηχανικός	1833,62	1908,36	4,08
Ασφαλιστικός	1134,15	1183,38	4,3
Επενδύσεων	885,02	852,46	-3,68
Leasing	394,06	360,74	-8,46
Διάφορες	1781,51	1985,6	11,46
Παράλληλη	161,96	191,93	18,5
FTSE/ASE 20	1480,11	1524,2	2,98

ΕΔΡΑ:

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

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ:

ΑΝΘΗΝΩΡΟΣ & ΙΟΦΩΝΤΟΣ 16,
16121
ΤΗΛ.: 7295.306, 7295.307
ΓΡΑΜΜΗ ISDN (FAX): 7290.326
email: epend@ath.forthnet.gr

Air News

Εκτός από την περιορισμένη υπουργική “εμφάνιση” στα φετινά ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ εξίσου περιορισμένη ήταν και η συμμετοχή των αεροπορικών εταιρειών. Μόνον τέσσερις εταιρείες έδωσαν το “παρών” τους στο μέγαρο ΟΛΠ και από αυτές μόνον η μία ήταν ελληνική: η Ολυμπιακή Αεροπορία. Και όλα αυτά όταν η διεθνής ναυτιλιακή έκθεση έφθασε σε ρεκόρ συμμετοχών χωρών και επιχειρήσεων. Ευελπιστούμε ότι στο άμεσο μέλλον οι αεροπορικές εταιρείες θα δώσουν την πρέπουσα σημασία στο κορυφαίο γεγονός του ναυτιλιακού κόσμου, λαμβάνοντας επιπλέον υπόψη τις τακτικές αεροπορικές μετακινήσεις ναυτικών και στελεχών που άπτονται άμεσα των οικονομικών συμφερόντων τους. Οι αεροπορικές εταιρείες που συμμετείχαν στα φετινά Ποσειδώνια ήταν η British Airways, η Delta Airlines, η Ολυμπιακή Αεροπορία και η Virgin Atlantic Airways.



Το περίπτερο της British Airways βρισκόταν στο ισόγειο, και κάλυπτε 107 τ.μ. Στο περίπτερο παρουσιάστηκε η θέση First της εταιρείας για τις υπερπόντιες πτήσεις της. Το κάθισμα της θέσης First μετατρέπεται σε ένα κρεβάτι διαστάσεων 1 μέτρου και 98 εκατοστών. Επίσης, παρουσιάστηκε και η θέση Business της British Airways για τις μακρινές πτήσεις με την ονομασία Club World. Το κάθισμα αυτό είναι απόλυτα ανατομικό, αφού τα πόδια του επιβάτη έρχονται στο ίδιο ύψος με το κεφάλι του. Στην κλήρωση που πραγματοποιήθηκε ο κ. Ερνέστος Τζαννάτος, επίκουρος καθηγητής του Πανεπιστημίου κέρδισε δύο εισιτήρια με το υπερηχητικό Concorde. Στην κλήρωση έλαβαν μέρος πάνω από 500 άτομα.

Η Delta Airlines ήταν η μόνη αεροπορική εταιρεία από την Αμερικανική ήπειρο που συμμετείχε στα φετινά ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ. Στο περίπτερο, το οποίο βρισκόταν στο ισόγειο μαζί με τους διάφορους εκθέτες των ΗΠΑ, παρουσιάστηκε η πολυθρόνα της Business Class στις υπερατλαντικές πτήσεις. Στο περίπτερο το προσωπικό της εταιρείας παρουσίασε στους επισκέπτες της τα προγράμματα και τις προσφορές των πτήσεων και των ταξιδιωτικών πακέτων της Delta.



Στον πρώτο όροφο του εκθεσιακού κέντρου, η Ολυμπιακή Αεροπορία, η μόνη ελληνική αεροπορική εταιρεία που συμμετείχε στα Ποσειδώνια, παρουσίασε στους επισκέπτες της τα προγράμματα για την καλοκαιρινή περίοδο. Στο πλιόλουστο περίπτερό της κυριαρχούσαν τα γνωστά χρώματα της εταιρείας. Στον κόσμο που επισκέφθηκε το χώρο της Ο.Α μοιράστηκαν συμβολικά δώρα. Από τους επίσημους καλεσμένους ήταν ανάμεσα σε άλλους, ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας και ο Γ.Γ. του Υπουργείου Οικονομικών.

Η Virgin Atlantic Airways συμμετείχε για δεύτερη συνεχή φορά στα ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 98 ντυμένη στα κόκκινα! Στο περίπτερο παρουσιάστηκε η πολυθρόνα της Business Class αλλά και το πρόγραμμα μιλίων Freeway. Η παρουσίαση των δημοφιλέστερων προϊόντων Duty Free εντυπωσίασε ενώ το πρόγραμμα “Virgin World”, πληροφορούσε άμεσα τους επισκέπτες για τον προϊόν και το δίκτυο της Virgin. Το προσωπικό της εταιρείας πρόσφερε Virgin Cola, Virgin Vodka, και Sorbe Παγωτό κατά τη διάρκεια του “Ice Cream Happy Hour”, φιλική προσφορά της εταιρείας ΕΒΓΑ. Ο διαγωνισμός με δώρο δύο αεροπορικά εισιτήρια για το Λονδίνο σε Business Class ανέδειξε νικήτη την κυρία Heather Bestwick από την εταιρεία Norton Rose.



Αεροπορική συνεργασία Ελλάδας- Κούβας

40 χρόνια της Austrian Airlines

Στις 11 και 12 Ιουνίου 1988 διεξήχθησαν στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας στην Αθήνα αεροπορικές διαπραγματεύσεις μεταξύ εκπροσώπων των Αεροπορικών Αρχών Ελλάδας και Κούβας. Οι διαπραγματεύσεις αυτές, που είναι οι πρώτες στην ιστορία των Υπηρεσιών Πολιτικής Αεροπορίας των δύο χωρών, κατέληξαν στη μονογραφική κειμένου διμερούς αεροπορικής συμφωνίας και ενός μνημονίου. Σύμφωνα με τα κείμενα αυτά επιτρέπεται σε μια αεροπορική εταιρεία από κάθε χώρα να αρχίσει την εκτέλεση τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ Αθένas και Αθίνas με ενδιάμεσους σταθμούς ή κατευθείαν. Επιπλέον συμφωνήθηκε ότι η αεροπορική εταιρεία της Κούβας CUBANA AVIACION θα αρχίσει δρομολόγια προς Αθήνα με ενδιάμεσο σταθμό το αεροδρόμιο LAS PALMAS των Καναρίων νήσων. Η CUBANA θα έχει δικαιώματα μεταφοράς αεροπορικής κίνησης μεταξύ Αθένas- Αθίνas και Las Palmas- Αθίνas και αντίστροφα και θα είναι η πρώτη αεροπορική εταιρεία χώρας της Καραϊβικής που θα εκτελεί πτήσεις από την Αθήνα. Καμιά ελληνική αεροπορική εταιρεία δεν έχει ακόμα εκφράσει την επιθυμία για την έναρξη δρομολογίου προς Κούβα.

Στις 31 Μαρτίου 1958 ένα αεροσκάφος Vickers Viscount 779 των Αυστριακών Αεροπορικών Γραμμών απογειώθηκε από τη Βιέννη για το Λονδίνο. Αυτή η πρώτη πτήση είχε τα διακριτικά OS 201.

Τρεις φορές στη διάρκεια των τεσσάρων δεκαετιών η Austrian ήταν η πρώτη εταιρεία που παρήγγειλε νέο τύπο αεροσκαφών. Και αυτό το καλοκαίρι θα είναι πάλι πρωτοπόρος μιας και για τις πτήσεις της προς Β. Ατλαντικό θα χρησιμοποιήσει το A330-200. Από το 1995 η εταιρεία εκτελεί 100 περίπου πτήσεις την εβδομάδα, μέσω Βιέννης, σε όλη την Ευρώπη και σε άλλους υπεραντλαντικούς προορισμούς. Πρόσφατα προστέθηκαν το Κέιπ Τάουν, το Τόκιο, η Σαγκάη, το Γιοχάνεσμπουργκ και πολλοί προορισμοί στην Ανατολική Ευρώπη όπως το Κίεβο, το Μινσκ, την Οδησό, το Κόσιτσε κλπ. Σημαντική επίσης κίνηση της εταιρείας ήταν η αγορά της Tyrolean Airways και του 36% της εταιρείας Lauda Air.



Η Swissair δι- ευρύνει το δίκτυό της με νέους προο- ρισμούς.



Στις 2 Ιουνίου η Swissair εγκαίνιασε νέα τακτική πτήση από τη Ζυρίχη προς το Μαλάμπο της Γουινέας. Η αφρικανική αυτή πρωτεύουσα αποτελεί τον 19ο προορισμό της Swissair στην Αφρική. Τα Σκόπια (ΠΓΔΜ) προστίθενται επίσης στο δίκτυο από τις 7 Ιουνίου, ενώ καινούριες πτήσεις για τη Βενετία και την Μπολόνια της Ιταλίας άρχισαν από την 1η Ιουνίου σε συνεργασία με την ιταλική εταιρεία Air One. Με τις νέες αυτές πτήσεις η Swissair πετά τώρα προς 155 προορισμούς σε 79 χώρες. Επίσημη παρουσία της Virgin Atlantic στην Κύπρο

του Ηλία Γ. Μπίσια

Air News

virgin atlantic

Η Virgin Atlantic, η αεροπορική εταιρεία με τη φιλική εξυπηρέτηση και τις ανταγωνιστικές τιμές εξυπηρετεί τώρα τις ανάγκες και της κυπριακής αγοράς. Οι επιβάτες που θέλουν να ταξιδέψουν από την Κύπρο για το Λονδίνο μέσω Αθήνας ή για Αμερική και Καραϊβική μέσω Λονδίνου (Νέα Υόρκη, Βοστώνη, Ουάσιγκτον, Λος Άντζελες, Σαν Φραντσίσκο, Ορλάντο, Μαϊάμι, Σάντα Λουσία, Μπαρμπάντος, Αντίγκουα), μπορούν να επικοινωνήσουν με τον αντιπρόσωπο της Virgin GAP Vassilopoulos Travel στο τηλέφωνο 02 760666 fax: 02 760851 ή με τον προσωπικό ταξιδιωτικό τους πράκτορα.

EMIRATES επενδύσεις στην Ασία

Η Emirates αγόρασε πρόσφατα το 40% της Air Lanka, του εθνικού αερομεταφορέα της Σρι Λάνκα. Η συμφωνία συμπεριλαμβάνει τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης ground handling και υπογράφηκε από τον Σείχη Ahmed bin Saeed Al Maktoum, πρόεδρο της Emirates και τον Υπουργό Οικονομικών της Σρι Λάνκα Dixon Nilaweera.

Η Emirates θα πληρώσει σε δύο δόσεις το ποσό των 70 εκατ. δολάρια. Η πρώτη δόση των \$45 εκατ. εξοφλήθηκε με την υπογραφή της συμφωνίας ενώ η δεύτερη θα εξοφληθεί σε δύο χρόνια



Κέρδη για τη British Airways

Η British Airways ανακοίνωσε στις 27 Μαΐου τα οικονομικά της αποτελέσματα για το έτος 1997-98. Τα προ φόρων κέρδη για τη BA ανήλθαν στα 580 εκατομμύρια στερλίνες, νούμερο μειωμένο κατά 9,4% σε σχέση με τον περασμένο χρόνο. Τα κέρδη για το τελευταίο τρίμηνο που έληξε στα τέλη Μαρτίου ανήλθαν στα 70 εκατομμύρια στερλίνες. Το πρόγραμμα Βελτίωσης Επιχειρηματικής Αποτελεσματικότητας έχει ως στόχο έως το 2000, να έχει εξοικονομήσει 1 δισ. στερλίνες από τη μείωση λειτουργικών εξόδων. Αυτό θα βοηθήσει την εταιρεία να πραγματοποιήσει το επενδυτικό πρόγραμμα ύψους 6 δισ. στερλινών για την αγορά νέων αεροσκαφών και τη βελτίωση υπηρεσιών.

Το μέρισμα ανά μετοχή θα είναι φέτος αυξημένο κατά 10,3% σε σχέση με την περσινή χρονιά. Περίπου 80% του προσωπικού της BA διατηρεί μετοχές της εταιρείας και θα επωφεληθεί από την ανοδική τους αξία, ενώ κάθε εργαζόμενος θα λάβει ως μπόνους μισθό μισής εβδομάδας.

Η Sabena γιορτάζει!

Μια πρωτότυπη βραδιά οργάνωσε η Sabena στις 4 Ιουνίου για τον εορτασμό των 75 χρόνων από την ίδρυσή της. Το δείπνο που έλαβε χώρα στο Mezzo Art Cafe στη Λ. Συγγρού, τίμησαν καλεσμένοι από το χώρο του Τύπου, τον ταξιδιωτικό και καλλιτεχνικό κόσμο καθώς επίσης και εκλεκτοί επιβάτες της εταιρείας.

Κατά τη διάρκεια της βραδιάς πραγματοποιήθηκαν μικρές παραστάσεις από ομάδα ηθοποιών όπως και παρουσίαση 37 παλιών στολών της Sabena από το 1923 έως σήμερα.

Ανάμεσα στα δώρα που πρόσφερε η εταιρεία στους καλεσμένους της διοργανώθηκε και κλήρωση εισιτηρίων προς διάφορους προορισμούς που εξυπηρετεί η Sabena.

Η Sabena εκτελεί 8 πτήσεις την εβδομάδα μεταξύ Αθήνας και Βρυξελλών, με ανταποκρίσεις προς Βόρεια και Νότια Αμερική αλλά και προς 18 πόλεις της Αφρικής. Στην Ευρώπη η Sabena εξυπηρετεί 60 προορισμούς, ενώ ανήκει στον όμιλο της ?Atlantic Excellence? με την Austrian Airlines, τη Swissair και τη Delta Airlines.



Τα δικαιώματα του επιβάτη

Τι δικαιούται σε περίπτωση άρνησης επιβίβασής του από αερομεταφορέα, λόγω υπεράριθμων κρατήσεων θέσεων

Από τον Ηλία Γ. Μπίσια

Η συχνά εφαρμοσμένη τακτική του overbooking από τους αερομεταφορείς, ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες, προκαλεί αναστάτωση στους επιβάτες που αναγκάζονται να αναβάλουν ή και να ακυρώσουν το ταξίδι τους λόγω πληρότητας του αεροσκάφους. Από το 1991 η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θεσπίσει κανόνες για την προστασία του επιβάτη που, όμως, λίγοι τελικά γνωρίζουν.

Ο Κανονισμός 295/91 αποτελεί το νομοθετικό πλαίσιο βάσει του οποίου ο επιβάτης έχει το δικαίωμα σε αποζημίωση για άρνηση επιβίβασής του από αερομεταφορέα σε πτήση με υπεράριθμες κρατήσεις θέσεων (overbooking).

Πιο συγκεκριμένα, ο Κανονισμός αφορά την άρνηση επιβίβασης επιβάτη από αεροπορική εταιρεία με έδρα ή μη την Ευρωπαϊκή Ένωση, σε τακτικές πτήσεις με αναχώρηση από αεροδρόμιο της Ε.Ε.

Το περιεχόμενο του Κανονισμού, σύμφωνα με τις ενώσεις καταναλωτών, έχει τα τελευταία έτη παρερμηνευτεί και πολλές φορές αποσιωπηθεί από πολλές ευρωπαϊκές εταιρείες με αποτέλεσμα ο επιβάτης να μη γνωρίζει τα πραγματικά δικαιώματά του που του οφείλονται. Οι αερομεταφορείς, σύμφωνα με στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναγκάζουν τους επιβάτες, σε περίπτωση άρνησης επιβίβασής τους λόγω υπερκρατήσεων σε πολύωρες αναμονές χωρίς να τους ενημερώνουν, τόσο για το δικαίωμα χρηματικής αποζημίωσης όσο και για άλλες διευκολύνσεις που ο Κανονισμός τους παρέχει.

Αποζημιώσεις σύμφωνα με τον Κανονισμό

Σύμφωνα με τον Κανονισμό, σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης ο επιβάτης έχει δικαίωμα να επιλέξει ανάμεσα (άρθρο 4.1):

- * Στην επιστροφή χωρίς κυρώσεις της αξίας του εισιτηρίου για το τμήμα του ταξιδιού που δεν πραγματοποιήθηκε
- * Στη συντομότερη περαιτέρω μεταφορά μέχρι τον τελικό προορισμό
- * Στη μεταγενέστερη περαιτέρω μεταφορά κατά την επιθυμία του.

Ο επιβάτης έχει απόλυτο δικαίωμα επιλογής ανάμεσα στις παραπάνω εναλλακτικές προτάσεις και η αεροπορική εταιρεία είναι υποχρεωμένη να εξασφαλίζει άμεσα την απαίτησή του χωρίς να αντιπροτείνει την πιο οικονομική λύση γι' αυτήν.

Παράλληλα, με τις επιλογές του άρθρου 4 παρ.1, ο επιβάτης έχει το ακόλουθο δικαίωμα αποζημίωσης από τον αερομεταφορέα ως αντισταθμιστική παροχή (άρθρο 4.2):

- * Για πτήσεις που καλύπτουν απόσταση μέχρι 3.500 km ο επιβάτης δικαιούται αποζημίωση 150 ECU (ως ελάχιστο ποσό).
- * Για πτήσεις που καλύπτουν απόσταση άνω των 3.500 km ο επιβάτης δικαιούται αποζημίωση 300 ECU (ως ελάχιστο ποσό).

Το ύψος των αντισταθμιστικών παροχών μπορεί να περιοριστεί από τους αερομεταφορείς στην τιμή του εισιτηρίου προς τον τελικό προορισμό.

Οι αεροπορικές εταιρείες έχουν την υποχρέωση να εξοφλούν τα παραπάνω ποσά στο αεροδρόμιο αμέ-

σως μετά την άρνηση επιβίβασης είτε σε μετρητά είτε σε μορφή κουπονιών (vouchers), ανάλογα με την απόλυτη επιλογή του επιβάτη. Παράλληλα με τις παροχές αυτές ο επιβάτης διατηρεί το δικαίωμα προσφυγής ενώπιον των αρμοδίων δικαστηρίων με σκοπό συμπληρωματικές αποζημιώσεις.

Οι αερομεταφορές έχουν το δικαίωμα να μειώσουν την παραπάνω υποχρεωτική αποζημίωση στις ακόλουθες και μόνο περιπτώσεις:

Όταν ο αερομεταφορέας προσφέρει περαιτέρω μεταφορά μέχρι τον τελικό προορισμό με άλλη πτήση, η ώρα άφιξης της οποίας δεν υπερβαίνει εκείνη που είχε προγραμματιστεί για την αρχικά κρατηθείσα πτήση περισσότερο από δύο ώρες, προκειμένου για συνδέσεις που δεν υπερβαίνουν τα 3.500 χιλιόμετρα και περισσότερο από 4 ώρες προκειμένου για συνδέσεις που υπερβαίνουν τα 3.500 χιλιόμετρα, οι αντισταθμιστικές παροχές που προβλέπονται στο άρθρο 4. 2 μπορούν να μειωθούν κατά 50%.

Τα δικαιώματα του “εθελοντή” επιβάτη

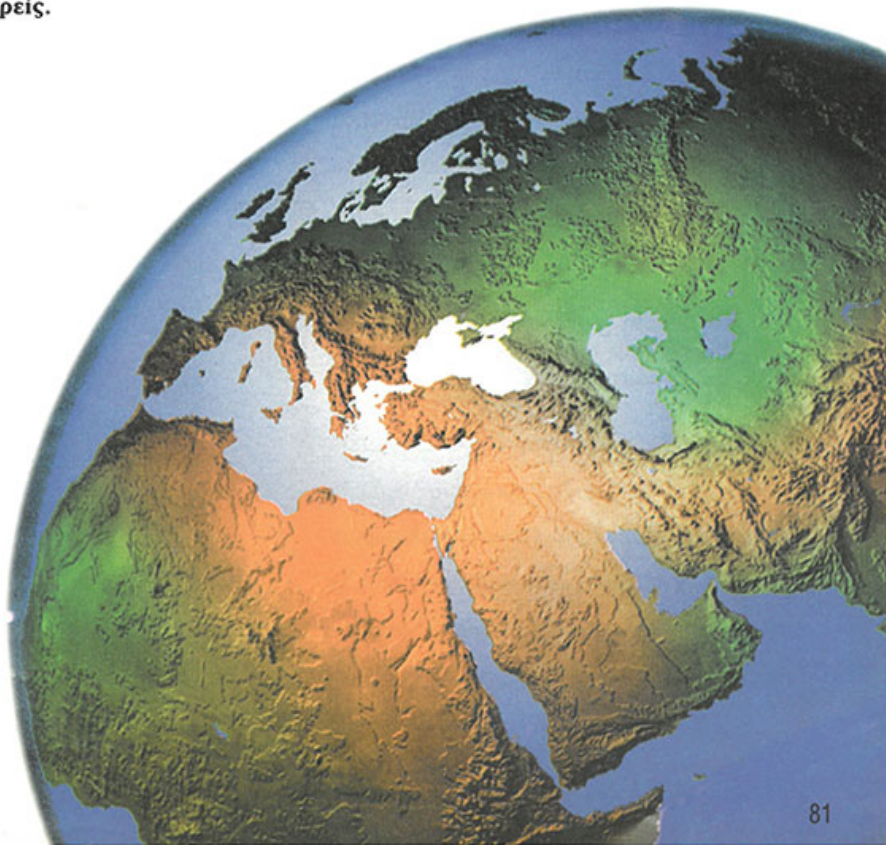
Οι αερομεταφορείς έχουν επίσης την υποχρέωση να αναζητούν εθελοντές επιβάτες διατεθειμένους να μην επιβιβαστούν. Σε περίπτωση και μόνο που η αεροπορική εταιρεία ζητήσει από εθελοντή επιβάτη να παραχωρήσει τη θέση του, η εταιρεία έχει υποχρέωση να τον αποζημιώσει με αντισταθμιστικές παροχές ανάλογες του άρθρου 4.1 και 4.2.

Σε αυτή την περίπτωση όμως ο εθελοντής επιβάτης δεν θα έχει το δικαίωμα προσφυγής ενώπιον των αρμοδίων δικαστηρίων με σκοπό συμπληρωματικές αποζημιώσεις.

Προτάσεις για τροποποίηση του Κανονισμού

Η ευρωπαϊκή επιτροπή, ύστερα από πιέσεις των ενώσεων καταναλωτών, πρότεινε στις 30/1/98 τροποποιήσεις του Κανονισμού τις οποίες “επεξεργάζεται” το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Οι σημαντικότερες είναι:

- * Αύξηση του ποσού αποζημίωσης.
- * Εφαρμογή του κανονισμού και σε μη τακτικές πτήσεις (charter).
- * Σε πτήσεις κοινού κωδικού (code sharing) και σε πτήσεις franchise ο επιβάτης θα έχει το δικαίωμα αποζημίωσης από τον αερομεταφορέα που του αρνείται την επιβίβαση.
- * Αναπροσαρμογή του Κανονισμού έτσι ώστε να ληφθεί υπόψη η ανάπτυξη νέων μορφών τίτλων μεταφοράς.
- * Καθορισμός κυρώσεων από τα κράτη - μέλη σε περίπτωση μη ορθής εφαρμογής του Κανονισμού από τους αερομεταφορείς.



Συνέδρια

Τα P&I Clubs και οι ναυτιλιακοί οργανισμοί διοργανώνουν σειρά διεθνών συνεδρίων με θέμα "Το Πρόβλημα του Έτους 2000". Ειδικά στην Αθήνα, στις 29 Ιουνίου, θα πραγματοποιηθεί συνέδριο, στο ξενοδοχείο Ledra Marriot, με θέμα "Αντιμετωπίζοντας την Πρόκληση του Έτους 2000 στη Ναυτιλία".

Με προεδρεύοντα τον κ. Robin Guenier, - μια από τις κορυφαίες προσωπικότητες στην προσπάθεια επίλυσης του Προβλήματος του Έτους 2000 - το συνέδριο θα περιλαμβάνει ομιλίες με θέματα νομικά, ασφαλιστικά και πρακτικής εφαρμογής μέτρων για την επίλυση του προβλήματος.

Το συνέδριο χορηγείται από εννέα P & I Clubs ενώ παρόμοια συνέδρια θα πραγματοποιηθούν στα κυριότερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου ξεκινώντας από Σιγκαπούρη, Χονγκ Κονγκ, Λονδίνο, Μαϊάμι και, τέλος, Αθήνα.

Για συμμετοχή στο συνέδριο μπορείτε να απευθυνθείτε στην Κα Μαίρη Μαυρογένη, IBC UK Conference Gilmoora House, 57-61 Mortimer Street, London WIN 8Jx, UK τηλ.: + 44 171 453 5497, fax: + 44 171 453 2117 Email: mary.mavrogheni@ibcuk.co.uk

Η Ελληνική Εταιρεία Στρατηγικών Μελετών (ΕΛ.Ε.Σ.ΜΕ.) πραγματοποίησε παρουσίαση με θέμα "Η Εμπορική Ναυτιλία στο πλαίσιο της Εθνικής Στρατηγικής" στο αμφιθέατρο του Ιδρύματος ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ.

Συντονιστής συζήτησης: Ν. Φωστήρης, αντιναύαρχος ε.α. Α.Σ.,

Ομιλητές: Ι. Τζοάνος καθηγητής Οικονομικού Πανεπιστημίου, βουλευτής Επικρατείας Ν.Δ., Γ. Γράτσος, πρόεδρος Εμπορικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, Δ. Βαβούρης, υποναύαρχος ε.α. Α.Σ. εκπρόσωπος της εταιρείας Ελληνικές Ναυτιλιακές Ασφαλίσεις κατά κινδύνων πολέμου και Π. Σαρλής, ευρωβουλευτής.

Παρουσίαση βιβλίων

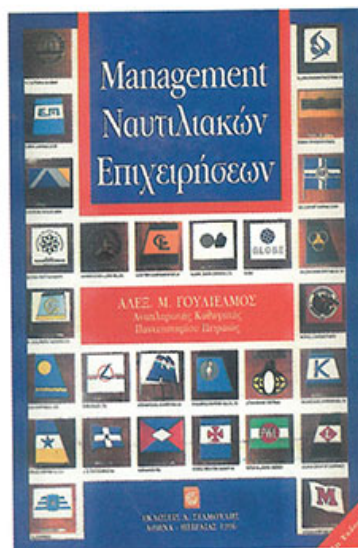
ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΗΣ ΔΥΣΗΣ
του Valerio M. Manfredi
Μετάφραση Βανέσσα Λάππα
Εκδόσεις "ΝΕΑ ΣΥΝΟΡΑ" - Α.Α. ΛΙΒΑΝΗ

Ο τοπογράφος και ερευνητής του αρχαίου κόσμου Valerio M. Manfredi και ο συνεργάτης του, καθηγητής της Ελληνικής Ιστορίας στο Πανεπιστήμιο της Πάντοβα, Λορέντζο Μπρατσέζι, διανύουν ένα μακρύ ταξίδι κατά μήκος των ακτών της Μεσογείου.

Στο πρώτο μέρος του βιβλίου χαράσσεται το ιστορικό πλαίσιο του αποικισμού. Στο δεύτερο γίνεται εκτενής αναφορά στους αποικιστές όπως Ευβοείς, Κορινθίους, Μεγαρείς, Ρόδιους, Κρήτες, Σπαρτιάτες, Αχαιοί, Λοκρούς, Κολοφώνιους, Κνίδιους, Τροϊζηνίους, Φωκαείς, Θηραίους, μεταξύ των οποίων διακρίθηκαν νομοθέτες, ποιητές, καλλιτέχνες, σοφοί, αρχιτέκτονες και μηχανικοί, ναυτικοί, έμποροι και πολεμιστές. Στο τρίτο μέρος του βιβλίου γίνεται αναφορά στις αποικίες Πιθηκούσα, Κύμη, Τάραντα, Σύβαρη, Κρότωνα, Λοκροί, Συρακούσες, Ακράγαντα και στις περιόδους της πανίσχυρης κυριαρχίας τους αλλά και της παρακμής ακόμα της καταστροφής.

VALERIO M. MANFREDI

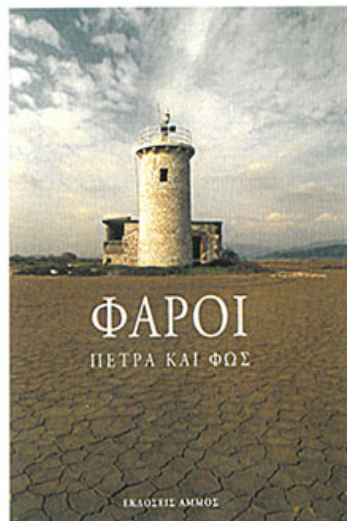
οι Έλληνες
της Δύσης



MANAGEMENT ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
του Γ. Γουλιέλμου
ΕΚΔΟΣΕΙΣ Α. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ

Πρόκειται για ένα βιβλίο ενημερωμένο με τις τελευταίες εξελίξεις στο χώρο του διεθνούς εμπορίου και της ναυτιλίας.

Το έργο αποτελείται από 10 κεφάλαια. Ανάμεσα σε αυτά παρουσιάζονται οι θεωρίες του management, η λήψη αποφάσεων από το ναυτιλιακό επιχειρηματία, η θεωρία ναυτιλιακών επενδύσεων του συγγραφέα, ο προγραμματισμός, η οργάνωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η ηγεσία, η εξουσία, το πληροφοριακό σύστημα και ο έλεγχος ποιότητας του ναυτιλιακού management, κ.ά.



ΦΑΡΟΙ
Πέτρα και Φως
του Γιάννη Σκουλά
ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΑΜΜΟΣ

Ο Έλληνας φωτογράφος Γιάννης Σκουλάς ταξίδεψε για τέσσερα χρόνια και κατέγραψε φωτογραφικά το σύνολο των Ελληνικών Πέτρινων Φάρων από το Βορρά μέχρι το Νότο και από το δυτικότερο μέχρι το ανατολικότερο ακρωτήριο της επικράτειας.

Με δεδομένο τη διασπορά του φαρικού δικτύου αλλά και το δύσκολο, στην οργάνωση και πραγματοποίηση, οδοιπορικό προέκυψε ένα φωτογραφικό υλικό από 13.000 διαφάνειες μέρος του οποίου δημοσιεύεται σε αυτό το λεύκωμα. Τις φωτογραφίες τις συνοδεύουν ημερολογιακές καταγραφές του φωτογράφου καθώς και ένα κείμενο γραμμένο από τον αρχιτέκτονα Χριστόφορο Σακελλαρόπουλο σχετικό με την αρχιτεκτονική των φάρων.

ΠΟΙΗΤΙΚΗ ΑΝΘΟΛΟΓΙΑ
του Σωματείου ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΑΛΑΞΑ Η
ΘΑΛΑΣΣΟΚΡΑΤΟΥΣΑ

Εξεδόθη το βιβλίο των 56 ποιημάτων από 53 ποιητές με τον τίτλο "Για το Γαλαξίδι, Ανθολογία σύγχρονης ποίησης". Τα έργα αναφέρονται στο Γαλαξίδι και αφιερώνονται στους θαλασσινούς προστάτες, στον πολιούχο της πόλης Άγιο Νικόλαο και στην "Κυρά της Θάλασσας", την Παναγία τη Γάλαξα τη Θαλασσοκρατούσα.

Για την αγορά της ποιητικής ανθολογίας μπορείτε να γράψετε στη διεύθυνση του Σωματείου: Παναγία Γάλαξα η Θαλασσοκρατούσα 33052-Γαλαξίδι Φωκίδος.

forum

Η διεθνής εταιρεία ταχυμεταφορών TNT εγκαινίασε πρόσφατα τη νέα της εταιρική ταυτότητα σε ειδική εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα. Πρόκειται δε σύντομα να εισαχθεί στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης και του Άμστερνταμ, ενώ συζητείται και η εισαγωγή της στις χρηματιστηριακές αγορές του Λονδίνου και της Φρανκφούρτης.

Η Teletet αναγνωρίζοντας τη συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία παρουσίασε, για πρώτη φορά στην Ελλάδα, στο κοινό των ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΩΝ το δορυφορικό σύστημα κινητής τηλεφωνίας Teletet-Iridium το οποίο θα προσφέρει στο 100% παγκόσμια κάλυψη ξηράς και θάλασσας.

Η εταιρεία, που πρόσφατα εισήχθη στο Χρηματιστήριο του Άμστερνταμ, παρουσίασε στο περίπερό της όλες τις προηγμένες υπηρεσίες της όπως την Corporate Billing, Organizer, Friends & Family, το νέο οικονομικό πακέτο Teletet Citylines, κ.ά.

Την έναρξη της εμπορικής λειτουργίας της MARITEL ανακοίνωσε ο πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της εταιρείας Νίκος Μαργιέρης. Η MARITEL, που προσφέρει ολοκληρωμένες τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες στην αγορά, διαφοροποιείται από τον ανταγωνισμό αντιμετωπίζοντας στο σύνολο τις επιχειρησιακές ανάγκες των πελατών της. Άμεσος στόχος της εταιρείας είναι η ουσιαστική συμβολή της ως τηλεπικοινωνιακός σύμβουλος με πρόθεση τη βελτιστοποίηση των τηλεπικοινωνιακών πόρων των ενδιαφερομένων.

Η MARITEL ιδρύθηκε το Μάιο του 1997 από τον ΟΤΕ μετά από πρωτοβουλία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, προκειμένου να εξυπηρετήσει με τον καλύτερο τρόπο τις διαρκώς αυξανόμενες τηλεπικοινωνιακές ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Την άποψη ότι η θαλάσσια αναψυχή έχει και ακριβό κόστος έρχεται να ανατρέψει η Νικ. Ι. Θεοχαράκης που αντιπροσωπεύει τα SEA DOO στην Ελλάδα. Και αυτό φαίνεται να ισχύει γιατί πέρα από τα μοντέλα με τους πανίσχυρους κινητήρες των 110 HP και των 130 HP υπάρχουν και τα SEA DOO με τους Rotax των 55,60,82 και 85 HP σε ιδιαίτερα προσιτές τιμές όπως το μοντέλο SP των 55 HP που κοστίζει περίπου 2.200.000 δρχ. (συμπεριλαμβανομένου και του Φ.Π.Α.). Επιπλέον μέσω του οργανωμένου δικτύου που διαθέτει η εταιρεία σε όλη την Ελλάδα οι φίλοι του SEA DOO μπορούν να τα αποκτήσουν με το διακανονισμό που τους ταιριάζει ή τους μετρητοίς σε ακόμα πιο δελεαστικές τιμές.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να απευθυνθείτε στην Νικ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ Α.Ε. MARINE DIVISION Λαμίας 7 & Μεγ. Αλεξάνδρου, Αργυρούπολη. τηλ.: 9959301-2.

Για πρώτη φορά πραγματοποιήθηκε στη Λευκάδα η παγκόσμια αθλητική διοργάνωση του Πρωταθλήματος Ταχύπλοων Σκαφών FORMULA 5 από 20-21 Ιουνίου 1998 στον κόλπο του Αριστοτέλη Ωνάση, στο Νυδρί.

Στον αγώνα αυτόν παίρνουν μέρος πιλότοι από τη Μεγάλη Βρετανία, τη Γερμανία, την Ολλανδία, την Ουγγαρία, τη Γιουγκοσλαβία, τη Σουηδία, τη Φινλανδία και άλλες χώρες με περισσότερα από 15 ταχύπλοα σκάφη FORMULA 5.

Contents

- 86. Shipping on the threshold of the new millenium**
by George Drys, Deputy Minister of Finance
- 88. Improved competitiveness and a viable tourist 'product'**
Interview to Nikos Rolandis, Cypriot
Minister of Trade, Industry and Tourism
talks to Haris Pavlidis
- 90. A smooth flight so far but possible turbulence ahead**
by Matthew Day
- 94. ISO 9002 Award presentation to Tsakos Shipping and Trading**

editorial

As our readers may be getting a little tired of hearing us say, in the pages of this and of other journals: the State needs to make use of Greek shipping properly and to the fullest extent; or are we just wasting our ink? There was very recently most eloquent proof of the pointlessness of all such warnings, when none of the Greek political leaders attended - pointedly failed to attend we would say - the Possidonia, that great shipping event that takes place in our country. The difference between the Greek politicians' attitude and the foreign politicians attitude to making use of the shipping industry is too obvious to ignore. There were the Greeks, doing their best to shine despite the absence of the Prime Minister and the Leader of the Opposition, while throughout the exhibition Piraeus was thronged with Ministers of Shipping and Transport from all over the world. Their governments, it would appear, have a very different attitude to shipping and what it can do for their national economies.

What is so irksome in this particular case is that Greek merchant shipping is a unique asset. It is the only branch of industry that earns foreign currency, brings it into the state coffers and does not get a single drachma in return. Meanwhile, currency- earning tourism is hiring off enormous sums of money so that it can build infrastructures and promote its "product". In the other direction, wherever you find any economic showcase (except shipping), no matter how paltry the so called industry in question may be, there are the leading political figures of the land hastening to register their presence. And why? Obviously because such gatherings offer ideal conditions of tightening the notorious bonds of patronage between politicians and their voters.

The nation ought to have realized by now that the relationship between the state and shipping is a half- blood one. Greece needs her shipping, mutatis mutandis, far more than it needs her. When all is said and done the responsibility for these cynical findings does not lie with the shipping industry and its personnel, but with the state itself and with its various governments. If they do nothing else, those who come to power should remember the words of the Grand Old Man of modern Greek politics, Georgios Papandreou: «Be careful! ships have propellers and go elsewhere».

SHIPPING ON THE THRESHOLD OF THE NEW MILLENNIUM:

Why we should simplify the rules and procedures for merchant shipping

by George Drys, Deputy Minister of Finance

Merchant shipping is an entrepreneurial activity of an outstandingly international nature and with a large number of interlocking parts. States, shipowners, seamen, credit societies, lawyers, naval experts, insurers and P&I clubs all form a chain, each link of which plays its own separate part. But all of them stand or fall together.

Beyond any doubt, new regulations and international agreements have made a very positive contribution both to the progress of merchant shipping and to ships' safety and the protection of the environment. But sometimes one needs to be pragmatic and take brave measures, to achieve the simplification of rules and procedures.

The only way to do this is to have international cooperation in harmonizing laws and procedures in every country in the world where merchant shipping is developing. The aim must be to get rid of interventionism, which has a habit of preventing smooth competition.

Very important for the progress of merchant shipping was an international agreement "On Facilitating International Merchant Shipping" - signed in London on 9th April 1965 - to which Greece adhered in 1971 (by Ratification Law 1028/971) as a contracting party.

This agreement is aimed at getting the contracting parties to adopt all necessary measures for facilitating and expediting international shipping movement so as to avoid delays to ships and to the persons and goods travelling in them.

In the context of this agreement, and also that of the requirements of the harmonized legislation which Greece applies (as a member of the EU, and to the extent that Economics Ministry Services - in

particular Customs - participate in the procedures laid down by these requirements), every effort is being made to further simplify the procedures affecting transport of any kind and, the movement of goods and passengers by sea.

To speedily facilitate sea trade, streamlined custom procedures have been introduced which apply to areas including the following:

- * Temporary import of packing-cases and pallets, being items widely used in marine transport.
- * Ship equipment.
- * Transfer of merchandise via the Free Zones in the country's major ports (e.g Piraeus, Thessaloniki) despite the various accompanying planning and practical difficulties.
- * Goods travelling by sea within the Community. Here, in the context of Community Transit, special simplified procedures are applied, and these are continuously being improved.
- * The discontinuation, from January 1st 1993, of checks on passenger luggage travelling by sea transport within the community

One very important factor in the direction of simplifying Customs procedures is the EC action programme "Customs 2000". This was adopted by Decision 210/1977 of the European Parliament and the Council's Decision of 19th December 1996. It takes as its aim the support of flow of goods traffic; secure assurance of transactions and the development of a common approach to the application of Community Law, which is founded on the principle of mutual trust between the Customs administrations of the EU.

To be successful, the above aims call for:

- a. The planning, drawing up, and putting into practice of a national action programme.
- b. The reform of the institutional and functional framework of Greece's Customs service, in every sector where a modern customs service is called on to operate

As far as the above is concerned, Greek Customs administration is already taking the following steps:

Reorganization of the Customs Service structurally and functionally, so as to be able to realize the goals of the "Customs 2000" Decision and so that the Greek National Customs Administration can take part on equal terms in future common action by other nation states and the European Commission.

2.Improvements in working methods, which can be summed up as:

- a. Adoption of a national system of risk analysis.
- b. Audits of business.
- c. Automation of customs procedures.
- d. Further streamlining of customs procedures.
- e. Application of uniform controls at the external borders of the Community, in order to move goods and means of transport quickly through.

1. Joint operations between the Customs administration and the other parties involved in any customs procedure.

In procedures of through traffic, customs clearance and checking of goods travelling by a sea route, various Ministries, parties and organizations are involved. All these need to coordinate their activities so as to achieve the desired goals of:

- a. Safety in transport
- b. Protection of the public interest
- c. Protection of healthy trade and competition
- d. Consumer protection

2. Training of Customs Officers

Personnel training is regarded as mandatory in the wake of the rapid changes in the countries of United Europe and in Eastern Europe.

Some of the subjects where training is needed are: risk analysis, drugs, ?laundering? of money, transit goods subsidies, and cross-border passage.

The harbour Free Zones of Greece - Piraeus and Thessaloniki - need to play a major role. The way in which they will function is clearly laid down by law. The requisite technical knowhow to make these zones work is also available from the major EU ports.

It is our intention to make the utmost possible use of the powers provided by Community Legislation for Free Zones, in such a way as to create a different attitude towards the way they

work. This will be the best means of assuring for Greece the benefits and the potential accruing from the practice of transit trade.

Sea transport in modern vessels, using modern loading and unloading technology and with the proper ship infrastructure, is an advantageous form of transport. Costs are low in comparison to land or air transport. If we want our major harbours in Greece to do well in the coming millennium, and to continue to be basic nodes in the network of transit traffic between Europe, Asia and Africa, they must adjust to the emerging new conditions without delay. They must become competitive, pricewise as well as servicewise, in face of the competition from the harbours of neighboring countries and of course of the EU.

Essential preconditions for the achievement of this aim are:

a.Improvement of the technical and buildings infrastructure.

b.Improvement of the working methods of all services involved in commercial shipping (customs, Port Authorities) . This is a sector which needs immediate quick steps. We must take serious notice of what is happening in the organization and running of other ports in the Mediterranean.

c. Automation of all harbour services . The Integrated Customs Information System, now in the operational stage, will be able to network and serve the Information Systems of ports through EDI technology

There are two aims here : to make check on goods in transit more efficient, and to service business dealing with sea trade more speedily.

d. Manning all services with personnel possessing essential skills in organization and in sea trade procedures.

e. Cross border passage of transit trade between Balkan countries needs to be prompt; however at the same time there must be suitable controls for the protection of Greece's fiscal interests.

The recent meetings in Rethymnon (July 1-2, 1997) and Rhodes (October 8-10, 1997) on the subject of the South East European Cooperative Initiative (SECI), will be of help in shifting goods quickly.

f.The free Zones must have the appropriate technological infrastructure to move goods around quickly and safely.

4. The coordination and collaboration of all parties involved in the reception and further handling and release of goods is mandatory:it makes for their speedier throughput.

Any problems that exist must be got round or over!

Improved competitiveness and a viable tourist 'product'

Nikos Rolandis
Cypriot Minister of Trade, Industry & Tourism

An interview by Haris Pavlidis

Nikos Rolandis is one of the clearest-headed, best-organized politicians in Cyprus. Had it not been Africa's turn, he would at this moment be Secretary-General of the U.N. It was their loss, but Cyprus' gain, since it gave this leader of the island's Liberal Party the chance to take over the key portfolio of Trade, Industry and Tourism, and lay down the lines of the policy that the incoming Clerides Government is going to be following in the years ahead.

For Trade & Industry Minister Rolandis, the sine qua non of a viable tourist product is improved competitiveness and strengthening of the infrastructure.

This is where Rolandis, with one eye on Cyprus, entry into the EU, sounds a warning note. He recommends restraint of spending, which is making Cyprus uncompetitive, and especially in tourism.

In the present interview which the Minister kindly gave me, he makes it absolutely clear that there is only one way forward: to reduce the State and put public enterprises on their feet. Meanwhile he predicts investments worth £250 million over the next few years.

His goal is to see the two million tourists who visit Cyprus each year become three million.....

Minister, you are in charge of a particularly sensitive sector of Cyprus' Economic growth. How far do you believe that Cyprus is capable of responding to the challenge of European entry?

I believe that we can respond to it providing we take care of certain factors. Moreover, during the last twenty-five years Cyprus has been able, even in the very midst of disaster, to successfully get her economy back to rights.

Today, it's the case that my Ministry is taking the entire productive side of the economy under its wing. That means industry, energy, tourism, and 'cooperatives' (these comprise twelve state organizations and three or four state-owned companies mainly handling agricultural products).

So you can see the expectations from this Ministry are very high. What I would say to start with is that Cyprus needs to watch the competitiveness of its

products with great care.

I repeat, we need to be watchful: I've made a number of speeches to Cyprus various social partners on this subject.

When you say 'watchful', what exactly do you mean?

Here's an example. Tourism brings in about 20% of our GNP. But making tourism work costs roughly 20% more than in other Mediterranean countries. Now the drachma has been devalued, we're about 25-30% more expensive than Greece, about 35-40% more expensive than Turkey, and 10-15% more expensive than some of the countries in the West Mediterranean basin.

So we have to do two things. One, we have to improve our competitiveness. Two, we have to strengthen our infrastructure, if we are to have a viable tourist product. Right now we're planning for marinas, golf courses, and casinos...

Are these plans going to go ahead?

It's only recently that I took up on the portfolio and that's why I'm determined to

see this project through over the next few years. The Government's position is that the work will have to be put out to private tender, because we're talking about investments of £250 million. I'm confident that once this goes forward, tourism in Cyprus will increase by as much as 50%. I shall be approaching Japan and the USA in the hope of bringing the present annual flow of visitors to Cyprus, 1.9 million, up to something like 3 million.

Mr Minister, how are you going to persuade investors into coming in on these projects, when the main feature of Cyprus' economy is that it is strongly statist?

I wouldn't go along with that. I don't agree that there is strong statism in Cyprus. If you leave out various public utilities (plus a fairly small number of businesses, like Cyprus Airways or the Hilton, where the State is a major shareholder), I'd say that the State in Cyprus is pretty inconspicuous. My own position is, of course, that we have to reduce the role of the State still further. This is because we've opted - rightly - to go into Europe and see whether we can do tomorrow what socialists in Greece and elsewhere are doing today. So we need to get on with putting certain companies and organizations back on their feet, once there has been the necessary dialogue and the social benefit we expect of them has been consolidated.

In any case, for the time being I think the State should retain control of certain organizations. One example would be Cyprus Airways, where companies will be needed.

Perhaps Olympic Airways with its present problems is an exception!

What percentage does the State hold at the moment?

At this moment it holds over 80% of the capital. The aim is to reduce this to 51%, with 30% needing to be sold off at sound

market prices for the strategic planning to be successful.

What role do you see for the Stock Exchange?

It could have an important part to play, which would make its own position stronger. The Cyprus Stock Exchange is of course a new institution - the aggregate value of the companies as it stands is somewhere around \$2 billion. An Exchange that size certainly needs to build itself up. For one to be able to speak of a proper institution it ought to have a company value of the order of \$4- 5 billion. So it goes without saying that we want a stronger Stock Exchange.

Do you have a problem with corporate vested interests?

At the Ministry of Industry, Trade and Tourism we recommend and we shall continue to recommend cost restraint. There are danger signals for all these sectors. We are uncompetitive in quite a few sectors. This is only natural. Cypriots work hard, our market is small, and everybody is doing their best in every direction to hold the economy together. In tourism, for instance, we've got about 2 million people as against a total of 360 million in the whole tourist market, and as against a total of 8-9 million who go to Greece for their holidays. So we need to bear in mind that very few people on this planet are ready to pay more over the long term. You may pay over the odds for a while if you really like a country, but increases in costs inevitably turn tourism in a different direction sooner or later. As for the Trades Unions, you can hardly expect me to interfere with what the Ministry of Labour is doing. Serious problems do exist; so let me just say about the ongoing negotiations that it is my own personal hope and advice that the various social and economic partners involved should

be able to sort things out without damaging our competitiveness.

Is there any prospect of a common economic doctrine with Greece?

I have to confess that I haven't looked at this. Greece must treat Cyprus as a country outside the EU, even though the two countries have Customs Union. Consequently there can't be any special relationship of that sort, otherwise we're going to have problems with the other EU countries. We have to stick to the European rules and institutions, or Greece and Cyprus may find themselves in trouble with other European Countries.

Will the Greek experience provide you with a "pilot"?

We keep abreast of any machination but we do pick up useful tips! Cyprus, or the Greek Cypriots at any rate, are an extension of broader Hellenism. At the end of the day the object is to get Cyprus into Europe in one piece, with both Greeks and Turks seen to be participating. We believe that even when one's talking about economics, one should pay attention to the delicate handling that's needed in a country like Cyprus, where there are two community elements. We don't want to disturb the balance - that could eventually - lead to problems.

Does giving this Ministry to you, a Liberal, imply that the Government is intending to go ahead with structural changes in the economy?

As you know, the Liberal Party has now merged with President Clerides' and DESY leader Mr Anastasiades' bloc. It is in favour of the philosophy of a market economy, as are all centre-right liberal and conservative parties in Europe. Consequently I believe that in speaking for the Liberal position, I am also speaking for the President of the Government, and for the ruling party led by Mr Anastasiades.

A smooth flight so far, but possible turbulence ahead

by Matthew Day

Business Development Director
Willis Corroon Aerospace

The present and future outlook for Aviation Insurance

The global aerospace industry has expanded rapidly since the first scheduled passenger service was operated by Lufthansa in 1923. Over 1.3 billion people travel every year on 12,000 jet aircraft. Total revenues for IATA airlines exceed US\$274,000 million [1995] and over a dozen of the Global Fortune 500 companies are aerospace-related organizations. Serving this industry the aerospace insurance sector has emerged from the Marine insurance sector, to be a major class of international insurance business - following the fortunes of the industry it serves.

The Present Aerospace Insurance Market

While airline risks are the most commonly seen aspect of this sector, the total aerospace market comprises several sectors. The total estimated gross premiums exceed US\$3,195 million in 1997, split as follows:

Sector	Gross Premium, 1997 US\$ M
Airlines	1,650
Products	450
Hull War	60
Space	900
Airports and Refuellers	135
Total	3,195

(This total excludes premiums for the General Aviation sector that comprises private aircraft, single unit operators, helicopter risks etc.)

The nature and size of aerospace insurance business requires a

global market capacity, facilitating the most effective spread of risk, and the global aerospace insurance market has undergone dramatic changes in the past decade.

With this internationalisation of specialist aerospace insurance markets has come additional competition, greater choice and the offer of more services to clients.

Because of these pressures, aerospace clients enjoy exceptional value for money, from their insurance programmes:

The cost of airline insurance: London - JFK

The main aviation insurance cover protects the aircraft hull and liability to third parties. Rates are based on fleet value, millions of revenue passenger kilometers flown [RPKs] and claims experience.

For a major airline the premium costs could be:

Hull Rate: 0.2 of agreed aircraft value

Liabilities: \$0.25 per 1,000 RPKs

Based on a new Boeing 747 Jumbo jet costing \$145 million, a hull premium could be \$290,000 per B747, per annum.

For a six hour flight to JFK, the Hull premium would be \$397 [assuming 2x6 hour flights per day, year round].

For the liability risk, the premium would be US\$1.25 per passenger per trip.

The total premium cost for the flight:

Hull Premium: US\$ 397

Liability Premium: US\$ 515

Total Premium: US\$ 912

Such competition is likely to continue, driven by the three principal factors of

- losses
- capacity
- cost [premium price]

while insurers and the specialist aerospace insurance brokers continue to offer more value through better services and new functions, such as risk awareness and training.

What is offered?

Aerospace insurance covers can be, in simple terms, split in two major elements (see table on page 92).

Trouble Ahead?

The aerospace insurance market has successfully matched the turbulent history of the industry it serves and, as we look to the future, aerospace insurers will continue to keep pace with their demanding clients.

The aerospace sector is a vital engine for economic growth. It is roughly agreed that growth in air transport is 1 1/2 times higher than Gross Domestic Product [GDP] figures

Projections for future aircraft numbers include

- Boeing 15,400 new jets by year 2015
- Airbus Industries 15,000 new jets by year 2015

Less than 20% of these will be replacement for existing aircraft- and all of them will need insurance. For Aerospace insurers the prospect of this new business is very rewarding, but growth will need to be controlled, to ensure:

- high standards of technical aviation underwriting skill
- sound financial strength, to settle claims should they arise.

We are also witnessing a move towards larger aircraft [next large aircraft- NLA], capable of carrying 800+ passengers.

Elsewhere, trends in court awards for US passengers continue to raise the stakes for insurers. Particular issues in 1998 relate to the IATA Washington Agreement, initially introduced in 1995 and now gradually gaining wider support.

At its basic, this Agreement will see in a rise in compensation awards on a global basis, possibly on an unlimited basis [although claimants will still need to prove quantum of loss.]

Associated with this challenge is the growth in airline alliances and the introduction of ticketless travel.

The implications of code-sharing services and different levels of liability protection presents a major potential risk for insurers and airlines alike. Put simply, if a passenger purchases a ticket with Airline A, but through a code share, is on an aircraft operated by Airline B, with a lower limit, what is the "correct amount" of liability claim - especially if no physical ticket is issued, stating the level of cover afforded.

Other developments in the Aerospace industry include the status regarding the traditional hold harmless agreements [IATA Article 8] that have existed almost since aviation began. Presently, ground handling companies are "held harmless" for accidental damage to aircraft. With market standard deductibles of upto US\$1M for a large jet, these minor losses are often not insured at all, simply costing the airlines considerable amounts. Industry estimates suggest that minor losses such as these cost in excess of US\$2 billion per annum [comparable to the level of insured losses]. In the future airlines will be closely scrutinising the costs of these losses, seeking to make the companies involved pay for their failures.

For the Global Aerospace industry the potential for a major incident at an airport remains a constant threat. Fortunately this disaster has not yet occurred but each year there are seemingly more and more publicised incidents of emergency landings and near misses.

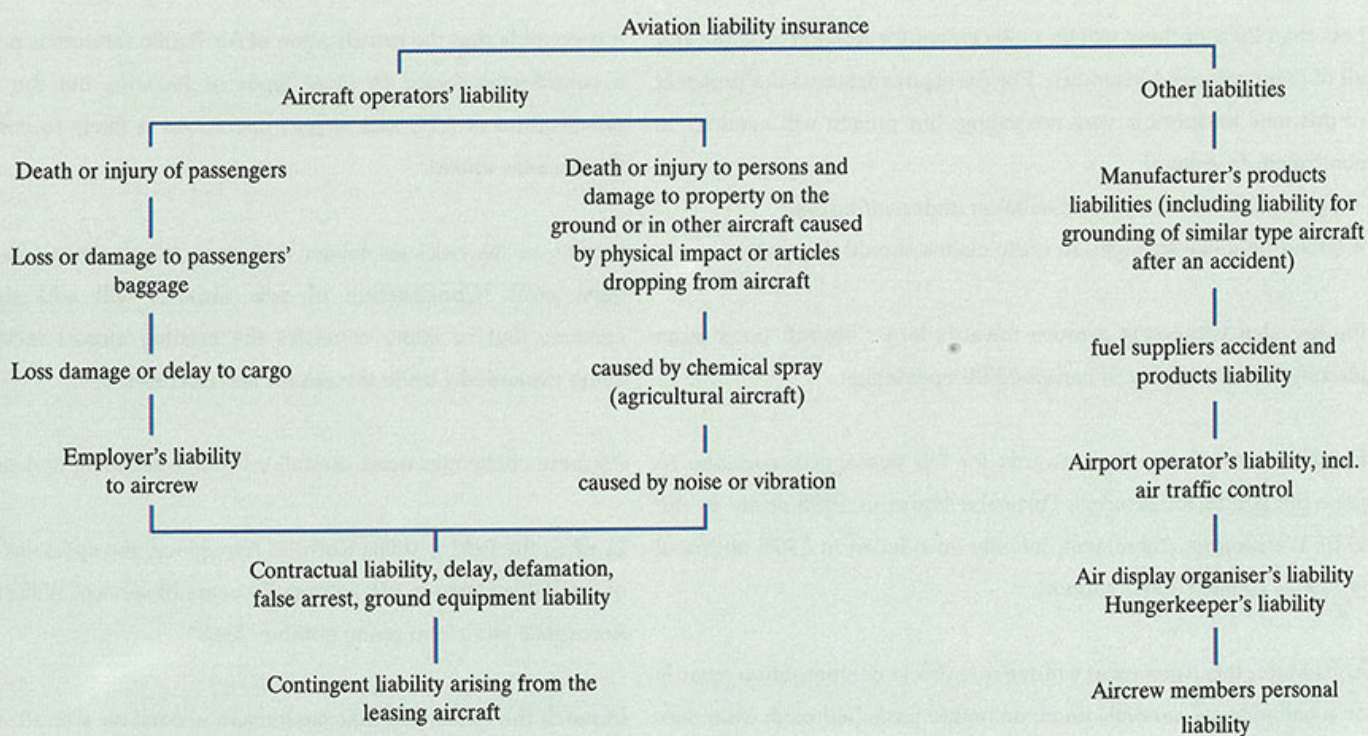
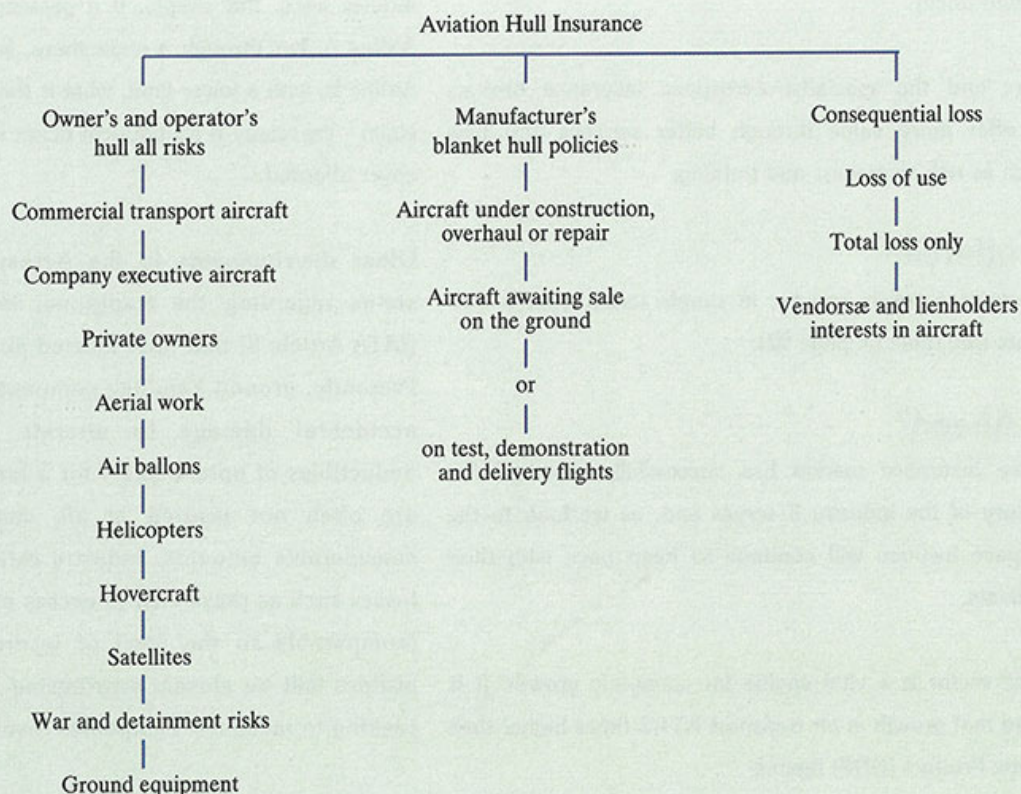
It is possible that the privatisation of Air Traffic services is potentially a contributing factor to these types of hazards, but the trend to privatisation of ATC and airport operations is likely to continue in the decades ahead.

Finally, as the risks get bigger and more people travel, so airports must grow. Construction of new airports will add significant capacity, but in many countries the existing airport facilities are being expanded - while the airport still operates.

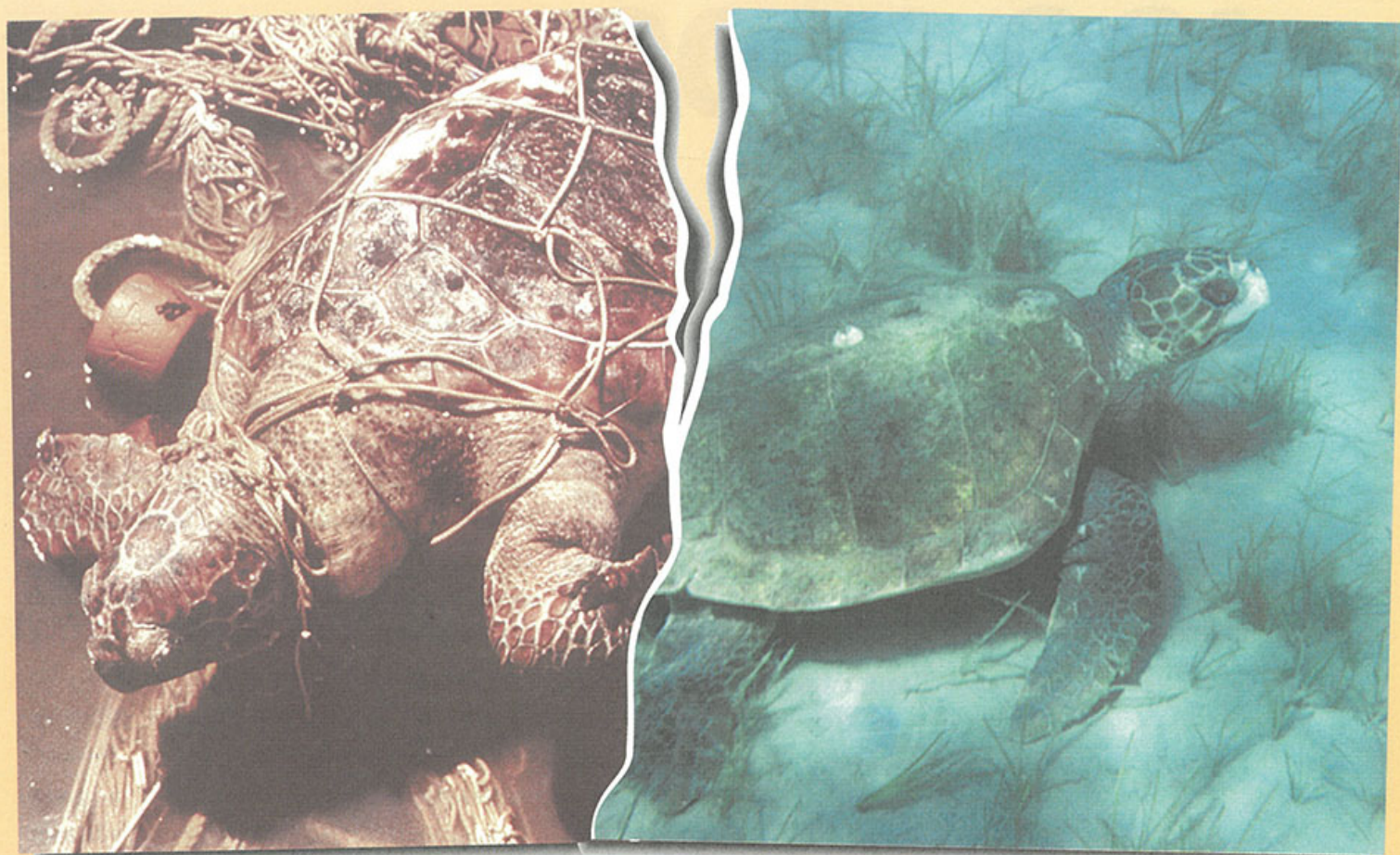
All these challenges need careful insurance planning and service.

Leading the field is Willis Corroon Aerospace, the specialist division of the Willis Corroon plc. In over 70 years of service, Willis Corroon Aerospace can claim many notable "firsts".

In much the same way that passengers aboard an aircraft, unaware of the activity in the cockpit, enjoy a smooth flight, leading specialist insurance companies, brokers and risk management consultants are hard at work, in support of this high profile and technology advanced global business.



εσείς ποιά εικόνα προτιμάτε;



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

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

ΣΥΛΛΟΓΟΣ για την ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ
της ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΧΕΛΩΝΑΣ

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

ΑΙΤΗΣΗ ΥΙΟΘΕΣΙΑΣ

ΟΝΟΜΑ

ΕΠΩΝΥΜΟ

ΟΔΟΣ ΑΡ.....

ΤΚ ΠΟΛΗ

ΤΗΛ

Πληρωμή με ταχυδρομική επιταγή

ή Mastercard, αριθμός..... ημερ. λήξης.....

Θέλω να υιοθετήσω
μία τραυματισμένη χελώνα:

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

Σημειώστε ☒ στο ☐ που επιθυμείτε.



ISO 9002

Award presentation to Tsakos Shipping and Trading

On the 1st of June 1998 in Athens, Captain Panaghiotis Tsakos was presented with a Certificate from Lloyd's Register Quality Assurance to mark his company's achievement of ISO 9002. The Lloyd's award ceremony took place at the "Makedonia Hall" and the following speeches were delivered by Captain P. Tsakos (on behalf of the Tsakos Group) and by Mr. P. O' Farrell (on behalf of Lloyd's Register of Shipping)

CAPTAIN P. TSAKOS' SPEECH,

My colleagues and I, Captains and Officers in the Tsakos Group feel sincerely happy and deeply proud on receiving this ISO 9002 award, and particularly in such an honorary way, that is presented by yourself, the Chairman of the oldest and most respected Classification Society, Lloyds Register of Shipping.

Having the privilege of your friendship and knowing your excellent personality well and your special interest in tradition, and in particular in the Hellenic History and Literature, we searched and finally found with my friend Konst. Katagas, the first application of the ISM Code & ISO 9002 in the classical period as it is written by Xenophon in his work "Οικονομικός".

Xenophon a student of Socrates and one of the most prolific ancient Attic writers has

saved for us many of Socrates conversations (dialogues) concerning various matters, matters of everyday life, as opposed to the works and dialogues of Plato which deal with higher matters in the sphere of Philosophy.

Among the famous so called Socratic works of Xenophon, called Οικονομικός - no need to translate as the Hellenic word Οικονομία has been adopted universally as "economy" - (however I would like to take this opportunity to remind you that the hellenic word "Οικονομία" is a compound word consisted of the word Οίκος (house) and the verb νέμω (distribute, arrange, manage). So Xenophon in this work speaks properly about the management of a house, emphasizing the importance of a good management for the well being of the house. One matter that comes up in the conversations is the matter of Order in the house.

Mr Chairman,

By accepting this award, we all, men and women, seaboard and office personel, our representatives from our worldwide offices in London, New York, Singapore, Ghana, Manila, Chios and Montevideo, would like to assure you in person that this certificate we proudly accept not as a formality, but with a true feeling of commitment and responsibility which is generated by the prestige of the Organisation which issued it, Lloyd's Register of Shipping.

We all acknowledge the responsibilities which are generated by this certificate for both our offices and ships and allow us to reassure you that Xenophon's spirit will govern our actions throughout the days to come, simply because ships are homes to us. And on a more personal level, allow me to state, Mr Chairman, that your period in the Chairmanship of Lloyd's Register of

Shipping has signified an era not only in our professional and personal relationships, but also to the distinct contribution and accretion of your Company's prestige and solidity in the global efforts which are being made in the issues of safety and environmental protection.

Our wish would be to see you continue your task in the future, however we have to respect your intentions to voluntarily withdraw from the Chairmanship.

Therefore, I take this opportunity to publicly convey a sincere farewell, to thank you for your cooperation and to kindly request in the future to include all us, seafarers, in your prayers. I also hope that you will devote more time to yourself and to the further indulgence in the Hellenic spirit, which you love so much, from here its root and cradle.

Mr. PATRICK O' FARRELL'S SPEECH

Good afternoon, ladies and gentlemen. I'd like to say how pleased I am to be here this afternoon to present you, Captain (Panaghiotis) Tsakos, with a certificate from Lloyd's Register Quality Assurance to mark your company's achievement of ISO 9002.

This certificate underlines your commitment to quality, and your desire to provide the very best service to your customers. Approval to ISO 9002 is a valuable asset in today's increasingly competitive marketplace - and more and more purchasers appreciate the extra confidence it gives them in a company's services.

Captain Tsakos, you bought your first ship in 1970, and today, 28 years later, Tsakos Shipping & Trading manages a fleet of over 40 vessels including oil tankers, bulk carriers, container ships, ro-ro vessels and general cargo vessels.

Classification for your fleet is spread across all the major classification societies,

but we are proud that you chose LR to undertake certification for ISM and ISO for your entire fleet. We are proud of the professional and co-operative working relationship our two organisations have developed over the years of working together.

Tsakos Shipping & Trading took a positive early approach to implementing quality and safety management systems, and benefits are already accruing. As a fundamental part of your management system development, Tsakos Shipping & Trading implemented a progressive training programme in all aspects of ship management. This has led to a greater awareness throughout the company regarding safety and environmental issues. The new management system has given tighter control over vessels through systematic feedback. Commercially it has improved customer satisfaction and opened new horizons for business ventures. LR is proud to be associated with such a positive, forward thinking company. The ISO certificate we hand over today is a symbol of your enlightened approach to ship management. That approach will now be recognised throughout the world.

In presenting you with your certificate, I know you would want me to mention the not insignificant part played in this achievement by your quality safety manager, Alan Johnson and his team. Mr Johnson, especially, will recognise that this is an achievement not just by a small group of people, but is an achievement by all staff, at all levels, within an organisation.

As I often say on these occasions, the hard work begins now, in maintaining your certification, as you must uphold your quality management systems and - most importantly - keep alive the quality of culture you have so successfully fostered throughout your organisation.

Again, my sincere congratulations, and I have pleasure in presenting you with this certificate.

ΔΕΛΓΙΟ 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

Hellenic Register of Shipping

as we say...



High Standards

Reliability

Safety

Founded in 1919 and recognized by 45 countries
including **THE EUROPEAN UNION**

**QUALITY SYSTEM
CERTIFIED BY**



HRS HEAD OFFICE:

23, Akti Miaouli str. - 185 35 Piraeus
Tel.: (01) 4221900 - Fax: 4221913 - 14
Tlx: 211564 - 241149 HRS GR

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